



יולי-ספטמבר 2015 ■ מס' 114 שנה 24

אסונות





נושאון - ביטאון איל"ת - אגודה ישראלית לבולאות תימאטית

עורך: יורם לוביאניקר עורך משנה: לורנס פישר

עורך גרפי: הדי אור

דוא"ל: noson.ed@gmail.com

בית יואל, נמל תל אביב 40, תל אביב 63506

Nos'on ISSN 0792-6448

תוכן העניינים:

	דבר העורך	עמ' 2
	תאונות נפילה מגובה	עמ' 3
יוחנן מי-רז	הים האכזר: צוללות שגרמו לאסונות ימיים	עמ' 6
גדעון רענן	התאונה האווירית הראשונה בארץ ישראל	עמ' 11
יצחק ברק	וישטפו ארץ ומלואה	עמ' 14
נמרוד דגני	הטורניר שלא היה	עמ' 19
יורם לוביאניקר	האסונות הטמונים בסייבר	עמ' 23
מנחם לדור	סיפורי מעטפות	עמ' 27
	הגדרה קולעת בול	עמ' 29
	הכה את המומחה	עמ' 30
	דיווח על האסיפה השנתית	עמ' 31

ועד האגודה והפעילים:

יו"ר - יצחק ברק (השחר 34, ראשון לציון 75261, 054-5314568)
סגן יו"ר - מנחם לדור (ת.ד. 340, הר אדר 90836, 054-4825007)
מזכיר - יורם לוביאניקר (בית יואל, נמל תל אביב 40, תל אביב 63506, 054-5402723)
גזבר - שלמה וורגן (ת.ד. 2561, ראשון לציון 75124, 054-6855951)
חבר ועד - ד"ר יהושע מגר (מעלה גיא אוני 228, ראש פינה 12000, 052-8802725)
חבר ועד - לורנס פישר (054-7799297)
ועדת ביקורת - יוחנן מי-רז (יו"ר), אריה לביא, פאולו דואק.
עורכי נושאון - יורם לוביאניקר, לורנס פישר

שירותים לחברים: נושאון - ארבע פעמים בשנה, נושאונט - ארבע פעמים בשנה, נושאונצ'יק - 12 פעמים בשנה, מכירות פומביות, שירותי ספריה תימאטית, מפגשים, סמינרים והרצאות, צוות מומחים, "שבל" (ביטאון התאחדות בולאי ישראל).

דמי חבר (2015): מבוגר - 140 ₪, נוער - 70 ₪.

תאריך אחרון למשלוח חומר לחוברת הבאה: 1.9.15

דבר העורך

שלום לכם,

הפעם נושאון מוקדש לאסונות. אנו מתחילים עם מאמרו של **יוחנן מי-רז** העוסק בתאונות עבודה הקשורים בנפילה מגובה. **יצחק ברק** מחזיר אותה מאה שנה אחורנית, אל התאונה האווירית הראשונה בארץ ישראל. האם ידעתם כי סמוך לקיבוץ האון ניצבת אנדרטה לקורבנות אותה תאונה? והאם ידעתם כי אנדרטה זו הופיעה לאחרונה על בול תורכי? מאמרו של **נמרוד דגני** מוקדש לאחד מאסונות הטבע הנפוצים ביותר – שיטפונות, ואילו **יורם לוביאניקר** מספר על טורניר שחמט שבוטל כתוצאה מאסון שפקד את העיירה בה הוא נועד להתקיים.

אם עד כה עסקנו באסונות לא מכוונים, הרי שהתמונה משתנה בשני המאמרים האחרונים: המאמר של **גדעון רענן** עוסק באסונות ימיים כבדים שנגרמו כתוצאה מהטבעת ספינות על ידי צוללות, ואילו **מנחם לדור** מסב את תשומת הלב לאסונות בתחום הסייבר הנגרמים על ידי גורמים זדוניים.

בגליון זה אנו פותחים מדור חדש (או ליתר דיוק, מחדשים את פעילותו של מדור ישן) בשם "סיפורי מעטפות". המדור יוקדש בכל פעם לפריט בולאי אחד שיש מאחוריו סיפור מיוחד מתחום תולדות הדואר, ויכתב בכל פעם על ידי מחבר אחר. אנו מצפים כי חברים רבים יכתבו לנו על המעטפות המיוחדות באוסף שלהם.

קיבלנו פניה צאחת מחברות האגודה, אשר ביקשה כי הגליונות הבאים יוקדשו לנושאים שמחים יותר מאלו שהיו לאחרונה. ברוח זו יוקדשו שני הגליונות הבאים לנושאים "המצאות ואירועים ששינו את העולם" ול"פנטסיה ודמיון". היענותם של מחברי המאמרים היא שתקבע מי מהגליונות יקדים את מישנהו.



חדש! איל"ת פעילה עתה ברשת החברתית פייסבוק. ברור לנו כי לא כל חברי איל"ת פעילים בפייסבוק, אך זוהי דרך מצויינת לשמור על קשר עם חברים רבים "בזמן אמת" ומה שחשוב לא פחות – ליצור קשר עם אספנים נוספים אשר כלל לא שמעו על האגודה. אם יש לכם חשבון פייסבוק חפשו אותנו לפי Israel Association for Thematic Philately ותקבלו עדכונים בזמן אמת על פעילות האגודה.

באמצע מאי התקיימה האסיפה השנתית של איל"ת במוזיאון ארץ ישראל ברמת אביב. דיווח על האסיפה מופיע בעמודים 31 ו-32 של חוברת זו. בעקבות האסיפה התקיימה ישיבה של הוועד הנבחר של האגודה, כדי לדון בנושא גיוס חברים חדשים לאגודה. מאחר והישיבה התקיימה לאחר הורדת החוברת לדפוס הרי שדיווח עליה יופיע בגליון הבא של נושאונט, באמצע חודש אוגוסט.

קיץ נעים לכולם,
יורם ולורנס

תאונות נפילה מגובה יוחנן מי-רז

על פי נתוני אגף הפיקוח על העבודה נפילה מגובה היא הגורם העיקרי לתאונות קטלניות במהלך עבודה. התוצאה הקטלנית של נפילה מגובה רב הינה כמעט ודאית, כך שכמעט כל תאונה מסתיימת באסון. למרבית הצער, אף שעובדה זו ידועה לכל, ולמרות שהחוק בישראל דורש רישיון מיוחד לביצוע עבודות בגובה, נגרמות בארץ בממוצע כ-30 תאונות קטלניות מידי שנה, בהן מקפחים את חייהם עובדים ישראלים וזרים. תאונות אלו מהוות כמחצית מכלל תאונות העבודה הקטלניות המתחוללות בארץ, ובכלל זה גם תאונות דרכים בשעת עבודה (בסטיסטיקה זו אין מכלילים את תאונות הדרכים בשעות הפנאי).

תאונת העבודה הנפוצה ביותר הכרוכה בנפילה מגובה מתרחשת בעת עבודה בתוך הבית – נפילה מסולם. כמובן, במקרה זה התוצאה, על פי רוב, איננה קטלנית, והנזק מסתכם "רק" בחבלה או פציעה. הגורם לסוג תאונות זה עשוי להיות סולם בלתי תקין או התנהגות פזיזה ובלתי זהירה של העובד – אותו גורם המכונה בשפה המקצועית היבשה "הגורם האנושי".

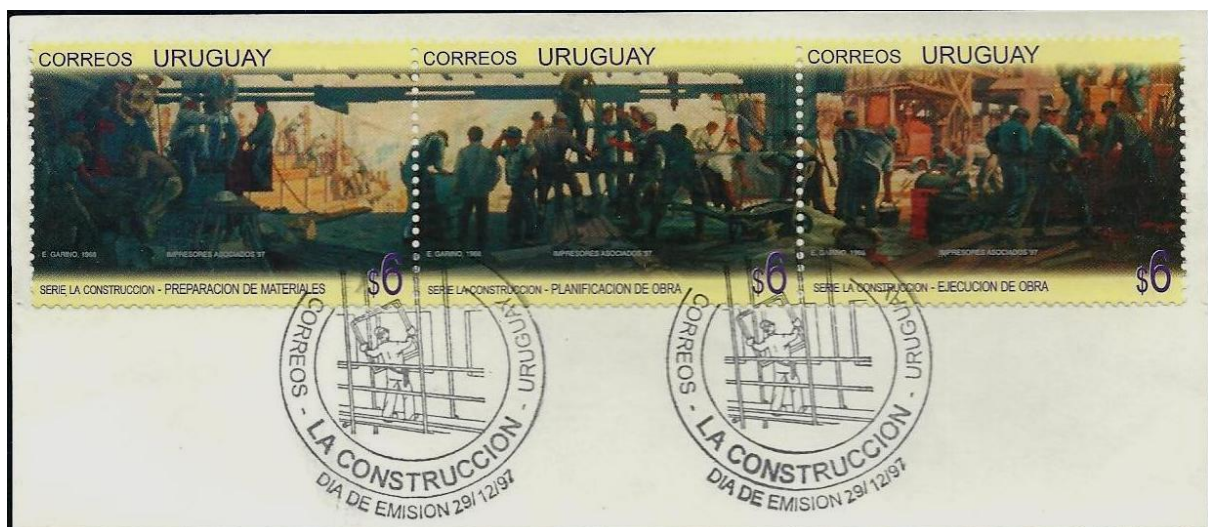


סולם לא תקין גורם לנפילה, כפי שמדגים צמד טט-בש זה.



יש לבדוק את הסולם לפני העבודה.

התאונות הקשות ביותר מתרחשות בשעת עבודה בגובה רב, בעיקר באתרי בניה בעת ביצוע עבודות ההקמה של המבנים (עבודות קונסטרוקציה) או בשעת עבודות תחזוקה שוטפות לאחר סיום הבניה. לקבוצת סיכון זו כך יש לצרף את העבודות המתבצעות על



שבלים בבניית קונסטרוקציה



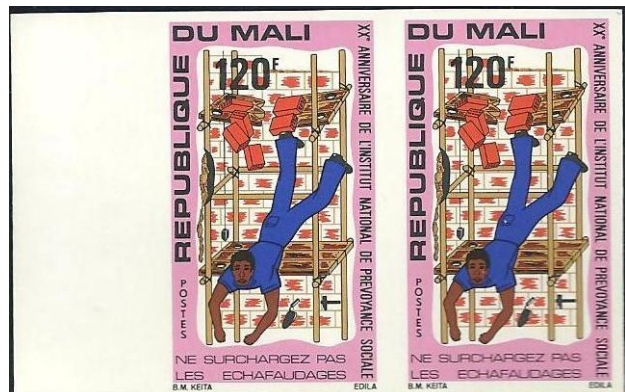
התקנת קווי חשמל בגובה רב

גבי עמודי חשמל או תקשורת. הבול מנורווגיה מראה בצורה ברורה כיצד אדם העובד על גבי עמוד כזה תלוי "על בלימה". אין ספק כי אדם העובד בתנאים כאלה נדרש לרמה גבוהה של קור רוח, אולם בכך אין די: על המעביד לספק לו אמצעי הגנה הולם. לעיתים השימוש באמצעי הגנה אלו מגביל את נוחיותו של העובד, ועל המעביד לחייב את העובד לעשות בהם שימוש.

