דגל: Egypt

שם הספינה: [1934] Bilbeis

נתונים כלליים

שם: Bilbeis

שמות קודמים: Arzila-1907, Bilbeis-1922

לאום: Egypt

סוג כלי הטבוע: אוניית משא

משקל: 2732 grt

מידות (מ'): 86.9 X 12.6

גורם הטבעה: מזג אוויר

תאריך ההטבעה: 5.03.1934

תאריך השקה: 18.9.1907

תאריך סיום:12.1907

הבונה: Sir James Laing

IDNo: 1124097

נבנה עבור:Royal Mail S.P. Co

בעלים:Royal Mail S.P. Co

נבנה במספנה: Deptford Yard

מנוע: 1T-13

יצרן המנועים:

עוצמה:

מהירות:

עומק ה-Wreck (מ'): 6 מ'

כוון השכיבה: צפון-דרום

תאריך העדכון: 14.11.2009
עודכן ע"י: פלביו ורגה
הוכנס לראשונה ע"י: פלביו ורגה

מיקום

נ.צ.: N32,0377520°
E 34,7394661°
המידע באדיבות: www.aquatica.co.il
עודכן ע"י: פלביו ורגה
תאריך העדכון: 14.11.2009

היסטוריה

בשנה 1907- Sir James Laing בנה את אוניית Arzila עבור Royal Mail S.P. Co
בשנת 1908- נרכשה ע"י Royal Mail S.P. Co. והשם של האוניה נשמר Arzila.
בשנה 1919- האוניה נשכרה ע"י Pacific Steam Navigation Co. מאוחר יותר בשנה 1922 נמכרה ל-Khedivial Mail SS Co. ושמה שונתה ל-Bilbeis על שם עיר מבצר עתיק במצריים.
5.3.1934- האוניה טבע מול חופי יפו.

המידע באדיבות: פלביו ורגה
עודכן ע"י: פלביו ורגה
תאריך העדכון: 14.11.2009

ביבליוגרפיה:

אתר: www.miramarshipindex.org.nz

תמונות

המידע באדיבות: פלביו ורגה
עודכן ע"י: פלביו ורגה
תאריך העדכון: 14.11.2009

SS Bilbeis- **סיפור גבורה של הצלת חיים ביפו**

האוניה הבריטית SS Bilbeis שעל סיפונה נמצא צוות של כ- 56 נוסעים הייתה תקועה דרומית לנמל יפו בשעה 5:45 בבוקר בתאריך 5.03.1934, כאשר הייתה בריזה מתונה ונוכחות של אבק באוויר. מייד אחרי שהאוניה נתקעה הרוח התחילה להתחזק והים לעלות. נראה שמצב הים ומזג האוויר יותר ויותר גרוע. בגלל שמזג האוויר מאיים ה-Master סידר כך שהנוסעים והדיילות יועברו לחוף.

לקראת שעה 10:30 בבוקר רוח מערבית התחזקה במהירות וה-Master החליט לשלוח חלק מהצוות שלו לחוף ע"י סירות ההצלה של האוניה. הסירה הראשונה, באחריות הקצין השני של האוניה הגיע לחוף ובעזרת מקומיים האנשים שעל הסירה הועברו לחוף למקום בטוח. הצוות ניסה לשלוח בחזרה חלק מהצוות כדי לעזור לרדת מאנשים אחרים מהאוניה, אך המהלך לא הצליח. הסירה הוצפה והתרסקה קשות בסלעים ולמזלם ללא איבוד חיי אדם.

בערך בשעה 11:40 הסירה השנייה התחילה את דרכה מהאוניה Bilbeis לחוף באחריות קצין השלישי לא הצליחה כמו הסירה הראשונה להגיע לחוף ואחד האנשים של הצוות נסחף לים.

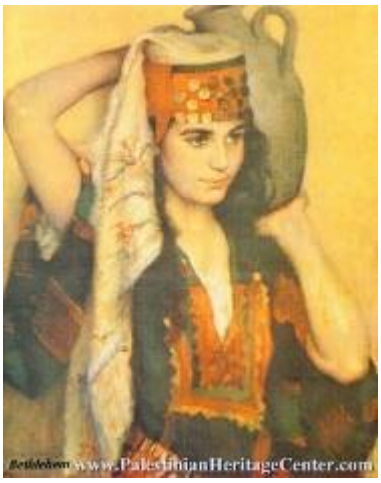
Ahmad Bajawi שחה לכוון האדם שנסחף בים וניסה להצילו ונקלע לקושי להצילו. Muhammad Dababish, נכנס לים ושחה לכוון שני האנשים שהיו בסכנה כדי להצילם. בקושי רב הצליח להציל את שני האנשים בעזרת גלגל הצלה.

Ahmed Bajawi ו- Muhammad Dababish קיבלו עיטור העוז עבור הצלתם את איש הצוות של אוניית Bilbeis שהוענק ע"י Board of Trade Medal for Saving Life at Sea (SGM).

Publication: The Palestine Post; Date:1934 Mar 08; Section:None; Page Number: 8

KHEDIVIAL MAIL LINE

THE KHEDIVIAL MAIL LINE AGENCY, JAFFA, REGRETFULLY ADVISE CONSIGNEES THAT THE S.S. "BILBEIS" WENT ASHORE NEAR JAFFA ON MONDAY MORNING MARCH 5, 1934, AND THAT THE USUAL LLYODS SALVAGE AGREEMENT HAS NOW BEEN SIGNED.



"סוחרת קיטור מצרית גדולה עושה דרכה אל נמל יפו עם מטען בוטנים בדרך לנמל ומסיבות לא ידועות, מתיישבת הסוחרת על החול בעומק מרבי של כ- 7 מ'. מטען הבוטנים מתפזר ונערות יפואיות של פעם רצות יחפות אל המים (לאסוף בוטנים). אחרי 30 דקות צלילה אתם יכולים להתחיל לדמיין את השמלות של היפואיות הנ"ל נרטבות ונצמדות אל גופן ואיך הן חופנות את הבוטנים אל בין דדיהן השופעים (כפי שעשה אחד מצלמי הוידיאו המצורף). ברקע, ספינת הקיטור מוציאה קיטור אחרון בשעה שהאחים של היפואיות (והבני דודים) מפרקים לה את הצורה. כך היה לפני 60 או אולי 70 שנה או שבכלל לא היה כי ככה זה יפו, הזקנות זוכרות מה בראש שלהן."
www.h2o.org.il

סיפורים נוספים על ספינות טרופות מצאתי באתר של צור שיזף אשר מזכיר ספינות רוסיות ואנגליות שטבועות באזור נמל יפו. לפני כ- 20 שנים צור שיזף כתב סיפורי דייגים בנמל יפו שמדברים על אוניות טבועות בשנים 33'. הוא כותב על אוניה אנגלית מלאה באספקה בשם "פרינס" ואוניה טבועה רוסית.

ריבוי הסיפורים הצליחו לבלבל אותי. האם האוניה הטבועה הינה אוניית בוטנים מצרית, או אנגלית או רוסית? בנקודה זאת הבנתי שאני צריך לחקור את הנושא.

היסטוריה

נמל יפו הוא נמל הנמצא בחופה של יפו, ונחשב לאחד הנמלים העתיקים בעולם.

נמל העליות הראשונות

עם ראשית ההתיישבות היהודית בארץ ישראל היווה הנמל שער כניסה לארץ ישראל, דרכו נקלטו: העליות הראשונה, השנייה ואחרי מלחמת העולם הראשונה, השלישית והרביעית.

מימי נמל יפו היו רדודים, הספינות עגנו מערבית לסלעי החוף (לא היה שובר גלים), והעולים הורדו מן הספינות לחוף בסירות.

