

# ידיעות אחרונות

עתון הערב של ארץ ישראל

יום א' כ"ג  
4159

מנהל: דוד יוסף, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000

## באוקינוס האטלנטי - 70 מילין מאיי ברמודה האניה "מאיר דיזנגוף" טובעת לצוות שלום; - מטוסי חיל האוויר האמריקאי חגים מעל האניה; - פריגטה בריטית נמצאת בקרבת מקום המלחים נלחמו בגבורה בלהבות, אך לבסוף נאלצו לנטוש את האניה העולה באש



מאת 1000 יונייטד פרס בהתקדמות מאיר דיזנגוף -  
אנית המשא הישראלית "מאיר דיזנגוף"  
בת 5000 טון של חברת דיזנגוף ושות'  
שקטתה אמש באש באוקינוס האטלנטי  
בקרבת 70 מילין מאיי ברמודה, טובעת בלב  
ים והצוות בן 54 איש עומד לנמטח ככל  
הנע. בדיעבד אלווית אחרונה בן המספנת  
השוקעת למפר, כי שנים מאנשיה זכורים  
למטוול רפואי. הצוות נלחם בגבורה בדיקה  
ששרפת שכתת אחר הצהריים בחריטום הא'  
ניה, כתחת לסיפון.  
האניה הפילה עם מטוול של שם וטרם מליטון  
למליטון. בסופה בערב השחלה השריפה על כל בן  
האניה. מסטי"חבסיה של חיליהאיר האמריקני שהמירא  
פכטיסם בווייברומול והנו ספל לאניה הנוצרת פטרה  
כי עוד אפש בשעות הערב התקומה האניה בלוא'  
אקטור מתוך סיפון נושא לחנוץ לחור'טיבסחוס, ומכני  
האניה בנידיווק קיוו ש'הספנת חספיק להנע להמילטון  
ביום א' בשלם לטות בוקר.  
במברקים הראשונים מסר ר'החובל, כי חלק מן  
המטוול אכוד, אולם עוד לא אסכה כל תקות לחבוז את  
האניה למל המילטון. מסופים בבאים אמריקניים המסר  
כי כל האת לחנו ספל לספנת.  
במסקדות המריטת האמריקניות נמר  
פר, כי מטוול אניות נצטוו לחוש לעד  
רת, "מאיר דיזנגוף".  
המריטת המריטת, מני"ם" התקרבת אפש אל האניה

# אש עברית בלב האוקיינוס

חוויות על אניית המשא הישראלית "מאיר דיזנגוף"

יעקב רוזנטל

**חברת הספנות מ' דיזנגוף ושות'**  
מאיר דיזנגוף, ראש העיר הראשון של תל אביב, עסק נוסף לתפקידו הציבורי גם בפעילות עסקית. בין השאר הקים כבר בשנת 1905 את חברת הספנות מ' דיזנגוף ושות' בע"מ, שעסקה ביבוא ויצוא והייתה סוכנת של חברות ספנות זרות. שותפיו היו מ' אריסון, ר' מלץ וה"ר גרץ. דיזנגוף נפטר ב-1936, ואחריו נפטרו שניים משותפיו. היינץ גרץ, שנותר אחרון בחיים, הפך לבעליה היחיד של החברה, שהמשיכה לשאת את שם מייסדה. אחרי הקמת המדינה הקים גרץ חברת בת בשם "מ' דיזנגוף ושות' (ספנות)". חברה זו רכשה שלוש אניות משא ישנות מידי חברת הספנות האמריקאית Isthmian Steamships, שאותה ייצגה בארץ זה שנים חברת דיזנגוף. האנייה הראשונה, ה-S.S. Atlanta City שנבנתה ב-1921 במספנה באלבאמה, הניפה את דגל ישראל בראשית 1950 בנמל בולטימור בארצות הברית ושמה הוסב ל"מאיר דיזנגוף". מאוחר יותר התווספו "הנרייטה סאלד" (לשעבר S.S. Montgomery City) ו"אברהם גרץ" (לשעבר S.S. Steel Mariner).

