

נמל תל-אביב – אפיזודה בתולדות היישוב

שמעון שטרן

ראשית פעולתו של נמל תל-אביב היתה בשנת 1936. כמשך מלחמת-העולם השנייה הוא חדל לתפקד כנמל, ושימש רק כמספנה קטנה ואזור-מחסנים. הוא הופעל שוב לאחר המלחמה, אך נסגר סופית לתנועה עם פתיחת נמל אשדוד, בשנת 1965. גם כאשר פעל, נפרקו בו 150-220 אלף טון בשנה בלבד (פרט לשנת 1948, שבה טיפל ב-255,000 טון), וסחורות-יצוא כמעט שלא נשלחו ממנו.

לאור נתונים אלה, מפליא לראות כמה תקוות תלו בו תושבי תל-אביב בעת פתיחתו. תכניות לבניית נמל עמוק-מים נערכו מדי-פעם, ורבים חלמו על הפיכת תל-אביב לעיר-נמל גדולה, ובה מסחר ימי, ספנות, תעשיות הזקוקות לחזית-מים ולקרבה לנמל. אך כאשר הוחלט בשנות החמישים לבנות נמל עמוק שני בארץ, נבחרה אשדוד ולא תל-אביב.

לכאורה ניתן להסביר את חוסר הצלחתו של נמל תל-אביב בכך שאיננו 'נמל טבעי', אינו שוכן במפרץ מוגן, ואין לו נתונים ימיים ויבשתיים אידיאליים לבניית נמל. אולם קביעה זו נכונה באותה מידה לגבי נמלים רבים אחרים, וביניהם נמל אשדוד. ספק גם אם ניתן לכנות את נמל חיפה 'נמל טבעי'.¹

יש לחפש אפוא את ההסבר לחוסר הצלחתו של נמל תל-אביב בגורמים אחרים. אך תחילה נעסוק בתכניות לאיתור הנמל ולבנייתו עד 1936. על פעילותו לאחר-מכן ועל נתוניו הטכניים קיים חומר מפורט במקומות אחרים.² בהמשך נסקור את התכניות להרחבת מעגן הסירות ולבניית נמל עמוק. כדי להבין את הציפיות שתלו בהתפתחות הנמל ואת העובדה שציפיות אלו לא נתממשו, תיבדקנה העמדות שנקטו כלפי הנמל על-ידי היישוב היהודי, השלטון הבריטי והאוכלוסיה הערבית. לסיום יובא הסבר לחוסר השפעתו של הנמל על מבנה העיר תל-אביב.

1 ראה דבריו של קרמון, הטוען כי כלל אין להשתמש במונח 'נמל טבעי' לגבי נמלי הים-התיכון. י. קרמון, 'הנמלים הים תיכוניים של ישראל בהשוואה לדגם "הנמל הים תיכוני"', מחקרים בגיאוגרפיה של ארץ ישראל, יא (1980), עמ' 133.

2 ראה: ש' אביצור, נמל יפו בגאותו ובשקיעתו 1865-1965, תל-אביב 1972, עמ' 205-216 [להלן: אביצור, נמל יפו]; הנ"ל, הירקון, תל-אביב תשי"ח, עמ' 130-140; ד' לוצקי, (עורך), אוצר מפעלי ים, כ"ה לנמל תל-אביב 1961-1936, תל-אביב 1961 [להלן: כ"ה לנמל תל-אביב]; ג' רונן, נמל תל-אביב, עבודה פרוסמיניריונית בהדרכת ד"ר ג' ביגר (כתב-יד), אוניברסיטת תל-אביב, 1980.

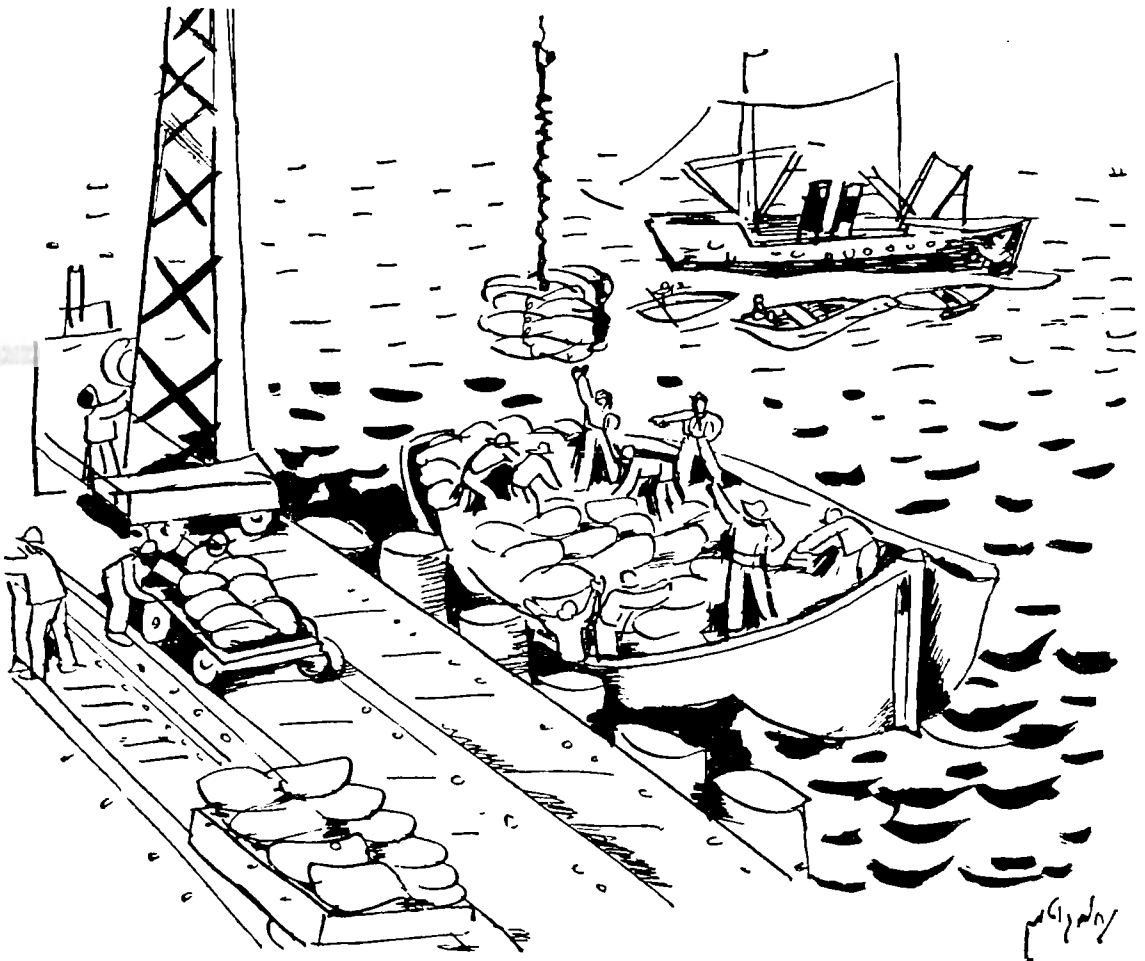
העבודה עתידה להיגמר

חוברת 9

ה' כסלו תרצ"ו, 19 בנובמבר 1936

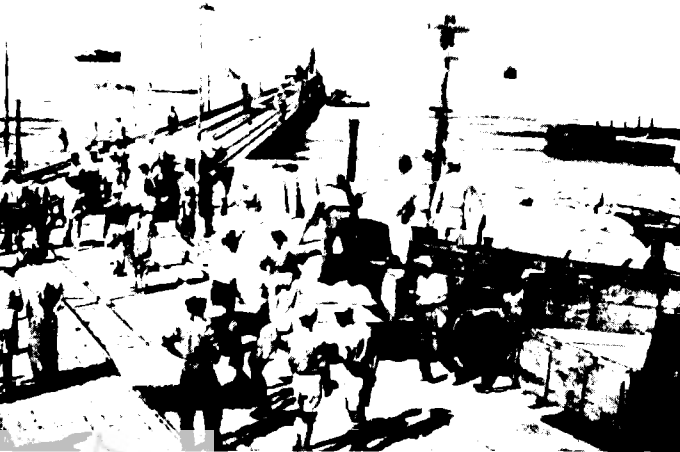
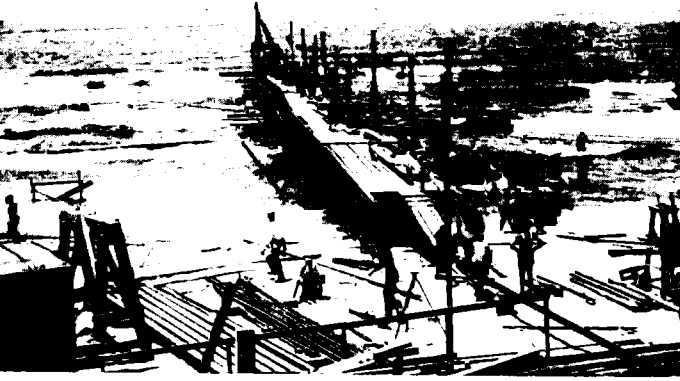
ב

נ מ ל ת ל א ב י ב



מוצק הקטן ומקום המנוף,
 סירות המטען מעינות את החוף,
 תכלית מקמטה ותבקת מעלה,
 פכה נכזה הנמל.

למרחקים מקדונות הספינות —
 אקף גדים פורקות ובנות,
 אנו מוכשים את החוף והגל,
 אנו בונים פה נמל.



למעלה: מזח העץ הראשון בבנייתו, מאי 1936
למטה: מזח הברזל ועליו פסי רכבת-קרונונית ('דאקוביל')

פעולות-פריקה ראשונות של שקי-מלט בידי סווארים יהודיים על מזח העץ הארעי, כ"ז באייר תרצ"ו (19.8.1936)

איתור הנמל,³ תכנונו ובנייתו

כבר בשנת 1920 נערכו תכניות לכניית נמל בתל-אביב. האיתור שנבחר אז היה באזור שבו מתחיל היום רחוב אלנבי.⁴ הרעיון הועלה מחדש כעבור ארבע שנים, ונידון יחד עם הצעה להעביר את צומת מסילת-הברזל הראשית מלוד לאזור יפו-תל-אביב. ראש העירייה, מאיר דיזנגוף, פנה אל הממשלה בתזכיר כעניין הנמל.⁵ השלטונות הסתייגו כתחילה מן ההצעה. בין הפקידים היו שראו בה רק תכסיס למנוע את ירידת ערך הקרקע בתל-אביב, אם וכאשר תתקבל החלטה על-ידי הבריטים לבנות נמל בחיפה. דיזנגוף נסע אפוא ללונדון, על-מנת לשכנע את אנשי משרד-המושבות לקבל את הצעתו.⁶ ב-2 באוגוסט 1924 נתקבל בתל-אביב מברק ובו היתנתה הממשלה את הסכמתה להצעה בכך שהממשלה תגבה את מס הנמל; העברת צומת מסילת-הברזל תידחה לעת עתה; וסלילת סעיף

3 במונח 'איתור' כוונתנו למשמעותו הגיאוגראפית, הכאה להסביר מדוע נבחרה דווקא נקודה מסוימת במרחב למטרה כלשהי (site), בעוד שהמונח 'מיקום' מסביר את הימצאותה של הנקודה באזור מסוים (situation). ראה, למשל: J. Beaujeu-Garnier & G. Chabot, *Urban Geography*, London 1967, p. 207.

