

1967 • אפריל • פסח תשכ"ז • גליון מס. 18 • אליהם "בע"מ" • עתון לינמאי ועובדי אגודת קשר

יום אל ים



11/11

רב חובל דלמן איננו!

ר/ח ולטר דלמן מראשוני יורדי הים הישראליים ומחלוצי הספנות העברית נפטר על אנייתו בלב ים בטרם עת.

ר/ח דלמן, אחד הדמויות הבולטות בקרב יורדי הים הישראליים שיך לאותו דור ימאים שראו את הספנות כיעוד חייהם. הוא פעל רבות להקניית מקצוע הספנות לאלו שהצטרפו לצי הסוחר ותרם תרומה גדולה לעצוב דמותו של הימאי הישראלי.

החל משנת 1956, במשך 7 שנים, עמד בראש צבור הימאים כמזכיר כללי של אגוד



רב חובל דלמן ז"ל

הימאים. במשך תקופה זו נלחם לשפור תנאי העבודה של הימאים והעלאת קרנם. הוא תרם תרומה גדולה ליצירת דמוסי עבודה ומסורת ימית לאותם הימאים שהצי טרפו לצי הסוחר שהימאות לא היתה מקצוע עם מדורי דורות.

עם מותו אבדה לספנות הישראלית דמות של רב-חובל מוכשר ומסור ששימש מורה ומדריך לדור של ימאים הממשיכים בדרך זו אחריו.

יהי זכרו ברוך!



רשות הדבור

ברצוני להביע מעל דפי יומן „אליים“ את תודתנו העמוקה לחברת „אליים“ ובמיוחד לה"ה יעקב רקנאטי ואל"הו ברכה, על המאמצים העל-אנושיים שעשו בכדי לנסות ולהציל את חייו של בננה, הרי פולק ז"ל, אשר נפגע בשריפה על ספינת הדייג „סנונית“.

תודה עמוקה נתונה למר יעקב אזולאי (ממשרד החברה בתל-אביב) ולרב-חובל ג'ורג' נויגבורן על ססעו את בננה בהר ליו וסייעו לבני משפחתו עד שהגענו חזרה ארצה.

אין מלים בפינו לתאר את רגשותינו העמוקים בכדי להודות לה"ה הנ"ל וכן לשאר עובדי החברה, שטיפלו בהחזרתנו המהירה, למרות שאשתי ואנכי היינו בשני כוונים מנוגדים בדרך לארץ, ולמר רות המרחק הרב עוד הספקנו לשוחח עם בננו לפני פטירתו.

תודתנו לכל אלו שנהמו אותנו כאבל-נו הכבד.

ריקה וקלמן פולק

לכבוד

מר ר. רקנאטי, חיפה

מר רקנאטי היקר,

הרשה לי להביע את מלוא הערכתי עבור העזרה שהושיטה החברה בהחזרתם ארצה של הורי ימאי צעיר אשר נפגע קשות עת עבד על ספינת דייג.

מתוך שיהותי בחיפה עם עובדים אחרים רים של חברתכם ועם גורמים אחרים הקשורים בענף הספנות הרשה לי לציין כי ישנה הכרה כללית שמבחינה אירגון נית וכספית החברה עשתה כל אשר ניתן לעשות כדי להביא את ההורים האומללים הביתה.

ברצוני להודות באופן מיוחד למר א. ברכה, אשר בלעדי מאמציו העל-אנר שיים לא היו מגיעים ארצה מר וגב' פולק בטרם נפטר בנם היקר.

בהוקרה,

ג' נויגבורן ר/ח א/מ „ערד“

חברות אלום

מאז הנליון האחרון צעדה החברה שוב צעד גדול קדימה והגדילה את צייה. הוקמה חברת כת חדשה אשר שותפים בה חברת „אליים“, חברת ההשקעות של בנק דיסקונט לישראל בע"מ החברה הכלכלית לישראל בע"מ (P.E.C.) ומשקיעים זרים. שם החברה החדשה הוא: „אליים“ אניות תפוזת בע"מ, והונה הנפרע הוא כ-15,6 מיליון לירות. החברה החדשה רכשה וכבר קבלה 2 אניות קרוור את „הר-בוקר“ ו„הר-בשן“ וכן הו-מינה כאנגליה במספנת „פרנס“ 2 אניות תפוזת כמעט 76,000 טון כל אחת. כמו כן יועברו לחברה החדשה שתי אניות תפוזת דומות שהיו מיועדות ל„אליים“. אניות התפוזת תמסרנה לחברה תוך שנתיים. „הר-בוקר“ נמסרה בסוף ינואר ו„הר-בשן“ בתחילת אפריל. אף כי פרטים טכניים מלאים על האניות תמצאו במאמר נפרד הרי בקצרה אפשר לתארן כאניות קרוור שנבנו ב-1963, בעלות נפח קרוור של 250 אלף רגל מעוקב ומהירות של 19 קשר.

כ-28 במרס הל יום הולדתה הראשון של א/מ „הר-מירון“, האניה הראשונה של חברתנו בה הוכנסה אוטומציה. בסוף אפריל היא תפליג לופן ושם יבוצעו בה תיקוני האה-ריות המקובלים.

כל התקוות שתלנינו כציוד האוטומציה אשר הוכנס כא/מ „הר-מירון“ ואחותה א/מ „הר-קסטל“ התגשמו. הציוד הוכיח את עצמו והתוצאות משביעות רצון ומעודדות. הנסיון אשר כבר נרכש כאניות אלו ינוצל לגבי ארבעת אניות התפוזת החדשות הנבנות כאנגליה ועוד יו-סיפו עליו שיפורים למיניהם.

עם פרום הג הפסח שולחת הנהל לת „אליים“ את מיטב ברכותיה ואיחוליה להג ההרות לכל ימאיה ועובדיה כאשר הם.

המערכת




ז"ל

באמניץ



לכהן יהודה, המשרת על א/מ, "הר"
קסטל": דרישת שלום חמה מאמא ואבא.
(למעלה משמאל)

למכונאי רביעי סדרס חיים על "הר"
מירון": ד"ש מהאח יעקב, מאמא שמחה
והילדים איקי, אנה ויהודה. (באמצע)

לחובל שלישי קוריס ארנון על "הר"
גלעד": ד"ש מהסבתא מרים, האבא יצחק,
אמא נחמה והאח הקטן שי, המבקש תמו-
נות למצלמה האיטלקית. (למטה משמאל)

דרישת שלום שלוחה למכונן איתן כ"ץ
א/מ, "הר כרמל", מההורים. (למטה)





זכור על...

מקס
הרץ

היום, בתקופת משברים ומיתון, כשבני אדם הולכים „עם החוטם באדמה“, כשהציניזם וההשמצות למיניהן הן באופי נה, אין זה מן הדברים הקלים למצוא בן־אדם — וימאי על אחת כמה וכמה — אשר יאמר בפה מלא, ללא הסתייגויות: טוב לי, אני מבסוט, אין לי אפילו חצי טענה, לא לאניה בה אני משרת, לא לבעלי החברה, לא לממונים הישירים עלי, אין לי שום טענות לגבי גובה המשכורת ושאר התנאים הקשורים בעבורי דה ובהפלגה.

אם אתם רוצים לפגוש את האיש המאושר הזה, המצהיר מה שהוא מצהיר מתוך עמדה של בעל ותק ונסיון; את האיש הרואה דברים מעמדת־הצפית של יהודי מפוכח, שהתגלגל הרבה וראה הרבה — טפסו ועלו על שלושים ושלושה אלפי הטונות של „תל־אביב“ ושאלו על הטבה הראשי.