**יעקב רוזנטל** שימש קצין מכונות ראשי בכיר בצי הסוחר הישראלי ומרצה במוסדות ימיים בארץ ובח"ל. היום הוא גמלאי, תושב ירושלים, בעל תואר שלישי מטעם האוניברסיטה העברית ומתנדב ביד ושם.



"מאיר דיזנגוף" בנמל, שנות ה־50

מים לתוכה. האנייה אמנם הגיעה בשלום לבלטימור, אך נזקקה מיד לאֶסְפָּנָה ותיקונים. החברה למדה את הלקח, ומאז נטענו עפרות מתכתיות בתפוזרת בנמלים שונים במזרח התיכון בדרך לארצות הברית. מטענים אלה כיסו אך בקושי את ההוצאות ואף האריכו את ההפלגות, אך האנייה היטלטלה פחות בהפלגותיה בים סוער.

### דגל ישראל ראשון בנמל סובייטי

בהפלגתה השלישית הגיעה האנייה לנמל פוטי (גאורגיה) בים השחור כדי לטעון עפרות מנגן. ואולם "מאיר דיזנגוף" הייתה כלי השיט הישראלי הראשון שהגיע לנמל סובייטי אחרי הקמת המדינה וכך ציפו לנו הפתעות. מיד עם ההתקשרות לרציף אספה המשטרה המקומית את כל הצוות על סיפון הסירות, ושחררה אותנו רק לאחר שערכה חיפוש מדוקדק באנייה כולה. באותו זמן בדקה מדענית את המזון, ולאחר שגילתה חיידקים על פירות אחדים, ננעל מחסן הפירות עד ההפלגה. המשטרה המקומית אף הזהירה אותנו שלא לעזוב את תחומי העיירה ולא להתקרב למתקנים צבאיים.

בשבת הסתובבנו בעיירה, שעדיין ניכרו בה סימני המלחמה, ובדרך נתקלנו בכמה יהודים זקנים שדיברו עברית והזמינו אותנו לבית הכנסת הקטן. בתוך בית הכנסת הפצירו בנו היהודים לקחתם בלילה לאנייה ולהסתירם כ"נוסעים סמויים" עד שיוגיעו לארץ. לצערנו נאלצנו להסביר להם שלא נוכל לעשות זאת, ולבקשתם השארנו בידיהם מטבעות ישראלים למזכרת, ונתבקשנו למסור דרישת שלום לנשיא חיים ויצמן, שאותו פגשו באחד הקונגרסים הציוניים

### הפלגה ראשונה

עם רכישת האנייה הראשונה חתמה חברת דיזנגוף על הסכם עם איגוד הימאים לפי תנאי העובדים בחברת "צים". ההרכב המתוכנן של צוות "מאיר דיזנגוף" כלל רב חובל, קצין ראשון, מכונאי ראשי ושני, ואלחוטאי שהיו כולם עובדים ותיקים של החברה האמריקאית. אלו היו אמורים להדריך את שאר אנשי הצוות הישראליים – 30 קצינים זוטרים וימאים שגויסו בישראל – בהפעלת האנייה. אנו, 30 הישראליים, יצאנו עם שחר ה־12 בינואר 1950 באוטובוס מחיפה לשדה התעופה כדי לטוס לארצות הברית ולעלות על האנייה.

כשהגיעה המכונית לאזור הוד השרון ציפתה לנו החוויה הראשונה: באותו חורף ירדה כמות בלתי רגילה של גשם, הירקון עלה על גדותיו והאזור כולו הוצף. עד מהרה סטה הנהג מן הכביש, האוטובוס החל נוטה על צדו והתמלא במים. למזלנו, הופיעה לידנו מכונית משא גדולה של קיבוץ כפר גלעדי, ואדן גרץ, בנו של בעל החברה שליווה אותנו, הפציר בנהג להציל אותנו ולהובילנו לשדה התעופה. בתמורה הבטיח לנהג הפלגת חינם לארצות הברית על אחת האניות של אביו...

