



אפריל - יוני 2021 ■ מס' 137 שנה 28



הצ'י





מכתב שנשלח בשנת 1815 מאדינבורו להדינגטון. החתמת
בשחור מעידה על תוספת גביה של חצי פני עבור משלוח
בכרכה בכביש אגרה.



נושאון - ביטאון איל"ת - אגודה ישראלית לבולאות תמטית
עורך: יורם לוביאניקר עורך משנה: לורנס פישר
עריכה גרפית: הדי אור עריכה לשונית: אסתי לבון
דוא"ל: noson.ed@gmail.com
בית יואל, נמל תל אביב 40, תל אביב 6350671
Nos'on ISSN 0792-6448

תוכן העניינים:

	דבר העורך	עמ' 2
	תכנית החלוקה	עמ' 3
	על תיקו בשחמט	עמ' 9
	על חצאי איים, כפים ומצרים	עמ' 13
	המרוץ האווירי לקוטב הצפוני	עמ' 19
	על הדפסי רכב והדפסים אחרים	עמ' 24
	לזכרו של משה בן-צבי	עמ' 29
	הגדרה קולעת בול	עמ' 30
	דיווחי בעלי התפקידים באגודה לשנת 2020	עמ' 31
לורנס פישר		
יורם לוביאניקר		
גדעון רענן		
יצחק ברק		
עמוס אלטר		
שלמה וורגן		

ועד האגודה והפעילים:

יו"ר: יצחק ברק (השחר 34, ראשון לציון 7521640, 054-5314568, ifib@inter.net.il)
סגן יו"ר: מנחם לדור (ת.ד. 340, הר אדר 9083600, 054-4825007, ladorm@gmail.com)
מזכיר וגזבר: רן ברש (היורה 1, ת.ד. 8486 גן יבנה 7086131, 052-5250780, ranb2000@gmail.com)
עורך "נושאון": יורם לוביאניקר (נמל תל אביב 40, תל אביב 6350671, 054-5402723, lubianiker@gmail.com)
חבר ועד: יהושע מגר (אשטרם 44, ראש פינה 12000, 052-8802725, jmagier@netvision.net.il)
ועדת ביקורת: יוחנן מירז (יו"ר), שלמה וורגן, גל שפרון.

שירותים לחברים: "נושאון" – ארבע פעמים בשנה, "נושאונט" – ארבע פעמים בשנה, מכירות פומביות, שירותי ספריה תימאטית, מפגשים, סמינרים והרצאות, צוות מומחים, "שבל" (ביטאון התאחדות בולאי ישראל).

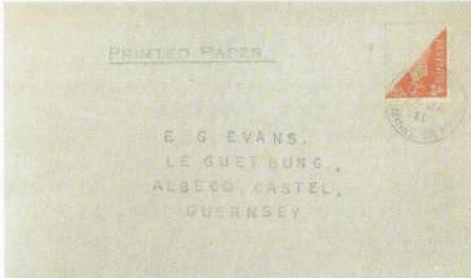
דמי חבר (2021): מבוגר – 160 ₪, נוער – 80 ₪.

תאריך אחרון למשלוח חומר לחוברת הבאה: 1.6.2021

דבר העורך

שלום לכם,

הפעם "נושאון" מוקדש למספר חצי, וכמחצית החוברת כוללת מאמרים העוסקים בו. המאמר של **לורנס פישר** עוסק בחלוקת ארץ ישראל במהלך שנות המנדט הבריטי ובתוכנית החלוקה שהתקבלה



באו"ם ושסיימה את המנדט. **יורם לוביאניקר** מספר לנו על משחקי שחמט המסתיימים בתוצאות תיקו ובחלוקת נקודת הניצחון בין שני היריבים. המאמר של **גידי רענן** עוסק בחצאי איים ובכפיים.

שימוש בבול חצוי למשלוח דבר דפוס

שני המאמרים האחרים אינם קשורים לנושא החוברת. הניסיונות לכבוש את הקוטב הצפוני בדרך האוויר הם נושא

מאמרו של **יצחק ברק**. מאמר זה היה אמור להכלל בחוברת הקודמת של "נושאון", אשר כותרתו הייתה "מסע עולמי", אך הוא נדחק לחוברת זו בשל חוסר במקום. המאמר של **עמוס אלטר** נולד מתוך שאלות ששלח למערכת חברנו **יעקב שפילברג**. השאלות עסקו בהדפסי רכב שונים, ואנו הפנינו אותן לעמוס, אשר השיב בפירוט ואף הוסיף עוד דוגמאות מעניינות מתוך האוסף שלו. אנו ערכנו את הדברים למאמר, אשר יעניין את כלל הקוראים, כך אנו מקווים. זוהי דוגמה מאלפת לחשיבות הקשר בין אספנים ולצורך בחילופי מידע ורעיונות ביניהם.

כבר רבות נאמר ונכתב על השינויים שהתחוללו בחיינו בשל וירוס הקורונה. כעורכי "נושאון" נמאס לחזור על הדברים, אך פעם נוספת – אין מנוס מכך. מאחר שלא ניתן בשלב זה לקיים מפגשים, החליט ועד האגודה לבטל באופן חד-פעמי את האספה השנתית של האגודה. הדיווחים השנתיים של בעלי התפקידים מובאים בסופה של חוברת זו. כולנו תקווה שנשוב להפגש במהלך שנת 2021 ושנחזור לקיים את האספות השנתיות כסדרן בשנה הבאה.

אנו מזכירים לכל החברים כי הגיע המועד לשלם את דמי החבר לאגודה לשנת 2021. עד כה רק כמחצית מחברי האגודה העבירו לנו את דמי החבר, ולנו לא נותר אלא להזכר בפרסומות המיתולוגיות של רשות השידור לתשלום האגרה ולשאל: מה עם החצי השני? גובה דמי החבר נותר גם השנה ללא שינוי: 160 ₪ למבוגר ו-80 ₪ לחבר נוער. מומלץ לשלם בהעברה בנקאית לחשבון של איל"ת בבנק הדואר, אך יש להקפיד ולציין את שמכם בפרטי העברה.

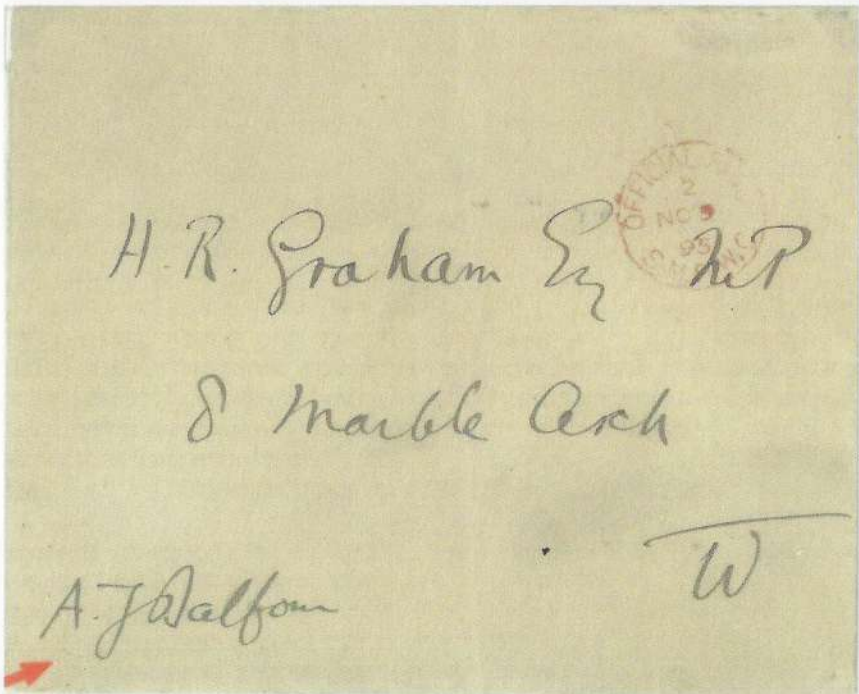
שלכם,

יורם ולורנס

תוכנית החלוקה לורנס פיישר

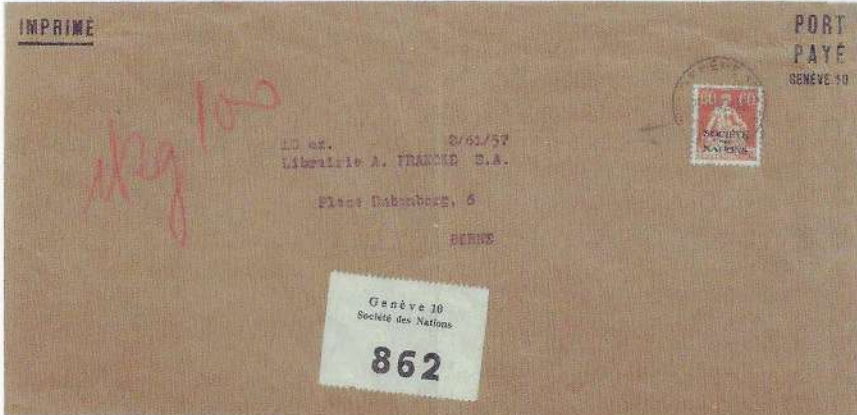
המתמטיקה מלמדת אותנו שהשלם מתחלק לשני חצאים שווים. המתמטיקה של החיים שונה במקצת, ועל פי רוב, השלם מתחלק לשני חלקים שאינם שווים. חלוקת ארץ ישראל היא דוגמה טובה לכך.

כידוע, ארץ ישראל הייתה חלק מהאימפריה העות'מאנית במשך כ-400 שנה, עד כיבושה בידי הבריטים במהלך מלחמת העולם הראשונה. במהלך המלחמה, ב-2 בנובמבר 1917, פרסמה ממשלת בריטניה את "הצהרת בלפור", הנקראת על שמו של הלורד **ארתור ג'יימס בלפור**, שר החוץ הבריטי באותם ימים. ההצהרה תומכת (אם גם בלשון רפה במקצת) בהקמת בית לאומי יהודי בארץ ישראל. לא נדון במסגרת מאמר זה בניואנסים השונים של לשון ההצהרה, אך נציין כי היא זכתה לתמיכה רשמית גם מצד בעלות בריתה של בריטניה, צרפת ואיטליה, ונוסח ההצהרה אושר מראש גם על ידי הנשיא האמריקאי **וודרו וילסון**.



מכתב שנשלח בשנת 1895 מהלורד בלפור, כאשר כיהן כחבר הפרלמנט הבריטי. חתימתו של בלפור על המכתב (בצד שמאל למטה, מסומנת בחץ) שימשה אישור לכך שעל הדואר להעביר את המכתב ללא ביול. בהתאם לכך הוטבעה על המכתב חותמת OFFICIAL FREE.

להצהרה מדינית של ממשלה יש אולי תוקף מוסרי, אך מבחינה משפטית ערכה מוגבל. לא כך הוא בכל הנוגע להצהרת בלפור: באפריל 1920 נתכנסה ועידת סן רמו בהשתתפות ראשי מדינות ההסכמה שניצחו במלחמת העולם. הוועידה חילקה את שטחי האימפריה העות'מאנית לשעבר בין המדינות המנצחות והעניקה לבריטניה מנדט על השלטון בארץ ישראל, תוך התייחסות מפורשת להצהרת בלפור. מקבלת המנדט, כך נקבע בהחלטות הוועידה, אחראית ל"הגשמת ההצהרה שממשלת בריטניה פרסמה ביום 2 בנובמבר 1917 ושנתקבלה על ידי ממשלות ההסכמה האחרות, לטובת יישוב מחדש של הבית הלאומי לעם היהודי בארץ-ישראל".



