

# חיפה

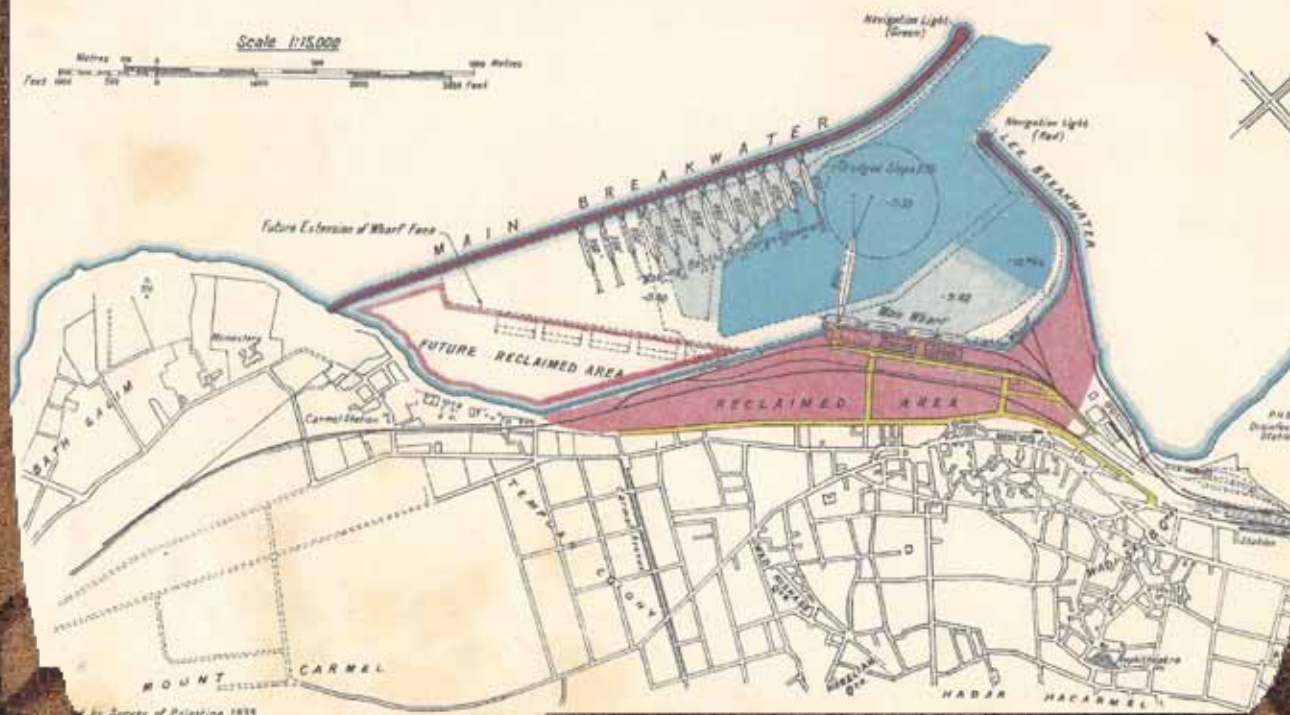
ביטאון העמותה לתולדות חיפה

דצמבר 2015

גיליון 13



PLAN OF HAIFA HARBOUR



# משולחנה של העורכת

מטרתו של ביטאון "חיפה", כמטרתה של העמותה, היא לשמר את הידע על "חיפה של פעם" ולהציף אותו כך שיהא נגיש לציבור.

מגוון המאמרים, שנבחר ע"י המערכת לכל גיליון, משלב מחקרים של פרקים בהיסטוריה של העיר, סקירות של תהליכים עירוניים וחברתיים והצגתם של אישים, שהשאירו חותמם על העיר.

מטבע הדברים ימצא הקורא שילוב של סגנונות מחקר ושל מקורות ידע.

לא בכדי עוסקים ארבעה מהמאמרים בביטאון הנוכחי בים או בנמל:

יגאל גרייבר סוקר את "הרקע להקמתו של הנמל הנוח והמוגן ביותר בים התיכון".

גליה ובני נחשון מספרים את סיפורו של "הספן הישראלי הראשון", רב חובל זאב הים. מעט מידע קיים במסמכים על המספנה שהקימו הבריטים בתחומי נמל חיפה, וזאת כדי להחזיר לכשירות כלי שיט של בנות הברית בזמן מלחמת העולם. אריה מהולל, מאנשי הצוות הניהולי של המספנה, שהיה עד להקמת המספנה ולפעולתה, ואלי רומן, שהוסיף לחקור במקורות הכתובים, מציגים את העובדות שאיתרן, ומבקשים מהקוראים להוסיף חומרים ומידע ככל שניתן.

אנקדוטה שובת לב מציג אלי לירן כשהוא מציב לעצמו שאלות מחקר לגבי הדיווח על פגישתם של אלכסנדר ברוולד ומר פיליפס - ב-1925, ברחובות חיפה. המאמר שופך אור על שירותו של האדריכל ברוולד על צוללת גרמנית במלחמת העולם הראשונה ועל הטבעת ספינה בריטית ע"י אותה צוללת. ובהקשרים אחרים:

תמיר גורן ויאיר ספרן מציגים שני כפרים שכנים לעיר: אל-טירה ובלד א-שיח' - בשלהי תקופת המנדט. המאמר סוקר את מיקומו של כל אחד מהכפרים, את תושביהם ואת ההקשר התפקודי מול העיר חיפה.

בשנים 1921 - 1951 התיישבו בחיפה הכשרות של "קיבוצים עירוניים". דן יהב, שחקר את התופעה ברחבי המדינה באותן שנים, מציג את התהוותה בעיר, את התחרות על התעסוקה ואת יחסי הגומלין עם מועצת פועלי חיפה.

תאור של חיפה מביא יעקב שורר מפי "אחד העולים", שמדגיש כבר ב-1930 את ייחודה של העיר ומנתח את חשיבותו העתידית של הנמל.

תמונות השער נבחרו מתוך מאמרו של יגאל גרייבר על הקמתו של הנמל: בשער הגיליון מוצגת תכניתו של פאלמר על רקע הנמל של 2015, ובשער האחורי - מסמכי ההתארגנות לטקס הפתיחה של הנמל.

תודתי לחברי העמותה המסייעים להוציא כל ביטאון, ולכותבי המאמרים, המקדישים מזמנם כדי לשמר את ההיסטוריה של חיפה.

תודה מיוחדת לצביה רייל, מארכיון קיבוץ מרחביה, על הנכונות המיידית ועל איתור התמונות של הקיבוץ בחיפה ולדפוס תרבות שאישר את השימוש בתמונות של אל-טירה.

בעת הכנת הטיטות הראשונות לביטאון זה, הלך לעולמו, לצערנו הרב, חברנו למערכת, ד"ר שמעון שטרן.

שמעון החל את דרכו האקדמית בחוג לגיאוגרפיה באוניברסיטת חיפה והמשיך במחלקה ללימודי ארץ-ישראל באוניברסיטת בר-אילן. הוא היה ממניחי היסודות לחקר ההיסטוריה מקומית בא"י, חקר, לימד, הרצה, הנחה תלמידים ומילא תפקידים ניהוליים.

עבודת הדוקטורט שלו עסקה ב"התפתחות המערך העירוני של חיפה בשנים 1918 - 1947". במסגרת מחקריו בתחום הגיאוגרפיה העירונית כתב על חיפה בתקופת המנדט, על ערים מעורבות באותה תקופה, על חיפה כמודל של עיר מזרח תיכונית ועל השפעת גורמים זרים על התפתחותה של חיפה. הוא כתב גם על שכונת הדר כמרכז החיים היהודיים. מספר ניכר של פרסומים עוסקים בנמל חיפה, בתולדותיו ובמאבק על הקמתו בתקופת המנדט.

המערכת בחרה להציג את נושאי אותן עבודות שמתרכזות בחיפה, עבודות המהוות רק חלק מנושאי מחקריו.

יהי זכרו ברוך.

קריאה מהנה,

ד"ר נצה שלף

# התוכן

- 3 ..... **דבר יושב הראש**
- הכפרים הערביים אל-טירה ובלד אל-שיח' במבואות**
- 5 ..... **חיפה בשלהי המנדט**  
יאיר ספרן ותמיר גורן
- 11 ..... **המספנה הבריטית בנמל חיפה**  
אריה מהולל ואלי רומן
- "הנמל הנוח והמוגן ביותר בים התיכון" -**
- 15 ..... **נמל חיפה: הרקע להקמתו, בנייתו וחונכותו**  
יגאל גרייבר
- 23 ..... **רב חובל זאב הים**  
גליה ובני נחשון
- 29 ..... **קיבוצים וקבוצות בנופה של חיפה (1921-1951)**  
דן יהב
- 36 ..... **ספרים חדשים**  
**קצין צוללת במלחה"ע הראשונה,**
- 37 ..... **האדריכל אלכסנדר ברוולד**  
אלי לירן
- 41 ..... **חיפה - רשמי עין ורחשי לב**  
"אחד העולים"

הביטאון יוצא בחסות קרן ראובן ואדית הכט  
המסייעת לפעולות תרבות ואמנות

ציטוטים מובאים כלשונם, ללא שינויים.

המקורות, עליהם מסתמכים המחקרים, נמצאים בידי המערכת ובידי כותבי המאמרים.

© כל הזכויות שמורות לעמותה לתולדות חיפה.

## העמותה לתולדות חיפה מייסודה של

ד"ר אביבה ברנע ז"ל, חברי ההנהלה:

הנדל דוד - יושב ראש

גרייבר יגאל

ד"ר הר-שפר צבי

טובי אמאל

כנות שולמית

כרכבי וליד

נגיד עוזי

ד"ר סובוביץ יעקב

רומן אלי

מנהל אתר העמותה: **יאיר ספרן**

אחראי מחשוב ומינהל: **שאול טוכטרמן**

חברי ועדת הביקורת:

בכרך דני, פרידלנדר דוד, רבזין יפה.

## עורכת: ד"ר נצה שלף

**המערכת:** ד"ר תמיר גורן, יגאל גרייבר,

דוד הנדל, וליד כרכבי, בני נחשון,

יאיר ספרן, דוד פרידלנדר (עורך משנה),

אלי רומן, יעקב שורר.

**עריכה לשונית והגהות:** חנה בן-ארצי.

**עיצוב הלוגו:** אסתר לדין.

**התמונות באדיבות:**

מחברי המאמרים, אלי רומן וארכיון

קיבוץ מרחביה.

**עיצוב והדפסה:** מילניום איילון בע"מ.

## חיפה - ביטאון העמותה לתולדות חיפה

העמותה לתולדות חיפה, רחוב אלנבי 60,

ת.ד. 9052, חיפה, 31090

טל. 04-8512855, פקס. 04-8522739

כתובת אתר אינטרנט: www.haifa.org.il

דואר אלקטרוני: haifahis@gmail.com

**תמונת השער:**

נמל חיפה - תכנית פאלמר

**תמונת השער האחורי:**

הכנות לטקס החגיגי לפתיחת הנמל

# דבר יושב ראש

## העמותה לתולדות חיפה

### לחברי העמותה ולשוחריה, שלום!

ביטאוננו זה, מספר 13, יצא לאור.

תודתי והערכתי לכותבי המאמרים, למסייעים בהפקתו ולעורכת ד"ר נצה שלף.

פעילותם של חברי העמותה, שכולה התנדבותית, נמשכת ומתרחבת בשטחים רבים ומגוונים, הקשורים בעברה של עירנו חיפה, וביניהם:

- איסוף תיעוד מגוון - כולל מסמכים, תצלומים ותמלול ראיונות.
  - עיבוד החומר המתקבל והקלדתו למערכת המחשוב.
  - סיורים במגוון אתרים והרצאות בנושאים הקשורים לתולדות חיפה.
  - הפקת חוברות וספרים.
  - השתלמויות למורי דרך מוסמכים, בשיתוף משרד התיירות.
  - מחקרים בנושאים הקשורים לעירנו, וביניהם: "תולדות הנצרות בחיפה". איסוף החומר ועיבודו בנושא זה מתבצעים, בראשותו של רובין פרומין (M.A. בנושא הנצרות), על ידי חברתנו שולמית כנות, בעזרתם של תמר ויטל ואריה אילון. עם סיום עיבודו של החומר תיערך באולם העמותה תצוגה בנושא.
  - ספרים ומשוררים חיפאיים - איסוף חומר ועיבודו בוצעו על ידי חברינו ג'ק קנו ועמיקם יסעור (חברי אגודת הסופרים).
  - נושאים נוספים נחקרים על ידי חברי העמותה במסגרת פעילותם השוטפת. בין הכותבים: אלי לירן, אמירה קהת, ד"ר יעקב סובוביץ, יאיר ספרן, אלי רומן, יגאל גרייבר, יעקב שורר, יובל מנטל, ד"ר צבי הר-שפר ועוד רבים. להם הערכתנו והוקרתנו.
- ניהול מערכת הכספים נעשה ע"י חברנו עוזי נגיד, גזבר העמותה. תודתנו על הניהול המקצועי והאיכותי.

לצערנו, נפרדנו מחברנו היקר ד"ר שמעון שטרן, שהלך לעולמו. בין יתר פעילויותיו היה חבר מערכת ביטאוננו "חיפה". תרם רבות לאיכותו ולרמתו של הביטאון. שמעון ז"ל כיהן כחבר סגל בכיר באוניברסיטת בר-אילן וערך מחקרים רבים ומגוונים בנושאים הקשורים לתולדות חיפה. יהא זכרו ברוך.

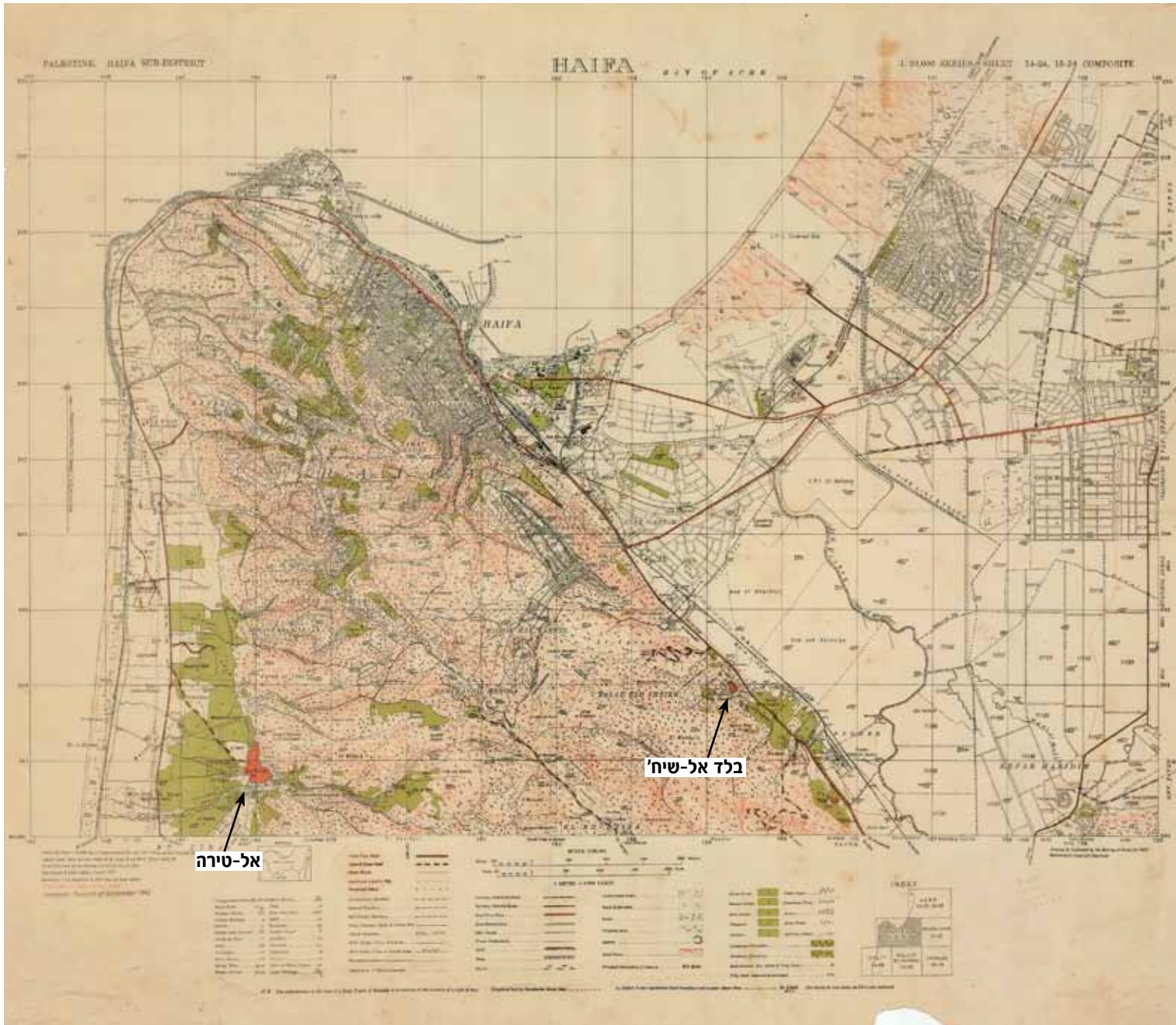
תודה והוקרה מיוחדת:

- לקרן ראובן ואדית הכט על התמיכה בהוצאת ביטאון "חיפה".
- לגב' ברכה סלע - מזכיר העיר של עיריית חיפה, על הנכונות לסייע לעמותה בכל עת ועל שיתוף הפעולה ההדוק.

### קריאה מהנה.

דוד הנדל

יו"ר העמותה



מיקומם של הכפרים במבואות חיפה.  
מפת חיפה, מעודכנת לספטמבר 1942

# הכפרים הערביים אל-טירה ובלד אל-שיח' במבואות חיפה בשלהי המנדט

יאיר ספרן\* ותמיר גורן\*\*

## מבוא

המאמר עוסק בשני כפרים ערביים במבואות חיפה:

אל-טירה אל-כרמל שכן כשבעה קילומטר מזרחה לחיפה, במישור החוף, במערבו של הכרמל וחלש על הכביש מהדרום לחיפה, כביש שהיווה את הציר המרכזי בין חיפה ומרכז הארץ.

הכפר בלד אל-שיח' שכן על הכביש בין עמק-יזרעאל וחיפה, מצידה המזרחי של חיפה.

שני כפרים אלה, גרמו, בשלהי המנדט, למרב ההטרדות וההצקות ליהודי העיר ולתחבורה אליה. תושבי שני הכפרים הללו היו בקשרים הדוקים, יום-יומיים, עם חיפה בהיותה עיר המחוז. בשוקי העיר מכרו את תוצרתם החקלאית, במפעלי התעשייה, שהיו בעיר ובסביבתה מצאו את פרנסתם, בחנויות העיר רכשו את אשר צרכו לחייהם, וקשריהם עם השלטונות התבצעו דרך הפקידות, שמקום מושבה היה בחיפה. אולם בו בזמן התבססו בכפרים אלו גם קבוצות של קיצונים, אשר שמו לעצמם מטרה להתנכל בכל דרך לתושביה היהודים.

מטרת מאמר זה להציג את המידע הידוע לנו על שני כפרים גדולים אלה במבואותיה של חיפה. המאמר מסתמך בעיקר על המידע, שהתקבל מסקר הכפרים, שנערך על ידי שירות הידיעות של ה"הגנה".

## אל-טירה

הכפר אל-טירה, הגדול מבין שני הכפרים, שכן במישור החוף הצפוני, למרגלות הכרמל, על המישור, שהשתרע בין הכרמל ובין רכסי הכורכר שלחוף הים. המישור, שגובהו הממוצע היה כ-20 מטר מעל פני הים, היה מכוסה אדמת סחף עמוקה. מספר ערוצי נחלים, המנקזים את הכרמל חצו את המישור. כמות הגשמים הממוצעת, כ-600 מ"מ בשם בשנה, הקנתה לאזור אופי של אזור חקלאי פורה.

## הרקע ההיסטורי של אל-טירה

כבר בתיאור מסע הצלב הראשון (1099) מוזכר כפר בשם סן ז'אן דה-טיר על המורדות המערביים של הכרמל, מזרחה לראש הכרמל. מיקום התואם את מיקומו לאל-טירה אל-כרמל.

בסקר, שנערך בשנות השמונים של המאה ה-20 על ידי רשות העתיקות של מדינת ישראל, נמצאו באתר העתיק של היישוב שפע של ממצאים מאז תקופת היותו של האדם צייד ומלקט ובמשך כל התקופות בהיסטוריה: הערבית, הצלבנית והעות'מאנית, עד שלהי תקופת המנדט הבריטי. שרידי המסגד הניצבים היום ביישוב הינם משנת 987 להג'רה. זאת ניתן לקבוע זאת לפי לוח הזיכרון המותקן בפתח בין האולמות ועליו הכתובת: "בשם האל הרחמן והרחום ציווה על בניית זה המקום המבורך האמיר אסאף, בן נימר

המחברים מציגים במאמר זה מידע על שני כפרים ערביים ועל הקשר בינם לבין העיר חיפה בשלהי תקופת המנדט.