לאחר הטעינה בנמלי ארצות הברית יצאה האנייה להפלגתה הראשונה ארצה. לאחר פריקת המטען בתל אביב ובחיפה חזרה ה"מאיר דיזנגוף" לארצות הברית כשהיא ריקה לחלוטין. ואולם באמצע האוקיינוס הופתענו בידי סופת אנטיציקלון. כיוון ששוקע האנייה היה קל מאוד בהיעדר מטען, טולטלה האנייה בחזקה ונגרמו לה סדקים שהחדירו





מברק מברמודה  
לרעייה הדואגת  
בעקבות השרפה,  
ינואר 1951

החרטום והחלה להשתלשל לים. האנייה נעצרה כדי למנוע הסתבכות של החבל במדחף, ורב החובל הוביל קבוצת מלחים לחרטום כדי להעלות את החבל בעזרת כננת העוגן. באותו רגע, כשהחלה הכננת לפעול, אירעה התפוצצות אדירה במחסן צבעים תחת סיפון החרטום מסיבה בלתי ידועה. חור גדול נפער בסיפון וחתוכות מתכת עפו באוויר. שני מלחים נפצעו, והשעם בבינת הסיפונים הקדמית החל לבעור. צפירת אזעקת אש נשמעה בכל האנייה, ורב החובל הורה לאלחוטאי לשלוח שדר מצוקה לאניות בסביבה. כל אנשי הצוות התגייסו להשליך את חבילות השעם לים ולקרקר בעזרת צינורות השטיפה של הסיפון את לוחות הסיפון שהתלהטו מהשרפה. כן נחסמו כל ארובות האוויר של הכוות הקדמיות ומערכת לכיבוי שרפות הופעלה כדי לחנוק את האש.

ואולם האש לא נעצרה. השעם המשיך לעמום ונשקפה סכנה שהאש תגיע למכלי הדלק היומיים בחזית חדר המכונות. כלי הטיס הראשון שנענה לקריאת המצוקה היה מטוס של חיל האוויר האמריקאי, שהגיע מבסיסו בברמודה והורה לרב החובל לשנות כיוון במהירות מרבית לעבר הנמל הקרוב ביותר באיי ברמודה – מרחק כ-140 מיל ימיים ממקום התפרצות הבערה. כעבור זמן קצר הופיעה הפריגטה הבריטית H.M.S. Snipe, שליוותה את האנייה עד הנמל והייתה מוכנה לאסוף אותנו במקרה של צורך בנטישת האנייה הבעורת. לאחר שהגענו לברמודה שלחה הפריגטה סירה שעליה היה רופא לטיפול בפצועים, וגם היינץ גרץ בעל החברה הגיע מניו יורק. לאחר שהשרפה באנייה כובתה סופית על ידי גוררת עם אמצעי כיבוי משוכללים, נקשרה האנייה לרציף בנמל St. George ושני הפצועים הועברו לבית החולים. ואולם,

הראשונים... חוויה פחות נעימה אירעה לכמה מלחים שהסתובבו באזור הנמל והגיעו למחנה של חיילות סובייטיות. הם נאסרו והובאו מיד לבית דין צבאי, שם הטיל עליהם השופט איסור כניסה לטריטוריה סובייטית למשך 28 שנה. בערב שלפני ההפלגה הוזמן הצוות למועדון הימאים הבין-לאומי. שם עמד מלאי של ספרות לא רוסית לרשות האורחים. לבקשתי הותר לי בידי המארחת לשאול מן המקום את הספר "אבות ובנים" של איוואן טורגנייב לקריאה בהפלגה, אך כששוטר המכס שליד הכבש ראה את החבילה בידי הוחרם הספר. השלמתי עם האבדה, אך אחרי צוות העירו אותי להתייצב בפני רב החובל, שלצדו ניצב קצין משטרה. הוא הצדיע לי והחזיר לי את הספר. אחרי הפלגה ארוכה הגענו לשפך מפרץ צ'זאפיק בארצות הברית. שם עלה הנווט כדי להוביל את האנייה לנמל בולטימור, אך יחד אתו עלו פקידי ה-F.B.I. שביקשו לדעת האם הצוות קיבל חומר תעמולה כשלהוא בפוטי. הם ראו את הספר ורצו לקבלו לידיהם, כאמצעי תעמולה חשוד בזמן המלחמה הקרה... לבסוף, לאחר שהראיתי להם שהספר פורסם ב-1863, שוב הוחזר לי הספר.