עטיפה של חבילה אשר בה נשלחו דברי דפוס. החבילה נשלחה לעיר ברן שבשוויץ מסיניף הדואר ז'נבה 10 אשר שירת את חבר הלאומים. שימו לב לשימוש בבול שעליו הדפס רכב של חבר הלאומים, וכן לציון שם הארגון בתונית המספור של החבילה.

בעקבות ועידת סן רמו הוקם בארץ ממשל אזרחי בראשות הנציב העליון הראשון, הלורד הרברט סמואל. המנדט על ארץ ישראל אושר על ידי חבר הלאומים בשנת 1922, שוב תוך התייחסות מפורשת לצורך במימוש ההתחייבות הכלולה בהצהרת בלפור. שטחה של ארץ ישראל הוגדר על בסיס הסכמות בין המעצמות וכלל את שתי גדות הירדן, כפי שאפשר לראות בבול הירדני המוצג כאן.



שטח המנדט הבריטי על ארץ ישראל. צמד בולים לא מנוקבים

החלוקה הראשונה

החלטות ועידת סן רמו וחבר הלאומים הגדירו את השטח שבו אמור לקום הבית הלאומי היהודי. אלא שתוך חודשים ספורים הפרה בריטניה את ההחלטות שהיא עצמה יזמה.

ערביי ארץ ישראל התנגדו לשלטון המנדט והביעו את התנגדותם גם בדרך אלימה. שיאה של התנגדות זו הייתה במאורעות תרפ"א, במאי 1921. בעקבות פעולות אלה פרסם ביוני 1922 שר המושבות הבריטי **וינסטון צ'רצ'יל** את הספר הלבן הראשון. הספר הלבן נועד לא רק להתמודד עם הקשיים בארץ ישראל, אלא גם לממש את ההתחייבות הבריטית כלפי בני השושלת ההאשמית, אשר סייעו לבריטניה במלחמת העולם הראשונה במסגרת "המרד הערבי הגדול".



מכתב שנשלח בשנת 1850 מהכפר הקטן "מורח כנען" במחוז גרפטון בניו המפשייר. סניף הדואר במקום פעל בין השנים 1849 ל-1887. בראשית פעולתו, בין השנים 1849 ל-1851, לא הייתה למשרד חותמת דואר רשמית, והמכתבים הוחתמו (בפינה השמאלית העליונה) בכתב יד תוך רישום שם היישוב. שיטת "החתמה" זו מכונה באנגלית manuscript cancellation.

הסעיף המשמעותי הראשון בספר הלבן היה חלוקת שטח המנדט לשתי יחידות נפרדות. חלק הארץ שממזרח לירדן הוגדר כיחידה נפרדת, אף היא תחת שלטון מנדט בריטי, אך מחוץ לתחום השלטון של הנציב העליון. שטח זה, אשר לימים הפך להיות "ירדן", יועד להקמת ממלכה בראשותו של האמיר **עבדאללה**.

בכל הנוגע לחלקה המערבי של הארץ, אישר הספר הלבן של צ'רצ'יל את זכותם של היהודים להקים בה בית לאומי. יחד עם זאת, הספר קבע כי מדינת היהודים תוקם על שטח קצוב מתוך ארץ ישראל ולא על מלוא תחומה, וזאת כדי שזכויותיהם של הערבים לא ייפגעו. למעשה קבע הספר הלבן הראשון כי הארץ תחולק בהמשך,



חותמת מהכפר הזעיר "מערב כנען" בניו המפשייר, משנת 1893. משרד הדואר הזה היה קיים בין השנים 1850 ל-1962.

אך לא קבע מה יהיו גבולות החלוקה. בכך ניתנו למעשה לערביי ארץ ישראל זכויות לאומיות, בניגוד להצהרת בלפור, שהבטיחה להם זכויות אזרחיות ודתיות בלבד.

הספר הלבן של צ'רצ'יל אושר על ידי ממשלת בריטניה, וביוני 1922 גם על ידי חבר הלאומים, ובכך היה למסמך בין-לאומי מחייב. התנועה הציונית ברובה קיבלה עליה את רוע הגזירה, אם גם בעיקום אף. מבין ראשי הציונות רק **זאב ז'בוטינסקי** התנגד למסמך בתוקף, ותלמידיו הוסיפו לטעון לזכותו של העם היהודי על שתי גדות הירדן. למען שלמות התמונה ההיסטורית, נציין כי בהמשך פרסמו הבריטים עוד שני ספרים לבנים בעניין ארץ ישראל – הספר הלבן של פאספילד בשנת 1930 והספר הלבן של מקדונלד ב-1939. מסמך אחרון זה הוא הזכור לשמצה בהיסטוריה הציונית.

החלוקה השנייה

במהלך שנות המנדט עלתה שאלת עתידה של ארץ ישראל לדיון בכמה ועדות חקירה. רובן המליצו על חלוקת הארץ לשתי מדינות, יהודית וערבית, תוך שחלק נוסף (ובו גם ירושלים) נותר בשליטה בריטית. בכל התוכניות שהוצעו היה חלקה של המדינה היהודית קטן ביותר. כך למשל המליצה ועדת פיל כי שטחה של המדינה היהודית יהיה כ-17% מכלל שטחה של הארץ. ערביי ארץ ישראל דחו את תוכניות החלוקה השונות באופן גורף וסרבו בעיקשות לכל הכרה בזכות יהודית על ארץ ישראל. לעומתם קיבלו ראשי התנועה הציונית את העיקרון של חלוקת הארץ לשתי מדינות, אך דחו את ההצעות הספציפיות בטענה כי הן אינן מספקות את צורכי העם היהודי.



אנריקה רודריגו פברגט היה נציג אורוגוואי בוועדת אנסקו"פ ומתומכי הציונות בוועדה.

לאחר מלחמת העולם השנייה גבר הלחץ על הבריטים לפתור את שאלת ארץ ישראל. נשיא

ארצות הברית **הארי טרומן** עמד בתוקף על כך שמאה אלף מפליטי השואה ייקלטו בארץ באופן מיידי. ניסיונות העלייה לארץ של שארית הפלטה במסגרת ההעפלה והפעילות של ארגוני המחתרת בארץ הגבירו את הלחץ על הבריטים. נוכח המשבר הכלכלי שפקד את בריטניה בימים שלאחר מלחמת העולם, החליטה ממשלת הוד מלכותו להפנות את שאלת ארץ ישראל לארגון האומות המאוחדות, היורש של חבר הלאומים, שהעניק להם את המנדט על הארץ מלכתחילה.

הא"ם הקים את ועדת אנסקו"פ, ובה נציגי אחת עשרה מדינות שונות, ללא ייצוג למעצמות השונות. הוועדה המליצה (על פי דעת רוב חבריה) על סיום המנדט, על הקמת שתי מדינות – יהודית וערבית ועל השארת ירושלים ובית לחם בשליטה בין-לאומית. דעת המיעוט בוועדה הייתה, שיש להקים מדינה דו-לאומית פדרלית בשטח המנדט כולו. גבולות המדינות המוצעות נקבעו על בסיס דמוגרפי, כך שהאזורים שבהם היה רוב יהודי נכללו בשטח המדינה היהודית והאזורים המאוכלסים בצפיפות בערבים נותרו בשטח המדינה הערבית. בסך הכול הוקצו למדינה היהודית כ-55% משטח ארץ

ישראל המערבית, או כ-10% משטח המנדט המקורי כולל עבר הירדן המזרחי. למעשה, תוכנית החלוקה הייתה דומה למדי להצעה שהציעה ועדת פיל עשר שנים קודם לכן, אך למדינה היהודית נוסף בהצעתה של ועדת אונסקו"פ רוב שטחו של הנגב, וזאת בשל פעילות ההתיישבות היהודית בו במהלך שנים אלה.



חותמת ביול אמריקאית מלייק סקסס, ניו יורק, לרגל כינוס עצרת האומות המאוחדות בשנת 1947.



חותמת לציין 50 שנה לחלפת החלוקה של האויים.

התנועה הציונית אימצה את המלצות ועדת אונסקו"פ, אך הערבים דחו אותן באופן מוחלט. המלצות הוועדה הובאו להצבעה במליאת עצרת האומות המאוחדות בלייק סקסס ב-29 בנובמבר 1947. מאמץ דיפלומטי עצום של ראשי התנועה הציונית הביא לכך ש-33 מדינות תמכו בהחלטה, 13 התנגדו ו-10 נמנעו. ההצעה אושרה אפוא ברוב הגדול משני השלישים הדרושים, ותוכנית החלוקה הפכה לעובדה.

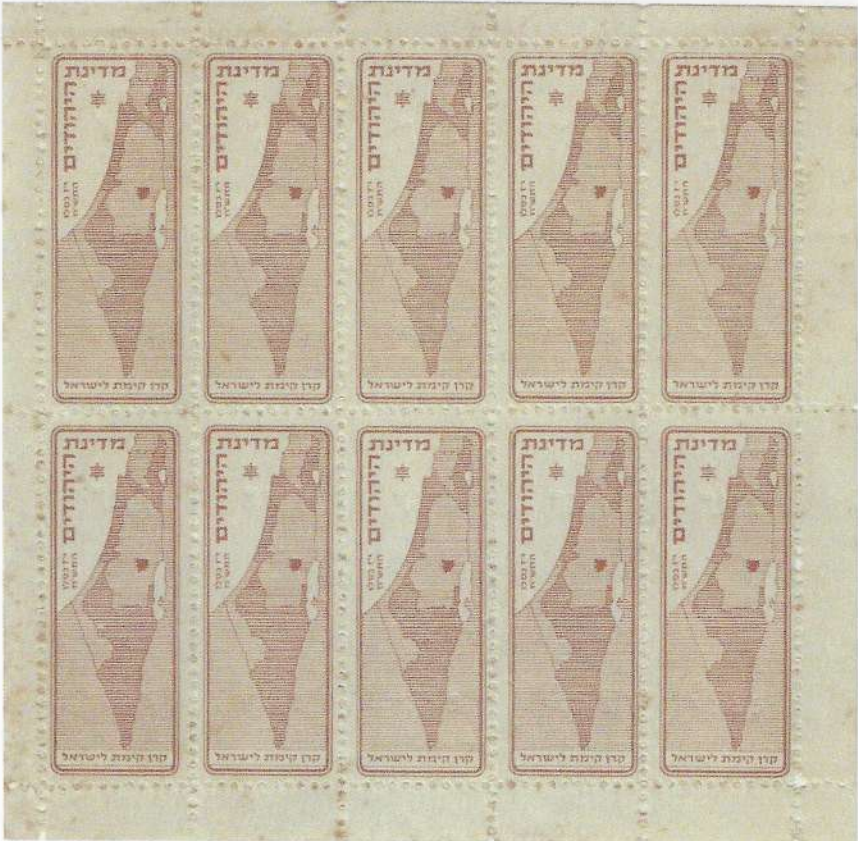
החלטת עצרת האו"ם התקבלה בהתלהבות עצומה בקרב היישוב היהודי בארץ. עוד באותו לילה יצאו המונים לחגוג ברחובות את התגשמות

החלום הציוני, ותאריך ההחלטה – כ"ט בנובמבר – הפך ליום חג לאומי. אחד הביטויים לשמחה העצומה שאחזה את היישוב היה "בול" שהנפיקה הקרן הקיימת לישראל המראה את מפת החלוקה. בול זה הוסב בהמשך לבול דואר בירושלים הנצורה באמצעות הדפס רכב.

ראוי לציין, כי את הבול עיצב **אליעזר לוטיג**, ניצול שואה ותלמיד "בצלאל", שעבד במחלקה הגרפית של קק"ל. על אף שעבודתו הוגדרה כחיונית, התגייס לוטיג לשירות צבאי. הוא נמנה עם חברי המחלקה שנשלחה לתגבר את גוש עציון, מחלקת הל"ה, ונפל בקרב ב-16 בינואר 1948. בן 24 היה בנופלו.

