

נמל בחיפה - מדוע?

מאמר זה מוקדש בהוקרה לידידי,
ניסן אררט, איש חיפה, בן שבעים
שנים – בלווי ברכות לאריכות ימים
ולהצלחה במעשיו.

ההתפתחות עד לבניית נמל עמוק-מים

חיפה קיימת במקומה הנוכחי מאז אמצע המאה ה"ח, כאשר השליט המקומי, דאהר אל-עומר, הרס את הכפר, שהיה קרוב לבת גלים, ובנה את חיפה במקום, אשר בו הים כמעט נושק להר.

מאה שנים מאוחר יותר, בשנת 1858, בנה המהנדס פיירוטי, איש סרדיניה, מזח אבן באורך כשלושים מטרים לפי הזמנת הממשלה הרוסית. הדבר נעשה כדי להקל על הצליינים המגיעים לצפון הארץ, ובעיקר – לנצרת. אולי לא הייתה חשיבות ימית ומסחרית רבה למזח זה, כי הצטברות חולות לאורכו מנעה, למעשה, את ניצולו הימי כבר כעבור שנים מועטות, אבל הוא מהווה נדבך בתחרות הסמויה, שהייתה קיימת בין חיפה לבין עכו, שהלכה והידרדרה – כבר מימי המצור על-ידי נפוליאון, ובהמשך – בהפגזה הבריטית בשנת 1840. בניית המזח ביטאה לראשונה את פיגורה של עכו – מבחינת היכולת לקלוט אניות קיטור גדולות יחסית – בניגוד למפרשיות, שהיו מקובלות עד אז.

המהנדס הגרמני, **גוטליב שומכר**, תושב המושבה הגרמנית של חיפה, שנוסדה בשנת 1869, האריך בשנת 1886 את המזח הרוסי עד ל-53 מטרים. כדי למנוע את סתימתו על-ידי הסחף – נבנתה ההארכה מקונסטרוקציה ברזל. מקומו של המזח היה בקטע המזרחי של הנמל הנוכחי, באזור "נמל הנפט" של הבריטים בראשית המדינה.

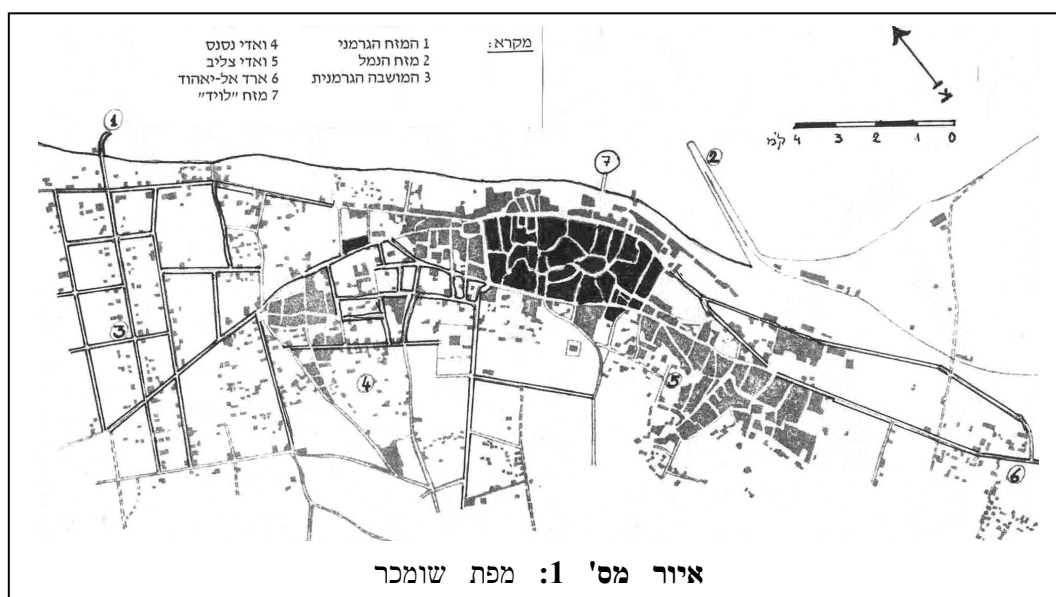
גם המשך פיתוח המזח היה קשור במהנדס גרמני, הפעם **היינריך מייסנר פחה** (את התואר 'פחה' קיבל מהסולטן). מייסנר הוא שתכנן וביצע את סלילת מסילת הברזל החג'אזית מדמשק דרך רבת עמון, מען, מדינה, שהייתה אמורה להסתיים במכה (בפועל נסללה עד מדינה בלבד). מטרת מסילת הברזל הייתה להקל על העלייה לרגל למכה, שהיא ממצוות היסוד של האיסלם. העלייה לרגל והצליינות – שימשו במקרים רבים זרז להקמת מפעלי פיתוח בתחום התחבורה באזור הלבנט והמזרח התיכון. הרכבת נסללה, כאמור, מדמשק, וחומר הגלם נפרק בנמל בירות, שהיה שייך

תאריכים: גיאוגרפיה של ארץ-ישראל, תולדות ארץ-ישראל.

