

# פלשתינים בשנות המנדט

'המבצר' שקרס:  
המאבק להחייאת נמל יפו, 1936-1947

תמיר גורן

הקדמה

שנות המרד הערבי ידועות בהיסטוריוגרפיה של תקופת המנדט כמפנה המבטא את תחילת ההידרדרות שפקדה את החברה הפלסטינית וניכרה במשבר כלכלי חריף. לעומת ערים אחרות היתה פגיעתה של יפו החמורה ביותר. ההרעה המתמשכת במצבה הכלכלי של יפו, שהתאפיינה כמרכז כלכלי בולט ומשגשג, החלה בתקופה זו ובאה לידי ביטוי בולט במיוחד במצבו של הנמל, בהיותו סמן מובהק למצבה הכלכלי של העיר. איבוד קרנה של יפו כמרכז כלכלי ומסחרי השתקף בהתנוונות שאחזה בנמל. היתה לכך השפעה מורלית חזקה על הציבור הערבי והיא חרגה מגבולות העיר, שכן נמל יפו, סמלה של העיר ומורשתה, נחשב לסמל לאומי ולאחת מאבני היסוד של הכלכלה הערבית הפלסטינית. לבד מהיותו חיוני כלכלית ראה בו הצד הערבי גם מקור לגאווה לאומית הן ברמה המקומית והן ברמה הכלל-ארצית. בהיותו עורק ראשי בכלכלתה של יפו ורכיב מרכזי בכלכלתה של פלסטין. הוא זכה, ולא בכדי, לכינוי 'המבצר הלאומי'.

ההידרדרות שהנמל נקלע אליה למן שנת 1936 ואילך הולידה מאבק עיקש להשבתו לימי תפארתו. ככל שחלפו השנים צבר המאבק תאוצה והיה לאחד הנושאים המרכזיים על סדר היום של המנהיגות הערבית המקומית והוועד הערבי העליון. הקמתו של נמל תל אביב באותה העת רק החריפה את ממדי המאבק, שכן הם ראו בו קריאת תיגר על הנמל הערבי, והחמרת מצבו של נמל יפו הביאה את המנהיגות הערבית לנהל קרב מאסף על מעמדו ויוקרתו. כה חמור היה המצב שהעיתונות הערבית, שעקבה אחר הנעשה בנמל

1 לעיתונות הפלסטינית היתה השפעה רבה על דעת הקהל הערבית והיא ניכרה בייחוד בתחום היחסים עם השלטונות והיישוב היהודי. זו נהגה לנקוט עמדה בענייני השעה ולהבליט מדי פעם בפעם את תמיכתה באחת מהמפלגות הפוליטיות. העיתונים כולם הקפידו להפגין הזדהות ותמיכה מלאה במאבק ביהודים ועידוד למען השגת יעדיה של התנועה הלאומית הערבית הפלסטינית. יפו שימשה מרכז של העיתונות הערבית ויצאו בה לאור כמה מהעיתונים החשובים, כמו פלסטין ואל-

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

בעניין רב, העדיפה להציג לציבור לעתים מצג שווא, ולו כדי להימנע מלעורר דמורליזציה בקרבו.<sup>1</sup>

המאמר מבקש לתאר ולבחון את הפעולות שנקטו גופי המנהיגות הערבית היפואית והוועד הערבי העליון למן פרוץ מאורעות 1936 ועד המלחמה שהחלה ב-1947 כדי להחיות את הנמל ולהשיב לו את מעמדו. במרכז הדיון תעמוד בחינת המאבק שהתפתח סביב סוגיה זו, תוצאותיו והשפעותיו, כדי לנסות ולזרוע אור על אחד הנושאים המרכזיים והגורליים שהעסיק את המנהיגות הערבית עד סוף תקופת המנדט ולא נידון עד כה לעומק.<sup>2</sup>

רקע: נמל יפו ערב מאורעות 1936

יפו, שצמחה מיישוב קטן בתחילת המאה ה-19, היתה בשלהי התקופה העות'מאנית לעיר השנייה בגודלה ובחשיבותה אחרי ירושלים.<sup>3</sup> תקופת המנדט היטיבה עם העיר. בשנות העשרים התאפיינה יפו בצמיחה עירונית וכלכלית. היא היתה למרכז הכובד של השלטון הבריטי וממנה ניהלו המושלים את ענייני המחוז. העיר גדלה והתפתחה בהתמדה, וההתפתחות בתחום המוניציפלי היתה חלק בלתי נפרד מהשגשוג שאפיין אותה. מתחילת שנות השלושים ועד מחצית העשור ניחנה העיר בהתפתחות אורבנית מרשימה, שכמוה טרם ידעה. יפו היתה למרכז כלכלי והובילה בתנועת המסחר; הפעילות המסחרית בה היתה

דפאע (ההגנה). על מאפייניה של העיתונות הערבית הפלסטינית והתפתחותה ראו: מוצטפא כבאה, עיתונות בעין הסערה: העיתונות הפלסטינית כמכשיר לעיצוב דעת קהל, 1929-1939, יד יצחק בן-צבי, ירושלים 2004.

2 על מקורות החולשה החברתיים והכלכליים של הקהילה הפוליטית הערבית הפלסטינית בתקופת המנדט ראו בהרחבה: אברהם סלע, 'חברה ומוסדות בקרב ערביי פלסטין בתקופת המנדט: תמורה, היעדר ניעות וקריסה', בתוך: אבי בראלי ונחום קרלינסקי (עורכים), כלכלה וחברה בימי המנדט 1918-1948, מכון בן-גוריון לחקר ישראל והציונות, אוניברסיטת בן-גוריון בנגב, קריית שדה בוקר 2003, עמ' 291-347. המחקר על נמל יפו בתקופת המנדט הבריטי התרכז עד כה בעיקר בהיבטים טכניים ותפעוליים של הנמל. ראו: שמואל אביצור, נמל יפו: בגאותו ובשקיעתו, מלוא, תל אביב 1972, עמ' 132-169. בהתפתחויות שחלו בנמל בתקופת המנדט הערבי ביחסים בין הערכים ליהודים ובין נמל יפו לנמל תל אביב מיעט המחקר לעסוק. ראו: יהושע פורת, ממהומות למרידה: התנועה הלאומית הערבית הפלסטינית 1929-1939, עם עובד, תל אביב 1978, עמ' 209-210. תקופה זו בתולדות יפו נבחנה לרוב מתוך התרכזות במהלכי השלטון הבריטי בעיר ובהשפעתם על תושביה. ראו: יגאל אייל, האינתיפאדה הראשונה: דיכוי המרד הערבי על ידי הצבא הבריטי בארץ ישראל 1936-1939, מערכות, תל אביב 1989. השפעותיה של ההירדרדות שפקדה את הנמל בשנות הארבעים על הציבור הערבי לא זכו עד כה לבחינה כלל.

3 על התפתחותה של העיר במאה ה-19 ועד לכיבוש הבריטי ראו: רות קרק, יפו: צמיחתה של עיר, 1799-1917, יד יצחק בן-צבי, ירושלים 1985.

ענפה ומגוונות, העורף החקלאי שלה היה הגדול ביותר בארץ וכלל את רוב מטעי ההדרים, והתפתחותו של היישוב היהודי בקרבתה ובייחוד גידולה המהיר של תל אביב השפיעו מאוד על צמיחתה הכלכלית של יפו, והיא הגיעה לשיא באמצע שנות השלושים.<sup>4</sup> מפאת מעמדה כעיר המסחר הערבית החשובה ביותר ובירת התרבות הערבית, היא נתפסה כמרכז החיים הערביים בארץ וכמקור לגאווה והשראה בעיני תושביה הערבים ובקרב ערביי הארץ בכלל.<sup>5</sup>

יותר מכול סימל הנמל את תנופת הפיתוח שאפיינה את העיר משהתנועה בו צברה תאוצה משנה לשנה. נמל יפו, שתקופה ארוכה היה הנמל הראשי של הארץ, העניק לעיר יתרון בפיתוח יזמות מסחריות וכלכליות. רוב היבוא והיצוא עבר דרכו, וכך גם תנועת הנוסעים. חשיבות כלכלית רבה מאוד בשגשוגו של הנמל היתה לעלייה היהודית דרכו.<sup>6</sup> יהודים מעטים מאוד, כמה עשרות בלבד, עברו בדרך כלל בנמל והועסקו בעבודת הסבלות בלבד. בסוף שנת 1935 עבדו בו 1,682 אנשים: 92 יהודים ו-1,590 ערבים. רוב העובדים הערבים הועסקו בסבלות. השאר היו ספנים (450) שהפעילו את סירות הנוסעים והמשא. כ-200 סירות משא נמצאו בנמל והיו רכושם הפרטי של כמה עשרות ספנים, שהתאחדו בסיוע הממשלה לקואופרטיב מנהל בידי חמישה 'ראשים'.<sup>7</sup> עובדי הנמל הערבים, שהיו רוב מוחלט בכל ענפי התעסוקה, ראו בפועלים היהודים אלמנט זר ושולי, שכן הנמל על שלל העבודות שבו נצטייר כמקום עבודה מרכזי וטבעי של ערביי יפו וסביבתה. כל עוד היו פועלי הנמל היהודים קומץ קטן הם לא שימשו גורם מאיים על תעסוקת הערבים. עם זה, החשדנות כלפי היהודים היתה לעניין שבשגרה.

עקב הצמיחה בנמל וכדי להבטיח את מעמדה הכלכלי של העיר החליטה ממשלת המנדט לשפרו ולהתאימו להיקף התנועה שגדלה בהתמדה. העבודות החלו להתבצע בסוף שנות העשרים ונמשכו בשלבים עד אמצע שנות השלושים.<sup>8</sup> בד בבד פעלו עסקני תל אביב כדי לממש את השאיפה משכבר הימים להשיג היתר לבנות נמל בתל אביב, אך נתקלו בהתנגדותה של ממשלת המנדט.<sup>9</sup> שתי יזמות הועלו בנידון כדי להסיר את שאיפתה זו

- 4 שמואל טולקובסקי, תולדות יפו, אריאל, ירושלים 2001, עמ' 151-152; The Anglo Palestine Bank Limited, *Short Statistical Survey of Palestine*, Typ. Shoshani, Tel Aviv 1938, p. 8
- 5 עיסא חנא מלכ, ד'כריאת אל-עאילאת אל-יאפיה בין אל-מאדי ואל-חאדר, ד.מ, ד.ג, ירושלים 1996, עמ' 2; ג'דאי פחרי, יאפא: ערוס אל-בחר, הוצאה עצמית, ירושלים 2004, עמ' 3.
- 6 על הגידול בתנועת הסחורות בנמל עד אמצע שנות השלושים ראו: טולקובסקי, תולדות יפו, עמ' 149; David Horowitz and Rita Hinden, *Economic Survey of Palestine*, Economic; 149 עמ' Research Institute of the Jewish Agency for Palestine, Tel Aviv 1938, p. 141.
- 7 בר כוכבא מאירוביץ, איש מחלקת העבודה של הסוכנות היהודית, ליצחק גרינבוים, מנהל מחלקת העבודה של הסוכנות היהודית, 15 בדצמבר 1935, הארכיון הציוני המרכזי (להלן: אצ"מ) S9/1102.
- 8 שמואל אביצור, 'נמל יפו', קרדום, 15 (1981), עמ' 12; נתן שור, 'יפו בתקופת המנדט הבריטי', אריאל, 198-197 (2011), עמ' 61-62.
- 9 על הפעולות להקמת נמל בתל אביב שננקטו עד 1936 ראו: שמעון שטרן, 'נמל תל-אביב – אפיוורה בתולדות היישוב', קתדרה, 25 (1982), עמ' 115-116.

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו



נמל יפו – צילום מהאוויר, 1937  
צילום: זולטן קלוגר, לשכת העיתונות הממשלתית

של תל אביב, שתיהן פרי הסכמה בין עיריית יפו לעיריית תל אביב והן זכו לתמיכתה של ממשלת המנדט: (1) הקמת נמל משותף ליפו ולתל אביב בגבול שבין שתי הערים במקום שיהיה נוח לשימושן; (2) סלילת כביש רחב לאורך שפת הים כדי לאפשר חיבור ישיר וקצר של תל אביב עם נמל יפו. אלא ששתי היזמות האלה נותרו על הנייר בלבד ולא צלחו לכלל מעשה, וכך נותרה שאיפתה של תל אביב על כנה.<sup>10</sup> ככל שהתקדמו עבודות השיפורים בנמל התגבשה בקרב השלטונות הדעה שלא יהיה בהן די כדי לענות על הדרוש. באמצע שנות השלושים החלה ממשלת המנדט להכין תכנית לבניית נמל יפו אם השיפורים לא יענו על הציפיות. על רקע העבודה שרכתה אז בנמל עשה הצד היהודי ניסיונות להגדיל את מספר היהודים בין פועלי הנמל. מהלך זה, שנתקל בהתנגדותם של עובדי הנמל הערבים, יצר בין הצדדים מתח שהלך והחריף והביא את הצד היהודי לפנות לשלטונות בבקשה להגביר את הביטחון בנמל. ב-19 באפריל 1936 החלו מעשי האלימות ביפו. אלו סימנו תקופה חדשה בתולדותיה בפרט ובקורותיה של הארץ בכלל. ביפו הוכרזה שביתה ערבית כללית על פי החלטתו של הוועד הערבי העליון בראשותו של המופתי האג'אמיין אל-חוסייני, שהורה לקיים שביתה ערבית בארץ כולה. כמו בערי הארץ האחרות

10 שם, עמ' 116; תזכיר מאת עיריית תל אביב, פברואר 1928, ארכיון עיריית תל אביב (להלן: אעת"א) 23/115.

הוקמה ביפו ועדה לאומית כדי לפקח על השביתה ולסייע לשובתים. הוועדה כללה שורה של נכבדים מקומיים ובראשה עמד עומר אל-ביטאר, עסקן פוליטי בולט בציבור היפוואי. בין נכבדי הוועדה היה חסן אבו-שלח, אחד מראשי הספנים הערבים.<sup>11</sup>

### השבחת הנמל והשפעותיה

בבוקר 19 באפריל נמצאו בנמל יפו כמה עשרות יהודים. לקראת השעה 10:00 הורגש בסביבתו מתח רב כמו בעיר כולה. באותה שעה החלו היהודים לעזוב את מקום עבודתם בנמל. מתוך כוונה להיחלץ מהנמל פנו היהודים לתוך סמטה שהיתה אמורה להובילם לבית הממשלה. אלא שהדרך הזאת נחסמה בפניהם בידי ערבים שהחלו לירות בהם אבנים. בלית ברירה הם נסוגו לתוך הנמל והתרכזו ליד משרדו של פופ (Pope), מנהל הנמל. הם דרשו ממנו לספק להם הגנה ולהחזירם לתל אביב. פופ סבר כי עדיף לחלצם דרך הים וכך הורה. ספינת מנוע נהוגה בידי ספן ערבי החזירה את מקצתם לתל אביב, ואילו הנותרים הוחזרו לתל אביב תחת משמר בריטי מאחר שלא ניתן להעבירם דרך הים. פופ ועוזריו זכו מיד לאחר מכן לשבח והערכה של הניצולים, שדאגו להדגיש שאלמלא חילוץם היתה עלולה להיות תוצאה טרגית לאירוע.<sup>12</sup>

בעלי הסירות והספנים הערבים נרתעו תחילה מלהצטרף לשביתה שהכריזו הוועד הערבי העליון. בתום משא ומתן בינם ובין הוועדה הלאומית היפוואית ניאותו מקצת מהספנים לשובת. ב-23 באפריל הכריז עיתון אל-דפאע בשמחה כי 'ראשי הספנים החליטו לשובת יחד עם העם'.<sup>13</sup> משעה זו הושבת נמל יפו לחלוטין והיה נתון לשמירתם של כוחות הצבא. בעת שביקר הנציב העליון ארתור ווקופ (Wauchope) בבית עיריית תל אביב, בצהרי 21 באפריל, נדרש ראש העירייה ישראל רוקח לסגירת נמל יפו. הוא דרש שתתאפשר הוצאה חופשית של הסחורות המאוחסנות במחסני הנמל ופריקת סחורותיהן של האניות הבאות לנמל. לשכת המסחר תל אביב ויפו דרשה להשיב את הנמל לפעולה סדירה וכן להכניס אליו עובדים יהודים בכל המקצועות הנדרשים לתפקוד הנמל. נוסף על כך היא שבה וציינה את הצורך המידי לפתוח נמל בתל אביב כדי לאפשר פריקה וטעינה של אניות.<sup>14</sup> השבתת הנמל נתנה את אותותיה מיד בקרב ציבור הסוחרים היהודים ונותני השירותים למיניהם. אמנם בקרב הסוחרים הודגש הצורך לחדש את העבודה בנמל יפו, אך גורמים

11 על הרקע לפרוץ המאורעות ביפו ראו: יובל ארנון-אוחנה, חרב מבית: המאבק הפנימי בתנועה הלאומית הפלסטינית, הדר, תל אביב 1989, עמ' 251-253. על הרכב הוועדה הלאומית ביפו ושמות חבריה ראו: דוח מודיעין של ה'הגנה', 1936, הארכיון לתולדות ה'הגנה' (להלן: את"ה) 105/304.