### שרפה בלב ים

כמו בהפלגותיה הקודמות, העמיסה האנייה מטען של עפרות כרום בנמל טורקי בסוף דצמבר 1950. אחר כך נכנסה לנמל ליסבון ובבינת הסיפונים (tween decks) ועל הסיפון הראשי נטענו חבילות גדולות של שעם. משם הפלגנו לארה"ב, וב-27 בינואר 1951, כ-600 מיל לפני נמל בולטימור, פרצה סערה חורפית עזה. עקב טלטולי האנייה השתחררה חבילת חבלים שהייתה מונחת על



יעקב רוזנטל  
בנמל פוטי -  
ספינה ישראלית  
ראשונה בנמל  
סובייטי

## הספנות במדינת ישראל בימיה הראשונים

### דניאלה רן

הכרזתו של דוד בן-גוריון על הקמת מדינת ישראל, הציבה את הממשלה הזמנית באופן מידי בפני מציאות תובענית מאין כמוה: בו בלילה פרצה המלחמה עם צבאות ערב, בעוד בשערי הארץ התדפקו ניצולי השואה ומרבית כוח העבודה הגברי גויס למלחמה. התעשייה עדיין הייתה בחיתוליה, והאתגרים שהוטלו על ההנהגה היו קשים במיוחד.

צורכי המדינה המידיים, ובמיוחד העלאת ניצולי השואה, ייבוא הציוד הצבאי, חומרי הגלם, המזון, התרופות, חומרי הבניין וכל שנדרש לקיומה המידי של המדינה, הצריכו פיתוח אמצעי תובלה ימיים שלא היו עד אז בנמצא. נוסף על כך, עם פרוץ המלחמה קיבלו רבי החובלים של האניות הזרות שהיו בנמל חיפה או בדרכן אליו, הוראה מבעליהן להתרחק מאזור הסכנה, ואת המטענים הכה נחוצים פרקו בנמלים אחרים במזרח הים התיכון.

בעקבות אלה התפתחה באותה התקופה הספנות הישראלית במהירות רבה. במאי 1948 פעלו בישראל שתי חברות ספנות בעלות אניות: "צים", בבעלות הסוכנות היהודית וההסתדרות (באמצעות חברת הספנות שלה, נחשון), ו"עתיד" בבעלות משפחת בורכרד. בבעלותה של צים הייתה קדמה, אניית נוסעים ומטען ישנה ואיטית, שזמן רב מתקופת שירותה עבר עליה בתיקונים. עתיד הפעילה שלוש אניות מטען קטנות: עמל, עליזה ועתיד, במעמס כולל של 4,330 טון.

כדי לענות על הצרכים הנוערים בתחום ההובלה הימית, הוחלט לאחד את פעילות האניות של החברות הישראליות השונות ולתאם ביניהן. לשם כך הוקמה חברת "איחוד חברות האניות הארץ-ישראליות בע"מ", שכונתה האיחוד או הפול. בראשית דרכה חברו בה צים, עתיד, נחשון וסוכנות האניות ללויד ימי ארצישראלי, שיצאה עד מהרה מהפול. למצבת האניות הוכנסו גם כמה אניות מ"צי הצללים", שהובילו מעפילים בתקופת המנדט הבריטי ועגנו במערב הנמל. מצבן הכללי של האניות היה גרוע ביותר.

כדי לנסות לפתור את הבעיה הנוערת בתחום ההובלה הימית, הוקמה בארצות הברית גם חברת הספנות American Israeli Shipping CO. Ltd, בידי רפאל רקנטי, בעלי בנק דיסקונט, חברת אמפל וחברה כלכלית של יהודי ארצות הברית ששמה PEC (Palestine Economic Corporation). בסך הכול הפליגו באותן שנים שש אניות ב"קו אמריקה-ישראל".

להיינץ גרץ, בעל חברת דיזנגוף ונשיא לשכת הספנות החיפאית בתקופת המנדט, היו קשרים עסקיים הדוקים עם חברת Isthmian וציגת US Steel, שממנה רכשה מדינת ישראל את תצרוכת הפלדה שלה. כך רכש שלוש אניות מטען גדולות מאניותיה של צים, הוביל פלדה לארץ וראה ברכה במעשיו.