שנתון "מל" – תשס"ד כרך ט'

לצרפתים, ומשם הוסע ברכבת לדמשק, שאף היא הייתה בשליטת צרפת. הצרפתים לא היו מעוניינים במיוחד בפיתוח הטורקי-גרמני, וגבו דמי פריקה ודמי הובלה גבוהים. עובדה זו גרמה להחלטת מייסנר, לבנות מסילה **מחיפה לדרעא (אדרעי)** שבדרום סוריה. עד עיר זו כבר הגיעה המסילה מדמשק, על מנת להשתמש בחיפה כמעגן פריקה. המסילה לחיפה נסללה בתוואי (שמות היישובים, כפי שידועים היום): חיפה-עפולה-בית שאן-צמח-עמק הירמוך-דרעא. בחיפה הועלתה המסילה על המזח (1905), וכך הפכה חיפה לעיר היחידה באזור, שהיה בה קשר בין הנמל לבין הרכבת. מייסנר התחיל בתכנון נמל, בעל מזח של 400 מ' אורך. כעבור שנתיים, כאשר ההוצאות היו מרובות מדי, הוא הציע להסתפק בהארכת המזח ל-80 מ'. בסופו של דבר נשארו תכניות אלו על הנייר.

נוסף על מזח הרכבת – היו אז בחיפה **שני מזחים קטנים** נוספים: **א. מזח "לויד"** (בערך באזור שער פלמר של היום, שנבנה על-ידי חברת לויד עבור עגינת אניותיה) **ב. מזח** בחוף המושבה הגרמנית, אשר הוקם בשנת 1898 **לשם ירידת הקיסר וילהלם השני** ופמלייתו אל החוף – בעת ביקורו בארץ הקודש. מזח זה נסתם עד מהרה בחול ושימש חוף רחצה, שנקרא אז "החוף האלמאני" (= הגרמני), או בערבית: "אל בונד אל-אלמאני" (כקוריוז יצוין קטע של "הארץ" משנת 1925, אשר בא בטענות על "שבחורים גם בתולות יתרחצו יחדיו בחוף האלמני, ולא יתבוששו"). חוף רחצה זה נעלם בעת בניית הנמל בשנים 1929-1933.



שנתון "לע" – תשס"ד כרך ט'

הדיונים על בניית הנמל בתקופת המנדט

אחד הראשונים, שראו לפנייהם קיומו של נמל מודרני בחיפה, היה לא אחר מחוזה המדינה, **הרצל**, בספרו **אלטנוילנד** (במהדורה המחודשת בעברית 1961, עמ' 54). מובן, שבדבריו לא היו תכניות הנדסיות לביצוע.

עם תום הממשל הצבאי הבריטי (1918-1920) העביר חבר הלאומים את ארץ ישראל כמנדט לידי בריטניה. כבר בדיונים הראשונים נידונה השאלה, אם, היכן וכיצד לבנות נמל עמוק מים. לפי הצעת שר המושבות דאז, וינסטון צ'רצ'יל, נתמנה בשנת 1922 **פרדריק פלמר** מחברת רנדל-פלמר-טריטון הלונדונית כבודק. הוא עבר על כל התכניות, שהוגשו לממשלה על-ידי חברות שונות מרחבי העולם, אך דחה אותן והציע לקבל את תכניתו. כמו-כן הוא בדק את הצעת מנהל הרכבות הארץ-ישראליות **שלא** לבנות נמל בארץ ולחזק במקום זאת את קו הרכבת לפורט סעיד או לפורט פואד שליד תעלת סואץ במצרים. ייתכן, שמבחינה כלכלית גרידא הייתה זו ההצעה הזולה ביותר, אולם הבריטים היו זקוקים לנמל בארץ מחישובים אסטרטגיים-ממלכתיים שלהם. פלמר בדק גם את האפשרות לחדש את אחד הנמלים העתיקים, כגון עזה, אשקלון, קיסריה, עתלית ועכו. אפשרות זו נדחתה, הן משום שנמלים אלה אינם מוגנים דיים מצד הים, הן משום שבכולם היה צורך להקים לא רק נמל, אלא גם עיר חדשה לידו.

