



# זרקור על...

יהודה שטרק

כיום הוא רב חובלה של הגדולה החדשה שבספינות הסוחר הישראליות. היום הוא קיסרה הגאה של אניית-משא ענקית, מצוחצחת מתרוננת בחדישותה. היום הוא האיש הפורש את שלטונו על פני מעמס של 30 אלף טונות וצוות משרי בח של 36 ימאים.

רב החובל יהודה שטרק, בעל הגבות השחורות והשער המכסיף, המכסה גולת גולת שופה, הוא האיש אשר על "תל-אביב" — אניית-הדגל של חברת "אליים", מספינת לימוד בשם "שרה א" ועד לגדולה שבאניות ישראל עבר יהודה שטרק דרך ארוכה, עמוסה תלאות, אכזבות ומאבקים עיקשים. "שד"הים", שדבק בעצמותיו עוד בגיל צעיר, לא הניח לו להתיאש ולהיכנע, הולך אותו בכל הדרך הארוכה, שתחילתה ספינת-לימוד וספינת דיג למים רחוקים וסופה חדר-הפיקוד של הגדולה והמשוכללת שבספינות צי הסוחר הישראלי.

יהודה ליאון שטרק נולד לפני חמישים שנה בפולין, בדרך בן-טובים הופנה ללימוד אקדמאי, חבש שנים מספר ספינות אוניברסיטאות בפולין ובצרפת. אך למ "שד"הים", שנכנס באורח פלאי ובלתי מוסבר לעורקי דמו, לא הניח לו לסיים לימודים אלו. הוא חפש את הים.

באותם ימים היו אפשרויותיו של צעיר יהודי לשרת על ספינה מצומצמות ביותר. אחת הדרכים להגיע ליעד זה היה בית-ספר ימי איטלקי בעיר החוף צ'וויט ווקיה, אשר קיים מתלקה מיוחדת לקדטים יהודים. אחת מספינות הלימוד שלו אף נקראה בשם עברי — שרה א'.

יהודה שטרק שם פעמיו אל אותו בית-ספר. ב-1934 סיים שם את חוק לימודיו והוא כבן 26. בכיסו נשא דיפ-

לומה של "רב-חובל בים התיכון". תעודה היתה לו — אך לא אניה. מששמע כי בנמל קונסטנצה מצוי יהודי רומני בשם ברקוביץ, המפעיל שתי אניות משא ("הר-ציון" ו"הר-הכרמל"), יצא לשם שטרק, תוך בטחון כי יתקבל לעבודה על אחת משתי האניות הללו. אולם כל ריצותיו, שיחותיו והשתדלויותיו עלו בתוהו.

מאוכזב חזר לפולין, החל עובד בחברת רה לקידוחי נפט. כעבור שנתיים שמע כי בנמל גדיניה הוקמה חברת אניות חדשה, שבעליה הוא יהודי. מצוייד במכתב המלצה ממכרו של אותו יהודי שם פעמיו אל עיר הנמל הפולנית, כשהתקווה



חינוך "תל-אביב" של רב החובל יהודה שטרק

לזכות במקום עבודה על אניה כלשהי יר קדת בעצמותיו. הפעם לא נתבדה תקוותו. אך התברר לו שתי עובדות: חברת האניות אינה אלא חברה לדיג במים רחוקים; קשה מאד ליהודי לקבל מאת השלטונות הפולניים תעודת מלה.

עם החלטה נחושה לצאת לים ויהי מה הסכים לשרת על ספינת דיג קשת-תנאים ופתח במסע השתדלויות להשיג את הניירות הדרושים מאת השלטונות הפולניים. מאמציו נשאאו פרי. הוא קיבל את הניירות הדרושים והוכנס לצוות אחת מספינות הדיג כ...נער-סיפון.

