

יפו – נמל ללא נמל

לכישלונן של התכניות
מן המאה התשע-עשרה
להקמת נמל מודרני עמוק מים ביפו

דן מירקין
וחיים גורן



יפו – נמל ללא נמל: לכישלונן של התכניות מן המאה התשע-עשרה להקמת נמל מודרני עמוק מים ביפו

בשער המאמר:
מבט על השוניות
והנמל בסוף המאה
התשע-עשרה
(אוסף המושבה
האמריקנית, ספריית
הקונגרס, וושינגטון)

חסרונו של נמל עמוק מים ומוגן מרוחות בחופה של ארץ-ישראל, שכמעט אין בו מפרצים טבעיים, השפיע רבות על הפעילות הימית בארץ. הפתרון האפשרי היה מן הסתם בניית נמלים מלאכותיים, עמוקי מים ומוגנים בשוברי גלים. נמל קיסריה, שכנה הורדוס בשנים 22-10 לפסה"נ, היה הגדול והחשוב שבנמלים שנבנו בארץ בימי קדם. אולם בשנים 128-130 לסה"נ, בעקבות רעידת אדמה שפקדה את האזור, התגברה שקיעת קרקעית הים, וגרמה גם לשקיעתו של הנמל, ולא היה אפשר עוד להשתמש בנמל זה.¹

במהלך תקופות ארוכות הייתה העיר יפו שער הכניסה הראשי לארץ-ישראל, ובעיקר לירושלים וכן לרמלה בתקופת פריחתה.² במאמר זה אנו מבקשים להתמקד בעת החדשה. במאה התשע-עשרה וביתר שאת במחציתה השנייה הלך והתבצר מעמדה של ירושלים כעיר המרכזית בארץ-ישראל וכמוקד פעילות דתית ומדינית, ואוכלוסייתה הלכה וגדלה. במקביל הפכה יפו לנמל הראשי של מרכז הארץ, והחל בשנות השבעים קיבלה מעמד של סנג'ק עצמאי,³ והמשיכה להשתייך לפאשאליק (ולאֵיֵת) דמשק, כיתר הסנג'קים של מרכז הארץ ודרומה. נמל עכו, שהיה הנמל העיקרי לצפון הארץ, ובכלל זה לחוראן, ירד ממעמדו משלהי 1840, וחיפה הייתה אז רק בראשית צעדיה לתפוס את מקומה כעיר נמל מרכזית.⁴

באותה תקופה הועלו רעיונות – שהפכו עד מהרה ליזמות ותכניות – לפתרון בעיית הנמל ללא נמל, כפי שאפשר לכנות את נמל יפו דאז, משום לא היה בו שובר גלים, אלא רק שורת שוניות וסלעים, שנתנו הגנה מועטה, ושלא אפשרו כניסת אניות.⁵ נתוניו הטבעיים של שטח העגינה הפנימי

- 1 א' רבן, 'קיסריה', אחא"ח, עמ' 1369-1390. לאחר שקיעתו של הנמל נעשו ניסיונות לשקמו ולו באופן חלקי בתקופה הרומית המאוחרת ובתקופה הצלבנית, אך הם לא צלחו.
- 2 כדוגמה אחת מני רבות ראו: ח' רם, 'יפו – ה"שער לציון" לעולי רגל ולעולים יהודים', שבט ועם, ה' [ו] (תשמ"ה), עמ' 221-241. לסקירה כלכלית של הנמל ראו למשל: N. Verney & G. Dambmann, *Les puissances étrangères dans le Levant en Syrie et en Palestine*, Paris & Lyon 1900, pp. 351-357. להיסטוריה של נמלי העיר ראו: א' רבן, 'נמליה הקדומים של יפו', ישראל: עם וארץ, ז-ח (תשנ"ד), עמ' 95-114. להבאת עצי ארז דרך הים ליפו ראו: עזרא ג, ז; דברי הימים ב, ב, טו.
- 3 התפתחותה והשינויים במעמדה של ירושלים במהלך המאה התשע-עשרה נדונו במחקרים רבים מאוד. ראו למשל לאחורונה: ד' קושניר, 'ירושלים תחת שלטון הקיסרות העות'מאנית: בעיות ממשל ומנהל', י' ברטל וח' גורן (עורכים), ספר ירושלים בשלהי התקופה העות'מאנית (1800-1917), ירושלים תש"ע, עמ' 3-17; י' גלס, 'התפתחות התשתית והכלכלה', שם, עמ' 241-258; ומחקרים נוספים באותו קובץ.
- 4 לסיכום ראו למשל: נ' גרוס, 'תמורות כלכליות בארץ-ישראל בסוף התקופה העות'מאנית', קתדרה, 2 (חשוון תשל"ז), עמ' 111-125; ש' אביצור, 'נמל יפו', א' שילר (עורך), יפו ואתריה (קרום, 15), ירושלים תשמ"א, עמ' 7-13. על נמל חיפה במאות השמונה-עשרה והתשע-עשרה ראו: א' כרמל, 'תולדות חיפה בימי התורכים, חיפה תשס"ב', עמ' 77-101; א' כהן, 'השלטון העות'מאני בארץ-ישראל – מחדש פניה של רצועת החוף', קתדרה, 34 (טבת תשמ"ה), עמ' 67-73.
- 5 ד' מירקין, 'נמל ללא נמל: נמל יפו בתקופה העות'מאנית (1516-1917) על-פי תיאורי נוסעים, צילומים ואיקונוגרפיה;



**שוניות הסלעים
בנמל יפו והאניות
העוננות מחוץ לנמל**
(אוסף המושבה
האמריקנית, ספריית
הקונגרס, וושינגטון)

התאימו אך ורק לסירות ולספינות מפרש קטנות, ואילו ספינות נאלצו לעגון בים והיו חשופות לתנאי מזג האוויר והים. אמנם השלטונות העות'מאניים החלו כבר בשנות השישים של המאה התשע-עשרה בקיזמות שיפוץ מקומיות, הן בסביבה הימית הן בחלק היבשתי של הנמל, אך אלו היו קטנות ומפורזות, והמדיניות העקבית שנקטו השלטונות חסמה כל יזמה לפתרון יסודי של הבעיה.⁶

הצורך במודרניזציה של הנמל נבע גם מהמעבר מספינות מפרש לספינות קיטור, שלווח בגידול בנפח האניות, בקיצור משכי ההפלגה ובהארכת עונות ההפלגה. פתיחתה של תעלת סואץ, בשנת 1869, שסימנה במידה רבה גם את סופו של עידן השיט במפרשים, תרמה אף היא לצורך לקדם את נמל יפו, הגם שהשפעתה לא הייתה מידית. למשל בשנת 1872 עדיין פקדו את הנמל 828 ספינות מפרש, והן ייבאו סחורות בהיקף 11,193 טונות, לעומת 171 ספינות קיטור, שהובילו סחורות במשקל 60,403 טונות.⁷

עבודת מוסמך, אוניברסיטת חיפה, תש"ע. מאמרנו מבוסס בעיקרו על עבודת מוסמך זו. הביטוי 'נמל ללא נמל' מקורו בכותרת העבודה.

6 ר' קרק, יפו: צמיחתה של עיר, 1799-1917, ירושלים 2003, עמ' 204-208.

7 Chemin de fer de Jaffa à Jerusalem et établissement d'un port à Jaffa: Statistique conforme aux documents officiels, du TRAFIC (Voyageurs et marchandises), 1872, CAMT, AQ 89 הסחר בנמל יפו, בעיקר על פי רישומיהם של הנציגים הדיפלומטיים האירופיים.

המידע על התכנית הגרמנית מקורו בחיבור בן הזמן שאיננו חדש למחקר, אלא שמתברר כי עד כה לא נלמד כראוי. ואילו המידע על שתי התכניות הצרפתיות מקורו בעיקר במסמכים, מפות ותכניות שעד לאחרונה נעשה בהם שימוש חלקי בלבד; מקורות אלה שמורים ב'מרכז ארכיוני עולם העבודה' (Centre des Archives du Monde du Travail) שבעיר רובאי (Roubaix) שבגבולה הצפונית של צרפת, השייך לארכיון הלאומי הצרפתי.¹¹

התכניות להקמת נמל מוגן ועמוק ביפו סוכמו עד כה באופן המלא ביותר בחיבורים של שמואל אביצור ורות קרק.¹² התכניות הראשונות בעת החדשה הוכנו כבר בתשע שנות השלטון המצרי בארץ, שנים שבהן החלו לחדור לארץ תהליכי מודרניזציה.¹³ אבראהים פאשא, שמשל על הארץ (1832-1840) מטעם אביו, שליט מצרים מחמד עלי, התכוון להקים נמל 'בשקע הגבעות ליד יפו, ששם יש מישור עגול', ולחבר אותו לים התיכון בתעלה.¹⁴ מידע זה מסר ויליאם פרנסיס לינץ' (Lynch, 1801-1865), מפקדה של משלחת המחקר האמריקנית לשקע הירדן וים המלח, שבא לעיר ב-29 במרס 1848, כשבע שנים ומחצה אחרי שגורש ממנה הצבא המצרי.¹⁵ לבקשת מלווהו, 'סגן הקונסול האמריקני ביפו', בחן קציני הצי לינץ' את המקום המוצע והגיע למסקנה שדמי מכס של שנתיים יכסו את עלות בניית הנמל, ואז יוכלו ספינות שנפח ההובלה שלהן עד 160 טונות לעגון בקיץ בנמל הפנימי. נראה שאבראהים פאשא התכוון להקים את הנמל סביב השקע הטבעי במקום שנמצא בו כיום אצטדיון בלומפילד; המקום נקרא באסה או אלכאסה, כלומר הפיצה. אבנר רבן אף העלה את הסברה שאפשר לראות בשם זה, המציין מקום נמוך שעמדו בו מים, עדות לקיומו של נמל פנימי באזור זה בימים עברו.¹⁶ איש החברה הלונדונית להפצת הנצרות בקרב היהודים (London Society for Promoting Christianity Among the Jews) ג'יימס אדוארד הנאואר (Hanauer, 1850-1938) כתב לימים כי מקום זה נקרא בפי המקומיים 'נמלו של שלמה'.¹⁷ מבקר אירופי אחר, החוקר הגרמני יוהנס נפומוק זפ (Sepp, 1816-1909), שביקר ביפו בשנת 1845, דיווח שיזמתו של אבראהים פאשא נכשלה 'בשנת 1840 [בגלל] התערבות המעצמות האירופיות', והכוונה כמוכן להתערבות

11 CAMT; מירקין (לעיל, הערה 5).

12 אביצור, תכניות ראשונות (לעיל, הערה 10), ביבליוגרפיה בעמ' 30; הנ'ל, נמל יפו (לעיל, הערה 10), עמ' 93-111 ('תכניות לפיתוח נמל מוגן ומשוכלל ביפו'), ושם בעמ' 222-225 ביבליוגרפיה נרחבת (כמובן לתקופתה); קרק (לעיל, הערה 6), עמ' 208-211.