לבריטים היה ברור, שהנמל חייב לספק את צורכיהם האסטרטגיים. לכן נפסלו מקומות, שהרים היו ממזרחם, כמו יפו. חיפה נבחרה, כי ממנה ניתן לעבור יחסית בקלות מזרחה דרך עמקי יזרעאל, חרוד, בית-שאן, הירדן והלאה במעלה הירמוך – מהלך "רכבת העמק".

בדיון על התכניות שמנינו לעיל, פסלן פלמר אחת לאחת: נימוקו העיקרי – ההוצאות הכספיות הכבדות שנדרשו בהן, מה עוד שבראשית שנות העשרים – בניית נמל גדול גם לא נראתה נחוצה. גם אם לא נהג פלמר לפי כללי מנהל תקין – **בהמליצו על תכניתו הוא, הרי התנהגותו הייתה הגיונית, ואמנם זו נתקבלה בשנים 1926-1927** כתכנית בנייה לנמל העתידי.

אף-על-פי שאין אנו דנים כאן אלא בתכנית שהגיעה לכלל ביצוע, יש מקום להרחיב על תכנית אחת מאלו שנדחו, משום שהייתה יוצאת דופן במהותה וגאונית מבחינת תכנון העיר חיפה, לו התקבלה:

מדובר בתכניתו של האדריכל ומתכנן הערים היהודי, **ריכרד קאופמן**. תכנית זו התבססה על פרויקט של פריץ קרוננברג משנת 1925, אשר לפיה יוקם הנמל ליד שפך הקישון, ורובו יהיה "נמל אצבעות", שייחפר בחולות עמק זבולון הדרומי. דבר זה יקל על ההגנה מפני גלי הים וגם יתן שטח רציפים גדול בהרבה מזה שקיים בנמל, כפי שנבנה בסופו של דבר, עם רציף אחד לאורך החוף. בצמוד לנמל – ייבנה מרכז העסקים של העיר, ובו אזור החנויות והמשרדים, כאשר רכבת וכביש

שנתון "Lee" – תשס"ד כרך ט'

גישה ראשי יוצאים ממנו צפונה לכל אורך "המפרץ" עד עכו. משני צדי כביש זה ימצאו מרכזי מסחר שכונתיים ושכונות מגורים הטובלים בירק. מרכז-על (אך משני למרכז עסקים ראשי של העיר ליד הנמל) ימוקם באמצע הדרך בין הנמל לבין עכו, וממנו ישתרעו פארק גדול וכביש גישה אל הים. לכל אורך הים תיבנה טיילת, ולא תהיה בנייה כלשהי בין כביש החוף לבין הים. העיר הישנה של חיפה תישאר פרבר דרומי של העיר, ולא לב העיר. כך יישמר אופיה של עיר עתיקה, והיא תוכל לשמש כאתר תיירות עם בתי קפה וכיו"ב. שכונות וילות תיבנינה על הר הכרמל, ורכבל (מדובר בשנות העשרים!) יעלה את התושבים ממקום עבודתם במרכז עסקים הראשי אל שכונות הגנים על המדרון ובפסגת ההר. העיר העתיקה של חיפה תישאר פרבר דרומי של העיר, ולא לב העיר, כפי שהיה המצב בהמשך הזמן – עקב ביצוע התכנית של פלמר.

קבלת התכנית הייתה מונעת שתי מגרעות גדולות, שהיו בבנייתה של חיפה: א. חסימת הגישה מן העיר – אל הים (לתושב חיפה אין היום אזור בילוי על שפת הים, כמקובל בערי הים התיכון), ב. הפיצול לקריות בעלות מעמד מוניציפלי נפרד, ובתחומים רבים, במיוחד בתקופת המנדט – ללא תיאום ביניהן.

אולם הבריטים לא חשבו כלל לדון בתכניתו שהוגשה להם בשנת 1926, כשהנימוק הרשמי שניתן לו (ושהיה בעיקרו – תירוץ) היה, שהתכנית של פלמר כבר אושרה, והגשת תכנית קאופמן באה במועד מאוחר מדי.