כידוע ערביי ארץ ישראל (וכן ערביי מדינות ערב השונות) דחו את תוכנית החלוקה אף לאחר שהתקבלה בעצרת האו"ם, וזאת למרות שהובטחה להם מדינה משל עצמם.

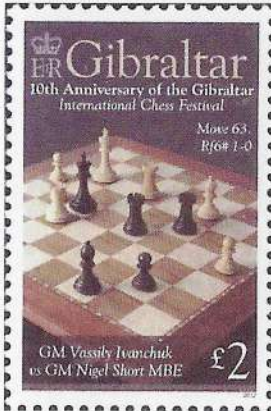
כבר ביום שלאחר ההחלטה החלו בארץ תקריות דמים, שהיו למעשה תחילתה של מלחמת העצמאות. פרעות התחוללו גם בחלב שבסוריה ובעדן שבתימן. המלחמה הסתיימה בתבוסה ערבית קשה ומבלי שקמה מדינה פלסטינית. כיום מציינים הערבים את יום הקמת מדינת ישראל כיום ה"נכבה", אך מן הראוי שהם יציינו את אסונם ב-30 בנובמבר – היום שבו דחו את הפיתרון שהוצע להם ובחרו בדרך האלימות.



גיליון שלם של בול הקרן הקיימת ועליו מפת החלוקה עם הדפס רכב "דואר" וערך נקוב של 5 מיל. עקב תקלה בדפוס, הדפס הרכב נעשה ללא דיו, כך שאי אפשר לראותו כאן, אך הוא קיים על גבי הבולים כפֶּלֶט.

לורנס פישר אוסף פריטים בולאיים בנושא תולדות הצינונות והסכסוך הישראלי-ערבי. התצוגה שלו "הבית הלאומי היהודי – מאבקנו להישרדות" זיכתה אותו בתואר סגן אלוף אירופה לבולאות תמטית בשנת 2019. כתובתו למשלוח תגובות: gymtrainer@gmail.com

על תיקו בשחמט יורם לוביאניקר



מקרה נדיר בתחרות רשמית:
לבן הנחית מט על השחור.



בעמדה חסרת סיכוי זו נכנע קורצינו ליריבו
קרפוב בדו קרב לאליפות העולם בשנת 1978.



תיקו בשל מיעוט החומר

הכל יודעים כיצד מתחיל משחק השחמט, אך בכל הנוגע לסימונו של המשחק, הידע של הציבור הרחב מצומצם בהרבה. יש הסבורים, כי משחק שחמט מסתיים כאשר אחד הצדדים מנחית מט על יריבו, וכך אכן קורה במשחקיהם של חובבים. לעומת זאת, במשחקים של אומני שחמט הנחתת מט היא אירוע נדיר למדי. על פי רוב, אומן שחמט הנקלע לעמדה קשה יינע הרבה קודם לכן, כאשר הוא יהיה משוכנע שעמדתו הינה חסרת תקווה. למען שלמות התמונה אציין, כי במשחקים רשמיים קיימת דרך נוספת שבה מושגת הכרעה – כאשר אחד הצדדים עובר על מגבלת הזמן המוקצב לו.

ברמות הגבוהות של המשחק קרבות רבים אינם מגיעים לכלל הכרעה ומסתיימים בתיקו. אפשר אף לומר, כי ככל שרמת המשחק גבוהה יותר, כך אחוז המשחקים המסתיים בתיקו הוא גבוה יותר. בדו-קרב האחרון לאליפות העולם שנערך ב-2018 סיימו האלוף **מגנוס קרלסן** והטוען לכתר **פביאנו קרואנה** את כל שנים עשר המשחקים ביניהם בתוצאת תיקו! ההכרעה בדו-קרב נפלה רק במשחקי "שחמט מהיר", שבהם נוטים היריבים לשגות יותר בשל חוסר בזמן למחשבה.

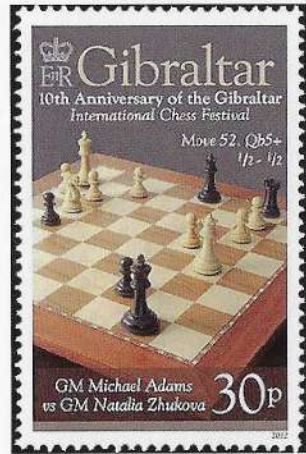
כיצד מסתיים משחק שחמט בתיקו? קיימות דרכים מספר שבהן הדבר קורה, ואני אציג אותן במאמר זה בלוויית דוגמאות.

בבול מברזיל נראה רק רבע מלוח השחמט, ועליו פרש לבן ורגלי שחור בצד שני המלכים. בהנחה ששאר הלוח ריק מכלים, זוהי עמדת תיקו: אי אפשר להנחית מט בעזרת פרש בלבד, ולכן אין ללבן כל דרך לנצח. מצד שני, הלבן יכול בכל שלב להכות את הרגלי השחור באמצעות הפרש, ולמנוע בכך מהרגלי להכתיר למלכה. מכאן שגם למלך הלבן לא נשקפת סכנה ותיקו היא התוצאה הבלתי נמנעת.

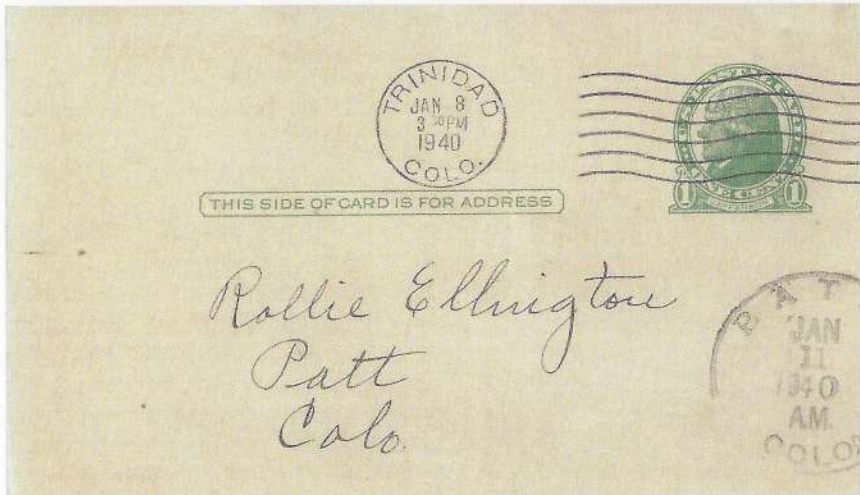
מצב אחר שבו נקבעת תוצאת התיקו באופן כפוי הוא כאשר היריבים חוזרים על אותם מסעים שוב ושוב, משום שסטייה מהם אינה אפשרית או אינה רצויה לאחד מהם. חוקי השחמט קובעים, כי אם אותה עמדה חוזרת על עצמה שלוש פעמים במהלך המשחק, הרי שהמשחק יסתיים בתיקו.

מקרה פרטי נפוץ של מצב זה הוא מצב המכונה "שח נצחי": אחד הצדדים מתקיף את מלך היריב ומאיים שח, וזאת מבלי שיש לו סיכוי להנחית מט. המלך המותקף חומק מהמתקפה, אלא שזו מתחדשת שוב ושוב, עד שלבסוף העמדה חוזרת על עצמה שלוש פעמים.

בבול מגיברלטר מוצגת עמדת משחק משנת 2010 בין רב האומן האנגלי **מייקל אדאמס**, שהיה אז אחד השחקנים החזקים בעולם, לבין האוקראינית **נטליה זוקובה**. זוקובה, ששיחקה בשחור, יצרה התקפה חזקה על המלך הלבן. בעמדה שנוצרה, חסר לה מסע אחד בלבד כדי להנחית מט, וללבן לא הייתה כל דרך להגן על מלכו. למרות זאת הוא הצליח למנוע הפסד באמצעות התקפת נגד ואיום "שח נצחי": מלכתו מאיימת ללא הרף שח על המלך השחור. כל ניסיונות ההימלטות של המלך השחור יביאו לאיום שח נוסף, עד שהעמדה תחזור על עצמה שלוש פעמים.



בול מגיברלטר שבו מוצג מקרה של שח נצחי.



גלויה שנשלחה בארצות הברית בשנת 1940 ושעליה חותמת הגעה של משרד הדואר "פט" בקולורדו.

מקרה אחרון של תיקו כפוי בשחמט הוא המצב המוכר בשמו הלועזי "פט", או בעברית "קפת". במצב זה אחד הצדדים – זה שתורו לשחק – נמצא במצב בו הוא כפות לחלוטין ואין באפשרותו לשחק מסע חוקי, אך מלכו אינו תחת התראה של "שח". כאשר מצב כזה נוצר המשחק מסתיים באופן אוטומטי בתיקו.

פט הוא אירוע נדיר למדי בתחרויות שחמט. למשל, במסגרת כל הקרבות שנערכו אי פעם על אליפות העולם, היה רק קרב אחד שהסתיים בתיקו בשל מצב של פט (אחד הקרבות בין **קרפוב לקורצ'נוי** בשנת 1978, למי שחייב לדעת). בהתאם לכך, אני מכיר כל פריט בולאי המתייחס במישרין למצב כזה. כדי שמצב זה יבוא בכל זאת לידי ביטוי באוסף שלי, אני משתמש בגלויה משנת 1940 אשר נשלחה למשרד דואר בשם "פט" במדינת קולורדו בארצות הברית ושעליה הוטבעה חותמת הגעה הנושאת את שם המשרד. משרד הדואר של פט נפתח בשנת 1919 ונסגר ב-1944. המשרד לא שימש יישוב בשם זה, אלא אוכלוסייה זעירה שהייתה מפוזרת בחוות שונות. לא הצלחתי למצוא כל הסבר, מדוע זכה משרד הדואר הזה לשמו השחמטאי.

המקרה הנפוץ ביותר שבו מסתיים משחק שחמט בתיקו הוא בהסכמה בין שני היריבים. לעיתים מצליח אחד הצדדים ליצור עמדת יתרון (לרוב תוך ניצול שגיאות של יריבו), אך לעיתים קרובות יותר מגיע המשחק לכדי עמדה שקולה. כאשר מדובר בשני

שחקנים טובים הקרובים זה לזה ברמתם, קטנים הסיכויים כי אחד מהם ישגה באופן לא מחויב המציאות, וכך האיזון בעמדה נשמר לאורך זמן. אם שני היריבים חשים כי הסיכויים שלהם לזכות במשחק הינם נמוכים מאוד, הם יעדיפו להסכים על תוצאת תיקו ולא ישחיתו את זמנם בניסיונות שווא לנצח "יש מאין".



עמדה הלקוחה מהמשחק גליגוריץ-פישר מ-1958, אחרי מסעו המפתיע של פישר. המשחק הסתיים לבסוף בתיקו בהסכמה בין שני היריבים.

בחותרת מסלובניה מוצגת עמדה ממשחק שנערך בשנת 1958 בין השחקן מספר אחת של יוגוסלביה דאז, רב האומן **סבטוזר גליגוריץ**, לבין הגאון האמריקאי **בובי פישר** בן ה-15. פישר, אשר שיחק בכלים השחורים, הפתיע בפתחה במסע חדש, ובעזרתו

פיתח התקפה נגדית. גליגוריץ מצידו היטיב להתגונן, ועד מהרה נוצרה עמדה שקולה. שני השחקנים העריכו כי סיכוייהם לנצח הינם זעומים למדי וחששו כי אם ינסו לנצח "בכוח", הם עלולים להפקיר את הגנתם ולנחול מפלה. בניסיונות אלה הסכימו שני היריבים לסיים את המשחק בתיקו.