13 ש' שמיר, 'מתי התחילה העת החדשה בתולדות ארץ-ישראל?', קתדרה, 40 (תמוז תשמ"ו), עמ' 138-158.

14 W.F. Lynch, *Narrative of the United States' Expedition to the River Jordan and the Dead Sea*, Philadelphia 1849, p. 440; טולקובסקי (לעיל, הערה 10), עמ' 130; אביצור, תכניות ראשונות (לעיל, הערה 10), עמ' 24-25 (הסיכום המפורט ביותר); קרק (לעיל, הערה 6), עמ' 208; אביצור, נמל יפו (לעיל, הערה 10), עמ' 95.

15 על לינץ' ומשלחתו ראו למשל: A.C.A. Jampoler, *Sailors in the Holy Land: The 1848 American Expedition to the Dead Sea and the Search for Sodom and Gomorrah*, Annapolis, MD. 2005; H. Goren, *Dead Sea Level: Science, Exploration and Imperial Interests in the Near East*, London & New York 2011, pp. 258-261.

16 רבן (לעיל, הערה 2).

17 J.E. Hanauer, 'The Traditional "Harbour of Solomon" and the Crusading Castle of Jaffa', *PEFQSt* (1903), pp. 258-264, 355-356; רבן (לעיל, הערה 2), עמ' 101. אביצור, תכניות ראשונות (לעיל, הערה 10). על הנאואר ראו: י' מגרון, 'זכרונות עעורים מיפו', ג' ברקאי וא' שילר (עורכים), שבע מונוגרפיות בנושא ארץ-ישראל (אריאל, 111-113), ירושלים תשנ"ו, עמ' 89-90, ותרומותיהם של ד' גנחובסקי ו'ש' גיבסון, שם, עמ' 118-120.

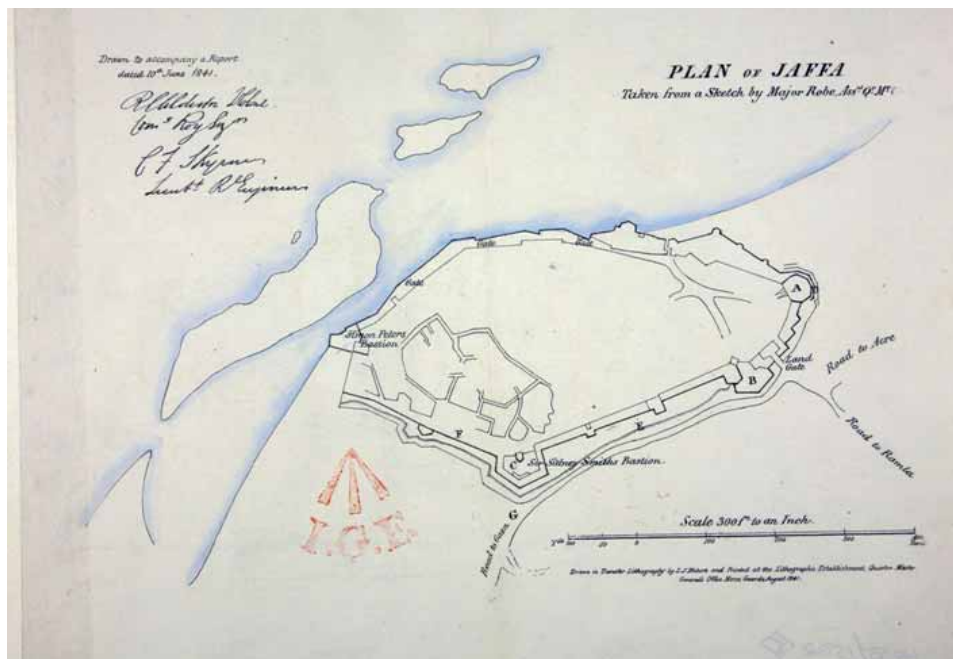
הצבאית העות'מאנית-האירופית שהובילה בריטניה. אבל, הוא הוסיף, 'ההיאספות הנמשכת של החול היא המכשול העיקרי'.¹⁸ זפ כיוון לבעיות שנגרמו בשל הצטברות החול בנמלים שלחופי ארץ-ישראל, שכן הרוח הדרומית-מערבית, הדומיננטית בשעות הבוקר וגם בסערות החורף החזקות, מחוללת זרמים המסיעים את החול מדרום לצפון. בתקופה שלפני הקמת סכר אסואן נסחף חול רב משפך הנילוס לאורך חופי הארץ, שקע וסתם מעגנים ונמלים, ונדרשו אמצעים רבים ומורכבים לפינויו.

בשנת 1841 מיפו קצינים בריטים את יפו וביצוריה, ובמסגרת זו סקרו ותיארו גם את הנמל, אבל לא עסקו בתכניות לשיפורו. על מפת יפו חתום הלוטננט צ'רלס פרנסיס סקירינג (Skyring), אם כי את המדידה ביצע מייג'ור פרדריק הולט רוב (Robe, 1801-1872), ואילו על התיאור המילולי חתום מפקד המשלחת, הקולונל רלף קר אלדרסון (Alderson, ?-1849), שהיה גם אחראי לפרסום הרשמי, הכולל פרטים רבים הנוגעים לעיר ולנמל.¹⁹ אביצור הרחיב גם את הדיון על יזמתו של אסעד יעקוב חיאט (Khayat, ?-1865), סגן הקונסול הבריטי ביפו; בתזכיר ששלח אל שר החוץ הבריטי דאז ומי שהוביל את המדיניות הבריטית באזור, הנרי ג'והן טמפל, הלורד פלמרסטון (Palmerston, 1784-1865), הציע חיאט לפתוח בין יפו לעיר סואץ דרך יבשתית, שתחבר את הים התיכון והים האדום. הוא הציע גם לבדוק אפשרות לבנות קו מסילת ברזל שיחבר את שני הנמלים, ושיתרום להגדלתם ולשיפורם.²⁰ יש לראות יזמה זו בהקשר רחב של שאיפותיה ויזמותיה של בריטניה למצוא במצרים או בסוריה דרך מהירה לקשר עם הודו – על ידי חיבור הים התיכון לים סוף או לחלופין לנהר פרת – עניין שהרבו לעסוק בו החל משנות השלושים של המאה.²¹

J.N. Sepp, *Jerusalem und das Heilige Land: Pilgerbuch nach Palaestina, Syrien und Aegypten*, I, Schaffhausen 1873, p. 2. על זפ ראו: ח' גורן, 'לכו חיקרו את הארץ': המחקר הגרמני של ארץ-ישראל במאה התשע-עשרה, ירושלים 1999, עמ' 129-142. לאירוועי חורף 1840, ששיאם בהפגזת עכו ב-3 בנובמבר, ראו: R.C. Alderson, *Notes on Acre and Some of the Coast Defences in Syria* (Papers on Subjects Connected with the Duties of the Corps of Royal Engineers, 6), London 1843, pp. 47-60; A. Lambert, "Within Cannon Shot of Deep Water": The Syrian Campaign of 1840', P. Hore (ed.), *Seapower Ashore: 200 Years of Royal Navy Operations on Land*, London 2000, pp. 79-95; M.H. Kutluoğlu, *The Egyptian Question (1831-1841): The Expansionist Policy of Mehmed Ali Paşa in Syria and Asia Minor and the Reaction of the Sublime Porte* (Middle Eastern and Balkan Studies Series, 2), Istanbul 1998, pp. 110-181.

18 R.C. Alderson, Camp Mount Carmel, Port of Syria, 17 June 1841, NAL, M.P.K. 294c (לעיל, הערה 18).
 19 וראו: Y. Jones, 'British Military Surveys of Palestine and Syria 1840-1841', *The Cartographic Journal*, 10, 1 (1973), pp. 29-41; H. Goren, 'British Surveyors in Palestine and Syria, 1840-1841', עמ' 173-198; International Cartographic Conference A Coruña 2005: Mapping Approaches into a Changing World [http://www.cartesia.org/geodoc/icc2005/pdf/oral/TEMA16/Session%205/HAIM%20GOREN.pdf] (לעיל, הערה 10), עמ' 97-99.
 20 אביצור, נמל יפו (לעיל, הערה 10), עמ' 97-99.
 21 לסיכום נושא זה ראו: א' אילת, בריטניה ונתיביה להודו: תכניות בריטיות לקשר את הים התיכון והמפרץ הפרסי ע"י שירות אניות קיטור בנהר פרת ומסילת ברזל בעמק הפרת 1834-1872, ירושלים תשל"א; גורן (לעיל, הערה 15), עמ' 1-115.

