

# הספקת הדלק במלחמת העצמאות הבעיה, האילוצים והפתרונות

רס"ן זהר לבקוביץ

הבעיות הלוגיסטיות של היישוב העברי בתש"ח היו יחודיות במלחמותינו מאז ועד עתה. הכל עמד בסימן ראשוניות: היה צורך להקים משק כלכלי של מדינה תוך כדי לחימה ולספק לצבא המתארגן ונלחם את מחסורו וצרכיו: תחמושת, דלק, מזון, ציוד לסוגיו, אמצעי תובלה ואפסניה צבאית לסוגיה. הבריטים הניחו את משק הארץ בתוהו ובוהו והיה צורך למלא את מחסורו של היישוב.

יור"ר הנהלת הסוכנות היהודית והאחראי לתיק הביטחון דוד בן-גוריון — ראש הממשלה ושר הביטחון הראשון של מדינת ישראל לאחר ה־15 במאי 1948 — עקב מקרוב אחר המאמצים להשגת האמצעים לקיומו ולמלחמתו של היישוב. יזמנו של בן-גוריון זרוע הערות מתחום התחזוקה הצבאית בפרט ובשאלות האספקה של היישוב היהודי בכלל. עיון ביומן מעמידנו על חומרת הבעיות ועל הטיפול בהן בדרג המדיני הבכיר.

## בעיית הדלק בתש"ח

בסוף 1947 היו בארץ-ישראל כ־1,850,000 תושבים, מהם 650,000 יהודים. המשק הארצישראלי נהנה משני מקורות אנרגיה יציבים ולא יקרים: א. חשמל הידרו-אלקטרי — ממפעל החשמל בנהריים, בבעלות חברת החשמל לארץ-ישראל, שסיפק כ־23% מצריכת החשמל של ארץ-ישראל. ב. דלק — מבתי הזיקוק שבמפרץ חיפה, באמצעות חברות הדלק "של", "סוקוני ואקום" ו"מוביל אוויל".

הדלק הוזרם לחיפה מעיראק בצינור הנפט של חברת הנפט העיראקית I.P.C. שבבעלות בריטית (בהשתתפות הון אמריקאי וצרפתי). הדלק שרובו יוצא לאירופה זוקק בחיפה בבתי-הזיקוק שהיו בבעלות חברה בריטית. יכולת הזיקוק שלהם הגיעה לארבעה מיליוני טונה לשנה. הוחל בהכנות להרחיב את בתי-הזיקוק לכושר של 6.5 מיליוני טונה בשנה.

כאותה עת הוחל בהנחת צינור נפט שני מעיראק לחיפה. לבתי-הזיקוק במפרץ חיפה נודעה חשיבות במערך הזיקוק של האימפריה הבריטית. בכושר הזיקוק היומי הם עמדו במקום השלישי לאחר בתי-הזיקוק בבריטניה עצמה ובטרינידד. כושר התפוקה היומית שלהם הגיע לכדי 20% מכושר הזיקוק בכל האימפריה הבריטית<sup>2</sup>!

מומחי הנפט במוסדות היישוב האמינו כי לנוכח חשיבותם של בתי-הזיקוק ברמה העולמית, חברות הנפט יעשו מאמץ לקיים את הפעילות התקינה בהם ובתוך כך יספקו גם את תצרוכת הנפט של ארץ-ישראל והיישוב היהודי בה. תצרוכת הנפט של ארץ-ישראל גדלה בתקופת מלחמת-העולם השנייה ולאחריה כשיעור עצום, המשקף את הדינמיות וההתרחבות של המשק היהודי. תחזית רשמית מטעם מוסדות היישוב לשנת 1948 הגיעה לכ־600 אלף טונה דלק לסוגיו. כ־157,000 טונה בנזין, 100,000 טונה קרוסין (נפט) ו־345,000 טונה דלק כבד לסוגיו<sup>3</sup>.

לבן-גוריון נמסרו בדצמבר 1947 נתונים נמוכים יותר על תצרוכת הדלק של היישוב לשנה, ואלה הם:

סוג הדלק	צריכה כללית	היישוב היהודי
בנזין	84,000	60%
נפט	108,000	50%
מזוט		
ודלק כבד	300,000	82%

שיעור דומה של צריכת היישוב היהודי, יותר מ־50%, היה בצריכת שמנים. התצרוכת החודשית של היישוב היהודי בבנזין הגיעה לכ־4,000 טונה בנזין לחודש<sup>4</sup>.

ליישוב היהודי לא היו מאגרים משלו לאגירת דלק בכמויות גדולות. אספקת הדלק מבתי-הזיקוק היתה שוטפת — באמצעות חברות הדלק. מלאי הדלק שאגרו חברות התובלה, תחנות הדלק, מפעלי התעשייה והיישובים הגיע ל־4,000 עד 4,500

טונה בלבד לחודש — כמעט כשיעור הצריכה החודשית<sup>5</sup>. היה אפוא צורך חיוני ליישוב בהמשך פעולתם התקינה של בתי-הזיקוק ובהמשך רכישת הדלק מהחברות בתנאים מסחריים רגילים. תתועדה לענייני דלק מטעם ועדת המצב אורגנה בראשית נובמבר 1947 והיא התכנסה לשיבות כמה פעמים בשבוע ולאחר-מכן, מדי יום ביומו<sup>6</sup>. דו"ח ראשון מסוכם על מלאי הדלק ביישוב העברי הכינה ועדה זו ב-12 בנובמבר 1947, ובו נמסר בין השאר:

1. מצב מלאי הדלק כמשק העברי

מלבד חברת החשמל, אשר יש ברשותה מלאי דלק לתקופה ארוכה יותר (של כמה שבועות), נראה המצב ביתר הענפים כדלקמן:

(א) בהתיישבות העובדת ובכפר העברי בכלל יש מלאי דלק ל-2-3 ימים ותחנות האספקה של חברות הנפט במקומות אלה זקוקות למילוי כל יום, יומיים.

(ב) להובלת הנוסעים (בתנועה העירונית ובין-עירונית) יש ברשות הקואופרטיבים מלאי בניזן המספיק לתצרוכת של ארבעה ימים.

(ג) להובלת משאות (לא כולל הובלה חקלאית) אין כל מלאי.

(ד) בתעשייה יש למפעלים הצורכים דלק מלאי לכמה ימים בלבד.

2. מצב המלאי של ספקי הדלק

חברות הנפט נוהגות לא למלא את המכלים הקיימים, אלא באופן חלקי. ביחוד אין מחזיקים בניזן במכלים בתל-אביב, אלא מספקים את התצרוכת יום-יום ע"י הבאת הכמות הדרושה מחיפה.

עתה הנהיגו גם הגבלות באספקת הדלק בגבולות התצרוכת הממוצעת של החודשים האחרונים...

3. מכלים

בדרך כלל המכלים הפנויים ברשות החקלאות והתעשייה הם מועטים וכל אחסנה תדרוש בניזן מכלים חדשים.

הדו"ח הובא לידיעת ראש החטיבה הכלכלית בסוכנות היהודית אליעזר קפלן<sup>7</sup>. בתוך כך, גיבשה הוועדה, באמצע נובמבר 1947, סדרת הצעות ופתרונות למצב של מחסור בדלק:

א. אגירה; ב. מסוף דלק בנמל תל-אביב; ג. רכישת דלק בארה"ב.

הוועדה החליטה לחייב את הגורמים הכלכליים והציבוריים באגירת דלק במכלים הקיימים בכמות מספקת לחודש צריכה. אנשי הוועדה החלו במגעים עם גורמים כלכליים ביישוב תוך עידוד ודרכון לאגירה, לרכישת מכלים נוספים ולהשגת מימון לצורך זה. כן הועלה הרעיון להקים מסוף דלק בנמל תל-אביב והומלץ על מגעים לרכישת דלק מחברות בארה"ב, בשוק החופשי, כמקור חלופי לחברת "של" הבריטית<sup>8</sup>. ביצוע ההחלטות של הוועדה נתקל במכשולים רבים, שהעיקריים בהם עמדת חברות הנפט ובעיות של התארגנות ומימון.

עמדת חברות הנפט

ב-16 בנובמבר 1947 דיווח חבר הוועדה לדלק, בריכוכב מאירובין, שהיה במגע שוטף עם הנהלת חברות הדלק, על הגבלות באספקת הנפט מצד חברות הדלק<sup>9</sup>.

בריכוכב מאירובין ידע משהו על מגמת חברות הנפט לצמצום התצרוכת בארץ ולהנהגת קיצוב דלק. אך הוא לא ראה את התמונה במלואה. מתוך המסמכים עולה כי מאז אוגוסט 1947, לחצו חברות הנפט, בהמלצת משרד המושבות הבריטי, על ממשלת הנציב העליון בפלשתינה (א"י) להנהיג בארץ קיצוב בדלק ככלל, ובבניזן בפרט, כמו שהונהג במצרים, ולצמצם את צריכת הדלק בארץ

באמצעים אדמיניסטרטיביים.