מה משמעותה של תוצאת תיקו בשחמט? שיטת הניקוד המקובלת היא להעניק נקודה עבור ניצחון וחצי נקודה עבור תיקו. כאשר משחק מסתיים בניצחון אחד הצדדים,

נרשמת תוצאה של 0-1, בעוד שכאשר משחק מסתיים בתיקו, מתחלקת הנקודה בין שני היריבים, התוצאה נרשמת כ-1/2-1/2, וכל צד נותר עם חצי תאוותו בידו.

כדי להדגים את חשיבותה של שיטת ניקוד זו, נתבונן בדוגמא הבאה: בשנות ה-80 התנהלו חמישה דו-קרבות בין **גארי קספארוב** לבין **אנטולי קרפוב** במסגרת אליפות העולם בשחמט. בסיכומו של דבר זכה קספארוב ב-21 ניצחונות כנגד 19 ניצחונות של קרפוב. לכאורה נהנה קספארוב מיתרון של שני ניצחונות מתוך 40 משחקים שהוכרעו, כלומר חמישה אחוזים, אך אם נביא בחשבון ש-104 משחקים נוספים שהתקיימו בין שני היריבים המרים הסתיימו בתיקו, הרי שיתרונו של קספארוב מצטמצם ל-1.4% בלבד.



קספארוב גבר על קרפוב בהפרש קטן, ומשחקים רבים ביניהם הסתיימו בתיקו. איגרת אוויר.



בול מקפריסין בערך נקוב של חצי פיאסטר עם הדפס רכב 1/2 1/2. משמאל: תשנית – פער רחב בין שני חלקי ההדפס.

כאשר הכנתי את האוסף שלי לתצוגה, התקשיתי מאוד להדגים תוצאת תיקו בשחמט. רוב הפריטים הבולאיים המוקדשים למשחקי שחמט מציגים ניצחונות מפוארים. לתוצאת תיקו יש דימוי אפרורי, אשר אינו קוסם למעצבי הבולים, ולכן הדוגמאות הנכללות במאמר זה הן היחידות שאני מכיר.

קשה עוד יותר היה לי למצוא דרך להראות את חלוקת הנקודה בין שני היריבים כאשר המשחק מסתיים בתיקו. לשמחתי מצאתי את הבול מקפריסין הנראה לעיל. איני יודע מדוע הוחלט להשתמש בהדפס רכב זה, אך עבوري זו דרך טובה להראות את חלוקת הנקודה בין שני היריבים.

יורם לוביאניקר, עורך "נושאון", אוסף פריטים בולאיים בנושא השחמט. התצוגה שלו, "שחמט – משחק המלחמה", זכתה במדליית זהב בתערוכות בינלאומיות. כתובתו למשלוח תגובות: lubianiker@gmail.com

על חצאי איים, כפיים ומצרים גידי רענן

העניין שאני מגלה בחצאי איים ובכפיים נובע מחשיבותם לתנועה הימית, הן בהיותם נקודות ציון ויחוס לניווט, והן משום שסביבתם הקרובה רוויה בסלעים ובריפים, המהווים מכשול מסוכן לספינות. מסיבה זו נהוג להציב על גביהם מגדלורים. במאמר זה אתייחס אל סביבתנו הגיאוגרפית הקרובה ואתרכז בחצאי איים, בכפיים ובמצרים בעלי חשיבות אזורית וכלל עולמית.

נתחיל בהגדרות: **חצי אי** הוא זרוע יבשה החודרת אל תוך הים. זרוע זו מוקפת כמעט מכל עבריה בים, מלבד במקום התחברותה אל עיקר היבשת. כף הוא "קרוב משפחה" של חצי האי, או ליתר דיוק חצי אי קטן יחסית, לרוב בעל צורה מחודדת, הקרוי גם לשון יבשה.

בטרם אפתח את הנושא במסגרת מאמר זה, אני מוצא צורך להתייחס גם אל מצרי הים או בקיצור **מצרים**. זהו מעבר ימי טבעי צר יחסית, השוכן בין שני גופי יבשה והמחבר בין שני גופי ים גדולים. גופי היבשה הם בדרך כלל חצאי אי או כפיים, ומאן שהמצר הוא "הצד" הימי של אותן לשונות יבשה. מצרים הם בעלי חשיבות אסטרטגית לספנות העולמית. השליטה בהם הייתה לאורך ההיסטוריה סיבה למלחמות, ועל כך ניתן להכביר מילים במאמר נוסף.



להדגמת כל המושגים הללו נתבונן בחצי האי האיברי שבבול מספרד בצד ימין. חצי אי זה, הכולל את ספרד ופורטוגל, מוקף באוקיינוס האטלנטי בצפון ובמערב, ובים התיכון בדרום ובמזרח, והחיבור היחידי שלו ליבשת הוא בגבול עם צרפת בצפון-מזרח. הנקודה הדרומית בחצי האי האיברי היא גיברלטר – חצי אי השולט על מצר גיברלטר, המחבר את האוקיינוס האטלנטי עם הים התיכון. בבול השמאלי נראה הקצה הדרומי של גיברלטר, הנקרא "כף אירופה", ובו מגדלור.



עתה, לאחר שהבהרנו את מושגי היסוד, אנו יכולים להתרכז בסביבה הקרובה אלינו. בבול המצרי שמימין



נראה חצי האי הקרוב אלינו ביותר, הלוא הוא חצי האי סיני. חצי אי זה תחום במפרץ אילת מדרום-מזרח, במפרץ סואץ ובתעלת סואץ ממערב ובים התיכון מצפון. חצי האי סיני מחובר אל עיקר היבשת בצפון מערב ומשמש כגבולה הדרומי של מדינת ישראל.

בקצהו הדרומי של חצי האי סיני בואכה מפרץ אילת שוכנים מצרי טירן, אשר חסימתם על ידי מצרים בשנת 1967 היוותה את העילה לפתיחתה של מלחמת ששת הימים. בבול משמאל אפשר לראות את מצרי טירן. האונייה הינה אונית "צים" "דולפין", אשר ב-10 ביוני, יומה האחרון של מלחמת ששת הימים, הייתה האוניה הישראלית הראשונה אשר עברה במצרים המשוחררים בדרכה לנמל אילת.



חצי אי נוסף באזורנו הוא חצי האי ערב. זהו גם חצי האי הגדול ביותר על פני כדור הארץ, והוא כולל את המדינות ערב הסעודית, עומאן ותימן ואת נסיכויות המפרץ הפרסי. חצי אי זה מוקף בים סוף, המכונה גם הים האדום, מדרום-מערב, בים הערבי מדרום-מזרח ובמפרץ הפרסי בצפון.

עיון במפה שבבול הסעודי הנראה משמאל מגלה שני כפים רבי חשיבות אסטרטגית הבולטים משטח חצי האי ערב: הראשון הוא מצר הורמוז השולט על המפרץ הפרסי, והשני הוא מצר באב אל-מנדב בקצה הדרומי-מערבי של חצי האי. שני כפים אלה דורשים התייחסות נרחבת.

במימיו של המפרץ הפרסי אפשר לראות שתי בליטות של היבשה מצד דרום. המערבית שבהן היא חצי האי של קטר, והמזרחית יותר היא מצר הורמוז, היוצר את הנקודה הצרה ביותר במפרץ הפרסי. רוחב המעבר הימי בנקודה הצרה ביותר של מצרי הורמוז מגיע לכדי שלושים וארבעה קילומטר בלבד. דרך המצרים עוברת מרבית אספקת הנפט של איראן, עיראק, כוויט, בחריין, קטר, איחוד האמירויות וערב הסעודית. נדמה לי



מצר הורמוז

שאינו צורך להכביר מילים על חשיבותו האסטרטגית העולמית של מצר זה. בחופו הצפוני של המצר שוכנת איראן, ובחופו הדרומי – איחוד האמירויות ומובלעת השייכת לעומאן. המגדלור "דידאמאר" נמצא על אי סלעי קטן השייך לעומאן בלב מצר הורמוז, והוא מסמן את צידו הדרומי של המצר. המגדלור, אשר גובהו 60 מטר מעל פני הים, הוקם בשנת 1914. לצערי לא הצלחתי למצוא שום פריט בולאי המתאר אותו.

נמשיך את מסענו הגיאוגרפי אל צידו השני, הדרום מערבי, של חצי האי הערבי, ושם נגיע אל מצר באב אל-מנדב. מצר זה מקשר את ים סוף עם הים הערבי ועם מפרץ עדן, והוא מפריד בין תימן שבאסיה לבין ג'בוטי ואריתראה שבאפריקה. חשיבותו האסטרטגית של מצר זה עלתה באופן דרמטי עם פתיחתה של תעלת סואץ בשנת 1869 מאחר שמאז הוא חלש על תנועת הספינות בין המזרח הרחוק ודרום אסיה לבין מערב אירופה.



המגדלור באי פריס

בלב מצר באב אל-מנדב ניצב האי הוולקאני פריס, אשר נמצא בשליטת תימן. עד 1967 היה האי בשליטה בריטית, אשר נועדה להבטיח את התנועה דרך תעלת סואץ. מסיבה זו בנו הבריטים עוד ב-1861 מגדלור נאה בנקודה הגבוהה ביותר באי.



קרן אפריקה. למטה: פרצ'סקו קריספי

בסמיכות גיאוגרפית למצר באב אל-מנדב נמצא חצי האי הידוע בכינוי קרן אפריקה. חצי אי זה הוא לשון יבשה בחופה המזרחי של יבשת אפריקה, ולמעשה הוא הנקודה המזרחית ביותר באפריקה. בקרן אפריקה מצויות סומליה ואתיופיה, ובסמיכות להן מצפון – ג'בוטי. האוקיינוס ההודי גובל בקרן אפריקה מדרום, ואילו מפרץ עומן שוכן לחופה הצפוני. בקצה המזרחי של הקרן, ב"שפיץ", נמצא מגדלור בשם פרצ'סקו קריספי. מגדלור זה הוקם בשנת 1930 על ידי איטליה ששלטה בקרן אפריקה באותם ימים, אך מאז הוא הוזנח וכיום הוא אינו פעיל. המבנה הוא בסגנון הארכיטקטוני האופייני לבניה הפשיסטית האיטלקית באותה תקופה.



אם נרחיק עתה מאזורנו, הרי שחייבים לציין את "שלושת הכפים הגדולים". כינוי זה ניתן לשלושה כפים רבי חשיבות הנמצאים כולם בחציו הדרומי של כדור הארץ ונושקים לאוקיינוס הדרומי המקיף את אנטארקטיקה. הפחות ידוע שבהם הוא כף לוויין, המצוי בדרום-מערב אוסטרליה. כף הורן, המצוי בקצה הדרומי של צ'ילה ושל יבשת אמריקה כולה, הוא צוק סלעי החודר אל הים. הבול מצ'ילה מראה מבט על כף הורן מלב ים בכיוון צפון. אזור זה מתאפיין בסערות רבות,

בגלים גבוהים, בזרמי ים חזקים ובקרונים. תנאים מסוכנים אלה הפכו את ההפלגה סביב כף הורן למסוכנת, ואוניות רבות לאורך ההיסטוריה ירדו למצולות באתר זה.