12 הארץ, 19, 21, 22, 30 באפריל 1936.

13 דוח מאת אהרן חיים כהן, 25 בנובמבר 1936, את"ה 105/281.

14 לשכת המסחר תל אביב ויפו אל הנציב העליון, 24 באפריל 1936, אעת"א 31/2872.

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

אחרים שאפו לנצל את המצב הקיים ושבּו והעלו את הדרישה להקים נמל בתל אביב. דרישה זו עלתה בכינוס של ראשי מוסדות היישוב, בסוף חודש אפריל, והוחלט גם להימנע מכל שימוש בנמל יפו ולהשתמש בנמל חיפה בלבד. בעקבות ישיבה זו הוקם 'ועד תל אביב לנמל ותחבורה' (להלן: ועד נמל תל אביב), והוטל עליו ליישם את ההחלטות ולהכין בד בבד תכנית לבניית מזח בתל אביב.<sup>15</sup>

השלטון הבריטי לא ראה בתכנית לבניית המזח תכנית רלוונטית. הנציב העליון דרש לפתוח את נמל יפו ולהשיבו לפעולה תקינה. הבטחתו ב־25 באפריל שהנמל ייפתח בתוך יומיים לא התממשה, והוא הודיע שאין באפשרותו לפתוח את הנמל בשל החשש להתפרצות מהומות. אך הימשכותה של השביתה והלחץ הכבד שהפעיל הצד היהודי על הנציב העליון פוגגו את הסתייגותו מבניית המזח והובילו לבסוף למתן ההיתר המיוחל.<sup>16</sup> ב־15 במאי הודיע הנציב לסוכנות היהודית על הסכמתו לפתיחת חוף תל אביב עבור אניות משא, וניתן רישיון זמני להקמת מזח ארעי. עד מהרה הוקמו המזח והמתקנים הנלווים והובאו לחוף תל אביב סירות שניקנו בסוריה ובמצרים.

כל אותה העת שבת נמל יפו לחלוטין. מחוץ לנמל עגנו כמה ספינות שביקשו לפרוק סחורה, אך לא ניתן להן לעשות זאת. לקראת סוף חודש אפריל התכנסו ראשי הספנים והסבלים לאספה יחד עם כמה מעסקניה הבולטים של העיר. הוחלט להמשיך את השביתה בנמל 'עד הסוף', והודעה ברוח זו נמסרה לוועד הערבי העליון.<sup>17</sup> עיתון פלסטין שעקב בדאגה רבה אחר הוצאת הסחורות של היהודים מהנמל הביע תקווה שאף על פי כן יסיפו הסבלים הערבים לשבות. העיתון הזהיר כי אם ימשיכו להגיע לנמל פועלים יהודים לצורך שחרור הסחורות והובלתן יביא הדבר לעימותים בלתי נמנעים. כמו כן הוא דיווח על רצונם של היהודים לחזור לנמל יפו ולחזק את כוחם שם, והדגיש שנמל יפו יישאר לערבים.<sup>18</sup> אין תמה שהשביתה בנמל יפו, שהמנהיגות הערבית ראתה בה רכיב מרכזי וחינוני להצלחת השביתה הכללית, זכתה לתשומת לב רבה בתגובותיו של הוועד הערבי העליון. ספני יפו תוארו כמי שהולכים בראש המחנה ומקריבים את עצמם למען האומה הערבית כולה.<sup>19</sup> אלא שכבר בשלב הזה החלו להופיע סימני פגיעה בספנים הערבים. לנוכח המצוקה שהתגלתה בקרבם פעלו ראשי הספנים להקציב סכום כסף לפועלים השובתים. בקרב השובתים החלה להישמע הדרישה לעבודה. כמה עשרות מתוכם אף פנו לוועד השביתה היפואי בדרישה לסדר להם פרנסה.<sup>20</sup> בכרוז שהופץ ביפו מטעם קבוצת סוחרים אנונימיים, שלא היססו

15 פרוטוקול הישיבה המשותפת של באי כוח המוסדות, 26 באפריל 1936, אעת"א 31/754.

16 דוד בן-גוריון לדוב הוז, 13 במאי 1936, אצ"מ S25/977; הנהלת הסוכנות היהודית לנציב העליון, 14 במאי 1936, את"ה 41/27.

17 הארץ, 27 באפריל 1936; דאר היום, 28 באפריל 1936; הבקר, 28 באפריל 1936.

18 פלסטין, 24, 28, 29 באפריל, 5, 7 במאי 1936; הארץ, 7 במאי 1936 (ציטוט של כתבה בעיתון פלסטין).

19 'ידיעות הלשכה הערבית', דיווח מאת אהרן חיים כהן, 7 במאי 1936, את"ה 41/28.

20 אהרן חיים כהן למשה שרתוק ויצחק בן-צבי, 4 במאי 1936, אצ"מ S25/3815; הארץ, 8 במאי 1936 (ציטוט של כתבה בעיתון אל-דפאע).

להודות שעל אף השביתה מקצתם ממשיכים לקיים קשרי מסחר עם תל אביב והמושבות הסמוכות, הוזהרו היפואים לבל יולכו שולל אחרי מנהיגי השביתה. הם ראו בשביתה בנמל סכנה גדולה הצפונה לערבים.<sup>21</sup>

השמועה על בואה הצפוי של אניית משא מיוגוסלביה עמוסה אלף טון מלט לתל אביב כבר פשטה ביפו עוד לפני הגעתה, ועוררה התרגשות רבה בקרב הספנים. בבוקר 18 במאי נתקהלו סמוך לנמל יפו המוני ספנים שביקשו לדון במצב החדש שנוצר לנוכח הקמת מזח בתל אביב. רבים מהם דרשו לפנות לתל אביב ולהודיע כי הספנים מוכנים לשוב מיד לעבודה בנמל. אחרים התנגדו בתוקף ודרשו לנקוט מעשה ולהרוס את המזח שבנו היהודים. בין הצדדים התפתח ויכוח סוער. לבסוף הוחלט לשלוח קבוצה של ספנים לצפות ולדווח על המתרחש סביב המזח, ולפי זה לקבוע את המשך הצעדים. פלסטין היה סבור כי במצב הקיים יתקשו בתל אביב לפרוק את האנייה וכי סחורה רבה צפויה להתקלקל.<sup>22</sup> משלחת של ספנים נפגשה עם מושל המחוז והודיעה לו שהספנים השובתים מוכנים לשוב לעבודה בנמל, בתנאי שתינתן להם הגנה מפני דורשי השביתה. הם סברו כי אם לא תחודש העבודה בנמל יביא הדבר לחורבנה של יפו. עם בוקר היום שלמחרת נראתה האנייה חולפת על פני יפו בדרכה לתל אביב. בהודעה רשמית שפרסמה הממשלה באותו היום נמסר:

אניה שעברה על פני יפו כדי לפרוק את מטענה בתל אביב גרמה הבקר התרגשות בין הספנים הערבים. כמה מהם חתרו בסירות מוטור אחר האניה למוצא הירקון וניסו לעלות בה אבל סירת המשטרה מנעה אותם מעשות זאת. משמר מזוין הועמד באניה שהחלה לפרק את מטענה בפיקוחם של פקידי המכס ושוטרים בריטים.<sup>23</sup>

ב-19 במאי התאספו הספנים הערבים בנמל יפו וביקשו לצפות באנייה שעגנה מול חוף תל אביב. עד כה הצליח ועד השביתה להכניע את אלו מהספנים שרצו להפר שביתה ולשוב לעבודה, ואף יצא בהבטחה כי עבודת הפריקה לא תיעשה בתל אביב.<sup>24</sup> הצבא תגבר את נוכחותו ביפו לנוכח המתח שפשט בעיר. העיתונות הערבית תיארה את פריקת האנייה כצעד בלתי ייאמן שנקטה הממשלה, שכן הן הספנים והן הציבור הערבי לא האמינו שהממשלה תסמוך את ידה על ניסיון מעין זה. היא אף הביעה פליאה כיצד נכנע הנציב לרצונם של היהודים במתן רישיון להקים נמל במרחק של קילומטרים אחדים מנמל יפו. עם זה הופץ כי כישלוננו של הנמל היהודי צפוי ולממשלה לא תצמח כל תועלת מהחלטתה. הודגש כי הערבים לא יוותרו על נמל יפו שהוא נמל של הערבים ויישאר כזה.<sup>25</sup>

21 כרוז מאת קבוצת סוחרים ערבים, 1936, את"ה 8/41.

22 הארץ, 18 במאי 1936 (ציטוט של כתבה בעיתון פלסטין).

23 הודעה רשמית מס' 58/36, 19 במאי 1936, ארכיון המדינה (להלן: א"מ) 2/566/7.

24 הארץ, 19 במאי 1936; הבקר, 19, 20 במאי 1936.

25 ידיעות מהעיתונות הערבית, מאי 1936, את"ה 37/99/6; הארץ, 20 במאי 1936 (ציטוט של כתבה בעיתון אל-לוא).

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

משעה שהחלה פריקת האנייה סערו הרוחות בקרב ספני יפו. הם יצאו בקריאות נגד הממשלה והיהודים. אחר כך כינסו אספה גדולה בהשתתפותם של חברי ועדת השביתה, עסקני ציבור, סוחרים וקהל רב. הדיון יוחד כולו לפריקת הסחורות בתל אביב. במהלכו הושמעו נאומים חוצבים נגד הממשלה, והוחלט לדרוש ממנה להרחיק לאלתר את האנייה מחוף תל אביב ולהפסיק כל עבודה בחוף. הודעה ברוח זו נמסרה למושל המחוז. בדעת המתאספים היה לצאת להפגנות נגד השלטונות אם דרישתם לא תיענה.<sup>26</sup> עיריית יפו ראתה בפריקת הסחורות צעד מצער שנקטה הממשלה. בעצומה שנשלחה מטעם ועד השביתה לנציב העליון הובהר כי הצעד שנקטה הממשלה נתפס כהתגרות ביפו ובספניה. הודגש כי פריקת האנייה בתל אביב יצרה תקדים מסוכן שיש בו כדי לאיים על חייה הכלכליים של יפו ועל האינטרסים המסחריים של נמלה. מנסחי העצומה הטעו כי העם הערבי כולו ניצב לימין הספנים ועובדי הנמל וכי השביתה תימשך עד שיושגו כל הדרישות.<sup>27</sup> גם הוועד הערבי העליון דאג לפרסם את מחאתו. המופתי חאג' אמין אל-חוסייני, ראש הוועד הערבי העליון, מחה באוזני הנציב על פריקת הסחורות בתל אביב: 'המצב חמור' דאג לומר לו. בו בזמן רבתה החגיגה בתל אביב לרגל פריקת האנייה. מאמצי תל אביב כוונו מעתה להקמת מזח קבוע ולבניית נמל לכל דבר. אלא שעל קיום שאיפות אלו העיבה מעתה כוונת הנציב העליון לחדש את פתיחתו של נמל יפו ולהשיב לשם את היהודים. מאחר שסבר מלכתחילה כי הקמת נמל בתל אביב עתידה להיתקל בכעיות רבות, הוא תמך בשילוב היהודים בנמל יפו. בפגישותיו עם אנשי הסוכנות היהודית הבהיר כי ביטחונם של היהודים יובטח וכי בכוונתו לשלבם בעבודת הנמל דרך קבע. יתרה מזו, הוא ביקש להדגיש כי אם יסרכו היהודים להצעתו לא יוכל להתחייב על מועד העסקתם של יהודים, אם בכלל, בנמל יפו. הנציב היה מוטרד מאוד מעונת ההדרים הקרבה, שכן אף שהביא בחשבון את מספר תיבות הפרי שיהיה אפשר לשלוח מחוף תל אביב, לא היה בכך כדי לספק מענה במצב הקיים לכמות הצפויה להישלח. אולם הצד היהודי הבהיר לנציב כי אין בכוונתו לשלוח יהודים לנמל יפו. ביסוד גישה זו נטען כי כל עוד לא יהיה אפשר להבטיח ליהודים עמדת קבע בנמל לא תחזיק עבודתם מעמד, והם ייחשבו אויבים לספנים הערבים. הודגש שהיהודים אינם מתכוונים להחרים את נמל יפו, אך בשל המציאות הקיימת אין הם יכולים להשתמש בו. עם זה הוטעם כי תל אביב לא תתנגד אם יוחלט ביום מן הימים להקים נמל משותף לתל אביב ויפו שישרת את האינטרסים של שני הצדדים.<sup>28</sup>

כוונת השלטונות לפתוח את נמל יפו עוררה דאגה רבה בקרב חברי הוועד של נמל תל אביב. לשכת המסחר תל אביב ויפו נקראה למנוע מהסוחרים היהודים לחזור ליפו

26 הארץ, 20 במאי 1936; דאר היום, 20 במאי 1936.

27 ידיעות מהעיתונות הערבית, מאי 1936, את"ה 37/99/6.

28 פרוטוקול ריאיון של משה שרתוק ודוד בן-גוריון עם הנציב העליון, 9 ביולי 1936, את"ה 80/153/1; דיווח מאת משה שרתוק, 'יומן המחלקה המדינית', 13 ביולי 1936, את"ה 80/153/9; ריאיון של משה שרתוק עם הנציב העליון, 22 ביולי 1936, את"ה 80/153/1.



ולהשתמש בנמלה. הובא בחשבון שיהיו אניות שיעדיפו לפרוק את מטענן עבור תל אביב דווקא ביפו כל עוד לא הוכר חוף תל אביב כנמל לכל דבר. גם מחירי הפריקה הזולים יותר ביפו היו בעוכריו. בעקבות ישיבה שקיימה לשכת המסחר בנידון התקבלה החלטה חד-משמעית לדרוש מהסוחרים היהודים שלא לשוב לנמל יפו. במהלך חודש ספטמבר תכפה פעילותו של ועד נמל תל אביב לנוכח פתיחתו הקרבה של נמל יפו. תחת הכותרת 'הישוב היהודים לנמל יפו?' הובא בעיתון הפועל הצעיר קו המדיניות שהסתמן:

א. למנוע מהיהודים לשוב ליפו. ב. למנוע מהממשלה מלהכריח אותנו בעקיפין לשוב לשם [...] ואנו יש לנו רשות מלאה לומר, שבנמל יפו הערבים רואים עצמם כבעלי הנמל ופוגעים ביהודים וזו סכנה. אך על שותפות אנו מוכנים לדון, אם הערבים יציעו זאת (קואופרציה עם הערבים מקובלת, כל עוד שנינו שווים). לשום תנאים אחרים אנו לא חייבים להסכים לממשלה.<sup>29</sup>

משה שרתוק, ראש המחלקה המדינית של הסוכנות היהודית, כבר העלה בעבר לפני הנציב העליון את עניין הקואופרציה. שרתוק סבר כי כניסתם של יהודים לעבודה בנמל יפו תיתכן אך ורק אם תיווצר קואופרציה עם העובדים הערבים. סביר להניח ששרתוק ידע שהסיכויים לכך קלושים, ועל כן העלה את האפשרות הזאת לפני הנציב כדי להוכיח לו שאין בכוונתם של היהודים להחרים את נמל יפו וכי לא סגרו את הדלת בפניו. אכן עניין הקואופרציה לא היה רלוונטי כלל במצב הקיים. כך עולה מדיווח של בר כוכבא מאירוביץ, מנהל ועדת הים של הסוכנות היהודית, למשה שרתוק על פגישה שהתקיימה בינו לפופ בתחילת חודש אוקטובר. על רקע פתיחתו הקרבה של נמל יפו ביקש מאירוביץ לדעת ממנהל הנמל אם קיימת האפשרות להכניס פועלים יהודים. תשובתו של פופ לא הותירה מקום לספק. קבלת הסכמה של הספנים הערבים להכניס פועלים יהודים לעבודה אתם הצטיירה כקלושה. מאירוביץ סבר כי דווקא כעת ניתנה בידי השלטונות ההזדמנות לסייע ליצירתו של קואופרטיב של יהודים וערבים בנמל יפו, שיקל על הממשלה להיחלץ מהסבך הנוכחי. אולם לדעתו של פופ לא היה זה הזמן המתאים למשא ומתן עם הערבים בשאלה הזאת. הוא טען שהעיסוק בכך יצטרך ככל הנראה להידחות עד לאחר סיום עונת ההדרים.<sup>30</sup> באותו החודש, עם סיום השביתה הערבית וקריאתו של הנציב העליון לציבור לשוב לעבודה, התחדשה העבודה בנמל יפו.

