סיפור אין כמו האנשים שבנו את הארץ



נמל חיפה בתקופת המנדט הבריטי

אבני מורשת
ליקט, כתב וערך
בני גבירצמן

אף כי עד המחצית השנייה של המאה ה־19 העדיפו רוב הספינות שהגיעו למפרץ חיפה, לעגון בנמל עכו, היו גם ספינות שעגנו בחוף חיפה, כשרכס הכרמל מגן עליהן מסופות דרום־מערביות. מכל מקום – בציורי הנוף של חיפה במאות הקודמות, כגון התחריט המוצג כאן, שצויר בשנת 1682, נראות תמיד ספינות עוגנות בקרבת החוף החיפאי.



נוף חיפה, כשברקע הר הכרמל, תחריט, 1682



חוף חיפה בשלהי השלטון
העותמני בארץ ישראל

בתחילת המאה ה־19 שימש חוף חיפה בעיקר כמעגן זמני לסירות דייגים ומידי פעם לספינות קטנות, שפרקו והטעינו בו סחורות ומוצרים חקלאיים ללא כל מיתקני נמל. רק ב־1859 הוקם כאן מזח קטן, "המזח הרוסי", דרכו עברו צליינים רוסיים שבאו לבקר בארץ הקודש. הטמפלרים הגרמניים שהתיישבו בחיפה באותה תקופה, האריכו את המזח הזה ומספר הספינות שהסתתרו כאן מפני סערות גדל והלך.

כשהגיע הקיסר הגרמני לביקורו בארץ ב־1898, הוא נחת בחוף חיפה, על מזח קטן שהוקם על ידי בני המושבה הטמפלרית הגרמנית המקומית. כשהונח מִסעף מסילת הברזל החיג'אזית בין דרעא לחיפה, בתחילת המאה ה־20, ביקשו התורכים ממנהל הפרויקט, המהנדס הגרמני מייסנר, לבדוק את פיתוח נמל חיפה. אלא שכאשר הגיש את תוכניתו לא נמצאו הכספים הדרושים לביצועה והיוזמה גוועה.
התורכים הסתפקו אז בהארכת המזח הגרמני. אולם לאחר מכן התמלא אזור המזח בסחף והוא נוצל רק לרחצה.



הקיסר הגרמני עולה לחוף חיפה, במזח שהוקם במיוחד לכבודו. באופק מימין – השייטת שהביאה את הקיסר ארצה



תצלום משנת 1905:
קצה המסילה של הרכבת החיג'אזית בחיפה והמזח הבולט מהמסוף שלה לתוך הים

הפסים, האדנים ושאר החומרים שהובאו מחו"ל להנחת המסילה בין דרעא לחיפה, הגיעו בתחילה דרך נמל ביירות. אך תעריפי החברה הצרפתית שהפעילה את הנמל שם היו יקרים מאוד וכדי לחסוך בהוצאות, נבנה בקצה החיפאי של המִסעף מזח קטן, אליו נפרקו החומרים הדרושים להנחת המסילה, מדוברות שאספו אותם מאוניות שעגנו בלב המפרץ.

עם השלמת המסילה, שימש המזח לפריקת מטענים אחרים. וכך, כשכבשו הבריטים את חיפה ב־1918, נמצאו בחוֹפה שני מזחים: "המזח הגרמני" והמזח של הרכבת החיג'אזית.

סיפור

תצלום אלכסוני של חיפה, שנעשה על ידי מטוס אוסטרלי, כנראה ב־1918. בתצלום נראים היטב שני המזחים שפעלו אז בחוף העיר: זה של הרכבת החיג'אזית (למטה) וזה ששימש לנחיתת הקיסר הגרמני ב־1898 (מרחוק למעלה).

למטה משמאל נראות בתצלום ספינות קטנות שהועלו אל החוף החולי.



שני המזחים שפעלו בחוף חיפה

הבריטים הכירו כבר בתחילת שלטונם בארץ, במעלותיו הפוטנציאליות של שילוב נמל מודרני בחיפה, בתוך מערכת השליטה של האימפריה בדרך להודו - ובערך הכלכלי הרב הטמון בנמל כזה עבור ארץ ישראל כולה. כבר גנרל אלנבי כתב על כך תזכיר בתחילת שנות ה־20 ודבריו נפלו על אוזן קשבת בממשלת בריטניה.



"הנמל הישן" בחוף חיפה, בתחילת העשור השני של שנות 1920

ההחלטה להקים נמל מודרני גדול במפרץ חיפה קסמה לבריטים, כי היא תאמה היטב את התפיסה האסטרטגית האימפריאלית שלהם. לפי תפיסה זאת, נועדה חיפה לשמש בראש גשר אסטרטגי לנתיב תחבורה יבשתי בין הים התיכון לעבר הירדן, לעיראק ולהודו. אולם ההחלטה להקים את הנמל בחיפה לא נפלה כלאחר יד והרבה סקרים וועדות בדיקה עסקו בנושא, הן מבחינה עקרונית, הן מבחינה מקצועית והן מבחינה כלכלית.

השאלה הראשונה שניצבה בפני השלטונות הייתה האם להשקיע בבניית נמל חדש לחלוטין בחיפה, או בהרחבת נמל יפו. שאלה זו הוכרעה כבר ב־1923 על ידי המהנדס פאלמר מחברת "רנדל פאלמר את טרייטון" האנגלית, שנבחרה בהמלצת צ'רצ'יל, שר המושבות הבריטי דאז, לבדוק את הנושא. פאלמר היה מהנדס נמלים בריטי בכיר, אשר שימש כמהנדס הראשי של נמל לונדון. לכן היה לדבריו משקל רב. הוא קבע בהחלטיות, כי "בניית נמל ביפו רצויה; בניית נמל בחיפה הכרחית". לאור דעה נחרצת זו נפל הפור בממשלת המנדט, שהחליטה ב-1926 סופית לטובת הנמל בחיפה.