עד פתיחתה של תעלת פנמה עברו נתיבי השיט סביב כף הורן שבדרום אמריקה

השלישי בכפים הגדולים הוא כף התקווה הטובה שבדרום אפריקה. כף התקווה הטובה נמצא בפינה השמאלית התחתונה של היבשת. קל לראות שכף אגוליאש, אף שהוא מפורסם הרבה פחות, נמצא דרומית לו. ואכן, כף אגוליאש ממוקם כ-150 קילומטרים דרומית מזרחית לכף התקווה הטובה ונחשב לעיתים אחד משלושת הכפים הגדולים במקום כף התקווה הטובה. הפלגה מדרום לכף אגוליאש נחשבת למסוכנת, בגלל רוחות חזקות וסערות המלוות בגלי ענק, המגיעים לגובה של שלושים מטרים והיכולים להטביע גם ספינות גדולות. בגיליונית המזכרת מדרום אפריקה, הנראית בעמוד הבא, מופיעים ארבעה מגדלורים המצויים על קו החוף של דרום אפריקה.

בימים שלפני חפירת תעלת סואץ ותעלת פנמה היו הכפים הגדולים נקודות ציון משמעותיות בנתיבי הסחר הימי מאירופה לכיוון המזרח לעבר הודו, דרום-מזרח אסיה ומזרחה, איי התבלין, אוסטרליה וניו זילנד. עם חפירתן של התעלות פחת הצורך להקיף את אמריקה הדרומית דרך כף הורן במסע בין האוקיינוס האטלנטי לאוקיינוס השקט ואת אפריקה מדרום לכף התקווה הטובה ולכף אגוליאש במסע בין האוקיינוס

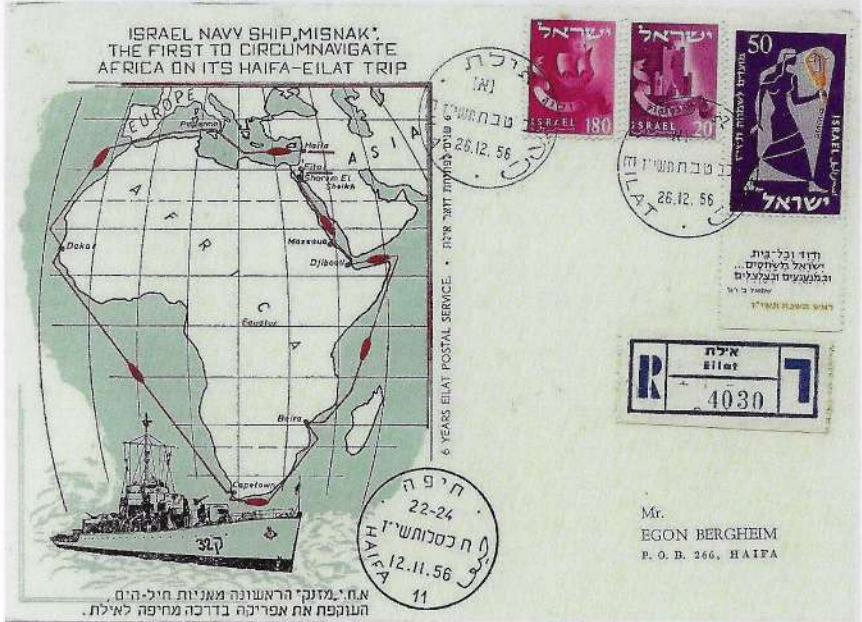
– ההודי לאוקיינוס האטלנטי. כיום רק אוניות שגודלן מסווג כ"קייפ-סייז" (Cape size) – גודל שאינו מאפשר שיט דרך התעלות – נדרשות להקפה זו.



לסיום מאמר זה אני רוצה להציג פריט חביב מתוך האוסף שלי אשר יש לו נקודות השקה לנושא המאמר. מדובר במעטפה המציינת את הפלגתה של הפריגטה אח"י מזנק סביב אפריקה – הפלגה ראשונה מסוגה בחיל הים הישראלי. הפריגטה נבנתה בבריטניה, נקראה בשם HMCS Violetta ושימשה את הצי הקנדי. במלחמת העולם השנייה היא עסקה בליווי שיירות באוקיינוס האטלנטי ובים הצפוני. באפריל 1949 רכש אותה חיל הים, ולאחר שיפוץ והתקנת תותחים נכנסה הפריגטה לשיירות מבצעי בשנת 1952 והייתה חלק מ"השייטת הגדולה" בחיל, שייטת 1.

הפלגתה של אח"י מזנק סביב אפריקה התרחשה בשלהי 1956, כפי שמעידות החותמות על גבי המעטפה. הספינה יצאה למסעה מנמל חיפה ב-12 בנובמבר והגיעה ליעדה, נמל אילת, כעבור 44 יום עם כמה עצירות ביניים בדרך לצורך תדלוק והצטיידות. במפה שעל גבי המעטפה נראה מסלול מסעה של הפריגטה: בתחילה היא שטה מערבה, לרוחבו של הים התיכון ודרך מצר גיברלטר. משיצאה אל האוקיינוס האטלנטי, שטה מזנק דרומה לאורך חופה המערבי של יבשת אפריקה. לאחר שעברה סביב כף התקווה הטובה וכף אגוליאש בדרום אפריקה, המשיכה אח"י מזנק להפליג צפונה, הקיפה את קרן אפריקה ונכנסה דרך מצר באב אל-מנדב אל הים האדום. משם

המשיכה הפריגטה בואכה מצרי טירן אל מפרץ אילת, שאליו היא נכנסה ב-26 בדצמבר. המעטפה הנראית להלן, אשר מנציחה את מסעה זה של אח"י מזנק, נשלחה בדואר רשום מאילת ביום עגינתה של הפריגטה עם סיום מסעה. לחותמת מחיפה אין כמובן כל תפקיד דוארי, והיא הוטבעה כמחווה בלבד.



גדעון רענן אוסף בולים בנושאים שונים הקשורים לים ובעיקר בנושא הצוללות. מומלץ לבקר באתר האינטרנט שלו בכתובת www.submarinesonstamps.co.il לתגובות: raanan18@zahav.net.il

חברים חדשים באיל"ת

האנשים הבאים הגישו בקשה לחברות באיל"ת. חבר האגודה המתנגד לקבלת מי מהם לחברות באגודה יפנה לוועד תוך חודש מפרסום הבטאון.

610 גיסין מידד, מוהליבר 44, ראשון לציון 7529114. אוסף קונטרסים, ארצות הברית, אנגליה וישראל.

חידוש חברות

331 גסקו דניאל, עצמון שגב.

המרוץ האווירי לקוטב הצפוני יצחק ברק

העניין בחקר הקוטב הצפוני החל במאה ה-19. מדענים והרפתקנים רבים האמינו, כי הקוטב הצפוני נמצא בים. לא פלא, אם כן, שהראשונים שניסו להגיע אל הקוטב הצפוני היו ימאים. אחד הראשונים היה קצין הימייה האנגלי **ויליאם פרי**. בשנת 1827 הפליג פרי לכיוון הקוטב הצפוני, אך לא זכה, כמובן, להגיע ליעדו וחזר על עקבותיו. בהמשך נעשו עוד ניסיונות מספר להגיע אל הקוטב בדרכי הים. כולם הסתיימו בכישלון, וחלקם אף באסונות קטלניים.



מסעו של ננסן לקוטב על גבי מזחלת כלבים

המפורסם ביותר מבין אלה שניסו להגיע לקוטב הצפוני היה החוקר הנורווגי **פריטיוף ננסן**. ננסן הגיע למסקנה שהגעה בדרך הים בלבד אינה מעשית וכי יש לעבור חלק משמעותי מהדרך על פני ערבות הקרח. הוא יצא לדרכו באפריל 1895 על סיפון האונייה 'פראם' שנבנתה במיוחד למסע זה ואיתו עוד

רב חובל ועשרה אנשי צוות. עם הגעתם לאזור הקרח הוא עזב את האוניה יחד עם מלווה, והשניים החלו לעשות דרכם במזחלת כלבים לכיוון הקוטב הצפוני. לאחר שעברו כברת דרך לא מבוססת והגיעו למרחק של 400 קילומטר מהקוטב הצפוני התברר לשניים כי האספקה שלהם תאזל לפני שיצליחו להגיע לקוטב עצמו. בליט ברירה הם נאלצו לקטוע את המסע ולשוב על עקבותיהם אל האוניה.

בשלהי המאה ה-19 ניסו לא מעט חוקרים והרפתקנים להגיע לקוטב הצפוני בדרך היבשה, על גבי הקרח. כל הניסיונות הללו נסתיימו בלא הצלחה, ולעיתים גם בצורה טרגית. הסיבות לכישלונות היו הערכת חסר של המרחק שאותו נדרשו החוקרים לעבור, קשיי מזג האוויר, מגבלות בהובלת האספקה הנדרשת למסעות כאלה ועוד כהנה וכהנה מכשולים בלתי צפויים. לא ארחיב כאן בפרטים נוספים מאחר שבמאמר זה אני מעוניין להתרכז דווקא בניסיונות שנעשו בתחילת המאה ה-20 להגיע לקוטב הצפוני בדרך האוויר.

סלומון אוגוסט אנדרה, פיזיקאי ומהנדס מכונות שבדי, החל להתעניין בכדורים פורחים בעת ביקורו בארצות הברית ב-1874. הוא פגש את טייס הבלונים המפורסם **ג'ון ויז**, אשר הדגים שימוש בכדורים פורחים לצורכי מודיעין בעת מלחמת האזרחים באמריקה. עם שובו לשבדיה רקם אנדרה תוכנית, להגיע לקוטב הצפוני באמצעות כדור פורח. הוא הצליח להדביק רבים וטובים בהתלהבותו ולגייסם לרעיון, ואסף את הכספים הרבים שנדרשו לצורך מימוש התוכנית.



סלומון אוגוסט אנדרה

רעיון הרפתקני זה היה מלכתחילה חסר שחר. נראה כי בהתלהבותו הזניח אנדרה את בדיקת ההיתכנות של הרעיון, בניגוד למה שאפשר היה לצפות ממהנדס! כדור פורח אינו ניתן לניהוג, והוא נתון לחסדי הרוח, כך שאי אפשר היה להבטיח כי הכדור אכן יגיע לקוטב, מה גם שבאזור זה מתחוללות סופות רבות, המלוות בגשמים ובשלגים. גרוע מכך: גם אם מגיעים בשלום לקוטב – איך חוזרים משם? יתכן כי אנדרה חשב להמשיך בטיסה אל מעבר לקוטב ולנחות אי שם מעברו השני.

Från Andrees Polarred.
till Afconbladets, Sioconholm

d. 13 juli
kl. 12 30 mitt
Lat. 82° 2'
Long 15° 5' ost
god fart åt
ost 10° syd.
Allt väl
ombord.
Detta är
Frødys Luft-
posten. r
Andree



אנדרה ושותפיו המריאו לקוטב בכדור פורח (מימין), אך נחתו על גבי הקרח (אמצע). בול זה מבוסס על צילום של סטרינדברג שנמצא עם גוויות אנשי המשלחת. משמאל: פתק בכתב ידו של אנדרה ובו דיווח על מצב המשלחת שלו. הפתק מצוי כיום במוזיאון לזכר אנדרה בעיירה גרנה. תמונה של פוחלץ היונה שנשאה את הפתק נראית בשער האחורי הפנימי של חוברת זו.