או יתייצב בפניכם יהודי ממוצע קומה, בעל שיער המתחיל להאפיר, העוסק במקצוע טבח־ח־בים מזה שש־עשרה שנה ברציפות. אדם מתון־הליכות, אשר קשר את גורלו בספנות. סיגל עצמו לתנאים המיוחדים של הפלגות רחוקות, עד כי אינו רואה בהפלגות אלו גזירה רעה, או עובדה מעיקת. „יכול להיות שבהתחלה זה קשה, אבל עד מהרה מתרגלים ורואים שבכל דבר יש צדדים חיוביים.“

מקס הרץ הוא לדעת אנשי אל־ים מן המעולים והמסורים שבטבחים המשרתים באניות החברה. „תנו לי עוד תריסר כמותו ואהיה מאושר!“ — מצהיר מר אליהו ברכה, המקמץ, בדרך־כלל, בסופר־לטיבים.

מקס הרץ נולד לפני 43 שנים בפולין. את מרבית שנות המלחמה בילה ביערות,

או בעבודות־כפייה אצל הגרמנים. מש־פחתו אבדה ברובה בשואה, עם הגיעו ארצה עלה בתור טבח על אנית הנוסעים „נגבה“ של צ״ם ובמשך שש שנים בקי־רוב שרת בחברה זו.

„כשנמאסו לי הקווים הקצרים וכש־רציתי לראות מקומות יותר רחוקים בער־לם, החלטתי להפש הזדמנות לעבור לאניות המפליגות ב„טרמפ“. פניתי לחבר־רת אל־ים, שהיתה אז עוד חברה קטנה. העלו אותי על „תל־אביב“ הישנה, שעגנה אז ברוטרדם. לא השבתי לעבוד על אניות „טרמפ“ זמן ממושך, אבל כשנוכחתי איזה יחס מצויין מעניקים בחברה הזו לעובדים ואיך ההנהלה דואגת לימאיה והולכת לקראתם בכל דבר, החלטתי שכאן

השאר בוכים על היום שעזבו את הארץ. חלק מהם אומר שהצליח, אבל זה רק מפני הבושה על שלא הצליח. עם כל המצב הקשה ועם כל המסים, המצב בארץ, לאיש העובד, הוא הרבה יותר טוב מאשר בארצות אחרות. ולהיות ימאי על אניה ישראלית זה יותר טוב מאשר ברוב האניות הזרות.“

מקס הרץ נחשב לאחד הטבחים המצו־לים שבאניות אל־ים. „הוא מבשל ברמה של מסעדה מסחרית טובה“, אומרים עליו אניני־חיד.

מקס הרץ עצמו אומר ש„אני עושה כמיטב יכולתי. אוכל טוב בים זה דבר חשוב. הנאות אחרות כמעט ואין לאנשים בשעת ההפלגה“. אולם יש לו טענות:



מקס הרץ

חלק ניכר מהימאים, בעיקר אלה שאינם ותיקים בים, אינם יודעים להעריך אוכל טוב, אינם מבינים מה זה אוכל טוב ובישול מעודן. זה גובע, לדעתו, מהרגלי הבית ומרמת־החיים שהיתה נהוגה בו. „יש ימאים שחושבים עד היום שתר־מוס זזיתים זה שיא התפריט. יש כאלה שמבקשים ביציה במקום ביפסטייק משר־בת, או חתיכת גבינה לבנה במקום רוטטבוף. לאלה שכן מבינים מה זה ב״שול, אני משתדל להכין ארוחות טעימות. ובאניות של אל־ים האפשרויות כמעט בלתי־מוגבלות. מדוע? מפני שהחברה אינה חוסכת ולא מגבילה בכל מה שקשור

אני נשאר. מאז ועד היום לא שיניתי את דעתי על החברה ולא התאכזבתי ממנה אף פעם.“

מקס הרץ איננו רק „פטריוט שרוף“ של אל־ים. הוא גם ציוני לוחט, במובן הפרקטי של המושג.

„היום, שיש קצת משבר בארץ המצב לא כל כך אי־אי־אי, יש הרבה שחושבים להסתלק מהארץ ולמצוא את הגליקען באמריקה, או באוסטרליה. ויש כאלה שגם עושים את מה שהם חושבים. כל אלה עושים את השטות של החיים שלהם. אני קצת מסתובב בעולם. פגש יהודים וגם ישראלים שירדו. רק מעט מהם הצליחו.

לשכת תעסוקה לימאים

דארון עם מנהל הלשכה

הוא אינו צריך להתדפק יום יום על פתחה של הלשכה כדי „להוציא“ יום עבודה. אומרים לו: כל הכבוד לך. למה לך להטלטל אלינו כל יום מהבית שלך. שב בשקט, עשה חיים עם האשה והילדים. אנו כבר נמצא אותך. רק שהמזוודה תהיה מוכנה שם בפינה מתחת למיטה, מפני שאולי השליח שלנו יוציא אותך באמצע הלילה מהבית...



דארון מיכאלי — מנהל לשכת התעסוקה לימאים

בשבוע הבא, יתכן מאד שיאמרו לו: „חביבי, האניה יוצאת בעוד שלוש שעות, רץ ועשה את כל הסיפורים כדי שלא תפסיד אותה...“ ואז אין לך זמן להפריד כהלכה מן האשה הילדים ההורים. לכל היותר תרים טלפון ותאמר: „זהו! שמו אותי באניה. אני נוסע הערב, להתראות בעוד חצי שנה“. גורלו של ימאי...

אהרן מיכאלי, מנהל לשכת התעסוקה לימאים, מושך בכתפיו. מה אפשר לעשות? לא אנו שנוהגים בשרירות לב, המציאות היא שמכתיבה צורת עבודה כזו. בלשכה יבשתית יש זמן, אצלנו הכל בוער, יכולה להכנס אניה בשעה שש בערב ולצאת למחרת ב־12 ובלשכה מתקבלת הודעה כי יש להמציא לה תוך זמן קצר זה ששים־שבעים עובדים. עכשיו לך גניס אותם, הוצא אותם מבתיהם והוצי ישר לאניה. בלי שיהיה זמן לנשום, מפני שאניות לא מחכות. כל שעה מיותרת נמל עולה כסף רב, וקח עוד בחשבון כי רק 40 אחוזים מן הימאים מתגוררים בחיפה עצמה, היתר בכל רחבי הארץ. בכל מיני „חורים“ שאתה לא יכול להעלות אפילו על הדעת. (המשך בעמוד הבא)

כל דמיון בין מבקש עבודה „יבשתי“ לבין ימאי העומד בתור לעליה על אניה, אינו אלא מקרי בלבד. הראשון, כשהוא מגיע ללשכה — ציודו סיגריה בוויית פה, עתון ערב או עתון ספורט ומתיחות: „יהיה בשבי“ לי משהו היום! — עמיתו אינו בא בדרך כלל מיוזמתו, כבר ידאגו לזמן אותו בבוא הרגע, אבל מוטב כי ישא אז עמו את חפציו האישיים. לעולם אין הוא יכול לדעת אם ביקור של „מה נשמע בקשר אלי“ בלשכת התעסוקה לימאים לא יהפך להצעת עבודה והצעת עבודה אין מירושה: „אתה מתחיל לעבוד

ובהפלגות ממושכות, אתה מקבל הנאים ומשכורת. תראה על התא שלי. דירה לוכסוס. גר לבדי. בית כסא ומקלחת רק בשבילי. כמו במלון הכי טוב. האוכל הכי טוב שאתה יכול לרצות. קופסא סיגריות הכי טובות — שלושים גרוש. בקבוק ויסקי — שש לירות. כל יומיים סרט. ספרייה. משלמים משכורת בזמן, כמו שעון. אפשר לחסוך ולתת למשפחה בחוף חיים טובים. או בשביל כל הדברים האלה אתה צריך לתת גם כן משהו, לא? תאמין לי שלא הייתי מפקח להתלונן אם היה על מה. אבל האמת שאם אתה בן־אדם ישר, אין לך הרבה מה להתלונן. האיש האחראי על כולם, זה אליהו ברכה. אם אתה בסדר עם העבודה, הוא אתך כפליים בסדר. אצלו הבטחה זה זהב. ואם אתה מבקש ממנו שיעזור לך במשהו, והוא יכול, אתה בטוח שהוא יעזור והכל יסתדר. ואתה יודע שאם המשפחה שלך צריכה עזרה בזמן שאתה רחוק, החברה תדאג. לא תעזוב אותם לבד. כמובן שאפשר למצוא חסרונות. כמובן שיש מקום לשיפורים. כמובן שישנן תביעות מוצדקות וכל מיני דברים שצריך לתקן אותם, אבל הסך הכל הוא חיובי, בפרט אם אתה עושה השוואה לגבי חברות אחרות.