מימין: מפת יפו, ביצוריה והנמל על פי המדידות של הקצינים הבריטים (1841)
 למטה: קטע מתוך התיאור המילולי הנלווה למפה ובו פרטים רבים הנוגעים ליפו ולנמלה
 (באדיבות הארכיון הלאומי הבריטי, לונדון)



תכנית צימפל

צ'רלס (קרל) פרידריך צימפל (Zimpel, 1801–1879), מהגרס גרמני שעשה שנים רבות בארצות-הברית ועסק שם בכניית מסילות ברזל, העלה הצעה מפורטת להקמת נמל עמוק מים ביפו שישתלב ברשת מסילות ברזל. לא מעט נכתב במחקר המודרני על צימפל, דמותו, מעשיו ותכניותיו.²² רקעו ודעותיו ובעיקר התקרבותו לדת עם חזרתו לאירופה, הביאוהו לעסוק בעניינים נוספים, ובהם החזרת היהודים לארצם. אולם החשובים שבמחקריו ובתכניותיו היו אלה שבתחום התחבורה.²³

N.M. Gelber, 'A Pre-Zionist Plan for Colonizing Palestine: The Proposal of a Non-Jewish German-American in 1853' (trans. G. Kisch), *Historia Judaica*, 1, 2 (1939), pp. 81–90; עמ' 355–356; גורן (לעיל, הערה 18), עמ' 224–230; אביצור, נמל יפו (לעיל, הערה 10), עמ' 100–104; קרק (לעיל, הערה 6), עמ' 74–76.
 C.F. Zimpel, *Die Israeliten in Jerusalem: Eine Denkschrift gewidmet allen Israeliten*, Stuttgart 1852; idem, *Neue örtliche topographische Beleuchtung der heiligen Weltstadt Jerusalem, mit besonderer Rücksicht auf die Leidenstage unseres Herrn Jesu Christi und die Identät der heiligen Orte daselbst*, Stuttgart 1853; idem, *Mahnruf an die ganze Christenheit und nicht minder die Juden zur Befreiung von Jerusalem*, Frankfurt a.M. 1865 (להלן: צימפל, קריאה).

צימפל בא לביקור בארץ בשלהי 1861 – אחרי ביקורו הראשון בשנת 1852 – במטרה לבחון בשטח את סבירות תכניתו, ושהה כאן עד פברואר 1863. אז נסע לקונסטנטינופול כדי לנסות לקבל פרמאן, שיאפשר לו לממש את תכניתו. את התכנית ערכו 'מהנדס גרמני', שאיננו יודעים בוודאות מיהו, והמהנדס, המודר, הארכאולוג והבנאי הירושלמי קונרד שיק (Schick, 1822–1901), שאף שמעולם לא למד במוסד מסודר, הגיע לעמדה מובילה בכל התחומים הללו. השניים מדדו את השטח שבין יפו לירושלים כדי לתכנן קו מסילת ברזל. שיק שלח את החומר, השרטוטים והטקסט, אל הגאוגרף אוגוסט פטרמן (Petermann, 1822–1878), וכך זכו הדברים להתפרסם בכתב-עת גאוגרפי רב תפוצה שנמנה עם המובילים בזמנו. בראשית 1865 יצאו לאור בפרנקפורט שני חיבורים מפרי עטו של צימפל. בראשון מביניהם הציג תכנית לרשת מסילות ברזל מסועפת בארץ שהייתה מבוססת על קו יפו-ירושלים, והשני הוקדש לקריאה לנוצרים וליהודים לשחרר את העיר; חיבור מקוצר על הרכבת בלבד יצא לאור באותה שנה בלונדון.²⁴

צימפל כתב בתכניתו כי המרחק בין יפו, שבה 15,000 תושבים, לירושלים, שבה 35,000 תושבים, הוא כ-14 'מיילים גרמניים' (שהם כ-100 ק"מ), לאחר שהביא בחשבון את כל העליות והירידות.²⁵ הוא כתב גם על 'מקום העגינה' ביפו – אך נמנע במודע משימוש במונח נמל – ועל היעדר מקומות עגינה חלופיים בחוף הארץ. מכאן שהתוואי שהציע למסילה אמור היה להתחיל בנמל המוגן שתכנן בחופה של יפו. צימפל ביקש ליצור את המעגן בעזרת שני שוברי גלים, האחד באורך 800 מ', והאחר באורך 300 מ'; אלה התבססו באופן חלקי על הטופוגרפיה שהייתה קיימת באזור הסלעים, ויצרו פתח בן 180 מ' לכיוון צפון. 'זה ייתן לנו', כתב צימפל, 'שטח נמל של 270,000 מ"ר, בעומק של יותר מ-27 רגל', שהם כ-9 מ'. מסילת הברזל תוכננה להתחיל מאותו שובר גלים, להוביל דרך גזר, סרפנד, רמלה (תחנה ליד 'המגדל הלבן') וחולדה לוואדי סראר (נחל שורק), ולעלות לאורך פיתוליו לירושלים.²⁶

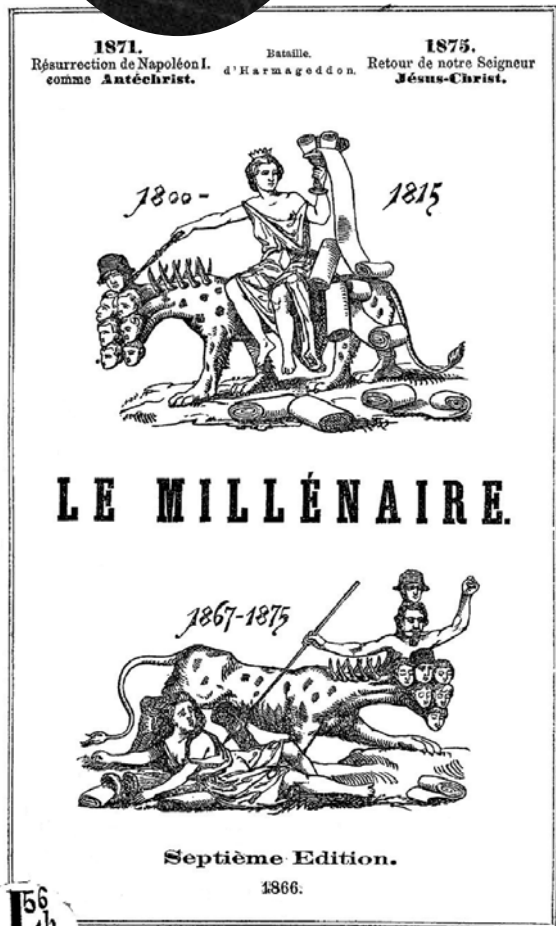
24 C. Schick, 'Studien über Strassen- und Eisenbahn-Anlagen zwischen Jaffa und Jerusalem, nebst Beschreibung der Gegend im Norden von Jaffa und der Ruinen von Mar Zachrias', *Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt über wichtige neue Erforschungen aus dem Gesamtgebiete der Geographie*, 13 (1867), pp. 124–132, pl. 5; C.F. Zimpel, *Strassen-Verbindung des Mittelländischen mit dem Todten Meere und Damascus idem, Mahnruaf an die ganze Christenheit und nicht*; (להלן: צימפל, דרכים); צימפל, *über Jerusalem*, Frankfurt a.M. 1865 *minder die Juden zur Befreiung von Jerusalem*, Frankfurt a.M. 1865; idem, *Railway between the Mediterranean, the Dead Sea, and Damascus, by Way of Jerusalem*, London 1865 (להלן: צימפל, רכבת). לשרטוטי המקוריים של שיק ראו: Universitäts- und Forschungsbibliothek Erfurt/Gotha, Sammlung Perthes, Kartensammlung, Asien, 30 II H. Goren, 'August Petermann and Palestine Cartography', S. Lenz & F. Ormeling (eds.), *Die Verräumlichung des Welt-Bildes: Petermanns Geographische Mittheilungen zwischen "explorativer Geographie" und der "Vermessenheit" europäischer Raumphantasien: Beiträge der Internationalen Konferenz auf Schloss Friedenstien Gotha, 9.-11. Oktober 2005* (Friedenstien Forschungen, 2), Stuttgart 2008, pp. 75–87

25 צימפל, דרכים (שם), עמ' 22. מייל גרמני היה 7,420 מ'.
26 צימפל, רכבת (לעיל, הערה 24), עמ' 11–12, 16; צימפל, דרכים (שם), עמ' 35–36; והמפה הכללית, 'Plan de la grande route en Palestine et Syrie', ראו: צימפל, רכבת. ראו גם: אייזלר (לעיל, הערה 10), עמ' 74–76. על הרכבת והקמתה ראו למשל: קרק (לעיל, הערה 6), עמ' 200–201.



משמאל: צ'רלס (קרל) פרידריך צימפל
 למטה: שער החוברת שכתב צימפל על ה'מילניום' (שנת האלף), 1866. בחלק התחתון מתואר קרב ארמגדון שבו יכניע ישו המושיע את נפוליאון הראשון, המתואר כ'אנטיכריסט'

התכנית כולה הוכנה בקושטא, שבה שהה צימפל במחצית השנייה של שנת 1864 ובראשית 1865 בניסיון להשיג את הקונצסיה (זיכיון) כלשונו, כלומר הפרמאן שגדרש ליישומה. אין להתפלא לכן שהמפות הוכנו בשפה הצרפתית, ה"lingua franca" שהייתה נהוגה במשא ומתן בין מדינות באותם ימים. למרות העלות הצפויה הגבוהה, 'ללא כל יחס' על פי צימפל, הוא חישב בהצעת המחיר שצירף לתכנית, שהמיזם יישא את עצמו באמצעות מסי נמל ותשלומים עבור הרכבת ובזכות התנופה העצומה שיכניס למסחר ולתנועת הצליינות לארץ. אולם המנהל העות'מאני הצליח להביאו במהירות לייאוש מוחלט, מה עוד שלשלטונות בקושטא היו נימוקים טובים למדי שלא להיענות לפנייתו, והוא עזב את הבירה העות'מאנית וזנח את התכנית.²⁷



האם יש לקשור ליזמתו של צימפל את הידיעה שפורסמה בשלהי 1864 ב'המבשר' – העיתון העברי הראשון בגליציה, שהופיע בשנים תרכ"א-תרכ"ו – שסיפרה כי בעת חפרו עתה מלחי יפו את שפת הים ההולך שם ובעת דלו אבנים ממעמקי המצולה, הם מצאו שרידי ספינה טבועה? ייתכן בהחלט, אם כי סביר יותר שבידיעה תוארה יזמה מקומית לשיפור ההחפה (Beaching), הגישה לחוף, והעמקת מה של המים בסמוך לרציף.²⁸ קרק מצאה עדויות מספר להגדלת הרציף ושיפורו בשנת 1865-1866.²⁹

נראה שצימפל היה הראשון אשר הכין תכנית מקיפה לבניית נמל ביפו שכללה את השוניות בתוך שטח המעגן, ושהציעה לסגור אותו בשובר גלים בצורת מגל באורך מאות מטרים ובו פתח לכיוון צפון. אפשר להסיק מכך

27 צימפל, קריאה (לעיל, הערה 23), עמ' 9-11; צימפל, דרכים (שם), עמ' 36-47; ראו גם דיונו של אביצור, תכניות ראשונות (לעיל, הערה 10), עמ' 25-27.

