

# יום ה', ט"ז בטבת תשע"ד (19 בדצמבר)

עם הדבק בעברו בלבד הוא עם גוסס, אך אם היהודים ישאבו מעברם דעת ואהבה אל מורשתם, יהיה להם הכח לפתוח את שערי עתידם.  
 אבא קובנר, 1978

## ואלה ימי השבוע ש-(י)היה...



**היום, ט"ז בטבת בשנת ה'תש"ל (25 בדצמבר 1969) - חמש ספינות טילים של חיל הים הישראלי, הידועות כספינות שרבורג, חומקות מנמל שרבורג שבצרפת למימי תעלת למאנש בדרכן לישראל, במבצע "נועה".**

מסלול הפלגתן של ספינות שרבורג לישראל

מבצע מילוט הספינות תוכנן בידי חיל הים, ואחד מהוגיו המרכזיים היה אלוף מרדכי (מוקה) לימון, ראש משלחת הרכש בפריז ומי שהיה מפקד חיל הים בראשית שנות ה-50.

בזכות קשריו ויחוסו למשפחת רוטשילד רקם לימון את התוכנית הבאה: הבעיה המרכזית במילוט הייתה הוצאת ספינות שנבנו לפי הגדרות צבאיות כספינות אזרחיות ומבלי שממשלת ישראל תעבור על החוק הצרפתי. בעצת מרדכי פרידמן מנתיבי נפט הגיעו למסקנה שניתן יהיה למלט את הספינות אם יהיו רשומות תחת חברת חיפושי נפט וזאת מאחר שלחברות חיפושי נפט יש זכויות יתר באישור כלי שיט שונים לטובת עבודת חיפושי נפט על פי החוק הבינלאומי. לצורך הסוואת המילוט, כשנה לפני המילוט עצמו, בעזרתו של מילה ברנר, מבעלי החברה הימית להובלת פרי ובזכות קשריו עם איש הספנות הנורבגי מרטין סיים, בעל מספנות שבנו ספינות קירור לחברה להובלת פרי של ברנר-מרידור, שהיה בעברו איש המחותרת הנורבגית והזדהה עם ישראל ומצוקתה, הוקמה חברת קש נורבגית לחיפושי נפט בשם "סטארבוט", שנרשמה בפנמה. החברה הייתה למעשה סוכן קש של חברת חיפושי נפט שהייתה קיימת ובעלותה הייתה בריטית בהפעלה מצרית שלאחר מלחמת ששת הימים הפכה לחברה בהפעלה ישראלית. למעשה החברה הייתה רשומה באנגליה בשם זר כך שהבעלות או ההפעלה הישראלית לא היו גלויים לעין. אנשי החברה היו סוכני מוסד מן הלק"ם תחת פיקודו של בנימין ורד.

"באורח פלא" מפרטי ספינות הטיילים התאימו לצורכי "סטארבוט". הספינות נמכרו ל"סטארבוט" במהלך שנועד להיתפס כוויתור של ישראל על הספינות מחד ואיפשר לצרפתים לרדת מן העץ ששמו אמברגו מאידך. בנוסף הליך מכירת הספינות פתר בעיה ליגאלית של האמברגו עצמו שכן באופן זה ישראל לא הפרה את החוק הצרפתי. לפי חוק האמברגו הספינות לא יכלו לצאת את צרפת ללא אישור המכס, מכירתן לסטארבוט פתרה בעיה לממשלת ישראל והיא שברגע עזיבת צרפת לא תפר ישראל כל חוק צרפתי שכן, המכס חתם שהן יכולות לצאת. סוכם כי הצוותים בספינות יהיו ישראליים בשל ניסיונם בהפלגות בספינות. עסקת סטארבוט אושרה על ידי שר ההגנה הצרפתי מישל דברה וזאת לאחר "משא ומתן עיקש" בין מוקה לבין "סטארבוט" אשר התנהל במשך שלושה שבועות. תהליך פורמלי זה היה החלק הראשון בתוכנית העוקף ונועד להיות חלק מתהליך ההטעיה הכללי שאיפשר שגרת ניסויים והפלגות לים הפתוח באופן חוקי. .... להמשך, לקרוא [כאן]



