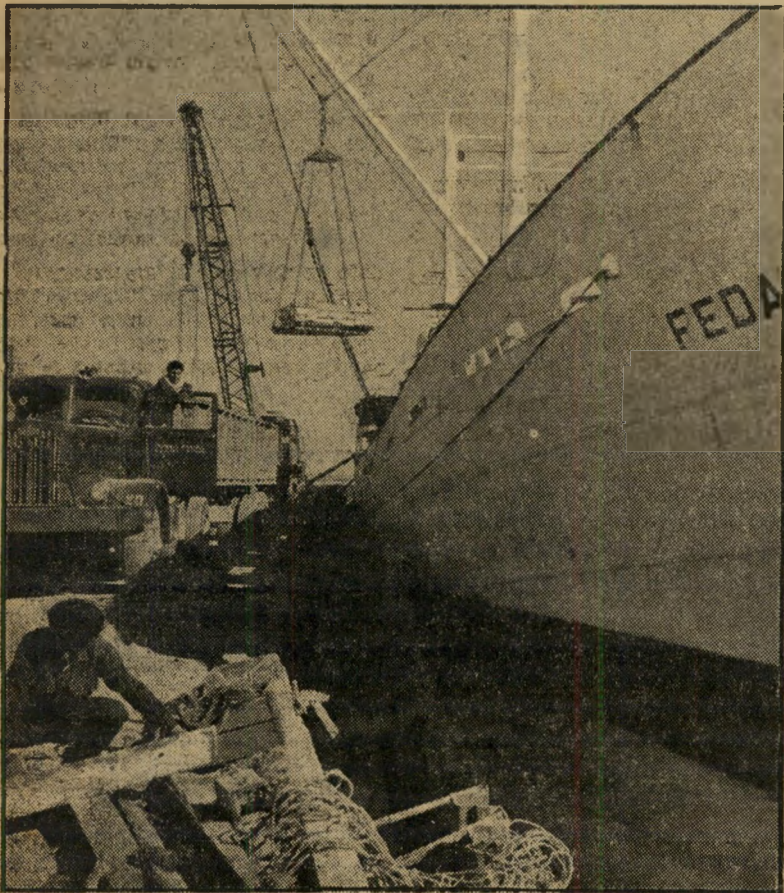


## הנמל: הזדמנות גדולה אבדה ללא שוב



תוך אימוץ מסויים של כוח הדמיון ושוניו חוקי הלשון. תוך מלחמה עיקשת באדישות הממשלה, הקים משרד הפיתוח בשנה האחת-עשרה דונה רציף בקצה המזרחי הקצר. באילת, כמו בשארם אל-שייך, המים עמוקים מאד כבר ליד החוף, ולעולם אין סערות. לכן הספיק רציף זה, בלי שום שוברי-גלים, כדי ל"אפשר לאוניות קטנות, בנות 1000 טון, ל"גשת אליו.

הצרה היא רק שהרציף קצר וצר, ואינו מאפשר ליותר ממכונית אחת להתקרב לאורו. ניהול קיימת רק דוברה אחת, היכולה לגשת מצידה השני. התוצאה: האוניה הקטנה, היכולה לפרוק ולטעון את כל קיבולתה במעלה תוך שלושה ימים, משתהה באילת למעלה משבוע. מאחר שכל יום של האוניה עולה הון, והו סידור שאינו מאפשר לנמל למלא תפקיד רציני.

\*\*\*

### קרקעית שמוחה

**ב**גלגל התנאים האידאולוגיים של ה"מקום, מספיק סכום של הצי מליון ל"י כדי להפוך את הנמל למכשיר רציני. יש צורך ברציף נוסף, בצידו הימני לטעינה ופריקה, ובמחסנים וסככות זמניות.

האם ההשקעה כדאית? נמל מוגדל כזה יוכל לספוג במאה עד מאה וחמישים אלף טון מטען לשנה. חלקהארי מן המטען ל"יצוא יטופק עליידי חברות האשלג והפוס"פאט, היכולות לספק בלי קושי 70 אלף טון לשוק היפאני, הרעב לדשנים בכמויות בלתי-מוגבלות כמעט. שאר מוצרי היצוא בזמנים הקיימים: מלט, קרטונים, מוצים וצמיגים. בשעה שהתעלה חסומה אפשר היה לייצא שלל סחורות נוספות לשווקים הרעבים של האוקיינוס ההודי, ממכוניות קיטור פריזר עד לצנורות ושייטת תותבות.

אילת תשמש גם נמל ליבוא. מלבד בשר השימורים מחבש, יכולים לבוא דרכה גרמיני שמינים, ארוזי מכרמה ופריטים מחבש, לייצור חומצה פורינית במפעל הנהפוש של תימנע.

לפחות בסעיף אחד אין כל גבול להתפתחות. זהו סעיף הפוספאטים, בו אין כל הגבלה לא ליצור המקומי ולא לתצרוכת הי"אסיאתית.