28 'יפו', המבשר, ג' בכסלו תרכ"ה, עמ' 144. הובא בידי רבן (לעיל, הערה 2), עמ' 98; רבן ראה בכך 'ראשיתה של ארכיאולוגיה ימית בארצנו'.

29 קרק (לעיל, הערה 6), עמ' 206 והערה 152.

שלמד היטב את משטר הרוחות והגלים, ומכל מקום בתכניתו הקדים את הבנייה המודרנית של הנמלים לאורך חופי הארץ במאה העשרים. בהמשך לתכניתו של צימפל הזכיר אביצור כמה הצעות נוספות לבניית נמל ביפו. על סמך הכרוניקה הטמפלרית של פרידריך לנגה וספרם של נואל ורניי וז'ורז' דמבמן הצרפתים על הכוחות הזרים בלונדון, כתב על 'צרפתי בשם פורבס' (Forbes) שקיבל 'בשנת 1872 או 1873' פרמאן לבניית מסילת ברזל בין יפו לירושלים, שכלל גם 'הקמתו של שובר גלים לפריקה מאניות גדולות ביפו'. בחברה שפורבס עמד בראשה היו אנשים ממדינות שונות. לדברי אביצור בשנת 1875 התכנית 'הוסרה מהפרק, בוטלה ונשכחה'. על פי לנגה אנשי החברה לא היו בעלי הון והסתמכו על רכישת המניות באנגליה, אך משלא נמצאו די רוכשים למניות קרסה תכניתם.³⁰ עיון מעמיק מעלה שהאדם היחיד בשם פורבס שהוזכר בספרם של ורניי ודמבמן היה אנגלי, שיחד עם שותף עסק בכריית מחצבים באיי הים האגאי ובחוף התורכי.³¹

התכנית הצרפתית 1878–1880

אביצור הסתמך על ורניי ודמבמן באזכור הצעה שהעלה בשנת 1880 'שר העבודות הציבוריות של תורכיה, חסן פחמי פחה' – 'לבנות שובר גלים באורך של קילומטר מול חופה של יפו, כדי להבטיח מעגן בטוח לאניות גדולות', בהשקעה שהוערכה ב־4 מיליוני פרנק. 'פרטים נוספים לא פורסמו', כתב אביצור, 'ואין דרך לדעת על מהותה, טעמה ופרטיה של הצעה זו'.³² סיפורה של ההצעה נמצא כולו ב'מרכזו ארכיוני עולם העבודה' שבעיר רובאי. המסמכים כוללים הן את השתלשלות ההצעה עד לפירוט כלכלי מרבי, הן תכניות אדריכליות מדויקות ומפורטות עד לשרטוט של האבנים בשוברי הגלים. ב־8 באוגוסט 1878, כעשר שנים לפני שהוענק ליוסף נבון הפרמאן להקים מסילת ברזל לירושלים (ראו להלן), קיבל מהנדס צרפתי בשם אלברט וייל (Weill) אישור 'להקמת מסילת ברזל בין יפו לירושלים, אשר נועדה לפיתוח אמצעי התחבורה והקשר', וכן נמל ביפו.³³ לשם ביצוע המיזם הוקם בצרפת באותה שנה תאגיד בשם 'חברת מסילת הברזל לירושלים ונמל יפו' (Compagnie du Chemin de Fer de Jérusalem et du Port de Jaffa), בהון רשום של 25 מיליון פרנקים. בשנת 1879 נשלח המהנדס גראר (Guérard) ל'לימוד מפורט של נמל יפו', שכלל גם סקרים באשר ליעילות הכלכלית של הפעלת הנמל והובלת מטענים, מספר הנוסעים וכדומה.³⁴ טיוטת תכנית הנמל המתוכנן צוירה בעיפרון על מפה ימית צרפתית

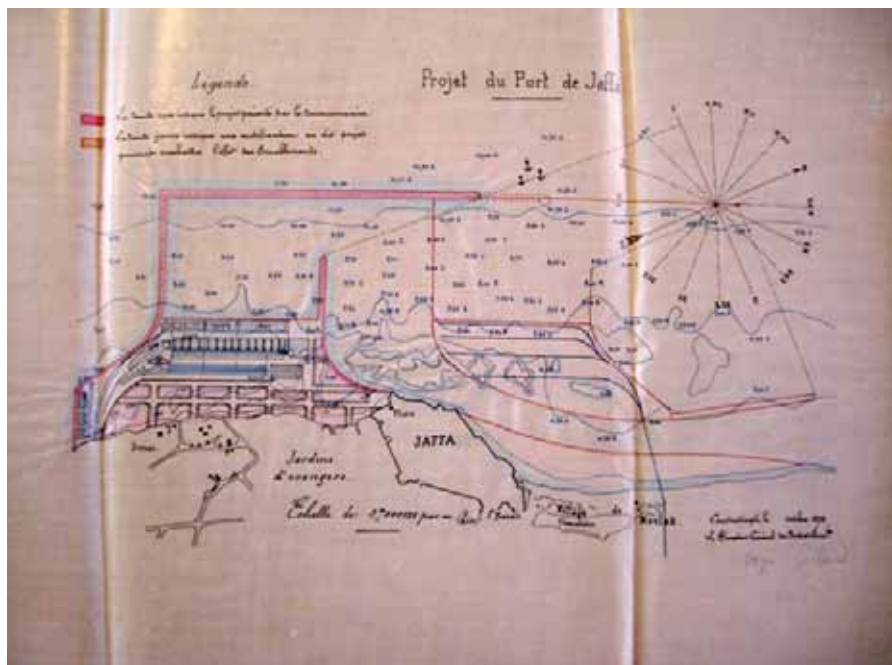
30 Fr. Lange, *Geschichte des Tempels*, Jerusalem 1899, p. 470; אביצור, תכניות ראשונות (לעיל, הערה 10), עמ' 27; הנ"ל, נמל יפו (לעיל, הערה 10), עמ' 104.

31 ורניי ודמבמן (לעיל, הערה 2), עמ' 406, הערה 8, עמ' 411.

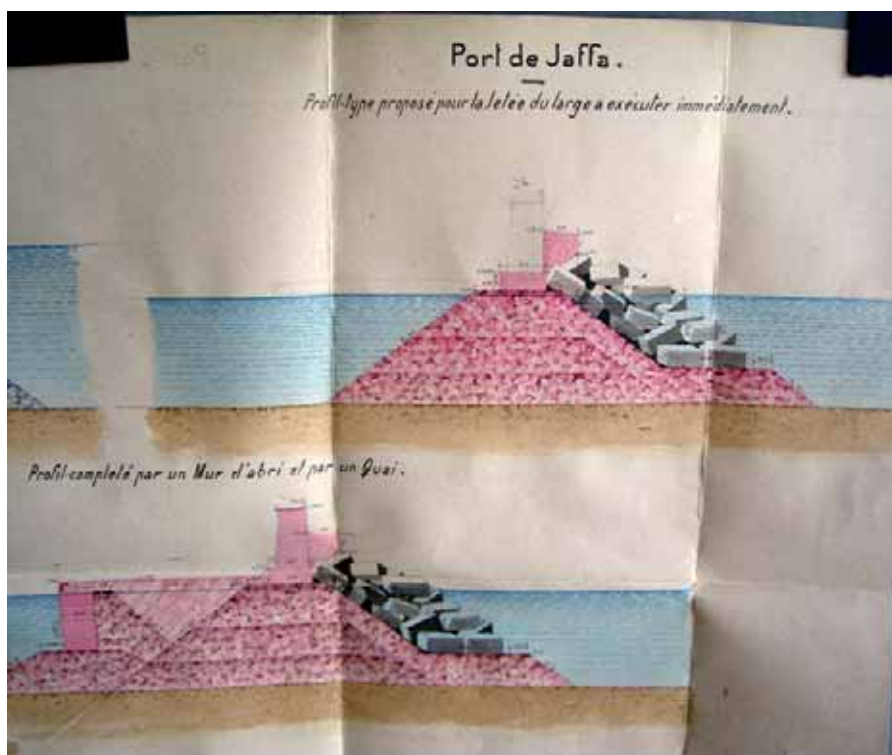
32 שם, עמ' 355; אביצור, נמל יפו (לעיל, הערה 10), עמ' 104; וממנו: קרק (לעיל, הערה 6), עמ' 210.

33 *Chemin de Fer de Jérusalem et Port de Jaffa, Firman de Concession*, 8 août 1872, CAMT, 89 AQ 1960; J. Thobie, 'Les intérêts économiques, financiers et politiques Français dans la partie Asiatique de l'Empire Ottoman de 1895 à 1914', Ph.D. dissertation, University of Paris, 1973, pp. 812–813.

34 *Chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, et Etablissement d'un port a Jaffa, Statistique de 1872*, 31, CAMT, AQ 89 813; טובי (שם), עמ' 813.



התכנית הצרפתית
לבניית נמל יפו
(למעלה, 1878)
ותכנית שוברי הגלים
(באדיבות CAMT, מרכז
ארכיוני עולם העבודה,
רובאי, צרפת)



משנת 1865, שהועתקה ממפת מנסל הבריטית.³⁵ התכנית הייתה מבוססת על בניית שני שוברי גלים מדרום לנמל, בלי להתחשב בשוניות שמצפון לשובר הקטן, זאת בניגוד לתכניתו של צימפל, אשר כאמור כללה את השוניות בתחום הברכה של הנמל.³⁶ שובר הגלים הקצר בתכנית זו נבנה במגמה כללית מזרח-מערב, ושובר הגלים הארוך, שצורתו דמוית האות רי"ש הפוכה (r), ראשיתו בחוף מדרום לשובר הקצר, משם פנה מערבה ואחרי כ-700 מ' נמשך צפונה במגמה כללית מקבילה לחוף, לאורך כקילומטר. המתכננים התבססו על שוברי הגלים שהיו קיימים אז בנמלה של מרסיי, והציגו זאת בתכניתיהם.³⁷ שני שוברי הגלים תוכננו בתבנית דומה לזו של הנמלים הבנויים היום לאורך חופה של ישראל, שבהם פתח הנמל פונה תמיד צפונה, והשובר הארוך מגן על השובר הקצר.