לעניני תזונה. הסיסמה היא תאכל הרבה וטוב, תהיה בריא ומבסוט. אנו קונים את החומרים הכי משובחים, את הבשר הכי טוב. באניות הולנדיות וגרמניות, למשל, מגישים רק ארוחה חמה אחת ביום. אצלנו מגישים שתיים. אני מאהל למשפחתי שכל ימי חייו תהיה לנו אפשרות לקנות את החומרים שקונים באניות החברה בשביל הבישול.

מקס הרץ מאכיל 42 איש. לידו עוזר טבח־משנה. הארוחות שמקבלים הקצינים והדרוגים האחרים הוא זהה, עובדה שתרמת ל„רוח האניה“ וכן מקילה את חיי הטבחים.

יום עבודתו של מקס הרץ, בתקופת ההפלגה, מתחיל ב־6 בבוקר. מ־1 עד 3 — הפסקת־צהריים. לערך ב־6 לפנות ערב מסתיים יום העבודה והוא חופשי לנפשו. איך „הורגים“ כל כך הרבה שעות?

„זה תלוי בבן־אדם, — מסביר מקס הרץ — יש כאלה שמשחקים קלפים, יש כאלה שקוראים ספרים. מצ'ובטים יש גם כאלה שעושים חיים עם הבקבוק, אבל כאלה הם מעטים. וגם הם — שותים בגרוש ועושים רעש בלילה. אני אף פעם בחיים שלי לא שיהקתי בקלפים וזה לא מעניין אותי. את זמני הפנוי אני מעביר בקריאת ספרי מתח ומגוינים.“

וכשמגיעים לנמל?

„גם זה תלוי בבן־אדם. יש כאלה שרצים תיכף ומיד לחפש בארים וגשים ומקומות בילוי לרקוד ולשתות. יש כאלה שהולכים לטייל. אותי החוף לא מעניין הרבה. פעם לפני שהתחתנתי הייתי רווק אמיתי. עשיתי חיים משוגעים ולא הפסדתי שום דבר בחוף. אבל מהרגע שהתחתנתי, גמרתי עם כל השטיות האלה. במקום לבזבז את הכסף בבארים, אני קונה מתנות לאשה שלי. יש לי אשה מצויינת ואני לא צריך אחרות. כשעוגנים בנמל, לאחר שאני גומר את העבודה, אני הולך לראות איזה סרט על קאובויים וחוזר תיכף ומיד לאניה. אני משאיר לאחרים שיפרנסו את כל הנשים והבארמנים שעל יד הנמל.“

האם, לאחר שנשא לו אשה, אין ההפלגות הממושכות במסגרת ספנות־נוד מעיקות עליו?

„כל אחד צריך לדעת איפה הוא חי. מקצוע הימאות זה לא פקידות. בן־אדם צריך לדעת להתרגל לעובדות, ואז יותר קל לו. לעומת הקושי בעבודה על הים



מועמד מופיע בפני ועדת מיון הקובעת את התאמתו לשרות במח' טיפון

טוב. רוכשים אניות חדשות, אנשים נוטלים חופשות ואפשר למצוא תעסוקה. מצב זה גם מסביר מדוע בכל זאת ממשיכים להעסיק צוות זה בכמה מאניות הצו הישראלי. סיבה נוספת: מפני שאין מועמדים ישראלים לתפקידים מסוימים. העבודה שיש לך עודף בחדרניות ומלצרים, אינה מותרת את המח"סור בקצינים ובמלחים כשירים.

שלושה תורים נפרדים יש בלשכת התע"סוקה: "תור מיוחד", "תור רגיל" ו"תור מועמדים". בעלי העדיפות בקבלת עבודה נמצאים ב"תור המיוחד". אלה הם אנשים שקשרם עם העבודה נותק שלא באשמתם למשל: מחלת בן משפחה, אבל משפחתו, מטורים בגלל מכירת האניה או שליחות ציבורית. הללו יעודפו וישובצו ראשונים.

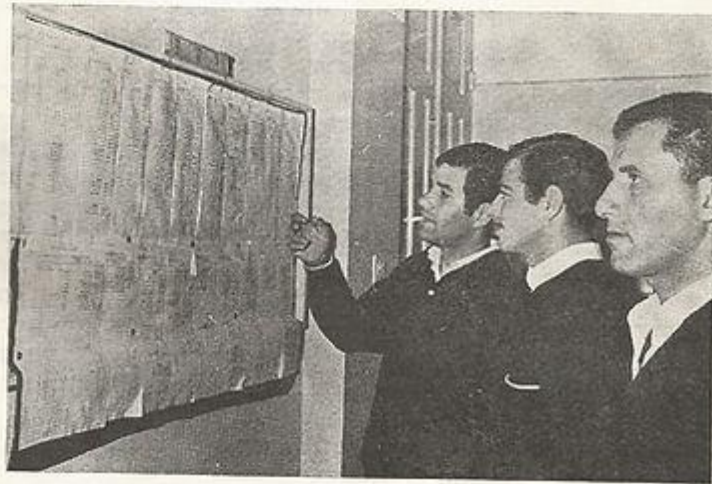
בתור הרגיל נמצאים ימאים שירדו מרצור גם הטוב מאינתם ומחכים לסיזור עבודה חדש. הללו יכללו בתור זה רק אם לא חלפה שנה מאז ירדו מן האניה, אחרת יעברו אל התור השלישי, שבו נמצאים גם ה"מועמדים", לאמור: אלה שטרם זכו להפליג ויש בדעתם לעשות זאת בפעם הראשונה. מטבע הדברים שאנו מציבים אותם אחרונים. סוף־סוף, ימאי שפרנסתו על הים זכאי לקבל עבודה לפני מי שחי עד כה ביבשה". — אומר מר מיכאלי.

התאמה — זו מילת הקסמים התלויה ועומדת מעל שולחנו של כל פקיד־השמה בלשכת התעסוקה לימאים. אדם ביבשה, שמצויים אותו למקום עבודה, אם מקום זה אינו נושא חן בעיניו — יכול לקום וללכת. הוא יכול גם להתנחם בעבודה שעליו לסבול רק שמונה שעות ביממה.

כשהמחסור בידים עובדות באניות הישראליות היה בעיצומו. היינו צריכים או לא רק לשפק עבודה לימאים אלא גם למצוא את האנשים שיעשו עבודה זו.

היום — מיתון. מוכרים אניות. יש יותר ימאים ממקומות עבודה. אך למרות זאת ממשיכים לניס צעירים שניכרת בהם נטיה לעבודה בים. צריך להכין עתודה.