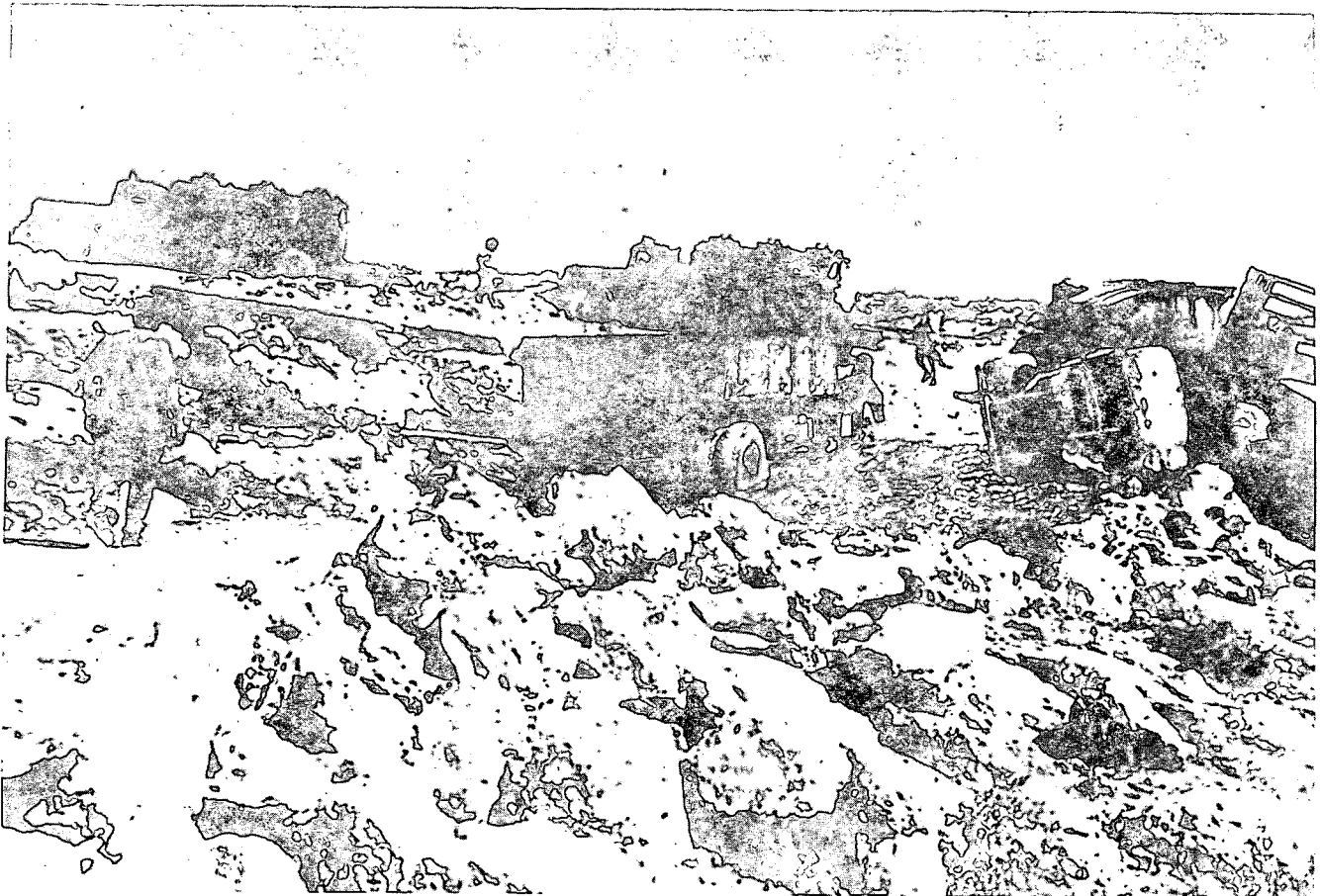
צעדים אלה נעשו כדי לספק את הצריכה הגדולה של אירופה המשקמת את כלכלתה אחרי המלחמה וביחוד בריטניה עצמה. ממשלת הנציב העליון היא שדחתה הצעה זו משיקולים כלכליים ואדמיניסטרטיביים וסירבה להיעתר להמלצת משרד המושבות הבריטי בבנון<sup>10</sup>!

משנודע למנהיגות היישוב על המגמה להנהיג קיצוב בדלק, פנה בן-גוריון, יו"ר הנהלת הסוכנות, לנציב העליון, מיד לאחר כ"ט בנובמבר, בתביעה להמשך השיווק החופשי של הדלק<sup>11</sup>.

בן-גוריון חשד בממשל הבריטי והאמין שמטרתו להצר את צעדי היישוב ולפגוע בחוסנו הכלכלי והמדיני. לעומת זאת, הניח שעם החברות יהיה אפשר להגיע להסדרים בעלי אופי מסחרי. תפיסה זו הנחתה את המגעים השוטפים של אנשי ועדת הדלק עם חברות הנפט. הם נשאו ונתנו בלא שהבחינו בניגוד האינטרסים בין צורכי היישוב בהספקה מוגברת של דלק לבין האינטרס של החברות לצמצם את הצריכה המקומית.

חברות הדלק לא נענו להצעות של ועדת הדלק, שנועדו להקל על הספקת הדלק ליישוב היהודי. אולי מפני שההצעות היו כרוכות בחריגה משגרה אדמיניסטרטיביות. לחברות הדלק היה צי של משאיות-מיכל. רוב נהגייהן היו ערבים. עם ההחלטה על השביתה הערבית ב-1-3 בדצמבר 1947, מילאו הנהגים הערבים אחר ההנחיות של "הוועד הערבי העליון" ושבתו. התוצאה המידית הייתה מחסור בתחנות הדלק שביישוב היהודי<sup>12</sup>. הנהגים הערבים סירבו לנסוע לאזורים יהודיים ביחוד לאחר שהחלו התקפות הערבים על התחבורה היהודית. לא נענו הבקשות לספק ליווי מזוין לנהגים, ולהגדיל את מספר הנהגים היהודים<sup>13</sup>. כשרצה הוועד הלאומי לארגן חברה להובלת דלק, התברר שאין מכליות ויש לחכור אותן מחברות הדלק. אבל החברות היססו מפני שראו בכך צעד של תמיכה ביישוב היהודי והפרת הניטרליות בין הצדדים הלוחמים<sup>14</sup>.

בסוף פברואר 1948 סיכמה הוועדה את בעיית



מכליות דלק. חברות הדלק היסטו להחזיר משאיות מיכל ליהודים

מבתי-הויקוק ליישוב היהודי.

### בעיות בהתארגנות ובמימון

כבר בפברואר 1948 נוצר מחסור בדלק שאילץ את מנהיגות היישוב לנקוט אמצעי חירום, שליטה במוצר חיוני זה. אין להתעלם מאחריותו של היישוב עצמו לקשיים שבאו עליו כתחום הדלק. לא הייתה בו היכולת הנפשית והארגונית לחרוג מהשיגרה ומצעדים קטנים לפתרונות חלקיים. לא היו ביישוב מתקנים לאגירת דלק בכמויות גדולות. היה צריך לרכוש מכלי מתכת, טאנקים, לאגירת דלק ולהתקין מצבורים. זה דרש זמן ויותר מכן תקציב. ההתחלות דווקא נראו מבטיחות.

בן-גוריון מציין ביומנו ב-11 בדצמבר 1947 — פחות משבועיים לאחר הכרזת האו"ם על חלוקת הארץ: "החלה אגירת בנזין... החברות (לתחבורה) יסייעו לאגירה... הוקצבו 10,000 לא"י למכלים, ניתנו גם הלוואות של 20,000 לא"י למכלים. ברט (מנהל בנק אנגלו-פלשטינה — ז.ל.) גותן קרדיט".

ב-13 בדצמבר 1947 כותב בן-גוריון ביומנו: "נאגרו כבר 20,000 גלון דלק וימשיכו עד כדי 50,000 גלון"<sup>17</sup>. אבל עד מהרה נתגלו בעיות בכיצוע האגירה. כתב חבר ועדת הדלק מרכזי שטר, ראש המחלקה הכלכלית של הוועד הלאומי,

"ג. להקציב מיד מלאי מיוחד של 250 אלף גלון בנזין.

"ד. לעזור בהשלמת המלאי לשם איחסון המלאי. "ה. לעזור בהשלמת המלאי של ירושלים"<sup>17</sup>. כמקובל במו"מ עם החברות, התשובה הייתה חמקנית ורבת-פנים. לא הייתה שלילה גמורה אך גם לא חיוב: "אין לעת עתה אפשרות לזקוף כמויות בלתי מנוצלות בחודש אחד על חשבון החודשים הבאים... נוסף על כך מעיקה ביותר הצפיפות בתחבורת הרכבות. הנהלת הרכבת לא תוכל להקציב אלא חלק מנפח המטען שלה להעברת חומרי הדלק, הואיל והרכבות נחוצות לפינוי הצבא".

לעומת זאת, הסכימה החברה להקצות מיד 250,000 גלון בנזין, על חשבון המכסה התלת-חודשית. על סעיפים ד"ה' התשובות היו אדיבות אך שליליות<sup>18</sup>.

