

ציוני ורוד - ואבוי למסקנות המוחחים אשר

מקום הפחות מתאים בכל הארץ לבניית נמל

בשני המיקרים שלטה אותה שיטה ישראלית אופיינית. תחילה היה רעיון פוליטי, ללא ביסוס כלכלי ועובדתי כלשהוא: חלום ציוני ורוד על הפיכת מידבר לאדמה פורחת, לארץ האושר, התקלאות והתעשייה. אחר-כך הוזמנו בדיקות וסקרים, שתפקידם היחיד היה להצדיק את החלום בצורה כלכלית והנדסית. אם תוצאות הבדיקות לא התאימו לחלום, אבוי לבדיקות. התוצאות הלא-מתאימות לא נלקחו בחשבון.

עוד תופעה המזוהה את שני הרעיונות של שני המפעלים הגדולים ביותר במדינה: האיש שחלם את חלמו היקר על המוביל הארצי ועל הנמל בדרום היה דוד בן-גוריון. האנשים שקיבלו על עצמם את הביצוע, ולבסוף אימצו את החלום כולו, היו לוי אשכול ופינחס ספיר.

אך במיקרה של נמל אשדוד היה הניגוד בין החלום הציוני לבין עובדות הכלכלה בולט עוד יותר מאשר במיקרה של המוביל הארצי. כדי למלא אחרי הדרישה הבסיסית - גידול התפוקה של נמלי ישראל בהתאם לצרכי המשק - עמדו על הפרק שלוש אפשרויות שונות:

- לפתח את נמל חיפה בהשקעה כספית קטנה-יחסית ותוך זמן קצר למדי;
- לבנות נמל גדול שני במדינה, במקום בו נמצא נמל תל-אביב, לנצל לצורך זה

ישראלית

חלק מן המיבנים הקיימים, את עורקיה-התחבורה הקיימים ואת הריכוז של כוח-האדם הנמצא במקום;

● לבנות נמל חדש במקום חדש. משלוש אפשרויות אלה נבחרה מראש האפשרות השלישית, היקרה והמסוכנת ביותר. כך הגיעה הבחירה לאפשרות מצומצמת יותר: בין שפך נחל רובין, לבין המקום בו תיבנה כעתיד עיר חדשה - אשדוד.

בעד האפשרות הראשונה הצביעו נימוקים רבים: החוף בנחל רובין, והים שם, מתאימים יותר למטרה זו, לפי נתוני הסקר האמריקאי משנת 1949. זהו גם מקום מרכזי באזור ההדריס, בין חדרה לרחובות; וכאן אפשר להסתמך על כוח-העבודה המרוכז בגוש דן. בעד האפשרות השנייה - הקמת הנמל באשדוד - הצביע רק נימוק אחד: שימת דגש על דרום הארץ, בהתאם לחלומות המידבר הפורח והנגב המאוכלס.

נגד החלום הזה עמדה עובדה שאין לה חשיבות בעולם החלומות: תוצאות הסקר האמריקאי קבעו כי אשדוד היא מקום הפחות-מתאים מכולם לבניית נמל. בדיקות זרמי הים, כיווני רוחות וכו' קבעו שאשדוד, הנמצאת בקואורדינטות $34^{\circ}39'E$ ו- $31^{\circ}49'N$, הוא המקום היחיד בכל החוף המזרחי של היבשת-היבשה בו הים פתוח עד לגיברלטר. צפונה משם נסגרו הים על-ידי האי כרתים ואיטליה, דרומה סוגר את הים האפריקאי. זאת אומרת - כדי לבנות נמל באשדוד יש לבנות אותו בממדים של נמל בחוף פתוח של האטלנטי. התוצאה המעשית של עובדה זו התבטאה לאחר-מכן בבניית שובר-גלים עצום, שתפקידו להגן על הנמל מן הגלים שגובהם מגיע עד 10 מטרים, לאורך 2.2 ק"מ (בשלב הראשון) מגיע שובר-הגלים לגובה של 24 מטר מקרקעית הים, כשרוחבו בבסיס 80 מטר.

כדי לבנות את הפרמידה הישראלית החדשה היה צורך להביא לאשדוד 2.5 מיליון טון אבנים, כשמשיקל הסלעים הגיע ל-12 טון כל אחד. נוסף לזה היה צורך לייצר במקום 20 אלף גושי בטון ענקיים בצורה מיוחדת (סטרה-פודים), של 38 טון כל אחד. כל המיטען העצום הזה הוכנס לימין כדי להגן על התוכנית לבניית הנמל דווקא במקום זה. התוצאה הנוספת: לפי הערכה ראשונה היה ברור, עוד לפני עיבוד התוכנית המפורטת, שבניית הנמל באשדוד תעלה 68 מיליון לירות יותר מאשר בניית הנמל בנחל רובין. עתה ברור, שההבדל בין ההשקעות בשני המקומות הוא גדול לפחות פי שניים. עד עתה, אחרי שהסתיימו העבודות בשלב הראשון של הבנייה, הגיעה ההשקעה לסכום של 150 מיליון ל"י.