קווי האוניות שעברו בנמל

שמואל אבידור כותב בספרו כי באמצע המאה ה-19 עברו בנמל אניות משש חברות ספנות וכל שבוע פקדו אותו חמש אוניות נוסעים. היה זה לאחר שהוקם ביפו מגדלור והותקנו קווי טלגרף תקינים, מלבד שרותי הדואר שכבר פעלו.

קווי האוניות שפעלו בנמל יפו:

- Massageries Maritimesw - קו צרפתי ממרסיי בצרפת, לנמלי מצרים, יפו, חיפה, ביירות כל 10 ימים.
- הלויד האוסטרי - קו אוסטרי מטריאסט, נמלי מצרים, יפו צידון, איסכנדרון ומרסיי כל 12 - 15 יום.
- הקו הרוסי - קו מאודסה, קושטא, איזמיר, ביירות, לחיפה, יפו ונמלי מצרים - כל 11 יום.
- Khedival Mail Line - קו מצרי, אך למעשה בריטי מאלכסנדריה, פורט סעיד חיפה וביירות Maritima Italiana ו- Servizi Maritimi מוונציה ומגנואה לאלכסנדריה ויפו.

ירידת חשיבותו כנמל

בשנת 1933 נחנך נמל חיפה. ועולי העלייה החמישית כבר הגיעו דרכו. בימי מאורעות תרצ"ו-תרצ"ט נסגר נמל יפו בפני היישוב היהודי וכתוצאה מכך נבנה נמל תל אביב שנחנך בשנת 1936.

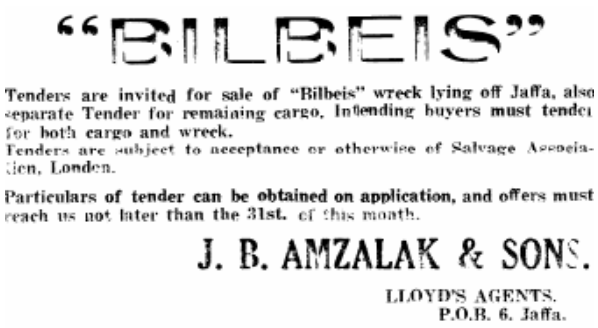
מנובמבר 1965 עם פתיחת נמל אשדוד הופסקה פעילותם של נמלי יפו ותל אביב כנמלי ספנות לטעינת ופריקת סחורות. עם סגירתו של נמל יפו כנמל ספנות הוא הפך לנמל דיג.

טביעת אונייה גדולה הינו אירוע חשוב וסביר להניח שרשומה בעיתונות. בהתאם לסיפורים של הדייגים ידעתי שהאוניה/ות שטבעו בין השנים 1930-1940. באותה תקופה העיתון המרכזי שהופץ היה The Palestine Post. כיום עיתון זה שינה את שמו ל-The Jerusalem Post המוכר לכולנו .

בסריקת העיתון הצלחתי למצוא הודעה על אוניה בריטית טבועה דרומית לחופי נמל יפו באזור שבו צללנו ומצאנו את שרידי האוניה. אוניה בשם Bilbeis טבעה בתאריך 5.03.1934.

האוניה Bilbeis בוטחה ע"י סוכנים של חברת LLOYD'S AGENTS בישראל. המשפחה שניהלה את הסוכנות הביטוח הייתה משפחת אמזלק שתרמה רבות לבניית "ארץ ישראל".

The Palestine Post 16.10.1934



"BILBEIS"

Tenders are invited for sale of "Bilbeis" wreck lying off Jaffa, also separate Tender for remaining cargo. Intending buyers must tender for both cargo and wreck.
Tenders are subject to acceptance or otherwise of Salvage Association, London.

Particulars of tender can be obtained on application, and offers must reach us not later than the 31st. of this month.

J. B. AMZALAK & SONS.

LLOYD'S AGENTS.
P.O.B. 6. Jaffa.

חיים ניסים אמזלק, אב הגדול של יוסף, נשאר בירושלים אחרי שאביו מת. הוא טייל הרבה ובסוף שנות 1850 הוא סוף סוף מתיישב ביפו.

חיים אמזלק היה נשוי פעמיים. הוא התחתן ראשונית עם אסתר לוי של חברון. הם התיישבו ביפו והיו להם 6 ילדים. הגדול ביותר יוסף בן ציון (נולד ב- 1860) והקטנה ביותר סולטנה. חיים התחתן שנית ונולדו להם עוד 4 בנות. אחרי שאחיו סולומון נפטר בשנת 1876 חיים אימץ את בנו בן ציון וסופית התחתן עם ביתו של חיים לונה-בוסילה.

כמו אחיו חיים היה מעורב בעסקי בנקים. בשנה 1875 חיים מונה לייצג את חברת לוידס מאנגליה ביפו. בשנה 1911 חיים סיים את תפקידו והעביר את העסק לניהולו של הבן הגדול שלו ליוסף בן- ציון כדי שהעסק יישאר במשפחה.

חיים קיבל שני מינויים קונסולאריים, הראשון ע"י פורטוגל בשנה 1871 והשני ע"י אנגליה בשנה 1872.

העיתון Habazelet כתב:

"Today was a happy day for Israel, today a royal decree was read appointing Haim Amzalak the position of Vice Consul of Great Britain".

№ 17

שנת השלשים ושש

חבצלת

HABAZELETH

מְבַשֶּׂרֶת צִיּוֹן

טכתב עתי יוצא לאור בכל שבוע יבשר וישמיע כל דבר הדרוש לחפץ לבבי איש יהודי.

מאת

ישראל דוב פרומקין

ירושלם, י"א שבט התרס"ז — JERUSALEM 6 Februar 5666.

Monte sur la plus haute montagne, messagère de Sion
Élève ta voix avec force, envoyée de Jérusalem! Élève la
avec force, ne crains rien. (Isaïe XL. 9.)

עַל הַר־גָּבֹהַ עֲלִי־לָךְ מְבַשֶּׂרֶת צִיּוֹן הָרִימִי כֹחַ קוֹלֵךְ
מְבַשֶּׂרֶת יְרוּשָׁלַם הָרִימִי אַל תִּירָאִי וגו' (ישעיה מ' ט').

תוכן הענינים — מודעות, מעלקראמים אחרונים, מעלקראמים.
ירושלם. קאסטא. יפו. חיפה.
מודעות.
חיפוש בעזה.

מודעה ואזהרה.

מאת

הועד המפקח על כפף צדקות ירושלם באראנסבורג.

Jerusalem Charities Supervision Committee,
Johannesburg.

הועד המפקח על כפף צדקות ירושלם מת, מזהיר ומודיע לכל המוללות, ושושרות הצדקה, והחברות השונות בירושלם עה"ק, לבלי לשלוח הנה משלוחים, כי לא יהן ועד המפקח מת, לשום משולח הבא מהם, יהת מי שיהיה, לקבוץ קופות, או לאסף כסף בכושבות אחב"י בארצות פרעסבל וארצות, סקום שהמאספים הנמנים על ידי ועד המפקח מת, וקשרים הזה השנתחי יבאו שמה.

כל זה יתחלם בהחכם נמוד באספת הכללית מתומכי מוסדות הצדקה בא"י ובאי כחם מת, על כן אלה אשר יהשי לבא הנה, יהיו מן הצדקים ואינם נצרכים, וישובו כלעמת שבאו.

בפקודת הועד.

מודעה.

