



# משק הדלק של היישוב היהודי בתש"ח ובשנות המדינה הראשונות

**מחבר:** יעקב נאור

**מקור:** "יסודות", גיליון 4 | 20 שנים ל"חומת מגן" ו-40 לשל"ג

**הוצאה:** המחלקה להיסטוריה בצה"ל

**עורכים:** יוגב אלבז, יניב פרידמן

**שנת הוצאה:** 2022

# תקציר

המאמר דן בסוגיית הלוגיסטיקה והספקת הדלק ליישוב היהודי בארץ ישראל בימי המנדט, מפרוץ מעשי האיבה ובמלחמת העצמאות. כחלק ממדיניותה הכלכלית של התנועה הלאומית היהודית להיערכות למלחמה הקרבה חלו שינויים בהספקת הדלק. לאחר הצגתם נאור מפרט את הקשיים הכרוכים בכך, בייחוד לנוכח התמודדותם של ראשי היישוב עם ההתקפות הערביות. המדיניות הבריטית הקשוחה, הקמת בתי זיקוק והפעלתם, השמירה על צינורות הנפט וההתקפות על שיירות אספקה היו חלק מאתגריהם של ראשי היישוב היהודי, ולפיכך הם נאלצו להקדיש משאבים להבטחת פעילותו השוטפת של משק הדלק. המאמר מסתיים בתובנות להצלחה הכבירה של היישוב היהודי לבסס משק אנרגייה מתפקד, ומתאר את מצבו בתחום בשנים שלאחר המלחמה.

# משק הדלק של היישוב היהודי בתש"ח ובשנות המדינה הראשונות

יעקב נאורי

## מבוא

אחד היתרונות שהסב המנדט הבריטי ליישוב היהודי היה הספקה סדירה של מוצרי דלק לסוגיהם השונים. למצב נוח זה תרמו הנחת צינור הנפט משדות הנפט בפרפופ שבעיראק עד חיפה והקמת בתי זיקוק בסמיכות לנמל. בתי הזיקוק סיפקו דלק ליישוב היהודי, לערבים בארץ ולמדינות האזור. היישוב היהודי, שמאמר זה מתמקד בו, היה רגיש יותר למחסור בדלק לעומת היישוב הערבי, מאחר שהמשק היהודי היה מתועש ומודרני יותר. לאחר פרוץ מעשי האיבה סבלו תושבי ירושלים ממחסור חמור בדלק, בייחוד כשהעיר הייתה מנותקת, אך בעיה זו הורגשה גם בשאר חלקי הארץ. סיום המנדט והקמת המדינה גרמו לשינויים מפליגים בכל הנוגע להספקת הדלק בארץ.

---

1 מר יעקב נאור הוא תלמיד מחקר בחוג להיסטוריה באוניברסיטה העברית. המאמר הוא גרסה מקוצרת של עבודת תזה שנכתבה בהנחייתו של פרופ' אלון קדיש.

בחינה היסטוריוגרפית של הספרות שנכתבה על המלחמה מגלה שבעוד ההתייחסות למשאבים אחרים (כמו כלי נשק ותחמושת, טנקים ומטוסים, גיוס וכוח אדם) הייתה נרחבת, הרי ההתייחסות לדלק כנושא מחקרי בפני עצמו היא דלה ואגבית. מאמרו של זהר לבקוביץ<sup>2</sup> הוא ככל הנראה היחיד המעמיק בנושא זה, אולם הוא מתרכז בעיקר בהיבט הארגוני הצבאי, ולא עוסק כמעט בהיבטים האזרחיים והמדיניים, וגם לא במקום שתפס הדלק ביחסי היישוב היהודי עם הבריטים. ספרו של אורי ביאלר<sup>3</sup> וספרם של אליצור וסלפטר<sup>4</sup> ממוקדים במישור המדיני של המאבק על הדלק. במאמר זה ייעשה ניסיון להרחיב את היריעה. ייבחנו היבטים מרכזיים של משק הדלק ביישוב היהודי בארץ בתקופת המלחמה וההכנות שקדמו לה, ומעט לאחריה. ההיבטים האזרחיים ייבחנו בהתאם למגמה ההיסטוריוגרפית המתחזקת בשנים האחרונות של חקר העורף היהודי בתקופת המלחמה.

בחלק הראשון תידון ההיערכות לקראת המלחמה הצפויה והמאמץ להכין מלאים שיאפשרו את פעילות המשק והצבא. החלק השני יעסוק בלוגיסטיקה של משק הדלק מפרוץ מעשי האיבה ובמהלך המלחמה, בצבא ובמשק. החלק השלישי ייוחד לרשויות המוניציפליות ולמשימתן לדאוג להספקה ולחלוקת הדלק וכן למיגור ה'שוק השחור'. החלק הרביעי יבחן את שגרת החיים בתל אביב במלחמה לנוכח הפיקוח על הדלק, והחלק החמישי ידון בהתמודדותה של ירושלים עם המחסור. החלק השישי יוקדש לבדיקת סוגיה טעונה: האם הבריטים יצרו מחסור מכוון שנועד לפגוע ביישוב היהודי וניהלו נגדו 'מלחמת דלק', ששיאה בסגירת בתי הזיקוק? בחלק השביעי ידובר במאמץ שנעשה לחידוש הפעלת בתי הזיקוק והמשך הזרמת הנפט הגולמי בצינור מִכְרָפּוֹכ לאחר כיבוש חיפה אל מול יוזמת ברנדוט ואל מול התנגדותן של מדינות ערב.

לכתיבת המאמר נעשה שימוש במחקרים, בספרי עיון ובספרי זיכרונות העוסקים בתקופה. כמו כן נעשה שימוש במקורות ראשוניים שאותרו בארכיון המדינה, בארכיון הציוני, בארכיון עיריות ירושלים ותל

2 זוהר לבקוביץ, "הספקת הדלק במלחמת העצמאות, הבעיה האילוצים והפתרונות", **מערכות** 304, יוני 1986 (להלן: לבקוביץ, "הספקת הדלק במלחמת העצמאות").

3 Uri Bialer, **Oil and the Arab – Israeli Conflict, 1948 – 63**, St Antony's college, Oxford, 1999.

4 יובל אליצור ואליהו סלפטר, **עלילות נפט, סיפור פריצת מצור הדלק על ישראל**, תל אביב: זמורה ביתן, 1999 (להלן: אליצור וסלפטר, **עלילות נפט**).

אביב, בארכיוני צה"ל, אגד, האוניברסיטה העברית, מכון לבון וכן בעיתוני התקופה.

## היערכות היישוב היהודי למלחמה

עוד לפני הקמת בתי הזיקוק זרם נפט גולמי מכרכוב שבעיראק לחיפה בצינור שאורכו כ-1,050 ק"מ, אשר הונח בידי הבריטים והושלם ב-1934. הנפט שונע באוניות מהנמל לבתי זיקוק באירופה. את הזיכיון להקמת בתי זיקוק בחיפה, בשטח של 400 דונם, נתן הנציב העליון הבריטי בשנת 1933. הם השתייכו למפעלי זיקוק מאוחדים (Consolidated Refineries - CRL Limited) בבעלות משותפת של חברת הנפט האנגלו-איראנית (Anglo-Iranian Oil Company - AIOC) ושל חברת הנפט האנגלו-הולנדית 'של' (Royal Dutch Shell). בנייתם החלה בשנת 1938, והם החלו לפעול כעבור שנה. שלושה רבעים מהתוצרת של בתי הזיקוק השתייכו לחברת 'של' ורבע לחברת הנפט 'סוקוני ואקום' (socony vacuum oil company) האמריקנית. ב-1947 הגיע כושר ייצורם השנתי ל-4 מיליון טון דלק מזוקק, השביעי בגודלו בעולם (אחרי איראן, רומניה, צרפת, בחריין, סעודיה ואנגליה, לפני מצרים ועיראק)<sup>5</sup>. חיפה הפכה למרכז דלק עולמי חשוב. ב-1947 היו בתי הזיקוק על סף התרחבות ניכרת. הוחל במיזם להקמתו של מפעל זיקוק נוסף בסמיכות לקיים, גדול יותר ממנו, אולם פרוץ המלחמה קטע את השלמתו. כמו כן כמעט הושלמה הנחתו של צינור גדול יותר, שהונח במקביל לצינור הראשון, וכבר הגיע עד נהריים.

הנפט הגיע לחיפה משלושה מקורות: כרכוב, כווית וטריפולי שבלבנון. הנפט מכרכוב, כמיליון טון בשנה, הוזרם לחיפה בצינור. מכרכוב יצא צינור נוסף, קטן יותר, לבתי הזיקוק בטריפולי, שכושר ייצורם היה קטן בהרבה לעומת חיפה. העודף מטריפולי שונע לחיפה בדרך הים. נוסף על כך מיליון טון נפט בשנה הועברו לחיפה במכליות מהמפרץ הפרסי. הצריכה בארץ הייתה כ-15%-20% מהתפוקה. כמות דומה הועברה למדינות הערביות השכנות, והשאר יוצא לאירופה.<sup>6</sup>

המגזר היהודי צרך כשני שלישים מהכמות שסופקה לארץ, והמגזר הערבי צרך את השאר. שיווק הדלק בארץ נעשה בעיקר באמצעות שלוש חברות

5 "מעמדם של בתי הזיקוק בחיפה בתעשית הנפט העולמית", המשקיף, 2.7.48.

6 שם.

זרות: 'שלי' ו'סוקוני ואקום' סיפקו ליישובים היהודיים והערביים, חברת 'סוסיתא די-נפט' ('מנטשף') סיפקה בעיקר לערבים.<sup>7</sup> מעטים המסמכים המעידים על התעניינותם ועל התעסקותם של מוסדות היישוב בענייני דלק בתקופת המנדט, ולא התפתחו בקרבה ידע, קשרים עסקיים וניסיון בנושא.



תדלוק מכונית בקיבוץ אפיקים, 1940 (צלם: זולטן קלוגר; באדיבות ארכיון המדינה).

כשבינואר 1947 קיבלה הממשלה הבריטית את ההחלטה להעביר את המנדט על ארץ ישראל לידי האו"ם, שני הגופים המובילים ביישוב היהודי, הסוכנות והוועד הלאומי, החלו לגבש מדיניות לקראת חילופי השלטון. היו שירותים חיוניים, כגון מערכות השיווק של מזון ושל תוצרת חקלאית, שזה מכבר היו בשליטת היישוב. שירותים חיוניים אחרים, כגון מערך הדלק ובתי הזיקוק, מערך התחבורה הימי והאווירי, הרכבת ותחנות השאיבה,

Bialer, *Oil and the Arab*, p. 12. 7

היו בשליטה בריטית בלעדית.<sup>8</sup>

בראשית אוקטובר 1947 הוקמה 'ועדת מצב' בראשות בן-גוריון, וזו נועדה לסייע בהליך הקמת מוסדות ולהבטיח שירותים חיוניים לאוכלוסייה בתקופת המעבר, עד להקמת המדינה. במסגרת זו הוקמו תתי-ועדות לענייני הספקת מים, מזון, דלק ותחבורה, גיוס כוח אדם, תקשורת, בנקאות ומטבע. היה חשש שבעת מלחמה תנותק חיפה משאר חלקי הארץ או שהעבודה בבתי הזיקוק תיפסק. תת-הוועדה התבקשה לגבש המלצות ולמצוא דרכים שיבטיחו את רציפות הספקת הדלק.

בדו"ח שהוכן צוין שחברת החשמל החזיקה ברשותה מלאי המספיק למספר שבועות. בתחנת הכוח שבתל אביב אוחסנו 5,000 טון מזוט. לעומת זאת בהתיישבות העובדת ובקואופרטיבים לתחבורה היה מלאי למספר ימי עבודה בלבד. לשלטון המרכזי לא היו מאגרים משל עצמו. הוועדה דרשה מגורמים כלכליים, ציבוריים ופרטיים לאגור כמות שתספיק להם לחודש (ימנת ברזל). בעקבות זאת הגופים העסקיים התמרמרו על שהוטלה עליהם האחריות לאגור שכן משמעותה מעמסה כלכלית ולוגיסטית.

לאחר פרוץ מעשי האיבה היו הפרעות בייצור בבתי הזיקוק והתנועה בדרכים השתבשה. מעבר לכך שלושה סוגי קשיים ניצבו לפני הגופים השונים בנושא ההצטיידות ב'מנות ברזל': היעדר אמצעי הובלה מתאימים (לעיתים נדרשו משוריינים), היעדר אמצעי אחסון לכמויות גדולות ובעיקר היעדר משאבים כספיים להקמת מכלי אגירה ולמימון מילוים.