נפילה בשעת עבודה בגובה יכולה להיגרם כתוצאה משימוש בציוד בלתי תקין, כגון עבודה על גבי משטח עבודה מאולתר ורעוע. לפעמים המשטח תואם את התקנים, אלא שמעמיסים עליו ציוד וחומרי עבודה לרוב, עד שהוא קורס תחת נטל המשקל. בפעמים אחרות מבצע העובד עצמו פעולות מסוכנות, בפרט במצבים בהם אין מעקה הגנה למשטח העבודה.



סל לעבודות בגובה כולל מעקה למניעת נפילות



קריסת פיגום עקב עומס יתר. צמד בלתי מנוקב

כדי למנוע תאונות של נפילה מגובה, חובה להשתמש בציוד ואמצעי הגנה מתאימים, כגון חגורת בטיחות או רתמת בטיחות. באמצעות חגירת אביזרים אלו ניתן לקבע את הגוף אל בסיס איתן ולמנוע את הנפילה.



רתמת בטיחות לעבודה בגובה.



קיבוע לעמוד באמצעות חגורה

במקרים מסוימים, בעיקר כאשר מספר העובדים הוא גדול ופוטנציאל הנפילות הינו גבוה, יש להתקין גם רשת בטיחות במפלסים התחתונים, לבלימת נפילת אדם או



רשת בטיחות לבלימת נפילות

חפצים מגובה. זהו אמצעי בטיחות יעיל אך יקר למדי, ולכן השימוש בו הוא מוגבל יחסית. ראוי לציין כי רשת בטיחות זו הינה האמצעי האחרון לבלימת נפילות מגובה, ובשום אופן אין להסתמך עליה בלבד, ואין לראות ברשת כמי שמעניקה פטור ממילוי יתר הוראות הבטיחות. כמו כן, חלה חובת שימוש בקסדת מגן למניעת פגיעה בראש מחפצים העלולים ליפול מגובה.



קסדה להגנת הראש



חותמת ביול: סוגי רשתות בטיחות למניעת נפילות

אמצעי הבטיחות הללו עשויים להציל חיים, אך חשוב לדעת כי הדרך הטובה ביותר למנוע אסונות היא להקפיד על תקנות הבטיחות לכל אורך הדרך. חובה על המעביד לתכנן כראוי את כל שלבי העבודה, ועליו לוודא כי העובד קיבל הדרכה מתאימה והוסמך לעבודה בגובה. המעביד חייב לספק לעובד ציוד מתאים ותקין, וכן לפקח כי העובד מבצע את העבודה כראוי ולא "מחפף".



החלק המתסכל ביותר עבור העוסקים בשמירה על הבטיחות הוא שרוב האסונות היו יכולים להימנע בנקל אילו רק הקפידו העובדים והמעסיקים על קיום הוראות הבטיחות.

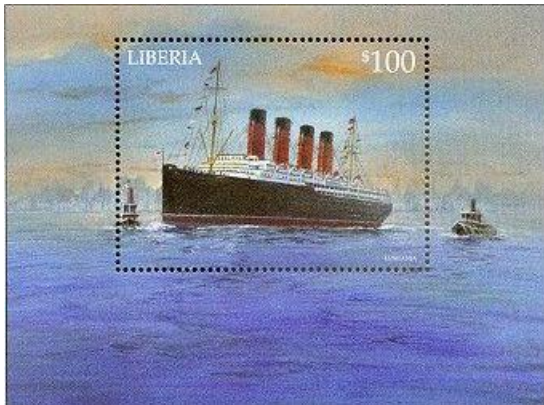
יוחנן מי-רז היה הממונה על בטיחות בחברת החשמל. התצוגה שלו "ונשמרתם מאוד לנפשותיכם" זכתה מספר פעמים במדליה מוזהבת ברמה הבינלאומית. כתובתו למשלוח תגובות: meyraz1@bezeqint.net

הים האכזר: צוללות שגרמו לאסונות ימיים גידי רענן

האסונות הימיים הקשורים בתחום האיסוף התמאטי עליו אני שוקד – צוללות – נחלקים לשניים: אסונות ימיים בהם הצוללת היא נשוא האסון ומנגד אירועים בהם הצוללת הינה הגורם מחולל האסון. מאמרי זה יעסוק במקרים מן הסוג השני בלבד. הדיון גם יוגבל למקרים אשר זכו, בשל אופן התרחשותם או בשל התוצאות הרוות האסון שלהם, להטביע חותם היסטורי של ממש.

הטבעתה של אוניית הנוסעים "לוסיטניה"

בסוף המאה התשע עשרה ובתחילת המאה העשרים התרחבה מאוד תנועת הנוסעים מאירופה לארצות הברית. בצד גלי הגירה החלו אמריקאים עשירים לצאת לחופשות ביבשת היבשה, ואילו אנשים אמידים מאירופה רצו לחזות במו עיניהם בעולם החדש.



הלוסיטניה

התחרות בין חברות הספנות הייתה עזה, ואחת מהן – חברת קונרד ליין – הייתה נחושה להפוך להיות השחקן המרכזי בתחום. כדי לעשות זאת השיקה קונרד ביוני 1906 את הלוסיטניה – אונית נוסעים בעלת דחי של כ-44,500 טון. אוניה זו הייתה מהירה ומהודרת יותר מכל מתחרותיה, והפכה (יחד עם אחותה הצעירה, המאוריטניה, שהושקה על ידי קונרד כשנה מאוחר יותר) ל"סוס העבודה" העיקרי בקו שבין ליברפול לבין ניו יורק.

במהלך מלחמת העולם ה-I, וכחלק מהקרב שבין הצי הבריטי והצי הגרמני, הכריזה גרמניה על שטח הים סביב בריטניה כאזור צבאי סגור בו קיימת סכנה ממשית לכלי שיט. יחד עם זאת, חוקי השיט הבינלאומי קבעו כי אוניות נוסעים יכולות לנוע ללא הפרעה, ובלבד שהן אינן נושאות נשק או לוחמים. הלוסיטניה הפרה מגבלה זו, ונשאה בחשאי נשק אמריקאי לבריטניה, אך ספק אם הגרמנים היו מודעים לכך.



חותמת ביול של חברת קונרד ליין משנות ה-60.

ב-7 במאי 1919 הייתה הלوسیטניה בדרכה חזרה לליברפול. היא אותרה וזוהתה על ידי הצוללת הגרמנית U-20 בפיקודו של **וולטר שוויגן**. פעילותה של הצוללת באזור הייתה ידועה לצי הבריטי, משום שהיא כבר הטביעה מספר כלי שיט בימים הקודמים. מידע זה גם הועבר לרב החובל באוניה, אך בשלב מוקדם זה של המלחמה טרם גובשה טקטיקה להתחמקות מטורפדו, כך שלרב החובל היה במידה רבה חסר אונים.



הלوسیטניה יורדת למצולות בשעה שסירות מפרש מנסות להציל את נוסעיה

כאשר האנייה הייתה כבר במים הטריטוריאליים הבריטים, במרחק של 11 מיילים ימיים (כ-20 קילומטר) צפונית לחופי אירלנד, היא הותקפה באמצעות טורפדו בודד שנורה מהצוללת הגרמנית ופגע בצידה הימני. פיצוץ משני נוסף אירע, ככל הנראה, מפגיעה בדוד קיטור או הצתת פחם באחד ממחסניה. האוניה טבעה בתוך פרק זמן קצר של 18 דקות, כשהיא לוקחת איתה למצולות כ-1,200 נוסעים ואנשי צוות. רק 760 איש, ובהם הקברניט של הלوسیטניה ניצלו.

הטבעתה של הלوسیטניה בידי צוללת גרמנית עוררה את דעת הקהל בעולם כנגד גרמניה והשימוש שהיא עושה בצוללות כנגד כלי שיט אזרחיים ומסחריים, ובמיוחד כנגד אוניות נוסעים. הבריטים קיוו כי בהתחשב בכך שרבים מבין הניספים היו אזרחים אמריקאים תחליט ארצות הברית להצטרף למלחמה לצידה של בריטניה וכנגד גרמניה. תקווה זו נכזבה, אולם הזעם האמריקאי על הפרת החוק הבינלאומי היה גדול, והיה מהגורמים להצטרפותה של ארצות הברית למלחמה שנתיים אחר כך.



בול גרמני משנת 1943 המראה צוללת גרמנית מדגם VII-A. ה-U-30, אשר הטביעה את האתניה. הייתה מדגם זה.

הטבעתה של אוניית הנוסעים "אתניה"

האתניה הייתה אונית נוסעים טרנסאטלנטית בדחי של כ-13,500 טון, אשר נבנתה במספנות פיירפילד בגלזגו, סקוטלנד והושקה בשנת 1923. האוניה פעלה עבור חברת "דונלדסון קווים אטלנטיים" בקו שבין בריטניה וקנדה. האתניה זכתה בכבוד המפוקפק להיות האוניה הראשונה שהוטבעה במסגרת מלחמת העולם ה-II.

ב-1 בספטמבר 1939 פלשה גרמניה הנאצית לפולין. באותו יום עזבה האתניה בפיקודו של קפטן **ג'יימס קוק** (אין לבלבל בינו לבין מגלה הארצות הנודע) את נמל גלזגו והפליגה אל עבר נמל היעד במונטריאול קנדה, עם עצירות ביניים קצרות בליברפול ובבלפסט. על סיפונה שהו 1,103 נוסעים ו-315 אנשי צוות.

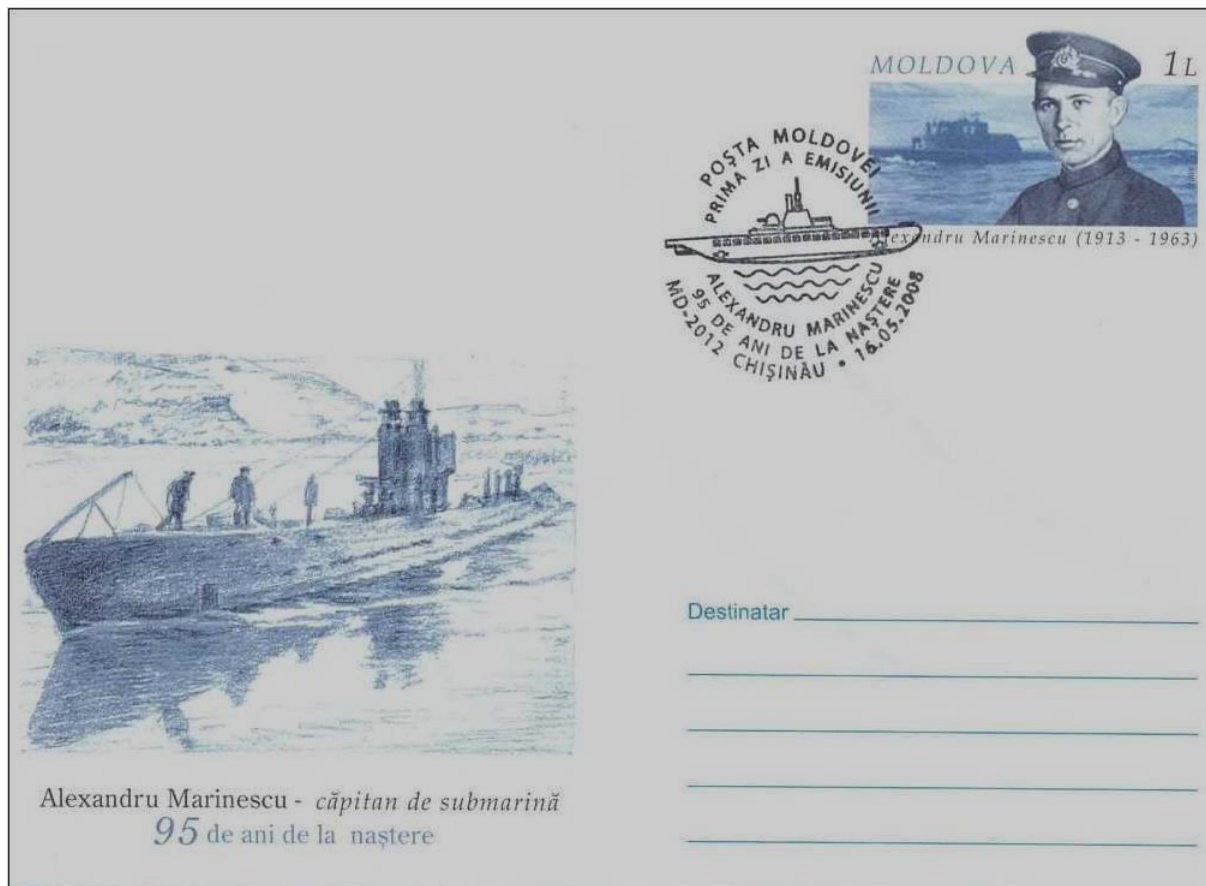
יומיים מאוחר יותר, בהיותה במרחק של כ-200 מיילים ימיים צפונית מערבית לחופי אירלנד היא אותרה על ידי הצוללת הגרמנית U-30 בפיקודו של **פריץ-ויליוס למפ**. לאחר מעקב של כ-3 שעות ירתה הצוללת 2 טורפדו, ואחד מהם פגע בחלקה האחורי