לכאורה, היה אפשר לצפות שכל יוזמה להקמת חברת ספנות שתפליג תחת דגל ישראל ותתרום את חלקה לפתרון המצוקה תזכה לתמיכה, אך לא כך היו פני הדברים: צים צמחה במהירות, ומנהליה לא ראו בעין יפה את הימצאותן של חברות ספנות אחרות בסביבתה. גם חברת דיזנגוף - העומדת במרכז המאמר של יעקב רוזנטל - נרכשה על ידי צים עם אניותיה, ותחת שם זה היא מייצגת גם חברות ספנות זרות, שאניותיהן פוקדות את נמלי ישראל.

לעיון נוסף:

ה' ירקוני, 70 שנות ספנות עברית בארץ ישראל, חיפה תשס"ב.

להפתעתנו טרם הסתיימו המאורעות הדרמטיים: כשהתחלנו לאכול שמענו פתאום נקישות חזקות וקולות בשפה לא מובנת. בוקעים מארובות האוויר של בינת הסיפונים האחורית. להפתעתנו המוחלטת התגלה שם חלל בין חבילות השעם, ובו קבוצה של פורטוגלים שהתגנבו לאנייה בליסבון ובנו לעצמם "מגורים" בין חבילות השעם, כשהם מצוידים היטב במזון ובמשקאות. עתה, כשדממו המכונות, חשבו בטעות שהגיעו למחוז חפצם. המשטרה הבריטית הציבה עתה משמר על כבש האנייה, שמנע את בריחתם והם נותרו על האנייה עד ששלטונות ארצות הברית העבירו אותם אחרי הגעת האנייה לבלוטימור לאנייה פורטוגלית שהחזירה אותם לארצם.

בברמודה בוצעו באנייה תיקונים זמניים, לפי דרישת מפקח חברת הסיווג "לוידיס", אך ההפלגה נדחתה בכמה ימים עד שהגיעו לוחות עץ חדשים לכיסוי הכוות מארצות הברית, כי באיים לא היה מלאי מתאים של עץ. ביום הראשון ביקרנו את הפצועים ונסענו לבירה המילטון, ובהשפעת הטרואמה שעברנו התהלכנו כחולמים בין המון התיירים. לאחר הגעתה לבלוטימור הועברה האנייה לאספנה, לתיקון יסודי של נזקי ההתפוצצות והשרפה.

### סופה של תקופה

מאחר שלהיינץ גרץ היו קשיים מתמשכים בהשגת מטענים לאניותיו בקו ישראל-אמריקה, הוא נכנס בשלהי 1952 למשא ומתן עם "צים-חברת השיט" שהציעה לרכוש את חברתו. כשנדעו פרטי העסקה נתקף בנו אדן משבר פסיכטי חמור, שהגיעו למעשים קיצוניים על מנת לבטל את צעדי אביו. הוא עלה בראשית דצמבר על "אברהם גרץ", שעגנה באותה העת בניו יורק, פיטר את רב החובל והשתלט על פיקוד האנייה. לאחר שהאנייה הייתה מחוץ למים הטריטוריאליים של ארצות הברית הכריח את האלחוטאי לשלוח מברקים לראש ממשלת ישראל, לשר התחבורה, ליועץ המשפטי של הממשלה ולעיתון "מעריב", שבהם תבע למנות את אביו לשר התחבורה ואותו עצמו למפקד חיל הים. אם דרישתו לא תיענה, איים, יטביע את האנייה... "אברהם גרץ" שטה ארבעה ימים במרחק של 20 מיל מהחוף בין ארצות הברית וקנדה מבלי שהצוות יוכל להשתלט על רב החובל החמוש. לבסוף יצא אביו בסירה אל האנייה ושכנע אותו לרדת ממנה. האנייה המשיכה עתה במסלולה המתוכנן לנמל סנט ג'ון בקנדה, ומשם לארץ. הדרמה בחוף המזרחי של אמריקה זכתה אז לפרסום נרחב בעיתונות ברחבי העולם.

עסקת המכירה בין "חברת דיזנגוף" ו"צים" יצאה לפועל בראשית 1953. שלוש אניותיה וגם הסוכנויות עברו לרשות "צים", והסוכנויות ממשיכות לפעול תחת השם המקורי "מ. דיזנגוף", עד היום.

