

הימאי הישראלי

בטאון האיגוד הארצי לימאים



ההסתדרות הכללית של העובדים העברים בארץ-ישראל

מרץ 1958

אדר תשי"ח



מועצת איגוד הימאים נפתחה ברוב קהל

42

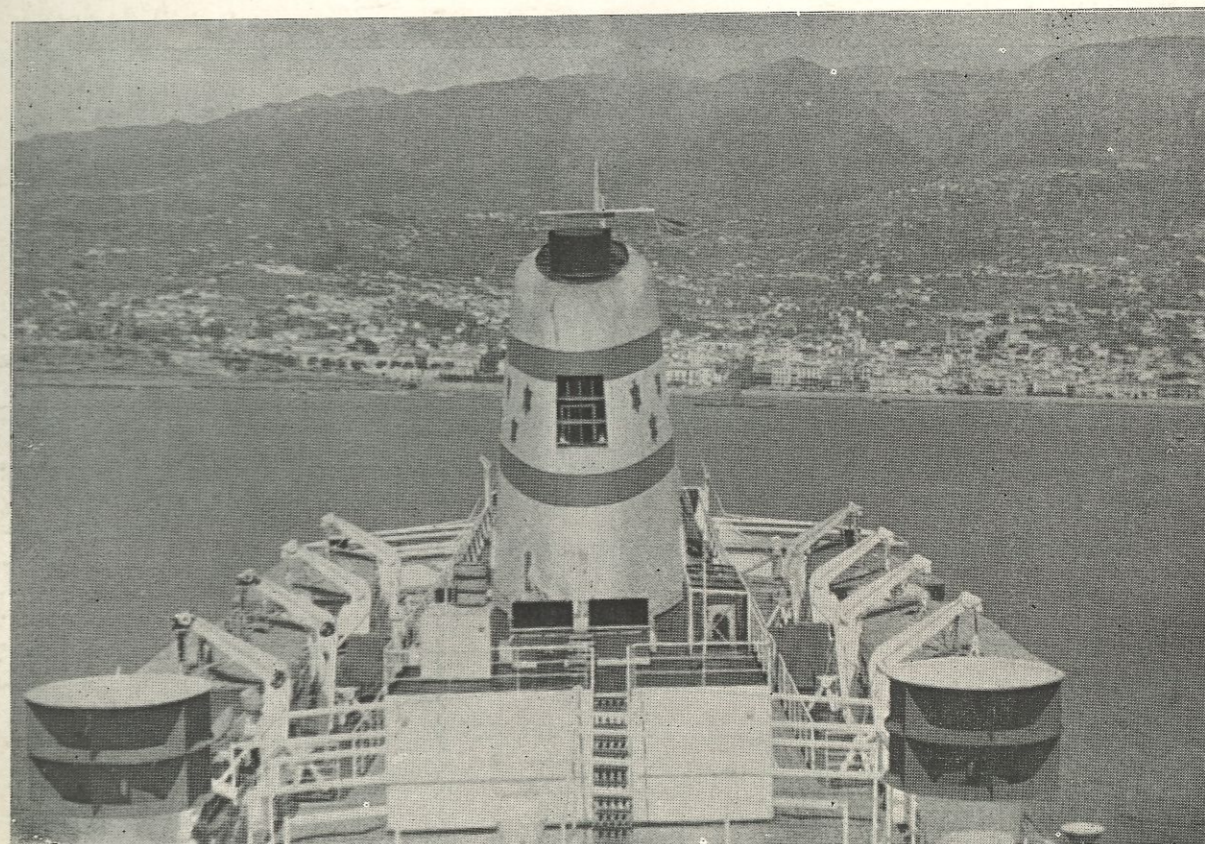
The ISRAEL SEAMAN

ORGAN OF ISRAEL SEAMEN'S UNION



The General Federation of Jewish Labour in Israel

MARCH 1958



א. ק. "ציון" בפאלמה דה מאיורקו

42



אגרת לחבר

חברים יקרים!

לקראת כינוס המועצה, שיערך בחודש זה, נסקור את פעולותינו במשך השנה החולפת ונתעכב כאן בקצרה על כמה נושאים עיקריים, שהעסיקו את האיגוד בשנה זו. על אף המשברים, שפקדו אותנו במשך השנה שחלפה, הוכיח האיגוד בגרות ציבורית, הכרה פועלית ואחריות לאומית.

אתעכב עתה על כמה סעיפים: ביצוע החלטות המועצה ובכללן חזרה עבודה; בעיות ארגוניות; אבטלה; הברחות.

ביצוע החלטות הכינוס השני

51 החלטות נתקבלו בכינוס השני של המועצה ושמהים אנו לציין בסיפוק, שהחלק הגדול והעיקרי מהחלטות המועצה, שהחברים הטילו על הנהגתם הנבחרת, בוצעו על-ידינו, פרט לאותן החלטות, שביצוען תלוי בגורמי חוץ. נציין במיוחד את ביצוע החלטות: חזרה עבודה והשינויים במבנה השכר; הכרה מצד מס הכנסה בימאות כמפעל חיוני לגבי עבודת שעות נוספות.

בעיות ארגוניות

תקנון האיגוד השקענו הרבה מחשבה בניסוח וסגנון תקנון האיגוד, אשר אשר על-ידי הועד הארצי ויובא לאישור סופי בכינוס המועצה.

לשכת עבודה לימאים

הוקמה המסגרת הנאותה ללשכת עבודה לימאים על-ידי קביעת ועדת מיון תמידית (עד כה היו מרכיבים אותה באופן מקרי לגבי כל מיון ומיון). באמצעות ועדת מיון זו הבטחנו קליטת כוח-אדם מתאים מבחינה מקצועית וחברתית לצי המתפתח ומתרחב.

אין צורך להזכיר, שציבורנו סבל קשה בעבר מחמת חוסר תכנון מצד חברות הספנות. לשכות העבודה הכלליות "הורימו" אלינו אלמנטים, שמהם רצו להתפטר ובלי להתחשב בצרכי הצי, הזקוק לכוח-אדם מתאים יותר מכל מקום-עבודה אחר ביבשה.

משפט חברים

הוקם סוף-סוף משפט חברים מיוחד לימאים, שיהיה כפוף במישרין לבית-הדין העליון של ההסתדרות ושופטיו יהיו מחציתם ימאים, ובכל מקרה ומקרה יהיה שופט אחד

בדרגתו של הנאשם. בעזרת בית-משפט זה נוכל לטוהר את שורותינו ולהוציא כל מיני אלמנטים בלתי רצויים, שעד כה לא היתה לנו האפשרות החוקית לעשות זאת.

ארגון אדמיניסטרטיבי וטכני

הוקמה ברטיסיה, שחסרונה היה מורגש והיה צורך להקימה במהירות כדי שתהיה לנו ביקורת לגבי ומני הנסיעות (ותק בים) של כל חבר וחבר בעקבות השינויים שחלו בחוזה העבודה. הכרטיסיה גותנת לנו אפשרות לעקוב אחרי התקדמותי המקצועית והתנהגותו החברתית של החבר באניה.

צבא

בין הירושות, שהועברו לנו, היה גם עניין שיחרור סופי של קבוצת ימאים, שגויסו בשביתה ונהגו עד כה מדחיות שנתיות. הצלחנו להשיג עבורם אישור סופי ושחררו.

שיכון

בעזרת כספי קופת התגמולין הבטחנו 120 יחידות-דיור לימאים במסגרת מפעל החסכון לבניין 40 יחידות-דיור הועמדו לרשותנו במקומות שונים באיזור חיפה.

מפעל השיכון נעשה בשיתוף עם הנהלת חברת "שהם" הצד הארגוני מבוצע על-ידי המנגנון שלה במחלקת יחסי עובדים.

מרפאה

הצלחנו לשכנע את מוסדות קופת חולים בדבר הצורך החיוני להקמת מרפאה וחדרי-חולים מיוחד ליורדיים כנהוג בכל ערי-נמל בעולם.

הקמת המרפאה נמצאת בשלבי תכנון. עם הקצאת מגרש מתאים לצורך זה בקרבת הנמל תתחיל הבניה.

היעדר מרפאה מיוחדת מורגש מאד וימאינו נאלצים לא-פעם להתרוצץ בין מרפאות שונות לצורך בדיקות או עזרה רפואית בזמנם הקצר.

קרן פנסיה

בהתאם להחלטת המועצה הגענו לירי הסכם עם הנהלת חברת "שהם" בדבר הצורך להגדלת ההפרשות לקופת התגמולין משכרו הכולל של הימאי ולצורך חישוב הניכוי תיחשב לירה שטרלינג כ-5 ל"י.

החברה מצדה תפריש את הסכום המקביל. בהתייעצויות ובעזרת מומחים שונים הוברר לנו, כי קופת התגמולין שלנו בכוחות עצמה לא תוכל לשמש בסיס להקמת קרן פנסיה.

תוכן הענינים

- 3 מנמל הבית. איגרת לחבר — ר"ח ולטר דלמן / שינויים בחוזה העבודה החדש לקצינים בחברת "אל ים" — יחזקאל ארקין / מי ארגן את ההברחות? — נתן ברנתן / על ימאים והברחות — זאב ברש / מזכיר איגוד הימאים מגיב על פרסום בלתי הוגן / הברירה — ניתוח — יחזקאל ארקין.
- 13 בעיות צפות. אי-יציבות בעבודה בחטיבת המשק — דוד נתן / תאונה שאירעה לאניה — כיצד תיחקר? — קומאנדר ס. ר. מילר / ממעבדה נסיונית בספנות קיבוצית — אפרים כהנא / קואופ"רטיב "אופיר" מקים מפעל שירותי-עזר לספנות — שלמה הדרי.
- 17 חברים כותבים. הזנחות רבות ב"געתון" טעונות תיקון דחוף / הד באניות ל"הימאי הישראלי" — אליהו חצי-רוני / "סחבת" מתוכננת? / מלחים כשירים בפועל דורשים זכויותיהם / מבקשים תשובה לדורשי תמיכה משפחתית / בעיות חופשה, קצין מחליף ותשלום בעד כלכלה / ביקורת בלתי הוגנת ב"חיפה העובדת" / הטבת הזמן והאניה הפליגה / בעבודת שמירה באניות יש להעסיק רק ימאים.
- 20 בסוד הטבע והחי. הלווייתן, הכריש, הדולפין, דגים / מלחים הם מי הים התיכון... / איסוף צדפים — תחביב נפוץ / במעמקי האוקיינוס / משמעותה של גאות הימים / חוקרים את סוד הגאות והשפל.
- 22 ידיעות ים ונמל.
- 25 במקצוע. 130 שנה למדחף האניה / השימוש בסירות-הצלה דורש ידיעה וכוונות / שוברת-הקרח הגדולה ביותר בשבייה / רפסודת-הצלה חדשה.
- 31 רפואה ובריאות. סכנה כרוכה בשימוש מופרז באנטיביוטיקה — ד"ר פ. ברנשטיין / עשרה דברים מרופא אל ימאי.
- 32 בספנות העולם. האם יש יתרון מסחרי לאניה מופעלת בכוח אטומי? / אימון קצינים לצי-הסוחר היפאני / תעלת סואץ חזרה לפעולתה הרגילה / אמנה בינלאומית עוסקת בבעית נוסעים נחבאים.
- 36 פרקי הווי. הים והאשה — חד הם — א. קארקאביסטאס / סתיו על ההודסון — א. צ. הלוי / כך ניצחה "קדמה" את השפעת האטיתית — מיקי דודסון.
- 41 לשעת בידור.
- 42 מתחום הביירוים.

ברכותינו הלבביות שלוחות

להברו חיים צוקר
חבר מועצת האיגוד
להולדת הבת

איגוד הימאים
מערכת "הימאי הישראלי"

ברכותינו הלבביות שלוחות לחברינו

אלעזר מרדכי	ובח"ל	לרס הנרין
תדמור משה	ובח"ל	גורן איתן
סננס אברהם	ובח"ל	ברומברג דוד
שמע אליהו	ובח"ל	להולדת הבנים
ביטס אברהם	ובח"ל	
הורודניצ'ני מאיר	ובח"ל	אברג'ל אליהו
לנשואיהם		להולדת הבת

האיגוד הארצי לימאים
מערכת "הימאי הישראלי"

חבר ימאי!

מועדון הימאים כרחוב מסדה 6

ביתך הוא!
בקר בו!

THE ISRAEL SEAMAN

ORGAN OF ISRAEL SEAMEN'S UNION

Published by:
The General Federation of Labour in Israel
Israel Seamen's Union

Editor: MOSHE LAZAROVICH

HAIFA, ISRAEL, 2, HANAMAL ST. P.O.B. 1324
Cables: "IGRAM", Haifa.

הימאי הישראלי

כטאון האיגוד הארצי לימאים

יוצא לאור על-ידי
הועד"פ של ההסתדרות / האיגוד הארצי לימאים

העורך: משה לזרוביץ'

חיפה, ישראל, רח' הנמל 2 / ת.ד. 1324
המען למברקים: "איגרים", חיפה

חידשנו את המגע עם הנהלת "מבטחים" וכנראה נצטרף לקרן פנסיה במסגרת מוסד זה. ולא רק פנסיה נקבל באמצעות "מבטחים", אלא גם תשלום מקרן נכות יובטח לנוכי עבודה שלנו. פרטים על הצטרפותנו יובאו לדיון ואישור לפני המועצה.

הכשרה וקידום מקצועי

המזכירות הניעה את משרד התחבורה לקיים קורס לחובי-לים שלישיים מבין דרוגים - מלחים כשירים ורבי-מלחים, שמסיבות שונות לא היתה להם אפשרות ללמוד ולהתקדם במקצוע. משרד התחבורה ארגן את הקורס והובטחה גם תמיכה כספית מצדו ומצד חברות הספנות למשתתפים בתקופת הקורס. כנסיון ראשון הצליח הקורס מעל למשוער ובימים אלה מתארגן קורס דומה לאנשי מכונה.

בהתאם לפניות שלנו ארגן משרד העבודה גם קורסים רבים שבועיים ודו-שבועיים לשמנים, מכוננים ומלחים כשירים. בעזרת הקורסים האלה אפשרנו לעשרות ימאים להיבחן לקבלת תעודות סמיכות.

מתארגן גם קורס לחשמלאי אניות מטעם משרד העבודה. מועמדיו יהיו אנשי מכונה המועוגנים בכך. קורס זה יימשך כשנה.

תקן סיפון

יחד עם חברת "שהם" עיבדנו תקן סיפון לכל אניה ואניה - בהתאם לנסיון העבר ובהשוואת לגבי אניות בציים זרים.

הדגש הושם בהעלאת נערי-סיפון בגיל הצעיר ובה גם נבטיח עתודה לצוות הסיפון לאניות החדשות. זו גם הדרך היחידה הטובה היעילה ביותר להכשרת עובדים נוספים.

תקן-מכונה נמצא כשלב של עיבוד ויעשה על אותו בסיס בדומה לסיפון.

קביעות

הסעיף קביעות בחוזה-העבודה היה למעשה עד כה סעיף ראויה בלבד, היות והחברים אשר נהנו מהקביעות, הם ספורים. אין ספק, כי כמידה שמספר הקבועים היה יותר גדול, היה הדבר מקל על ימאים מובטלים. הפעלנו את הועדה לקביעות ומספר מבקשי הקביעות מגיע כעת לעשרות. אני פונה מעל דפי "הימאי הישראלי" פעם נוספת בקריאה: חבר, נצל את זכותך לקביעות והבטחת לעצמך קביעות בעבודה ושכר של 12 חדשים בשנה".

מועדון

אמסור בקצרה על עניין הקמת בית ימאים ראוי לשמו כפי שאנו מכירים אותו מגמלים שונים בעולם.

איגוד הימאים האמריקני הביע את רצונו באמצעות מגבית ההסתדרות בארץ, לתרום סך 100 אלף דולר להקמת בית יורדיים. עיריית חיפה הביעה את רצונה להעמיד לרשותנו מגרש למטרה זו. אולם חזרה בה בשלב מאוחר יותר.

התכנית להקמת הבית נגנזה כשלב זה, אולם אנו נמשיך לפעול ולחתור לקראת הקמת הבית, שחסרונו מורגש. מועדוננו הנוכחי הוא צר וקטן וישמש לנו כראש-גשר להקמת הבית המיוחל. לא אכיר את החבל הימי לישראל ומוסדות אחרים במדינה, שהיו חייבים לעשות זאת. אולם בעזרת הועדה של ההסתדרות ואיגודי-ימאים אחרים בעולם נוכל אולי לבשר למועצה בבינוס הבא על האפשרות להקמת הבניין.

"הימאי הישראלי"

"הימאי הישראלי", שהנהו כלי-מבטא חשוב לציבורנו בצורתו החדשה, מופיע כל 6 שבועות. יש לציין את רמתו המקצועית והחינוכית הגבוהה של בטאוננו. אולם ניתן לומר, כי ההשתתפות מצד החברים היא עדיין מועטה. החברים מתבקשים להשתתף בכתיבת מכתבים ומאמרים ולעמוד בקשר הדוק עם "הימאי הישראלי", שהוא בטאוננו.

אבטלה

לאחר המאבק הקשה לחתימת חוזה-העבודה באה מיד תקופת אבטלה מן החמורות בתולדות איגודנו. בגלל המשבר בספנות העולמית הפסקה עבודת האניות "עליה" ו"ארצה". נמכרה "דניאלה בורכרד", הוצאו מהשרות גם "אברהם גרץ", "ירקון", "דבורה", "תל-אביב" ו"ים סוף". מספר המובטלים, הרשומים בלשכת-העבודה, הגיעה ל-780 ובמספר זה אינם כלולים צוותות "ירושלים" ו"תיאודור הרצל", שאחרי הפלגות ספורות הובטלו אף הן לצורך שיפוצים והתקנת מיווג-אוויר. בצער רב עלי לציין, כי שום מוסד לא הגיש לנו עזרה תמריית או עידוד בתקופת קשה זו.

יש לקוות, כי אם לא יהולו שום הפתעות כחדשי האביב, יוטב המצב עם הפעלתן של "ירושלים" ו"תיאודור הרצל" וגם בתוספת אניות-משא חדשות "עם פעל" ו"עכו", שיקלטו אנשי סיפון ומכונה.

למודי נסיון באנו לידל הכרה, כי אבטלה מחייבת פעולה והקדשת מחשבה רבה. אנו פונים למשרד התחבורה, לחברות הספנות, למוסדות ההסתדרות ולועד הפועל של ההסתדרות, בדרישה להקים קרן חוסר-עבודה ולהבטיח מקומות-עבודה מתאימים לימאים בחוף כדי שלא נופתע בימי משבר.

קרן עזרה לספנים

הקרן נמצאת בעליה מתמדת ועמדה במבחן בימי האבטלה הקשים, שעברו עלינו ועוברים עוד היום. הקרן נתנה הלוואות בסך 30.000 אלף ל"י בקירוב במשך 4 חדשים לימאים מחוסרי-עבודה.

עלי לציין, כי שום גורם מבחוקי מלבד חברת "אל ים", שתרמה 3 אלפים ל"י, לא באה כל עזרה כדי להקל עלינו במצוקה זו, שאנו נמצאים בה.

הברחות

ההברחות, שנתגלו בזמן האחרון באניות הנוסעים שלנו והפרסומת הפוזיה והסנסציונית גרמו לנו נזק לא-מועט, גם מבחינה לאומית בחוקי-לארץ. כל מיני גורמים כאן בארץ ניצלו זאת להתקפה כללית על האיגוד וציבור הימאים כולו.

לא אכנס לעובי הקורה של הבעיה, שהיא כללית-מוסרית. אולם אי-אפשר לעבור לסדר היום מבלי להגיד לחברינו כמה דברים ברורים.

איגוד הימאים הטיל על עצמו את מלוא האחריות למצב ולא ניתן לכמה אנשים חסרי אחריות בתוכנו להכתיב את שמנו הטוב. ציבור הימאים על כל זרמיו הנהו מאוחד בהכרת הצורך להוציא אותם מתוך שורותינו בעזרת המוסדות העליונים של ההסתדרות. אנשים אלה מחלישים את כוח עמידתנו

במאבק המקצועי

שינויים בחוזה-העבודה החדש לקצינים בחברת "אליים"

ביום 8.1.58 נחתם חוזה-העבודה לקצינים עם חברת אניות-משא "אליים". השינויים מקבילים בדרך כלל לשינויים בחוזה הקצינים בחברת "שהם". תוקף החוזה הוא מ-1.12.57 עד 30.4.59. הגנו מביאים בזה את השינויים בחוזה החדש. יש לציין את האווירה הטובה ואת גילויי ההבנה מצד חברת "אליים" לבעיות, שנידונו במשא-ומתן. כעת מוטל עלינו לשמור על הישגים ולהקפיד שהם יוגשמו בחיי יום-יום.

סעיף 4: קבלת קצינים לעבודה. קבלת קצינים זרים

במקרה שתאיגוד או החברה אינם יכולים להשיג קצין ישראלי מתאים - רשאית החברה לקבל קצין לא ישראלי (במידת האפשר - חבר איגוד ימאים, המסור נף לאי.טי.א.ף), אך מתחייבת להחליפו לאחר שיימצא קצין ישראלי מתאים למילוי תפקידו. ההחלפה תבוצע בהיות האניה בנמל ישראלי. החלפת הקצין הזר בקצין ישראלי תבוצע בצורה ובזמן שלא יפריעו למהלך התקין של העבודה באניה. במקרה שקצין מוחזר לארץ, לאחר תום תקופת שירותו באניה בהתאם לחוזה הצוות, תחליפו החברה בקצין ישראלי אחד במידה שהאיגוד יספקו.

סעיף 6: פיצויים

(א) פיצויים בזמן התפטרות
(1) החברה מתחייבת לשלם פיצויים לכל קצין, אשר עבד לא פחות מ-12 חדשים בחברה במקרים כגון: התפטרות בגלל מחלה שאושרה ע"י קופת חולים, התיישות בות חקלאית, התגייסות לצבא הקבע, או מינויו ע"י מוסדות המוסמכים של המדינה, ההסתדרות והמוסדות הלאומיים למילוי תפקיד חיוני.

(2) במקרה שקצין פורש משירות החברה מאחת הסיבות הנ"ל, נחשב הדבר כחופשה ללא תשלום ושמורות לו זכויותיו בחברה תוך שנתיים (לא כולל ותק ופיצויים לתקופת החופשה) בתנאי שאינו דורש ומקבל בינתיים את דמי-הפיצויים.

(3) קצין, שעבד בחברה לא פחות מ-4 שנים והתפטר בגלל סיבות אחרות מהנ"ל, תובא שאלת תשלום הפיצויים לדיון הכרעה בין שני הצדדים.

(4) קצין, שעבד בחברה לא פחות מ-10 שנות עבודה בים ומתפטר מהחברה מאיזה סיבות שהן כדי לעבוד

במאבק המקצועי עם חברות הספנות. לאנשים בלתי-אחראים אלה אין זכות קיום כתוכנו. במעשיהם מסכנים הם את עצמ קיומנו החברתי ומכניסים דמורליזציה בקרב הצוותות באניות. בזה אנתנו פוגים לכל הימאים בדרישה לתת יד לביעור הנגע, שפשה בזמן האחרון בקרבנו תקוותי היא, שהחברים יבינו את צו השעה.

בברכת חברים,
ר"ח ולטר דלמן
מוכיר מרפז

שינויים בחוזה-העבודה החדש לקצינים בחברת "אליים"

בחוף (כולל חברת ספנות), אם החברה אינה מציעה לו עבודה מתאימה בחוף, יקבל פיצויים לאחר שנתיים מתאריך התפטרותו ויש לשמור על הערך הכספי של הפיצויים מיום ההתפטרות עד ליום תשלום הפיצויים לפי מדד היוקר.

(5) קצין, שעבר לעבוד בים בחברת ספנות אחרת בלי הסכמת החברה, לא יקבל פיצויים.

(6) סעיף זה (פיצויים) מחייב מיום 1.12.57 ואינו ריטרודי אקטיבי.

סעיף 7: שעת חירום

(א) במקרה של הצלת מטען שלא לפי סעיף ב' כנ"ל, ייקבע התשלום ע"י נציגי שני הצדדים.
(ב) כמו סעיף-משנה ג' הקודם.
(ג) כמו סעיף-משנה ד' הקודם.

סעיף 10: חגים רשמיים

במקום הערה בחוזה הקודם בקשר לחג, החל בשבת, צריך להיות, עבור עבודה בחג יקבל הקצין תשלום נוסף בהתאם לסעיף 23. עבור עבודה בחג, החל בשבת - תשלום משכורת יומית נוספת.

סעיף 11: זמני העבודה

(א) 1 - במקום בין השעות 06.00-21.00 צריך להיות 6-18.
(ב) 2 - במקום בין השעות 06.00-21.00 צריך להיות 06.00-18.00.
(ג) 4 - להוסיף: בנמל הבית יקבל הקצין עבור משמרת לילה יום חופשה ללא כלכלה.

סעיף 12: מעמד, משמעת, חובות

(ד) להוסיף: קופת האניה וקלירינג של הנוסעים והצוות.
(ה) נוסף לצידו תחנת האלחוט של האניה ומוצא-הכיוון יהיו האלחוטאים אחראים גם להחזקת כל הציוד האלקטרוני באניה, אם קיבלו את ההכשרה הדרושה לכך. אלחוטאי בעל תעודת החוקה והפעלה מכ"ם (ראדאר) מופרת ע"י משרד התחבורה יקבל תוספת חדשית של 10 ל"י. בנמלי חוף-לארץ על קציני האלחוט לעזור בעבודה משרדית לפי הוראות רבי-החובל.

(1) הפעלת החוקת מכונת הקולנוע, גראמפון, ציוד שידור לבידור וכל ציוד בידור אחר שעל האניה הנם מחובת האלחוטאי או החשמלאי בהתאם לבחירת רב-החובל. עבור ביצוע עבודה זו יקבל הקצין (אלחוטאי או חשמלאי) תשלום חדשי בסך 20 ל"י.

(2) תקן חסר: במקרה שהקצין חולה או חסר מאיון סיבה שהיא יחולקו ההוצאות במטבע-חוץ (בלי תוספת) של הקצין החסר לקציני מחלקתו. אם באניה נמצאים קאדטים או קצינים נוספים לתקן (גם נוסע עובד) באותה המחלקה, אשר ימלאו את מקום קצין החסר, אין לשלם עבור תקן חסר.

סעיף 14: ותק

(א) כל קצין יקבל תוספת ותק למשכורתו ולהוצאותיו החל מהשנה השנייה לשירותו בחברה בתור קצין. תוספת הותק תהיה מוגבלת כדלקמן:
 חובל ראשון, מכונאי שני, 6 שנות ותק מכסימום חובל שני, מכונאי שלישי, כלכל ראושי בכיר, אלחוטאי 5 " " " " חובל שלישי, מכונאי רביעי, חשמלאי, כלכל ראשי 3 " " " "

קצינים, העוברים מדרגה לדרגה, ממשיכים לקבל את תוספת הותק, שקיבלו בדרגותיהם הקודמות.
 (ב) כל קצין, העובד בים מינימום 24 חדשים עד לתאריך 1.12.57, תוקדם תוספת הותק שלו להוצאותיו בסכום ההוצאות שקיבל בתאריך זה (קידום הותק רק ליתרת ההפרש, בתוספת המשפחה, בחישוב כל התוספות הקבועות האחרות — פרט לתוספת במטבע-חוץ עבור שעות נוספות — שנתוספו בחוזה זה לעומת החוזה מתאריך 27.8.56). כמובן שאם יחול שינוי במצב הנתמכים ותופסק לקצין התוספת המשפחתית בכסף ישראלי, ינוכה ממש-כורתו סך 5.12.0 ליש"ט מקידום הותק שלו.

סעיף 16: משכורות

(א) השכר החדשי בהיות הקצין בארץ יהיה לפי הטבלה דלהלן:
 חובל מתחיל בלתי מוסמך, מכונאי מתחיל 190 ל"י
 חובל שלישי, מכונאי רביעי, חשמלאי 202 " "
 כלכל ראשי וכלכל ראשי בכיר 223 " "
 אלחוטאי, חובל שני, מכונאי שלישי 224 " "
 חובל ראשון, מכונאי שני 253 " "

עם תוספת ותק של 7 ל"י (10 לגבי חובל ראשון ומכונאי שני), לכל שנת ותק כמפורט בסעיף 14. תוספת משפחה של 25.600 ל"י לכל תלוי כמפורט בסעיף 15.

(ב) השכר החדשי לתקופת שירות בחוץ-לארץ יהיה לפי הטבלה דלהלן:
 חובל מתחיל בלתי מוסמך, מכונאי מתחיל 112 ל"י
 חובל שלישי, מכונאי רביעי, חשמלאי 116 " "
 כלכל ראשי וכלכל ראשי בכיר 128 " "
 אלחוטאי, חובל שני, מכונאי שלישי, חובל ראשי, מכונאי שני 150 " "

עם תוספת ותק של 5 ל"י (7.500 ל"י לגבי חובל ראשון ומכונאי שני), לכל שנת ותק כמפורט בסעיף 14. תוספת משפחה של 20 ל"י לכל תלוי כמפורט בסעיף 15. קצין בעל תעודת סמיכות, המוכה אותו למלא תפקיד גבוה מזה שהוא ממלא, זכאי לתוספת משכורת בסך 6 ל"י לחודש.

סעיף 17: הוצאות בחו"ל

(א) הקצין יקבל הוצאות לפי המכסה החדשית כולה במשך שירותו בים ובנמלי חוץ-לארץ, אם האניה שוהה בארץ פחות מ-3 ימים, ימשיך הקצין לקבל את ההוצאות: חובל מתחיל בלתי מוסמך, מכונאי מתחיל 30.0.0 ליש"ט חובל שלישי, מכונאי רביעי, חשמלאי וכלכל ראשי 34.0.0 " "
 אלחוטאי, חובל שני, מכונאי שלישי וכלכל ראשי בכיר 44.0.0 " "
 חובל ראשון, מכונאי שני 55.0.0 " "

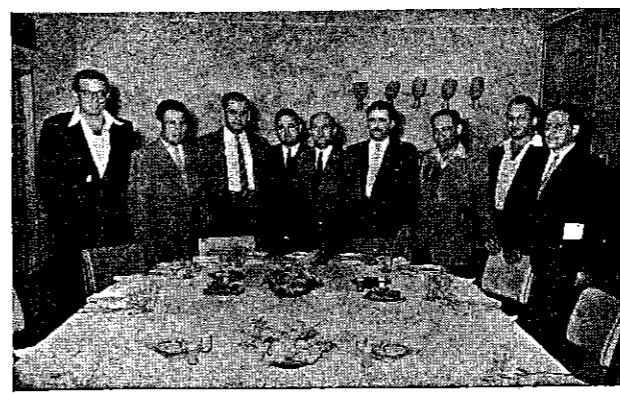
עם תוספת ותק של 2.00.0 ליש"ט (2.10.0 ליש"ט לגבי חובל ראשון ומכונאי שני) לכל שנת ותק כמפורט בסעיף 14.