4 ראה: 'New Port for Lighters at Tel Aviv, Palestine', *The Dock and Harbour Authority*, December 1937, London.

5 Public Record Office, [להלן: PRO], CO733/72/37545 וכן אביצור, נמל יפו, עמ' 209.

6 ראה: PRO, CO733/85/34799.

המסילה לנמל תיעשה על-ידי הקבלנים הבונים את הנמל ועל חשבונם. על אף הסכמת הממשלה, לא נבנה הנמל, ונראה כי הדבר נבע מחוסר באמצעים כספיים.

בראשית שנת 1925 מינה הנציב העליון ועדה לבדיקת המצב בנמל יפו, שהורכבה מפקידי-ממשלה, נציגי האוכלוסיה הערבית והיהודית ביפו ובתל-אביב. הוטל עליה גם לבדוק מחדש את שאלת צומת מסילת-הברזל, וכן את האפשרות להקים מזח בין יפו לתל-אביב.⁷ מאיר דיזנגוף ויוסף שלוש מעיריית תל-אביב נפגשו בתקופה זו עם המהנדס גרינבלאט, נציג חברה צרפחית, שבנה מזחים לאורך חופי הלבאנט, נסעו אתו לטריפולי והתרשמו לטובה מן המזח שבנה שם.⁸ כתוצאה מכך נערכה טיוטת חוזה בין העירייה לבין גרינבלאט לבניית מזח בתל-אביב.⁹

גם הוויכוח בתוך הפקידות הבריטית טרם שכך. מנהל הרכבת, הולמס, היה בין תומכי ההצעה לבנות מזח בתל-אביב, ואילו הנציב העליון, פלומר, נמנה עם מתנגדיה.¹⁰ הוועדה הממשלתית לבדיקת המצב בנמל יפו קיבלה עקרונית את תכנית גרינבלאט, תוך שינוי האיתור לנקודה קרובה יותר לנמל יפו.¹¹ אולם כאשר החליטו הבריטים לבנות את נמל חיפה, בשנת 1927, הם איבדו את העניין בהרחבת נמל יפו וגם תכנית המזח התל-אביבי הוזנחה עקב כך.¹² בערך באותה תקופה (1926-1927) פרסם בויבסקי, תושב תל-אביב, תכנית לבניית נמל בתוך שפך הירקון.¹³ הוא שלל את ההעמקה המוצעת של נמל יפו, בנימוק שזהו נמל בלתי-מוגן, בעוד שפך הירקון לדבריו 'אינו דורש מזח גדול בים, רק שני שוברי גלים... יוכל לשמש נמל אידיאלי בדומה לנמל סינגפור'. תכניתו עובדה לפרטים ב-1929, אך נמצאה בלתי-מתאימה בגלל הצטברות הסחף בירקון ובגלל שטפונות החורף.¹⁴

שעת הכושר לבניית נמל בתל-אביב הגיעה בפרוץ השביתה הכללית של הערבים. נמל יפו הושבת כליל ב-19 באפריל 1936, והורגש היטב החיסרון של מיקום נמל חיפה בצפון הארץ. הנסיעה מוזנחה לתל-אביב נמשכה באותם הימים שעות רבות; הרכבת עברה דרך טול-כרם-לוד, והכביש עבר מחיפה דרך ג'נין וטול-כרם (כביש חיפה-חדרה נפתח לתנועה רק בסוף ספטמבר 1937).¹⁵ בתחילה עוד חשבו על האפשרות להרחיב את נמל יפו בכיוון צפון, באופן שלישיוב היהודי תהיה נגישות אל פתח הנמל,¹⁶ אך עד מהרה התגבשה בקרב היהודים הדעה, כי יש לבנות בתל-אביב נמל עצמאי. ועדת-חירום של היישוב היהודי התכנסה בתל-אביב והטילה על משה שרתוק, מנהל המחלקה

7 ראה: כתב מינוי להופיין מיום 25 בפברואר 1925, הארכיון הציוני המרכזי [להלן: אצ"מ], L51/170
8 ראה: י"א שלוש, פרשת חיי 1870-1930, תל-אביב תרצ"א, עמ' 408-413. שלוש היה כה משוכנע שביום מן הימים ייבנה הנמל ליד הירקון, שקנה כסתר שלוש חלקות מאנשי שיח' מוניס ואף ניסה לשכנע את אוסישקין שהקרן הקיימת-לישראל תעשה כן.

9 טיוטת החוזה מיום 7 באפריל 1925, אצ"מ, L51/172

10 ראה: PRO, CO733/96/38610 (בהערות-שוליים לתיק).

11 ראה: PRO, CO733/114/9519 וכן המלצות הוועדה לבדיקת נמל יפו, אצ"מ, L51/170

12 ש' שטרן, 'המאבק על הקמת נמל חיפה בתקופת המנדט הבריטי', קתדרה, 21 (חשרי תשמ"ב), עמ' 174.

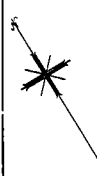
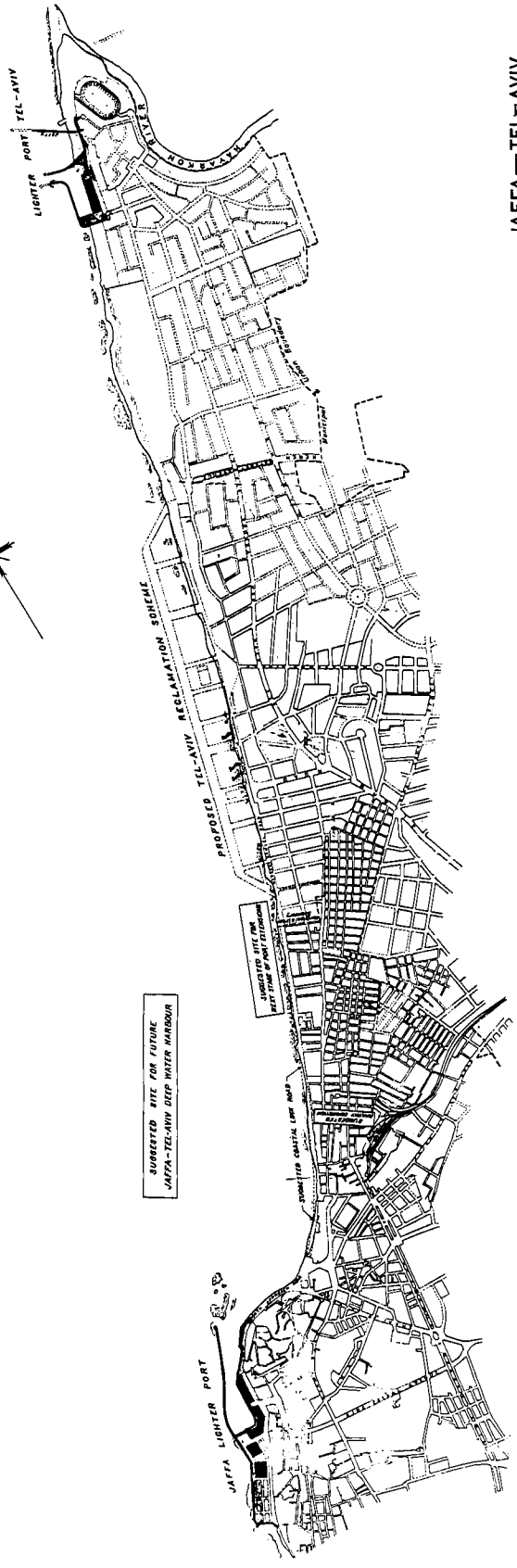
13 א' בויבסקי, 'היכן צריך להבנות הנמל?', דבר, 10 במאוס 1927: 'הנמל', 'הירקון כתור נמל', מסחר ותעשייה, ד (1926), עמ' 8-9.

14 ראה לעיל, הערה 4.

15 ראה: חיפה, לשכת המסחר והתעשייה העברית, דין-וחשבון לשנת 1937.

16 ראה מכתב ב"כ מאירוביץ אל מ' שרתוק מיום 4 במאי 1936, אצ"מ, S53/623, וכן דין-וחשבון ועדת נמל תל-

אביב מיום 8 במאי 1936, אצ"מ, S25/10/076



SUGGESTED SITE FOR FUTURE
 JAFFA-TEL-AVIV DEEP WATER HARBOUR

SUGGESTED SITE FOR
 FUTURE JAFFA-TEL-AVIV DEEP WATER HARBOUR

**JAFFA-TEL-AVIV
 GENERAL PLAN**

RENDEL, PALMER & TRITTON
 CONSULTING ENGINEERS

Oct. 1936



נמלי תל-אביב ויפו, 1936 (המפה כללה, בין השאר, הצעה של בוקטון להרחבת שני הנמלים. אצ"מ, 619/SS3)



המדינית של הסוכנות היהודית, להשיג מן הנציב העליון רישיון לפרוק מטענים חיוניים בחוף תל-אביב. האישור המיוחל התקבל באמצע מאי 1936, על אף התנגדות מנהל המכס, סטיד.¹⁷ מיד ניגשו לבניית מזח-עץ ליד מגרשי התערוכה בצפון העיר (אז עדיין היה מדובר במזח בלבד, ולא כנמל עם בריכת-עגינה), משום שהמקום איפשר אחסון סחורות. מזח העץ התמוטט ב-ימים ובמקומו הוקם מזח-ברזל (המזח פורק בעת מלחמת-העולם השנייה, כדי שהברזל יוכל לשמש כחומר-גלם).¹⁸ בגלל מיעוט הזמן, לא נערך סקר לקביעת התאמתו של האתר. החיפזון נבע מן החשש שמא השלטונות יחזרו בהם מהסכמתם כאשר תסתיים השביתה ביפו, וכן מלחץ הפרדסנים שביקשו לייצא מתל-אביב כבר בעונת 1936/37. לימים כתב מהנדס העיר י' שיפמן (בן-סירה):

... מאותו יום (16.5.36) נתפנית מעבודתי כמהנדס העיר ועסקתי במשך ששה חדשים

בבניית המזח והתקנת מעגן הסירות ... נסיון רב בבניית נמלים לא היה לי וגם לא לחברים

אחרים ... נעזרתי באותם הימים בעובדי מחלקת הביוב של עיריית תל אביב.¹⁹

לצורך בניית הנמל והפעלתו הוקם 'אוצר מפעלי ים בע"מ', ובו שותפו מספר גורמים ציבוריים ופרטיים של היישוב היהודי (בנק אפ"ק, הסוכנות היהודית, ד' הופין, ב"כ מאירוביץ, ישראל רוקח, יצחק רוקח, ד' רמז, א' שנקר ואחרים).