אל-טירה אל-כרמל שכן מזרחה לעיר, למרגלות ההר, בציודו המערבי. בלד אל-שיח' שכן מצידה הדרום-מזרחי של העיר.

המאמר מתאר את הרקע ההיסטורי של כל אחד מהכפרים, מאפיין את האוכלוסיות ואת אורחות החיים שלהן ומקורות פרנסתן.

המחברים מסתמכים בעיקר על סקר הכפרים של שירות הידיעות של ה"הגנה".

\* יאיר ספרן, חוקר תולדות חיפה בעת החדשה וחבר העמותה לתולדות חיפה.  
\*\* ד"ר תמיר גורן, מרצה בכיר במחלקה ללימודי ארץ-ישראל וארכיאולוגיה באוניברסיטת בר-אילן.



ביי 987... (1579 לספירה הנוצרית). הגרף פון מולינן, (Eberhard Friedrich von Müllinen), חוקר שוויצרי ששירת במשרד החוץ הגרמני, עבר בכפר במסעו בארץ ישראל בשנת 1906, וציין ביומנו שמצא בכפר שרידים של מצודה ומנזר צלבניים. שרידים צלבניים של המנזר נמצאים עד היום ברחוב המעפילים.

בחזית התמונה: בתי הכפר אל-טירה

### אל-טירה - סביבתו של הכפר ומקורות פרנסתו

בצפון הכפר גבלו אדמותיו באדמות העיר חיפה. במזרח השתרעו אדמות הכפר עד מרומי הכרמל וגבלו באדמות ח'רבת אל-דאמון (כלא דמון של היום), והכפרים הדרוזיים: עוספיא ודלית אל-כרמל. מזרחה גבלו באדמות הכפר הערבי עין חוד (עין חוד של היום) והמושבה היהודית עתלית. במערב הגיעו אדמותיו עד הים. שטחו של הכפר בשנת 1947 הוערך בכ-45 אלף דונם, מהם כ-15,000 היו שייכים לערבים (33%), 6,553 (16%) ליהודים והשאר כ-24,000 (51%) דונם היו בבעלות ציבורית. מכל שטחו של הכפר כ-23,500 (52%) היו שטחים, שלא ניתן היה לעבדם. זאת לפי סקר הכפרים, שנערך על ידי שלטונות המנדט הבריטי לקראת בואה לארץ של ועדת החקירה האנגלו-אמריקאית לענייני ארץ-ישראל בשנת 1946 - ונתוניו התייחסו ל-1 באפריל 1945. חלקם הגדול של השטחים השתרעו על מדרונות הכרמל והוכרזו כאדמות יער, שבהן רעייה וחיטבת עצים היו אסורות ומיעוטן שכן במישור.

סקירה על "הכרמל של פון מולינן" פורסמה בביטאון מס' 12, במדור "ספרים חדשים", עמ' 34.

חלק מהאדמות, שהיו שייכות לתושבי הכפר, נמכרו במהלך השנים לטמפלרים הגרמנים לצורך הקמת המושבה "נויהרדטהוף" (מפעל "חישולי כרמל" של היום) וליהודים - לצורך הקמת השכונות אחוזה, יערות הכרמל וקבוץ בית אורן. בכל מקום, שניתן, עיבדו התושבים את הקרקע. את התוצרת העודפת על תצרוכתם העצמית מכרו בשווקים של חיפה. בוואדיות במזרחו של הכפר נטעו עצי זית ועצי תאנה. מכירת זיתים וייצור שמן הזית היוו חלק גדול מהכנסת תושבי הכפר. בשנים טובות הוערכה כמות השמן שהופקה - בסביבות 1000 טון בשנה, בשנות הארבעים היו בכפר 4 בתי בד לייצור שמן.

בשנות הארבעים של המאה העשרים נהגו אנשי המשתלות הממשלתיות לחלק לתושבים שתילים של עצי פרי, כמו תאנים, חרובים, תפוחים, אפרסקים, רימונים וגפנים, שנקלטו בכפר ופירותיהם היו אהובים על התושבים ועל הקונים בשווקים אף יותר מהפירות שהובאו מחוץ לארץ. בתקופת המנדט הוחרמו, על ידי הצבא הבריטי, חלק מהאדמות במערבו של הכפר, לצורך הקמת מחנות צבא. בעלי האדמות שהוחרמו קיבלו כפיצוי

אדמות באזורים אחרים. את מימיו קיבל הכפר מארבעה מעיינות, שנבעו בקרבתו. לאחר שהצבא הבריטי הניח קו מים למחנותיו, נהנו גם תושבי הכפר ממים אלו, ללא הגבלה וללא תשלום. גברים, שלא עסקו בחקלאות, מצאו את פרנסתם בעבודות שונות במסגרת הכפר או, במחסני הציוד של הצבא הבריטי, שהיו בקרבת הכפר, במפעלי התעשייה בחיפה ובסביבותיה. אולם היו גם שמצאו פרנסתם בגניבות ממחנות הצבא.

בתחילת שנות השלושים רכשו שניים מתושבי הכפר את המשאית הראשונה בכפר, ובשנת 1948 היו ברשות התושבים כבר 8 משאיות. בשנת 1938 נוסדה חברת "אוטובוסי אל-טירה", שקשרה את הכפר עם העיר חיפה, בתדירות של כל חצי שעה, בקו שמספרו היה 9. בשנות הארבעים נוסד קואופרטיב מוניות בשם "אל-מסתקבל" (העתיד). שאף הוא קישר בין חיפה והכפר בתדירות קבועה.

מרבית הפלחים עיבדו שטח בסדר גודל של 50 דונם, שסיפקו לפרנסת משפחה בת שש נפשות. עיקר הגידולים היו גידולי בעל (ללא השקיה) כמו חיטה, תירס, עדשים, סומסום וירקות. בקיץ האבטיחים והמלונים שלטו בשדות. העיבוד היה מתבצע בעזרת חמורים או פרדות, רק בשלהי תקופת המנדט היו בכפר 4 טרקטורים.

היו בכפר תושבים בעלי קרקעות, שברשותם למעלה מ-100 דונם אדמה לעיבוד, אשר עיבדו אדמותיהם בעזרת שכירים. ברשות הוואקף (ההקדש שניהל את נכסי הקהילה) היו שטחי אדמה מעטים במבואות הכפר, שהוחכרו (לאנשים) לצרכי עיבוד. הוואקף אף הטיל מס של 5 מיל על כול תושב, שהיה מיועד לתחזוקת מוסדות הכפר.

### המכנה הפיזי והחברתי של הכפר אל-טירה

בית אופייני בכפר הערבי היה בן קומה אחת, בשני מפלסים. מפלס הקרקע שימש לאחסון כלים ולהחזקת בעלי-החיים, בעוד המפלס הגבוה יותר נועד למגורי אדם ולפעילותו. היו גם מבנים בני שתי קומות, ששימשו בעיקר למגורי המשפחות העשירות יותר.

שלוש חמולות התגוררו בכפר בשתי שכונות: הצפונית והדרומית. בדרומית התגוררה הגדולה מבין החמולות: חמולת סלמאן, והמוכתאר מטעמה היה עבד אללה סלמאן, שהיה בעל נכסים רבים ובעל השפעה רבה, שידע לכלכל היטב את מעשיו ושמר על קשרים טובים עם הגורמים האלימים בחברה הערבית וגם עם השלטונות הבריטיים. בין תפקידיו הרשמיים היו גם הפיקוח וההערכה של כמויות התבואה, שנקצרו בתקופת

ראשית התחבורה הציבורית מהכפר לחיפה: משאיות, אוטובוסים ומוניות.

שלוש חמולות התגוררו בכפר ולכל אחת מוכתאר מטעמה: חמולת סלמאן הגדולה שהתגוררה בשכונה הדרומית, חמולת אדריס, שהתגוררה בשכונה הצפונית וחמולת אבטח הקטנה.



מבתי הכפר, תאריך משוער: שנות הארבעים של המאה ה-20

הקציר. בתוקף תפקידים אלה היה המוכתאר בעל השפעה וכוח רב על אנשיו. בקשריו הטובים עם השלטון הצליח לשחרר חשודים בגניבה ולפתור בעיות טעונות הבהרה. אולם הוא נחשד על ידי חלק מבני משפחתו במכירת אדמות ליהודים. החמולה השנייה בגודלה הייתה חמולת אדריס, שהתגוררה בשכונה הצפונית. כמוכתאר מטעמה שימש אדור עבד אל-פתאח אדריס, אדם שלא ידע קרוא וכתוב, אולם כמחזיק חותמת המוכתאר היה נכון - תמורת תשלום נאות לעצמו - לחתום על כל מה שנתבקש. מוכתאר נוסף היה בכפר, נג'אח אל-כרים מחמולת אבטח הקטנה, אשר דרשה וגם קיבלה זכות שאחד מבניה יהיה מוכתאר, אם כי יכולת השפעתו מחוץ לחוג משפחתו הייתה מעטה.

במרכז הכפר הייתה רחבה, ששימשה כשוק של הכפר. לידה שכן המִדְאָפָה (בית הארחה) ששימש לצורך קבלת פניהם של אורחים מחוץ לכפר. בקצה רחוב החרוב (של היום) שוכן בית הקברות של הכפר. המבנה המשמש את בית הכנסת "אם הבנים" ברחוב הפלמ"ח היה המסגד של הכפר. בכפר היה אזור של בתי קפה, [כיום פינת רח' העצמאות ורח' הפלמ"ח]. בבתי הקפה היו מתאספים הגברים לעישון נרגילות ולשמיעת חדשות ממכשירי הרדיו שהיו בהם. לעיתים היו מגיעים לבתי הקפה גם מספרי סיפורים, תיאטרון בובות נייד ואף סרטי קולנוע. בראשית שנת 1948 לא פעל עדיין קשר טלפוני אל מחוץ לכפר. מרכזו של הכפר שכן במרחק של חצי ק"מ מזרחית מכביש חיפה - יפו, ורק בשנת 1947 סלל השלטון הבריטי באספלט את הכניסה לכפר מכביש חיפה - תל אביב ועד לכיכר המרכזית של הכפר. היו בכפר מספר מועדונים לנוער כמו מועדון ספורט, סניף של תנועת "הצופים" וסניף של תנועת "אל-נג'אדה" - תנועת נוער ערבית לאומית.

### אוכלוסיית אל-טירה

במפקד הבריטי הראשון, שנערך בשנת 1922, נמנו בכפר 2,346 נפש. בשנת 1945 התפקדו בכפר 5,270 נפש, כולם ערבים. ובראשית שנת 1948, הוערך מספר התושבים בכפר כ-9,000 נפש, הרוב הגדול של התושבים היו מוסלמים והשאר נוצרים. בכפר היו שני בתי ספר יסודיים. בית ספר לבנים (בפתחו של הוואדי בדרום מזרח הכפר [היום בית ספר "שיפון"]) ובית ספר לבנות. בעלי יכולות כספיות שלחו את ילדיהם ללמוד בבתי הספר העל-יסודיים מחוץ לכפר.

בין השנים 1922 ל-1948 עלה מספר התושבים ביותר מ-6000 נפש.

### בלד אל-שיח'

הכפר שאיגף את חיפה, מצדה המזרחי, היה הכפר הערבי בלד אל-שיח', ששכן כשבעה קילומטר מדרום-מזרח לחיפה. במזרחו של הכפר הוקמה שכונת הפועלים היהודיים של בית החרושת נשר, למרגלותיו המזרחיים של הכרמל. לפניו השתרעו מישורי נחל הקישון, המנקז את חלקו המערבי של עמק-זרעאל לכיוון הים התיכון, בצמוד לכביש שהוביל מחיפה לכיוון עמק זרעאל.

**הכפר היה הגורם האחראי להתקפות רבות נגד יהודים במשך שנות המנדט הבריטי ולקראת סיומו.**

### ההיסטוריה של בלד אל-שיח' ואופיו של הכפר

שמו של הכפר - בלד אל-שיח' - ניתן לו על שם השיח' הצופי עבד אללה אל-סהלי, (מיסטיקן אסלאמי), חוכר המסים מטעם השלטון העות'מאני עם כיבוש הארץ על ידי צבאו של הסולטאן סלים הראשון בשנת 1516. פון מולינר העריך, שייסודו של הכפר במאה ה-18. הכומר והחוקר הבריטי וויליאם ג'ון וודקוק (William John Woodcock), שביקר



בכפר ב-1849, סיפר בספרו ("Scripture lands"), שנציגו של המושל העות'מאני דרש מתושבי הכפר להסביר פנים לזרים, והוא מסיים: "משימה שהם לא מילאו בהצלחה".

במרכזו של הכפר שכן מסגד ולידו אכסנייה לקבלת אורחים. בשנת 1904, במסגרת הקמתה של השלוחה לים-התיכון של הרכבת החג'אזית, נבנתה בכפר תחנת רכבת. בעקבות הקמת מפעלי תעשייה רבים באזור חיפה, כולל בית חרושת "נשר" למלט והמחצבה הצמודה לו, הפכו רבים מתושביו מחקלאים לפועלי תעשייה. הכפר התבסס, גדל והפך במחצית הראשונה של המאה ה-20 לכפר הערבי השני בגודלו, בעורפה של חיפה. תושבי הכפר היו ידועים כקיצוניים בדעותיהם הלאומיות, דבר שהתגבר לאחר שבשנת 1935 נקבר בבית הקברות שבמקום שיח' עז א-דין אל קסאם - איש דת מוסלמי שנודע בפעולות טרור שנקט כלפי היהודים והבריטים, ונהרג ע"י הצבא הבריטי.

אופיו של הכפר הושפע מצעדי התפתחות כמו בניית תחנת רכבת והקמת ביח"ר נשר ומפעלי תעשייה נוספים באזור, וגם מאופיים של התושבים שהיו ידועים כקיצוניים בדעותיהם הלאומיות ובפעילויותיהם.

ראה הערה בעמ' 6.

כבר בספרו של פון מולינג, על חייו בארץ בשנת 1906, מסופר על אופיים של תושבי הכפר: "... התושבים ידועים כפנטים, ואירופאיים יכולים לזכות בקלות לקבלת פנים בלתי אוהדת..." במאורעות 1929, נחסם הכביש, שעבר בכפר, ונעשו ניסיונות לפגוע בתחבורה הציבורית היהודית. פועלי בית-החרושת "נשר" הותקפו, ואף נערכה התקפה על חוות פועלות יהודיות, שהייתה באזור. הכפר הפך לבסיס יציאה לפעולות טרור, התפרעויות, התנכלות לתחבורה וחסמת הכביש הראשי ומסילת הברזל. מחנויות ומבתי הקפה של הכפר, שחלשו על הכביש מחיפה לעמק יזרעאל, נזרקו אבנים, או נורו יריות על כלי רכב של יהודים, שנסעו בכביש.

### הכפר בלד אל-שיח' - אוכלוסייתו, שטחו ומבנה

במפקד אוכלוסין, שנערך בשנת 1922 נמנו בכפר 407 נפשות. במפקד השני בשנת 1931 מספר תושבי הכפר היה 747 נפשות. לפי נתוני סקר הכפרים, שנערך בשנת 1945, התגוררו בכפר 4120 נפש, חלק גדול מהם היו מתושבי חיפה הערביים, שעקרו מהעיר במלחמת העולם השנייה. לפי הערכה בתחילת שנת 1948 חיו בכפר כ- 4,800 תושבים.

בין השנים 1922 - 1948 צמח מספר תושבי הכפר ביותר מפי 10.

שטחו של הכפר, לפי סקר הכפרים, בשנת 1945, היה 9849 דונם, מזה 5844 (59%) דונם השתייכו לערביי הכפר, 285 (3%) דונם ליהודים והשאר כ-3720 (38%) דונם היו בבעלות הציבור. 418 דונם משטחו החקלאי של הכפר היו נטועים מטעי זיתים. בכפר היה בית בד ידני. כלכלת הכפר התבססה במידה רבה על חקלאות ועל גידול חיות משק, זיתים, דגנים ופירות כיבולים העיקריים. כ-368 דונם היו מטעי פירות בהשקיה מוסדרת, 4641 דונם שימשו לגידולי דגנים. חלק מתושבי הכפר עבדו בעיר חיפה כפקידים, או פועלים במפעלים ובמחנות הצבא הבריטי. כן עבדו תושבי הכפר במפעל "נשר", בבית הזיקוק לנפט ובמחצבות הסמוכות.

בשלהי שנות השלושים הוקמה ממערב לכפר שכונת חוואסה כפתרון לבעיית שיכון המפונים הערביים מאזור ארד אל-ראמל (חוף "שמן" של ימינו).

בתי הכפר התחלקו לשני רבעים: בחלקו המערבי, הישן, של הכפר התגוררו בעיקר תושביו הוותיקים של היישוב, ובחלקו השני של הכפר, המזרחי, החדש יותר, התגוררו כל אלה שהגיעו לכפר, בעיקר מחיפה, בשנות הארבעים של המאה. מוכתאר הכפר בראשית שנות הארבעים היה עבד אל-חאפז אל-יונס. שהשפעתו ניכרה רק בחלק המערבי הישן. בכפר היו שני בתי-ספר לבנים: אחד ממשלתי ואחד פרטי וכן בית ספר ללימודי דת.



בית עזוב, כנראה 1948

בכפר היו שש עשרה חנויות וששה בתי-קפה, שרובם שכנו סמוך לכביש הראשי חיפה - נצרת, שעבר בכפר. אספקת החשמל לכפר ניזונה מקו חשמל שעבר בסמוך. מים קיבל הכפר מארבעה מעיינות, שהיו בתחמו.

### סיכום

שני הכפרים, שנסקרו במאמר זה, היו מחוברים לחיפה בכל מסגרת חיי היום יום שלהם, יחד עם זאת גרמו בעיות רבות לתושביה היהודיים של העיר. שני הכפרים נכבשו במהלך מלחמת העצמאות, ועל שטחם הוקמו הערים טירת כרמל ושכונת תל חנן, שלימים אוחדה עם שכונת הפועלים "נשר".

### לעיון נוסף:

ארכיון תולדות ההגנה, חטיבה 105. תיקים 224, 345.

אהרון גבע ויוסי בן-ארצי, הכרמל של פון מולין, ירושלים: הוצאת ספרים ע"ש י"ל מאגנס, האוניברסיטה העברית תשע"ד 2013.

תמיר גורן, חיפה הערבית בתש"ח, שדה בוקר: מכון בן-גוריון לחקר ישראל, הציונות ומורשת בן-גוריון, הוצאת הספרים של אוניברסיטת בן-גוריון בנגב, משרד הביטחון - ההוצאה לאור 2006.

התמונות שצורפו למאמר זה - באדיבות דפוס תרבות.

# המספנה הבריטית בנמל חיפה

אריה מהולל\*

אלי רומן\*\*

בתקופה שבין סוף 1942 לבין מחצית 1945 פעלה בשטחי נמל חיפה מספנה בריטית.

המספנה שרתה את הצבא הבריטי - בטיפול בכלי שיט פגועים ובהתאמתם למטרות הצבא בזמן אמת. לא נמצאו נתונים מפורטים על כמויות כלי השיט שטופלו, אבל קיימות עדויות שלמספנה הייתה חשיבות רבה כמעסיק גדול בעיר. בשיא פעילותה היא העסיקה כאלף איש. ברשימה המיועדת לתשלום לעובדים לא מקצועיים, שקיבלו שכרם על בסיס יומי - פורטו 645 איש!

את חשיבותה העתידית של המספנה ביטא אבא חושי באחד מהתזכירים המופיעים בכתב יד בארכיונו: "יתכן שאפשר יהיה, לאחר המלחמה, לרכוש את כל הציוד ובתי המלאכה, וכדאי הדבר שהמפעל הזה יעבור לידיים נאמנות".

**למרות הנאמר לעיל, מסתבר שמעט מאד חומר כתוב אותר בעת המחקר. מטרתו של מאמר זה היא להביא למודעות את קיומה של המספנה בעת ההיא ולמנוע את היעלמותה מהזיכרון המקומי: יבואו על הברכה כל אלה שיוכלו להעיר ולהאיר, לתקן ולהוסיף.**

למשלוח חומרים רלוונטיים:

אריה מהולל

nahama@smile.net.il

אלי רומן

romann24lo@gmail.com

## רקע היסטורי - זירת המלחמה הימית באגן התיכון, בראשית 1942.

בעת ההיא היו ארצות הים התיכון, למעט תורכיה וספרד, בשליטת מעצמות הציר (גרמניה הנאצית, איטליה הפאשיסטית ויפן הקיסרית). בעלות הברית החזיקו בארץ ישראל, במצרים ובסוריה.

בזירה הימית ריכזו הבריטים עצמה, כדי לקיים שייט חפשי ולאפשר קשרי תחבורה ימיים.

תפיסת ההגנה הבריטית התבססה על שליטה בגיברלטר, בתעלת סואץ ובמלטה, כשזו האחרונה מהווה מרכז להעברת אספקה לכוחות בנות הברית, ובה מספנה גדולה ומנוסה.

חילות האוויר והצוללות של הצבאות האיטלקיים והגרמניים ריכזו מאמצים כדי לפגוע באניות בנות הברית, כך שנוצר צורך דחוף לתקן ולהחזירן לפעולה.