**מחר, יום ששי, י"ז בטבת בשנת תש"מ (6 בינואר 1980) - נפטר דב יוסף פרקליט, מראשי מפלגת העבודה, חבר הנהלת הסוכנות היהודית, שר בממשלות ישראל. בשמו קשורה תקופת הצנע בראשית שנות המדינה וכן תקופת מצור ירושלים.**

**"לו עמי שמע לי ישראל בדרך יהלכו. כמעט אויביהם אכניע ועל צריהם אשיב ידי."**

מתוך פרק התהלים [פ"א 14-15] שהיו הלויים אומרים בבית המקדש ביום חמישי בשבת

כניסת השבת (ב"ש): 16<sup>19</sup> (י-ם): 16<sup>04</sup> (ת"א): 16<sup>17</sup> (חיפה): 16<sup>07</sup>

צאת השבת (ב"ש): 17<sup>17</sup> (י-ם): 17<sup>20</sup> (ת"א): 17<sup>21</sup> (חיפה): 17<sup>18</sup>

**יום נעים ושבתי שלום ומבורך!**

פרשת השבוע: "שְׁמוֹת" [שמות א' 1 - ו' 1]

הדף מוקדש לפדיון נפשם של נעדרי וכלואי ישראל

**יום ה', ט"ז בטבת תשע"ד (19 בדצמבר)**

עם הדבק בעברו בלבד הוא עם גוסס, אך אם היהודים ישאבו מעברם דעת ואהבה אל מורשתם, יהיה להם הכח לפתוח את שערי עתידם. אבא קובנר, 1978

דב יוסף (ברנרד ג'וזף) נולד במונטריאול שבקנדה בשנת 1899. בעל תואר דוקטור לפילוסופיה ומוסמך במשפטים.

בעת מלחמת העולם הראשונה היה ממארגני ההתנדבות לגדודים העבריים בקנדה, והגיע לארץ-ישראל בשנת 1918 יחד עם הגדוד האמריקני (גדוד קלעי המלך ה-39). ב-1921, לאחר שסיים את לימודי המשפטים, שב לארץ כדי להשתקע בה.

היה מעורכי הדין היהודים הבולטים בארץ ישראל בתקופת המנדט. יוסף היה פעיל בתנועת העבודה. הצטרף למפא"י בשנת 1933. שימש כיועץ משפטי של הנהלת הסוכנות היהודית וכממלא מקום ראש המחלקה המדינית שלה. בעת מלחמת העולם השנייה, היה אחראי על גיוס מתנדבי היישוב לצבא הבריטי. היה חבר הנהלת הסוכנות משנת 1945. היה בין מנהיגי היישוב שנשלחו בשבת השחורה למעצר במחנה המעצר בלטרון.

בעת מלחמת העצמאות והמצור על ירושלים, היה דב יוסף המושל הצבאי של העיר. בתפקידו זה היה למעשה המושל האזרחי של העיר, כשהתואר "צבאי" ניתן כדי להראות על מקור סמכותו, שנבע מכך שירושלים, שטרם סופחה אז למדינת ישראל, היתה בשליטה צבאית ישראלית. בתפקידו זה, היה אחראי על כך שאספקת המזון, שהיה בעיר בצמצום רב, תהיה מאורגנת ושוויונית ("יוסף הוא השליט על-הארץ הוא המשביר לכל-עם הארץ" [בראשית מ"ב 6]). תוך כדי המלחמה, באוקטובר 1948, נפלה בתו לילה בקרבות הנגב (לזכרה ולזכר חבריה הקדיש את ספרו "קריה נאמנה").

להמשך, לקרוא [כאן]

**בשבת קודש, י"ח בטבת בשנת ה'תרצ"ה (22 בינואר 1935) - הופעל צינור הנפט ממעינות צפון עירק לבתי הזיקוק בחיפה (מנותק מאז הקמת מדינת ישראל).**



צינור הנפט **כירכוכ-חיפה** (נקרא גם: צינור הנפט מוסול-חיפה; באנגלית: Mosul-Haifa Oil Pipeline) הינו צינור באורך 942 קילומטר שהוביל נפט גולמי משדות הנפט שבכירכוכ בעיראק דרך ירדן לחיפה. הנפט עבר בצינור במשך 10 ימים מתחילתו ועד סופו, וכשהגיע לחיפה זוקק בבתי הזיקוק בחיפה, נאגר במכלים, ומהם הוזרם למכליות שהובילו אותו לאירופה. הצינור החל לפעול בשנת 1935, בתקופת המנדט הבריטי בארץ ישראל, והפסיק לפעול בשנת 1948, עם הקמת מדינת ישראל.