לחברות הדלק היו שלושה מקומות אחסון עיקריים לדלק (בניין, נפט וסולר): רובו אוחסן בתחנת הרכבת בתל אביב, והשאר - בחדרה ובקריית מוצקין.<sup>9</sup> בימי שגרה כ-60% מהדלק לצריכה מקומית הועבר בארץ ברכבת, והשאר - במשאיות.<sup>10</sup> לאחר שתנועת הרכבות שבין חיפה לחדרה שותקה במהלך מרץ, כל ההספקה הייתה צריכה להיעשות ברכב. היה כרוך בכך סיכון רב לנוכח המצב בדרכים. לרשות היישוב היהודי לא עמדו מספיק כלי

8 יונתן פיין, "השפעת המלחמה על הקמת מערכת הממשל הישראלית בשנים 1947-1949", בתוך: מרדכי בראון ומאיר חזן (עורכים), **עם במלחמה, קובץ מחקרים על החברה האזרחית במלחמת העצמאות**, בהוצאת יד בן צבי, 2006, עמ' 108.

9 א"צ (ארכיון צה"ל) 113/580/1956, מסמך 83.

10 היו עשרים מכליות דלק שקיבולתן הממוצעת כ-6 טון, 12 של חברת 'של', שישה של 'סוקוני ואקום' ושניים של 'נציונל'.

רכב להובלת דלק, והיה צורך בכמאתיים נוספים.<sup>11</sup> חברות הדלק דחו את בקשתו של הוועד הלאומי להשכיר לו מכליות להובלה עצמית בשל חששן להפר בפומביות את הניטרליות כלפי הצדדים הניצים.<sup>12</sup> לפיכך הצרכנים הגדולים נדרשו לרכוש לעצמם מכליות, והצבא הבריטי המתפנה וגם החברות הזרות היו המקור העיקרי.

לנוכח מצוקת האחסון נדונו אפשרויות אגירה שונות: אחסנת דלק במתקנים ובמכלים פנויים בתל אביב, התקנת מכלים תת־קרקעיים במגרשיהם של הקואופרטיבים לתחבורה וכן אחסנת דלק בחביות במשקים.<sup>13</sup> האפשרות האחרונה לא הייתה מעשית עקב מחסור בחביות. באפריל הועלתה הצעה לייבא 10,000 חביות,<sup>14</sup> אולם קשה היה להשיגן. בבריטניה הוטל החסם (אמברגו) על חביות. נשקלה האפשרות לייבא דלק בחביות, אך התברר כי מחיר ההובלה הימית והביטוח של דלק המשונע בחביות היה גבוה מאוד לעומת דלק המובל במכלית.<sup>15</sup> הניסיון גם הראה שחביות התבלו לאחר שניים עד שלושה שימושים.

ב־11 בדצמבר 1947 כתב בן־גוריון ביומנו: "החלה אגירת בנזין... החברות לתחבורה יסייעו לאגירה". הוכנה תוכנית לבניית מכלים במקומות שונים לאגירת 2,500 טון בנזין (כמות זו שקולה, בחישוב גס ל־75 אלף גלון). לשם כך הוקמה 'קרן הדלק' כדי לסייע במימון ההובלה והאגירה. מקורותיה הכספיים היו תוספת למחיר הדלק ששילמו הצרכנים. במסמך מ־21 באפריל המופנה לחבר המועצות (אגודה עות'מאנית שייצגה את המועצות המקומיות כלפי הממשלה המנדטורית וכלפי המוסדות הלאומיים) מובעת תרעומת על כך שהערים רחובות, חולון ונהרייה לא ניצלו את האשראי שהועמד לרשותן לרכישת מכלים.<sup>16</sup>

שרגא גורוחובסקי (גורן), יושב ראש המרכז לשיתוף פעולה (קואופרציה)

11 מכון לבון לחקר תנועת העבודה, פרוטוקול ישיבה מ-5.12.47 ב'ועד הלאומי', תיק IV-208-3955.1.

12 אה"מ (ארכיון המדינה) 109/22, תיק ג', מסמך 26.

13 שם.

14 שם.

15 מכון לבון לחקר תנועת העבודה, חטיבה מרכז קואופרציה (להלן: מכון לבון), תיק IV 3A מס' 2, סקירה מ־14.1.48.

16 מכון לבון, תיק IV 319, מס' 2.



בהסתדרות, הביע תסכול בישיבת ועדת הדלק מ-24 בדצמבר 1947 בנוגע לקצב מילוי המכלים, ואמר: "מכלים הולכים ונבנים יום יום, אך יש כבדות בהכנות. ארגונים חשובים לא ממהרים, ביחוד חבר המועצות המקומיות". הוא צפה צמצום באספקה בעתיד הקרוב, וקרא להזדריז כל עוד אפשר לאגור מלאי.<sup>17</sup> חלפו מספר שבועות. בסקירתו מ-14 בינואר נאמר שחלק מהמכלים כבר מוכנים, אולם כבר אין אפשרות לאגור משום שכל הכמות המשונעת מחיפה, שבינתיים צומצמה, נדרשה לצרכים השוטפים.

דיונים בדבר הבטחת זמינות דלק עבור חברות האוטובוסים החלו בשלב מוקדם יחסית. בישיבה מ-22 בספטמבר 1947 של המרכז לתחבורת נוסעים קואופרטיבית נאמר שיש להכין מלאי לארבעה חודשים.<sup>18</sup> באותה עת לקואופרטיבים כמעט שלא היו אמצעי אחסון עצמאיים. בישיבה מ-11 בדצמבר 1947 הוסכם להזמין שמונה מכלים בקיבולת של 9,000 גלון, ואלה יתחלקו כך: ארבעה ל'אגד', שניים ל'דן', אחד ל'דרום יהודה' ואחד ל'המקשר'.<sup>19</sup>

ייבוא עצמאי של דלק ושל מוצרי מזון בידי המוסדות היהודיים בתקופת המנדט היה כעיקרון אפשרי, והבריטים לא מנעו זאת באופן גורף. לדוגמה, במזכר מ-18 בפברואר מופיע ייבוא דלק מנמל טרייסט, וצוין בו שהסכמת הבריטים צפויה להינתן.<sup>20</sup> הבעיה הייתה המחיר הגבוה יותר לעומת הדלק שנרכש בחיפה וקשוי מימון. למשק היהודי עמדו יתרות של מיליוני לירות שטרלינג מכספי מיסים, שהיו מופקדים בבנקים בריטיים. דא עקא, היה בלתי אפשרי להמירן לדולרים הנחוצים לרכש. לפיכך יבואנים נדרשו להשיג דולרים ממקורות אחרים.<sup>21</sup>

לאחר הקמת המדינה נעשו מאמצים ניכרים בתחום ייבוא הדלק. מתווכים ואנשי עסקים, בין שהיו נציגים רשמיים ובין יזמים שזיהו הזדמנות, החלו לחפש דלק בכל קצוות העולם. גורמים מעכבים היו המחסור באמצעי

17 מכון לבון, תיק 3A IV, מס' 2.

18 ארכיון אגד.

19 שם.

20 מכון לבון, תיק 3A IV, מס' 2.

21 מתוך דברי דוד הורוביץ ב-7 בינואר 1948 אצל: נמרוד הגלעדי, **השוק השחור והתגבשותה של החברה הישראלית, ממלה"ע II ועד לימי הצנע**, חיבור לשם קבלת ד"ר לפילוסופיה, האוניברסיטה העברית, 2011 (להלן: הגלעדי, **השוק השחור**), עמ' 154.

אגירה בארץ והקושי לשנע אליה את הדלק. ההובלה הייתה יקרה וכפופה לאילוצים של בעלי המכליות הזרים, שנזהרו בדרך כלל מלפעול בניגוד לאינטרס הבריטי. לאיש עסקים אחד נמסרה הודעה ב־13 ביולי שהמדינה לא תאשר את העסקה שחתם עם ברית המועצות לרכישת 5,000 טון בנזין. אולם ברית המועצות, שהייתה מעוניינת לבסס את מעמדה במזרח התיכון, דרשה מממשלת ישראל לכבד את העסקה.<sup>22</sup> ניתן להסיק מכך שבשוק העולמי היה עודף דלק. אומנם הייתה מצוקת דלק באירופה, אך היא נבעה מעליית מחירים.

## משק הדלק בעת המלחמה

שיבושים בהספקת הדלק החלו עם עליית המתח בין היהודים לערבים ועם התגברות האלימות הבין־קהילתית. בספטמבר 1947 פרצה שביתה של פועלים ערבים בבתי הזיקוק.<sup>23</sup> הייצור וההספקה נפגעו באופן ניכר לאחר החלטת החלוקה באו"ם ב־29 בנובמבר ובעקבות פרוץ מעשי האיבה. בראשית דצמבר שבתו נהגי המכליות של חברות הדלק, ערבים ברובם, בהתאם להוראות הוועד הערבי העליון, למשך שלושה ימים, במחאה על החלטת האו"ם. ב־5 בדצמבר 1947, בישיבה עם מנהלי חברות הדלק הזרות, דרש מרדכי שטנר, נציג הוועד הלאומי, לחדש את ההספקה ליישוב היהודי באופן מלא. המנהלים הבהירו שאינם מוכנים לסכן את כלי ההובלה שלהם ואת נהגייהם, וציינו שיהודים, כנראה אחד מ'ארגוני הפורשים', חיבלו במכלי 'שלי'.<sup>24</sup>

ב־30 בדצמבר 1947 נהרגו 39 יהודים בטבח בבתי הזיקוק, שבו עוד ידובר. בתגובה לכך הייתה פעולה אלימה של ה'הגנה' בכפרים שבהם גרו פועלים ערבים מבתי הזיקוק. מייד לאחר מכן הושבתו בתי הזיקוק, צומצמה ההספקה ונוצר מחסור מידי בדלק. מפעלים כמו 'אתא', 'וולקן' ו'פיניציה' נאלצו להפסיק את העבודה. ייצוא הדלק לאירופה נמשך כסדרו. בראשית פברואר ירדה הספקת הבנזין ב־25%. בתי הזיקוק הושבתו על ידי הפועלים הערבים גם ב־14 באפריל, בעקבות התקפה על הסעתם. בד בבד נעצרה הזרמת הנפט מִכֶּרְפּוֹכ ב־10 בחודש. או אז הושבתו בתי הזיקוק

22 Bialer, *Oil and the Arab*, p. 67.

23 מכון לבון, תיק IV 3A מס' 2, תקציר פגישה מ־4 בספטמבר 1947.

24 מכון לבון, תיק IV-208-1-3955.

לחלוטין, ורק לאחר כמה חודשים החלו לפעול חלקית ולפרקים בלבד, כפי שיפורט בהמשך.

מספר פעולות אלימות אירעו בהקשר של דלק: ערבים מנעו את פריקת הדלק שנדרש להפעלת תחנת השאיבה של ראש העין, שהייתה המקור להספקת מים לירושלים.<sup>25</sup> במארב של ערבים על כביש חיפה-תל אביב הוצתו שתי משאיות ונגנבה משאית דלק. חברת 'סוקוני ואקום' התלוננה על כך ששתי משאבות שלה שהיו מוצבות ברמלה ובלוד נעלמו ביום שצה"ל נכנס אליהן.<sup>26</sup> ביום הקמת המדינה בזזו כוחות עבר ירדניים ועיראקיים את תחנת הכוח בנהריים, אחת משלוש תחנות הכוח שהיו בארץ, וארבעים מעובדיה נלקחו בשבי. בעקבות זאת יכולת הייצור הכוללת של תחנות הכוח הנותרות (בתל אביב ובחיפה) פחתה ברבע, ואת החשמל החסר צריך היה לייצר על ידי שימוש בדלק.<sup>27</sup>

בניסיון לעכב את חדירת הכוחות העיראקיים לארץ, ב־15 במאי הורה מפקד הפלמ"ח יגאל אלון ל'טייסת הגליל' להפציץ גשרון על הירדן, שעליו עבר קו הנפט העיראקי, 4 ק"מ מדרום ליישוב גשר. באותה עת היו הגשרים העיקריים שעל הירדן הרוסים. אלון הזהיר שלא לפגוע בשני מכלי דלק גדולים של חברת הנפט העיראקית IPC, בעלת צינור הנפט לחיפה, שניצבו סמוך לגשרון, כדי שלא להכעיס את הבריטים. בלילה חשוך יצאו הטייסים ממנחת מחניים במטוס אוסטר. אף שהם התקשו לאתר את המטרה, בכל זאת הטילו את הפצצות. הם החמיצו את הגשרון, אך פוצצו את מכלי הדלק.<sup>28</sup>

משהושלמה באפריל ההשתלטות היהודית על חיפה, המנהל הבריטי של בתי הזיקוק התבקש להחזיק שם כמות שתספיק לשלושה חודשים לפחות. בפועל, עד לסוף חודש יוני, חברות הנפט הוציאו חלק ניכר ממלאי הנפט הגולמי והעבירוהו לטריפולי כדי להגן על רכושן, בלא שישראל תהא מסוגלת למנוע זאת. שר החוץ משה שרת הציע להפציץ את בתי הזיקוק

25 "בווין מפסיק את אספקת הנפט לישראל", **הצפה**, 18 יוני 1948.