בניית הנמל ותפעולו עד סוף תקופת המנדט



איור מס' 2: תכנית קאופמן

שנתון "א" – תשס"ד כרך ט'

בניית הנמל **החלה בשנת 1929 והסתיימה בשנת 1933**. חלק מן המעגן נוצר על-ידי שאיבת חול מקרקעית הים ושפיכתו על החוף. כך התקבל אזור מיובש של כמה מאות דונמים בין קו החוף כיום לבין המדרכה של המספרים הזוגיים של רחוב העצמאות כיום. השטח המיובש, 340 דונם, פוצל על-ידי השלטונות הבריטים לאזורים שונים: משטחי הנמל עצמו, כולל מחסנים ושטחים לתחבורה מוטורית ומסילתית, בנייני המכס ואולמות נוסעים; שטח מחסנים מחוץ לנמל – כחלק מן העיר חיפה; מסילת ברזל, שהועתקה מקו החוף הקודם וכללה תחנת רכבת (חיפה מרכז, 1937); מבנים למגורים ולמסחר (המספרים הלא-זוגיים של רחוב המלכים, הוא רחוב העצמאות); רחוב המלכים בעל ארבעה נתיבי נסיעה ונתיב חניה באמצע (כך היה מקובל בימי המנדט). לאחר מכן התברר, כי הרצון לספק את צורכי כל הגורמים הייתה בעוכרי הנמל. כבר בשנת קיומו הראשונה של הנמל התברר, שגם שטחי העגינה וגם שטחי התפעול היבשתיים אינם מספיקים.

הנמל היה מודרני ועמוק – בניגוד לנמל יפו המיושן. האניות עגנו לאורך החוף. בכל זאת, בשנים הראשונות לקיום הנמל – לא תפסה חיפה את המקום הראשון הראוי לו בין נמלי הארץ. יפו, ששכנה במרכז אזור הפרדסים, המשיכה להיות נמל היצוא העיקרי (פרי ההדר היה, למעשה, מוצר היצוא היחיד), וגם היבוא התבצע בחלקו עדיין בנמל יפו. רק השביתה הגדולה של ערביי יפו מאפריל עד אוקטובר 1936, כחלק מהמאורעות של 1936-1939 – או המרד הערבי, כפי שנקרא בפי הערבים, שינתה את המצב: בתחילה לא פעל נמל יפו כלל, וכאשר חודשה פעילותו, לא חזרו אליו הלקוחות היהודים והבריטים, ופעילותם הועברה לנמל חיפה. (משנת 1937 פעל גם נמל תל אביב החדש כנמל יבוא של היישוב היהודי, אך לא כנמל יצוא (ראה שטרן, 1982)).

בשנות השלושים ניסתה ההגנה להחדיר מספר מרבי של **סוורים יהודים לנמל**. הדבר היה חשוב במיוחד לש"י – שירות הידיעות של ההגנה (המקביל לחיל המודיעין ולשב"כ היום) בגלל היות הנמל מקום, אשר בו באים במגע יום-יומי עם בריטים ועם ערבים. הדבר היה קשה, הן משום התנגדות הבריטים והערבים לשיתוף יהודים בנמל, הן משום שלא עמדו לרשות היישוב היהודי די כוחות מיומנים לעבודה מקצועית בנמל. לכן החליט מזכיר מועצת פועלי חיפה דאז, אבא חושי, להביא ארצה **פועלים יהודים** מן הנמל היחיד בעולם, שהיה בו מספר ניכר של סוורים יהודים, הוא **סלוניקי שביוון**. בדיעבד התברר, כי כך ניצלו חייהם של העולים מסלוניקי, שהייתה בין הערים, אשר מהן כמעט לא שרד איש את השואה.

בסתיו 1939 פרצה מלחמת העולם השנייה. הים התיכון היה בחלקו בשליטת הציר: גרמניה ואיטליה, וכמו-כן רבו בו המוקשים הימיים, שהונחו על-ידי שני הצדדים. כך פסקה התעבורה הימית האזרחית, ונמל חיפה פעל בעיקר כנמל צבאי בריטי עד שנת 1944.

לאחר המלחמה התחדשה פעילותו האזרחית של הנמל, ואם כי הוא היה הנמל היחיד של הבריטים והנמל העיקרי של הפעילות היהודית, הרי שהמאורעות, שהובילו למלחמת השחרור, פגעו גם בפעילותו.

בשבת 15 במאי 1948 התקיים בנמל חיפה טקס הורדת הדגל הבריטי ועזיבת הנציב העליון הבריטי האחרון, סר אלן קנינגהם.

הנמל בתקופת המדינה

עם כינון מדינת ישראל הגיעו רבבות עולים באניות לנמל חיפה. הדבר גרם לקשיים רבים בתפעולו, בנוסף לקשיים, שהיו בגלל עונתיות היצוא, שהיה מורכב בשנות המדינה הראשונות כמעט רק מפרי הדר, וממילא התרכז בעונת החורף בלבד.