פרדריק פאלמר

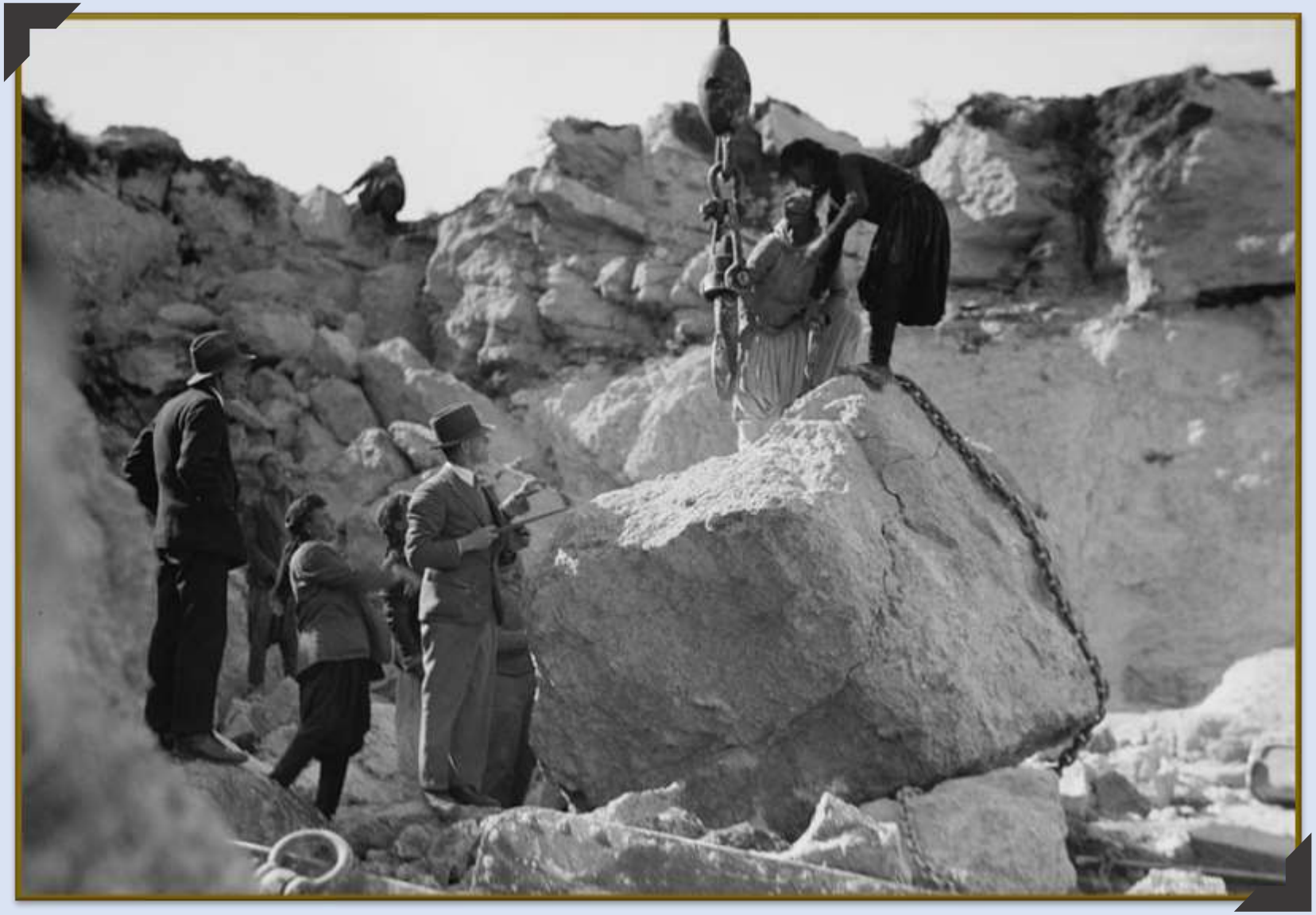
בתחילה דובר על בניית הנמל על ידי חברה פרטית, וכ־15 חברות, רובן מבריטניה, אך גם מאיטליה, הולנד וארה"ב, התחרו על המִכרז. אחת החברות הללו הייתה אותה "רנדל פאלמר את טרייטון". מי שמונה לבחור בין התוכניות הללו היה פאלמר עצמו ואיזה פלא: הוא בחר בהצעה שהוגשה על ידי... החברה שלו. החלטתו נתקבלה ברצון על ידי ממשלת המנדט, שהייתה לחוצה מבחינה כספית והצעת חברתו של פאלמר הייתה הזולה ביותר: כמיליון לי"ש "בלבד". עם זאת הוחלט שהבנייה לא תיעשה על ידי חברה פרטית, אלא על ידי גוף שיוקם במחלקת העבודות הציבוריות של ממשלת המנדט.

בפברואר 1929 הוזמנה חברת "ראנדל פאלמר את טרייטון" לפקח על בניית הנמל. בשלב זה יצא פאלמר עצמו מהתמונה, מחמת בריאותו הלקויה וגילו המתקדם. משום כך נוהלה העבודה בשטח על ידי המהנדס א. ג. בוקטון. אולם חלקו של פאלמר בפרויקט הגדול לא נשכח והוא כובד במתן שמו לשער הנמל ולרחוב המוליך אליו מדרך המלכים.
בניית הנמל בפועל החלה כבר באותה שנה – 1929 – ועד מהרה השתנה חוף חיפה עד לבלי הכר.



הקמת שובר הגלים הראשי

הסלעים שנועדו לבניית שובר הגלים נחצבו קרוב לשפכו של נחל אורן, בקִרבת עתלית, והועברו משם ברכבות אל הנמל המתהווה.



החציבה בעיצומה



בניית חומת הרציף
ליד חוף הרחצה

התחלת בניית חומת הרציף בצידו הדרומי של המעגן. בתצלום נראים גם "המזח הגרמני" וגם חוף הרחצה של חיפה, שנועדו להיעלם מהעין, עם ייבוש קטע זה של הים.

מחפר צף, שהובא מהולנד, העמיק את המעגן ופלט את החול מהקרקעית, אל מעבר לחומת הרציף, כדי לייבש את השטח שמדרום למעגן.