(ב) כמו כן יקבלו הקצינים תוספת מיוחדת עבור שעות נוספות כדלהלן:
 חובל ראשון, מכונאי שני 7.— ליש"ט
 חובל שני, כלכל ראשי בכיר, מכונאי 3 6.— " "
 יתר הקצינים 5.— " "

סעיף 21: תנאים מיוחדים לאיזור הטרופי (לפי הגדרה כינלאומית)

(א) כל הקצינים יקבלו 15% נוספים על ההוצאות במטבע-חוץ לתקופת שהותה של האניה באיזור הטרופי.
 (ב) באיזור הטרופי יקבל הקצין תמורת שעות נוספות, מצב הכן או משמרת לילה, תוספת חדשית במטבע-חוץ כדלהלן במקום התשלום לפי סעיף 18:
 חובל ראשון, מכונאי שני 12.00.0 ליש"ט
 חובל שני, מכונאי שלישי, אלחוטאי, כלכל ראשי בכיר 10.10.0 " "
 שאר הקצינים למטה מהדרגות הנ"ל 9.10.0 " "

(ג) אם האניה רק עוברת באיזור זה בדרכה למטרה אחרת



בצוותא לאחר חתימת החוזה

או רק עוגנת לשם העלאת הספקה, מים ודלק, לא יחולו התנאים שבסעיפים א/ ב' הנ"ל.

סעיף 22: חופשה שנתית

הסעיף הקודם מבוטל. במקומו בא סעיף חופשה שנתית, חוזה קודם סעיף 23.
 (ב) — במקום 12 צריך להיות 21.
 (ד) מבוטל ובמקומו יבוא סעיף-משנה ו' בזמן חופשתו השנ"תית או כל חופשה אחרת בתשלום תנבה החברה מהקצין את האחוזים לקופת התגמולים ותפריש כרגיל את חלקה.
סעיף 23: תשלום וחופשה תמורת שבתות וחגים
 (א) עבור עבודה בשבתות וימי חג בים ובנמלי חו"ל יקבלו הקצינים תשלום במטבע-חוץ עבור כל יום שעבדו כדלהלן:
 חובל ראשון, מכונאי שני 2.0.0 ליש"ט
 חובל שני, אלחוטאי, כלכל ראשי בכיר, מכונאי שלישי 1.10.0 " "
 יתר הקצינים 1.0.0 " "

(ב) כמו כן עבור עבודה בשבתות וימי חג בים ובנמלי חו"ל יהיה הקצין זכאי ליום חופשה בארץ, שעבודה יקבל תשלום, הכולל כלכלה כדלהלן:
 חובל ראשון, מכונאי שני 15.— ל"י
 חובל שני, אלחוטאי, כלכל ראשי בכיר, מכונאי שלישי 11.— " "
 יתר הקצינים 9.— " "

סעיף 26: תאונה בעבודה

ד' מבוטל ובמקומו ה' הקודם.
סעיף 32: קביעות
 לאחר תקופת הנסיון ראשי הקצין לדרוש קביעות החברה חייבת להודיע לו בכתב אם התקבל בחברה כקבוע או שהחברה בחרה להתאריך את תקופת הנסיון לששה חדשים נוספים.

סעיף 34: התפטרות

(ב) אפשר לפטר קצין קבוע בלי כל הודעה מוקדמת במקרים הבאים:
 (1) עבירה פלילית; (2) מעילה ברכוש החברה; (3) כשלון במילוי התפקיד; (4) הפרת משמעת. הפיטורים במקרים אלה יבוצעו רק לאחר שאשמתו הוכחה.
 ג' וד' כמו הקודם.

סעיף 36: השתלמות

במקום נספח ד' יבוא:
 (ב) קצין, אשר שירת 18 חדשים בחברה והזכאי להשתלמות ע"ה החברה, אין לדחות את חופשת לימודיו לתקופה העולה על 6 חדשים.
 (ג) לא ייקרא הקצין תוך הלימודים לעבודה עד גמר הבחינות אלא בהסכמה הדדית.
 (ד) חופשת ההשתלמות אינה ניתנת לצבירה.
 (ה) קצין, המתפטר מהחברה תוך שנה לאחר גמר חופשת לימודיו, יחזיר לחברה את התמורה, שקיבל עבור הש"תלמותו.
 (ו) למרות הנאמר בסעיף ב' דלעיל אין החברה מחוייבת להחזיר קצין מאגיתו בהיותה בחוץ-לארץ לפני תום תקופת שירותו בה לפי סעיף 29 ב'.

סעיף 37: מיכליות

במקום נספח ה' צריך להיות נספח ד'.
 נספח ד': קצין בעל תעודת סמיכות, המוכה אותו למלא תפקיד גבוה מזה שהוא ממלא, זכאי לתוספת משכורת בסך 6 ל"י לחודש.

(ב) תוספת ותק

כל קצין יקבל תוספת ותק החל מהשנה השנייה לשירותו בחברה בתור קצין לפי השיעורים הבאים:
 חובל ראשון, מכונאי שני — 5 ל"י עבור כל שנת שירות בחברה עד למכסימום 30 ל"י (שש שנים).
 חובל שני, מכונאי שלישי, אלחוטאי וכלכל ראשי בכיר — 5 ל"י לחודש עבור כל שנת שירות בחברה עד למכסימום — 25 ל"י (חמש שנים).
 חובל שלישי מוסמך, כלכל ראשי, מכונאי רביעי, חשמלאי — 5 ל"י לחודש עבור כל שנת שירות בחברה עד למכסימום — 15 ל"י (שלוש שנים).
 יתר הקצינים הבלתי-מוסמכים — 5 ל"י לחודש עבור כל שנת שירות בחברה עד למכסימום — 10 ל"י (שתי שנים).

(2) הוצאות:

(א) בחו"ל יקבל הקצין תוספת מיוחדת להוצאות בליש"ט או תמורתן במטבע של המדינה, שבה תעגון האניה, לפי שכר חליפין רשמי כדלהלן:
 חובל מתחיל בלתי-מוסמך, מכונאי מתחיל 16 ל"י
 חובל שלישי, מכונאי רביעי, כלכל ראשי וחשמלאי 18 " "
 כלכל ראשי בכיר, אלחוטאי, חובל שני, מכונאי שלישי 23 " "
 חובל ראשון, מכונאי שני 28 " "

נוסף על כך יקבל הקצין 2.0.0 ליש"ט עבור כל שנת ותק בחברה, עד למכסימום המפורט בסעיף 31 הנ"ל. קידום ותק: כל קצין, העובד בים מינימום 24 חדשים עד לתאריך 1.12.57, יוקדם הותק שלו בסכום האש"ל שקיבל בתאריך זה (קידום הותק רק ליתרת ההפרש בתוספת המשפחה בחישובי כל התוספות הקבועות האחרות — פרט לתוספת במטבע-חוץ עבור שעות נוספות — שנתוספו בחוזה זה לעומת החוזה מתאריך 27.8.56). כמו כן אם יחול שינוי במצב הנתמכים ותופסק לקצין התוספת המשפחתית בכסף ישראלי, ינוכה ממשכורתו סך 3.12.0 ליש"ט מקידום הותק שלו. כל הימים בים בחו"ל, לרבות ימי ההגעה והפליגה בנמלי הארץ וכן שהייה של 3 ימים בלבד בארץ, נחשבים כשהייה בחו"ל והקצין יקבל את ההוצאות במטבע-חוץ.
 (א) תוספת מיכלית בתקופת שירות הקצין במיכלית יקבל תוספת חדשית בשיעור 2.00 ליש"ט.
 סעיף 3 נוסף: אם באניה נמצאים קאדטים או קצינים נוספים לתקן (גם נוסע עובד) באותה מחלקה, שימלאו את מקומו של הקצין החסר, אין לשלם עבור תקן חסר.
יחזקאל ארקין מוכיח חשיבת הקצינים

מי ארגן את ההברחות?

מאת נתן ברנר

ב"דבר" מיום 8.1.58 פורסם מאמר זה מאת כתבו נתן ברנר. הנונו מביאים כאן את המאמר ואת תשובת הח' זאב ברש.

לא אצא ללמד סניגוריה על עובדי-הים, שנתפסו בהברחה בת מאה אלפי לירות. בהמשך הדברים עוד אעמוד על פשעי ההברחה של ימאים ועל כשלונו של איגוד הימאים, שלא ידע להתגייס למלחמה בפשעים אלה. אולם חובה מוסרית היא לקבוע, שמאחורי ההברחות הגדולות עומדים בעלי-הון ויבואנים בלתי חוקיים.

ממדי ההברחות, הסכומים של עשרות ומאות אלפי לירות שנדרשו למימונם, הארגון "היעיל" של ההברחה וארגון השיווק של המוצרים המוברחים — הכול מעיד, כי מאחורי ההברחות עומדים אנשי יומה בעלי "שיעור קומה". הנונו מקווים, שהמשטרה תדע לנצל את ההישג של אנשי המכס ולא תסתפק בגילוי מברחים מבין עובדי-הים, ששימשו, כפי הנראה, רק כברגים במכונת ההברחה. הציבור מקווה, שהמשטרה תגיע גם ל"פינאנסיסטים" שמימנו את ההברחות הגדולות, ליבואנים שקיבלו את הסחורות המוברחות, לבעלי-היזמה שהפעילו ועדיין מפעילים את מנגנון ההברחות.

מקומות התורפה

עם זאת אין אנו רשאים להתעלם ממקומות-התורפה במבנה הצי המסחרי שלנו ובמבנה הצוותות שלו, שסייעו לכך, שנגע זה של הברחות פשה בקרב הימאים. אל נתנחם בזאת, שההברחה היא תופעה שגרתית בכל צי מסחרי. יש הבדל יסודי בין הברחת הצי תריסר בקבוקי יין או שניים-שלושה סוודרים לבני-המשפחה — לבין הברחה מסחרית מאורגנת, המתבקשת במדינה ומיטיה חרפה על הצי והופכת את השם "עובדים" לשם זהה עם המושג "מברחים".

נדבר גלויות. לצי המסחרי שלנו חדרו מספר לא-קטן של אנשים, הרואים בהברחה מסחרית מקור עיקרי לפרנסתם. היה זה מפקח-המשטרה בנאפולי, שהראה לי העתק מכתבו לשלטונות ברומא, שבו דרש לאסור על אניות ישראל לעגון בנמל נאפולי או להעמיד לרשותו שוטרים במספר מספיק כדי להתגבר על פעולות ההברחה של ימאי ישראל. רק לפני כשנה שילמה חברת "צים" עונש קיבוצי על ההברחות של אנשי צוות אחד, באותו מקרה של ההברחה צפויה היתה גם סכנה בטחונות לאניה.

הנהלת "צים-שהם" היתה חסרת-ישע במלחמה נגד ההברחה. יש סעיף בחוזה שלה עם איגוד הימאים, שלפיו אין היא רשאית לפטר עובדי-ים שנתפסו בהברחה, אם העונש שהוטל על המברח הוא אדמיניסטרטיבי בלבד. הואיל והמכס אינו מביא את המברח למשפט, אלא מסתפק בהטלת עונש אדמיניסטרטיבי, הרי נהנה כל מברח באופן אוטומאטי מהגנת האיגוד.

זה שנים על שנים אינו יורד מעל סדר-יומו של איגוד הימאים הסעיף של "יחס המכס לימאים". משמעותו של סעיף

על ימאים והברחות

מאת זאב ברש

שליחת אנשים אחרים במקום אלה הנמצאים בבירור. אני מניח, כי גם נתן ברנר יסכים, שהכרעתה של ועדת הביקורת המרכזית בהסתדרות הנה נטולת דופי.

ביקורת מוסדות המדינה

ברם כזאת בלבד, שהתברר ורבי-החובל של האניה נתנו הסכמתם לקבלת הימאי לעבודה, לא סגי. על הימאי להתייצב במשטרה, במקום מגוריו, ולקבל תעודת יושר לפני שיוכל לקבל את פנקס הימאי או אישור המפקח הימי להצטרף לצוות העובדים באניה. אני מניח, כי המשטרה מתייחסת ברצינות לתעודות המוצאות על-ידיה והיא עורכת את כל הבדיקות הדרושות לפני שהיא מוציאה את התעודה המבוקשת. גם לאחר שהימאי קיבל תעודת-יושר, הרשות בידי המפקח הימי לעכב מתן פנקס-ימאי או אישור הצטרפות לצוות-העובדים באניה, אם בידו הוכחות נגד האיש. אין ימאי יכול לעלות לשום אניה בלי פנקס-ימאי. האיגוד יכול רק לבקש הסבר, הימאי יכול לפנות אל שר התחבורה, אל בית-המשפט ותו לא.

האם לזאת ייקרא, כי איגוד הימאים הנהו האחראי הבלעדי לכל ימאי, העובד בציה-הסוחר הישראלי? האין איגוד הימאים, ככל איגוד מקצועי אחר, חייב להגן על חבריו מפני שרירות-לב? האם חייבים איגוד הימאים, חברות הספנות ומוסדות המדינה לראות כל ימאי כפושע מועד, בלי לבקש הסבר ושכנוע בכל מקרה? האם יש להעמיד את הימאים ואיגודם מחוץ לכל סדר-יחיים תקין? אינני מאמין, כי קיים במדינה הזאת איש בר-דעת, אשר יעלה כזאת על דעתו.

האם גורם נתן ברנר, שיש למסור לאיגוד הימאים סמכויות משטרת-ישראל המפקח הימי? את הגינותו, יושרו, סגולותיו ודרגתו של הימאי לשרת בציה-הסוחר הישראלי קובעים מוסדות המדינה המוסמכים, רק לאחר זאת בא האיגוד, מאגד את הימאים ומגן על תנאי-עבודתם ושכרם, שלא יהיו מושלכים מעבודתם בשרירות-לב, ללא דין ודין, אלא לפי אותם הכללים והחוקים של כלל העובדים המאורגנים בהסתדרות. לכן אתמהו: מה עניין חוזה-העבודה של ציבור עובדים מאורגן לגבי פשעיהם של יחידים, אשר נתפסו בהברחה בים וביבשה?

חומרה בסדרי פיטורים

כעת נבחן את סעיפי חוזה-העבודה לגבי פיטורים, אם המפקח הימי לא ביטל את פנקס-הימאי והמשטרה לא ביטלה את תעודת-היושר, קיים הבדל מהותי בין קצינים, שהם עובדים קבועים בחברה לבין דרוגים (מלחים) — עד דרגת קצין ועד בכלל, אשר ברובם המכריע נשכרים רק להפלגות באניה מסויימת ונשארים בה או מועברים לאניה אחרת לפי ראות עיני הנהלת החברה בלבד.

רבים כתבו בימים אלה על ימאים והברחות — מי במסירת עובדות ומי בעקיצות, מי בתוכחה ומי בניתוח הרקע הכלכלי. הגדיל לעשות נתן ברנר, ב"יומן הכלכלי" מיום 8.1.58. הוא ממש הקיץ מחלום-בלהות והטיל את מרי-רוחו על ציבור הימאים ואיגוד הימאים, בלי לציין שום קרן אור. הפליג עד כדי כך, שהביא לידיעת הציבור הערות יוצאות-דופן, כגון: "יש מי שמרחיק לכת וקובע, כי צי בעל אופי כפי שהוא כיום אינו ראוי שיהיה קיים. יש מי שאומר: אם אלה הם פני הימאים שלנו, מוטב לנו להחזיק צוות ימאים זרים, שאפשר לפטרם כל שעה".

כאישור החברה ורבי-החובל

כדי שאובן כראוי בהמשך דברי ברצוני לקבוע, כי אין כל חילוקי-דעות בינינו לעצם הענין. יש להילחם בכל הכוח, בלי כסיות-משי, אלא בתקיפות ובפסקנות, בכל מיני ההברחות ביבשה, בים ובאוויר. יש לעקור מן השורש את ההברחות וגורמיהן, מבלי לחוס, כי בנפשנו הדבר, לא איחד את הדיבור כעת על ההברחות והמברחים למיניהם, אלא על כך: אם יש להטיל פשעי יחידים על ציבור שלם.

נתן ברנר קובע, כי "הנהלת 'צים-שהם' היתה חסרת-ישע במלחמה נגד ההברחה. יש סעיף בחוזה שלה עם איגוד הימאים, שלפיו אין היא רשאית לפטר עובדי-ים שנתפסו בהברחה, אם העונש שהוטל על המברח הוא אדמיניסטרטיבי בלבד. הואיל והמכס אינו מביא את המברח למשפט, אלא מסתפק בהטלת עונש אדמיניסטרטיבי, הרי נהנה כל מברח באופן אוטומאטי מהגנת האיגוד". דברים ברורים. איגוד הימאים הנהו השליט היחיד, בסמכויות בלתי-מוגבלות. חברות הספנות ומוסדות המדינה עומדים "חסרי-ישע" בפני ארגון עובדים "מושחת" זה.

הבה נבדוק: איך עולה ימאי, ותיק כחדש, לעבודה באניה לפי סעיפי חוזה-העבודה ולפי חוקי המדינה. ימאי לאחר שהגיע תורו לפי דרגתו לעבודה — מקבל סידור מלשכת העבודה לימאים לעבוד באניה מסויימת. הוא נשלח תחילה אל חברת הספנות ואל רבי-החובל של האניה על-מנת לקבל אישור מוקדם, לפי חוזה-העבודה — "הזכות בידי החברה להודיע לאיגוד על סירובה לקבל עובד לאניה מסויימת, לתקופת זמן מסויימת, או סירוב סופי להתקבלותו לעבודה בצירוף נימוקיה. במידה שבא-כוח האיגוד לא יסכים לנימוקים, יועבר הענין להכרעה לפני הועדה הפאריטטית תוך 24 שעות. במקרה שהועדה הפאריטטית לא תגיע לכלל הסכם, יועבר העניין לוועדת-הביקורת המרכזית או לנציגיה להכרעה סופית". וכדי לא לגרום לתקלות בהפלגת האניה, נאמר בהמשך סעיף זה: "מובן, שבירורים אלה אינם יכולים לגרום לעיכוב

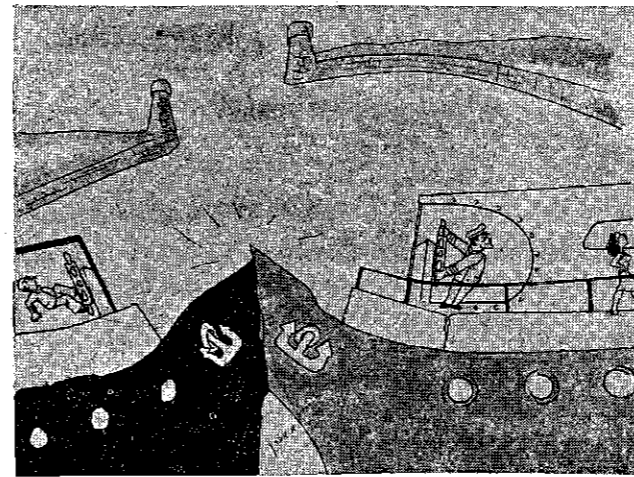
זה — ביטוי להתמרמרות הימאים נגד יד המכס, הכבדה עליהם. איגוד הימאים דאג למלחמה במכס. אולם כלום היו דיונים באיגוד הימאים: איך לצמצם את ממדי ההברחות, איך לטהר את האווירה מנגע הדימוראליזציה, שפשה לרגל ההברחה? בין עסקני המפלגות השונות התנהל מאבק על אהדת הימאים. ודבר זה מנע חזית אחידה של טובי הימאים נגד נושאי החידקים של דמוראליזציה.

הצי המסחרי בפכנה

האווירה של סלחנות לגבי הברחה ומברחים מסכנת את קיומו של הצי המסחרי שלנו. אניה כאניות ישראל היא רכוש בשווי שבעה מיליונים דולרים. מי יערוב לנו, כי לא יסחבו ממש רכוש זה? כלום לא חסרים תמיד חלקים קטנים מהמשק? ערכם של הדברים האלה מוחזק בסוד. אולם אם אפשר להעביר בדים מוברחים בשקים של כביסה, מדוע לא יעבירו גם חלקים של האניה בשקים אלה? כלום יירתעו המברחים מפני גרימת נזק לרכוש החברה? הן לא נרתעו מפני שבירת מנגנון הקירור. גם נזק זה גערך בסכום עצום. יש מי שמרחיק לכת וקובע, כי צי בעל אופי כפי שהוא כיום אינו ראוי שיהיה קיים. יש מי שאומר: אם אלה הם פני הימאים שלנו, מוטב לנו להחזיק צוות ימאים זרים, שאפשר לפטרם בכל שעה. אל נרחיק לכת. יש לאל-ידנו להבריח את המצב, אולם לא בדרך של סלחנות ושל יד רכה. יש למנות ועדה בעלת סמכויות רחבות ולהטיל עליה את הבראת המצב. צו השעה הוא מבצע של טיהור. יורחק כל עובדי-ים, שנכשל בהברחה. עבודת הים היא שליחות. מי שאינו הוגן לשליחות — יש להרחיקו.

תנאי מוקדם להצלחת המבצע הוא — חזית מאוחדת של שלוש מפלגות הפועלים בביצוע הפעולה. יחדל המשחק המפלגתי על חשבוננו של הצי שלנו. משחק ההורס את הצי!

ההתנגשות וגורמיה



מבט בלי-לירח...

מזכיר איגוד הימאים מגיב על פרסום בלתי הוגן - לאות מחאה מתפטר מהועדה הימית -

ההסתדרות? האם לדעתך, הח' בקר, יכולה ההסתדרות לעבור לסדר היום לאחר הדברים, שנשמעו מפי נציגה ובטאונה? חברי מזכירות איגוד הימאים והחתום מטה אינם עסקנים מקצועיים. ירדנו מהאניות למלא את תפקידינו ובתום תקופת הכהונה נחזור שוב לעבוד באניות ואין לנו יכולים להתחרות בדמגוגיה כפי שהתפרסמה על-ידי הח' בן-נתן ואישית גדהמתי היות ואני רואה סתירה בין דבריו, הנשמעים בישיבות הועדה לימאים וימאות, לבין פרסומים מעל דפי העתון.

מזכירות האיגוד הביאה את העניין הזה לדיון ותחליטה פה אחד להפסיק את השתתפותי בישיבות הועדה לימאים וימאות כל עוד ישמש הח' בן נתן כיושב-ראש וחבר בה.

אין אני רוצה כאן להעלות בכתב על פעולתה של הועדה בתקופת השתתפותי בה, פרט למקרים בודדים, וזאת אנב, בהיעדרו של בן-נתן, אעשה זאת בהודמנות אחרת.

ולסיים, הנני משאיר לשיקול דעתך עניין האמצעים שיינקטו על-ידיך נגד הח' בן-נתן.

ר"ח ולטר דלמן
מזכיר מרכז

יעילות בעבודה...



יש צורך לחסוך בצבע...

מאמרו של הח' נתן בן-נתן ב"דבר", שהעתיקו מתפרסם בחוברת זו, עורר רגשי מחאה בציבור הימאים. מזכירות האיגוד החליטה להפסיק את השתתפות נציגה, הח' ולטר דלמן, בישיבות ה" ועדה הימית שליד הועדה" של ההסתדרות כל עוד יכהן בה הח' נ. בן-נתן.

להלן אנו מביאים את תוכן מכתב התגובה של מזכיר האיגוד אל יו"ר המחלקה לאיגוד מקצועי. המכתב נשלח ב-10.1.58.

לכב' הח' א. בקר,

המחלקה לאיגוד המקצועי

בהמשך למכתבנו אליך מיום 31.12.57 והופעתנו לפני מזכירות המחלקה לאיגוד מקצועי ביום 7.1.58 ולאחר שסוכם מה שסוכם בישיבת זו, למחרת היום, 8.1.58, עם פרסום החלטות מזכירות המחלקה לאיגוד מקצועי, פורסמו בטור הכלכלי של "דבר" בעריכתו של הח' נתן בן-נתן, דברי השמצה, שאין להם תקדים, ואנו שואלים: כיצד יושב-ראש ועדה לימאים ולימאות מצד אחד, ומשתתף בדיון במחלקה לאיגוד מקצועי מאידך, מרשה לעצמו לפרסם דברים כפי שפורסמו, וזאת לאחר שנציגינו הבהירו איאלו שאלות לפני מזכירות המחלקה, שלא היו ברורות לכם אולי עד לפגישתנו ביום 7.1.58?

והרינו לצטט "מטעמים", בתחילת מאמרו קובע בן-נתן את "כשלונו של איגוד הימאים, שלא ידע להתגייס למלחמה בפשעים אלה". דברים אלה הם ניגוד מוחלט לסיכום שנתקבל ונשאלת השאלה: באיזו רשות לקח על עצמו הח' בן-נתן לפרסם את הדברים לאחר ישיבת הסיכום, שבה נאמר: "עם זאת מגנה ההסתדרות את הנסיון להטיל דופי בכלל ציבור הימאים וארגונו בשל מעשי ההברחה".

כאשר דברים אלה נאמרו על-ידי עתונאים או גורמים עוינים, לא היינו מופתעים. אדרבא, אותם הגורמים הודהו עם דעותינו בפרסומיהם לאחר מסיבת העתונאים ביום 9.1.58.

דבריו של הח' נתן בן-נתן הם פגיעה חמורה בציבור הימאים וארגונו, בהמשך מאמרו הרחיק לכת, וקבע כביכול בשם מישהו: "אם אלה פני ימאינו, מוטב לנו להחזיק צוות ימאים זרים, שאפשר לפטרם בכל שעה..."

בעל המאמר נרתע ואומר: "אל גרחיק לכת". - אולם כדאי לומר, כי הוא הרחיק לכת מאד.

אין אנו יודעים את המקור של ההצעה. אולם יושב-ראש של ועדה לימאים וימאות בהסתדרות חייב היה לדחות את השאלה הזאת, ששמע אותה ולא לפרסם אותה בעתון. מתקבל כאן הרשע, שהוא גותן להצעה זו גושפנקה, ורוצים אנו לשאול: האם גישתו והצעותיו של בן-נתן הם על דעת

הפועל של ההסתדרות בחברת "צימ-שהם" והכרעת משרד העבודה בחברות-הספנות הפרטיות?

נתן בן-נתן חייב היה לראות קודם את החוזה-העבודה של הימאים לפני שפסק את פסוקו ולשקול היטב לפני ששפך את חמתו על ציבור הימאים המאורגן ואיגוד הימאים המייצג אותו. הימאים הם ציבור עובדים ככל העובדים במדינת ישראל, הוא לא יופלה לרעה בהגנה על תנאי עבודתו, ייחנה מכל הזכויות וישא בעול החובות.

ענף-עבודה חדש

במקצוע הימאות יש לראות ענף-עבודה חדש, שבו נאחזו בחורי ישראל לאחר הפסקה ממושכת של שנות גלות. מתי-מספר ימאים חלוצים נאבקו, יחד עם כל היישוב היהודי לשחרור-המולדת ופתיחת שעריה לעולים, הבאים לבנותה. מקצוע הימאות התפתח רק עם הקמת מדינת ישראל. זהו ענף-עבודה, אשר הרבה פיתויים בו ולפתחו חטאת רובץ.

100 ימאים ישראלים ו-60 ימאים זרים, ברובם רבי-חובלים וקצינים, השיטו בשנת 1948, עם קום מדינת-ישראל, את ספינות-המעפילים הרעועות והישנות, אשר היו אז את צי-הסוחר הישראלי. במשך עשר שנים גדל צי-הסוחר והתפתח, הספינות הישנות הוחלפו באניות-סוחר חדישות ואניות-פאר לנוסעים. ציבור הימאים גדל ל-2200 ימאים, זרבע מהם - רבי-חובלים וקצינים ישראלים, המשטיים אניותינו בכל הימים בעולם, בכבוד וביכולת מקצועית מעולה. ומספר הימאים הזרים בתוכם אינו עולה על מאה.

נתן בן-נתן מודאג מפני הסכנה של הרס צי-הסוחר הישראלי, עד כדי חשש סגירת נמלים זרים בפני אניותינו וימאינו, סחיבת חלקי האניות הרס אניותינו החדשות. במשפט אחד - כולם מברייחים והורסי המדינה, האומנם אין שביב-אור במעשי ימאינו? האם אין ביניהם גם עשרה צדיקים?

אניותינו שטות בימים בתפעול ימאינו זה עשר שנים ללא תקלות רציניות, כאשר פרצה שריפה באניה "נחשוך", אשר הובילה כותנה, חירף נפשו קצין-האניה הישראלי וירד למחסן להוציא את חבילות הכותנה הבעורות, כדי להציל את האניה, למרות אזהרותיהם של שלטונות הנמל הזר. הימאים הפליגו באניות צי-הסוחר הישראלי בהאפלה גמורה בימי מבצע-סיני, ללא ליווי ועשו גדולות בטעינה ובפריקה של כלי-בטחון למדינתנו. מדינות ימיות בעלות מסורת ימית עתיקה משבחות את יכולתם המקצועית ורמתם התרבותית של רוב ימאינו. האם כל זאת יש לחסל במחייך ובמשיכת-קולמוס בגלל חטאיהם של יחידים, שיש להוקיעם בכל חברה תרבותית מאורגנת?

ציבור הימאים ואיגודו יטו שכם לטהר את שורותיהם. איגוד הימאים הושיט ויושיט את ידיו לעזרת מוסדות המדינה. ההסתדרות ואיגוד הימאים בתוכה עושים ויעשו לטהר שמו של הימאי הישראלי, בכוחות מאוחדים נשמור על חוקי המדינה ונקפיד על טוהר המשרתים בעורק החיים החיוני לקיום מדינתנו.

פיטורי קצינים לפי חוזה-העבודה: אפשר לפטר קצין קבוע בלי כל הודעה מוקדמת במקרים הבאים: עבירה פלילית, מעילה ברכוש החברה, כשלון במילוי התפקיד; הפרת משמעת. הפיטורים במקרים אלה יבוצעו רק לאחר שאשמתו הוכחה בדיון. זאת ועוד: "במקרה של פיטורי קצין קבוע ע"י החברה בגלל סיבות מחוץ לאלו המוזכרות לעיל, רשאי הקצין לערער לפני האיגוד, וזה יביא ערעורו לפני הועדה הפאריטטית, המורכבת מנציגי החברה האיגוד. ועדה זו תחליט אם הפיטורים היו צודקים אם לא, אם יש להחזיר את המפוטר לעבודה ואם יש לשלם לו עבור הזמן מיום פיטוריו עד להחזרתו לעבודה. אם הועדה לא תוכל להגיע לכלל החלטה, יעבור בירור העניין אל ועדת-בוררות קבועה". במקרה שועדת-הבוררות אינה יכולה להגיע לידי החלטה, פונים אל הועד הפועל של ההסתדרות, הממנה בורר מכריע. הוא הדין לגבי פיטורי דרוגים בלי לפטר את סוגי האשמה.

האם לסדר מוסכם זה של קבלת עובדים ופיטורי עובדים ייקרא, שחברות הספנות עומדות "חסרות-ישע" בפני איגוד הימאים? האם אפשר לפסוק, כי "כל מברייח נהנה באופן אוטומטי מ"הגנת האיגוד", כאשר כל ימאי נזקק לתעודת-יושר מהמשרה, לפנסקס-ימאי ממשרד התחבורה, ובמקרה של פיטורים על ידי חברות הספנות - לבוררות בהכרעת הועד



יש לנו עתודה...