הנמל נסתם, והיה צורך למצוא פתרון מידי וכן פתרון ארוך טווח. בשנים 1950-1951 בנתה חברה הולנדית **נמל עזר במוצא הקישון** אל הים, ממזרח לנמל הקיים, ובו שובר גלים באורך 600 מטרים בערך. לצורך בנייתו הוזז מוצא הקישון צפונה. נמל הקישון הקל על פעילות הנמל הראשי, שקודם כל הועברו אליו **כל הדייגים**. בשנת 1962, עם הקמת מספנות ישראל, הועבר אליו **המבדוק הצף**, אשר הפריע מאוד ליכולת התמרון של האניות בנמל הראשי, כאשר היה שם. ליד נמל הקישון נבנו גם מסופים של **כימיקלים** (כגון של חברת גדות). נמל הקישון נבנה על-ידי חפירה ביבשה, ובכך הוא ניתק את הכביש הישן מחיפה – למערב הקריות (קרית-חיים המערבית וקרית-ים) והיה צורך לסלול כביש עוקף, ארוך בהרבה (כביש "א.פ.י.ס."). לנמל הקישון גם לא היה קשר יבשתי אל הנמל הראשי, וכל התחבורה היבשתית ביניהם התנהלה עד שנות השמונים דרך הכבישים העמוסים בלאו הכי של העיר חיפה. רק אז מילאו את חוף הים ביניהם על-ידי שפיכת פסולת בניין במשך מספר שנים, ועל השטח המיובש הוקמו כבישים מחברים ומתקנים אחרים.

בנמל הראשי נעשו בשנות השישים שיפוצים, שכללו הארכת הרציפים, ובהם הכשרת החלק המערבי של הנמל, שלא נעשתה בידי הבריטים; בניית **ממגורות דגון** (שהורחבו פעמיים בהמשך) ומתקני פריקה/טעינה לגרעינים בתפזורת; כעבור עשר שנים בערך – בניית מתקנים לשינוע מכולות. כמו-כן הוארך שובר הגלים הראשי צפונה.

בתקופה זו תוכנן גם **"נמל חופשי"** (נמל ללא מכס) למען ממלכת ירדן, כאשר זו תחתום על חוזה שלום עם ישראל. כאשר נחתם החוזה בשנות התשעים, בסופו של דבר, כבר לא היה מקובל בעולם להקים נמלים חופשיים, ובמידת הצורך פותרים את בעיית המכס על-ידי צעדים מנהלתיים.

במחצית השנייה של שנות השבעים התרחשה בעולם מהפיכת המכולות – משלוח מטענים במכולות בעלות גודל אחיד, שהטענתן על אניות שהוכשרו לכך היא מהירה מאוד, ופריקתן מתאפשרת גם במשטחים עורפיים, ולא רק בנמל עצמו. לכן הוכשרו **משטחים למכולות** הן בנמל חיפה עצמו, הן בעורפו בשטח חיפה במקומות מרוחקים מן הנמל, ונבנו מנופי פריקה והטענה מיוחדים למכולות.

אשר לטווח הארוך – התלבטו, אם להרחיב ולהגדיל את נמל חיפה או לבנות נמל עמוק שני בחוף הים התיכון.



איור מס' 3: תצלום לוויין של חיפה ונמלה 2001
(מקור: NASA)

הוקמו שתי ועדות: הראשונה ב-1951, והשנייה – כעבור שנים מועטות. הוועדה השנייה הגישה את המלצותיה בשנת 1961.

קודם כל הוחלט לבנות נמל נוסף – משיקולים שונים: נמל חיפה רחוק במושגים ישראליים ממרכז הארץ; הוא בנוי בצורה, שקשה להרחיב אותו – גם כך הוא חוסם את הגישה של תושבי חיפה אל הים; מבחינה אסטרטגית עדיף, שלמדינה יהיו שני מוצאים אל

הים, אם האחד ייסתם מסיבה כלשהי.

אשר למיקום: תל אביב-יפו נפסלה, כי העיר בנויה בצפיפות, ובניית נמל היה דורש הריסת שטחים בנויים גדולים לשם הקמת שטחי תפעול ולכבישי-גישה. נמל בתל אביב היה מוסיף לעיר אוכלוסיה רבה – דבר מנוגד לחלוטין למדיניות פיזור האוכלוסייה, שהייתה נהוגה אז על-ידי כל ממשלות ישראל.