שטח זה נועד להקמת המחסנים, אולמות הנוסעים ושאר מִתקני הנמל, וכן לסלילת דרך המלכים (כיום דרך העצמאות) ובניית מרכז העסקים המודרני של חיפה לאורכו.



המחפר הצף בפעולה



דרך המלכים לפני ייבוש
רצועת הים לאורכה



הקטע המיובש של חוף
חיפה, לאחר סלילת דרך
המלכים והקמת מִבני
המשרדים המודרניים

בסך הכול יובשו מהים כ־350 דונם ושטח זה אִפשר לבצע את תוכנית פאלמר בעלות הנמוכה, יחסית, של מיליון לי"ש. שכן ההכנסות ממכירת מִבני המשרדים של מרכז העסקים החדש, שהוקם בצידו הצפוני של דרך המלכים, כיסו חלק מהוצאות בניית הנמל.



נמל חיפה עם השלמתו ב־1933. חלקת האדמה המיובשת נראית כאן כפס בהיר מדרום למעגן

טקס חנוכתו הרשמית של הנמל נקבע ל־31 באוקטובר 1933 והוא נועד להיות במיטב ההוד וההדר הבריטיים.

כאלף איש – רובם נכבדים יהודיים וערבים ונציגי השלטון – הוזמנו לטקס ואף אורגנה להבאתם רכבת מטול כרם.



ה"לנקסטריאן פרינס" המקושטת בדגלים צבעוניים, נכנסת לנמל חיפה בטקס חנוכתו

במקביל, הוזמנה אוניית המשא "לנקסטריאן פרינס" להיכנס לנמל בעת הטקס, לקול מטח תותחים של ספינת מלחמה בריטית.

עם התקשרותה של האונייה לרציף, נועד הנציב העליון, סר ארתור ווקופ, שהגיע בסירה לאונייה לפני כניסתה לנמל, לרדת אל הרציף ולפתוח בכך את הטקס החגיגי.





מימין: הנציב העליון, סר ארתור ווקופ ופמלייתו מתקבלים בתרועת חצוצרה

משמאל: בימת הכבוד, כשברקע עוגנת האונייה "לנקסטריאן פרינס"

אלא שהתוכנית הגרנדיוזית קוצצה שלושה ימים לפני המועד. שכן ב־27 באוקטובר פרצו ביפו הערבית מהומות, במחאה נגד העלייה היהודית ארצה. המשטרה פתחה באש על המתפרעים ו־14 מהם נהרגו. כתוצאה מכך התפשטו המהומות למקומות נוספים בארץ ובמהלכן נהרגו ארבעה יהודים. השלטונות החליטו כי באווירה כזאת אי אפשר לחגוג והטקס הפך לאירוע מצומצם, בנוכחות הנציב העליון וכמה נציגים של ממשלת המנדט, של עיריית חיפה ושל נכבדי העיר.



המוזמנים בטקס
חנוכת הנמל בחזית
משרד המכס

תצלום קבוצתי של המוזמנים המועטים, יחסית, שהשתתפו בטקס חנוכת הנמל.
בין השאר נראים בתצלום אישים ערביים, כגון ראש העיר חיפה חסן שוקרי, ומזכיר העיריה, ראשיד כורי, אישים יהודיים, כגון דוד הכהן, המושל הבריטי קית־רוטש, מנהל הרכבת ווב וקבוצה גדולה של נשות חברה יהודיות.

תוך כדי בניית נמל חיפה, החליטה חברת הנפט הבריטית־עיראקית IPC להניח צינור משדה הנפט בכירכוּך אל מפרץ חיפה, מרחק של כאלף ק"מ, כדי להוביל את הנפט משם לכל מקום בו יידרש מעבר לים. הצינור הושלם בסוף 1934 והחל לפעול ב־1935.



הנחת צינור הנפט העיראקי
בעמק יזרעאל, 1934

ליד מוצא הצינור אל הים הוקמה חוות מיכלים גדולה, שאִפשרה לווסת את הזרמת הנפט למיכליות. בתחילה הוזרם לאוניות רק נפט גולמי, כפי שהגיע מעיראק. אולם ב־1938 החלה חברת IPC להקים במפרץ חיפה, בשותפות עם חברת "של" הבריטית־הולנדית, את בתי הזיקוק שהפיקו כמויות גדלות והולכות של תזקיקים, כגון דלקים לרכב ולתעופה. הייתה זאת קפיצת מדרגה גדולה לחשיבותה של חיפה במערך הבריטי במזרח התיכון.



חוות מיכלי דלק שהוזרם בצינורות מעיראק לחיפה



קבוצת סווארים סלוניקאים מגיעה לעבודה בנמל חיפה בשנות ה־30

בשלוש שנותיו הראשונות, לא הופעל נמל חיפה בהיקף מלא, בעיקר מפני שנמל יפו המשיך למשוך אליו תנועת אוניות ערה. אלא שב־1936 פרצו מאורעות תרצ"ו, שכונו גם "המרד הערבי", ואז השתנתה התמונה כליל. הערבים השביתו את נמל יפו לכחצי שנה – וכמעט כל תנועת האוניות מהארץ ואליה הופנתה לנמל חיפה. נמל תל אביב, שהוקם אז, היה קטן מלטפל באוניות רבות וכך הפך נמל חיפה לנמל היצוא והיבוא העיקרי של ארץ ישראל. המצב לא השתנה בהרבה גם לאחר שנמל יפו נפתח מחדש.

הסתדרות העובדים ראתה בנמל חיפה מקום עבודה חשוב ליהודים ועשתה ככל יכולתה כדי להגדיל את מספרם לעומת עובדי הנמל הערביים. במסגרת זאת גייס אבא חושי, לימים ראש עיריית חיפה, כמאה סווארים יהודיים מנוסים, שעבדו בנמל סלוניקי ביוון והביאם לחיפה. כן הובאו לחיפה סבלים יהודיים שגויסו בפולין.