עד אפריל 1948 הוסיפו חברות הדלק וסיפקו דלק ליישוב העברי. הן לא היו נכונות להיענות לצרכי החירום של היישוב — בהגדלת כמויות לאגירת מלאי לחירום, בהספקת דלק לאזורי הארץ השונים וכו'. אבל הן לא סגרו את הברזים. כמויות הדלק שסופקו היו פחותות מהכמויות שסופקו בעתות רגיעה וכמובן לא מילאו את צרכי החירום, האגירה וכו', אבל בדרך-כלל הדלק המשיך לזרום

הובלת הדלק כזו הלשון: "הבעיה העיקרית באספקת הדלק כיום היא בעיית הובלתו. אין החברות מוכנות להוביל דלק בסידורים שלהן (מכוניות, רכבת) בכל התנאים, וקשיי ההובלה הקיימים והעוללים להתגבר מעמידים אותנו בפני אפשרות של הפסקת ההובלה על-ידי החברות"<sup>15</sup>. חברות הדלק נהגו להקצות מכסות דלק לשלושה חודשים לכל מחוז בארץ. במחוז הדרום ובמחוז ירושלים לא סופקו כמויות הדלק כרגיל בשל המלחמה בדרכים. אנשי ועדת הדלק והתחבורה ביקשו לעבור למכסות לחצי-שנה, ובהיקף ארצי. כך יקבלו בצפון מכסות מוגדלות יותר והיישוב ידאג להעברת הדלק דרומה. על בקשות אלו השיבו הבריטים ב-24 בפברואר 1948 בנוסח "מר בלנד (מנהל חברת "של" בארץ) הנוסע היום לקהיר, רשם לפנינו עניין זה כדי העלותו לפני הנהלתו שם"<sup>16</sup>.

ב-1 באפריל 1948 שוב נפגש ד"ר א' בונה, הכלכלן מהסוכנות היהודית, עם מנהלי חברת "של", והציג לפנייהם שוב אותן רישות שהוגשו כבר בפברואר 1948:

"א. להקציב את חומרי הדלק על בסיס ארצי ולא על בסיס אזורי.

"ב. להקציב מכסה לשישה חודשים לפחות ולא מדי חודש בחודשו.

"שאלה קשה היא מימון מלאי הדלק אשר הצרכנים הגדולים יאגרו אותו. כשדיברתי עם אנשי האגודה הא"י בעניין זה (עם ד"ר גרונוולד), על-מנת להניע אותם לתת הלוואות למטרה זו לקואופרטיבים לתחבורה (ולא הצלחתי בנדון זה), הם העלו את ההצעה כי חברות הדלק יתנו קרדיט לצרכני הדלק הגדולים לזמן ממושך יותר. לעת עתה מלבד סכום קטן של אפ"ב (בנק אפ"ק) אין כסף להלוואות למטרה זו"<sup>20</sup>.

ב-24 בדצמבר 1947 מדווח ש' גורוהובסקי (שרגא גורן, יו"ר המרכז לקואופרציה בהסתדרות) על ההתקדמות באגירה ועל הקשיים: "מכלים הולכים ונבנים יום-יום — אך יש כבדות בהכנות. ארגונים חשובים לא ממהרים — ביחוד חבר המועצות המקומיות. רק כמה קואופרטיבים הספיקו עד כה כבר למלא את המכלים. במילוי מכלים בדלק אין כל קושי כיום, כי התצרוכת הכללית ירדה ויש אפשרות של אספקה לשם אגירת מלאי"<sup>21</sup>.

לקשיי המימון נודעה השפעה מרובה על העיכובים בביצוע התכניות לאגירת הדלק. בחודשים הראשונים למלחמה, ההוצאות להקמת הצבא, לרכישת אמצעים, לביצורים, עלו הרכה מעל למצופה והרכה מעל למשאבים המצומצמים של התנועה הציונית. יומני בן-גוריון מלאים פרטים על המאמץ לגייס כספים מכל מקור אפשרי: קק"ל, בנקים, בעלי התעשייה, גופים הסתדרותיים, מלווה ציבורי, מגביות בחו"ל וכו'. בניית הכוחות הצבאיים לפי תכנית ד' התנהלה בקצב איטי בשל חוסר תקציב. "התקרה" של 20,000 מגויסים, שנקבעה בתחילת המלחמה, לא הושגה במשך מספר חודשים, בשל חוסר מימון לרכש ציוד ואמל"ח, וחוסר מחנות ומתקנים לאכסן את המגויסים. במצב זה של קופה ריקה וחוסר תקציב להחזקה שוטפת של המגויסים, קשה היה להשיג תקציבים לאגירת דלק, מה גם שהגופים הכלכליים שנדרשו לאגור דלק היו צריכים לעשות זאת מתקציביהם שלהם. בינואר 1948 נכשל הניסיון למלא בבנוזין מיכל בן 25 אלף גלון, מחמת חוסר תקציב"<sup>22</sup>.

בסוף פברואר 1948 סיכם הכלכלן של הסוכנות היהודית ד"ר א' בונה את המצב במלים אלה: "סידור ענייני הדלק. בשטח זה קיים עדיין צורך דחוף בפעולה מאורגנת ומתאמת: המצב משתנה במקומות השונים יום-יום. האינפורמציה על השינויים מכאן ועל האפשרויות לאגירה מכאן, היא לקויה. אין שום צל של ספק שפיקוח מרכזי ותיאום הרשויות השונות עלולים לעזור הרבה"<sup>23</sup>. בניסיון לשפר את המצב הכספי, נשקלה בפברואר 1948 הטלת מס מיוחד על כל גלון בנוזין. מחצית המס נועדה לבניית מכלי דלק. ב-21 במרס 1948 אכן הוטל מס מיוחד על הדלק"<sup>24</sup>.

עוד מכשול לתכנית האגירה היה הטבח שעשו הפועלים הערבים בבתי-הזיקוק בפועלים היהודים, ב-30 בדצמבר 1948. אירוע זה השבית את העבודה בבתי-הזיקוק למשך שלושה שבועות<sup>25</sup> וגרם מתח מתמיד, שיבושים בעבודת בתי-הזיקוק וצמצום בהספקת הדלק ליישוב היהודי. ב-22 בינואר 1948, לאחר שלושה שבועות של הפסקת עבודה, חודשה העבודה בבתי-הזיקוק באווירת חשדנות הדדית וחוסר ביטחון. למ' שטנר שביקר שם ב-29 בינואר 1948 הסביר המנהל הבריטי באדיבות, כי "הייצור בבתי-הזיקוק מגיע לעת עתה רק לחצי מהייצור כפי שהיה לפני הפסקת העבודה בהם ועתה עליהם לחסוך בדלק בארץ-ישראל עד כמה שאפשר בכדי למלא את מה שהחסירו בזמן הפסקת העבודה בבתי-הזיקוק. לכן הם יקצצו את אספקת הבנוזין ב-25%, את אספקת הנפט ב-33% ושמונים כבדים יתנו למשאיות ולסוגים ידועים של תעשיית מזון, בעיקר לקונצרנים של מיצים. ליתר ענפי התעשייה הם לא יתנו"<sup>26</sup>.

לנהגת היישוב נוספה כעת הדאגה להמשיך את עבודת היהודים בבתי-הזיקוק כדי להבטיח את המשך העבודה במפעל, את הזרמת הדלק ליישוב היהודי וכמובן, למנוע נפילת מפעל חיוני זה לידיים ערביות<sup>27</sup>. נוכח קשיים רבים מצדדים שונים, טיפלו בעניין זה בתושייה אבא חושי ויוסף אלמוגי, אנשי חיפה<sup>28</sup>.

אגירת הדלק כירי היישוב העברי צומצמה באורח ניכר עם צמצום התפוקה בבתי-הזיקוק, קשיי הובלת הדלק מבתי-הזיקוק ופיזורו במרכז הארץ ודרומה, גישתן הבלתי-אוהדת של חברות הנפט וקשיי המימון שמנעו מציאת פתרונות חלופיים לרכישת דלק ולהובלתו. בניית מסוף לדלק בנמל תל-אביב לא יצאה לפועל בגלל הקושי שבהנחת צינור אל הים בחוף, בשל מחסור בתקציב וכשל אי-היכולת לארגן מכלית ימית שתפרוק את מטענה שם. חברות הנפט לא הראו רצון לסייע בעניין זה ורכישת מכליות עצמאיות אמנם נדונה על-ידי ה"מדינה בדרך" — אך לא התבצעה לבסוף<sup>29</sup>. גם הרעיון להעביר ברכבת כמויות גדולות של דלק מחיפה לבנימינה לא התבצע מפני שהבריטים השתמשו במסילות הברזל לצרכי פינוי הצבא והציוד מהארץ.

וכן, בפברואר 1948 המחסור בדלק כבר חייב את הנהגת היישוב להנהיג קיצוב במשאב יקר זה ולהשבירו לפי סדר העדיפויות והקדימויות של הנהגת היישוב וההגנה.