לאחר הפעלת המזח, כאשר התברר כי יש סיכוי של ממש לבניית מעגן הסירות, הוגשו מספר תכניות. ההנהלה הציונית פנתה אל הממשלה בבקשה לאשר את בואו של המהנדס א"י בוקטון מחברת 'רנדל, פאלמר את טריטון' הלונדונית, לשם ייעוץ בבחירת התכנית.²⁰ הנציב העליון, ווקופ, אישר את בואו בתנאים מסוימים (ראה להלן). הוא הדגיש כי אין לראות במתן רשות זו משום התחייבות כלשהי מצד הממשלה.²¹ בוקטון לא התלהב מלכתחילה מן הרעיון של הקמת נמל בתל-אביב, אך נאות לבוא ארצה וליעץ.²² עוד באנגליה הביע את דעתו שיש לבנות מעגן של ממש או להרחיב את נמל יפו צפונה, ובכל מקרה אין להסתפק במזח שהוקם. הוא אמר כי מבחינת טובת העיר יהיה זה חבל, אם נמל יחצוץ בינה לבין הים. הערה זו מעניינת לאור העובדה, כי כך בדיוק עשתה חברתו בזמנו, בעת שבנתה את נמל חיפה. בדין-וחשבון שהוגש על-ידי בוקטון באוקטובר

1936 נאמר:

1. המזח הקיים: הוא צפוי לנזקים כבדים בחורף, נבנה תחת לחץ הזמן, אינו די חזק וארוך.

2. בניית מעגן: הצלחתו תלויה בכך שפיתחו לא ייסתם על-ידי סחף. בהעדר סקר ימי לא יכול

היה בוקטון להבטיח שאמנם כך יהיה.

17 ראה מכתב הנציב עליון למקדונלד מיום 29 באוקטובר 1938, PRO, CO733/362/75094, וכן שם, 733/298/75/169 וראה להלן אודות התנגדותו של סטיד.

18 ראה נ' רונן, נמל תל-אביב (לעיל, הערה 2), לפי מסירה אישית של מנהל נמל יפו, שברצבך, מאפריל 1980. לפי פרטיכל הנהלת 'אוצר מפעלי ים' מיום 20 במאי 1936 הוקם מזח העץ ביום 19 במאי 1936, התמוטט באותו לילה ולמחרת הוחל בהקמת מזח ברזל. ראה דברי י' שיפמן, כ"ה לנמל תל-אביב, עמ' 52.

19 ש' קורנפלד, שנה לקיום נמל תל-אביב, אצ"מ, S53/623. כמורכן ראה: י' בן-סירה 'כיבוש הים', י' אריכא (עורך), תל אביב, תל-אביב תשי"ט, עמ' 135.

20 בוקטון היה המהנדס היועץ מטעם אותה חברה אשר ליווה את בניית נמל חיפה בשנים 1929-1933 ואת בדיקת נמל יפו בשנת 1925.

21 ראה מכתב ווקופ אל שרתוק מיום 1 באוגוסט 1936, אצ"מ, S53/623.

22 ראה מכתב לורד מלציט אל הופין מיום 30 ביוני 1936, אצ"מ, S25/2561.

3. נמל עמוק-מים: לדעתו הפיתרון הרצוי יהיה הרחבת נמל יפו. אם בשל התנאים הפוליטיים לא ניתן לעשות זאת מכיוון יפו, יש לפעול מכיוון תל-אביב דרומה. כן יש לסלול בהקדם כביש מתל-אביב לאורך החוף לנמל יפו, ובו יוכלו היהודים להגיע באופן חופשי לנמל.²³ המלצה אחרונה זו היא חזרה על מה שכתב שנה קודם בדין-וחשבון שלו על נמל יפו. אלפרד א' ארמסטרונג, פקיד בריטי ומהנדס העיר אלכסנדריה לשעבר, העלה מחדש הצעת איתור של הנמל כשפך הירקון.²⁴ נימוקו העיקרי היה בהגנה הניתנת לאניות בתוך הירקון. תכניתו כללה תיעול ודיפון הנחל וחפירת ברכות בשטח יריד המזרח והאיצטדיון, עם אפשרות להגדיל בעתיד את הנמל על-ידי המשך בנייתו כמעלה הנחל. הצעתו נדחתה על-ידי בוקטון בגלל אי-התאמת המקום.²⁵ תכנית ראווה לציון כשל מקורייתה היא של המהנדס ארפד גוט, לפיה ייבנה אי מלאכותי בים, האניות תעגונה לידו והמטענים יוכלו מן היבשה אליו וממנו ליבשה ברכבל. תכנית דומה הוגשה על-ידי גוט עשר שנים קודם לגבי נמל יפו.²⁶

מעגן הסירות נבנה כסופו של דבר בין אוקטובר 1936 לינואר 1937 באיתור שהציעו שיפמן וגרינבלאט, מול מגרשי יריד המזרח.²⁷ כך ניתן היה להשתמש מיד במבנים וכמערכת הדרכים הקיימים. דבר זה היה חשוב בגלל הזמן המועט שעמד לרשות כונוי הנמל בשל האילוצים הפוליטיים. סיבות נוספות לאיתור זה היו האפשרות לגרור את הסירות בעת סערה לתוך שפך הירקון הקרוב, והימצאות קרקעות עירוניות בסמוך, אשר יוכלו לשמש עתודה לאיחסון סחורות.²⁸ באוגוסט 1937 הרחיבו הבריטים את רשיון הפריקה וכללו בו את כל סוגי הסחורות. באפריל 1938 הותר

23 ראה: אצ"מ, S53/619; שם, S53/618; PRO, CO733/298/75169II;

24 ראה מכתב לורד מלצ'ט אל הופין מיום 30 ביוני 1936, אצ"מ, S53/623, וכן מכתב קורנפלד מיום 15 ביולי 1936, אצ"מ S53/623; מכתב מאירוביץ אל שרתוק מיום 5 ביולי 1936, שם.

25 ראה: PRO, CO733/298/75169

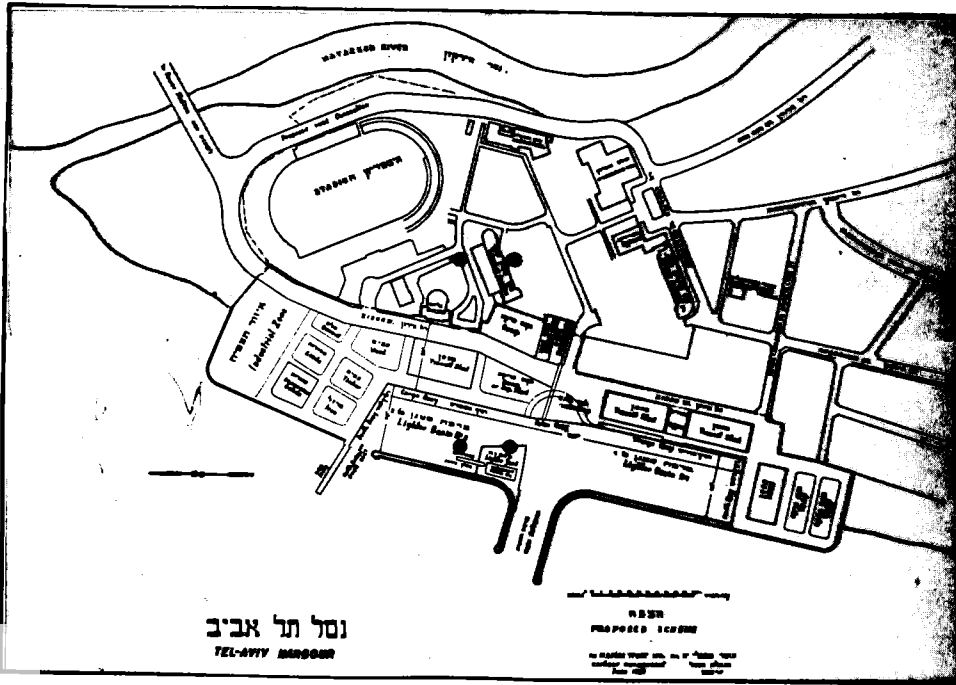
26 ראה: Ropeway Scheme מינואר 1928, אצ"מ, L51/197, וכן דבר, 17 ביוני 1936.

27 ראה: אצ"מ, S53/623, וכן שם, S53/622

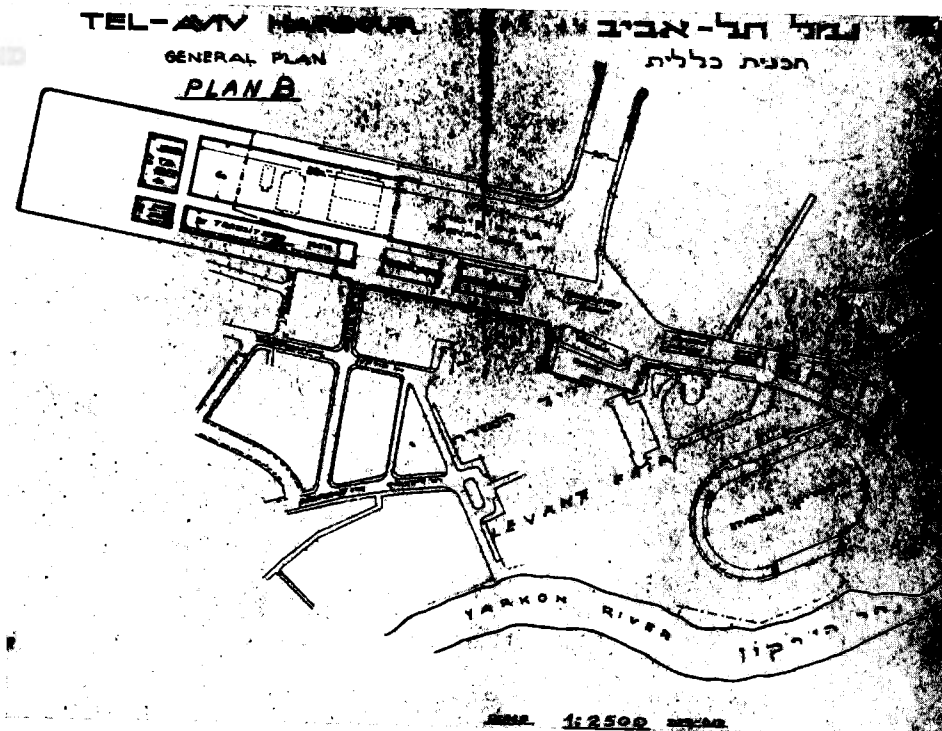
28 ראה: הצעת הוועדה לבניין המזח אל הופין מיום 8 במאי 1936, אצ"מ S25/10/076

צילום-אוויר של נמל תל-אביב, 1937, מבט לצפון. המזח שהוקם במאי 1936 נמצא מצפון לבריכת העגינה (אצ"מ, אוסף תמונות, מס' 3887)





הצעת המחלקה הטכנית של נמל תל-אביב מ-1937 להרחבת המעגן על-ידי הוספת בריכה מצפון (אצ"מ, L51/1627)



תכנית בוקטון מ-1938 להרחבת המעגן על-ידי הגדלת הבריכה לכיוון דרום (אצ"מ, A323/100)

להוריד נוסעים בתל-אביב, לאחר שמבנים מתאימים הועמדו על-ידי 'אוצר מפעלי ים' לרשות המכס, מחלקת ההגירה ומחלקת הבריאות.²⁹ למעשה היתה פעילות נמל תל-אביב כנמל-נוסעים שולית ובלתי-חשובה.