הברירה - ניתוח

מאת יחזקאל ארקין

שוב בספר הים, הפעם שלא לכבודו של ציבור הימאים. בקרב הימאים רווחת הרגשה של עוול וחוסר-הבנה מצד הציבור לבעיותיו ולאורח חייו של הימאי. הדבר השתקף בזיהוי ציבור הימאים כולו כשותף למעשי ההברחות הגדולות. שנתגלו לאתרונה באניותיו.

מחול-השדים סביב הגילויים הסנסאציוניים הקיף גם עתונים רציניים, הנותנים בדרך-כלל זehירות ומבררים עובדות לפני פרסומן. הימאים ברובם הגדול סבורים, כי ריבוי הפרסום מים על ההברחות אינו בא לתקן את המצב העגום שנוצר, אלא הוא מחפה על גופים ואנשים שונים שלא מקרב הימאים, המעורבים במעשי ההברחות הללו.

ציבור הימאים ומוסדותיו וכן הועדות השונות, שהוקמו לאחרונה לביעור הנגע, חייבים לברר גם את הסיבות האובייקטיביות, שהביאו למצב עגום זה. אין לטשטש דברים למען "שלום-בית" ואין לחפות על שגיאות ואשמות ולספול אותן על מישתו אחר.

מה אירע לאותו ציבור, שאך לפני זמן לא-רב זוכיח את אי-תלותו ואת נכונותו להילחם לזכויותיו בשביחה, שבשעתה הסעירה את הציבוריות בארץ?

מאז השביחה הגדולה שקע ציבור הימאים באדישות. מצב זה מסוכן כשלעצמו משום שהוא משמש קרקע פוריה לכל מיני עבירות, המבוצעות על-ידי עובדי-אורח ואלמנטים מפוקפקים, אשר הורמו בעובדים לתוך ספינות ישראליות. אמנם לא בכונה תחילה, אלא מתוך אדישות המוסדות וחברת הספנות הגדולה — אם מתוך אי-ראיית הסכנה ואם מתוך עיפות או רצון לסתום בקיעים, שנתהוו בזמן משבר.

אולם אם אפילו ינסו למצוא צידוק כלשהו למעשים כאלה בימי משבר, הרי שלאחריו חסאו אותם גופים חטא גדול, שאת תוצאותיו עדיין אין אנו יודעים. במקום להתבשר כציבור פועלים בעל הכרה מעמדית השתרשו במרוצת השנים בקרב הימאים הרגלים של מקח-וממכר בצורה מבהילה שפגעו בכל חלקה טובה ובכל החוגים ובכל הדרגות. והמזור, וכן המדאיג בכל התמורה הזאת הוא, שגורמים שונים — וביניהם חברת הספנות — היו אדישים כלפי המתרחש. יש המתרצים את אדישותם בכך שנשתחררו מהלחץ, שנתונים היו בו בעבר מחמת התסיסות הבלתי-פוסקות בקרב הימאים, אשר הפנו כעת את עיקר מחשבתם לניהול "עסקיהם" במכסימום של רווח.

יש בין הימאים הפעילים הסבורים, כי גם מוסדות מסויימים ניצלו את סחר הימאים, בכוננם את סחורות היבוא של הימאים לפי הצרכים הדחופים במדינה.

חברת הספנות הגדולה היתה, לפי דעות אלו, אדישה לתופעות, אשר שחררה במקצת מהלחץ של העלאת שכר והשוואת שכרו של הימאי לשכרו של עובד בחוף.

ציבור הימאים בחר לפני שנה במוסדותיו. מאז השביחה לא קם לאיגוד ייצוג כה בריא כמו הייצוג הנוכחי. כוחו רב בקרב ציבור הימאים, הרואה בו נציגות כנה ובלתי-תלויה הן כלפי חברות הספנות הן כלפי מוסדות ההסתדרות. מוסדות האיגוד, אשר עמדו במבחן הקשה של המר"מ לחוזי העבודה, נכנסים כעת למאבק המר לעקירת תופעות ההסת-תאבות בצורת נגע המסחר, שפשה בשורות הימאים. האיגוד ייצא במסע של הסברה יסודית כלפי פנים וכלפי חוץ.

נשאלת השאלה: האם ימשיכו המוסדות הנוגעים בדרך להסתכל בבעיה זו של הימאי הישראלי מנקודת-השקפה גוטה להם? היטיעו למוסדות האיגוד בחיסול התופעות השליליות בחיינו, או יוסיפו למנות ועדות מעודות שונות, שעיקר עבודתן טשטוש ולא חשיפה?

התמשיך חברת הספנות הגדולה להתבצר בחזית השכר מאחורי סטאטיסטיקות על משכורות ותנאים, אשר בינם לבין המציאות אין כמעט ולא כלום? התדע להשתחרר מהשגרה הנוחה של המסתכל מן הצד?

הציבוריות כולה חייבת להטות שכם ולהוכיח הבנה וסבלנות בעקירת נגע-המסחר מתוך גופו של ציבור הימאים.



קור רוח אנגלי...

יותר מכל מדינה אחרת תלויה בריטניה בסחר הימי שלה. אולם בעוד שהמדענים בלונדון חושבים במונחים של עידן-החלל ושיצרני המטוסים מרחיקים לצפות אל העתיד, הרי בוני האניות ממשיכים לשקוט על שמריהם בשלוות-נפש גמורה — כותב עתונאי בריטי.

מה היו ההתפתחויות החשובות בספנות הבריטית בשנים האחרונות?

(א) במספר אניות נקבע מקום המנועים בירכתי האניה ולא באמצעיתה, באופן שהחלק הקדמי נשאר לצורך תאי נוסעים.

(ב) בוטלה ארוכה אחת או תוקמה ארוכה מדומה ובה חלק ממשרדי האניה.

(ג) המספנות החלו להשתמש יותר באלומיניום ובנתכים קלים אחרים לבניית חלק מהמבנה הראשי באניה.

(ד) נחקרו דרכי השימוש במנועי טורבינות-גז.

בעיות צפות

איי-ציבות בעבודה בחטיבת המשק גורמת לירידת הרמה המקצועית

מאת דוד נתן

כדי להעלות את הכושר המקצועי במחלקת המשק, היה על החברה — לדעתנו — לקבל כל עובד בעל-מקצוע קבוע בחברה, באופן שלא יאלץ לחשוש, שמא מחר יפוטר. רוצים אתם מומחים, עליכם גם להתייחס אליהם כאל מומחים!

על חברת "שהם" מוטלת אחריות מוסרית לדאוג לאנשיה. אנשי-המשק עובדים בעונה בוערת 15—16 שעות ביום וממלאים את תפקידם כראוי, ובכוא החורף אנשים אלה נורקים החוצה בלי שום סיכויים לקבל יום-עבודה. אנו מקווים, כי לקראת הקיץ הבא, עת יתקבלו שוב עובדים חדשים, תתקן החברה את יחסה ולא תתווך על אותן השגיאות.

ועוד: אפשר היה לנצל תקופה קשה זו שבה כל אנטי-נוסעים הועמדה לפחות לחדשיים, כדי לקדם את הכשרתם המקצועית של אותם העובדים, המועסקים על-ידי החברה זה שנים ואשר לא הגיעו עדיין לדרגה הדרושה. לצערנו לא נעשו עד כה פעולות בכיוון זה.

את מצב התעסוקה במחלקת המשק מציינת אי-יציבות. בעוד שבקיץ שעבר חסרו עשרות עובדים במחלקה זו ונאלצנו לקבל אנשים חדשים, שבמצב תקין אולי היינו פוסלים אותם מסיבות מקצועיות וחברתיות, הרי כעת אנו עומדים במצב של חוסר-עבודה חמור למשך תקופה, שאין אנו רואים את סופה.

איי-ציבות זו ודאי תתנגם בנו וגם בחברת "שהם", המעסיקה כ-96% מכלל עובדי המשק בצי. אפשר כבר להגיד מראש, שהרמה המקצועית הממוצעת תרד בגלל המצב הזה. כאשר מאות עובדים חדשים מתקבלים לרגל גידול הצי, אין ספק שלמעגל העבודה נכנסים גם עובדים, שרמתם המקצועית אינה גבוהה ביותר. המומחים נשארים באניות כל זמן שהמצב הוא תקין והתעסוקה מלאה, אבל בזמן שאניות בוז אחר זו יוצאת ממחזור העבודה ב"שהם" וכל הצוות מפוטר, קל יותר למומחים שבין החברים למצוא עבודה ביבשה. בראש התור לדורשי-עבודה יופיעו איפוא בעתיד לרוב עובדים בעלי רמה מקצועית בינונית או נמוכה. ה"סלקציה" נעשית איפוא בדרך הפוכה מן הרצוי.

לא באשמת האיגוד ולא באשמת לשכת-העבודה נוצר מצב זה. האשמה מוטלת אך ורק על חברות האניות, הדרושות אנשים חדשים ברגע שהן זקוקות להם ומפטרת אותם בזמן שהסיכויים לתעסוקה הם קצת חלשים. מצב כזה של אי-יציבות ותנודות קיצוניות בתעסוקה אינו עלול למשוך מומחה מקצועי לעבודה באניה, שכן עובדי-המשק בעל-המקצוע טוען בצדק, כי מה שקרה לו עכשיו עלול לקרות לו בכל רגע.

למומחה-משק יש כל הסיכויים לתעסוקה מלאה בחוף, שהרי בתי-מלון גדולים בארץ מחזיקים את אנשיהם גם בעונה חלשה היות ואינם רוצים להפסיד את מומחיהם ב"עונה הבווערת". הלשכה והאיגוד מצדם אמנם מעוניינים בעובדים בעלי רמה מקצועית, אך אין בכוחם להעדיף את המומחה יתר-על-המידה בחלוקת העבודה. הרי שאר העובדים, שאינם ברמה המקצועית הגבוהה, גם הם חברי האיגוד, נתקבלו לעבודה בחברה, הפסיקו את עבודתם ביבשה ומחובת האיגוד להלשכה לדאוג ליחס הגון בקשר לתעסוקה.

בהתחשב בעובדה, שמתקרבת עונת תיירות וענף המלונאות מצפה לבואם של אלפי תיירים בשנה זו, כבר מתכוננים רבים מחברינו לעבוד ביבשה ודווקא הטובים ביותר, ואל יבואו בקיץ הבא מנהלי החברה בטענה, שרמת השירות באניותיהם ירודה. כדורשי-עבודה יישארו רשומים כל העובדים, שהחברה עצמה דרשה לקבלם בעונה הבווערת, גם אם הם בדרגה ב'. יעזבו אותה במצב הנוכחי רבים מבעלי-המקצוע המעולים.



הסבא הראשי בקווי ישראל-אמריקה

תאונה שאירעה לאניה – כיצד תיחקר?

מאת קומאנדר ס. ר. מילר

דרושה יכולת יורידית

קביעת עובדות היא כרגיל עניינם של עורכי-דין. ויש טוענים כי חקירות לפי השיטה המקובלת בארצות אחרות. חקירה בדרך משפטית, נחשבת להוגנת ביותר לגבי כל הצדדים. בבריטניה מתמנה כיושב-ראש לרוב לא שופט, אלא פרקליט בביר.

אסור לנהל את החקירה בבית-משפט. בדבר זה מקפידים משום שאין זו חקירת עונשין או חקירה משפטית של נתבעים. עדים נחקרים בשבועה, והצדדים מיוצגים ייצוג חוקי. הצדדים הם הממשלה, אלה שהתנהגותם מוטלת בספק ובכללם קציני האניה, מעריכים ממשלתיים ואחרים. כן מיוצגים, לרוב, קרוי כיהם של אנשים שנספו.

חקירה אינה צריכה להתנהל על-ידי רבי-חובלים, אשר על אף מיטב הקואליפיקציות הטכניות אינם מוסמכים לגבות עדויות בשבועה. לא קשה לתאר תאונה שאחראי לה אחד משלושה אנשים. מצב כזה ייווצר אם אניה עולה על שרטון מיד לאחר שקצין מתליף קיבל את הפיקוד. התאונה תוכל להיות אשמתו של רבי-החובל, של הקצין המחולף, של הקצין המחליף, של שנים מהם או של שלשתם גם יחד. ייתכן מאוד, שסיפורו של כל אחד מהם על השתלשלות האירועים, שהביא לתאונה, יהיה שונה משל חברו.

כדי לברר את העובדות כראוי יהיה צורך לערוך חקירת שתי-וערב קפדנית לא רק מצד עורך-הדין המייצג את משרד התחבורה אלא, כדי להיות הוגן, גם מצד הנציגים המשפטיים של הקצינים הנוגעים בדבר.

הטיפול – לעורכי-דין

פקידי משרד התחבורה עשויים למצוא עצמם פסולים לשבת-ראש במקרים מסוג זה, כי לא מן הנמנע, שתאונה המביאה לאבדן חיים, שהיה בה כשלון בענייני בטיחות, אשם בה במידה כלשהי המיניסטרוני עצמו. המיניסטרוני ממנה את חבר הבורחים, הבחון מועמדים לקבלת תעודת סמיכות. הוא האחראי לרוב לקביעת כושר הספינות הישראליות לרדת לים ולציווד ההצללה שלהן.

יש טוענים, כי רצוי להשאיר את הטיפול בעניינים כאלה לאנשי-המקצוע עצמם. אולם ועדת חקירה מורכבת מאנשי המקצוע נודף ממנה ריח בית-דין צבאי ואך מעטים יטענו, כי בית-דין צבאי הוא אידיאלי לצרכי חקירה.

קושי נוסף בציבור ימאי קטן הוא למצוא בין אנשי-המקצוע קצינים, שאינם מכירים מקרוב את האנשים שכושרם נחקר ושלא היו מעורבים בפרשה לפני שנתמנו לשמש בוועדת החקירה. אם ימונה יושב-ראש הוועדה מקרב מקצוע אחר, ירוחק בזה חשד בדבר הענות קדומות או משוא-פנים.

הטענה, כי עורכי-דין יתקשו להבין את העניינים הטכניים, אינה מוצדקת. הרי שופטים מבררים מקרים טכניים מסובכים ביותר ואינם מתקשים לקבוע את העובדות בעזרת מעריכים או עדים מומחים, כמעריכים יוכלו לשמש פקידי

השר עצמו ובמקרים יוצאים מן הכלל יוכלו לבוא מחוגים אחרים בקרב המקצוע.

הכנת מנגנון משפטי

מן הבחינות האמורות לעיל הרי הרכב ועדת החקירה האחרונה לא היה הטוב ביותר והוא הדין בפרוצדורה שלה. את המנגנון לחקירות משפטיות בשבועה יש להקים כעת. הדבר הוא הכרחי. חקירה כזאת תגן על זכויות הצדדים. לשם כך דרוש מספר עורכי-דין, שישמשו כיושב-ראש ויעמדו לרשות משרד התחבורה וכן צוות קצינים מתאימים.

של סיפון ושל מכונה, שיוכל לכלול את התפקידים המקצועיים של המשרד עצמו. מביניהם אפשר לקבוע מעריכים – שנים או שלושה לכל חקירה.

הטענה היחידה נגד חקירה מסוג זה היא אטיותה. אכן, ועדת חקירה בעניינים אלה חייבת להתכנס ולהסיק את מסקנותיה תוך זמן קצר. אסור שהשתתפות אנשי המשפט, הנאה לתבטיח חקירה הוגנת, תאט את מהלך החקירה. אם המנגנון יוקם מראש, תהיה די שהות לעורכי-דין מעוניינים לרכוש בקיאות בפרוצדורה. אם ייעשו הכנות אלו, אפשר יהיה בשעת הצורך לערוך חקירה מהירה.

ממעבדה נסיונית - לפעולה נרחבת

(מכתב לחבר בים)

מאת יוסף נעון
מרכז מועדון הימאים בחיפה

השגנו תקציב כספי מכובד לפעולות הרבות במועדון. החברות "שקם" ו"אל ים" נתנו חלק נכבד מתקציב זה. אך יש לנו צורך בבית ימאים בעיר הנמל, בבית-חולים לימאים ועוד מפעלים קשורים לאיגוד הימאים, הגדל ומתחזק. בתנאים חדשים תהיה אפשרות לארגן חוג נשי ימאים, לדאוג לעריכת מסיבות לילדי הימאים, לייסד ספריה מקצועית, להוציא-לאור אלבום תמונות מהימאות שלנו, לערוך תערוכות חפצי ימאים מכל קצווי העולם, להגיש סעד ולערוך ביקורי-בית אצל בני המשפחה. כל אלו הפעולות במסגרת מועדון הימאים דורשות שיתוף פעולה מצד כל חבר ואשת חבר.

במסיבת חנוכה, שנערכה באחרונה, הוכחנו זו הפעם הראשונה, כי אנו יכולים לארגן מסיבת ילדים שתצליח יפה והיא נתנה לנו דחיפה לכוננות לקראת נשף גדול בפורים. עדיין אנו בפעולת בראשית. המועדון דורש תקליטים, חפצי נוי לקישוט, תמונות, בידך, חבר, לתרום תרומה צנועה לשיי-פור מקום פגישתנו!

בהודמנות זו הריגו להוכיח לך, כי הוצאנו כרטיסי-חבר למועדון עם תמונה במטרה למנוע ביקורים מצד אנשים שאינם חברי האיגוד. אולם עד כה מעטים הם החברים, שבאו לדרוש כרטיס זה. הרי קבלת כרטיס-חבר מאפשרת לנו לרשום את כתבתך הנכונה, לעמוד בקשר עם בני משפחתך ולהזמינם להופעות אמנים, מסיבות ופעולות במועדון ובוז – לעזור להם לחרוג מהבדידות.

רבות הן האפשרויות. נזכיר כאן עוד את המפעל, שלא בא לכלל הגשמה, אם-כי התחלנו בו, הלא הוא כפר הימאים, התיישבות בשילוב בעבודה בים. המפעל לא הצליח בגלל היעדר ליכוד חברתי. אולי הגיע הזמן להתגבר על מכשול זה? מועדון הימאים כמקום לפגישה ולפעולה עשוי לסייע. חבר, באפשרותך לפנות אל החברים באניה, להסביר תוכן מכתב זה לימאים שאינם יודעים עדיין קרוא עברית. בזה כבר קידמת במעט את מטרותנו. הבא-נא הצעות לשיפורים והשתדל להיות שותף פעיל!

רואה אני חובה לעצמי לפנות אליך באורח אישי ולשתףך במפעל, ההולך ומתפתח וכבר מצא לו מקום בהווי הימאים בחיפה. המדובר הוא במועדון שלנו ברח' מסדה. האם כבר ביקרת במועדון? אכן, הרהורי לבך ידועים לי. רבים הם החברים, אשר הביעו דעתם לחיוב ולשלילה. אולם עד כה מי מהחברים כבר נתן את ידו לעזרה כדי לקדם את המפעל הזה? והרי יש לעשות הרבה ולשפר את המועדון שלנו למען יהיה ראוי למטרות וימלא את תפקידו בציבור הימאים. בודאי תבין, כי קשה לנו לפנות אל כל חבר וחבר. הרי מעצם מהותנו אנו פזורים על-פני מקומות רבים בעולם. הרי המנגנון שלרשותנו הנהו מצומצם, בכל-אופן, מפעם לפעם תוכל למצוא שעת-פנאי כדי לבקר ולהשתתף בפעולות המועדון.

ולא רק במועדון, בצורתו כיום מדובר. המועדון כשלעצמו הנהו רק כעין מע-בדה נסיונית. אחרי הצלחת הנסיון הנה נוכל להתחיל במעשים גדולים יותר. הרי פעולתנו עודנה רחוקה מלהיות מושלמת. אבל מוטלת עלינו החובה ליצור את התנאים כדי שנגיע ביום מן הימים למצב, שבו אתה, אני ואשר יבואו אחרינו נוכל לומר, כי אכן לא רק ראשונים היינו, אלא גם מניחי יסוד למסורת הימאית.

חבר, חשוב לרגע מה פירושה של המסורת הזאת. הרי תסכים, שכל מאמצינו בעבודה ומהותנו בים כיום אין תכלית סופית בצדם, המשכורת וקיום המשפחה הם אמנם חשובים מאוד, אולם אין די בכך. שאיפה גדולה נוספת לנו: ליכוד חברתנו כדי לפעול לסיפוק אישי ולצרכים הציבוריים.

בשעת משבר יודע כל אחד מאתנו את כתובת האיגוד. אולם עלינו לדאוג גם לבני המשפחה. הם בודדים ועוזבים תקופות ארוכות וסובלים הם מזה לא-מעט. אתה נמצא במר-חקים ואינך יודע מהנעשה בבית ואין באפשרותך לעזור. יום עובר עליך כקודמו, המרחב שלך הוא האופק המתרחק. השמש שוקעת במערב ועולה במזרח ואתה כאילו עומד באותה הנקודה בלב ים יום-יום, חודש-חודש, שנה-שנה... חשוב, חבר, מה ילד יום! האם תמיד תהיה צעיר, בריא, רענן, מלא מרץ ורוךף הרפתקה? עת לדאוג לעצמנו במבט מרחיק-ראות!

נסיון שנה בספנות קיבוצית

מאת אפרים כהנא

אחרי תקופת עבודה זו מצאנו לנחוץ להגדיל את ציינו ועלינו הזמנו אניות חדשות בשיתוף עם חברת "עתיד". במפעל הספנות הקיבוצית רואים אנו סיכויים טובים לקיבוץ לימאי הישראלי, לאיגוד הימאים ולמדינת ישראל.

„פלמ"ח" במספרים

צוות האניה הוא 20 חברים, בכללם 3 חברות ו-10 ימאים שכירים. החברים באו מ-13 משקים קיבוציים.

מספר ההפלגות הנמסר במשך השנה ל-13, מהן 5 לצפון אירופה, 1 לנגואה-מאריסיל, 7 בים האדריאטי. מספר ימי האניה בים היה 179, בגמלים — 172, בחיקונים — 14 (תיקוני אחריות לחצי שנה).

כמות המטענים הגיעה ל-30,040 טונות וכן גם 3,404 פרות (מיוגוסלאביה לחיפה). הדרך שעשתה מגיעה ל-42,962 מיל. כמות הדלק, שהאניה צרכה: 800 טון בים ו-48 טונות בגמל. מספר שעות העבודה של המנוע הראשי — 4,224.

מאת שלמה הדרי

קואופרטיב „אופיר“ מפעיל שירותי-עזר לספנות

הימאים מחטיבת המכונה יוכלו לעבור מדי פעם מהאניות לעבודה בבית-המלאכה. סידור זה הנהו חיוני למדי למכור נאים באניות, הזקוקים לתקופת עבודה בבית-המלאכה לצרכי בחינותיהם. מלבד צד פורמלי זה, הנדרש על-ידי המוסדות הממשלתיים מאת המכונאים הנבחנים לדרגות סמיכות שונות, חשוב גם הצד המעשי; עובדי מחלקת המכונה באניות ירחיבו את אפקיהם המקצועיים על-ידי עבודה לסירוגין בבית-המלאכה.



מיום שהאניה „פלמ"ח" החלה בהפלגותיה עברה שנה ואס"י תקופה זו הנה קצרה למדי, אפשר לסכם את דרכנו אחרי שנת עבודה.

מטרתנו הייתה: להתוות דרך חדשה בחיי הים, לאפשר לחבר, העובד באניה, הרגשת בית במלוא מובן המלה, כן גם למסור לו את האחריות לאניה, אשר ניהול החיים בה נקבע בשיתוף באסיפות הצוות.

בעיות רבות עמדו לפנינו והואיל והיינו צריכים לגבש צורת-חיים חדשה, שהייתה מוכרת לנו בחיי היבשה ולא תמיד מתאימה לחיים בים.

ניתן לומר, כי כיום אנו יודעים איך צריכה להתנהל ולהיראות אניה במסגרת ספנות שיתופית, אנו מאמינים, כי במשך הזמן נוכל גם לתרום מנסיונו לאחרים ולהרחיב את הווי חיינו בצי הישראלי (אולי אף מחוץ לו). מכלי-מקום, היינו רוצים לשתף בדרכנו זו גם ימאים מחוץ לקיבוץ, אשר יבואו לכינתו בקיבוץ ומקום-עבודתם בים מובטח להם.

בית-המלאכה לתיקונים ועבודות מתכת הוקם על-ידי קואופרטיב „אופיר“, בשלב ראשון קלט הקואופרטיב שלושה חברים נוספים, בעלי מקצוע מעולים, לצורך הפעלת בית-המלאכה, נרכש מבנה מתאים, ברח' סאליזיאן בחיפה-תחתית, בקרבת הגמל, כן רכש הקואופרטיב ציוד בסיסי לעבודות מתכת ולתיקונים. התקציב ההתחלתי להשקעות הסתכם בסך 25,000 ל"י.

התחלה זו היא צנועה למדי, אבל הקואופרטיב למד מהנסיון, כי התחלות והירות מובילות להתפתחות נאה. חשובים רצונם והתמדתם של החברים, רמתם המקצועית וביצוע מעולה של העבודות. הסתגלות לאפשרויותיו של שוק העבודה ותכנון מציאותי יעשו אף הם את שלהם.

בתדשים ראשונים לקיים בית-המלאכה השקיעו החברים עבודה רבה בסידורים פנימיים שונים, ההכנסות מהעבודות, שנעשו באותו זמן, כיסו את מלוא ההוצאות. כלומר, בית-המלאכה ידע לקיים את עצמו בהיותו עדיין בתהליך של ארגון. הקואופרטיב מתעניין גם ביצרנות בענף המתכת ובית-המלאכה משתף פעולה עם מפעל יצרני (חב' „אשתם“ בצפת).

רבות הן תכניותיו של הקואופרטיב לגבי פיתוח בית-המלאכה. לפי תכנון „אופיר“ יגיע בית-המלאכה למלוא היקפו בסיום השנה הראשונה לקיומו. לעת זו יעסיק לפחות 5 חברים, בכללם ימאים מחטיבת המכונה.

בתחילה יעסוק בית-המלאכה בתיקונים באניה של הקור אופרטיב „אופיר“ יציע את שירותו גם לחברות ספנות אחרות, בעוד שחברות התיקונים הגדולות אינן מעוניינות בעבודה. התורגת מתפקידי צוות האניה, אולם הנה בעלת היקף מצומצם.

„סחבת“ מתוכננת?

מחלקת הצוות לכ"י חברת „שהם“

המשך למכתבו אל ההנהלה מיום 16.1.58 בעניין תמיכה משפחתית, הנוגה להביא לפניכם מקרה קונקרטי. הח' מילול דוד הגיש לפני 14 חודשים בקשה לתמיכה, בצירוף מסמכים, ועד כה לא טרם אף אחד להודיע לו הן בחיוב והן בשלילה.

מכאן להיכנס כרגע לעניין צדקת התביעה, תבינו, שלא תיתכן סחבת מתוכננת בצורה זו.

אם החבר זכאי לתמיכה, עליכם לשלם אותה באורח רישוראקטיבי מיום הגשתה, לתשובתכם נחתה.

נתן דוד מזכיר חטיבת המעק

מלחים כשירים בפועל דורשים זכויותיהם

לכ"י הנחלת „שהם“

19.12.57 הופתענו לשמוע, שאינכם משלמים את השכר המלא (לפי העירוף מלח בשיר) למלחים כשירים בפועל, שקיבלו אישור על כך מתמסק הימל וממלאים תפקידים של מלחים כשירים באניות בהתאם לתקן הכסחוני לפי דרישת ה' שלטונות.

למותר לציין, כי העובדים הנ"ל הם בעלי מקצוע מאושרים וכל קיפות כלסיהם הוא בניגוד לשמירת זכויות העובד המקצועי.

ועמדתכם אינה מובנת לנו והננו פונים אליכם בדרישה לשלם את המשכורת לנ"ל בהתאם להזדהות-העבודה למלחים בשירים.

ר"ח ולטר דלמן מזכיר מרכז

מבקשים תשובה לדורשי תמיכה משפחתית

לכ"י הנחלת „שהם“

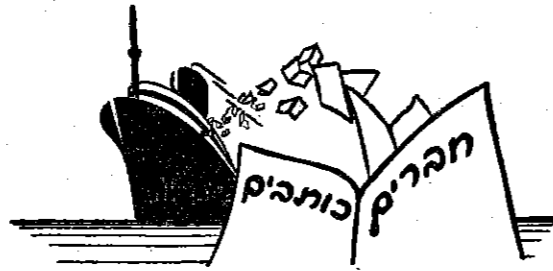
16.1.58 לאחרונה פנו אלינו ימאים רבים בתלונה, כי לאחר שתגישו בקשות בצירוף מסמכים לתמיכה משפחתית, לא ניתנה להם תשובה כל-שהי במשך חודשים רבים.

כדי למנוע סבל והתמרמרות מוצדקת מצד העובד, נבקשכם להורות לנועיים בהכר, או יותר נכון להגביל את הזמן, שלפני יקבל הפונה את התשובה.

בשלב זה לא נציין את הדוגמאות של כל מקרה ומקרה, אולם החל מתאריך מכתבנו זה נקפיד וגשמוור לגבי כל פניה ופניה.

נודה לכם על אישור קבלת מכתבנו והעתק הוראותיכם המתאימות.

ר"ח ולטר דלמן מזכיר מרכז



הזנחות רבות ב„געתון“ מעונות תיקון דחוף

דבר הגורם לצמצום תופשת החוף, שבלאו הכי היא מצומצמת. כמו כן ניתנה הוראה על-ידי החובל הראשון, שעל הצוות להזיז לאניה לאחר תופשת 4 שעות על-מנת לראות אם הוא נזקק להם, דבר שאינו נהוג בשום מקום באניות שלנו.

א) תזונה: מצב התזונה, שנבדק על-ידי נציגינו, נראה גרוע ביותר. כמות האוכל המוגשת אינה עומדת בשום יחס למאמץ הנדרש מהצוות וגם לא בשום יחס לגבי הכמות, שהוגדרה בתורה-העבודה. הלחם מובא לאניה רק אחת לשבוע עד עשרה ימים. לארוחת לילה ניתנים מצרכים ככמות זעומה, כמו כן יש לצייד את תדרת-האוכל של הצוות בכירים למתן אפשרות לשתות משקה חם בלילות כתוצאה ממצב תזונה זה הלו מספר אנשי הצוות בהרעלת קיבה ודבר זה הנהו המור ביותר.

ב) סירות: על סירות השירות, המגיעות בזמן חילופי משמרות, להתעכב זמן-מה ולפחות 15 דקות לשם מתן אפשרות לצוות להתרחץ ולהתליף בגדים. אחרת עליהם להכות באניה 4 שעות מיותרות.

ג) מצב הכן: לגבי מצב הכן במחלקת הסיפון קיימת הפליה כוללת בתלוקת העבודה בין הורים לישראלים והאת תוכלו לברר מתוך החשבונות במשרדכם. תוכלו הראשון לערוך את המלחים הורים לעומת הישראלים. נהוג לקיים תור קבוע במתן מצב הכן ולהחלק עבודה זו בין כל צוות הסיפון, בלי העדפה לאומית.

ד) תופשת חוף: קיים הפרש בזמן רב בין מתן גמר תופשת חוף לבין מועד ההפלגה, מצב הרות באניה הושפע מגילויי ההברחות בחיפה. עתוני יידיש בארצות-הברית הרכו לכתוב על מקרים אלה, גם שידור תחושות בראדיו לא חסך „מתמאות“ זו הפעם הראשונה מאז שאני מפליג בים אני מרגיש כאילו רואים בי מברית בכוח אם לא בפועל... הייתי רוצה לש' מוע את תגובת המזכירות.