בחודשים פברואר עד מאי 1948 עדיין הצליח היישוב לקבל דלק מחברות הדלק ומבתי-הזיקוק. הכמות אמנם לא הספיקה והייתה מצוקת דלק, אך המצב לא היה קריטי עד כדי כך שישבש את הפעילות הצבאית של כוחותינו. היו לכך כמה סיבות:

א. היו אזורים מנותקים משאר חלקי הארץ ולא הייתה בהם תעבורה סדירה אלא לצורכי ביטחון בלבד — הנגב, הגליל המערבי, ירושלים.  
ב. התעבורה המוטורית לא הייתה מפותחת, כמות כלי-הרכב לא הייתה רבה ועדיין נזקקו במידה ניכרת לתובלת בהמות משא: סוסים, פרדות וחמורים.

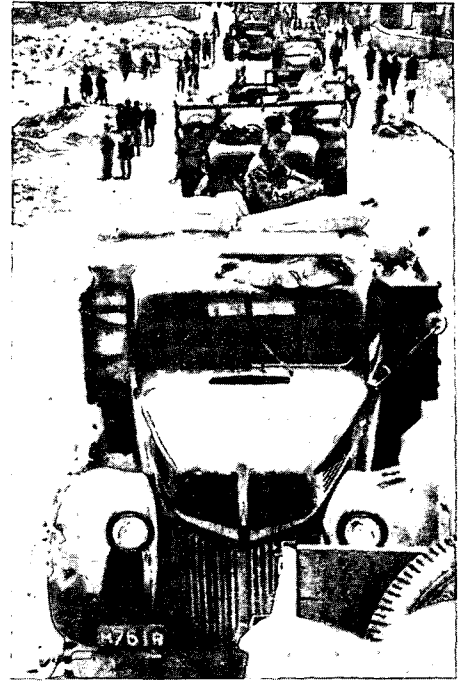
ג. צמצום בפעילות המשקית עקב המלחמה הביא צמצום מסוים בשימוש בדלק.  
ד. כוחות ההגנה היו מרותקים לגזרותיהם ולחמו כל כוח בגזרתו. העברת כוחות הייתה בסדר-גודל קטנים של פלוגות ובתוך אזור האחריות של חטיבה, גודד או נפה. העברה רצינית של כוחות הייתה אירוע חריג, כרוגמת ריכוז הכוחות בחולדה למבצע נחשון בראשית אפריל, והעלאת כוחות יפתח של הפלמ"ח לגליל המזרחי, בראשית מאי 1948.

ה. הקצבת שיעור ניכר של בנוזין לרכב לטובת הצבא וצמצום ההקצאה לגורמים האזרחיים, הצליחה למנוע מצוקת דלק חריפה בצבא. מה גם שכמויות הרכב התובלתי והיחידתי לא היו רבות עדיין, ורק"ם היה בכמויות מזעריות.

כך אפוא, בחודשים הקריטיים בהם היכו כוחותינו את ערכי הארץ ושברו את כוחם הצבאי, אפריל עד מאי 1948, שררה מצוקת דלק מסוימת ביישוב העברי אך לא במידה שתשפיע על המבצעים. לא כן היה המצב בירושלים הנצורה. בעיר שררה מצוקה קשה בכל התחומים — מים, מזון, תחמושת, וכמובן, דלק. בארכיון דוד שאלתיאל, מפקד העיר, נמצאו נתונים הממחישים זאת:

"בפברואר 1948 קיבל שוק הצרכנים היהודי בעיר רק 10% מתצרוכת הדלק שלו. העיכובים בהובלה שנעשו ע"י עובדי הרכבת וחבלות כתנועת הרכבות... החריפו את המחסור במצרך חיוני זה... "שמונים כבדים לתעשייה הגיעו ב-25% פחות מן הדרוש ולכך הייתה השפעה גם על העברת מים לירושלים. בגלל הפסקות תכופות בהפעלת תחנות השאיבה בלטרון, שער הגיא וסריס, סיפקו הללו כ-50% מהמכסה בלבד. הצמצום בשמן בעירה שיבש גם את העבודה במאפיות... בנוזין למכוניות הגיע לעיר ב-22% פחות מהמכסה, ומתוך הכמות הקטנה שהגיעה רק 60% הוצאו לשוק. המחסנים של החברות המשווקות היו בפיקוח ערבי והליווי שניתן להוצאת הדלק לא היה מספיק... דלק חיוני לשימוש ביתי — נפט — הגיע אל האוכלוסייה היהודית בכמות של 40% מן הדרוש לבישול, אפיה וחימום מים... היו הפרעות בזרם החשמל... ב-10/4 הגיע ברכבת מחיפה המשלוח האחרון של דלק... לאחר שאול המלאי הזעום — נשארה העיר ללא דלק"<sup>30</sup>.

השיירות שהגיעו במבצעים נחשון והראל, ב-6 עד ה-20 באפריל 1948, שיפרו את המצב לזמן-מה,



שיירות דלק.

אך הדרך נחסמה שוב והבעיה התעוררה מחדש. בן-גוריון כתב ביומנו, כ-28 באפריל 1948, שבוע לאחר שהשיירה האחרונה עלתה לירושלים והדרך נסגרה מאחוריה: "מצב הדלק בירושלים ברע. אנשי בטחון אמרו מקודם שיש 23 אלף גלון, עכשיו מתברר שטעו. יש להם רק 5,600 גלון ולסקטור האזרחי רק 5,000 גלון. לחלוקת מים בלבד ידרשו 2,000 גלון (הכוונה לרכב לחלוקת מים). — ז.ל."<sup>31</sup>

בעיית הדלק הציקה לירושלים עד ההפוגה השנייה, כאשר דרך בורמה נפרצה באופן חלקי ונתאפשר להזרים דלק לעיר.

ערב הכרזת המדינה נאגרה כמות מסוימת של דלק, בעיקר בנזין: 250,000 גלון בת"א ו-100,000 גלון במקומות אחרים. בטוואז' הגיעה כמות זו ליותר מ-1,000 טונה, כרבע מהתצרוכת החודשית של היישוב בדלק. סגן ראש אג"א, אפרים בן-ארצי, השיב לשאלתו של בן-גוריון כי "אפשר לרכוש דלק מ'של' אבל אין מכלים"<sup>32</sup>. בתשובתו זו הבהיר כי לא נעשה כל מה שהיה יכול להיעשות על-ידי מוסדות היישוב — חרף המגבלות של גורמי חוץ.

עם קום המדינה החריפה הבעיה. עד האחד במאי 1948, הייתה תקופה של מחסור בדלק. עתה נפתחה תקופה, שנמשכה עד ספטמבר 1948, תקופה של מצוקת-דלק קשה. הספקת הדלק עמדה אז בעדיפות ראשונה על סדר היום בכל המגעים הדיפלומטיים של המדינה הצעירה, עם הבריטים, עם האמריקאים ועם מדינות אחרות. בחודשים פברואר עד מאי 1948 הפעילה

ממשלת עיראק לחצים על חברת הנפט העיראקית שבניהול בריטי להפסיק את הזרמת הנפט לחיפה. הלחץ העיראקי הביא את צמצום הזרימה ואת העברת מתקני החברה לטריפולי שבלבנון.<sup>33</sup> ואולם השינוי המהפכני התחולל כאשר ב-17 באפריל 1948 הופסקה הזרמת נפט גולמי מכרכך לחיפה, בצינור הנפט של חברת הנפט העיראקית. עובדי קו צינור הנפט פתחו בשביתה, בתביעה להכניס את הצבא העיראקי למערכה פעילה נגד יהודי ארץ-ישראל. השביתה לכשה אופי של סכסוך לאומי וסכסוך מקצועי עם דרישות להעלאות שכר ניכרות. השביתה התפשטה והגיעה אל העובדים הערבים בבתי-הזיקוק, שפתחו אף הם בשביתה כללית. בזה היה גם ביטוי לתסכול העמוק של הציבור הערבי לנוכח כיבוש טבריה, כיבוש חיפה והקרבות הקשים על יפו וסביבותיה. אם בעקבות השביתה הערבית ואם כחלק ממדיניות התווה ובוהו הכלכלי והמנהלי שהשאירו הבריטים בארץ, הוחלט בלונדון על השבתה כללית של בתי-הזיקוק, מאחד במאי 1948. כן הוחלט על פיטורי העובדים והשארת סגל קטן של בריטים ויהודים לאחזקת המתקנים בלבד. באותה עת שקדו הבריטים לרוקן למכליות את הדלק הגולמי שלא זוקק ולהעבירו לטריפולי שבלבנון.<sup>34</sup>

זה היה שינוי משמעותי מאוד במצבה של ישראל. לראשונה היא נותקה ממקור אספקה קבוע ולא-יקר יחסית. יתר על כן, מאחר שיתרות המטבע של היישוב בסטרלינגים הוקפאו בלונדון, הייתה בעיה של תשלום לחברות אמריקניות. חברות אלה היו נתונות להשפעה ערבית ולא נטו לכונן יחסים כלכליים עם המדינה הצעירה. פלישת צבאות ערב גררה חודש של לחימה קשה, מה-15 במאי עד ה-12 ביוני 48. זה היה חודש של קרבות עזים, אבידות קשות ושחיקת משאבים חומריים רבים. בחודש זה הוצאו כמיות דלק שמעל לממוצע בחודשי הלחימה הקודמים. יתר על כן, סגירת בתי-הזיקוק ואי-הבהירות בדבר מועד פתיחתם החמירו מאד את בעיית הדלק. היה צורך להתארגן למקרה שבתי-הזיקוק יישארו סגורים ויהיו קשיים בחידוש הזרמת הדלק על-ידי חברת "של".