ועד נמל תל אביב שהתכנס ב-12 באוקטובר לדון בעמדת הצד היהודי לרגל פתיחת הנמל, החליט פה אחד כי אין ליישוב היהודי כל אפשרות וצורך לשוב לנמל יפו, וברוח זו נדרש לפעול. סוגיה זו תפסה חלק מהותי בנאומו של דוד בן-גוריון, יושב ראש הסוכנות היהודית, במושב הוועד הפועל הציוני המצומצם שהתכנס אז בירושלים. בן-גוריון עמד על חשיבות הים ועל תפקידו בהגשמת המפעל הציוני. כאשר לנמל, גם בן-גוריון לא שלל

29 הפועל הצעיר, 29 בספטמבר 1936.

30 בר כוכבא מאירוביץ למשה שרתוק, 6 באוקטובר 1936, אצ"מ S11/36.

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

קואופרציה בין יהודים לערבים אם תתאפשר. ההתנתקות מנמל יפו הצטיירה בעיניו כצעד בלתי נמנע המחייב את היהודים לעצמאות חופית משלהם.<sup>31</sup>

ב־15 באוקטובר התכנסה לשכת המסחר תל אביב ויפו לאספה כללית מיוחדת שיוחדה ל'שאלת נמל יפו'. את הישיבה פתח נשיא הלשכה בנאום מקיף להצדקת הקמתו של נמל תל אביב ולהבהרה כי אין באפשרות היהודים לשוב לנמל יפו.<sup>32</sup> באותו החודש החלו בתל אביב בבניין ב־רכה למעגן סירות לשם משלוח הדורים, ומשלוח ראשון יצא כבר אז.

בימים הראשונים שלאחר חנוכת המזח בתל אביב והגעת האניות הראשונות ניסו ערבים שבאו מיפו דרך הים לחבל בעבודת הנמל. ניסיונות אלו לרוב לא צלחו בשל הצעדים שנקטו השלטונות. בנמל יפו, שקודם לכן שקק פעילות, נדמה התנועה לגמרי. עולים יהודים ותיירים חדלו לפקוד את הנמל. בה בעת החלו ספני יפו להעביר את סירותיהם מנמל יפו לנמלים אחרים מתוך כוונה להעסיקן שם. בין הספנים היו שהתנגדו להמשך השביתה אך לא העזו לבטא זאת בפומבי. הוועד הערבי העליון דאג להעביר סכום כסף לידי הספנים לאחר שהם אותנו זה מכבר על מצבם המידרדר. אף שלא כל הספנים הערבים תמכו בשביתה דאג פלסטין להציג את עמדת הספנים הדר־משמעית כמי שמצדדים בשביתה ומתכוונים להוסיף ולשבות עד להשגת היעדים.<sup>33</sup>

#### מחאת הספנים הערבים

הספנים קיבלו את ההחלטה של הוועד הערבי העליון להפסיק את השביתה באנחת רווחה, והם החלו מיד לטפל בסירותיהם ולהכשירן לעבודה. הם קיבלו את האניות הבודדות שהגיעו אז לנמל בשמחה רבה, אלא שעד מהרה התברר שהיקף העבודה בנמל אינו כתמול שלשום והעבודה בו מעטה. בקרב הספנים עלו טענות שהיהודים מחרימים את נמל יפו ומונעים בעד האניות מלעגון בו. 'היהודים מנסים לחסל את נמל יפו', צוין בכותרת זועקת בעיתון פלסטין. אצבע מאשימה הופנתה כלפי הממשלה כמי שמשתפת פעולה עם היהודים למימוש המהלך הזה. באמצע חודש אוקטובר נפגשה משלחת של ספנים עם חאג' אמין אל־חסייני כדי להביע באוזניו מחאה על גודל ההפסד שנגרם להם בשל השביתה והקמת נמל תל אביב.<sup>34</sup> הם קראו לשלטונות לסגור את נמל תל אביב, ולחלופין, אם לא ייסגר, להגביל את כמות הסחורות שתעבור דרכו. בד בבד הם פעלו כדי לפגוע בו, בעיקר על ידי ניסיונות שכוונו למנוע מאניות לעגון בתל אביב.<sup>35</sup> העיתונות הערבית

31 פרוטוקול המושב של הוועד הפועל הציוני המצומצם, 13-14 באוקטובר 1936, ארכיון תנועת העבודה (להלן: אה"ע) IV104/49/1/39.

32 פרוטוקול אסיפה כללית יוצאת מהכלל בשאלת נמל יפו, 15 באוקטובר 1936, אעת"א 2865/31.

33 פלסטין, 7 במאי, 14 ביוני, 28 באוגוסט 1936; הארץ, 19 ביוני 1936.

34 הארץ, 16 באוקטובר 1936; פלסטין, 23, 24 באוקטובר 1936.

35 דבר, 19, 21 באוקטובר 1936; הארץ, 21 באוקטובר 1936; דאר היום, 1 בנובמבר 1936.

נזעקה לנוכח מצבם של הספנים בפרט ושל נמל יפו בכלל. פלסטין גרס שמדובר ב'שאלה לאומית' מן המעלה הראשונה ודרש להביאה לפני ועדת החקירה המלכותית ועדת פיל (Peel), שמונתה לחקור את הסיבות לפרוץ מעשי האיבה. ספני יפו תוארו כמי שהקריבו את עצמם למען החובה הלאומית בנסיבות קשות ובסופו של דבר מצאו את עצמם חבולים לגמרי. לנוכח המצב הקיים וכדי להבטיח את עתיד הנמל קרא העיתון לתמוך בספנים ודרש מהסוחרים הערבים להזמין סחורות אך ורק דרך נמל יפו. עיתון אל-דפאע הציע לעורר תעמולה רחבה בין חברות הספנות באירופה כדי להדגיש את יתרונות נמלם על נמל תל אביב. 'די לנו בפעולות נקמה והתמרמרות. דברים אלה אינם מביאים אותנו אל המטרה. יש לעשות מעשים ממשיים', טען העיתון.<sup>36</sup> בכתבה אחרת ביקש העיתון לפייס את הספנים ולהרגיעם מפני העתיד. הכתבה כולה שזורה דברי שבח והלל לספנים 'על שהלכו בראש האומה בהכרזת השביתה'. העיתון קרא לתמוך בספנים ולשמור על נמל יפו, 'המבצר הלאומי' כדבריו.<sup>37</sup> הקריאות לתמיכה בספנים ולהשבת כבודו האבוד של נמל יפו תכפו ככל שחלפו הימים מאז הסתיימה השביתה. הנמל תואר כמי שגורלו הושם על כף המאזניים. הוועדה הלאומית ביפו פרסמה כרוז אל הסוחרים הערבים במחוז הדרום ובעבר הירדן הקורא להם לשלוח את סחורותיהם דרך נמל יפו. הובהר כי יהיה בכך כדי להחיות את התנועה בנמל. נוסף על פירוט מעלותיו של הנמל הודגשה ייחודיותו כנמל ותיק ויחיד המשמש את מחוז הדרום. כרוז ברוח דומה הופץ מטעם ועד השביתה ביפו. זה פנה אל כל הסוחרים הערבים מצפון הארץ ועד דרומה לפעול ולהחזיר את התנועה לנמל יפו בכך שישלחו את סחורותיהם דרכו.<sup>38</sup> הספנים הוצגו מעתה כ'קרבת השביתה'. עיריית יפו שהביעה תמיכה מוחלטת בספנים יצאה נגד החלטת הממשלה לפתוח נמל בתל אביב. נטען כי נמל יפו הוא 'הנמל הרשמי' ולא נמל תל אביב.<sup>39</sup> בפנייתו לממשלה דרש חאג' אמין אל-חוסייני להחזיר את היהודים לנמל יפו והתריע שאילו לא כן 'יחרב הנמל ותחרב העיר'. בתגובה לפנייה זו ביקשה הממשלה לדעת אם המופתי יהיה מוכן להבטיח שלא תפרוץ שביתה חדשה בנמל לאחר שישובו אליו היהודים. אל-חוסייני השיב בחיוב. הוא היה מודע היטב לגודל האסון שפקד את נמל יפו. בפגישותיו עם הספנים הערבים הובהר לו כי במצב הקיים עתידו של הנמל לוט בערפל והוא אף עלול להיחרב כליל. המופתי הוזהר כי אם לא יינקטו צעדים מידיים להשיב את המסחר היהודי ליפו יהיה הנמל צפוי לחורבן.<sup>40</sup> על רקע פתיחתו מחדש של הנמל וכוונת השלטונות להחזיר את העבודה בו לסדרה הונח כי הממשלה תסייע בכל הנדרש לשקמו. כך, למשל, נודע שיש בכוונת הממשלה להעלות

36 הארץ, 16, 22 באוקטובר 1936 (ציטוט של כתבות בעיתון פלסטין); ידיעות מהעיתונות הערבית, 29 בנובמבר 1936, את"ה 105/43 (ציטוט מעיתון אל-דפאע).

37 הבקר, 22 באוקטובר 1936 (ציטוט של כתבה בעיתון אל-דפאע).

38 דבר, 22 באוקטובר 1936 (ציטוט של כרוז של הוועדה הלאומית); הארץ, 22 באוקטובר 1936 (ציטוט של כרוז של ועד השביתה ביפו).

39 אל-דפאע, 1 בנובמבר 1936.

40 הבקר, 9 בנובמבר 1936; דאר היום, 18 בנובמבר 1936.

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

את התעריף להובלת הסחורות ברכבת כדי להטות את המטענים דווקא דרך נמל יפו. בצד הערבי תלו אופטימיות רבה בניסיונות הממשלה להביא לחידוש התכנית שהועלתה בעבר לסלילת כביש רחב לאורך הים כדי שישמש חיבור בטוח של תל אביב לנמל יפו. באמצעות סלילת הציר הזה קיוו השלטונות להחזיר את היהודים לנמל יפו.<sup>41</sup> עד תחילת חודש נובמבר נמשכה הבטלה בנמל. ספינות מעטות בלבד פקדו את הנמל. קטטות נפוצו בין הספנים על חלוקת עבודה. בעיתון הבקר צוין בסוף חודש אוקטובר תחת הכותרת 'השממה בנמל יפו' כי

בנמל יפו שורר השממון כמקודם, למרות עונת הפרי נשארו מרבית המחסנים ריקים לגמרי, ועבודה כמעט שאינה מצויה בכל שטח הנמל. חלק מהספנים עבר לחיפה, ומספר גדול של ספנים עבר לעבוד בנמל עזה הקטן. ספנים רבים עוסקים בדיוג ומקוים למכור את תוצרתם בתל אביב.<sup>42</sup>

לנוכח מצבו של הנמל היה הדיג לנחלת רבים אלא שגם בתעסוקה זו נתקלו מקצת הדייגים בקשיים. שנים נהגו דייגים ערבים מיפו לדוג בשטח שמדרום לירקון, אך מאז אפריל ועד אוקטובר 1936 נפסק הדיג באזור הזה. עם סיומה של השביתה חודש הדיג שם ונוספו עוד דייגים. אלא שמאז החלה בניית המזח בתל אביב לא יכלו עוד סירות של דייגים ערבים לשייט בחופשיות בסביבה זו. השלטונות קבעו אזור אסור לדיג בסביבת המזח בשל שיקול ביטחוני מובהק, כדי להפחית את החיכוך בין הדייגים הערבים ליהודים.<sup>43</sup>

למן אמצע אוקטובר ועד סוף החודש עגנו ביפו 20 אניות ונפרקו מהן 2,609 טון של סחורות. בחודש נובמבר גדל פי שניים ויותר מספר האניות שפקדו את הנמל – 44 אניות. כמות הסחורות שנפרקה הגיעה לכדי 10,557 טון.<sup>44</sup> גם בתנועת היצוא ניכרה התאוששות. פרדסני יפו והסוחרים בפרי הדר שהיו מוטרדים מאוד מהתמשכות השביתה, והביעו חשש כבד מהכיליון הצפוי לעונת ההדרים, התארגנו במהרה להכנת המשלוחים הראשונים של הפרי. ספני יפו קראו לסוחרים הערבים לשלוח את הפרי אך ורק דרך נמל יפו, ואכן למן אמצע חודש נובמבר גדלה בהתמדה כמות הפרי שנשלחה דרך הנמל. פלסטין תיאר את התחדשות העבודה בנמל כחזרה לימי עברו המפואר. הבקר תיאר את רוממות הרוח שאחזה בספנים הערבים תחת הכותרת 'נמל יפו חוגג':

הבוקר שוררת בנמל יפו חגיגות רבה. שתי אניות באו להטעין פרי הדר שהוא המשלוח הגדול ביותר מאז התחלת העונה. האניות התקשטו בדגליהם וההטענה התחילה מתוך

41 הנציב העליון לנשיא לשכת המסחר תל אביב ויפו, 26 בספטמבר 1936, אצ"מ S25/2558; הבקר, 9 בנובמבר 1936; הארץ, 1 בדצמבר 1936.

42 הבקר, 30 באוקטובר 1936.

43 על גישת השלטונות כפרשה זו ראו בהרחבה תכתובת ענפה של מחלקת החקלאות והדיג, א"מ 28/1953/4.

44 בר כוכבא מאירוביץ לאליעזר קפלן, 13 בדצמבר 1936, אצ"מ S11/36.

נאומים נלהבים של ראשי הספנים הערבים שחרפו וגרפו את היהודים אשר עזבו את נמל יפו וציינו שלמרות הכל יימשך קיומו של נמל יפו לתפארת העיר.<sup>45</sup>

על פי המצוין בכתבה זו הועסקו בנמל 150 עובדים: 100 חוראנים ועוד 50 אחרים, ככל הנראה מקומיים. כבר בעיצומה של העבודה ניכרו בקרב העובדים חששות מפני הצפוי לנמל עם סיום העונה.

שנת 1936 הסתיימה בכי רע בהשוואה להיקף התנועה בנמל ב-1935. תנועת היבוא והיציאה הצטמצמה ב-51 אחוזים: 574,343 טון (יבוא ויציאה) ב-1935 לעומת 280,290 טון (יבוא ויציאה) ב-1936.<sup>46</sup> בהשוואה לארבעת החודשים הראשונים של 1936 חלה ירידה תלולה בהיקף היבוא והיציאה בשלושת החודשים האחרונים של השנה והוא הסתכם ב-72,000 טון בלבד. לעומת זאת ניכר גידול מתמיד בהיקף פעילותו של נמל תל אביב. למן חודש מאי ועד דצמבר הסתכמה כמות הסחורות שעברו דרכו ב-29,368 טון.<sup>47</sup> בסוף 1936 כבר היה נמל תל אביב ערוך למשלוח הדירים, והעניק לשם כך תנאים טכניים זהים לאלה שהתקיימו בנמל יפו.<sup>48</sup>

במלאות שנה לייסודו של נמל תל אביב פרסמה הנהלת הנמל סקירה מפורטת על פעילותו. אשר ליציאה פרי הדר צוינה העובדה כי עם הקמתו של נמל סירות משוכלל נשלחו דרכו עד סוף עונת ההדרים כ-400,000 תיבות פרי. הוערך כי בעונת ההדרים הבאה יהיה אפשר לשלוח שני מיליון עד שני מיליון וחצי תיבות פרי הדר.<sup>49</sup>

על פתיחתו של נמל תל אביב העיבה שיבתם של מקצת הסוחרים היהודים לנמל יפו. הפעולות שננקטו כדי למנוע זאת וגם כדי לוודא שהמסחר היהודי לא ישוב עוד לנמל יפו לא צלחו על נקלה. העדפתו של נמל יפו נבעה לרוב משיקולים כלכליים גרדא, שכן ההוצאות על פריקת סחורות בתל אביב היו גבוהות יותר מאשר בנמל יפו. על כן היו סוחרים יהודים שדרשו כי סחורותיהם יישלחו דווקא דרך נמל יפו, אף שנאסר עליהם להעביר כל סחורה דרך הנמל הזה. כדי להסתיר זאת נהגו מקצתם להשתמש בשמות של ערבים. פלסטין דיווח על סוחרים יהודים שייבאו סחורות דרך נמל יפו והותקפו לאחר מכן בידי יהודים.<sup>50</sup> אלא שלא רק סוחרים מתל אביב שבו להשתמש בנמל יפו. רוב הסוחרים היהודים שהשתמשו בו בהיותו הנמל המועדף עליהם, לעומת נמל תל אביב, היו מירושלים.<sup>51</sup>

45 הבקר, 19 בנובמבר 1936; פלסטין, 22 בנובמבר 1936. לנתונים על היקף היציאה של פרי הדר דרך נמל יפו ראו: הארץ, 16, 29 בנובמבר, 4 בדצמבר 1936.