★ ★ ★

הסעיף שנעלם

החשבון הזה לא היה מסוגל לעמוד בפני עקשנותו של חלום פוליטי. אלא שהפעם, למטרות הציונות הטהורה, צורפו גם מטרות כלכליות, שלא שרתו דווקא את האינטרס הציבורי.

בחוברת הפירסומת של רשות הנמלים בישראל, שיצאה לאור במאי 1963, נכלל בין התאריכים של התפתחות רעיון הנמל פרט חשוב. נאמר בחוברת: "ב-1955 נוסדה חברת קבוצת בוני ערים בע"מ על-ידי היהודים-קלוצניק, במטרה לפתח את האזור ולהקים את העיר אשדוד. חוזה הזכיון נחתם בין החברה והממשלה באוקטובר 1957 ותוקן בסוף 1961. הפרט הזה נעלם מחוברות רשות הנמלים שיצאו לאור לאחר מכן, למרות שבכל הפרטים האחרים היו החוברות הבאות כהעתיקים מדויקים של החוברת הראשונה. הסיבה לכך היתה ברורה: הסערה הציבורית, שקמה סביב השוד הגדול של אומות הלאום באשדוד, לטובת חברה פרטית. השמטת פרט זה מהחוברות המאוחרות היה סילוף במוזד של אמת היסטורית. כי לפרט שהושמט היתה משמעות ראשונית בהתפתחות העיניים.

כל העיסקה הענקית בין חברת אשדוד לבין משרד האוצר התבססה על העובדה, שבאשר-דוד יוקם כעתיד הנמל השני של המדינה. בלי נמל זה לא היה הוכיח שקיבל עודד בן-עמי שווה פרוטה, ואילו ברגע שהממשלה קבעה את אשדוד כמקום בנייתו של הנמל, הפכו חילות אשדוד לאוצר של זהב.

כדי להשתיק את ההתנגדויות הכלכליות העלו ראשי חברת אשדוד נימוקים כלכליים מ שלהם. הם הכריזו על כוונתם ויכולתם לגייס בין יהודי ארצות-הברית את מרבית ההון הדרוש לבניית הנמל. עודד בן-עמי ופיליפ קלוצניק לא הסתפקו בהכרזות בלבד. בסעיף 10(ד) של החוזה על מכירת אדמות אשדוד משנת 1957, נאמר: "אם הממשלה לא תיגש להקמת הנמל תוך שנה אחת מיום תקופת השלב הראשון, תהיה הממשלה חייבת להתחיל להקמת הנמל לאחר מועד זה אם ובזמן שהחברה המציאה לממשלה אשראי עד ל-70% מההון הישראלי ומהון במטבע חוץ, ממקורות שיוסכם עליהם עם הממשלה, שיתוין דרושים להקמת הנמל, בצורה של הלוואות ל-20 שנים לפחות וריבית שלא תעלה על 4% לשנה. אם החברה המציאה את האשראי האמור, הממשלה מצידה תשתתף ב-30% מהון-ההשקעה ותערוב לסילוק הקרן והריבית של האשראי שהחברה המציאה". חברת אשדוד לא גייסה לבניית הנמל אף דולר אחד. סעיף 10(ד) נעלם מהחוזה המתוקן של שנת 1961. אך אז היה כבר ברור שהנמל באשדוד קום יקום. הוא יקום בהפסדים של עשרות מיליונים, כדי שחברת אשדוד תוכל להרוויח מיליונים נוספים ממכירת הקרקע שניתנה לה כמעט-בחינם.

★ ★ ★

ואזה תולדות

על רקע עובדתי זה קל להבין את תולדות התפתחותו של הרעיון. השלבים העיקריים בהתפתחותו:

- 18.11.1956: שר התחבורה משה כרמל פירסם ידיעה ראשונה על התוכנית לבניית נמל חדש. יהיה זה נמל שזרכו יעברו מדי שנה שני מיליון טון של מטען ימי.