בימי "המרד הערבי" אִפשר הדבר למנוע מהפועלים הערבים להשבית את הנמל, כפי שעשו ביפו, והנמל בחיפה הופעל על ידי יהודים בלבד במשך מספר חודשים.

עם פרוץ מאורעות תרצ"ו שיגרו הבריטים ארצה, דרך נמל חיפה, כוחות צבא גדולים, לתְגבור המשטרה במאמציה לדכא את המהומות ולהפסיק את התקפות הערבים על יישובים יהודיים.



יחידת חי"ר בריטית,
דקות לאחר ירידתה
לרציף מהאונייה
שהביאה אותה לחיפה,
1936

סיפור



לקראת שיא הפעילות הבריטית בימי המאורעות, שוגרו לחיפה ספינות מלחמה נושאות חיילי מארינס של הצי הבריטי ואלה שולבו בפעילות המשטרה הבריטית נגד הפורעים הערבים.

הסיירת הכבדה "ריפאלס", בה הובאו לחיפה ב־1938 חמש מחלקות של חיילי מארינס, שפוזרו בתחנות משטרה בצפון.

חיילי מארינס בריטיים (בתלבושת הלבנה), שהגיעו ב"ריפאלס", מסייעים לשוטרים לפזר מתפרעים בשכונה ערבית בחיפה התחתית.



חיילים בריטיים במדים לבנים משתלבים בפעילות המשטרה הבריטית בחיפה

למרות ההאטה בפעילות הכלכלית בארץ בתקופת המאורעות, נמשכה התפתחות הנמל וסביבתו העסקית. בין השאר, נבנתה ליד הנמל ב־1937 תחנת הרכבת חיפה מרכז (בתצלום), שאִפשרה לנוסעים שירדו מהאוניות לעלות ישירות מאולם הנוסעים אל הרכבת שהוליכה למרכז הארץ והלאה משם עד מצרים. הכיכר הנרחבת שלפני התחנה נקראה על שם הנציב העליון השני, הרברט פלומר.



תחנת הרכבת חיפה מרכז, ליד הנמל

מדי פעם נכנסו לנמל חיפה כלי שייט בלתי שגרתיים, כמו צוללת בריטית זאת, הנראית בתצלום כשהיא צמודה אל ספינת האספקה "דורסט" ב־1936.



צוללת בריטית
בחזית התמונה

לא רק אוניות עגנו בנמל חיפה, אלא גם מטוסי ים, שהבריטים הירבו להשתמש בהם בשנות ה־30.



מטוסי ים חונים
בתוך הנמל



מטוס ים ממריא
בתוך המעגן,
ליד הסיירת "ריפאלס"

מאחר שנמל חיפה נעשה שער הכניסה הראשי לארץ וטיסות הנוסעים עדיין היו בחיתוליהן, עברו בנמל מידי פעם אישים ידועים, שנתקבלו בכל הדר הטקס הבריטי.



משמר כבוד של חיילים סקוטיים מרכיני־ראש, מקדם את פניו של ארון המלך פייסל, עם הורדתו לרציף.

למטה: עם כיבוש אתיופיה על ידי איטליה ב־1936, נמלט קיסר אתיופיה, היילה סלאסי, והגיע לחיפה על סיפון הסיירת הבריטי "אנטרפרייז". הקיסר שהה בירושלים כשלושה חודשים ואחרי כן עבר ללונדון. ב־1941 שיחררו הבריטים את ארצו והוא חזר אליה.



הקיסר היילה סלאסי יורד לרציף בחיפה

למעלה: גופת מלך עיראק, פייסל הראשון, שמת ב־1933 מהתקף לב בשווייץ, הובאה באוניית מלחמה בריטית לחיפה ומשם הוטסה לקבורה בעיראק. פייסל היה שותפם של הבריטים במלחמתם נגד הטורקים במלחמת העולם הראשונה והם גמלו לו בהכרזתו כמלך עיראק. בתולדות ישראל הוא זכור לטוב, כי בעקבות פגישה עימו בעקבה ב־1918, הוא חתם עם חיים וייצמן ב־1919 על הסכם המכיר בהכרזת בלפור על בית לאומי ליהודים בא"י.

ב־1938, לקראת תחילת הפעלתם של בתי הזיקוק, הוקמו בחוף המפרץ, מחוץ למעגן הנמל, חמישה מיכלי ענק (מסומנים בחץ). במיכלים אלה נאגרו תזקיקי הנפט לקראת הובלתם באוניות־מיכל לחו"ל.



חמשת מיכלי הנפט שהוקמו במפרץ חיפה

ב-1939 ניכר בבירור, כי היד הקשה שבה נקטו הבריטים כדי לדכא את "המרד הערבי" נושאים פרי. מספר הפיגועים של הכנופיות הערביות ירד תלולות ונדמה היה כי ארץ ישראל נכנסת לתקופה שלווה יותר.

אך ב־1 בספטמבר באותה שנה פרצה מלחמת העולם השנייה על כל תלאותיה. נמל חיפה מילא אז את כל הציפיות שתלו בו הבריטים. אומנם היבוא מאירופה נפסק כליל, אך הנמל הפך לבסיס חשוב של הצי הבריטי וסיפק את כל הדלק החיוני, שהופק בבתי הזיקוק, לכל הצבא הבריטי ברחבי המזרח התיכון.



מחסום נגד כניסת צוללות וספינות אוייב, שהותקן בפתח נמל חיפה זמן מה לאחר פרוץ המלחמה

חשיבותו של הנמל למאמץ המלחמתי הבריטי לא נעלמה מעיני הגרמנים והאיטלקים ולאחר כניסת איטליה למלחמה לצד הגרמנים, ביוני 1940, הפך הנמל למטרה קבועה של הפצצות אוויריות ולנסיונות חבלה. רוב ההפצצות בוצעו על ידי האיטלקים. המפציצים התלת-מנועיים שלהם, מדגמי "סאבויה מארקטי 79" ו"קאנט Z 1007", המריאו מהאי רודוס, אשר היה אז בשליטת איטליה. כל אחד מהמטוסים הללו נשא כטון פצצות שהושלכו מגובה רב, בעיקר אל נמל הנפט ואל בתי הזיקוק, שהגרמנים והאיטלקים ראו בהם את "תחנת הדלק" של הצבא הבריטי באיזור.