46 הרצאת הוועדה המלכותית לפלשתינה (א"י), ירושלים 1937, עמ' 121.

47 Horowitz and Hinden, *Economic Survey of Palestine*, p. 142; הבקר, 16 בפברואר 1937.

48 הארץ, 17 בינואר 1937.

49 דוח מאת משרדי הנהלת הנמל, 'שנה לקיום נמל תל-אביב: מספרים ועובדות', 19 במאי 1937, אה"ע IV208/1/2907.

50 פלסטין, 6 בנובמבר, 24, 30 בדצמבר 1936, 10 באפריל 1937.

51 הארץ, 27 בדצמבר 1937.

## הניסיונות להחייאת הנמל

על רקע בואה של ועדת פיל בסוף שנת 1936 נרתם הצד הערבי כדי לתקוף בחריפות את נמל תל אביב ואת הממשלה כאחד. כבר בתחילת 1937 תיאר הצד הערבי את נמל יפו כנתון בבעיה קשה. עיתון מראת אל-שרק ביקש לפקוח את עיני הציבור ולהראות כי נמל תל אביב עתיד להכריע את נמל יפו. תחת הכותרת 'נמל תל אביב' נכתבו בין השאר הדברים האלה:

ההיזק הגדול ביותר שהערבים נפגעו בו הוא נמל יפו, וכי הרווח הגדול ביותר שהשיגו היהודים הוא נמל ת"א. וכך יוצאים היהודים אחרי כל מהומות הפורצות בארץ ברווחים גדולים והערבים בנזקים שאין להעריכם. אין זה נמל עלוב [כך כונה נמל תל אביב בעיתונות הערבית] לא עברה עדיין שנה ליסודו ואף על פי כן הוא עשה פעולות עצומות – אם אנו רוצים להודות בעובדות ולא לשגות בדמיונות. הנמל העלוב הזה עמד בפני הגלים הגועשים והצליח לפרוק ולטעון סחורות וביניהם לשלוח פרי הדר [...] אין נמל ת"א עלוב כפי שמכנים אותו העיתונים, אלא ילד שלא הגיע עדיין לשנתו, ואם עכשיו הוא כך, מה יהיה לכשיגדל ויהיה לבחור? אחר גמר עונת פרי ההדר יתגבר ביפו המשבר הכלכלי, שרק ה' יודע מה יהיו תוצאותיו. צריך שנדע היכן מקום הכאב למען נוכל למצוא את הרפואה. ואם נוסיף לשגות בדמיונות לא נגיע לשום דבר שיש בו מן הטוב והמועיל.<sup>52</sup>

קברניטי אניות שפקדו את חופי הארץ עמדו על ההידרדרות בנמל יפו ולא היססו להביע את תמיכתם בצפי לעתיד המזהיר שנשקף לנמל תל אביב. כך, למשל, קברניט של אניית סחר יוונית גדולה התבטא בביטחון רב באמרו כי נמל יפו לא יוכל להינצל מהכיליון שנגזר עליו בשעה שלנמל תל אביב צפוי עתיד מבטיח.<sup>53</sup> העיתונות הערבית ראתה בהקמתו של נמל תל אביב קנוניה שנוצקה בין ממשלת המנדט ליהודים כדי להמית את נמל יפו. נטען כי הממשלה הביעה תמיכה מוצהרת בנמל תל אביב וכך בחד חתרה להביא להתרוששותו של נמל יפו. אל-דפאע קרא להתייחס לבעיה הזאת כאל עניין לאומי כללי, שאלמלא כן יסתיים העניין הזה בתבוסה לערבים. הוא גרס כי על המאבק להיות מכוון להריסתו של נמל תל אביב ובכך ייפרע העוול שנגרם ליפו.<sup>54</sup>

ספני יפו דבקו בעמדתם ודרשו לסגור את נמל תל אביב. בתחילת פברואר 1937 נפגשה משלחת מטעמם עם מושל המחוז. היא דרשה להביא לסגירתו של נמל תל אביב לאלתר ועמדה על הנזק שנגרם למתפרנסים מנמל יפו. בתשובתו הבהיר המושל כי העניין נמצא

52 דבר, 15 בפברואר 1937 (ציטוט מכתבה בעיתון מראת אל-שרק).

53 הבקר, 13 בינואר 1937.

54 רבות מהכתבות הופיעו בעיתון פלסטין וצוטטו בעיתונות העברית. ראו: הארץ, 26 בינואר, 25 במרס, 22 באפריל, 23 ביוני 1937; הבקר, 17 במרס 1937.



המבנה הדרומי של נמל יפו – טעינת הדורים על הסירות, 1936  
ארכיון המדינה

בעיון אצל הנציב והוא טרם סיים לבחון את הנושא. באל-דפאע נמסר כי הרקע לפגישה זו נוצר בעקבות הכרזת היהודים על כוונתם לשלוח דרך נמל תל אביב שלושה מיליון תיבות פרי הדר, וכן הצהרתם לפעול לטיפול בנוסעים ולשנע סחורות. בהקשר לפגישה של הספנים עם מושל המחוז הדגיש פלסטין כי אין עוד לשתוק בשאלה הזאת וכי נמל יפו הוא נמל חיוני. העיתון ציין במפורש כי הממשלה מבקשת להחריב את נמל יפו, שכן אין להבין את ההיגיון בהקמתו של נמל חדש במרחק כה קצר מנמל יפו עתיק היומין.<sup>55</sup> הוא דרש מהממשלה לחדש את פריקת הסחורות הכבדות בנמל יפו כצעד ראשון לתיקון המצב. כמו כן הציע לקבוע בנמל יפו אזור חופשי מיוחד לטובת עבר הירדן כדוגמת האזור החופשי שנקבע לעיראק בנמל חיפה. אל-דפאע הביע אופטימיות שהמצב בנמל יפו עתיד להשתנות לטובה. באחת מכתבותיו נאמר:

מה גדול ההפרש עתה בין אותו הנמל הרועש שהיה רב תנועה והומה אנשים ובין השקט השורר בו עכשיו, כל זה למען המולדת והספנים אינם מתחרטים! אך השקט השורר בנמל הוא זמני. לנמל יפו יחזרו בקרוב ימיו הסואנים. אולם מחובת כל ערבי

55 הארץ, 2 בפברואר 1937 (ציטוט של כתבות בעיתונים אל-דפאע ופלסטין).

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

וביחוד הסוחרים והחברות לשמור על מבצר נאה זה. אנו כואבים על זה שסוחרים ערבים מזמינים את סחורותיהם דרך נמל חיפה.<sup>56</sup>

באמצע חודש פברואר כונסה ביפו אספה גדולה כדי לגבש דרכי פעולה לתמיכה בנמל יפו ולסיוע לספנים. בפגישה השתתפו סוחרים, נכבדים, ספנים ונציגות של הוועד הערבי העליון. הנואמים העלו על נס את תרומתם של ספני יפו לשביתה הערבית. הובהר כי 'אילו לא שביתתם של ספני יפו ושיתוק התנועה בנמל לא היתה מצליחה השביתה בכל הארץ'. האספה הסתיימה לאחר שהתקבלו ההחלטות האלה: (1) לחייב את כל הסוחרים הערבים לנהל את עסקיהם דרך נמל יפו בלבד; (2) לדרוש מסוכני האניות למלא אחר דרישותיהם של הסוחרים הערבים לפרוק את סחורותיהם בנמל יפו; (3) לפנות להנהלת מסילות הברזל לקביעת דמי ההובלה של סחורות לפי מספר הקילומטרים; (4) לפנות ללשכת המסחר בעזה, ירושלים ויפו שינהלו תעמולה בקרב הסוחרים למען פריקת סחורותיהם בנמל יפו.<sup>57</sup> זה כמה חודשים פעל הוועד הערבי העליון אצל השלטונות כדי שיסייעו לנמל יפו. כמה משיבותיו הוקדשו במיוחד לטיפול בכך. נציג מטעמו מונה לרכז את הפעולות ולשמש איש קשר לענייני הנמל. הוא יצא במהלך חודש פברואר, מלווה במשלחת של ספנים, לשכם, ירושלים ועזה כדי לשכנע את הסוחרים הערבים להשתמש בנמל יפו בלבד. הדרישה התקבלה בהתלהבות בכל אחת משלוש הערים, והסוחרים הביעו הסכמה להשתמש אך ורק בנמל יפו.<sup>58</sup> שליט עבר הירדן האמיר עבדאללה, שעמד להפליג בחודש מאי לונדון כדי להשתתף בחגיגות הכתרתו של המלך ג'ורג' השישי, התבקש מטעם כמה מוסדות ערביים להפליג מנמל יפו ולא מנמל חיפה, כדי לעודד את ספני יפו. אף על פי כן היה מצבם של הספנים בכי רע והידרדר מיום ליום. בחודש מרס התכנסו הספנים ובעלי הסירות לאספה, ובסופה החליטו לשלוח כתב מחאה לכל הגופים הרלוונטיים נגד הקיפוח של נמל יפו. הממשלה נקראה להציל את הספנים ומשפחותיהם מחרפת רעב. בחודש יוני נפגשה משלחת מטעם הספנים עם הנציב העליון. הספנים תיארו לפניו את המתרחש והבהירו שאם יימשך המצב הנוכחי עלול הנמל להיקלע לתוצאות קשות. פלסטין, שדיווח על הפגישה הזאת, הוסיף להפנות ביקורת נוקבת כלפי הממשלה, שכן:

בו בזמן שהעיתונות הערבית מטפלת בשאלה והמוסדות הלאומיים מוחים והספנים צועקים – מוסיפה הממשלה לאמץ כל דבר, הממית את הנמל הערבי. היא אישרה בנין שלושה מחסנים חדשים בחוף תל אביב ויסוד חברה יהודית לתעשיית סירות, הקטינה את דמי ההובלה במסלות ברזל בין תל אביב והמושבות והרשתה לאניות לפרוק בנמל תל אביב כמה סחורות, שמתחילה היתה פריקתם אסורה שם.<sup>59</sup>

56 הארץ, 13 במאי 1937 (ציטוט של כתבה בעיתון אל-דפאע). בשנת 1934 הטילה הממשלה איסור על פריקת סחורות כבודות בנמל יפו עקב מחסור בשטחי אחסון ומאז נותר איסור זה בתוקפו.

57 הארץ, 15 בפברואר 1937; הבקר, 15 בפברואר 1937 (ציטוט מכתבה בעיתון אל-לוא).

58 הבקר, 16, 21 בפברואר 1937.

59 שם, 23 ביוני 1937 (ציטוט מכתבה בעיתון פלסטין).



העיתון טען כי עובדות אלו מוכיחות חד-משמעית כי בכוננת הממשלה לרושש את נמל יפו. זרקורי העיתונות הערבית הופנו אז לחוברת שפרסמה הסוכנות היהודית על נמלי יפו ותל אביב ונשלחה לעסקני ציבור ערבים רבים. החוברת, שיצאה לאור כחלק מחומר ההסברה של הסוכנות היהודית ונכתבה בשפה הערבית, נועדה להסביר מדוע הוקם נמל תל אביב, וכללה דברים שהביעו בכתב ובעל פה ראשי המוסדות היהודיים בעצם ימי המאורעות ומיד אחריהם. בין השאר מכילה החוברת קטע ממכתב ששלח משה שרתוק לאחד ממכיריו הערבים בתחילת השביתה הערבית, עוד לפני הקמתו של נמל תל אביב, ובו הוא עמד על תוצאותיה השליליות של השביתה בקרב הציבור הערבי. שרתוק ניסה להסביר את חומרת השביתה הערבית והשפעותיה השליליות על תושבי יפו בעיקר מהבחינה הכלכלית וכינה אותה 'מדיניות ההתאבדות הכלכלית'. החוברת ביקשה להדגיש כי הקמתו של נמל תל אביב לא באה כדי לפגוע בפרנסת נמל יפו. זאת ועוד, צוין כי יש מקום להרחיב את הפעילות על ידי שיתוף פעולה בין שני הנמלים מתוך הבטחה שוויגית של הזכויות. בעיתונות הערבית נטען כי פרסום החוברת בא להטעות את הציבור הערבי.<sup>60</sup> אפשר להניח כי העיתוי לפרסומה לא היה מקרי כלל. באותו הזמן פורסם הדוח של ועדת פיל, ובו גם חוות דעתה בענייני נמל תל אביב ונמל יפו. משעה שבאה הוועדה לארץ והחלה את עבודתה פעלו הצד היהודי והערבי להשפיע עליה לקדם אחד משני הנמלים, כל אחד מהם על פי האינטרסים שלו שהיו מנוגדים זה לזה. בתזכיר מפורט שחיברה עיריית תל אביב עבור ועדת החקירה יוחד פרק 11 לנמל תל אביב. עיקרו הוקדש לביסוס דרישותיה של תל אביב לנמל עצמאי. הובהר כי נוסף על הצורך הנובע מהיותו של נמל יפו נתון למרותם של ספנים ערבים העושים בו כרצונם, קיים גם צורך כלכלי בנמל מיוחד לתל אביב. הוסבר כי נמל יפו אינו עונה על דרישות החקלאות של דרום הארץ ולא על הדרישות של מרכזי התעשייה שנוצרו בסביבות תל אביב וירושלים. כמו כן הובהר כי בעיית היצוא של פרי הדר לא תיפתר ללא נמל נוסף, וצוין כי לכן 'המסחר בדרומה של הארץ זקוק לנמל מורחב'.<sup>61</sup> בעדותו לפני ועדת החקירה נשאל ישראל רוקח בין השאר על האפשרות לבנייתו של נמל עמוק מים שישמש הן את תל אביב והן את יפו. רוקח, שהיה מעורה היטב בהצעה זו, סבר כי מתוך רצון טוב אפשר לממש את האפשרות הזאת ולבנות נמל משותף ליפו ולתל אביב, אך בתנאי עיקרי אחד – שהכניסה הצפונית לנמל תימצא בתחומי תל אביב ושחלק מהנמל יימצא בשטח תל אביב, כדי שלא יהיה הכרח להגיע לנמל תל אביב דרך יפו לנוכח ניסיון העבר. רוקח הוסיף וטען, כי אם לא יהיה ניתן להקים את הנמל המשותף מסיבות טכניות תעדיף תל אביב נמל מיוחד בתחומה.<sup>62</sup> האפשרות שוועדת החקירה תמליץ

60 נשראת אל-וכאלה אל-יהודיה, קדית מינאיי יאפא ותל אביב (פרשת נמלי יפו ותל אביב), אל-קדם 1937. וכן: ידיעות עיריית תל אביב, 1-2 (1937-1938), עמ' 21; ידיעות מהעיתונות הערבית, 24 ביולי 1937, את"ה 105/47.

61 עיריית תל אביב לוועדת החקירה המלכותית, 30 בדצמבר 1936, אצ"מ S25/4648.

62 פרוטוקול העדות של רוקח לפני ועדת החקירה, 5 בינואר 1937, אה"ע IV104/49/1/41.