אולם עד מהרה התגלה כימאי מסור ומוכשר והחל מטפס במהירות בסולם הפד-רודי. כעבור זמן לא רב התמנה כנוויגא-

טור. ב-1939 יצא למסע-דיג אחרון לפני ירידתו לחוף כדי לשאת לאשה את ארר שתר. בהיותו בים הצפוני החל הצבא הגרמני פולש לפולין ומלחמת העולם השנייה החלה. במקום לחזור לגדיניה היפנה שטרק את הספינה לחופי אנגליה. ברד-תו לחוף התייצב בלשכת הגיוס ושוכן ליהודות הצבא הפולני החופשי אשר בפי-קדו של הגנרל שיקורסקי. הוא נשלח לעזור את כוחות הצבא הגרמני שפשו על פני צרפת.

לאחר המפלה הגדולה בדונקירק הצ-ליח שטרק להימלט חזרה לאנגליה. סיים בריס לקצינים, שבוץ ליהודית צנחנים. באחת הצניחות הקרביות בזירת המערכה באיטליה שבר את רגלו ויצא מכלל פעור לה. תודות לעבודה זו עלה בידו לקבל העברה לצי המלחמתי. שוב חזר לאנגליה, אך מאחר שתעודותיו אבדו לו, נשלח לברי-ימי, כדי ללמוד את "המלאכה" מתחילתה. משסיים את חוק לימודיו הוע-לה על אניה פולנית בתפקיד של קצין שני.

עם סיום המלחמה הצליח לקבל עבודה בחברת "עתיד", הפליג מאנגליה לחיפה ומשם לאלכסנדריה, כדי לעלות על האניה "עתיד". מכאן ואילך שרת אך ורק על אניות יהודיות.

ב-1947 לאחר שהתחבאה בבונקר וניצלה, ולאחר שהתגלגלה במחנות עקר רים, העפילה באניה "לטרון", גורשה לקפריסין וזכתה לקבל רשיון עליה לארץ-ישראל — הגיע ארושתו של שטרק לחיפה. עד למועד שיחרורה, לפי מיכסת אותם ימים, נשלחה על ידי הבריטים למחנה ההסגר בעתלית. ימים מספר לא-חר מכן הגיע לחיפה האניה "עתיד", כש-הקצין הראשון בה הוא יהודה שטרק.

משנודע לו כי ארושתו חיה ונמצאת בעתלית, מיהר לשם וניתן לו להתראות אתה למשך עשר דקות — לאחר פרידה טראגית של שמונה שנים תמימות, כשאף אחד משניהם אינו על גורלו של רעהו. ששה שבועות לאחר מכן הגיע שוב שטרק לחיפה. הוא פגש את ארושתו בחתונה של קרובים. בו במקום החליטו אף הם להינשא. תוך חצי שעה נערכו כל הסידורים ובאותו מעמד עצמו נישאו. עשרים שעות לאחר החופה נאלץ לשוב לאניתו ולהפליג...

(סוף בעמוד 5)

# בְּרֵאֵי עֵקוּיִם



(סוף מעמוד 3)

ב־1948 אילצה אותו אשתו להיות „עכבר יבשה“. הוא קיבל משרה של רב־חובל על אניית גרר בנמל חיפה והתמיד בתפקיד זה עד 1952. לאחר מכן שב אל הים הגדול, הוסמך כרב־חובל ושרת על אניות „צים“.

ב־1957 עבר לשרות „אליים“, הפליג ב„תל־אביב“ הישנה ולאחר מכן קיבל את הפיקוד על „הר־תבור“, עליה שרת כ־4 שנים. תקופות קצרות שרת על אניר תיה האחרות של החברה, עד שלאחרונה נקרא לקבל לידיו את „תל־אביב“ החדר־שה, המשמשת לו כאחת מנקודת השיא בקריירה הימית שלו.



## "תל-אביב" הישנה-ישנה...

אירופאי ירדו ממנה ה"זרים" הוחלפו בכחורים ארץ-ישראלים, שלמדו את המקצוע והשתלטו עליו. היחסים בין אנשי הצוות לבין עצמם ובינם לבין הפיקוד היו למופת ושמה של האניה הלך לפניו, שימש מקור גאווה ליהודי הארץ.

ב-1936 רותקה "תל-אביב" לשר ברהגלים של נמל חיפה — בעיות כספיות מנעו את המשך הפעולה. בסופו של דבר נמכרה ליפנים ונעלמה מ"נוף" ארץ-ישראל.