משמאל: תצלום מתוך סרט חדשות איטלקי על הפצצת חיפה ב־1940, המראה ארבעה מפציצים איטלקיים בדרכם אל היעד. לצפייה בסרט המלא נא להקליק על הלינק הבא: https://www.youtube.com/watch?v=GqgsDSXZZhg



למעלה: ציור של מפציץ איטלקי תלת־מנועי מדגם "קאנט" משליך פצצות מגובה רב





משמאל: תצלום נוסף מאותו סרט חדשות: עשן עולה ממיכלי נפט בחוף מפרץ חיפה, לאחר ההפצצה האיטלקית

ההפצצות האיטלקיות החלו ב־15 ביולי 1940 ונמשכו בקצב של בין שתיים לארבע בחודש. שיא ההפצצות היה באוגוסט 1943, שבמהלכו ערכו האיטלקים עשר גיחות הפצצה על חיפה. אלא שזאת הייתה "שירת הברבור" שלהם בתחום זה, שכן ההפצצה האחרונה שביצעו הייתה ב־6 בספטמבר באותה שנה. חיל האוויר האיטלקי הופנה אז לעזרת הצבא הגרמני המובה ברוסיה – וחיפה, שידעה עד אז ב־50 הפצצות איטלקיות, נשמה לרווחה.



מיכלי דלק בוערים בנמל הנפט, לאחר ההפצצה האיטלקית הרביעית על חיפה

ב־21 בספטמבר 1940 החטיאו המפציצים האיטלקיים את מטרתם המוצהרת – נמל הנפט ובתי הזיקוק – ופגעו בשכונה ערבית בעיר התחתית, ליד כיכר פייסל



„גיבורי האויר" האיטלקים מצטיינים ברצח אזרחים

מאה איש נהרגו ונפצעו אתמול בהרעשת חיפה

אש תותחי ההגנה בחיפה פוגעת באויב — נפגעו לפחות שני מטוסים

ההודעה הבאה פורסמה אמש על ידי מפקדת הצבא בירושלים:

מטוסי האויב התקיפו את העיר חיפה היום אחר הצהריים. הוטלו פצצות במקומות שונים בעיר. ביניהם רופצי מגדיים זרופצי מסחר. נפגעו בתים פרטיים, בתי מסגר אחד.

נגרם נזק מסויים לבנייני תעשיה וכן פרצו דליקות מספר. פגזה אחת נפלה בבית קברות מוסלמי. מספר הנפגעים, עפי שנקבע עד עכשיו, הוא 32 הרוגים ו־68 פצועים — כולם ערבים.

תותחי ההגנה פתחו מיד באש חזקה וכבדים, שלפחות שנים ממטוסי האויב נפגעו.

אתמול נערכה הפגנת האויב בשמי חיפה. מהפגיעת הישירות ומרסיסים נהרגו 32 איש במורח העיר, רובם מוסלמים הקפה ליד מסגד איסתאקלאל, בקרבת ככר פיוזל. פרצה דליקה והיא כובתה חיש מהיר. 68 פצועים, ביניהם מספר מועט פצועים קשה, הועברו לבית החולים הממשלתי.

הסביבה שנפגעה היא מליאת תנועה וחיים, אך למזל משבת לא היו שם יהודים. נפלו עוד כמה דליקות בבתים ובמרכוש. ההתקפה היתה הממושכת ביותר ביחס להתקפות הקודמות ואף תותחי ההגנה פעלו נגד טייסת האויב זמן ממושך, עד שאילצום להסתלק. את האויקה ניתן כמה רגעים לפני קול הנפץ הראשון. כעבור כמה זמן נשמע צלצול האזעקה.

אלפי אנשים שנמצאו אותה שעה במרחצאות על שפת הים, מיהרו אל מקלטים ומקומות מחסה וכעבור ההתקפה המשיכו עוד את הרחיצה בים. משמעת ושקט שרר בין האוכלוסים ומיסדות העזרה והשמירה מילאו תפקידם בדיוקנות.

ידיעה שפורסמה למחרת ההפצצה ב"הצופה"

עמוד עשן כבד עולה מהשכונה הערבית שנפגעה.