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

על הקמת נמל משותף קיבלה אז תהודה בעיתונות הערבית. זו ראתה בכך מניע מובהק של היהודים לפתח את הנמל שברשותם ולהרחיק מעצמם כל אפשרות שיינזקו עקב שביתה ערבית שתפרוץ בנמל.<sup>63</sup> בתזכיר שהגיש הוועד הערבי העליון לוועדת החקירה לא עלתה כלל האפשרות של הקמת נמל משותף. מחברי התזכיר ביקשו להתריע כי אם לא תיסוג הממשלה ממתן הרישיון לבניית נמל תל אביב יהיה בכך כדי לסכך את מדיניות הממשלה בענייני הארץ עוד יותר. צוין כי מתן הרישיון הוא פגיעה בזכויותיהם של הערבים והובאו לכך שישה נימוקים: (1) נמל יפו הוא נמל עתיק ובעל אופי מיוחד ולפיכך כל ניסיון להקטין את חשיבותו בהקמתו של נמל חדש בקרבתו ייחשב פגיעה בזכויות הערבים; (2) נמל יהודי יאפשר ליהודים להבריח נשק ועולים, ולכך לא יסכימו הערבים; (3) הקמת נמל חדש בקרבת נמל יפו תפגע במתפרנסים מנמל יפו ותעורר בעיה חדשה נוסף על הבעיות הקיימות; (4) הקמת נמל תל אביב היא רכיב בתכנית הייחוד של הארץ, ולכך לא יסכימו הערבים; (5) הקמתו של נמל תל אביב תביא להכפלת מספר הפקידים ובשל כך יוכבד נטל המסים על הציבור, וזאת נוסף על הסכומים הגדולים שהוצאו לשיפורים בנמל יפו; (6) הקמת נמל תל אביב משקפת אינטרס פוליטי של הממשלה, התואם את רצון היהודים ומוכיח שהממשלה מבקשת להתגרות בערבים ולהקטין את מקורות פרנסתם מנכסים שתמיד היו ברשותם.<sup>64</sup>

ועדת החקירה סברה שהפתרון הטוב ביותר ליפו ולתל אביב כרוך בהצעה הקיימת לבניין נמל עמוק מים נוסף. היא הבהירה חרמשמעית שלא יהיה רצוי כלל לאפשר לנמל תל אביב להרחיב את היקף הפריקה והטעינה המתקיימות בו מחשש להיותו של 'חוף תל אביב לנמל חשוב המנותק לגמרי מיפו'. לדעתה, אם יוחלט לבנות נמל נוסף יש להקימו בנקודת החיבור שבין יפו ותל אביב במרחק שווה משתייהן ובכך לאפשר גישה חופשית ונוחה לתושבי שתי הערים. צוין כי הממשלה בוחנת זה מכבר את ההצעה לבנות נמל עמוק מים נוסף עבור מרכז הארץ ודרומה. בהקשר לכך נאמר כי 'אם בסופו של דבר יחליטו לבנות נמל כזה, יהיו היהודים רוצים כי יבנה בתל-אביב לשם הרחבת נמל הסירות החדש שלהם. אין ספק כי זה ימיט שואה על פריחתה של יפו, וכדי שלא לעשות עול לערבים לא יכלה הממשלה להסכים להצעה כזאת'. הובהר כי הפתרון שהוועדה מציעה מקובל על ראש עיריית תל אביב. הוא 'הודה בפנינו כי הוא יקדם בברכה פשרה כזאת', צוין. היה ותכנית החלוקה תצא לפועל, הוועדה הציעה שהנמל שייבנה יהיה נתון לפיקוחה של מועצה משותפת שיהיו חברים בה נציגים של המדינה היהודית ושל המדינה הערבית.<sup>65</sup> בעוד דוח הוועדה נותר בגדר המלצה בלבד נמשכה ההידרדרות בנמל יפו. עוד לפני שהסתיימה עונת ההדרים יצאו הספנים בקול זעקה מרה מפני הצפוי להם בסיום העונה.

63 הארץ, 10 בנובמבר 1936 (ציטוט של כתבה בעיתון פלסטין); דבר, 10 בנובמבר 1936 (ציטוט של כתבה בעיתון פלסטין).

64 הארץ, 18 בינואר 1937. את התזכיר מסר לוועדה המלכותית אלפרד רוק, עסקן יפואי וחבר בוועד הערבי העליון, והוא צוטט במלואו בעיתונות הערבית. עיתון הארץ הביא תרגום של התזכיר.

65 הרצאת הוועדה המלכותית לפלשתינה (א"י), ירושלים 1937, עמ' 121-122, 282.

הם הזהירו בגלוי כי אם לא תינתן להם עבודה בגמר העונה יאלצו לשרוד את עשירי יפו. באספה שקיימו בחודש פברואר הדגישו את חובתה של המנהיגות לספק להם עבודה, ואיימו כי אם לאו לא ישרור שקט בעיר. כמה עסקני ציבור שנכחו באספה הציעו לראשי הספנים לארגן העסקה בדיג עבור אלו שלא תימצא להם עבודה אחרת. ההצעה הזאת עוררה מורת רוח, שכן הספנים ביקשו להבטיח את פרנסתם כבעבר.<sup>66</sup> ספני יפו המשיכו בניסיונותיהם להשפיע על מושל המחוז להתערב אצל חברות האניות כדי שיעגנו בנמל יפו, אך המושל קבע, למגינת לבם, שאין זה מתפקידם של השלטונות.

עונת יצוא ההדרים של 1937 הסתיימה בכי רע. 1,225,562 תיבות פרי הדר בלבד נשלחו דרך נמל יפו, ואילו יותר ממיליון תיבות פרי הדר נשלחו דרך נמל תל אביב.<sup>67</sup> כצפוי, משנסתיימה עונת ההדרים נתמעטה העבודה בנמל עוד יותר. קבוצה של ספני יפו פנתה לרשויות שיסייעו לה לעסוק בדיג בעונת הקיץ. רבים מבעלי הסירות פעלו למצוא עבודה לסירותיהם בנמל פורט סעיד שבמצרים אך נתקלו שם בקשיים רבים. חומרת השעה הביאה את בעלי הסירות להחלטה לנכות בהדרגה מהתשלום לספנים את סכומי התמיכות שניתנו להם בימי השביטה. ניסיון של ראשי הספנים להקים חברה גדולה לדיג לא צלח.<sup>68</sup> באפריל 1937 ניתנה לספנים האפשרות לפגוש את הנציב העליון בעת ביקורו ביפו. משהודמן לנמל פנתה אליו קבוצת ספנים ודרשה את סיוע הממשלה בהחייאת הנמל. הנציב התעניין במצב וביקש לדעת על היקף העבודה בנמל בתקופה זו. פלסטין החל לדווח על סוחרים ערבים המזמינים את סחורותיהם דרך נמל תל אביב.

יש להצטער על זה שקצת מהסוחרים הערבים התחילו להזמין את סחורותיהם דרך נמל ת"א ובאים לנמל זה כדי להוציא את הסחורות. ויתר על כן: סוחרים ערבים רבים מזמינים את סחורותיהם באמצעות החברה היהודית 'עתיד'. חברה זו נתונה במצוקה והסוחרים הערבים מצילים אותה מבלי התחשב עם חובתם הלאומית.<sup>69</sup>

בחודשים יולי וספטמבר 1937 עלה נמל תל אביב על נמל יפו בכמות הסחורות שנפרקו דרכו: 27,791 טון לעומת 24,901 טון בהתאמה.<sup>70</sup> בחודשים אוגוסט ואוקטובר עלתה תל אביב על יפו אבסולוטית בכמות הסחורות שיצאו ונכנסו דרך הנמל: 10,300 טון לעומת 9,500 טון בהתאמה בחודש אוגוסט; 13,800 טון לעומת 13,000 טון בהתאמה בחודש אוקטובר. בסך הכול הסתכמה תנועת היצוא והיבוא בנמל יפו בשנת 1937 בכ-290,300 טון. בהשוואה לשנת 1936 חל גידול זעיר, שעמד על ארבעה אחוזים בלבד. בתל אביב הגיעה

66 הבקר, 18, 22 בפברואר 1937.

67 *The Palestine Post*, January 2, 1939; הארץ, 23 באפריל 1938.

68 הבקר, 4 באפריל, 10 ביוני 1937; דיווח מאת אהרן חיים כהן, 26 באפריל 1937, אה"ע IV104/49/1/55.

69 הארץ, 29 ביוני 1937 (ציטוט של כתבה בעיתון פלסטין).

70 דבר, 18 באוקטובר 1937.

המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

כמות היצוא והיבוא לכרי 124,200 טון. משמע, בהשוואה להיקף היצוא והיבוא בשנת 1936 גדלה תנועת השינוע ב-1937 בכ-323 אחוזים.<sup>71</sup>

### המאבק על הנוסעים היהודים

על מכלול הבעיות שהעיקו על נמל יפו בשנת 1937 נוספה בעיה חדשה שהחלה להדאיג מאוד את הספנים – הכוונה להוריד נוסעים בנמל תל אביב, היתה לאיום של ממש על נמל יפו. מאז אפריל 1936 פסקה תנועת נוסעים יהודים בנמל יפו למשך שנה ויותר. אניות נוסעים חדלו לפקוד את נמל יפו. בקיץ 1937 נראו בנמל יפו לראשונה נוסעים יהודים באים ויוצאים. יחסית לימים עברו מדובר בתנועה דלה מאוד. היהודים שבאו היו לרוב תיירים בטיול מאורגן, ולאחר שהסתיים ביקורם בארץ הפליגו אל היעד הבא. ספני יפו קיבלו את התיירים בשמחה רבה. באחת הפעמים תואר הדבר בעיתון הבקר: 'הספנים הערבים לא האמינו למראה עיניהם ולאחר שהיהודים ירדו בסירותיהם פרצו בקריאות שמחה וצהלה. רבים ראו בזה סימן לנכונותם של היהודים להשתמש בנמל יפו'.<sup>72</sup> מניינם של היהודים שיצאו דרך נמל יפו היה קטן עוד יותר. בחודש אוגוסט יצאה הקבוצה הראשונה שמנתה 18 נוסעים יהודים בלבד. התחדשות תנועת הנוסעים היהודים בנמל יפו וכן של תיירים בכלל נטעה אופטימיות רבה בקרב ספני יפו. אין תמה שהספנים ראו במהלך שביקשה אז תל אביב לממש, קרי הורדת נוסעים בתחומה, גזר דין המתה לנמל יפו. תזכיר שנשלח מטעם הספנים לנציב העליון התריע מפני מתן רישיון להורדת נוסעים בתל אביב. הספנים קראו לוועד הערבי העליון להשפיע על השלטונות לפעול להורדתם של הנוסעים היהודים ביפו בלבד ולא בתל אביב או בחיפה.<sup>73</sup>

בפברואר 1938 הכריז הנציב העליון על פתיחתו של נמל תל אביב לתנועת נוסעים. המונים באו לצפות בטקס החגיגי שהתקיים בנמל. זה היה אירוע מכונן מבחינה לאומית והוא לווה בהתרגשות רבה. השימוש בכינוי 'שער ציון' – כך קראו היהודים לעיר יפו עשרות שנים – הועתק משעה זו לתל אביב, שקיוותה להיות מבואה ליהודי הגולה. ישראל רוקח תיאר שלב זה של פתיחת הנמל לנוסעים כסוף הפרק הראשון בהתפתחותו של נמל תל אביב. לדבריו, משלב זה נהיה נמל תל אביב שווה זכויות לנמל יפו.<sup>74</sup>

71 Horowitz and Hinden, *Economic Survey of Palestine*, p. 142

72 הבקר, 3 באוגוסט 1937.

73 שם, 1 ביוני 1937; הארץ, 9 בספטמבר 1937 (ציטוט של כתבה בעיתון אל-דפאע); שם, 10 בספטמבר 1937; *The Palestine Post*, September 13, 1937.

74 כתב הנאום של ישראל רוקח בטקס חנוכת נמל הנוסעים, 22 בפברואר 1938, אה"ע IV208/1/357. על טקס חנוכת הנמל ראו: הארץ, 22 בפברואר 1938; דבר, 23 בפברואר 1938; הבקר, 23 בפברואר 1938.

פתיחת נמל תל אביב לתנועת נוסעים השפיעה קשה על ספני יפו. עוד קודם לכן נודע שבכוונתם לשבש את המהלך הזה. הם סברו כי בטרם הגעתן לתל אביב יעגנו אניות הנוסעים ביפו, או אז הם התכוונו לנצל את שהייתן ביפו כדי להוריד את מיטלטלי הנוסעים ובכך להכריח את הנוסעים לרדת אצלם.<sup>75</sup> בימים שלפני חנוכת נמל הנוסעים נשלח לנציב העליון תזכיר מטעם הספנים והעובדים בהורדת נוסעים בנמל יפו. בתזכיר, שציטט העיתון פלסטין, מחו הספנים על ההיתר שניתן לתל אביב והביעו צער על השתתפותו של הנציב בטקס החנוכה. הודגש כי צעד זה, באישורה של ממשלת המנדט, יהיה מכה ניצחת על קיומם. הובהר כי הפרנסה מהורדת נוסעים היתה מאז ומתמיד נחלתם של ספני יפו וכי אין להם פרנסה אחרת. הנציב נקרא להפגין את מצפונם ולסגת מהמהלך הזה, שכן חנוכת נמל נוסעים לא תרגיע את המצב, אלא להפך. פלסטין תיארה את ההכנות לקראת האירוע ואת הטקס בהרחבה: 'תל אביב מתכוונת בהתלהבות לרגל חנוכת תחנת הורדת נוסעים בנמל תל אביב בפעם הראשונה'. הודגש כי התנגדות הערבים לפתיחת נמל נוסף לנוסעים נובעת מההשפעות של צעד זה על פרנסתם של עובדי הנמל הערבים גם ביפו וגם בחיפה.<sup>76</sup>

עם פתיחתו של נמל תל אביב לתנועת נוסעים נסוג הצד היהודי לחלוטין מההצעה לבנות נמל מים עמוקים משותף לתל אביב ויפו. כבר בטקס החנוכה היו שצינו את הצורך לסכל אפשרות זו ולהתרכז בפיתוח נמל תל אביב בלבד. משעה שהחלה ועדת החלוקה (ועדת וודהד – Woodhead) את עבודתה נדרשו עסקני היישוב לגבש דעה מוסכמת בשאלת הנמל המשותף. בשיקולי האינטרסים של הצד היהודי לא היתה עוד כל תוחלת במימוש הרעיון הזה, והובלט הצורך לפעול לפיתוחו של נמל תל אביב לנמל עמוק מים ברשות עצמו.<sup>77</sup> בהמלצותיה הסכימה ועדת החלוקה עם ועדת פיל כי רצוי ועדיף שנמל עמוק מים נוסף ייבנה כנמל משותף ליפו ולתל אביב ולא כנמל מיוחד בתל אביב. עם זה הובהר, כי בניית נמל מסוג זה תחייב הסכם בין המדינה היהודית למדינה הערבית. בהיעדר הסכם לא ייתכן למנוע מהמדינה היהודית לבנות נמל עמוק מים בתל אביב.<sup>78</sup>

מאז נחנך נמל הנוסעים בתל אביב גדלה בו התנועה בהתמדה. בספטמבר 1938 דווח כי נמל תל אביב הולך ומרכז יותר מ-90 אחוזים מתנועת הנוסעים. בחודש אוגוסט בלבד עברו בו 3,350 נוסעים ועולים, ובסך הכול עברו בו בשנת 1938 16,438 נוסעים: 12,245 נכנסו ו-4,193 יצאו. נוסף על כך, רוב יבוא הסחורות המיועדות לתל אביב, ירושלים וסביבותיהן נפרק בנמל תל אביב. היקף היבוא והיצוא הסתכם באותה שנה ב-196,497 טון: 139,448 טון יבוא ו-57,049 טון יצוא. מספר תיבות פרי הדר שנשלחו הגיע ל-1,449,053.

75 לשכת העליה תל אביב למחלקת העליה של הסוכנות היהודית, 10 בדצמבר 1937, אצ"מ S11/40.

76 פלסטין, 13, 15, 23 בפברואר 1938; דבר, 15 בפברואר 1938 (ציטוט של כתבה בעיתון פלסטין); הבקר, 16 בפברואר 1938 (ציטוט של כתבה בעיתון פלסטין).

77 פרוטוקול ישיבת ועדת הנמלים, 9 ביוני 1938, אצ"מ S25/5134; ידיעות עיריית תל אביב, 9, תל אביב 1937-1938, עמ' 215.

78 הרצאת ועדת החלוקה לפלשתינה (א"י), ירושלים 1938, עמ' 161.

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

בסך הכול עגנו באותה שנה בתל אביב 808 אניות.<sup>79</sup> לעומת ההתפתחות המואצת בנמל תל אביב נמשכה ההידרדרות בנמל יפו. בפניות אל מושל המחוז ואל הנציב העליון שבו ספני יפו והתריעו על מצבם הרע לנוכח התרחבות הפעילות בנמל תל אביב ועל הפגיעה בפרנסתם, ודרשו לסייע להם. על רקע נסיבות השעה דווח על ספנים ערבים שניאותו להעביר סחורה של יהודים שנפרקה בנמל יפו לתל אביב ללא תמורה כספית. הם גם הביעו נכונות להעביר נוסעים בסירותיהם מנמל יפו לנמל תל אביב כל עוד יעגנו האניות בנמל יפו.<sup>80</sup> בסוף 1938 היה מצבו של נמל יפו גרוע משהיה בשנה הקודמת. ביטוי מובהק לכך היה תנועת משלוחי הפרי: 'אוכלוסי יפו מדוכאים מפאת המצב הכלכלי בעקב משלוחי הפרי הקטנים דרך נמל יפו. עונת פרי ההדר היתה התקוה האחרונה של יפו', צוין בעיתון הבקר.<sup>81</sup> הירידה התלולה שחלה בתנועת היצוא והיבוא ב-1938 משקפת היטב את המצב שאליו נקלע הנמל. בסך הכול הסתכמה תנועת השינוע ב-262,000 טונות: 113,000 טונות יבוא, ו-149,000 טונות יצוא.<sup>82</sup> בהשוואה לשנת 1937 חלה ירידה של עשרה אחוזים בהיקף תנועת השינוע.