תכניות להרחבת הנמל

בשנות פעולתו הראשונות של הנמל הוצעו מספר תכניות להגדלת המעגן. דבר זה נראה הכרחי בגלל הגידול הרב בכמות הסחורות שעברה את הנמל בראשיתו, ובגלל קשיי ההובלה מנמל חיפה ואליו בעת מאורעות תרצ"ו-תרצ"ט. הפעלת הרכבת בשעות הלילה נאסרה אז מחשש להתקפות טרור, והעומס על הקווים היה רב. גם הצטברות סחף בכניסה לנמל תל-אביב חייבה לערוך בו שינויים נימוק נוסף להרחבת הנמל היה האפשרות לספק באמצעות פעולה זו עבודה למוכטלים. הצעות ההרחבה העיקריות שנידונו היו:

- א. הצעת בוקטון מינואר 1938.³⁰ הוא העדיף להרחיב את הנמל לכיוון דרום, מטעמים טכניים שונים, ומשום החיסכון הצפוי בהוצאות התיפעול. הצעה זו נדחתה על הסף על-ידי הנהלת הנמל, כי השטחים המיועדים לברכה החדשה היו בידיים פרטיות ועמדו עליהם מבנים.
- ב. הצעה לבנות גשר-רציף מעל שובר-הגלים, וכך להגביר את כושר השינוע של הנמל, בלי להרחיב את שטח המעגן עצמו.
- ג. הצעת המחלקה הטכנית של הנמל ממאי 1937, לבניית ברכה נוספת מצפון למעגן הקיים, והצעות דומות של גופים אחרים.
- ד. לפי תכניתו של ג'ון דה-פריס, העוזר הטכני של הנמל, משנת 1939, היה צריך להוסיף ברכה זו כים, ולא לחפור אותה ביבשה.³¹ כך ניתן היה לייבש שטח נוסף עבור מתקני הנמל. שאלת ההרחבה עמדה על סדר היום במרבית ישיבות הנהלה של 'אוצר מפעלי ים' במשך שנת 1939. הנטיה היתה לאשר את תכנית 'המחלקה הטכנית' לעיל. ביולי נמסר כי עבודות ההרחבה עומדות להתבצע (לא פורט באיזו תכנית מדובר), וכי הן תסתיימנה בשנת 1941.³² זמן קצר לאחר-מכן פרצה מלחמת-העולם ותכניות ההרחבה נגנזו, והן נדונו מחדש רק בשנת 1944. בראשית 1946 פירסם מאוצ'לי הצעה להביא ארצה אניות-קרב יפניות המיועדות לגרוטאות ולהקים, על-ידי הטבעתן, שובר-גלים.³³ 'אוצר מפעלי ים' הזמין ב-1947 תכנית אצל חברת 'ליאון אלוויל', וזו הציעה להקים שובר-גלים גדול כים, ובכך להימנע מעבודות-חפירה.³⁴ הצעת-ההרחבה אחרונה הוגשה על-ידי חברת 'קנאפן אנג'נירינג' הניו-יורקית בפברואר 1948. זו דיברה על ברכת-עגינה נוספת באתר האיציטדיון.³⁵ בשל המאורעות הפוליטיים לא בוצעה אף אחת מן התכניות, ואילו

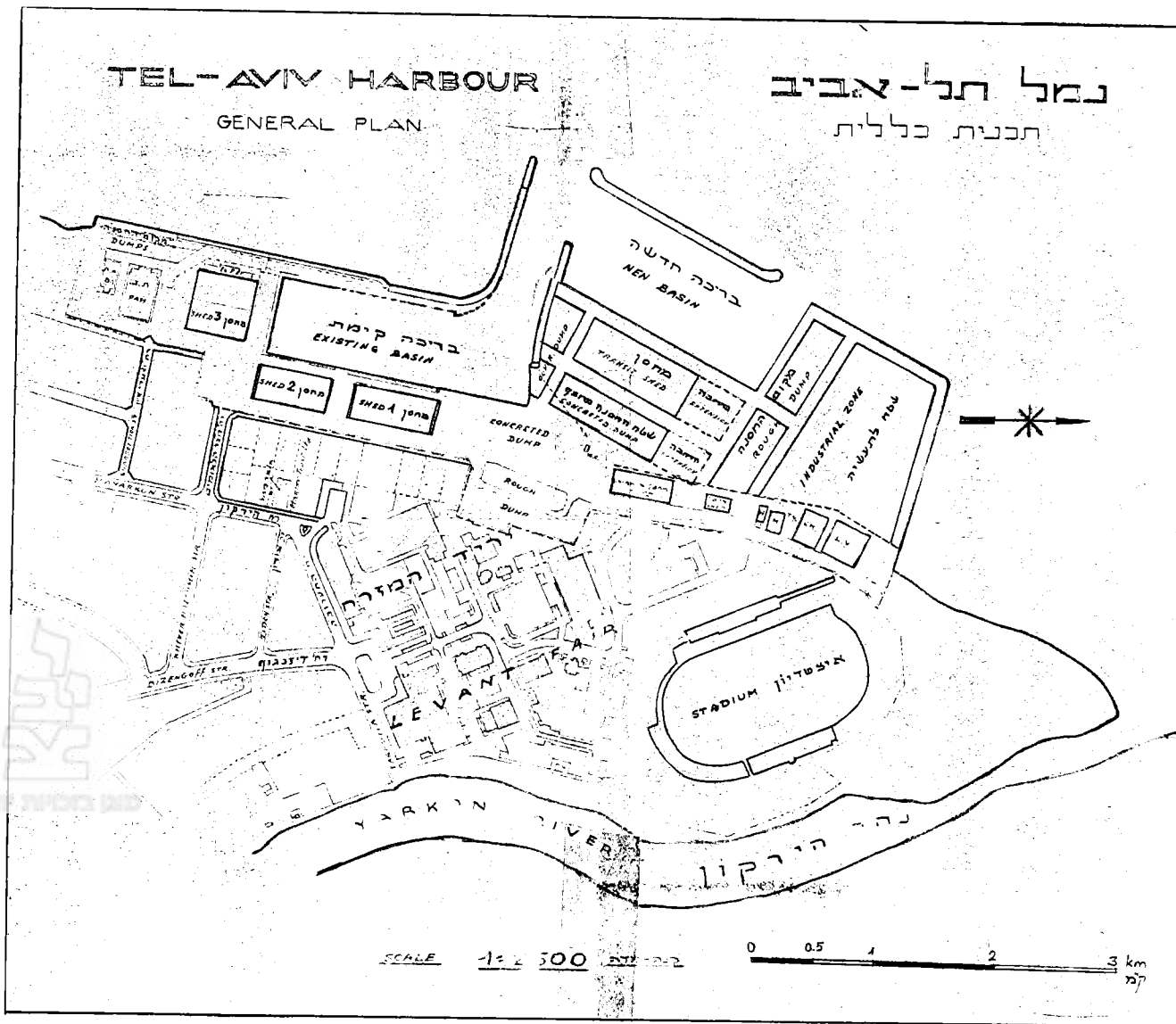
31 ראה: שם, S53/625

32 שם, שם.

29 ראה: PRO, CO733/362/75094
30 ראה: אצ"מ S53/624
33 J. Mouchly, 'Deep Water Harbour in Yarkon River', *Palestine Tribune*, 3 January 1946
דומה הועלתה כבר בשנת 1936 על-ידי חיים קונדור וזאב הים, ונדחתה אז על-ידי בוקטון. ראה: אצ"מ, S53/623

34 ראה מסמך מיום 12 באוגוסט 1947, אצ"מ, A323/121(1)

35 ראה: אצ"מ, A323/149, וכן מכתב מאירוביץ לקפלן ולגריינבאום מיום 15 בפברואר 1948, שם, S53/622

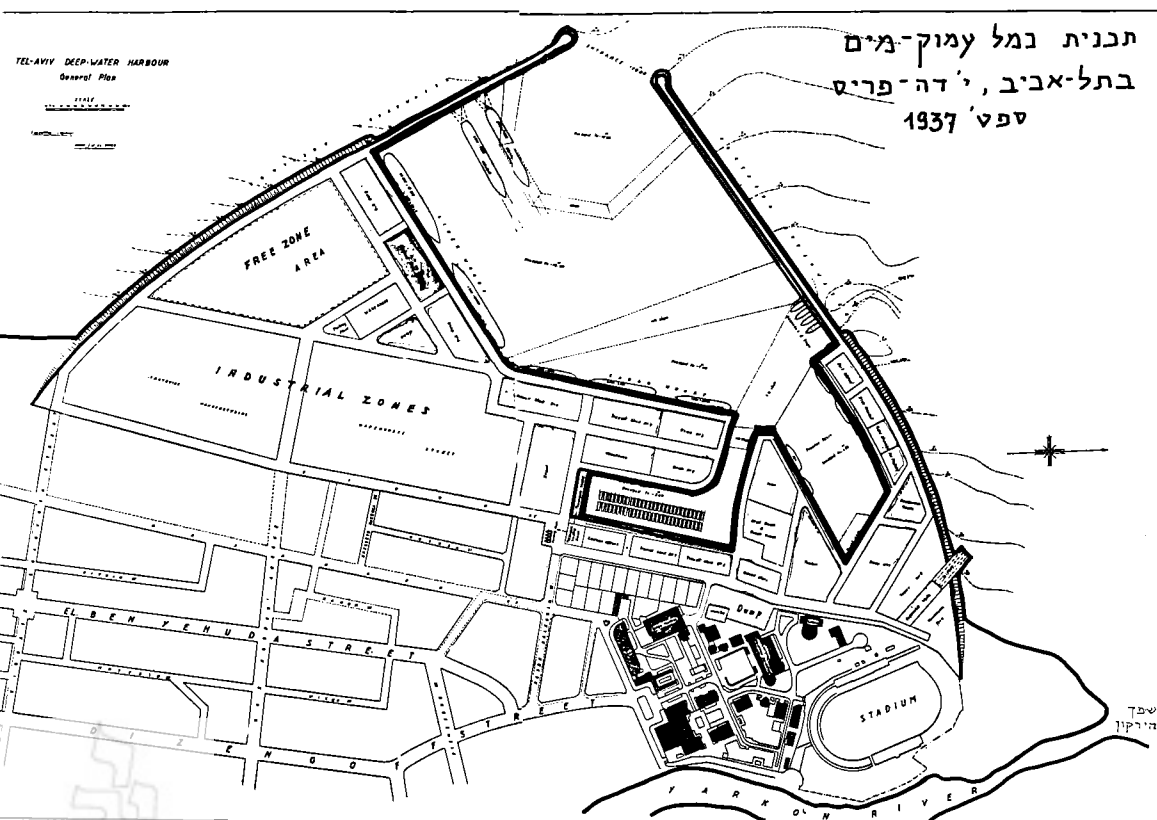


תכנית הה-פריס מ-1939 להרחבת המעגן על-ידי הוספת בריכה ממערב, בתוך הים (אצ"מ, A323/100)

לאחר קום המדינה שוב לא דיברו על הרחבת המעגן, אלא על בניית נמל עמוק שני בארץ. כך נשמרה אפוא צורתו המקורית של הנמל עד לסגירתו בשנת 1965.