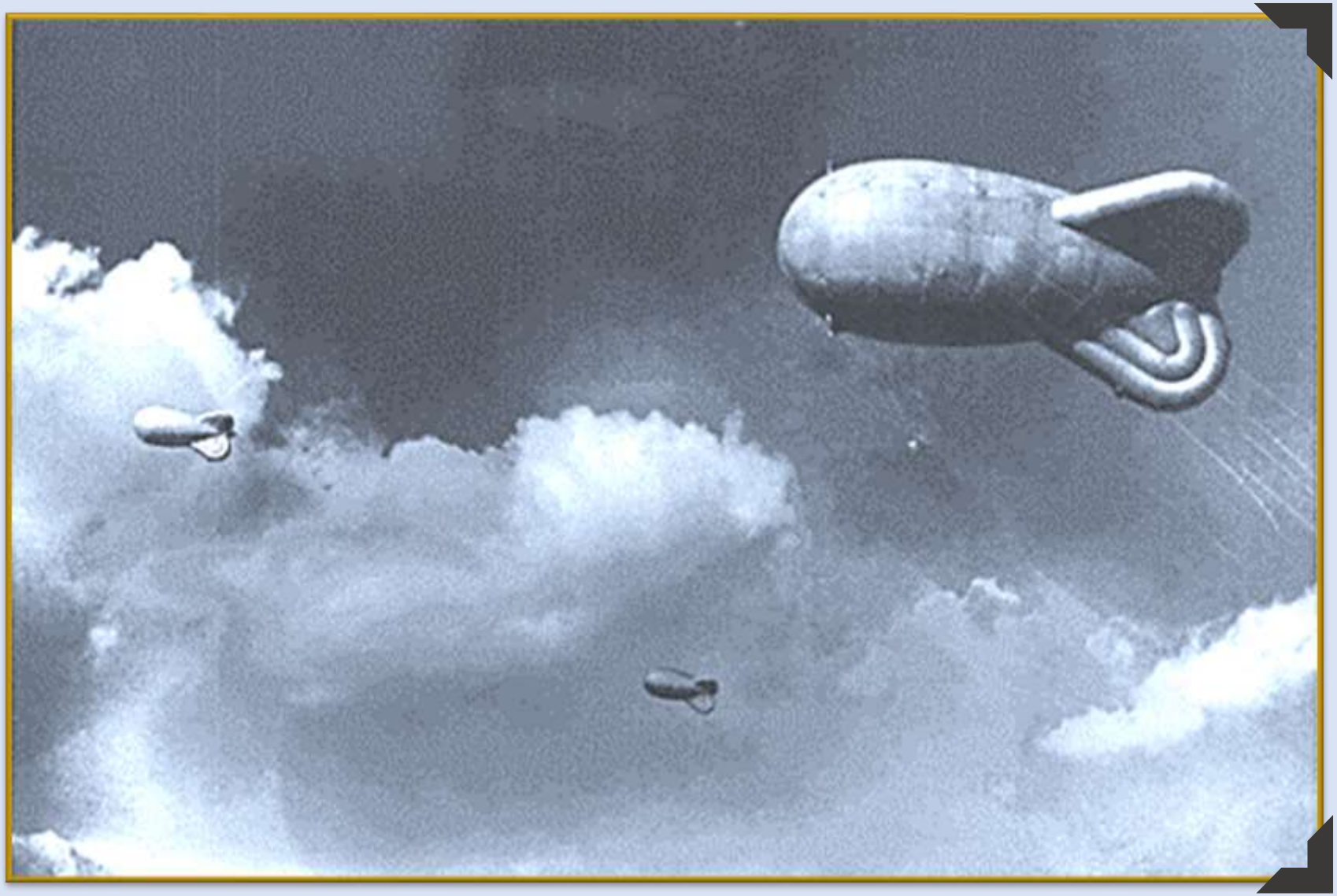
ההגנה הבריטית מפני ההפצצות האיטלקיות והגרמניות התבססה בעיקרה על תותחי נ.מ. בקוטר 3.7 אינטש (בתצלום), שהופעלו על ידי חיילים אוסטרליים. אבל משום מה, לא שיגרו הבריטים מטוסי קרב ליירוט המפציצים. זאת, למרות שעמד לרשותם נמל התעופה של חיפה ובחלק מתקופת ההפצצות חנתה שם טייסת 80 של חיל האוויר המלכותי, שהייתה מצוידת במטוסי קרב חדישים מדגם "האריקיין".



צוות אוסטרלי יורה בתותח נ.מ. [נגד מטוסים] שהוצב בחוף הים

רק במקרה אחד נמסר על פגיעת מטוס קרב בריטי במפציץ איטלקי, שנאלץ לנחות בשדה התעופה של דמשק, אשר היה אז בידי שלטונות וישי הצרפתיים. מכל מקום, בקשות של חוגים אזרחיים מהבריטים להציב מטוסי יירוט בחיפה, נענו בשלילה, בנימוק שכל המטוסים נחוצים להגנה מפני הפלישה האיטלקית מלוב למצרים, שהחלה בספטמבר 1940.

כהשלמה לתותחי הנ.מ. הציבו הבריטים בחיפה יחידת "בלוני מחסום" (Barrage balloons), שנועדה להקשות על הפצצות ממטוסים מנמיכי טוס. אולם מאחר שהאיטלקים הפציצו בדרך כלל מגובה רב, ספק גדול אם הכדורים הפורחים הללו (בתצלום) הביאו תועלת כלשהי.



בלוני מחסום כנגד הפצצות ממטוסים איטלקיים

אמצעי נוסף שהבריטים התכוונו להשתמש בו, כדי להגן על בתי הזיקוק מהפצצות אוויריות, היה מעשנות ("מגדלי עשן"). מדריכת הטיולים שולי לינדר־ירקוני מספרת, כי סביב בתי הזיקוק הוקמו חמישה מגדלים, שבתוכם התקן מבער, אליו הוזרם מזוט בצינור.

התיכנון היה להדליק את המבערים בעת הפצצה, כדי שהאש תיצור ענן עשן אשר יכסה את כל האזור ויסתיר את מִתקני הזיקוק מעיני המפציצים. אולם המערכת הופעלה רק פעמיים, לניסיון, ומאחר שלא עמדה בציפיות – נזנחה.



אחד משלושת "מגדלי העשן"
שנותרו על תילם עד היום

למרות השואה שארבה באופק ליהודי אירופה, המשיכו הבריטים גם בימי המלחמה להקפיד על מניעת עלייה יהודית מחוץ למִכסות "הספר הלבן". בנובמבר 1940 הגיעו ארצה שלוש אוניות, שנשאו יחדיו כ־3,600 מעפילים. הבריטים עצרו את כולם והחליטו להגלותם למאוריציוס באוקיינוס ההודי. לצורך זה היקצו הבריטים את "פַּטריה", לשעבר אוניית נוסעים צרפתית, שהוחרמה על ידי הבריטים לאחר כניעת צרפת לגרמנים. הבריטים העלו על סיפונה 1,771 מעפילים בליווי 230 שוטרים וחיילים בריטים.


"פטריה" נוטה על צידה
לאחר הפיצוץ הקטלני

לאחר שכל המאמצים למנוע את הגירוש עלו בתוהו, החליטה ה"הגנה" לחבל באונייה כדי שלא תוכל להפליג. מטען חבלה קטן, במשקל קילו אחד, שהועלה לאונייה, אכן הופעל ב־25 בנובמבר. אלא שבמקום לגרום לחור קטן, קרע המטען לוח שלם מדופן האונייה והיא התהפכה וטבעה. 216 מעפילים ו־51 אנשי צוות, חיילים ושוטרים בריטים נִספו באסון, שהותיר צלקת עמוקה ביישוב היהודי.