26 א"צ 164/633/1957, מסמך 145.

27 בנהריים היה החשמל מופק באמצעות טורבינות הידרו־אלקטריות.

28 נעם הרטוך, **טייסת הגליל במלחמת העצמאות**, בהוצאת עמותת חיל האוויר, ד.ג. הנדסה ייעוץ וכתיבה טכנית, 1999, עמ' 72–74.

שבטריפולי ושבכרפכ כדי שתיפסק הוצאת הנפט מחיפה,<sup>29</sup> אך ספק האם הייתה יכולת צבאית לעשות זאת.<sup>30</sup> לאחר יציאת הבריטים התברר שבארץ נותרה כמות סולר ומזוט לחודשיים עבור ייצור חשמל ועבור התעשייה, וכמות בנזין – לתקופה של שלושה עד ארבעה חודשים. במכלי בתי הזיקוק נותרה כמות של 40 אלף טון נפט גולמי.

בעקבות הידרדרות הביטחון בדרכים וברכבת נוצרו בעיות הובלה והספקה. מפברואר 1948 הובל רוב הדלק לצרכנים היהודים מבתי הזיקוק באופן עצמאי. ההובלה מחיפה נעשתה בשיירה של מכליות עם ליווי חמוש של ה'הגנה'. הליווי נדרש להגנה מפני תקיפות האויב אך גם לשמירת המטען היקר מפני גורמים נוספים. ב־11 במאי דווח שנהג אחת המכליות חמק עם רכבו מתוך רצון לעשות עסקים פרטיים, ואותר בתחנת דלק. המלווים איימו שיירו בצמיגי מכוניתו, עד שהתרצה וחזר לשיירה.<sup>31</sup> בשל סכנת ההתקפות במעבר על הגשר בוואדי רושמיה שבחיפה נסעו מובילי הדלק דרך זיכרון יעקב בכביש קשה ומשובש. החשש מקפיצות ומנזילות מנע מהם להטעין את תכולת המכלים במלואם. ליד זיכרון יעקב הוקם מחסום עם נקודת ביקורת למשאיות המובילות דלק, במסגרת המאבק בשוק השחור, שעליו יורחב בהמשך.

בתחילה נכלל מערך הדלק הצבאי מבחינה ארגונית במסגרת 'שירות התחבורה'. באותו שלב היו הכמויות שסופקו קטנות. מסקירה מ־14 בינואר עולה שכוחות הביטחון הצליחו לאגור רק 50 אלף גלון (כ־150 טון דלק), ולכן הוחלט להגדיל את הכמות.<sup>32</sup> לפי 'יומן המלחמה' של בן־גוריון, בפברואר עלה המלאי ל־100 אלף גלון אך במרץ אזלו העתודות. יחידות צבאיות ניהלו תכתובת רבה בנוגע לדלק, פירטו את צורכיהן וביקשו הקצאות. בראשית 1948 הנחה אותן המטכ"ל לרכוש ולאגור דלק

29 יהושע פרוינדליך (עורך), **תעודות למדיניות החוץ של ישראל, 14 במאי – 30 בספטמבר**, כרך 1, ירושלים: גנזך המדינה, תשמ"א (להלן: פרוינדליך [עורך], **תעודות למדיניות החוץ של ישראל**, כרך 1), תעודה 286, עמ' 286.

30 הכוח האווירי היה קטן ופרימיטיבי ונוצל בעיקר לצורכי מודיעין, פינוי נפגעים מהנגב והובלת אישים מירושלים. על פי יואב גלבר, "התפתחויות בחקר מלחמת הקוממיות: מבוא מתודולוגי", בתוך: מרדכי בר־און ומאיר חזן (עורכים), **פוליטיקה במלחמה, קובץ מחקרים על החברה האזרחית במלחמת העצמאות**, ירושלים: יד בן־צבי ותל אביב: המכון לחקר הציונות וישראל ע"ש חיים ויצמן – אוניברסיטת תל אביב, 2014, עמ' 24.

31 א"צ 152/8275/1949, מסמך 45.

32 מכון לבון, תיק 3A IV, מס' 2.

עצמאית. בחודשי המלחמה הראשונים נמצא תחום הדלק, כמו תחום הרכב ותחזוקתו, באחריותן של החטיבות ושל היחידות המרחביות של ה'הגנה', והן ניהלו אותו באופן מאולתר. לעיתים רכשו היחידות דלק בשוק האזרחי במזומן וביקשו החזר,<sup>33</sup> ולעיתים הן השיגו אותו באיומי נשק.<sup>34</sup> בדצמבר כבר היה בצבא מלאי בנזין גדול יחסית של 3 מיליון גלון.

בעקבות המעבר מצבא מיליציוני לצבא סדיר ובעקבות בניית מערך לוגיסטי הסתמכו פחות על ציודם הפרטי של המגויסים ועל הקיבוצים כספקי ציוד. השינוי לא פסח על תחום הדלק: במרץ הוקמה 'פלוגת הובלה כללית', שכללה מחלקה להובלת דלק ולחלוקתו ביחידות. הוחל גם בהקמת בסיסי דלק מרחביים: הבסיס הראשון היה 'בן-עמי' בתל אביב (כיום באזור תחנת רכבת 'סבידור מרכז'), שם הוסבה בריכת אגירה של מי השקיה בפרדס למאגר דלק אשר הזין את רכבי השיירות לירושלים ולנגב.<sup>35</sup> בסיסי דלק נוספים נקראו 'הצפוני', 'הירושלמי' ו'הדרומי'. מערך הדלק עבר שינוי ארגוני נוסף משהוקם ביולי 'שירות הדלק', בכפיפות לאגף האפסנאות.<sup>36</sup>

לאחר יציאת הבריטים חלה עלייה חדה בצריכה. רוב הדלק המשיך להיות מיובא ומסופק באמצעות החברות הזרות, וכמויות נוספות יובאו עצמית. ממרץ עד יולי עלתה הצריכה החודשית יותר מפי חמישה.<sup>37</sup> נראה שניתן לייחס את מרבית הגידול לשינוי שחל בצרכיו המבצעיים של הצבא ובאופי פעילותו. חיל האוויר גדל במהירות במהלך המלחמה. מבצעים קרקעיים התקפיים חייבו לרכז כוחות ותנועה במרחב. לפי 'שירות הדלק' במשרד הביטחון, מצבת כלי הרכב גדלה באופן ניכר בתוך זמן קצר. לדוגמה, בראשית מאי ל'הגנה' היו 167 משוריינים, וביולי עמדו לרשות הכוחות 287 כלים. מספרי המשאיות ומכוניות הנוסעים גדלו אף הם באותם חודשים. מקורות הגידול היו שלל, חכירת מכוניות פרטיות ושימוש במכוניות שבבעלות אנשי צבא.<sup>38</sup>

33 א"צ 152/8275/1949, מסמך 21.

34 שם, מסמך 246.

35 לבקוביץ, "הספקת הדלק במלחמת העצמאות", עמ' 21.

36 גוף זה הוקם בראשות אברהם האוזמן נווה ויוסי פקר, אנשי עסקים פרטיים שעסקו בייבוא ורכשו ניסיון בפעילות עבור ה'הגנה'.

37 א"צ 113/580/1956, מסמך 49.

38 א"צ 60/597/1956, מסמך 150.

בצבא, בדומה לרשויות המקומיות, הונהגו כרטיסי דלק כאמצעי קיצוב להגבלת הצריכה. הצבא ניסה למנוע גנבות והברחות לשוק האזרחי, ועל כן נצבע הדלק הצבאי באדום ונערכו ביקורות פתע בדרכים. על המפקדים הוטלה אחריות אישית בנוגע לשימוש בדלק.<sup>39</sup> ביולי יצאה פקודה שאין לספק דלק ושמנים לאופנועים ולמכוניות נוסעים אזרחיות ואין לתקנם. נאמר שאנשי צבא שהם בעלי כלי רכב המשמשים לצורכי ביטחון יכולים לבקש שרכבם יופקע בידי הצבא.<sup>40</sup> ההפקעה הייתה נוחה לבעלי רכב שזכו בדמי חכירה, ושקיבלו תפקיד נהג משום שהיו יכולים לשמור על רכבם.

במזכר מ־14 ביוני שמוען לבן-גוריון נאמר שקרוב למחצית מכמות הדלק של היישוב היהודי מיועדת לשימוש צבאי.<sup>41</sup> למעשה, נראה שהדלק בצבא היה זמין למדי, כפי שעולה למשל מתיאורו של מרדכי (מורליה) בר־און, אשר תיעד את קורותיו של גדוד 55.<sup>42</sup> סקירה של ספרי מורשת של הכוחות הלוחמים מראה אף היא שדלק לא נחשב לבעיה מיוחדת בצבא בתקופת המלחמה, ולראיה – אין בהם התייחסויות רבות לנושא זה. אין בספרים גם עדויות לכך שמחסור בדלק פגע במיליון של משימות. למשל, אבטחת הצינורות שהובילו מים אל יישובי הדרום מהבארות בניר עם ובדורות, וגם אבטחת שיירות האספקה ליישובי הנגב, חייבו שימוש ב־17 כלי רכב.<sup>43</sup> לעומת זאת ביישובי הנגב שרר מחסור בדלק עד כדי מצוקה קיומית. מאפיית ניר עם הגיעה להסדר עם החטיבה לספק לה לחם בתמורה לדלק.<sup>44</sup> בחיפה לא זוקק דלק מטוסים. המלאי שהותירו הבריטים היה קטן. ביומן ב־24 ביוני ציין בן-גוריון את המחסור החמור בסוג דלק זה. כדי לפצות על כך בחיל האוויר מהלו סוגי דלק בעלי אוקטן שונה או הוסיפו

39 זהבה אוסטפלד, **צבא נולד, שלבים עיקריים בבניית הצבא בהנהגתו של דוד בן גוריון**, תל אביב: משרד הביטחון, 1994, עמ' 520.

40 א"צ 251/959/1949, מסמך 178.

41 א"צ 113/580/1956, מסמך 68.

42 מרדכי בר־און, **'גבעתי' כמו כולם, קורות גדוד 55 במלחמת העצמאות**, תל אביב: העמותה לחקר כוח המגן ע"ש ישראל גלילי, 2009, עמ' 97–98.

43 Alon Kadish, *The British Army in Palestine and the 1948 War: Containment, Withdrawal and Evacuation*, Taylor Francis Ltd, London, 2019, p. 78.

44 ארדון כהן, מיכאל (מיקי) כהן ועמוס מנדלסון, **חטיבת הנגב במלחמת העצמאות**, הוצאה עצמית, 2011, עמ' 89.

כזה.<sup>45</sup> ביוני יובאו 250 אלף גלון מצרפת,<sup>46</sup> ובאוגוסט היו מגעים לרכישת דלק מטוסים במקסיקו,<sup>47</sup> אולם הם לא עלו יפה. בדצמבר הצהיר בן-גוריון שברשות חיל האוויר יש די דלק לשישה חודשי לחימה.<sup>48</sup> זוהי אינדיקציה להיקפו הרב של היבוא וגם לשיפור שחל במצבת הדלק בארץ לקראת סוף 1948. בחודשי המלחמה האחרונים הפסיק הדלק להוות בעיה חמורה, ופג החשש שמחסור בו יגרום לפגיעה במאמץ המלחמתי. הדלק החל להיתפס כמוצר הניתן להשגה, אך יש לו מחיר גבוה הנקוב במטבע זר. הוצאות ישראל על ייבוא דלק הסתכמו בכ-5% מהתקציב השנתי לשנת 1949.<sup>49</sup> הפיקוח על הדלק בוטל ב-1 ביולי 1949.

### הרשויות העירוניות והמאבק בשוק השחור

כלכלת מלחמה מחייבת אגירה, פיקוח על ההספקה של מוצרים חיוניים והטלת קיצוב. הפיקוח נועד למנוע מכוחות השוק החופשי לגרום לעליית מחירים, לשחיקה בכוח הקנייה שבידי הציבור ולהתפרצות גל של סכסוכי עבודה ושל השבתות שעלול לרסק את המשק. הקיצוב נועד לשלוט בביקוש. המוסדות הלאומיים הסתפקו בהכוונה ובגיבוש תוכניות פיקוח וקיצוב. עליהם היה גם לקבוע את מחיריהם של המצרכים החיוניים ולשכנע את הציבור שאין מחסור וש אין סיבה לתבהלה, מאחר שהיא תורמת לעליית מחירים. הרשויות העירוניות בתש"ח היו בעלות יכולות כלכליות וארגוניות רבות יותר מאלה של הגופים הלאומיים. הן הופקדו על האגירה, על הפיקוח ועל ניהול מלאי החירום של המצרכים החיוניים, לרבות דלק. אחריותן הייתה רחבה במיוחד. לדוגמה, בעקבות חטיפת שתי מכוניות 'של' בפברואר בידי יהודים נדרשה עיריית תל אביב לתת ערבות כספית להבטחת שלום כלי הרכב והמטען, כתנאי לחידוש ההספקה.<sup>50</sup>

גם הממסד הדתי, בירושלים לדוגמה, השתתף במאמצי ההסברה. בכרוז של רבה האשכנזי הראשי של העיר, צבי פסח פרנק, נכתבו הדברים האלה:

45 א"צ 60/597/1956, מסמך 120.