אך הרם האיר בציון, הלא הוא מפר קנין הכמות ונדל האיכות „אדר הקר" הילדות הרב הגאון הגדול הצדיק והנעים מושת הדור רבי אלימר דוד ראבינאוויטש תאומים (אדר"ת) זצ"ל, ושרשת קנהו צדקתו המשותו ונחולתו כתודת כהוב בקם מופר שנן הנסרק, ביד התנא רבי נשיאה הרב הגאון המפורסם לשם ולתהלה איש האשכלות, רבי אברהם יצחק הכהן קוק - שליט"א אב"ד ביפו והסביבות, מחבבי וסכבדי הגאון הכמות אדר"ת וצ"ל, והמשתוקקים לדעת את הילדותו של אותו צדיק, ישתו לקנות את הספר

מעלעראמים אחרונים שהגיעו היום

פאריז 2 פעברואר.— הגבות הדשות צפויות פת. ציפיד הקבלים החליטו להתנגד אל הסכם המשלה לדשום בספר את חפצי הכנסות וכלידם.

פאריז 2 פעברואר.— היום אתר הצהרים הזו פה הגבות נודאות בכנסת פם. פיקר אשר אצל בית הכבדרים. הסגן עם כשלשת אלפי איש נאסף בבית הכנסה פנימה, ויסגר את סבואי וישלך אבנים. מכבי האש קלו הגבה וישפכו פים על הסגן, ואנשי הצבא שבדו הדלתות ויבאו פנימה ולאתרונה נרשו את הסגן, רבים נפצעו. הסגן רב נאסף פתוך הכנסת, ויתגרו את השעגוראי" פים, אשר לחפי אתם בתרבות שלושות וירים נפצעו.

רומא 2 פעברואר.— הסיעפעניים התפטר ממשלתו.

פאריז 3 פעברואר.— הממשלה פוסכת לעשות רשושת פרטים הכנסיות, והתגודות מתפעמות.

ווין 3 פעברואר.— פלחמת הסכם בין אסטריא אנגארן והטרבינן קלחה, ממשלת טערבינן כפנה התמלא את כל דרישות אסטריא והכפל את אגודתה עם בולגאריין.

פאריז 3 פעברואר. — הגראף לאדשפיקאלד (פצר הכוסרים) נשפט להאסר למשך שלשה ירחים. אחרים מבני גילו נשפטו לעשים יותר קלים.

לאנדאן 3 פעברואר. — באלפור ומשפבעלין אכלו חמל על שלחן אחד, והתנחו על אודות קהדת כת הוויאנאסטים.

עיתון החבצלת:

מונטיפיורי כאשר הגיע ליפו בשנה 1875 הביע את דעתו על תפקידו של חיים אמזלק:

"At four o'clock p.m. Her Majesty's Vice Consul at Jaffa (Signor Amzalak) accompanied by his son, two kawasses, with their official batons and several attendants, approached our ship. It was a source of high gratification to me to see one of my bretheren, a native of the Holy Land, filling so high and honourable an office. I knew his father well. He was one of the most worthy and charitable of our bretheren in Jerusalem, and I was now much pleased to have the opportunity of evincing my regard for his son, whose abilities and high character had been so honourably acknowledged by the consular functions entrusted him."

מקור: http://geocities.com/heartland/plains/5286/haim.html?20085

חיים ניסים אמזלק- 1826-1916

יוסף בן- ציון אמזלק- 1860-1944

סוכנות הביטוח הבריטית "לוידס" ביפו ניתנה לאבי-סבי חיים אמזלק בשנת 1875 ועברה בירושה לסב יוסף בן-ציון אמזלק שהיה הראשון שייצא תפוזי Jaffa לבריטניה כבר בשנת 1883 .

בשנת 1937 עברה הסוכנות לאב, סימון מארק אמזלק ולאחר מותו בשנת 1956 נלקחה הסוכנות ממשפחתנו כיוון שלאבי היו רק בנות והאנגלים לא האמינו באותה העת שנשים מסוגלות לנהל עסקים בהצלחה !..כמה שהם טעו!

תמונות של משפחת אמזלק משנות ה-25

סימון אמזלק בגינת ביתם של הורי אמי, גולדה דינס, בפתח-תקווה. זמן קצר לפני נישואיהם.

האוניה טבועה

בתאריך 8.03.2008 יצאו צוללי קבוצת H2O חדורי השראה לבדוק שרידי אונייה טבועה מול חופי יפו. המידע התקבל ממועדון www.aquatica.co.il. מיקום הצלילה מול חופי גבעת העלייה דרומית לנמל יפו, נ.צ. N32,0377520° E34,7394661.

תמונות מהאתר www.h2o.org.il, שצולמו ע"י דן אשכנזי ורוברט דוידוביץ.

לאחר חיפושים רבים גיליתי ששם המקורי של האוניה אינו Bilbeis.

המיקום- ניתוח ממצאי הספינה בחוף גבעת עליה \ איל ישראלי

גוף הספינה נמצע על הקרקעית בעומק 6-7 מ' ובמרחק של כ 250 מ' מקו החוף, בפתחו של מפרץ רדוד הנמצא כשני קילומטרים מדרום לקצה שובר הגלים המודרני של נמל יפו. הספינה נחה על קרקע חולית כשירכתיה לכיוון הים הפתוח וחרטומה לחוף (מישהו בדק או זוכר כיוונים?), חלקה העיקרי של הספינה נח בהטיה קלה לשמאל. חרטומה של הספינה משיק למשטח סלע כורכרי המתרומם כשלושה מטרים מעל הקרקע.

גוף האוניה

הספינה בעלת גוף פלדה במימדים של 80-100 מ' (הערכה, לא נמדד)חיבור הלוחות בסמרור (מסמרות-Rivets), צילוע פנימי אחיד, ניתן להבחין בבירור בחרטום, בשרידי המחסן הקדמי, בתורן קדמי שנעקר ממקומו ומוטה מעבר לדופן הימנית, בשרידי גשר ומבנה עילי (superstructure) מרכזי, בו ניתן להבחין במבנה רבוע, אשר ייתכן וזהו גשר הספינה ובמספר דלתות מלבניות בעלות חלון עגול בחלקן העליון.

במרכז הספינה ניתן לראות את חדר הדוודים ובהמשכו את תוואי תעלת גל ההנעה (Tunnel) ממרכז הספינה לירכתיה. בחלקה המרכזי של הספינה ניתן להבחין בשברי הדפנות אשר קרסו כלפי חוץ ואיתם חלקי סיפון ובמיכלים אשר היו חלק מתחתית הספינה (Double bottom) ולהם מספר כוות אדם (Manholes) אובאליות לצורך

כניסה למיכלים. בשברי הדופן השמאלית ניתן להבחין בבירור בפתחים עגולים עבור חלונות (Portholes), על חלקם עדיין מותקנים החלונות עצמם.

ירכתי הספינה מוטות לימין כאשר ניתן להבחין בצלעות ומחיצה אורכית, בשרידי הסיפון האחורי ובמערכת המדחף וההגה.

מערכת הנעה

הספינה הונעה על ידי מערכת קיטור הכוללת שלושה דוודים, מנוע ומדחף יחיד. במרכז הספינה נמצאו שלושה דוודים מסוג Scotch boiler שהיו הסוג הנפוץ בראשית המאה ה 20. הדוודים באורך של כ 4 מ' ובקוטר דומה, בעלי שלושה פתחי הזנה לכל אחד הפונים לכיוון החרטום, באחד הדוודים ניתן עדיין לראות שרידי טבעת חיבור של דלת ההזנה בחזית הפתח.