של האניה, באזור חדר המנועים בצידה השמאלי. האתניה נעצרה, החלה לאגור מי ים ולנטות בכיוון ירכתיה. לאותות המצוקה ששידרה האניה נחלצו מספר כלי שייט מהצי הבריטי וכלי שייט נוספים שחלפו באזור. טביעתה האיטית של האתניה ערכה כ-14 שעות עד אשר נעלמה סופית תחת פני הים. במשך זמן זה התפנו מרבית אנשי הצוות והנוסעים שעל סיפונה אל סירות ההצלה שהורדו למים ונאספו על ידי כלי השייט המחלצים. אולם לא כל הנוסעים הצליחו להיחלץ בשלום: 128 נוסעים אזרחים, ובהם 28 אזרחי ארצות הברית ו-54 אזרחי קנדה (שתי מדינות שבאותה עת היו מחוץ למעגל הלוחמה) קיפחו את חייהם.

הטבעתה של האתניה הוכרזה כפשע מלחמה. ממשלת גרמניה מיהרה להכחיש כי מדובר בפעולה של הצי שלה, כדי שלא לעורר אותם רגשות שליליים אשר נוצרו בעת הטבעת הלואיטניה, 24 שנה קודם לכן. רק לאחר סיום המלחמה, בשנת 1946, נטל הצי הגרמני אחריות לאירוע.

מבצע "חניבל"

מבצע "חניבל" היה שם קוד גרמני לפעילות של פינוי פליטים אזרחי גרמניה, פצועי מלחמה וכוחות צבא מנמלי הים הבלטי מערבה לשטחה של גרמניה ודנמרק הכבושה כתגובה להתקדמותו של הצבא האדום בחזית המזרחית אל המדינות הבלטיות ופולין. פינוי כוחות זה התרחש בין ינואר למאי 1945 ועלה בגודלו על הפינוי הבריטי המפורסם מראשית המלחמה בדנקרק. במשך כ-16 שבועות פונו מעל 2 מיליון איש, עובדה שהופכת מבצע זה למבצע הפינוי הימי הגדול ביותר מאז ומעולם.



דבר בולים עם דמותו של אלכסנדר מרינסקו וחותמת זכרון מתאריך 16.05.2008 לציון יום הולדתו ה-95

למבצע גויסו בין 600 ל-1,000 כלי שיט שונים מסירות דייג ועד אוניות סוחר ונוסעים וביניהן אוניות הנוסעים "ווילהלם גוסטלוף" ו"גנרל פון סטובן" אשר הולאמו בראשית המלחמה ושימשו במהלכה את הצי הגרמני לפעילות של הובלת כוחות ופינוי פצועים בים הבלטי. שני האירועים יוצאי הדופן הבאים התרחשו במהלך סיור מבצעי בודד אותו ערכה צוללת הצי הסובייטי ה-S-13 בפיקודו של **אלכסנדר מרינסקו**.

ה"ווילהלם גוסטלוף" נבנתה במקור כאוניית נוסעים על ידי מספנות "בלום אנד פוס" המבורג והושקה במאי 1937. האוניה נקראה על שמו של מנהיג המפלגה הגרמנית הנאצית בשווייץ, אשר נורה ונהרג על ידי הסטודנט היהודי **דוד פרנקפורטר** בשנת 1936. בקיץ 1939 גויסה האוניה לצורך החזרת כוחות גרמניה שלחמו לצד הלאומנים תחת הנהגתו של **פרנסיסקו פרנקו** מסגרת מלחמת האזרחים בספרד. בהמשך היא גויסה לצי ונצבעה באפור האופייני לצי הגרמני. הווילהלם גוסטלוף שימשה כאוניית מגורים עבור צוותי שיטת הצוללות השניה (שיטת להכשרה ואימוני צוותי צוללות) ועגנה ללא תנועה במשך כ-4 שנים בנמל הבית של השיטת בעיר גדנסק שבים הבלטי. עם ההכרזה על מבצע "חניבל" שונה יעודה, והיא שימשה כחלק מצי כלי השיט אשר נטלו חלק במבצע.



בול הרייך הגרמני משנת 1937
בו מונצחת האוניה
ווילהלם גוסטלוף

בליל ה-30 לינואר 1945 עזבה הגוסטלוף את נמל גדנסק כשעל סיפונה כ-10,580 נוסעים ואנשי צוות - מתוכם כ-9,000 אזרחים / פליטים והשאר פצועי מלחמה חיילים ואנשי צבא. במשך כשעתיים האוניה הייתה תחת מעקב ותצפית מצידה של הצוללת הסובייטית S-13 ובסביבות השעה 21:00 שיגרה הצוללת לעבר האוניה מטח של 4 טורפדו. שלושה מהם פגעו לאורך דופן שמאל של האוניה, והיא החלה לצבור מי ים ונטתה על צידה. לאחר כ-40 דקות שקעה הגוסטלוף אל מצולות הים הבלטי הקפואים של חודש ינואר. טמפרטורת האויר באותה העת הייתה כמינוס 18 מעלות, כך שסיכויי ההישרדות של הנוסעים היו נמוכים מאוד. ואמנם, הערכה היא שכ-9,400 מנוסעי האוניה ניספו, ובהם כ-5,000 ילדים. בכך הפך אירוע זה לאסון הטביעה הימי רב הנפגעים ביותר מאז ומעולם (לשם השוואה באסון הטיטניק, האסון הימי האזרחי המפורסם ביותר, ניספו כ-1,500 איש).



בול רוסי בו מונצחת הצוללת S-13

אך בכך לא תמו האסונות הימיים אותם הנחיתה הצוללת הרוסית S-13 על האוניות הגרמניות שהשתתפו במבצע חניבעל. כעבור עשרה ימים, בליל ה-9 בפברואר היא הטביעה גם את האוניה "גנרל פון סטובן". אוניה זו הושקה בשנת 1923 תחת השם "מינקן", ושימשה כאוניית נוסעים בקו הטרנסאטלנטי גרמניה - ניו יורק. בראשית שנות ה-30 הוסב שמה לגנרל פון סטובן, על שם קצין גרמני, אשר התיישב באמריקה והיה אחד מראשי הצבא האמריקאי במלחמת העצמאות. שמה של האוניה סימל איפוא את הקשר בין שני העמים, והלם את הקו בו היא שרתה. עם פרוץ מלחמת העולם הולאמה הפון סטובן על ידי הצי של גרמניה הנאצית, והיא שימשה במהלך המלחמה להובלת



בול אמריקאי לזכרו של הגנרל פון סטובן.
צמד בלתי מנוקבב.

כוחות לחזית הגרמנית המתקדמת לאורך נמלי הים הבלטי ולהשבת חיילים פצועים לגרמניה. ב-9 לפברואר 1945 יצאה האוניה מנמל פילאו במפרץ דנציג כשהיא עמוסה בכ- 4,250 פליטים, פצועי מלחמה, חיילים ואנשי צוות. בסמוך לחצות הלילה 2 טורפדו שנוו מהצוללת הסובייטית פגעו באוניה והיא טבעה בתוך 20 דקות. הערכות למספר הקורבנות באסון זה נעות בין 3,000 ל-4,000 איש.



גלוית מירב עם בול המנציח את אלכסנדר מרינסקו. ברקע נראית הצוללת S-13 והאוניה וילהלם גוסטלוף

גידי רענן אוסף את נושא הצוללות. כדאי לבקר באתר האינטרנט שלו בכתובת
www.submarinesonstamps.co.il לתגובות: raanan18@zahav.net.il

הודעה על פטירה

בצער רב אנו מודיעים על פטירתו של חבר איל"ת **יוסף לבקוביץ' ז"ל**,
מראשוני החברים באיל"ת. חברי האגודה משתתפים בצער המשפחה.
יהא זכרו ברוך!

התאונה האווירית הראשונה בארץ ישראל יצחק ברק

בדצמבר 1903 המריא לראשונה מטוסם של האחים **רייט** בארצות הברית לטיסה ("קפיצה") קצרה. התקדמות התעופה מייד אחר כך הייתה מסחררת ממש, ועשר שנים מאוחר יותר כבר היו בעולם מטוסים וטייסים רבים. עיקר הפעילות הייתה בצרפת, שבה היו כבר כ-1000 בעלי רישיון טייס!

מספר יצרני מטוסים פעלו כבר בצרפת – ביניהם **פארמן** ו**בלריו**. האחרון קנה את עולמו עת חצה בטיסה לראשונה את תעלת למאנש בשנת 1909 מצרפת לאנגליה. בעקבות כך הפך להיות יצרן מטוסים מוכר ומבוקש, ודגם המטוס עימו חצה את הלמאנש – "בלריו 11" היה ללהיט. טייסים רבים ברחבי תבל ואף מספר צבאות רכשו את המטוס בהמוניהם, בהיותו מטוס אמין לאותה תקופה.



גיליון בולים המוקדש לבלריו 11 ומציג אותו מזוויות שונות.

בשנת 1909 החלו להתקיים בצרפת כינוסים ותחרויות אוויריות, שמשכו אליהם טייסים רבים מכל העולם. מספר עיתונים הכריזו על תחרויות טיסה למרחקים ארוכים יחסית, עם פרסים כספיים גבוהים לזוכים. העיתון הצרפתי "לה מטן" היה מהפעילים בתחום זה ויזם תחרויות טייס רבות באותה תקופה. בשנת 1913 הכריז העיתון על תחרות טיסה מפריז לסין! משהתברר כי אין התכנות לטיסה כזו באותה תקופה, יזם העיתון תחרות טיסה מפריז לקהיר דרך המזרח התיכון, מרחק של כ-5,500 קילומטר, עם פרס כספי גדול למנצחים.

