חצי האי הירקוני - סקר תיעוד מתחמי

נמל תל אביב ומחסני שפך הירקון

מחקר, תיעוד ועריכה:

אדר' ד"ר קרן מטרני

רחוב ליפסקי 7 תל אביב

052-6916343

kuff1@017.net.il

אדר' עדי סלע וינר

ת.ד. 9682 ירושלים 91096

050-5666952

adisewi@gmail.com

תוכן עניינים כללי

מבוא - חצי האי הירקוני

רקע כללי 3

תקציר היסטורי 4

שטחי עתיקות מוכרזים ואתרי עתיקות 5

חלק א' - נמל תל אביב

תכן עניינים מפורט 7

הקדמה ונתונים כלליים 8

פרק 1 תיעוד היסטורי 12

פרק 2 תיעוד היסטורי-פיסי 89

פרק 3 תיעוד מצב קיים 153

פרק 4 כרטסת אתרים ומבנים 205

4.1 כרטסת אתרים 208

4.2 כרטסת מבנים 252

פרק 5 ניתוח מרחב הנמל 329

פרק 6 סיכום, הערכה והמלצות 359

חלק ב' - מחסני שפך הירקון

תכן עניינים מפורט 369

הקדמה ונתונים כלליים 370

פרק 1 תיעוד היסטורי-פיסי 372

פרק 2 כרטסת אתרים ומבנים 388

סיכום, הערכה והמלצות 439

רשימת מקורות 441

עורכות התיעוד 443

עבודה זו עוסקת בשני מרחבים מוגדרים בחצי האי הירקוני ועל כן יש לה שני חלקים:

חלק א' - נמל תל אביב

חלק ב' - מחסני שפך הירקון.

נמל תל אביב הוא ללא ספק אחד מאתריה החשובים והמרתקים של העיר תל אביב. על אף זאת הופתענו לגלות כמה מצומצם מגוון מקורות המידע ביחס למרחב המתועד. חוקרים שונים כדוגמת אביצור, שטרן וגולדברג, עסקו במרחב זה ובחנו היבט, תקופה או נרטיב מסוים. ההיסטוריה של ההיבטים הפיזיים והתכנוניים-אדריכליים של מרחב הנמל והתמורות התכנוניות של העשורים האחרונים לא נחקרו עד כה, למרות היותם קשורים בציפייה מתמשכת לפיתוח משבצת הקרקע הייחודית הזו. על כן נדרשה עבודה זו להעמקה היסטורית ולבחינה מרחבית מדוקדקת של הנמל מיום הקמתו ועד למועד כתיבת שורות אלה.

המחקר נערך לצרכי תכנון ותחת מגבלות זמן ומשאבים. במסגרת זו נבחנו ארכיונים וגנזכים של המוסדות והחברות שהיו שותפות בפעילות התכנון, ההקמה והניהול של המתקנים הבנויים המצויים בתחום מרחב התיעוד. ללא ספק מצויים חומרי ארכיון בעלי חשיבות גבוהה בארכיון הלאומי הבריטי, אלו ואחרים לא נסקרו במסגרת עבודה זו.

עבודת התיעוד אינה מתיימרת להציג את הסיפור ההיסטורי הרחב של הנמל, על היבטיו הפוליטיים, חברתיים, התעסוקתיים או אחרים - היבטים בעלי חשיבות גבוה לעיר ולמדינת ישראל. העבודה עוסקת בהתפתחות הפיזית של המרחב, בהתוויה התכנונית ובנסיבות שהובילו אליה במטרה להגדיר את המשמעות התרבותית של המרחב ואת ערכי המורשת שהוא נושא, ולזהות את מרכיבי המורשת הבנויה והנופית.

השגגות שיצאו מלפנינו יבואו על תיקונן במהדורה הבאה.

חצי האי הירקוני - רקע כללי

'חצי האי הירקוני' הוא קרקע חולית הנתונה בין מפגש אפיק נחל הירקון (ממזרח), לבין הים התיכון (ממערב) ולבין מרחב בנוי - אזור מגורים המכונה 'הצפון הישן' של תל אביב (מדרום). כֶּף (Cape) חצי האי הירקוני – לשון היבשה הבולט וחודר אל תוך שטח הים - מהווה מרחב גיאוגרפי ונופי ייחודי לאורך חופי העיר תל אביב.

עד לשנת 1932 הייתה הקרקע בבעלות ממשלתית (אדמת 'מחלול'). שטח זה, שהיקפו כ- 220 דונם, מהווה כיום עתודת קרקע גדולה ואטרקטיבית של העיר תל אביב-יפו. 'תכנית גדס' משנת 1925 ייעדה את 'חצי האי הירקוני' למטרות ספורט, פנאי ונופש. בשנת 1932 החל צירופן של אדמות בחצי האי הירקוני לעיר תל אביב, עת שהממשל הבריטי החכיר לעיריית תל אביב ואגודת מכבי העולמית קרקע באזור שפך הירקון לשם הקמת אצטדיון.

במרחב זה הוקמו אתרים ומתקנים בעלי חשיבות מרכזיים בתולדות היישוב העברי בארץ ישראל (ראו תצ"א משמאל למטה):

- **אצטדיון המכביה**, 1932 - בחלק הצפוני לאורך הגדה הדרומית של הירקון - אזור א';
- **מתחם 'יריד המזרח'**, 1934 - במרכז השטח - אזור ב';
- **נמל תל אביב**, 1936 - הרצועה המערבית של המרחב לאורך חוף הים - אזור ג'.
- **מחסני ערובה**, שנות ה-40, שטח זה לא היה חלק מנמל תל אביב* - אזור ד'.

מסיבות פוליטיות וכלכליות דעיכתו של מרחב חצי האי הייתה מהירה. כבר במחצית השנייה של שנות ה- 30 הוסבו הביתנים של מתחם התערוכות למחסנים והשטחים הפתוחים שלו הוסבו לאזורי פריקה ואחסנה של סחורות הנמל. תפקודים אלו הובילו לפגיעה מהותית בערכים האדריכליים והנופיים של המרחב.

בעשור האחרון, במסגרת הליכי תכנון שונים, הוכנו עבודת שונות למרחב חצי האי, ביניהן פרוגרמת שימושים (מטרני ופביאן, 2013), ועבודת תיעוד מקיפה למרחב 'יריד המזרח' (אמנון בר אור אדריכלים, 2007).

עבודה זו מציגה את מלאכת תיעוד וסקר של המורשת הבנויה והנופית בשטח נמל תל אביב ובשטח מחסני הערובה באזור שפך הירקון (תיחום מרחב התיעוד מוצג באיור משמאל).

מטרת העבודה היא זיהוי מרכיבי המורשת הבנוי והנופית הראויים לשימור במרחב התיעוד כבסיס לקידום תכנית מפורטת מוטת שימור למרחב חצי האי הירקוני. העבודה אינה כוללת תיעוד של שטח אצטדיון המכביה.

העבודה הוזמנה על ידי אגף התכנון של עיריית תל אביב - יפו.

* **גשר רידינג**, 1938 - הגשר הראשון שנבנה מעל נחל הירקון בתחומי תל אביב-יפו, גובל בשטח מחסני הערובה. המחקר התייחס גם למרכיב זה.