46 א"צ 358/600137/1951, מסמך 3.

47 א"צ 60/597/1956, מסמך 116.

48 Bialer, *Oil and the Arab*, p. 66-67

49 "התקציב השנתי של הממשלה", **קול העם**, 15 ביוני 1949.

50 "עיריית ת"א נתנה ערבות ל"של" בעד מכוניותיה", **המשקיף**, 23.2.1948.

נקבל כולנו את יסודה של כל התורה כולה 'ואהבת לרעך כמוך'..... כל מי שאוגר מצרכי מזון, נפט וכדומה, בה בשעה שחלק גדול מהישוב נשאר בסבל ובחוסר כל, הריהו עומד על דם רעהו! ונותן כח חס וחלילה לשונאיהם של ישראל. והננו מזהירים באזהרה חמורה לסוחרים ולצרכנים, אל תעשו בהלה, אל תחביאו מצרכים, אל תפקיעו שערים.... ושופט הארץ, אשר יביא במשפט כל נעלם, לא ישכח לנצח מעשי המבהילים והמעלימים, אוצרי פירות, אוגרי מזון ונפט ומפקיעי שערים, העומדים על דם רעיהם. גורו לכם כל עושי אלה, כל עושי עוול, חדלו הרע.<sup>51</sup>

מעבר להתוויית המדיניות ולהסברתה היה צורך לאוכפה וליישמה. ב־5 בנובמבר 1947 כתב מרדכי שטנר מהנהלת הוועד הלאומי לוועד הפועל של ההסתדרות שממשלת המנדט נכשלה בניסיונותיה למנוע עליית מחירים וכי הוא מקווה שהרשויות המקומיות יקבלו על עצמן את המשימה.<sup>52</sup> התגייסותן של האחרונות לתפקידי פיקוח ואכיפה נדרשה ביתר שאת מאחר שהבריטים החלו לסגור משרדים ממשלתיים בדצמבר 1947, והשליטה על הנעשה באזורים גדלים והולכים בארץ הלכה ופחתה.<sup>53</sup> בהתאם לכך, בערים הוקמו 'ועדות מצב' מקומיות. תחתן פעל ברוב הערים (למעט בתל אביב) 'משמר העם' כגוף שיטור מקומי, ובין שאר תפקידי עסק בשמירת הסדר בתורים שבתחנות לחלוקת נפט.

לאחר שבפברואר צמצמו 'של' ו'סוקוני ואקום' את חלוקת הדלק עקב התערערות הביטחון בדרכים, הרשויות העירוניות החלו להיות אחראיות להובלת דלק ליישובים (למעט באזורי הנגב, ירושלים והגליל העליון, שהיו מנותקים ושלגביהם הוסכם על 'סידור מרכזי להובלה'), ולחלוקתו. לעניין כלי הרכב, כל רשות מקומית נדרשה לערוך סקר של המכוניות בתחומה ולעמוד על מידת נחיצותן למאמץ המלחמתי. בהתאם לכך הן הנחו את בעלי תחנות הדלק שבשטחן. נקבע שתדלוק המכוניות ייעשה באזור המגורים של בעליהן. לקוחות מזדמנים יוכלו לתדלק רק בתחנה בחדרה, ודרומה ממנה – רק אם יהיה עודף בתחנה.<sup>54</sup>

51 משה ארנוולד, **החרדים במלחמת העצמאות**, בן שמן: מודן הוצאה לאור, צה"ל – מערכות ותל אביב: משרד הביטחון, 2017, עמ' 171.

52 מכון לבון, תיק IV-208-1-3955.

53 חיים ברקאי, **ימי בראשית של המשק הישראלי**, ירושלים: מוסד ביאליק, 1990, עמ' 35.

54 מכון לבון, תיק IV 3A, מס' 2, פרוטוקול מ-12.2.48.



למוצרי הדלק בארץ היה מגוון של מחירים מרביים בהתאם לאזור הגאוגרפי (היו שישה מחוזות מנהליים: ירושלים, לוד, חיפה, עזה, שומרון וגליל). משהתברר שמעבירים דלק ממחוז למחוז מטעמים ספקולטיביים, נקבעו מחירים אחידים.<sup>55</sup> ירושלים הייתה חריגה: מחירו המפוקח של הדלק בה היה גבוה יותר מבשאר הארץ בשל עלותה הגבוהה של ההובלה אליה. כך גם בשוק השחור: מחירי הדלק שבו השתנו על פני הזמן והמקום בהתאם למידת הביקוש, והגיעו לשיאם בירושלים בתקופה שבה הייתה מנותקת.

הכלכלה הוצגה כחזית נוספת במלחמה, שחשיבותה אינה נופלת מזו הצבאית. הספסרים תוארו כבוגדים אשר מערערים את כוח העמידה של העם ופוגעים במאמץ הלאומי והמלחמתי.<sup>56</sup> מאמצים רבים נעשו כדי למגר את השוק השחור וכדי להילחם בהפקעות מחירים. הוועד הלאומי הורה לכל הרשויות המקומיות להקים בתי דין לענייני ספסרות. טענות רבות נשמעו על מחלקים שהפקיעו מחירים,<sup>57</sup> הציבור התבקש למסור מידע.

ככלל, אזרחים מיעטו להגיש תלונות, כנראה בשל יחסי תלות בין הצרכנים לספקים,<sup>58</sup> אך גם משום שהטילו ספק ביכולתן של הרשויות להתמודד עם התופעה. לבתי הדין לא הייתה סמכות המעוגנת בחוק, ולכן הם פעלו באופן וולונטרי. הוטלו קנסות על סוחרים שסרחו, אולם לא הייתה רשות ארצית לגביה. למעשה, מרבית הקנסות לא שולמו. פרסום פסקי הדין והגינוי הציבורי בעקבותיהם נתפסו כמכשיר היעיל ביותר ליצירת הרתעה בקרב הסוחרים.<sup>59</sup> היו גם בתי דין שיפוטניים במסגרות ארגוניות שונות שאכפו את הוראות הקיצוב והפיקוח, כפי שעולה מידעיה על חברי אצ"ל ולח"י

55 הגלעדי, **השוק השחור**, עמ' 15.

56 משה נאור, "מהתגייסות כלכלית לחזית הצנע, מדיניות קיצוב ופיקוח במלחמה", בתוך: מרדכי בראון ומאיר חזן (עורכים), **עם במלחמה, קובץ מחקרים על החברה האזרחית במלחמת העצמאות**, ירושלים: יד בן צבי, 2006 (להלן: נאור, "מהתגייסות כלכלית לחזית הצנע"), עמ' 201–202.

57 המחלקים טענו להגנתם שהם נאלצים להעלות מחירים מאחר שהמזון לסוסים התייקר. ראו: נמרוד הגלעדי, "עדיין אנו ממשיכים בחיינו הרגילים, ההתארגנות האזרחית במושבה רחובות בתקופת מלחמת העצמאות", בתוך: מרדכי בראון ומאיר חזן (עורכים), **עם במלחמה, קובץ מחקרים על החברה האזרחית במלחמת העצמאות**, ירושלים: יד בן צבי, 2006, עמ' 18.

58 נאור, "מהתגייסות כלכלית לחזית הצנע", עמ' 205–206.

59 משה נאור, **בחזית העורף, תל אביב והתגייסות היישוב במלחמת העצמאות**, ירושלים: יד בן צבי, 2009, עמ' 79.

שנתפסו בזיוף כרטיסי דלק.<sup>60</sup> ב-13 במאי דיווח מפקד השירות הכללי שהטיל קנס ל'מס הגנתנו' בגובה 1 לא"י על נהג שניסה לרכוש במרמה שני גלון בנזין.<sup>61</sup> רגישותו הרבה של עניין הדלק בהווה הציבורית עולה מדיווח עיתונאי על עונשים שגזרו בתי דין צבאיים בעניינים מגוונים: מסופר על חיילים שהורשעו בגנבת בשר ממטבח צבאי, בזיוף, בנהיגה ללא רישיון ועוד. העונש החמור ביותר מבין אלה שתוארו באותה כתבה, שנתיים מאסר, הוטל על חייל שהורשע בגנבת דלק ובמכירתו בשוק השחור.<sup>62</sup>

מקור הסחורה הוא עניין מרכזי בניתוח תופעת השוק השחור. דווח שספסרים קנו חביות דלק בבתי הזיקוק ומכרו אותן ברווח.<sup>63</sup> חלק מהדלק שיועד למכירה מפוקחת או לכוחות הביטחון מצא דרכו לשוק השחור. בחודש יוני נעצר מוביל מכלית דלק צבאית בנקודת ביקורת. הוא נשפט על שהותיר לעצמו 550 גלון במכל.<sup>64</sup> כדי למנוע מהמובילים למכור דלק גנוב לתחנות שבדרך אטמו את המכלים בחותם, ושלמותו הייתה נבדקת במקום ההספקה. לשוק השחור היה עוד מקור: בסיסי הדלק של הצבא הבריטי, והחשוב בהם היה סמוך ליישוב נשר. בבסיס זה היו מכלים גדולים שהוזנו בצינור מבתי הזיקוק, המרוחקים כ-3 ק"מ. רבים מפועליו היו תושבי הכפר הערבי בלד א-שיח' הסמוך. כמויות גדולות של דלק היו נגנבות מהבסיס, לעיתים אלפי גלונים ביום. לאחר פינוי הכפר מיושביו התגלה שמאחד מבתי נעשתה התחברות פירטית לצינור מבתי הזיקוק.<sup>65</sup> אפשר להניח שחלק מהדלק זלג לשוק השחור.

## משק הדלק בתל אביב

עם פרוץ מעשי האיבה החלה תל אביב לסבול ממחסור מסוים בדלק. ההספקה אליה נפגעה בשל ההשבתות בבתי הזיקוק ובשל בעיות ההובלה שנוצרו עקב הידרדרות המצב בדרכים. בינואר צומצמה האספקה ב-10%

60 "הנאשמים בזיוף מאצ"ל ולח"י בפני בית-הדין", **המדינה**, 25.8.48.

61 א"צ 152/8275/1949, מסמך 50.

62 "ענשים חמורים לחיילים בבתי דין צבאיים", **חרות**, 30.12.1948.

63 "הוזמנו כמויות גדולות דלק מחו"ל", **מעריב**, 10.5.48.

64 "נאשם בגניבת בנזין מהצבא – בדין", **הארץ**, 12.1.49.

65 Wilks, A once and past love, Palestine 1947, Israel 1948, A Memoir, Northwestern University, p. 102.

לעומת סוף 1947.<sup>66</sup> נוצרו תורים של מכוניות בתחנות הדלק ושל תושבים המצוידים בפחים ובדליים ליד העגלות של מחלקי הנפט. קואופרטיב האוטובוסים 'דן' צמצם את פעילותו הן לחיסכון בדלק והן כדי לפנות אוטובוסים לצורכי ביטחון.

תלונות רבות נשמעו בתל אביב על אופן חלוקת הדלק לתושבים ברחוב. המצב תואר כאנדרלמוסיה, והסיכוי להשיג נפט תלוי בכוח הזרוע. חלק גדול מהעומדים בתורים לנפט היו ילדים שרכשוהו למסחר. השכונות הצפוניות בעיר סבלו יותר בשל ריחוקן ממחסני חברות הנפט. המחלקים (היו 77) העדיפו לחסוך לעצמם את הנסיעה ומכרו את סחורתם סמוך למחסנים.<sup>67</sup> הנפט היה אמור להיות מובל עד לדירותיהם של התושבים כדי למנוע התקהלויות מסוכנות. דא עקא, החלוקה ברחוב התקבעה מכיוון שהצרכנים נהגו להסתער על עגלות הנפט לפני שהמלאי יאזל.