האבטלה מעיקה עתה על לשכת התעסוקה. היום יש מחזור של 900 דורשי עבודה בכל חודש ומסדרים באניות רק 300—200. עד לפני שנה היו אמנם 800 דורשי עבודה, אבל סדרו 700—600 איש. בעיקר חמורה האבטלה בענף המשק, בגלל מכירת אניות נוסעים. במחלקות אחרות המצב הרבה יותר



רשימת החור לשבודה בלשכת התעסוקה לימאים

(המשך מהעמוד הקודם)

לתלאבוב או באר־שבע אפשר לשלוח מברק „בוא במהירות האפשרית". אבל מה עושים אם המלצר שעתה הניע תורו לקבל עבודה נר באיזה מושב בתענוכיים, שרק הדואר־ניע מניע לשם? צריך לפתח אמנות מיוחדת במיונה של „איך תניס עשרות עובדים מכל רחבי הארץ תוך שלוש, או חמש שעות"...



פעם היה הדבר פשוט מאוד: מניע ה"קמטיין" לחוף וחסרים לו כך וכך אנשים. הוא נכנס למסבאה הקרובה ביותר לנומל, לונס חצי תריסר כוסיות ויסקי, שולח צביטה למלצרית השמנה ובין זה לזה כבר גייס כמה ארחי־פרחי שימלאו את החסר בצוותו. היום יש סדר ונגמרו הימים של גיק לונדון וסטיבנסון. יש חוק, יש הסכמי־עבודה. ימאי אינו ארחי־פרחי שניתן לקנותו בפרוטות, אלא אדם בעל זכויות רבות שיש לכבדן והני דולה שבה — קבלת עבודה בהתאם לתור וללא קיפוח והפליות. יש לשכת תעסוקה בה אין לוגמים ויסקי, אלא מסדרים עבודה בהתאם לצרכים של חברות הספנות ושל הימאים, מתחשבים במשאלות כל אחד מן הצדדים ומנהלים את העבודה כמעט בשיטה מדעית.

את תפקידה של לשכת־התעסוקה לימאים מגדיר מר מיכאלי כך: מוטל עלינו להיות „מתווך" בין המעביד לבין העובד, תוך התאמת האיש לאניה, האיש להפלגה, האיש לצוות. תפקיד נוסף, שעכשיו אולי הוא מוגבל יותר, היה עידוד צעירים לפנות לענף הימאות. צורך זה היה חיוני לפני זמן מה,

קוים לדמותו של רבי-חובל דוד בר

כדי לעסוק בסעד באזורים נידחים. הוא נמשך עם חסרי קורת גג וחסרי עבודה, חקר מצבם, העיר הערות לשיקומם, השיא עצות ומצא מקומות עבודה עבורם. בשנת 1936 הוא הוזמן לאקוודור עם אחריים אשר נויטו לאותה מטרה פילנטרופית. מטרת קבוצה זו הייתה לייסד מושבות חקלאיות באחוות גדולות שהיו קנינה של המדינה וליישב בהן ילדים חסרי בית שאספו מן הרחובות וכדי לשפר את מצבם של האינדיאנים המקומיים.

תחת הדרכתו של ר/ח בר, אחוזה אחת שוקמה והותקנו בה מים זורמים וחטי טל-פון. הוקם בית ספר בעיר טולונטג, מסע של יום אחד של רכיבה על סוס מהעיר קיטו. תכנית הלימודים כללה בחצייה לימודים אקדמאיים ובחצייה עבודה מעשית באגרו-נומיה. כמו כן הכולה התכנית לימודים לילדים מבית הספר היסודי ועד לבית ספר תיכון, לימוד הרגלי היגיינה, תזונה ועבודה לתלמידים ולמשפחות האינדיאנים המקוריים אשר גם למדו שיטות חקלאיות מודעיות. עם סגירת ביה"ס בשנת 1938 בעקבות הפיכה ושינוי המשטר, ניכר השיפור שחל ברמת העבודה וההופעה המינית של בוגרי ביה"ס.

ר/ח בר חזר לארה"ב ולים בו החליט לעשות קריירה. בשנים הראשונות למלחמת העולם השנייה, הוא קיבל את הסמכתו לחי"ל שלישי לאחר שהשלים בהצלחה את לימודיו. הוא שיפר במהירות את רמתו המקצועית וקיבל הסמכה של רב חובל. הוא הפליג כחובל שלישי, שני וראשון על אנות נושאות חיילים לזירת הקרבות האירופית. את הפיקוד הראשון שלו קיבל לאחר שר/ח האניה שעליה שירת בתפקיד חובל ראשון נפטר בלב ים. לאחר המלחמה נשאר ר/ח בר בים והמשיך לשרת כר/ח עד לשנת 1950. עת סימני מחלת לב אילצו אותו לעבוד בחוף. בשנת 1950 הוא הצטרף לחברת הספנות האמריקאית ישראלית בתפקיד מפקח הציף האחראי על טעינת אניות מטרה"ב לישראל.

עם הקמת "מאריטיים אוברסיו קורפ" ריישן" בשנת 1953, נתמנה ר/ח בר כרב חובל הנמל, ועבד בהצלחה כמנהל מבצעים, עוזר לסגן נשיא ומאז נובמבר 1963 כסגן נשיא. יזעיותו הרבות וכישרו הטכני המעולה תרמו רבות לגידולה של "מאריטיים אוברסיו קור" פורוישן" והגעתה לדרגת גדולי מפעילי ציי סחר נוד בארה"ב. אעפ"י כן ר/ח בר היה תמיד גאה באניות הצי ששטו תחת דגל ישראל. מה גדולה היתה נאוותו בעשות א/מ, "הרמירון" את הפלגת הבכורה שלה לארה"ב (ראה יומן אליים מס. 16), בהר"בילו את המוזמנים סביב האניה כדי להראות

(סוף במחזור 21)

1911, נאלץ לעזוב את בית הספר בגיל 15 בעקבות מות אביו כדי לתמוך במשפחתו. הוא פנה לים בשנות המספר הראשונות כאשר קשה היה להשיג מטרה כלשהי ועבד כמלח מתחיל. עם מרצו הבלתי רגיל אשר נשאר אפילו לאחר מחלתו הראשונה ועד מותו, החל ר/ח בר להתעניין בעבודתו החדשה. אלה היו השנים לפני הקמתו של האיגוד לימאים כאשר עבודתו של ימאי היתה קשה במיוחד. ר/ח בר נעשה פעיל בתנועה שהוביל להקמתו של האיגוד וליצירתם של תנאי עבודה טובים יותר לכל אלה המפליגים. נסיון זה עשוי היה לעזור לו רבות בתפקידיו ההנהלתיים שנים לאחר מכן. לא כל מפילותו של ר/ח בר היו בספנות. בשנת 1933 הוא הצטרף לחבורה פילנטרופית

לתקופה כה ממושכת, אם כי יש כאלו המקבילים לזאת בהבנה. גם כאן משחק ענין ההתאמה לתפקיד חשוב. צריך למצוא את האנשים המתאימים לתפקידים המתאימים.

כי במשך השנים נוצרה קבוצה גדולה של ימאים שאוהבת, בפירוט אוהבת, דווקא את ההפלגות הארוכות. כשאתה מציב אחד מהם באניה המפלגה בקו קצר, הוא מסרב לקבל השמה זו ואומר: "אני, חביבי, רק בשביל הפלגות ארוכות". מענין כי דווקא ימאים אלו של הפלגות-נוד הם עובדים בעלי רמה מקצועית גבוהה ובעלי רוחצוות מעולה. להפלגות ארוכות יש צדדים חיוביים רבים. אתה רואה יותר עולם ומקומות חדשים שימאים בקוים קצרים אינם רואים אותם, מתלכדת סביבך חברה טובה של זאביים שלמדו מנסיונם איך אפשר להפוך שהות ממושכת באניה בין ים ושמייים, לנעימה. להפלגות ארוכות גם יתרונות כלכליים. המשיך כורת יותר גבוהה וחלק גדול ממנה ניתן במטבע-חוף, דבר שפאטר חסכונית לא טוב-טלים".