מנוע הספינה איננו, יש להניח כי פורק, המנוע המקובל באותה עת היה מסוג Triple expansion, כלומר מנוע בוכנאי טורי בעל שלוש בוכנות בקטרים שונים הפועל בשלוש דרגות לחצים לצורך השגת נצילות גבוהה של הקיטור, כנראה שהתושבת המוגבהת מאחורי הדוודים הייתה בסיס המנוע, בין התושבת לירכתיים ניתן להבחין בארבעה בסיסים מוגבהים עבור המיסבים הנושאים של גל המדחף, לשני הבסיסים הראשונים עדיין מחוברים חלקיהם התחתונים של המיסבים, העדרם של המנוע, חלקי המיסבים העליונים וגל המדחף עצמו מעידים כי פורקו.

באזור הירכתיים ניתן להבחין בחדירת הציר - Stern tube ובסביבת המדחף, ייתכן כי שברי המדחף אף הם נמצאים אך מכוסים בחול.

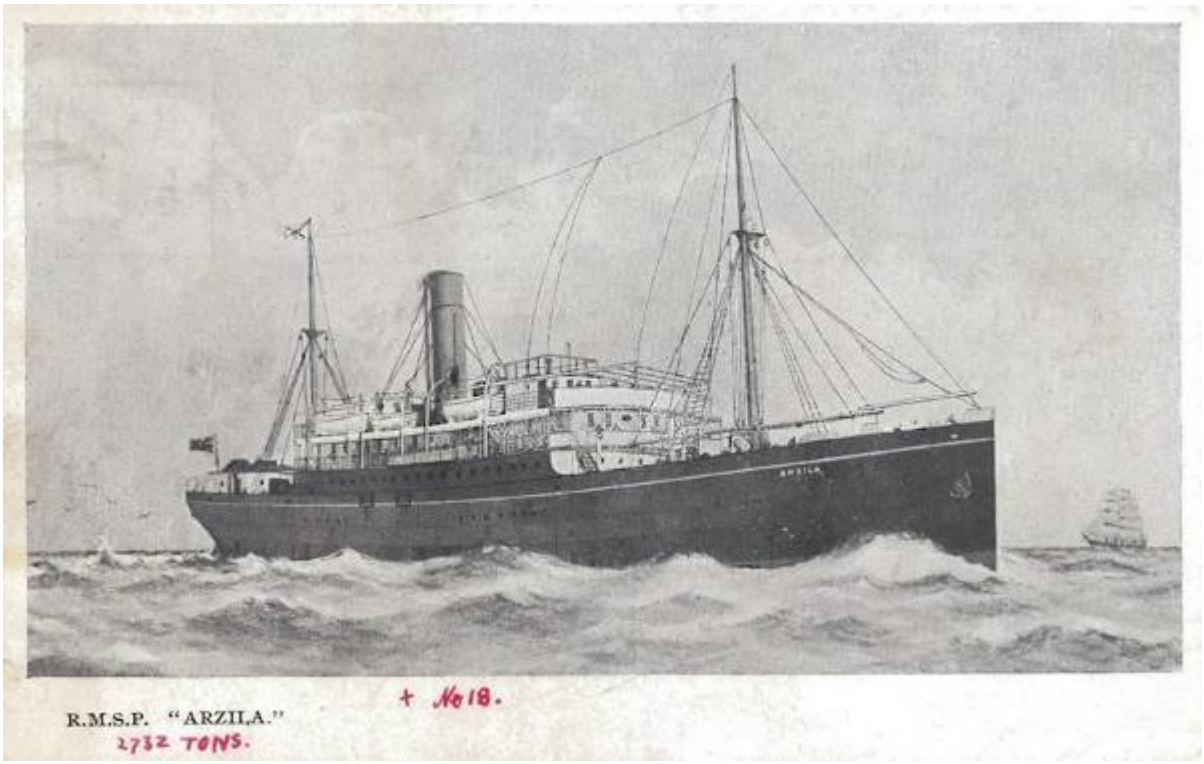
מערכת ההיגוי

דף ההגה נמצא כשהוא מחובר לציר ההפעלה ותלוי על צירי ההגה בירכתיים, ההגה בעל מבנה מעוגל, אורכו כ 3.5 מ' ורוחבו כ 1.5 מ', להגה שלושה צירים (Rudder hinges) המתחברים לשלוש קורות חיזוק המסומררות לרוחבו של הלוח.

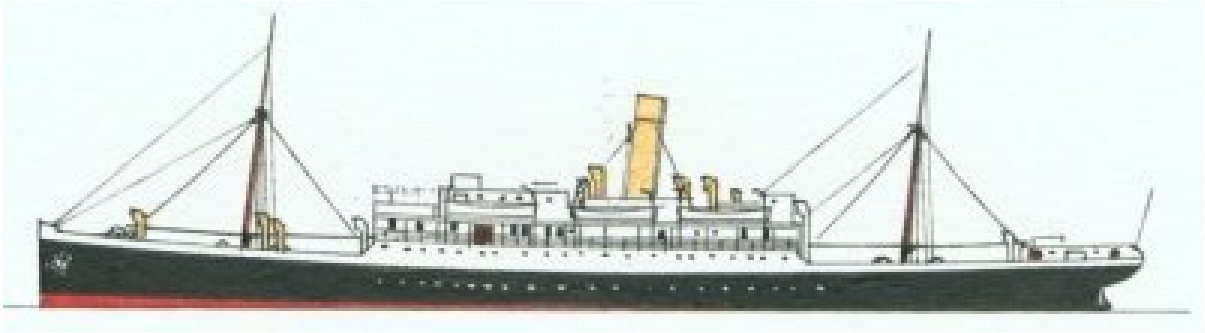
על ציר ההגה בחלקו העליון מחובר עדיין גלגל שיניים גזרתי (Quadrant gear) בעל שלושה חישורים שהיה חלק ממנגנון הפעלת ההגה ונמצא במקור במבנה האחורי שבירכתי הספינה, בו ניתן להבחין בבירור בשרטוט.

נתוני האוניה

מדובר באונייה לשימוש כללי (General cargo) לנשיאת מטען מסוגים שונים וכ-72 נוסעים. האוניה הייתה בדחי כולל של 2722 טון, אורכה בין הניצבים (Lpp – Length between perpendiculars) היה 86.87 מ' ורוחבה 12.60 מ', הספינה הייתה בעלת מדחף בודד ומהירותה המקסימאלית 12 קשרים.



גלויה עם תמונה של אוניית Arzila, בין האחרונות שניתנים למצוא כיום.



ציור האוניה ע"י John H Isherwood. האוניה נבנתה במגרשו של Sir James Laing שהיה ממוקם בחלק צפון מזרחי של אנגליה על הנהר Wear ליד גשר ברזל הראשון שהיה בבניה

מקור השם Arzila הינו על שם עיר מבצר Arzila (35°28′N, 6°02′W) בחלק הצפון מערבי של מקורו.

Vessel	Built	Years in Service	Tons
Arzila	1907	1908 purchased from Mersey SS Co., 1922 sold to Khedivial Mail, renamed Bilbeis.	2,722

באותה שנה 1907, Sir James Laing בנה אוניה תאומה ל- Arzila ושמה Agadir.

בשנת 1908- נרכשה ע"י Royal Mail S.P. Co. והשם של האוניה נשמר Arzila.

סביר להניח ששירותי האוניה היו במערב הודו.

בשנה 1919- האוניה נשכרה ע"י Pacific Steam Navigation Co. מאוחר יותר בשנה 1922 נמכרה ל- Khedivial Mail SS Co. ושמה שונתה ל- Bilbeis על שם עיר מבצר עתיק במצריים (30°25′N, 31°34′E), מיקומו ועשתה שייט בנתיבי הים התיכון.