על הפרס התחרו שלושה צוותים, כולם במטוס "בלריו 11". הצוות הראשון - **דוקור** ורו - יצאו לדרך ב-20 באוקטובר 1913 והגיעו בשלום לאיסטנבול. בהמשך הם נאלצו לנחות עקב תקלה, הפקידו על המטוס שומר מזדמן, ויצאו לחפש עזרה טכנית. השומר הצית סיגריה, שגרמה לשריפה והמטוס עלה באש.....

השני להמריא היה **ז'ול ודרין**. הוא המריא בגפו מסביבות פריז בנובמבר 1913, נחת בהצלחה באיסטנבול והמשיך לארץ ישראל. על פי התכנית הוא היה אמור לנחות במקווה ישראל בשבת, 27 בדצמבר, ושם המתינו לו אלפים, בהם קונסול צרפת ומכובדים תורכים רבים. אולם בשל סיבות טכניות שונות ודרין החליט לנחות ביפו, ובכך איכזב את הקהל הרב שציפה לו במקווה ישראל. כדי לפצות את הקהל המריא ודרין למחרת ונחת במקווה ישראל לקול תשואות ההמון וזכה לקבלת פנים מפוארת על ידי מכובדי השלטון העותומני. למחרת המריא לכיוון קהיר ונחת בשדה התעופה בהליופוליס. כך השלים טיסה הירואית וזכה, כמובן, גם בפרס המיזל.



ז'ול ודרין – מחלוצי התעופה



הטיסה ההיסטורית של ודרין.
ברקע נראית צלילתה של יפו בה נחת.



סרן פתחי ביי ומטוס הבלריו 11 שלו.

השלטון העותומני ראה בטיסתו של ודרין אתגר, שכן לא ייתכן כי טייס לא תורכי יבצע טיסה כזו ברחבי הממלכה, וטייסים תורכים לא יוכלו להגיע להישגים כאלה. חיל האוויר התורכי הוקם בשנת 1913, ובמלאת שנה להקמת החיל החליט הסולטאן התורכי, **מהמט החמישי**, כי הגיעה השעה להפגנת כוח שתעודד את רוחם של בני עמו ותלבה את הגאווה הלאומית בקרבם. הכוונה הייתה לקיים מטס ברחבי האימפריה, אשר יוכיח לעולם את יכולותיו של חיל האוויר התורכי הצעיר.

לצורך מילוי המשימה נבחרו שני טייסים בכירים בחיל האוויר התורכי: סרן **פתחי ביי** וסגן **צאדק ביי**. המשימה שהוטלה על השניים הייתה צנועה יותר מזו של ודרין, אם כי עדיין נחשבה לאתגר לא פשוט: טיסה מאיסטנבול לקהיר. כמובן שבאותם ימים חייבה טיסה כזו מספר חניות ביניים.



סגן צאדק ביי. שימו לב לדגל
התורכי המצוייר על כנפי המטוס.

השניים המריאו במרץ 1914 מאיסטנבול לדמשק ומשם המריאו לכיוון ירושלים במטרה להגיע בסופו של המסע האווירי לקהיר. בהגיעם לאיזור צמח פגעה רוח מזרחית חזקה במטוס השברירי וריסקה אותו אל הקרקע. שני הטייסים מצאו את מותם בהתרסקות. הייתה זו התאונה האווירית הראשונה אשר התרחשה בארץ ישראל. גופות שני הטייסים הועברו לדמשק, שם נקברו – כראוי לגיבורים לאומיים - לצידו של

צאלח א-דין. במקום בו התרחשה התאונה, סמוך לקיבוץ האון, הוקמה לזכר שני הטייסים אנדרטה אשר ניצבת על תילה עד היום וקרויה "אנדרטת הטייסים התורכים". בשנה שעברה במלאת מאה שנה לאסון, הנפיק הדואר התורכי גיליונית מיוחדת לציון המאורע. הבול השמאלי התחתון מראה את האנדרטה.



יצחק ברק הוא יושב ראש איל"ת ושופט תימאטי בינלאומי. הוא אוסף ומציג את תולדות התעופה מראשיתה ועד לשנת 1914. התצוגה שלו זכתה מספר פעמים במדליה מוזהבת גדולה בתערוכות בינלאומיות. כתובתו למשלוח תגובות: ifib@inter.net.il

וישטפו ארץ ומלואה נמרוד דגני

שיטפון הוא תופעת טבע שבה מים מציפים שטח יבש בתוך פרק זמן קצר, דבר העלול להסתיים באסון כבד, בדיוק כפי שחזה הנביא **ירמיהו** בפסוק המשמש כותרת למאמר זה. שיטפונות יכולים להיגרם כתוצאה מנסיבות טבעיות כגון סופות, רעידות אדמה והמסת שלגים, או כתוצאה מכישלונות הנדסיים כמו התמוטטות סכרים. במאמר זה אספר על כמה מהאסונות שנגרמו כתוצאה משיטפונות.

סיפור **המבול** התנ"כי מתאר שיטפון עצום אשר כיסה את העולם וכמעט גרם להכחדת החיים מכדור הארץ, וזאת כתוצאה מגשמים עזים שלא פסקו. מיתוס הרס העולם על ידי שיטפון קיים במספר תרבויות מלבד הדתות המונותאיסטיות. דואר ישראל נתן ביטוי בולט לסיפור המבול, **לח** ותיבתו במספר הזדמנויות, כגון בול מועדים לשמחה תש"ל (1969). בשנת 2008 זכתה תיבת נוח למגוון פריטים בולאים החל מבול פשוט, עבור בגיליונית מזכרת וכלה בקונטרס מהודר.



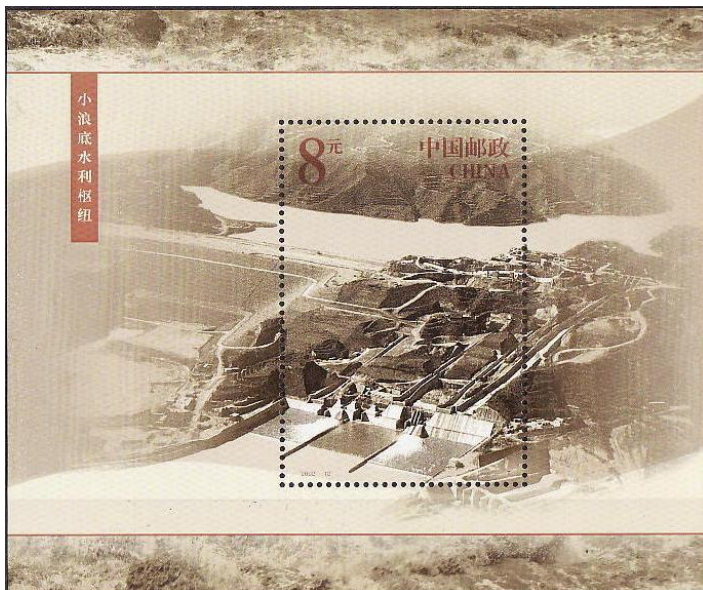
ארבעים יום וארבעים לילה נמשך המבול. כריכה של קונטרס יוקרה.

השיטפון הקטלני בהיסטוריה: סין, 1931

המבול הוא השיטפון החמור ביותר בהיסטוריה האנושית, אולם אמיתותו ההיסטורית שנויה במחלוקת. במחצית השנייה של שנת 1931 התרחש בסין השיטפון ואסון הטבע **המתועד** הקטלני ביותר בהיסטוריה. כמויות אדירות של שלגים שהפשירו, יחד עם גשמים בלתי פוסקים והעדרם של סכרים אמידים, גרמו לנהרות יאנגצה, הואנג-הה והיואיי לעלות על גדותיהם ולהמית אסון כבד על אוכלוסיה כפרית שבימים כתיקונם שאבה חיים מהנהר.

אלו שהצליחו לשרוד את ההצפות הראשונות מתו לאחר מכן בעקבות התפשטות של מחלות דוגמת טיפוס וכולירה, והיסטוריונים מדווחים על ריבוי מקרים של המתת תינוקות וקניבליזם, שנגרמו בשל הרצון לשרוד. סין דיווחה לעולם על מספר אבידות של כ-150,000 נפש, אך מקורות במערב התעקשו כי הנתונים הרשמיים אינם נכונים ואומדן האבידות גבוה בהרבה, ומגיע למספר בלתי נתפס של כ-4 מיליון בני אדם.

לא מצאתי פריט בולאי המנציח את השיטפון הזה, משום שהשלטונות הסיניים ניסו, כאמור, להצניע את מימדי האסון. בעקבות האסון החליטה ממשלתו של **צ'יאנג קיי שק** להקים סכר במקום שיימנע הישנות מקרים כאלה. החלטה שפתנית זו לא מומשה במשך למעלה מ-60 שנה, משום שמדובר בפרויקט מסובך הנדסית ויקר להחריד מבחינה כלכלית. אולם בשנות ה-90 של המאה ה-20 כבר היה מצבה הכלכלי של סין שונה בתכלית, וממשלת סין החליטה על הקמת "סכר שלושת הערוצים". זהו מבנה מרשים - כמעט בלתי נתפס במימדיו – המהווה את הסכר הגדול בעולם, וכפועל יוצא



סכר שלושת הערוצים

מכך גם את תחנת הכוח ההידרואלקטרית הגדולה בעולם. שבע עשרה שנים נמשכו עבודות ההקמה, והן הסתיימו בשלהי 2006. עלות הפרויקט נאמדת ב-25 מיליארד דולר, ובמהלכו הועסקו לא פחות מ-35 אלף פועלים. על מנת לבנות את הסכר הוצפו מאות קילומטרים רבועים של אדמה, עליה שכנו קודם לכן שתי ערים, 116 עיירות ומאות כפרים. במהלך שנים פונו מבתיים למעלה ממיליון תושבים.

השיטפון המפורסם ביותר: הצונאמי במזרח אסיה, 2004

ב-26 בדצמבר 2004 התחוללה רעידת אדמה פתאומית במעמקי האוקיאנוס ההודי, אשר יצרה תגובת שרשרת של מספר גלי ענק, הידועים בכינויים המפלצתי 'צונאמי'. הגלים דהרו אל עבר חופיהן של 14 מדינות, מבלי שהמקומיים העוסקים במלאכתם והתיירים הנופשים להנאתם ישערו את גודל הסיוט הצפוי להם. במשך זמן קצר לפני הפגיעה הים נסוג לאחור (כמאמר ההגדה של פסח), כאילו מישהו מתח קפיץ אדיר מימדים. וממש כאילו בקפיץ עסקין, הים שב במהירות רבה ובמשנה כוח לכיוון היבשה. גלי ענק שהתנשאו לגובה של 30 מטרים הציפו והטביעו את העיירות בקרבת החוף.



גלי ענק של 30 מטר

את עיקר הנזק ספגה אינדונזיה (170,000 הרוגים), כשלאחריה סרי לנקה (36,000 הרוגים) והודו (19,000 הרוגים). אפילו באפריקה הרחוקה גרמה הגאות למספר חד ספרתי של אבידות, אך בעיקר היו אלה המראות והחדשות מתאילנד (8,300 הרוגים) של תיירים מערביים שנספו, שגרמו להזדהות בינלאומית חוצת גבולות. רבות ממדינות העולם הנציחו את האסון בדמות פריטים בולאיים.