עם בואה של "תל-אביב" השלישית — החדשה, המפוארת והטובה שב"כולן הנני — כאיש צוות "תל-אביב" הראשונה — מברך את החברה ואת הצוות החדש במזל טוב ובהצלחה.

נתן שיבר, כלכל ראשי א/מ, "הר-טיני"

תינאי. שמה הוסב ל"תל-אביב". בחר טומה התנוסס דגל כחול-לבן ועליו מגן-דוד.

צוותה של תל-אביב היה מעורב — יהודים וגרמנים. רב-החובל היה גרמני נוצרי בשם אלפרד ליידיג. הקצין הראשון היה היהודי האנס רוונטל ויהודי היה גם המכונאי הראשון — אמיל רוונטל. רבים מבין אנשי הצוות היהודיים ששרתו עליה מוסיפים לשרת בים עד היום והם ממלאים תפקידים בכירים בצי הסוחר הישראלי.

אחד מאנשי הצוות של "תל-אביב" הראשונה הוא אדם המוכר היום היטב לכל הימאים — רב-חובל וולטר דלמן, המכהן כמזכיר איגוד הימאים.

בהיותה תחת דגל עברי עסקה האניה, לרוב, בהעברת אלפי יהודים ארצה — פליטים שנמלטו מהמשטר הנאצי שהתעצם והלך. עם כל חזרה לנמל

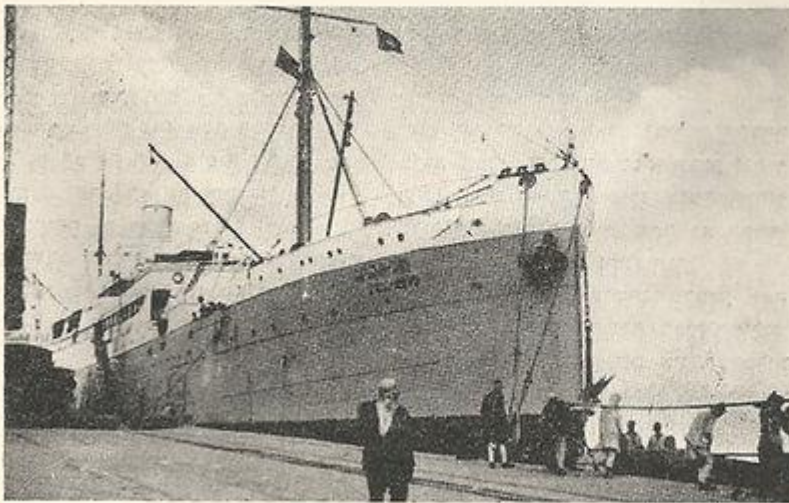


נתן שיבר, "הר-טיני"

אניית "אליס", "תל-אביב", שיצאה בחדש מארס שנה זו ממספנות האמ"בורג לנסיעת-הבכורה שלה, מחליפה בכינוייה את האניה "תל-אביב" הקר דמת, שאף היא היתה בבעלות "אליס" (חברת ישראל-אמריקה).

אבל קיימים עוד ימאים עבריים, הזוכרים "תל-אביב" נוספת — אניה ראשונה שנשאה שם זה לפני עשרים ושמונה שנים, ואפילו הניפה דגל עברי — בזמן שמדינת-ישראל עוד היתה חלום, ואיש לא ידע איך, מתי והאם קום תקום.

ב-1935 יצאה מנמל האמבורג האניה א. ק. "האונשטיין" של חברת ארנלד ברנשטיין — חברה גרמנית, בבעלותו של יהודי. היא היתה בעלת 10 אלפים טון והכילה 450 מקומות לנוסעים וכ-120 אנשי צוות. היא הפליגה לגנואה ושם הוחלף דגלה הגרמני בדגל פלש-