בשנת 1939 חלה החמרה נוספת במצבו של נמל יפו. 'ערכו ירד פלאים, המצב המסחרי – בשפל המדרגה', צוין בכרוז שהופץ ביפו במחאה על הנעשה בנמל. החלטת השלטונות להעביר מנמל יפו לנמל תל אביב מחסן וציוד טכני עוררה תרעומת קשה בקרב הספנים שראו בכך צעד נוסף בהפחתת ערכו של הנמל. המחסן המדובר, שנבנה לפני פרוץ המאורעות, נותר חסר שימוש מאז החלה השביתה הערבית. לנוכח התמעטות העבודה בקיץ 1939 הועברו רוב פקידי המכס לנמל חיפה וכמה מהפקידים הערבים שולבו בנמל תל אביב.

בחודש ספטמבר פנו ספני יפו למושל המחוז בתזכיר שנועד לבטא את מצבו הרע של הנמל ואת מיעוט העבודה בו. הם ביקשו סיוע והבהירו כי יסכימו לבצע כל עבודה שתוטל עליהם. באותו החודש נפגשה משלחת של ספנים עם מנהל מחלקת הדיג בדרישה לסייע לספני יפו מחוסרי העבודה לעסוק בדיג.<sup>83</sup> הנציב העליון הרולד מקמיקל (MacMichael), שהגיע לביקור ביפו ונפגש עם ראש העירייה ונכבדים ערבים, נקרא לסייע לנמל ולהביא לשיפורו. באל-דפאע נטען כי כדי להיחלץ מהמצוקה יש לרכז את המאמצים להשפיע על הסוחרים הערבים ולעודד אותם להשתמש בנמל יפו ולהעדיפו על נמל תל אביב ונמלים אחרים.<sup>84</sup>

- 79 בר כוכבא מאירוביץ ליצחק גרינבוים, 4 בספטמבר 1938, אצ"מ S9/284/1; זאב וילנאי, מדרוך תל-אביב [1941], אריאל, ירושלים 1941, עמ' 38.
- 80 הבקר, 24 במרס, 1 באפריל, 12 בספטמבר 1938; פלסטין, 3, 6, 8 באפריל 1938.
- 81 הבקר, 11 בדצמבר 1938.
- 82 ידיעות עירית תל אביב, תל אביב 1938-1939, עמ' 173.
- 83 ידיעות מהעיתונות הערבית, 10 בספטמבר 1939, את"ה 41/20; הבקר, 20 בספטמבר 1939.
- 84 פלסטין, 13 בספטמבר 1939; אל-דפאע, 20 בנובמבר 1939.

## הנמל בתקופת מלחמת העולם השנייה

עוד טרם הספיק נמל יפו להתאושש מהמשבר שנקלע אליו בשנות המרד הערבי הידרדר מצבו עוד יותר עקב המלחמה שפרצה. בכינוס לשכות המסחר הערביות שהתקיים בתחילת שנת 1940 הועלה עניין נמל יפו ודווח על מצבו הקשה. ההחלטה שהתקבלה היתה כי יש לפעול בקרב הסוחרים כדי שיבואו לעזרת הנמל ויסייעו לקבל ולשלוח את הסחורות דרכו.<sup>85</sup> אלא שמאמצע שנת 1940, עם הצטרפותה של איטליה לצדה של גרמניה, נבלמה למעשה תובלה אזרחית חופשית בים התיכון. השלטונות החליטו לסגור את כל הנמלים, למעט נמל חיפה שנחשב לנמל מוגן. עקב החלטה זו חדלה כמעט לחלוטין התנועה בנמל יפו חוץ ממפרשיות חופים מעטות שהוסיפו לפקוד את הנמל. הפסקת תנועת הספנות ביפו הביאה לסגירת כל הסוכנויות של חברות האניות.<sup>86</sup> משלחת מטעם הספנים ובעלי הסירות בנמל יפו דרשה מהצבא לסייע לנמל ולפרוק בו את מטעניו. בקיץ 1940 דווח כי השלטונות הגבירו את הפיקוח על נמל יפו. הכניסה לנמל נאסרה והותנתה בקבלת רישיון מיוחד.<sup>87</sup> בסקירת מודיעין של 'ההגנה' דווח אז על נמל יפו כדלקמן:

אלה הערבים שעומדים בראש הספנות בנמל יפו מצטערים על מה שקרה בעבר וההפסד שנגרם לערבים בגלל המאורעות הנו גדול וכי יש למצוא את הדרך לשיתוף פעולה בין הערבים והיהודים (בלי תווך הממשלה) וישנה גם האפשרות לזה. הם רואים את נמל תל אביב כעובדא אשר לא יוכלו לבטל אותה, יש רק למצוא את הדרך לאחוד נמל זה עם נמל יפו. זה יהיה אפשרי אם יקבעו ויגבילו סוגי סחורות אשר יורשה לפרוק ולטעון אותן בכל נמל ונמל וכן יגבילו את כמויות פרי ההדר לטעינה בכל נמל ואז יכולים להיות גם העובדים בנמלים בני שתי העדות. בלי למצוא את הדרך לפעולה שיתופית יגרום המצב להורדת מחירים והתחרות אשר אינה לתועלת לשני הצדדים.<sup>88</sup>

ביטוי נוסף להלך הרוח הזה הובא אז בעיתונות הערבית. כך, למשל, צוין:

כי עמדתה הכלכלית של יפו נותנת מקום למחשבה רבה. יפו היתה הנמל הגדול ביותר בארץ אולם המדיניות מצאה בשביתת 1936 אמצעי להרשות הקמת נמל תל אביב שנתן מכה נ[י]צחת ליפו. המאורעות שקרו בארץ ביחד עם המלחמה שבאה אחריהם נתנו מכה קשה לתנועת העיר המסחרית ולעונת ההדרים. ויפו, שהיתה לפני עיר פורחת, קפאה על שמריה ונעשתה חסרת תנועה [...] עיר זו לקתה בנמלה ובהדרה

85 דבר, 5 בפברואר 1940.

86 פלסטין, 4 ביולי 1940; ידיעות אחרונות, 7 ביולי 1940.

87 הבקר, 23 ביוני, 8 ביולי 1940.

88 סקירת מודיעין של 'ההגנה', 22 ביולי 1940, את"ה 105/378.

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

[...] הערבים עשו שגיאות בימי המאורעות, הלקו את עצמם בידם וחזקו את עמדת אויביהם. סגירת הנמל בשנת 1936 גרמה לפתיחת נמל בתל אביב ולהפסד ההכנסה ביפו. השביתה הממושכת בימי המאורעות מסרה את כל העבודות לידי אויבינו, על ידה חזקנו את עמדתם הכלכלית והחלשנו את עמדתנו.<sup>89</sup>

לעומת תקופת המרד הערבי קטנה מאוד תנועת המטענים שעברה בנמל בשנת 1940 והיא עמדה בסך הכול על 101,729 טונות (פריקה וטעינה).<sup>90</sup> ב-1941 התחדשה במידה מסוימת התנועה בנמל לאחר שהשלטונות החליטו להעביר את עבודות הפריקה מנמל חיפה, שהיה לנמל צבאי בלבד, לנמל יפו. את נמל יפו פקדו כמה אניות משא קטנות, שהביאו מטען שנועד ברובו עבור הצבא. כמו כן התחדשה תנועת הספנות לאורך קו החוף בין יפו לפורט סעיד על ידי אניות מפרש שנשאו בעיקר מצרכי מזון. עם זה, לעומת שנת 1940 הצטמצמה תנועת המטענים שעברה בנמל ב-1941 לכדי 26,612 טונות (פריקה וטעינה) בסך הכול.<sup>91</sup> ב-1942 נדמה כמעט לחלוטין תנועת המטענים בנמל ועמדה על 5,199 טונות. ב-1943 נרשם גידול-מה בתנועת המטענים, שהתבטא ב-33,240 טון שעברו בנמל.<sup>92</sup> הגידול התאפשר בשל חתימת חוזים עם משרד האספקה הבריטי וממשלת מצרים למשלוחי פרי הדר.

בשנים האלה, משנת 1941 ואילך היה היקף הסחורות שהוטענו קטן במידה ניכרת באופן קבוע בהשוואה להיקף הסחורות שנפרקו. משמע, ממדי היצוא דרך נמל יפו הצטמצמו לכדי שיעורים זעירים בהשוואה לעבר. בשנת 1944 אף היה המצב גרוע יותר מאשר ב-1943. תנועת המטענים בשנה זו הסתכמה ב-16,809 טונות (טעינה ופריקה) בסך הכול.<sup>93</sup> משמע, ירידה של כ-50 אחוזים לעומת השנה הקודמת.

למן חודש מרס 1944 החלו ראשי הספנים בנמל לפעול אצל השלטונות כדי להביא לפתיחת הנמל. במברק ששלחו למלך אנגליה תואר מצבם הקשה של עובדי הנמל והובעה הדרישה לפתוח לאלתר את הנמל ובכך להציל רבים מחרפת רעב.<sup>94</sup> בהתקרב עונת ההדרים הגבירו הספנים את לחצם על השלטונות. מושל המחוז נקרא לפעול לפתיחת הנמל ובכך להקל את האבטלה ולאפשר לשלוח את פרי הדר. <sup>95</sup> מאמציהם של הספנים לעורר תגובה ציבורית לחידוש התנועה בנמל הביאה להתערבותם של חוגי ציבור וחוגי מסחר ערביים, וכן של העיתונות הערבית, שנאחזו בדרישה זו והחלו להשמיע אותה בתוקף. לשכת המסחר

89 ידיעות מהעיתונות הערבית, 4 בספטמבר 1940, אה"ע IV250/27/5/156.  
90 אביצור, נמל יפו, עמ' 175. לנתונים מפורטים על תנועת המטענים בנמל לפי חודשים ראו עיתון פלסטין משנת 1940.  
91 סקירת מודיעין של 'ההגנה', 15 ביולי 1941, את"ה 105/200; אביצור, נמל יפו, עמ' 175.  
92 שם.  
93 שם.  
94 פלסטין, 15 באפריל 1944.  
95 שם, 18 באוקטובר 1944.



הערבית ביפו דרשה מהממשלה לפתוח את הנמל רשמית ולפרוק בו את מטעני הסחורות המיועדות לצורכי הממשלה. הלשכה עמדה על מספר מחוסרי העבודה עקב השבתת הנמל והתריעה מפני פגיעה בעונת ההדרים הקרבה. הסוחרים הערבים הציגו דרישה דומה וביקשו לפתוח את הנמל לפריקת מטענים. עיריית יפו פעלה להשפיע על מושל המחוז להביא לפתיחת הנמל.<sup>96</sup> העיתונים הערביים פלסטין ואל-דפאע יצאו במאמרים ראשיים ובהם קריאה לממשלה לפתוח את הנמל לאלתר. פלסטין עמד על ההשפעות של שיתוק הנמל בגלל המלחמה והדגיש את חשיבותו בחייה של העיר. עתה משעמדה המלחמה להסתיים, גרס העיתון, יש להחזיר את הנמל לתפוסת העבודה שהיתה קיימת בו, ובכך, הודגש, יהיה כדי להחזיר לעיר את מעמדה המסחרי שאפיין אותה בעבר.<sup>97</sup> העיתון היה סבור כי שימוש בנמל יפו במקום בנמל חיפה להעברת סחורות המיועדות לדרום הארץ היה חוסך לממשלה כסף רב, שכן הוסרו הגורמים המלחמתיים שאילצו את השלטונות להצטמצם בנמל חיפה.<sup>98</sup> אל-דפאע נדרש גם הוא להיבט הזה, ובאמצעות נתונים מפורטים ביקש להראות כי הממשלה מוציאה כסף רב לריק בהעדיפה להוסיף ולהשתמש בנמל חיפה.<sup>99</sup>

לקראת סוף 1944 החלו השלטונות לבדוק אם אפשר להחזיר את נמל יפו לעבודה סדירה. מאחר שההחלטה בנידון התעכבה נשאר הנמל סגור גם בשנה זו ונמנעה פריקתן וטעינתן של אניות גדולות. פלסטין עמד על הנזק שנגרם לנמל בגלל המלחמה, ועל הפגיעה באחד מעורקי ההכנסה העיקריים של העיר. מצב הרוח בקרב עובדי הנמל תואר במושגים של ייאוש. בסוף אותה שנה פרסם אל-דפאע מאמר ובו ביקש להמחיש את גודל ההשפעות של המצב בנמל על יפו ועתידה.<sup>100</sup>

## פעולות לחיזוק הנמל

משעה שהסתיימה המלחמה תכף העיסוק בשאלת פתיחת הנמל. מצבו תואר בעיתונות הערבית כצבעים קודרים ובנעימה נוגה. במקצת התיאורים ננקטה לשון פסימית שגרסה כי העיר כבר הפסידה את הנמל שלה. אך עיקר תעמולתה של העיתונות כוון להשפיע על הממשלה לפתוח אותו במהרה. השאלה מתי יפתח לתנועת אניות היתה אז לאחד העניינים המרכזיים שהעסיקו את העיתונות הערבית ככל שחלפו החודשים מאז סיום המלחמה. תשומת הלב הופנתה גם לשאלה אימתי הוא ישופך ויורחב. העיתונות תיארה

96 שם, 29 במרס, 6 באפריל, 4 ביוני, 6, 19, 23 בדצמבר 1944; ידיעות אחרונות, 5 באפריל 1944.

97 פלסטין, 2 במרס, 9 במאי 1944.

98 שם, 22 במרס 1944.

99 ידיעות מהעיתונות הערבית, 24 במרס 1944, אה"ע IV250/27/5/183.

100 פלסטין, 7 בדצמבר 1944; ידיעות מהעיתונות הערבית, 27 בדצמבר 1944, את"ה 105/276.

את הנמל כרכיב בעל ערך לאומי שיש להגן עליו ולשמרו. חשיבותו תוארה בראש ובראשונה כמקור תעסוקה לרבים מתושבי העיר, אך גם כמתחם בעל ערך כלכלי שיש לו חשיבות עליונה במאבק ביהודים ושאינן שני לו בארץ כולה. הנמל תואר כעמוד השדרה של הכלכלה הפלסטינית. התעמולה לפתיחתו לוותה בין השאר בדרישה להשיב לו את ממדי פעילותו כפי שאפיינו אותו בעבר.<sup>101</sup> ראשי הספנים הערבים והסוחרים החלו לנקוט צעדים כדי להשפיע על השלטונות לפתוח את הנמל לתנועת אניות. במכתב לנציב העליון, ששלחה אגודת הספנים הערבים, צוין הצורך בכך לאלתר כדי להבטיח את פרנסת הספנים ומשפחותיהם. מושל המחוז וראש העירייה נקראו לסייע גם כן.<sup>102</sup> ראשי הסוחרים הערבים הציגו לפני השלטונות את הנחיצות להשיב את הנמל לשגרה, וביקשו לכל הפחות להתיר להם להשתמש בו לצורכי יצוא ההדרים. פניות ובקשות בנידון נשלחו לנציב העליון גם מטעם מוסדות המנהיגות הערבית שראו חשיבות רבה בהפעלתו של הנמל מחדש. אך עיקר התעמולה לפתיחתו רוכזה בידי לשכת המסחר היפואית והעירייה. מטעם הלשכה הוקמה ועדה מיוחדת שנועדה לטפל בבעיות הנמל ובעיקר להביא לחידוש העבודה.<sup>103</sup>

העירייה ראתה בכך עניין מן המעלה הראשונה. בפניותיו לשלטונות עמד יוסף הייכל, ראש העירייה, על מצבם הקשה של הספנים שכבר תקופה ארוכה פסקו לעבוד בנמל. הוא יזם הקמת ועדה בראשותו שהורכבה מנציגי הספנים והסוחרים. עד מהרה התאחדו שתי הוועדות, זו של לשכת המסחר וזו של העירייה, לשם פעולה משותפת לפתיחת הנמל.<sup>104</sup> אולם המהלכים כולם שכוונו לפתיחת הנמל נתקלו בסירוב של הממשלה. זו דאגה להבהיר כי מסיבות שאינן תלויות בה עדיין אין באפשרותה לפתוח את הנמל לעגינת אניות גדולות. עם זה נמסר כי משעה שהמצב יאפשר זאת תתחדש העבודה בנמל, וכי הממשלה מעוניינת בפתירתו בהקדם. דבר ההודעה של הממשלה גרם לאכזבה רבה ולביקורת כלפיה, שניתן לה ביטוי עז בעיתונות הערבית.<sup>105</sup>

מאז סיומה של המלחמה ניכרה תנועה מצומצמת של ספינות מפרש שפקדו את הנמל. זה היה בעיקרו שיט חופים. מקצת הספינות באו מחופי לבנון ומצרים. על אניות גדולות נאסר, כאמור, להגיע לנמל. על אף קביעת הממשלה נמשכו המאמצים בצד הערבי להשפיע עליה לפתוח את הנמל. ניסיונות השכנוע נעשו בדרכים שונות. כך, למשל, לקראת עונת החאג' הופנתה לממשלה הדרישה לאפשר לעולי הרגל לעבור דרך נמל יפו, ועל כן לפתוח

101 אל-צראט אל-מסתקים (דרך הישר), 10 בינואר 1945; ידיעות מהעיתונות הערבית, 1945, את"ה 105/56; שם, את"ה 105/295; שם, את"ה 105/296; שם, 14 בספטמבר 1945, את"ה 105/389; שם, 26 בספטמבר 1945, את"ה 105/389.