תכניות לנמל עמוק-מים

במקביל לתכניות ההרחבה היו קיימות גם תכניות לבנות בתל-אביב נמל עמוק. התכנית הראשונה שורטטה כבר בשנת 1937 על-ידי הה-פריס. הוא הציע לבנות מצפון לנמל שני שוברי-גלים באורך של כקילומטר וחצי כל אחד, בכיוון לצפון-מערב ולדרום-מערב, שייצרו מעגן משולש בקטע



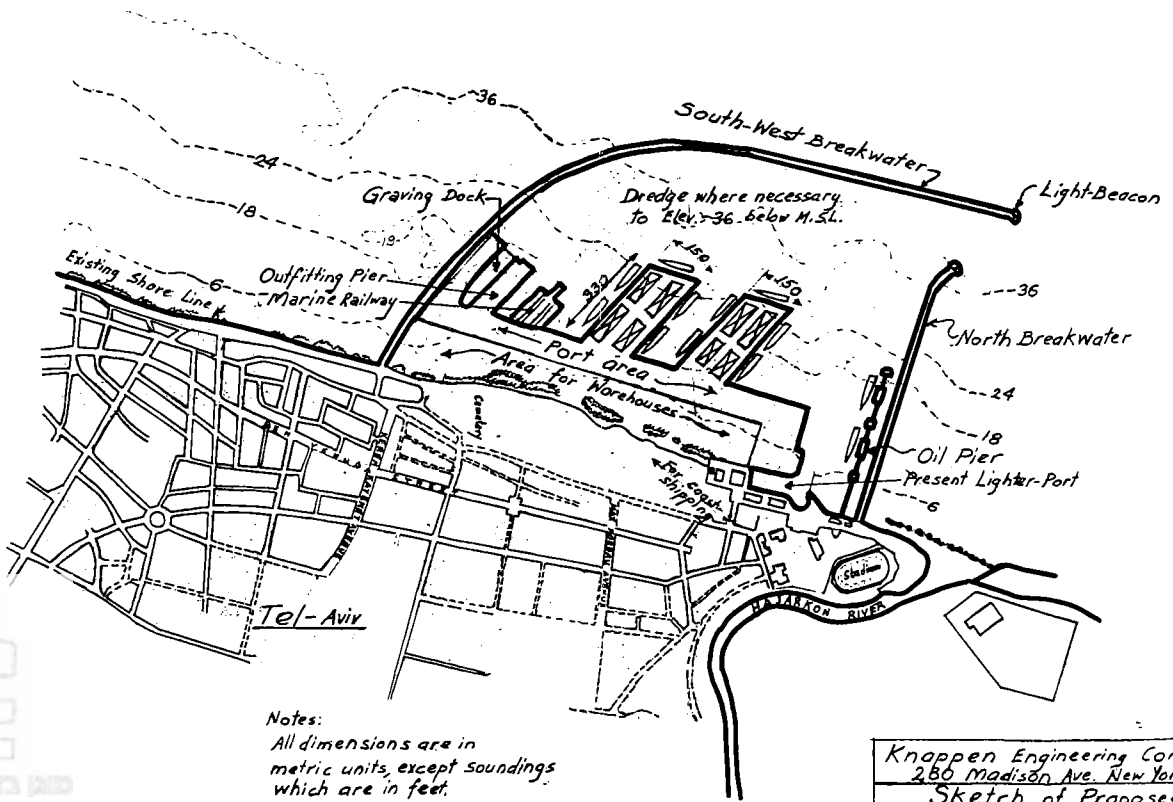
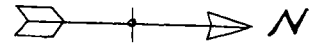
תכנית דה-פריס לנמל עמוק-מים בתל-אביב, 1937 (אצ"מ, S53/620)

החוף שבין רחוב אשר כונה אז קבוץ גלויות (עתה רחוב ז'בוטינסקי) לבין צפונה של הנמל הנוכחי. נמל הסירות הקיים נועד להישאר בתוך הנמל המוגדל.³⁶ בוקטון שבדק תכנית זו הביע את דעתו בעיקר לגבי האיתור. הוא העדיף איתור בין תל-אביב ליפו על זה בצפון תל-אביב. בתקופת מלחמת-העולם השנייה שותק הנמל. אך דווקא אז ניסה יוסף סגל מחברת 'דאוני, דיי ושות' בלונדון להוכיח כי שיפור הנמל ואפילו בניית נמל עמוק נחוצים יותר מתמיד, ודווקא משיקולים של האימפריה הבריטית.³⁷ אולם הממשלה קבעה כבר בתחילת המלחמה כי אין לה צורך בנמל תל-אביב.³⁸ לקראת סוף המלחמה חזרו גורמים ביישוב היהודי לדרוש את העמקת הנמל. עיריית תל-אביב גם הקפידה לזמן-מה את תכנון האזור מצפון לרחוב ירמיהו, עד שיתברר גורלן של תכניות ההעמקה. הבריטים לעומת זאת לא שינו את עמדתם. כך, למשל, הסביר מנהל הרכבת קירבי

36 ראה: אצ"מ, S53/620, ומפה, שם, 53/621, וכן שם, L51/1628
 37 ראה מכתב של י' סגל אל משרד-המושבות מיום 19 ביולי 1940, PRO, CO733/418/75094, וכן תזכיר על נמל תל-אביב מאת ד"ר י' סגל מיום 5 ביוני 1940, אצ"מ, S53/622A
 38 'בניית נמל עמוק שני, בדרום הארץ, איננה אקטואלית ואיננה נחוצה עכשיו... גם פרוץ המלחמה איננו משנה במאומה דברים אלה'. מכתב שר המושבות מקדונלד אל הנציב העליון מקמיכל מיום 13 באוקטובר 1939, PRO, CO733/393/75094

כמל עמוק מים בתל-אביב

תכנית קנאפן, 1948



Notes:
All dimensions are in metric units, except soundings which are in feet.

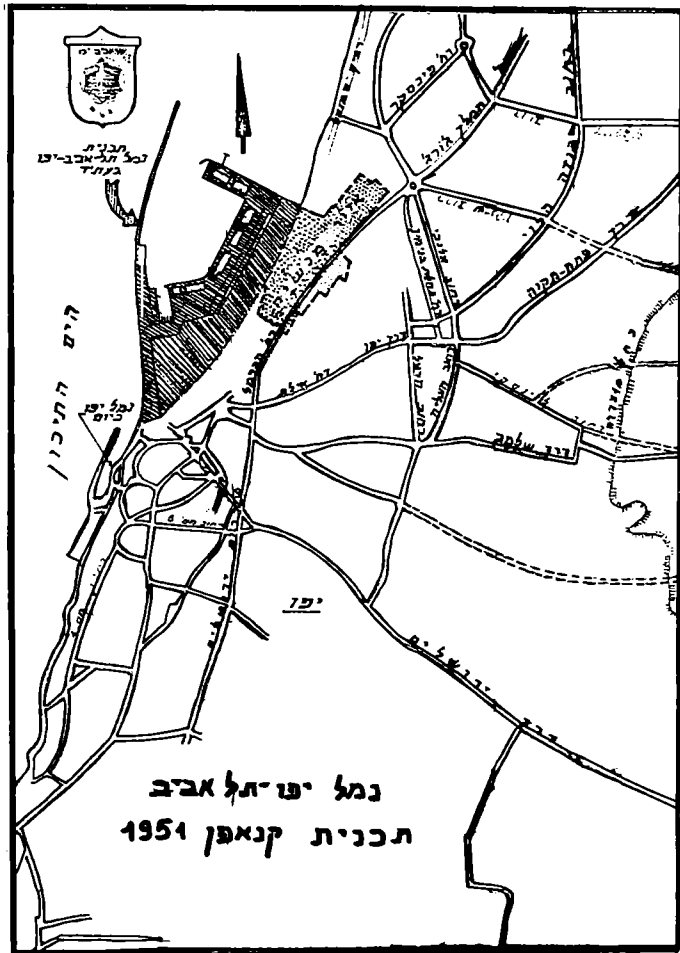
Knappen Engineering Company
280 Madison Ave. New York N.Y.
Sketch of Proposed
Deep Sea Port
Tel-Aviv Palestine
Scale: 1:50,000 0 1 2 3 4 km
Date Feb 10, 1948 Sketch No 2

תכנית קנאפן לנמל עמוק-מים בתל-אביב, 1948 (אצ"מ, A323/149)

להופין כי עצם רצונה של עיריית תל-אביב בקיום נמל אינו מהווה סיבה מספקת לבנייתו, וכי יש לבדוק תחילה האם הארץ אמנם זקוקה לו.³⁹ תכנית אחרת להעמקת נמל תל-אביב, יחד עם תכניתה להרחבת המעגן, הוגשה לקראת סיום המנדט על-ידי חברת 'קנאפן' הנ"ל.⁴⁰ זו כללה בניית שובר-גלים ארוך מדרום וממערב ושובר-גלים קטן מצפון. הנמל המוצע היה אמור להיות גדול יותר מזה שבהצעת דה-פריס מלפני המלחמה, והיה משתרע בדרום עד שדרות הקרן-הקיימת (היום כיכר נמיר ושדרות בן-גוריון). בתוך הנמל הוצע לבנות רציפי-אצבעות, ליכש חלק מן הים ולבנות מזח-נפט במקביל לשובר-הגלים הצפוני. חברה זו הציעה גם איתור אפשרי אחר, מצפון לשפך הירקון (מול האזור הידוע כיום כ'תכנית למ"ד'). היו

39 ישיבת ההנהלה מיום 29 בדצמבר 1944, אצ"מ, S53/625

40 ראה לעיל, הערה 35.