Vessel	Built	Years in Service	Tons
Bilbeis	1907	ex- Arzila, 1922 purchased from Royal Mail S.P. Co., London renamed Bilbeis, 5th Mar.1934 wrecked south of Jaffa.	2,722

מסלול השיט

אזורים בעולם	אזורי מדינות	למקום	ממקום	תאריך
Europe	Spain-Morocco-London-Gibraltar	London	Las Palmas	11.02.1908
		London	Morocco	7.02.1909
		London	Madeira	5.04.1909
		London	Morocco	3.05.1909
		London	Morocco	22.08.1909
		London	Morocco	17.10.1909
		London	Morocco	4.04.1910
		London	Morocco	24.07.1910
		London	Morocco	21.08.1910
		London	Morocco	19.09.1910
		London	Morocco	16.10.1910
		London	Morocco	13.11.1910
		London	Morocco	8.01.1911
		London	London	23.07.1911
		London	Morocco	21.08.1911
		London	London	18.09.1911

Europe	Spain-Morocco-London-Gibraltar	London	Mogador	10.12.1911
		London	Yokohama	7.01.1912
		London	Yokohama	6.02.1912
		London	Morocco	25.11.1912
		London	Gibraltar	2.02.1913
		London	Morocco	9.07.1912
		London	Tangier	8.12.1913
		London	Morocco	15.02.1914
		London	London	3.07.1915
		London	London	11.08.1915
Africa	Nigeria	Bristol	Lagos	25.08.1916
Europe	Spain-Morocco-London-Gibraltar	London	Morocco	17.08.1917
Australia	New South Wales	London	Bathurst	21.03.1918
Europe	Spain-Morocco-London-Gibraltar	London	Barcelona	29.01.1919
		London	Barcelona	29.05.1919
		London	Spain	12.07.1919
West Indies	East of the Caribbean Sea	London	West Indies	27.08.1919
		London	West Indies	8.03.1920
		London	West Indies	7.07.1920

מתיאור אירוע הטביעה שהתרחש ב 5/3/1934 עולה כי בשל סערה שהתגברה עלתה הספינה על החוף דרומית ליפו, באחרת העדויות אף מתואר "wrecked at Kuzakhama, 2nm S Jaffa 5.3.34" (Mirmar Ship index)

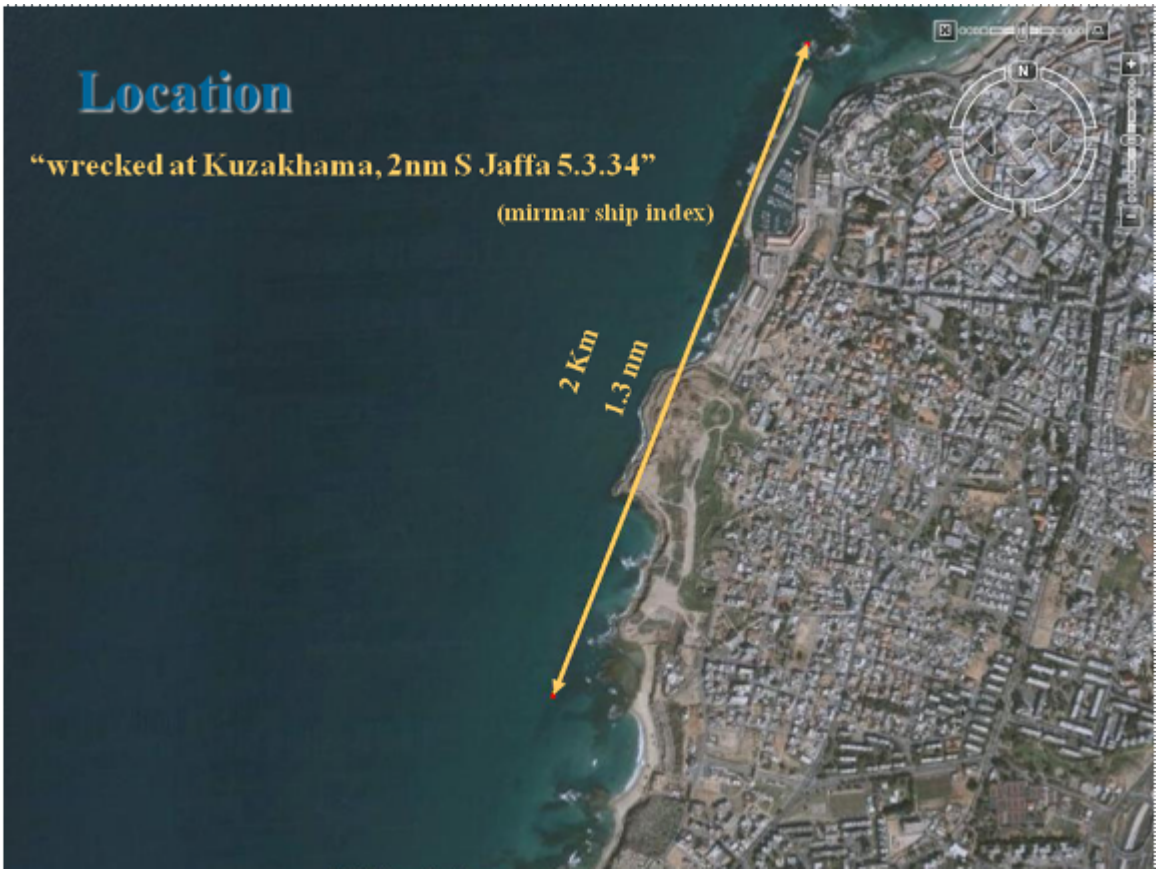
על פי נתוני המספנה ומהתבוננות בתמונת הספינה וציור של ספינה תאומה בשם Agadir ניתן להבחין במספר פרטים מאפיינים:

- ספינת קיטור בעלת מדחף בודד.
- מבנה עילי בן 3-2 קומות במרכז הספינה המכסה כשליש מאורכה וכולל גשר ותאים לנוסעים ולצוות.
- שני תרנים, קדמי ואחורי בעלי שתי דרגות ומרפסות משולשות בנקודת החיבור.
- ארובה בודדת במרכז הספינה.
- שתי שורות של חלונות (Portholes) בדופן במרכז הספינה
- סיפון שטוח ומעט מעוגל בחרטום.
- מבנה אחורי בירכתיים.
- חרטום ישר מאונך בעל Forecastle קצר ומעט מוגבה.

מהשוואה ומדידות השרידים בחוף גבעת עליה ניתן לראות כי:

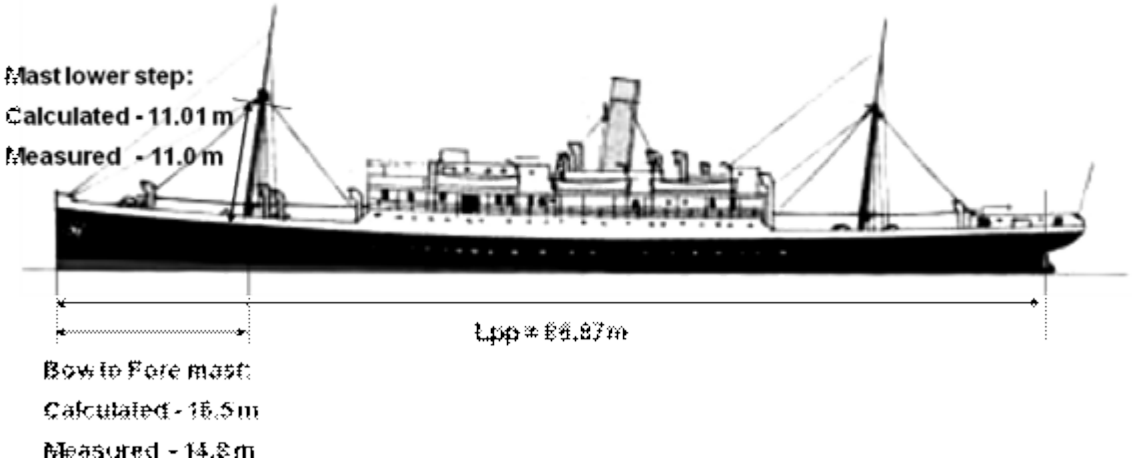
- מיקום האתר הוא בקירוב למיקום הטביעה.
- אורך הספינה הוא 90-70 מ'
- מבנה הספינה מחובר בסמרור - שיטת בנייה מוקדמת לשנות ה 40' של המאה ה 20.