לנוכח מצב לא-ברור זה ולנוכח סכנות העתיד שאין בו כל ודאות, הציע ראש אג"א יוסף אבירד לבן-גוריון ב-22 במאי 1948 להפסיק השברת דלק לאוכלוסייה האזרחית ולאסור על שימוש ברכב פרטי (חוץ מבעלי מקצועות מסוימים, כגון רופאים, תעשיינים וכו')<sup>35</sup>. ואכן קוצצו מכסות הדלק לאוכלוסייה האזרחית וצומצמו כמיות הדלק לצבא. קווי תעבורה לאוטובוסים בוטלו בתוך הערים ורכב ודלק הוחרמו לצרכי הצבא. הדאגה הלכה וגברה בהמשך חודש מאי, מאחר שהמגעים הדיפלומטיים לחידוש הזרמת הדלק על-ידי חברת הנפט העיראקית לא נשאו פרי. המגעים עם

חברת בתי-הזיקוק להמשך הפעלתם מהמלאי הקיים שלא זוקק עדיין — לא הניבו תוצאות. מגעים על רכישת דלק שנתר במכלי בתי-הזיקוק (המדובר בכ-80-90 אלף טונה במלאי) נתמשכו ללא תועלת.

ב-10 ביוני 1948 הבריך נחום גולדמן מלונדון לאליהו אילת, נציג הסוכנות היהודית בושינגטון, והדגיש כי לנוכח "המצב החמור בדלק בארץ-ישראל, הכרחי לעשות כל דבר כדי לפתוח מחדש את בתי-הזיקוק ולאפשר לעיראק להזרים דלק לחיפה"<sup>36</sup>.

פתיחת בתי-הזיקוק תפסה מקום חשוב במשא-ומתן שניהל נציג האו"ם, הרוזן ברנדוט, בתקופת ההפוגה הראשונה. הוא הציע רעיונות בדבר פירוז חיפה והעמדתה לשלטון בין-לאומי או לחלופין, הסבת נמל חיפה ובתי-הזיקוק לנמל חופשי. תשובת ישראל הייתה שלילית בהחלט<sup>37</sup>. לאחר יציאת הבריטים מהארץ תפסו כוחותינו את בתי-הזיקוק ב-14 ביולי 1948 החלה הפעלת בתי-הזיקוק לזיקוק דלק גולמי. ב-21 עד ה-23 ביולי הצליחה הפעולה, והדלק זוקק. ממשלת ישראל הביעה נכונות בהודעה רשמית לחדש יחסיה עם חברת "של" וחברת בתי-הזיקוק<sup>38</sup>. כן ייבאה ישראל באמצע יולי 9,000 טונה דלק במכלית, כנראה ממקסיקו. זה שיפר את מצב הדלק של המדינה<sup>39</sup>. תפיסת בתי-הזיקוק והפעלתם במלוא הקצב על-ידי ישראלים שינו את המצב. הבריטים שהחזיקו במשרות המפתח הניהוליות והמקצועיות סברו שהדבר לא ייעשה בנקל, אך הוא נעשה בהצלחה. הפעלת בתי-הזיקוק מיולי 1948 ואילך סיפקה לישראל דלק מזוקק לסוגיו, לחודשי הקיץ והסתיו של 1948 ואפשרה אורך נשימה למדינה הצעירה. באותה עת נעשו מאמצים לרכישת דלק במקסיקו וברומניה. ואכן הגיעו מטענים משני מקורות אלה, אם כי לא בכמות ובאיכות מספקות. באוקטובר שוב הגיעה מכלית נפט מרומניה. בסך הכל יובאו 30 אלף טונה דלק מחו"ל. היה ברור כי נפרץ אמברגו הדלק הבלתי-מוכרז שהפעילו הבריטים והאמריקנים על ישראל. הבריטים והאמריקנים למדו לדעת כי יכולת התמרון וההישרדות של ישראל גדולה מכפי שחשבו. החשש שמא ישראל תלאים את בתי-הזיקוק ותפקיע את מלאי הדלק שבהם לא חדל להדאיג את הבריטים. במגעים דיפלומטיים של נציגי ישראל ומתווכים מטעמים (למשל, הלורד סיימון מרקס ובנו מרקוס זיו) עם הבריטים נרמו, כי באין לה ברירה, עלולה ישראל לפנות לגוש הסובייטי ולבקש דלק, ולוא במחיר פוליטי<sup>40</sup>.

בספטמבר ואוקטובר 1948 חלה תפנית במדיניותן של חברות הנפט. המגעים לפתיחה רשמית של בתי-הזיקוק על-ידי החברה הבריטית נעשו תכליתיים וענייניים. בסוף 1948 חודשה הזרמת הדלק לישראל, על-ידי החברות הבריטיות



השיירות שהגיעו מכבצעי נחשון והראל שיפרו את המצב לזמן מה

שקיבל דפוסים של צבא סדיר. הניסיון שצברו משרתי הצבא הבריטי יכול עתה לבוא לביטוי ממשי בצה"ל. היה אפשר לתת את הדעת על כללי-התנהגות יסודיים כשיגרה ולקבוע פקודות בנדון. ב-11 באוגוסט 1948 יצאה פקודת מטכ"ל ראשונה בעניין דלק, אשר קבעה את הנוהל לקבלת דלק צבאי. ובחזור מס' 18 של שירות התחבורה פורט העניין וצוינה רשת תחנות הדלק הצבאיות ברחבי הארץ.<sup>43</sup>

הפקודה בעניין הדלק מלמדת על ההתקדמות הרבה שעשו כוחות ההגנה, כשעברו ממיליציה אזרחית, מחתרית-למחצה, לצבא סדיר המקיים נהלים סדירים ותקינים. זו הייתה מהפכה ארגונית ומנטלית. לא עוד רכישת רכב עצמאית על-ידי החטיבות וגופים שונים בצבא, לא עוד רכישת דלק באופן אוטומטי על-ידי כל יחידה אלא רכישת דלק מרוכזת לכלל הצבא וחלוקתו בהקצבה ליחידות, פריסת רשת תחנות דלק ובסיסי דלק, ותלושי דלק לשליטה מרכזית של שירות הדלק על הכמויות וניפוקן.

תחנות דלק הוקמו בצפון הארץ ובמרכזה אך עדיין לא בירושלים ולא בנגב הנצור. הובלת דלק למקומות אלה הייתה מבצע לוגיסטי; התובלה לנגב הנצור על-ידי המצרים הייתה בכחינת מבצע צבאי.

עוד סימן לשלב הגמילה של השירות החדש הייתה הצגתו בקורס לקציני תחבורה בראשית ספטמבר 1948. בקורס זה הרצו על "החסנת דלק וחלוקתו" ועל "שמנים והשימוש בהם" וכן על "פיקוח על השימוש בדלק".

ותל-אביב-נגב. יתר על כן, היה צורך להעביר דלק ליישובים מרוחקים ומנותקים, בדרך-כלל בחביות. בחודשים פברואר עד מרס 1948 נהפך שירות התחבורה לגורם חשוב ברכישת דלק להגנה ובהובלתו. במחנה הראשי של שירות התחבורה — בסיס בן-עמי בתל-אביב (באזור רחוב הלסינקי כיום) הוקם בסיס-דלק גדול. בריכת אגירה למי השקאה, ששימשה את הפרדס שהיה שם בעבר, הוסבה למיכל דלק. הוכנסו לתוכה מכלי מתכת וניתן עליה כיסוי. כן נאספו בבסיס חביות שמולאו בדלק. בבסיס בן עמי בתל-אביב תודלקו המשאיות והמשוריינים שיצאו לירושלים הנצורה ולנגב המותקף.

עם התפתחות שירות התחבורה חלה בו הסתעפות לגופי-משנה בעלי אופי מקצועי. כך התפתחה מחלקת השריון שעסקה בשריונם של כלי רכב ובשיקומם של משוריינים שנפגעו, ונוצר הגרעין של שירות הדלק.

תחום הדלק הופקד בידי אברהם האוזמן-נוה, סוחר ויבואן מתכות תל-אביבי, שרכש כל-ירכב בשביל ההגנה (בין היתר רכש את הזחל"מים הראשונים לצה"ל). עוזרו היה יוסי פקר (לימים התעשיין, בעל חברת פקר-פלדה). האוזמן אסף סביבו קבוצת אנשים שעסקה בהובלה ובסחר בדלק ביישוב היהודי וכן אנשים שעבדו בחברות הדלק "של" הבריטית-הולנדית ו"מוביל אויל", ו"סוקוני ואקום" האמריקניות. בהנהלות החברות שימשו זרים אבל בדרג-ביניים וברגים נמוכים הועסקו בהן יהודים. חלקם גויסו והועברו לשירות התחבורה. הם סייעו לא רק באחסנה ובהובלה אלא גם ברכישת הדלק מהחברות.<sup>44</sup>

בתקופת ההפוגה הראשונה (21 ביולי-8 ביולי 1948) התפתח שירות התחבורה כמו השירותים הלוגיסטיים האחרים, בהתאמה לגידולו של צה"ל ולהתעצמותו בכלי-נשק וברכב. בתקופה זו כבר נפתח הקשר לירושלים וחודש הקשר לחיפה ולגליל המערבי והמזרחי. שירות התחבורה קיבל מימד כלל-ארצי ולצורך היעילות והמקצועיות הוחלט להוציא מתוכו את תחום הדלק ולייחד לו שירות עצמאי. ב-14 ביולי 1948 הוציאה המחלקה לתפקידי מטה/מת"מ צו הקמה לשירות החדש ובו נאמר בין השאר:

1. "ניתן בזה צו הקמת יחידה — שירות דלק.