תבנית זו מעידה שהמתכננים למדו היטב את משטר הרוחות והגלים וכן את בעיית הסחף השוקע לאורך החוף, ותכננו את שוברי הגלים בהתאם. יתרה מזו, העובדה שהשובר הארוך נמשך צפונה הרבה מעבר לשובר הקצר, אמורה הייתה לתת לכלי השיט מחסה מפני הגלים בעת כניסה אל הנמל ויציאה ממנו. זהו הקטע הקריטי והמסוכן, הואיל ובנקודה זו כלי השיט מפליג לרוב כך שדופן הספינה פונה לגלים.

יש גם עדויות על עבודה בשטח. במכתב מיפו מדצמבר 1878 שפורסם בביטאון של הטמפלרים דווח על גידול משמעותי במספר ספינות הקיטור שהגיעו לחופה של העיר ובנפחן, עובדה שבוודאי הגבירה את הצורך בשדרוג משמעותי של הנמל. 'זה כמה שבועות נמצאים כאן שוב מהנדסים', העיד הכותב, 'שנשלחו בידי יזם צרפתי ללמוד על בניית רכבת מיפו לירושלים ונמל באותו המקום'.³⁸ אולם השלטונות העות'מאניים הקשו על קידום התכנית. נראה שלא היו שבעי רצון מהפתרונות שהוצעו בה והציגו שאלות רציניות ביותר, וביניהן כיצד תימנע סתימת הנמל בחול וכיצד הוא יוגן מפני רוחות צפוניות. המתכננים קיבצו את כל השאלות ופרסמו אותן בשנת 1880 בחוברת מיוחדת שכותרתה 'Syrie, Port de Jaffa', וציינו כי הבעיות ניתנות לפתרון אולם תידרש לכך עוד ארכה.³⁹ נראה שהארכה המבוקשת לביצוע המיזם לא נתקבלה, וייתכן שהיזם לא הצליח לאסוף את הסכומים הדרושים,⁴⁰ מכל מקום התכנית לא יצאה אל הפועל.

35 A.L. Mansell, 'Coast Survey of Palestine', *Nautical Magazine*, October 1862, pp. 505-508; idem, 'A Surveying Trip through the Holy Land', *ibid.*, January 1863, pp. 36-40; 'מיפוי של חוף ארץ-ישראל על-ידי הצי הבריטי', קתדרה, 64 (תמוז תשנ"ב), עמ' 59-78. המפה הכללית של החוף הארץ-ישראלי ראו: *Mediterranean Coast of Syria*, Sheet 3: *Ras en-Nakúra to El Arish*, Surveyed by The Officers of H.M. Ship Firefly under the direction of Commr. A.L. Mansell, R.N., London 1862

36 *Projet de Port de Jaffa*, 1879, CAMT, 89 AQ 1961

37 *Port de Jaffa, Profyl type proposé pour la jetée*, [1879], CAMT, 89 AQ 1961

38 A. Carmel, *Palästina-Chronik 1853 bis 1882: Deutsche Zeitungsberichte vom Krimkrieg bis zur ersten jüdischen Einwanderungswelle*, Ulm 1978, p. 297 (Warte, 9. Januar 1879)

39 *Syrie, Port de Jaffa, Construction d'un Port*, *Projet présenté le 12 mai 1879*, CAMT, 89 AQ 1961

40 אביצור, נמל יפו (לעיל, הערה 10), עמ' 204.

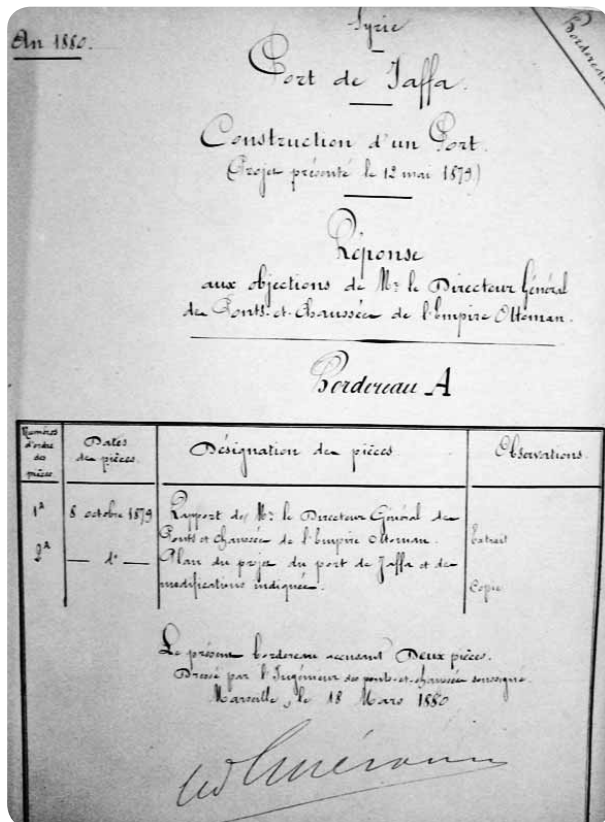
תכנית במכס

בשנת 1882, כמעט שלושה עשורים אחרי פרסום תכניתו של צימפל ובמקביל לתכנית הצרפתית, הציע הארכיטקט הווינאי פרידריך במכס (Boemches, 1829–1898), שהתמחה בהנדסת נמלים אבל

בנה גם כמה מהמבנים המרכזיים בתערוכה העולמית בפריז בשנת 1889, תכנית לנמל ביפו. התכנית הייתה מבוססת על ייבוש קרקע והקמת מחסנים ותחנת רכבת בנמל, והמעגן עצמו היה אמור להיות מוקם מדרום לנמל בזמנו.⁴¹ בשרטוט התכנית נראים רציף ושני מזחים היוצאים ממנו ויוצרים את צורת האות ח"ת, ומולם שובר גלים, וכל אלה ממוקמים בדיוק מול מחנה ההסגר (Lazarett), שמדרום לחומת העיר.⁴²

במכס, 'מפקח עליון של חברת הרכבות הדרומית הקיסרית האוסטרו-הונגרית ומנהל מבני הנמל החדשים בטריאסט', השתתף במשלחת של שישה מומחים שיצאה למזרח לשם איסוף מידע ומחקר בענייני כלכלה עבור התעשייה והמסחר הגרמניים. המשלחת שוגרה ביזמת אגודות מסחריות גרמניות, בעיקר בברלין ובקלן, ובראשה עמד הרמן לניס (Loehnis), שהרבה לעסוק בהיבטים השונים של המדיניות הקולוניאלית של גרמניה. הספר ובו הדיווחים על המסע לרבות הרו"ח של במכס יצא מטעם 'אגודת הסחר הגרמנית בברלין' בשנת 1882, בכמה צורות והוצאות.⁴³ לניס ובמכס פרסמו בין היתר שורת חיבורים על קשרי המסחר של

האימפריות דוברות הגרמנית לאזורים שונים בעולם, בעיקר סביב העשור התשיעי של המאה התשע עשרה, תחילתה של תקופת הזוהר של המדיניות הקולוניאלית הגרמנית.⁴⁴



עמוד השער של החוברת המיוחדת שהכינו המתכננים הצרפתים כדי לענות על השאלות שהעלו השלטונות העות'מאניים (1880)

באדיבות CAMT, מרכז ארכיוני עולם העבודה, רובאי, צרפת

41 קרק (לעיל, הערה 6), עמ' 210; אביצור, נמל יפו (שם), עמ' 104–105.

42 אביצור, נמל יפו (שם), דפי תמונות אחרי עמ' 104, ובעמ' 105 פירוט התכנית; ר' זאבי (עורך), יפו בראי הימים, תל-אביב תשמ"ה, עמ' 80.

43 H. Loehnis, *Die wichtigsten Ergebnisse einer Informationsreise in die Levante an Bord des Dampfers 'Lucifer'* 43 (October und November 1881), Leipzig 1882, Vorwort; F. Bömches, 'Bericht über die wichtigsten Hafenplätze (in der Levante)', H. Loehnis, *Beiträge der Kenntnis der Levante* (Mai 1882.), Leipzig 1882, pp. 1–73 במכס על פי: לניס, התוצאות החשובות (שם), עמ' iv.

44 H. Loehnis, *Der Marasmus in Handel und Industrie 1877*, London 1877; idem, *Die europäischen Kolonien: Beiträge zur Kritik der deutschen Kolonialprojekte*, Bonn 1881; F. Boemches, *Die Erprobung der inländischen hydraulischen Bindemittel bezüglich eines Verhaltens im Seewasser* (Vorträge, Technische, u. Abhandlungen, 4), Wien 1884; idem, *Hafen von Triest in Bezug auf Bau und Betrieb: Beleuchtet vom objectiven Standpunkte*, Wien 1885; idem, *Der handelspolitische Einfluss Oesterreichs-Ungarns in Bulgarien: Mittheilungen*, Wien 1892

במטרות הנסיעה של המשלחת נכללו 'הכרה ברורה ומלאה של התנאים המסחריים במזרח עבוד התעשייה והמסחר הגרמניים' ויצירת קשרים עם אנשי המקצוע הגרמנים – בעיקר טכנאים ומהנדסים של רכבות – 'המפוזרים בלוונט'.⁴⁵ למשלחת הוכנו עשרים וארבע שאלות מנחות, בעיקר בנושאים כלכליים, כגון איזה מקום תופס היסוד הגרמני בקרב האוכלוסייה המקומית – במספר, בעיסוק וביעילות; ומה קיים במסחר – ייבוא וייצוא – של ארצות המזרח עם גרמניה, אוסטריה ושווייץ; אבל היו גם שאלות בתחומי החינוך, האקלים, הבריאות והמחקר המדעי והארכאולוגי.⁴⁶