ר"ח ולטר דלמן מזכיר מרכז

הד באניות ל„הימאי הישראלי“

נדרש, 21.1.58

למשה היקר, שלום רב! בליגות „הימאי הישראלי“, אשר שלחת לנו, הם החומר הנקרא ביותר באניה. תגליות עובדים מיד ליד.

ביותר נהניתי מהגליון האחרון, מס' 41 העתון הוא מעניין, החומר — מושך, כאיש-צוות אני גאה לראות, כי הבטאון ועולה כרמתו וב איכותה. אני מתפעל למצוא בכל עמוד חומר רב

מרוכז, יישר כוחך! ועלה והצלח והמשך באותו קצב.

מצב-הרות באניה הושפע מגילויי ההברחות בחיפה. עתוני יידיש בארצות-הברית הרכו לכתוב על מקרים אלה, גם שידור תחושות בראדיו לא חסך „מתמאות“ זו הפעם הראשונה מאז שאני מפליג בים אני מרגיש כאילו רואים בי מברית בכוח אם לא בפועל... הייתי רוצה לש' מוע את תגובת המזכירות.

אליהו חצרוני א. ק. ישראל

לכ"י חברת „סחר וספנות“

4.2.58 הנונו להסב את תשומת-לכם למספר עובדות ותופעות הקיימות בא. ק. „געתון“, הדרושות שינוי ותיקון דחוף.

א) תזונה: מצב התזונה, שנבדק על-ידי נציגינו, נראה גרוע ביותר. כמות האוכל המוגשת אינה עומדת בשום יחס למאמץ הנדרש מהצוות וגם לא בשום יחס לגבי הכמות, שהוגדרה בתורה-העבודה. הלחם מובא לאניה רק אחת לשבוע עד עשרה ימים. לארוחת לילה ניתנים מצרכים ככמות זעומה, כמו כן יש לצייד את תדרת-האוכל של הצוות בכירים למתן אפשרות לשתות משקה חם בלילות כתוצאה ממצב תזונה זה הלו מספר אנשי הצוות בהרעלת קיבה ודבר זה הנהו המור ביותר.

ב) סירות: על סירות השירות, המגיעות בזמן חילופי משמרות, להתעכב זמן-מה ולפחות 15 דקות לשם מתן אפשרות לצוות להתרחץ ולהתליף בגדים. אחרת עליהם להכות באניה 4 שעות מיותרות.

ג) מצב הכן: לגבי מצב הכן במחלקת הסיפון קיימת הפליה כוללת בתלוקת העבודה בין הורים לישראלים והאת תוכלו לברר מתוך החשבונות במשרדכם. תוכלו הראשון לערוך את המלחים הורים לעומת הישראלים. נהוג לקיים תור קבוע במתן מצב הכן ולהחלק עבודה זו בין כל צוות הסיפון, בלי העדפה לאומית.

ד) תופשת חוף: קיים הפרש בזמן רב בין מתן גמר תופשת חוף לבין מועד ההפלגה,

למשה היקר, שלום רב!

בליגות „הימאי הישראלי“, אשר שלחת לנו, הם החומר הנקרא ביותר באניה. תגליות עובדים מיד ליד.

ביותר נהניתי מהגליון האחרון, מס' 41 העתון הוא מעניין, החומר — מושך, כאיש-צוות אני גאה לראות, כי הבטאון ועולה כרמתו וב איכותה. אני מתפעל למצוא בכל עמוד חומר רב

מרוכז, יישר כוחך! ועלה והצלח והמשך באותו קצב.

מצב-הרות באניה הושפע מגילויי ההברחות בחיפה. עתוני יידיש בארצות-הברית הרכו לכתוב על מקרים אלה, גם שידור תחושות בראדיו לא חסך „מתמאות“ זו הפעם הראשונה מאז שאני מפליג בים אני מרגיש כאילו רואים בי מברית בכוח אם לא בפועל... הייתי רוצה לש' מוע את תגובת המזכירות.

אליהו חצרוני א. ק. ישראל

בעירות חופשה, קצין מחליף ותשלום בעד כלכלה

לכב' איגוד הימאים, מזכיר חטיבת הקצינים

חיפה, 30.1.58
אבקש לברר כמה בעיות, שהתעוררו באיגודנו בקשר לחופשות, קצין מחליף ותשלום עובד כלכלה.

א) האם החברה חייבת לספק לאיגוד קצין מחליף ללילות ושבתות?
ב) במקרה שקצין יוצא לחופשה, האם מגיד עה לו כלכלה בשהמשבח באיגוד סגור?
עד כמה שידוע לנו בעשית החלפת הקצינים בלילות, הנים ושבתות, על ידי קצין מחליף על-חשבון החברה, כמו כן במקרה שמשבח האגודה סגור, מוכן מאליו שאין הקצין הנמצא בחופשה, יכול לחזור לאיגוד ללא וברואי ש' מגיע לו תשלום עובד כלכלה.

גא לברר את העניין בהקדם. כשם קציני האגודה **משה גרינברג** תוכל שני א. ק. קדמה

לכבוד קציני א. ק. "קדמה", לידי דח גרינברג משה

ושאלתם אם החברה יכולה לספק קצין מחליף ללילות ושבתות, בחוזה העבודה כתוב, שבנמל-

לגבי חופשות מתוך למה שצויין לעיל — הנוהג הוא לנכותן מהחופשה והשנתית של הקצין. את הכלכלה עליו לקבל בזמן צאתו לחופשה שנתית.

יחזקאל ארקין

מזכיר חטיבת הקצינים

ביקורת בלתי הוגנת ב.חיפה העובדת

לכבוד מערכת "חיפה העובדת", מועצת פועלי חיפה

ביום 8.1.58 פורסמה ב"חיפה העובדת", גל' 274, תגובת השבועי" כבודרת: "איגוד הימאים — איכה?"

לא נכנס לתוכן המאמר, הכתוב בצורה שאינה הוגנת לגבי עתון מועצת פועלי חיפה, אשר ליווה גם את איגוד הימאים בתור אגודת הימאים ששגות והתפתחות העיקרית של הצי וקליטת בודאדם עליה.

שביתת הימאים, כידוע לכם היטב, לא היתה ברקע שהזכרתם והשביתה כשלקצמה לא היתה לכבודה ולטובתה של מ.פ. חיפה ולא גחשף בעת את גורמיה ומניעה העיקרית.

לא ידוע לנו מה היתה מטרת מאמרכם. דבר אחד ברור, כי בקרב הימאים, ההבחנות באניות הן משבר, שאין אנו מתעלמים קמנו ובלי ספק שהברקה טענית בשיתוף פעולה מלא והרוק על ידי גורמים נמל ובציבור, שאולי השליטה הבלעדית עליהם היא ביד מ.פ. חיפה ואם כן, היכן הייתם ומדוע ההתעלמות מעובדה זו?

מאמרכם לא רק שאינו עוזר לנו, אלא גרם לנו להשמעה. זכורים לכם ודאי ימי המשבר

הבית יש להימנע מעבודה שעות נוספות במידת האפשר וכמובן שמשמרת לילה ושבתות הן שעות נוספות. לכן, אם יש בחוף קצין מחליף, חייבת החברה לשלחו לאגודה. אם אין קצין מחליף, קצין מחליף כל לילה שליש ויקבל תמורתו יום חופשה למחרתו ואם אין אפשרות לקבל יום חופשה, יקבל הקצין ותשלום בעד יום זה ללא כלכלה.

קבלת הקצין יום חופשה, רשאי הוא לאכול באיגוד ואם אין מסבת, חייבת החברה, להענינו, לשלם לו כלכלה בעד אותו יום. לגבי שבתות — אם הקצין עובד שמונה שעות בשבת, דין שבת זו כדין שבת ביום ואם משאר גם לילה, חייבת החברה לתת לו יום חופשה למחרתו.

לגבי חופשות מתוך למה שצויין לעיל — הנוהג הוא לנכותן מהחופשה והשנתית של הקצין. את הכלכלה עליו לקבל בזמן צאתו לחופשה שנתית.

ושחתתי בנדון עם מר ברוך רכס ונראה לי, כי זהו הסיכום. אם יתעוררו שוב בעיות, אבקשם לפנות אלי שנית.

מסיבה זו איני סבור, שעליך להסיק מסקנות גורפות וכוללות לגבי יחס מ.פ. חיפה. וברור, כי בדומה לכל הבעת דעה — יש מחייבים ויש שוללים; והייתי חוטא לאמת, לו ציינת, שבבית זה, שבו אני עובד, היו אמנם באלה, שדעתם לא היתה נוחה ממאמרי. אולם, חופש הויכוח" הוא איקר העיקרים והסתדרותנו ואין הוא משמש אובייקט לשקילת "בעד" הנ"ל. במאונים לפי קנהמידה של כמות.

שנית, תגובתך הויכוחה כי לא ירדת לסוף דעתי. כחבר ההסתדרות ויכיליד הארץ יקר לי משמח אותי בכנות כל הישג, חמרי כרוחני, — בדיוק באותה מידה שאני נפעל, ככל אזרח, מכל היוק לאומי, מה עוד שהוא נעשה במכוון להשגת תוצאות בלתי מוסריות וסברוני, שכל האמצעים ששרים למנוע כל היוק, העלול להעביר את האווירה בתוכנו או להציגו לבושה בעיני העמים. ודאי תסכים עמי, שמעשי הבר החות כלולים בקטגוריה מצרעת זו.

חלילה לי לפגוע באיגוד הימאים כאיגוד, סגור הסתדרותי, בשאלה זו. ואני משובטע ומאמין כי אתם עצמכם וזעוזעתם מלל ההבחנות וניקצותם חצטכם מתן, בזאת איני מטיל כל ספק. אולם כוונת המאמר היתה לתצג שאלה: האם בהסעת התעווע סני? האם בהתרעה די? אני חוזר ואומר: לא היתה לי כל מניעה פרובור קטיבית או סטרדגית, להיפך, מכבד אני את אנשי הים, אבל דווקא משום יחסי זה כאבתי מאד, ככל אזרח, את כאב המועטים האחרונים. (במשלי נאמר: "חוסך שכטו — שונא בנו" ואת אשר יאהב — יוכיח".) סבור אני, כי צריכה להיעשות פעולה דראסטית כלשהי — תקיפה — לכיעור מעשים כגון אלה; ועל כן הצטרפתי לקרא באחד העתונים, שכאילו אחדים מבין אלה ששהתרו בערכות, ועל ידי ביתחמשט, חזרו לאניות! סבורני, שהאיגוד חייב להיות גורם אקטיבי שבאקטיבי בבקוע הנגע. זו היתה כוונת המאמר, ותו לא.

לא אתנגד להיפגש עמך — אם תרא מעוניין בכך — לשוחה אישית בעניין זה, ותיווכח כי אמנם מגיעי בנימ.

עוז' ישראל גיל מועצת פועלי חיפה

התבח הזמן והאניה הפליגה

לכב' חברת "שהם", מחלקת הצוות

התי מירון יצחק, סבת, גשלת הנכודה כטבח ב"20.1.58 כעובד צוות תחפי לאניה "אתרוני", שפגנה בתל-אביב.

כגולל סערה עזבה האניה את הנמל וחזרה לחיפה והתי מירון יצחק לא הספיק לעלות עליה. אתם מתבקשים אפוא לשלם לו בעד יום העבודה, להכות כלכלה, כפי שמגיע לו בהתאם לתוזה העבודה.

בכבוד רב **דוד נתן**

בעבודת שמירה באניות בנמל יש להעסיק רק ימאים

האיגוד אומר לנקוט באמצעים 17.2.58

לכב' הנהלת "שהם"

למרות שני המכתבים שלנו אליכם בנושא זה בימים 15.1.58 ו-2.2.58, לא הטרחתם את עצמכם להשיב, לפחות לשם עמדה בהתאם לדרישות מ.פ. חיפה והנכם מעסיקים שומרים באניות באמצעות.

למותר לציין כי לאחר ההתפתחויות החדשים האחרונים במצב התעסוקה מצד את, חולים ונכים עובדי החברה לשעבר מאידך, חובה מוסרית היא מצדכם להעסיק ימאים במכסימום מקומות עבודה אפשריים בנמלי הארץ.

בהתכתבויות הקודמות הודענו לכם, שאנו ננקוט באמצעים, שבתפקידי שמירה יועסקו אך ורק ימאים. לא רק שלא עוררנו לנו, אלא התי רקחתם מהבעיה שהיא בלי ספק מעניינכם לא פחות מאשר לנו.

לבסוף אנו חוזרים, כי אנו שומרים לעצמנו את הזכות לנקיטת צעדים לצורך הורדתם של השומרים שאינם ימאים ושלא נשלחו לאניות באמצעות לשכת העבודה לימאים.

פנינו גם לועד הפועל של ההסתדרות וביקשנו את התערבותו והכרעתו.

ר"ח ולטר דלמן

מזכיר מרכז

בחירות לוועדי צוותות

באניה "ציון", באסיפה כללית של עוב' די מחלקת המשק, שנערכה ב'14 בינואר נבחר ועד צוות חדש לאחר שהאניה נשארה בלי ועד (2) חברים ירדו מהאניה, השלישית התמטרה). באסיפה שניהל אותה התי פנחס אולר, נבחו 48 מצוות המשק.

לועד החדש נבחרו: נתן ברקוביץ (48 קולות), אלכסנדר דובשן (46 קולות), ובלולן בצלאל (36), אליהו פילאק (29), מנדו זילברמן (26). שלושת החברים הראשונים נבחרו כועד קבוע והשניים הנוספים — כמחשבים למקרה שחבר ועד יעזוב את האניה מסיבה כלשהי.

באניה "עליה" נבחרו לועד הצוות: עוזר לאומי (קצינים), גסים מלוך, יצחק דנטה (סיפון), חיים הם, שמעון ציבולה, יצחק גרסי (מכונה), יעקב גליק (משק).

ועם היבחרו לתפקיד זה שלח ועד הצוות ברכה לרכבתחבל של האניה אליעזר תרדורוב. בין השאר נאמר במכתבהרכבה: "ההזדהות לאר נתן המתמדת וליחסך הנאה לצוות אניתי, קיימת אויורה, הנאפשרת לפקודיך שיתוף פעולה הרוק לקראת מטרתו המשותפת — הפעולה הנאותה של האניה".

למען הסדר הנוג' להעיר, כי בסכסוכים וב' תלוךידעות הולכים בראשוראשונה לבוררות ועל'אתחמה'זכמה כאשר הדבר הוא בין שני מוסדות הסתדרותיים.

ר"ח ולטר דלמן

האיגוד פונה בדרישה אל מ.פ. חיפה

נתבקשנו על ידי מר עברי מהנהלת "שהם" לשלוח לצורך שמירה באניות מספר ימאים שור' הים כעת בחוף ואינם מסוגלים להפליג מסיבת מחלה, לאחר תאונת עבודה, מסיבה משפחתית וכו'.

כמו כן נאמר לנו על ידי מר עברי, כי כל הסיוורים בקשר לשמירה באניות נעשית באמי צעות תברכם גורדון ובשיחה טלפונית עם הניל נאמר, כי שכרם יהיה 5 ל"י בקירוב ליום + תנאים סוציאליים ובלי הבטחת מינימום ימי עבודה בחודש.

בראשוראשונה ברצוננו להעמיד אתכם על העובדה ששמירה באניות זהו תפקיד בלעדי לימאים, אשר אינם מסוגלים להפליג בתפקידי שמירה נדרש מהם גם לדעת פרק בימאות.

כמו כן ברצוננו לציין, כי בעבר בוצעו תפקידי שמירה על ידי ימאים ורק בשנים האחרונות משום"ה הועסקו לא ימאים. גם בנמלים בעולם מבוצע תפקיד זה אך ורק על ידי ימאים. כדי שנוכל לסכם בינינו בקשר לגיל, הגני מעוניינים לבוא אתכם במגע בהקדם ובבקשכם להודיענו בהתאם.

ר"ח ולטר דלמן

פניה אל חברות הפנסות

לכבוד חברת "שהם" חברת "אליים" חברת "סחר וספנות" חברת "עתידי" קואופרטיב "אופיר" נתיבי הים התיכון

הגנו פונים בזה אליכם בבקשה שבאניותיכם, כמ, בעת ענינתן בנמלי הארץ, יועסקו בשמירה ימאים שאינם מסוגלים להפליג לאחר תאונה, מסיבות משפחתיות וכו'.

עד כה, מסיבות שונות, הועסקו בשמירה גורמים שונים, שאין שום הצדקה, שעבודה זו תבוצע על ידם, היות ועבודת שמירה באניות היא קודש לימאים כפי שהזכרנו וכן נהוג גם ככל נמלי העולם.

מזכירות האיגוד תבוא אתכם בדברים בימים הקרובים וקבע את הזכויות והחובות של השומרים הים הים. את השומרים תוכלו להזמין באמי צעות לשכת העבודה לימאים. למען הסדר, נודה לכם אם תאשרו קבלת מכתבנו ותכנו.

ר"ח ולטר דלמן

אגודת השומרים מתנגדת

לכב' האיגוד הארצי לימאים 19.1.58 מתוך הפגישה בינינו במ.פ. חיפה ביום 14.1.58 התרשמנו, שאין לכם עדיין כל תכנית ברורה להסדר בעית השמירה באניות בנמל חיפה.

בסוד הטבע והחי



הלווייתן

הלווייתן, הנפלט אל החוף על ידי הגלים הסוערים, סופו למות עד כה מקובלת היתה הרעה, כי בעלי-חיים ענקי זה, שהנהו ממשפחת היונקים, אינו יכול להסתגל לחץ המנוך יותר באוויר בהשוואה לחץ, הפועל עליו במים.

ואולם לאחר חקירת ממוטשת הגיש המדענים לבלל דעה, כי סיבת אי-יכולתם של הלווייתנים לחיות ביבשה היא, כי הם נצלים למות מהומם הפנימי, הסבר חדש זה ניתן על-ידי המכון לאוקיינוגרפיה במסגרת התכנית של השנה הבינלאומית.

הלווייתנים שוכנים ברחוב באזורי המים הקרים. גופם עוטה כיוע שכבת שומן עבה, השומן שומר על הנום הפנימי של גופם וגם מונע חדירת הקור מהחוף. ובכיוון שחומרו של הלווייתן מסתגל באטיות רבה מבעד לשריון זה של שומן, יכול הוא לחיות לו כנחת במים הקרים ביותר שבאיזור האנטארקטי.

אולם ביבשה לא מספיק לו ללווייתן קצב שליטת החום בגופו. החום המצטבר בגופו, מפרע לאבריו הפנימיים מלפעול איתו על מוקד.

אכילת בשר הלווייתן מהוגה ביאסאן ובאיי פרה (קבוצת איים בצפון האוקיינוס האטלנטי, שהם חלק מהגדה), אובלים אותו גם האסקימוסים בארצות-הברית, התחיל מאכל זה להופיע בתפריטי המסעדות. יש איכילים אותו בצורה טריה ויש לאחר תהליך ייבוש. לעתים קרובות מוצאים גושי בשר לווייתן תלויים ליד בתיהם של תושבי האיים.

הנריש

עקרונית כיתאפאנית פרצו בצווחות והתעלפו כתנות דגים בשטח שהמנוכר פתח את כרסו של כריש גדול ובתוכו נמצאה גופת אדם, ריקבה כחלקה. לפי הסברה היה זה דיג אפאני, שנפל מסירה לתוך הים.

הכריש הוא דג גדול, המגיע עד לאורך 5 מ', אולם ההגת התפתחותו הזה נמוכה והוא נמנה עם חגי הסחום. גודלו ומשמש לו מכשיר התקפה, כיוונו של הכריש המושל האכזרי של דגים.

התנהגות המים בים התיכון היא כה גדולה שכמות המים, המתנהמים במשך שנה, גדולה בהרבה מתכמות הנכנסת אליו מהגשמים, הנהר רות והנהלים. המים מתנהפים, אולם המלחים נשארים כמובן בים.

בכל שתגל ההתנהגות כן תגל מלחותם של מי הים, ובכל ליטר ממי הים התיכון יש 39 גרם מלחים (3.9%) ואילו בים הבאלטי, מקום שם ההתנהגות היא פחותה, יש 15-20 גרם מלחים (2%-1.5%).

הדולפין

נגע שפגע בענף הדיג

מא ומתמיד מטריד את הדייגים הדולפיין, העושה שמות בעדרי הדגים. הוא מתפרץ לתוך המבורות ומבריח משם את הדגים או קורע וגססך את הרשת. בדרום ספרד לוחמים בו הדייגים בעזרת מכשיר, המופעל על-ידי לחץ אוויר והמוכנס למים. אולם למרות מאמציהם של הדייגים שלטו לא הצליחו להבריח מכשיר כזה ארצה.

בהמלצת ממוטה מחוף לארץ החלט להשתמש ברימוני-הרשתה (מיוצרים במיוחד למטרה זו). אולם שימוש בלתי נכון באמצעי זה עלול לגרום נזק גם לדגים, על-כן רואים בזה הדייגים רק פתרון ארעי עד שיימצא מכשיר מתאים.

טורף אכזר זה הוא צהיר בחנוצתו. הוא מציע את גבו מלמטה למעלה ונחה בגדל, ממננן והנעה שלו משל דגים. הדולפיין הוא כידוע יונק, נושם בריאות, דמו חם והוא מעמיד ולדות חיים, הניזונים בחלב אמו. אורך גופו הוא 3-4 מ'.

יורדנים סיפרו, כי דולפיין דף אחר ספינתם במשך ימים רצופים, נוגע במהירות 35 ק"מ בשעה. הספק תכונה כזה הוא עצום והביאולוגים מסרבים להאמין בכך.

דגים

חמותה המונחת מחוסר תמצן

לפי דיועות ממוסקבה, המבוססות על דו"ח, שהוגש על-ידי אג"ת סוחר סובייטי, שעברה בים הערבי (באוקיינוס ההודי) נמצאו כ-10 דגים ומתים, צפים על-פני הים, על כל ספר מרובע בשטח, והמשתרע על 200,000 קמ"ר בים הערבי.

אף אם נניח, כי רק החלק העשירי מהשטח היה מכוסה דגים מתים, הרי בכמות זו (לפי משקל) נהג בשיעור 100 גרם) נמיתה ל-20 מיליון טונות, שהוא בקירוב שילל שנה של חגי ים בעולם כולו. תופעת תמותה המונית בין הדגים ידועות בחלקים אחרים שונים. סבורים, כי הדבר נגרם על-ידי שכבת מים זלה בתמצן, שעלתה על-פני השטח בתקופת המונסונים העזים, השוררים בים זה.

כתוצאה מהתנהגות רבה זו יורדים פני הים התיכון מפני האוקיינוס האטלנטי. כדי להשוות את פני הימים נוצר זרם מים זנוק, הנורם מראר קיינוס האטלנטי דרך מצר גיברלטאר.

בימינו, כאשר הספינות מצוידות במנועים, אין לזרם הזה השפעה ניכרת על הספנות. אולם לפני 100 שנה בלבד, כאשר בימים הילכו ספינות-מפרשים, הייתה היציאה מן הים התיכון לאוקיינוס האטלנטי קשה למדי. לעתים היה הכרח להכות 2-3 חודשים עד שיחלש הזרם והאניות יוכלו לעבור דרך המיצר — נגד הזרם.

מלוחים הם מי הים התיכון...



איסוף צדפים — תחביב נפוץ

עם כל גאות הגלים זורק הים את החוף את אוצרותיו מלאו הפניים. ומדי פעם גדל מספר האנשים, היוצאים לחפש אוצרות אלה. צדפים ושבוללים, שנודעה להם חשיבות עוד בימי קדם, נהפכו כיום לתחביב נפוץ בעולם.

בכל חופי הים מפשפשים אספנים לאין ספור, מחטטים בחול, צוללים במעמקים באזורים טרופיים כדי לצוד בעלי-חיים אלה, המספקים להם חמדוּת-עין. יש מהם מאות אלפי סוגים, המצויים לא רק בשב-עת הימים אלא גם בבריכות ובנהרות. ממש כאבני-חן עוברים הם מיד ליד, מארץ לארץ, חלקם כסחורה, חלקם כחפצי-חליפין בין מדענים, חובבים ומוזיאונים.

צורות מפליאות

מה שונים הצדפים בצורתם, בצבעיהם ובגודלם! יש נראים כעלי-פרחים מאובנים, יש בדמות אונים, ביצים, ברגים, פרפרים, אחרים — כרגל אריה, ככנף מלאך.

כל "נרתיק" כזה הכיל בשעתו יצור חי מסוג הרכיכות, שאתן נמנה גם החלזון המזין, גם שבולל-הגן הטרדן. בעוד שהשלד החי הוא חסר צורה ומאוס, הרי השלד החיצון מצטיין בברק וביפעת צבעים גם לאחר המוות.

הצדפים ניתנים על-פירוב למיון ממבט ראשון לחד-קליפתיים או לדו-קליפתיים. ההבדל הוא גדול. בפי העם נקראת כל רכיכה, הנורקת אל החוף, בשם צדף. אולם המדען מבחין בין קונכיית לשבולליים. לקונכיית במובן האמתי יש נרתיקים כפולים, המורכבים משני חצאים, הצמודים יחד, ואילו לשבולליים, כמוהם כשבולליים-יבשה, יש רק קליפה סלילנית אחת.

חובב הצדפים, המרבה לשוטט לאורך החוף, יגלה כי השלל, הנגרף אליו מן הים, יום-יום מראה אחר לן. האוצר הגדול ביותר יתגלה לפנינו בשעת שפל או לאחר סערה. אולם לכמה סוגי צדפים, החיים ממש בקו החוף, יש חוש כה רגיש לזעזועי הקרקע, עד כי הם מתחפרים בחול בהת-קרב אליהם כן-אדם...

קישושים מרהיבי-עין

קונכייות ושבוללים מסויימים הם כה נאים וכה נדירים עד כי קליפותיהם נהפ-כות לאבני-חן לצרכי קישוט. כן למשל

במעמקי האוקיינוס

הלחץ בים גדל כשיעור אתמוספירה אחת לכל 10 מ' בעומק. כלומר, בעומק 10 ק"מ הלחץ הוא אף אתמוספירות. לכוני-אדם קשה לתאר חיים בתנאי לחץ כאלה. גוף האדם אינו יכול לעמוד בלחץ העולה על 4-3 אתמוספירות (כלומר כמו בעומק 40-30 מ' מתחת לפני המים).

כעלי-החיים, הנמצאים במעמקי האוקיינוס, חיים בחשכה מוחלטת ונצחית. במאות המטרים הראשונים של רכבי המים מבלעות קרני השמש. מתחת לשכבות אלו, באזורים החשוכים, יש דגים וזהרים. אולם אור זה אינו קיים מתחת ל-1,500 מטר.

בדיקות הוכיחו, כי מי האוקיינוס האטלנטי מלוחים ממי האוקיינוס השקט. מסוגה אחת ממי האוקיינוס האטלנטי נשארו אחר הית אחות 40.25 ק"ג מלא בעוד שממי האוקיינוס השקט נשארו 39.50 ק"ג.

שוכני המעמקים מבין בעלי-החיים מוגנים מפני הגים טורפים. הלחץ הכבדה מגן עליהם מפני אויבים. אולם בעלי-החיים, שהתרגלו לתנאי לחץ גבוה, שוב אינו יכול לצוד לשכבה גבוהה יותר.

השחיין המהיר ביותר בעולם כולו הוא דג הבאראקודה, המצוי במימי האוקיינוס ההודי. הוא נע במהירות 45 ק"מ לשעה.

משמעותה של גאות הימים

הגאות היא תגובת מי האוקיינוס למשיכת הירח השמש. בכל האוקיינוס כולו, עד מעמקי התומותיו, אין אף טיפת מים שאינה נענית לכוחות המסתוריים, היוצרים את הגאות.

התנגשותם של זרמי גאות נוגדים במיצר מסינה יוצרת מערבלות, המועזעות את מימי המיצר עד כדי כך, שעל-פני החוף פוזרים תמיד דגים וכל האיזור הזה מספק אוסף עתיר של חיי מעמקים למכון לכיאלוגיה ימית במסינה.

חוקרים את סוד הגאות והשפל

מחקר יחיד במינו לקביעת המועדים המ-דויקים של גאות ושפל בים החל במכון ויצמן למדע ברחובות החוקרים טוענים, כי ניתן לק-בוע מראש במדויק את מועד עליית מי הים, התרוממותם וירידתם בכל מקום על-פני כדור הארץ. כן ניתן לדעת מראש את גובה הגאות והשפל.

כיום נקבעים הגאות והשפל על-פי מדידות מוסדות מדע בעולם, שניסו להגיע לחקר סודות אלה, נכשלו.

ידיעות ים ונמל

צ"ם הצטרפה לקונפראנסים חדשים

חברת "צ"ם" נתקבלה כחברה לשלוש הספנות בינלאומיות: Mediterranean American Great Lakes West-bound Freight Conference; Mediterranean Canadian Great Lakes West-bound Freight Conference; Mediterranean Canada West-bound freight Conference.

לאור התכנית להכשרת תעלת סנט לורנס (המחברת את האוקיינוס האטלנטי עם האגמים הגדולים) למעבר אניות גדולות החל משנת 1959, רבה החשיבות של הצטרפות החברה לקונפראנס, אשר חברות בו כבר כמה מחברות הספנות הגדולות בעולם. חברת "צ"ם" תוכל להפיל את אניותיה בקו זה.

לעקירת ההברחות בצי

רק ימאים בודדים עוסקים בהברחות המחלקה לאיגוד מקצועי החליטה להקים ועדה משותפת מטעם המחלקה והועדה ההסתדרותית לימאות לשם הכנת הצעות מעשיות, שמגמתן להבטיח עקירת נגעי ההברחות בצי הסוחר הישראלי והתקנת מבריחים מבין שורות הימאים.

בועדה ישתתפו גם נציגי איגוד הימאים והנהלת "שהם". הצעות הועדה יובאו תוך שבועיים לפני המחלקה לאיגוד מקצועי לדיון ולאישור.

בהתלטות המחלקה לאיגוד מקצועי, שנתקבלו לאחר דיון ממושך, שבו השתתפו גם חברי מזכירות איגוד הימאים ונציגי הנהלת "שהם", נאמר: ההסתדרות מוקיעה את מעשי ההברחות. שנתגלו לה אחרונה באניות צי הסוחר הישראלי ואת הימאים, שנתנו ידם במעל זה. עם זאת מגנה והסתדרות את הנסיון

להפסיק חכירת אניות זרות

אם יש ברצוננו שאניות בדגל ישראל יטענו 50% מיבואנו, עלינו לכבוש עוד כ-20% מן היבוא המובל כיום בדגל זר — כותב פ. פרקש, מנהל אגף הספנות והנמלים, בעלון "ספנות ונמלים", שיצא לאור על-ידי משרד התחבורה בינואר ש"ז.

אין ספק, כי חלק גדול מאותם 20% ניתן להעברה לדגל ישראל בהפסקת הנוהג לחכור אניות זרות על-ידי חברות ישראליות במידה שיעמוד לרשותנו כושר ההובלה הדרוש להבטחת המסחר בדגל ישראל — אומר בעל המאמר.