102 פלסטין, 20 במאי 1945; הבקר, 20 במאי 1945; הארץ, 24 במאי 1945.

103 ידיעות מהעיתונות הערבית, 28 ביוני, 9 ביולי 1945, את"ה 8/6; הבקר, 8 ביולי 1945 (ציטוט של ידיעה בעיתון אל-דפאע).

104 פלסטין, 17, 18 במאי, 21 ביוני, 12, 22 ביולי, 1945; אל-דפאע, 21 ביוני, 8, 22 ביולי 1945.

105 פלסטין, 28 בינואר, 10 ביולי 1945; הארץ, 29 בינואר 1945; הבקר, 2 ביולי 1945; משמר, 5 ביולי 1945.

אותו לספינות גדולות. האמיר עבדאללה שהגיע לביקור ביפו בקיץ 1945 התבקש לפעול למען הנמל. פנייה בנידון הופנתה גם לשר המושבות.

ככל שהתקרבה עונת ההדרים גברו החששות בצד הערבי פן תפסיד העיר את העונה. החששות עוד גברו בשל כוונת השלטונות לשלוח את חלק הארי של פרי ההדר דרך נמל חיפה, ואילו השאר יתחלק בין נמל יפו ונמל תל אביב. למן קיץ 1945 החלו להתפרסם בעיתונות הערבית ידיעות בדבר כוונתה של ממשלת המנדט לפתוח במהרה את הנמל לנוכח עונת יצוא ההדרים הקרבה. ייצוא פרי ההדר מנמל יפו במלוא היקפו, כפי שהיה בעבר, היה אינטרס מובהק של הצד הערבי, לאחר שנים ארוכות שהנמל היה סגור לאניות ויצוא ההדרים הושבת לחלוטין.

בצד הערבי היו מודעים היטב לפועלו של הצד היהודי לפתוח את נמל תל אביב. פתיחתו הצפויה הצטיירה כחידוש האיום על נמל יפו. פלסטין הזהיר מפני הסכנה הצפויה לנמל יפו אם ייפתח נמל תל אביב. העיתון תיאור את ההכנות שנעשות בתל אביב לפתוח את הנמל וקרא לערבים להשתמש בנמל יפו בלבד.<sup>106</sup> על רקע המצוקה ששררה בנמל יפו עולה כי באותה העת היו ערבים שהסתייעו בנמל תל אביב. כך, למשל, דווח על כמה עשרות סבלים ערבים מיפו שהועסקו בפריקת סחורות בנמל תל אביב.<sup>107</sup> המתרחשות בין שני הנמלים הלכה וגברה לנוכח העובדה ששניהם עדיין לא חזרו לשגרה והיו נתונים למגבלה, וככל שחלפו החודשים והתקרבה עונת פרי ההדר, שהיתה אמורה להיפתח רשמית בחודש נובמבר. אחד הכתבים המצרים, שביקר בארץ, ביטא את התרשמותו בהגזמה יתרה: 'בין יפו, הנמל הוותיק ביותר של הים התיכון, ותל אביב, הנמל הצעיר ביותר, מתנהל מאבק קשה שאין דוגמתו בתולדות העמים'.<sup>108</sup>

כמו בנמל יפו התעכבה גם פתיחתו של נמל תל אביב. כאמור, הוא נסגר ביוני 1940 ושבט כמעט לחלוטין כמה שנים. עם סיום המלחמה החלו להכשירו לפתיחה מחדש. בר בדר ניתנה הדעת להתפתחותו העתידית. שתי מטרות הוצבו בקשר לכך, ולשתיהן היו עלולות להיות השפעות על נמל יפו: (1) הקמת נמל מים עמוקים. ביסוד דרישה זו, שכבר הועלתה בעבר, נטען כי במצב הקיים ומאחר ששאלת התפתחותו של נמל תל אביב קשורה במישרין לשאלת עתידה של העיר כמרכז כלכלי ותעשייתי של המחוז כולו, הדרך היחידה למלא אחר צורכי העיר בתחום הזה היא הקמתו של נמל גדול ורחב ידיים של מים עמוקים, שיאפשר עגינת אניות משא ונוסעים; (2) הפרדת נמל תל אביב מנמל יפו. ביסוד כוונה זו דובר על תכנית להפרדה רשמית בין גבולות נמל יפו ונמל תל אביב בעתיד. הוצע שגבולות נמל יפו יחפפו את הגבול העירוני הדרומי של תל אביב, בניגוד למצב הנוכחי שכל שטח שפת הים מדרום ועד תחנת רידינג בצפון נחשב כנמל יפו. בהקשר

106 פלסטין, 16 במאי 1945.

107 ידיעות אחרונות, 24 במאי 1945; המשקיף, 6 ביוני 1945; הארץ, 15 ביוני 1945.

108 משמר, 12 בספטמבר 1945 (ציטוט של כתבה מעיתון מצרי).

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

לכך הובעה הדרישה שנמל תל אביב ייקרא רשמית נמל, ויהיה נמל עצמאי שיכיל את כל רצועת החוף של העיר.<sup>109</sup>

בתחילת חודש אוקטובר בישרו השלטונות ליוסף הייכל כי לנמל יפו צפויות להגיע כמה אניות משא לקראת עונת ההדרים הקרבה. ב־11 באוקטובר הגיעה האנייה הראשונה – 'The Egyptain Prince'. זו היתה אניית המשא הראשונה שפקדה את נמל יפו מאז ינואר 1940. מדובר באניית משא גדולה שנהגה לפקוד את חופי הארץ לעתים תכופות לפני המלחמה. היא הגיעה מנמל ליסבון שבפורטוגל ועליה מטען של 3,500 טון עצים לתיבות פרי הדר עבור הפרדסנים הערבים. בואה סימל למעשה את חידוש העבודה בנמל. זה היה יום מיוחד לספנים ולעיר בכלל. לבאי האנייה הוכנה קבלת פנים חגיגית במיוחד בהשתתפותם של ראש העירייה ונכבדי העיר.<sup>110</sup> למן בואה של ה-'Egyptain Prince' החלו לפקוד את נמל יפו אניות נוספות בהדרגה.

מאז חידוש תנועת האניות לנמל יפו הוגברו המאמצים להביא להפעלתו המלאה. מאחר שעדיין לא התקבל האישור הרשמי לפתיחתו מחדש ננקטו פעולות שונות שנועדו לחזק את הנמל משעה שייפתח. כך, למשל, יזמה לשכת המסחר היפואית התקשרויות עם חברות ספנות כדי לדרוש שאניותיהן יעגנו בנמל יפו. ממשלת עבר הירדן, לשכות המסחר בעבר הירדן ובארץ התבקשו לסייע להפנות את היצוא והיבוא דרך נמל יפו. לשכת המסחר הערבית בירושלים הפיצה קריאה לסוחרים לתמוך בנמל יפו בכל האמצעים ודרשה מהיבואנים להתעקש לייבא את סחורותיהם דרכו בלבד. מקרב גדולי היבואנים עלתה יזמה לייסד חברת ספנות ערבית שתפעיל אניות בין נמלי הים התיכון.<sup>111</sup>

חידוש תנועת האניות בנמל יפו לאחר שנים ארוכות של ציפייה לרגע הזה הפיח בצד הערבי אופטימיות שהצטיירה כפתחה של תקופה חדשה ומבטיחה לנמל ולעיר. ההתלהבות שאחזה בציבור היפואי התבטאה בשאיפה להשיב לנמל את תהילתו מהעבר. השגת מטרה זו היתה תלויה מעתה במידה רבה בחלק שיתפוס הנמל ביצוא ההדרים. שכן, כאמור, עיקר יצוא ההדרים (יותר מ־50 אחוזים) נועד לעבור דרך נמל חיפה, ואילו השאר נועד להתחלק בין נמל יפו ונמל תל אביב. אף שנמל יפו היה ערוך ליצוא ההדרים הוא סבל באותה העת משתי מגרעות שהיו עלולות להשפיע על נפח הייצוא: (1) מחסור בשטחי אחסון. שכן רק חלק ממחסני הנמל היו פנויים באותה העת להחסנת הפרי; (2) מחסור בסירות. במהלך תקופת המלחמה פחת מספרן עד כרבע ממספרן הכללי לפנייה.

בסוף נובמבר, לראשונה לאחר המלחמה, התחדש יצוא ההדרים מנמל יפו. אל הנמל הגיעה האנייה הראשונה להעמסת פרי והעברתו לבריטניה.<sup>112</sup> באותו החודש חודשה

109 הארץ, 26 במאי 1945; הנהלת נמל תל-אביב לישראל רוקח, 13 ביולי 1945, אעת"א 4/2553; סקירה מאת ישראל רוקח, 'על בעיית הנמל בתל-אביב', 3 במרס 1946, אעת"א 4/2533.

110 דבר, 4 באוקטובר 1945; פלסטין, 5, 14 באוקטובר 1945; ידיעות אחרונות, 12 באוקטובר 1945.

111 פלסטין, 2, 3 באוקטובר 1945; ידיעות מהעיתונות הערבית, 4 באוקטובר 1945, את"ה 105/389.

112 פלסטין, 23, 24 בנובמבר 1945.

העבודה גם בנמל תל אביב ושוב נראו אניות בנמל. החשיבות שניתנה להבלטת התנועה בנמל יפו ניכרה היטב בדיווחים שהובאו בעיתונות הערבית. פלסטין, למשל, דאג לדרווח כמעט מדי יום על היקף התנועה בנמל והביא פרטים מלאים על מספר האניות שפקדו את הנמל, היקף הסחורות שנפרקו או הוטענו, סוגי הסחורות, יעדי היצוא וכו'. בחינת תנועת הסחורות שעברו דרך נמלי הארץ (חיפה, יפו, תל אביב) בשנת 1945 מורה כי זו היתה השנה הגרועה ביותר בהיקף הסחורות שעברו דרך נמל יפו, בלי להביא בחשבון את תקופת המלחמה. סך כל היבוא בשנת 1945 בנמלי חיפה, יפו ותל אביב היה 515,000 טונות. מזה: בחיפה 475,000 טונות (92.1 אחוזים), ביפו 24,000 טונות (4.8 אחוזים) ובתל אביב 16,000 טונות (3.1 אחוזים). היצוא באותה שנה עמד על 325,000 טונות בשלושת הנמלים. דרך חיפה 308,000 טונות (94.8 אחוזים), דרך יפו 11,000 טונות (3.4 אחוזים) ודרך תל אביב 6,000 טונות (1.8 אחוזים). תנועת הסחורות שעברה דרך נמל תל אביב בסך הכול היתה 62.9 אחוזים מהשינוע הכללי שעבר דרך נמל יפו בשנת 1945.<sup>113</sup>

השבתה של תנועת האניות לנמל סימנה מבחינת הצד הערבי את השלב הראשון לקראת השגת השלב הבא בחילוץ של הנמל מהמצב העגום שהוא נקלע אליו. חשיבותו של שלב זה היתה רבה שכן היה טמון בו עתיד הנמל. שתי מטרות הוצבו בנידון. הראשונה והמידית נועדה להרחיב את היקף העבודה בנמל, שהצטמצם מאוד לעומת ממדיו בעבר. בעיתונות הערבית פורסמו קריאות אל הציבור להעדיף את נמל יפו בלבד. כלפי השלטונות הובעה הדרישה לרכז את היבוא הערבי דרך נמל יפו. הצפיפות שנוצרה בנמל חיפה היתה עילה לדרוש את הפנייתן של אניות רבות יותר לנמל יפו.<sup>114</sup> כדי להשיג מטרה זו הוקמה באפריל 1946 'הוועדה למען נמל יפו' בראשותו של יוסף הייכל. היא קיבלה על עצמה לנהל תעמולה להגברתה של תנועת האניות לנמל. לא בכדי העמיד הייכל את עצמו בראש הוועדה. כמי שראה חשיבות רבה בהחייאת מעמדה של העיר היה הנמל לדידו תנאי להצלחת תכנית הפיתוח כולה. בתזכירו לוועדת החקירה האנגלו-אמריקנית תופס הנמל מקום מרכזי וחשוב בהוויה העירונית. יפו מוצגת כאחת מערי החוף הבולטות של הים התיכון, שנמלה נחשב נמל היצוא והיבוא הן לערי הארץ והן לארצות הערביות.<sup>115</sup> המטרה השנייה נועדה להביא לפיתוח הנמל ותשתיותיו. לעניין זה, שכבר הועלה על הפרק פעמים אחדות בעבר, ניתנה כעת חשיבות רבה לנוכח הירידה שחלה במעמדו של הנמל והתחרות הצפויה עם נמל תל אביב.

113 אריה יודפת, התפתחותה של תל אביב-יפו כעיר מטרופוליטנית ב-25 שנות המדינה, עיריית תל אביב-יפו, תל אביב (ללא תאריך), עמ' 83. הנתונים המובאים בספר נלקחו מספר היובל לציון עשור לנמל תל אביב, שיצא ב-1946.

114 ידיעות מהעיתונות הערבית, 27 במרס 1946, את"ה 105/297; פלסטין, 26 ביוני 1946; ידיעות מהעיתונות הערבית, 7 באוקטובר 1946, את"ה 105/298.

115 תזכיר מאת יוסף הייכל, 'עמדת הציונות כלפי יפו', 21 ביוני 1946, את"ה 105/183. על הקמת הוועדה למען נמל יפו ראו: ידיעות מהעיתונות הערבית, 10 באפריל 1946, את"ה 105/297.

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

משעה שחזרה תנועת האניות לנמל הובהר מטעם השלטונות כי אין בכוונת הממשלה לדרון כעת בפיתוח הנמל. עם זה הודגש כי הממשלה מעוניינת בהרחבת הנמל ותפעל לטובתו בעתיד. בביקור שערך אלן קנינגהם (Cunningham), הנציב העליון, ביפו בדצמבר 1945 ניצל הייכל את ההזדמנות כדי לקדם את פיתוח הנמל. בנאומו לפני הנציב עמד על תכניות הפיתוח של העיר, וביקש את עזרתו במיוחד להחייאת הנמל. הנציב הבטיח לסייע.<sup>116</sup> אף שהשלטונות הבהירו כי אין בכוונתם לעסוק כעת בפיתוח הנמל, פעל הצד הערבי להציג תמונה אופטימית למדי על ההתפתחות הצפויה לנמל בעתיד הקרוב. כך, למשל, דווח כי תכנית השיקום שיזמה הממשלה לאחר המלחמה כוללת סעיף המורה כי נמל יפו עתיד להתפתח כנמל העיקרי למשלוח הדרים.<sup>117</sup> משנודע כי עבר הירדן עתידה לזכות בקרוב בעצמאות התפרסמה ידיעה בפלסטין, ולפיה נמל יפו צפוי להרחבה כדי להכשירו לשמש נמל חופשי עבור עבר הירדן ועיראק.<sup>118</sup> למעט הקמתה של ועדה מטעם השלטונות לחקירת הצפיפות בנמלי הארץ לא הוחל בעבודות פיתוח כלשהן. עם סיום עבודת הוועדה נמסר באל-דפאע כי היא מתכוונת להמליץ על הרחבת נמל יפו ושיפורו על ידי ייבוש חלק מהים בצדו הצפוני והדרומי.<sup>119</sup>

על אף הנימה האופטימית המצטיירת מהדיווחים שנמסרו בצד הערבי, בפועל חלחל חוסר הוודאות באשר לגורלו של הנמל עמוק יותר ככל שחלף הזמן. פתיחתו במקביל של נמל תל אביב נתפסה כאיום ממשי, מה גם שהוא שימש במידה מסוימת חלופה למבקשי עבודה מקרב מובטלי נמל יפו. כך, למשל, בסוף 1946 דווח על עשרות ספנים יפואים שהועסקו מדי פעם כסבלים בנמל תל אביב.<sup>120</sup> בדיווחים שנמסרו על ההתפתחות הצפויה לנמל יפו נכתב גם על הנעשה בנמל תל אביב. בעיקרו של דבר הודגש כי הרחבתו ופיתוחו של נמל יפו יקנו לו יתרון גדול על מתחרו מצפון, ונמל תל אביב יישאר נמל קטן שאינו כלול כלל בתכנית הפיתוח של הממשלה. ההצהרות שהצהירו פרנסי נמל תל אביב על התכניות להרחיב את כושרו של הנמל כך שיהיה עדיף מנמל יפו רק החרירו יותר את המתיחות שהשתררה בין שני הנמלים.