תכנית 'קנאפן ושות' לנמל עמוק-מים בין תל-אביב ליפו, 1951

גם מי שהציעו לחזור אל האיתור בתוך שפך הירקון, ובתוכם ק' ציפר, אשר קשר את תיעול נחלי הירקון ואיילון באפשרות להוביל בהם סחורות על-גבי אסדות מאזור גוש דן וראש-העין אל הנמל. בניגוד לתכניות דה-פריס ו'קנאפן', לא הוגשה תכנית מפורטת לגבי נמל בשפך הנחל. חברת 'קנאפן-טיפטס-אלבט' הגישה לאחר קום המדינה (ב-1951) תכנית נוספת, לפי הזמנת 'אוצר מפעלי ים'⁴¹. הפעם היה האיתור שונה לגמרי; הוצע לנצל את השטח שהתפנה בין הגבול הצפוני של שכונת מנשיה ההרוסה לבין הכניסה לנמל יפו כדרום. זו היתה אפוא חזרה אל הרעיון הבסיסי של בוקטון משנת 1935 (שעליו חזר ב-1937) להרחיב את נמל יפו צפונה, אך הפעם כתנאים פוליטיים ועירוניים חדשים. ההצעה כללה הקמתו של שובר-גלים שהשתרע מ'סלע אנדרומדה' צפונה, תוך ניצול רכס הכורכר השקוע בים, ושובר-גלים קטן בקצה הצפוני של הנמל בכיוון מזרח-מערב. התכנית כללה גם ייבוש של 850 דונאם, מהם התכוונו למסור לעיר 500 דונאם 'כאזור מסחרי

41 ראה: אביצור, נמל יפו, עמ' 205-208 והתצלום הנלווה מול עמ' 209. שם יש גם פירוט נוסף של התכנית.

ותעשיית מכניס ויוצר' (משמע שלדעת מחכנני הנמל, שטחית-תובלה ואחסנה אינם שטח 'מכניס ויוצר'...). כבישי הגישה לנמל נועדו להיות שדרות ירושלים ורחוב יהודה הימית מדרום, ומצפון — כביש מקביל לפסי הרכבת, שיעבור מרחוב יהודה הלוי ועד יפו (כביש כזה מתוכנן כיום במסגרת נתיבי איילון).

שר התחבורה מינה במאסר 1951 ועדה לבדיקת מיקום הנמל הדרומי בארץ.⁴² ועדה זו דנה בעניין עד סוף אותה שנה והמליצה לא להקים את הנמל בתל-אביב, אלא סמוך לנחל-שורק. המלצותיה נגנזו.⁴³ אל הנושא חזרו בשנת 1954, וועדה ממשלתית בדקה אז ארבע חלופות למיקומו של הנמל הדרומי:

- א. בין תל-אביב ליפו.
- ב. מצפון לשפך נחל-שורק (ואדי רובין).
- ג. מצפון לשפך נחל-לכיש (ואדי סוכריר).
- ד. בניית נמל קטן, לאלתר, בתל-אביב-יפו ונמל דרומי באתר שטרם נקבע עבור הנגב, בעתיד.⁴⁴ בדיוני אותה הוועדה הושמעו הנימוקים הבאים לטובת בניית נמל בתל-אביב: חיסכון בהוצאות-הובלה של סחורות הייבוא המיועדות לגוש דן וירושלים, ושל הובלת פרי ההדר לייצוא; חיסכון בהוצאות הפיתוח הקשורות בבניית המעגן. מבין הנימוקים שהועלו נגד המיקום בתל-אביב: נגישות גרועה לנמל; שטחים מועטים לרשות בניית תחנות-עיתוק, תעשייה ואחסנה; המיקום מוגד למדיניות פיזור האוכלוסיה; טעמי ביטחון; המרחק הגדול למחצבי הנגב; השפעה שלילית על אופי העיר וזיהום שפת-הים (שיקולי איכות הסביבה).

נימוקי הוועדה בעד ונגד יתר ההצעות אינן נוגעות לענייננו. ההחלטה נפלה על המיקום באשדוד, ליד שפך נחל-לכיש, שם הונחה אבן הפינה לנמל החדש בשנת 1961, והוא החל לפעול בנובמבר 1965. בורזמנית נסגרו נמלי תל-אביב ויפו לתנועה מסחרית, כי הפעלתם כנמלים רדודים לא היתה עוד כדאית. בכך נחתמה תקופת פעילותם המסחרית של נמלי תל-אביב ויפו.

עמדות היהודים, הבריטים והערבים כלפי נמל בתל-אביב

היישוב היהודי קיבל את פתיחת המזח והמעגן בתל-אביב בהתלהבות רבה שהתבטאה במתן תרומות-כסף וקניית מניות 'אוצר מפעלי ים בע"מ', התגייסות לעבודות בניית הנמל, מאמרים רבים בעיתונות, תגיגות וטכסים. רבה היתה הגאווה על 'הנמל העברי הראשון אחרי אלפיים שנה'. המניעים לבניית הנמל היו משני סוגים: האחד, לאומי-בטחוני, דהיינו הרצון להשתחרר מן התלות בנמל יפו הנשלט על-ידי ערבים. המניע השני היה לאומי-רגשי — הרצון להקים ולקיים בידיים יהודיות מפעל כלכלי גדול, ודווקא מן הסוג שיהודים לא היו רגילים לשכמותו בגולה. חישוכים של כדאיות כלכלית ושיקולים גיאוגרפיים מילאו תפקיד משני בהחלטה על בניית הנמל. גישה זו, יחד

42 חברי הוועדה היו ב"כ מאירוביץ (יושב-ראש), א' אהרונוב, י' בן-סירה (שיפמן), ש' גפני, צ' השמשוני, מ' מקלף, מ' עמיעז, י' פרנקל, ב' ציפר וה' ראו.

43 פולמוס נוסף בעניין מיקום הנמל, ראה: א' שרון, דבר, 20 במאי 1951, ו' רוקח, טיוטת מאמר תשובה לשרון, אצ"מ, A323/48(2)

44 ראה: אצ"מ, A323/289

עם לחץ הזמן, גרמו להעדר סקר ימי מוקדם. גם לא נבדקה השאלה, אם נמל תל-אביב נחוץ לטווח ארוך. ההנחה היתה שנמל יפו הוא ערבי, נמל חיפה הוא בריטי, ולכן היישוב היהודי זקוק לנמל משלו בתל-אביב. בשאלה היכן לאתר את הנמל בתוך תל-אביב הוכאו בחשבון שיקולים כלכליים, אך עצם הקמתו לא נבדקה מבחינה כלכלית. בהמשך הזמן ניכרה ההתפכחות מגישה זו, שראשיתה בגורמים יהודיים מחוץ לתל-אביב. ד"ר וידרא לחץ לכל תבוא התמיכה כנמל תל-אביב על חשבון האינטרסים של נמל חיפה, בנימוקים שכחיפה יש 1,200 יהודים העובדים כנמל, והאשלג כולו משונע על-ידי יהודים. לכן אין לפתח את תל-אביב על חשבון חיפה ואין להפוך את נמל חיפה לנמל ערבי. לדעתו, יש דברים שנמל תל-אביב לעולם לא יוכל לטפל בהם.⁴⁵

גם בקרב מנהלי הנמל השתררה גישה מפוכחת יותר, עקב הצורך לקיים את הפעילות היום-יומית של הנמל ולאזן את התקציבים, דבר שהיה קשה בגלל ההגבלות שהוטלו על-ידי השלטונות הבריטיים (ראה להלן).

זמן קצר אחרי הפעלת הנמל הופנתה ביקורת על הנהלתה מצד חוגים שסברו כי הניהול סובל מפוליטיזציה: חוגים אורחיים האשימו את השמאל בהשתלטות על הנמל,⁴⁶ ואילו אחרים האשימו באופן שווה את כל הצדדים.⁴⁷ בייחוד תקפו את מינויים, מסיבות פוליטיות, של שלושה מנהלים לנמל, וכן ביקרו את המונופול שניתן לחברת הסוורים 'פריקה'.

כתחילת השביתה כנמל יפו, ב-1936, הניחו רבים — יהודים, בריטים וערכים כאחד — כי בתום השביתה יחזרו היהודים להשתמש כנמל יפו. בהשפעת בן-גוריון גברו השיקולים המדיניים על אלה הכלכליים,⁴⁸ והציבור נשאר נאמן לנמל תל-אביב. מעתה, כשנמל זה לא היה מסוגל לתת שירותים, פנו היהודים לנמל חיפה. משפט המפתח ביחס היהודים אל נמל תל-אביב היה ונשאר זה שנאמר על-ידי הופין: 'הציבור בתל אביב רוצה נמל'.⁴⁹

בשנות העשרים הבריטים הסכימו באופן מסויג להקמת נמל, ואיפשרו את הקמתו כפועל בשנת 1936. אך הם ראו בו פיתרון ארעי לבעיה שנוצרה בעת השביתה ביפו, וככלל התנגדו להקמת נמל בתל-אביב, ובעיקר להרחבתו ולהעמקתו. מידת ההתנגדות היתה שונה מפקיד אחד למשנהו, וכן היתה תלויה בנסיבות הזמן, ולכן גברה או נחלשה לסירוגין. נמל יפו היה בעיניהם הנמל האזורי ובנמל חיפה ראו את הנמל הראשי של הארץ. הם חזרו והדגישו מדי-פעם, כי נמל חיפה מסוגל לטפל בכל תנועת הנוסעים של הארץ.⁵⁰

כך, למשל, עם קבלת הרשות לפרוק סחורות מסוימות כחוף תל-אביב, הפעיל היישוב היהודי, באמצעות הלורד מלצ'ט, לחץ על השלטונות שיסכימו להפיכת המוזן לנמל של ממש. תשובת משרד-המושבות היתה מסויגת והדגישה שיש צורך לבדוק תחילה הן את השאלה, אם הארץ זקוקה

45 ראה מכתב וידרא אל מאירוביץ מיום 28 בספטמבר 1939, שם, א53/624

46 אחד הדוברים הראשיים בעניין זה היה יצחק רוקח, מנהל 'פרדס סינדיקט' וחבר הנהלת 'אוצר מפעלים בע"מ'.

47 ראה, למשל: מ' סמילנסקי, 'נמלה של תל אביב', הארץ, 25 בינואר 1938; מ' אטר, 'הנמל שלנו', הארץ, 20 באפריל 1938; M. Smilansky, 'Political Parties and the Port', *Palestine Review*, 4 (March 1938).

48 ראה מכתב הופין אל לורד מלצ'ט מיום 22 באוקטובר 1936, אצ"מ, A251/29 וכן 'פורת, ממהומות למרידה, התנועה הלאומית הפלסטינית 1929-1939, תל-אביב 1978, עמ' 210.