בעיה יותר קשה היא השגת מטענים לדגל ישראל מהחברות המובילות הנה בקווים קבועים. עמדה ממלכתית תקיפה בכיוון זה, כגון הכנסת תנאים מתאימים כרשיונות חיבוא, עשויה לעורר תגובות מטעם נציגיהן המקומיים של החברות, המפעילות את הקווים.

יש רושם, שנציגיהן המקומיים של החברות הזרות הם לוחמים יותר קנאים נגד הגדלת היקף פעולת הדגל הישראלי מאשר החברות עצמן.

קוו הפלגה חדש ליוון

בהפלגה מיוחדת של האניה "ירושל"ים" בראשית אפריל עומד להיפתח על-ידי "צ"ם" קו-הפלגה חדש ליוון. ישראלים, שרצו להגיע ליוון או לירושלם, נסעו עד כה באניות זרות או במטוסים במחיר יקר. הקו החדש, שאניותיו יפעלו בתאריכים קבועים, יתן אפשרות זו לישראלים וגם לתיירים, המעוניינים להשתמש בנסיעתם לביקור קצר באתונה. מלבד זה רב כעת מספר האמריקנים והאירופים, הנמצאים ביוון והמעוניינים לערוך טיול בישראל. בקו זה יפעלו 2 האניות "תיאודור הרצל" ו"ירושלים". בהפלגתן לאירופה ובחזרה יעגנו בקביעות ביוון אחת לשבוע עיים בערך. מחיר הנסיעה מחיפה לפי-ריאוס יהיה מ"מ 90 עד 325 ל"י.

עוד הישגים רבים כאלה ו...

אחד הימאים מצוות "יהודה" כותב למערכת "הימאי הישראלי": בהפלגתה ה-11 של האניה, שארכה 71 יום, הוחלפו בספירתה 19 ספרים. הצוות מונה 42 ימאים. סיכום התוצאות: א) כל 2 ימאים קראו ספר בשעת הפלגה; ב) אם נביא בחשבון שבספר יש בממוצע 300 עמוד, הרי כל אחד קרא 2 עמודים ביום. — הישג תרבותי, שאין לזלזל בו...

הסכם מסחר וספנות עם אירוגוואי

חוזה מסחר וספנות בין ישראל לבין אירוגוואי והסכם תשלומים לתקופת שני הים נחתם במונטווידאו. החוזה יקלו על חילופי הסחורות בין 2 המדינות ועל תנועת התיירות. ההסכם כמים נחתמו על-ידי שר החוץ של אורוגוואי ועל-ידי הממונה על צירות ישראל במונטווידאו. בצירות ישראל נערכה ארוחה חגיגית לרגל המאורע.

שק נגרר בים יוביל דלק

שני מדענים בריטים המציאו שק גמיש ארוך, השט בים, המסוגל לשאת כעשר טונות דלק, בהיותו נגרר בקצה חבל. הדוגמה — שק דמוי צינור באורך 67 רגל ובקוטר 3 רגל — עברה בהצלחה שורת מבחנים בים סוער.

שני פרופסורים מאוניברסיטת קמברידג' ייצרו את השק השט בים מחומר דק, אבל חזק וגמיש, הדומה לניילון. בהיותו ריק אין משקלו של מיכל זה מגיע אף לחלק המאתים מהמשא שהוא עומס ואפשר לקפלו ולהובילו על-גבי מכונית. כשהוא מלא שט השק שקוע במים כדי 90% מהקפו.

חברות-הנפט הגדולות מעוניינות בפיתוח מיכלים גמישים, השטים בים, כדי להימנע מההוצאות ההולכות וגדלות לבנית מיכליות. מחיר ייצור שק כזה

חתרות בין רכבת לאניה בארה"ב

איחוד הרכבות בארצות-הברית דורש לזקוף על-חשבון חברות האניות את כל ההקלות, שהממשלה נותנת לעזרת הסיפנות. הכלכלן במשרד הכלכלה של הרכבת הביע המלצה זו לפני ועדה רשמית של הקונגרס במטרה להעדיף את הרכבת על שאר סוגי תחבורה.

הצעה זו אומרת להגדיל במידה ניכרת את הובלת המטענים לסוגיהם ברכבת הן בסחר הפנימי והן בסחר-חוץ. מלבד זה עשויה ההצעה — אם תוצא-לפועל — להטיל עול תשלומים בריבית על ההובלה בנתיבי הים.

מסתבר, כי חברות הרכבות בארה"ב מוזילות את המחירים למטה משיעור ההוצאות כאשר הן עומדות בהתחרות בתחבורה באניות. ואולם בקווים, שבהם אין תחבורה באניה, הרי במרחקים קצרים הן קובעות מחירים גבוהים כדי לזכות ברווחים במקום ההפסדים במקומות שיש תחבורה באניות...

תופעה דומה אנו רואים במשק שלנו. אלא שאצלנו ההתחרות היא לא בין הרכבת לאניה, אלא בין האוטובוס לרכבת. במקום שיש קווי רכבת, שם התחבורה באוטובוסיים היא יותר מתוקנת...

הוא לפי האומדן שביעית מהוצאות בנית מקום-קיבול שווה לו במיכלית רגילה. מחקרים יימשכו עד אשר אפשר יהיה לייצר שקים שטים בני קיבול בשיעור אלף טונות.

תועלת מידית בשימוש בשקים, בני ממדים קטנים, תצמח מפריקת מיכליות גדולות בנמלים, שאין בהם תנאים נוחים לעגינה. את השקים אפשר למלא בקלות בעזרת צינור-גומי קשור לירכתיים ולגרור אל הנמל בסירת-מנוע.

נתיבי-מים גדול יפתח במרכז אירופה

סכר-מים יוקם על נהר בוג בפולניה והעבודה בו החלה כבר. הסכר יימשך לאורך 1,600 מ' ועל-ידו תיבנה תחנת כוח.

תכנית זו מהווה שלב ראשון בפתיחת נתיבי-מים גדול במרכז אירופה, בין מזרח למערב. הוא יאחד את הנהרות דנייפר, פריפץ, תעלת המלך, מוראביץ, בוג, ויסלה. תעלת בידגושץ, נוטץ, וארטה, אודרה ותלאה בתעלות עד אלבה. כיום מגיעות עד בריסק על נהר בוג רפסודות בנות אלף טונות. הסכר על הבוג והויסלה יפתח את הדרך מערבה.

טבעה צוללת בשל אשנב פתוח

הצוללת השבדית "אילירך", בעלת תפוסה בשיעור 800 טונות, טבעה במאלמה בראשית ינואר, כנראה משום שמישהו שכח לסגור אחד מאשנביה.

מומחי הצי קבעו, כי מי הים שגאו פרצו לתוך הצוללת, מבעד לאשנב הפתוח, במהירות רבה וכלי-השייט שקע בעומק 4 מ' לערך. בשעת האסון לא היה איש מהצוות על סיפון הצוללת. כל הנסיונות לשאוב את המים מהצוללת הטבעה עלו בתוהו.

"אילירך" טבעה שעה שבעיר נערכה סעודת-ערב חגיגית, בהשתתפות קציני-צי בכירים, לרגל השקת צוללת-אחות לזו שטבעה.

מראה-מקום בתנ"ך
אניה אוסטרלית, אשר בוששה להגיע אל נמל ייעודה, שלחה אל חברת הספנות הלאומית האוסטרלית מברק בוזו הלשון:
"מצאנו מחסה במפרץ הארביי, ראה ספר יונה, פרק א', פסוק ד'".
באותו פסוק בספר יונה נאמר: "ויהוה הטיל רוח גדולה אל הים, ויהי סער גדול בים והאניה חשבה להשבר".

הטלפון — אמצעי-עזר לראדאר

השימוש בטלפון-הגשר למטרת-עזר לציוד הראדאר באניה ולא כאמצעי למסירת ידיעות או שיחות אישיות. כן צריך השימוש להיות בפיקוחו של קצין האלחוט.

הועדה הפדרלית לתחבורה המליצה על השימוש בטלפונים אלה לאחר ההתנגשות הקטלנית בין "אנדריאה דוריה" ו"שטוקי הולם", אשר בה אבדה "אנדריאה דוריה".

תאונה תת-מימית
לצוללת הבריטית "טקטיאך" אירעה תאונה בנסותה לעלות על-פני המים בתעלה האנגלית. היא התנגשה באנית-סוחר, לצוללת נגרמו נזקים קלים.

בתי-איגוד יוקמו בארה"ב

חברי איגוד הימאים הלאומי אישרו תכנית בניה בסך 10 מיליוני דולר להקמת בתי-איגוד חדשים ב-27 ערי-גמל בארצות-הברית. ברוב של שני שלישים הסכימו 14,354 ימאים להעלות את מס-התבר ב-20 דולר לשנה כדי לממן את הבניה. כל סכום ההעלאה הוקצה למטרות הבניה והתחזוקה. דמי-החבר השנתיים מגיעים כעת ל-80 דולר.

לפי התכנית ייבנו הבניינים במשך עשר שנים לערך. בניין שייכנה בניון-יורק לאכסון המשרדים הראשיים של האיגוד ומיתקני שירותים לגמל יעלה לפי המשוער למעלה מ-5 מיליוני דולר. הבניינים ב-26 נמלים אחרים (בחוף המזרחי והמערבי של ארצות-הברית, כמפרץ וכן על חופי האגמים הגדולים ונתיבי הנהרות) יעלו בין 5 ל-6 מיליוני דולר. הבניינים החדשים יכללו לשכות

שיאים

הגדולה מבין מיכליות-הדיול בעולם נשלחה לאחרונה לבעליה בסטאבאנגאר, גורבניה. המיכלית היא "ברג" סיגבל" ונפחה הוא 35,750 טון. בוני המיכלית — מפעל בגוטנבורג — מסרו עליה בד"ח: היא נבנתה תוך 119 יום, במהירות גדולה יותר מכל אניה אחרת בגודל זה.

תצפית בעזרת מצלמת טלביזיה

במיכלית "מליין" בת 20,500 טונות, המונעת על-ידי טורבינה, אשר הושקה לפני זמן קצר בגוטנבורג, הוצבה מצלמת טלביזיה בתורן הקדמי, המופנית קדימה. בגשר הפיקוד, כ-100 מטר אחורנית, נמצא מסך טלביזיה, באופן שלקצין המשמרת תהיה אותה הראות כמו לאיש-התצפית בתורן הקדמי.

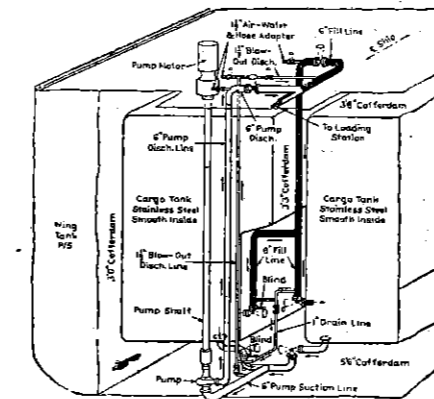
חידוש אחר הוא התקנת מארז תיצוני בסיפון-הביניים לאורך המחיצות האורךיות. המהות מיכלי זבורית מתחת לסיפון העליון. דבר זה מאפשר העמסת חלק ממי הזבורית במקום גבוה באניה והאניה נהנית מתנודות נוחות יותר. עומק המיכלים הוא 8 רגל וקיבולם הכולל — 3,000 טונות.

מיכלית-יין בארצות הברית

לנמל ניו-יורק הגיעה בסוף אוקטובר 1957 מיכלית אמריקנית ראשונה, נושאת יין, "אנג'לו פטרי". מטענה היה 2.5 מיליון גאלון יין מקאליפורניה.

המיכלית נבנתה ב"בית-לחם סטיל שיפיארד" בסאן פראנציסקו. היא שייכת לאיחוד סוחר-יין, המייצר כ-22 אחוזים מכל תצרוכת היין בארצות-הברית. מטעמי שמירה על הבריאות היה צורך בתוספת השקעה במיכלית בסך 3 מיליון דולר ללוחות כרום-ניקל בלתי-מהלידים. כל שטח במיכלית, שהיה בא במגע אתו, — כולל גיגיות, צינורות ומשאבות — עשוי מפלדה מעולה זו.

"אנג'לו פטרי" מיועדת להוביל 26 סוגי יין מבלי להפסיד טעמים וריחים. האניה נושאת גם 200 אלף גאלון מים לצורך שטיפת המיכלים לאחר הרקתם.



לדברי החברה הרי אחד היתרונות העיקריים בהובלת היין בדרך הים הוא מניעת הנזק, הנגרם מחמת הטיפול הגס בשעת ההובלה ביבשה. המגע התמידי עם האוויר שבבקבוקים גורם ליין שינוי טעם, ואילו כמות האוויר הנמצאת במיכלים, הנה קטנה בהרבה באופן יחסי מאשר בצוואר הבקבוק.

תעלה בסיאם תחבר 2 אוקיינוסים

ממשלת סיאם אומרת להתחיל תוך 5 השנים הבאות בכרית תעלה לרוחב מיצר קרא כדי לקצר ב-2,500 ק"מ את הדרך מהאוקיינוס ההודי לאוקיינוס השקט — כך הודיע ראש ממשלת סיאם. מיצר קרא הוא הצוואר הצר בחצי-האי המאלאי. כרית התעלה החדשה עשויה לפגוע קשה במעמדו של נמל סינגאפור בדרום חצי-האי.

עבודה למלחים, חדרי אסיפות, משרדים ומתקני בידור.

אשפוז חנם בארה"ב לעובדי נמל שיצאו לפנסיה

לתברי האגודה הבינלאומית של עובדי הנמלים (א.י.ל.א.י.), שפרשו מעבודתם ומקבלים קצבה, הוענקה הזכות לאשפוז חינם על-ידי קרן סעד משותפת לאיגוד ולמעבידים, זו הפעם הראשונה בתולדות "איגוד הימאים". הקרן אישרה לא-מכבר הכללת 2,350 עובדי-נמל לשעבר במסגרת פעולותיה.

הזכויות יוענקו לעובדי הנמלים לשעבר הן לאלה החיים כעת בחוף-לארץ והן לאלה היושבים בארצות-הברית, הזכויות כוללות 31 ימי אשפוז ב-10 דולר ליום; 248 דולר להוצאות אחרות כגון: צילומי רנטגן ועירווייזם; סכום, המגיע עד 259 דולר — להוצאות ניתוח.

סירות-הצלה מסיבי זכוכית

סירות-הצלה מסוג חדש תיבחן השנה באניות בדגל ארצות-הברית. משרד הספינות החל בנסיונות בספטמבר אשתקד. הוא פרסם מכרזים לייצור מספר סדרות של סירות מונעות על-ידי משוטים ומנועים לשם ניסויים בראשית השנה. הניסויים ייערכו באניות, השייכות לממשלה.

סירות-ההצלה החדשות עשויות סיבי זכוכית בני כמה שכבות. לחומר הפלאסטי אפשר להחדיר צבעים שונים, והציפוי הקשה והחלק ימנע את הצורך בצביעה. אנשי משרד הספנות סבורים, כי הסירות יאריכו ימים כמו האניות אשר עליהן יימצאו והוצאות אחזקתן יהיו מועטות ביותר. כן מאמינים הם, כי גמישותן תאפשר עמידה בפני חבטות והתנגשויות, שהיו גורמות נזקים חמורים לסירות מתכת.

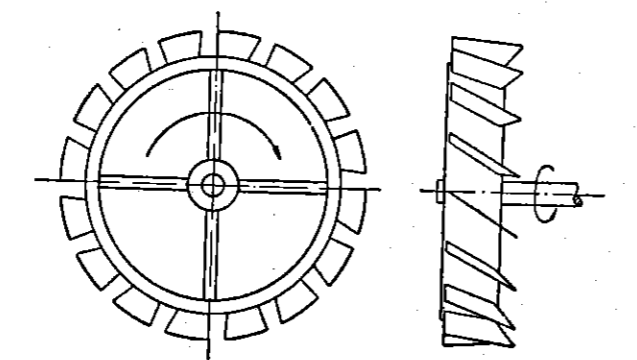
הספציפיקציה של הסירות המתוכננות הנה כדלקמן: אורך כולל — 24 רגל; רוחב — 8 רגל, שקיעה — 3 רגל 6 אינץש; בעלות תעודה המאשרת קיבול מכסימלי ל-40 איש. משרד הספנות קבע, כי משקל ההרמה המכסימלי, כולל ציוד מלא (בלי אנשים), לא יעלה על 4,500 ליברות ובכך ללן ציוד במשקל 800 עד 1,000 ליברות.

130 שנה למדחף האניה

ליום הזכרון המאה למוט יוסף רסל

ב-10 באוקטובר 1957 מלאו מאה שנה למוטו של האוסטרי יוסף רסל, אחד החלוצים בהתנעת אניות על-ידי מדחף.

רסל נולד בשנת 1793, בתקופה שבה הציע המתמטיקאי הצרפתי פוקטון את השימוש במדחף להסעת אניות. אך גם פוקטון לא היה הראשון. במסר, כי עוד בשנת 1680 הציע האנגלי הוק התנעת אניות באמצעות המדחף הארכימדי. רעיונות דומים הביעו דניאל פרנולי בשנת 1752 והאנגלי בראמה ב-1785. בראמה קיבל אותה שנה פאטנט עבור מדחף כדוגמת כנפי טחנת-רוח. אין להבליט אפוא איש אחד כממציא מדחף האניות.

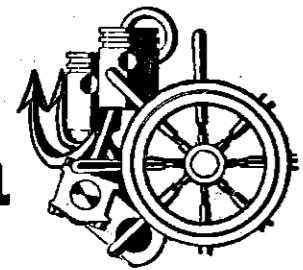


המדחף לפי נוטה בראמה

באנציקלופדיה ברוקהאוס משנת 1852 (מהדורה עשירית) נאמר בעניין זה בערך "אנית קיטור": אחד התפקידים החשובים ביותר היה אפוא השימוש באמצעי-התנעה, שניתן להכניסו בשטח קטן ככל האפשר, שאינו שביר ושיכול להיות מוגן מפני אש האויב, אולם מפתח, יחד עם זה, את כוחם המלא של גלגלי החתירה, את האמצעים הטובים ביותר לכך נותן המדחף הארכימדי. פוקטון, המתמטיקאי הצרפתי, אמנם הציע כבר בשנת 1793 את השימוש במדחף הארכימדי לקידום אניות, וכן דליל וסאוואג' הציגו, בשנת 1813, שתי קונסטרוקציות שונות שלו; אולם לא השתמשו בהצעתו עד שהאנגלי סמית והשבדי אריקסון קיבלו פאטנט אחרי שהצהירו, כי זוהי אמצאתם-הם.

"המדחף הארכימדי, שבו משתמשים באניות הקיטור, הוא בעל קוטר בשיעור 6—18 רגל בהתאם לגודל האניה ולמהירות הדרושה, והוא עושה רק סיבוב שלם כמעט, היות ויותר סיבובים לא היו מגבירים את הפעולה. המדחף עצמו נמצא בקווי-האמצע של האניה, בסמוך לירכתיה, על המשך השדרית ומובא לידי רוטציה על-ידי ציר ארוך, המונע ע"י מכונת-הקיטור. הוא עשוי נחושת, לבל ישפיעו עליו מים-הים המלוחים. המהירות, הנוצרת על ידו, מגיעה ל-10 עד 12 קשרים,

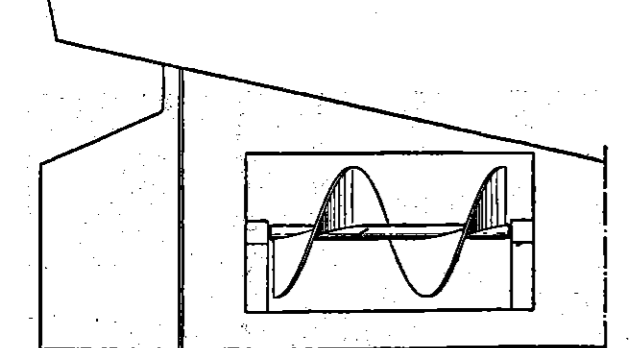
והוא עובד אף בים סוער וגועש. בצרפת וגם באנגליה השתמשו בו כמעט בעת ובעונה אחת, שתייהן בהצלחה טובה בהחלט". הוצאה זו של האנציקלופדיה, שהופיעה עוד בימי רסל, אינה מזכירה את שמו כלל, לפי שמסר בעצמו עסק כבר בשנת 1812, בהיותו בן 19, בבעית התנעת-המדחף של כלי-שייט.



במקצוע

את עבודתו העיקרית בשטח התנעת המדחף ביצע כנראה בשנים 1826 עד 1830. ב-1826 עשה את הניסוי הראשון בסירה, שבה הרכיב מדחף לנסיון. ב-11 בפברואר 1827 קיבל למשך שנתיים, "פריבילגיה קיסרית" לרעיונותיו (פאטנט לא היה קיים עוד בזמן ההוא). הוא מצא נדבן, שאפשר לו בנית אנית-קיטור מצויידת בהתנעת מדחף, שנקראה בשם "סיבטה". הפלגות-הנסיון של האניה זו נאסרו אמנם זמן קצר אחר-כך על-ידי המשטרה, היות והיה בה דוד ברזל-יציקה ודודים אלה אסורים היו בזמן ההוא באוסטריה.

בנאום ליום-הזכרון ה-100 של יוסף רסל, אמר פרופ' ד"ר-יאנג' פלקר בוינה: "אדם מסויים קיבל על עצמו את התעמולה לפאטנט בחוף לארץ, אך רימה את רסל. פאטנט אחד, שנרשם בשנה שלאחר-מכן, בפריס, לא הוכנס לשימוש."

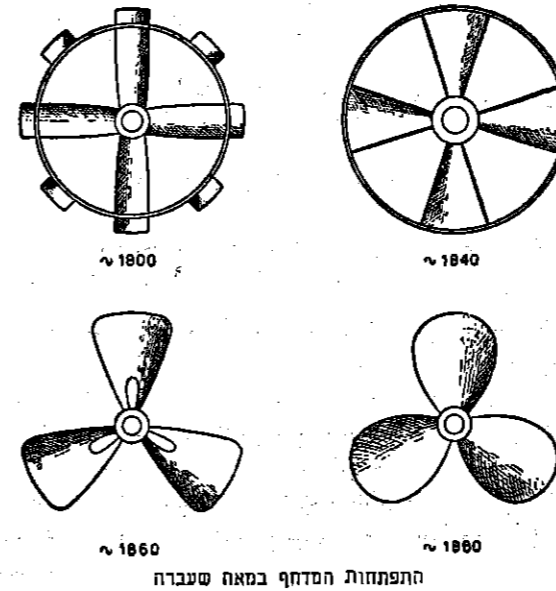


המדחף לפי דוגמת רסל

אולם פאטנט לונדוני של קומרו, שניתן בדיק בזמן הפלגת-הנסיון של "סיבטה", כלומר ב-1829, כנראה לפי דוגמת רסל, העלה שוב את רעיון המדחף הארכימדי. אגב, תוך האינטנסיביות הרבה, שבה עשו להם כנפים כל החידושים בספנות, קרוב לודאי, שנסיונו של רסל ב"סיבטה" לא נשאר נעלם, ויש גם ראיות לדבר. בין השאר קיבל החקלאי האנגלי סמית בשנת 1836 פאטנט למדחף חד-מהלכי מוארך עם 2 מעלים שלמים, שמהם נשברה אמנם חתיכה גדולה בשעת נסיון בסירה בעלת 6 כ"ס, דבר שגרם לכך, שהסירה שטה במהירות גדולה יותר.

זאת היתה מעין ריתאכיליטציה לרסל, שאמנם לא נודע לו עליה ולא-כלום. אניה גדולה יותר בשם "ארכימדס" קיבלה, ב-1839, מדחף רסל מדוייק עם מעלה אחד בלבד. בזה הונהגה הקונסטרוקציה של רסל, עשר שנים אחרי השימוש המעשי הראשון ב"סיבטה", גם באנגליה. הניסויים ב"ארכימדס" ובאניות אחרות הביאו, מאז 1840, באנגליה לידי ביצורים נוספים באורך המדחף וליבוי מספר המעלים, עד שהתגבשה סוף-סוף, בקירוב בשנת 1880, צורת המדחף הנהוגה עד היום. התפתחות זו עד להכרה הכללית היא בראש-הראשונה וכותם של האנגלים.

מפקד היערות רסל היה דמות מציא מוכשר בטכניקה. בכל מיני שטחי הטכניקה פעל והמציא. אמצאות מיוחדות על-פירוב, כידוע, לממציאים שונים. הוא הדין גם במדחף האניה. פה שיתף רסל פעולה ושימש כוח מניע, ויש לצינון איפוא בתחום זה כאחד החלוצים.



התפתחות המדחף במאה שעברה

השימוש בסירות-הצלה דורש ידיעה וכוננות

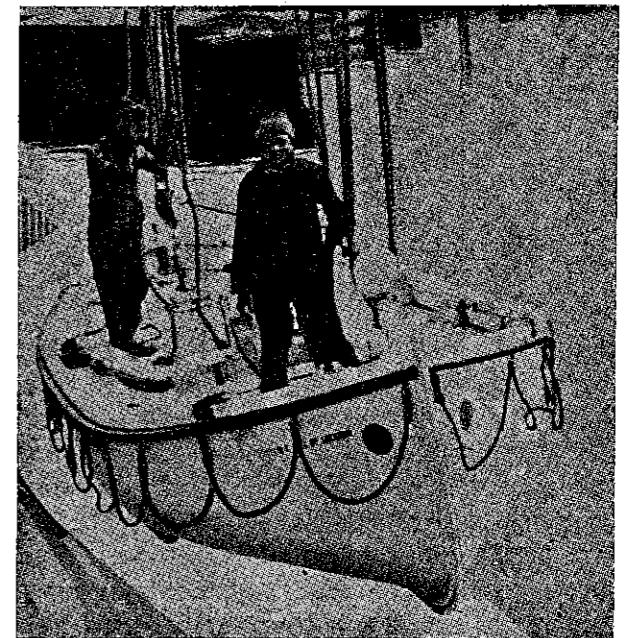
על-מנת להבטיח את יכולת ציפתה של כל סירת-הצלה, חיוני הדבר שכל אחת הצויד במיכלי-אוויר, התופסים לפחות 10% מנפחה הכללי. סירת-ההצלה הצויד גם בחבל הצלה (Life Line), שיהיה כרוך סביב ומצומד היטב לדפנות הסירה ברווחים של מטר, בעוד שבמרכז הלולאות הנוצרות מושחלים מצופי מכמורת (Silene float); גובה חבל האחיזה מעל-פני המים לא יעלה אף פעם על 30 ס"מ. כל סירה בנויה מתכת חייבת להיות בעלת חירי-ניקוז (drain holes), שבהם מותאמים שסתומים רגילים או או-טומאטים.

עם תום בנייתה של סירה, מצמיד לה היצרן לוחית, שבה הוא מסמן בין השאר את נפחה ואת מספר הנוסעים שרשאית לשאת. פרטים אלה יש לסמן על שני דפנותיה הקדמיות של הסירה באותיות וספרות, שגדלן 4 ס"מ. כן יש לסמן על שני דפנותיה הקדמיות של כל סירת-הצלה את שם אנייתה ומספרה הסידורי.

באניה, הנושאת סירות הצלה בשני צדדיה, תימצא סירה מס' 1 קדימה, מצדה הימני של האניה; סירה מס' 2 — קדימה, מצד שמאל; סירה מס' 3 — מאחורי סירה מס' 1, מצד ימין; סירה מס' 4 — מאחורי סירה מס' 2, מצד שמאל וכו'. תמיד יימצאו המספרים הנוגים מצד שמאל והבלתי-נוגים מימין. כשסירה אחת מקננת (nested) מעל לרעותה, תסומן הסירה, המונחת תחת סירה מס' 1, בסומן "א" וכן הלאה, שם תאניה חייב להיות מסומן על כל הציד, הנמצא בסירות-ההצלה.

כוננות לשם הפעלה

מלבד בשעת חירום אין להכניס כל תיקונים או שינויים בסירות-ההצלה, הרפסודות או המכשירים; מבלי למסור הודעה מוקדמת על כך למפקח הימי, הנפלים (Falls)



חייבים להיות באורך מתאים, שיאפשר הורדתה של סירת-ההצלה המימה גם כשלאניה ישנה הטיה של 15 מעלות במים שקטים.

תמיד יש להבטיח גישה נוחה ויכולת הפעלה מהירה של נפלי סירות-ההצלה, יש לנקות ולצבוע את הסירה לפחות פעם בשנה. מדחף הסירה, המופעל ביד או במנוע, חייב להיות מונע אחת לשבעה ימים במשך חמש דקות לפחות על-מנת להבטיח את פעולתו הסדירה.

מכל סירת-ההצלה או רפסודה המורדת מאניה, חייב להישל תשלול סולם מתאים, שיבטיח לנוסעים ולצוות ירידה נוחה ומהירה. הסולמות חייבים תמיד להימצא במקום מתאים על סיפוני סירות-ההצלה. באניות-נוסעים, כשסיפון הסירות הוא בגובה 30 רגל מעל-פני הים, יש לספק תאורה מתאימה בשעת הורדת הסירות, שתנוצל לתאורת הסירה כל עוד היא צמודה לדפנות האניה.

רק קצין מוסמך או ימאי מוסמך לסירת-ההצלה יהיה אחראי לסירת-ההצלה באניה, המפליגה בימים, כן יש למנות סגן לאחראי בסירה. לאחראי תהיה תמיד רשימת אנשי הצוות הנמנים עם יורדי סירתו ומתפקידו יהיה לדאוג, שכל איש ידע היכן מקומו ומה תפקידו בשעת חירום.

תמרונים לנוסעים, אימון לימאים

תאות המודיע על תמרון סירות-ההצלה או על אועקה לתחנות ההצלה, חייב להיות לבל הפחות בן חמש צפירות קצרות המלוות צפירה ארוכה אחת. אועקה, הניתנת באמצעות פעמון-האועקה, תהיה כנ"ל.

יש לקיים תמרון-אועקה ותמרון-אש לפחות אחת לשבוע. באניות-נוסעים היוצאות למסע, הנמשך למעלה משבעה ימים, יקויים תמרון לפני ההפלה. בשעת התמרון, כשמוגד-האוויר יאפשר את הדבר, חייבים להסיר את כיסויי הסירות ומוטות החיזוק (Strong backs), יש להתקין את השסתומים במקומם, לשחרר את ה"צבעים" (painters), לחזק את הסולמות במקומם ולהכין את הסירות להורדה תוך הנמכתן אל מעבר הדפנות בגובה הסיפון, כדי לאפשר עליית הנוסעים והצוות. אם יותר מסירה אחת קשורה במערכת מנופי הסירות, יבוצע התמרון בסירה החיצונית. האחראי לסירה ידאג להורדת כלל אנשי הסירה את תפקידיהם. אם הדבר ברי-ביצוע, יש להוריד את הסירות למים וצוותותיהן יודרכו בהפעלת הסירות בעזרת המשוטים, המפרשים וכו'.

רצוי, שכל עובדי הצוותות של אניות-הנוסעים (כולל נשים) ישותפו אחת לשלושה חדשים בתמרון, שבו יעברו אימון בהפעלת משוטים.