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

תקציר היסטורי

נמל תל אביב

הקמת הנמל בתל אביב הייתה אירוע מכונן של התנועה הציונית ושל ההתיישבות בארץ ישראל ואחד מהישגיה החשובים. במהלך שנתיים בלבד הוקם בתל אביב נמל סחורות ונמל נוסעים רב תנועה, בעל ערך לאומי גדול ובעל תפקיד מרכזי בכלכלת העיר.

השאיפה להקמת נמל על חופה של תל אביב הועלתה על ידי קברניטי העיר כבר בשנות ה- 20 ולוותה בהכנת תכניות שונות ובהשתדלות נמרצת אצל שר המושבות הבריטי, שלא זכתה למענה. במחצית השנייה של שנות ה- 30 עם התפרצות המהומות של ראשית המרד הערבי, הושבת נמל יפו פעמים רבות, וב- 19 באפריל אותה השנה הושבת למשך חצי שנה. נמל יפו היה ברשותם הכמעט מוחלטת של ספנים ערבים, והשתדלויות לשתף יהודים לא הועילו. השבתת הנמל איימה על הייצוא התקין של תוצרת ההדרים של יישובי מישור החוף, ועל יציבותו הכלכלית של היישוב היהודי. שני מניעים עיקריים הביאו להקמת נמל בתל אביב: **מניע לאומי-בטחוני** שנבע מהרצון להשתחרר מן התלות בנמל יפו שנשלט על ידי ערבים; ו**מניע לאומי-רגשי** שנבע מהרצון להקים מפעלים כלכליים יהודיים בעלי חזון והשפעה בינלאומית. מעשה הקמת הנמל השווה על ידי חיים ויצמן ליציאת מצריים - מעשה שנעשה בחיפזון ונוצר יש-מאין (גולדברג: 103).

נמל תל אביב החל את פעילותו כמזח לפריקת סחורה ביולי 1936 כמענה לשביתה שהונהגה בנמל יפו. המזח שימש לתקופה קצרה עד להקמת מעגנת הסירות ופורק בשנת 1939. הנמל נבנה בשני שלבים בין השנים 1936-1938, סיפור הקמתו היה בעבור רבים התגשמותו של חזון, והוא סחף את היישוב כולו בהתלהבות גדולה ורוממות רוח "מפנה בדברי ימי היישוב" כפי שניסח זאת ראש העיר תל אביב מאיר דיזינגוף.

בשנות פעילותו הראשונות, עד לפרוץ מלחמת העולם הראשונה, שימש הנמל נכס בעל ערך מכריע מבחינה לאומית ומדינית, ומושיע בשעת משבר ושפל כלכלי. הנמל שימש אמצעי נוסף לסיפוק צרכי היישוב ומפעליו והנמל עצמו היווה הזדמנות למקצועות חדשים שהתפתחו בו כמו סוורים, מלחים, ספנים ועוד. בפברואר 1938, כשנה לאחר פתיחת המעגנה, נחנך מסוף נוסעים בנמל. פעילותו של מסוף זה הייתה שולית ובלתי חשובה מבחינת היקפי התנועה שחלפו בה, אולם בעלת ערך סימבולי רב כנמל עלייה עברי בארץ ישראל. כדבריו של אוסישקין: "עתה קיבל היישוב העברי מפתח משלו - נמל תל אביב" (שם: 105).

בתקופת מלחמת העולם השנייה חל איסור על עגינת אניות בים הפתוח, ובאופן מעשי נסגר נמל תל אביב (וגם נמל יפו) בפני כלי שיט מסחריים, והנמל שימש לתפקודים סמי-צבאיים בשירות ממשלת המנדט. בתקופה זו רק סירות מפרש וסירות דייגים הורשו לעגון בו. ציוד הנמל הועמד לרשות הצבא הבריטי והמספנות שימשו לבנייה של אסדות, סירות וכלים נוספים ששירתו את הבריטים במערכה הימית.

בתקופת מלחמת העצמאות שימש הנמל מקור חשוב להברחת נשק, אמצעי לחימה ותחמושת עבור הארגונים היהודיים, אשר הוסוו בתוך מטענים 'תמימים' של מזון וסחורות אחרות. לאחר קום המדינה ירד נמל תל אביב מסדר היום. בשנת 1965, עם הפעלתו של נמל אשדוד, הורה שר התחבורה בצו על סגירה בו זמנית של נמלי יפו ותל אביב לתנועה מסחרית היות והפעלתם כנמלים רדודים לא הייתה כדאית. בכך נפסקה פעילותם המסחרית של נמלי תל אביב ויפו.

עד לתחילת שנות ה-2000 ידע הנמל שנות הזנחה מרובות, מבני הנמל שימשו לאחסנה ולפעילות מסחרית ירודה. בשנת 2004 אישרה הוועדה המקומית לתכנון ובניה תל אביב-יפו תכנית פיתוח לשטח נמל תל אביב שמטרתה שיקום מבני הנמל, התחדשות השטחים הפתוחים והתשתיות בתחומו. הפרויקט יצא אל הפועל בין השנים 2004-2006 על בסיס תכנית של מייזליץ-כסיף אדריכלים בשיתוף עם אדריכלית גלילה יבין, ואשר זכתה בפרס "ברבה רוסה" היוקרתי לשנת 2010 כפרויקט מצטיין באדריכלות נוף באירופה. מאז שיקומו הפך הנמל למוקד עירוני פעיל כאזור למסחר ולתיירות, המושך אליו כ-2 מיליון מבקרים בשנה.

מחסני שפך הירקון

בסוף שנות ה-40 הוקמו ביוזמת עיריית תל אביב, ארבעה **מחסני ערובה** מצפון לנמל תל אביב. המחסנים, בשטח כולל של כ-6500 מ"ר, נבנו על קרקע ממשלתית במטרה להקל על מצוקת האחסנה של מוצרי יבוא. אחד מהמחסנים הוקמו והופעלו בהתאם לתנאי מכרז פומבי שפרסמה עיריית תל אביב בשנת 1947. התכנון המתארי התווה על ידי מהנדס העיר יעקב בן סירה (שיפמן), לרבות הנחיות עיצוב סכמתיות. התכנון המפורט והקמתם בפועל של הבניינים בוצע על ידי החברות המקימות באמצעות מתכננים מטעמם.

עד שנות ה-70 נוהל האזור על ידי החברה לפיתוח תל אביב (חפת"א). בתחילת שנות ה-70, , לשם הוצאה אל הפועל של תכנית פיתוח רחבה של חצי האי הירקוני לצרכי מגורים פנאי ונופש, עבר הניהול לידי "אתרים" - חברה עירונית ממשלתית. התכנית נגנזה, והמבנים הושכרו לצרכי אחסנה.

בשנת 1999, עם כניסתו של רון חולדאי לראשות העירייה, חל שינוי ביחס אל המתחם. חולדאי ראה במרחב פוטנציאל לשימושים של מסחר, בילוי, בידור ונופש. על התכנון להתחדשות אולמות השפך הופקד משרד האדריכלים מייזליץ-כסיף, שש שנים לפני זכייתם בתחרות לפיתוח מרחב נמל תל אביב.