לניס פירט בשישה סעיפים את 'המטרות והתכלית של יזמה זו' – שנוספו על המטרות הכלליות של המשלחת – והעריך את ההון הדרוש למימושן ואת הקשרים שיש ליצור עם ממשלות לשם כך. בסעיף השני נכתב: 'איסוף, בדיקה וכו' של מיזמים של מבנים ציבוריים ופרטיים, כמו: תעלות, ביבים, חשמליות, רכבות, גשרים, טחנות, צינורות להובלת מים וגו, תאורה חשמלית, אניות קיטור וגוררות, מכונות, טלגרפים, טלפונים וכו', לביצוע בידי מפעלים גרמניים'.⁴⁷ בבסיס המיזם עמדה התפיסה שפיתחה 'אגודת הסחר הגרמנית', שהדרכים הטבעיות והעדיפות למסחר עם המזרח – אזורי הים השחור והאגאי ומזרח הים התיכון – עוברות דרך אוסטריה, ולכן 'כל עיכוב בהשלמת החיבור של הרכבות באוסטריה-הונגריה לאלו של תורכיה בולם את התפתחות התעשייה הגרמנית ומזיק מכמה בחינות לאינטרסים הכלכליים והלאומיים של גרמניה'.⁴⁸ בהמשך הרחיב לניס ברעיון של יצירת איגוד מכס משותף לרייך הגרמני ולאיימפריה האוסטרו-הונגרית כבסיס ל'אזור תעשייה ומסחר מרכז אירופי'. המשלחת הפליגה מטריאסט ב־1 באוקטובר 1881, ובמשך חודשיים סיירה בשורה ארוכה של נמלים. תחילה בחופי יוון ואיי הים האגאי, משם המשיכה לבירה העות'מאנית ולנמלים נוספים בתורכיה, ואחר כך הפליגה למזרח הים התיכון, לביירות וליפו ('נמלה של ירושלים'). לרשימה זו נוספו שני מקומות בפנים הארץ: ירושלים ובית-לחם. בהקדמתו לספר על המסע הודה לניס לאנשים, רובם גרמנים וכולם דוברי גרמנית, שקיבלו את פני חברי המשלחת במקומות השונים שבהם ביקרו וסייעו בידם באיסוף הנתונים. ביפו שהו ב־18 וב־24 בנובמבר, וב־19–23 בחודש סיררו בירושלים ובבית-לחם. לניס הרחיב בדו"ח שלו בתיאור הקשיים והבעיות שנתקלו בהם ביפו – בירידה לחוף, בעגינה, בתנאי הפריקה, האחסון וההובלה ובחוסר הנגישות בכל מקום, ומסקנתו הייתה 'שאינו ביפו אפילו התנאים המינימליים הדרושים להפעלת תנועת אניות ולהגנה עליה, בעוד שהתנועה מוערכת ב־50,000 טון, ואפילו – מכיוון שיפו היא התחנה החשובה ביותר עבור עולי הרגל לירושלים – ביותר מ־80,000 איש לשנה'.⁴⁹ הוא הוסיף שהחברה המסחרית הגרמנית היחידה ביפו היא 'דויסברג, ברייש ושות' (Duisberg, Breich & Co.) בעוד ש'המתיישבים הגרמנים הרבים של "הטמפל" באופן טבעי אינם נמנים עם הסוחרים'.⁵⁰

45 לניס, התוצאות החשובות (לעיל, הערה 43), עמ' iii.

46 שם, עמ' iv-vi. השם אוסטריה מכוון לחלקים דוברי הגרמנית של האימפריה האוסטרו-הונגרית.

47 שם, עמ' vi-vii.

48 שם, עמ' viii.

49 שם, עמ' 239-242, הציטטה מעמ' 240.

50 שם, עמ' 242. על החברה הגרמנית ראו בפירוט רב: H.H. Frutiger & J. Eisler, *Johannes Frutiger (1836-1899): Ein schweizer Bankier in Jerusalem, Köln, Weimar & Wien 2008, esp. pp. 109-122*

במכס הכין תכניות מפורטות לתשעה נמלים, ביניהם בפיראוס, באי הקיקלדי סירוס, בסלוניקי, בקונסטנטינופול, באיזמיר, בבירות וביפו. בדו"ח שלו על המסע למזרח הוא שב ופירט את בעיות העגינה בחוף יפו: הסלעים ורדידות המים בינם לבין היבשה מאפשרים שימוש אך ורק בכלי שיט חופיים, שאפילו הם מתקשים לתמרן בדרכם לחוף, והרוחות דוחפות את הספינות העוגנות בים אל הסלעים ומחייבות לעתים קרובות הפלגה לנמל נוח יותר. עם זאת הוא קבע ש'היישוב הימי, שבו כיום 12,000 תושבים, הוא נקודת החיבור היחידה של המסחר של מרכז פלשתינה ודרומה לים',⁵¹ וציין שאניות של שלוש חברות, 'לוידי' (Lloyd) האוסטרית, 'מסג'רי נסיונל' (Messegerie National) הצרפתית וקו ספינות הקיטור הרוסיות בים התיכון, פוקדות את נמל יפו בצורה סדירה פעם בשבוע. אחרי שעמד שוב על צורכי המסחר והסעת הנוסעים קבע במכס כי חסרונו של מקום עגינה שאפשר לנצל בכל עונות השנה, והיעדרם של כבישים ודרכים סבירים, כבר הובילו לכמה יזמות להקמת קו רכבת מיפו לירושלים ולבניית נמל ראוי ביפו. אבל התכניות לא יצאו לפועל, בעיקר בגלל ההון הרב שנדרש והספק בכדאיותן הכלכלית.

לאחר סקירה זו הציג במכס את הצעתו לבנות מעט מדרום לעיר ולנמל הקיים, מול מחנה ההסגר, נמל ששטחו 3.2 הקטר (32 דונם) ועומקו לפחות 7 מ'. התכנית כללה בניית משטח גדול, בולט מעל המים, מהחוף לתוך השטח הרדוד של הים, ובסופו רציף הגעה באורך 200 מ', שבקצותיו שני מזחים באורך 80 מ' הנמתחים אל תוך הים. מולם, במרחק 80 מ' מקצות המזחים תוכנן שובר גלים באורך 360 מ', שיגן על הנמל מכיוון הים הפתוח.⁵² במכס העריך שעלות בניית הנמל תהיה 4,851,500 פרנקים (כולל 15 אחוזים 'בלתי נצפה מראש'), אך צפה שסכום זה ירד ופירט את הסיבות לכך.

הוא הציע עוד לנקות את השטחים שמצפון לעיר ולהזרים את המים לתעלה שתוביל לנחל איילון וליים, וכך תתאפשר הכשרת שטחים רבים נוספים לעיבוד חקלאי.⁵³ מכל מקום לא ידוע לנו ולו על אחת מתכניותיו של במכס שיצאה לפועל.

תכנית פרוטיגר ונבון למסילת ברזל

גם היזמה הראשונה להקמת מסילת ברזל בין יפו לירושלים שהניבה פרות, יזמתם של הבנקאי הגרמני איש ירושלים יוהנס פרוטיגר (Frutiger, 1836-1899) ושותפיו יוסף נבון (1858-1934), לוותה מטבע הדברים בתכנית לשיפור הנמל.⁵⁴ הכוונה הייתה לקשר בין הקמתה של מסילת הברזל לבין

51 במכס (לעיל, הערה 43), עמ' 44-45.

52 שם, איור 12 מול עמ' 43.

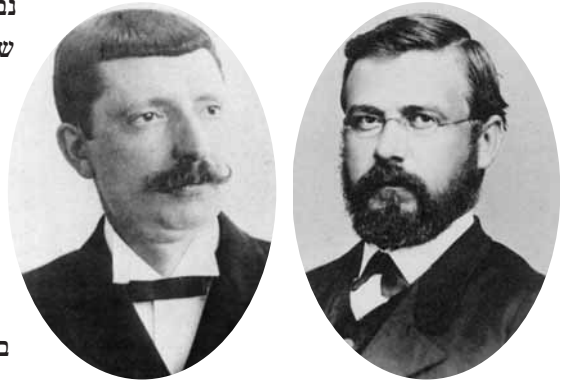
53 שם, עמ' 47-48.

54 אביצור, נמל יפו (לעיל, הערה 10), עמ' 107. על השותפים היריבים ועל התכנית ויישומה כבר נכתב רבות, כולל ויכוחים בין ההוקרים כאשר לחלקם האמתי של פרוטיגר ונבון. ראו: J.B. Glass, 'Joseph Navon Bey and His Contribution to the Development of the Landscape of Eretz Yisrael during the Late Nineteenth Century', MA Thesis, Hebrew University of Jerusalem, 1988; 'ג' גלס, 'יוסף נבון ביי – מעורבותו בפיתוח ארץ-ישראל בשלהי המאה ה'ט', קתדרה, 66 (טבת תשנ"ג), עמ' 104; פרוטיגר ואיילור (לעיל, הערה 50); 'ר' קרק ו' גלס, יזמים ספרדיים בארץ-ישראל: משפחת

בנייתו של נמל ביפו או לפחות לשפר במידה רבה את הנמל הקיים. אלא שכבר בשלב מוקדם מאוד, בראשית 1890, כלומר כשנה ורבע אחרי שקיבל נבון את הפרמאן, נכתב בביטאון הטמפלרים 'ורטה' (Warte) כי 'יש שמועה שבניית הנמל ביפו נזנחה עקב אי־ספור קשיים, וכנגד עומדת התכנית להעביר את הנמל לחיפה, ששם הקשיים פחותים בהרבה. במקרה כזה צריך יהיה לחבר את יפו לחיפה ברכבת'.⁵⁵

יוהנס פרוטיגר
(מימין) ויוסף נבון

נבון העסיק את ז'ורז' פרנג'ייה (Farangiya), 'המהנדס הראשי של הגשרים והכבישים בפלשתינה', בסקר לקראת הקמת הנמל ובתכנונו. הוא הגיש ל'שער העליון' בשנת 1893 תכנית לבניית נמל ביפו, אך לא זכה לתגובה במשך כמה שנים. בשנת 1909 חזר ופנה בעניין, וטענתו העיקרית הייתה שהגידול המרשים ביצוא התפוזים יביא להכפלת ההכנסות, אך גם הפעם הייתה פנייתו לשווא.⁵⁶ מכל מקום הרכבת נחנכה בשנת 1892 בלא כל קשר לנמל, וחנוכתה לא לוותה בשיפורים ולו מינימליים בו וסביבו.