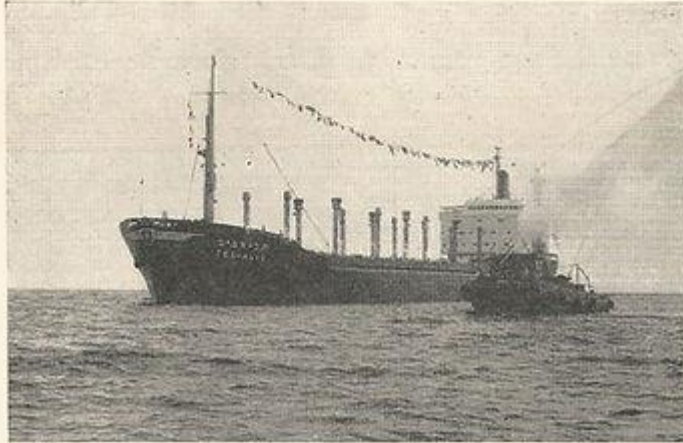


"תל-אביב" הראשונה באמת...

## תל אביב נכנסת לחיפה...



עצומת ממדים ורבת רושם נכנסה, תל אביב, החדשה לנמל חיפה במסעה הראשון ארצה.



בהתאם לחסורת הנמל ליוו את, תל אביב, ספינות כיבוי וספינת גרר שהן משלחות לשמים טילוני ברכה של מ'ס מלוחים.

דגם של ספינה המונעת באמצעות משוטי יד והודות לסידורים מיוחדים שנעשו בה, ניתן להפכה בנקל לספינת מלחמה.

\* הערך של 30 גר' הודפס על בול המראה ספינה מסחרית רומית, מן המאה השלישית.

\* בול בערך נקוב של 40 ג' מתאר ספינה סקינדינבית מן המאה התשיעית לספירה. צור רה זו של הספינה, האופיינית לספינות הווי קינגים, מצביעה על הרמה הגבוהה של הסקני דינגים בבניית אוניות בימים ההם.

\* בול בערך 60 גר' מראה ספינת מלחמה מצפון אירופה של המאה ה-13. על גבי הסר פון ניצב תוחת מן הזמנים ההם. ספינה דומה מופיעה על גבי הבול בערך של 1 זלוטי.

הערך הגבוה בסדרה — 1.15 זלוטי — מראה ספינת סוחר, קאראקה, ששטה במאה ה-15 בים התיכון.

אספנים הרוכשים לאוספם סדרה נאה זו, עשויים ללמוד באמצעותה פרק בהתפתחות הספנות העולמית, החל במאה ה-15 לפני הספירה.

המחלקה	הקורס מכין לדרגה	תאריך פתיחה	תאריך סיום	הערות
סיפון	רב חובל	22.12.63	27.3.64	
	חובל שני	3.11.63	6.3.64	
	חובל שלישי	3.11.63	20.3.64	קדטים סיפון שסיימו תקופת הכשרתם כחוק
מכונה	מכונאי ראשי	26.1.64	3.4.64	חלק א'
	מכונאי ראשון	10.11.63	2.2.64	
	מכונאי שני	27.10.63	10.1.64	
	מכונאי שלישי (קדטים)	27.10.63	12.12.63	חלק א'
		9.1.64	10.3.64	חלק ב'

הקורס מיועד למועמדים אשר שרתו כקדטים מכונה באניות צי הסר חר הישראלי במשך 18 חודש או מכ' 4 או בשני התפקידים גם יחד.

## תחזית קורסים



**ממשד התחבורה, אגף הספנות והנמלים, המחלקה להכשרת ימאים, קיבלנו את תחזית הקורסים הבאה:**  
לתשומת לב המועמדים לקורס:

א. כל המועמדים חייבים להגיש בקשה לבחינות הסמכה לדרגותיהם לפחות חודש ימים לפני תחילת הקורס.  
ב. על המועמדים להצטייד במכתב המלצה מרב חובל האניה (חובלים) או מהמכונאי הראשי (מכונאים) מהאניה בו שרתו לאחרונה.

# מגדרון

תעודות סמיכות נמסרו לאחרונה לימאים הבאים!