סרי לנקה היא בין המדינות שנפגעו קשות באסון הצונאמי

כותב שורות אלו ביקר במפרץ בנגל כחודש ימים לאחר האסון. המראות היו קשים, וסימני ההרס בלטו לעין. תמונה שלא תישכח מזיכרוני היא של אלפי האוהלים הנטועים על חוף הים, ממש על קו החוף, אל מול הסכנה, בהם שיכנו ארגוני ההצלה מאות אלפי ניצולים מסכנים וחסרי כל.

שיטפונות "קטני ממדים" (בוודאי בהשוואה לצונאמי) מתרחשים כמעט מידי שנה. מאחר והאירועים הם פתאומיים, הסיוע לאוכלוסיה לא נלקח בחשבון מראש בתקציבי הממשלות. כאן בא עולם הבולאות לעזרה באמצעות הנפקות מיוחדות של בולי צדקה, המסייעים בגיוס המשאבים לכיסוי ההוצאות הכבדות של טיפול בנזקים. במהלך החורף של 8/1947 התרחשו הצפות חמורות בחבל הסאר, וחלקים גדולים מאיזור התעשייה כוסו לחלוטין במים. המצב הכלכלי היה קשה ממילא: אירופה כולה הייתה עסוקה עדיין בשיקום של נזקי מלחמת העולם, ולממשלת חבל הסאר (אשר היה אוטונומי באותם שנים) פשוט לא היו האמצעים הכספיים הדרושים לסייע לנפגעים. לפיכך הונפקו חמישה בולי צדקה המציגים סצנות שונות מאירוע ההצפה, כאשר

הרווחים מתוספת החיוב הכספי היו קודש לסייע לנפגעים. אני מציג כאן גיליון מזכרת המכיל ארבעה מהבולים (הבול החמישי, ששימש לדואר אויר, זכה לגיליונית נפרדת משל עצמו). ההדפסה של שני הגיליוניות בוצעה בכמות קטנה יחסית (38,000 עותקים) ולכן מחירם כיום מרקיע שחקים. לקורבנות השיטפון דאז זה, כמובן, מאוחר מידי.



גיליונית של ארבעת בולי הצדקה הרגילים של חבל הסאר.

עיצוב והדפסת בולים הוא תהליך ארוך, יחסית, ונפגעי שיטפונות זקוקים לסיוע כספי מייד. לפיכך נוהגות מדינות רבות להשתמש בהדפסי רכב לצורך בולי צדקה כאלה. בשנת 1987 פקדו גשמים כבדים ובלתי פוסקים את פרובינציית נאטאל שבדרום אפריקה. כתוצאה מכך אירע שיטפון אדיר, הנחשב עד היום לאסון הטבע הכבד ביותר בתולדות דרום אפריקה. 506 איש קיפחו את חייהם, כבישים וגשרים התמוטטו, בתים נהרסו וכ-60,000 איש הושפעו בדרך זו או אחרת מהאסון. דואר דרום אפריקה הדפיס על גבי מספר בולים הדפס רכב עם הכיתוב "אסון שיטפון נאטאל" באפריקנית ותוספת חיוב של 10 סנט.



ונסיים בקוריוז בולאי אמיתי: בנגלדש היא מדינה מוכת הצפות. מידי שנה מכים בה גשמי המונסון, נהרות עולים על גדותיהם אלפי אנשים מאבדים את בתיהם וחלקם אף מוצאים את מותם. בשנת 2007 החליטו השלטונות להנפיק גיליונית של בולי צדקה לסיוע לנפגעי השיטפונות. הגיליונית שהוכנה כוללת 6 בולים ובהם תמונות הממחישות את סבל הנפגעים: ההמתנה בתור לאוכל, דשדוש במים עד ברכיים וכדומה. הבול השמאלי העליון מראה את **פחרודין אחמד**, היועץ הראשי (תפקיד המקביל לראש הממשלה אצלנו), כשהוא נפגש עם קרבנות האסון.



הגיליונית הוכנה ורק ברגע האחרון עלה על דעתו של מישהו שיש לבקש את רשותו של מר אחמד להשתמש בדמותו. היועץ הראשי חשב שלא ראוי כי דמותו תתנוסס על גבי בול, שהרי במדינות מתוקנות לא מקובל שאנשים חיים יופיעו על גבי בולים. לפיכך הוא הטיל וטו על הפצת הגיליונית.

מה לעשות? חבל להשמיד מלאי של גליונות שהדפסתם עלתה ממון רב, והפצתם נחוצה לסיוע להמוני הנפגעים. לפיכך חכמי הדואר של בנגלדש החליטו להסיר את הבול הבעייתי מהגליונות ולהפיץ אותם עם "חור". עובדי הדואר נאלצו, איפוא, לעבוד שעות נוספות, והתוצאה היא הגליונות "המצונזרת" הנראית כאן. לראות ולא להאמין: כך נמכרה הגליונות בסניפי הדואר, וכך היא מופיעה על גבי מעטפות היום הראשון. כמובן שהגליונות השלמות שנגנזו הפכו לפרטי אספנות מבוקשים ויקרים. שתי הגליונות – הגנוזה והמצונזרת – מובאות בצבע בשער הקדמי הפנימי של חוברת זו.



נמרוד דגני אוסף "ברזים בבולאות" וכן את הנושא "מי שתיה – מהטבע ועד לברז בבית". כתובתו למשלוח תגובות: nimrod.degani@gmail.com

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.

591 דויטש ויקטור, הדקל 44, תל מונד 4060044. אוסף דיסני, ציפורים ופרפרים.

הטורניר שלא היה יורם לוביאניקר

פרום (Prüm) נמצאת במדינת ריינלנד – פאלץ, אחת משש עשרה המדינות היוצרות את גרמניה. זוהי עיירה קטנה, הממוקמת בקצה המערבי של גרמניה, בסמוך לגבול עם בלגיה. במפקד של שנת 1950 נמנו בה 3,918 תושבים, כך שהתואר "עיירה קטנה" עושה חסד עם יישוב שכוח אל זה. אך גם ליישובים כאלו יש לעיתים חמש עשרה דקות של תהילה: בין ה-23 ביולי ל-7 באוגוסט 1949 נועד להיערך בפרום טורניר שחמט בינלאומי. באותם ימים טורנירי שחמט בינלאומיים היו מעטים יחסית, כך שראשי העיירה היו יכולים לומר לעצמם בשביעות רצון: אנחנו על המפה!



לכבוד המאורע הוכנה חותמת דואר מיוחדת, ובה נראה לוח המשחק המשובץ ולצידו שניים מכלי המשחק – רץ מימין ופרש משמאל. בתחתית החותמת נכתבו המילים "טורניר שחמט בינלאומי" והתאריכים בהם היה הטורניר אמור להתקיים. החותמת הגיעה למשרד הדואר שבעיירה ב-12 ביולי, והשימוש בה החל בבוקר של יום שישי ה-15 בחודש. משרד הדואר נפתח בשעה 7 בבוקר, ונסגר בסוף היום בשעה 7 בערב. החותמת תוכננה כך ששעת ההחתמה תהיה ניתנת לכיוון ידני, אולם מישהו החליט מסיבה שאינה ידועה לי שלא לעשות שימוש במנגנון זה, ולקבע את השעה בחותמת לשבע בערב.

אלא שכאן התערבה יד הגורל: בשנים שלאחר מלחמת העולם הייתה גרמניה תחת כיבוש צבאי, אשר התחלק בין ארבע המעצמות המנצחות (ברית המועצות, ארצות הברית, בריטניה וצרפת). מדינת ריינלנד – פאלץ הייתה חלק מהאזור הצרפתי, ולפיכך השתלט הצבא הצרפתי על בונקר שנבנה על ידי הוורמאכט במהלך מלחמת העולם ואכסן בתוכו לא פחות מ-500 טון של תחמושת וחומרי נפץ. בשעה 7 בערב של ה-15 ביולי אירע פרצה שריפה במחסן תחמושת זה, מסיבות שעד היום לא הובררו. מכבי האש הוזעקו למקום, אך הכבאים לא הצליחו להגיע למוקד השריפה. עם זאת מאמציהם לא היו לגמרי לשווא: הם הרוויחו זמן יקר, במהלכו הספיקו רוב תושבי העיירה להתפנות ממנה ולהגיע לחוף מבטחים. בשעה 8:22 אירע הבלתי נמנע: פיצוץ עז החריד את העיירה השלווה. שנים עשר איש נהרגו, חמישה עשר נפצעו ו-965 איש נותרו חסרי גג. תשתיות רבות נפגעו: כבישים נהרסו, קווי הטלפון נותקו ומערכת אספקת המים קרסה. בין המבנים הרבים שנחרבו נמנו גם בית החולים המקומי, בית הספר וסניף הדואר. לנוכח ההרס הכבד – כשליש מהבתים בפרום נפגעו – בוטל טורניר השחמט.

מאחר וסניף הדואר וגם החותמת המיוחדת נהרסו כתוצאה מהפיצוץ הרי שכל חותמות השחמט של פרום הקיימות הן מהיום הבודד בו נעשה שימוש בחותמת – ה-15 ביולי. על פי אחד המקורות כ-100 חותמות קיימות מאותו יום. אין ספק כי מספר זה אינו

משקף את צרכי הדואר האמיתיים של יישוב כל כך קטן. במילים אחרות, רבות מהחותמות הקיימות מפרום הוטבעו מראש לצרכים פילאטלים בלבד. קשה להעריך כמה מבין חותמות אלו שרדו את 66 השנה שעברו מאז. במחקר שערכתי הצלחתי לאתר בספרות הבולאית ובקרב קהילת האספנים רק עשר חותמות. אני מעריך, איפוא, כי מספר החותמות הקיים נע בין 20 ל-50 בלבד. מבין עשר החותמות אותן בחנתי הרי ששמונה הן פילאטליות, ורק שתיים לקוחות משימוש דוארי אמיתי.



חותמת השחמט של פרום על גבי מכתב **שלא** נשלח בדואר

המעטפה המוצגת כאן לקוחה מאוספו של אספן אמריקאי. היא ממוענת ונראית כאילו נשלחה בדואר, אך למעשה מדובר בהטבעת מחווה שנעשתה לצרכים פילטליים בלבד. שני בולים הודבקו על המעטפה: בול מן המניין בעריך של 4 פפנינג וכן בול ברלין (הבול הקטן בצבע כחול שמתחת לבול מן המניין) בעריך של שני פפנינג. בול זה דורש הסבר מיוחד.

הימים הם ימי המלחמה הקרה. בראשון באפריל 1948 – בסך הכל חמישה עשר חודש לפני האירוע בפרום בו אנו עוסקים – הטילה ברית המועצות סגר יבשתי על העיר ברלין, אשר אף היא חולקה לארבעה איזורי שליטה בין המעצמות. מדינות המערב, שלא רצו להפסיד את השליטה בחלקיהם בעיר חשובה זו, הפעילו רכבת אווירית של אספקה לעיר הנצורה. מבצע זה הוכתר בהצלחה, ובסופו של דבר, לאחר למעלה משנה (ב-12 במאי 1949) החליטו הסובייטים להסיר את הסגר.