על רקע ההתקפות הקשות והתדירות על מלטה, הגיעו הבריטים, כנראה, למסקנה, שהמספנה במלטה, היחידה שעמדה לרשותם בנוסף למספנה באלכסנדריה, אינה יכולה לעמוד בעומס.

עפ"י החלטתם, הועבר חלק מפעילות התחזוקה ממלטה לנמל חיפה, כדי לשפר את הנגישות המיידית מהחלק המזרחי של הים התיכון.

## הקמת מספנה בריטית בחיפה

בשלהי 1942, בתוך שטח נמל חיפה, בחלק המערבי שבו, הקימה המחלקה לעבודות ציבוריות (P.W.D), תחת הנהלתו של המהנדס היהודי פרץ אטקס 3-4 מבנים, חלקם מבני בטון עם גג פח וחלקם מבני עץ עם גג עץ או פח.

\* אריה מהולל, בעבר מנכ"ל לשכת המסחר והתעשייה בחיפה  
\*\* אלי רומן, חבר הנהלת העמותה, חבר מערכת הביטאון

כל המתחם של מבנים אלה גודר בגדר רשת גבוהה, והכניסה אליו הייתה דרך שער, שהיה מחולק למעבר הולכי רגל ולמעבר כלי רכב - אשר היה נפתח רק כאשר היו כלי רכב - נכנסים או יוצאים.

הכניסה למתקן זה הייתה מתוך הנמל עצמו והשער למתקן זוהה כשער מס' 11. למתקן היה סיווג ביטחוני, ומעבר לרישיון כניסה לנמל היה צורך באישור כניסה נפרד ומיוחד למתחם זה.

בכניסה היו 2-3 שומרים, שלצורך כניסת מכוניות ויציאתן היה עליהם לפתוח את כל חלקי השער המיועד לכלי רכב. כן נבדקו כל הנכנסים והיוצאים בשער הולכי הרגל, כולל בדיקה גופנית.

שמירה זו התנהלה יום ולילה והייתה באחריות משטרת הנמל.

מתקן זה הועמד לשימושה של המספנה.

חברה בריטית שניהלה את המספנה במלטה והפעילה אותה, רשמה ביום 25/12/1942 חברת בת בשם שיפרייטס אנד אנג'נירס (מ.א.) בע"מ SHIPWRIGHTS & ENGINEERS (M.E) LTD, ומטרתה הייתה "לנהל עסקי מהנדסים, בונים ומתקנים של אוניות ובדרך כלל - עסקי תיקונם, הנהלתם ובנינם של כל אוניות - קיטור, אוניות גרר של קיטור, סירה או כל ספינה אחרת".



מסמך רשמי של החברה הבריטית

Haifa Labour  
Council,  
H a i f a.

Dear Sirs,

Ref.:- Your letter AV/6/2/5/3.

We have taken this matter up with our medical adviser and are perfectly satisfied, that we have acted correctly.

We might mention, that apart from medical grounds we have nothing against this man.

Yours faithfully,  
SHIPWRIGHTS & ENGINEERS (M.E.) LTD.,  
*[Signature]*  
GENERAL MANAGER.

AM/HG

### העבודה במספנה

העובדים הבכירים של המספנה הובאו ממלטה ותנאי העסקתם, מעמדם ומשכורתם נקבעו בהתאם לתנאים ולמעמד שקיבלו במלטה. היו אלה אנשי מקצוע ובעלי ניסיון מיומנים בעבודות תיקון אוניות לסוגיהן ואחזקתן. המספנה העסיקה עובדים יהודים ועובדים ערביים שגויסו ע"י מחלקת העובדים שלה.

אנשי הנהלה ועובדים בכירים הובאו ממלטה. עובדים מקצועיים, יהודים וערבים, גויסו ע"י לשכות העבודה המקומיות, והוצבו במספנה, ככל שניתן, בהתאם למדיניות "שוויון בהעסקה" של ממשלת המנדט.

רוב העובדים הבלתי מקצועיים היו עובדי כפיים, קשי יום, שהגיעו העירה מהחורן שבסוריה, והועסקו בעבודות פשוטות, בשכר הנמוך ביותר שהיה נהוג בשוק העבודה.

רוב העובדים המקצועיים המקומיים גויסו באמצעות לשכת העבודה של מפ"ח - ככל שהדבר נוגע לעובדים יהודים וע"י לשכת העבודה של הסקטור הערבי, ככל שהדבר נוגע לעובדים הערביים. ברוח מזדיניותה של ההנהלה האנגלית, נעשה מאמץ לחלק את העבודה המקצועית בין היהודים לערבים.

הכוח המקצועי שגויס היה מגוון ביותר מבחינת מקצועותיו - מסגרים, שרברבים, חרטים, נגרים, מחסמים, מלחימים, עובדי מתכת, מכשירנים, בנאים, מרכיבים, יצרני דוודים, נפחים, פחחים ועוד.

העובדים המקצועיים היו בחלקם קבועים ובחלקם עובדים זמניים, שגויסו בהתאם לקצב הדרישה לטיפול באוניות.

בנוסף לעובדים מקצועיים היו גם עובדי כפיים לא-מקצועיים, שהועסקו בעבודות ניקיון, סבלות, ניקוי וגירוד "זקן" מהאוניות וכו'. רובם היו פועלי יום חורניים.

מחלקת העבודה, בהתייעצות עם הנהלת החברה, קבעה את השכר לבעלי המקצוע המקומיים ולפועלים הפשוטים. התשלום ניתן במזומן בכל יום שישי בשבוע - באמצעות מעטפות שכר, שניתנו לכל עובד ועובד.

### ציוד וסוגי עבודות

בתוך המבנים, שהוקמו במיוחד למטרות המספנה היו שני אולמות, שעבדו בהם בעלי המקצוע הימי, ושם תיקנו חלקי אניות שניזקו.

ממלטה הובא מבדוק צף DRY DOCK - שהיה יחיד בנמל, ומדי פעם בפעם הובאו משם גם כלי עבודה שונים ומיוחדים לאניות.

המספנה עבדה 7 ימים בשבוע - כולל שבתות וימי ראשון. בהתאם לצרכים ולכמות האוניות שהובאו לטיפול, עבדו אף במשך לילות שלמים.

במספנה טופלו אניות מכל הסוגים והגדלים, בעיקר אניות אזרחיות, שנפגעו בפעולות אויב וכן אניות של הצי הבריטי.

במקרה אחד לפחות, טיפלה המספנה בהסבת אניית משא לאניית נוסעים - והמזכר באנייה טריפוליטניה.



הצוות הניהולי של המספנה

## ניהול המספנה והנהלתה

ההנהלה הבריטית של המספנה מוקמה במשרדי HAIFA SHIPPING AGENCY LTD. באחד מבנייני עזיז כיאט, בדרך המלכים (דאז) 82, במשרד בן כמה חדרים. לרשות ההנהלה הועמדו שני קווי טלפון נפרדים.

המספנה עצמה, כאמור, הייתה בחלק המערבי של הנמל, בתחום שער 11. מתוך מכלול המבנים במספנה, שימש המבנה הקרוב לים משרד להנהלת המספנה והמזכירות ושם גם הייתה מחלקת העבודה, שקיבלה את עובדי המספנה ושילמה את שכרם.

אחד מעובדי המספנה היה המהנדס לוי, שבתו - חנה לוי עבדה במזכירות המספנה.

המזכירה הראשית של המספנה הייתה גב' רבקה ווטסון - אשתו של ליונל ווטסון, מהנדס העיר חיפה. המהנדס גוטסמן היה מנהל עבודה ראשי. אריה מהולל היה מנהל מחלקת העבודה ותוארו היה CHIEF TIMEKEEPER. למחלקה זו הקצו 2-3 חדרים ועבדו בה כ-10 פקידים ופקידות.

## סוף דבר

**המספנה פעלה מינואר 1943 עד יוני, או יולי, 1945.**

**ביום 13/07/1945 התפרסמה בעיתון הרשמי (גיליון מס' 1424) מודעה בדבר פירוק מרצון של החברה: "נמסרת בזה הודעה, כי באסיפה כללית יוצאת מן הכלל של החברה הנ"ל, שנתקיימה ביום 30 ביוני 1945, הוחלט לפרק את החברה מרצון ומר ג'והן קו'תברט קוקס (קוקס) נתמנה כמפרק."**

במודעה שנתפרסמה בעיתונות יומית ביום 03/07/11 הודיע המפרק קוקס, כי כל תביעה נגד החברה הנ"ל צריכה להגיע למפרק החברה במשרדי החברה, ת.ד. 734 חיפה, שער הנמל מס' 11, לפני 31 באוגוסט 1945 וכי אחרי תאריך זה יחלק את האקטיבה של החברה בהתחשב רק באותן התביעות שהובאו לידיעתו.

**המבדוק נגרר חזרה למלטה, וכל העובדים המלטזים חזרו לביתם.**

אריה מהולל, פעיל אצ"ל, נעצר בביתו, ביום 02/03/1944 ע"י הבולשת הבריטית (C.I.D) ונלקח למאסר. לאחר מספר חודשים גורש, יחד עם עוד קבוצת אסירי מחתרות, למחנות מעצר באריתריאה, סודן וקניה. העברת אסירי המחותרת מאריתריאה לסודן נעשתה ביום 25/01/1945 באניה טריפוליטניה, שזוהתה ע"י מהולל וחבריו כאניה שהוסבה במספנה בה עבדו, מאנית משא לאנית נוסעים.

# "הנמל הנוח והמוגן ביותר בים התיכון" נמל חיפה: הרקע להקמתו, בנייתו וחנוכתו

יגאל גרייבר\*

## הרקע

לאורך שנות ההיסטוריה, נבנו בחיפה עשרות רבות של נמלים ומעגנים עתיקים, אבל הנמל הראשון בתקופה המודרנית, או ליתר דיוק - המזח הראשון, נבנה בשנת 1858. החל במחצית המאה ה-19 הנהיגה האימפריה העות'מאנית רפורמות ("התנזימאת"), ובמסגרתן אפשרה לראשונה לעולי-רגל נוצריים, במספרים גדולים, להגיע לארץ. חלק נכבד מאלה, שניצלו זאת, היו צליינים נוצרים מרוסיה, שהפליגו לחיפה באניות מנמל אודסה שבים השחור. זרם צליינים זה הלך והתגבר עד ראשית 1858, כשהחליטו השלטונות הרוסיים להקים בחיפה מזח מיוחד לשימושם של עולי-הרגל הרוסיים. לשם כך הם שכרו את שירותיו של מהנדס עיריית ירושלים, האיטלקי ארמטה פיירוטי (Ermete Pierotti). פיירוטי בנה על החוף, בקרבת בניין הסראייה (בניין הממשל), מזח עץ בעלות של למעלה מ-3,000 לירות שטרלינג. אניות עולי-הרגל הגיעו מאודסה פעמיים בשבוע. המזח, שכונה "המזח הרוסי", שימש גם לטעינה ולפריקה של סחורות. מאוחר יותר הוארך על ידי המהנדס הטמפלרי גוטליב שומאכר ושימש כנמל הראשי של חיפה. מספר שנים לאחר מכן בנתה חברת הספנות האוסטרית "הלויד האוסטרי", מזח נוסף בקרבת מקום. לקראת סוף שנת 1898 תוכנן ביקור מלכותי של הקייזר הגרמני, וילהלם השני ואשתו אוגוסטה ויקטוריה בארץ. באדמירליות הגרמנית הוחלט להנחיתו בחיפה ולא ביפו. המקום שנבחר היה חוף ימה של חיפה - בהמשך לציר הראשי של המושבה הטמפלרית, ה"כרמל שטראסה". ביצוע הפרוייקט הוטל על גוטליב שומאכר, שבנה מזח אבן באורך של 85 מטר וברוחב של 6 מטר. ב-25 באוקטובר 1898 הגיע הזוג המלכותי לישראל, נחת במזח החדש, שכונה "מזח הקייזר". גם מזח זה שימש אחר כך לפריקה ולטעינה של סחורות ושל נוסעים.

ב-1 בספטמבר 1900 התחיל להתממש חלומם של הסולטאן העות'מאני ה-34 - עבדל חאמיד השני: בניית מסילת-ברזל מאיסטנבול דרך דמשק למכה ולמדינה בחיג'אז, לשימושם של עולי-הרגל המוסלמים. מימוש החלום הוטל על מהנדס גרמני צעיר, בן 38, היינריך אוגוסט מייסנר (Heinrich August Meisner), שעסק בהנחת מסילות ברזל באימפריה העות'מאנית מ-1886. לצורך הבאת אספקה לסלילה באמצעות ספינות, בנה מייסנר שלוחה של "הרכבת החיג'אזית" מזרעה שבדרום סוריה מערבה עד חיפה, מרחק של 161 ק"מ. על שפת ימה של חיפה בנה מייסנר את "מזח הרכבת", מזח גדול ומסיבי, שאורכו 411.5 מטר ורוחבו 33 מטר (נתוני 1907). בניית המזח הושלמה ב-1903 והוא שימש את העיר גם לנוסעים וגם לטעינה ולפריקה של סחורות.

היה זה בנימין זאב הרצל, אשר תיאר ברומן האוטופי שלו מ-1902 - "אלטנוילנד", את הנמל שיוקם בחיפה כ"נמל הנוח והמוגן ביותר בים התיכון...."

## בניית הנמל

כבר בהסכם "סייקס פיקו" ממאי 1916, ביקשו הבריטים לעצמם את אזור מפרץ חיפה, שאותו הכירו היטב וראו בו נכס אסטרטגי במערך הבריטי במזרח התיכון, לאחר סיום מלחמת העולם הראשונה.

ב-1922 הטיל ווינסטון צ'רצ'יל, שר המושבות, על חברת ההנדסה הלונדונית "רנדל,

המחבר מקדיש את מאמרו לזכרו של ד"ר שמעון שטרן ז"ל

בסקירתו ההיסטורית מזכיר המחבר את המעגנים הראשונים שניבנו בעבר הרחוק בחיפה, ומתאר הקמתם של 3 מזחים בתקופה המודרנית: "המזח הרוסי" - מזח עץ שהוקם ב-1858, ובהמשך הוארך ושימש כנמל הראשי של חיפה, "מזח הקייזר" שנבנה לקראת הביקור המלכותי של הקייזר וילהלם השני ואשתו ב-1898 ו"מזח הרכבת" שהושלם ב-1903.



חוף חיפה בראשית המאה ה-20

\* יגאל גרייבר, חוקר ארץ ישראל, חבר הנהלת העמותה לתולדות חיפה.



קו המים לפני היות...

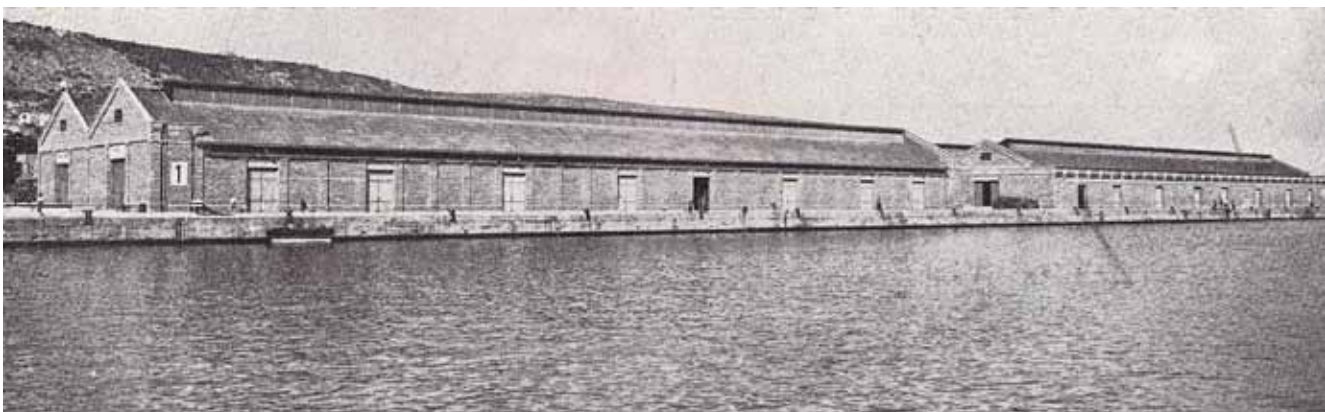
תכנית פאלמר, השטח המיובש



פאלמר וטריטון" (Rendel, Palmer & Tritton), שהתמחתה בבניית נמלים, לערוך סקר לאורך חופי ארץ-ישראל לצורך הקמת נמל חדיש, שישרת את הצרכים הצבאיים והאסטרטגיים של האימפריה הבריטית. נציג החברה, סר פרדריק פאלמר (Fredrick Palmer), ערך סקר לאורך חופי הארץ והמליץ על שני אתרים: יפו וחיפה. היות ויפו, בניגוד לחיפה, לא שרתה את האינטרסים האימפריאליים הבריטיים, נבחרה חיפה כמקום המתאים ביותר. הבריטים ראו את מפרץ חיפה כגשר אסטרטגי לשליטה על רצף טריטוריאלי מהאגן המזרחי של הים התיכון עד למפרץ הפרסי, גשר יבשתי המקצר את הדרך להודו אף יותר מתעלת סואץ. רק ב-1926 הושגה הלוואה של 1,250,000 לירות שטרלינג ויצא מרכז בינלאומי לבניית הנמל. למרכז נענו חברות מבריטניה, מהולנד, מאיטליה ועוד. גם המתכנן הראשי של חברת "הכשרת היישוב", האדריכל ריצ'רד קאופמן, הגיש תכנית שכללה תכנון אזורי כולל, תוך התחשבות באוכלוסיות הגרות באזור ובצרכיהן, אך תכנית זו נדחתה על ידי הבריטים. פאלמר, שמונה לעמוד בראש הפרויקט, בחר לבסוף את התכנית שהוא והחברה שלו הגישו - תכנית פאלמר.

על פי תכנית זו, יוקמו שובר גלים ראשי, שתחילתו באזור של בית-החולים רמב"ם זהיום בכיוון מזרח, לאורך של 2,210 מטר, ושובר גלים משני, שבסיסו מזח הרכבת העות'מאנית לכיוון צפון, לאורך של 765 מטר. לפי התכנית מהווה המרווח שנוצר בין שני שוברי-הגלים פתח כניסה לנמל, ורוחבו 183 מטר. כן אמורים לייבש 360 דונם, שישמשו כאזור תפעולי של הנמל וכעורף למסחר ולפעילות כלכלית. עוד 50 דונם אמורים להיות מיובשים במזרח הנמל, לשם הקמת מסוף נפט. לצרכי הבנייה מופקעים 56,939 דונם (18,568 דונם שטחים מעובדים, 21,453 דונם ביצות ו-16,919 דונם שטחי ים). באפריל

המחסנים שהוקמו על השטח המיובש





1929 הוקמה בחיפה מחלקה ממשלתית, שאמורה היתה לרכז את פרויקט בניית הנמל בפיקוחה של חברת "רנדל, פאלמר וטריטון". באוקטובר 1929 התחילו העבודות, שעיקרן יישור השטח, סלילת דרכים והקמת רשת נרחבת של מסילות-ברזל. במקביל, הובא מבריטניה ציוד מכני הנדסי רב, מהמתקדם ביותר שהיה קיים. שנה קודם לכן, במסגרת ההכנות, חיפשו הבריטים אתר מתאים למחצבה לבניית שוברי-הגלים. הם שלחו את הארכיאולוג הבריטי צ'ארלס למברט לנחל המערות, שם גילה שרידים פרה-היסטוריים של האדם הקדמון.