כאמור, ספקות קטנוניים כאלה לא הרתיעו את אנדרה, והוא הזמין מיצרן צרפתי כדור פורח והצמיד לו את השם "נשר". עימו יצאו לדרך שני שותפים למסע: **קנוט פרנקל** והצלם **נילס סטרינדברג** (אחינו של המחזאי השבדי המפורסם **אוגוסט**

סטרינדברג). ב-11 ביולי 1897 המריאו השלושה על גבי ה"נשר" מאחד מאיי שבדיה בתקווה להגיע לקוטב הצפוני, מרחק של כ-2000 קילומטר. המטען שלקחו עימם כלל, בין השאר, 36 יוני דואר, כדי שיוכלו לדווח על התקדמות המסע האווירי. הם שהו באוויר כ-65 שעות וגמאו מרחק של כ-800 קילומטר, חלקו בזיגזג, עקב שינוי כיוון הרוח. במהלך הטיסה החלה רוח חזקה מלווה בגשם. הגשם קפא על הבלון, והקרח פגע בכוסר הטיסה שלו. יש להניח כי אנדרה הבין מהר מאד כי לקוטב הם לא יגיעו. 3 ימים לאחר ההמראה, ב-14 ביולי, הקרח שהצטבר על הבלון גרם להם לנחות כ-480 קילומטר מנקודת ההמראה. השלושה מצאו עצמם על הקרח, ללא אפשרות להמריא מחדש, כאשר אמצעי התקשורת היחיד העומד לרשותם הוא יוני דואר!

אנדרה שלח מסר באמצעות אחת היונים, אך זו לא הגיעה ליעדה מעולם. גם ביום השני נשלחה יונה – עם אותן תוצאות. ב-16 ביולי נשלחה שוב יונה, והפעם גורלה היה שונה: איש צוות על אניית ציד לווייתנים הבחין ביונה במעופה. הוא ירה בה, והיונה הובאה אל סיפון הספינה. הפתק הזעיר שהוצמד לרגלה הכיל הודעה בכתב ידו של אנדרה, שבה הוא מציין את מקום הימצאם (נ.צ.), מספר כי זהו המסר השלישי שהוא שלח ואף טורח לציין כי "הכל בסדר...". דבר הדואר הזה מצוי כיום במוזיאון אנדרה בעיירה גרנה שבה נולד. היונה שנשאה את הדואר פוחלצה, וגם היא נמצאת במוזיאון (ראו את תמונתה בשער האחורי הפנימי של חוברת זו). שני פתקי הדואר הראשונים ששלח אנדרה נמצאו שנתיים מאוחר יותר על מצופים בלב ים.

אנשי המשלחת הצליחו לשרוד כשלושה חודשים על גבי הקרח, תוך שהם ניזונים מבשר דובי קוטב. רק ב-1930 נמצאו גופותיהם של שלושת נוסעי הבלון על אי צפונית לשפיצברגן בים הצפוני. לידם נמצאו יומנו של אנדרה (הרישום האחרון ביומן הוא מ-17 באוקטובר 1897), מסמכים שונים וסרטי צילום. כל אלה מצויים כיום גם הם במוזיאון בגרנה. לאחר שנותק עימם הקשר, היה ברור לכול כי אנשי המשלחת נספו, וגלויות זיכרון המנציחות את אנדרה הונפקו על ידי גורמים פרטיים. כשלונו של אנדרה בהיה גם לגדולי ההרפתקנים, שכדור פורח אינו הדרך להגיע לקוטב הצפוני.

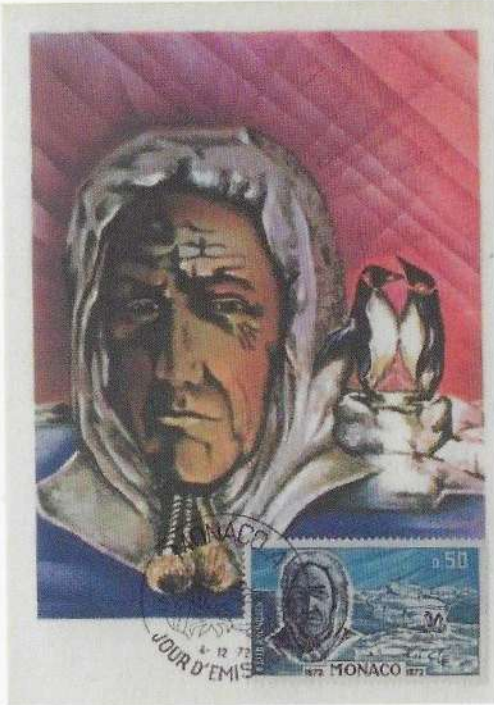


גלוית זיכרון פרטית לכבוד אנדרה. הגלויה נדפסה בלייפציג בשנת 1898.

בתחילת המאה העשרים החלו להיכנס לשימוש ספינות האוויר, הצפלינים. כלי טיס אלה היו ניתנים לניהוג, ועל כן החלו להשתמש בהם להובלת נוסעים ומשאות. גם פיתוח כלי טיס הכבדים מהאוויר (כלומר מטוסים) צבר תאוצה, ואף החלו בניסיונות להוביל באמצעותם נוסעים. מלחמת העולם הראשונה שפרצה ב-1914 עצרה את התפתחות הטיסות האזרחיות. הצבא הגרמני שם ידו על כל הצפלינים, הבלונים והמטוסים וגייסם לצורכי ריגול ומודיעין. רק לאחר סיום המלחמה, עם התאוששות הכלכלה העולמית בשנות העשרים, חזרו הפיתוח והשימוש בכלי טייס אזרחיים. המטוסים של אותה תקופה עדיין לא אפשרו הטסת נוסעים ומשאות למרחקים ארוכים ובצורה בטוחה, אך ספינות האוויר היו בעלות יכולת לעשות זאת.

רואלד אמונדסן הנורווגי היה חוקר קטבים פעלתי בתחילת המאה העשרים. כבר בשנת 1911 הוא ארגן משלחת מחקר לקוטב הדרומי והיה לאדם הראשון שהגיע לקוטב הדרומי (ראו מאמר של חברנו **אליעזר שחר** ב"נושאון" 135). ב-1918 החל אמונדסן בהכנות למסע שבמהלכו הוא היה אמור להגיע לקוטב הצפוני באמצעות

אוניה ובהמשך במגלשות קרח. לא נלאה את הקוראים בפרטים אך נציין כי הניסיון לא עלה יפה.



מסעו של רואלד אמונדסן לקוטב הדרומי. גלוית מרב

ב-1925 אמונדסן גייס קבוצה קטנה של אנשים, כולל טייס, אשר המריאה במטוס הימי "דורנר". הם הגיעו למרחק של כ-300 קילומטר מהקוטב, אך נאלצו לחזור בשל בעיות טכניות. הייתה זו הנקודה הקרובה ביותר לקוטב הצפוני שמישהו הגיע אליה עד אז.

מעודד מהצלחה יחסית זו החליט אמונדסן להגיע לקוטב באמצעות ספינת אוויר. הוא פנה אל מהנדס התעופה וחוקר החוג הארקטי האיטלקי **אומברטו נובילה** והציע לו לטוס אל הקוטב הצפוני בספינת אוויר. יצרני ספינות אוויר איטלקים בנו את ספינת האוויר בשם "נורגה" – שמה של נורווגיה בשפה הנורווגית. אורכה של ספינת האוויר היה

מאה מטר, והיא יכלה לשאת מטען של קרוב ל-10 טון. ב-10 באפריל 1926 המריאה "נורגה" משדה התעופה צ'יאמפינו שליד רומא. הספינה טסה במסלול ארוך, שכלל כמה תחנות ביניים, בין השאר באנגליה, בנורווגיה ובלנינגרד. עצירות אלה נועדו לצורך הצטיידות באספקה ולשם איסוף אנשי צוות בעלי ידע בתחומים שונים.



ה"נורגה" חולפת מעל הקוטב הצפוני

נקודת המוצא למסע לקוטב הייתה הארכיפלג (קבוצת איים) סבאלברד שבים הצפוני. ארכיפלג זה הוא החלק הצפוני ביותר של ממלכת נורווגיה ומצוי במחצית הדרך בין המדינה לבין הקוטב הצפוני. האי הגדול והידוע שבו הוא שפיצברגן. ב-11 במאי 1926

המריאה "נורגה" לדרכה, וכעבור כ-15 שעות טיסה היא חלפה בטיסה מעל הקוטב הצפוני. כעבור יומיים נחתה "נורגה" בשלום באלסקה, ואמונדסן ונובילה הפכו לראשונים אשר טסו מעל לקוטב. היה זה ציון דרך בתולדות התעופה בכלל ובחקר הקוטב הצפוני בפרט.

על סיפון הספינה היה שק דואר שהכיל כ-250 מעטפות דואר שהודפסו באופן פרטי, כנראה על ידי אחד מאנשי הצוות (לא היה כל דואר רשמי על סיפון ספינת האוויר). המעטפות הוחתמו בנמל התעופה ברומא, וכן בחותמת אובלית של ספינת האוויר. אנשי הצוות גם חתמו בכתב ידם על המעטפות. בכל אחת מתחנות העצירה הורידו כמה מעטפות, אך אלה לא הוחתמו בחותמת הגעה. כל המעטפות מוענו אל לוטננט בשם **אלפרדו פרצ'רוטי**, שהיה מאנשי צוות הקרקע במקום ההמראה בשפיצברגן, אך מעולם לא נכנסו למסלול הדואר הרשמי.



מעטפה ש"השתתפה" במסעה של ספינת האוויר "נורגה" לקוטב הצפוני. המעטפה נושאת את המספר הסידורי 25 (בפינה השמאלית העליונה, ליד חתימת איש הצוות). מעטפה זו הורדה מספינת האוויר באתר הנחיתה הסופית בנום שבאלסקה. המעטפה נושאת בול איטלקי ותווית פרטית המוקדשת לטיסה.

לאחר הצלחת מסעה של "נורגה", התגלעו חילוקי דעות בין אמונדסן לנובילה בשאלת חלקו של כל אחד מהם בתהילה, ודרכיהם נפרדו. ב-1928 המריא נובילה לטיסה נוספת מעל הקוטב הצפוני בספינת האוויר "איטליה". סופה חזקה ריסקה את הספינה לקרח, חלק מהנוסעים נהרג, ואחרים, ובהם גם נובילה (שנפצע במהלך ההתרסקות), נותרו על גבי הקרח במחנה זמני, ממתנים למחלצים. כמה משלחות חילוץ יצאו אל הדרך, בהן גם אמונדסן, שהתעלם מחילוקי הדעות הקודמים ביניהם. נובילה ואנשיו אכן ניצלו, אולם מטוסים צרפתיים ובו שישה אנשים, בהם אמונדסן, נעלם אי שם בין נורווגיה לקוטב. עד היום לא נמצאו גוויותיהם של השישה, למרות מאמצים שנעשו לאחרונה ב-2004.

יחזק ברק, יושב ראש איל"ת, אוסף ומציג פריטים בולאיים בנושא תולדות התעופה מראשיתה ועד לשנת 1914. התצוגה שלו זכתה פעמים מספר במדליה מזהבת גדולה בתערוכות בין-לאומיות. לתגובות: ifib@inter.net.il

על הדפסי רכב והדפסים אחרים עמוס אלטר

הקדמת העורך: חברנו **יעקב שפילברג** שלח למערכת "נושאון" מכתב ובו כמה שאלות בנושא הדפסי רכב. הפנינו את המכתב לחברנו **עמוס אלטר**, שהוא אספן המתמחה בנושא, וקיבלנו תשובות מפורטות בלווית שפע סיפורים מעניינים העוסקים בהדפסי רכב. המאמר מכיל את עיקרי הדברים.

* *
*

כאספן של הדפסי רכב אני יכול להעיד כי איסוף זה מוביל לסיפורים מרתקים ומחייב מחקר מעמיק של כל פריט ופריט. אספן כמוני חייב להבין היטב את הנסיבות המיוחדות שהובילו להפקתו של הדפס הרכב, ורק כך יוכל לשבצו נכון באוסף שלו. אני מקווה שהדוגמאות הבאות יבהירו לקורא במה הדברים אמורים.