בפברואר, הוא החודש שבו האספקה הייתה הנמוכה ביותר, סופקו לעיר כ-60% מכמות הנפט שחולקה בשנה שלפני כן. או אז הונהגה שיטת הכרטיסים כאמצעי לקיצוב. נקבע שיופסק השימוש במכוניות פרטיות שאינן נדרשות לצרכים חיוניים. כל הגופים המוסדיים והחברות שהחזיקו כלי רכב נדרשו להגיש לעירייה בקשה להקצבה. נוסף על כך הנהגים נזקקו לרישיון לנוע בדרכים, אשר קצב את רדיוס התנועה ממקום מגוריהם. מונו מפקחי דלק, רכובים על אופנועים. גם עיריית תל אביב עצמה נדרשה לקבל אישורים להפעלת כלי רכב שלה. המהנדס העירוני התלונן על כך שלא אושרה הקצבה לשני גיפים שנרכשו עבור פלוגות ההצלה לפינוי הריסות. יותר מאלפיים בקשות של תושבים להיתרים נדחו.<sup>68</sup> הקצאות הדלק שניתנו לבתי העסק היו נושא בעייתי במיוחד. בעלי עסקים הרבו לטעון שהם מקופחים לעומת מתחריהם, וכי הם נאלצים להשלים את החסר באמצעות השוק השחור. קצרה ידם של הפקחים העירוניים מלהתגבר על נחשול ספסרות הדלק.<sup>69</sup>

66 "סכנה לאספקת הדלק", **הבקר**, 30.1.48.

67 "עד מתי מצוקת הנפט?", **הארץ**, 18.2.48.

68 "הסדר בשאלת החרמת מכוניות", **הבקר**, 22.8.48.

69 "מחסור של דלק בתל אביב", **על המשמר**, 7.1.48.

כמות הדלק שסופקה לתל אביב השתנתה מדי יום בהתאם למצאי ולמצב הדרכים. לעיתים קרה שכמות הכרטיסים שחולקו עלתה על מצאי הדלק, ולכן כרטיסים לא כובדו. ביולי היו גילויי אלימות של תושבים כלפי מחלקי הנפט. ראש ועדת הדלק מחה על כך שעירו מקבלת כמויות בלתי מספקות, ולכן ביקש להתפטר. הובהר לו שראשית יש לספק את צרכי כוחות הביטחון והשיירות לירושלים, לנגב ולאזורים המרוחקים אשר מביאים אספקה חקלאית העירה.<sup>70</sup>

לחלק מהמפעלים ומהחברות שבתל אביב שפעילותם הוגדרה כחשובה למשק לא הייתה יכולת אגירה עצמאית של 'מלאי ברזלי'. ועדת הדלק של העירייה קיבלה הלוואה למימון רכישת שלושה מכלים של 9,300 גלון, התקנתם ומילויים. בינואר הכריזה העירייה על הקמת 'בנק דלק'. היא הציעה לחברות המספקות שירותים חיוניים לבקש שיאגרו עבורן דלק במכלי העירייה, ועליו נדרשו לשלם מראש.

למרות הדיבור התכוף על מחסור בדלק, ניתן ללמוד על זמינותו הרבה יחסית בתל אביב בזמן המלחמה, גם אם מקורו בשוק השחור. בידיעה עיתונאית מחודש מאי צוין שהתאחדות בעלי הבתים הגיעה להסכם עם העירייה שניתן יהיה להשיג מזוט עבור חימום מים בבתיים<sup>71</sup> (שספק אם נחשב צורך חיוני בעונה זו של השנה). ב-28 בספטמבר ב'קול העם' הובעה מחאה על שקוצצה התחבורה הציבורית, בעוד יש בזבזנות ונסיעות מיותרות של העשירים, של הפקידות הגבוהה ושל כלי רכב צבאיים שנצפו באזורי הביטחון. "בשוק השחור יש דלק בשפע", צוין בידיעה. בדצמבר כבר דווח שיש שיפור באספקה,<sup>72</sup> וב-5 באפריל 1949 יצאה הודעה לעיתונות שמכירת הנפט בתל אביב תהיה חופשית.<sup>73</sup> בהמשך התברר שהכרזת ניצחון זאת הייתה מעט מוקדמת: המחסור נמשך, הבעיות בחלוקה לא תמו, והשוק השחור של הדלק המשיך להתקיים גם בשנים הבאות.

70 א"צ 152/8275/1949, מסמך 73.

71 "דלק למים חמים", **הבקר**, 19.5.48.

72 "שיפור באספקת נפט", **הצפה**, 22.12.48.

73 ארכיון עיריית תל אביב, תיק 04-3073, מכל 1212, מסמך 450.



תור למילוי דלק בתקופת הצנע, תל אביב 1952; (צלם: הנס פין; באדיבות לשכת עיתונות ממשלתית).

## משק הדלק בירושלים

בעוד בתל אביב התבטא ניהול משק הדלק בחלוקה ובפיקוח על מכירת דלק שבדרך כלל המשיך להגיע אליה, גם אם פחות מהכמות הרצויה, הרי בירושלים, בתקופת ניתוקה, דובר בניסיון נואש לקיים אוכלוסייה עם מלאי שאינו מספיק לצרכים הבסיסיים ביותר. מצב מלאי הדלק היה פחות טוב ממצב מלאי המזון, שכשלעצמו היה בכי רע. מצב ביש זה נוצר אף שעמידתה של ירושלים נחשבה מטרה עליונה בחשיבותה בעיני מנהיגי היישוב, ואף שרגישותה והאפשרות שתנותק היו צפויות. מיקומה של ירושלים, במרחב הנתון בשליטה ערבית, הקשה להעביר אספקה אליה.

עד להתגברות מעשי האלימה נעשתה הובלת הדלק לעיר באמצעות הרכבת מלוד. באזור שבין חולדה למוצא עברה הדרך לירושלים - הכביש ומסילת הברזל - בסביבה של כפרים ערביים. מראשית 1948 היו התנכלויות חמורות לרכבות. בפברואר הפסיק הצבא הבריטי לאבטח את התנועה בכביש

שער הגיא ועבר להשתמש לצרכיו בכביש מעלה בית חורון. באפריל חדלו הרכבות לפעול.

דלק, מזון ושאר המוצרים החיוניים החלו להיות מובלים לירושלים בשיירות מאובטחות של משאיות, כשהדבר התאפשר. דלק המובל בחביות היה עלול להתלקח בעקבות ירי. שריון המשאיות כלל את תא הנהג ואת מכל הדלק של הרכב בלבד. נוסף על עלותו הגבוהה הגדיל השריון את משקל המשאית על חשבון כושר נשיאתה. בעקבות זאת שולשה עלות ההובלה לירושלים, ומחיר הדלק עלה.<sup>74</sup> בהלת אגירה בקרב תושבי ירושלים החלה סמוך לאחר פרוץ מעשי האיבה. חברת 'של' פרסמה הודעת הרגעה האומרת שהבהלה מיותרת כי המלאי מספיק וכל דרישה תוכל לבוא על סיפוקה.<sup>75</sup> כמה שבועות לאחר מכן היא סגרה את נציגותה בירושלים.

ב־22 בדצמבר 1947 הוקמה 'ועדת מצב' מקומית בירושלים כדי לטפל בנושאי מים, דלק, מזון והובלה. בין החלטותיה היו להפסיק לספק דלק לתעשייה, מלבד מאפיות ויצרני המזון.<sup>76</sup> השימושים העיקריים האחרים שהותרו היו לחברת החשמל, לכוחות הביטחון ולכלי הרכב שגורו או שנשאו מכלים לחלוקת מים לתושבים. בפברואר חולקו כרטיסי נפט לתושבי ירושלים, כמו בתל אביב. משמר העם, הזרוע האזרחית של ה'הגנה', שהיה גוף התנדבותי בעיקרו, קיבל על עצמו את המשימה לשמור על הסדר בתחנות החלוקה. שיטת כרטיסי הקיצוב יצרה קשיים רבים: הכרטיסים קשרו כל בית אב לחנות מכולת מסוימת באזור מגוריו, ורק בה היה הצרכן רשאי לקנות מצרכים. לפיכך נוצרה בעייתיות בחלוקה לפליטים שהתפנו מאזורים כמו סנהדריה, תל ארזה, העיר העתיקה, שכונות מעורבות (קטמון) ושמעון הצדיק. בחנויות שבהן התקבצו הפליטים נוצר מחסור במצרכים, בעוד האספקה המשיכה להגיע לחנויות באזורים שננטשו. באפריל הוקמה 'ועדת ירושלים' בראשות דב יוסף. בעקבות זאת הוכרז על מצב חירום והוקשחו אמצעי הקיצוב והפיקוח.

תושבי ירושלים התבקשו שלא להיתפס לבהלה ונדרשו שלא לצבור נפט שלא לצורך. צריכת הנפט הביתית לבישול והגבלה ונאסר לחמם את הבתים בדלק. כמו כן נאסרה תנועת כלי רכב פרטיים ואף בוטלו רוב הקווים של

74 אה"מ, תיק ג' 4/275, מסמך 190.

75 "אין מקום לבהלה בענין אספקת הנפט בעיר", **הארץ**, 18.12.47.

76 "חברות הנפט גורמות לשיטוק התעשייה והבניה בירושלים", **קול העם**, 28.1.48.

קואופרטיב האוטובוסים 'המקשר'.<sup>77</sup> תושבי השכונות סנהדריה ומחניים התלוננו כי הם נאלצים לעשות את דרכם ברגל כשהם חשופים לירי צלפים משיח' ג'ראח.<sup>78</sup> ב-5 באפריל הונחו הנהגים לנסוע בהילוך סרק בירידות ולכבות את המנוע בתחנות.<sup>79</sup>

בעקבות הנחיות אלו החלו התושבים לכוות עצים ברחבי העיר ולבשל במדורות בחצרות, והמאפיות אפו כיכרות לחם עגולות כדי לחסוך באנרגיה.<sup>80</sup> בשוק השחור נמכרו ענפי עצים<sup>81</sup> והתנהלה ספסרות בדלק.<sup>82</sup> מחירי השוק השחור בירושלים היו גבוהים בהרבה מאשר בתל אביב.

מחסני הדלק בירושלים היו ליד תחנת הרכבת, בלב אזור ערבי.<sup>83</sup> לפיכך גישתם של יהודים למחסנים להצטיידות התאפשרה רק עם משמר בריטי. מ-10 באפריל לא התאפשר ליווי זה,<sup>84</sup> והמחסנים כבר לא עמדו לרשותם. ספק אם עדיין נותר שם מלאי, הן משום שלא הגיעה אספקה עקב הפסקת תנועת הרכבות והן משום שסביר שערביי ירושלים, שסבלו אף הם ממחסור חמור, רוקנו את המחסנים.

עבור מלאי הדלק הקיים היה צורך לאתר מקומות אחסון בטוחים, שיהיו מרוחקים זה מזה כדי לפזר את הסיכון, מוגנים מירי ומהפגזות ובטוחים מפני גנבות. ההצעה בדבר התקנת מכלים תת-קרקעיים הועלתה שוב ושוב אך נדחתה בשל עלותה.<sup>85</sup> לפיכך נעשה שימוש בבורות מים שנאטמו, ואוחסן דלק בחביות במקלטים ציבוריים ובבניינים ריקים שבוצרו ומוגנו נגד דלקות.

---

77 מרדכי הורביץ, **המקשר ליובל, ל"ה שנות תחבורה ציבורית בירושלים**, ירושלים: המקשר, קואופרטיב תחבורה, 1966.

78 משה ארנוולד, "אזרחים בשכונות הספר הצפונית של ירושלים", בתוך: מרדכי בראון ומאיר חזן (עורכים), **אזרחים במלחמה, קובץ מחקרים על החברה האזרחית במלחמת העצמאות**, ירושלים: יד בן-צבי, 2010, עמ' 160.

79 זיכרונות משה ליכטמן, ארכיון אגד.

80 "ירושלים עומדת במבחן האש", **הארץ**, 26.5.48.

81 Harry Levin, Jerusalem embattled, A diary of the city under siege, London, 1950 p. 139.

82 אה"מ, תיק ג' 109/22, מסמך 25.

83 אה"מ, תיק ג' 109/22, מסמך 25.

84 דב יוסף, **קריה נאמנה – מצור ירושלים 1948**, תל אביב: שוקן, 1960 (להלן: יוסף, **קריה נאמנה**), עמ' 96.

85 אה"מ ג' 275/4, מסמך 63.

רשת החשמל הירושלמית טרם חוברת לרשת הארץ-ישראלית.<sup>86</sup> עם החרפת המחסור בדלק פחתה הספקת החשמל בירושלים, והיא הייתה בלתי סדירה. ב־12 במאי צומצמה הספקה זו ל־12 שעות ביממה<sup>87</sup> ובהמשך לשעתיים ביממה.<sup>88</sup> תחנת הכוח במושבה הגרמנית עברה לפיקוח הצלב האדום הבין-לאומי<sup>89</sup> ולחסות ועדת שביתת הנשק.<sup>90</sup> לנוכח הידלדלות מלאי הדלק של חברת החשמל הציע הצלב האדום שיונף דגלו על רכבת שתוביל דלק לתחנת הכוח, בתנאי שהצדדים יתחייבו שלא לפגוע בה. הערבים סירבו להצעה<sup>91</sup> אף שהתחנה שירתה גם את העיירות הנוצריות בית לחם, רמאללה, ביר זית ובית ג'אלא.