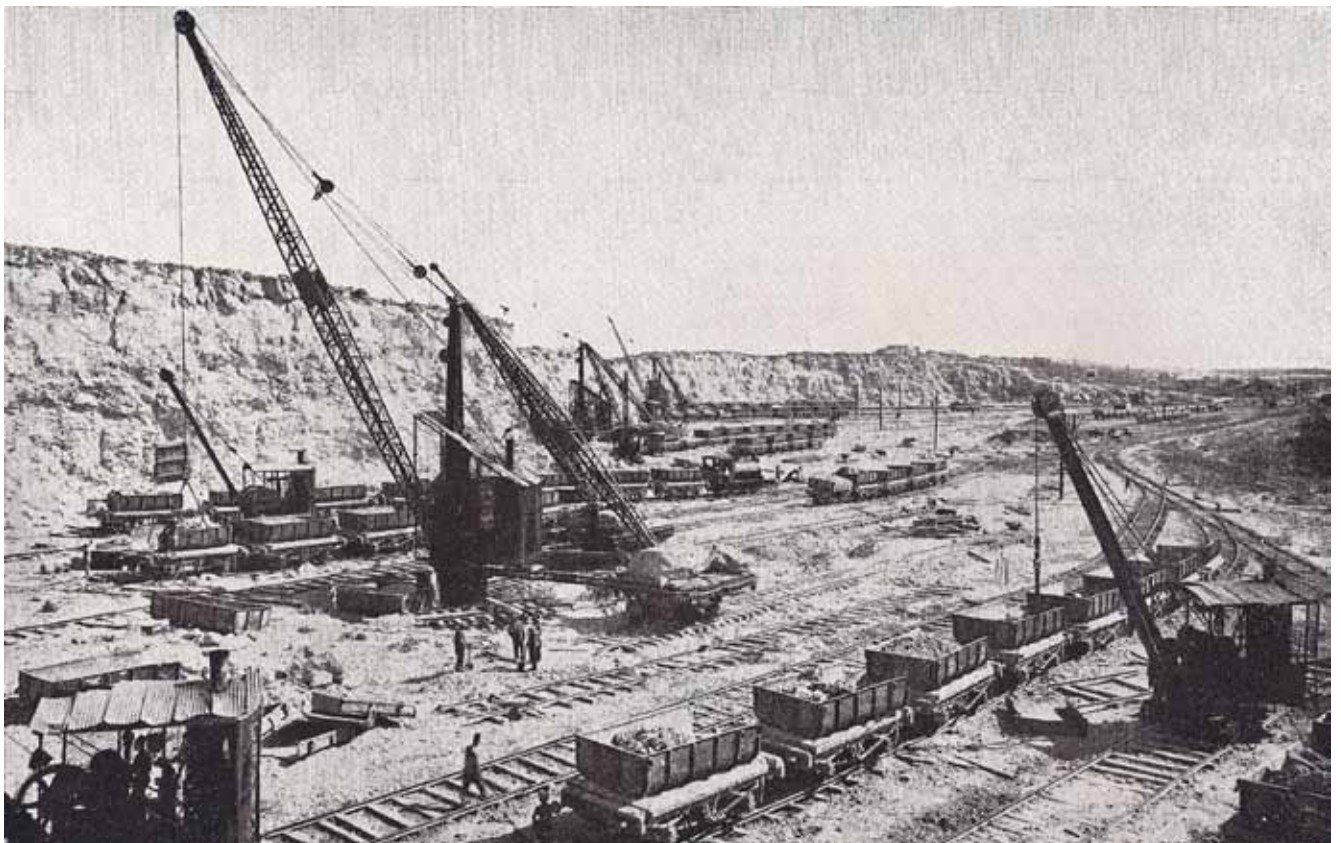
שרידים פרה-היסטוריים של האדם הקדמון  
בנחל המערות - המברק

ביום שלישי, ה-29 באוקטובר 2013, בדיוק 80 שנה לאחר חנוכת הנמל, נערך במקום זה טקס הכרזתו כאתר מורשת עולמי.

רכס הכורכר בעתלית אותר כמקום מתאים לחציבת כמויות עצומות של אבן לבניית שוברי הגלים. נסללה רשת ענפה של מסילות-ברזל ונבנו גשר על נחל אורן ואף תחנת רכבת קטנה, הקיימת עד היום. במקום הועסקו מאות רבות של פועלים יהודים וערבים. שלושה מהפועלים היהודים - אביגדור בלפור, צבי בריל ומאיר קלייסט, נהרגו בתאונות עבודה והם קבורים בבית-הקברות הישן ברחוב יפו. גם מספר פועלים ערבים נהרגו, אך שמותיהם לא צוינו בעיתונות העברית. בחיפה התקדמו העבודות, שובר-הגלים הראשי הלך והתארך, כשבמקביל לכך העמיקו ספינות מחפר את אזור הנמל, והחול שהוצא מהקרקעית הועבר לאזור המיובש. קו המים באותה העת היה רחוב העצמאות של היום (רחוב המלכים דאז) ולאחר ייבוש השטח הוקמו בו - בצד הפנימי - מזח לקשירת אוניות, ומצידו החיצוני - הבניינים הקיימים עד היום. בעת ייבוש השטח, נקבר בשלמותו מזח הקייזר, שנבנה על ידי שומאכר, ורק שלוש אבני-שפה שנלקחו ממנו נותרו, והן נמצאות כיום בכניסה למוזיאון העיר חיפה.

העבודות נמשכו במלוא הקצב, וגם אמודאים לקחו בהן חלק. במקום הוקם מפעל ליציקות בטון מזוין בצורות ובגדלים שונים לצרכי הבנייה.

המחצבה



בדצמבר 1931 הסתיימה בניית שובר הגלים הראשי. עם סיום בניית המזח, בנובמבר 1932, היה עומק המים ליד המזח 31 רגל (9.4 מטר). כבר ב-1931, עוד לפני סיום העבודות, עגנו עשרות כלי שיט קטנים במקום, פרקו וטענו סחורות. כן עגנו בנמל אניות מלחמה בריטיות. במהלך שנת 1931 עברו דרך הנמל כמעט 200,000 טון סחורות, רובן תיבות תפוזים ליצוא ואף אשלג מים-המלח. לצרכי בניית שוברי-הגלים, נכרו במחצבות עתלית כ-1,300,000 קוב אבן. על הרציף נבנו שני מחסנים גדולים (116 מטר X 36 מטר) ומכנים נוספים, ביניהם בניין מנהלת- הנמל (אותו בניין שב-15 במאי 1948 הורד ממנו הדגל הבריטי).

באפריל 1932 כתב העיתון הבריטי מאנצ'סטר-גארדיין: **"נפוליון הוא שאמר, כי עכו הינה מפתח המזרח, אולם האנגלים סבורים כי המפתח הזה הוא בקצה השני של המפרץ, והם בונים נמל בחיפה אשר יעלה אותה אל המדרגה הגבוהה ביותר בחופי הים התיכון... בניין נמל חיפה צריך להיחשב לסמל עתידה של ארץ-ישראל..."**. כבר ב-2 באוגוסט 1933 נכנסת לנמל לראשונה ספינת-נוסעים גדולה, "איטליה" שמה, הלוקחת נוסעים לאירופה.

### חנוכת הנמל

ביולי 1932 מינה הנציב העליון את "הוועדה לקביעת הטקס של פתיחת הנמל", שבראשה מושל המחוז וחברים בה ראש-עיריית חיפה, מנהל המכס, מהנדס הנמל, יו"ר לשכת המסחר העברית ויו"ר הלשכה הערבית. ב-6 בספטמבר 1933, בישיבת הוועדה, התקבלה החלטה על תאריך הפתיחה הרשמי של הנמל - ה-31 באוקטובר 1933. כן קבעה הוועדה את כל סדרי הטקס, המוזמנים, לוח-הזמנים וסדר האירועים והנאומים, כשהנציב העליון - גנרל סר ארתור גרינפל ווקופ (Arthur Grenfell Wauchope) יעמוד בראש הטקס. עוד תכננה הוועדה הזמנת אורחים רבים, שחלקם יובאו ברכבת מיוחדת, תזמורת צבאית, מטס אווירי, ארוחת צהריים חגיגית, זיקוקי דינור, משמר כבוד צבאי ועוד. דובר על הזמנת כ-2000 אורחים, כ-400 מהם יוזמנו גם לארוחת-צהריים חגיגית, שתיערך באחד ממחסני הענק החדשים. ב-23 באוקטובר פורסמה בעיתונות הודעה רשמית בדבר סדרי הטקס.

לטקס הוזמנו גם האמיר עבדאללה מירדן בלוויית שרים בממשלתו, הנציב העליון של מצרים ונציגי ממשלת מצרים, נציגי הנציב העליון של סוריה ולבנון, נציגי ממשלות סוריה ולבנון, הקונסולים העיראקיים בקהיר ובבירות ועוד נכבדים רבים אחרים.

ערב פתיחת הנמל, מספר חסן שוכרי, ראש העיר חיפה דאז, בראיון עיתונאי ("דאר היום" 31.10.1933): **"פתיחת הנמל משמשת מאורע הסטורי חשוב בתולדות חיפה, ההולכת ומתפתחת במהירות נפלאה. בתוקף מצבה הגיאוגרפי נהפכה חיפה עם בנין הנמל, לצומת התחבורה בין המזרח והמערב ולעיר הנמל של עבר-הירדן, חיג'אז, עיראק, פרס ואפילו הודו, וחשיבותה המסחרית גדלה לאין ערוך. אין ספק כי נמל חיפה עתיד לשמש גורם כביר לפריחתה, קידמתה וגידול מספר תושביה, בטמפו מהיר ביותר..."**

ביום שישי ה-27 באוקטובר 1933, נערכה הפגנה המונית בכיכר השעון ביפו. ההפגנה אורגנה על ידי "הוועד הפועל הערבי", כמחאה נגד שלטונות המנדט, עקב זרם העלייה היהודית ההולך ומתגבר (מדובר בעלייה החמישית). ההפגנה עברה במהירות לפסים אלימים ושוטר בריטי נהרג. בתגובה ירו השוטרים הבריטים לעבר המפגינים, הרגו 14 מהם ופצעו עשרות. עקב כך, פרצו מהומות שהתפשטו לחיפה, שכם וירושלים. המהומות נמשכו כיומיים ובמהלכן נהרגו 26 ערבים וכ-180 נפצעו.

בעקבות אירועי הדמים הללו פרסם הנציב העליון ביום שני, ה-30 באוקטובר, יום לפני טקס הפתיחה, את ההודעה הבאה: **"הוד מעלתו החליט לקצר את הטקס הרשמי של**

טקס פתיחת הנמל תוכנן ע"י הבריטים כמאורע היסטורי חגיגי וגדול, רב משתתפים. ועדה מיוחדת מונתה כדי לתכננו, והודעה רשמית פרטה את סדרי הטקס. בעקבות אירועי הדמים וההפגנות צומצם הטקס, ובוטלו המטס והרכבת המיוחדת שעמדה להביא את המוזמנים. הנמל נפתח ב-31 באוקטובר 1933, בנוכחות הנציב העליון, מול כ-80 מוזמנים.



הנציב העליון בטקס המצומצם

פתיחת הנמל החדש בחיפה, שהיה צריך להתקיים מחר. הרגשת הוד מעלתו היא כי בזמן הנוכחי, בשעה שבקשר עם אי הסדרים האחרונים נפשות אבדו ומשפחות שכולות מתאבלות, לא מתאים יהיה לסדר את הטקס באופן חגיגי, כמו שהיה מסודר מראש בחיפה. לכן הטקס יצומצם בפתיחה על ידי הוד מעלתו בעצמו בנוכחות מספר פקידים. היות ולא יהיו אורחים, בטלו את הרכבת המיוחדת ואת ארוחת הצהריים...".

ביום שלישי ה-31 באוקטובר, תחת אבטחה משטרתית כבדה, נחת הנציב העליון בשעה 10.00 בשדה התעופה של חיפה. במקביל, הגיעו דרך השער המערבי של הנמל כ-80 מוזמנים בלבד, רובם פקידי ממשלה בכירים, נציגי חברות-ספנות וקציני צבא. הם התרכזו על הרציף, בין שני המחסנים הגדולים, שם הוקמה במת-כבוד, שקושה בדגלים ובפרחים ולצידה משמר כבוד של מלחים בריטיים מאנית המלחמה "הייסטינגס", שעגנה בנמל, ותזמורת של חיילים סקוטים לבושי חצאיות ועטויי עורות נמר. הנציב העליון, יחד עם מפקד חיל-האוויר הבריטי במזרח התיכון, מושל המחוז אדוארד קית-רוץ' (Edward Keith-Roach) ומספר פקידים נוספים, שטו בסירת מנוע אל אנית הסוחר הבריטית "לאנקסטרייאן פרינס" שעגנה במי המפרץ, וזו הפליגה אל תוך הנמל.

בשעה 12:50 עגנה האנייה ליד הרציף לקול 21 מטחי-תותחים שנורו מה"הייסטינגס", והנציב ופמלייתו ירדו והתקבלו על-ידי משמר-כבוד שדיגל את נשקו. לאחר דברי פתיחה קצרים של מנהל המכס מר סטיד, קרא מושל המחוז קית-רוץ' את נאומו של פאלמר הנעדר עקב מחלה (נפטר שנה אחר כך) ולאחריו נאם הנציב העליון, שבין השאר אמר: "יש כאן נכס נהדר, שטח ים מוגן, אשר אליו יוכלו להיכנס ספינות גדולות וענקיות. נמל אשר יספק את כל הנוחיות הדרושה לסחר אכספורט ואימפורט ההולך וגדל. נמל אשר יוכל להתפשט ולהתרחב עם התפשט תנועת המסחר... מובטחני כי פתיחת הנמל הנהדר הזה תיתן יתר דחיפה להתפתחות ועל ידי כך תסייע לאשרם ורוחתם של יושבי הארץ הזאת...".

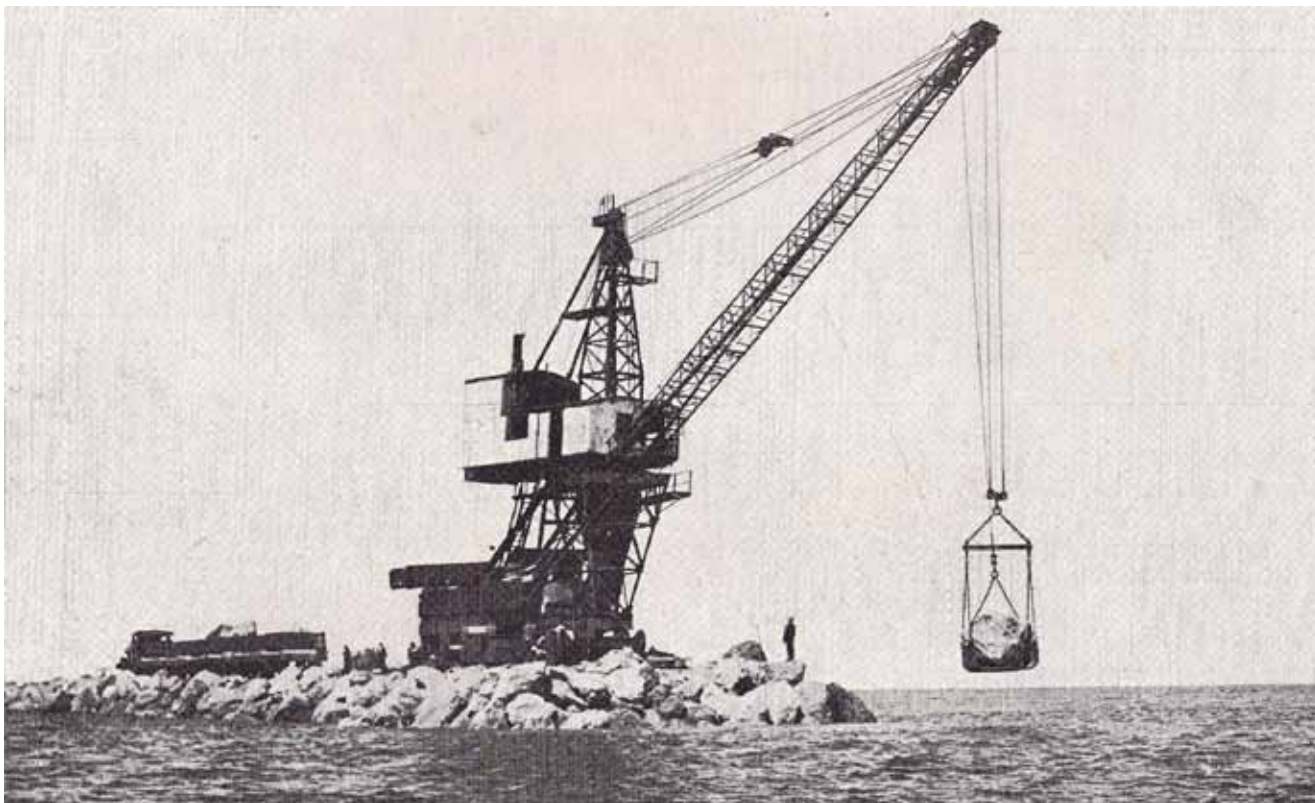
הנציב העליון שוחח מהבמה בטלפון עם שר המושבות שבלונדון, סר פיליפ קונליף (Sir Philip Cunliffe), ובישר לו על פתיחת הנמל, וזה ענה בנאום קצר שהועבר ברמקולים לקהל. בשעה 14.00 הסתיים הטקס והקהל התפזר.

בין הדיווחים הרבים בתקשורת על פתיחת הנמל, בלט דיווחו של העיתון האוסטרלי "סידני מורנינג הארלד" (2.11.1933), אשר בו נכתב בין השאר: "הנמל הטוב ביותר בלבנט...".



הטקס המצומצם: משמר הכבוד והבמה

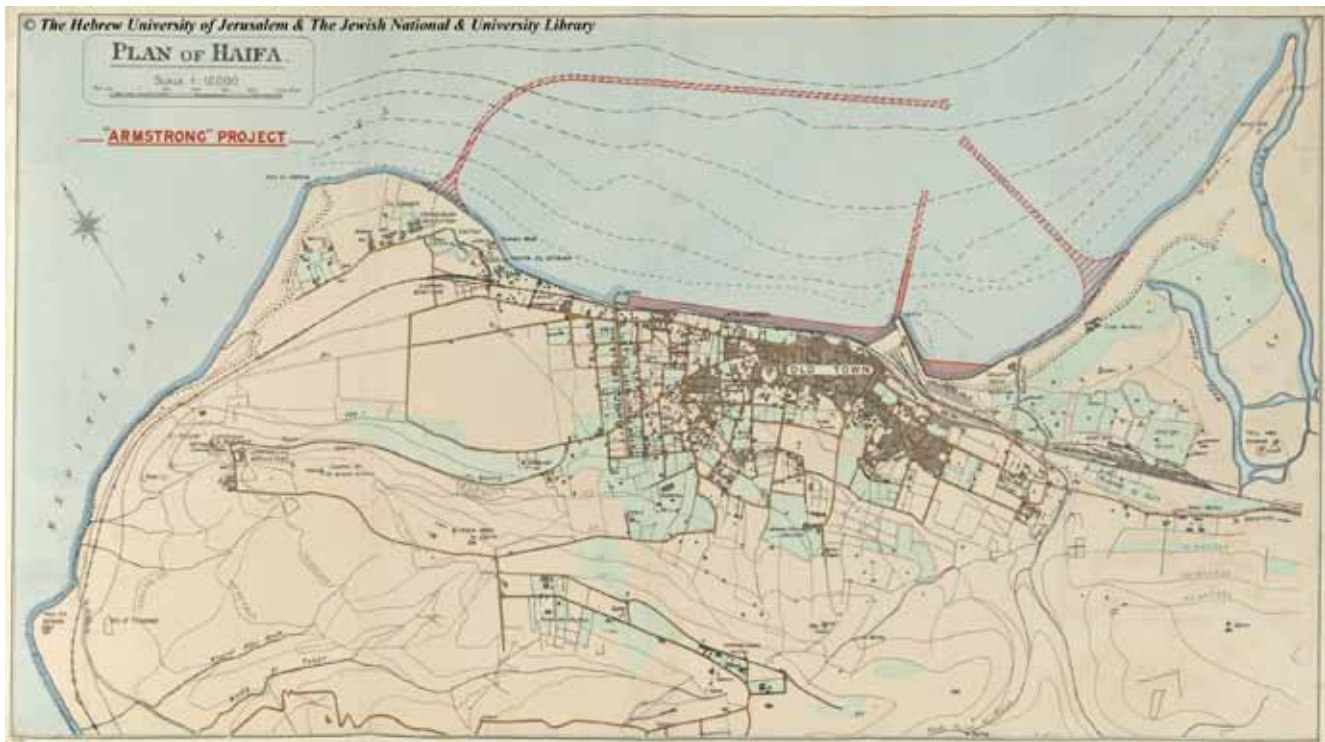




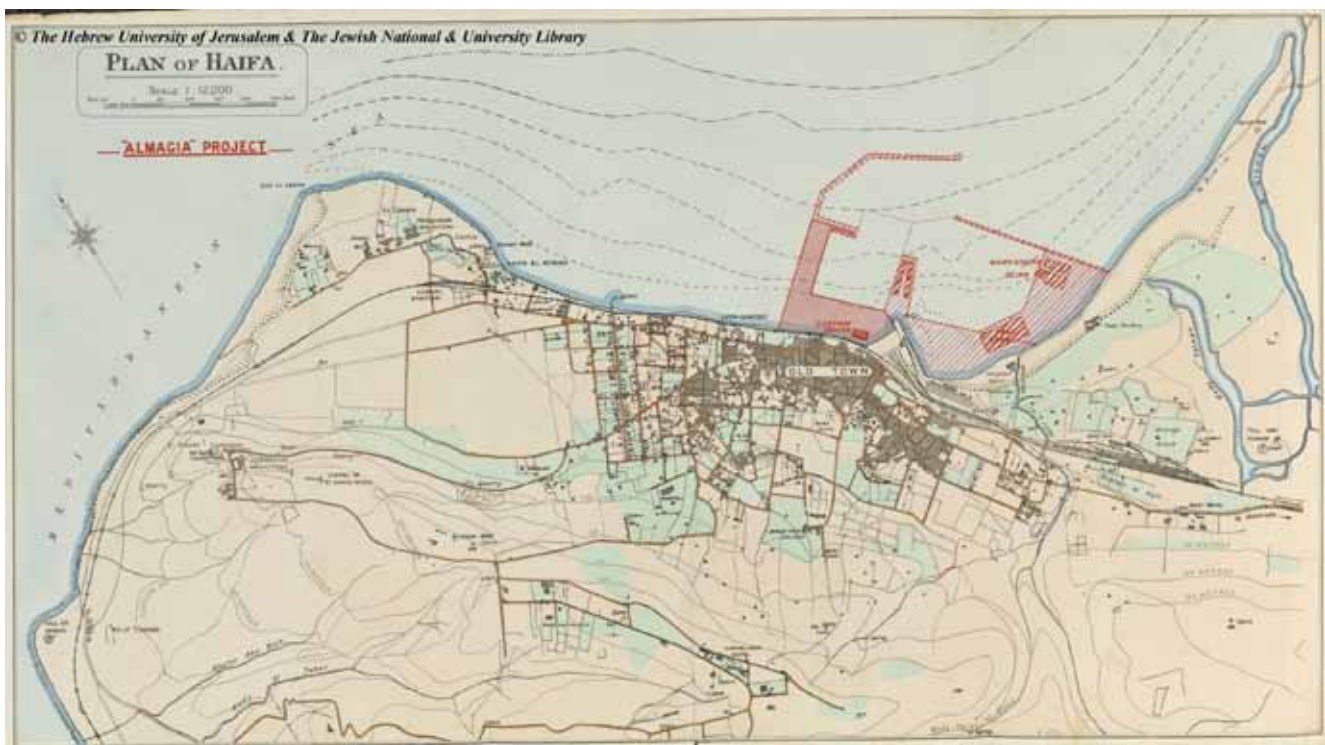
פריקת אבנים בקצה שובר הגלים הראשי



שובר הגלים הראשי. שתי מסילות לקרונות



תכנון הנמל: תכניות שלא התקבלו



לקריאה נוספת:

שמעון שטרן, "המאבק על הקמת נמל חיפה בתקופת המנדט הבריטי", קתדרה, מספר 21, אוקטובר 1981, עמוד 171 - 186.