- מבנה עילי מרכזי.
- חרטום ישר ובעל קצה מוגבה הזהה לתמונות ולשרטוט הספינה.
- ספינת מונעת בקיטור.
- בעלת ציר אחד ומדחף בודד.
- דוודים מסוג Scotch שהיו נפוצים בספינות בריטיות.
- הגה שטוח ומעוגל הנשען על מספר צירים המתחברים לצלעות חיזוק (ראה הגה הטיטניק בת אותה התקופה).
- תורן ברזל קדמי בנוי משתי דרגות בעל מרפסת בנק' החיבור.
- מרחק בין תורן לחרטום תואם בקירוב למרחק הנמדד בשרטוט (נמדדו 14.8 מ' בהשוואה ל 16.5 מ' בשרטוט, יש להתחשב בעובדה שהתורן נפל ואינו מחובר עוד לסיפון).
- גובה דרגה ראשונה של התורן (מהסיפון ועד המרפסת) תואם במדויק למידה בשרטוט (11.01 מ' מחושב אל מול 11.1 מ' מדוד).

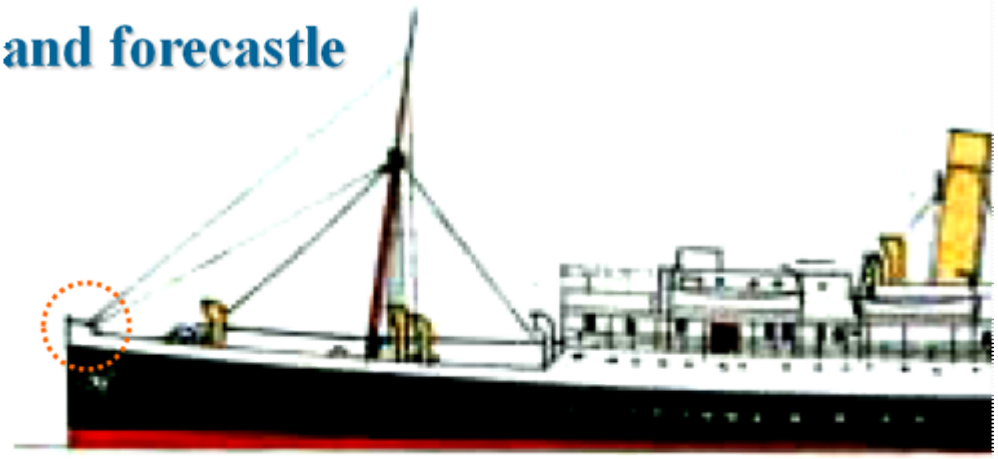


Location

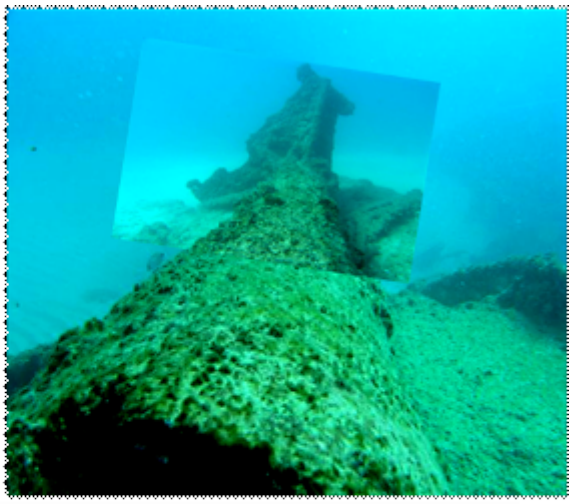
Dimensions


Mast lower step:
Calculated - 11.01 m
Measured - 11.0 m
Lpp = 84.87 m
Bow to Fore mast:
Calculated - 15.5 m
Measured - 14.8 m