ביולי 1952 הודח מלך מצרים **פארוק** מכסאו במסגרת מהפיכת הקצינים החופשיים. דיוקנו של המלך התנוסס על רבים מבולי מצרים, והמשטר החדש אסף מכל בתי הדואר את הבולים הללו והדפיס על גביהם שלושה קווים עבים, כדי להסתיר את דמותו של המלך המודח. המעטפה הבאה נשלח מקהיר בשנת 1954, ועליה ביול מעורב: שני הבולים בערך נקוב של 10 מיל הונפקו לאחר המהפיכה, ואילו בול דואר האוויר בערך נקוב של 30 מיל והבול האדום בערך נקוב של 2 מיל הם מלפני המהפיכה. בשני בולים אלה נמחקה דמותו של המלך פארוק, אך שימו לב כי כתר המלוכה בראש הבול האדום לא נמחק באופן דומה, וזאת משום שהמלוכה במצרים לא בוטלה עם הדחת פארוק, אלא שנה לאחר מכן. אספן של הדפסי רכב חייב לשים לב לרקויות כאלה.





ייתכן שהקורא חושב בשלב זה כי אני מייחס משקל גדול יתר על המידה למיקומו של הדפס הרכב על הבול המצרי. ייתכן, אומנם, שכתר המלוכה לא נמחק באמצעות הדפס רכב אך במקרה, אבל אני סבור כי מדובר במעשה מכוון. לשם השוואה נתבונן בבול מרומניה הנראה כאן משמאל. הבול הונפק בפברואר 1947, ומופיעים בו קציר חיטה ודמותו של המלך מיכאי הראשון.

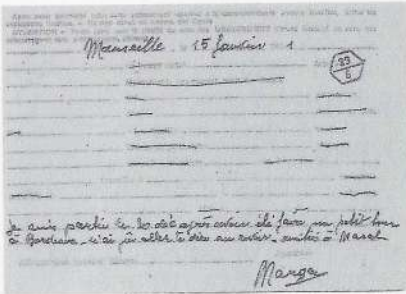
בסוף אותה שנה השתלטו הקומוניסטים על המדינה וסילקו את הוד מלכותו לגלות אחר כבוד. על גבי הבול הודפסו האותיות R.P.R. (רפובליקה פופולרית רומנית), באופן המסתיר את פניו של המלך. כדי "לוודא הריגה" נמחק גם כתר המלוכה בקו שחור עבה. לדעתו, ההשוואה בין המקרה הרומני לזה המצרי היא מאלפת, ומלמדת על התחכום ועל תשומת הלב לפרטים הכרוכה בהדפסי רכב.

בשנת 1940 פלשה גרמניה הנאצית להולנד. שלטונות הכיבוש לקחו בול אחד מהסדרה מן המניין בעל ערך נקוב של 3 סנט המראה שחף והדפיסו עליו סדרה של 18 ערכים נקובים שונים. לכאורה, מקומם של בולים אלה באוסף שלי הוא בפרק הדן בשינוי ערכים, אך לאחר שחקרתי את הנושא הגעתי למסקנה שונה, ואני כולל את הבולים דווקא בתת-הפרק העוסק בסילוק מלכים. מדוע?



הסדרה המלאה של בול השחף עם הדפסי רכב של ערכים נקובים חדשים.

עם כיבוש הולנד על ידי גרמניה, נמלטה המלכה וילהלמינה לאנגליה ואחר כך לקנדה, ומשם עמדה בראש הממשלה ההולנדית הגולה שהתנגדה לנאצים. דיוקנה של המלכה התנוסס על כל שאר בולי הסדרה מן המניין שהייתה בתוקף, והנאצים הזועמים החליטו לפסול משימוש את כל הבולים הנושאים את דיוקן המלכה. כך הם נותרו עם בולי השחף בלבד, ונאלצו להדפיס מספר רב של בולים כאלה, כדי לספק את כל צורכי הדואר. המניע לשימוש בבולים עם הדפס הרכב היה אפוא הרצון למחוק את זכרה של המלכה האהודה על בני עמה, אך השנואה על הנאצים.



דבר בולים שנשלח ממרסיי לפריז בשנת 1941. החותמת "4" הוטבעה על ידי הצנוורה, ואינה הדפס רכב.

כידוע, לא כל הנוצץ הוא זהב, ולא כל דבר המודפס על גבי בול הוא באמת הדפס רכב. הגלויה הנראית לעיל היא דבר בולים מצרפת משנת 1941, ועל גבי ה"בול" המודפס מופיעה הספרה 4 הנראית כהדפס רכב. למעשה זו חותמת בדיקה, המתווספת לחותמת הצנזור הנראית בצידה האחורי של הגלויה. הימים הם ימי מלחמת העולם, וצרפת חולקה לאזור הכיבוש הגרמני בצפון ול"צרפת החופשית" תחת שילטון המרשל פטן בדרום. הגלויה שלפינו נשלחה ממרסיי בדרום אל פריז הכבושה, ולפיכך הייתה חשופה לצנזורה קפדנית.



דוגמה נוספת לחותמת העשויה להיראות כהדפס רכב נראית על גבי הגזיר מבלגיה המופיע כאן משמאל. על גבי הבול מוטבעת האות T. זוהי חותמת שנועדה לגביית דמי דואר ממקבל המכתב, כאשר הביול לא כיסה את מלוא דמי המשלוח. להבדיל מבול עם הדפס רכב, לא נוכל למצוא בול עם חותמת זו אלא על גבי מעטפה (או לאחר שהבול הורד ממעטפה). ראייה חותכת לנכונות טענתי היא שהחותמת מוטבעת בחלקה על גבי המעטפה ולא רק על גבי הבול.

כדי להבדיל מהו הדפס רכב ומה אינו כזה וכדי להבין את מהותו של כל הדפס רכב, אני נדרש פעמים רבות לערוך מחקר. רוב הבולים עם הדפסי הרכב מופיעים בקטלוגים הרגילים, אך קיימים גם הדפסי רכב המוצגים בהערות השוליים שבקטלוגים. לעיתים אני נדרש לקטלוג מתמחה של מדינה מסויימת, ומדי פעם גם המידע שם אינו מספיק, או שאינו קיים כלל. במקרים אלה אני נעזר בידעיות שהתפרסמו בעיתונות הבולאית ובספרים רבים. כלי העזר המשמעותי ביותר שלי הוא "האנציקלופדיה של אספן הבולים" (The Stamp Collector's Encyclopedia) מאת אר. ג'יי. אסטון בהוצאת סטנלי פול.

לפעמים המידע זמין, ובכל זאת קשה להגיע לכדי החלטה האם מדובר בהדפס רכב או לא. המעטפה הנראית בראש העמוד הבא נשלחה ממשרד ממשלתי תוך שימוש בבול שירות. האם זהו הדפס רכב? אני לא בטוח, שהרי מדובר בבול שהודפס במיוחד בגוון שונה מהבולים הרגילים מן המניין. בינתיים המעטפה נכללת באוסף שלי בתת-הפרק "ייעוד לדואר רשמי", אך אשמח לשמוע את דעת הקוראים: האם מדובר בהדפס רכב?



תת-פרק נפרד באוסף שלי, אשר אינו מוכר לאספנים רבים, הוא "בולים מבוטלים מראש" (באנגלית: Precancelled). מדובר בהסדר שהיה קיים בכמה מדינות שארצות הברית, צרפת ובלגיה היו הבולטות מביניהן. בהסדר נכללו בולים ששימשו למשלוח מספר רב של דברי דואר. במקור נועד ההסדר בעיקר לצורך משלוח עיתונים. כדי לחסוך לדואר את הצורך להחתים את הפריטים בזה אחר זה – הליך ארוך ומייגע – הוחתמו הבולים מראש, עוד לפני השימוש. החותמת הייתה פשוטה למדי, לרוב קו אחד או מספר קווים. בבולי ארצות הברית הופיעו בחותמת גם שם העיר והמדינה. חשוב להבדיל בין בולים אלה לבין בולים החתומים מראש על פי הזמנה של אספנים (באנגלית Canceled to Order), שאין להם שום שימוש דוארי.



בולים מבוטלים מראש: בארצות הברית היה נהוג לציין בחותמת את שם העיר ומדינה, בצרפת השתמשו בחותמת בצורת חצי מעגל, ואילו בבלגיה ציינו בחותמת את העיר ואת השנה.

בשוודיה נמכרים בולי גליל במכונות. ועל צידם האחורי של בולים אלה מודפס מספר סידורי (על כל בול עשירי). המספר נועד למעקב אחר מספר הבולים שנמכרו מתוך הגליל. הדפס זה הוא חלק מההדפסה המקורית, ואינו רואה בו הדפס רכב.



בול גליל עם הדפסת מספר סודר בצידו האחורי

האוסף שלי מלא בסיפורים נוספים על מה שמסתתר מאחורי הדפסי רכב תמימים לכאורה ועל החלטות קשות שעלי להחליט בשאלה אם לכלול בול מסוים באוסף אם לאו. אני משוכנע שלאספנים תמטיים רבים יש סיפורים כאלה והתלבטויות דומות, ואשמח אם הם יחלקו איתנו את חוויותיהם ואת התחבטויותיהם. אני מקווה ששכנעתי את הקורא שהאוסף שלי הוא אוסף תמטי לכל דבר, על אף שהוא מוקדש לנושא בלתי רגיל.

עמוס אלטר אוסף פריטים בולאיים בעלי הדפסי רכב ומארגן את האוסף שלו בגישה תמטית. כתובתו למשלוח תגובות: amaz4553@gmail.com



לא קיבלת את נושאונט?

נושאונט, העיתון הבולאי המקוון הראשון בשפה העברית, מופץ ארבע פעמים בשנה. חברי איל"ת זכאים לקבל אותו ללא תשלום, אולם לצורך הפצת נושאונט אנו זקוקים לכתובת הדואר האלקטרוני (e-mail) שלכם. כתובתכם תשמש את ועד האגודה

ואת העורכים לצרכי פעילות האגודה בלבד, ולא ייעשה בה כל שימוש אחר. פנו אלינו עוד היום לכתובת noson.ed@gmail.com, וגם אתם תקבלו את נושאונט. נשמח גם לשלוח לכם גליונות קודמים, על פי בקשה.

הספריה הבולאית לרשותכם!

אתם מוזמנים לבקר בספריה הבולאית של התאחדות בולאי ישראל במשרדי ההתאחדות ברחוב פינסקר 2, תל אביב. הספריה פתוחה בימי חמישי בין השעות 9:00 ל-15:30. ניתן לשאול ספרים גם באמצעות הדואר. לפרטים נוספים ניתן לפנות ליעל בטלפון 03-6295547.

לזכרו של משה בן-צבי שלמה וורגן

משה בן צבי נולד בבוקרשט שברומניה ביולי 1934. הוא עבר בגיל צעיר את מאורעות מלחמת העולם השנייה ועלה ארצה בשנת 1950 בהיותו בן 16. בשנת 1952 הוא התגייס לחיל האוויר ושירת כטכנאי תעופה. לאחר שירותו הצבאי עבר לתעשייה האווירית והחל לעבוד כמכונאי מטוסים. בהמשך הוא התקדם לרמה של מבקר חטיבתי, ולבסוף שימש כמבקר הראשי של התעשייה האווירית. ב-1993 פרש משה לגמלאות במסגרת סגירת הפרויקט של מטוס ה"ליבא".

משה למד שנים רבות כסטודנט חופשי באוניברסיטת בר-אילן במקצועות שונים ומגוונים, לרבות שפות זרות. חברים מספרים, שהמחברות שלו היו תמיד "בהשאלה" אצל הסטודנטיות, שידעו להעריך את כושר הביטוי שלו ואת הדייקנות המעולה שברישומיו.