הון נשכך לים

2.5 מיליון טון סלעים, שמשקל כל אחד מהם הגיע ל-12 טון, ו-20 אלף טטרפודים (בתמונה) - בצד ימין של שובר-גלים, הוכנסו לים כדי לבנות את שובר-הגלים הענקי. רק עם שובר-גלים כזה, המקובל בנמלי האוקיינוס הנמצאים בחופים פתוחים, אפשר היה לבנות נמל באשדוד.

● 20.3.1957: כרמל הצהיר בכנסת: בניית הנמל תתבסס ראשית-כל על השקעות זרות, של קבוצת יהודים מארצות-הברית. הנמל יעלה 25 מיליון לירות, מזה 20 מיליון מהשקעות זרות.

● 28.4.1957: הממשלה פנתה לשתי חברות זרות, בהצעה לערוך סקר בחוף אשדוד.

● 16.5.1957: נחתם חוזה עם חברת פרדריק האריס מארצות-הברית והמעבדה המרכזית ההידראולית מצרפת, על עריכת סקר לבניית נמל באשדוד.

● 28.7.1957: הודלפו ידיעות ראשונות על סתירה בין החלטת הוועדה הבין-ממשלתית לאיתור המקום של הנמל החדש, לבין החלטת הממשלה בעניין זה באותו הנושא.

● 13.3.1958: על סמך הבדיקות של החברה הצרפתית נקבע מקום בחוף אשדוד, בו יוקם הנמל.

● 25.4.1958: השר כרמל, במסיבה במועדון הימי והכלכלי בחיפה: "המקום היחיד המתאים לבניית הנמל הוא אשדוד. בשנת 1963 תיכנס אוניית-המשא הראשונה לנמל החדש."

● 31.3.1959: עיריית תל-אביב יצאה במסע ציבורי נגד אשדוד. צוות מהנדסים ערך סקר נוסף, על סמך נתונים הכלכליים של הארץ ונתונים של בדיקת החוף בשנת 1959. תוצאות הסקר נמסרו לממשלה. תשובת הממשלה: לא יבוצעו כל עבודות, לפני בדיקה יסודית של כל הנתונים הכלכליים.

● 4.4.1959: המעבדה הצרפתית התחילה בבניית דגמים של נמל אשדוד.

● 8.4.1959: העלאת נימוק נוסף בויכוח הציבורי: הפתרון הוול ביותר הוא פיתוח נמל חיפה. אפשר לבצע אותו במשך שנתיים, בהשקעות של 20 מיליון לירות.

● 9.4.1959: ההכרעה הועברה לידי לוי אשכול.

● 4.9.1959: נחתם חוזה על עיבוד תוכנית-אב לנמל אשדוד, עם חברת פרדריק האריס. הנתונים הבסיסיים של התוכנית: השלב הראשון של הנמל (1.7 מיליון טון בשנה) - 38 מיליון דולר. השלב הסופי (3.4 מיליון טון) 45 מיליון דולר. תוך 30 שנה, יכסה הנמל את ההשקעות.

● 25.9.1959: המועדים לבניית נמל: בסתיו 1960 תתחיל העבודה. באביב 1963 ייפתח בנמל שלב-ביניים - שלב ההורים.

● 8.2.1960: פיליפ קלוצניק הודיע במסיבת-עיתונאים על תוכנית הנפקת איגרות-חוב לכיסוי הוצאות בניית הנמל באשדוד.

● 5.8.1960: נגיד בנק ישראל הודיע על קבלת הלוואה מהבנק העולמי, לבניית הנמל, בסך של 27.5 מיליון דולר.

● 2.3.1961: הסתיים מיכרז על ביצוע תוכנית בניית הנמל. השתתפו במיכרז שבע חברות מאנגליה, הולנד, איטליה, צרפת, בלגיה וארצות-הברית. ניצחה במיכרז חברה ישראלית - סולוביבונה בשיתוף עם חברה צרפתית. הצעתה של סולוביבונה היתה הוולה ביותר - 30.5 מיליון ל"י בשביל השלב הראשון של הנמל.

● 31 ביולי 1961: הונחה אבן-הפינה של הנמל. הוזמנו 5000 אורחים: הסגל הדיפלומטי, חברי כנסת, אורחים מחו"ל, שבע ספינות כיבוד את הרגע הגדול בצפירותיהן. ההמונים רקדו בחולות. נאמו: נשיא המדינה, לוי אשכול ועובד בן-עמי.

● כאן מסתיים השלב הראשון של תולדות נמל אשדוד ומתחילה שרי שרת ארוכה של תאונות ושערוריות, שהסתיימה באיחור של שנה באופן רשמי, ושל שנתיים לפחות באופן מעשי, ושעלתה למדינה עשרות מיליונים נוספים. על כך בכתבה הבאה.