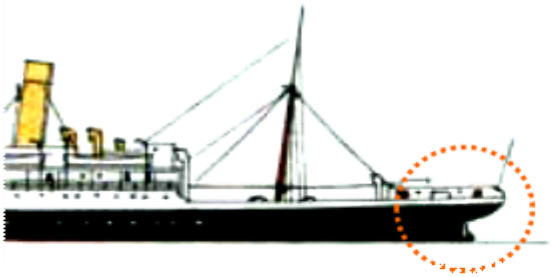
Bow and forecastle

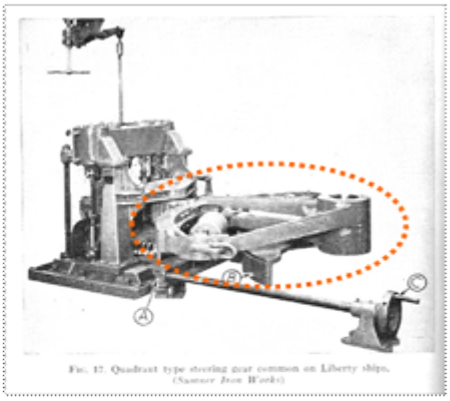


Fore mast

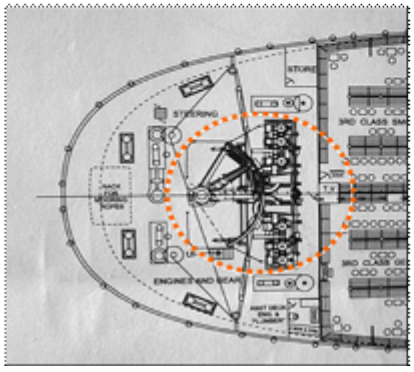


Steering gear

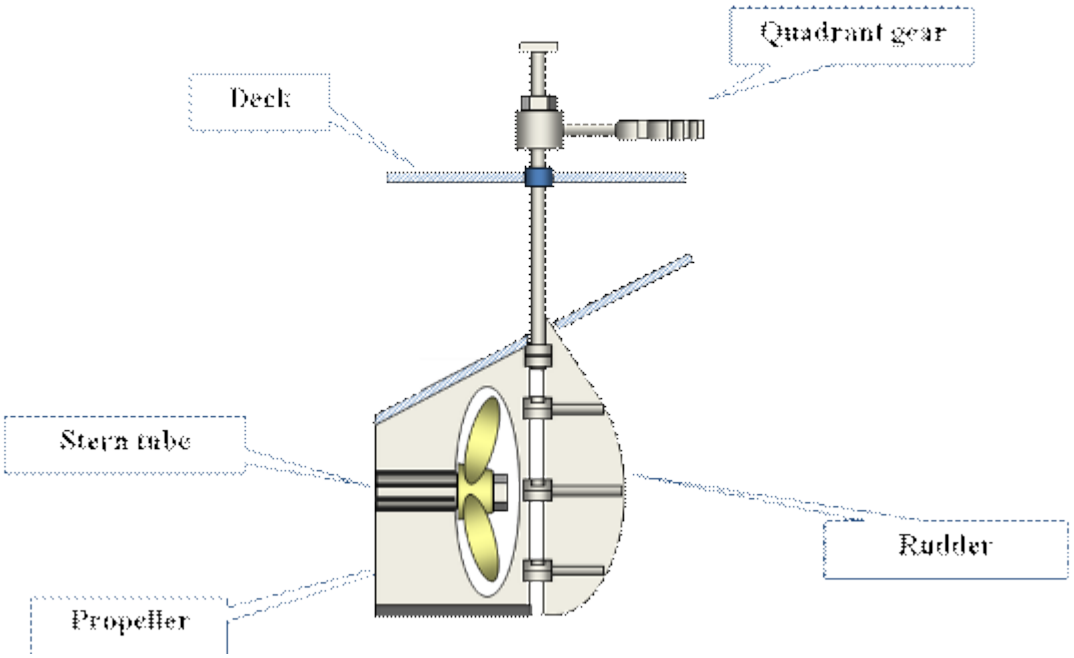




The Titanic steering gear



Rudder & Steering gear - reconstruction



Scotch boilers

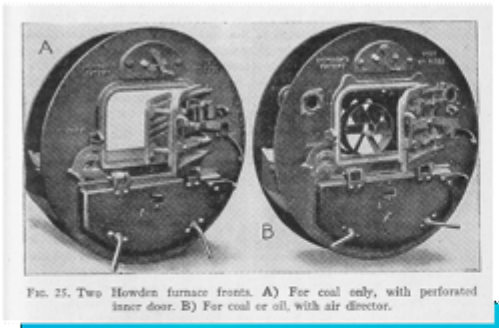
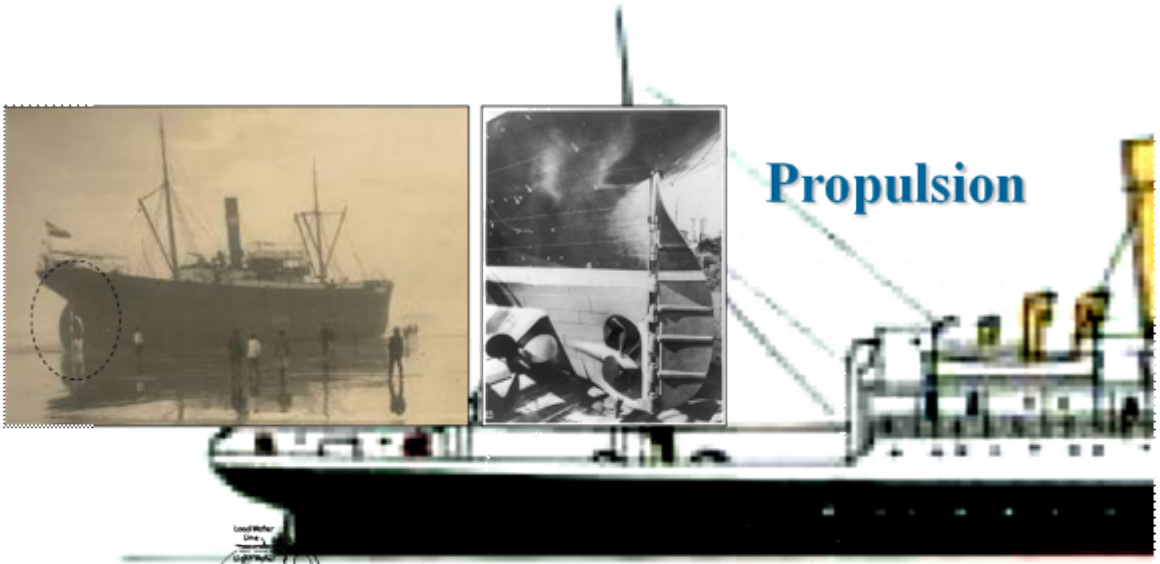
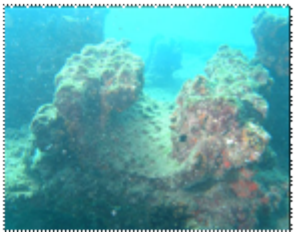


FIG. 25. Two Howden furnace fronts. A) For coal only, with perforated inner door. B) For coal or oil, with air director.

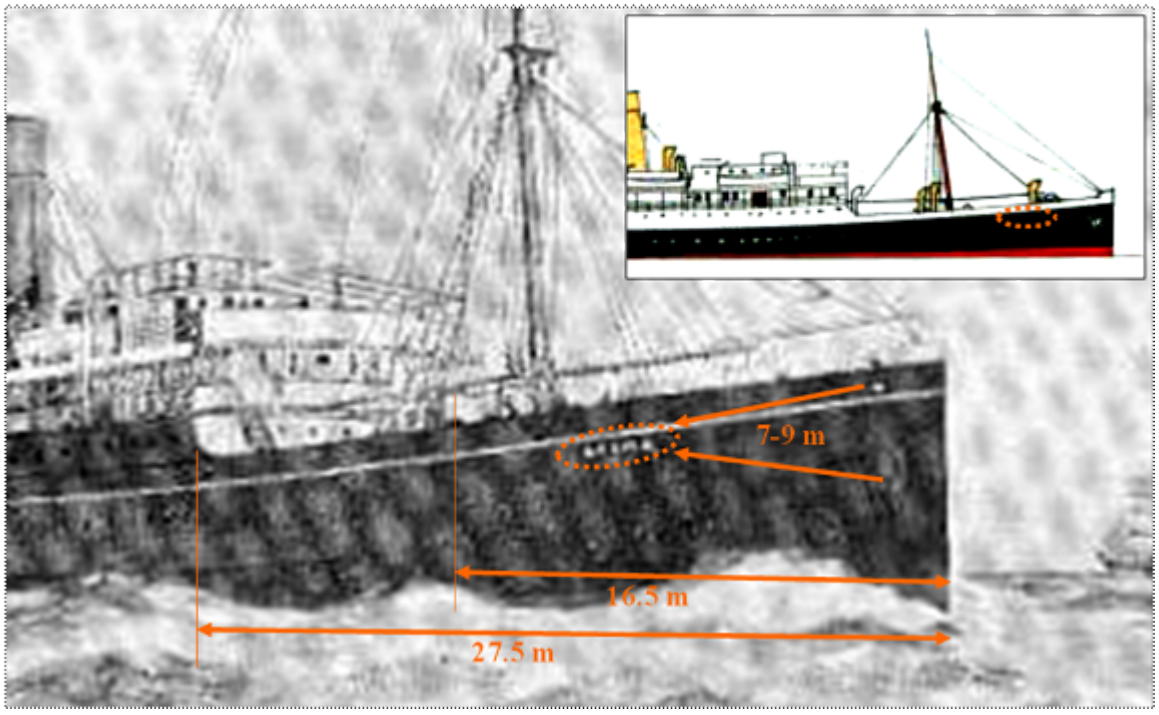
FIG. 16. Scotch boilers under construction.

Propulsion





SS Arzila / Bilbeis



מסקנות והמלצות

תוצאות ההשוואה בין ממצאי הספינה בחוף גבעת עליה לבין נתוני הספינה SS Arzila/Bilbeis מצביעות על דמיון רב במימדים, במאפייני המבנה והמערכות ובמיוחד במבנה חרטום האופייני לספינות שנבנו במספנת James Laing.

מבחינת הממצאים הרבים יחסית עולה כי אין כל סתירה בינם לבין נתוני הספינה ובצרוף העדויות הכתובות הזיהוי הוא **בסבירות גבוהה, אך לא באופן ודאי** בהעדר עדות חותכת.