נצחון של מעצמות המערב עלה להם במחיר כבד, משום שהפעלת הרכבת האוירית הייתה יקרה מאוד. בימים שלאחר המלחמה המצב הכלכלי בגרמניה היה בכי רע, אך למרות זאת נדרשו הגרמנים לשאת בחלק מהנטל, ואחד הביטויים לכך הוא בול ברלין. אין מדובר בבול רגיל, אלא בבול שייעודו גביית היטל מיוחד. על גבי כל מכתב שנשלח בגרמניה המערבית נדרש השולח להוסיף את בול ברלין מעבר לביול הרגיל. התקנות אשר חייבו את השימוש בבול זה הועברו בתאריכים שונים במדינות השונות בגרמניה המערבית. במקרה הרלוונטי לנו תושבי ריינלנד – פלאץ חוייבו להוסיף בול זה למכתביהם החל ב-1 ביולי 1949.

עכשיו נחזור למעטפה המוצגת בעמוד הקודם: לכאורה מעיד השימוש בבול ברלין על שימוש דוארי אמיתי. אלא שהחובת השימוש בו הוגבלה למכתבים שעלותם מעל 6 פפנינג. מאחר וכאן הביול הוא של ארבעה פפנינג הרי שהשימוש בבול ברלין כלל לא נדרש. זאת ועוד: התעריף למשלוח דואר רגיל בגרמניה באותם ימים היה 10 פפנינג. מכאן קל להסיק כי מכתב זה כלל לא נשלח בדואר: מישהו הדביק בולים על מעטפה וביקש מפקיד הדואר שיחתים אותם בחותמת השחמט כמזכרת. בשלב מאוחר יותר הוסיף מישהו (אחר?) כתובת על גבי המעטפה כדי שתראה כאילו נשלחה בדואר.



חותמת השחמט של פרום על גבי מכתב שכל הנראה נשלח בדואר

המעטפה השניה המוצגת כאן לקוחה מהאוסף שלי והיא, ככל הנראה, נשלחה בדואר. גם כאן הביול הוא של ארבעה פפנינג, אולם להבדיל מהמקרה הקודם בול ברלין לא מודבק עליה. ואמנם, כפי שציינו לעיל, לא היה כל צורך להדביק את בול ברלין במקרה של ביול בשיעור של ארבעה פפנינג. התעריף במקרה זה הוא נכון עבור דברי דפוס,

ואמנם המילה הגרמנית drucksache, שמשמעה דבר דפוס, רשומה בצד שמאל למעלה. אין על גבי המעטפה סימני דואר נוספים, כך שאין ודאות מלאה שהיא אכן "הלכה" בדואר. אולם מאחר והביול הוא נכון ותואם לרישום על גבי המעטפה אני רשאי בהחלט להסיק שככל הנראה מדובר בשימוש דוארי אמיתי.

כפי שכבר ציינתי החותמת של פרום היא נדירה למדי. לאספני שחמט זהו אחד הפריטים הנחשקים ביותר והקשים ביותר להשגה. נדירותו של הפריט היא גם תזכורת לאסון שפקד עיירה שלוה לפני 66 שנה.

יורם לוביאניקר אוסף בולים בנושא שחמט ומציג את "שחמט – משחק המלחמה". התצוגה שלו זכתה למדליה מוזהבת גדולה ברמה הבינלאומית. כתובתו למשלוח תגובות: lubianiker@gmail.com

דמי חבר באיל"ת לשנת 2015

דמי החבר באיל"ת לשנת 2015 עומדים על סך של 140 שקל (לנוער 70 שקל בלבד). את דמי החבר יש לשלוח לגזבר האגודה, **שלמה וורגן** (ת.ד. 2561, ראשון לציון 75124). המחאות יש לרשום לפקודת איל"ת.

אנא, שלחו את דמי החבר לשנת 2015 עוד היום!

בקרו בנשואון

גליונות על "פנטסיה ודמיון" ועל "אירועים והמצאות ששינו את העולם"

אם ברצונכם לפרסם מאמר או ידיעה בחוברות אלו הנכם מוזמנים לפנות אל עורכי נושאון בהקדם האפשרי בדואר אלקטרוני noson.ed@gmail.com. ניתן גם לכתוב לנו או בדואר רגיל (בית יואל, נמל תל אביב 40, תל אביב 63506. סדר החוברות ומועד פרסומן ייקבע בהתאם להענות מחברי המאמרים.

האסונות הטמונים בסייבר מנחם לדור

מתקפות סייבר אינן עניין של יום ביומו – הן עניין של שנייה בשנייה. כל אירוע גיאופוליטי שמתרחש הוא יעד למתקפת סייבר. ננסה לעשות קצת סדר בתחום.

לאילו שאינם מעורים מאד בתחום המחשבים הנה הסבר כללי מאד. כל מחשב (והרכיבים הנלווים אליו במערכת – מודם, נתב, דיסקים וכו') מורכב מחומרה ותוכנה. למעשה המחשב אינו אלא אוסף של חוטי חשמל ורכיבים אלקטרוניים, והוא לא יודע לעשות שום דבר לבדו. החוכמה של המחשב מגיעה מהתוכנה, המתחלקת לרמות שונות: מערכת ההפעלה (כגון "חלונות" של מייקרוסופט או אנדרואיד), תוכנה בסיסית BIOS (כמו במחשבים ניידים וביתיים), פרוטוקולים שונים (כגון פרוטוקול TCP לתקשורת), וכו'. גם בכל דיסק, בין אם הוא בתוך המחשב או שהוא מתחבר מבחוץ באמצעות USB, יש תוכנה. התוכנות הללו נכתבו על ידי בני אדם ובאופן עקרוני ניתן – ולפעמים זה מאד לא פשוט – להיכנס לתוך התוכנה ולשנות אותה. זה מה שעושים אנשי הסייבר התוקפים, בעוד שאנשי הסייבר המגנים מנסים למנוע חדירה ואם כזו כבר אירעה – למצוא את השינויים אותם ביצעו התוקפים ולבטל אותם.



הגנה מפני התקפות סייבר. דבר בולים.

מדוע שמישהו יבצע התקפת סייבר? ניתן למנות ארבעה גורמים עיקריים. הגורם הראשון הוא המניע הפילי. המטרה של התוקף היא ברורה – כסף, ועוד יותר כסף. קבוצות רבות, בעלות ידע מחשבי בסיסי עד מתקדם, הממוקמות בכל רחבי העולם



בעולם הסייבר ילדים יכולים להיות תוקפים וקרבתנות כאחד.

(שהרי בעידן האינטרנט אין אנו אלא כפר קטן) מנסות לגנוב או לעקוץ ולהעביר אליהן סכומי כסף. בחודשים נובמבר-דצמבר 2013 הותקפה רשת הסופרמרקטים האמריקאית טארגט במשך מספר שבועות על ידי האקרים רוסיים שהצליחו לגנוב מספרים וקודים סודיים של כרטיסי אשראי של עשרות מיליוני לקוחות באמצעות התקפה על נקודות המכירה (הקופות שבסניפים). הרשת נתבעה בעשרות מיליוני דולרים והודיעה על הפסדים של כ-150 מיליון דולר (לחברה היה ביטוח סייבר חלקי).

סוג שני של התקפת סייבר מתבצע על ידי האקרים לצורך מחאה או נקמה. מידי פעם אנו שומעים על קבוצות אנרכיסטיות המתקיפות חברות גדולות. מחשב אחד (ולעיתים מאות ואלפים הפועלים בתיאום) מתקיף אתר של הממשלה או של חברה גדולה. המחשב המותקף לא עומד בעומס וקורס, והתוצאה היא כותרות מביכות בעיתונות ופגיעה במוניטין.

ההערכה היא כי קיימים כיום בעולם כ-250,000 האקרים. לרוב מדובר באנשים בעלי ידע מחשבי בסיסי, אך מדי פעם נתקלים ביחידים בעלי ידע יוצא דופן. ילד בן 15, הפועל מהבית באמצעות המחשב הביתי או דרך הסמארטפון יכול לגרום לנזק אדיר למחשב הארגוני. מבין הפעילים בתחום הידועה ביותר היא קבוצת "אנונימוס", הפועלת כדי להביע מחאה.

התקפת סייבר לצורכי ריגול הוא סוג שונה לחלוטין. כאן המטרה היא להגיע לסודות בתחום הביטחון הלאומי או לצרכי יתרון כלכלי וריגול תעשייתי. הפעילות בתחום זה



ועידה על שלום בעולם הסייבר מעידה על מלחמות בתחום

היא בעיקר על ידי מדינות. לפני מספר שנים שמענו על ה-STUXNET שפעלה בלב ליבה של תכנית הגרעין האיראנית. ה-STUXNET הייתה "נוזקה" שפותחה (על פי הפרסומים) על ידי ארצות הברית וישראל, והוכנסה לרשת הצנטריפוגות של איראן. התוכנה "למדה" תחילה את המצב הקיים (כגון המסכים שהראו למפעילים את מהירות הסרקזות, תפוקתן וכדומה) ובהמשך החלה לגרום נזק: אנשי מרכז הבקרה המשיכו לראות מסכים "טובים", מלאי נתונים אופטימיים, בעוד שבפועל הסרקזות הופעלו על ידי התוכנה במהירויות לא תקינות ומזיקות.

רק בימים האחרונים קיבלנו דוגמה נוספת: "מישהו" השתלט על חומרה כזאת או אחרת בבתי המלון בשווייץ שבהם התנהלו שיחות הגרעין של המעצמות עם איראן. אותו גורם חדר (כנראה) דרך המודמים ויחידות ה-Wi-Fi והצליח להעביר אליו את כל מה

ששמע בחדרים. משם גם לא רחוקה הדרך להכניס קוד זדוני למחשבים (ולסמארטפונים) המקושרים אל יחידות התקשורת הללו ו"לחלוב" את המידע שבמחשבים המחוברים.

הסוג האחרון של התקפות סייבר נובע מתוך מניע מדיני: להרוס, להפחית או למנוע יכולות של הנתקף. בפרפרזה על דבריו של **קלאוזביץ** מלפני כ-200 שנה ניתן לומר כי 'מלחמת הסייבר היא המשך הדיפלומטיה בדרכים אחרות'. כך פעלה, על פי החשד, צפון קוריאה כאשר בארצות הברית הועלה סרט הפוגע בדמותו של השליט הכל יכול שלה, **קים ג'ונג און**. עד כמה יש לקחת את נושא מלחמת הסייבר ברצינות? בארץ כבר הוקמה רשות לאומית להגנת סייבר, ובצה"ל שוקלים להקים פיקוד חדש – פיקוד הסייבר. בארצות הברית פיקוד כזה כבר הוקם, וכיום משרתים בו 6,000 איש הנהנים מתקציב של חמישה וחצי מיליארד דולר.

איך אנחנו יכולים ליפול קורבן למתקפת סייבר? נניח שחבר שולח לנו באמצעות האלקטרוני תמונה יפה אותה הוא צילם. האקר שחדר למחשב שלו יכול ליירט את המשלוח



כאשר המחשב שלנו מחובר לרשת אנו עלולים להיות חשופים למתקפה.