התכנית הצרפתית 1912

החברה הצרפתית 'חברת הבנייה של בטיניול' (Société de Construction des Batignolles, SCB), שהוקמה בשנת 1871 כחברה לבניית קטרי רכבת אך עברה במהרה לעסוק בהנדסה אזרחית, תכננה להקים בארץ רשת מסילות ברזל. לחברה היה עניין רב במיוחד בחיבור מסילת הברזל לנמל יפו, מפני שצפוי היה כי שינוע כפול בפריקה יגרום לה פגיעה כספית חמורה. היא הציעה לבנות תחילה רציפים ולחברם למסילת הברזל, ולאחר מכן להקים בניינים חדשים למשרדי המכס במקום אלו שנבנו בשנים 1888-1889, ושלא התאימו עוד לצרכים. רק מאוחר יותר התכוונה להקים נמל חדש. החברה ביקשה אפוא רישיון להקים ביפו תחנה ימית ולקבל בעלות על קרקעות הים שייבושו, וכמו כן ביקשה היתר לגבות תשלום דמי רציף מסחורות ומנוסעים. תכנית זו הייתה אמורה להיות זרז לבניית נמל.⁵⁷ בשנת 1898 הובאה התכנית לאישור השלטונות העות'מאניים, מן הסתם ללא תוצאות. מעט קודם לכן, על פי אותו מקור, הוכרז על תכנית להקים בנמל יפו רציף באורך 75 מ' וברוחב 6 מ', בפיקוח קצין המטה הכללי הקולונל עבד א־רחים ביי והמהנדס הגרמני מ' לנד.⁵⁸

אמזלאג 1816-1918, ירושלים תשנ"ג, עמ' 159-165; A.S. Travis, *On Chariots with Horses of Fire and Iron: The Excursionists and the Narrow Gauge Railroad from Jaffa to Jerusalem*, Jerusalem 2009

55 A. Carmel, *Palästina-Chronik 1883 bis 1914: Deutsche Zeitungsberichte von der ersten jüdischen Einwanderungswelle bis zum Ersten Weltkrieg*, Ulm 1983, p. 138 (Warte, 23. Januar 1890)

56 גלס, עבודת מוסמך (לעיל, הערה 54), עמ' 97-99.

57 ורנני ודמבמן (לעיל, הערה 2), עמ' 357.

58 שם.

אביצור דן בספרו בתכנית נוספת; לדבריו 'אין בידניו פרטים על תכנית הנמל הזאת, וכל ידיעותינו עליה שאובות מהמילים הספורות הניתנות בספרו הגרמני של רופין'.⁵⁹ ואכן ארתור רופין רק הזכיר את החברה שקיבלה את הזיכיון, וקשר את הקמתם של הנמלים ביפו ובחיפה. גם במקרה זה חושפים המסמכים השמורים ב'מרכז ארכיוני עולם העבודה' את התמונה כולה, את השתלשלות היוזמה והתכנון. שלוש חברות צרפתיות, 'חברת הבנייה של בטיניול', 'חברת שניידר ושות' (Schneider & Cie) והשותפות 'ז' וג' הרסן' (J. & G. Hersent), התחברו לתאגיד שיזם הקמת נמלים ברחבי האימפריה העות'מאנית. ז'ק טובי, שחקר את המעורבות הכלכלית הצרפתית במזרח הים התיכון, מצא שתאגיד ראשון של שלוש חברות צרפתיות הוקם לצורך השתתפות במרכז להקמת רשת כבישים באימפריה שפורסם בשלהי פברואר 1910.⁶⁰ אולם הצרפתים התעניינו במיוחד בנמלי סוריה, אשר פלשתינה הייתה חלק ממנה, ובשנת 1911 הוקם תאגיד לבניית נמלים באימפריה, אשר כלל את חברת 'חברת שניידר ושות', 'חברת הבנייה של בטיניול' ו'הבנק האימפריאלי העות'מאני'. לאחר שהפסיד לאנגליה את העבודות בנמלי טרבזון וסמסון שלחופו הדרומי של הים השחור, פנה התאגיד לנמל יפו, וכנראה בשלב זה צורפה אליו השותפות 'ז' וג' הרסן'.⁶¹ ב-12 במאי 1911 פנתה 'חברת שניידר ושות' בשם שלוש החברות הצרפתיות אל שרי העבודות הציבוריות והימיה בקונסטנטינופול ויפתה את כוחו של מהנדס בשם קונין (Cugnin) לערוך בדיקות במטרה לקבל זיכיון לביצוע עבודות בנמלים שתוכנן לבנות ברחבי האימפריה העות'מאנית.⁶² הפנייה נעשתה לאחר עבודת מחקר ממושכת, שכללה הערכת עלויות של הקמת נמל ביפו ורווחים צפויים, ושהסתמכה על תחשיבים שעשה כאמור פרנג'ייה כבר בשנת 1909.⁶³

במועד כלשהו הוכנה טיוטת הסכם בין שר העבודות הציבוריות העות'מאני ובין תאגיד ששמו לא צויין בטיוטה.⁶⁴ בטיוטה נכתב בפירוט כמה מותר יהיה למפעיל נמל יפו לגבות עבור שירותיו. לדוגמה על פריקה או טעינה של סוסים, פרדים, שוורים או פרות הותר לו לגבות 10 פיאסטרים לראש אם מדובר בקבוצות קטנות מעשר בהמות, ו-5 פיאסטרים לראש אם מדובר בקבוצות של עשר בהמות ויותר, ולפריקה או טעינה של תרנגולות חיות נקבע מחיר של 3 פיאסטרים לכלוב.⁶⁵ בתחילת 1912 כתבו מ'חברת שניידר ושות' ל'חברת הבנייה של בטיניול' כי הצרפתי לאון פיסר (Pissard), 'מנכ"ל הנהלת החוב הלאומי העות'מאני',⁶⁶ אמר לאנשיה כי יוכלו ליהנות משירותיהם

59 אביצור, נמל יפו (לעיל, הערה 10), עמ' 109-111. מקור: A. Ruppin, *Syrien als Wirtschaftsgebiet*², Berlin & Wien 1920, pp. 382-383
idem, *Syria: An Economic Survey*, trans. N. Straus, New York 1918, pp. 382-383
p. 73

J. Thobie, *La France et l'est Méditerranéen depuis 1850, Economie / Finance / Diplomatie*, Istanbul 1993, 60 pp. 208-209

61 טובי (לעיל, הערה 33), עמ' 803-809.

A son Excellence, Monsieur le Ministre des Travaux Publics, à Constantinople, 12 mai 1911, CAMT, 89 AQ 1715 62

.ש.ם, Estimation sommaire des dépenses de construction, août 1909 63

.ש.ם, Convention relative à la construction de Port de Jaffa, [1909? 1911?] 64

.ש.ם 65

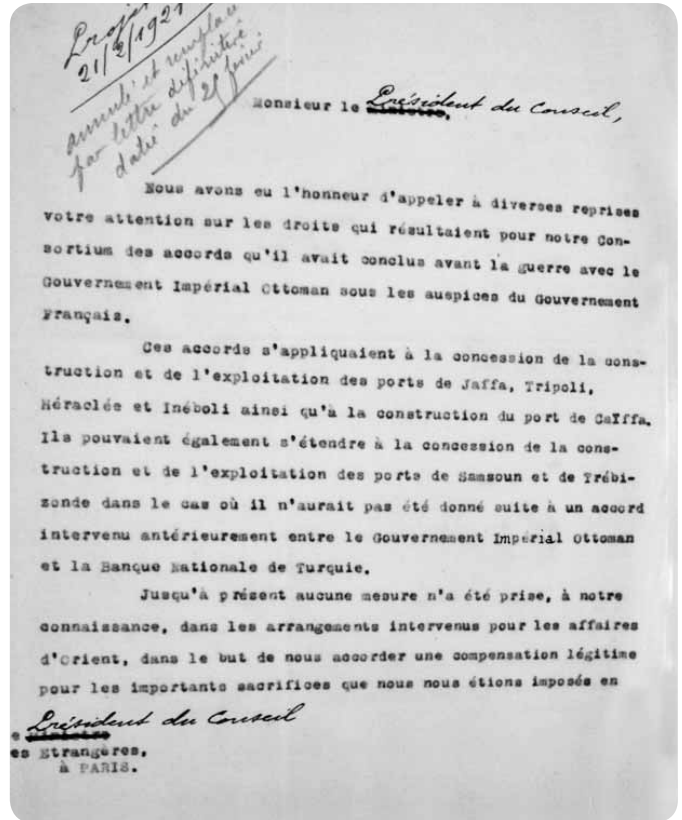
B. Fulton, 'France and the End of the Ottoman Empire', M. Kent (ed.), *The Great Powers and the End of the Ottoman Empire*², London 2005, pp. 140-141 66

של אנשים 'הנמצאים במקומות הנכונים' על מנת לקדם את מיזם נמל יפו. אי לכך ביקשה 'חברת שניידר ושות' מ'חברת הבנייה של בטיניול' לקבוע פגישה עם פיסר.⁶⁷ ביוני 1912 נראה היה שהמיזם נכנס להילוך רציני, ובמכתב שקיבל התאגיד מ'הבנק האימפריאלי העות'מאני' נאמר כי הנהלתו העבירה למיניסטרוין הימייה אישור בדבר היכולת הפיננסית של התאגיד.⁶⁸ מהנדסי התאגיד אף הכינו שרטוטים של הנמל המוצע.⁶⁹ בהשוואה לתכנית הצרפתית משנת 1879 מוקם עתה הנמל מעט צפונה יותר, פתחו פנה מעט מערבה יותר, והשובר הצפוני, הקצר, מלוכסן יותר כלפי צפון, וארוך יותר מן השובר הקצר שבתכנית הקודמת. בתכנית המאוחרת הורחק הפתח ממסלול תנועת החול לאורך החוף, ונראה כי גם השינויים האחרים לעומת התכנית הקודמת נועדו למנוע היסחפות חול אל תוך הנמל. במקביל הוכן תכנון מפורט של שוברי הגלים.⁷⁰ גם מהנדסים באו וימדדו, כתב אברהם אלמליח, 'והעבודה היתה צריכה להתחיל אחרי הפסח תרע"ד'.⁷¹