הצינור הוקם בשנת 1935, בתקופה שרוב המזרח התיכון ותוואי הצינור היה תחת שליטה או חסות בריטית. הצינור הוקם במקביל להקמתו של צינור נפט מקביל לכירכוכ לטריפולי שבלבנון. הצינור הוטמן באדמה בעומק של 75 ס"מ. הצינור היה עשוי פלדה, ולמינעת קורוזיה נעטף בביטומן ומעליו נייר אזבסט. 85% מהצינור היו בקוטר 12 אינץ' והנפט זרם בו בלחץ של 50 אטמוספירות, ו-15% מהצינור היו בקוטר של 10 אינץ' והנפט זרם בו בלחץ של 62 אטמוספירות. בקטע של 7.5 ק"מ שבו ירד הצינור מרמת הגולן לעמק הירדן היה קוטר 8 אינץ' בלבד, כדי להאט את הזרימה בירידה התלולה. לאורך הצינור היו 8 תחנות שאיבה.

הצינור ובתי הזיקוק בחיפה הוקמו על ידי הבריטים כחלק מההערכות לקראת מלחמה צפויה, ואכן סיפקו את צורכי הדלק של הצבא הבריטי והאמריקאי באגן הים התיכון במלחמת העולם השנייה.

הצינור היה יעד מועדף לפגיעה מצד הכנופיות הערביות בתקופת המרד הערבי הגדול, ואחד מתפקידיהן של פלוגות הלילה המיוחדות של אורד וינגייט היה להגן על הצינור מפני פגיעה. בתקופה מאוחרת יותר, היה הצינור יעד לפגיעה של האצ"ל.

**"לו עמי שמע לי ישראל בדרך יהלכו. כמעט אויביהם אכניע ועל צריהם אשיב ידי."**

מתוך פרק התהלים [פ"א 14-15] שהיו הלויים אומרים בבית המקדש ביום חמישי בשבת

כניסת השבת	(ב"ש): 16 <sup>19</sup>	(י-ם): 16 <sup>04</sup>	(ת"א): 16 <sup>17</sup>	(חיפה): 16 <sup>07</sup>
------------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	--------------------------

צאת השבת	(ב"ש): 17 <sup>17</sup>	(י-ם): 17 <sup>20</sup>	(ת"א): 17 <sup>21</sup>	(חיפה): 17 <sup>18</sup>
----------	-------------------------	-------------------------	-------------------------	--------------------------

**יום נעים ושבת שלום ומבורך!**

פרשת השבוע: "שְׁמוֹת" [שמות א' 1 - ו' 1]

הדף מוקדש לפדיון נפשם של נעדרי וכלואי ישראל

# יום ה', ט"ז בטבת תשע"ד (19 בדצמבר)

עם הדבק בעברו בלבד הוא עם גוסס, אך אם היהודים ישאבו מעברם דעת ואהבה אל מורשתם, יהיה להם הכח לפתוח את שערי עתידם. אבא קובנר, 1978

בשנת 1948, עם הקמת מדינת ישראל ופרוץ מלחמת העצמאות, נפסקה פעולת הצינור.

בשנת 2003, לאחר כיבוש עיראק על ידי ארצות הברית, דיבר שר התשתיות, יוסף פריצקי, על אפשרות הפעלתו מחדש של הצינור.

**"ט בטבת בשנת תש"ח (1 בינואר 1948) הגיעה ארצה אניית המעפילים "האומות המאוחדות". שמה כיבד את ארגון האו"ם בו הוחלט, כחודש לפני כן, על הקמת מדינה יהודית.**



חוף נהריה זכה במשך כשנתיים באותה נקודה להורדת מעל 1000 מעפילים, משלוש אוניות העפלה. האוניות "חנה סנש" ו"עליה", היו מתוכננות והמתינו להן אנשי הפל"ם, יחד עם חברי הפלוגה הימית וסירות הימיה שביצעו את הורדת המעפילים בהצלחה.