בנוסף להפצצות, ריחף על נמל חיפה איום הקומנדו הימי האיטלקי. בדצמבר 1941 הוביח כוח זה את יכולתו בנמל אלכסנדריה, שם הצליח צוות אנשי צפרדע, שהגיע בצוללת האיטלקית "שירה", לחבל קשות בשתי אוניות מערכה בריטיות, "ואליאנט" ו"קווין אליזבת", במשחתת ובמיכלית. היה זה איתות אזהרה לבריטים והם מיהרו להתקין בכמה נמלים שלהם בים התיכון, כולל נמל חיפה, מערכת תת־מימית לאיתור צוללות. היה זה דבר בעיתו, שכן ב־10 באוגוסט 1942 ניסתה "שירה" לחזור בנמל חיפה על המבצע באלכסנדריה.



הצוללת האיטלקית "שירה"

לבריטים נודע הדבר בהקדם בזכות פיצוח מערכת הצופן הגרמנית "אניגמה" ובאשר הבחינה מערכת האזהרה של הנמל בנוכחותה של הצוללת, יצאו לעברה משחתות ואחת מהן הצליחה לפגוע בה בפצצות עומק. מחמת הפגיעה נאלצה "שירה" לעלות על פני המים ואז טובעה על כל 53 אנשיה. מאחר שמקום טביעתה היה ידוע, הפכה הצוללת לאתר צלילה מבוקש עד ימינו. ב־1984 נימשו כמה מחלקי הצוללת ושרידים של אנשי ציוותה, ושוגרו לאיטליה, שם נקברו בקבר אחים, שעליו הוצבה אנדרטה לזכרם.



למעלה:
אוניות שיירת "ויגורוס" עולות באש בעת ניסיון השיירה לבוא לעזרת מלטה הנצורה

ביוני 1942 יצאה מחיפה שיירה של 11 אוניות משא ומיכליות דלק, שנשאה אספקה חיונית ביותר למלטה, הנצורה על ידי הצי האיטלקי וחילות האוויר האיטלקי והגרמני. לשיירה ניתן שם הקוד "ויגורוס" [רבת עוצמה] והיא הפליגה בליווי כוח ניכר של ספינות מלחמה בריטיות. אלא שכשהתקרבה השיירה למלטה, היא הותקפה קשות, במשך ארבעה ימים תמימים, על ידי מטוסים, טרפדות וצוללות של האיטלקים והגרמנים, שהצליחו להטביע סיירת בריטית, שלוש משחתות ושתי אוניות משא. מחשש לפגיעות נוספות, הוחזרה השיירה על עקבותיה ועגנה בנמל אלכסנדריה. הייתה זו השיירה היחידה שיצאה מחיפה למלטה בכל שנות המלחמה.

בתום המלחמה, כאשר החלו ספינות מעפילים לבוא במספרים גדלים והולכים לחופי ארץ ישראל, הקימו הבריטים כוח ימי מיוחד למניעת מה שהם כינו "הגירה בלתי חוקית". הכוח, שנקרא Palestine Patrol ומנה ארבע משחתות ושתי סיירות, נעזר במטוסי סיור ארובי טווח והיה יעיל כל כך, שהצליח ללכוד כמעט כל ספינת מעפילים שניסתה להגיע לחופי הארץ. נמל הבית של המשחתות והסיירות הללו היה בחיפה והן הוחלפו כל כמה חודשים.



צוות השתלטות בריטי ניצב הכן על סיפון המשחתת "צ'יילדרס" לקראת תפיסת אוניית המעפילים "לקוממיות" במפרץ חיפה, ב־20 בפברואר 1948

בתחילה החזיקו הבריטים את המעפילים שלכדו, במחנה המעצר בעתלית ושיחררו אותם בהדרגה, על חשבון מִכסת הסרטיפיקטים [רישיונות העלייה] שהוקצתה אז ליהודים. כל עוד המשיכו בכך, לא גילו המעפילים התנגדות למעצר. אולם כאשר החליטו הבריטים לגרש את המעפילים למחנות מעצר בקפריסין ובמקרה של אוניית המעפילים "יציאת אירופה" אפילו בחזרה למחנות העקורים בגרמניה, נראו בנמל חיפה מחזות קשים של הורדת מעפילים בכוח והעלאתם בכפייה על אוניות הגירוש.



חיילים בריטיים גוררים בכוח מעפיל שמסרב לרדת אל הרציף מסיפון אוניית מעפילים

סיפור



מעפילים במכלאה על סיפון
אוניית הגירוש "אושן ויגור",
לקראת העברתם מחיפה
למחנה המעצר בקפריסין

סיפור

במאמץ לפגוע בהסגר הבריטי, פתח הפלי"ם – הזרוע הימית של הפלמ"ח – בסִדרה ארוכה של חבלות בספינות הצי בנמל חיפה. הפעולה הראשונה הייתה פיצוץ שתי ספינות משמר בנובמבר 1945. ניסיונות החבלה נמשכו ללא הרף והצליחו לפגוע בארבע אוניות בריטיות, מהן שלוש אוניות גירוש. לעומת זאת לא צלחו הניסיונות לחבל במשחתת כלשהי, כי הבריטים, שהיו ערים מאוד לניסיונות החבלה, נזהרו מהכנסת המשחתות לנמל והן שהו כל הזמן בים.
כל חבלה הייתה הרפתקה בפני עצמה. אחת המרתקות שבהן היתה הפגיעה ב"אמפייר רייוול" באפריל 1947. שני שחיינים הובאו בלילה, בסירת דיג של קיבוץ שדות ים, לקירבת האונייה בחוף שמן. הם ירדו למים כשראשיהם מוסווים בסמרטוטים צפים ובידיהם שני



מעגן ספינות המשמר הבריטיות בנמל חיפה, המוקף ברשתות מגן נגד צוללנים, בעִקבות החבלות הראשונות של הפלי"ם בספינות הללו