הפסקות החשמל הממושכות מנעו מהתושבים להפעיל רדיו ולקבל מידע. רוב בתי הדפוס בירושלים שותקו, והדבר השפיע על מצאי העיתונים.<sup>92</sup> היו כאלה, למשל 'היום' ו'ידיעות אחרונות', שהמשיכו לצאת לאור גם כשהיו הפסקות חשמל, מאחר שעמדו לרשותם מכונות ידניות וסדרים מיומנים. על אף המחסור בחשמל לא הושבתה הפעילות התרבותית בירושלים לחלוטין, ובקולנוע 'עדן' נמשכו ההקרנות גם בחודש מאי. במודעת פרסומת שלו צוין שהספקת החשמל שלו עצמאית. הסרטים שהוצגו בו באותה עת, כמו פעילויות תרבותיות אחרות שהתקיימו אז בירושלים, נבחרו בקפידה ונועדו להעלות את המורל.<sup>93</sup>

86 "חברת החשמל ירושלים 1947", **הבקר**, 27.1.48.

87 יוסף, **קריה נאמנה**, עמ' 96.

88 "השלטונות היהודיים בירושלים נכשלו בשמירה על הביטחון", **המשקיף**, 27.6.48.

89 לעניין מעמדו המיוחד של הצלב האדום בירושלים בשלהי המנדט ראו: מוטי גולני, **ימים אחרונים: הממשל הבריטי – פינוי ומלחמה**, ירושלים: מרכז זלמן שזר לתולדות ישראל, 2009, עמ' 89, 9.

90 שמה המלא הוא 'הוועדה הקונסולרית להפוגה בארץ ישראל'. היא הוקמה על ידי מועצת הביטחון של האו"ם, בראשותו של הקונסול הבלגי.

91 "ירושלים עומדת במבחן האש", **הארץ**, 26.5.48.

92 דווקא בתקופת ניתוקה יצאו לאור בעיר מספר שיא של עשרה עיתונים יומיים, חלקם בלעדיים לירושלים, והשאר מהדורות מקומיות של עיתונים ארציים. חיי רובם היו קצרים, הם נסגרו לאחר שחודשה הספקת העיתונים מתל אביב. על פי יחיאל לימור ואינס גבל, "העיתונות בירושלים במלחמת העצמאות", בתוך: אלון קדיש (עורך), **מלחמת העצמאות, תש"ח-תש"ט, דיון מחודש**, חלק ב', משרד הביטחון והוצאה לאור, 2004, עמ' 856.

93 שם, עמ' 884–885.



ב־28 באפריל כתב בן-גוריון ביומנו שלא היה ברשותו מידע מהימן בנוגע לכמות הדלק בירושלים.<sup>94</sup> כשדב יוסף נשאל מדוע הספקת המים לתושבים מתקיימת בנקודות חלוקה מרכזיות שסביבן נוצרות התקהלויות מסוכנות ולא בפתחי הבתים, באמצעות רכב, הוא תלה זאת בכך שהתברר שהמחסור בדלק חמור מכפי שהיה ידוע. נאגרו 22 אלף גלון בנזין, אך בפועל במאגרים נמצאו 6,000 גלון בלבד.<sup>95</sup> בישיבת מטה של משמר העם מ־13 במאי נאמר כי יש ארבעים מכוניות לחלוקת מים המושבתות עקב מחסור בדלק.<sup>96</sup>

הפרעות בהספקת החשמל משמשות רקע לסיפור הוצאתו להורג של המהנדס מאיר טוביאנסקי שהואשם בבגידה ובמסירת ידיעות סודיות לאויב, ככל הנראה, על לא עוול בכפו. טוביאנסקי עבד בחברת החשמל הירושלמית. לנוכח הפסקות החשמל התכופות הוחלט בחברה ליצור רשת מצומצמת של שבעים צרכנים חיוניים, ובהם בתי חולים ומפעלי מזון, שיסופק להם חשמל ברציפות. ברשת זו נכללו גם מקומות הקשורים למאמץ המלחמתי, כמו המפקדות של ה'הגנה', האצ"ל והלח"י, בתי מלאכה לנשק ולייצור תחמושת ומקום מגוריו של מפקד העיר. מיקומיהם היו חסויים. באותה עת הייתה ירושלים נתונה להפגזות רבות. ניתוח פיזור מקומותיהם של נפילות הפגזים עורר חשד שאין מדובר במקריות. הועלתה סברה שמישהו שיוודע את מיקומיהם של המתקנים הרגישים העביר מידע זה לאויב, ועל כן ההפגזות מכוונות במיוחד לעברם. טוביאנסקי נחשד שהוא המקור. ביוני נערך לו משפט שדה, והוא הורשע ומייד הוצא להורג, אף שהראיות נגדו היו מפוקפקות למדי.<sup>97</sup>

שה"ד (שירות ההובלה והדלק) של חטיבת ירושלים (עציוני) הוקם ב־1 במאי וקיבל את כל הסמכויות האזרחיות והצבאיות. שלמה ארזי, שעבד במחלקת העבודות הציבוריות (מע"ץ) והיה פעיל ב'הגנה', מונה למפקדו.

94 ד. בן-גוריון, **יומן המלחמה, תש"ח-תש"ט**, מהדורה 3, משרד הביטחון ההוצאה לאור, 1984 (להלן: בן-גוריון, **יומן המלחמה**), עמ' 376.

95 דב יוסף, **קובץ חיל משמר העם בירושלים, תש"ח-תש"ט (1949-1947)**, ירושלים: הוצאת פעילי משמר העם, 1964, עמ' 145-146.

96 משה ארנוולד, "עמידתה של ירושלים במצור הכלכלי", בתוך: מרדכי בראון, יצחק גרינברג ומאיר חזן (עורכים), **כלכלה במלחמה, קובץ מחקרים על החברה האזרחית במלחמת העצמאות**, ירושלים: יד יצחק בן צבי, אוניברסיטת תל אביב: המכון לחקר הציונות וישראל ע"ש חיים וייצמן והעמותה לחקר כוח המגן על-שם ישראלי גלילי, 2017 (להלן: ארנוולד, "עמידתה של ירושלים"), עמ' 138.

97 שבתי טבת, כיתת יורים בבית ג'ז, על מה הוצא טוביאנסקי להורג, תל אביב: איש-דור, 1992.

שה"ד הוציא צו להפסקת התנועה של מכוניות אזרחיות,<sup>98</sup> ובעלי כלי הרכב נדרשו להשאירם בנקודות ריכוז. ב־16 ביוני נאסרו נסיעות שאינן מורשות, לירושלים או ממנה. נראה שמטרתה של ההוראה לא הייתה רק לחסוך דלק אלא גם למנוע נטישה של העיר.<sup>99</sup> צו נוסף עסק בהחרמת בנזין עבור כוחות המגן. פקחים עברו בין הבתים כדי לאתר מצבורי דלק, לרבות במכלי מערכות הסקה, וכן במפעלים. בית החרושת לביסקוויטים 'פרומין' נפרץ בכוח, והוחרמו שלושה טונות סולר.

כל עוד הייתה נוכחות בריטית בירושלים, כמות הדלק שנדרשה לעיר לצרכים צבאיים הייתה קטנה. ה'הגנה' הייתה בדרך כלל סטטית, פעילותה נערכה בעיקר בשכונות היהודיות ועל צירי התנועה.<sup>100</sup> לאחר יציאת הבריטים התרחבה הפעילות הצבאית, והמחסור בדלק הורגש יותר. המפקד ארזי הוציא דו"חות תכופים ומפורטים בנוגע למצוקת הדלק בירושלים. ב־21 במאי, בעת הקרבות לפתיחת הדרך באזור לטרון, ציין ארזי כי במחסניו נותרו 2,820 גלון דלק בלבד וכי המצב קרוב לקריטי.<sup>101</sup> חמישה ימים לאחר מכן דיווח שהמלאי ירד ל־700 גלון.<sup>102</sup> מחצית מכמות הבנזין הועמדה לרשות כוחות הביטחון.<sup>103</sup> ב־10 ביוני, טרם הושלמה פריצתה של דרך בורמה, במבצע לילי הועברו 1,300 גלון בנזין אל העיר המנותקת. בקטע שבין בית סוסין לשביל האיילות (דרך בורמה) הם הובלו בג'יפים, באמצעות פרדות ובידי סבלים.

השבועיים הראשונים של ההפוגה לא הביאו לשיפור ניכר במצבה של ירושלים בכל הנוגע לאספקה בשל חשש ממיקוש הדרך. רק ב־20 ביוני דווח שבאותו בוקר יצאו לירושלים 74 משאיות, ואחר הצוהריים תצאנה 50 נוספות.<sup>104</sup> ב־27 ביוני דווח שסופק חשמל לשעתיים לכבוד ביקורו של בן־גוריון.<sup>105</sup> פתיחת דרך בורמה הרחיבה את אפשרויות ההספקה

98 א"צ 78/959/1949, מסמך 21.

99 א"צ 251/959/1949, מסמך 64.

100 Kadish, *The British Army*, p. 158–159.

101 א"צ 78/959/1949, מסמך 83.

102 שם, מסמך 71.

103 ארנוולד, "עמידתה של ירושלים", עמ' 143.

104 "11 אלף טון אספקה", **מעריב**, 20.6.48.

105 "דוד בן גוריון ביקר בירושלים, **על המשמר**, 27.6.48.

לירושלים.<sup>106</sup> בתקופת ההפוגה הגיעו אליה כ־72 אלף גלונים בנזין.<sup>107</sup> ב־18 ביולי דיווח שה"ד שהמלאי שלו גדול פי שלושה מהכמות ערב פרוץ מעשי האיבה.<sup>108</sup>

ביוני דווחו ליקויים חמורים בנוגע לאחסון דלק במקומות שאינם מתאימים. התברר כי השמירה לא יעילה וכי במקרים רבים החלוקה לא תועדה והסתמכה על פתקים ועל הוראות בעל־פה. לעומת זאת נראה שחלוקת הנפט לתושבים נוהלה ביעילות יחסית.<sup>109</sup> בישיבת מועצת המדינה הזמנית מ־24 ביוני הצר בן־גוריון על כך שבשל אי־הבהירות לגבי העתיד להתרחש עם סיום ההפוגה אי אפשר לדעת כמה זמן צריך עוד לספק לירושלים מלאי גדול של דלק ושל מזון.<sup>110</sup>

עם התייצבות המצב, בראשית ספטמבר חודשה הספקת הדלק לירושלים באמצעות החברות הזרות. הקיצוב נמשך, אולם המנות גדלו והמחירים ירדו. עדיין נמכר הדלק בירושלים במחיר גבוה יותר מבשפלה. הייתה לכך השפעה על מחירי התחבורה הציבורית, שהיו גבוהים בכ־40% לעומת מחיר הנסיעה מתל אביב לחיפה, הארוכה יותר.<sup>111</sup> בחורף הובטח שבקרוב יתחילו לחלק דלק לבתים ולהסקה.<sup>112</sup> מיומנו של העיתונאי יונה כהן עולה שבאוגוסט כבר לא היה מחסור בדלק בירושלים, אלא שבשל קיפוחה של העיר "יש תושבים שאין ידם משגת לקנות אפילו את המנות הקצובות".<sup>113</sup>

## מלחמת הדלק של הבריטים ביהודים

במשך רוב תקופת המנדט התפתח המשק היהודי והתקדם הודות לכך שלרשותו עמד דלק ככל הדרוש. סמוך לפרוץ מעשי האיבה נודע כי הבריטים מתכוונים להנהיג קיצוב בדלק. או אז החלו מאמצים ביישוב לקדם הקמת

106 א"צ 251/959/1949, מסמך 112.

107 שם, מסמך 220.

108 שם, מסמך 222.

109 אה"מ, תיק ג' 4/275, מסמך 124.

110 גם בשנת 1952 עדיין לא הייתה פתורה סוגיית אחסנת הדלק והחזקת מלאי בירושלים (על פי ארכיון המדינה, תיק גל 49057/22), אף שהחשש מפני ניתוק עומד בעינו.

111 ד. עמיר, "ה"דאגה" לפיתוח ירושלים, "על המשמר", 5.6.1949.

112 "ירושלים קולטת עולים", דָּבָר, 18.11.48.

113 יונה כהן, ירושלים במצור – דפי יומן תש"ח, תל אביב: מלוא, 1976, עמ' 152.