נחקר ונכתב ע"י פלביו ורגה ואיל ישראלי

עדכון 14.11.2009

היסטוריית משפחת- Sir James Laing of Sunderland

בשנה 1792- Philip Laing ואישתו Sophia Lundry Laing, איכר עצמאי ובעל אוניה, הגיע ל- Sunderland מ- Pittenweem לדי St. Andrews, Fifeshire.בשנה 1793, Laing Philip ואחיו John (היה בעל מגרש North Sands וגם הבנו David היה בעסק) התחילו לבנות אוניות ב- Sunderland. Philip ו- John גרו ליד מגרש בניית האוניות.

האחים פתחו מגרש לשיפוץ ספינות בשנה 1804. John Laing עזב את העסקים במאי 1818 ואחיו Philip Laing המשיך לבד את העסקים.

The University of Newcastle's מציגה תמונה מגרשו של Laing ב- Deptford בין השנים 1825-1835.

בשנה 1843- הבן של Philip, James (נשוי פעמיים והיו לו 16 ילדים) כאשר היה בן 20 המשיך את עסקו של אביו. James הייתה אישיות גדולה באותה תקופה. היה יושב ראש של River Wear Commission במשך 32 שנים ומנהל חברת Suez Canal Company. בשנה 1897 קיבל תואר אבירות. בנו Hugh גם הוא המשיך בבניית אוניות אך התמחה באוניות מיכלית גדולות.

שם המגרש שונה בשנה 1898 ל- Sir James Laing and Sons Ltd. כפי שמוכר לנו היום.

בשנה 1901- James נפטר והעסק התדרדר עד 1907. באותה שנה (1907) Sir James Marr הצטרף לחברה והצליח לשקם את הבעיות הכספיות של החברה. בזמן מלחמת עולם הראשונה WW1 בנו כ- 18 ספינות שיחד הגיע ל- 109,924 טון ופעילותם הוגבר במשך WW2.

בשנה 1954- החברה התמזגה עם Thompson's ו- Sunderland Forge והפכה ל- Sunderland Shipbuilding Dry Docks & Engineering Company.

בשנה 1961- הצטרף אליהם גם Doxfords והפכו לחברה

ל- Doxford and Sunderland Shipbuilding and Engineering Group

בשנה 1971- Court Line לקחה פיקוד על החברה ושוב שמה שונה ל- Sunderland Shipbuilders Ltd.

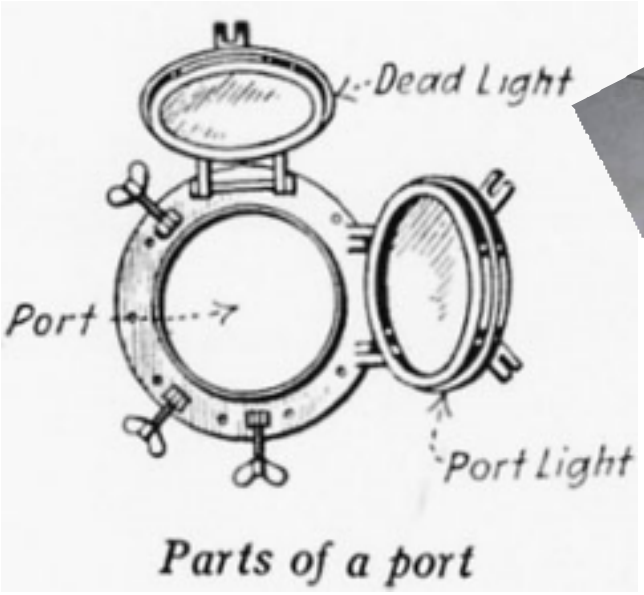
בשנה 1977- החברה הועלמה ע"י הממשלה הפכה להיות חלק מ- North East Shipbuilders Ltd.

האוניה האחרונה שנבנתה יצא מהנמל ושמה Mitla בשנה 1985.

אוניית Colima הינה האחות התאומה של Mitla

תמונות נוספות

המכסה (The Hatch) בנוי מפלדה והחליד במים

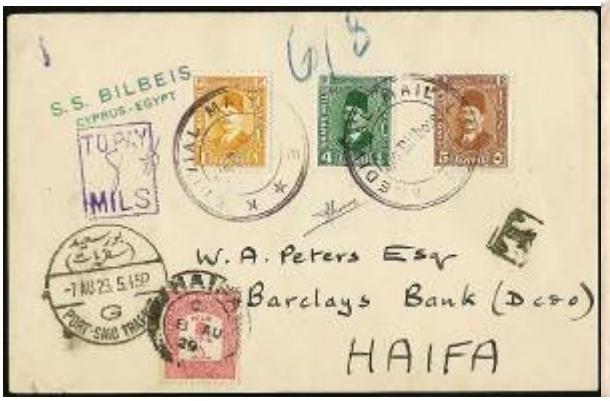


הפורטהול (The Porthole) בנוי מכמות מסיבית של ברונזה

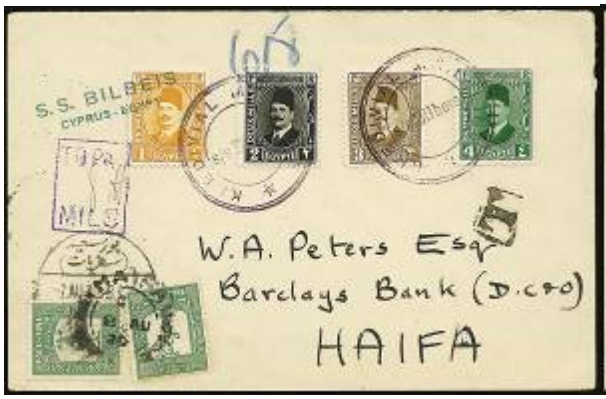
ידית סגירה של הפורטהול מיוצר מברונזה

הפורט הולים לא מיוצרים ע"י החברה שבנתה את האוניה. הפורטהולים היו מוצרי מדף שנקנו בשוק החופשי. לא הובחנו הטבעת יצרן ביציקת הברונזה על גוף הפורטהול.

תמונות של מכתבים

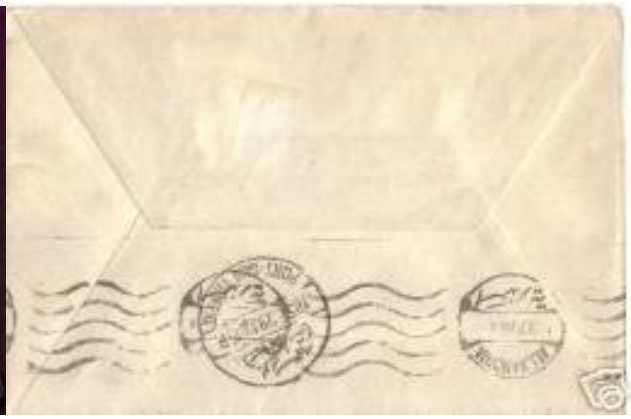

S.S. BILBEIS
CYPRUS - EGYPT
TO PAY
MILS
W. A. Peters Esq
Barclays Bank (D.C.&O.)
HAIFA

S.S. BILBEIS
CYPRUS - EGYPT
CYPRUS
Mr F. Hendrey
Box 578
Alexandria
EGYPT


S.S. BILBEIS
CYPRUS - EGYPT
TO PAY
MILS
W. A. Peters Esq
Barclays Bank (D.C.&O.)
HAIFA

TO PAY
MILS
W. A. Peters Esq
Barclays Bank (D.C.&O.)
HAIFA

S. Cassouto. Esq
Villa Sandi
rue Lavison
Bulkeley (Ramleh
Alexandria
Egypt

Mr F. Hendrey
Box 578
Alexandria
Egypt.

S.S. BILBEIS
Mr F. Hendrey
P.O. Box 578
Alexandria
EGYPT