קובע, אימא, מר מיכאלי: "קנה המידה אינו הפלגה קצרה או ארוכה. יש הבחנות אחרות: קוים מופלאיים או קוים קשים, אניה טובה או אניה גרועה, צוות מוצלח או צוות גרוע. מי שרוצה לראות עד כמה יכולים להיות מרוצים מהפלגות ארוכות, יכול לקבל דוגמא מוחשית מצוותי אליים: שם נוצרה נקודת-מפגש מעינית וחיונית בין צוות מעולה לבין יחס חם ואנושי מצד החברה והאנשים המטפלים בצוות זה".

ביום ששי 20 בינואר 1967, רב חובל דוד בר נשאר כרגיל ליד שולחן עבודתו עד לשעה 18.30, זמן ניכר לאחר השעה הרגילה לסגירת המשרדים. כסגן הנשיא האחראי על הפעלתן של 39 אניות הוא וידא שלקראת סוף השבוע יהיה מעקב אחר תנועת צי האניות ורועים בלתי צפויים מראש. אך למרבה הצער, לא עלה בידו להשלים את תכניתו השגרית. בבוקר יום 21 בינואר, הוא נתקף שוב בהתקפת לב, מחלה אשר סימניה נתגלו לראשונה בשנת 1950. הוא נלקח לביה"ח ולטרות כל המאמצים, נפטר באותו לילה. כאות אבל הורדו עד חצי התורן כל דגלי אניות הצי שעגנו בנמל ביום שני 23 בינואר 1967.

דוד בר שולד בניוירוק ב-13 בינואר

אבל ימאי כי יעלה על אניה — והוא אינו נקלט בה — צפוי לו סבל. לחיות על אניה לא מוצלחת מבחינת יחסים אנושיים, פירושו כי 24 שעות ביממה אתה חי בתנאים קשים עם צוות אנשים מצומצם, שאין לך עמם שפה משותפת. מומילא נותן מצב זה את ביטויו גם בעבודה ובאיכותה. בסופו של דבר, לא הימאי ולא האניה נמצאים נשכרים זה מזה. "לנגד עינינו עומדת תמיד הידיעה: ימאי אינו מספר ואינו בורג. הוא אדם עם יתרונותיו ותסורותיו האנושיים. הכרה אישית של כל ימאי, עד כמה שהדבר אפשרי, מבטיחה כי לא יהיו כשלונות שלעיתים תוצאותיהם חמורות מאוד".

במכוונה זו, החייבת לפעול במהירות ובדייקנות הצריכה לדעת למצוא תוך שעות סמורות עשרות אנשים מכל מקום בארץ ולודא כי נמצאים הם בדרגת העדיפות המתאימה חייבת באותה עת לקחת בחשבון גם את הנורם האנושי. המציאות מראה כי נסיון ומאמץ מאפשרים לצרף את כל הגורמים הללו, המסתכמים לבסוף במה שקרוי: איוש צוות אניה.

יותר מאשר בכל מקום אחר ניתן למצוא תשובה בלשכת התעסוקה לתמיהה אם יש אמת בטענה כי הישראלים אינם אוהבים הפלגות ארוכות. מר מיכאלי טוען כי טפלו אשמה לא מוצדקת על המלח הישראלי, "זהו מיתוס ותו לא שצריך להפריכו. נכון שיש ימאים רבים שמתנגדים לצאת למשך שנה או יותר מן הבית. אבל התנגדות זו מובנת למשל: לא כל אשה מוכנה להפריד מבעלה

"הרִבּוּקֶר" ו"הרִבּוּשֶׁן"

השתלטות תגלת־פלאסר מלך אשור (732 לפני הספירה) על עבר־הירדן. אולם ישוב יהודי באזור זה הוסיף להתקיים גם בימי בית־שני. ב־23 לספירה מסרו הרומאים את הבשן לשלטונו של הורדוס ובמסגרת זו גדל שם הישוב היהודי.

בראשית רכישת האדמות על ידי הב־רון רוטשילד בשטח ארץ־ישראל נקנו קרקעות גם בגבולות הבשן. עד היום שייכות אדמות אלו — להלכה — לחברת פיק"א. בזמנו נערכו נסיונות מספר להתיישב בארץ הבשן ולהקים שם ישובים יהודיים. אחד הנסיונות נערך בשנת 1886 על ידי קבוצת יהודים מצפת. שייצגה למעשה מחמישים משפחות. הם רכשו אדמות במקום הנקרא רומנסייה, קראו לו נחלה בני־יהודה ולאחר מכן נוסף גם השם „גולן בבשן“. אולם רדיפות התורכים גרמו לכש־לנו של נסיון התיישבותי נועז זה. ר"מ מנסייה, היא „גולן בבשן“, נעזבה טקן זמן לא רב וכמה מהמתישבים ניסו את מזלם בהקמת ישוב חדש סמוך לחוף הכנרת. הם קראו לו בני־יהודה, אך גורלו לא שפר מגורל קודמו ולאחר תקופת סבל נאלצו מקימיו לנטשו.

יצחק ישראלי ז"ל

המומים ומוזעזעים על מותו ללא עת של יצחק ישראלי.

החל לעבוד בצי הסוחר באוגוסט 1964. במרץ 1966 הצטרף לצוות א/מ „הרמירון“ ונפטר על האניה בארה"ב בינואר 1967.

חבריו זוכרים כי ימים מספר לפני מותו היה אומר כי עם סיום החווה שלו ישוב ארצה להינשא. הסיבה לכך היתה כי כולם היו מקבלים מכתבים, והוא, קינא בהם שלהם יש מי שיטלח מכתב ולו אין.

במשך 10 חדשי שהותו על האניה קיבל רק מכתבים בודדים מאחיו בישראל. והנה נפטר בטרם יקבל עוד מכתבים ויזכה להנשא והוא עדיין כה צעיר!

יהי זכרו ברוך!

לאחרונה נוספו לחברת אליים שני „הרים“ נוספים — „הרִבּוּקֶר“ ו„הרִבּוּשֶׁן“. כמה זמנא על שם אילו הרים נקראו שתי האניות ומה משמעותם הגיאוגרפית וההיסטורית. הראשון — הרִבּוּקֶר — מצוי בדרומה של המדינה, בארץ־הנגב, לא הרחק מקיבוץ שדה־בוקר, שעל שמו, למעשה, קרוי ההר.

מדברית, אשר אחת ממטרותיה החשובות היא לימוד הנגב וקידום יישובו ופיתוחו. הרחק מהרִבּוּקֶר, בצפון־מזרחה של ארץ־ישראל ההיסטורית, מצוי הרִבּוּשֶׁן, או הבשן שהוא אזור הררי בעבר הירדן המזרחי, המשתרע על פני שטח של כ־12 אלף קמ"ר.

הבשן, שכולו היום בתחום טוריה, נתחם בצפונו על ידי בקעת־דמשק; בדרום על ידי נהר הירמוק והרי־גלעד; במזרח — על ידי הליג'ה; במערב — על ידי עמק־הירדן וים־כנרת. הבשן מתחלק לשלושה אזורים עיקריים: הגולן; רמת־הבשן, המשתרעת מזרחה עד מרגלות הר־הדרוזים; החורן (או: הר־הדרוזים), הכולל את כל שטח ההר־הנגב, יחד עם שדות הלבה הקדושה של הליג'ה והצפא. בשטח הבשן מצויים הרי געש כבויים רבים והעמקים הם אדמת לבה פורייה. על כן, מאז ומתמיד היה הבשן אחד מאסמי התבואה הגדולים של המזרח. בימי התורכים היו מטענים רבים של חיטה עוברים מהבשן אל נמל עכו על גבי גמלים. דרך הגמלים הזו היתה ידועה בשם דרב־אל־חוארנה (דרך החורנים) והיא עברה דרך הגולן, עמק הירדן, בקעת יבנאל ובקעת בית־נטופה. עם בניית מסי־לת הברזל דמשק—חיפה ירדה חשיבותה והיא פסקה מלהיות עורק תובלת חיטה.