מנופי סירות-ההצלה

- מבחינים בשלושה סוגים עיקריים של מנופי סירות-ההצלה (Lifeboat davits):
- 1) מנופים משוכניים (gravity davits);
 - 2) מנופים חישוריים (radial davits);
 - 3) מנופים ריבועיים (quadrantal davits).

באניות, שבהן מותקנים המנופים הריבועיים, נחות סירות-ההצלה על ערסלים (cradles), המורכבים על גלילים, הנעים על שני מסלולים מקבילים, הבנויים באופן ניצב לדפנות האניה. בשעת הורדת סירות-ההצלה משחררים את הלפתים (gripes), מנוף הבלמים מוגבה והסירה על כל אבוריה גולשת עקב כוח-המשיכה במורד המסלולים ונעצרת מול סיפון העליה (embarkation deck), שממנו עולים הנוסעים והצוות לאניה.

חבלי הבטחון (tricing lines) מבטיחים את הסירה במצב המתואר עד אשר תבלי-ההידוק (frapping lines) מקיפים את הנפלים (falls) ורק אז מתירים את חבלי הבטחון ע"י הטיית ווי השקנאי (פליקאן). הזזה נוספת של מנוף הבלמים משחררת את הסירה והיא גולשת אט-אט המימה.

באניות, שבהן נהוגה שיטת המנופים החישוריים, נחות סירות-ההצלה על יתדות (chooks), המותקנות משני צדי הסירה ומבטיחים את יציבותה. בשעת הורדת הסירות מטים את שני המנופים (ניתנים להסתובב על צירם בקשת של 360 מעלות) אחורה במקצת עד שניתן לחרטום הסירה להיסוט מלפני המנוף הקדמי, המוסב אחר-כך כלפי חוץ, אותה הפעולה נעשית במנוף האחורי עד שהסירה מרחפת מעבר לדופן האניה ומתהדקת לסיפון העליה. בעזרת הנפלים מורדת הסירה המימה. מנופים חישוריים מחייבים התקנת רסנים (guys) להבטחת העבודה ולהקלתה.

גם באניות, שבהן מותקנת שיטת מנופים ריבועיים, נחות סירות-ההצלה על יתדות בטחון. המנופים בנויים בניצב לסיפון בעוד שראשיהם מורכבים במקצת זה כלפי זה, באופן שקצוותיהם מקבילים לווי-ההגבהה (hoisting hooks) של הסירות. המנופים מוסבים בהדרגתיות לעבר דפנות האניה על-ידי ארכובה מפעילה גלגלי-שיניים עד שתרדף האניה מעל למים ותתהדק לסיפון העליה; לאחר-מכן מורדת הסירה המימה בדרך המקובלת בעזרת הנפלים.

ציודן של סירות-ההצלה

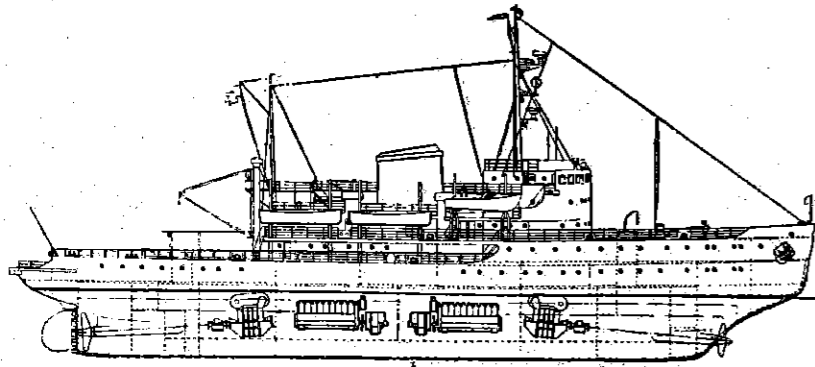
כל התוצרים, הכלולים בציוד סירות-ההצלה, חייבים להיות בעלי איכות טובה ומתאימים לתכלית, שלה נועדו. יש לשמור היטב ולחדשם לפי הצורך. עוד לפני הפלגת האניה מהנמל חייבות סירות-ההצלה להיות מצוידות בהתאם קו שנקבע והציוד חייב להישאר בסירה במשך כל הנסיעה. הטענת כל מצרך או כלי, שאינו נכלל בתקן הסירה, תיחשב כבלתי-חוקית. כל הכלים והמצרכים, הניתנים לתזונה, חייבים להיקשר בבטחון לסירה, שלה הם שייכים.

להלן רשימת הכלים והמצרכים, הנכללים בתקן סירת-ההצלה, המותאמת גם להוראות ולהקנות לשעת חירום:

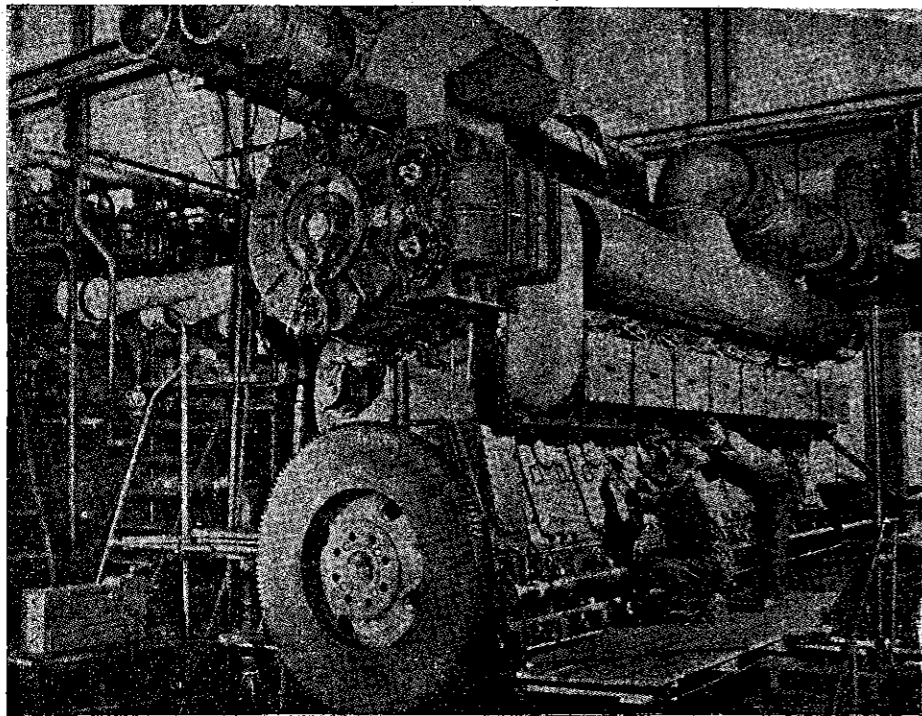
- 1) כבל מגשר לחבלי הצלה (Wire span and Life lines) — לפחות שני חבלי הצלה. רצוי שיהיו קשורים לכבל המגשר, המתוח בין שני המנופים ברווחים של 6 רגל.
- 2) מסעדי אח"ח (grab Rails) או מסעדים בנויים (Built Rails) — בתחתית הסירה, הם משמשים לאחיזת יד במקרה שהסירה מתהפכת.

שוברת-הקרח הגדולה ביותר בשנדיה

שוברת-הקרח ממלכתית "אודן" מכוונתיה הן דיזל-חשמליות מסוג פולאר.



ספציפיקציה עיקרית:
 אורך כולל (Length over-all) 83.22 מ'
 רוחב (Beam) 19.40 מ'
 שקיעה (Draught) 6.69 מ'
 הדחק (Displacement) 4.950 טון
 מהירות (Speed) 16.50 קשר



סוג המכונה	מהירות המכונה בסיבובים לדקה	תפוקת כל מכונה כוח סוס	מספר הצילינדרים	מספר המכונות	
פולאר 1910 SN19	325	1,700	9	6	מכונות ראשיות
פולאר K66E	600	340	6	4	מכונות עזר
פולאר K65E	600	230	4	1	

- 17 פנס-רוח — אחד לשימוש מידי, שיכיל די נפט להבטיח תאורה ל-12 שעות רצופות. במיכל מוגן מפני מים ישומרו שני פתילי מלאי.
- 18 גפרורים — שתי קופסות גפרורי מגע במיכל, המוגן בפני מים, שיסומרו בארון שבתחתית מושב המשוער האתורי.
- 19 פנס-כים — במסגרת מתכתית הרמטית, לפנס יצורפו שתי נורות ושתי סוללות נוספות.
- 20 שני זיקוקי צניחה — שיכולים להתעופף לגובה של 600 רגל והחייבים להיות בעלי 10.000 כוח גר ולדלוק לפחות 30 שניות. אין להשתמש בזיקוקים לאחר ארבע שנים מתאריך ייצורם.
- 21 נרות אדומים — ששה נרות אדומים (Flares), הגתנים להבה דומה עזה. נרות אלה יש להחזיק ביד ואין להשליכם לים.
- 22 פצצות עשן — שתיים לשימוש באור היום; צבע העשן המיתמר חייב להיות כתום. פצצות אלו נועדו כדי למשוך את עין מטוסי ההצלה. בעוד שמתקן קטן כסירת ההצלה עלול לא להיראות בים גועש, הרי הצבע הכתום יראה למרחקים.
- 23 מצרכים — 1 ק"ג מצרכים לכל נפש, שהסירה רשאית לשאת; ביסקוויטים בפחיות סגורות הרמטית; חלב מרוכז — 1/2 ק"ג, שאיננו חייב להיות ממותק ויש להחליפו אחת להצי שנה; 3 ליטר מים לכל נפש בקופסות הרמטיות; 3 גביעי שתייה, שאחד מהם יסומן במידות לצורך קביעת כמויות. כל מצרכי האוכל יסומנו בתאריך אחסונם בסירת-ההצלה.
- 24 ארגו עזרה ראשונה.
- 25 ראי לאיתות — הליוגרף.
- 26 אולר עם פאתח קוטר 109 ט.
- 27 שני חבלי השלכה (Heaving Lines).

הבעת תודה למועדון הימאים

אנו שמחים להודות להנהלת מועדון הימאים בעד עריכת המסיבה למלאת שנה לאניה "פלמ"ח" עם זאת אנו מציינים את ההרגשה הטובה והשירות הנאה שקיבלנו במועדון. במיוחד עלינו לציין את מסירותו של הח' יוסף נעון, שלא חסך מרץ וכוח למען הצלחת המסיבה.

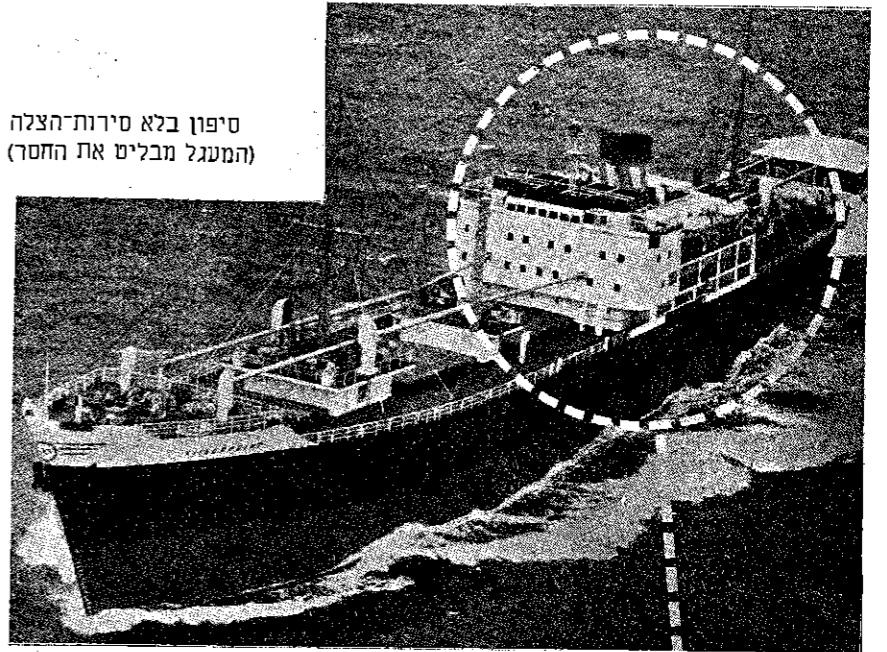
בהודמנות זו עמדנו על חשיבות המועדון למען הימאים ושמחנו לעשות היכרות עם מועדוננו. צוות "פלמ"ח" מאחל למרכז המועדון יוסף נעון, שיצליח להשרות את האווירה היאה למועדון, המשמש מקום מפגש לימאים.

חיפה, 24.12.57
 צוות "פלמ"ח"

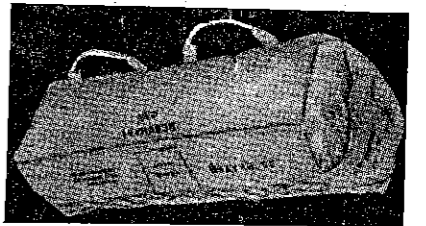
- 3 חבל הצלה (Life Lines) — חבל הכרוך סביב הסירה ומחוץ לדפנותיה ברווחים של 3 רגל, באופן שנוצרות לולאות אחיזה, שבמרכזן קובעים מצופי מכמורת.
- 4 חבלי צבעים (Painters) — שני חבלי צבעים מסוג מאנילה בקוטר של 3 אינצ'ים, תארוכים פי שלושה מהמרחק בין סירת-ההצלה לקורי-המים הבחיר; אחד חייב להיות קשור בקצהו לירכתי הסירה בעוד שהשני ידחף למושב המשוער באמצעות יתד, המוחזרת בלולאה (Strop and Toggle). החבל הראשון נועד לצרכי גרירה וכו', ונשאר תמיד בסירה, בעוד שהחבל השני משמש לשחרור הסירה מהאניה (דבר החוסך העסקת אדם מיוחד לכך) ובדרך כלל נשאר תלוי בדופן האניה.
- 5 משוטים — סירות המונעות בעזרת מדחף-יד, מצוידות ב-4 משוטים ומשוט-היגוי אחד. בכל סירה צריכים להימצא משוטים בתחום לתקן בתוספת שני משוטי מלאי עם בתי-תפישת מתאימים.
- 6 מזלגות (Rowlocks), הננעלים על-ידי פינים, הקשורים למסעדיהם בשלשלות או בחבל דק.
- 7 חגה וידיהו המכוונת — בדרך כלל בתוספת העול ותבלי העול.
- 8 שסתומים ומשאבות — לכל צינור ניקוז יוספקו שני שסתומים; בכל סירה תימצא משאבת-יד למים.
- 9 התורן והמפרשים — כל סירה תצויד בתורן או תרנים, במפרש ראשי ובמפרשון, בתוספת כל הציוד הנדרש, שיסומן בכיסוי אברזין מתאים. עם חידוש מלאי המפרשים יש לארגן, שצבעם יהיה צהוב או כתום בהיר למען ייקל לראותם על רקע הים.
- 10 מרוקן (Bailer) — אחד להרקת המים, הקשור בחבל לסירה.
- 11 ח סירה — אחד באורך 8 רגל בקוטר 1 1/2 אינצ'.
- 12 דליים — שניים, עשויים ברזל מגולוון ובעלי יכולת קיבול של 2 גלון.
- 13 גרזינים — שניים, אחד בחרטום השני בירכתיים ושניהם קשורים בחבל.
- 14 ארגו נעול — לאחסנת חלקי ציוד קטנים.
- 15 מצפן — מצפן נוזלי, אשר לוח הרוחות שלו הוא בגודל 4 אינצ'ים.
- 16 עוגן ימי — בדמות שק חרוטי (קונסי), העשוי אברזין ומשמש מונע לתנועה חפשית. מטרת השימוש בעוגן ימי היא, שהסירה תישאר פחות או יותר במקום אחד, בעוד שחרטומה מופנה אל פני הרוח. יש לקשור לעוגן חבל, הארוך בכמה מטרים מחבל העוגן כדי לאפשר משית העוגן והרמתו. יש לעשות סידורים מתאימים על-מנת לאפשר התקנת שק שמן לעוגן לצורך השקטת הגלים בשעת סערה. כמות השמן — גלון אחד שמן צמחים או שמן בעל-חי.

רפסודת הצלה חדשה במקום סירת הצלה

סיפון בלא סירות הצלה
(המעגל מבליט את החסר)



הרפסודה המיועדת ל-6 אנשים,
ארוכה באמתחתה



הרפסודה
נזרקה לים
בשעת טביעה

בסערת הים
אוספת הרפסודה
אנשי צוות
מאניה טבועה

מבטיחה יעילות והצלה מפגעים

סקפוס חדש של רפסודת הצלה, המתגפת בכשיבת פתיל תוך 14 שניות, אושרה על-ידי משרד התחבורה הבריטי לשימוש בצי הסוחר. למעלה מ-65 חברות בריטיות ציידו את אניותיהן ברפסודות אלו.

לקח מלחמת העולם האחרונה, שהעשירה את ימאי כל האומות ובסיווגת הקשים והמרים של הורדת סירות הצלה בים מוער, שייט ממויך בלב ים בסירות ובהרפסודות פתוחות במוגי אוויר למיניהם, הוכיח, כי לא די בהצלה מן האניה הטובעת. הנסיגה לימך שכדי להבטיח את חי הנצולים יש להגן עליהם בפני הרוח והשמש החום והקור.

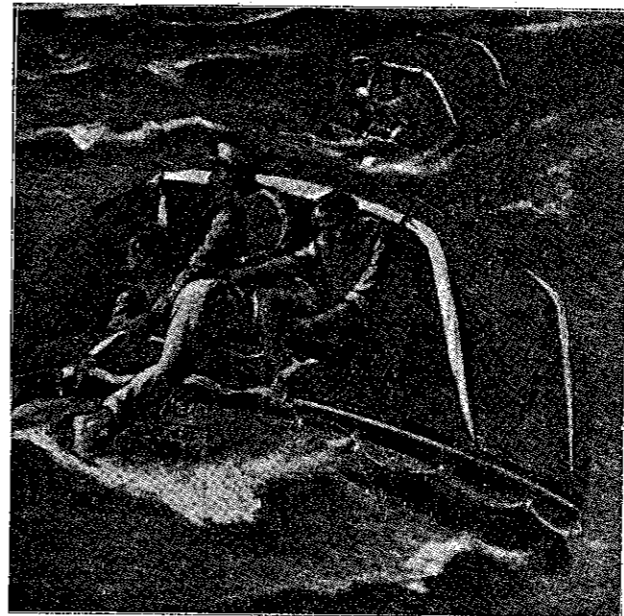
ברפסודה החדשה, שהיא בעלת בושר שייט מעולה ומורדת בקל, מותקן "אפרטון", המבטיח את הנצולים מכל הפגעים האמורים. גם באיזור הארטי נמצאת הרפסודה כתמי מה למדי ואף לניצולים שהוכרחו לקפוץ מאר ניהם הטובעת ולשחות במים הקופאים.

הרפסודות מותקנות בשלושה גדלים שונים: לששה אנשים, לעשרה, ולעשרים איש. את הסר רה, המיועדת לששה, יכול להוריד אדם יחיד. את הרפסודות הגדולות חייבים להוריד שני אנשים. הרפסודות ארוכות במיוחד ויכול להפ עיגן יש רק להטיל המימה ולמשוך בתפיל.

מאות אנשים ניצלו

הצוותות משבחים את הרפסודות כיוח על שניתן להורידן בקלות כנו ועל שאינן צד געות כלל, אפילו הגלים סופחים אותן בדפנות האניה כמלוא עצמתם.

עד כה ניצלו בעזרתן מאות אנשים. הרפ סודה הוכיחה את יעילותה במשך זמן קצר ונת קבלה כמעט בכל חלקי העולם.



סכנה כרוכה בשימוש סופרו באנטיביוטיקה

מאת ד"ר פ. ברנשטיין



אלו הן מועילות תמיד ושום נזק אינו צפוי בעקבותיהן.

בארגו התרופות הסטאנדארטי נכללו 3 סוגי אנטיביוטיקה, והם: פניצילין, דיקהידרוסטריפטומיצין וכלורומיצטין. שני הראשונים ניתנים בנוריות והשלישי בכדורים. על-ידי כל אחת מתרופות אלו ברשימת התרופות (שפורסמה על-ידי אגף הספנות והנמלים במשרד התחבורה) צויין סימן, המורה כי יש להשתמש בהן אך ורק לפי הוראות רופא על פי ייעוץ באמצעות הראדיו.

אכן, התכשיר האנטיביוטי מהווה כיום נשק יעיל נגד מחלות רבות ובמקרים

באניות-המשא מסור הטיפול הרפואי בצוות בידי חובל אחראי. לרשותו עומד ארגו רפואות סטאנדארטי, הכולל סוגי תרופות, העונים בדרך כלל לדרישות הרפואיות, העלולות לצמוח במשך זהפ-לגה ובהיות האניה הרחק מנמל הבית. נעים לציין, כי עד כה מילאו החובלים, האחראים לטיפול הרפואי, את חובתם ביעילות רבה וברצינות, המתאימה בהחלט לכובד העול המקצועי והמוסרי, שהוטל עליהם.

אולם יש לציין, כי במקרים לא-מעטים הרבו להשתמש בחומר אנטיביוטי מבלי להתייעץ עם רופא, בחשבם כי תרופות

עשרה דברים מרופא אל ימאי

- (א) זכור, כי הבריאות הגה הנכס היקר ביותר שלך. אם תשמור עליה, היא תשמור עליך.
- (ב) בהגיעך אל ערי הנמל, אל תטוש את צלילת הדעת. בלה שם בניעימים, אך בהירות ובמידה, בל ישמשו לך הבילויים מקור לצער וחרטה בעתיד.
- (ג) נוספת תסופנה שפתי זרה (פרוצה), אך אחריה מרה" (משלי ח'). זכור, כי כל פרוצה נגועה במחלת מין, על-ידי מגע אתה הנך מסכן את בריאותך ובריאות בני ביתך והורס את עתידך ועתיד משפחתך.
- (ד) אל תשלה אותך הצלחת תרופת הפניצילין. היא איננה תרופת-פלא לכל סוגי מחלות המין. רופא מומחה בלבד הוא אשר באפשרותו לקבוע כיצד לרפא את המחלה. אל תנסה לרפא את עצמך.
- (ה) הנך נדרש, לטובתך, למסור לקצין האחראי על הסיפון ועל ארון התרופות על כל מקרה, המעורר אצלך חשד למחלת מין. כל השתייה עלולה להביא לידי סיבוכים מיותרים.
- (ו) נקוט בכל אמצעי הזהירות כדי להינצל מפגיעה במחלת מין.
- (ז) דע, כי רוב ההידבקויות נגרמות בשעה שהימאי הגהו מבוסס, אפילו אם איננו במצב של שכרות.
- (ח) במקרה שתיפגע על-ידי מגע מיני, מסור פרטים מדויקים על מקור ההדבקה, אפילו אם מקור זה נמצא בחוץ-לארץ. החוק מבטיח לך, כי כל מה שתמסור יישמר בסודיות מוחלטת.
- (ט) בצע את בדיקות הביקורת בכל נמל, שאתה נמצא בו. אל תרחק את הבדיקות עד שובך ארצה.
- (י) שמור על כבוד הצי המסחרי הישראלי!

רבים השתמשו בו בהצלחה רבה מבלי שהדבר ילווה תופעות בלתי רצויות. אולם השימוש ללא הבנה וללא ייעוץ מוסמך הנהו פסול מבחינה רפואית.

הפניצילין, אשר לא גרם לחולה שום תופעות יוצאות-דופן, עלול לפעמים, באופן בלתי צפוי, ליהפך לרעל מסוכן אם אותו אדם נעשה אלרגי (רגיש) לתרופה במשך הזמן מסיבה בלתי ידועה. הפניצילין יגרם או לתופעות, המסכנות את חיי החולה. תופעות אלו עלולות לבוא מיד אחרי הוריקה או מספר ימים אחריה ומתבטאות בפריחה על הגוף או הלם, חזרון, לחץ בוחה, נפיחות בפנים, חולשה כללית ואף איבוד ההכרה.

מקובל בין החובלים לטפל במחלות מין ללא התייעצות רפואית בראדיו. כתוצאה מכך היו מספר מקרים מצערים, ואף טרגיים, אחרי טיפול בלתי זהיר.

קודם כל יש לשאול את האדם, העומד לקבל תכשיר אנטיביוטי אם אין הוא רגיש לתכשירים אלה. ואם כן, יש לרשום עובדת רגישותו זו בפנקס הבריאות שלו בצורה בולטת. בעת בקשת ייעוץ באלחוט יש להוסיף לנתונים, הנמסרים במברק, גם עובדה זו כדי שהרופא המייעץ יוכל להביאה בחשבון.

בארגו התרופות הסטאנדארטי שבכל אנית-משא יש תכשירים נגד תופעות אלרגיות, כגון בנאדריל ואדרנילין.

כשהרופא מאשר את השימוש בתכשיר אנטיביוטי ומציין את הכמות שמותר לתת, אין לתת כמות יותר גדולה מחשש תגובות בלתי רצויות. אחרי מתן הוריקות או הכדורים יש להמשיך בקשרים עם תחנת הראדיו היועצת.

תמיד יש לזכור, כי במקרה שניתן על הסיפון תכשיר אנטיביוטי נגד מחלות מין אין הטיפול נגמר בזה. אפילו אם חלפו סימני המחלה, על החולה לעבור לטיפול רפואי אצל מומחה ברגע שיגיע לנמל. חומר אנטיביוטי מרפא פחות או יותר את הויבה, ויכול לדחות את התפר-צות העגבת, אולם אין הוא מונע אותה. זכור על-כן, חובל: אל תשתמש בתכ-שיר אנטיביוטי על דעת עצמך! יחד עם זה שמור שלא יחסרו תכשירים אנטי-ביוטיים בארגו הרפואי שבאניתך!



האם יש יתרון מסחרי לאניה מופעלת בכוח אטומי?

הנראה לאפשרויות פיתוח ריאקטור גרעיני, שיתאים להנעת אניות יותר כבדות, בפרט מיכליות.

משבדיה נמסר, כי היא מתכננת בניית שתי מיכליות, שיונעו בכוח אטומי, בעלות 45,000 טון קיבול ו-20,000 כ"ס. מקור אחר רמז על תכנית משותפת לנורבגיה ושבדיה לבניית מיכלית בעלת 65,000 טונות. לא מוזן פרסמה בריטניה תכנית לבניית מיכליות-ענק בעלות 65,000 טונות, שתופעלנה בכוח אטומי. בניית אניות אלו והפעלתן יעלו פחות מאשר האניות המעורבות לנוסעים ולמשא, שארה"ב מתכננת להכניס לשי-רות, אבל הן תהיינה בכל-זאת יקרות יותר מהאניות, המופעלות על-ידי השיטות הרגילות. מחיר אניות-נוסעים-ומשא של ארה"ב, בעלת 12,000 טון, נאמד ב-42 מיליון דולר.

ארבע חברות יאפאניות הודיעו, כי הן מקוות להשלים סקר משותף של תכניות לבניית מיכלית מונעת בכוח אטומי, שתהיה בעלת משקל 65,000 טונות. התכניות יושלמו תוך שנה ואו תתחיל עבודת הבניה.

שר ההגנה הקאנאדי הודיע, כי קאנאדה התחילה בתכנון אניות-קרב אטומיות. הוא אמר, כי בינתיים יושרו התכניות לבניית אניות-מלחמה רגילות.

חששות מבחינת הבטיחות

מחיר הבניה וההפעלה של אניות-סוחר אטומיות אינו הגורם היחיד בעל החשיבות בעינינו. יש גם גורם הבטיחות והובעו ספקות בקשר ליתרונות ברכישת אניות כאלו כשמנגד מרחפות סכנות רציניות, הנובעות מהריאקציה הגרעינית. הועלתה הדעה, כי לא נראה כלל, שנמלים עיקריים יאפשרו לאניות אלו לעגון בשטחם, לפחות עד שהבעיה כולה תנותח מכל צדדיה — ורצוי בקנה-מדה בינלאומי.

הצעה מהפכנית חדשה

הגילויים החדשיים מולידים מדי פעם הצעות, שיהיה בהן אולי משום מפנה מהפכני גם מבחינה כלכלית.

הצעה אחת אומרת להקים ספינת-גרר אטומית, שתהיה בעלת ממדים גדולים ותוכל לגרור אניות-נוסעים ענקיות אל מעבר לאוקיינוס. תכנית זו תאפשר קימוצים ניכרים בהוצאות. שכן את המקום באניות, שהיה תפוס עד כה על-ידי המנועים ומקובלים, אפשר יהיה להפוך לתאי-נוסעים נוספים או למחס-ני-משען.

אולם החידוש הגדול ביותר כאן יהיה בנסיעה הכולה. אפשרות זו תושג על-ידי אניות-נוסעים גדולות יותר מאניות-הענק שבימינו ואשר יבנו לפי קווים חדשים לחלוטין.

"אניה על קביים"

המקור העצום לאנרגיה, אשר מקווים כי בעתיד תהיה זולה, עשוי לחולל שינויים מהפכניים גם מבחינה טכנית.

אמנם, יש גורסים, כי אנית-העתיד האטומית תהיה בעלת מבנה מקובל, אלא שהכור האטומי יחליף בה את המנוע הרגיל. אולם מסתמנות גם מגמות חדשות לחלוטין.

יש אדריכלים, הבוחנים אפשרויות לבנות מיכליות-נפט תת-ימיות. אחרים בודקים אפשרות לבנות "אניות על קביים", היינו אניות אשר לתחתיתן יהיו מחוברות מעין כנפיים תת-ימיות ומהירותן תגדל פי כמה.

ספינה אחת כזאת נבנתה כבר בשביל הצי הבריטי לצרכי סיורים מהירים. בשעת העגינה מורדות הכנפיים לתוך המים, אולם כאשר היא בתנועה מתחילות הכנפיים לנוע; מעצמת

התנגדותם של המים מתרוממת האניה עד כי מרבית גופה נמצא מעל למים, דבר המאפשר לה לנוע במהירות רבה כאילו על קביים.

"ספינת הקביים" מקטינה במידה רבה את החיכוך במים. היא יכולה לנוע מעל לגלים ולהימנע מטלטולים יתירים. היא מסוגלת לפתח מהירות רבה גם במגזר-אוויר סוער. כרגע חושב בים רק על ספינות-משא בנפח עד 3,000 טונות, שמהירותן תהיה 40 קשרים. אולם המומחים אומרים, כי אין כל סיבה שחידוש זה לא יונהג גם לגבי אניות-הפאר הגדולות, המהלכות באוקיינוסים.

גם ברית-המועצות נבנתה כבר "ספינת קביים" כזאת. נמסר, כי ספינה זו הובילה 66 נוסעים לאורך 200 מילין בוולגה במהי-רות 43 קשרים.

אימון קצינים לצי-הסוחר היאפאני

בגמר ההפלגה אלא חוזרים לספסל הלימודים בחוף ואחר-כך משרתים תקופת-מה כפרחי-קצינים באניות-סוחר. אף-על-פי-כן, הם מגיעים לדרגת קצין כשנה לפני אלה שעשו את לימודיהם באחת האקדמיות.