עם בוא חורף 1946 ואתו עונת ההדרים החרף המאבק בין שני הנמלים. בעוד נמל יפו דרש לרכז דרכו את משלוחי ההדרים, פעלו פרנסי נמל תל אביב להרחיב את יצוא ההדרים מעירם. המתיחות בין הנמלים גברה לנוכח העובדה שרוב פרי ההדר נועד להישלח

116 הבקר, 19 בדצמבר 1945; המשקיף, 19 בדצמבר 1945; דבר, 4 באוקטובר, 6 בדצמבר 1945.

117 המשקיף, 25 באוקטובר 1945.

118 ידיעות אחרונות, 11 בפברואר 1946 (ציטוט של ידיעה מעיתון פלסטין). וכן: המשקיף, 15 בפברואר 1946. פלסטין נקב בסכום של מיליון לא"י וחצי שהוקצבו להרחבת הנמל ופיתוחו. כל זאת, צוין, כדי שאניות גדולות יוכלו לעגון בו. ראו: ידיעות מהעיתונות הערבית, 14 בפברואר 1946, את"ה 105/389.

119 ידיעות אחרונות, 19 בספטמבר 1946; דבר, 20 בספטמבר 1946 (ציטוט של ידיעה מעיתון אל-דפאע, שצוטטה בעיתונים ידיעות אחרונות ודבר).

120 דוח מודיעין של 'ההגנה', 20 בנובמבר 1946, את"ה 105/106.

דרך נמלי יפו ותל אביב ולא דרך נמל חיפה, בשל החלטת השלטונות לצמצם את תנועת הרכבות עקב מעשי הטרור. בסוף 1946 היה סך כל היצוא שעבר דרך נמל יפו באותה שנה 28,136 טונות, והיבוא 154,525 טונות.<sup>121</sup> לעומת שנת 1945 עלה היצוא ב-156 אחוזים, והיבוא ב-544 אחוזים.

בשנת 1946 אמנם ניכרה התאוששות מסוימת בנמל יפו, אך שנת 1947 לא בישרה טובות. 750 עובדים בסך הכול, פועלים וספנים, הועסקו בנמל בתחילת 1947. הספנים, 150 במספר, הפעילו 100 סירות, כמחצית מהכמות שהופעלה לפני המלחמה. המחסור בשטחי אחסון נשאר בעינו. כדי להגביר את תנועת היבוא פעלו ספני יפו כדי להשפיע על סוחרים יהודים להעדיף את נמל יפו מנמל תל אביב.<sup>122</sup> עם סיום עונת ההדרים פחתה מאוד העבודה בנמל. בקרב הספנים התגבר הדכדוך ככל שהתקרב הקיץ. אין תמה שראשי אגודת הספנים נמנו עם הגופים שפעלו להרגעת הרוחות לאחר מעשי האיבה שהתרחשו בגבולות יפו-תל אביב באוגוסט 1947. לאלה, כמו לסוחרים, היה אינטרס מובהק שלא להחרף את המצב הכלכלי. במיוחד חששו פן תושפע עונת ההדרים הקרבה מהאירועים האחרונים. הארץ הסביר את הצעד שנקטו הספנים הערבים:

יש לציין במיוחד את הצטרפות 'אגודת ראשי הספנים' הערבים בנמל יפו אל הקוראים לשקט ולהרגעה. הם מביעים את השקפתם של כל העוסקים בענף פרי-ההדר (פרדסנים ופועלים) וכלל מעמד הסוחרים, שמעמדם נתערער מחמת המהומות הקודמות ומחמת השביתות הממושכות, שהיו לפי הוראותיו של הוועד הערבי העליון. בעטין של המהומות נתערער מעמדו של נמל יפו שער עכשיו לא חזר מצבו למה שהיה לפני 1936. כידוע נסגר נמל זה לפרק זמן ממושך, בגלל המהומות ובשנות המלחמה והדבר פגע פגיעה קשה במעמדה הכלכלי והמסחרי של כל העיר יפו.<sup>123</sup>

על רקע התמעטות העבודה בנמל שבו ונשנו הקריאות אל הסוחרים הערבים לפעול למען עידוד הנמל. כזו, למשל, היתה הקריאה שיצאה מכינוס לשכות המסחר הערביות שהתקיים בסוף חודש פברואר ביפו. היבואנים הערבים נדרשו לנקוט את כל האמצעים כדי שסחורותיהם ייובאו דרך נמל יפו. הובהר כי לפעולה זו חשיבות גדולה מבחינה כלכלית, לאומית ומדינית. 'חובה ראשונה היא ליכוד המאמצים לעזרת נמל ערבי זה כדי שיתפוס את מרכזו המסחרי הנאה לו בעיר הערבית הראשונה בארץ', נאמר בכינוס.<sup>124</sup> הן לשכת

121 הנתונים נמסרו ברוח מודיעין של 'ההגנה' הכולל טבלה מפורטת על תנועת היצוא והיבוא בנמל יפו לפי חודשים לשנת 1946 בלבד. ראו: דוח מודיעין של 'ההגנה', 'פרטים על מצב נמל יפו כיום', 7 בינואר 1947, את"ה 105/296.

122 שם; הארץ, 24 בפברואר 1947; מיכאל אסף, היחסים בין ערבים ויהודים בארץ-ישראל (1948-1860), מפעלי תרבות וחינוך, תל אביב 1970, עמ' 237.

123 הארץ, 15 באוגוסט 1947.

124 דוח מודיעין של 'ההגנה', 10 במרס 1947, את"ה 105/296; פלסטין, 27 בפברואר 1947.

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

המסחר היפואית, הן הוועד הערבי העליון נקטו שורה של פעולות כדי לתגבר את הנמל. בר בבר המשיכה העיתונות הערבית להיות מקור לאופטימיות בדיווחיה על ההרחבה הצפויה לנמל בזמן הקרוב.<sup>125</sup>

לקראת סוף 1947 התמקדו המאמצים בהבטחת עתיד העבודה לפני פתיחת עונת ההדרים החדשה. תחת הכותרת 'החלה עונת פרי ההדר' דיווח פלסטין בסוף אוקטובר 1947 כי בנמל יפו החלו בהעמסת האנייה הראשונה בארגזי לימונים.<sup>126</sup> אולם האופטימיות שפיעמה בלב הפרדסנים, הספנים וחוגי הסוחרים התפוגגה במהרה. הם עדיין ניסו לשכנע את המוסדות הערביים לפעול להרגעת המצב לפחות עד שתסתיים עונת פרי ההדר, אך לשווא. המלחמה שפרצה בתוך זמן קצר שמה קץ לעתידו של הנמל.

## סיכום

השבתת נמל יפו, שבעיני המנהיגות הערבית היתה רכיב מרכזי וחיוני בהצלחת השביתה בכלל, היתה לאבן נגף ומכשלה בניסיונות להשיב לנמל את מעמדו מקדם. בתקופת המרד הערבי הובלטו מאוד השפל הכלכלי שהעיר נקלעה אליו והשיתוק שאחז בנמל. המאבק להשבת קרנו של נמל יפו היה מעתה ליעד מובהק שזכה להד נרחב בציבור הערבי. מהפעולות שנגקטו עולה כי ככל שחלפו השנים קיבל העיסוק בנידון משנה חשיבות ונהיה לחלק בלתי נפרד מסדר היום של המנהיגות הערבית. את המאבק ומאפייניו אפשר להציג בחלוקה לשתי תקופות. הראשונה, הכוללת את שנות המרד הערבי, התאפיינה בפעולות שנועדו לשקם את הנמל ולבלום את פיתוחו והפעלתו של נמל תל אביב. השנייה, בשנות הארבעים, ניכרת בפעולות להחזיר לנמל את יכולתו ומעמדו כרכיב משמעותי במאבק הכוחות נגד היהודים.

השוכתים עצמם, קרי הספנים הערבים נתנו את אות הפתיחה למאבק במארגני השביתה בדרישתם להפסיק את השביתה ולחדש את עבודת הנמל. בכך הם קראו תיגר על מארגני השביתה והביאו בכך לקרע ביניהם שהלך והחריף. העיתונות הערבית העדיפה להתעלם מהשבר שנוצר והציגה את עמדת הספנים כמי שתומכים ביעדי השביתה ומזדהים עמם. לנוכח פתיחת המזח בתל אביב רוכזו המאמצים להביא לסגירתו, בהנחה שהממשלה תיכנע ללחץ הערבי שהופעל עליה. כבר אז העדיפה העיתונות הערבית לתת תחזית מוטעית ולהציג את נמל תל אביב כמהלך שלא יצלח. מטעם מובילי השביתה הובעה אז לראשונה מחאה כלפי השלטונות, ובעיקרה להפסיק את עבודת הנמל בתל אביב.

125 ראו למשל: הבקר, 9 במרס 1947 (ציטוט של ידיעה בעיתון פלסטין). בידיעה צוין, בין השאר, כי התכנית להרחבת נמל יפו כבר עובדה ואף אושרה במשרד המושבות. העיתון העריך כי יש בדעת הממשלה להרחיב את נמל יפו, וזאת לנוכח כוונתה לסגור את נמל חיפה לתנועה אזורית ולהגבילו לצורכי הצבא ומשלוחי הנפט בלבד.

126 פלסטין, 21 באוקטובר 1947.



למן סיום השביתה הערבית ועד בואה של ועדת פיל החלו להינקט לראשונה מהלכים שנועדו לחלץ את הנמל ממצוקתו. הסוחרים הערבים נקראו להעדיף את נמל יפו. הדרישה להשיב את המסחר היהודי לנמל יפו המחישה יותר מכול את המצב שהנמל נקלע אליו. דרישה זו כוונה בין השאר להשפיע על השלטונות להביא לסגירת המזח בתל אביב, שכן מאז הופעל ועד סוף שנת 1936 ניכר גידול מתמיד בהיקף פעילותו. בהיותו ערוך למשלוח הדרים כבר בסוף שנת 1936 שימש נמל תל אביב איום ברור על הנמל היפואי. על אף מצבו הרעוע של הנמל עם סיום השביתה הערבית העדיפה העיתונות הערבית לתאר את התחדשות העבודה בו כהשבת ימיו המפוארים – בניגוד מוחלט למציאות ששררה בו.

ערב בואה של ועדת פיל כבר הכירה המנהיגות הערבית בעובדת קיומו של הנמל בתל אביב. אי לכך החלו להינקט פעולות ייעודיות כדי לסייע לנמל יפו. הוועד הערבי העליון החל לרכז את פעולות הסיוע מול השלטונות. לעומת זאת הוסיפו הספנים לדבוק בעמדתם ודרשו מהשלטונות לסגור את נמל תל אביב. בשנת 1937, לראשונה, עלה נמל תל אביב על נמל יפו בכמות הסחורות שעברו דרכו. עקב מצבם המידרדר יצאו הספנים בכיקורת נוקבת כלפי המנהיגות הערבית והאשימו אותה במצב שנוצר. לעומת זאת, בעיתונות הערבית הוצגה גישתם של הספנים כמי שאינם מתחרטים על הצעד שנקטו, וכהרגלה היא דאגה ליידע את הציבור כי המצב בנמל יפו עתיד להשתנות לטובה. פתיחתו של נמל תל אביב לנוסעים ב־1938 סימנה את כוונת תל אביב לבסס נמל עצמאי משלה ללא כל קשר לנמל יפו, ומבחינת הספנים הערבים היה מהלך זה הרה אסון לעתידו של נמל יפו. הניסיונות להשיב את הנוסעים היהודים לנמל יפו ביטאו זאת היטב.

עם תום תקופת המרד הערבי נרתמו לשכות המסחר והעיתונות הערבית להשפיע על הסוחרים הערבים להשתמש בנמל יפו בלבד. אלא שיזמה זו כבר לא היתה רלוונטית משעה שפרצה מלחמת העולם השנייה והעבודה בנמל פסקה. עוד טרם הסתיימה המלחמה רשמית עוררו הספנים תנועה ציבורית רחבה כדי להשפיע על הממשלה לפתוח את הנמל. מצבם של הספנים באותה העת תואר במושגים של ייאוש. לראשונה הוקמה ועדה מיוחדת כדי לטפל בענייני הנמל. העיסוק בעניין זה תפס מעתה מקום נכבד בעיתונות הערבית, שביקשה לעמוד על החשיבות בהשבתו של הנמל לסדרו. כהרגלה היא העדיפה להציג תמונה אופטימית למדי שהתרכזה בהתפתחות הצפויה לנמל בקרוב.

מאז נפתח הנמל מחדש התעצמו הניסיונות להשיב לו את תפוקתו כמקדם. התעמולה התרכזה מעתה בהשבת קרנו ובהצגתו כסמל לאומי. הקמת הוועדה למען נמל יפו נועדה להשיג את המטרות. במהלך תקופה זו התמידו הספנים לפעול בכל דרך, גם אם לא תאמה את הקו של הוועד הערבי העליון. קריאתם לסוחרים היהודים להעדיף את נמל יפו מנמל תל אביב וניסיונותיהם להרגיע את הרוחות בעקבות מעשי האיבה שהתרחשו בקיץ 1947, משקפים זאת בכירור. אולם מאז התחדשה העבודה בנמל היא היתה בהיקף קטן לעומת היקפה בעבר. הירידה במספר האניות שפקדו את הנמל, הצמצום בהיקף היבוא והיצוא, מחסור בתשתית הולמת, אי־פיתוח הנמל והתחרות עם נמל תל אביב – כל אלו היו לרועץ במאמצים להשיב את נמל יפו לימי תפארתו.

'המבצר שקרס': המאבק להחייאת נמל יפו

היותו של הנמל רכיב מהותי בביצור כוחם הלאומי של הערבים בארץ הודגש במגוון הפעולות שנקטו כדי להחיותו ולהשיבו לתנועת מסחר ערה. הנמל, שנתפס בעיני הערבים כלב לבם של חיי המסחר הערבי וכמדד למצבו של המסחר הערבי בכלל, תואר כמושגים של נכס לאומי ולפיכך גם הפעולות להשבת מעמדו הצטיירו במונחים של גבורה ונאמנות וכחלק מהמאבק כולו. שיקום מעמדה של יפו כמרכז כלכלי בכלל, והחייאת נמלה בפרט, נתפסו כאינטרס פלסטיני מהמעלה הראשונה. אין להתפלא שבצד הערבי העדיפו להציג תמונה אופטימית באשר להתפתחות הצפויה לנמל בעתיד. העיתונות הערבית, שתיעדה לפרטים את הפעילות בנמל, נתנה לכך ביטוי מובהק. היא התמידה לפרסם תמונה מלאה, יום-יומית, על היקף הפעילות המתנהלת בנמל ולהבליט בכך כי שב לתחייה. גם בימים של חוסר תנועה בנמל לא פסקה העיתונות מלדווח ומיקדה את ידיעותיה באניות הצפויות להגיע אליו. בחודשים שלא הוטען פרי הדר התאפיינו הידיעות בענייני היצוא בכלליותם, בלא שהובאו פרטים על סוגי הסחורות, יעדי היצוא וכו'. היא אף נתנה להבין כי נמל יפו צפוי להרחיב בזמן הקרוב ואילו נמל תל אביב יישאר קטן ולא חשוב. אלא שגם תחזית זו נשארה רק בין דפי העיתונות, כמו קודמותיה שביטאו תקוות ושאיפות שלא התגשמו. נמל יפו שנחשב סמל לאומי ומאבני הייסוד בכלכלה הפלסטינית שקע והתנוון. ההידרדרות שחלה בו למן שנת 1936 היא כבואה ודוגמה בולטת לחולשה שאחזה בצד הערבי בשלהי התקופה. מהנזק שנגרם לו בשנות המרד הערבי הוא לא הצליח עוד להתאושש. הקמת נמל תל אביב וסגירת הנמל בתקופת מלחמת העולם השנייה רק החמירו את מצבו עוד יותר. על רקע חולשת הארגון הפנימי של החברה הערבית הפלסטינית וכישלון החרם הערבי שהוכרוז ב-1945, מצאה המנהיגות הערבית את עצמה מוכה ומפוררת. הדרישה להשיב את היהודים לנמל יפו שיקפה יותר מכול את גודל הייאוש והחידלון שאחזו במחנה הערבי. אזכור הנמל בלשון עבר בנימה של ערגה וגעגועים למעמדו המפואר יש בו כדי להמחיש את המצב העגום שנקלעו אליו עובדי הנמל, הסוחרים והעיר כולה. לא בכדי היה זה אינטרס פלסטיני ראשון במעלה להביא לשיקומו ולהשיב לו במהרה את מעמדו כרכיב משמעותי בביצור כוחו של הצד הערבי ערב ההכרעה על גורלה של ארץ ישראל.