"הר כרמל" — טרדכי שרמן — סמיכות למכונאי ראשון  
 "הר כנען" — שמואל בן טוב — סמיכות למכונאי שני  
 "הר רמון" — דרווי דורני — סמיכות לחובל שלישי  
 "הר-תבור" — אברהם שטרלינג — סמיכות למכונאי ראשון ויאל אילנברג — סמיכות למכונאי שלישי  
 היתרי הפלגה הוצאו לימאים אלה. לאחרונה, ע"י משרד התחבורה!

"הר גלבע" — אלפרד מזה — היתר לחובל שלישי  
 "הר גלעד" — ניקולאוס סופינוס — היתר לחובל ראשון  
 "הר סיני" — דניס יורדן — היתר לחובל שני אפרים שיני — היתר לחובל שלישי  
 "הר כנען" — מרדכי שפסק ארוז — היתר למכונאי רביעי  
 "הר רמון" — אברהם אילת — היתר למכונאי שלישי  
 "תל אביב" — יצחק הורוביץ (גור) היתר לחובל ראשון שמואל ממן — היתר למכונאי שני  
 "הר-תבור" — אברהם בשקין — היתר לחובל שלישי

הימאים הבאים נמצאים בשעה זו בחופש לימודים.



יוסף רוזנברג — מכונאי ראשי  
 אמיליאן זלצמן — חובל שלישי  
 אריה רוקנשטיין — חובל שני  
 מאיר זלטה — חובל שלישי  
 הינץ פיץ — חובל ראשון  
 יהודה נוינבאר — חובל שני  
 יצחק חוגי — מכונאי שלישי  
 שמחה לכטמן — מכונאי שלישי  
 מרוס אנדרי גרופר — מכונאי שני  
 ישראל לייבוביץ — מכונאי שלישי  
 מאיר לנגיל — מכונאי שני  
 יצחק טמיר — חובל ראשון

רפאל זבק  
 אלכסנדר נימץ  
 אלכסנדר רנר  
 אלפרד סנן  
 שמחה שרייבר  
 יצחק פלד  
 יוסף כהן  
 משה אפרתי  
 ג'ורג' שקלי  
 דוד אנטי  
 דוד עובדיה  
 מרדכי שרמן  
 חיים גלסברג  
 וולטר לון  
 דוד אבוטבול  
 משה סויס  
 איבן רדן  
 דניס יורדן  
 שלמה קומט  
 צבי יורמן  
 מיטון דרחי  
 גבריאל גבריאל  
 אברהם שטרלינג  
 משה אפרת  
 רפאל אמיר  
 אביעזר קורח  
 חיים אשכנזי  
 מאיר נורי  
 משה אוסטרובסקי  
 יעקב שוקרון  
 זלמן סנדוביץ  
 יוסף לוי  
 אברהם ישי  
 מוריסיו נורנברג

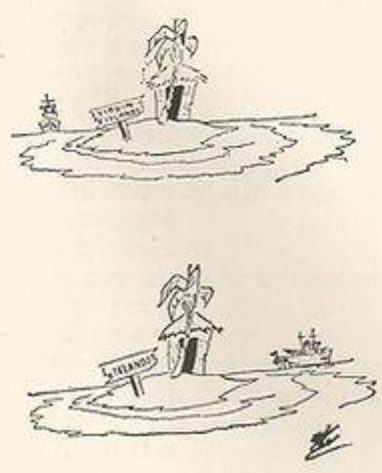
קצינים שחזרו לארץ לאחרונה לאחר שרות שלמעלה משנה וחצי באניות הבננות א/מ, הר רמון וא/מ, הר גלעד  
 היינץ פיץ — חובל ראשון  
 צבי פריס — חובל ראשון  
 אלכסנדר נימץ — מכונאי ראשון  
 יוסף נחטוביץ — מכונאי רביעי  
 אברהם דולינגר — חשמלאי  
 מוריסיו נורנברג — כלכל ראשי

## מלת סוף

דני רוזנצויג — לחתונתו  
 לכלכל ראשי נתן סיבר —  
 ברכות מאלימות להולדת הנכדה — נכדתה הראשונה של "אליס" — כה לחי!