בתחילת שנת 2000 שיקמה חברת "אתרים" את המבנים ואת השטחים הפתוחים סביבם והסבה אותם למתחם בילוי ותרבות, שזכה לשם "מחסני שפך הירקון". עוגני הפעילות בתחום הבילוי וחיי הלילה היו 'תיאטרון על הירקון', מועדון ה-TLV ואולם האירועים טראסק. מאז שנת 2001 שודרג המרחב הציבורי פעמיים: בשנת 2008, ובשנת 2013.

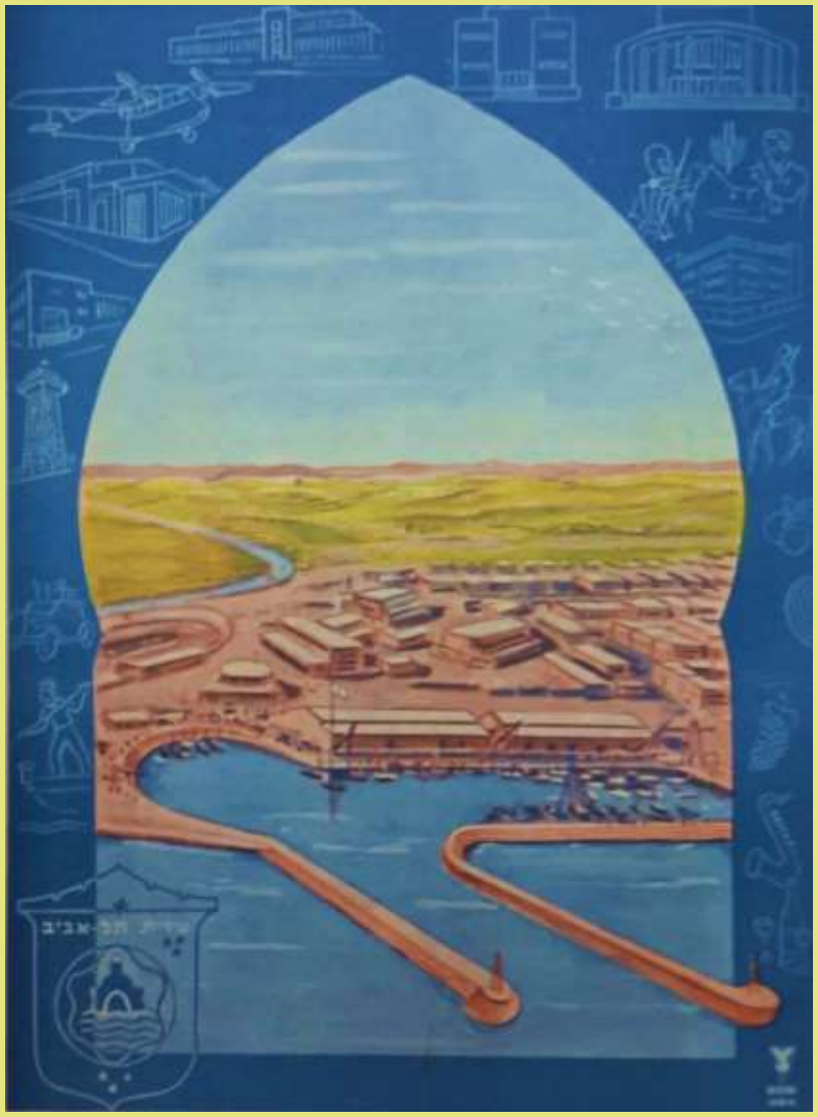
שטחי עתיקות מוכרזים ואתרי עתיקות

המרחב הכולל את נמל תל אביב ומחסני שפך הירקון מסומן רובו ככולו כשטח עתיקות. דרום שטח הנמל וכן צפון חצי האי הירקוני נכללים במספר שטחי עתיקות מוכרזים (פוליגונים). בנוסף, לאורך קו החוף מסומנים מספר אתרי עתיקות מוכרזים ביניהם אתר מס׳ 6 הממוקם ממערב לקיר הים של אזור נמל הנוסעים.

תיעוד, מחקר ועריכה:	שם הפרק:	תאריך:	עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**מבוא**	**פברואר 2017**	**5**

חצי האי הירקוני - סקר תיעוד מתחמי

חלק א׳ - נמל תל אביב



איור של נמל תל אביב.
מקור: ידיעת עיריית תל אביב, ספר השנה תרצ״ט

שיר הנמל

לַמְּרַחֲקִים מַפְלִיגוֹת הַסְּפִינוֹת.
אֶלֶף יָדַיִם פּוֹרְקוֹת וּבוֹנוֹת,
אָנוּ כּוֹבְשִׁים אֶת הַחוֹף וְהַגַּל
אָנוּ בּוֹנִים פֹּה נָמָל פֹּה נָמָל.

מֵצָק הַבֶּטוֹן וּמוּרָם הַמָּנוֹף
סִירוֹת הַמִּטְעָן מַגִּיעוֹת אֶל הַחוֹף
תְּכֵלֶת מִלְמַטָּה וּתְכֵלֶת מֵעַל,
כָּכָה נִבְנֶה הַנָּמָל הַנָּמָל.

מילים: לאה גולדברג; 1936

מחקר, תיעוד ועריכה:

אדר׳ ד״ר קרן מטרני
רחוב ליפסקי 7 תל אביב
052-6916343
kuff1@017.net.il

אדר׳ עדי סלע וינר
ת.ד. 9682 ירושלים 91096
050-5666952
adisewi@gmail.com

תוכן עניינים כללי

חלק א' - נמל תל אביב

מבוא הקדמה 8

מילון מושגים 9

נתונים כללים 10

מספור המבנים בעבודה 11

פרק 1 תיעוד היסטורי

1.1 רקע היסטורי ונסיבות הקמת הנמל 13

1.2 תכנון מעגנת הסירות 21

1.3 הקמת המעגנה 29

1.4 נמל הנוסעים 42

1.5 פעילות הנמל עד 1965 47

1.6 פעילות הנמל בין השנים 1965 - 1986 57

1.7 פעילות הנמל בין השנים 1987- 1995 58

1.8 פעילות הנמל בין השנים 1996 - 2003 61

1.9 פעילות הנמל משנת 2003 והילך 66

1.10 אפיון נמל תל אביב וניתוח השוואתי 69

1.11 ארגונים ודמויות מפתח בפעילות הנמל 72

1.12 סמלי הנמל 77

1.13 סקירת תכניות וייעודי קרקע 79

נספח 1 - הצעת לתכנון לנמל עמוק מים 85

נספח 2 - פעילות משנית באזור שפך הירקון 88

פרק 2 תיעוד היסטורי-פיסי **89**

2.1 סקירה כרטוגרפית 94

2.2 סקירת תצלומי אויר 105

2.3 סקירת תכניות 140

פרק 3 תיעוד מצב קיים **153**

הקדמה 154

3.1 תיעוד צילומי מרחבי ציר הים 156

רחוב הנמל 168

3.2 תיעוד צילומי מפורט ומיפוי פרטי פיתוח 175

תאורת רחוב 184

שפת רחוב 188

שילוט 195

צמחייה 199

מתקנים טכניים 201

פרק 4 כרטסת אתרים ומבנים **205**

כרטסת אתרים 208

כרטסת מבנים 252

פרק 5 ניתוח מרחב הנמל **229**

5.1 מרחב הנמל והתפתחות הבינוי בו על-פי חלוקה לאזורים 330

5.2 השטח הפתוח בנמל - מאפיינים ומרכיבים 345

פרק 6 סיכום והערכה **358**

6.1 הערכה והצהרת משמעות 359

6.2 המלצות 360

6.3 שאלות פתוחות והשלמות תיעוד 367

הקדמה

נמל תל אביב - הנמל העברי הראשון - הוא מרחב בעל חשיבות לאומית ואחד ממפעליה החשובים של התנועה הציונית. חיים ויצמן השווה את מעשה הקמת הנמל ליציאת מצריים - מעשה שנעשה בחיפזון ונוצר יש-מאין (גולדברג: 103). הנמל מהווה ציון דרך בקורות היישוב היהודי בארץ ישראל בכלל ובעיר תל אביב בפרט. במרחב זה התקיימו אירועים אשר הותירו את רישומם העמוק בספרי ההיסטוריה של העם, ואשר ביססו את מעמדה של תל אביב כמרכז לעשייה כלכלית ותרבותית.