כדי להעביר מטענים אלה, אי אפשר ל"הסתפק באוניות הקטנות הבאות כיום ל"אילת. משרד הפיתוח מצא סוג אחד של או

**מכעת האוניות התעלת-סואץ בדי** גמאל עבר אלנאצר היתה יכולה להיות תלומה אדירה למען אילת. כל המסחר הי"אירופה לאסיה נאלץ לעבור את הדרך הי"ארוכה מסביב לאפריקה. מחירי התובלה המ"ריאה רק דרך.

היתה רק דרך אחת למניעת נכונות זה: הובלת הסחורות לחיפה, העברתן בדרך היבשה לאילת, הטענתן על אוניות שם.

היתה זו הזדמנות גדולה. ב"מים כתיקונם עלמה הובלת. טון אחד מאיטליה לנמלי אריתריאה: 14 דולאר. עתה הציעו 40 דולאר להובלת אותו טון דרך ישראל. משרד-החוף צעק חמס. הפעלתה המיידית של דרך אילת יכלה לשמש נשק עצום ביני ישראל בודרי שמה להבטיח את חופש-השיט במיצרי טיראן.

אולם הרבר לא היה אפשרי. מאחורי ה"כותרות המרעישות בעתונים התחבאה עוב"דה שקטה: נמל אילת אינו מוכן לשמש כיום אפילו את הצרכים המוגבלים של יש"ראל עצמה. כך אבדה הזדמנות גדולה.

\*\*\*

### ים ללא סערות

**ס**חר הטרנזיט דרך ישראל — העברת סחורות זרות דרך חיפה ואילת — לא יהיה הדאי ברגע שתעלת-סואץ תיפתח מ"חדש. תוצאות המעבר בישראל יעלו תמיד על על מס המעבר בתעלה, שהם כיום קצת מעל לדולאר אחד לטון, אפילו יוגדל מס זה כדי לכסות את הוצאות הניקוי.

כל החלומות עליו הפיכת אילת לטרנזיט תעלת-סואץ תלויים על בלימה. לא זה יהיה התפקיד של קו חיפה-אילת.

אולם ברגע שהמשק הישראלי יתקשר עם המסחר של אסיה ואפריקה המזרחית, יהיה עתיד גדול נוסף לנמל אילת. אין שום סיבה לכך שארצות כמו בורמה, יפאן, חבש, ציילון ושכנותיהן לא יקנו בקנה-מידה רחב סחורות תעשיות מישראל. שמו"רי התובלה שלהן יהיו יותר זולים, ושיאפשרו סחר-חליפין בתנאים נוחים. פירוש הדברים מהפכה גדולה במשק הישראלי, שסניו יהיו אז מופנים מותרת.

יש רק נזאי אחד להגשמת מהפכה זו: שיהיה קיים באילת נמל הראוי בכלל לשם זה. מה שקיים היום, יכול להיקרא נמל רק

ליד הרציף קטורה האוניה ההולנדית פדלה, שנעצרה בשעתו על-ידי הסורים בפנה"תעלת-סואץ. רק פטאית אחת יכולה לגשת אל הרציף, למעון ופרוק סחורות (שמאג).

מטען, עד שהאוניה תתרומם במידה מספקת כדי לגשת בעצמה למוח.

\*\*\*

### קרב עד הכדור האחרון

**ע**ד היום לא רבו הקופצים על נמל אילת. מנהל הנמל היה נציג משרד הפיתוח באילת, דני מצפון (מתחרו עם ב"צחון), שהחזיק מינוי רישמי גם מטעם משרד-התחבורה.

טוען מצפון, בהתמרמרות: "עד היום לא רצה משרד-התחבורה לענות אפילו על אחת מתביעותינו והצעותינו לפיתוח הנמל. הי"חשובה הרשמית היתה שהנמל שייך למשרד הפיתוח, והוא שחייב לדאוג לו. עכשיו טר"ען לפתח משרד-התחבורה שהנמל הוא שלו".

הקופה עומדת לצד שר התחבורה. בתק"ציב הזדש קיבל משרד-הפיתוח רק רבע מליון ל"י למען פיתוח הנמל, בעוד ששר התחבורה הביחש השבוע, בביקורו באילת, לנמל. בעוד שרוב הממשלה נוטה כנראה לצד שר התחבורה בסכסוך הסמכויות, מת"כונן שר הפיתוח, מרכזי בנטוב, לקרב עד הכדור האחרון.

מעבר לנמל המוגדל, העשוי לקום תוך זמן קצר, אם המכללות רק יסלקו את ידיהן מן העניין, מסתמן באופק הנמל הגדול, ה"עשוי לקום תוך כמה שנים. הוא יהסוך את אילת לעיר-נמל אמיתית. לצורך זה דרוש תכנון של שנתיים לפחות.