תובי תיאר משא ומתן ארוך ומתיש, שעיקרו מאבק בין חברות ואינטרסים, צרפתיים וגרמניים, וניסיונות למצוא את התומכים המתאימים בחצר העות'מאנית.⁷² בידיעה שפורסמה בביטאון הטמפלרים בראשית מרס 1912 נכתב שהחברות הצרפתיות שנתאגדו להקמתו של נמל יפו, ושהעמידו לשם כך סכום של 24 מיליון פרנק,

שיאפשר להן לבנות לבד וללא סיוע ממשלתי, קיבלו את הזיכיון, וששבוע הבא יגיעו המהנדסים להתחיל בעבודה.⁷³

אלא שבשלב זה נכנסו לשיקול גם חיפה ונמלה; מאחר שחיפה הייתה מחוברת למסילת הרכבת החג'אזית היה לה עתה יתרון ברור על יפו במה שנוגע להקמת נמל חדש. בשנת 1913 בוצעו בחיפה



טיוטת מכתב ראשי התאגיד לראש ממשלת צרפת, 21 בפברואר 1921: בקשה לעזרה לאחר כישלון המיזם ואבדן ההשקעה (באדימות CAMT, מרכז ארכיוני עולם העבודה, רובאי, צרפת)

Monsieur, nous avons l'honneur de vous informer... [n.d.] CAMT, 89 AQ 1715 67
Banque Imperiale Ottomane, Construction des Ports Ottomans, 27 juin 1912 68
Port de Jaffa, Plan général au 1:10,000 [n.d.] 69
ש.מ. 70

א' אלמליח, ארץ-ישראל וסוריה בימי מלחמת העולם וקורות א"י מיום שביתת הנשק עד סוף נציבותו של סיר הרברט סמואל, א, ירושלים תרפ"ח, עמ' 45. 71
תובי (לעיל, הערה 33), עמ' 812-817. 72
כרמל (לעיל, הערה 55), עמ' 326 (Warte, 3 März 1912). 73

עבודות מחקר הקשורות לכיווני רוחות, גלים וזרמים.⁷⁴ אולם נראה שמלחמת העולם הראשונה טרפה את הקלפים, וכידוע נמל יפו במתכונתו המורחבת לא נבנה מעולם. ראשי התאגיד המאוכזבים פנו אל ראש ממשלת צרפת במכתב שהטיטה שלו נושאת תאריך 21 בפברואר 1921, והסבירו כי קיוו בעבר לקבל זיכיון להקים נמלים ביפו, טריפולי, הרקליון (כרתים), אינבולי (Inebolu על שפת הים השחור), וכן בחיפה. הם גם ציפו לקבל זיכיון לבנות נמל בטרבזון ובסמסון שבתורכיה, 'במקרה שלא ניתנה זכות קודמת לגורם אחר'. באותו מכתב הביעו את תקוותם שהמנדט שניתן לצרפת בסוריה יאפשר להם לחזור ולקבל את הזכויות שהעניק להם הממשל העות'מאני לפני פרוץ המלחמה, במטרה בין היתר 'לשמר את היוקרה הצרפתית' באזורים אלו.⁷⁵

נראה שהפנייה הנרגשת אל ראש ממשלת צרפת לא הועילה. ביטוי לסיומה הכואב של התכנית לבנות נמל ביפו ניתן למצוא במכתב מ-24 במרס 1928 ששלחה 'חברת שניידר ושות' אל שותפתה 'חברת הבנייה של בטיניול'. במכתב מדובר על הצורך לייחד מחשבה למיליון הפרנקים המוחזקים בידי 'הבנק האימפריאלי העות'מאני' מאז יוני/יולי 1914, לרון בריבית שצמחה מסכום זה וכדומה. הכותבים הוסיפו ושאלו אם יש מקום לרון עם שלטונות אנגליה בקבלת פיצוי על המחקרים שביצע התאגיד לשם הקמת הנמלים ביפו ובחיפה ועל הזכויות שהיו לו לבניית נמלים אלו.⁷⁶

סיכום

המחקר ההיסטורי של העיר יפו חזר והצביע על הניגוד הבולט בין צמיחתה של העיר במהלך המאה התשע-עשרה והגידול באוכלוסייתה, בשטח הבנוי ובפעילות הכלכלית בעיר, שהגיעו לשיאם בשלהי המאה בהפעלתה של הרכבת לירושלים, לבין חוסר הפיתוח של נמל יפו, נמלה הראשי של ירושלים ובעצם של הארץ כולה. לכאורה קיים כאן ניגוד מעניין הדורש הסבר – מדוע נזנח דווקא יסוד כה חשוב בבנייתה של העיר כשער הכניסה הראשי לארץ? עובדה היא שרק שלטונות המנדט הבריטי יזמו את שיפורו של ה'נמל ללא נמל' ואת הפיכתו למקום עגינה סביר יחסית, אם כי עדיין רק לכלי שיט קטנים ולא לאניות, ועדיין נמל שהכניסה אליו – בין קצה שובר הגלים שהקימו הבריטים ובין השונות המכונה סלע אנדרומדה – נותרה הרת סכנות.

במאמר זה סקרנו את התכניות לבניית נמל ביפו שהועלו במהלך המאה התשע-עשרה ועד מלחמת העולם הראשונה, תכניות שכבר נדונו בדרך כזו או אחרת בספרות המחקר המודרנית, ובעיקר כאלה שטרם זכו לדיון ראוי. המקור המרכזי שעליו התבססנו הוא מסמכים שהמחקר המודרני כנראה לא עשה בהם שימוש מספיק או שטרם פורסמו כלל. מסקירתן של כל התכניות עולה עובדה בולטת: כולן היו פרי יזמות פרטיות, של אנשים או של חברות מסחריות. חלק מהתכניות הגיעו לשלבים מתקדמים למדי של תכנון ואישורים, שני שלבים שדרשו השקעת משאבים רבים ויצירת קשרים מתאימים בחצר העות'מאנית ובקרב נציגייה בארץ.

Gouvernement Impérial Ottoman, Etudes du Port de Haïfa, 22 mars 1913, CAMT, 89 AQ 1715 74

Monsieur le Président du Conseil, 21 février 1921, ש.ס.

Schneider & Cie, Paris le 28 Mars, 1928, CAMT, 89 AQ 1718 76

גם בהוצאתן של התכניות אל הפועל היה קושי כפול כפול: המימון הגבוה שהיה דרוש לביצוע התכניות, שכללו תמיד בנייה של שוברי גלים מלאכותיים על מנת ליצור נמל פנימי עמוק מים – מבצע הנדסי יקר ביותר כשלעצמו – והקשיים מול השלטון העות'מאני. שני אלו הפכו חלק גדול מהיזמות לחסרות תכלית, ובסופו של דבר ריפו את ידיהם של היזמים. הכישלונות הלכו ונאספו, ובעצם שום תכנית לא הגיעה אפילו לתחילת ביצוע.

האימפריה העות'מאנית ומעצמות אירופה לא יזמו שום מיזם להקמת נמל ביפו. אשר לאימפריה העות'מאנית, לא היה בכוחה לבצע מיזם בהיקף כזה; היא נזקקה לשם כך לסיוע, טכני ובעיקר כספי, מבחוץ, וסיוע זה פירושו היה השתלטות של גורמים חיצוניים, בעיקר אירופיים, על אינטרסים חיוניים לאימפריה. ואשר למעצמות, הן אמנם היו פעילות בארץ במחצית השנייה של המאה התשע-עשרה – אם כי לאו דווקא באופן ממלכתי אלא באמצעות אנשים פרטיים וגופים פרטיים וציבוריים – והיה להן עניין בקידום האינטרסים שלהן בה ובאזור בכלל, אך לא היה בכך די על מנת לקדם את תכנונו והקמתו של נמל ראוי לשמו ב'שער של ארץ הקודש'. אפשר להניח שחוסר עניין זה לא היה מקרי, והוא מצטרף לטענה שכבר הועלתה במחקר, בדבר חשיבותה המוגבלת של הארץ למעצמות.⁷⁷

עם זאת להערכתנו יש לראות את המעורבות הצרפתית הרבה יחסית בתכניות שהוצגו כאן, במסגרת מאמציה של צרפת לשפר את מעמדה בלונדון בתקופות שנראו מכריעות מבחינתה. התכנית הצרפתית הראשונה הוכנה מיד אחרי סיומה של מלחמת רוסיה-תורכיה בשנות השבעים של המאה התשע-עשרה והחתימה על חוזה ברלין, בשנת 1878, חוזה שבוודאי שלא קידם את האינטרסים הצרפתיים במזרח הים התיכון.⁷⁸ התכנית הצרפתית השנייה הוצעה בשנת 1912, כאשר גרמניה הייתה בשיא כוחה והשפעתה באימפריה העות'מאנית. השפעתה בלטה בראש ובראשונה בנושאים כלכליים, וביניהם הקמתו של נמל עמוק מים בהיידר-אבאס, הסמוכה לבירה העות'מאנית, בתכנון ובמימון גרמניים.⁷⁹

77 ח' גורן, 'מקודשת, אבל לא מדודה: מדוע נדחה "סקר ארץ-ישראל המערבית" לשנות השבעים של המאה התשע-עשרה?', קתדרה, 106 (טבת תשס"ג), עמ' 87-118; הנ"ל, 'מעורבותן של מעצמות אירופה במזרח התיכון: הערכה מחודשת', ברטל וגורן (לעיל, הערה 3), עמ' 19-32.

78 נ"מ גלבר, 'שאלת ארץ ישראל סביב הקונגרס בברלין (1878)', יל"ה מימון (עורך), ספר יובל מוגש לכבוד הרב ד"ר שמעון פדרבוש, ירושלים תשכ"א, עמ' קיז-קסד; פולטון (לעיל, הערה 66).

79 J.S. Richter, *Die Orientreise Kaiser Wilhelms II. 1898: Eine Studie zur deutschen Außenpolitik an der Wende zum 20. Jahrhundert* (Studien zur Erforschung der Neuzeit, 9), Hamburg 1997, pp. 119-131. הנמל, מעבר למצרים בצד האסיאתי, היה הקצה המסילה הבגדאדית, ובהתאם לכך הביבליוגרפיה עליו, ראו למשל: שם, עמ' 122, הערה 259.