לנמל תל אביב מקום מרכזי בגאווה הלאומית, בהיסטוריה העירונית והארצית, בתודעה הציבורית בעבר ובהווה. **המיתוס האיתן שהתגבש סביב הנמל, כסמל לקדמה ולבנייתה של הארץ אינו מתגמד לנוכח ממדיו הפיסיים המצומצמים, משך פעילותו הקצרה, והיקף הפעילות המצומצם.** כיום, לאחר מספר עשורים של הזנחה חזר הנמל לשמש מקום מרכזי במטרופולין לפעילות פנאי ונופש עבור קהל מגוון.

<u>מטרת חלק זה של העבודה היא זיהוי מרכיבי המורשת הבנוי והנופית הראויים לשימור במרחב נמל תל אביב כבסיס לקידום תכנית מפורטת מוטת שימור למרחב חצי האי הירקוני.</u>

לחלק זה של העבודה , העוסק בנמל תל אביב, שישה פרקים:

הפרק הראשון של העבודה הינו <u>תיעוד היסטורי</u>. הפרק מציג את סיפור הקמתו של הנמל, מתאר את תפקודו והיקפי פעילותו, מציג גופים ודמויות מפתח הקשורים בו, את ההיסטוריה התכנונית של המרחב ופורס רקע סטטוטורי רלוונטי.

הפרק השני - <u>תיעוד היסטורי-פיסי</u> מציג את ההתפתחות הפיסית של המרחב באמצעות סקירה וניתוח של מפות היסטוריות, תצלומי אוויר ותכניות.

הפרק השלישי - <u>תיעוד מצב קיים</u> מציג פריסה ומיפוי של מרחב הנמל כיום באמצעות תצלומים עדכניים, ומנתח את הממצאים השונים על רקע המסקנות שעלו משני הפרקים שקדמו לו.

הפרק הרביעי - <u>כרטסת אתרים ומבנים</u>. הכרטסת היא הליבה של העבודה היות והיא מאגדת את מכלול המידע שנאסף ביחס לכל אחד מהאתרים ומהמבנים הקיימים היום בשטח הנמל. הכרטסת נועדה לשמש כלי עבודה לכל אלו שיעסקו בעתיד במחקר ובשימור של מרחב זה.

הפרק החמישי - <u>ניתוח מרחב הנמל</u> עוסק בריכוז ובניתוח הממצאים שעלו בפרקים הקודמים, תוך יצירת הבחנה בין אזורים שונים במרחב הנמל והצגת המאפיינים הייחודיים לכל אחד מהם. כמו כן עוסק הפרק בניתוח של מאפייני השטח הפתוח בנמל.

הפרק השישי מציג את <u>המשמעות התרבותית של הנמל</u> (Cultural Significance) סיווג אתרים ומבנים במרחב הנמל בהתאם לחשיבותם התרבותית וכן המלצות לשימור במרחב הנמל.

במסע לאיתור מידע אודות הנמל היו שותפים רבים. תודתנו והערכתנו העמוקה נתונה אל (לפי סדר א״ב): אדי אביטן; מוראל אגו; טלי אורן; טל אייל; צדיק אליקים; רותי ברקן; יוסי גולדברג; הדס גולדברשט-נבו; בלהה דריגנד; ירמי הופמן; שולה וידריך; שרון זיו; מירה ירקוני; לימור מוג׳א רוזנר; גנית מייזליץ כסיף; אורית מילבאואר אייל; נילי גל מסטר; אהוד נדל; מקסים ליברמן; שי פרקש; מיכל עזרתי; צוות ארכיון עת״א ובמיוחד רבקה פרשל גרשון; רחל רביניאן; יורם רז; גדעון שריג.

תודה מיוחדת לטלי אורן לגנית מייזליץ כסיף ולצדיק אליקים אשר תרומתם למחקר זה לא תסולא בפז. אנו מודות לאגף תכנון של עיריית תל אביב, ובאופן מיוחד לצוות מרכז ולמחלקה לשימור מבנים על ההזדמנות לעסוק בעבודה זו.

אדר׳ ד״ר קרן מטרני אדר׳ עדי סלע וינר, פברואר 2017

תיחום **שטח נמל תל אביב** על גבי תצ״א משנת 2006 (מקור: ויקיפדיה).

מילון מושגים

נמל סירות	Lighter Port	מקום על חוף הים שחלקו הקדמי בים וחלקו האחורי ביבשה והוא נועד לשמש מפגש בין הובלה בים לבין הובלה ביבשה של מטענים ונוסעים
מַדְלֶה	Davit	מתקן דמוי מנוף המשמש להרמת משאות כבדים
מזח	Jetty	רציף ארוך הנמשך מחוף ים אל המים
מחסן ערובה	Bonded Warehouse	מחסן המפוקח על ידי המכס, בו מאוחסנת סחורה החייבת בתשלום מיסי יבוא
מסילות דקוביל	Decauville track	מסילת ברזל צרה ברוחב 600 מ״מ, עליהן נעו קרוניות שנדחפו ידנית או ע״י בהמות
פּוֹרָקָת	Lighter	כלי שיט קטן ללא מנוע, נגרר על ידי כלי שיט ממונע (גוררת)
מַעֲגָנָה	Basin	מקום עגינה טבעי או מלאכותי לכלי שיט קטנים, כגון ספינות קטנות, סירות ויאכטות
גביונים	Gebion wire mesh	רשתות ברזל מלאות באבן לייצוב קרקע בסביבה נחלית והקמת קירות תמך
קיר ים	Sea wall	קיר הנבנה במפגש בין הים ליבשה לצורך הגנת אזורי היבשה מפני פגיעת הים והגלים. בשונה משובר גלים הנבנה בלב ים ומטרתו להפחית את עוצמת הגלים במים הסמוכים לחוף.
שטעון	Transshipment	פריקה וטעינה. העברת מטען הנמצא בכלי תחבורה אחד לכלי תחבורה אחר.