אילו היו מתיחסים ברצינות לאפשרויות אלה עוד לפני שנה-שנתיים, יתכן ולא היתה צורך במבצע סיני. כי אילו שרתה אילת כבר אז את צרכי המסחר של מדינות גר"לות, כמו יפאן, ואילו השתדלו אוניותיהן של מדינות אלה לעבור במיצר טיראן, ספק רב הוא אם תותחניו של עבר אלנאצר היו מעזים לכחן אליהן את תותחניהם.

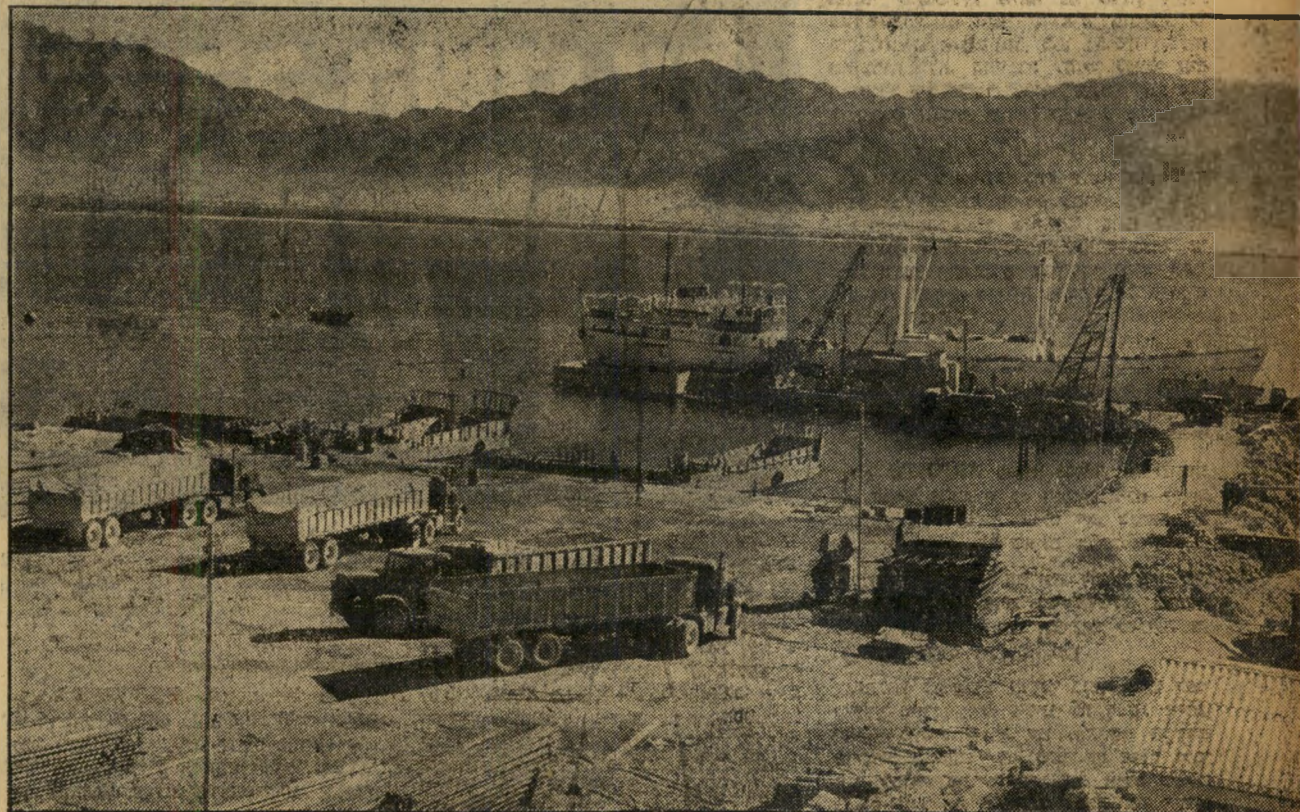
קיומו של נמל אילת תלוי בחופש השיט. אולם איש בעולם לא ילחם למען חופש השיט כשאין נמל רציני הזקוק לחופש זה.

איש לא ימסור את נפשו להגנת בית ריק, שבפעל-הבית עצמו אינו רואה צורך לגור בו.

ניות בעלות נפח של 5000 טון, שרקעיתן לרציף במיתחם, דבר המאפשר להן לגשת לזרועות האלה קיים.

שתיים או שלוש אוניות כאלה, ועוד כמה אוניות קטנות יותר, דיין כדי להוביל את כל המטענים הדרושים ליפאן ולמזרח אסיה.

למעשה יכולה גם אוניה גדולה יותר ל"רוק את סחורתה באילת, אם יהיו בנמל דוברות שיפיקו את החלק הראשון של הי



צילום-בלוי של הנמל מראה את המח והרציף, אשר עומק המים לידו מגיע לשבעה מטרים. המטאיות הגדולות של חברת תובלה, השייכת למשרד הפיתוח, מסתינות בחוף לתוך מעבר למפרץ נראית השיר עקבה, בסיס בריטי לרגלי הרי עבר-הירדן.