ולהחדיר לתוך הקובץ של התמונה (שהוא ממילא גדול למדי) תכנית קטנה שמטרתה לשלוח אליו פרטים כאלה ואחרים מתוך מחשב היעד. עתה הוא מחזיר את המייל למסלולו. כאשר אנחנו, הנמענים, נפתח את התמונה תותקן התכנית הקטנה שהוחבאה בתמונה בתוך המחשב שלנו, וכל זאת ללא ידיעתנו. עתה התכנית השתולה יכולה לשדר אל ההאקר נתונים מתוך המחשב שלנו, ומי מאתנו יודע או מסוגל לעקוב אחרי התשדורות שיוצאות ונכנסות מהמחשב שלו? בדרך זו יכולים גורמים זדוניים להגיע למידע אישי שלנו, עד כדי גניבת זהות. כמובן, הסיכון אינו מוגבל רק להודעות דואר אלקטרוני: נזק דומה יכול להתרחש בכל plug-in או cookie שאנו מתקינים, בידיעתנו או שלא בידיעתנו. מכאן רק הדמיון והמקצועיות הם הגבול: התוכנה שהשתלה יכולה גם להיות "תוכנת כופר", שמצפינה קבצים בתוך המחשב ודורשת תשלום (בביטקוין) כדי לשחרר אותם בחזרה.



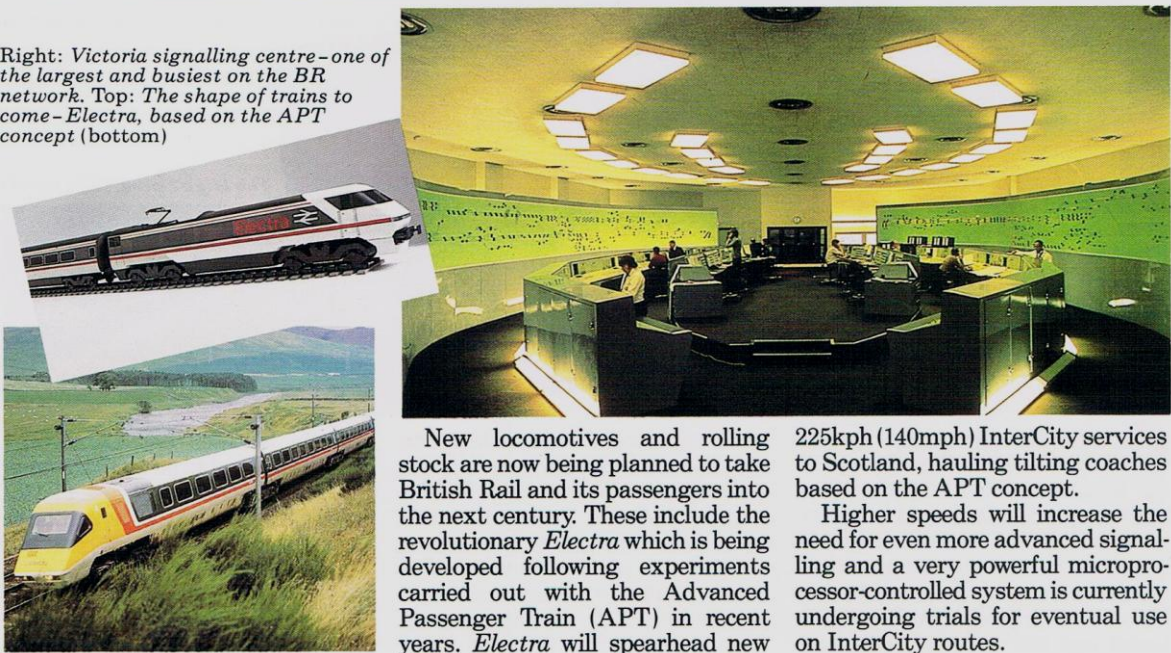
חותמת תעמולה של שבוע המאבק בגניבת זהויות באנגליה.

באופן טבעי, בהיותנו מדינת סטארט-אפים, גם תחום הסייבר מאוד פעיל אצלנו. הפרסום הוא בעיקר לחברות עם מוצרי חסימה ומניעה של התקפות, והידועה ביותר היא צ'קפוינט בראשותו של **גיל שויד**. בכנס סייברטק שנערך בחודש מרץ בתל אביב השתתפו כ-170 חברות בתחום והקהל מנה כ-8,700 איש. כמה חבל שאנחנו לא זוכים למספר כזה של מבקרים בתערוכת בולים בינלאומית!

הספרות המקצועית מדברת על כך שהפצחנים הרבה יותר פעילים ויעילים מאנשי ההגנה, וחמישה מכל ששה ארגונים גדולים חוו ב-2014 התקפת סייבר כזו או אחרת. גם האינטרפול הקים מעבדה לטיפול בפשעי סייבר בסינגפור. 28% מהארגונים בעולם ניזוקו מאובדן נתונים קריטיים כתוצאה ממתקפות סייבר והנזק הממוצע לתקיפה רצינית מגיע ל-1.6 מיליון דולר.

CLEAR WAY AHEAD

Right: Victoria signalling centre – one of the largest and busiest on the BR network. Top: The shape of trains to come – *Electra*, based on the APT concept (bottom)



New locomotives and rolling stock are now being planned to take British Rail and its passengers into the next century. These include the revolutionary *Electra* which is being developed following experiments carried out with the Advanced Passenger Train (APT) in recent years. *Electra* will spearhead new 225kph (140mph) InterCity services to Scotland, hauling tilting coaches based on the APT concept. Higher speeds will increase the need for even more advanced signaling and a very powerful microprocessor-controlled system is currently undergoing trials for eventual use on InterCity routes.

מה יקרה כאשר מישו יתקוף וישתלט על מרכז הבקרה של הרכבות בבריטניה? דפית מקונטרס יוקרה

הקורא המבוהל יכול להירגע במידה חלקית: האדם הפרטי בדרך כלל איננו היעד. יחד עם זאת חייבים להישמר: החליפו את הסיסמאות שלכם לעיתים קרובות, והקפידו לבחור סיסמאות "חזקות" ולא פשטניות. יש להתקין תוכנת אנטי וירוס מעודכנת, ולא לפתוח מיילים שמגיעים ממקורות בלתי ידועים. בקיצור – פיתחו עיניים, וחישוב לפני כל לחיצה על העכבר.

מנחם לדור, חבר ועד איל"ת ויושב הראש הראשון של האגודה, הוא שופט תימאטי בינלאומי. מנחם אוסף ומציג את נושא המחשב מזה שנים רבות. לאחרונה שינה את תחום התצוגה שלו ל"עידן המידע". כתובתו למשלוח תגובות: ladorm@gmail.com

למי הוחזרה המעטפה?



במשך שנים רבות הייתה עיראק "סמן ימני" בעולם הערבי. למעשה, עד היום עיראק נמצאת במצב מלחמה עם ישראל, משום שבתום מלחמת העצמאות הם סרבו – בניגוד לשאר מדינות ערב – לחתום על הסכם שביתת נשק עם ישראל.

עליית מפלגת הבעת' לשלטון בעיראק בשנת 1968 לא הפכה את המדינה לידידותית יותר, והאישי החזק בצמרת העיראקית, **סדאם חוסיין**, הכתיב קו אנטי-ישראלי קיצוני. אין פלא, איפוא, שב-15 במאי 1977 ציינה עיראק את יום העצמאות שלנו באמצעות בול חדש המראה את כיפת הסלע. לצד שמה של עיראק נדפס גם השם פלשתיין, ובתחתית הבול הופיע הכיתוב "למען רווחתם של משפחות הקדושים והלוחמים למען חירות פלשתיין".



לאחר סיומה של מלחמת המפרץ הראשונה, ובעקבות הסנקציות הכלכליות שהוטלה עליה, נותרה עיראק במצב כלכלי קשה. בצר להם החליטו העיראקים שלא להנפיק בולים חדשים, אלא להסתפק בהדפס רכב על בולים ישנים. מישהו "הוציא מהבידום" את הבול משנת 1977 והוסיף עליו הדפס רכב בערבית. ההדפס הוא חלש למדי, ואף זה מרמז על מצבה הכלכלי הרעוע של המדינה.

המכתב הנראה בעמוד הקודם נשלח מעיראק לספרד בסוף שנות ה-90, והודבקו עליו שלושה בולים של כיפת הסלע עם הדפס הרכב. המעטפה ממוענת למרכז ללימודי ספרדית בשדרות **חואן סבסטיאן אלקנו** מספר 110, אך השולח שכח לציין באיזו עיר מדובר. פקיד הדואר הספרדי החליט להחזיר את המכתב לשולח, וכתב על חזיתה בכתב יד (בצד ימין למטה) "להחזיר, הכתובת אינה מספיקה". אולם בצידה האחורי של המעטפה רשומה כתובת השולח בערבית בלבד, שפה שהייתה זרה לחלוטין לפקיד שלנו. בצר לו הפקיד התבונן שנית בחזית המעטפה, וראה שעל גבי הבולים רשום פלשתי. ייתכן והוא אף זיהה את המבנה המצוייר בבול, והגיע למסקנה שהמעטפה נשלחה מהרשות הפלשתינית.

יש להניח כי כאשר המכתב הגיע לארץ התבונן בו הפקיד בתמיהה רבה, ואז אורו עיניו: הוא הניח ש"אלקנו" הוא שיבוש של השם אלקנה, שבמערב השומרון. מדוע שמישהו מעיראק ישלח מכתב דווקא להתנחלות זו? פקיד הדואר לא חקר במופלא ממנו, והעביר את המכתב לישוב אלקנה.

גם מחלק המכתבים באלקנה לא העמיק מידי בחקר הנושא. הוא זיהה את המספר 110 בסוף הכתובת, הגיע למסקנה המתבקשת ושלשל את המכתב לתיבה בעלת מספר זה ביישוב. למרבית המזל בעל התיבה הכיר אספן בולים בנושא הסכסוך הישראלי – ערבי, וכך מצאה המעטפה את דרכה אל האוסף שלי. חבל רק שכל הסיפור הזה לא בא לידי ביטוי בסימני דואר על גבי המעטפה.

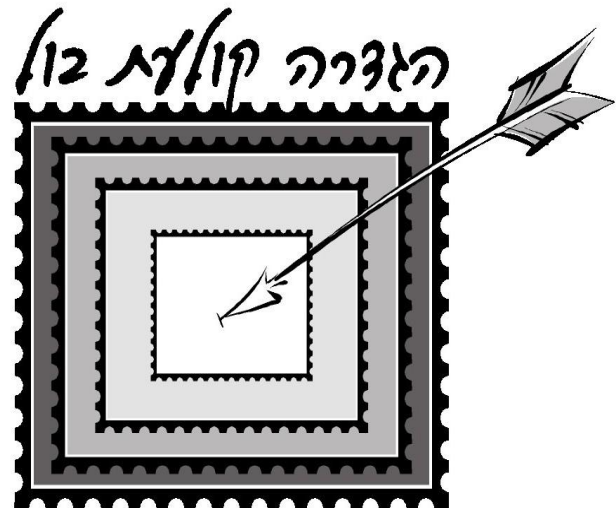


לא קיבלת את נושאונט?

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.