49 ז' הופין, 'יושב-ראש 'אוצר מפעלים ים', בהרצאה לפני הוועדה המייעצת ליד הנהלת הנמל מיום 7 בפברואר 1946, אצ"מ, S53/625

50 ראה דברי הנציב העליון אל אנשי הנמל ב-2 באוגוסט 1937, אצ"מ, L51/1627

לנמל נוסף, הן את שאלת מיקומו.⁵¹ מנהל המכס, סטיד, שלל את הנמל מכל וכל (בתוקף תפקידו היה אחראי לתיפעול נמל חיפה, שהיה כפוף עד 1943 למחלקת המכס). הוא התייחס בלעג לבקשת הרישיון לבניית מזח, וכאשר זה ניתן, התלונן על 'הרעש שמקימים היהודים בענין הנמל' והתנגד לאיסוף הכספים עבור הנמל. על המזח אמר שהוא 'כה חזק שיעמוד לצמיתות ואיננו אותו גשר ארעי שעליו היה מדובר'.⁵² הוא אף פנה אל מערכת העיתון 'פלסטיין פוסט' בדרישה שלא יתנו פומבי רב לבניית הנמל, משום שהוא, סטיד, נמנה עם קוראי העתון. מאוחר יותר התלונן שנמל תל-אביב פוגע בהכנסות יתר הנמלים, ודרש לצמצם את זכויות הפריקה בו.⁵³

מנהיגי היישוב היהודי חששו כי הבריטים יבטלו את הרישיון להפעלת נמל תל-אביב כאשר תסתיים השביתה ביפו. הנציב העליון ווקופ הרגיעם, באמרו כי חשב אמנם בעבר שהמזח מיותר, אלא שהשביתה שינתה את דעתו. בשנים קודמות ניסו היהודים להחדיר עובדים משלהם לנמל יפו, דבר שנכשל בגלל התנגדותם התקיפה של סוורי יפו הערבים. ווקופ ראה בשביתה הזדמנות בלתי-חוזרת להכניס פועלים יהודים לנמל יפו. אולם מוסדות היישוב החליטו עתה כי עדיף לפתח נמל עצמאי, ולכן לא הועמדו פועלים יהודים לרשות נמל יפו המושפך.⁵⁴

לאחר בירור עם מזכיר המדינה שלח ווקופ, בראשית אוגוסט 1936, את המכתב שאיפשר את הקמת המעגן, אך היתנה זאת בשלושה תנאים:

1. לא תהיה תמיכה כספית עירונית או ממשלתית בנמל.
2. הוצאות הממשלה תוחזרנה לה, ולא ייגרם לה הפסד כספי כלשהו.
3. כל תכנית-בניה תובא לאישור הממשלה.⁵⁵

מכתב זה היה אמנם הבסיס המשפטי לבניית הנמל, אך שימש גם עילה מתמדת לוויכוחים בין מנהלי הנמל לבין הפקידות הבריטית, שנאחזה באופן מילולי בהגבלות שבו. הבריטים שמרו לעצמם את הזכות הבלעדית לגבות מסים ואגרות בנמל, כאילו הם עצמם הפעילו אותו. מצד שני, הם מצאו מערייית תל-אביב לתמוך בנמל, בהסתמך על הסעיף הראשון במכתב הנ"ל. בהרצאה לרגל עשור לקיום הנמל אמר על כך הופין:

... אנו נתנו לזה [לרשות שניתנה] פירוש רחב, בנינו מזח, סירות, מעגן; אחר כך בריכה עם רציפים והקפנו אזור זה בגדר. כל זה בלי בעלות ברורה על האדמה. אין לנו קושאן מסוים על משהו: בנינים, בריכה, שטח וכו'. אמנם הממשלה עשתה סידורים המכירים בקיום הנמל, כגון תחנת מכס, אבל אין לנו חוץ ממכתב הנציב העליון המגדיר את מצבנו שום פירוש משפטי נוסף. כמובן הכספי החלוקה היא כדלקמן: ההכנסות לממשלה, ההוצאות על חשבוננו.⁵⁶

הבריטים ראו בנמל תל-אביב חלק מנמל יפו. בתחילה, כל אניה נאלצה לסדר את העניינים הפורמאליים ביפו, כטרם הורשתה לעגון בתל-אביב.⁵⁷ בקשות חוזרות ונשנות להפריד מבחינה

51 ראה מכתב מאפי אל מלצ'ט מיום 13 ביוני 1936, אצ"מ, A173/124

52 דברי סטיד ליצחק רוקח, לפי דין-וחשבון מיום 8 ביוני 1936, אצ"מ, S25/2561

53 ראה מכתב וידרא אל מאירוביץ מיום 17 בינואר 1937, אצ"מ, S53/623

54 ראה מכתב האתורן אל שרתוק מיום 16 ביולי 1936, אצ"מ, S25/10/076

55 מכתב ווקופ אל שרתוק מיום 1 באוגוסט 1936, אצ"מ, S25/2561

56 ראה לעיל, הערה 49.

57 ראה מכתב יצחק רוקח אל שרתוק מיום 8 ביוני 1936, אצ"מ, S25/2561



HIGH COMMISSIONER FOR PALESTINE,
JERUSALEM.

1st August, 1936.

Dear Mr. Shertok,

As you know I have been in telegraphic communication with the Secretary of State regarding the strong wish of the Jewish Community to establish some form of port or roadstead near Tel-Aviv as a permanent undertaking in private ownership, and on the establishment of a private company to achieve this aim. I had also asked the Secretary of State to inform me by telegraph if there was any objection to Mr. E.J. Buckton, of the Firm of Consulting Engineers Messrs. Rendel, Palmer and Tritton, coming to Palestine to give technical advice on the proposition.

I have this morning received the Secretary of State's reply. I am glad to say that I am now authorised to inform you that Government has no wish to place any obstacle in the way of the proposed improvements at Tel-Aviv beach or in the



HIGH COMMISSIONER FOR PALESTINE,
JERUSALEM.

2.

way of the development of alternative facilities on the Yarkon River, subject, however, to the following stipulations:

- (i) No assistance will be forthcoming from municipal or Government funds;
- (ii) The cost of any Government services will be refunded and, whatever be the upshot of the technical investigations carried out, Government cannot agree to any scheme which would involve it in a loss of revenue from harbour and wharfrage dues;
- (iii) Approval of any scheme for which any public service is required would be conditional on Government being satisfied that such scheme was practicable from the point of view of the Administration.



HIGH COMMISSIONER FOR PALESTINE,
JERUSALEM.

3.

I am also in a position to say that there will be no objection on the part of Government to a visit by Mr. E.J. Buckton to carry out technical investigations on behalf of the private interests concerned, so long as it is understood that Government is thereby committed to nothing.

The Secretary of State wishes me to make it clear that at the present stage of consideration Government cannot in any way approve of steps being taken towards the construction of a deep water harbour: on the other hand Government will neither hinder, of course, nor hamper private interests from making any enquiries which they may consider desirable.

I should add for your information that I am causing a similar communication to be addressed through the District Commissioner, Southern District, to His Worship the Mayor of Tel Aviv; and that I have



HIGH COMMISSIONER FOR PALESTINE,
JERUSALEM.

4.

written in identic terms to Mr. Hoofien.

Yours sincerely
Arthur Wauchope

מינהלית בין נמל יפו לבין נמל תל-אביב נדחו על-ידי הבריטים. הם גם לא הסכימו לראות בנמל תל-אביב נמל פרטי, כדוגמת נמלים אחדים במערב-אירופה.⁵⁸ השלטונות חששו מהפסד הכנסותיהם בנמלי חיפה ויפו, וכן מהתחזקות כלכלית יתירה של היישוב העברי.⁵⁹ חשש זה הובע על-ידם כבר עשר שנים קודם, כאשר הנציב העליון הראשון, סר הרברט סמואל, הציע לבנות את נמל חיפה כעזרת הון שיגוייס בקרב היהודים.⁶⁰

היו פקידים אשר התנגדו בעבר להעמקת נמל יפו, לכל יתחרה בנמל חיפה. עתה דרשו אותם אנשים את שיפור נמל יפו, כדי למנוע את הפיכת נמל תל-אביב לעובדה מוגמרת וקבועה.⁶¹ בעוד שהנציב העליון וקופ איפשר את הקמת המזח והמעגן, יורשו בתפקיד, הארולד מקמייכל היה בין מתנגדי הנמל העקביים, כשם שיחסו ליישוב העברי בכלל היה שלילי יותר משל קודמו. הוא ראה בסגירת נמל תל-אביב מטרה, 'כדי להכריח את היהודים ואת הערבים לשתף פעולה, כפי שקובעת מדיניות ממשלת הוד מלכותו בספר הלבן'.⁶² תחילה הציע לרכוש את הנמל מידי 'אוצר מפעלי ים', לסגור אותו ולסלול במקום זה כביש לאורך החוף מתל-אביב ליפו (זו ההצעה שעלתה מספר פעמים קודם-לכן). הצעתו נדחתה על-ידי הממשלה בלונדון שפקידיה הבינו כי ההנהגה היהודית תקרא את כוונות הבריטים ותסרב למכור את הנמל. לאחר-מכן חשב מקמייכל על החנקת הנמל מבחינה כלכלית. על כך השיב לו שר המושבות מקדונלד, שהיהודים יתגייסו לתמוך בנמל, גם אם ישא הפסדים כבדים.⁶³

'אוצר מפעלי ים' הביא לפני הממשלה בתזכיר מפורט ביוני 1938 את בעיית מימון התיחזוק השוטף של הנמל, לאור העובדה שהאגרות השונות נגבו על-ידי הממשלה, ואילו ההוצאות היו מוטלות במלואן על 'אוצר מפעלי ים'.⁶⁴ בתזכיר הועלו הדרישות להפרדה מינהלית מנמל יפו ולהקמת רשות עצמאית שתיגבה אגרות ודמי-שימוש במתקני הנמל. התשובה נתקבלה רק באמצע 1941. הדרישה הראשונה נדחתה, ולגבי שינוי מעמד הנמל, הסכימו הבריטים, אך בכיוון של הידוק הפיקוח הממשלתי עליו. תשובת ה'אוצר' מאמצע 1942 היתה כי 'בתנאים אלה אי-אפשר לנהל משא-ומתן עם הממשלה'.⁶⁵ מדיניות הבריטים היתה הגבלת פעילותו של הנמל, והיא התבטאה בהכבדת העול הכספי. הכעיה נפתרה רק אחרי המלחמה. לאחר התערבות מנהל הרכבת, קירבי (אשר היה ממונה מאז 1943 על נמל חיפה), הותר לנמל תל-אביב לגבות החל מאפריל 1946 דמי-עגינה, דמי-רציף, אגרות-רישוי ורישום-ספינות.⁶⁶

58 ראה תקציר פגישה של סגן המזכיר הראשי, וולש, עם ון פריסלנד מיום 24 בנובמבר 1938, אצ"מ, S53/622

59 ראה הערת-שוליים של דאוני לחיק PRO, CO733/393/75094 מיום 23 באוגוסט 1939.

60 תזכיר הנציב העליון אל משרד-המושבות מיום 18 באפריל 1924, PRO, CO733/73/46182, וראה שטרן (לעיל, הערה 12), עמ' 183.

61 ראה תזכירים שונים מנובמבר 1936, PRO, CO733/298/75169

62 מצוטט על-ידי המזכיר הראשי, לוק (S.E.V. Luke) בהערה מיום 16 באוגוסט 1939, לחיק, PRO, CO733/393/75094

63 ראה מכתב מקדונלד (שר המושבות) אל הנציב העליון מקמייכל מיום 13 באוקטובר 1939, שם, שם.