פרחי-הקצינים בצי-הסוחר היאפאני באים בדרך כלל ממשפחות המעמד הבינוני בהונשו — האי הראשי ביאפאן. מספר רב להפליא בא מהערים והכפרים שבתוך הארץ, בפרט מהאזורים ההרריים. שיטת סטיפנדיות ומספר הענקות לימוד מטעם המדינה יש בה כדי לסייע, אולם רוב פרחי-הקצינים משלמים בעצמם בעד לימודיהם.

אימונם של קצינים לשירות בצי-הסוחר היאפאני, הגדל בקצב מהיר, נעשה בפיקוחו של משרד התחבורה על-ידי "הקיקאי קורנשו" — המכון לאימון ימי. מכון זה מפקח על 2 אקדמיות בדרגה אוניברסיטאית, 5 בתי-ספר טכניים ימיים ומספר אניות-לימוד.

הקצינים העתידיים של הסיפון והמכונה נכנסים לאחת משתי האקדמיות הימיות בגיל 18 ונשארים שם למשך ארבע וחצי שנים. חודש אחד בכל התחלת שלוש השנים הראשונות נמצאים הם על סיפון אחת מאניות-הלימוד לנסיעות קצרות. כמשך תשעת החודשים הראשונים של השנה הרביעית הם לומדים בחוף. למשך שלושת החודשים האחרונים באותה שנה וששת החודשים בשנה החמישית יוצאים הם לים כקציני-סיפון מתלמדים על ספינת לימוד, בהתחלה לנסיעות קצרות ולבסוף, כשיא לאימון הממושך — להפלגה ארוכה במשך 3 או 4 חודשים לנמלים בדרום האוקיינוס השקט או בצפון אמריקה. פרחי-קצינים של מכונה לוקחים חלק בהפלגה ארוכה זו, אבל מבליים את החלק הראשון של תשעת החודשים האחרונים במספנה.

שני סוגי פרחי הקצונה נבחרים כחובל שני ומכונאי שני במתצית שנת הלימודים החמישית, במלאות להם 22 או 23 שנים.

בית ספר לנערים

צורה אחרת, פחות יקרה, להשגת תעודת קצין אפשרית על-ידי הצטרפות לביה"ס הטכני הימי בגיל 13 או 14. זוהי דרך יותר קלה, מעין קורס של האקדמיה הימית יחד עם חינוך כללי. נערים מבת-ספר אלה מבליים גם הם חודש אחד בשנה בים מדי שנה, באופן שאניות-הלימוד נושאות אתן קבוצות מעורבות — סטודנטים מהאקדמיה האוניברסיטאית ונערים מביה"ס הטכני.

בגיל 18 יוצאים נערי ביה"ס הטכני לאימון הממושך בים יחד עם פרחי-הקצינים מהאקדמיה. לעומת זאת אין הם נבחרים

מפתח ניכויים

להלן הסבר הסימנים בצד הניכויים בלוח תשלום הצוות בחברת "שהם".

1. ניכוי עבור הקצבות, שנשלחו למשפחות
2. ניכוי עבור מפרעה, שניתנה ע"י המשרד או באנית
3. ניכוי עבור הלוואה, שניתנה בחברה
4. ניכוי עבור הלוואה בקופת התגמולין
5. ניכוי לפי הוראת בית-משפט (עיקול משכורת)
6. ניכוי עבור הפרשים במשכורת, טעות בחישוב קודם
7. ניכוי עבור הלוואה בקרן עזרה לספנים
8. קנסות
9. שונים
10. ניכוי עבור כביסה

תעלת סואץ חזרה לפעולתה הרגילה

בתעלת סואץ עוברות אניות העולם — אניות נוסעים, אניות משא, מיכליות, לעתים גם אניות-מלחמה — כשהן עמוסות כתמיד. נדמה כי העולם כולו שכח את המאורעות, שהתרחשו שם לא-מכבר, את כל הטענות, הויכוחים והמלחמות. פרט לאי מתן אפשרות לאניות ישראליות לחצות את התעלה — אין פרץ ואין צווחה...

כשנה וחצי עברה מאז הכריז עבדול נאצר על הלאמת תעלת סואץ, וכיום עסוקה התעלה יותר מאשר אי-פעם בעבר — כותב עתונאי בריטי. כ-50 אניות ליום בממוצע עוברות בה בשני הכיוונים. את עיקר העליה בהיקף התנועה יש לזקוף על-חשבון המספר הגדול של מיכליות-נפט, העוברות בתעלה.

נתבדו חששות

מובן, כי מצב זה משמש מקור-גאווה להנהלה המצרית ולצוות הטכנאים של רשות התעלה.

המומחים הזרים אמרו קודם-לכן, כי ניהול התעלה הוא עניין מסובך ביותר וכי נוטי התעלה זקוקים להדרכה במשך חדשים רבים לפני שיוכלו להוביל את הקטנה שבאניות. היו דיבורים על זרמים נסתרים ועל סכנות מקצועיות אחרות. הנוטים הקריטיים והצרפתיים דמוז, כי תוהו-ובוהו עתיד להשתרר בתעלה עם פרישתם... דברים אלה נתבדו ומספר התקריות בתעלה אינו עולה על השיעור הרגיל.

יש לצפות שהתנועה בתעלה תגדל במהירות, בייחוד לרגל הגברת תפוקת הנפט, הצפויה במזרח התיכון בעשר השנים הקרובות. משום כך נהיה הצורך לשפר את התעלה דחוף ביותר ורשות התעלה המצרית פרסמה מכרזים להרחבת התעלה.

גיוס זרים לנוטות נפסק ומספר הנוטים במצרים הוא כיום 222. מאה מהם הם מצרים והשאר — יוונים, גרמנים, רוסים, פולנים, יוגוסלאבים ואפילו אמריקנים. מעטים הם גם ממדינות אחרות כגון אוסטרליה, גרובגיה, פרס, ספרד, דרום אפריקה. לניהול התעלה נודע עדיין אופי בינלאומי.

בעוד שהצבא וחיל התעופה המצריים מצויידים בנשק סובייטי או צ'כי ובעוד המלווה הסובייטי החדש למצרים כולל סעיפים בדבר סיוע טכני סובייטי לכל ענפי התעשייה המצרית, אין שום סימן להשפעה סובייטית על ניהול ענייני התעלה — קובע העתונאי הבריטי. כל הציוד הקיים של רשות התעלה וכן תהליכי הטכניים הם ממקור מערבי ועד כמה שידוע אין כל כוונה להשתמש במלווה הסובייטי לשם מודרניזציה של נתיבי המים.

לחברות ספנות יש טענות

ואולם לחברות הספנות בעולם יש טענות בקשר להחלטת ארם בענייני תעלת סואץ. בין החלטותיה האחרונות של העצרת הכללית של ארם מצויה החלטה, שיש בה משום חשיבות לגבי חברות הספנות

הגדולות בעולם: ההוצאות לפינוי תעלת סואץ, שהסתכמו כידוע ב-8.5 מיליון דולר וניתנו כמקדמות על-ידי מעצמות המערב, ייגבו מן האניות העוברות בתעלה ויוחזרו לנותני המקדמות. הגביה תבוצע ע"י שלטונות מצרים בצורת תוספת 3% לדמי המעבר, שתרוכזו בקרן מיוחדת.

חברות הספנות יצאו במחאה חריפה נגד ממשלותיהן על שהסכימו להחלטה זו. המחאה מתבססת על 3 נימוקים.

(א) יש להניח, כי מצרים לא תפסיק את גביית התוספת אף לאחר שתושלם הקרן לכיסוי ההוצאות. אחרי שארם התיר העלאת דמי המעבר, מדוע לא תלך אף מצרים בדרך זו בעוד שתעלת סואץ היא נתיבי-מים ללא תחליף? ולא זאת בלבד. משיצטברו בידי המצרים 8.5 מיליון הדולרים, ספק אם יחזירו לארצות, שנתנו את המקדמות. לא מן הנמנע, שיתחילו להעלות חשבונות ישנים או שיתנו את החזרת הכספים כפתרון בעיות הפיצויים, הקפאת הכספים וכיו"ב.

(ב) הקמת הקרן מתוספת לדמי המעבר פירושה אפליה לרעת הספנות. כלומר, הספנות, שאיננה אשמה בחסימת התעלה יותר מעגף אחר, דווקא היא תאלץ לשלם את מחיר פינוי החסימה.

(ג) הספנות נמצאת כעת בשפל חמור והטלת עול נוסף על כתפיה עלולה להביא חברות רבות לידי התמוטטות.

למרות הפניה הזאת תוצא ההחלטה כנראה לפועל. מגיחים, כי ביצוע ההחלטה היה אחד הנושאים העיקריים, שבהם דן מזכיר ארם בביקורו האחרון בקהיר.

יצויין, כי ביצוע החלטה זו יעמיד את הספנות הישראלית בעמדת תחרות נוחה יותר לגבי חברות אחרות, שהרי הנטל הנוסף הזה לא יפול עליהן.

ובכל-זאת יש תלונות

רבי-חובל שבדי האשים בראשית ינואר ש"ז את נוטי תעלת סואץ, באמרו, כי ספינתו עלתה תריסר פעמים על שרטונות בשעת מעבר שגרת בתעלה. כן טען, כי תקריות דומות אירעו גם לרבים מחבריו בשעת המעבר בתעלה מאז הלאמתה. לדעתו סובל תפעול התעלה מחוסר ארגון ומאמי-מומחיות של הנוטים.

לחברת "ציס",
לרבי-חובל,
לאנשי הצוות
לרגל הפלגת הבכורה של א. מ. "עם פעל"
שלוחה ברכתנו הלבבית
לחיוזק הצ'י, לכיבוש נתיבי-ים חדשים.
האיגוד הארצי לימאים
מערכת "הימאי הישראלי"

אמנה בינלאומית עוסקת בבעיית נוסעים נחבאים

הנחבא וכן את שלטונות הנמל, שלידיהם נמסר, להביא בחשבון את הטעמים, אשר יביא הנוסע למניעת מסירתו או החזרתו למקום, שאליו מתכוונים למסרו או להחזירו.

נוסח האמנות החדשות הוכן על-ידי הוועד הימי הבינלאומי. זוהי התאגדות בינלאומית של גורמים פרטיים, המעוניינים בספנות (חברות ספנות, חברות ביטוח, משפטנים), ביניהן האגודה הישראלית למשפט ימי, חיפה.

זו הפעם הראשונה השתתפה ישראל בוועידה הדיפלומטית הבינלאומית וניתנה לה ההזדמנות להשתתף בדיון בבעיית מתחום הימאות לצד 35 מדינות אחרות משני הגושים ומכל היבשות. במשלחת ישראל השתתפו ציר ישראל בבריטלי, יועץ הצירות והיועץ המשפטי במשרד התחבורה.

בוועידה נתקבלה גם אמנה בדבר הגבלת אחריות בעלי אניה. אמנה זו באה להחליף אמנה משנת 1924, כן נידונה אמנה בדבר הסדר תנאי הסעת נוסעים בים.

אנית-משא גרמנית

מונעת בכוח אטומי ב-1961?

סימנים מעידים, כי אנית-הסוחר הגרמנית הראשונה בהנעה אטומית תהיה מוכנה לשירות ב-1961. תהיה זו כפי הנראה אנית-משא בת 28,000 טונות עם ריאקטור, המפתח 10,000 כוח סוס. יש להניח, כי הריאקטור עצמו יהיה מוכן בסוף 1958 וכי הניסויים הראשונים בו יבוצעו ביבשה. לאחר-מכן הוא יותקן ב"חדר משורין" אתמוספירי מיוחד, בעל קוטר 10 מ'. משקל הריאקטור יהיה בקירוב 2,300 טון. משקל זה יהיה בכל-זאת קטן ממשקל המכונות, הדרושות לפתח כוח דומה, אם נביא בחשבון גם את משקל הדלק, אניה כזאת תוכל להפליג במשך 6 חדשים מבלי להצטייד בדלק.

על הסדר בינלאומי ראשון בדבר נוסעים, החודרים באין יודעים לאניות ומתחבאים בהן, הוסכם בוועידה הדיפלומטית הבינלאומית העשירית למשפט ימי, שנערכה בראשית אוקטובר 1957 בבריטלי.

מגמתה העיקרית של אמנה זו היא לאפשר לאניה להשתחרר מנוסע, שעלה אליה ללא רשות ולאפשר לנוסע הנחבא לרדת לחוף כלשהו.

האמנה מרשה לקברניט האניה להוריד את הנוסע הנחבא לנמל הראשון, שבו עוגנת האניה אחרי שהנוסע נתגלה, אם הקברניט מוצא, שבאותו נמל ינהגו בנוסע בהתאם להוראות האמנה. שלטונות אותו נמל חייבים לקבל את הנוסע. השל-טונות רשאים להחזירו לארץ-מולדתו, או — אם הוא מחוסר אורחות או שארצו מסרבת לקבלו — לארץ, שבנמלה עלה לאניה, או (אם אין אפשרות לכך) לארץ, שבה ביקרה האניה לאחרונה, לפני שנתגלה בה הנוסע.

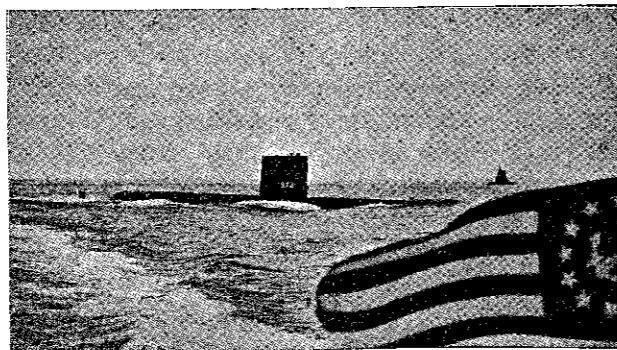
הוראות האמנה לא יפגעו בזכויות או בחובות המדינות אשר למתן מקלט מדיני. כן כלולות בה הוראות בדבר תשלום הוצאות החזקת הנוסע והחזרתו.

משלחת ישראל מכניסה תיקון

בעקבות הצעתה של המשלחת הישראלית נתקבלו בוועידה תיקונים, המחייבים את קברניט האניה, שבה מתגלה הנוסע

הצוללת הגרעינית השלישית, "סקייט"

ב-27 באוקטובר יצאה לים להפלגת-נסיון הצוללת השלישית, המונעת בכוח גרעיני, של צי ארצות-הברית. היא יוצאת בעקבות "נאוטילוס", הצוללת הגרעינית הראשונה,



ו"סי וולף". "נאוטילוס" הנה בעלת ריאקטור, המופעל על-ידי לחץ מים. בעוד ש"סי וולף" הנה בעלת ריאקטור, אשר בו נעשה הקירור על-ידי מתכת נוזלית. ההנעה ב"סקייט" דומה להנעה ב"נאוטילוס". ארכה הכוללת הוא כ-300 רגל ורחבה — 28 רגל.

"סקייט" נבנתה על-ידי המחלקה לסירות חשמליות של "ג'נרל דינאמיק קורפוריישן" בגרוטון, קונטיקוט. שדרתה הונחה ב-21 ביולי 1955 והיא הושקה ב-16 במאי 1956.



ג'נרל דינאמיק קורפוריישן עם אנשי-צוות המשק

הים והאשה - חד הם

מאת א. קארקאביסטאט

סופר יווני נודע הוא א. קארקאביסטאט. בסיפורו זה - ממיטב הפרוזה היוונית החדשה - מתוארת בעוררנות האהבה לים וקסמו, גפתולי האדם המתנער בחווקיך מהבלי הקסם החזיר ונתנס להם, כי שבויים הוא לנצח.

אבי - נשמתו ערן - לא רצה מעולם שאהיה מלח. רחוק מהים, בני - אמר. רחוק - ממפלצת-רמיה זו, שאינה יודעת רחם. התפלל אליה, כבד אותה, והיא ממטרחה לא תזון. אל תשעה אל חיובת המטעה, לרוב הבטחותיה. במקום או במאוחר תכרה לך קבר, או שתטילך לחוף ככלי-אינר חפץ-בו. הים והאשה - חד הם.

הדברים הללו הגה פיו של אדם, שבילה כל ימי חייו על אניה, שאביו ואביו-אביו עד דור שלישי שבקי חיהם ליד התורן. ולא בודד היה בדעתו. גם שאר הוקנים שבאי, ותיקי האניות, ואף הצעירים אמיצי-הזרועות, כל-אימת שנתכנסו בבית-הקפה, אפופים עשן-הנרגילות, היו מהגים באנחה:

— אין להוציא לחם מן הים. כרם-ענבים לו היה לנו באדמה עידית, היינו מדירים עצמנו מהים.

אפס, האמת היא, שרבים מהם אמידים היו והיה בידם לרכוש כרם ואף את הארץ כולה. אף-על-פי-כן הוציאו כל כספם בים והתחרו בנייהם; מי יבנה את כליה-השיט המתודר ביותר ומי יהיה ראשון רבי-חובל? אני, ששמעתי תכופות דבריהם וראיתי מעשיהם שמנגודים היו לדבריהם, חלשה דעתי ולא ירדתי לסופו של מסתורין.

אך אותו יצר דחף גם אותי למסילה זו. מאז ילדותי נקשרה נפשי לאהבה בים. ראשית צעדי עשיתי בו. משחקי הראשון - תיבה וכפיס-עץ ששימש תורן, חוטים כתבלים וגליון-נייר כמפרש. ודמיוני השיט סירתי ברוב התרגשות על-פני מים רבים. לאחר שנטרפה המשכתי בבנייתם של אחרת. מספנתי השתרעה בנמל סנט ניקולאס הקטן. השטתיה ושחיתי אתריה עם הזרם עד לכניסה אל הנמל. לימים הייתי ראשון בשליטה במשוט ובשחיה. רק קשקשי-דג, בלבד חסרו לי.

— "הידד!" קראו לעומתי ימאים ותיקים שעה שראוני חוצה המים כדולפין. עתיד אתה להלבין פנינו". גאה הייתי לשמע הדברים האלה, ובשנה השביעית לבית-הספר הפסקתי תלמודי לתמיד. כל אשר סביבי רחש ולחש ומשך באלף לשונות; המלחים ופניהם השזופים כעין הברזנה; הוקנים ושפעת זכרונותיהם; כליה-השיט המרובים וסיפוריהם חסרי-התיב והעלמות המרגינות. "מה הדרד הוא דודי, רטוב בקצף-ים, בגדו צחור כשלג, אוחו ההגה ביד".

חרון זה, שהתנגן באוזני מאז ימות עריסתי, נשמע כהימנון שהורש על-ידי אי-מולדתי לקסום בו כל דריו לחיי-ים.



כחלומתי - ואני מלח, לבוש בגדי-צחור וההגה בידיו... ודאי, הדור אהיה ואמיק, גאוות כל הארץ ולב כל עלמה מכור לי. אכן, אהבתי את הים, מה אהבתי! וראיתי מתמשך למרחוק מהיבשה ומדווג בתכלת הרקיע, כשטיח ספירים, רך וענוג ורוחש סוד שייחלתי לדעת אותו. עתים ראיתי בזעפו, פולט לשונות קצף לבן, גולש ברעש רב מעל לסלעים. משל כאילו ביקש לפרוץ אל רחם-האש של האדמה ולככות להבותיה. אחו-שכרון הייתי, רצתי אליו להקציפו, שיצודני בזרועותיו ויצפני בקצפו, לגרותו כחית-פרא רחוקה. ועם כל אניה שהרימה העוגן והפליגה לים הפתוח, למנומר שיר המלחים וברכות הנשים, ליוותה אותם נפשי כצפור בודדת. המפרשים המתנפחים ברוח, הסמוכים המתמתחים קווים עדינים אל מול האופק, הגולות שהזיחו מראשי התרניק בשמי התכלת - משכוני אחריהם והבטיחו ארצות חדשות. אנשים חדשים, אוצרות, שמחות, חוויות... יומם ולילה הגיתי בהפלגה בים, אף משהגיעה אל האי ידיעה על שבר ספינה וטביעתם של אנשיה, אף בראותי נשים עוטות שחורים, חתומים, ארושות אבלן - מיצר הייתי על שלא זימן לי הגורל לראות את ארושתי בפרא-הוד-מלכותה, להיאבק עמה, להיאבק בה עד מוות.

*

אבא הפליג ב"סקונגר" שלו ודודי, קליג'יר, עמד להפליג אף הוא לים השחור. הפצתי בו שיקחני עמו. אף אמי עמדה לימיני. נעתר, - אקחך עמי - אמר - אולם אנוס תהיה

לעבוד. ספינת-מפרשים, טעונה טיפול, שלא כסירת הדייג, שנועדה למזון ושינה".

מאז ומתמיד פחדתי מדודי זה, שנהג עם מלחיו בקשיחות לב ובקמצנות שלא כמצוי. - "מוטב אהיה עבד באלז'יר ולא עם רבי-החובל קליג'יר" - חרוז מורגל בפי יורדי-הים בסביבתנו. מעולם לא פתח פיו, אלא לפקודה, לאלה, לגידוף. מיואשים בלבד התנדבו לעבוד אצלו. ידעתי הצפוי לי, אך קסם-הים הפיג כל חשש.

אכן, עבדתי, טיפוס במרומים, שטיפת הסיפון, תיקון מפרשים, קליעת חבלים, חיווק המפרשים לתרנים ומתיחתם - מה עבודה ולא שלחתי ידי בה? שכור-גיל הייתי, צפור-דרור, ודרי היבשה כנמלים בעיני, כצבים העומסים משא-שריונם לעד.

ופעם נודעק לידי קולו של רבי-החובלים, שפקד לחוק את כל המפרשים לתרנים ולהריםם וכל המלחים נחפזים לעמדותיהם; למפרשים, לתרנים - ואני אחריהם. בחמשה רגעים היתה הסירה שלד כלונסאות.

— "מה אירע?" - שאלתי - "סער-פתע - האינג רואה? הנחשול!"

רעדה חלפתני. לא אחת שמעתי על מוראותיו, בורמו הוא סוחף כל שבו הוא נתקל, קורע המפרשים לקרעים, משבר התרנים, מטבע כל המפליג בים. שלושה או ארבעה נחשולים נתגעשו. שניים גאו בכיוון לבאטום, יתרם נישאו נכחנו מתוך האפרורית, שבה התנשקו מים ושמים. לפניו הקאבקאו רבוץ כגוש זועם, חופיו זרועים סלעים - שיג'י-טרף. מעל לראשינו יריעות ענני-קדרות ולמטה - הים האפלול, רועד ורוטט כבעל-חיים. לראשונה ראיתי את בחירת-לבבי בהרדתה...

הנחשול האחד, גבוה וגבנוני כשן הפיל, תלוי היה מעל למים כמפלצת אפלה - ללא-תנועה. השני, שדמה לעמוד עצום, נשבר לפתע באמצעו כתמרות-עשן, חלקו התחתון נתבקע לאלפי חלקים ואילו חלקו העליון נשאר תלוי ויורד מהעננים כלשון-נחשים רבת-קלשונות. הנחש התקדם, השיט צווארו לצדדים, חרץ לשונותיו משל כאילו חיפש דבר על-פני המים, ושוב הצטנף לאחור בטבעותיו בחשרת-העבים. אולם השלישי, אפור ומגושם בגזע עץ האדר בן אלף שנה, ניצב היה חסר-תנועה כיונק מהמים, מתעבה ומתנפח - ואז ניתר כחית-טרף וזינק מולנו, גוש-אימה בורא-הוד.

— "לרדת" - שמעתי קול קורא אלי, כולם ירדו למטה, שעה שאני נאחזתי בתורן העילי ועיני נעוצות בפלא המזור. ירדתי, רבי-החובל, שהחזיק ביד ימינו סכין, ניצב ליד התורן העיקרי הקרוב לחרטום, נסמך אליו כאל מבצר עזו. מלח, שעמד לידו, טען במהירות את התותח התורכי המוחלד.

הנחשול נישא אלינו כעל כנפי-אדירים, יונק מים ופולטם כלפי שמים בערפל אפל ונוהם. דומה, עוד מעט ויגרוף את ספינתנו, או ישאנה כלפי מעלה, ומשהתקרב מרחק של שני פאטום מאתנו - גלילי ומואר, מוחבב וירקק כבדולה, כאילו ביקש לכבות דליקה, עצומה, שנפלה במרומים - נשמעה פקודת רבי-החובל: "עתתו". וכל שהושם בלוע התותח - מסמרות ישנים, חתיכות עופרת, פקעות כבלים - נורה מתוכו. דומה

היה שהנחשול התמוטט, נעצר, אולם שוב התקדם כשהוא ממוג ים ושמים.

— "החטאנו" - ריטן רבי-החובל. — "כן, ועתה שרטט את הפנטגרם וכוון פנימו מעל לראשי" - אמר המלח. רבי-החובל עשה את סימן הצלב. חיתך בסכין את הפנטגרם על-גבי התורן ונעץ סכיניו באמצעיתו כבמעין חיה.

נשמעה התפוצצות וגלי-ענק הרס אל הסיפון - ונשבר. בי ברגע תואר כל הקאבקאו כבאור-ברקים והשיב בהד רועם. והים המוחרד הקציף וסער במרחבי האינ-סוף. — "המפרשים למיניהם - להרים!" - פקד רבי-החובל. ועד-מהרה הפליגה ספינתנו לדרכה.

לאחר שלושה שבועות ואנו עומסים משא על ספינתנו, בקושטא, הגיעני המכתב הראשון מאמא. מכתב - דקירה בלבי הצעיר, אבא טבע במצולות הים השחור עם הסקונגר, ובפני שטוחה הבקשה להפריש מחסכונותי הדלים להדלקת

אברהם צבי הלוי

סְתוֹ עַל הַהוֹדוֹסוֹן

נְתַפְרָמּוּ פְּנֵי הוֹדוֹסוֹן פְּסָתוֹ.
 בְּנֵי-שֹׁחַף הַשְּׁפִילוּ עוֹף בְּפָעִיהוּ.
 בְּשֹׁחַף הַצֵּר נִתְעַבּוּ גְרוֹטָאוֹת שֶׁל עוֹפְרֵת.
 עַל בְּהֵרַת הַדָּשָׁא הַפְּקָרִים הַבְּהִיקוּ יוֹגִים,
 שְׂדֵחָה מְקַבֵּן צְוֹאֵן הַשְּׂשׂוֹת,
 וְאַנְטוֹרִים דְּמוּמִים נִתְרוּ
 בְּצוֹרָא קְטָפוֹת גְּשָׁם שְׁחֹרֹת.
 שְׂקָבָה נִחַמַת בְּרַךְ שׂוֹקֵק מְרַחֵקוּ
 רֵאשׁוּ הַעֵרוּף נִפְסָן בְּמֵאוֹרֵת גְּרָפֵל.
 שִׁיחַ אֵילָנוֹת, פְּשֻׁתָה בָּם סְתוֹת,
 יְדִלְף וְיִהִים בְּנֵיהֵם שְׂלֵבָת.
 נְהַר גְּזָרִים אֶסְרֹנְיָת בְּנֵצֵק
 וּסְפִינֹת שְׂכַחוֹת-מְרַחֵקִים רְבִצוּ בְּמִדְלָקָן.

אֵף יֹאקֵד עוֹד הַאֲרָגְמָן עַל אֲמִירִים
 וְנִקְבַּ בְּפִיזוּ בְּכַמְשׁוֹן שְׂלֵבָת,
 רֹבֵדֵת שְׂבִילֵי וּמְבַשְׂרֵשֶׁת לְרַגְלֵי.
 וְטוֹבָה עוֹד גְּדִידוֹת לְעֵתוֹת בְּפִסְתוֹ,
 עַת יִסְגֵר עַלֵי הַנְּהַר הַמְּפָרְקָס,
 וְאֵילָנוֹת בְּשֻׁדְרָה דוֹלְקִים בְּעֵינֵי בְּרַבְרָה.
 בֵּינָת הַצְּמוֹמִם הַעֲמִיקָה שְׂרָשׁ מוֹל בְּאוֹת
 וְחַמַּת חֶפְתִּי שְׁנֵי וְרַקְמַת עַל צָבֵע
 מְגִיל בְּרַעְדָה אֶל נֶצַח הַאֲבִיב.
 קָשֶׁט פְּרִיסַת הַקְּשֵׁת שְׁחֹנְנָת
 הַעֵיף עֵינֵי קְלוּלוֹת מוֹל נְהַר שׁוֹפֵע.
 מְצַלֵּל לְדִים מְתַקְנֵבֶת עֲנָתָה לְעִפְתֵי...
 (מתוך "הפועל הצעיר")

נרות לעילוי נשמתו... בעינים דומעות הסתכלתי בים. לאחרונה פגשתי באבי בדרך לנמל פיאודוסיה, ואני במלאכת, בחיזוק המפרש העילי — וגאלם מרוב התרגשות. — מה לך כי תסתכל בו — קרא אליו רבי-החובל — לא אחליפנו במעולה שבעובדיך. למחרת היום נפגשנו בעיר. בני — אמר — חשבת על דרכך? — כן — ענית. — אין מנוס. בלעדי הים אין לי חיים. אל תעכב בעדי. עשה את סימן-הצלב, מופתע להחלטי ותקופה. — טוב, בני, הישמע לקול הקורא בלבך. יברכך אלהים.

ואז בשלה ההחלטה לפרוש מהשירות בסירה זו ומדודי, שהרעבי את עובדיו וקיפח שכרם והבעיר קוצים של גידופים על ראשיהם. שתי לירות בכיסי, שכר עבודתי, וירדתי ליבשה במסינה.

★

מעטה עוצבו חיי כחיי מלח ממש: עמל וסערות, נמלה בטורח תמיד. מה שאין כן בחסכונות, שכן מה תחסוך — ופרנסתך מן היד אל הפה. זוג נעלים — שכר חודש, בילוי זמן בחוף — שכר חודש שני, חודש הבטלה וחוב בשיעור שכר ששה חדשים, אף אמי, נשמתה עזן, שבקה חיים ונתרתי לבדי, לגדודי במשך עשר שנים — מרבי-חובל לרבי-חובל, מאניה לאניה, ממסע למסע. חיים סוערים היו אלה... מלח דל הייתי, לך, הטח ראש בתורן ולא תנפצו. אפשר אתמיד וישופר מעמדי — חשבת, אולם בינתיים, מלח שכיר הייתי.

ופעם, משהגעתי לפיראוס כבריג (דו-תרגית) אנגלית, חשקה נפשי לבקר באי-מולדתי, שלא ראיתי מאז הפלגתי-הבראשית שלי. בשווי — בית תורי פרוץ, קבר אמי מגודל עשבי-בר ובחירת-לבבי — עלמה מבוגרת, דאגתי, שהכומר יתפלל לזכר נשמת אמי והדלקתי נר לעילוי נשמת אבי. העפתי מבט על נערתי — ולבי נחמץ בי.