בימי יהושע בן נון נכבש הבשן מידי עוג מלך הבשן ונפל בגורלו של חצי שבט המנשה. כבר אז נודעה אדמת הבשן בפוריותה, בשטחי המרעה הטובים שלה וביערות האלון שבה. אלוני־הבשן נודעו בחוסנם ובטיבם, כדוגמת ארזי־הלבנון. „פרות הבשן“ ו„אלוני־הבשן“ נזכרים במקרא.

קץ השלטון הישראלי בבשן בא עם

הר־בוקר אינו נימנה על הגבוהים והמרשימים שבהרי הנגב. גובהו 643 מטר מעל פני הים, אין לו ייחוד צורני וממעוף הציפור קשה להכדיל בינו לבין הרים אחרים המצויים בסביבתו. הערבים קראו לו שג'רת־אליבקר, לאמור: „עץ־הפרות“, „עץ־הבקר“. אולי על שום עץ שגדל אי פעם ברכשו ושימש נקודת ציון לרועים. על שום דמיון לצליל השם הערבי ועל שום נקודת הישוב הסמוכה (שדה־בוקר) ניתן להר זה שמו העברי הנוכחי.

צפונות מזרחית להר־בוקר משתרעת רמת־בוקר (582 מטר). בין הר־בוקר לרמת־בוקר עוברת דרך מדברית קדומה, הקרויה דרב־א־סולטאן, או בעברית: דרך־הסולטאן. דרך זו הובילה מעוה אל מען (מעון) שבהרי ארזים, דרך נחל־צין. היא שימשה בעיקר את שיירות־הגמלים שנעו בין רצועת החוף, הנגב והרי־אדום. חשיבותה נתמעטה והלכה עם בניית המ־סילה החגיגאווית, עד שנוטשה כמעט כליל. במרחק של כ־8 ק"מ (בקו אווירי) לכיוון צפון־מערב מצויות חורבות שבט (סבייטה), שהיתה אחת מערי הנגב הגדולות והפורחות בתקופה הנבאטית הבי־זאנטית. כיום שוחזרו שרידי מיבניה והיא הפכה לאתר תיירות.

כ־5 ק"מ משולי הר־בוקר מערבה עובר הכביש לאילת, בקטע שבין ירוחם לעבדת. מערבה לכביש וסמוך לו מצויות שתי נקודות: קיבוץ שדה־בוקר ומזרשת שדה־בוקר.

קיבוץ שדה־בוקר נוסד ב־1952 ועל חבריו נמנה דוד בן־גוריון, אשר הצטרף אליו עוד בהיותו ראש־הממשלה ושר־הבטחון. מרחק מה דרומית לקיבוץ, על שפת בקעת נחל־צין, הוקמה מדרשת שדה־בוקר, המשמשת מעין „אוניברסיטה“

אניית הקירור המהירה „הר־בוקר“

האניה „הר־בוקר“ נכנתה כספרד בשנת 1963 בהתאם לתקנות של חברת הסוג „לוידיס“. גוף האניה חוזק להפלגה בקרה ורוחך בחלקו הגדול. המימדים העיקריים של האניה הם:



אורך כולל	450 רגל	9 1/2 אינטש
אורך בין אנכים	410 רגל	1 1/4 אינטש
רוחב	56 רגל	9 אינטש
עומק	37 רגל	3/4 אינטש
שוקע	25 רגל	5 1/4 אינטש
מעמס	5,400 טונות	

גוף האניה כולל סיפון ראשי ישר וכו' שני מחסנים ממוקמים לפני ואחרי המבנה העילי וחדר המנועים. הנמצאים במרכז המבנה העילי. המבנה העילי הוארך אל בית הסיפון האחורי בגובה הסיפון העליון ופתח מחסן 3 הוכנס בו. כל הפתחים האטימים סגורים באמצעות מכסי פלדה אלקאנו־מקגרגור (Elcano Macgregor) הנסגרים במשיכה אחת. פרט לפתח מס' 3, שהוא מסוג „פונטון“. פתחי מגוף (Plug hatches) מבודדים עשויים עץ בסיפוני הביניים ובמחסנים התחתונים. למחסנים שבחלק הקדמי ארבעה סיפורים נים המצטמצמים לשלושה סיפונים במח' סנים האחוריים. בשל מנהרת ציר המדהף (shaft tunnel). התפוסה הכוללת היא 250,000 רגל מעוקבים. המחסנים נשמרים בטמפרטורה שבין 12 מעלות צלזיוס ובין מינוס 20 מעלות צלזיוס. בעזרת ארבעה מדחסי „אטלס“, המופעלים על ידי מנועי חשמל בעלי 220 כ"ס, המורכבים בצד שמאל של חדר המכונות. מדחסים אלה המשתמשים בפריאון 12 כתומר מקרה, מקררים את המחסנים בעזרת מערכות צנורות מים. מצננים ומאוררים המורכ-

בים במחסנים. הר־בוקר מצוידת בשני תרנים דור רגליים, המהווים בסיס לשמונה עגורנים של 5 טונות כל אחד ואשר כל אחד מהם בעל כננת (Winch) מטען משלו המורכבת על גג בית התורן. ארבע דלתות להטענה מן הצד הנמצאות בדופן סיפון הביניים העליון, משלימות את מתקני ההטענה. התאים המקוררים השונים מסודרים בקבוצה של 10 יחידות היכולות לשמור על פיקוח טמפ' בלתי תלוי, כך שאפשר לאחסן באניה מטענים מסוגים רבים, הדורשים דרגת קירור שונה. בעת ובער נה אחת. בכל המחסנים הותקן מתקן כיבוי אש הפועל בדר'תחמוצת הפתמן וכן מערכת גילוי עשן, אשר מכשירי הבקרה שלו נמצא על גשר הפיקוד. מיכון הסיפון מורכב ממדלה (Windlass) קדמי בעל מנוע חשמלי של 40 כ"ס ומדלה אחורי בעל 5 טונות וכן מכשיר היגוי חשמלי הידרואלי אשר כמוהם כמנופי המטען הסירות, יוצרו כולם במפעלי אלקאנו. שתי סירות הצלה מזכוכית־שרף (Resin-glass) — אחת מר־ נעת במנוע מוקמו תחת דויתות (Davits) מטיפוס וולין (Welin) מתוצרת בוני האניה. הן מצוידות במנופי הרמה הש" מליים. בסיפון הסירות נמצא בית־הגה, חדר אלוט, תא האלוטאי וכן מצוי שם חדר