ברכת "גד מאה ועשרים" — שלוחה לבעלי "יום הולדת"  
 שמואל ממן  
 דניאל כהן  
 יהודה שטרק  
 חיים שמש  
 ארמנד מויאל  
 גילברט כהן  
 יורם נרוג  
 קלמן מולק  
 שאול בן ברקין  
 ליאון גומל  
 יוסף בן סוסן  
 אליהו כהן



## אל-הים!

ימה של ארצנו מצפה לגואלו, כאשר ציפתה לגואל אדמתה ועודנה מצפה. נעתקנו מהים כאשר הורחקנו מהאדמה — ואולי זר לנו הים פי כמה מאשר זרה לנו האדמה. בני העיר ושוכני יבשה היינו מאות בשנים. עברנו ארחות ימים — כנוסעים, אף פעם לא כמסיעים, כאשר אכלנו פרי האדמה כקונים ולא כיוצרים, אולם האזנו לקריאת האדמה, ובני העיר היו לפלחים, לגננים, ליוגבים, לפרדסנים, לירקנים, לכוורנים, למגדלי עופות ובהמות. הייצר מאנשי היבשה להיות למלחים, דייגים, ספנים, שחיניים, שייטים, נוטים אמודאים קברניטים?

כיבוש האדמה על ידי אנשי העיר היתה ההרפתקה הגדולה, הראשונה של תנועתנו, של מפעלנו בארץ. הרפתקה שניה, אף היא גדולה, ולא קלה מהראשונה, עדיין מצפה לנו — כיבוש הים.

הצמאון לאדמה של עם מחוסר קרקע פיתח בנו חושים חדשים ויכולת ישרה. ידענו שבלי אדמה אין בסיס תחת רגלינו, אין משען נאמן, אין יניקה ישרה, והקימונו תנועה אשר לא היתה כמוה — תנועת חלוצים לשוב לאדמה, לשדה, לכפר, דבקנו באדמה באהבה ובתוחלת — והיא נענתה לנו.

רצון הקיום והתקומה של עם קשה-עורף דפק וציוה לטובי-בנין; האחיו באדמת המולדת, רצון זה מצווה אחיזה נוספת — בים המולדת, בלי הים אין מוצא, אין מרחב, אין מצע להשתרע. הים התיכון הוא הגשר הטבעי המקשר את ארצנו הקטנה עם העולם הרחב. הים הוא חלק אורגני, כלכלי ופוליטי של ארצנו. והוא עדיין כמעט פנוי, כמעט חפשי. הכוח שדחף אותנו מהעיר לכפר — דוחף אותנו מהיבשה לים.

הדרך לים הוא דרך להרחבת שטח ארצנו, לביצור בסיסנו הכלכלי, לחיזוק בריאותנו הלאומית, לתגבורת עמדתנו הפוליטית, ליציאה למרחב, להשתררות על איתני הטבע. הים פותח לפנינו אופקים בלי גבול. תנועתנו החלוצית בגולה ובארץ, הנוער המעפיל, הלומד והעובד, ימצאו בים כר נרחב לפעולה נועזה למאווי גבורה, להעפלה מחודשת. בכל ערי החוף בגולה יתארגנו פלוגות חלוץ ימי, בכל בתי הספר הימיים ילמדו טובי הנוער את תורת השיט ותרבות המים — כי הארץ אשר אליה יבואו — היא ארץ של הים הגדול.

והנוער אשר בארץ, ביחוד זה השוכן על שפת הים, בין בכפר ובין בעיר, יראה בגלים את אשר רואה איש-שדה ברגבים: מקור חיים ועוז ישע.

בתרבות הים, החל בספורט ימי וגמור בעבודת המלח, ניצור טיפוס יהודי אשר ישלים ויגוון את הטיפוס שנוצר בעבודת השדה.

נזכור: ארצנו זו מצטרפת מאדמה ומים.

## To our Seamen

The third issue of our magazine is devoted to our new ship the M/V "TEL AVIV" and her maiden voyage to her home port of Haifa where she was welcomed in the grand style befitting a ship of her size and importance to the Israel Merchant Marine. The acquisition of the "TEL AVIV" and her first arrival at Haifa mark an important step in the development of the Israel Merchant Fleet and "EL YAM" is justly proud of the honor bestowed upon it as the Company continues to pioneer in the area of Israeli tramp shipping.