מרכז הפוך

מרכז הפוך היא טעות המתרחשת בבולים אשר מודפסים משתי גלופות – האחת כוללת את המסגרת של הבול ואילו השניה את מרכזו בלבד. הטעות מתרחשת כאשר גליון הבולים מוכנס הפוך למכונת הדפוס, וכך האיור המרכזי מופיע כשהוא הפוך במאה ושמונים מעלות ביחס למסגרת. התוצאה היא טעות בולטת לעין ורבת רושם, כאשר התמונה "עומדת על הראש". טעויות מסוג זה נעלמו מן העולם בשיטות הדפוס המודרניות.



הטעות המפורסמת ביותר של מרכז הפוך היא הג'ני ההפוך. בשנת 1918 הנפיק הדואר האמריקאי את בול דואר האוויר הראשון שלו, ובמרכזו מטוס מסוג "קרטיס ג'ני". בתשעה גליונות אירעה טעות של מרכז הפוך. שמונה מהם אותרו והושמדו, אך גליון בודד ובו מאה בולים בעריך נקוב של 24 סנט חמק מעיני הביקורת והגיע לסניף הדואר. אספן חד עין רכש את הגליון כולו תמורת ערכו הנקוב – עשרים וארבעה דולר. לאחר שבוע הוא מכר את הגליון לסוחר תמורת 15,000 דולר – פי 625 מערכו המקורי. בהמשך פורק הגליון, לצמדים ובולים בודדים. רביעיה עם מספר הגלופה (אף הוא הפוך!) נמכרה בשנת 2005 תמורת כשלושה מיליון דולר.



רביעית גלופה של בול הג'ני ההפוך



בול מליבריה משנת 1906 עם מרכז הפוך

האם שילמת כבר את דמי החבר לשנת 2015?



דואר פרטי כשר

להלן מספר בולים של שירות דואר פרטי הפועל באנגליה. בבולים, שהם בולים דביקים מאליהם, נראות סצינות מחיי העיר לונדון. השאלה היא, האם מותר לכלול בולים אלו במסגרת תצוגה בולאית.



בולים של יוניברסל מייל ובהם אוטובוס דו קומתי ושוטר "בובי" אנגלי.

מנחם לדור, סגן יושב ראש איל"ת ושופט תימאטי בינלאומי משיב:

בשנים האחרונות נפתחו מספר שירותי דואר פרטיים הפועלים באישור ממשלתי, כחלק מתהליכי ההפרטה הנהוגים במדינות רבות. באופן עקרוני, אם מדובר בשירות שיש לו אישור רשמי, הרי שהבולים הללו הם בולים לכל דבר, ומותרים לתצוגה. מבחינה עקרונית הדבר דומה לפרטי דואר פרטי שהיו מקובלים בגרמניה במאה ה-19 (ראו מדורנו בנושאון 103 בנושא זה). עם זאת, האספן חייב לוודא כי אכן מדובר בבולים מוכרים, ולא בהדפסה פיראטית.

במקרה שלנו, מדובר בבולים שהודפסו על ידי חברה הנקראת יוניברסל מייל (Universal Mail UK). החברה פועלת משנת 2006, ודברי דואר הנושאים את בולי החברה מתקבלים למשלוח על ידי הדואר הבריטי המלכותי. לפיכך מותר בהחלט לאספנים לכלול בולים כאלה בתצוגה תחרותית. יש להניח שאספנים רבים שאינם מציגים ירצו לכלול בולים אלו (או את בולי citipost גרמנים אותם ראינו באחד ממפגשי איל"ת האחרונים) באוספיהם.

שאלה נפרדת היא שאלת הנדירות. ברור, כי בניגוד לפרטי הדואר הפרטיים מהמאה ה-19 אין לבולים אלו שום מימד של נדירות, כשם שאין נדירות לכל בול מודרני אחר. לפיכך, מומלץ להשתמש בהם בתצוגה תחרותית במשורה. אני גם ממליץ להגביל את השימוש בבולים אלו רק לאותם מקרים בהם לא ניתן להציג את הנקודה התימאטית באמצעות פריט טוב יותר.

דיווח על האסיפה שנתית

א י ל " ת - דו"ח כספי לשנת 2014

<u>הכנסות</u>	
15,760.00	דמי חבר
672.89	מכירות פומביות (נטו)
50.00	מודעות
20.00	תרומות
2,807.97	יתרה משנה קודמת
<u>19,310.86</u>	<u>סה"כ הכנסות</u>

<u>הוצאות</u>	
4,720.00	דפוס ועריכת "נושאות"
1,233.80	דואר
598.70	הוצאות בנק
5,930.00	דמי חבר להתאחדות
<u>12,699.44</u>	<u>סה"כ הוצאות</u>
<u>6,611.42</u>	יתרה ליום 31.12.14

האסיפה השנתית של איל"ת התקיימה ביום חמישי ה-14 במאי. לא פחות משבעה עשר חברים כיבדו את האסיפה בנוכחותם - מספר נאה לכל הדעות.

יושב ראש איל"ת, **יצחק ברק**, סקר את פעילות האגודה בשנה החולפת, וציין כי איל"ת היא האגודה הבולאית הגדולה ביותר והפעילה ביותר בארץ. איל"ת היא גם האגודה היחידה המקיימת באופן סדיר הרצאות בולאיות. בעבר היו חברים שחשו כי במפגשים ניתן משקל יתר לנושאים הקשורים בתצוגה. לעומת זאת בשנתיים האחרונות – תקופת כהונתו של יצחק כיושב ראש האגודה – נעשה מאמץ מכוון לתת את הבמה גם לאספנים שאינם מציגים ואף לתחומי בולאות כגון קלאסיקה ותולדות הדואר.

מזכיר איל"ת, **יורם לוביאניקר**, דיווח כי בסוף שנת 2014 היו באיל"ת 121 חברים בוגרים ושני חברי נוער. מגמת הירידה במספר החברים נמשכת, ומעוררת דאגה. אין ספק כי האגודה לא מצליחה למצות את פוטנציאל החברים, וכי קיימים בארץ אספנים תימאטיים אשר אינם חברים בה, וחלקם אף אינו מודע כלל לקיומה. הבעיה גדולה במיוחד בקרב האספנים הצעירים, אשר אינם חברים בהתאחדות הבולאים או במעדונים האחרים. לאחרונה גילה **לורנס פישר** יוזמה ופתח חשבון פייסבוק לאגודה, אותו הוא מעדכן לעיתים קרובות. החברים בעלי חשבון פייסבוק מוזמנים ליצור קשר עם לורנס ולהצטרף לקבוצה. לעומת זאת עדיין לא הוקם אתר אינטרנט לאגודה, והועד החדש יצטרך לטפל בכך.

הגזבר, **שלמה וורגן**, הציג את הדו"ח הכספי לשנת 2014. בסעיף ההוצאות יש הטעייה מסויימת, משום שבשל נסיבות טכניות שונות התשלום בגין הדפסת שתי חוברות של נושאות נדחה לשנת 2015. היתרה הריאלית בסוף השנה היא לפיכך פחותה מ-2,000 שקל. יושב ראש ועדת הביקורת, **יוחנן מי-רז**, דיווח כי הדו"ח הכספי נבדק ונמצא מדוייק, ובעקבות זאת האסיפה אישרה אותו.

לאחר אישור הדו"חות נערכו בחירות לבעלי התפקידים באגודה. יצחק ברק היה המועמד היחיד לתפקיד יושב הראש של האגודה, והוא נבחר פה אחד. הבחירות לוועד האגודה היו צמודות הרבה יותר, ובסופו של דבר נבחרו בשנית חברי הוועד הנוכחיים – שלמה וורגן, יורם לוביאניקר, **מנחם לדור**, **ד"ר יהושע מגר** ולורנס פישר. לוועדת הביקורת נבחרו יוחנן מי-רז (יושב ראש), **אריה לביא ופאולו דואק** – שני האחרונים חדשים בתפקיד. נקבע כי הוועד החדש יקיים בקרוב ישיבה כדי לדון בנושא הירידה במספר החברים ובהקמת אתר אינטרנט לאיל"ת. ישיבה כזו נקבעה לסוף חודש יוני, ואנחנו נעדכן לגבי תוצאותיה בגליון הבא. האסיפה גם קוראת לחברי האגודה לנסות ולסייע בגיוס חברים חדשים.

מזכיר האגודה, יורם לוביאניקר, העלה הצעה להעלת דמי החבר, דבר שלא נעשה מזה חמש שנים. העליה בהוצאות שונות (למשל, דמי החבר להתאחדות והוצאות המשלוח בדואר) בצירוף הירידה המתמשכת במספר החברים מחייבים העלאה שכזו. האסיפה אישרה פה אחד להעלות את דמי החבר בשנה הבאה לסך של 160 שקל.

במסגרת הדיון החופשי מסר יושב ראש האגודה, יצחק ברק, דיווח על אליפות אירופה לבולאות תימאטית שנערכה באסן. ישראל יוצגה באליפות על ידי שלושה משתתפים: יצחק ברק ("תולדות התעופה עד 1914") ויורם לוביאניקר ("שחמט – משחק המלחמה") זכו במדליה מוזהבת גדולה, ואילו לורנס פישר ("הבית הלאומי היהודי – המאבק להישרדות"), אשר הציג לראשונה בהיקף של שמונה מסגרות, הגדיל לעשות וזכה במדליית זהב. זהו הישג מרשים, משום שמציגים רבים המרחיבים את התצוגה שלהם חווים "נפילה" בניקוד. לורנס, לעומת זאת, השכיל להתאים עצמו לנפח המוגדל ושיפר את התצוגה שלו במידה ניכרת. כתוצאה מכך הוא זכה לראשונה במדליית זהב, תוך שהוא משפר את הניקוד שלו בלא פחות מחמש נקודות תמימות – אף זו תופעה נדירה בתצוגות ברמה הגבוהה.

אם לא די בכך הרי שלורנס גם זכה במקום הראשון בקרב התצוגות בקטגוריה של "היסטוריה וארגונים" והוא רשאי להתהדר בתואר אלוף אירופה בקטגוריה זו. בשער האחורי הפנימי של חוברת זו (כלומר, בעמוד משמאל) תוכלו לראות את התעודה אותה קיבל לורנס. במסגרת ערב הפלמרז בו הוכרזו התוצאות נערכה גם הצבעה בפורמט אירווזיוני לבחירת אלוף אירופה הכללי. המתחרים היו מנצחי שמונה הקטגוריות השונות בתוספת המנצח בקטגורית אלוף האלופים. כל שופטי התחרות דרגו את התצוגות החביבות עליהם, והתצוגה של לורנס דורגה במקום הרביעי הכללי. כבוד! אגב, בתואר היוקרתי של אלוף אירופה לבולאות תימאטית זכה **דמייאן לאגה** עם האוסף "נוצות מרתקות – סיפורים משמשות כהשראה לאנשים".

לישראל הייתה גם נציגות בקרב חבר השופטים בדמותו של ד"ר יהושע מגר. עבור יהושע הייתה זו סגירת מעגל, משום שלפני שמונה שנים הוא זכה בעצמו להישגים דומים (זכיה באליפות אירופה בקטגוריה שלו ובמקום הרביעי הכללי) לאלו של לורנס עם התצוגה שלו "תולדות עבודת האדמה מראשיתה ועד ימינו". יהושע השתלב היטב בקרב השופטים, ואף נתן הרצאה במסגרת הסמינר לשופטים שנערך לאחר נעילת התערוכה – הרצאה אשר זכתה לשבחים רבים.