המפות ותא הנווט. מאחורי גשר הפיקוד — מתקן מיווג־אוויר, מקום חדר המכונות ושני תאים בודדים למלצרות. בין עורי הנווט יש למנות מצפן גירוסקופי „ספריי“ (sperry) ומכשיר נווט אוטומטי, מכ"ם „רייטאון“ מד עומק הדי וכן מוצא כוון „מארקוני“ וציוד הרדיו. בסיפון הטיוול מצויים הדרי רבי־החובל, המכונאי הראשי ובעלי האניה. תאים בודדים הוקצו לשלושת החובלים ולשני מכונאים המישה תאי נוסעים ואולם אוכל, חדר אוכל לקצינים. חדר עישון עם הדרי הכנת הארוחות. שאר הצוות משוכן בתאים של מיטה אחת בסיפון העליון ומשמאל, בסיפון הביניים העליון גם המטבח, חדרי אוכל ובתי שימוש ומקלחות מתאימות. ב„טירת הירכתיים“ (Poop) — המכבסה, חדר היבוש, בית־חולים ומרפאה. כל שטחי המגורים ממוזגי אוויר, תוך שימוש במע־ רכת היי־פרס וכן מצוי אוורור פליטה מיכני במטבח ובכל בתי השימוש. המנוע הראשי הוא מנוע דיזל בעל 6 צילינדרים מסוג זולצר 76 RD שנבנה על ידי בוני האניה על פי רשיון והמסוגל לפתח 9,000 כ"ס ולשרוף דלק כבד. קוטר הבוכנה הנו 750 מ"מ. מהלכה 1,550 מ"מ, מספיקה הפעלת עוצמה של 87 אחוז לקיום מהירות נסיעה של 18 1/2 קשרים. לאספקת זרם חשמל יש ארבעה מנועי דיזל מסוג זולצר BAH 22, כ"א בעל 500 כ"ס הקשורים בגנרטורים בעלי 340 ק"ו ומספקים זרם ב־220 וולט. כן קיים גנרטור דיזל בעל 50 ק"ו לצרכי חירום. שני מדחסי האוויר הם מסוג גוטאוורקן ג. ק. 4 (Gotaverken GK 4) בעלי כושר של 8,100 רגל מעוקבים לדקה ומזנעים ע"י מנוע חשמלי של 65 כ"ס. קיטור לצרכי שרות מסופק ע"י דוד המובער בדלק לשימוש בגמל ודוד גאו מסוג לאמונט לשימוש בים. שניהם פועלים בלחץ של 100 ליברות/אינטש. מי נטל (Ballast) חלק מאוכסנים במיכלי פסגה ותחתית כפולה המפוררים לכל אורך האניה. משני צדי מנהרת גל המדהף עמוקים יותר המיכלים ומגיעים עד לסיפון הנמוך (Orlop) ומיכל עמוק באותה מידה למי נטל הותקן בין מיכל החרטום ובין ד. ב. סט. 1.

בראי עקום



— „אולי תחזרו מאוחר יותר?!”



— „תחליטי כבר! לא נעמוד כך כל הלילה!”



— „את נמוכה בובה, אבל את יפהפיה!”

היתרי הפלגה הוצאו לימאים אלה לאחרונה, ע"י משרד התחבורה.

א/מ „תל-אביב”

אברהם יפרח — מכונאי שני

א/מ „הרמירון”

רם זמברובסקי — חובל ראשון

א/מ „הר-בוקר”

יוסף קליימן — חובל שלישי

יוסף נחמנוביץ — מכונאי שני

א/מ „הר-תבור”

יובל לורבר — מכונאי שני

מלכא טאה

לאברט בוסקילה מא/מ „הר-סיני” מוז' טוב להולדת בת.



ברכת „עד מאה ועשרים” שלוחה

לבעלי יום ההולדת הבאים:

- | | |
|---------------|-----------------|
| רפאל רונן | שלמה קומט |
| אביעזר קורח | דמסקי לסלב |
| אברהם כהן | מרוס גרופר |
| מנחם הופמברג | יאיר זילברשטיין |
| עמואל בן קיקי | מיכאל בניסטי |
| מנחם גרינברג | מרדכי ריטר |
| חיים גלזובג | יצחק שריקי |
| עזרא כהן | יצחק בירנברג |
| משה כהן | עובדיה מזרחי |
| מנחם זילברברג | אבנר ויזר |
| אליהו מימון | יהושוע שרייבר |
| שלמה שחח | יצחק אשכנזי |
| חיים רוט | נסים סמואל |
| עובדיה אטש | ארנון מונין |
| יוסף בן שושן | אלי חזוט |
| רפאל לוי | מלינוב ולדימיר |
| מנחם גרונדלנד | אברהם שועלי |
| חיים עבדי | יוסף דניאל |
| יצחק ווסר | יוסף לוי |
| זאב תירוש | רפאל סאקאוי |
| נפתלי קסוטו | זאב ברנר |
| טוביה כץ | מיכאל זוהר |
| מרדכי ברכה | אליעזר ליבוביץ |
| יחיה בן סימון | אשר זריהן |
| אפרים הייט | חיים שרייבר |
| אלי אזולאי | אריה לב רן |
| ישראל ורפולר | יעקב גבעתי |

מגדלון

תעודות סמיכות נמסרו לאחרונה לימאים הבאים.



נתן לנג — תעודת סמיכות לרב חובל

א/מ „הר-תבור”

מרדכי טל — מכונאי שלישי

א/מ „תל-אביב”

מיכאל שולר — מכונאי שלישי

א/מ „הר-גלבוע”

עובדיה אטש — מכונאי שלישי

סמואל קנופף — חובל שלישי

א/מ „הר-גלעד”

ארנון קוריס — חובל שלישי

נסים אלול — מכונאי שלישי

יצחק ווסר — מכונאי שלישי

א/מ „הר-קסטל”

זאב תירוש — חובל שני

א/מ „הר-כנען”

נסים סמואל — מכונאי שלישי

א/מ „הר-בוקר”

אריה לב רן — מכונאי שלישי

א/מ „הר-כרמל”

משה עיני — מכונאי שלישי

א/מ „הר-מירון”

קלמנט נחום — חובל שלישי

א/מ „ערד”

אריה ויטנברג — מכונאי ראשון

יאיר זילברשטיין — מכונאי שני

מאיר בורשטיין — מכונאי שלישי



נפש בריאה

בגוף בריא

א/מ „ערד“: הפליגה לגולף לטעינת מטען מלא של גרעינים בתפ-זורת המיועד לחיפה.

א/מ „הר-בוקר“: הפליגה מניו-אורלינס בדרכה לפורטו קורטס ומשם תפליג לצפון אירופה.

א/מ „הר-בשן“: נמסרה לנו בשעה טובה ב-3.4.67 בשעה 15.40 מניו-אורליאנס. הפליגה לפור-טו קורטס ומשם לברמרהבן.

א/מ „הר-קסטל“: הפליגה מיפן בדרכה לצילי לטעינת מטען מלא של עפרות ברזל המיועד ליפן.

א/מ „הר-גלבע“: הפליגה מארה"ב עם מטען מלא של סויה בתפ-זורת המיועד ליפן.

א/מ „הר-גלעד“: הטעינה באיים הקנריים וקייפטאון דגים לפ-ריקה ביפן.

א/מ „הר-מירון“: הפליגה מאנט-וורפן לנורפולק לטעינת פחם ומשם תפליג ליפן.

א/מ „הר-מוון“: הפליגה מנמל בנבורי שבאוסטרליה עם מטען של פירות המיועד לנמלי המ-בורג, גוטנבורג ומלמו.

א/מ „הר-סיני“: הפליגה מאנטוורפן עם מטען של חומרי פלדה המיועד לגולף.

א/מ „הר-תבור“: הפליגה מהגולף עם מטען מלא של גרעינים המ-יועד לנמל פוזן שבקוריאה.

א/מ „תל-אביב“: פירקה בחיפה מטען סויה. מחיפה הפליגה לגולף לטעון מטען גרעינים לפריקה בחיפה.

ח ברתנו ידועה ברמה הגבוהה של מגורי הצוות. אחד החידושים שהוכנסו באניותינו החדשות „הר-מירון“ ו„הר-קסטל“ להנאתם ותועלתם של הצוות, הנה הסאונה ואולם ההתעמלות (גימנסיום) המשוכלל. לאחר שעות העבודה יורדים אל ה„גימנסיום“ שוחרי תרבות-הגוף למלא את המצווה „נפש בריאה בגוף בריא“, ולהוציא את עודף המרץ שנשאר לאחר יום עבודה. חידוש נוסף באניות אלו הוא המדור המיוחד לקדטים בו מצויים הדרי מגורים וכן כיתות לימוד, המצוידות בכל האביזרים הנחוצים. במדור זה תכין ותכשיר החברה את „דזירה-המשד“ שלה, אשר יקבל את החינוך הימי והמקצועי שלו במיורג הנוחות והיעילות.