אשתו של משה היתה טכנאית בכירה ועוזרת מטאורולוג במכון המטאורולוגי בבית דגן. בהשראתה החל משה לטפח אוסף בולאי תמטי בנושא מזג האוויר, שאותו הציג בתערוכות בארץ ובעולם תחת הכותרת "האם ירד גשם, או שמזג האוויר יהיה נאה?". משה השקיע באוסף ובתצוגה שעות רבות של מחקר, כדי להעמיק בנושא שלא היה תחום עיסוקו. בעזרת מחשבה מקורית הוא פיתח את הנושא לעומקו, תוך שימוש בפרזנטציה מוקפדת ומדוייקת. אוסף המטאורולוגיה של משה היה תמטיקה במיטבה וזכה להערכה רבה בארץ ובעולם. התצוגה גם זיכתה אותו במדליות מוזהבות בתערוכות בין-לאומיות שונות.

חשוב לציין את תרומתו הרבה ל"נושאן". משה פירסם בביטאון מאמרים ברמה מקצועית גבוהה, אשר מהם אפשר היה ללמוד רבות הן על נושא מזג האוויר והן על בולאות. הנה שתי דוגמאות ממאמריו בשנים האחרונות: ב"נושאן" 122, חוברת שהוקדשה לנושא "לכל הרוחות", הוא כתב מאמר בשם "רוח גדולה באה". בחוברת 129, שעסקה בנושא "עשר המכות", כתב משה את המאמר "יהי ברד בכל ארץ מצרים".

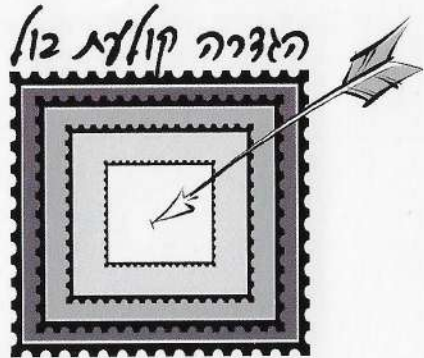
כל מי שהכיר את משה ידע להוקיר את חברותו ואת נועם שיחתו. הוא ידע לתרום מהידע ומניסיון החיים שלו לטובת הזולת בכלל ולמען איל"ת בפרט. לצערנו נדבק משה בוירוס הקורונה, והמחלה הכריעה אותו. הוא יחסר לנו מאוד. יהי זכרו ברוך!

בקרב ב"נושאן" – גיליון בנושא "חפצים עגולים"

אם ברצונכם לפרסם מאמר במסגרת זו, אנא פנו אל עורכי "נושאן" בהקדם באמצעות הדואר האלקטרוני או בדואר רגיל.

מעטפת שבועת כבוד

דואר בימי מלחמה עובר בדרך כלל ביקורת של הצנזורה, כדי לוודא שמידע בעל ערך צבאי או ביטחוני לא ייכלל בו, במתכוון או שלא במתכוון. כאשר מדובר בדואר צבאי, הביקורת על המכתבים נעשית על ידי הצנזורה הצבאית, להבדיל מהצנזורה האזרחית האחראית על בדיקת הדואר הרגיל.



בצבא הבריטי בימי מלחמות העולם הראשונה והשנייה מי שצינזרו את הדואר של החיילים בחזית היו הקצינים הזוטרים ביחידה שלהם. הליך זה הוא בלתי נעים במהותו, שכן הקצינים נחשפים בו לסודות האינטימיים ביותר של כל חייל המשרת תחת פיקודם.

כדי להקל על החיילים, ניתנה להם הזכות לשלוח פעם אחת בחודש מכתב בלא שהוא יעבור צנזורה. לצורך זה השתמשו במעטפה ירוקה מיוחדת שעליה הודפס הכיתוב: "אני מתחייב בכבודי כי תוכני מעטפה זו אינם מתייחסים לדבר זולת עניינים אישיים ומשפחתיים". החיילים נדרשו לחתום מתחת להצהרה זו כתנאי למשלוח הדואר. מעטפה כזו, המכונה "מעטפת שבועת כבוד" הועברה על ידי הדואר הצבאי ללא צנזורה, למעט ביקורת אקראית במפקדה, שנועדה להרתיע מפני ניצול לרעה של זכות יתר זו. חיילים שנתפסו מפירים את שבועת הכבוד שלהם הועמדו לדין צבאי.

<p>A.F.W. 287a. <small>REGISTERED 4/77. H. A. S. LTD.</small></p> <p style="text-align: center;">ACTIVE</p>	<p style="text-align: right;"><small>[Crown Copyright Reserved.]</small></p> <p style="text-align: center;">SERVICE</p>
<p>This envelope must not be used for coin or valuables. It cannot be accepted for registration.</p> <p>Notes:—</p> <p>Correspondence in this envelope used not be censored Regimentally. The contents are liable to examination at the Base.</p> <p>The following Certificates must be signed by the writer:—</p> <p><i>I certify on my honour that the contents of this envelope refer to nothing but private and family matters.</i></p> <p>Signature _____ <small>Name only</small></p>	<p><small>[Several letters may be forwarded on this Cover, but they must be all from the same writer. The Cover should be addressed in such cases to the Base Censor.]</small></p> <p>Address:— _____ _____ _____ _____</p>

מעטפת שבועת כבוד ששלח חייל בריטי בשנת 1917. שימו לב לחתימת השולח על ההצהרה לגבי תוכן המכתב בצד שמאל למטה.

דיווחי בעלי התפקידים באגודה לשנת 2020

המגבלות הנובעות מוירוס הקורונה אינן מאפשרות לכנס בימים אלה את האספה השנתית של האגודה. ועד האגודה החליט לבטל השנה את האספה השנתית ולדחות את קיום הבחירות לשנה הבאה. במקום אספה רגילה, אנו מפרסמים ב"נושאון" את דיווחי בעלי התפקידים.

יושב ראש האגודה **יצחק ברק** מדווח כי בתחילת שנת 2020 התקיימו שני מפגשים של חברי האגודה, אך מאז השתלט הוירוס על חיינו, והמפגשים נפסקו. ברור כי כולנו מתגעגעים למפגשים פנים אל פנים, לשיחות ולהרצאות, ואנו תקווה שבמהלך השנה הקרובה נשוב וניפגש. הדו"ח הכספי המוצג להלן הוגש על ידי גזבר האגודה **רן ברש**. הדו"ח נבדק על ידי ועדת הביקורת ואושר על ידי יושב הראש שלה, **יוחנן מירז**, בחתימת ידו.

בשנת 2020 הייתה גבייה מלאה של דמי החבר, אשר הושלמה לקראת סוף הרבעון הראשון של השנה. אנו מודים לכל החברים על שיתוף הפעולה. תקופת החברות באגודה והמנוי לפרסומיה מתחילים בתחילת השנה, ולכן ראוי שגם תשלום דמי החבר יבוצע בסמוך לכך. תקציב האגודה הינו מאוזן, וההכנסות מדמי החבר מכסות את הוצאות ההפקה וההפצה של "נושאון" וכן את תשלום דמי החבר להתאחדות בולאי ישראל.

רן ברש משמש גם בתפקיד מזכיר האגודה, והוא מדווח כי בסוף שנת 2020 היו באיל"ת 103 חברים, ובכלל זה חבר נוער אחד. מספר זה זהה למספר החברים שהיה באגודה בשנה שעברה. במהלך 2020 נוספו לאגודה ארבעה חברים חדשים, אך נגרעו ממנה מסיבות שונות ארבעה חברים אחרים. רן מבקש מכל החברים לעדכן אותו בעת שינוי פרטים כגון כתובת מגורים, כתובת דואר אלקטרוני או מספרי טלפון. בלי הודעת עדכון מכם, אין לנו כל אפשרות לדעת על שינויים כאלה, ובסופו של דבר אתם, החברים, תצאו נפגעים.

רן מנהל גם את אתר האינטרנט של האגודה. מאז הקמתו של האתר היו בו יותר מ-4,100 מבקרים. בשנה החולפת מספר המבקרים באתר הגיע ל-450 לערך, מהם

איל"ת - דו"ח כספי לשנת 2020

<u>הכנסות</u>	
דמי חבר	17,065.00
יתרה משנה קודמת	15,266.93
סה"כ הכנסות	<u>32,331.93</u>
<u>הוצאות</u>	
דפוס ועריכת "נושאון"	15,795.00
דואר	1,482.24
עמלות בנק הדואר	243.24
דמי חבר להתאחדות	3,605.00
סה"כ הוצאות	<u>21,125.48</u>
יתרה ליום 31.12.20	<u>11,206.45</u>

כ-290 אשר ביקרו בו לראשונה. מעניין לציין כי החודש שבו נרשם מספר המבקרים הגבוה ביותר הוא חודש מאי (56 איש).

ימי הכניסה לאתר הפופולאריים ביותר הם שבת וראשון, ושעות השיא הן בשעות הבוקר המאוחרות (10-11) ואחרי הצהריים (17-18). רוב המבקרים באתר הם מישראל (386), ולאחר מכן בהפרש עצום ארצות הברית (16) ובריטניה (9). בין שאר המדינות אשר מהן גלשו לאתר גם ברזיל, רומניה, פורטוגל ואפילו טוגו (!).

סטטיסטיקה מעניינת נוספת ביחס לאתר האינטרנט נוגעת לפלטפורמות שבהן משתמשים הגולשים. 75% מהם משתמשים במחשב עם מערכת ההפעלה "חלונות", 2.5% – ממחשבי מקינטוש, והשאר – מטלפונים סלולריים (שבהם נרשם רוב של 1:3 לטובת מכשירי אנדרואיד ביחס למכשירי איפון).

איך אנשים מגיעים לאתר האינטרנט שלנו? כ-160 גולשים הגיעו דרך חיפוש בגוגל, ומספר דומה – באמצעות הקשת הכתובת של האתר. 70 גולשים הגיעו בלחיצה על קישור באתר של "התאחדות בולאי ישראל", ו-30 נוספים – מקישור מתוך ויקיפדיה. שאר הגולשים הגיעו מתוך פייסבוק ומאתר "האספן".

הדיווח הבא הוא של **יורם לוביאניקר**, עורך הביטאונים של האגודה: גם בשנת 2020 המשכנו להוציא ארבעה גיליונות של "נושאון" (שנושאייהם: גלויות, צינורות, כוכבים וארבע כנפות תבל) וארבעה גיליונות של "נושאונט" תוך שמירה מלאה על לוח הזמנים. בהיותנו ערים למגבלות הדואר בימי הקורונה, החלטנו לשלוח לחברים את חברות "נושאון" גם בדואר אלקטרוני בפורמט PDF, וזאת נוסף על המשלוח הרגיל בדואר. תשעה עשר מחברים שונים תרמו מאמרים וידיעות לפרסומים האלה, מהם שניים אשר אינם חברים באגודה. עבור חמישה מבין המחברים מדובר בפעם הראשונה מזה שנים רבות שהם כותבים בעברנו, ואנו תקווה כי למאמץ ראשוני זה יהיה המשך בשנים הקרובות.

שלמו את דמי החבר לשנת 2021 עוד היום!

את דמי החבר בסך 160 ₪ (80 ₪ לנוער) אפשר לשלם באמצעות:

✓ **העברה בנקאית:** בנק הדואר (בנק 09), סניף 001, חשבון מספר 7315171. בפרטי ההעברה יש לציין את שם המעביר ואת השנה בעבורה מתבצע התשלום.

✓ **משלוח המחאה בדואר:** יש למלא צ'ק לפקודת איל"ת, ולשלוח לגזבר האגודה **דן ברש** לכתובת: רחוב היורה 1, ת.ד. 8484, גן יבנה 7086131.



פוחלץ של יונת דואר שנשאה את מכתבו של אנדרה (עמוד 20).