ראשי תיבות וקיצורים

אמ״י	חברת ׳אוצר מפעלי ים׳
הוועד	הוועד לענייני נמל ותחבורה
החברה הארצישראלית	החברה הארצישראלית לספנות ואספקה בע״מ חיפה
לא״י	לירות ארץ ישראליות
ממשלה	ממשלת המנדט
עת״א	עיריית תל אביב-יפו
מה״ע	מהנדס העיר
לע״מ	לשכת העיתונות הממשלתית

מקורות:

מילון רב מילים

מילון ימאות- כלי שיט קטנים ומעגנות (תשע״ג) , 2013. מאגר המונחים. האקדמיה ללשון עברית

. http://hebrew-terms.huji.ac.il

http://www.seadict.com/he/he

http://www.ashdodport.co.il/port-library/port-index/pages/default.aspx

http://www.israports.org.il/TargetServices/TermList/Pages/Terms.aspx

נמל תל אביב - נתונים כלליים

גושים וחלקות:

מספר גוש	מספרי חלקות בשלמותן	מספרי חלקות בחלקן
6962	149 - 146 ,72 - 70	170 ,157 ,154 ,151 - 150
6964	84 ,8 - 5	76 - 75 ,36 ,10 - 9 ,1
6965		8 ,1
7458	6 - 1	

תכניות חלות:

ראה פרק 1 סעיף 1.14

שטחים:

שטח נמל תל אביב: כ-90 דונם (הערכה)

אורך: כ- 750 מ' בקו אווירי (עפ"י מדידה)

רוחב הנמל משתנה: ראה שרטוט משמאל.

שטחי עתיקות מוכרזים ואתרי עתיקות:

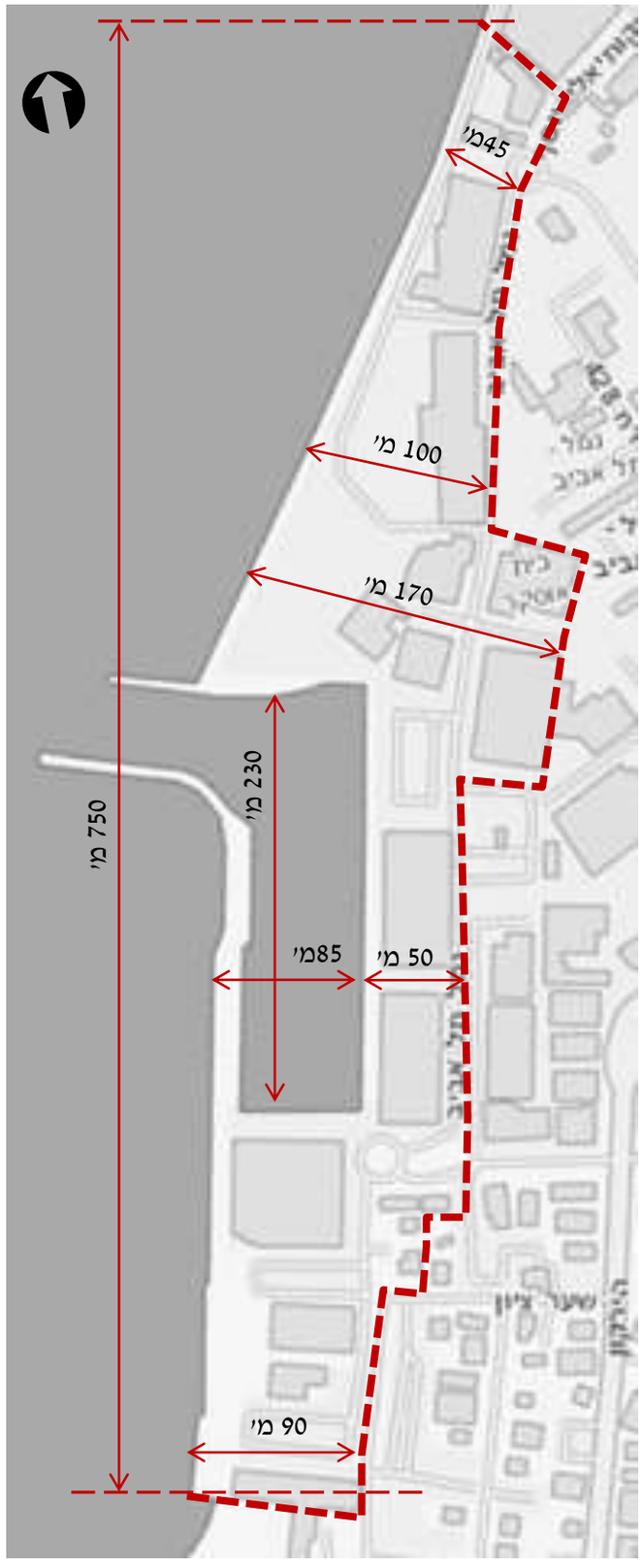
מידע בעמוד הבא.

תכניות שימור, רשימות שימור:

חצי האי הירקוני אינו מופיע ברשימת מכלולים עירוניים לשימור של תמ"א 35.

חצי האי הירקוני מסומן כמרקם בנוי לשימור ומוקד לפיתוח חופי בתשריט עיצוב עירוני של תכנית מתאר כוללנית לעיר תל אביב-יפו תא/ 5000 (הופקדה 2013).

המבנים בשטח הנמל אינם מסומנים לשימור בתכנית ואינם נכללים ברשימת שימור עירונית.



מספור המבנים בעבודה

לאורך השנים מוספרו המבנים במרחב נמל תל אביב בדרכים שונות, שכן בנקודות הזמן בהן התרחב הבינוי בנמל זכו המבנים למספור חדש אשר הופיע על גבי מפות תכניות וטבלאות. כך נוצר מצב כי המבנים הוותיקים ביותר קיבלו מספר זיהוי שונה בכל כמה שנים.

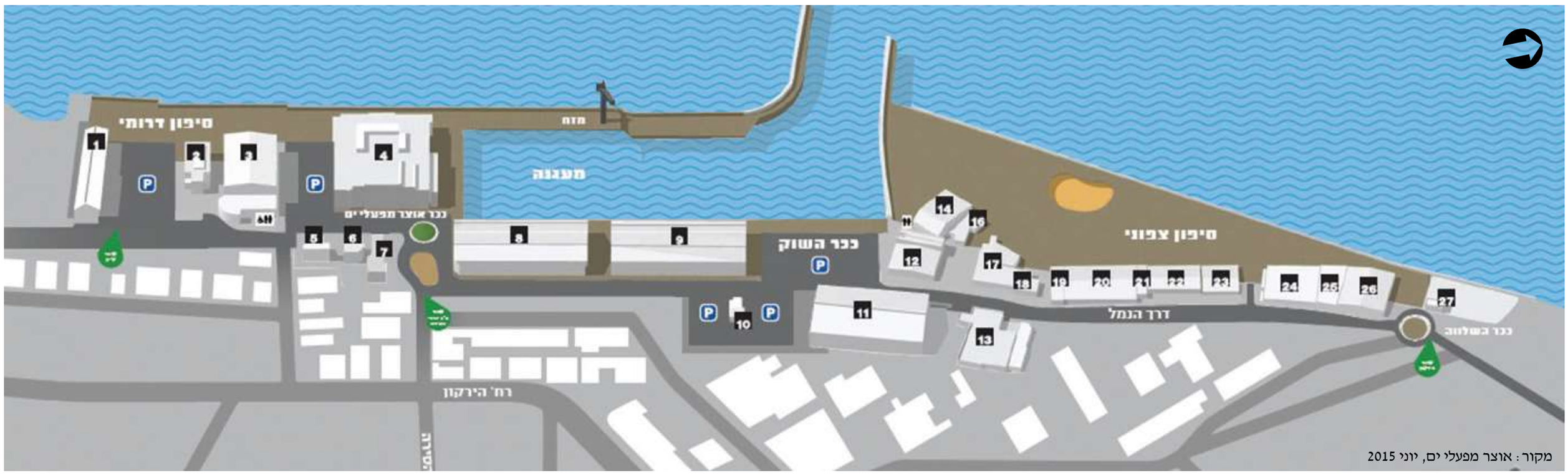
עבודה זו עושה שימוש אחיד במספור המבנים לכל אורכה - המספור הרשמי של עיריית תל אביב-יפו, המופיע כיום במערכת ה GIS העירונית ומשמש תחליף לכתובת. מספור זה מופיע כיום באופן בולט על חזיתות מרבית המבנים בנמל.