נבדקו מספר מקומות אלטרנטיביים: אשקלון נפסלה בגלל הקרבה של טווח מרגמות מרצועת עזה המצרית. לאחר מדידות ימיות – הוחלט ב-1961 להמליץ על בניית נמל שכולו מלאכותי בחוף אשדוד ולהפוך את מעברת אשדוד-ים לעיר, וכך נפתח **נמל אשדוד בשנת 1965**.

בתחילה לא שינה הדבר את המצב בחיפה – בגלל בעיות תפעול ושכונות רבות באשדוד. עם הזמן קיבלה אשדוד תפקידים מסוימים: דשנים בתפוזת – מים המלח, פוספטים בתפוזת – מאורן, ובמשך הזמן – גם סחורות כלליות, נפט ונוסעים.

הנמל והעיר

לאורך ההיסטוריה שלו בעת החדשה היו לנמל השפעות שונות על העיר: בתחום התעסוקה: הנמל העסיק קודם כל במישרין מאות עובדים, סוורים, פקידי נמל, פקידי מכס,

שנתון "ye" – תשס"ד כרך ט'

עובדי שינוע וכו'. בעקיפין העסיק מספר גדול יותר של עובדים נוספים: עמילי מכס, עובדי תחזוקה, סוחרים ועוד. בכך חיזק את אוכלוסיית חיפה בתקופת המנדט הן ערבים, הן יהודים, הן בריטים. מה שלא היה בנמל חיפה – בניגוד לנמלים אחרים בעולם, הוא תעשייה, המנצלת את העובדה, שניתן במישרין לפרוק סחורה מאניות ולהטעין עליהן. התעשייה בארץ ישראל, ומאוחר יותר בישראל, אינה תעשייה כבדה, הזקוקה לגישה ישירה לרציף הטענה משלה.

בתחום התכנון: ברחוב המלכים החדש, שהפך לאחר קום המדינה לרחוב העצמאות, נבנו מבנים אחידים בצדו הצפון-מזרחי על השטח המיושב, לפי תכניתו של האדריכל הבריטי קליפורד הולידיי. הוא תכנן בתים בגובה של שש קומות עם גגון על המדרכה לכל האורך, שייתן צל בקיץ ויגן מפני גשם בחורף. בפועל נבנו הבתים בגובה שונה – משלוש ועד שש קומות.

הסיבה היא היסטורית: החוכרים התחייבו להקים את שלוש הקומות הראשונות עד 1937, ואת זאת עשו כולם, והם התכוננו להשלים לשש קומות עד שנת 1942. בינתיים פרצה מלחמת העולם, לא היו בארץ די והותר חומרי-בניין, ומה שהיה – הוקצה לבנייה צבאית או אסטרטגית בלבד. התוצאה הייתה **הקפאת המצב של 1939**: מי שהספיק – בנה שש קומות, ומי שלא – נשאר עם מה שבנה עד אז.

לאחר המלחמה ומלחמת השחרור – לא חזרו להשלים את הבנייה, כי בינתיים השתנו הדרישות (כגון מקלטים, שטחי חנייה). כמו-כן נשארה על הנייר תכניתו היומרתית של הולידיי להרוס את כל המבנים הקיימים מן העבר השני של רחוב המלכים ולבנות שם בניינים כדוגמת אלה, שהוקמו על השטח המיושב.

בתחום המדיני: בשביל הבריטים הייתה לנמל **חשיבות אסטרטגית** כפתח יחיד אל המזרח התיכון הבריטי, שכלל את ארץ-ישראל, עבר הירדן, עיראק. בכך היה לחיפה גם מעמד של אלטרנטיבה לתעלת סואץ במקרה הצורך. גם בימי המדינה הוא היה עד 1965 הנמל עמוק-המים היחיד. כמעט כל העולים של העלייה ההמונית בשנים 1948-1951 ושל 15-20 השנים שאחריה הגיעו אליו. כתוצאה מכך היה קיים באותם הימים מחנה הקליטה הגדול "שער העלייה" (במקום שנמצאת בו כיום שכונת נווה דוד).

חיפה עיר העתיד: קיומו של הנמל החדש מחד גיסא, וקיום שטחי קרקע גדולים בחולות "מפרץ חיפה" (או עמק זבולון), שעברו שנים מעטות לפני-כן לידיים יהודיות, מאידך גיסא – יצרו בקרב האוכלוסייה היהודית והמוסדות הציוניים בארץ ובחו"ל **ציפיות רבות להתפתחות** אדירה של חיפה כמרכז לתעשייה וכנמל גדול. חיפה כונתה בפיהם "עיר העתיד" (ותל אביבים מתלוצצים עד היום, שזו עיר עם עתיד, אך ללא הווה...).