מוקשי עלוקה שהיה עליהם להצמיד לגוף האונייה. אומנם השניים התגלו תוך כדי שחייה והחל מירדף אחרי הסירה שהביאה אותם, אבל הם הצליחו למרות הכל להגיע לאונייה, להצמיד אליה את המוקשים ולהימלט. רק מוקש אחד מהשניים התפוצץ, אך גם כך, הנזק שנגרם היה משמעותי והאוניה נגררה לתיקונים בנמל אלכסנדריה.
האצ"ל, מצידו, תיכנן לחבל במשחתת ואף הצליח להחדיר לצורך זה חביות נפץ לתוך הנמל, אך האחראי לנמל מטעם ה"הגנה" נתקל בלוחמים במקרה, חשף את הניסיון – והם נאלצו להימלט בעור שיניהם, לפני שיילכדו.
יש לציין, כי יחסית, התמודדו הבריטים היטב עם ניסיונות הפיגוע באוניותיהם. אוניות הגירוש והמשחתות עגנו בלב ים, מוקפות תאורה, סירות משמר ורשתות מגן ממוקשות. על כל אונייה שמרה מחלקת קומנדו מצוידת בפצצות עומק נגד צוללנים, ואפילו כוח קומנדו ימי בפיקוד קומנדר ליונל קראב המפורסם, הובא ארצה כדי להשתתף בהגנת האוניות.

כשפרצה מלחמת העצמאות, התעורר חשש גדול מהתקפות של פועלי הנמל הערביים על הפועלים היהודיים. חשש זה גבר עוד יותר, לאחר שהערבים ביצעו טבח בפועלים היהודיים שעבדו לצידם בבתי הזיקוק ורצחו 39 מהם. בעיקבות זאת הובא לנמל בדצמבר 1947 כוח של אנשי פלי"ם, שקיבל את הכינוי "פלוגת הנמל". מפקד הפלוגה היה יוחאי בן-נון, שבזכות מעלליו זכה לימים בעיטור "גיבור ישראל" ונעשה מפקדו השישי של חיל הים הישראלי. הבריטים הבינו, כי הפלוגה, שמנתה כמאה לוחמים, מסייעת להמשך העבודה הסדירה בנמל ולא סילקו אותה. ואכן בזכות הפלוגה, שטיפלה בנחישות בכל אירוע חריג, לא הופרעה הפעילות השיגרתית בנמל, עד שהבריטים עזבו אותו.

במקביל לפעילותם הביטחונית, השתתפו אנשי הפלוגה במאמצים להשיג בכל דרך אפשרית נתח מכמויות הנשק שהוציאו הבריטים מהארץ דרך הנמל. יתר על כן: חברי הפלוגה אף ביצעו שוד מזויין בבית המכס, שבמהלכו "החרימו" בגדי חאקי בריטיים. בגדים אלה חולקו לאחר מכן ללוחמי הגדוד הרביעי של הפלמ"ח, שהשתתפו במיבצע "נחשון" לפריצת המצור הערבי על ירושלים.



מאחר שנמל חיפה נעשה שער היציאה היחיד של הבריטים מהארץ עם תום המנדט, עשו הבריטים מאמץ גדול למנוע כל חבלה בו ופיזרו כוחות אבטחה רבים בתוכו ובסביבתו.

מימין: עמדת מקלע בריטית באחת מפינות הנמל
משמאל: טנק "קרומוול", שהוצב לשמירה בכניסה לשער פאלמר



באפריל 1948 הצליחה ה"הגנה" למוטט את מערך הלחימה הערבי בחיפה ותושבי העיר הערבים החלו להימלט ממנה. הבריטים הציעו לאבטח את יציאתם דרך נמל חיפה – ואכן קיימו זאת ורבבות מתושבי העיר הערבים הפליגו בחסות הבריטים ללבנון.



חייל בריטי חמוש במקלע "ברן" מאבטח פליטים ערביים, המפליגים מנמל חיפה ללבנון

כל אותה עת נמשכה יציאת הבריטים דרך נמל חיפה.

בתצלום: יחידה של הדיוויזיה השישית המוטסת, שנודעה ביישוב היהודי בכינוי "כלניות" [משום שחבשו כומתות אדומות], צועדת אל נחתת בריטית, הממתינה לחיילים ליד הרציף.



אין כמו האנשים שבנו את הארץ



סופה של תקופה: ב־30 ביוני 1948 – 31 שנה לאחר שכבשו הבריטים את הארץ מידי העותמנים – מורד הדגל הבריטי בפעם האחרונה מהתורן בנמל חיפה וימי המנדט תמו.

מקורות עיקריים:

- **נמל של אימפריה**, יגאל גרייבר, העמותה לתולדות חיפה
- **פיתוח נמל חיפה במדיניות הבריטית 1906-1924**, יונתן פיין, **קתדרה 89**, תשנ"ט
- **המאבק על הקמת נמל חיפה בתקופת המנדט הבריטי**, שמעון שטרן, **יד בן צבי**
- **חנוכת הנמל – הסיפור האמיתי, מגזין הלקוחות של נמל חיפה**

אנו מכבדים את זכויותיהם של בעלי זכויות יוצרים ומשקיעים מאמצים באיתור בעלי זכויות יוצרים לצורך שימוש בחומרים המופיעים באתר. השימוש נעשה על פי סעיף 27א לחוק זכויות יוצרים תשס"ח-2007, ואם לדעתכם נפגעה זכותכם כבעלים של זכויות יוצרים בחומר המופיע באתר זה, הנכם רשאים לפנות באמצעות דואר אלקטרוני לכתובת: info@hamoreshet.org.il בבקשה לחדול מעשיית השימוש ביצירה, וציינו שם מלא ומספר טלפון, וצרפו צילום מסך וקישור לדף הרלוונטי באתר.

הפקה: מתנדבי קבוצת אבני מורשת – תקשורת לנכסי מורשת מוחשית [07/2023]

ליקט, כתב וערך: בני גבירצמן

עיצוב: זאב הררי

אבני מורשת