יונתן פיין, "פיתוח נמל חיפה במדיניות הבריטית 1906-1924: שיקולים אסטרטגיים", קתדרה, מספר 89, אוקטובר 1998, עמוד 127 - 154.

**התמונות שצורפו למאמר - מהאוספים של המחבר ושל אלי רומן.**

# רב חובל זאב הים

גליה ובני נחשון\*

"רב חובל זאב הים הוא שם, למעשה אגדה המלווה אותנו משחר ילדותנו... והנה עלה קצין ימי יהודי מרוסיה... כפי שקצין יהודי אחר עלה לתל חי... והוא זנק כנחשון לים... הוא היה מהנחשונים, שהפליגו לים הגדול וספינתו המוחשית הייתה אניית חלומותינו בתקופה שקדמה למדינה. זאב הים התגלה כעושה היסטוריה ימית, כרושם אותה ובעל כושר למשוך אותה ליעדים חדשים". כך כתב שמעון פרס, (בפברואר 1974), בהקדמה לספר "על פני שבעת הימים", בהיותו שר התחבורה והתקשורת.

ולדימיר (וולודיה) איצקוביץ נולד ב-1901 באודסה.

הוא סיים את לימודיו באקדמיה לקדטים באודסה (צוער יהודי יחידי בין מאות אחרים). ב-1922 קיבל תעודת הסמכה כקצין הצי והפליג בצי הסוחר הרוסי, בים השחור, במשך 3-4 שנים.

בד בבד עם ההתמסרות לים הקדיש הרבה ממרצו ומזמנו לפעילות בתנועת נוער חלוצית. פעילותו הציונית של וולודיה הביאה אותו להיות חבר בהנהגה הראשית של תנועת "החלוץ (ס.ס.ר.)" שקמה זה עתה והייתה בחיתוליה. הוא שילב הפלגות בים השחור עם פעילות מחתרית-ציונית. תוך בריחה מהשלטונות הצטרף, בריגה, לצעירים מיועדים לעלייה; ביניהם גם פגש את החלוצה, מרה מלירוביץ, איתה הקים לימים בית ציוני בחיפה.

ב-1925 הוא נבחר כנציג התנועה ונסע לוינה כציר הקונגרס הציוני ה-14.

ב-1926, שנתיים מיום עלייתו לא"י, שינה את שם משפחתו להַיִם, ושמו מעתה זאב (וולודיה, ולדימיר) הים. באותה שנה הצטרפו אליו הוריו, שעלו לחיפה מאודסה.

בספרו "הביתה" (ידיעות ספרים, 2009), מתאר אותו אסף ענברי: "וולודיה, קאדט בקורס חובלים, היה בחור גבוה בן 19, שעישן מקטרת ודיבר על סוציאליזם וכשלא דיבר על סוציאליזם, דיבר על ספנות".

**הספן, שהיה לרב חובל, היה מעורב בעשיית היסטוריה ימית וביזמות חלוצית ציונית. בכל מקום בארץ, שנדרשו בו כישוריו, ניתן ביטוי ליכולתו בקידום יעדים חדשים:**

## ספורט ימי

ב-1926 הקימה קבוצת חברים מהתנועה, עם זאב הים ביניהם, מעין קיבוץ ראשון על שפת הירקון, שנקרא "פלוגות הים". הם רכשו כלי שיט מכספי ההגנה וקראו לספינה הראשונה "חלוץ".

בשבתות ובחגים היו מסייעים בשכר טיילים. בימי חול עבדו מעט בדיג ויתר הזמן בהובלת זיפזיף וסלעי חול מהים עד לשבע תחנות. שם פרקו את מטען הסירות לתוך עגלות, אשר נסעו לרמת גן ולפתח תקוה.

עד מהרה הפכה הקבוצה הימית למרכז לפיתוח הספורט הימי, שחייה, חתירה במשטים ושיט מפרשיות. כל אלה משכו רבים להנאה ולבילוי זמן. כן קמו אגודות נוער אשר מאוחר יותר הקימו פלוגות ימיות.

מאורע בלתי נשכח בקבוצה היה ביקורו של דוד בן גוריון, אשר בילה עימם 10 ימים, ומלבד חברי הקבוצה לא ידע איש על מקום הימצאו. אגב, את חברי הקבוצה בעיר כינו: "הקווקזים מהירקון".

זאב הים (1901-1977) היה רב החובל העברי הראשון. המאמר סוקר את פעילויותיו בדגש על הראשונות, שאפיינה את יוזמותיו ואת תפקידיו - בתחום הימאות וכפעיל ציבור.



זאב הים: המשקפת מוצגת במוזיאון הימי הלאומי, באדיבות המשפחה

\* גליה נחשון, אשת חינוך חיפאית, בתו של זאב הים.  
\* בני נחשון, חבר העמותה לתולדות חיפה וחבר מערכת הביטאון.

כאשר החליטו חברי הקיבוץ, הפזורים בארבע פלוגות, לרכז את כל החברים בכנרת, חוסלה הקבוצה הימית.

## הובלה ימית של מלט דרך נמל חיפה

בשנת 1925 יזם התעשיין מיכאל פולק פיתוח של תעשיית מלט והקים מפעל בנשר, שלייד חיפה, בסיועו של הברון רוטשילד.

בראשית 1926 התחיל בית החרושת לעבור בתפוקה מלאה, ולמרות העובדה שטיב המלט הגיע לרמה גבוהה, נתקל המפעל בבעיות שיווק קשות. פולק האמין בחשיבות פיתוח היצוא למדינות הלבנט הסמוכות, אבל במקביל הבין, שאומנם חיפה קרובה לדמשק ולביירות, אך בעיות התחבורה ביניהן קשות וסבוכות. הוא החליט לנצל תובלה ימית, העשויה להיות זולה יותר, וחיפש ספינה שתהיה מסוגלת להוביל כ-200 טונות מלט בהפלגה אחת. עליה להיות שטוחה ומתאימה במידותיה לכניסה לנמלים קטנים. תשומת לב מיוחדת נתן לטיב העוגן.

באוקטובר 1927 נמצאה אנייה מתאימה, שנקנתה במחיר של 4000 לירות שטרלינג. בבעלותו של בי"ר "נשר", נרשמה "גוזל" בנמל לונדון והניפה דגל בריטי. הספינה הגיעה לחיפה כשעל סיפונה צוות בן כחצי תריסר ימאים בפיקודו של רב החובל האנגלי ברוקס, והתחילה בעבודתה. **ב-1928 התמנה רב חובל זאב הים לקברניט ה"גוזל".**

מספר זאב הים בזיכרונותיו: "בואה של ספינת המנוע "גוזל" לחיפה ב-1927 הפתיע רבים. חיש הובהר, שכדי להתקבל לעבודה עלי לפנות ישירות למר פולק. הוא שמע בסבלנות את סיפורי על עברי הימי ועל רצוני לפתח את הצי העברי ועל נכונותי להצטרף לצוות ה"גוזל". הוא השיב לי בבת צחוק שקטה ונעימה "ידידי, אצלנו על הוולגה ועל הים הכספי הילכו שייטות של אניות ויהודים לא שירתו בהן. האם מסוגלים אנו, היהודים, להיות יורדי ים?"

"יצאתי מאוכזב, אך לא הרפיתי. בהתערבות פנחס רוטנברג נתקבלתי לצוות הספינה." ועוד מזיכרונות זאב הים: "ספינת המנוע "גוזל" - תפוסתה נטו 95 טון. לאחר שהעמיסו עליה ישר מקרונות הרכב כ-3000 שקי מלט ראשונים הייתה מתרחקת מהרציף ואז היו מעמיסים את השאר. מהירות הספינה 6.7 קשר. לפעמים היו מעלים את המפרשים, דבר שהיה מגדיל את מהירותה ומוסיף ליציבותה. 4 מתוך 6 אנשי הצוות היו ערבים."

"גוזל" הפליגה ללא הפסקות ביניים וללא שהיות מיותרות בנמלים. בואה היה ידוע מראש וקרונות רכבת מלאים שקי מלט חיכו תמיד בנמל.

הספינות עגנו צפונית-מזרחית מהמרכז המסחרי חיפה (הישן), כ-400 מ' מהחוף. המלט של "נשר" נמכר יפה בכל האגן המזרחי של הים התיכון, ו"גוזל" הפליגה כמעט ללא הפסקות מחיפה לקפריסין, לאיסכנדרון, טריפולי, טרטוס, רואד, לדקיה, ביירות, פורט סעיד וסואץ.

בשנת 1929 עם גבור מאורעות הדמים בא"י, פסקה כמעט לגמרי מכירת המלט מבית החרושת העברי לארצות ערביות שכנות.

גם בחיפה השתנתה האווירה. בקיץ של אותה שנה, מספר זאב הים, בשובו מהפלגה לביירות, נעלמו המלחים שומרי ראשו בעודו צועד ברחוב השוק שבמרכז המסחרי העברי. השוק היה מלא וגדוש המון זועם, פורע ומוסת. הוא המשיך אמנם בדרכו מבלי להסב ראשו לצדדים, אך רק משהופיעה קבוצת פרשים, הגיע לדירתו מול המעגן.

כעבור שנתיים נמכרה הספינה "גוזל" לבעלות איטלקית ועבדה עוד מספר שנים. במלחמת העולם השנייה טבעה הספינה בחופי איטליה.

התעשיין מיכאל פולק פיתח תעשיית מלט - וכדי לשווקו למדינות שכנות יזם שימוש בתובלה ימית.

זאב הים דבק במטרתו, ולאחר מאמצים התקבל לצוות הספינה "גוזל". הוא החל כספן ומלח כשיר וסיים את שירותו כקברניט הספינה.

תופעה חדשנית: רב חובל עברי מוביל מלט מאדמות הארץ למדינות שכנות.



א/מ "גוזל", 1927. על הסיפון: אשתו ואימו של זאב הים.



במקביל לצמצום הפעילות של ה"גוזל", ב-1929, החליט זאב הים להשלים לימודיו בצרפת ובאנגליה. הוא הצטיין בלימודיו והוסמך לרב חובל, אך עקב העובדה שלא הייתה לו נתינות מדינה, הוא קיבל רק תעודה המאשרת את סיום הלימודים. רק מאוחר יותר, באוקטובר 1953, קיבל אסמכתא רשמית למילוי תפקיד של "רב חובל - מסעות בית".

### עבודה עברית בנמל חיפה

ב-1930, עם שובו של זאב הים ארצה, היה שותף פעיל לכיבוש עבודה עברית בנמל חיפה - פרויקט נמל עמוק מים, שזה עתה החלו בהקמתו עם גדילת היישוב והגברת הייבוא והייצוא.

עם זאת, למעשה, לפועל העברי לא הייתה דריסת רגל בנמל. היו ניסיונות רבים לשנות את המצב, אך לא תמיד בהצלחה. לקראת שנת ה-30 הייתה הקמת נמל חיפה בעיצומה ויהודים השתלבו בעבודה במידה הולכת וגדלה.

זאב הים עמד בראש המחלקה הימית של בוני הנמל עד לסיום בנייתו. התפקיד הוטל עליו ע"י ההגנה, ודוד הכהן הסדיר את המינוי אצל השלטונות.

במרץ 1934 התקיימה בביתו של זאב הים ישיבה של יזמים ליצירת "חברת רפסודות". באוקטובר 1934 נוסדה ונרשמה חברה א"י לספנות והספקה בע"מ. חברה זו תרמה רבות לכיבוש העבודה בנמל ולפיתוחה. זאב הים רכש עבורה דוברות, גוררות וסירות מנוע בארצות השכנות (הפלגות לכיירות, לאלכסנדריה ועוד), וזאת במסגרת מינוי למנהל הטכני של החברה בנמל חיפה. עם פרוץ המהומות, במאי 1936, התקבלה רשות לפרוק מלט בחופי ת"א (עדיין לא היה נמל). זאב הים יצא מיד מחיפה לת"א עם קבוצה של ספנים וסווארים מעולים מ"החברה לספנות ולהספקה". תוך יומיים קמה חברת הפריקה והוחל בפריקת אניות במקום שהיה לימים נמל ת"א.

### חברת ספנות א"י

באמצע שנות ה-30 של המאה ה-20 נעשה ניסיון להקים חברת ספנות ישראלית בע"מ. ההתארגנות הייתה בחיפה וזאב הים היה בין הוגי הרעיון ונשלח לאירופה לקשור יחסים עסקיים עם חברות ספנות יהודיות ועם מנהלי הנמלים השונים. בגלל סיבות שונות התפרקה החברה עוד לפני שהחלה הפצת מניותיה.

### "ועדת הים" של ההסתדרות (1933-1934)

"ועדת הים של ההסתדרות" נועדה להיות המוסד הקבוע לכיוון הפעולה הימית בארץ. נקבע, שהוועדה תתאסף אחת לשבועיים בחיפה. ברל רפטור וזאב הים, שהיה בין יוזמיה ומקימיה, ירכזו את פעילות הוועדה והיא תתמקד בבעיות היומיות האקטואליות: כיבוש עבודה עברית בנמל חיפה (ויפו), עבודת יהודים באניות, הורדת נוסעים ועולים, יסוד של חברת אניות ויצירת קרן לכיבוש עבודות ים.

### קורס ראשון לספנות

זאב הים יזם קורס ראשון לספנות בטכניון, וארגן אותו. הקורס לספנות בטכניון העברי בחיפה הכשיר את הקרקע ללימוד ימאות כמקצוע - צעד משמעותי לקראת הקמת בית ספר ימי.

הקורס הראשון הכשיר את הימאי לדרגת "מלח מושלם" (לימים "מלח כשיר"). לקחו בו חלק עובדים יהודים מהמחלקה הימית של בניין נמל חיפה, ובין השאר חברי "הפועל" ו"דולפין". בגמר הקורס, ב-1933, נערכו בחינות, ולשמחת כולם סיימו רובם בהצלחה.

בד בבד עם ארגון הקורס, כתב זאב הים והוציא לאור שלוש חוברות מקצועיות: "שיט בסירות", "חבלים וקשרים" ו"דגלים".

תוך כדי הפעילויות הרבות מילא שליחויות של ההנהגה הציונית והסוכנות.

זאב הים היה פעיל בכל הנוגע לשילוב עבודה עברית בנמל: עמד בראש המחלקה הימית של בוני הנמל, פעל להקמתה של חברת ספנות א"י והיה בין יוזמי "ועדת הים" של ההסתדרות.

זאב הים גיבש תכניות לחינוך לימאות ולהכשרה מקצועית הוא כתב ופרסם ספרות מקצועית, עסק במינוח עברי לנושאי ספנות וים וכתב את תולדות הספנות מימי נוח.



הטכניון העברי, משתתפי הקורס הראשון לספנות, 1932

## הכנה לראשית העלייה

בשנת 1932, בהוראתו של מפקד ההגנה אליהו גולומב, יצאו זאב הים, דב בן יעקב ואליהו בן חור לסיור חופים לאיתור מקום שיתאים להורדת עולים בלתי לגליים.

ההליכה ברגל הייתה כרוכה בסכנות רבות, אך המזל שיחק להם והם צלחו את המשימה - וסימנו מקום סמוך למכמורת.

לימים נחתו חלק ממעפילי "וולוס", ב-1934, בקרבת מכמורת, במקום שסומן ע"י הצוות כשנתיים לפני האירוע.

## לקראת נמל עברי נוסף בתל-אביב (1936-1939)

בתקופת המרד הערבי הוחלט להקים נמל חלופי ליפו, בעיר העברית תל אביב.

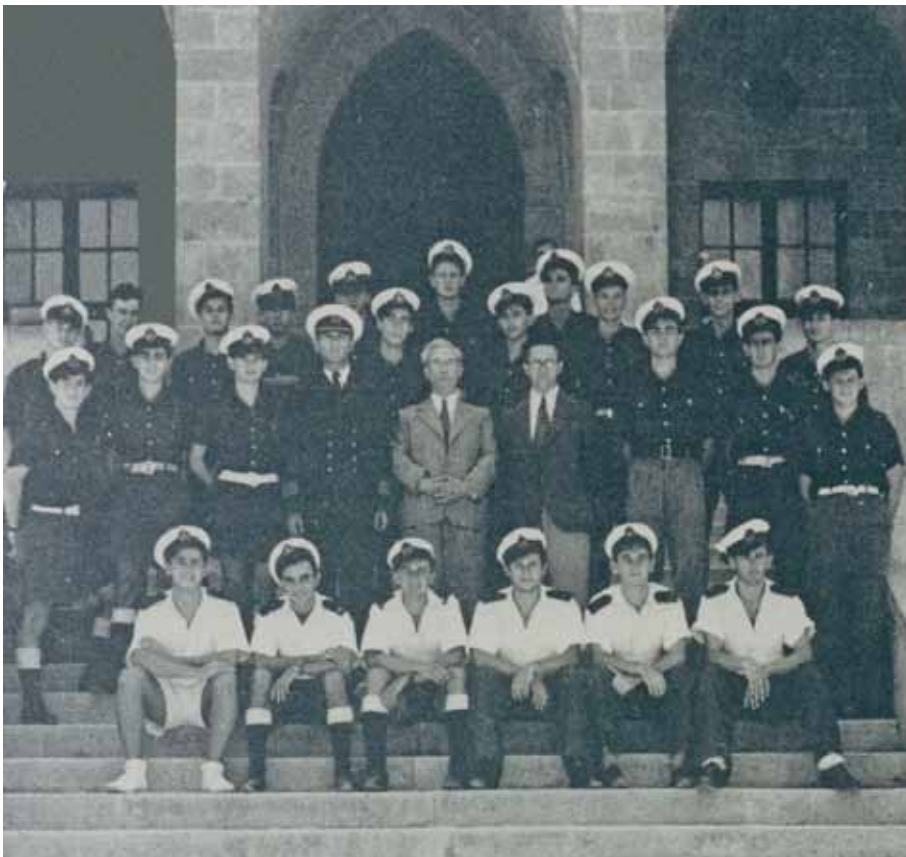
זאב הים נקרא להיות שותף בפרויקט המכונן הזה על ידי המחלקה הפוליטית של הסוכנות היהודית. ואכן, הוא היה מעמודי התווך: הִחַל בקביעת מיקומו, בניית הנמל, תפעולו וניהולו.

יצחק רוקח מספר בזיכרונותיו: "היה ויכוח על נקודת הפריקה בין דוד רמז ובין המומחים זאב הים וז. כהן. כדי להוכיח את דעתם, התפשטו שני האחרונים כביום הִינּוּלדֵם, ירדו לירקון הזורם והצביעו, כי הכניסה לירקון זרועה סלעים לאורך רב, וכדי לפתוח מעבר, דרוש זמן רב ופיצוץ הסלעים בחומר נפץ. ההוכחה הייתה חותכת."

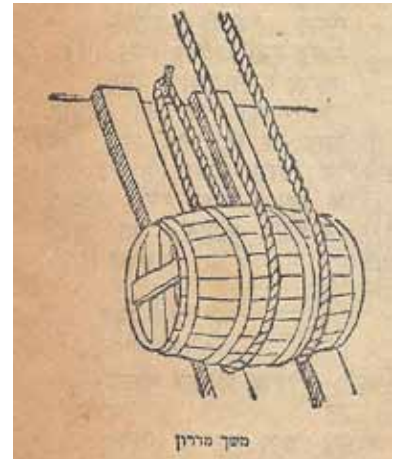
**זאב הים התמנה לרב חובל נמל ת"א ושימש בתפקידו עד לפרוץ מלחמת העולם השנייה. לתקופה קצרה עבר עם משפחתו לת"א, אך המשפחה חזרה לחיפה עם פרוץ המלחמה.**

## בית ספר לקציני-ים בחיפה

ביוני 1937 הוחלט לייסד בי"ס לקציני ים. הרוח החיה במפעל החדש היה ד"ר שלמה ברדין (מנהל בסמ"ת) שליד הטכניון.