2. — — —

3. "על האגפים להוציא הוראות מתאימות לכל הגורמים המעוניינים בקשר הקמת השירות הנ"ל.

4. "השירות יהיה כפוף ישירות למטכ"ל/אג"א." צו ההקמה לא השפיע על תפקידו המיידי של

השירות<sup>42</sup> — מאחר שהימים ימי קרבות "עשרת הימים" והכל היו עסוקים בלחימה ובמילוי צרכי היחידות הלוחמות, בדחיפות ובמסירות.

בהפוגה השניה, מ-19 ביולי 1948 עד 15 באוקטובר 1948 השתפר מאוד ארגונו של צה"ל

והאמריקניות, במכליות, ונציג בריטי חידש באופן רשמי את הפעילות בבתי-הזיקוק.

עדיין היו בעיות להשיג דלק בכמויות שיאפשרו אגירה לשעת חירום. היו בעיות בהשגת דלק למטוסים, היו בעיות מימון וכו'. מכל מקום, ישראל הצליחה לעבור את התקופה הקריטית של מלחמת העצמאות תוך מצוקת דלק, אך כנראה בלא שהמחסור ישבש את הפעילות המבצעית של צה"ל.

## הספקת דלק להגנה ולצה"ל

הספקת הדלק לכוחות הלוחמים — בהתחלה במסגרת ההגנה ואחר-כך בצה"ל, עברה כמה גלגולים, המשקפים את התהליך של הפיכת כוחות מיליציה חצי-מחתרתיים לצבא סדיר ולוחם.

בחודשים הראשונים של המלחמה, מרצמבר 1947 עד מרס 1948 תחום הרכב היה בעיקרו באחריות החטיבות והיחידות המרחביות של ההגנה. שירות התחבורה שהוקם עוד לפני כ"ט בנובמבר אמנם היה אחראי לדאגה לדלק לכוחות ההגנה אבל בפועל, השירות החזיק מעט מאוד רכב בשליטתו הישירה. בשונה ממערך ההובלה האדיר והמאורגן של צה"ל כיום, הנתון לשליטה מרכזית של אג"א — עיקר תפקידו של השירות היה לרכוש רכב, לשפצו ולשקמו, ולאחר-מכן לנפקו ליחידות. היחידות לא הסתפקו ברכב שקיבלו משירות התחבורה — בדרג המטכ"לי. הן נקטו יוזמות לרכישת רכב באזורי פעולתן, בשיטות שונות ומשונות: גיוס, הפקעה, שכירה, שלל וכו'. החטיבות נהנו מעצמאות לוגיסטית מלאה כמעט — באין ברידה, מפני שהמטכ"ל המתארגן והולך לא הצליח בתנאים החצי-מחתרתיים של אז לספק באופן מרכזי את הצרכים התחזוקתיים של החטיבות; מה גם שהדרכים נמצאו בסכנה מתמדת של תקיפה וחסומה מצד הערבים.

כיומה מתמדת של המפקדים וקציני האפסנאות, תימרנו החטיבות והראו יזמה ותחכום לקיים את תחזוקתן. המטכ"ל היה מזריק "זריקות עידוד" של אמצעים לפרקים, אבל נתן תקציב לחטיבות לרכוש בו את האמצעים במקום חנייתה של כל חטיבה. בתקציב זה רכשו החטיבות כלי רכב, טיפלו בהם ותידלקו אותם.

ככל שגברו התקפות הערבים על התחבורה בכל הארץ וביחוד בדרך לנגב וכדרך לירושלים, נעשה תפקידו של שירות התחבורה בתל-אביב חשוב ומרכזי יותר. יחד עם מחלקת התנועה במטכ"ל/אג"א טיפל שירות התחבורה בארגון השיירות, שהיה דבר יום ביומו. לרכב שגויס לשיירות — הן רכב של שירות התחבורה עצמו, ובעיקר רכב אזרחי שגויס באורח קבע או באופן זמני מאנשים פרטיים, מחברות הובלה, קואופרטיבים לתחבורה וכו' — היה צורך לדלק. וכן היה צריך לדאוג למשורייני הליווי שפעלו בצירים תל-אביב-ירושלים

המשימה העיקרית של שירות הדלק בחדשים ספטמבר ואוקטובר 1948 הייתה להזרים דלק למרכז ומשם לנגב הנצור, לקראת חידוש המתקפה נגד האויב המצרי — במקביל לפיזור הדלק בתחנות הצבאיות במרכז הארץ ובצפונה. זו הייתה התקופה של מבצע אבק — מבצע גדול של תובלה אווירית, שבו הטיסו לנגב הנצור 2225 טונה אספקה מכל הסוגים. במסגרת זו נזקקו להובלת כמויות גדולות של דלק בחביות לנגב. בנוסף לכך, היה צורך לתדלק את הכוחות הגדולים שריכוזו צה"ל בדרום, לקראת חידוש המתקפה. הפעם היו לכוחות כלירכב ורק"ם. הדלק הועבר מחיפה לבסיס בן-עמי בתל-אביב במכוניות-מיכל. אבל מספרן של מכוניות אלה היה מועט בכל הארץ, ובמקביל היה צורך להעביר דלק למקומות אחרים ולאפשר לתעשייה האזרחית לתדלק לצרכיה שלה. כאן הועילה יזמתו של קצין חדש בשירות הדלק, סרן זכריה גרינצוויג — לימים גדרון. מקס בן-ארצי (אחיו של אפרים בן-ארצי, סגן ראש אג"א) היה מפקד בסיס הדלק במחנה בן-עמי והוא הכיר את גדרון מימי שירותם המשותף ביחידת החי"מ של תל-אביב. הוא הזמינו לשירות הדלק, להיות קצין המבצעים של השירות. גדרון החליט לנצל את פתיחת קו הרכבת לתובלת צה"ל. הוא החליט להקים בסיס ביניים בחדרה ואילו הגיעו קרונות-מיכל ברכבת — כ־15-10 קרונות בקיבולת של 3,000-4,000 ליטר בקרון. בחדרה נפרקו קרונות המיכל למכליות אזרחיות בשירות צה"ל. בקו צדדי של מסילת הברזל בחדרה הוקם מסוף פריקה והעמסה לדלק. לכאן הגיעו יום-יום קרונות-מיכל שיש להריקם ולהוביל את הדלק שבהם במכליות לתל-אביב.

מדי יום ביומו נתקבלה אספקה חדשה מבסיס הדלק במפרץ. בחדרה נפרקו הקרונות למשאיות-מיכל שגם קיבולתן כ־3,000-4,000 ליטר המכלית. כך קוצר זמן הנסיעה במכליות (הרכבת בקו חדרה-לוד עברה בסמוך למאחזי האויב בטול כרם ובקלקיליה ולא היה אפשר לנצל את הקו במלואו). בבסיס בן-עמי בתל-אביב רוקנו המכלים לבריכת האגירה או לחביות דלק. החביות הועמסו ביד על משאיות של חברת שלב והובלו לבסיס קדמי בביל"ו. משם הועבר דלק ליחידות הדרום ולירושלים.

הקו המעניין היה הקו מביל"ו אל שדה-התעופה תל-נוף. מתל-נוף הובל הדלק במטוסי תובלה ובמטוסים אחרים בטיסת לילה מעל לקו ההיערכות המצרי — לשדה-התעופה ברוחמה. כאן הקים קצין הדלק של הנגב, יוחנן כץ, בסיס דלק מרכזי לנגב. תובלה אווירית זו בוצעה במשך שבועות.

לפני מבצע יואב, לנוכח המחסור בדלק בנגב (גם הכמויות שהובלו בהיטס לא הספיקו) נקטו גדרון ויוחנן כץ, קצין הדלק מהפלמ"ח, יזמה בלתי שגרתי: כביש סוג ב' הוליך מפלוג'ה (היום)

פלוגות, כסמוך לקרית גת) אל שטחנו בנגב; זה התואו שעובר בו גם היום הכביש קרית-גת-באר-שבע. כעשרה קילומטרים מהכביש עברו בשטח שבידי המצרים. הכביש שימש לפרקים לתעבורה מצרית בלילות, באורות כבויים. אם נתחבר לכביש זה באמצעות דרך עפר העוקפת את פלוג'ה וניסע בלילה באורות כבויים, אולי נוכל גם אנחנו לנצל את התואו ולהבריח מכליות דלק לנגב, סבר גדרון.