נקודות הזמן בהם חל שינוי במספור המבנים בנמל:

1936-1937: המבנים מוספרו לפי סדר בנייתם. המספור הופיע בתכנית כללית של הנמל לפני שנת 1938 (ראו עמ' 144).

1938 - שנות ה-60 (הערכה): המבנים מוספרו מדרום לצפון בסדר עולה. המספור הופיע בתכנית המתוארכת לשנת 1938 (ספר נמל תל אביב 1936-1946) ובתכנית 'מעגן נמל תל אביב' (ראו עמוד 148).

מספור כיום: המבנים ממוספרים מדרום לצפון בסדר עולה, וכוללים את כל הבינוי שנוסף לאורך השנים, כמופיע באיור מטה – לפי מערכת ה GIS העירונית.


סיפון דרומי
מזח
מעגנה
רח' הירקון
רציף
רציף
רציף

פרק 1 - תיעוד היסטורי

1.1 רקע היסטורי ונסיבות הקמת הנמל

החזון להקמת נמל יהודי לחופה של תל אביב בשנות ה-20

בשנת 1922 פתחה עיריית תל אביב בדין ודברים מול הממשל הבריטי להקמת מזח בגבולות תל אביב, שיאפשר את הכנסתם והוצאתם של חומרי בנין הנחוצים להקמתה של תל אביב, וחומרים שונים הנחוצים לבתי החרושת בעיר. חזונו של ראש העיר, מאיר דיזינגוף היה להקים בתל אביב מפעלים יהודיים בעלי השפעה פוליטית וכלכלית בכדי לחזק את מעמדו של היישוב היהודי בארץ ישראל הן כלפי הממשל הבריטי והן כלפי יהודי הגולה. הקמתם של נמל ושל גני תערוכה בתל אביב שיקפו חזון זה, אותו הוא קידם במרץ במשך שנות כהונתנו, ואף זכה לחנוך את שני המפעלים בימי חייו.

השאיפה לנמל עצמאי בתל אביב משתקפת בסמל העיר שעוצב בשנת 1925 ע״י נחום גוטמן – שער ומגדלור במבוא הים (ראה איור). כל זמן שהייתה תל אביב תלויה בנמלה של יפו היה סמל זה בגדר משאלה לעתיד. השאיפה לנמל באה לידי ביטוי לא רק בפן הפוליטי המקומי, אלא גם בתרבות היישוב היומיומית – ראה לבוש של הזמר המפורסם ישראל גולנד בתצלום משנת 1934, כשנתיים לפני הקמת הנמל.

ביום 18.8.1924 קיבל דיזינגוף מכתב ממשרד המושבות בלונדון לפיו אין לממשל התנגדות להקמת מזח בתנאי שדבר הקמתו תתואם מול המחלקות השונות של הממשל המקומי.

בעקבות כך הגיש דיזינגוף מזכר למזכיר הראשי של הממשלה ומ״מ הנציב העליון - הקולונל סיימס - בנושא הקמת המזח. במזכר מונה דיזינגוף את היתרונות הגלומים בהקמת מזח זה:

1. ייבוא סחורה לבניין מספקת נתח גדול מהכנסות המכס של הממשל
2. מבני המכס והאחסנה בנמל יפו צרים מלהכיל את הפעילות והסחורות
3. ייבוא סחורה בהיקפים מתאימים ימנע משבר תעסוקה בקרב הציבור היהודי שפרנסתו מגיעה מבניין
4. המזח יוקם במימון פרטי וללא דרישה להתחייבויות מהממשל
5. שיפור השירות והגדלת ימי העבודה בשבוע: ביפו הסבלים הערבים אינם עובדים בשישי, הפקידים היהודים אינם עובדים בשבת, והנוצרים אינם עובדים בראשון.

על פי המזכר המזח יוקם על חשבון בעל זיכיון מטעם העירייה – המהנדס נחום גרינבלט נציג חברת הנדסה צרפתית - תוך התחייבות כי ישמש לפריקה של חומרי בניין בלבד. ההסכם מול גרינבלט, שהתמחה בבניית מזחים לאורך חופי הלבנט, נחתם לאחר שהאחרון ארגן לפרנסי העיר סיור למזח שהקים בטריפולי, ושכנע אותם כי הפעלת מזח בחופי תל אביב הינה דרך הפעולה האופטימלית.

המזכר של דיזינגוף הוביל את הנציב העליון להקים ועדה שמטרתה בחינת המצב בנמל יפו, הקמת מזח נוסף ובחינת רשת מסילות הברזל בהקשר זה. הוועדה בחנה את הנושא עד לשנת 1927, ולאחר שהתקבלה ההחלטה לפתח נמל עמוק-מים בחיפה הנושא נזנח. בשנת 1933, לאחר פתיחתו הרשמית של נמל חיפה, ולאחר שהממשל הבריטי החל ביצוע עבודות לשיפור נמל יפו פתח דיזינגוף במערכה נוספת להקמת מזח בתל אביב. גם בתקופה זו לא נשאו מאמציו פרי.

הזמר יוסף גולנד בתצלום משנת 1934 לבוש בגדי מלח עליהם מוטבע סמל נמל תל אביב, כשנתיים לפני הקמת הנמל.
מקור: הארץ, 20.2.2015 גלריה, עמ׳ 9.

ס. דיזנגוף (מימין) ר. א. שלוש בגשר טריפולי

דיזינגוף ושלוש בגשר טריפולי. מקור: ידיעות 3 עמ׳ 45.

מאורעות 1936 והשביתה הגדולה בנמל יפו

המאורעות הראשונים של "המרד הערבי הגדול" החלו בחודש אפריל 1936 בטול כרם וביפו. המטרות המרכזיות של המרד היו ביטול תכניות בריטיות ויהודיות להקים בארץ ישראל מדינה יהודית באמצעות פגיעה במשק היהודי, עצירת העלייה, מניעת רכישת קרקעות והקמתה של מדינה ערבית על שטחה של ארץ ישראל. בסוף חודש אפריל 1936 הכריז הוועד הערבי העליון שביתה כללית מאורגנת במשק מתוך כוונה להשבית את מהלך החיים התקין בארץ ולהכריח את הממשלה הבריטית להיענות לתביעותיהם הפוליטיות. השביתה הכללית נמשכה 175 יום והופסקה בתאריך 11.10.1936. במסגרת זו הושבת נמל יפו ונעשה ניסיון שלא הצליח להשבית גם את נמל חיפה. השביתה גרמה הפסדים עצומים גם לערבים והביאה לידי הרס מעמדם של אלפי סוחרים, חנוונים, בעלי מלאכה, פלחים ופועלים.