חברת הזרקה



השימוש הנכון בקשר - מתוך "חבלים וקשרים".

בוגרי מחזור א', 1942



בי"ס ימי ליד הטכניון, מסדר בוקר

בביתו של זאב הים התאספו מהנדס טובין, דר' ש. ברדין ות. בן נחום וזאב הים ותכננו את יסודות ביה"ס.

ההחלטות שנתקבלו: ביה"ס יהיה ליד הטכניון בחיפה, ילמדו בו 4 שנים (14-18), תפעלנה 4 מגמות: שייט, רדיו, מכונאות ובניין סירות. המשטר יהיה צבאי למחצה. ועד הנאמנים יהיה מורכב מנציגים של הסוכנות היהודית, החבל הימי לישראל והטכניון.

המנהל המקצועי הראשון היה לויטננט-קומנדר ס. מילר וכשהוא גויס מילא זאב הים את מקומו (עד לגיוסו באביב 1943). מאחר והימים היו ימי מלחמת העולם השנייה, לא ניתן לארגן הפלגות קיץ, ובאין ברירה התקיימו שני מחנות בחולות קיסריה ובכינרת. במשך חודש וחצי התאמנו התלמידים בדיג חופי, בחתירה במשטים ובהשטת מפרשיות.

### החבל הימי לישראל (חי"ל)

ביוני 1937, על סיפון האניה "הר הכרמל", נוסד החבל הימי לישראל (חי"ל). מיקומה הקבוע של ההנהלה בחיפה.

החי"ל היה מעין פדרציה ארצית. תפקידי ליגה ימית זו היו החדרת תחושה ימית ביישוב העברי, בעיקר בשורות הנוער, הקניית תודעה ימית הלכה למעשה, תמיכה באגודות של ספורט ימי, סיוע בהוצאות ספרות ימית ועוד.

זאב הים היה בין היוזמים, המקימים וחבר בהנהלה. הוא כיהן כחבר בוועדה מייעצת קבועה לענייני הדרכה והכשרה ימית מטעם הסוכנות היהודית לא"י.

### תפיסה אסטרטגית

ב-1938.7.31 חיבר זאב הים מסמך והעבירו למחלקה המדינית של הסוכנות היהודית בירושלים: "הנני מוצא לחובתי בתור יורד ים להציע לכם את דבר רכישת שתי אניות מלחמה קטנות בעלות קיבולת וצורה שתאפשרנה את העגינה בנמל ת"א וזאת בגלל שתי הנחות: יסוד מדינה עברית בהלך של א.י. .. על המחלקה המדינית לטפל בהגנת החוף. בקשר עם כך יהי צורך להכשיר ולחנך את חבר הספנים שיהיה מורכב מ-20 איש... האניות צריכות להיות משוריינות עם מנוע מוטור חזק של 16 קשר לפחות...".

במאי 1943, בעיצומה של מלחמת העולם, מתגייס זאב הים לצי הבריטי, בדרגת לויטננט ומתמנה לקצין הממונה על הדרוגים הארצישראלים בצי הבריטי ואיש הקשר עם האדמירליות. מושבו באלכסנדריה שבמצרים. מספר המגויסים הגיע לכדי 1220 ימאים. ביולי 1946 הוא משתחרר מהצי, חוזר לחיפה ומשתלב במחלקת הים של הסוכנות היהודית.

בפברואר 1948 הוא נשלח ע"י בן גוריון לאיטליה לרכוש כלי שיט שיעבירו אספקה ולוחמים לישובים מנותקים לאורך החוף. בין כלי השיט שנרכשו היו סירות הנפץ אשר הטביעו לימים את אניית הדגל המצרית (קצין הביצוע היה יוחאי בן נון האגדי).

לאחר שסיים משימה זו חזר הביתה למדינת ישראל שזה עתה קמה. הוא מתגייס לחיל הים ומתמנה למתאם מטעם ממשל ישראל ומשקיפי האו"ם.

מאז כינון מוסדות המדינה ב-1949 שימש כ-20 שנה בתפקיד המפקח הימי הראשי באגף הספנות והנמלים שבמשרד התחבורה. במשך שנים שימש כמפקד יחידת מילוא צי סוחר בחיל הים.

בנוסף השתתף בוועדה לקביעת מינוח עברי לנושאי ספנות וים, בטכניון בחיפה. בראש מעיינו היה חינוך הנוער לתודעה ימית, אימות והכשרת דורות של ימאים צעירים.

עם צאתו לגמלאות פעל בהתנדבות בכל התחומים החינוכיים האפשריים: קיים מפגשים עם נוער מתבגר בעל זיקה לים, תרם ממרצו, מניסיונו ומחזונו לימאים צעירים ובפרט לקבוצות נערים עולים מבריה"מ (בזכות שפת האם המשותפת).

היה פעיל מאוד ב"רוטרי" חיפה ובמסגרת זו פעל רבות בין בני נוער, בחינוך הפורמלי והבלתי פורמלי.

זאב הים כתב ופרסם ספרות מקצועית. הוא העלה על הכתב את תולדות הספנות מימי נוח עד לימים אלה, בשבוע עם ישראל למולדתו. כתביו מהווים מקור חשוב לחוקרי תולדות הספנות העברית.

**זאב הים נפטר ב-28 באוגוסט 1977 ונקבר בעירו חיפה.**



"בין גלים סוערים" - אחד מחמישה ספרים על תולדות הספנות.

## סיכום

**זאב הים נודע כאדם יוצר ובעל רעיונות חדשניים.**

**הנגיעה האישית והמקצועית שלו הורגשה בכל עשייה בתחום הימאות והספנות בשנים שקדמו למדינה ובפרט לאחר שקמה מדינת ישראל:**

רב חובל עברי מוביל מלט מאדמות הארץ למדינות שכנות, פועל לגיבוש עבודה עברית בנמל חיפה החדש, ומאוחר יותר גם בת"א, יוזם קורסים לספנות בטכניון ובהמשך -בבי"ס לקציני ים שליד הטכניון ומכין ספרות מקצועית עברית בתחום. הידע שלו מנוצל ע"י מוסדות ההנהגה הציונית, הוא מעורב בתכנון העלייה הבלתי לגאלית ונקרא להשתתף בתכנון הנמל בתל אביב ובניהולו.

היה מיוזמי החבל הימי לישראל בחיפה וממקימיו והניח יסודות לתפיסה של הגנה מהחוף. מפעילות במסגרת הצי הבריטי חזר לפעילות מתמשכת במדינה הצעירה והמשיך בתפקידים מרכזיים בצידה של פעילות חינוכית לקידום תודעה ימית.

עוד בחייו היה לאגדה. ואכן, מצטט אותו אסף ענברי בספרו "הביתה": "אני לא באתי לפה בשביל בית. היה לי בית. אני באתי לפה בשביל לעשות היסטוריה".

הכותבים הסתייעו בעיקר במסמכים היסטוריים, שנשמרו במשפחה, ובכתביו של זאב הים.

# קיבוצים וקבוצות בנופה של חיפה (1921-1951)

דן יהב\*

"מהו הרעיון של קיבוץ? להשתתף בפרוצס (תהליך) התפתחותה המהירה של הארץ, בדרך של קומונה, מתוך עליו כל אדם וראיית הקיבוץ כבסיס לעלייה גדולה. הקיים מוכרח להיות בסיס לבאות: (יצחק טבנקין. קובץ הקבה"מ "חברה", תרצ"ב).  
"הפרובלמה העיקרית של הקיבוץ בעיר היא: יצירת הווי חברתי אחר. חברה חדשה, השונה ומנוגדת לחברה המקיפה אותנו, העויינת אותנו. נחוץ לנו משען בהווי, ביציבות חברתית - במשק עצמי. בלי משק-עזר לא נוכל לבנות את הפלוגה העירונית... ישנם חברים במשקים, וכן ישנן פלוגות שיכולות להיות נושאי פעולתנו בעיר".

## פתח דבר

המאמר יתמקד בחקירת מעשה ההתיישבות הארעית, שהתמקמה בחיפה ובאזוריה בשנים 1921 - 1951. הקבוצות השיתופיות השונות, שחיו ועבדו באזור זה, התנהלו ברמות שיתוף שונות: מקבוצות סוציאליסטיות, שהשיתוף בהן היה מלא: אמצעי הייצור, נכסים, קופה משותפת וחלוקה שיוויונית של צרכי היום-יום ועד לקבוצות ולפלוגות, שהשיתוף בהן היה חלקי.

חלק מהקבוצות ניהלו חיים של "קיבוץ שבדרך" וראו ב"תקופה החיפאית" שלב-מעבר לקראת העלייה להתיישבות, וחלקן התבססו על הרעיון של יצירת קיבוץ עירוני עצמאי, או כקבוצות קואופרטיביות בראשית דרכן, תוך מגמה עיקרית "לכיבוש העבודה העברית" בכבישים, בנמל ובתעשייה.

הקבוצות הקומונאריות הללו, בחלקן היו מבוססות על פלוגות, שעלו בעליות הראשונות ("המעצבות") ובחלקן על גרעינים ארצישראליים. המאמר יחשוף את ההווייה של חיי השיתוף במקומות הארעיים, כאורח חיים חברתי וכלכלי והשניות שנוצרה, בין הגשמה חלוצית בכפר, להמשכיות החיים השיתופיים בהווייה עירונית.

תיעשה טיפולוגיה של הקבוצות השונות בנושאים: אופי המתיישבים (מוצאם, מניעיהם, דרכי גיוסם והכשרתם). התנאים הסביבתיים (חקלאות, משקי עזר, תעשייה, מינהל ושירותים), מאפיינים תרבותיים, יחסי גומלין בין המתיישבים והממסד (ההסתדרות הציונית, הסוכנות, התנועות המיישבות וקרנותיהן, המפלגות, העירייה ומוסדותיה).

## הקיבוצים בחיפה - מעשה ההתיישבות, דילמות וקונפליקטים.

בחיפה היו יותר מחמישים פלוגות וקבוצות שיתופיות, שברובן השתייכו לתנועות הקיבוציות המרכזיות ובחלקן קבוצות, שלא שובצו במסגרות ארציות כ"חבורת העמק", מ"משקי הפועלות", "קיבוצי בנייה" וקבוצות קואופרטיביות אחרות.

חיפה היוותה גם מרכז להתהוות ולהתגבשות גרעינים תנועתיים, שהגשימו והקימו, או השלימו עשרים וחמישה קיבוצים. בחיפה ואזוריה נוצרו גם הכשרות מגויסות בפלמ"ח (1942-1948).

לקיבוצים ולקבוצות שיתופיות ("פלוגות") רבים, חיפה שימשה כבית וכמולדת ראשונה, או שהגיעו והיו בעיר לאחר "גלגולים" קודמים. קיבוצים אלו, בנו מסגרת חיים חברתית חדשה, קיבלו את הכשרתם המקצועית הראשונית, כשפניהם היו להתיישבות כפרית שיתופית.

דן יהב מציג, בפתח המאמר, את תופעת "הקיבוץ העירוני", תופעה מורכבת ומגוונת, שחקר אותה בהרחבה בספריו, ביניהם:

הקיבוץ העירוני: שלב מעבר או יעד סופי?, 2006

כיבוש העיר והנמל: קיבוצים וקבוצות שיתופיות בנופה של חיפה והמפרץ (1951-1921), ת"א: צ'ריקובר, 2008

ראה סקירה של הספר בגיליון מס' 7 של ביטאון העמותה, אוקטובר 2009.

\* דן יהב, גיאוגרף וחוקר ארץ ישראל. סופר ומחנך.



חברי הקיבוץ בחיפה: בניין אמפי, 1927

בדרכם למטרה זו, נפגשו עם פועלי חיפה: על פיגומי בניינים, בנמל - בסבלות ובסווארות, במזח ובבטן האניות, בכבישים ובמפעלי החרושת והמלאכה. במערכות המקצועיות, בשביתות פועלים, תוך התנגשות עם נותני עבודה ועם המשטרה הבריטית. באגודות מקצועיות ובעמדות הגנה, בעבודות שרות שונות, בניקוי רחובות ובעבודות ביוב. החברות עבדו במשקי בית ובמלאכות שונות וכן בענפי החצר, שפותחו במחנות הקיבוצים. כל זה - כדי לקבל שכר יום עבודה ולסייע לקבוצה. **הפלוגות הקיבוציות נאבקו בלשכות העבודה, על הזכות לעבודה, במצבים של מצוקה כלכלית.**

מאז תחילת העלייה השלישית: חיפה היא עיר-אם לקיבוצים.

חיפה העיר (על תושביה ופועליה) שימשה מסגרת ראשונה לרקמת יחסים מורכבת עם הקיבוצים והקבוצות. החיכוכים, שנוצרו בין הגופים השונים, הציבו בפני מועצת הפועלים דילמות קשות להכרעה. "באגודת פועלי הבניין אינם פוסקים החיכוכים הפנימיים: הסכסוכים היו בין בודדים וקיבוצים על מכסות עבודה, תוך הטלת האשמות הדדיות בדבר "חתיירה תחת קיום האגודה". ההתנגשויות הפכו "למלחמת דעות: האגודה, או הקיבוץ, למי ההגמוניה?".

קונפליקטים נוצרים בין הקיבוצים העירוניים בחיפה לבין אגודות מקצועיות וארגוני הפועלים, בעיקר מתוך תחרות על משאבי העבודה ומתוך פערים בתפיסות חברתיות ואידיאולוגיות.

בתולדות חיפה בכלל ובתנועת הפועלים בעיר בפרט, ניתן להבחין בשני קווים מרכזיים במערכת היחסים בין פלוגות הקיבוצים ומועצת הפועלים:

### **הקיבוץ כגורם קונסטרוקטיבי בכל מערכות החיים בעיר ובציבור העובד.**

### **התפתחות של קונפליקטים ("סוציולוגיה של מתחים") כתוצאה של ייחודיות ומפגש בין צרכים.**

בתקופה של התפרקות קבוצות בניין קבלניות טענו הקיבוצים, שקיימו קבוצות בניין, כי הם לא ייכשלו בניצול עבודות הזולת. ("עבודה שכירה").

הקיבוץ קולט עלייה וזקוק להגנת מועצת הפועלים ולהתחשבות מיוחדת. הקיבוצים בחיפה היו גורם רב ערך בכיבוש העבודה (בעיקר בנמל), בקליטת עלייה ובחיים החברתיים והארגוניים של מועצת הפועלים. עם זאת, חייבה המסגרת הקיבוצית הסתגרות פנימית (התבדלות).

לא פעם נאלצה מועצת הפועלים להגן על הקיבוצים ועל צרכיהם, והתקבל הרושם, כי אלו מועדפים על ידי המועצה. עיון מדוקדק, למעשה, מראה שהקיבוצים נאבקו על קיומם

מבחינה כלכלית. מצוקת הדיור היתה קשה, וצרכי היום-יום מועטים. מגמת הקיבוצים להתיישבות חקלאית מנעה מהם את האפשרות להקים מוסדות כלכליים ולהתבסס בעיר מבחינה משקית. גם פרקי הזמן הקצרים יחסית (ממחצית השנה ועד מספר שנים), לא אפשרו התבססות קיומם של שוק העבודה במסגרת לשכת העבודה ובעיות חלוקת עבודה, יצרו תמיד מצבים של קיפוח (או הרגשת קיפוח).

בישיבת לשכת העבודה מודה אבא חושי, שלא נעשה די למען הכנסת הקיבוצים לעבודות מקצועיות, ואילו יצחק בן-אהרון (חבר קיבוץ ג' - השוה"צ, לימים בגבעת-חיים), מטיח בישיבת הנהלת לשכת העבודה (ב-30.10.1930), כי "קיים אנטגוניזם בין הבודדים והקיבוצים, ובמקום להסביר את זה לפועלים, שהם אינם צודקים ביחס לקיבוץ, עוד עזרנו להם במידת מה".

באחת מישיבות מזכירות לשכת העבודה, בתחילת שנות השלושים, אמר זרמי, נציג מועצת הפועלים בלשכת העבודה, כי "הרושם שלי הוא שהקיבוצים רעבים ללחם". ברל רפטור טען להגנת הקיבוצים העומדים לפני הרס. יהושע ווילנסקי הציע לקבוע את חלוקת העבודה לפי הרווחים של הקיבוץ והפועל הבודד. רזילי, ראה את הפתרון בהקצאת אחוזי עבודה לכל קיבוץ בהתאם לגודל אוכלוסייתו.

ככל שמצב הקיבוצים היה בכי רע, כך התקשו בקליטת העלייה. העולים באו לקיבוצים, ללא הכנה, בלא בגדים, בלי כסף וללא כל סידור (רכוש, מקום עבודה, תמיכה משפחתית וכו'...). **שריון מקומות עבודה קבועים לחברי הקיבוצים במפעלי החרושת הפך ל"בעיה קבועה".**

בישיבת לשכת העבודה (ב-27.1.1929) מוצגת הבעיה על ידי אבא חושי בכל חריפותה: "לי ולעוד מספר חברים יש הכרה, שצריך להעסיק את חברי הקיבוצים בעבודות קבועות. אולם יש חברי לשכה, המתנגדים לכך מתוך השקפתם האנטי קיבוצית". באותה ישיבה דרש זוד הכהן לשתף את חברי הקיבוצים בכיבוש העבודה בעירייה, לרבות עבודות במשק הבניין. נראה שהדעות היו סותרות ומפולגות. מחד גיסא: גב מוצק לכיבוש עמדות עבודה, מסגרות לקליטה חברתית, פגישות עם פועלי חיפה, במסיבות, באירועי חג ובמצעדי ה-1 במאי וכן זיקת גומלין והשפעה הדדית בתחומי החברה והאידיאולוגיה, ומאיזך גיסא הרגשה ואף האשמה חמורה, על חוסר הבנה ודאגה מתאימה לקיבוצים. לעומתם טענו הבודדים השכירים, כי ההסתדרות מעדיפה את הקיבוצים ונותנת להם זכויות יתר, החורגות מתפקידי הקיבוצים במשימות הכיבושיות. על רקע חברתי כלכלי זה ניתן להבין את קשיי הקיבוצים, הקבוצות והפלוגות השיתופיות.

כבר פלוגת "גדוד העבודה" קובלת מרה: "מיום הכנסנו לחיפה הננו הקיבוץ הכי מקופח בחלוקת העבודה". טענתם מופנית גם כלפי קיבוצים אחרים, שראו בהם מתחרים על שוק העבודה המצומצם. טלטולים תכופים ואי קביעות, בגלל חוסר עבודה, לא איפשרו לפלוגה להתפתח ולהתבסס (מחצבות, סיקול אבנים, סבלות בנמל, בניין, הובלת חול בעתלית וכו'...). גידול הפלוגה, מחסור בכספים ואבטלה גלויה וסמויה, הייתה מנת חלקה של הפלוגה.

גם "חבורת העמק", נתקלה בבעיות דומות. אם כי לא הייתה קשורה בבסיס כלשהו ובתנועה ארצית. ה"חבורה" הושתתה על יסודות הנהלה עצמית. העקרונות של ה"חבורה" הושתתו על יסודות רעיוניים: ההסתדרות, לדעתם, נוסדה כחברת עבודה, שמטרתה לכוון את החיים הכלכליים והחברתיים של מעמד הפועלים בארץ. רעיונות אלו, תרמו תרומה חשובה לעיצוב החיים הציבוריים של הפועלים בעיר. חברי ה"חבורה" השתתפו במוסדות הדר-הכרמל ומועצת הפועלים.



קיבוץ עליה "הרצליה" מגליציה (מרחביה)  
בבת גלים - לפני העלייה לקרקע  
1917-1927

בערב פסח תרפ"א (1921) נערך בחיפה, לרגלי הכרמל, הכינוס הראשון של כל חברי "השומר הצעיר", שתכננו להגשים, ביצירה הקיבוצית העצמית של "השומר הצעיר". מכאן התפתחו התחנות והפלוגות הראשונות של תנועה זו, להקמת הקיבוצים השונים ולייסודו של "הקיבוץ הארצי - השומר הצעיר" (חיפה 1.3.4.1927).

גם קיבוץ ב' - השוה"צ (משמר-העמק), היה חשוף למתחים, ששררו בין הפועלים הבודדים לקיבוץ. על היחסים בין הקיבוץ ומועצת הפועלים ניתן ללמוד בקטע ביומן, המתאר מסיבה בקיבוץ בהשתתפות נציגי המועצה. ב-7 ביוני 1922 התקיים בקיבוץ נשף ריקודים, "הראשון במינו". בנשף השתתפו גם פועלים מחיפה. מועצת הפועלים הכינה עיתון היתולי בשם "המכוש", מתוך כוונה "להכיש במקצת על ראשו של הקיבוץ, כדי שיתאוורר קצת מן ההזיות שבהן הוא שרוי". דברי הקדמה אלו, לא מצאו חן בעיני רבים מחברי הקיבוץ: "הם ראו בזה מעין רצון לצחוק על חשבון הערכים הקדושים ביותר".