כץ בדק במודיעין את הנתונים ואת הסיכויים להתקלות במצרים בנסיונות כאלו. התנועה בכביש זה הייתה דריסטרית, מצפון דרומה ומדרום צפונה. שני אנשי הדלק החליטו לפעול. גדרון זימן חמש מכליות אזרחיות מ"החברה להובלת דלק" בתל-אביב. המכליות היו נהוגות בידי נהגים אזרחיים שגדרון סמך על מיומנותם ועל יציבותם הנפשית במצבי לחץ, יותר מאשר על נהגים צבאיים. (חלק מהנהגים הצבאיים לא עברו הכשרה בנהיגה בצה"ל, אלא טענו כי הם יודעים לנהוג. רובם היו עולים חדשים שהגיעו ללא תעודות כלשהן והודעתם נתקבלה כמוסמכת. אבל בפועל, בעת נהיגה ברכב המשוקם של תש"ח, ובדרכים לא דרכים של תקופה זו, נתגלו לא פעם קשיים ותקלות בנהיגתם).

בראש השיירה נסע הגייפ של כץ שהכיר היטב את דרכי הנגב. אחריו נסעו חמש המכליות, ובמאסף, הגייפ של גדרון. כשעה לאחר חצות הלילה האפל החלה השיירה הקטנה לנוע בדרכי עפר, לעקוף את פלוג'ה, שישבה בה יחידה צבאית מצרית. הם נעו באיטיות ובזהירות, נמנעים מרעש מיותר בדרכי העפר היבשות של הנגב. לאחר שעה קלה, הצליחו לעלות על הכביש ונעו בו באורות קדמיים כבויים אבל באור אחורי. לפתע הופיעו ממול שני כלירכב מצריים — שתי משאיות טעונות אספקה. השיירה המשיכה בתנועתה באותו קצב. רק המאבטח שליד כץ הניח אצבעו על ההדק. הרכבים התקרבו זה לזה. בחושך החווירו כמה מהנהגים מרוב חרדה, אך המצרים המשיכו בנהיגתם ללא שינוי בקצב. הם הניחו שזו שיירת אספקה מצרית. לאחר כ־20 דקות של נסיעה זהירה ואיטית מהרגיל, בדרך בת עשרה הקילומטרים, התקרבו למחסום המצרי. השיירה החלה לרדת לדרך עפר שהרחיקה אותם מערבה. קו החזית לא היה רצוף ודרכי עפר רבות חצו אותו. השחר הפציע כאשר המכליות נכנסו לשטחנו — לנגב הנצור. בשעות הבוקר הגיעו לבסיס הדלק הקטן ברוחמה.

הבקעת החזית המצרית בציר בית ג'וברין-מגדל (אשקלון) ופריצת הדרך לנגב גררו עוד פעילות נמרצת של שירות הדלק. היה צורך להעביר כמויות גדולות של דלק לנגב, ליחידות שהתפרסו בו ועדיין ניהלו קרבות עם המצרים. יחידות אלה צוידו בזחל"מים, נושאי ברנים, משוריניים,

משאיות וטנדרים. ריכוז הכוחות בנגב היה גדול — חמש חטיבות רוכזו בו: גבעתי, יפתח, הנגב, חטיבה 7 וחטיבת עודד, ולרובן היו כוחות ממונעים. בנגב לא היו תחנות דלק אזרחיות מרובות שאפשר להפכן לתחנות דלק צבאיות. היה צורך ליצור מצבורי דלק בחביות בנקודות מסוימות, שישמשו את הכוחות בשטח. בבאר-שבע שנכבשה כ־30 באוקטובר 1948 מידי המצרים, נמצאה תחנת דלק. המכלים שלה נמצאו מלאים. דלק השלל נכנס מיד לשימוש. אז עדיין לא הייתה מעברה לשירות הדלק ולאיש לא היה מושג כיצד בודקים דלק שלל. לפני נסיגתם שפכו המצרים נפט לבנוין שבמכלי הדלק בבאר-שבע. דלק מהול זה לא נבדק ולנושאות הברן של צה"ל היו בעיות תוך כדי נסיעתן.

בבאר-שבע אורגן מצבור של חביות דלק. בנובמבר 1948 ולקראת מבצע חורב הועבר בסיס הדלק מרוחמה לבאר-שבע. בתקופה זו גדל שירות הדלק מאוד בכוח-האדם ובבסיסים. היו בו כ־300 איש, ונוספו לזה תגבורות מגויסים מבית-ליד. שירות הדלק פעל בעיקר ידנית — כך נעשו מיליוני חביות וגריקנים, העמסה ופריקה על משאיות וסידור החביות במצבורים. פעולה זו תבעה הרבה ניהול כוח-אדם, ארגון ומנהיגות. לקראת מבצע חורב (22 בדצמבר 1948) הוקם בסיס דלק ארעי באזור רביבים, בסיס קדמי לכוחות שנעו לכיוון שבטה-ניצנה. פריסה קדמית זו הוכחה כמוצדקת. הכוחות שפעלו במבצע חורב היו ממונעים ברובם, חלקם גם משוריניים, כדוגמת חטיבה 8, והם נעו בלי מגבלה של דלק.

1949 הייתה שנת הבשלות והבגרות של השירות. הפסקת-האש בחזית המצרית נכנסה לתוקפה באמצע ינואר 1949. במבצעים הייתה רגיעה מסוימת. ניתן לארגן יותר טוב את הבסיסים, לבדוק מילויים, לחשוב על הצד הטכנולוגי. לשירות הגיע טכנולוג, אלפרד בנימין שטרן (אלפי שביט) שלמד בטכניון, הפסיק את לימודיו במלחמה והגיע לשירות הדלק, לאחר כמה גלגולים. אלפי שביט החל לעסוק בצד המקצועי של שמנים, ובדיקות דלק בהתאם לסוגים השונים שנצרכו: לטנקים — בנוין מס' 80 עם תכולת עופרת נמוכה; לחיל האוויר — בנוין מטוסים באוקטן גבוה; לחיל הים — דלק באוקטן גבוה; למשאיות כבדות — דיזל. בנוין רגיל — לכלי רכב ב'. בשייכות עם אנשי החימוש גיבשו גדרון (בעצמו מהנדס בעל ניסיון בצבא הבריטי) ואלפי שביט מפרטים ראשונים. הם אספו ספרות מקצועית של חברות הנפט וחברות התחבורה, תרגמו לעברית וקבעו תקנים ראשונים.

באביב 1949 החלו השחרורים מצה"ל — מצבא גדול של 12 חטיבות ו־100 אלף מגויסים החל צה"ל להתכוון לצבא סדיר קטן בן שתי חטיבות בלבד. ראש שירות הדלק, אברהם האוזמן ועוזרו

יוסי פקר פרשו לעסקיהם הפרטיים וקצינים וחיללים רבים השתחררו. החלו לחשוב על ארגון מחודש של השירותים הלוגיסטיים. המשימות הצטמצמו. ביולי 1949 כבר נחתמו הסכמי שביתת

## הערות

1. פרופ' אברהם נ. פולאק — בקום מדינת ישראל (ת"א: תשט"ו) עמ' 98-99, 144-149, וכן מסמך מ-25 בינואר 1948: "עבודות הכנה של ועדות המשנה השונות של ועדת המצב", גנון המדינה 41/273.
2. חוכיך של ד"ר א. ברגמן מסניף בנק אנגלו-פלסטיין בלונדון לזאב שרף בירושלים, 19 במרס 1948, גנון המדינה 41/331.
3. התונים על צריכת הדלק וחלוקתו למגזרים השונים בארץ-ישראל היו סודיים ולא נמסרו למוסדות היישוב היהודי. ד"ר מרקוס הסתמך על סטטיסטיקה רשמית בתקופה של 1939-1944 ועל הערכות בהתאם לנתונים חלקיים לשנים שלאחר מכן. ראה: תחזית צריכת הדלק של א"י לשנת 1948 (באנגלית) 15 בדצמבר 1947, גנון המדינה 41/82.
4. רוד בן-גוריון — יומן המלחמה תש"ח-תש"ט (ההוצאה לאור/משהב"ט, תשמ"ג, בעריכת גרשון ריבלין וד"ר אלחנן אורן), כרך א' עמ' 92. כפרסומים שמיים של הסוכנות היהודית נמסר נתון של צריכת דלק בא"י בכמות של חצי מיליון טון לשנה. ראה: Economic, Social and Administrative Figures of the State of Israel, pp. 30-32. הנתון הוכן ע"י ד"ר אלפרד בונה ראש המחלקה הכלכלית של הסוכנות היהודית; ירושלים, אוגוסט 1949. The Israel Economist Annual, 1949-1950, pp. 207.
5. בן-גוריון, יומן א', עמ' 38.
6. ראיון עם חבר הוועדה מיכאל ב, 3 ביוני 1985.
7. סיכומי ישיבת הוועדה לענייני דלק מיום 12.11.47, גנון המדינה 41/81.
8. ישיבת ועדת הדלק 16.11.47, גנון המדינה 41/81.
9. שם.
10. ראה תכתובת שצולמה מתיקי המוכירות הראשית של ממשלת המנדט והועברה לראובן שלוח כ-12 בפברואר 1948, גנון המדינה 41/338.
11. מדינת ישראל; גנון המדינה — תעודות מדיניות ודיפלומטיות, דצמבר 1947-מאי 1948 (ירושלים 1979) עמ' 16-15 וכן יומן ב. ג. א', עמ' 13.