המאורעות ביפו ושביתת הספנים הערבים בנמל עוררו את שאלת המוצא אל הים של העיר תל אביב. הבעיה העיקרית הייתה בקיום תנאי מסחר תקין לרבות טעינה של סחורות ייצוא חקלאיות של המגזר היהודי. מיקומו הצפוני של נמל חיפה היווה את חסרונו המשמעותי ביחס לעורף החקלאי של מישור החוף ולסיפוק צרכי העיר תל אביב: הנסיעה מחיפה לאזור השרון, מוקד גידול ההדרים, נמשכה שעות רבות עם נגישות מוגבלת לפסי הרכבת. הנסיעה העמיסה על החקלאים עלויות הובלה משמעותיות , אובדן זמן וחשש לפגיעה באיכות הסחורה כתוצאה מנזקי ההובלה. חשוב לציין כי תנועת הנוסעים לא היוותה שיקול מרכזי שכן העולים והתיירים הופנו לנמל חיפה.

מוסדות היישוב היהודי נרתמו באופן מידי למציאת פתרון בעיית הסחר הבינלאומי. פרנסי היישוב היהודי התכנסו בתל אביב והטילו על הסוכנות היהודית להשיג מהנציב העליון רישיון לפרוק מטענים חיוניים בחוף תל אביב. במקביל החלה לשכת המסחר של תל אביב, בסיוע עיריית תל אביב, בהקמת ועדי פעולה שונים. במסגרת זו נוסד בתאריך 26.4.1936 הוועד לענייני נמל ותחבורה (להלן – הוועד). הרכב הוועד כלל ייצוג רחב של גופים ציבוריים שפעילותם הושפעה רבות מהפניית תנועת כלי השיט לנמל חיפה.

הוועד עסק בקידום פתרונות זמניים וקבועים כאחד. במסגרת הפתרונות הזמניים פעל להסדרת תנאים מול ממשלת המנדט בכל הקשור להפחתת עלויות מיסוי והובלה של סחורה שיועדה לנמל יפו ונפרקה בנמל חיפה. פעילותו למען פתרון הקבע התרכזה באיסוף משאבים כלכליים ואופרטיביים להפעלתו באמצעות הקמת חברת אוצר מפעלי הים.

ראה הרחבה אודות גופים אלו בהמשך פרק זה.

מזח לפריקת אניות משא בחוף תל אביב

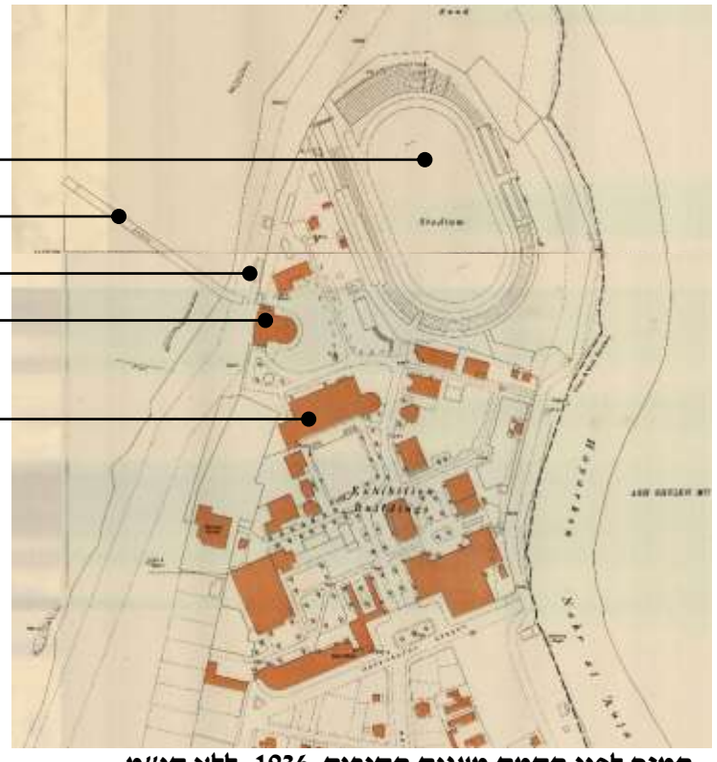
בתאריך 15.5.1936 הודיעה ממשלת המנדט לסוכנות היהודית על הסכמתה להתיר פריקת אניות משא בחוף תל אביב. ההסכמה התקבלה על רקע חוסר ההצלחה של הממשלה לשבור את השביתה הערבית ולהחזיר את נמל יפו למסלול עבודה. בתאריך 12.8.1936 הורחב הרישיון והותרה פריקה של סחורה מצומצמת מסוג: צרכי מזון הארוזים בשקים בלבד, צרכי בניה (צינורות, ברזל, מלט, לבנים חלולות), אריזות להדרים ומיצים, וכד'. הסכמת הממשלה התקבלה תחת מספר התניות שקבע הנציב העליון ווקופ:

(1) לא תהיה תמיכה כספית עירונית או ממשלתית בנמל

(2) הוצאות הממשלה יוחזרו לה, ולא יגרם לה הספד כספי

(3) תכניות בניה יובאו לאישור הממשלה.

מיד לאחר מתן הרישיון הוחל בהקמת מזח (Jetty) מערבית למבנה "קפה גלינה" מגרשי התערוכה "יריד המזרח", מתוך חשיבה שמבני היריד ומערכת הדרכים הקיימת מהווים מקום זמין לאחסון סחורות (אמי 7, עמ' 26). **המזח המכונה גם 'גשר פריקה' נועד לפריקת סחורות על ידי סירות קטנות המעבירות את הסחורה מאניות המשא העוגנות בלב הים.**



המזח לפני הקמת מעגנת הסירות, 1936. ללא קנ"מ.
קנה מידה במקור 1:1,250 (שני גיליונות). מקור: ארכיון היסטורי עירייית תל אביב יפו.

מזח זמני מעץ

במאי 1936 הוקם מערבית למבנה 'קפה גלינה' במתחם התערוכות מזח זמני מעץ, הידוע גם בשם 'גשר העץ'. מזח (Jetty) הינו מבנה ימי דמוי גשר על עמודים, השלוח משפת נמל או מעגנה אל המים, ומשמש לרתיקת כלי שיט, לפריקתם ולהטענתם. המזח ניצב לקו היבשה.

המזח הזמני הוקם על בסיס רגלי ברזל, מערכת הדומה לפיגום, ולביסוסו הזמני השתמשו בשקי חול. הוא הוקם בחופזה במטרה לפתח במהירות האפשרית גישה לפריקת סחורות מאניות שיעגנו במרחק מהחוף. מהירות הקמתו וחוסר הניסיון של העוסקים במלאכה הובילו לכך שהמזח הזמני נשטף על ידי הים תוך זמן קצר. מיד לאחר מכן החלו בתכנונו והקמתו של מזח קבוע מברזל – ראו בהמשך.

לשם הקמת המזח וסידור מקום לחניית הסירות המשמשות את פעילות המזרח הגיע ישראל רוקח להסכמה עם ארבעת הדייגים הערבים שחנו על שפת הירקון שיפנו את המקום בתמורה לתשלום פינוי של 300 לא"י (אמ"י 7, עמ' 51).