"קיבוץ עליה הרצליה" מגליציה (מרחביה), נדד בתחנות רבות בארץ (דילב - קרית-ענבים, תל-אביב, חיפה ואזור). גם הוא עבר סבל רב בשהותו בחיפה בגין חוסר עבודה. מחירי עבודה נמוכים בעבודות "סולל-בונה": "ובכיס אין פרוטה מזומנת, והמפרעות בזהירות, כמו לקיבוץ אשר על טבעו טרם עמדו".

בישיבת לשכת העבודה דרש מאיר יערי להביא לחיפה גרעיני-עליה של קיבוצים ולהבטיח מקומות עבודה. בעבודות כיבוש: "באשר אין לנו עבודות אחרות". דרישתו הייתה להבטיח: "שלושה ימי עבודה בשבוע".

במכתב של צ. ורדי ויצחק בן אהרון, מטעם קיבוצי חיפה לוועדת הביקורת המרכזית, מתואר מצבם של הקיבוצים: "הננו כיום הקיבוצים השכירים היחידים שבעיר. ציבור הבודדים אינו מבין ברובו הגדול לצורת חיים זו והנהו עויין ונלחם בה בשעת כל חלוקת עבודה. בציבור הפועלים בעיר ישנן מגמות אנטי-קיבוציות ולשכת העבודה נכנעת להן. בוועדי האגודות אנו נתקלים בארגומנטים מעין אלה: המבלי אין מחוסרי עבודה בין הבודדים, כי ניתן עבודה לקיבוצים?" התביעה העיקרית, שהובעה במכתב, הייתה לסדר 20% מחברי הקיבוצים בעבודה קבועה.

חיפה שימשה תחנה אחרונה לקיבוץ "הרצליה" לפני עלותם להתיישבות במרחביה. סייע להם רבות דוד הכהן, ש"ניהל את המלחמה למעננו" ולעיתים קיבלו עבודה בעירייה למרות התנגדות לשכת העבודה. חברים מרכזיים בקיבוץ תפסו עמדות מפתח באגודות





חברות קיבוץ "הרצליה" (מרחביה) בחיפה

המקצועיות, כא. פראי (פרי), שהיה ציר במועצת סקציה פועלי הבניין, ומזכיר "אגודת הסתתים".

קיבוץ ג' - השוה"צ (מעברות), חי בחיפה במשך עשר שנים. גם קיבוץ זה נאבק קשה על קיומו, בתקופה של חוסר עבודה בשנות העשרים. נדידות רבות (נווה-שאנן, כפר-אתא, הג'דרו ובת-גלים) וכן עבודות שונות ומזדמנות (ייבוש ביצות, סבלות בנמל, קבוצות בנייה, ניקוי רחובות ומשקי בית).

**אך היו אלה גם שלבים בגיבוש התודעה הלאומית והחברתית, כי "אנו מניחים דפוסים רעיוניים לחיים הקיבוציים, לא רק לעצמנו, אלא גם לדורות הבאים".**

קיבוץ ג' התגבש בחיפה, גיבוש רעיוני, חברתי וכלכלי וכהגדרת א.ד. גורדון: "יש לנו חרדת קודש לעקרונות השיתוף". ומנחם שדמי, ממייסדי הקיבוץ, הוסיף: "חיינו את חיינו אלה תוך להט שבנפש, תוך תודעת ייעוד מלאה".

חיי העבודה היו משולבים פעילות חברתית, ארגונית ומקצועית באגודות המקצועיות, ב"סובייט החיפני". כאן התחילו להתממש התכניות של ארגון משותף עם פועלי חיפה הערבים בעבודות העירייה והממשלה, במאבק משותף נגד התחרות עם החורנים, לשיפור תנאי העבודה. חברי הקיבוץ היו פעילים באגודות המקצועיות ובמוסדותיהן. השתתפו בשביתות ובכיבושי העבודה. הם גם נבחרו למועצת הפועלים כנציגי הציבור. "מחנה הקיבוצים הפך לאבן שואבת בשביל פועלי העיר. הם השתלבו עם הציבור הפועלי ועם מאבקיו בחזית המקצועית, הפוליטית והתרבותית. קיימנו סיעה פוליטית של הקיבוצים. השתתפנו בבחירות למוסדות הפועלים שכם אחד עם פועלי-העיר". הנשפים וההגיגות בקיבוץ היו מרכז לפגישות עם הפועלים בחיפה. במשך עשר שנות שהות הקיבוץ בחיפה, הגיעו החברים לגיבוש עמדותיהם הפוליטיות והגיעו להבנת "מלחמת המעמדות".

בפרק זמן זה נצבר ניסיון רב על חיי קיבוץ, שעברו גם את השלבים של בירור בדבר קיבוץ עירוני, המושתת על יסודות של התיישבות ומעורבות עם הציבור העובד בעיר. קיבוץ ג' התנסה גם ב"חוויה" של פילוג בעת שהותו בחיפה (ב-1929). חלק שמרו אמונים ל"קיבוץ הארצי השומר הצעיר", וחלק פנו ל"קיבוץ המאוחד" (גבעת חיים) ולמפא"י.

יצחק בן-אהרון שהיה גם נציג הקיבוץ והמפלגה במועצת הפועלים וגם חבר המזכירות

כחלק מהתהליך החברתי נוצר שילוב של פעילות עם האגודות המקצועיות בעיר, וגם עם פועלי חיפה הערביים. בצידה של פעילות משותפת במאבקי הפועלים החלה להתקיים גם פעילות פוליטית, ונציגי הקיבוץ העירוני אף נבחרו לאגודות המקצועיות ולמוסדותיהן.

בסניף מפא"י בחיפה, קובל על מוסדות ההסתדרות, בדיון הוועד הפועל של המועצה (בהשתתפות דוד בן-גוריון, מזכ"ל ההסתדרות). "מוסדות ההסתדרות, אינם פועלים לפי מצפון התנועה ("תנובה", "המשביר"). אין שותפות ואין חלוקת המצוקה והנטל בציבור הפועלים. אין יד מדריכה בהסתדרות. אין דאגה ללימוד מקצוע בין העולים. על עובדי ההסתדרות לחזור לעבודה גופנית. יש סכנה בפקיד נצחי. יש צורך בחילופי משמרות ומחזור-דם תמידי. הנוער העובד מוזנח ומופקר. דרושה תכנית ותכניתיות בפועלה התרבותית".

### קבוצת "ביבוכה" (שריד)

חברי הקבוצה - מראשוני העלייה החלוצית מצ'כיה בתקופת העלייה השלישית. גם קיבוץ זה עבר תחנות רבות, ובתחנתו האחרונה בחיפה, עבד בייבוש ביצות בג'דרו, להכשרת קרקע להקמת הקריות במפרץ חיפה. בעיתות אבטלה התקיימו מכספי הסיוע, תוך מגורים בשכנות עם קיבוצים אחרים בקצה "המושבה הגרמנית".

### קיבוץ עלייה ג' מגליציה (עין המפרץ)

עסק בכל התעסוקות, שאפיינו את הקיבוצים הקודמים והיו ממניחי היסוד להובלה ממוכנת בחיפה. הקיבוץ השתתף בפעולה פוליטית בציבור הפועלים ובמוסדות מועצת הפועלים, תוך מתיחות ו"אי הבנות". גם עין-המפרץ חלם על קיבוץ עירוני, (כקיבוץ ג' השוה"צ מעברות) מקום יישוב קבע, הממזג עבודה בתעשייה, במפעלי בניין ומלאכה, עם משק עזר חקלאי. חלום זה הביא את הקיבוץ לקרית חיים - קרית הפועלים הראשונה בחיפה. הקיבוץ היה בין ראשוני תושביה.

### קיבוץ "השומר הצעיר מ-ס.ס.ס.ר" (אפיקים)

הקיבוץ התלבט בתקופתו החיפאית בבעיות כלכליות וחברתיות רעיוניות. משבר "העלייה הרביעית" פגע בקיבוץ וכן זעזועים חברתיים חמורים: "היו ימים והמאכל היה מורכב מפרוסות לחם, שמן, בצל או שום, והיו ימים ללא שמן, האשראי הזעום שהיה בזמן הקודם פסק. נועלים נעליים מביאים על כתפיהם את היחפים לסעוד את ארוחתם".

בפלוגה בחיפה נערכו כל העת בירורים רעיוניים שהסעירו את חייה. רוב החברים נטו לתפיסה הציונית סוציאליסטית של "אחדות העבודה". אחרים, המעטים, נטו לקיבוצי "השומר הצעיר" והייתה מגמה להתבדלות מפלגתית באמצעות ארגון קיבוצי נפרד. חוסר עבודה ובטלה מאונס יצרו מגמות ייאוש בהגשמת החזון הציוני. לבסוף התאחדו הפלוגות בכנרת.

גם קיבוץ "שמיר" בשנות הארבעים חי עשר שנים במפרץ חיפה, ובעזיבתו הותיר שיר פרידה לעיר:

"כרמל, מפרץ, נמל - אותם נזכורה,  
בתי חרושת, אורותיכם בלילות,  
"ביתנו", "אמפי", תיאטרון, מדרגותיך, "אורה"  
את מסדרך והקריות.  
ממרחקים, מהגליל  
נפקוד אותך, חיפה, בגיל"

**עוד עשרות קיבוצים, קבוצות ופלוגות שיתופיות חיו, עבדו ופעלו בחיפה. כל קיבוץ,**

**תקופתו וסיפורו. הקיבוצים ייצגו את שלל הקשת הפוליטית והתנועות הרעיוניות:**

15 קיבוצי "השומר הצעיר"; 9 קיבוצי "הקיבוץ המאוחד"; 8 קיבוצי "איחוד הקבוצות והקיבוצים"; קיבוצי "הקיבוץ הדתי"; 1 קיבוצי "הנוער הציוני", וכן קבוצות שיתופיות שונות (6 במספר), שלא השתייכו לזרם פוליטי תנועתי מוגדר, או שהתפלגו וחיו במספר מקומות גיאוגרפיים בו-זמנית.

ראה גם פעילותו של זאב הים בעמ'  
23 של גיליון זה

בנוסף לכך, התגבשו וקמו בחיפה 25 גרעיני תנועות, שהקימו קיבוצים רבים. כן נוצרו הכשרות מגויסות מקבוצות ומגרעינים, שמקורם בחיפה - 10 במספר.

פרק נוסף בתהליך גיבושה של התנועה הקיבוצית בחיפה היה הקמת "הרשימה הקיבוצית" לוועידה השלישית של ההסתדרות הכללית. **המצע של "הרשימה הקיבוצית"** נתקבל במועצה בחיפה בהשתתפותם של קיבוצי השוה"צ, חברים מביית-אלפא ובאי כח קבוצות חברים מכל פלוגות הגדוד, באי-כח קיבוץ ביברכה (שריד), וקיבוץ א' מגליציה. במצע נאמר, כי הקיבוצים הם בלתי מפלגתיים: "באשר תפקידינו החיוניים אינם מוצאים את מקומם בתוך המפלגות הקיימות על תוכנן ומסגרתן" המצע הצביע על התקרבות אידיאולוגית, המתגבשת בתנועה הקיבוצית בתחום הציונות, הסוציאליזם והקיבוציות. המצע שלל את מלחמת המפלגות - בשעת משבר בציונות וחוסר עבודה מבהיל, השורר בארץ. המצע אף התריע נגד הבירוקרטיה המשתלטת על ההסתדרות.

בחיפה נוצר גם קואופרטיב בין-קיבוצי להובלה, שייסודו היה ב-1934. גם קואופרטיב זה נתקל בקשיים רבים: בהוצאת עבודה לפועל ובחוסר רציונליזציה בסידור העבודה, בחלוקת העבודה בין הקיבוצים ובקבלת עבודות חדשות, אשר לא הבטיחו רווחים רגילים, או שהיו קשות יותר עבור העובדים ובעבודת המשקים, שהתגלו בה קשיים ארגוניים. מדיווחי הקואופרטיב עולה, כי המחירים ירדו בכל סוגי העבודה, ורוב העבודות נעשו בתנאי כיבוש (בית חולים ממשלתי, כבישי - I.P.C, כבישי העירייה, כביש חיפה-חדרה ע"י טירה וכו'...).

הקואופרטיב הבין-קיבוצי להובלה היה הביטוי הרציני הראשון לשיתוף כלכלי בין-קיבוצי בהיקף רחב בתוך הקיבוצים. הגורמים העיקריים להקמתו היו: המציאות והתנאים הכלכליים.

**אחד מתחומי הפעולה החשובים של הקיבוצים בחיפה התבטא במעורבות הפוליטית שלהם בקרב תושבי חיפה ואזורה. בקיבוצים הופעלו: הוועדות הפוליטיות\*, שריכזו את החברים הפעילים במוסדות העיר השונים. כן נקבעה מזכירות פעילה, שהורכבה ממספר מצומצם של חברים מהקיבוצים השונים.**

העיר חיפה חולקה לאזורים, ועל כל אזור היה אחראי אחד הקיבוצים. הפעולות היו: מסיבות, ערבי-קריאה, מחזורי הרצאות. רוכז צוות מרצים על נושאים שונים: ספרות ואמנות, חינוך, שאלות פוליטיות, תנועת הפועלים, בעיות ההסתדרות והיישוב, בעיות כלכלה ומשק וכו'. יצא לאור הביטאון "הדי חיפה", שהגיע לכל מקומות העבודה.

הקיבוצים נתקלו גם בבעיות קשות ובסכסוכים עם העירייה ועם המועצות המקומיות ותושביהן. הנושאים היו בעיקרם: גובה המיסים והתשלומים, הוויה קיבוצית ביישוב בעל צורת חיים אינדיבידואלית, ראיית הקיבוצים כנציגי ההסתדרות, קבלת שירותים שונים מהמועצה וחברות לצורך בחירות.

התמונות שצורפו למאמר - באדיבותה של גב' צביה רייל, ארכיון קיבוץ מרחביה



חצר הקיבוץ בחיפה, ציור של חבר הקיבוץ יצחק חרותי

# ספרים חדשים

## "הכיפה בעיר האדומה"

### התפתחות החיים הדתיים בחיפה עד קום המדינה

מרדכי ש' פרידמן

הוצאת המחבר וספריית בית אל בע"מ, 2015. 256 עמודים.

מרדכי ש' פרידמן, בספרו, סוקר את התפתחות החיים הדתיים בחיפה - עד קום המדינה. בספר פרקים על אלמנטים מגוונים, המתארים את החיים הדתיים בעיר: ייסוד מועצת הרבנות בחיפה ומוסדותיה, השבת בפרהסיה הציבורית, כשרות, מוסדות החינוך הדתיים בחיפה, מפלגות דתיות, תנועות נוער דתיות, קבורה, תפילה, בתי כנסת ועוד. המחבר מציין את השונה, השווה והמשותף לספרדים ולאשכנזים. הוא מתייחס לנושאים אלו בשכונות היהודיות השונות, למן הקמתן ובמהלך התפתחותן, וכן מצביע על השוני והדמיון במאפיינים של חיי הדת בחיפה - במובחן מערים אחרות.

זהו ספר ראשון בנושא, המציג בפני הקורא קשת רחבה של ההיבטים, שבהם באים לביטוי חיי הדת בחיפה, כאמור - עד קום המדינה.

**ד"ר מרדכי פרידמן** הינו מרצה להיסטוריה במכללת שאנן וכיהן כמנהל האגף לתרבות תורנית במחוז חיפה והצפון של משרד החינוך



## סבו פניכם

### מבחר מאמרים וכתבים

שמואל בן-שבת

הוצאת דבי אופקים, 2014. 368 עמודים

**שמואל בן שבת (1888 - 1957)** היה איש חינוך ידוע בחיפה. הוא עסק בהוראה, ובניהול מוסדות חינוך. היה ממיסדי ב"ס לבנות תנועת המזרחי ותלמוד תורה לילדים ספרדים. במקביל לתפקידיו במערכות החינוך כתב לעיתונות בדגש על הצורך בהתייחסות לתעמולה הערבית האנטי-ציונית. היה פעיל פוליטי חברתי בתנועת המזרחי, חבר הוועד הלאומי של הישוב היהודי וציר בקונגרס הציוני ה-20. בנוסף היה פעיל ציבור בפורומים של חינוך, תרבות, פולקלור ואנתולוגיה.

הרבה לחקור ולכתוב בתחומי השפה העברית ובבלשנות שמית.

כתב גם על העיר חיפה ותולדותיה.

הספר כולל מבחר מאמרים וכתבים שעיקרם חקר השפה העברית וסוגיות בבלשנות. בנוסף נאספו בו חיבורים בנושאי חינוך, פולקלור ותולדות חיפה - כפי שלוקטו והובאו לדפוס ע"י בתו של המחבר, רינה איל, לזכר אברהם בן שבת שנפל בהגנה על קיבוץ בית קשת, במלחמת העצמאות.



# קצין צוללת במלחה"ע הראשונה, האדריכל אלכסנדר ברוולד

אלי לירן\*

## הקדמה

פעילותו של האדריכל אלכסנדר ברוולד במלחמת העולם הראשונה לא עניינה את חוקרי האדריכלות בארץ ישראל מעבר ליזוע עליו, שהיה קצין תותחנים יהודי בחיל הים הקיסרי. בשנת 1987 מופיעה עדותו של ד"ר ז. אורבך, בנו של ד"ר א. אורבך, הרופא היהודי הראשון בחיפה והזרז לבואו של האדריכל ברוולד לחיפה בשנת 1910 לתכנון הטכניון. ד"ר ז. אורבך מספר, כי בהיותו בן 13, בשנת 1925, היה עד לבואו של ברוולד לביתם בחיפה. אדריכל ברוולד סיפר לד"ר א. אורבך, בהתרגשות רבה, כי פגש ברחוב אדם שהכיר, כאשר שרת כקצין על צוללת גרמנית במלחמת העולם הראשונה. הצוללת הטביעה אנייה בריטית. האדם שפגש היה קצין בריטי, ניצול מהאנייה הטבועה, אשר הועלה על הצוללת... את העדות היחידה הזו שמעתי מד"ר ז. אורבך, אשר עמד על כך שהסיפור אמיתי. אין כל סימוכין במסמכים בדבר שרותו של ברוולד על צוללת בזמן המלחמה. האמנתי למוצא פיו של ד"ר ז. אורבך וכמובן גם לסיפורו של אדריכל ברוולד, ויצאתי למסע, המתחקה אחר עקבות אפשריים לעדות זו.

אני מנסה לענות על שלש שאלות בעדות זו: 1. מתי שרת ברוולד על צוללת גרמנית במלחמת העולם הראשונה? 2. היכן ארע טיבוע האנייה הבריטית? 3. מי הוא הקצין הבריטי, אשר הועלה על סיפון הצוללת? האם ניתן לאתר? פרט מעניין נוסף וחשוב, המתחוויר מהסיפור, שככל הנראה האדריכל ברוולד, כקצין על הצוללת, השקיף על פרויקט חייו, הטכניון, ב-7 בפברואר 1916, מגשר הצוללת שעליה שרת, ואשר שייטה במפרץ חיפה באותו היום.

אני מתבסס במחקרי, ארוך השנים, על ממצאים מארכיוני חיל הים הגרמני בברלין, הארכיון הלאומי הבריטי בלונדון, המוזיאון לתולדות צוללות מלחמת העולם הראשונה בקוקסהבן, ארכיון הטכניון בחיפה, ארכיון העיר חיפה ופורום צוללות מלחמת העולם הראשונה, אשר סייעו רבות בהשגת מסמכים ומידע.

## 1924, "ג'נטלמן" אנגלי ו"יקה" גרמני נפגשים בהדר הכרמל.

**חיפה, הדר הכרמל, ספטמבר 1924...** שני הגברים צעדו בערכו של יום ברחובה של שכונת הדר הכרמל הנבנית, חוזרים איש לביתו. האחד - "ג'נטלמן" אנגלי טיפוס, חוזר מיום עבודה במפעל המלט "נשר", שזה עתה הוקם, בו התקבל לעבודה כגזבר המפעל. האחר, "יקה" גרמני טיפוס, לבוש חליפה, חובש מגבעת לבנה, חוזר ממשרד לתכנון אדריכלי, שהקים חודשיים קודם לכן עם עלייתו לארץ ישראל מגרמניה.

שני הגברים חלפו איש על פני רעהו, הציצו זה בזה, נדו קלות בנגיעה במגבעת על ראשם והמשיכו בדרכם. לא חלפו שניות מספר, הסתובבו זה אל זה, התקרבו, הציצו איש בפני חברו ופלטו: "לא יאמן!!". נראה היה, כי מכירים הם זה את זה. לחצו ידיים בקורקטיות, ולאחר קריאות ה"לא יאמן", צעדו שלובי זרוע כברת דרך, מעלים זיכרונות מפגישתם הקודמת, שהתקיימה 8 שנים קודם לכן, במלחמה העולמית הגדולה הנוראה... "אתה

אלי לירן נחשף לעדות על פגישה מקרית, שהתקיימה ב-1925 בחיפה, בין שני גברים - קציני-ים בעברם: ג'נטלמן אנגלי ו"יקה" טיפוס.

הוא יוצא למסע מחקרי, בין ארכיונים ומסמכים, כדי לענות על שאלות שהציב לעצמו כדי להוסיף מידע על פעילותו של האדריכל ברוולד:

האם שרת אלכסנדר ברוולד על צוללת גרמנית?