## המשך מעמ' 15

עמנואל גלבר למפקד החיל. מטה החיל וכן הבסיסים ופולגות ההובלה אוישו, בעיקר בדרג הפיקודי, ביוצאי הצבא הבריטי. עם ביטול שירות ההובלה הועברו מרכיבי הטכניים לשירות הנדסת חימוש, ואף הוא נהפך לחיל — חיל טכנאים, דוגמת REME ומפקדו היה דב שמר. החילות תואמו כמקודם על-ידי אג"א. הם שירתו את כל צה"ל, ובעניינים המשותפים — גם את חילות האויר והים. זרועות האויר והים עסקו בציד הייעודי שלהן. פעילות לוגיסטית התנהלה גם בחיל הרפואה והקשר, ללא תיאומה של אג"א. לאחר הארגון המחודש, פעל המערך הלוגיסטי של צה"ל לפי הדגם של חיל משלוח בריטי. רק בשנים הבאות הייתה שהות לבחון את התאמתו של דגם זה לייעודו של צה"ל כצבא מילואים בעל גרעין גדול הנדרש לכוננות גבוהה. המערך הלוגיסטי היה צריך להתמודד עם בעיות כגיוס רכב וציוד אזרחי, החזקת מחסני חירום ושילוב שירותים אזרחיים. נעשו מסעות לימודים בצבאות זרים וקצינים שוגרו לבתי-ספר צבאיים זרים שעסקו בעניינים לוגיסטיים. לימודים אלה גררו עוד שינוי במבנה החילות, בראשית שנות החמישים. לחיל

הנשק עם כל מדינות ערב שבכולותינו — מצרים, ירדן, לבנון וסוריה. היה אפשר לחשוב על צמצום בשירותים התחזוקתיים. הוחלט לאחד את שירות הדלק עם שירות האספקה ולבטל את המטה

12. מ. שטנר לאליעזר קפלן בלונדון, 19.2.1947, גנון המדינה 41/82.
13. ישיבת הדלק והתחבורה, 24.12.47. שיחה עם מנהל חברת "סוקוני ואקום", 6.1.48, גנון המדינה 41/82.
14. שיחה עם רוס מ"סוקוני ואקום", שם.
15. סיכום פעולות הוועדה לדלק ותחבורה, 24 בפברואר 1948, גנון המדינה 41/331.
16. זכרון דברים עם מנהלי חברת "של", 24 בפברואר 1948, גנון המדינה 41/82. השיחה סוכמה באנגלית ונשלחה למר כלנר כתזכורת ב' 1 במרס 1948, שם.
17. זכרון דברים (סודי) בין מר כלנר ולוינגסטון, מנהלי חברת "של", וד"ר א. בונה בירושלים, ב' 1/4/48, גנון המדינה 41/82.
18. שם, שם.
19. ב. ג. יומן א', 38, 43.
20. מ. שטנר לאליעזר קפלן, 19/12/47, גנון המדינה 41/82.
21. ישיבת ועדת הדלק והתחבורה בלונדון, 24/12/47, גנון המדינה 41/81.
22. סיכום ישיבת הוועדה לדלק ותחבורה, 26/1/48, גנון המדינה 41/82.
23. ד"ר א. בונה לאליעזר קפלן, 22.3.48, גנון המדינה 41/82.
24. ש. שינבלום למחלקת העבודה בסוכנות היהודית, 9/2/48, גנון המדינה 41/82. נ. פולאק — בקום מדינת ישראל, עמ' 148.
25. ב-3 בדצמבר 1947 הטילו לוחמי אצ"ל רימוני יד מרכז נוסע על רכבו פועלים ערבים בכניסה לבתי-ההיזק. שישה פועלים נהרגו ורבים נפצעו. חבריהם תקפו את הפועלים היהודים בבתי-ההיזק, טבחו 42 יהודים ופצעו רבים. הבריטים לא התערבו. יומן ב. ג. א', עמ' 93, 99. וראה גם: דו"ח של מ. שטנר מנציחה לחיפה בענייני דלק, 29/1/48, גנון המדינה 41/331 ודו"ח של ש. שינבלום למח' העבודה של הסוכנות ב' 9/2/48, גנון המדינה 41/82. סיכום מאוחר ומלא של האירוע: צדוק אשל — מערכות ההגנה בחיפה (ההוצאה לאור/משהב"ט, 1978, עמ' 318-321).
26. דו"ח מ. שטנר, 29/1/48, גנון המדינה 41/331.
27. ראה יומן ב. ג. א' עמ' 93, 99, 115-116, 156, 181, 230, 269-268, 307 ועוד.

הנפרד של השירות. ואכן באחד באוגוסט 1949 בוטל השירות כגוף עצמאי<sup>44</sup> והתפקיד לדאוג להספקת הדלק לצה"ל הועבר לשירות האספקה — צעד ראשון לכניית חיל האספקה הרב-נושאי.

28. יוסף אלמוגי — בעובי הקורה, ירושלים, 1980, עמ' 66-70.
29. נציגי הסוכנות בדקו אפשרות לרכישת דלק בשוק החופשי באירופה והובלתו לארץ במכלית. מכתב של ברל לאליעזר קפלן, 26/2/1948, גנון המדינה 41/82.
30. רוד שאלתיאל — ירושלים תש"ח (ההוצאה לאור/משהב"ט, 1981) עמ' 116.
31. ב. ג. יומן א', 28 באפריל 1948, עמ' 376.
32. ב. ג. יומן א', 11 במאי 1948, עמ' 410.
33. בראשית פברואר 1948 נודע לנציגי הסוכנות היהודית בארה"ב כי צומצמה הורמת הדלק מעיראק ב-80 אלף חביות ליום. ראה גנון המדינה — תעודות מדיניות ודיפלומטיות, 1947-1948 (ירושלים, תשמ"ט) עמ' 290, וגם יומן ב. ג. א', עמ' 217.
34. גנון המדינה — תעודות ישראל, מאי-ספטמבר 1948, כרך 1, ירושלים, תשמ"א, עמ' 418-419.
35. ד"ר אריאן לד"ר פריץ ברנשטיין, 2 במאי 1948, גנון המדינה 41/331.
36. ש. שינבלום לד"ר אריאן, 12/5/48, גנון המדינה 41/328.
37. ב. ג. יומן ב', 22 במאי 1948, עמ' 449.
38. גנון המדינה — תעודות ישראל 1, עמ' 152-153.
39. גנון המדינה — תעודות ישראל 1, שיחת שר החוץ משה שרת עם הרוזן ברונטו, 6 ביולי 1948, עמ' 280-287.
40. שר החוץ משה שרת לאבא אבן, ניו-יורק, 7 ביולי 1948, עמ' 292.
41. תעודות ישראל 1, הודעת שר החוץ לעתונות, 23 ביולי 1948, עמ' 392-393.
42. תעודות ישראל 1, משה שרת לנחום גולדמן בלונדון, 23 ביולי 1948, עמ' 394.
43. תודתי לסא"ל (מיל) אלחנן אורן על מידע זה.
44. ראיון עם סא"ל (מיל) זכריה גרינצוויג-דרון, אוקטובר 1984, רע"נ דלק כחיל ההספקה עד 1954, מאנשי שירות הדלק בתש"ח.
45. מטכ"ל/מח"מ 25/51, 14 ביולי 1948, ארכיון צה"ל.
46. חחר מ-5 בספטמבר 1948, ארכיון צה"ל.
47. אג"מ/מת"מ — צו חיסול יחידה — ביטול מטה שירות הדלק מ-17 ביולי 1949, סודי ביותר, ארכיון צה"ל.

ההספקה וההובלה צורך ענף הציוד של חיל ציוד וחימוש והחיל רמה במבנהו ל-Quartermaster Corps בצבא היבשה של ארצות-הברית. לחיל הטכנאים הועבר תחום החסנות וחלוקתם של כלי הרכב, הוא נקרא חיל חימוש ודמה במבנהו ל-Ordnance Corps האמריקני. אג"א כלל אפוא שני חילות לוגיסטיים ואת ההיבטים האפסנאיים של חילות הנדסה הרפואה והקשר. עם הנהגת שירות הקבע בצה"ל התגייסו לשורותיו רבים מיוצאי הצבא הבריטי, ששירתו באג"א ובחילותיו והמשיכו לתרום את חלקם בקידומו של המערך הלוגיסטי. מערך זה הועמד במבחן במבצע קדש (אוקטובר 1956). היה עליו לתחזק שש חטיבות חי"ר ושתי חטיבות שריון שלחמו בשלושה צירים בתנאי מדבר ובמגבלות עבירות. חיל-האויר פעל בראשונה במטוסי סילון רבים וצרך כמויות דלק גדולות. המקור העיקרי להספקת הדלק בתקופה זו עדיין היה בחיפה, והיה צורך בהובלתו במקליות לבסיסים קדמיים בדרום. ההובלה נעשתה בעיקרה על רכב אזרחי מגויס שלא התאים עוד למשימות. את הצלחת מבצע קדש יש לזקוף לא במעט ליכולתו של המערך

אל"מ (מיל) עמנואל גלבר