יחאי בגימנסיום של א/מ „הר-מירון“

CAPTAIN DAVID BAER

On Friday, January 20, 1967 as he often did, Captain David Baer remained at his desk until 6:30 P.M. well beyond the usual office closing hour. As Vice-President responsible for the operation of 39 vessels, he was making certain that over the weekend the fleet's movements would be followed and contingencies dealt with. Regrettably, he could not carry out his usual careful plans. In the morning of January 21st, he was again stricken with a heart attack, a condition which first became evident in 1950. He was taken to the hospital, but despite all efforts, passed away that night. In tribute, all ships of the fleet in port on Monday, January 23rd, flew the company flag at half mast.

David Baer, born in New York January 13, 1911, was forced to leave school at the age of 15 following the death of his father in order to support his family. He first went to sea as an ordinary seaman in the early years of the depression when jobs of any kind were scarce. With his usual enormous energy, which persisted even after his first illness, and until his death, Captain Baer quickly became interested in his new job. These were years, before the formation of a seaman's union, when the life of a seaman was hard. Captain Baer became an active participant in the movement which led to the establishment of a union and to the institution of more favorable working conditions for those who sailed. This experience was to serve him well following his assumption of managerial duties years later.

.....
throughout the month of December, but the increase became stabilized at a level considerably below normal winter freight levels. As soon as the necessary requirements were met, demand in the Persian Gulf diminished once again, and the rates reverted back to the previous depressed structure.

As the winter market draws to an end, some discouraged tanker owners have begun to ballast their vessels to the Mediterranean area to await future developments for a short while or proceed into lay-up. A larger percentage of tankers is presently seeking grain cargoes in order to obtain longer employment. Similar to the dry cargo fleet, there are presently too many tankers in operation for the existing demand.

Not all of Captain Baer's activity was nautical, however. In 1933 he joined a WPA group doing welfare work in depressed areas. He interviewed and prepared case histories of the homeless and jobless with a view towards their rehabilitation, gave counseling service, and secured employment for them. In 1936 he was invited to Ecuador with several others engaged in the same work. The aim of this group was to establish agricultural settlements in large haciendas owned by the government to accommodate homeless children taken from the streets and to improve the lot of the local Indians. Under Captain Baer's supervision, one hacienda, was completely refurbished, and running water and telephone lines installed. A school was founded on the site (in the town of Tolontag, a day's journey by horseback from Quito) and was also under Captain Baer's direction. The

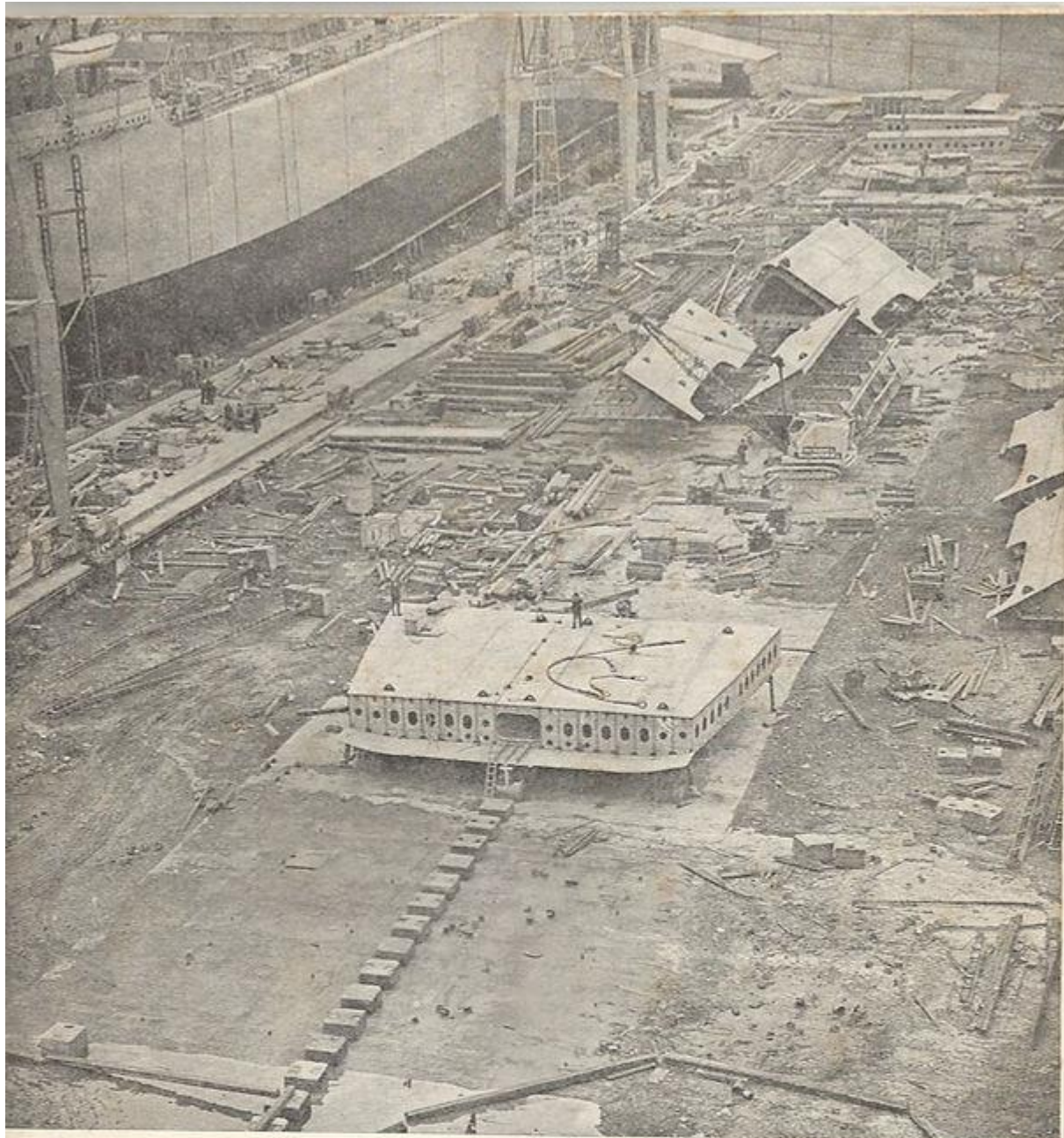
curriculum, half academic and half practical work in agronomy, included school work for the children from the first grade level through junior high school as well as the instilling of proper sanitary, eating and work habits for the students and the local Indian families who also learned scientific agricultural methods. Upon the school's



Captain David Baer signing acceptance of M/V Har-Meron from builders.

sudden closing in 1938 following a coup d'etat and a change in government, a marked improvement was noted in the physical appearance and working ability of the graduates. Captain Baer then returned to the United States and to the sea which he decided to make his career. In the early years of World War II he obtained his Third Mate's license after successfully completing a course of study. He rapidly raised his level of competence and shortly earned his unlimited Master's license, sailing as a Second, Third, and Chief Officer on ships carrying troops to the European Theatre of operations. His first command followed the death at sea of the Master of the vessel on which he served as Chief Officer. After the war Captain Baer remained at sea, serving as Master until 1950 when symptoms of heart disease forced him

(Continued on page 21)



On 15.1.67 the keel of our new building, 76,000 tons bulk carrier was laid at Furness shipyard. Until launching at the end of this year the ship will be known as "New building No. 530". In the front of the picture a section of the double bottom can be seen.

ב-15.1.67 הונחה הסדרית לאוניית החודשה במספנת פורנס ואטר עד להשקתה בסתיו השנה תהיה ידועה כ,בניה מס' 530. מעמס האניה 76,000 טון. בחלק הקדמי של התמונה נראה קטע מהתחתית הכפולה.

EL YAM LOG

MAGAZINE FOR SEAGOING AND SHORE PERSONNEL
OF CARGO SHIPS "EL YAM" LTD.

No. 18

Passover, April 1967

Printed in Israel