האם הטביעה הצוללת אנייה בריטית? האם העלו אנשיה ניצול בריטי?

מיהו הקצין הבריטי?

האם ראה ברוולד, מהגשר, את הטכניון - פרויקט חייו?

הג'נטלמנים נזכרים בקרב הימי שהפגיש אותם והמחבר מוביל את הקורא לאורך מעין יומן אירועים, עד שתתבררנה התשובות לשאלותיו.

\* אלי לירן, חבר העמותה לתולדות חיפה, חוקר את תולדות חיפה, מתמקד בנושאי עבודתו של האדריכל אלכסנדר ברוולד ובניו בחיפה, באירועי מלחמת העולם הראשונה בחיפה, ובתחומי התפתחות התחבורה הציבורית בחיפה.

הוא... "ואתה זוכר?" "התנהגתם שלא על פי כללי המלחמה", "ואתה, האירוח שלכם לא היה משהו...!". לרגע חזרו הבריטי והגרמני אחורה בזמן, אויבים זה לזה. הזיכרונות הציפו ואפפו אותם... התיישבו על גדר האבן המקיפה את בניין הטכניקום ושקעו בהרהורים, מנסים למקם את זמן פגישתם הבלתי נשכחת ואת מקומה.

"הייקה" הגרמני החל להעביר בראשו את תקופת המלחמה במהירות, פרוץ הקרבות, הגיוס, השתתפותו בקרב על כיבוש העיר אנטוורפן בבלגיה, במסגרת רגימנט הארטילריה השני בפיקוד הגנרל שרודר, טקס כניעת העיר, שהשתתף בו כזוטר במעמד קצין בצוות הגנרל הגרמני, בקבלת מפתח העיר, שהכניס לכיסו "ושכח" להחזיר. לרגע חייך במבוכה לעצמו ונזכר במפתח התלוי במסדרון דירתו החדשה, ששכר פה בחיפה. הוא נזכר כיצד נקרא למפקדת חיל הים בברלין, נשלח כקצין מודיעין למפקדת הצוללות הגרמנית בפולה על חוף הים האדריאטי. "שם יאמרו לך את תפקידך!, אתה מכיר את נתיבי האניות במזרח הים התיכון ואת חופי סוריה ומצרים, הלא כן...?". בהחלט הכיר, הרי שט בנתיבים אלו, כאשר ביקר בארץ ישראל במשך 5 שנים, משנת 1909, 3 חודשים בשנה, עד פרוץ המלחמה. הוא שט בנתיבי מזרח הים התיכון מטריאסט דרך אלכסנדריה ופורט סעיד, עד יפו, חיפה וביירות. הוא הכיר היטב את חופי מצרים, ארץ ישראל וסוריה מסיבות עבודתו דאז. הזיכרונות חלפו במהירות במוחו. עד מהרה הגיע לינואר 1916 ולמשימה שהוטלה עליו.. הוא הרים את ראשו והתבונן ב"ג'נטלמן" האנגלי...

ניכר על ה"ג'נטלמן" האנגלי, כי הזיכרונות קשים עבורו. מצחו חרוש הקמטים הסגיר את מחשבותיו. הוא נזכר במשפחתו בלונדון של לפני מלחמת העולם הראשונה, בעסק למכירת דברי הלבוש, שעזב עם פרוץ המלחמה, גיוסו לגדוד ה-20 ברגימנט הלונדוני, המסופח לחיל המשלוח הבריטי לקרבות הדרדנלים, הנחיתה בחופי חצי האי גליפולי, הלחימה העיקשת מול התורכים, נסיגת הארטילריה הימית הבריטית והשארת החיילים על החוף לחסדי הפגזות התורכים תחת פיקוד הגרמנים. כישלון הנחיתה, אלפי ההרוגים, הנסיגה החפוזה והפינוי לאלכסנדריה, שם המתין עם אלפי חיילים אחרים לחזרתו הביתה ללונדון, עייף ויגע, ממתין לתורו לעלות על אנייה שתקחהו לביתו.

הסתכלו השניים איש ברעהו, ממקדים את זמן פגישתם. "הייקה" הגרמני החל לספר: "בינואר 1916 עליתי בתפקיד קצין מודיעין על צוללת בבסיס הצוללות הגרמני-אוסטרי בנמל פולה אשר בים האדריאטי, 'למשימות הים התיכון'...."

## **צוללת במפרץ חיפה, פברואר 1916**

**בסיס הצוללות הגרמני בפולה, הים התיכון, 22 בינואר 1916...** הצוללת הגרמנית יצאה מבסיס פולה. על סיפונה קצין המודיעין הגרמני. "משימות הים התיכון" של הצוללת כללו הטבעת אניות בריטיות במסגרת מלחמת אניות המסחר, שהכריזה גרמניה על בריטניה, בנתיבי השייט במזרח הים התיכון ומבצע מודיעיני בחופי סוריה וארץ ישראל. המעבר במיצרי אוטרנטו בים האדריאטי עבר ללא תקלות, למרות הסגר הימי הבריטי. הצוללת הגיעה לנתיב האניות מלטה-אלכסנדריה, והחלה בחיפוש ובמעקב אחר אניות היוצאות מתעלת סואץ, המניפות דגל בריטי ושטות בנתיב זה.

ה"ג'נטלמן" הבריטי הפסיקו: "לאחר הנסיגה מגליפולי, בסוף ינואר 1916, חיכינו על הרציף בנמל אלכסנדריה, כאשר נתקבלה הודעה, כי תורנו הגיע ואנו נעלה על אניית מסחר המגיעה מהודו בדרכה ללונדון. בדרך תהיינה עצירות של האנייה בנמלי אלג'יר ומרסי. האנייה, שהגיעה ונקשרה לרציף, לא הבטיחה רבות. צוות המלחים הוודי עשה את עבודתו. רב החובל וקציני האנייה הראו לנו את מקומנו על הסיפון. נערך מסדר

ונתבקשנו להיות חגורים בחגורות ההצלה לאורך כל זמן השיוט והפלגנו..."

**אלכסנדריה, 28 בינואר 1916...** אניית המסחר הבריטית השטה בנתיב קרצ'י-לונדון, מובילה מטען מסחרי לנמלי אלג'יר ומרסיי, ויעדה הסופי לונדון, יצאה מנמל אלכסנדריה שעל סיפונה חיילים וקצינים בריטיים, שפונו מגליפולי אשר בדרדנלים, בדרכם למרסיי ולאנגליה. האנייה שמה פעמיה לנתיב אלכסנדריה-מלטה. עקב התראה על פגיעה אפשרית של צוללות גרמניות, נדרשו הקצינים והחיילים לשהות על הסיפון חגורים בחגורות ההצלה. הקצין הבריטי התרווח במקומו על הסיפון, חגור בחגורת ההצלה, וציפה בכיליון עיניים לשייט אשר בסופו יראה את משפחתו בלונדון, שאותם לא ראה זמן רב. הים היה גלי, וחרטום האנייה השטה בכיוון צפון מערב, חתך את הגלים....

**הים התיכון, 1 בפברואר 1916, 1200 בצהריים...** קצין המשמרת על גשר פיקוד הצוללת זיהה את תנועת אניית המסחר הבריטית. פעמון הצוללת צלצל והתריע "אניית אויב לפנינו" - כולם לעמדות! צלילה, מפקד הצוללת הורה על ירי מצינור טורפדו מספר 2, נתיב תנועת הטורפדו כמעט בלתי נראה, פגיעה ישירה! האנייה החלה לטבוע, צוות האנייה החל עוזב בסירות ההצלה. אחת מסירות ההצלה החלה טובעת. סירה שנייה, שהייתה קרובה יותר למיקום הצוללת, כפי שנראה בפריסקופ, כללה את רב החובל וקצינים מהאנייה, אשר לא נקפו אצבע כדי להציל את אלה שטבעו. מפקד הצוללת הגרמנית אשר עקב בפריסקופ אחר הנעשה, החליט לעלות על פני המים ולהציל את אנשי הסירה שטבעה....

**הים התיכון, 1 בפברואר 1916, 0200 בצהריים...** הצוללת עלתה על המים. מפקד הצוללת אפשר לניצולי הסירה, שטבעה, לעלות על סיפון הצוללת. בשיוט איטי התקרב לסירת רב החובל והקצינים, ובאיומי אקדחים העלה אותם על סיפון הצוללת. רב החובל והקצינים הבריטים אשר עלו, נחקרו על ידי קצין המודיעין הגרמני. לאחר מכן החלו להעביר את הניצולים ולחלקם בין סירות ההצלה.

קריאות "S.O.S" של האנייה הטובעת עשו את שלהן. מפקד הצוללת הבחין בארבע ספינות דייגים בריטיות חמושות, מתקרבות לאזור. הוא נתן מיד הוראת צלילה, קצין המודיעין הגרמני הפסיק את חקירתו של הקצין הבריטי, הם בחנו איש את רעהו במבט האומר.. "עוד נבוא חשבון". הקצין הגרמני התנצל בפני הקצין הבריטי על "האירוח", מיהר להיכנס לצוללת, אשר החלה לצלול באופן מבוקר, בעודה מאפשרת לניצולים שנותרו על סיפונה, להחליק למים.

**הים התיכון, 1 בפברואר 1916, 0500 אחר הצהריים...**

הקצין הבריטי, מופתע מההתרחשות, הודה לאלוהים על כי לא נורה על ידי הגרמנים, חגור בחגורת ההצלה, החליק למים והחל בתנועות ציפה, בציפייה להצלתו על ידי ספינות הדייגים החמושות שהגיעו במהרה. מפקד הצוללת, שהחל להתרחק בצלילה מהמקום, הרים את הפריסקופ ווידא, כי הניצולים מועלים על הספינות שהגיעו. אחר כך הורה: "כוון 90 מעלות, מהירות 11 קשר, פעלו!". הצוללת המשיכה בשיוט בכיוון ארץ ישראל, להמשך משימתה המודיעינית.

**מפרץ חיפה, 7 בפברואר 1916, 1200 בצהריים...**

הצוללת שייטה מטרטוס בחוף הסורי, ליעדה בחוף קיסריה, להורדת הכבודה, הנמצאת על סיפונה, ולפריקתה. בהגיעה למפרץ חיפה, נכנסה למימי המפרץ. במהלך השעתיים הבאות שייטה הצוללת על פני המים במפרץ: ים רגוע, גלים נמוכים - שיוט המאפשר לצוות אשר על הגשר לסקור, להתבונן ולבחון את חיפה של שנת 1916 דרך משקפותיהם....

## 1924, חזרה לפגישה

**חיפה, הדר הכרמל, ספטמבר 1924...** השיחה קלחה, מדי פעם בפעם הפסיקו איש את רעהו בסיפורו של כל אחד מהם. לפתע הרים ה"ג'נטלמן" האנגלי את ראשו ושאל את "הייקה" הגרמני: "מה אתה מחפש כאן? קצין אויב גרמני במקום הנשלט בידי הבריטים, אינני מבין".

"הייקה" הגרמני סובב את פניו לעבר בניין הטכניקום, הצביע עליו ואמר: "אתה רואה את הבניין הזה? במקצועי אני אדריכל והוזמנתי לתכנן את הבניין, לפני המלחמה, בשנת 1910. הייתי כאן בשנות הבנייה ואף תכננתי בניינים נוספים, והצביע לכיוון רחוב ירושלים... דרך אגב, אני יהודי. הוצע לי ללמד אדריכלות בבנין זה, מוסד הטכניקום, העומד להיפתח בשנה הקרובה. אשתי, אמנית אף היא, אמורה להגיע בקרוב, תהיה עזר כנגדי, ואנו נתגורר ברחוב הקרוב. הסתובב והצביע על בניין צימרמן ברחוב נורדאו. משרדי יהיה בבניין הטכניקום, משם אני בא כעת. לצערי אין לנו ילדים. מי אתה ובמה אתה עוסק? שאל "הייקה" הגרמני את ה"ג'נטלמן" הבריטי.

ה"ג'נטלמן" האנגלי ניגב את אגלי הזיעה ממצחו והמשיך בסיפורו: "לאחר שניצלנו, הוחזרנו לאלכסנדריה, שם חיכינו שוב לתורנו לשוב הביתה ללונדון. כחודש ימים חיכינו באלכסנדריה, ובאפריל 1916 צורפנו לאינייה, אשר הובילה את הכוחות המפונים והניצולים ללונדון. משחזרתי לביתי, מערכת היחסים המשפחתית שלי התמוטטה. אשתי ואני נפרדנו, ואז ראיתי קול קורא לקצינים ולחיילים יהודים להצטרף ללגיון היהודי, הגדוד העברי, אשר יועד להילחם לצד כוחות הגנרל אלנבי בארץ ישראל. דרך אגב, גם אני יהודי! הצטרפתי בדרגת קפטן לגדוד העברי 38. לאחר אימונים וגיבוש הגדוד, עשינו דרכנו ברכבות לכיוון איטליה, ומשם - באינייה - לאלכסנדריה. עם כיבוש ארץ ישראל על ידי הבריטים ופרוק הגדוד העברי, השתחררתי והחלטתי להישאר כאן בחיפה. בשנת 1921 נישאתי פעם שנייה, לאשתי פה בחיפה, אף מצאתי לי מקום עבודה כגזבר ומשלם משכורות במפעל החדש לייצור מלט "נשר". עתה אני חוזר מיום העבודה לביתי" - והצביע על בית מאירסון ברחוב ירושלים. לאחר מכן הוסיף בקול שקט, "גם לנו אין ילדים".

חיפה, הדר הכרמל, ספטמבר 1924... שני הגברים ישבו זה לצד זה על גדר האבן, שותקים ונזכרים ברגעים המשותפים במימי הים התיכון, כאשר היו אויבים זה לזה. לאחר שהעלו חוויות משותפות מרגעים אלו, בררו מה עושה כל אחד מהם באותה עת ברחובה של חיפה של שנת 1924. משנתברר לשניהם, כי כל אחד מהם בעצם יהודי, המתחיל את חייו החדשים בעיר המתפתחת, כי הם בעצם שכנים הגרים ברחובות סמוכים, קמו ללכת נעלו את עברם, לחצו ידיים, נפרדו והלכו איש לדרכו.

ה"ג'נטלמן" היהודי האנגלי "הייקה" היהודי הגרמני, ייפגשו פעם נוספת כעבור חמש שנים, בשנת 1929, כאשר "הייקה", האדריכל היהודי-גרמני, פרופסור אלכסנדר ברוולד, יתכן את ביתו של ה"ג'נטלמן" האנגלי היהודי, מר פיליפס, על הר הכרמל - "בית מחניים", הבית אשר ייתן לרחוב במרכז הכרמל את שמו, עשר שנים מאוחר יותר.

המחקר אכן הוסיף מידע על ברוולד, שהיה קצין צוללת במלחמת העולם הראשונה. הצוללת הגרמנית עליה שירת אכן הטביעה אנייה בריטית, הצילה את הקצין - וברבות הימים, בפגישתם בחיפה, גילו השניים את יהדותם ואת הקשר לעיר. ב-1929 בנה האדריכל ברוולד את ביתו של מר פיליפס על הכרמל.



# חיפה - רשמי עין ורחשי לב\*

"אחד העולים"

"... התקרבו לחיפה, והר הכרמל בכל הדרו נגלה לעיני, והקסים אותי כל כך, שלא יכלתי לזוז ממקומי."

מאחרי המלחמה לא הייתי בחיפה, והנה כאן לפני הדר הכרמל, עיר שלימה שגדלה רק במשך חמש שנים. מרוב התפעלות נתחדשו בי כחותי ועליתי במדרגות על הדר הכרמל למעלה, השקפתי משם על שפת הים ועל מפרץ עכו, מחזה נהדר, נחל קישון מתפתל לנגד עיני, ונופל לתוך הים. אחרי זה העפלתי לעלות על הר הכרמל, עמלתי יותר מחצי שעה, ובכבדות עליתי על עצם ההר, כבישים סלולים עליו, בנויים בתים רבים, הרחוקים אחד מהשני. הרבה אלפים עצים עצי אלון נטעו על המגרשים, הרחבים, והן רק לפני איזה שנים היה המקום הזה עזוב ושם.

האקלים הוא אחר לגמרי מאשר בכל ארץ ישראל, קר ונעים, המקום טוב לנוח בו, בימות הקיץ. ראיתי כמה ערים גדולות ויפות בחוף לארץ, אך מחזה נהדר ויפי סבר כזה, עוד לא ראיתי. אין בכח העט לתאר את המחזה הנהדר הזה. הבטתי ממרומי הכרמל לצד הים והסתכלתי בכל הצדדים. קשה היה לי לזוז ממקומי כה הקסימני המקום, וכך שהייתי עד שקיעת החמה ולא ידעתי שבעה. האויר הקריר פעל עלי עד שלא ידעתי איפא אנכי, אם בארץ ישראל או באירופה. בקצור קשה למצוא עוד מקום כזה בתבל.

אי אפשר לדמות את תל אביב לחיפה, תל אביב היא עיר יפה מסודרת, עיר בינונית, כמוה ראיתי הרבה ערים באירופה. אבל חיפה היא יפהפיה מאין כמוה, היא עשתה עלי רושם כזה, שלעולם לא אשכחנה.

העיר חיפה שוכנת לרגלי הר הכרמל על חוף מפרץ עכו. מספר יושביה 35 אלף, בהם 16 אלף יהודים.

עוד בראשית המאה הזאת היתה חיפה עיר קטנה ובלתי חשובה, רק אחרי שבנו מסלת הברזל, המחברת אותה מצד צפון עם דמשק ומדרום עם מצרים, ומחברת אותה עם הגליל ועם עמק יזרעאל, משומרון עד עבר הירדן, נשקף לה עתיד גדול, ועוד יותר, כשיבנה נמלה בקרוב, אז תהיה עיר החוף הראשית בארץ ישראל..."

"יש גם בדעת הממשלה הבריטית לעשות את נמל חיפה לנקודת משען של צי המלחמה לממלכה הבריטית בים התיכון במזרח, כעת נחשבת חיפה לעיר החוף המסחרית השניה בארץ ישראל. הישוב היהודי נקלט בחיפה באופן הכי טוב, בנו כמה בתי חרשת, בית חרשת של שמן, טחנות קמח גדולות, בית חרשת למלט "נשר". בחיפה נמצא גם התכניון העברי, שתעודתו לחנך מומחים לכל המקצועות בארץ ישראל."

"...עוד בימי התלמוד עמדה כאן העיר חיפה או "שקמונה". בזמן הנוכחי יכולים לחלק את הישוב של חיפה לשלשה חלקים חשובים וכל חלק יש לו תפקיד מיוחד לגמרי: הישוב שעל שפת הים ז.א. חיפה העתיקה והשכונות החדשות שנבנו בזמן האחרון - עשיר במסחר. כל בתי המסחר נמצאים רק בפנה הזו שעל שפת הים. החלק השני הוא הדר הכרמל - העיר החדשה והחלק השלישי הוא למעלה על הכרמל - מקום למנוחה ולתענוגות. לזמן החרף, נחוצים פה בניינים חזקים שלא יחדר בהם האויר הקר מהרוחות

הכותב מתפעל מהעיר שגדלה במשך חמש השנים שקדמו לביקורו. הוא עולה במדרגות, מתבונן ומציין את הבנייה, את סלילת הכבישים ואת נטיעת העצים.

"אין בכח העט" לתאר את יופיה ואת קסמה של העיר. "קשה למצוא עוד מקום כזה בתבל."

עתידה של חיפה מובטח עם בניית מסילת הברזל, שהופכת אותה לצומת דרכים. ול"כשיבנה הנמל... אז תהיה עיר החוף הראשית בארץ ישראל."

הספר "רשמי עין ורחשי לב" מאת "אחד העולים" (כך במקור) הופיע בשנת תר"צ (1930) בדפוס צוקרמן, ירושלים.

החזקות המנשבות כאן. גם הלבשה מיוחדת דרושה כאן. זהו המקום רק בשביל עשירי העם.

הפרברים החדשים של חיפה משתרעים לצד צפון-מערב על חוף הים, שם נמצאת גם "המושבה הגרמנית" היפה והשכונה העברית החדשה "בת גלים". במעלה הכרמל - שכונת "הזר הכרמל", בנין התכנין "נוה שאנן". מצפון-מערב לעיר עולה הכביש על הר הכרמל שבו בנו "מנזר אליהו", על ידו מגדל אור ומצבת זכרון לחללי נפוליון שנפלו במלחמה על יד עכו. שם נמצאים הרבה מעונות קיץ ובתי מלון, מכאן אפשר לראות את עכו הנמצאת בקצהו השני של המפרץ, ואת הרי החרמון והלבנון.

\* הובא לדפוס ע"י יעקב שורר, חוקר תולדות חיפה, מרצה ומדריך טיולים וחבר העמותה לתולדות חיפה.

הערה: הדברים מובאים כלשונם. לא הוכנסו שינויים בטקסט למעט סימני פיסוק שהיו הכרחיים להבנת הדברים.



"חיפה היא יפהפיה מאין כמוה". תאריך משוער: 1930. התמונות - מאוסף אלי רומן, באדיבותו.





הודעה רשמית על ביטול הטקס



הזמנה אישית



אישור כניסה לרכב



כרטיס לרכבת