64 תזכיר מיום 14 ביוני 1938, אצ"מ, S25/2561

65 ראה תשובת המזכיר הראשי מקפרסון מיום 30 ביוני 1941, שם, S53/627; תשובת 'אוצר מפעלי ים' למזכירות

הראשית מיום 17 במאי 1942, שם, S53/625

66 שם, שם, מכתב מנהל הרכבת, קירבי, אל 'אוצר מפעלי ים' מיום 21 בפברואר 1946, שם, S53/625

יהודי!

זהו סמלנו של נמל תל-אביב

הסחורות הנושאות סמל זה נפרקו
בנמל תל-אביב.

יהודי!

אל תגנה סחורה אלא אם נושאת היא את
סמל הנמל.



**שמור על הקניין רב-החשיבות:
נמלנו העברי הראשון.**

מודעת הפרסומת הראשונה של נמל תל-אביב

השכתת נמל יפו על-ידי הערבים היתה מכוונת נגד היישוב היהודי לא פחות מאשר נגד השלטון הבריטי. אך היא שהביאה את המנהיגות היהודית לחיפוש דרך להשתחרר מן התלות בנמל יפו הערבי.⁶⁷ השביתה הערבית גרמה אפוא להקמת נמל תל-אביב. גם הוועד הערבי העליון וגם הסוורים ביפו הופתעו מהתפתחות זו. רב היה רוגזם כאשר הנציב העליון הסכים להפעלת הנמל בתל-אביב, ואכזבתם גברה כאשר היהודים החרימו את נמל יפו בתום השביתה.⁶⁸ הם היו בטוחים כי עם סיום השביתה יחזור נמל יפו לתפקד כמקודם. הסוורים האשימו את הממשלה כי נישלה כאלפיים משפחות ערביות מפרנסתם, ואת מנהיגיהם בקוצר-ראות, על שלא הכינו כלים להילחם בתופעה זו.⁶⁹ הוועד הערבי העליון לחץ ללא הפוגה על הממשלה, כדי שזו תבטל את הרישיון להפעלת נמל תל-אביב. כאשר הלחץ לא נשא פרי, קראו לערבים להשתמש רק בשירותי נמל יפו, ולהחרים את

67 י' פורת (לעיל, הערה 48), עמ' 209.

68 ראה שם, עמ' 210, וכן מכתב הופין אל מלצ'ט מיום 22 באוקטובר 1936, אצ"מ, A251/29.

69 הצהרת ספני יפו (ללא תאריך), אצ"מ, S25/9350.

נמל חיפה. בכך רצו לפצות את אנשי יפו על אובדן הכנסותיהם. נראה כי פניה זו לא הועילה הרבה. כמות הייצוא מיפו נשארה יציבה לאחר השביתה, אך הייבוא ירד כמעט למחצית הקפו שלפני 1936.⁷⁰

הנמל והעיר תל-אביב

לעיר-נמל יש לעתים מבנה עירוני מיוחד. הנמל משפיע על הנוף העירוני במבנים, במשטחי-אחסנה, במתקני-שינוע, בשוברי-הגלים והרציפים.⁷¹ סביב הנמל מתפתחים עסקים הקשורים בו, כגון חברות-תובלה, עמילי-מכס, בנקים, משרדי עורכי-דין, סוכני-אניות, לשכות-מסחר, חנויות-אספקה לאניות ולימאים, בתי-קפה ופונדקים.⁷² בקרבת הנמל ניתן למצוא בדרך-כלל תעשיות ומלאכות הקשורות בו, אם לצורך מתן שירותים לאניות, אם לצורך קבלת או מסירת מטענים בחזית-המים ('תעשיות נמליות'). מערך הכבישים ומסילות-הכרזל מותאם לקיומו של הנמל, כדי לשפר את הנגישות אליו, ולעתים כדי למנוע הפרעה לתחבורה העירונית שאיננה קשורה בנמל עצמו. בערים באגן הים-התיכון נמצא מרכז העסקים הראשי (מע"ר) סמוך לנמל. סביב הנמל התפתח אזור של בתי-קפה, מסעדות ותיירות. לעתים הפך הנמל הישן עם ירידת ערכו המסחרי לנמל-יאכטות, ספינות-ספורט ושעשועים, דבר המגדיל את תפקודה התיירותי של הסביבה.⁷³ לכל אלה אין זכר בתל-אביב. הנמל נמצא בקצה הצפוני של העיר. ממרבית קטעי החוף בקושי הבחינו בו. מוסכים וכתי-מלאכה התמקמו במגרשי התערוכה בקרבת הנמל, כגלל הימצאות מבניו מתאימים, וללא קשר לנמל. מעבר להם השתרע אזור-מגורים, אשר בחלקו צמח לאחר הקמת הנמל, דבר שהדגיש את חוסר-השפעתו על המבנה התיפקודי של הסביבה. גם איתורה של תחנת הכוח הקרובה, מצפון לשפך הירקון, לא נבע מן הקרבה לנמל, אלא מן הצורך במי-קירור. מערך הרחובות המתוכנן התעלם כמעט לחלוטין מקיומו של הנמל, הנגישות אליו הייתה גרועה, ולא היתה כלל רכבת באזור. הנמל גם לא הורגש בהרכב המע"ר של תל-אביב, הנמצא הרחק ממנו — העסקים בתל-אביב לא היו מן הסוג המאפיין עיר-נמל.⁷⁴

70	המרוצע השנתי של הפריקה וטעינה בנמל יפו (לפי אביצור, נמל-יפו, לוח 15): פריקה	טעינה	שנים
	591 אלף טון	147 אלף טון	1935-1934
	270 אלף טון	152 אלף טון	1939-1937
71	ראו: R.E. Murphy, <i>The American City</i> , New York 1974, p. 135		
72	ראה בון-גארניה ושבו (לעיל, הערה 3), עמ' 142, H. de Blij, <i>Mombase, an African City</i> , North-West, University Press 1968, p. 41		
73	י. קרמון, 'הנמלים הים תיכוניים' (לעיל, הערה 1), עמ' 139.		
74	דבר זה מאפיין גם ערים אחרות, שבהן הנמל החשוב יותר מאשר בתל-אביב. ראה: F.H. Morgan & J. Bird, <i>Ports and Harbours</i> , London 1958, p. 148. זו אצל ע' גונן, מיקום החרושת בתל אביב-יפו, חיבור לשם קבלת התואר דוקטור לפילוסופיה, האוניברסיטה העברית, ירושלים, 1968, עמ' 32-34.		

שתי סיבות עיקריות לתופעה זו:

א. הכמויות המשונעות בנמל תל-אביב היו קטנות. החל מקום המדינה היה זה נמל-יבוא בלבד. הכמויות המשונעות (150-220 אלף טון לשנה) היו זעירות בקנה-מידה של ערי-נמל בעולם. נמלים בגודל זה ככוחם להשפיע על מבנה של יישוב קטן בן אלפים אחדים של תושבים, אך לא על עיר בת מאות-אלפי נפשות.

ב. משך פעילותו של הנמל היה קצר. שלוש שנים אחרי הפעלתו פרצה מלחמת-העולם השנייה, והוא היה משותק כמשך שש שנים. עם חידוש הפעלתו היתה לו חשיבות בהברחת נשק ועולים, אך זו אינה פעילות הנותנת את אותותיה במבנה העיר.

סיבות נוספות היו:

א. הנמל הוקם בקצה הצפוני של העיר, ומעבר לרצועה ארוכה של אזורי-מגורים. בכך נותק מן האזורים שעליהם יכול היה להשפיע. במשך רוב שנות פעילותו היה הנמל אחד האחרים הבנויים הצפוניים ביותר של תל-אביב.

ב. המרחק בין הנמל לבין מרכז העסקים הראשי היה גדול: המרחק האווירי בין הנמל לבין צומת הרחובות אלנבי-לילינבלום הוא 3.7 קילומטרים. לשם השוואה: הרוחב המירבי של העיר בכיוון מערב-מזרח היה בתקופת המנדט 2.5 קילומטרים, ואילו המרחק הממוצע של כל הנקודות בעיר אל מרכז העסקים שלה היה באותה תקופה פחות משני קילומטרים.

הקמת שובר-הגלים



ג. מספר ה'תעשיות הנמליות' בארץ היה קטן, ולתעשיותיה של תל-אביב לא היה קשר מיוחד עם הנמל, וכך, ממילא לא היה להן עניין להתמקם בקרבתו דווקא, והן חיפשו לעצמן אתרים מתאימים יותר.

★

היישוב היהודי תלה תקוות רבות בפתיחת נמל תל-אביב ובהתפתחותו העתידה. אלה לא נתגשמו, והסיבות העיקריות לכך היו:

א. מדיניות הממשלה הבריטית, אשר התלבטה בשאלה אם לפתוח בכלל נמל עמוק שני בארץ, ומכל מקום העדיפה את העמקת נמל יפו על-פני שיפור נמל תל-אביב.
ב. התקוות היו מוגזמות לעומת הצרכים האובייקטיביים של ארץ-ישראל בשנות השלושים והארבעים.

ג. לאחר קום המדינה העדיפה הממשלה את אשדוד על-פני תל-אביב, בעיקר משיקולים של פיזור אוכלוסיה וקרבה למחצבי הנגב.

ד. קשה לבנות נמל גדול, על מתקניו ודרכי-הגישה אליו, בתוך אזור הבנוי כבר בצפיפות, ואשר מרבית קרקעותיו הינן בבעלות פרטית.

לנמל תל-אביב היתה חשיבות פוליטית, כתגובה לשביתה הערבית ביפו. תפקידו הכלכלי נשאר מצומצמים, והוא היה אפוא בבחינת אפיזודה חולפת בתולדות היישוב בארץ ובתולדות העיר תל-אביב. הציפיות שתלו בנמל היו מבוססות על דגם של נמלים גדולים וותיקים, אשר התפתחו בדבר עם עריהם תוך השפעות גומלין בין העיר לנמלה. לא כן היה בתל-אביב, עיר אשר גדלה בקצנו מהיר, אך מסיבות שלא היה להן כל קשר לנמל. כך היתה אפוא תל-אביב עיר ובה נמל, אך היא לא היתה עיר-נמל.

המרחק הרב של הנמל ממרכז העיר ומאזורי הבידור שלה והסכבה המוזנחת מנעו את הפיכת המעגן למרכז-ספורט ותיירות. נמל יפו התאים לכך יותר, שכן בסביבתו היתה שכונה ישנה וציורית, ואתר-תיירות קיים. גם כאשר הוקם אזור המְרִינָה בתל-אביב, לא ניצלו את הנמל הקיים לצורך זה, אלא הצמידו אותה ל'כיכר אתרים' (כיכר נמיר). עד כה המזל לא האיר פנים לנמל תל-אביב, אפילו לאחר סגירתו כנמל מסחרי, וספק אם מצב זה ישתנה בעתיד הקרוב.