It is, therefore, not surprising that we are devoting a good part of this issue to the M/V "TEL AVIV": that we are turning the interviewer's spotlight on Captain Y. Stark, Master of the M/V "TEL AVIV"; that the rotogravure section presents a pictorial display of the festivities held on board the vessel; that we are including an article written by one of our Officers concerning the very first ship to bear the name "TEL AVIV" which plied the seas many years ago when the very idea of a State of Israel and an Israeli Merchant Marine was but a dream in the heart of our people; and the Israeli port which we are describing in this issue is, of course, the port of Tel Aviv.

We would, at this time, take the opportunity in joining the many friends and associates of the Company in wishing the crew of the M/V "TEL AVIV" many safe and prosperous voyages.

Lest we forget, our next issue will appear for the coming High Holidays and we again ask our seamen to send in their material for publication.

Editor

## M/V ARAD

Despite severe weather conditions during the early stages of construction good progress has been maintained since the keel was laid down on the 22nd January 1963.

The following is a brief summary of the work which has been accomplished to date.

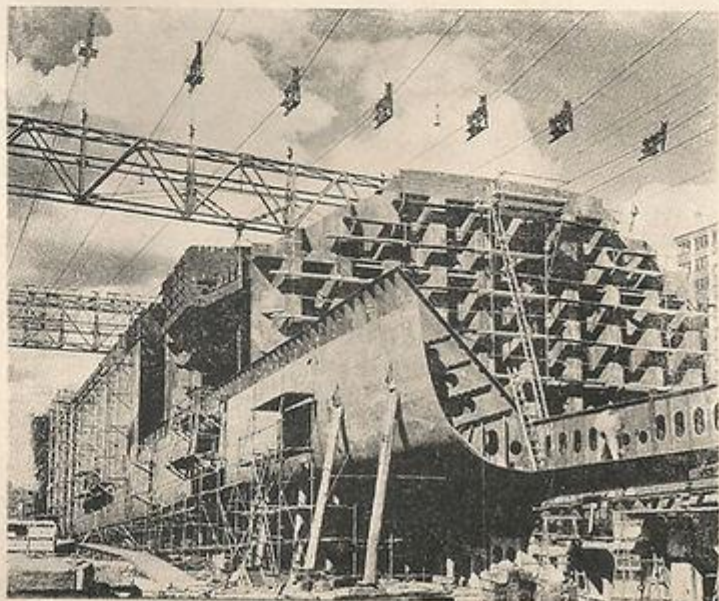
*Engine Room:* All auxiliary seating fitted and welded, almost all the auxiliary machinery mounted in position and the fitting of valves, pipe flanges and connecting up of the various pipe arrangements is well under way.

All Engine Room double bottom tanks surveyed and pressure tested. Bilge, ballast and fuel pipe lines installed in pipe tunnel and double bottom tanks, in preparation for connecting up.

*Erected:* Poop front, all main deck accommodation walls, engine room casing and internal steel bulkheads.

Poop deck plating Engine Room casing, walls and internal steel bulkheads.  
Double bottom shell sections complete from aft to fr. 194 P & S  
Bilge and lower hopper plate sections complete from fr.44 to fr. 183 P & S  
Side shell plating panels complete from aft to fr. 138 P & S  
Main deck plating and wing tanks complete from aft to fr. 139 P & S  
No. 8 main deck cargo hatch coaming, sides and ends.

Much of the joining up and welding of the erected units has been accomplished, particularly transverse bulkheads, tank top plating keel and bottom shell plating, bilge shell and lower hopper plate units, aft and main deck and poop deck plating.



Deutsche  
Werte  
1963



Plaque presented with the good wishes of the city of Tel Aviv to the ship "Tel Aviv". Left to right: Cap. Y. Stark, M. Namir, Y. Recanati.

ראש העיריה, מנהל החברה והקברניט ליד לוח הברכה של העיר תל-אביב לאניה "תל-אביב".

**ELYAM LOG** MAGAZINE FOR SEAMEN AND EMPLOYEES OF CARGO SHIPS "EL YAM" LTD.