אביה, רבי-החובל פורס, בעל-אניה ותיק ומאושר בחלקו היה. לעת זקנה משופע בנכסים, מכר את הברק (שלש-תרגית), הפסיק מסעותיו ורכש חלקת-שדה. עתים הייתי מטייל ליד ביתו כדי לראות, ולו מרחוק, את הבת, אהבתיה. הילוכה הקל, צמותיה המסתלסלות, שדיה המלאים — כבשו לבני. ועל הכול — העינים-השקדים, שהבטיחו קן אושר. ותיקה כנמל מים רוגעים, חוף מבטחים בו יעגון כל יורדים ללא חרדה, כלום קל בעיניך הדברי, שלאחר נדודים במשך שנים, ללא הפסק, תוא מצויה אי-שם פינה משלך ובה אש-אהבה דולקת ומצפה בחרדה לשוכך? האבן-השואבת שקסמה אותי, נער בלתי מנוסה לים, קסמתני עתה, איש מבוגר, לאשה בלהט-יצרים מסנוור הלכתי בעקבותיה, ולבסוף שיגרתי אליה את קלומיירה, «בת האושר» הזקנה, שיצאו לה מוניטין בכל האי בעסקי שידוכין. ואכן, נופת צופים בפיה, כבשה את הבת ואביה גם יחד.

— אין שני, שארצה כי יחסה תחת צל קורתך, כאשר ארצה כך, בן ידיד המנוח כאח לי. מארי תהיה שלך, אך בתנאי אחד — עליך לוותר ולהמדי על הים. עליך לוותר עליו.

— ועל מה יהיה קיומי? — כלום על אשתי תהא פרנסתי? — שאלתי ופני הסמיקו.

— אל דאגה — הרגיעני, יחד תעבדו בגן הפרי, בכרם, בשדה, מרובה העבודה.

הסכמתי. כוח הים, צבעיו, שירתו וקסמיו היו כלא היו. הגיע תור האשה, תורה של מארי.

שלוש שנים הייתי יחד עם מארי בכפרו של חותני — שלוש שנים, שחלפו בעבודה שקודה ובאהבת תום. העמל הניב ברכה והקרקע הביע לי שירת תודתו באלפי דרכים וצבעים וצורות. עם שקיעה היינו חוזרים מהשדות. הנוגות צללו בצווארי התיישבים, אני מוליך אחרי את הפרד, הסוחב עצים להסקה. מארי מבעירה אש בכיריים ואני מתיישב על מפתן ביתי, הטובל בשלל ירק ופרחים, חלב ודבש. שוב פטור הייתי מצפית-חרדה בשמים, במצב הירח, בנצנוצי הכוכבים, בכיוון הרוחות. ובשעה מאוחרת בלילה משהטלתי עוגן בחיק חמדת-לבבי, מה מפרץ וחוף ויעניקו לי שפע אושר כזה!

באחד הימים (בשנה השלישית לנשואינו) הלכתי עם רעייתי אל סנט ניקולאס, העיירה העתיקה הסמוכה לים. דודה הזמיננו לחנוכת הבריג שלו. יום זוהר היה, בו ניעורה בי תשוקת-בראשית שלי. במספנה נערמו עצים, תרנים, קורות, כלונסאות. האוויר נדף ריחות מלח, זפת, עצים כרותים, כבלים, קנבוס, מחכת. קשת של סירות-משוט מצובעות בריגים, לאגרים, גופות של אניות ישנות דבוקות בצמתיים וכל מיני שלדי סקונגרים ובריגנטיות — התמתחה על החוף. וכלי-עבודה ימיים... כל תקוותי, שעשועי וגעגועי של יורדים מעוצבים בעץ, זרועים על חולות-הזנה שליד החוף. נערים קפצו ממקום למקום, המבוגרים שחו בכלי-השיט כביצורים חיים, ותיקים, אמדו ערכם, משקלם, רוחיהם המשוערים, ולבסוף בירכו את בעליהם שיזכו «וכל מסמר שבהם יהיה לזוהב».

בים של תכלת זכה, שליחך רגליה, עטורה זרי פרחים, רבוצה היתה, בת-מלכה תדורה. ספינת המפרשים שחונכה. «בואי — פתח הים שיר וקרא — ושכבי בתיקי. בנשיקותי אשפע בך, חיים אפח בך וכנפי-אדירים אצמיח לך, ולמה תרבי ערימת עצים, נטולי נשמה בשינה עמוקה? צאי לשמש, חתרי למרחבי האוויר, להיאבק ככול, להדבירו ולרכב עליו ולרסק לגורים את הרוח החזק! קנאת הלוחיתן ההיי, בת-זיוג לדולפין, נחמה לשחפים, שיר-מומור למלחים, גאוות רבי-החובל. בואי, זחובתי, בואי! — הספינה, דומה שקלטה את לחשי המים, זעה, חרקה בתשוקתה לחרוג ממשכב העצלתיים — למרחבי הגל והרחף.

לבוש הדור, מגולח למשעי, צוהל עמד בעלי-הספינה ולידו רעינתו. כאילו חגגו בשנית את חגי-נשואיהם. כלי-הנגינה השמיעו מנגינות עליונות, ואני — אני לא עלותי כלל ועיקר. הצער התפתל בלבבי מול ארושתי הראשונה, שלא ראיתיה זה שנים אחדות, בכל הוד יפעת נעוריה, לבושה תכלת ספירים, גיל זוהר על פניה והיא מליגה באוני: בוגד אתה! מוג לב! ביקשתי לילך מהמקום, אך רגלי לא נשמעו לי. גופי היה כעופרת, אובד עצות הייתי. דמעות עמדו בעיני, כל איבתי לים, לעריצות, לפשעיו, זכר הלילות-ללא-שינה והעמל-ללא-שכר — פנו כחלום-בלהות, ושוב נזכרתי בחוויות-הגיל הרא-שונות, בשכרון הגלים, בקסם ההפלגה, ברטט הסכנות ובגיל השר בהן ויכול להן, בחיי יורד-הים נאפדי האומץ, בכל מעיינות-הגיל והחמדה, שזנחתים בגלל אשה.

— מה לך שקוע בהרהורים, יקירי? — קראה מארי. יפה היתה ועליה, זקופת-גב, שפתותיה שני, שדיה שופעים,

עיניה זוהרות ושערה השחור מסתלסל וגולש — ואני נבזר הייתי כאחד שנפתס בפשעו.

— אין דבר — אמרתי. הבה נלך. סחרחורת ביי. ליד הספינה החדשה קרא הכומר תפילותיו. נשמעו פקודות להפלגה — נאגקה. התנוודה ותחלק כברוזו לתוך המים. חבר העובדים הצעירים על סיפונה מתוים נטפי קצף על בעלי-הספינה ואשתו, ואיחולי-ברכה נשמעים מכל צד. «לואי וכל מסמר שבה יהיה זהב».

באותו רגע מעדו רגליו של אחד הנערים ברוצו על הסיפון ונפל למים. כהרף-עין וינקתי לים. הצלתי, אולם אני עצמי נלכתי במלכודת-הים לאין מוצא. מכאן ואילך לא ידעתי מרגוע. המגע עם המים עשה נפשי להם עבד. היה המגע כנשיקה לזוהרת, כזרם חשמל בעצמותי. פלתי לבושה תכלת, צעירה וענוגה, רמוה אלי ממרחקים וקראה: בואה! בואה!

★

שוב לא היה בידי לעבוד. המשק העיקר בצמצום התחומין, צל עץ הלימון, זמורות גפנים, תלמי השדה — ניקלו בעיני. שעות הייתי שוהה באיסוף סרטניים, או בחבורת המלחים בגמל ומאזין לשיחתם על מפרשים וחבלים ומסעות וסערות. המלחים, דולפינים של הים, אף לא שמו לב אלי: «מה לי ולהם? ותיקים שבהם, ידידי וחברי לשעבר, היו מלהגים: — «גו, מהודקים יפה חבלך. פטור מדאגה הנך, שכן במיי-מגוחות הטלת עוגן!» רחמים גהה מבטם אלי.

ושבו הייתי ילד, משיח דאגותי לגלים ועוסק בבניית סירות-מפרש ודמיוני מתלקח ומשיטן למרחקים...

מארי עקבה בדאגה אחר התמורה, שחלה בי. עתים כסבורה היתה, שאיני שפוי בדעתי. הרבתה להפיל תפילה לפני העלמה הקדושה ולעלות-ברגל לקברים מקודשים בסביבה. את כל הקדושים קראה לעזרה...

— מארי, — פניתי אליה יום אחד — לא תפילות ולא נדרים יעמדו לי במצוקתי. ילדי-הים הנני, הוא קורא לי ואני

אנוס לילך. במקדם או במאוחר עלי לחזור למשלח-ידי, בלעדיי אין לי חיים».

התייפחה. מחוץ לגדר-השגתה היה הדבר. בכתה והתפללה. חיבקה ולחצה ונישקה אותי ודבקה בי ברוב יאווה ובקנאות. ופיה מלא אלה וגידופין על חשבון הים והיא מפליגה בתיאור רוב עמל וסיכונים הכרוכים בו. כל פגמי תבל גילתה בו. משל כאילו היה מתחרה שלה. אפס, שום דבר לא עצר כוח להחזיק בי, אף לא מיטת-נשואינו.

ערב אחד, עם הדמדומים, ואני יושב כדרכי על סלע שליד החוף, עברה לידי — כמגדלור, שהבקיע מערפלי-הים, בריג שהפליגה וכל מפרשיה דרוכים ומתוחים. כל חלקיה וחלקי-חלקיה גלויים לעיני. אף תאו המואר של רבי-החובל עם תמונת ניקולאס הקדוש ודרגשי המלחים וחביות המים והמשאבה והמנוף. נפשי, כצפור תקופה געוגעים לקנה, התרפקה על הספינה. אזני קלטו את שריקת הרוח בינות למפרשיה וכבליה, שדמתה לשירה שמימית. הלל לחיי המלח, ולעיני רוחי חלפו על רגליהן—כנפיהן בתולות חמודות, שער בהיר ושער כהה להן. ובתולות עטורות פרחים, חשופות שדים, שולחות לי נשיקות מרחוק. ואת הנמלים הסואנים ראיתי. את בתי-המרוח הגדושים עשן וגביעי-יין וצלילי מנגינות ולפתע הבחנתי במלח, המצביע עלי ומפליט אל חברו: — «שם מהלך אדם, שזנח את הים, כי נפל עליו פחד».

ניתרתי ממקומי כמטורף. לא! לעולם לא! — הרהרתי ונחפנתי לביתי. מארי יצאה אל פלג המים. מוטב כך. נטלתי ארנק מתחת לכד, זרקתי מבט אחרון על המיטה, נטלתי צרור בגדים על כתפיים וחמקתי כנגב מביתי. עם חשכה הגעתי לסנט ניקולאס, קפצתי לתוך סירת-משוט וחתרתי בכיוון אל הבריג. ★

והיה אם תשאלני אם מתחרט אני — אין תשובה בפני. אולם לו גם אחזור עתה לאי הולדתי, לא אדע מנוחת-נפש. שבויים אני.

סדרי אישור קביעות לימאים

1. כל ימאי, אחרי 48 חדשי שירות בים, רשאי להגיש בקשה לקבלת קביעות.
2. הבקשה לקבלת קביעות תוגש לוועדה הפאריטטית לענייני קביעות לא יאוחר מאשר שבועים לפני מועד הישיבה.
3. הוועדה תדון במתן קביעות רק לאותם הימאים, אשר יפנו בבקשה בכתב. כמו כן תצורף לבקשה הבדיקה הרפואית האחרונה לפני מתן הקביעות.
4. ישיבות הוועדה יתקיימו פעם ב-3 חדשים.
5. כל מי שנפתס פעם בהברחה, או בכל עבירה פלילית אחרת בזמן עבודתו בחברה, לא יקבל קביעות. הוראה זו תפורסם בחוזר לכל האניות.
6. הוועדה לא תאשר קביעות לאנשים, אשר תוך תקופת עבודתם בחברה הפסיקו שירותם בחברה למעלה משישה חדשים עד תאריך 1.1.58.
7. עובד קבוע, שיסרב לעלות לכל אניה ולכל תפקיד שיוצע לו — מבלי לפגוע במשכורתו, יאבד את קביעותו (כמובן שהתפקיד שיוצע לו יהיה בערך בתפקידים דומים לזה שמילא קודם).
8. עובד קבוע אינו רשאי להחליף את אניתו או לרדת לחוף אלא באישור בכתב ממחלקת הצוות.
9. החברה תהיה רשאית להחליף כל עובד לא קבוע באניה בעובד קבוע, הנמצא בחוף או שיועבר מאניה אחרת, ללא התחייבות כלפי האיש הבלתי-קבוע היורד והמועבר לתור בלשכה.
10. זכות עדיפות לעבודה קבועה וגם בעבודות צוות חופי תינתן רק לעובד קבוע.
11. עובד, שמסיבות כלשהן לא ירצה או לא יוכל לעבוד בכל האניות ובכל הקווים, לא יקבל קביעות.

כך ניצחה "קדמה" את השפעת האסיתית

מאת מיקי דודסון

כבר במשמרת הראשונה, עם יציאת אניתי-המשא "קדמה" מנמל המבורג בדרכה לחיפה, ב-25 בספטמבר, החלו הסדרים מיוחדים: הצוות חולק לחולים ובריאים, וכל החולים רובו בתאים אחדים — כשהקצין השני, האחראי כרגיל לטיפול הרפואי באניה, מנצח על בליעת כדורים ומדידת חום, ורבי החובל, אף כי חולה אלא שלא נפל למשכב, מחלק את העבודה בין הנותרים. תשעה מבין 37 אנשיו חולים במיטותיהם, ואין הוא מוצא על-גולה דרך למלא את מקומם.

הטבח הראשי ועזרו עובדים בקצב קדחתני כדי להכין ארוחות מיוחדות לחולים, ושלושת המלצרים אצים בלי הפוגה להגיש את הארוחות לכל החולים, כשהכלכל הראשי מנצח על המלאכה ונמצא בבת-אחת בכל קצווי האניה; כאן הוא עוזר למלצרים, כאן שומר על נקיון התאים, והנה הוא עוזר בחלוקת תרופות. בינתיים הוא נזכר, כי היום ערב ראש-השנה, אולם אין לו שהות להגות בזה.

בין כה וכה מתחיל הקצין הראשון, הנמצא במשמרת, לחוש, כי אף הוא עומד לחלות, וכאשר בשעה 12.00 מחליפו הקצין השני ומקבל ממנו את משמרת הגשר, הריהו מעיף בו מבט נוקב, ומיד תוחב לפיו את המדחום, אשר אינו מש מכיסו. אך הקצין הראשון מתעלם בכלל מהמדחום ומודיע בפסקנות: "אני בריא..." ופונה אל הסיפון הקדמי כדי לבדוק אם המטען קשור היטב...

עם גמר משמרתו נכנס הקצין השני אל רבי-החובל, מוצאו כשהוא משולחב מחום ליד שולחנו, ומשכנעו לנח קמעה, ובינתיים נכנס גם המכונאי הראשי, הבא להודיע, כי זה עתה התמוטט אחד ממכונניו במשמרתו ונשארו רק שני מכוננים, המסוגלים עדיין להמשיך בעבודתם.

אך ככל שגדלים הקשיים, כן מתגבשת עקשנותם של אנשי האניה, וככל שהמחלה מתישה כוחותיהם, הולך וגדל רצונם להתגבר על השפעת ולהביא את אניתם לחיפה ויהי מה!

למחרת, כאשר הנותרים מסובים לארוחת הצהרים, תוקפת אותם התלהבות למראה ארוחת החג, אשר הטבח הכין למענם על אף עבודתו הנוספת הרבה ואף-על-פי שנשאר יחיד במטבח מאחר שסגנו אף הוא נפל למשכב, וכאשר הוא מציג עוגה מפוארת לכבוד ראש-השנה, הריהו מתקבל בתשואות סוערות. שלושת הילדים, הנמצאים באניה, קופצים מכסאותיהם ומוחאים לו כף ודינה'לה הקטנה, בת התשע, מברכת אותו בשם המסובים.

יומיים ממשכה "קדמה" בדרכה, כאשר ימאה מתעקשים לעבוד כל עוד הם יכולים לעמוד על רגליהם, ומודים במחלתם רק כאשר תוקפת אותם אפיסת כוחות, וברגע שמתאוששים במקצת, קמים וחוזרים להפקידיהם. רבי-החובל אף הוא נאלץ להישאר בתאו, והקצין הראשון מנסה בשארית כוחותיו למלא מקומם של שלושה, אף כאשר פוגשו הקצין השני ביום השלישי, מסתער הוא עליו ותוקע לפיו את המד-

חום, הכלכל הראשי, העובר על פניהם, שולף אף הוא מדחום מכיסו ותוחבו לפיו של הקצין השני, כשהאלחוטאי, לשמע הויכוח יוצא אף הוא מתאו מצוייד באותו הנשק, הנכנס לפיו של הכלכל הראשי, ובוה נפסק הויכוח כששלושת המדחומים מנצצים זה מול זה...

המדחומים קובעים, כי גם הקצין הראשון וגם השני חייבים להישאר במיטותיהם, אך בינתיים מתאושש רבי-החובל קמעה וממלא את משמרתו של הקצין הראשון, כשרבי-המלחים, אשר אף הוא התאושש בינתיים, ממלא את משמרתו של הקצין השני. מצב דומה שורר בחדר המכונות, אף כי מצב המכונאים טוב במידת-מה, כל אין הם נאלצים לצאת לסיפון הפתוח ואינם נתונים לרוח.

האניה ממשיכה בדרכה למרות הכול, הודות למאמצים העליונים של אנשיה. כאשר נשאר הטבח יחיד בעבודתו, נשלח לעזרתו אחד המכוננים, וכאשר שלושה מלצרים חלו בשנית, נקבע, כי החולים ייאלצו לקבל ארוחותיהם בחדר האוכל מחוסר אפשרות להגיש בתאים.

רבי-החובל ממשיך לעבוד בין החולים מדי כמה שעות, בודק פה, מעודד שם, אם כי אינו מתרחק מגשר הפיקוד, אולם הוא מתחיל חושש, כי למרות המאמצים לא תוכל האניה להמשיך בדרכה, כאשר עוברים אותו כוחותיו והוא נאלץ לחזור למשכבו, כמעט שהוא מוכן למצוא מקום מתאים לעצירת האניה כדי לחכות שם עד יעבור זעם, אך עדיין הוא מהסס, ורצונו העז מתגבר על אף הכול, הוא שולח את האלחוטאי, אשר הצליח לא לחלות עד כה, למשמרת בגשר הפיקוד, וכן את רבי-המלחים, כשהוא נותן להם הוראות מדוייקות, כי עליהם לעמוד בתצפית מאומצת ולהודיע לו על כל דבר אשר יראו.

רבי-החובל מנסה לפקח על העבודה מתוך תאו שבקרבת הגשר, אך בינתיים מעלה הוא את שני הכדורים השחורים על תרנו במשך היום ושני האורות האדומים בלילה לאות כי האניה אינה נתונה לשליטה ועל אניות אחרות להתרחק ממנה.

האלחוטאי מתלהב מתפקידו החדש, ומה עוד כשדינה'לה מופיעה מדי פעם עם מטעמים מהמטבח ומחליטה אף היא לקבל תפקיד ולעזור לכלכל הראשי.

המאמץ העליון מתחיל להראות את אותותיו ומספר הנופלים גדל מיום ליום, אך בד בבד עם התגברות המחלה מתחיל רצון הברזל של הימאים להחזיק מעמד, וככל שהאניה מתקרבת לחיפה מחריף המאבק; עוד ארבעה ימים — האם יעמדו במבחן?

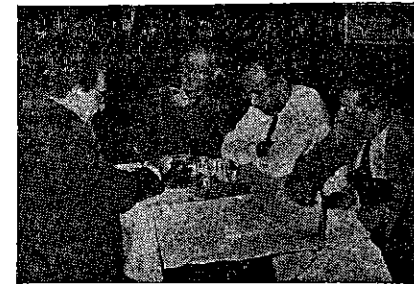
הכלכל הראשי נופל למשכב. הקצין השני מתאושש קמעה ויורד ממיטתו להמשיך בתפקידו, הטבח מתמוטט, ועזרו ממשיך בעזרת מלח, הנשלח לעזרתו המכונאי החמישי חולה בצורה חריפה ביותר, והקצין השני מטפל בו בכל רגע פנאי, העומד לרשותו. רבי-המלחים שוב נופל למשכב, והקצין הראשון

לשעת בידור

ספורט המוח

מלצר א.ק. "עליה" ייצג בכבוד את ציבור הימאים, בנצחו בשניים מבין שלושה משחקים נגד אלוף השחמט הישראלי מר צירניאק.

מר צירניאק נסע באניה "עליה" בדרכה ארצה, אחרי שהשתתף כנציג ישראלי בתחרות בינלאומית לשחמט, שהתקיימה באמסטרדאם.



לאחר כמה ימי נסיעה הסכים האלוף לשחק משחקים ייחודיים אחדים עם חברי הצוות. משחקים אלה משכו קהל רב של חובבים סק רנים, שכמובן היו בטוחים בתוצאות מראש.

אך החי' מ. לינדבאום, מלצר-באר, הפתיע את כולם בקרב זה. הוא ייצג בכבוד את השח הימאי, בנצחו בשניים מבין שלושה משחקים, תוצאה שאפילו האופטימיסטים מבין חברי הצוות לא שיערו.



צוות פלטי"ח במטיבה



מי מכיר?

ימאי, לפניך נמל. זהה את המקום. כל הפותר את החידה יזכה בפרס: זכות צריכה בממוגה שבמועדון בסך 10 ל"י.

פתרון החידות

התשובה לשאלה "מקומו של פסל", שפורסמה בגל' 41 היא: אנדרטה ללו- המים הכושים במלחמת-העולם השנייה. מקום האנדרטה — אידומטה סינזואף, לאגוס (ניגריה). בפרס, המקנה זכות לצריכה בממוגה מועדון הימאים בסך 10 ל"י, זכה הימאי עמרם זילברג מחיפה.

ברכותינו הלבביות שלוחות לרב החובל אריה שפיגלמן לחולדת הבן

ועדי הצוותות האיגוד הארצי לימאים

מדי פעם, כשהחולים במיטותיהם מנסים להתגבר על כאביהם, אך האניה ממשיכה להתקדם. — עוד 3 שעות. רבי-החובל עולה אל הגשר כדי לשחרר את אחד הקצינים, הנמצא באפיסת כוחות.

שני מלחים ומכונן, אשר זה עתה קמו, אינם מצליחים להגיע למקום עבודתם וסוחבים עצמם חזרה למיטותיהם. — עוד שעתיים, עוד שעה. — האניה עדיין ממשיכה בדרכה — דממה אופפת אותה, כאילו עצרה נשימתה למאמץ האחרון. חיפה נראית באופק, היא גדולה, היא מתקרבת. — "קדמה" ניצחה את השפעת האסיתית.

מתחום הביזורים

ועדת הביקורת המרכזית פוסקת בענייני נסיונות פיטורים

(א) פעם כבר נקנס ואין לענשו עוד פעם לכבי
 הח' מגדל רוזנברג
 מזכירות איגוד הימאים
 הנהלת "שהם"
 הועד המבקר
 ב"28.1.58 התקיים לפגיני בירור בעניין הח' ורת הח' מגדל רוזנברג לעבודה לחברת "שהם". בבירור טען לפגיני הח' רוזנברג מגדל, כי עבד 4 שנים בחברה כשמן ללא דופי, באניה "בנרת" עבד במשך שנתיים רצופות, אחר-כך הועבר לאניה אחרת בהתאם לסידור העבודה. ב-1956 נסע ב"צפונית" לאפריקה. בדרך חלה באכי סמה קשה בידים. קיבל מהרופא תעודת המאשרת כי הוא זקוק לשלושה ימי מנוחה, אולם נתקל בסירוב עקשני מצד המכונאי הראשי, שהיה ממור נה עליו. על יסוד הסירוב הזה פרץ סכסוך ביניהם והוא פוטר מהאניה.
 אחרי שהתקיים בירור אצל המפקח הימי הח' זאב הים וסוכם, כי שנה אחת עליו לעבוד מחוץ לחברת "שהם" ולהוכיח את עצמו, הוא ביצע את המסקנה. עתה נמצאת בידיו תעודת המאשרת את שביעת רצונה של חברת אניות-משא "אליס" מעבודתו. הח' מגדל רוזנברג תבע את התורתו לעבודה ב"שהם".

הח' מגדל מטעם הנהלת חברת "שהם" קרא לפגיני את הדו"ח, שהחברה קיבלה בארץ על התנהגותו של הח' מ. רוזנברג באניה. לדעתו היה זה סירוב לעבוד. הוא נקנס על סירוב זה ב"12.5 ע"י רביהחובל. האכסמה, שעליה התאונן, היא כבר שנתיים אצלו והמכונאי היה משוכנע, כי אילו רצה הח' רוזנברג, היה יכול לבצע את העבודה.
 הח' דוד נתן הח' ר. פלצור ממזכירות איגוד הימאים מעירים, כי התנהגותו של המכונאי הי ראשי במקרה זה לא היתה בסדר. הח' רוזנברג כבר נקנס פעם בכסף ואחר-כך תבעו ממנו ביצוע עבודה, שהרופא קבע שאסור לו לבצע. הח"ח דוד נתן ופלצור גם טענו לפגיני, כי המכונאי הנ"ל פוטר מהחברה מפני אופיו הקשה. ועוד, אחרי שהחבר קיבל את העונש שהוטל עליו, אין החברה יכולה עכשיו לענשו שוב ולא להתוויר לעבודה.
 ועדת הביקורת המרכזית דנה בישיבתה מיום 2.2.58 בעניין והגיעה לידי מסקנה:
 על חברת "שהם" להתוויר את הח' מגדל רוזנברג לעבודה בחברה.

(ב) אין להעסיקו כטבח אלא כעבודה אחרת לכבי
 הנהלת "שהם"
 מזכירות איגוד הימאים
 הח' יצחק קורן
 הועד המבקר
 ב"28.1.58 התקיים לפגיני בירור הביעתו של הח' קורן יצחק לעבודה באניות חברת "שהם". בבירור טען הח' קורן, כי עבד כטבח זה כמה שנים באניות החברה ולפני מספר חדשים פוטר. הוא תובע שיועסק בעבודה כטבח ואם אין עבודה מסוג זה, מוכן הוא גם לעבוד כבשיתפת כלים ובכל עבודה אחרת.
 הח' מגדל מטעם הנהלת "שהם" מודיע, כי הח' קורן עבד במשך כל השנים רק מספר שבועות בחברה באניות שונות. בכל האניות, והן שבוע במספר, לא הוכיח את עצמו כטבח. כל מנהלי המשק, שהיו באניות אלו, דרשו לתחליפו. אמנם, החברה העסיקה אותו איזה זמן בעבודות הצוות החופשי, אולם מאז פסקה עבודתו זו נאלצה להפסיק את עבודתו בחברה.
 ועדת הביקורת המרכזית דנה בישיבתה ביום 2.2.58 כפרשה זו והגיעה לידי מסקנה:
 (א) אין לחייב את החברה להעסיק את הח' קורן יצחק כטבח.
 (ב) בהתחשב בגילו של הח' קורן ממליצה ועדת הביקורת להעסיקו בכל עבודה אחרת, שהחברה תמצא לנכון.



שרות נוסעים ומשאות לארבעה חלקי תבל

צאים
 חברת השיט הישראלית בע"מ
 שיהם שרותי הים בע"מ



חלוצי הסחר הימי הנווד

אניות משא "אליים" בע"מ

א/ק "תל-אביב"	בת 10.800 טון
א/מ "יב-סוף"	בת 13.000 טון
א/מ "הר כרמל"	בת 14.695 טון
א/מ "הר גלבוע"	בת 14.695 טון
א/מ "הר כנען"	בת 14.695 טון

הזבלות בצובר לארץ ומהארץ לכל חלקי תבל

משרדים:
 רח' מינסקר 2, טלפונים: 24158-9
 רח' הנאמנים 2, מרכז מסחרי חדש
 טלפונים: 68356-7

יורד הים הישראלי!
 הנך מוזמן בזה לבקר בבית מסחרנו, בו תהנה משרות אדיב - ביצוע מהיר ויחס מיוחד.
בקר ותיוכח!

רוזנבלום ROSENBLUM
 חיפה HAIFA
 יצרני אופנת גברות וגברים
 Creators of Ladies and Gents Fashion

רחוב הרצל 44 • טלפון 4760 • Phone 4760 • 44, Herzl St.

לתשומת לב עובדי הסיפון

כל סיפונאי שצבר 18 חדשי עבודה בים באניות צי הסוחר, אם שירת גם בחיל-הים כסיפונאי, עבד כדייג או היה חבר באגודה ימית ספורטיבית לפני התחלת עבודתו בצי הסוחר, מתבקש לפנות מיד בהגיעו ארצה, לטובתו, אל התחום מטה במזכירות האיגוד.

קיימת אפשרות, שבעלי הנסיון הימי הנ"ל יוכלו לגשת לבחינות סמיכות למלח כשיר.

כן יאורגנו קורסים אם יימצאו לפחות 8 סיפונאים, המעוניינים בכך.

יהודה שרף (ג'קסון)
 מזכיר מחלקת הסיפון

פיצויים למפוטרי "סחר וספנות"

הוסכם בין "סחר וספנות" בע"מ והאיגוד הארצי לימאים לגבי הקצינים, שפוטרו בדצמבר 1957, לחשב את הפיצויים כדלהלן:

(א) הקצינים, שפוטר מהאניה "דבורה" וקיבלו משכורת לפי החוזה לספנות נודדת, יקבלו את הפיצויים על יסוד משכורת ים, והאש"ל ישולם לפי השער הרשמי.

(ב) יתר הקצינים, שקיבלו את משכורתם לפי חוזה-העבודה הרגיל, יקבלו את הפיצויים המגיעים להם לפי סעיף ג' 14 של חוזה-העבודה, שנחתם עם חברת "שהם" לשנים 9-1957. הפיצויים לא יכללו כלכלה ושעות נוספות.

מ. וורמברנד
 מזכיר הספנות בע"מ

האיגוד הארצי לימאים

לפי חוזה-העבודה חייבת החברה גם לשלם למפוטרי שכר חודש נוסף מיום הודעת הפיטורים.

לחברנו

צפורה ושמואל ויידנבאום
 ברכת מזל טוב
 לנשואי בתם דבורה עם בח"ל

איגוד הימאים
 מערכת "הימאי הישראלי"

לחברנו

גבי ברנשטיין
 להולדת התאומים, בן ובת
 ברכה

מזכירות איגוד הימאים
 מערכת "הימאי הישראלי"

בר אנדרי

בתחלתו של אנדרי פרקש
 בקפה "נורדוי"
 רח' גורדוי 2

פתוח משעה 6 אחה"צ עד שעה 2 אחרי הצות

משקאות ומאכלים
 במחירים יומיים

אהרן רוזנפלד

סוכן אניות

עומד לרשות הקהל המסחרי בכל עניני הובלה ימית

חיפה
 ת.ד. 74
 4241'2.70

תל-אביב
 66879
 ת.ד. 305

ירושלים
 1920
 1357

כמלאת שמונה שנים
 לאסון האניה "מפרה"

בו נספו בעת מילוי תפקידם הח"ח בורובסקי שרגא ז"ל פלדשטיין יוסף ז"ל קליין שלום ז"ל

מתאחדים חברי הקואופ' כאבלם עם משפחות חברינו היקרים. זכרם יגון בקרבנו לנצח ויאיר דרכי מפעלנו השתופי

"אופיר"
 קואופרטיב להובלה ימית
 חיפה