ברצוני לספר על האוניה ה-3 "האומות המאוחדות", שהגיעה במפתיע בצהרי היום 1.1.1948 ללא כל התראה או הכנה.

האוניה הייתה בנויה מעץ, בעלת שני תרנים- עלתה ממש על קרקעית החוף ונעצרה כ-30 מטר מהחוף. תוך דקות הגיעו תושבי נהריה לחוף הים, וזה בשנים בהן לא היו טלפונים וטלוויזיה. בארגון וניהול חברי הימיה הורדו הסירות למים, נמתחו חבלים מהחוף לאוניה. ובמהירות הורדו בהצלחה 537 העולים לחוף בריאים ושלמים, הצעירים ירדו דרך החבלים, או בשחיה. את שאר העולים: מבוגרים, נשים וילדים העברנו מהאוניה לחוף עם הסירות בחתירה. בחוף המתינו להם תושבי נהריה. המעפילים פוזרו, בחלקם, בישובי הסביבה או בבתי תושבי נהריה. אנו השייטים סבלנו מתיקי העולים שחזקו עלינו, ומהנעלים הכבדות שדרכו עלינו. כך יצאנו פגועים בכל גופנו.

היה זה ב-1.1.1948 חג השנה החדשה, מסעדת "פייבלמן" דאגה להחזיק ולהעסיק את הקצינים הבריטים שלא יפריעו בהורדה. רק לאחר 3 שעות, כאשר הורדת המעפילים כמעט הסתיימה, הקיפו חיילים ושוטרים את חוף הים. הוטל עוצר על כל המושבה ונערך חיפוש אחר המעפילים. מספר מעפילים ומספר תושבים נעצרו. אנו שהיינו עדיין עם הסירות במים, לקחנו מן האוניה את מכשיר הקשר-הסקסטנט וציוד חשוב נוסף, וחתרנו לשבי-ציון.

הים היה עדיין חופשי מסירות משטרה.

זכורים לי מתי ויידנבאום, יוחנן רילף, שמשון בובר, יעקב רוזנבאום ואחרים שחתרו לשם. לאחר 3-4 ימים, כאשר העוצר הוסר, חזרנו הביתה. מעניין היה שמטה המשטרה הבריטית בימי העוצר, היה בדיוק בחצר בו היה הסליק הגדול של הנשק בנהריה ולא התגלה. עם הורדת המעפילים החלה סערה רצינית. האוניה הבנויה מעץ התפרקה על החוף למחרת בלילה. שנים היו חלקי האוניה פזורים לכל אורך חופי נהריה.

ציון מיוחד מגיע לכל תושבי נהריה, שעזרו לחברי הימיה הצעירים, כולנו בסביבות גיל 17. אחרי ההורדה לקחו את המעפילים לבתיהם הסתירו אותם וחיפו עליהם. לאחר מספר שבועות נהריה נותקה והייתה במצור. בכל חודשי החורף של שנת 1948, וכל הקשר עם הישוב היה דרך הים. ושוב נתגלתה גדולת הימיה, חבריה וציודה בעזרה בקשר הימי.

[מקור]

השבת, פרשת שמות:

**"לו עמי שמע לי ישראל בדרך יהלכו. כמעט אויביהם אכניע ועל צריהם אשיב ידי."**

מתוך פרק התהלים [פ"א 14-15] שהיו הלויים אומרים בבית המקדש ביום חמישי בשבת

כניסת השבת (ב"ש): 16<sup>19</sup> (י-ם): 16<sup>04</sup> (ת"א): 16<sup>17</sup> (חיפה): 16<sup>07</sup>

צאת השבת (ב"ש): 17<sup>17</sup> (י-ם): 17<sup>20</sup> (ת"א): 17<sup>21</sup> (חיפה): 17<sup>18</sup>

**יום נעים ושבת שלום ומבורך!**

פרשת השבוע: "שמות" [שמות א' 1 - ו' 1]

הדף מוקדש לפדיון נפשם של נעדרי וכלואי ישראל