מדוע ציפיות אלו לא התגשמו?

קודם כל משום שהיו מוגזמות, ולא התחשבו בתנאי הארץ: הן לקחו כדוגמה נמלים פורחים במערב

אירופה, שבעורפם היו ארצות מתועשות ועשירות, ולא מדבריות המזרח התיכון עם קומץ מתיישבים יהודים, שגם הם נלחמו על לחמם היומי. מוצרי הייצוא העיקריים של נמל חיפה היו תפוזים – מוצר עונתי מובהק, שתרומתו להתפתחות העיר שולית, ונפט, שלצורך השינוע שלו – לא נדרשים כוחות עבודה רבים.

למרות ההיבטים החיוביים של הנמל, הוא גרם, ועדיין גורם, למספר בעיות לא קטנות:

העיקרית שבהן היא **חסימת העיר מפני הים** בצורה מוחלטת.

במרבית ערי החוף של הים התיכון (כגון נמלי הנוסעים בטורקיה, ביוון ובאיטליה) יש, לפחות, גישה חופשית לחלק מן הנמל, והחוף הופך לחלק תוסס של העיר, עם בתי קפה, פעילות מסחרית, מסעדות דגים וכיו"ב. לכל אלה אין זכר בחיפה. מטעמי בטחון לא ניתן היה בעבר, ולא ניתן היום, לאפשר גישה חופשית לנמל.

נמל חיפה נבנה על-ידי הבריטים בצורה כזו, שהוא חוסם את הים מצפון לשפך הקישון ועד לבת גלים. מבט על התכניות השונות של בניית הנמל, שהובאו לעיל – מראה, כי בכך חטאו כולן, למעט תכניתו של ריכרד קאופמן, שכלל לא נידונה על-ידי הבריטים.

נוצר פרדוקס: חיפני, המבקש להראות לאורחו את הים, חייב לשם כך לעלות על ההר, או צריך להסתפק בקטע קצר בבת גלים, הפונה מערבה, ולא נשקף ממנו שום נוף של המפרץ והנמל. פעילות הנמל כלל אינה מורגשת ברחובות הסמוכים לים, כגון רחוב העצמאות ואפילו שער פלמר.

בעיה נוספת שנוצרה היא **ההפרעה לתחבורה בעיר התחתית**.

בעבר היה פתח הנמל – באמצע העיר, מול רחוב שער פלמר. כל המשאיות ששירתו את הנמל יצאו ונכנסו שם, כשהן מעמיסות את מטעניהן ברחוב המלכים (ולימים – רחוב העצמאות), שהיה עמוס בלאו הכי – בהיותו בו-זמנית גם רחוב ראשי של מרכז העסקים הראשי (מע"ר) של העיר התחתית, וגם כביש מעבר לתנועה הארצית העוברת דרך חיפה. תיקון חלקי נעשה כבר לפני עשרות שנים, כאשר פתחו הראשי של הנמל הועבר למבואות בת גלים (בקרבת החוף השקט ובית החולים 'רמב"ם'). מעשה זה הרחיק אמנם את המטרד אל מחוץ ללב העיר, אבל לא ביטל אותו לגמרי. אשר לתנועת המעבר בחיפה (נושא שאינו קשור לנמל) – נמצא הפתרון בהרחבת כביש זכרון-יעקב – יקנעם והטיית התנועה הארצית אליו.

פעילות הנמל כיום ומקומו בין נמלי ישראל

להלן נביא מספר נתונים סטטיסטיים על פעילות הנמל בשנים האחרונות ועל התפלגות הסחורות בו ובנמל אשדוד, ונסכם בקצרה נתונים אלה:

שנתון "yee" – תשס"ד כרך ט'

בנמל חיפה יש כיום שני שוברי גלים באורך 2,836 מ' ו-765 מ', עם עומק כניסה של 14 מ' (בעת בניית הנמל – 9 מ'), וכמעט חמישה קילומטרים של רציפים. עומק הכניסה של נמל הקישון – 10 מ'.

הכמות המשונעת עלתה מאוד בשנים האחרונות – עם התפתחות שיטות השינוע, כפי שניתן לראות בטבלה הבאה:

שינוע בנמלי הארץ בשנים נבחרות 1936-2001:

חיפה	אשדוד	תל אביב ויפו
1936	0.9 (*)	0.25
1945	0.8	0.06
1947	1.4	0.5
1951	1.5	0.3
1958	2.0	0.2
1965	3.8	
1970	4.2	2.8
1982	5.5	6.1
1991	9.2	11.2
1996	12.8	15.9
2001	16.7	13.6

(*) ועוד כשני מיליונים טון נפט

כפי שניתן לראות מן הטבלה, חלה עלייה גדולה בכמות המטענים, המשונעים דרך נמל חיפה בשנות התשעים, וחיפה תופסת היום את המקום הראשון מבחינת הכמויות.