מכלים ולאגור מלאי ברזל. הצעד הבריטי נתפס כמכוון לטרפד את המהלך, כחלק ממדיניותם האנטי-יהודית. נטען שהבריטים ניהלו 'מלחמת דלק' נגד היהודים וכי בכוונתם 'לייבש' את הארץ. עוד נטען שעוונותם כה רבה עד שהיו מוכנים להקריב את בתי הזיקוק שלהם למרות חשיבותם הרבה עבורם: להכנסות מבתי הזיקוק, כמו גם לדלק שהביאו מחיפה - שני מיליוני טון בשנה - הייתה משמעות רבה עבור הכלכלה הבריטית. לאחר מלחמת העולם סבלה בריטניה ממחסור בדולרים, ולאחר סגירת בתי הזיקוק הם נאלצו לשלם בדולרים עבור דלק ממקורות אחרים.

בתזכיר של הממשלה הזמנית מחודש יוני הובאה שורת ראיות לכך שהבריטים רקמו מזימה להפסיק את הספקת הנפט לישראל ולחבל ביכולותיה המלחמתיות. נטען שהזרמת הנפט מפרפוכ נעצרה בעקבות החלטה מדינית של הבריטים ולא בשל מניעה אובייקטיבית. לאחר שהיהודים כבשו את חיפה, הבריטים לא אפשרו להמשיך להפעיל את בתי הזיקוק. אם לא די בכך, הם הפכו את כיוון ההובלה: דלק רב שונע מחיפה לטריפולי. משדה התעופה שבלוד הוציאו הבריטים 60 אלף גלון דלק למטוסים, אולם למרבה המזל, כך נאמר, חברות הדלק לא שיתפו פעולה עם הממשלה הבריטית באופן מלא. בן-גוריון תבע מהנציב העליון שלא להתערב בענייני הדלק, ואמר לו, על פי עדותו: "נסתדר עם החברות, אם הממשלה לא תפריע".<sup>114</sup> בעוד הממשלה נתפסה כאנטי-יהודית, חברות הדלק נחשבו גופים עסקיים, ולכן היה נוח יותר לעבוד עימם.

תחושת הקיפוח ביישוב היהודי הייתה קיימת אף שגם באירופה, לרבות בבריטניה, היו הגבלות ומכסות דלק, ואף שבעיתונים דווח על מצבו הקשה של משק הדלק בצד הערבי. הלגיון הערבי סבל בעצמו ממחסור חמור. יפו, עיר ערבית גדולה וחשובה, שכותרה כמעט לחלוטין בהתיישבות יהודית, הייתה תלויה באספקה מתל אביב. התחבורה בעיר הערבית בית שאן פסקה כמעט לחלוטין עקב המחסור.<sup>115</sup> זאת ועוד: המנהל האנגלי של בתי הזיקוק שבחיפה הבטיח להותיר ביציאתם מלאי דלק שיספיק ליישוב היהודי למשך חודשיים,<sup>116</sup> אך בפועל הושארה כמות גדולה אף יותר. אולם יש עדויות המצדיקות את הטענה שהייתה להם כוונה 'לייבש' את הארץ.

114 בן-גוריון, **יומן המלחמה**, עמ' 13.

115 "דיכאון כבד שורר בבית שאן", **על המשמר**, 3.5.48.

116 "אין מרוקנים את הדלק מחיפה", **הצפה**, 21.5.48.

לדוגמה, בעלי תפקידים בכירים באזור ירושלים לא התכוונו להשאיר עתודות דלק כלשהן לאחר סיום המנדט.<sup>117</sup>

הכרזת המדינה לא הביאה לסיום תפקידן של החברות הזרות: הן המשיכו לפעול בארץ ולמלא תפקיד מרכזי בהספקה, אולם לא בכמות המבוקשת. כחלק ממדיניות ההחסם (אמברגו) והמכסות, בחודש יוני הורה משרד החוץ הבריטי לחברות שלא לספק לישראל כמות העולה על הצריכה האזרחית הרגילה שלה ולקזז ממכסה זאת דלק שרכשה ממקורות אחרים.<sup>118</sup> האמריקנים תמכו בבריטים בהגבלת כמויות הדלק שתסופקנה, ואכן חברות אמריקניות סירבו להוביל לחיפה נפט גולמי מהמפרץ הפרסי. האפשרות לרכוש מכלית נשקלה, אולם היא נפסלה מאחר שהייתה יקרה מדי. ישראל ניסתה למצוא מקורות חלופיים ולרכוש דלק נוסף, תוך ניצול קשריהם של תומכיה בעולם. בעקבות איומי הבריטים על חברות הספנות, וגם בעקבות האמרת מחירי הביטוח לנוכח המתיחות הביטחונית באזור, נוצר קושי למצוא מכליות שבעליהן יסכימו להשיטן לארץ.

הבריטים נחשדו בכך שהם מנסים להגביל את הכמות המסופקת לצבא הישראלי. בסקירה האמורה לעיל מ-14 ביוני עבור בן-גוריון נאמר כי חלקו של צה"ל בצריכה גדל, וכי אין לחשוף עובדה זאת לפני החברות הזרות.<sup>119</sup> גופים אזרחיים, כדוגמת 'ועדת הקניות המרכזית' וכן 'שבילים' – גוף שנועד לממן רכש עבור הצבא, הוקמו כדי לחסוך מגופי הביטחון את העיסוק בכסף אך גם כדי להסוות מפני בריטניה את פעילות הצבא.<sup>120</sup>

סוגיית הספקת הדלק לישראל נותרה על שולחנם של הבריטים גם בשנים שלאחר תום המנדט. הסוגיה כרכה אינטרס פוליטי – המשך ההשפעה במזרח התיכון – ואינטרסים כלכליים. הבריטים חששו מהלאמת בתי הזיקוק וגם מכך שישראל תייבא דלק לארץ שלא באמצעות החברות בעלות הזיקה לבריטניה. אך בראש ובראשונה ניצבה סוגיה עקרונית שהעסיקה את הבריטים ואת הישראלים כאחד. היא נגעה לחידוש פעולתם של בתי הזיקוק ולהפעלתו מחדש של הצינור מכרפופ לחיפה.

117 אה"מ ג' 109/22, מסמך 78.

118 Bialer, *Oil and the Arab*, p. 46.

119 א"צ 113/580/1956, מסמך 68.

120 דליה בר אור, "הצבא לובש מדים", בתוך: מרדכי בר-און, יצחק גרינברג ומאיר חזן, **כלכלה במלחמה, קובץ מחקרים על החברה האזרחית במלחמת העצמאות**, ירושלים: יד יצחק בן-צבי, אוניברסיטת תל אביב: המכון לחקר הציונות וישראל ע"ש חיים וייצמן והעמותה לחקר כוח המגן על-שם ישראלי גלילי, 2017, עמ' 214.

## בתי הזיקוק והמאמצים לחדש את הייצור

לאחר כיבוש חיפה ובשנים שלאחר מכן עשתה ישראל כל שביכולתה כדי לחדש את העבודה בבתי הזיקוק, אלא שהדבר לא עלה בידה. צעד זה נתפס כנתון להחלטתם של הבריטים, בעלי המפעל והצינור. הבריטים, באמצעות חברות מסחריות, השקיעו הון רב בהפיכת פלסטינה למרכז נפט אזורי. לצד הקמת נמל חיפה ב-1933 הם הניחו את הצינור לחיפה והקימו את בתי הזיקוק. אלה היו ההשקעות הכספיות הבריטיות הגדולות ביותר בארץ. ההנחה הייתה שהאינטרס שלהם להפיק יתרונות כלכליים מתשתיותיהם היקרות יגבר על עוינותם כלפי היהודים.

מקבלת תוכנית החלוקה באו"ם התנהלה העבודה בבתי הזיקוק באופן בלתי סדיר: בראשית דצמבר 1947 שבתו נהגי המכליות הערבים שעבדו בחברות הדלק במשך שלושה ימים. ב-30 בחודש הטילו אנשי אצ"ל שנסעו בטנדר רימוני יד על קבוצת פועלים ערבים מחוץ לשער המפעל. באירוע נהרגו שישה פועלים וחמישים נפצעו. בתגובה תקפו פועלים ערבים עובדים יהודים בכלי עבודה ובמוטות ברזל. באירוע, המוכר בכינוי 'הטבח בבתי הזיקוק', נהרגו 39 יהודים. ה'הגנה' נקמה כבר למוחרת: בהתקפה על הכפר בלד א-שיח' הסמוך, שממנו באו פועלים רבים של בתי הזיקוק, נהרגו עשרות. בעקבות האירועים הושבת המפעל לחלוטין לשלושה שבועות, וב-10 באפריל הופסקה הזרמת הנפט מעיראק. ב-13 בו פתחו הפועלים הערבים בשביתה נוספת עקב אי-הביטחון בדרכים, בעקבות התנכלויות של יהודים להסעותיהם. שבוע לאחר מכן הודיעה ההנהלה על סגירת המפעל עד שיסתיימו המאורעות, ומאז הוא לא שב לפעול באותה מתכונת.

ביולי נקטה הממשלה הזמנית בישראל פעולה תקדימית והורתה להפעיל את בתי הזיקוק, הגם שמדובר ברכוש בריטי, באופן עצמאי. הנפט הגולמי שנותר במכלים הספיק לעשרה ימי עבודה בלבד.<sup>121</sup> חידוש הייצור בבתי הזיקוק ביולי נתפס בישראל כהישג אדיר בשל עצם ההצלחה להשיג נפט ממקורות אחרים ולהפעיל את המתקנים בלעדי העובדים הערבים ובלעדי המהנדסים הבריטים. למעשה, מדובר במקרה בודד.

בתגובה על הפעלת בתי הזיקוק שלא על דעתה, הורתה ממשלת בריטניה לבטל עסקה של 'שלי' למכירת 10,000 טון דלק לישראל. ממשלת ישראל הודיעה שבתי הזיקוק לא הולאמו, הדלק לא הופקע ותמורתו תשולם.

121 "הפועל בממלכת הנפט", על המשמר, 28.11.48.

באותה עת היו מגעים עם החברות הזרות בנוגע להסדרת הייבוא. בספטמבר דווח שהושג סיכום, שלוש מכליות שלהן יספקו דלק לישראל על בסיס חודשי.<sup>122</sup> באוקטובר הודיעו החברות שההספקה תימשך כל עוד לא יחודשו הקרבות בהיקף נרחב.

ישראל עמדה בפני לחצים כבדים להסכים לבנאומה של חיפה.<sup>123</sup> בד בבד דובר להפוך את הנמל ואת בתי הזיקוק למתקנים בחסות בין-לאומית ולהפעיל את בתי הזיקוק במסגרת הסכם לשיתוף פעולה כלכלי.<sup>124</sup> התשתית המשפטית לכך כבר הייתה קיימת: על פי תנאי הזיכיון להקמת בתי הזיקוק, הם הוגדרו כאקס-טריטוריאליים.<sup>125</sup> כדי לקבל את הסכמת הערבים לפתיחתם המחודשת של בתי הזיקוק הורו הבריטים לפקח על מכירת הדלק כל עוד הלחימה נמשכת, ולספקו לצדדים ביחס דומה למה שהיה נהוג בסיום המנדט. ישראל הייתה מוכנה להסכים לנוכחותם של משקיפי או"ם שיפקחו על ההספקה,<sup>126</sup> אך העיראקים דרשו שחיפה תבונאם. ישראל קיוותה שעיראק תרכך את עמדתה ותחדש את הזרמת הנפט בצינור לנוכח תלותה הכלכלית הרבה בייצוא נפט. גם מצרים נזקקה להכנסות ממעבר מכליות מהמפרץ הפרסי דרך תעלת סואץ, בעיקר מכווית (שלא הייתה חברה בליגה הערבית ולכן לא מנועה מלמכור נפט לישראל). ישראל ציפתה ששיקולים כלכליים אלה ידחפו את שתי הממשלות הערביות להתגמש, אולם היא התבדתה. קושי נוסף נבע מכך שסוריה, שהצינור עבר בתחומה, התנגדה לפתיחתו, וגם לבנון לא הסכימה להעביר דלק מטריפולי לחיפה. בריטניה וצרפת, בשיתוף פעולה עם ארצות הברית, ניסו לדחוק בעיראק להסכים לנוסחת פשרה שלפיה ההזרמה בצינור תחודש ובתי הזיקוק בחיפה יופעלו, אך ישראל לא תקבל את הדלק הזה, אלא תיאלץ לייבאו ממקור אחר.<sup>127</sup> ישראל הסכימה להצעה לאחר שצרפת הבטיחה לדאוג לכל מחסורה, אך עיראק סירבה.

122 פרוינדליך (עורך), **תעודות למדיניות החוץ של ישראל**, כרך 1, תעודה 508, עמ' 593.

123 הרעיון לבנאם את חיפה הופיע גם בתוכניתו של הלורד פולקה ברנדוט, המתווך השוודי מטעם האו"ם לפתרון הסכסוך, שפורסמה ב־13 בספטמבר 1947.

124 פרוינדליך (עורך), **תעודות למדיניות החוץ של ישראל**, כרך 1, תעודה 213, עמ' 194.

125 גילי דינשטיין, הפקיד – סיפורו הלא ייאמן של צבי דינשטיין, שהניע במשך שנים את גלגלי הביטחון, הכלכלה והאנרגיה של מדינת ישראל, חבל מודיעין: כנרת, זמורה, דביר, 2020, עמ' 273.

126 אליצור וסלפטר, **עלילות נפט**, עמ' 64.

127 יהושע פרוינדליך (עורך), **תעודות למדיניות החוץ של ישראל**, אוקטובר 1948 – אפריל 1949, כרך 2, ירושלים: גנזך המדינה, תשמ"ד (להלן: פרוינדליך [עורך]), **תעודות למדיניות החוץ של ישראל**, כרך 2, תעודה 10, עמ' 31.

בספטמבר 1949 הופעלו בתי הזיקוק בשנית מאז סגירתם, אך חלקית ולתקופה קצרה, וזקק נפט שהביאו החברות הזרות. שוב הייתה זאת אפיזודה חולפת, אולם הפעם היא נעשתה במתואם עם הבריטים. לדידם, ההפעלה נועדה ליצור לחץ על עיראק ועל מצרים למען ייווכחו שניתן להפעיל את בתי הזיקוק גם ללא שיתוף פעולתן. הבריטים חששו לאבד את השוק הישראלי לטובת האמריקנים. הם גם חששו מהלאמת בתי הזיקוק ומחידוש הפעילות בהם על ידי ייבוא נפט מקווקז או מרומניה.<sup>128</sup> ניתן אפוא להסיק שהשבת בתי הזיקוק לא נבעה מעוינותה של בריטניה. מתברר שיכולת השפעתה במזרח התיכון באותו שלב הייתה קטנה מכפי שמקובל היה להעריך בישראל.

בעיתונות המקומית חזרו לא אחת על הטענה שאין לאפשר לחברות הזרות להמשיך ליהנות בישראל הריבונית מההסכמים השערורייתיים שעליהם הן חתמו בעבר עם ממשלת המנדט, הפוטרם אותן ממיסים. פומבית הושמעו גם איומי הלאמה. תקדים לכך הייתה הלאמת תשתיות הנפט ב־1938 במקסיקו. ב־1950 בישראל הלאימו את חברת האשלג של נובומייסקי. למעשה, לישראל לא הייתה כוונה אמיתית להלאים את בתי הזיקוק כל עוד מסופקים צרכיה האנרגטיים באמצעות החברות הזרות, מה גם שנמצא שמחירו של דלק מיובא דומה לעלות דלק בייצור מקומי. ישראל לא רצתה לפגוע בבוטות באינטרסים הכלכליים של הבריטים, גם מתוך חשש שבתגובה יוקפאו יתרות המטבע הזר שלה המופקדות בלונדון.<sup>129</sup> ישראל הבינה שחידוש הפעילות במפעל יוכל לקרות רק בהסכמה עם הנהלת בתי הזיקוק, שאכן הושגה, באוגוסט 1950.<sup>130</sup>

## סיכום

במאמר זה נסקרו כמה היבטים מרכזיים בנוגע למשק הדלק ביישוב היהודי בתקופת ההיערכות למלחמת העצמאות, בעת המלחמה ובראשית ימי המדינה. להלן כמה מסקנות:

בתזכיר של בן-גוריון מופיעה אנקדוטה בנוגע לנחיצות הנפט, בעקבות שיחה שקיים ב־27 בדצמבר 1948 עם הנציג הרוסי בארץ. כשהאחרון תהה

128 Bialer, Oil and the Arab – Israeli Conflict, p. 70.

129 Bialer, **Oil and the Arab**, p. 72.

130 "הופעלו בתי הזיקוק", **הארץ**, 29.8.50.



האם חשיבותו של אזור הנגב עבור ישראל היא בשל הכוונה לחפש בו נפט, בגוריון השיב לו שעבור היהודים המים חשובים יותר מנפט.<sup>131</sup> אמירה מיתממת זאת לא הייתה נאמרת על ידו חצי שנה קודם לכן. אז היה הדלק נושא אקוטי שהעסיק רבות את מנהיגי היישוב, בעוד בדצמבר, עדיין לפני סיום המלחמה, חזר הדלק להיות מצרך כמעט מובן מאליו, וכבר אפשר היה להתייחס אליו בבדיחות הדעת.

לשיפור המצב יש אינדיקציות נוספות: בכרך הראשון של התעודות הדיפלומטיות של מדיניות החוץ של ישראל, המתייחס לחודשים מאי עד ספטמבר 1948, יש עשרות רבות של אזכורים בנוגע למחסור בדלק ולמאמצים לפתיחת בתי הזיקוק. בכרך השני שמסתיים באפריל 1949 יש לנושאים אלו כעשרה אזכורים בלבד, ובכרך השלישי יש רק אזכור אחד. אינדיקציה נוספת לשינוי שחל היא שב־1948 נהגו לפרסם בעיתונים ידיעות בנוגע להגעת משלוח נפט ליישוב זה או אחר, והוא היה נמדד בפחים. שנה לאחר מכן מלאו העיתונים בידיעות על הגעת מכליות נפט לנמל חיפה. הפעם כבר דובר על טונות.

הרשויות המקומיות הצליחו בדרך כלל לאפשר לתושביהן חיים סדירים במצב של מחסור בדלק. הצלחת מדיניות ההקצבות הייתה תלויה במידה רבה בשיתוף פעולה של הציבור, שהיה מוגבל. תושבי תל אביב, שנבחנה כמייצגת את השגרה האזרחית ברוב הארץ, לא סבלו ממחסור חמור בדלק, למעט מצוקה מסוימת שהורגשה בעיקר בפברואר. נהפוך הוא: יש עדויות רבות על בזבז. בתל אביב לא הייתה הפרעה בהספקת החשמל, וחיי התרבות נמשכו בה בזמן המלחמה כמעט כסדרם.<sup>132</sup> תושביה התמרמרו על השחיתות ועל חוסר היעילות שדבקו בשיטת ההספקה והחלוקה. לתחושת המחסור תרמה אווירת התבהלה הציבורית והדומיננטיות של השוק השחור, שמיגורו נכשל, כצפוי.

היה מתאם בין אופי הלחימה ובין זמינות הדלק: בשלבים הראשונים של המלחמה, כשהיא לא הצריכה דלק רב מאחר שנשאה אופי מקומי והגנתי ומאחר שנוהלה ב'קווים פנימיים', היה מחסור בדלק. לאחר ההפוגה הראשונה ביולי החל צה"ל לתמרן את הכוחות התוקפים בקווים אוגפים

131 פרוינדליך (עורך), **תעודות למדיניות החוץ של ישראל**, כרך 2, תעודה 276, עמ' 315.

132 לדוגמה, מחזהו של משה שמיר, **הוא הלך בשדות**, הועלה בתיאטרון הקאמרי בסוף מאי 1948 וזכה להצלחה רבה.

חיצוניים.<sup>133</sup> מהלכים אלה דרשו הרבה יותר דלק, שכבר היה זמין יותר מחודש מאי. צורכי הביטחון קיבלו עדיפות גבוהה, כמחצית ממצאי הדלק הועמדה לרשות כוחות הביטחון. לרוב הם לא חשו מחסור (אין זה כולל כמובן את חטיבת עציוני שפעלה באזור ירושלים, אשר סבלה מבעיה זו עד לפריצת דרך בורמה). ניתן להסיק שבדרך כלל לא נפגע המאמץ המלחמתי ממחסור בדלק. בספרי תולדות חיל האוויר למשל מפורטות בעיות רבות שניצבו בפני מקימיו, אולם מחסור בדלק לא צוין כאחת מהן.<sup>134</sup>

מרגע שמוסדות היישוב הורו לאגור, היה 'חלון הזדמנויות' של מספר שבועות עד לקיצוב, לפרוץ מעשי האיבה ולהתערערות המצב בדרכים. החברות הזרות אפשרו לארגונים הגדולים לרכוש מלאי, ולמרות זאת ההזדמנות לאנוצלה במלואה, בעיקר משום שזה הצריך כסף רב. ההצטיידות נעשתה בהתאם ליכולותיהם ולשיקול דעתם של הרשויות המקומיות ושל הגופים העסקיים. היו שנמנעו מכך גם לאחר שהוצעו להם הלוואות.

ספק אם צריך לזקוף את השיפור הדרמטי שחל במצאי הדלק במחצית השנייה של 1948 לזכות היערכותו של היישוב היהודי. שיפור זה, כמו גם הניצחון היהודי במלחמת העצמאות, היה ביטוי ליתרונותיו המובהקים של משק מודרני יחסית למשק הערבי המסורתי. זה היה משק עם מרכיבים חזקים שכללו מיכון, טכנולוגיה מודרנית, מוסדות מחקר שימושי, הכשרה מקצועית, מוסדות מימון ויתרות הון, נוסף על הנהגה מדינית לאומית מוסכמת, מנהיגים מוכשרים ומנוסים. בנוסף לכך היה שלטון מקומי חזק ומאורגן, שאף שהיו לו סמכויות רבות, בדרך כלל הוא קיבל את מרותה של ההנהגה הלאומית. הקמתו וארגונו של משק דלק מתפקד היו תולדה של יתרונות אלה.

הבריטים הותירו בארץ כמות דלק הגדולה מכפי שהתחייבו, וזו הספיקה לכמה חודשים, למעט בירושלים. הללו היו יכולים למנוע ייבוא דלק לארץ שלא באמצעות החברות הזרות, אך עשו זאת רק חלקית. אומנם הם הסתייגו משימוש בדלק לצרכים צבאיים, אך המכירות לא צומצמו בעקבות

<sup>133</sup> מאיר פעיל, "קווים חיצוניים" לעומת "קווים פנימיים" במלחמת העצמאות הישראלית, בתוך: אלון קדיש (עורך), **מלחמת העצמאות תש"ח-תש"ט, דיון מחודש**, חלק א', משרד הביטחון ההוצאה לאור, 2004, עמ' 485, 502.

<sup>134</sup> יצחק שטייגמן, **מעצמות לקדש, חיל האוויר בשנים 1949-1956**, עמנואל לוטם (עורך), משרד הביטחון – ההוצאה לאור, 1990.

זאת. העוינות הבריטית כלפי המפעל הציוני בשלהי המנדט, ככל שהייתה קיימת, לא מילאה תפקיד מרכזי בהקשר של הדלק, אלא הופעלו שיקולים כלכליים. המשך הספקת הדלק לאחר יציאת הבריטים מוכיח שהחששות מפניהם היו מוגזמים.

לאחר יציאת הבריטים מהארץ היה גידול חד בכמות הדלק הזמין, לפני הפעלתם קצרת המועד של בתי הזיקוק בחודש יולי. הייבוא העצמי וההספקה השוטפת בידי החברות הזרות, גרמו לתחושת רווחה. קשיי ההובלה והתנועה בדרכים פחתו לאור ההתפתחויות החיוביות במערכה, והקלו את ההספקה. הגבלות השימוש שהוטלו על המגזר האזרחי לא נבעו ממחסור אלא מרצון לחסוך מטבע זר.

ביטול הקיצוב אין משמעו שתמו בעיותיהם של האזרחים בהשגת דלק. מצב החירום הכלכלי לא תם עם סיום המלחמה, אלא הונהג משטר 'צנע'. ב-1950 המשיכו להופיע בעיתונים ידיעות על מחסור בבנזין, על תחנות דלק שסגורות בחלק מהזמן ועל השוק השחור.<sup>135</sup> הטענות המוכרות על שחיתותם של המחלקים המשיכו להישמע.<sup>136</sup>

גם בראשית שנות החמישים המשיכה בריטניה להפעיל לחצים על עיראק ועל מצרים ודרשה שיפסיקו את החרם על ישראל כדי שאפשר יהיה להפעיל את בתי הזיקוק במלוא תפוקתם ולייצא דלק, אך הם לא נשאו פרי. כתחליף, החברות הזרות הביאו נפט גולמי לחיפה מוונצואלה, ובהמשך גם מרוסיה. עבור נפט זה הופעלו בתי הזיקוק בתפוקה חלקית לצורכי המשק הישראלי בלבד, ואילו הצינור מכרכוכ נותר מושבת עד היום.

---

<sup>135</sup> "ראיתי שמעת", **הארץ**, 25.7.50.

<sup>136</sup> "מכתבים למערכת", **הארץ**, 10.1.50.