עם זאת, ההתפלגות הכללית לא תמיד הייתה כך: בשנות השמונים השינוע של נמל אשדוד היה גדול יותר, וכיום עוסקים בראשית הקמת "נמל היובל", שהוא הארכה של נמל אשדוד לכיוון צפון. מן הסתם, תשנה הפעלתו את תמונת ההתפלגות בין הנמלים.

בעוד אשדוד מתמחה בשינוע סחורות כלליות וכימיקלים ממרבצי הנגב וים המלח, הרי מיוחד לחיפה השינוע של גרעינים באמצעות מתקני 'דגון'. מכולות וצובר מועברים בשני הנמלים, כאשר לחיפה יתרון בולט.

לגבי מספר הנוסעים – היה לחיפה יתרון מספרי על פני אשדוד (לדוגמה ב-1996: חיפה – 427,000; אשדוד – 153,000). בשנות השישים נבנה גשר לנוסעים משער פלמר למסוף שבתוך הנמל. במשך שנים רבות היה הגשר "פיל לבן", משום שבדיוק אז עבר משקל הכובד של תנועת

העולים והתיירים מנמלי הים – לנמלי האוויר. עם התפתחות מעבורות ואניות לשיוט בים התיכון גברה הדרישה למתקנים נאותים, והגשר נפתח וכבר עשרות שנים הוא ממלא את ייעודו. לאחרונה, מאז פרוץ המלחמה ומעשי הטרור של הפלשתינים – חלה ירידה דרסטית במספר הנוסעים, המגיעים בדרך הים בכלל, וממילא – גם במספר האנשים העוברים את חיפה, והטיפול בהם הפך לעניין שולי יותר בפעילות הנמל.

ביבליוגרפיה

- אביצור שמואל, 1972, **נמל יפו בגאותו ובשקיעתו 1865-1965**, תל אביב.
 אשל צדוק, תשמ"ד, **נמל חיפה: מעבודת כפיים – לטכנולוגיה מתקדמת**, חיפה.
 חיפה, נמל חיפה, דו"חות.
 טולקובסקי, ש', 1922, 'חיפה או יפו, איפה ייבנה הנמל הראשון של ארץ-ישראל?' **ידיעות החברה להתפתחות כלכלית של ארץ-ישראל**, 2, עמ' 15-22.
 ישראל, רשות הנמלים והרכבות, דו"חות.
 סופר ארנון, קיפניס ברוך (עורכים), תש"ם, **אטלס חיפה והכרמל**, חיפה, עמ' 106-107.
 פבזנר, ש', 1923, 'איה צריך לבנות את הנמל הארץ-ישראלי?' **ידיעות החברה להתפתחות כלכלית של ארץ-ישראל**, 3, עמ' 21-25.
 קאופמן ר', תשי"ב, 'תכנון ראשון של אזור חיפה-עכו בשנים 1925-1926', בתוך א' קינן (עורך), **במעגלי דורי**, תל אביב.
 שטרן שמעון, 1989, 'הנמל בחיפה' בתוך מ' נאור וי' בן-ארצי (עורכים), **חיפה בהתפתחותה 1918-1948**, סדרת עידן מס' 12, ירושלים, עמ' 68-79.
 שטרן שמעון, 1981, 'המאבק על הקמת נמל חיפה בתקופת המנדט הבריטי', **קתדרה**, 21, תשרי תשמ"ב, עמ' 171-186.

Baer A., 1966, **Joseph Loewy, Planer und Pionier**, Haifa.

Buckton E., 1934, 'The construction of Haifa Harbour', **Institution of Civil Engineers Proceedings**, vol. 239, paper 4964

Menzinger B., 1966, **Der Hafen Haifa**, Basel und Tuebingen.

Palestine, 1935, **Haifa Harbour Quay Extension and Full Development Scheme**, Report submitting Plans and Estimates, Jerusalem.

Palestine, 1942, **Report of the Haifa Port Enquiry**, Jerusalem.

Kauffmann Richard, 1928, 'Fundamental problems of Haifa's future development', Haifa.

Palmer F., 1923, **Report on the facilities of Harbour Provision for Palestine**, London. Public Record Office (PRO), London, files of the **Colonial Office (CO)**

שנתון "לע" – תשס"ד כרך ט'