1: מבט על המזח הזמני, 1936. מקור: אוסף יורם רז.
2: מזח העץ בהקמתו, 1936. מקור: אוסף יורם רז.
3: מזח העץ בהקמתו, 1936. מקור: ארכיון עיריית תל אביב, תצלום P-1426.

מזח זמני מעץ

עוד לפני שהמזח היה מוכן עגנה מול החוף האנייה היוגוסלבית "צ'טבורטי", שפרקה לראשונה מלט בחוף תל אביב (19.5.1936). העגינה הייתה סמלית וזכתה לסיקור תקשורתי נרחב.

העבודה תוארה על ידי רוקח בישיבת ההנהלה הזמנית של אמ"י כגיהנום (אמ"י 7, עמ' 52): "הפועלים ממש הקריבו את עצמם... הרוב ילדים שאינם מתאימים כלל לתפקיד... על אף הכל הוחלט להמשיך בעבודה.

במקביל נשלחו שליחים לפורט סעיד ולטריפולי לבחון תנאים לרכישת סירות וציוד למזח, ונערכה פנייה לנמל חיפה לשלוח סיוע של אנשים מומחים.

סבלים מעולי מסלוניקי פרקו מהאנייה במשך שבועיים (!) 1000 טונות מלט בשקים. שק המלט הראשון הונח למזכרת במוזיאון תל אביב. מבחינת ראש העיר, מאיר דיזינגוף, סימלה העגינה הראשונה את התממשות חזונו הכפול: יריד המזרח נחנך בגני התערוכה בשנת 1934, ומזח בתל אביב כשנתיים אחריו. נאום שנשא בטקס חגיגי שנערך בנמל לכבוד "צ'טבורטי", שיקפו את חזונו ארוך הטווח ביחס ליישוב היהודי בכלל, ולעיר תל אביב בפרט:

"לא נזוז מחוף תל אביב. אנו מתחילים לאט, עושים מזח. תבואנה ספינות. פה יהיה נמל גדול שממנו תצאנה ספינות לעולם ...כאן, בנמל, תהיה תנועה וחיים. יבואו עולים תבואנה סחורות, תישלח תוצרת הארץ."

העגינה נתנה את האות לתחילתו של ייצוא סחורות עבריות מהנמל באמצעות אניות 'ארצישראליות' הנושאות דגל "תכלת לבן". סחורות הייצוא כללו כלי אלומיניום, מיצי פירות, גרביים וטריקו, תמרוקים ארנקים ותוצרת עור, שיוצרו בבתי חרושת יהודיים.

1+2: פריקה בסבלות בימיו הראשונים של הנמל, 1936. מקור ארכיון יד בן צבי, קוד תצלומים: YBZ.0006.556 YBZ.0048.050.

3: מזח העץ בהקמתו, 1936. מקור אוסף התצלומים הלאומי, תצלום D26-096.

1

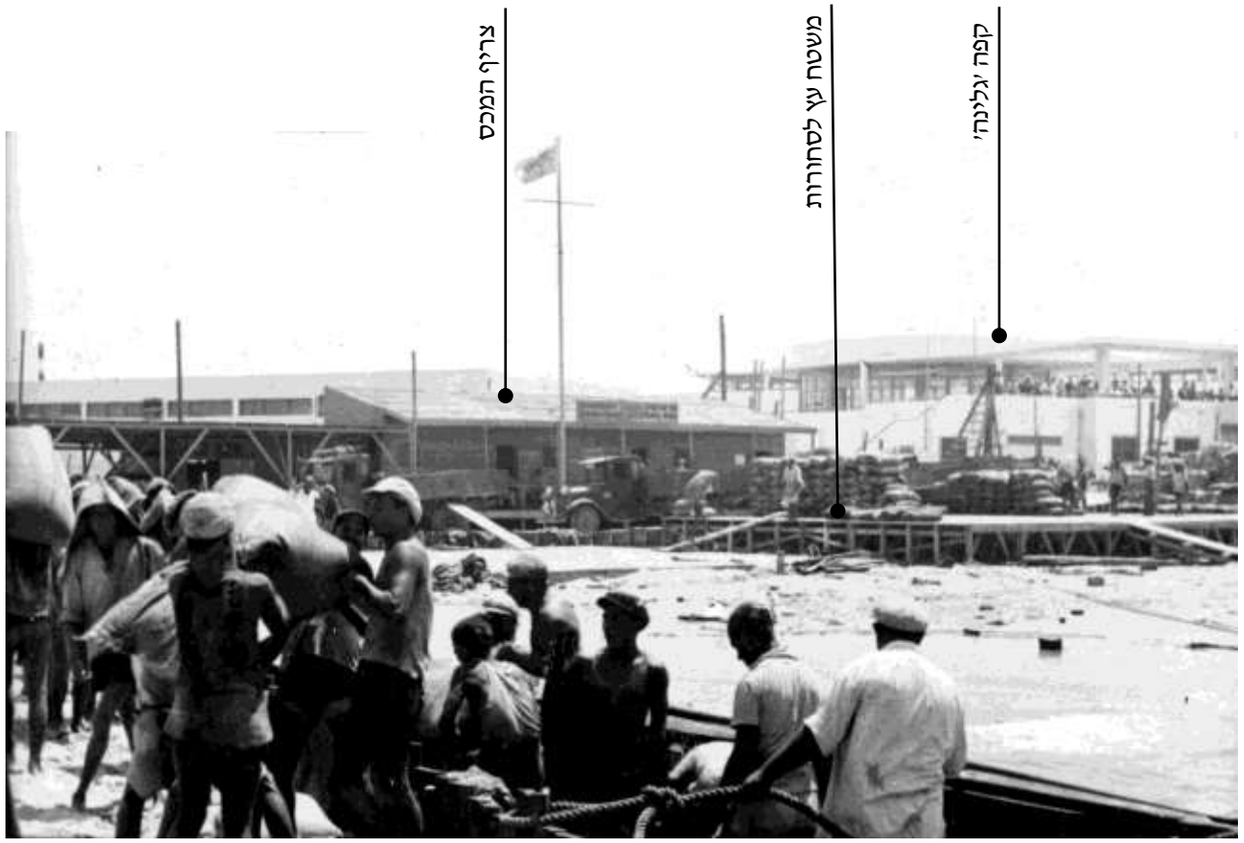
2

3

מבנים וסככות לצד המזח

לצד המזח הוקמו צריפים וסככות לשימושים הבאים: צריף מכס, צריף לחברת הספנות, סככה לתיקון סירות, משטחי עץ וסככות לאחסון סחורות. שטח מגרשי התערוכה שימש כחצר לפריקה וטעינה.

צריף המכס הראשון, 1936. מקור: ארכיון עיריית תל אביב., תצלום P-03830.



מבט כללי על החוף, 1936. מקור: ארכיון אמ"י, תצלום 076.

למעלה: מראה המזח לכיוון דרום, 1936 . מקור: אוסף התצלומים הלאומי, תצלום D627-066.
משמאל: מראה כללי של המזח, 1936. מקור: אוסף התצלומים הלאומי, תצלום D26-097.

מזח קבע מברזל

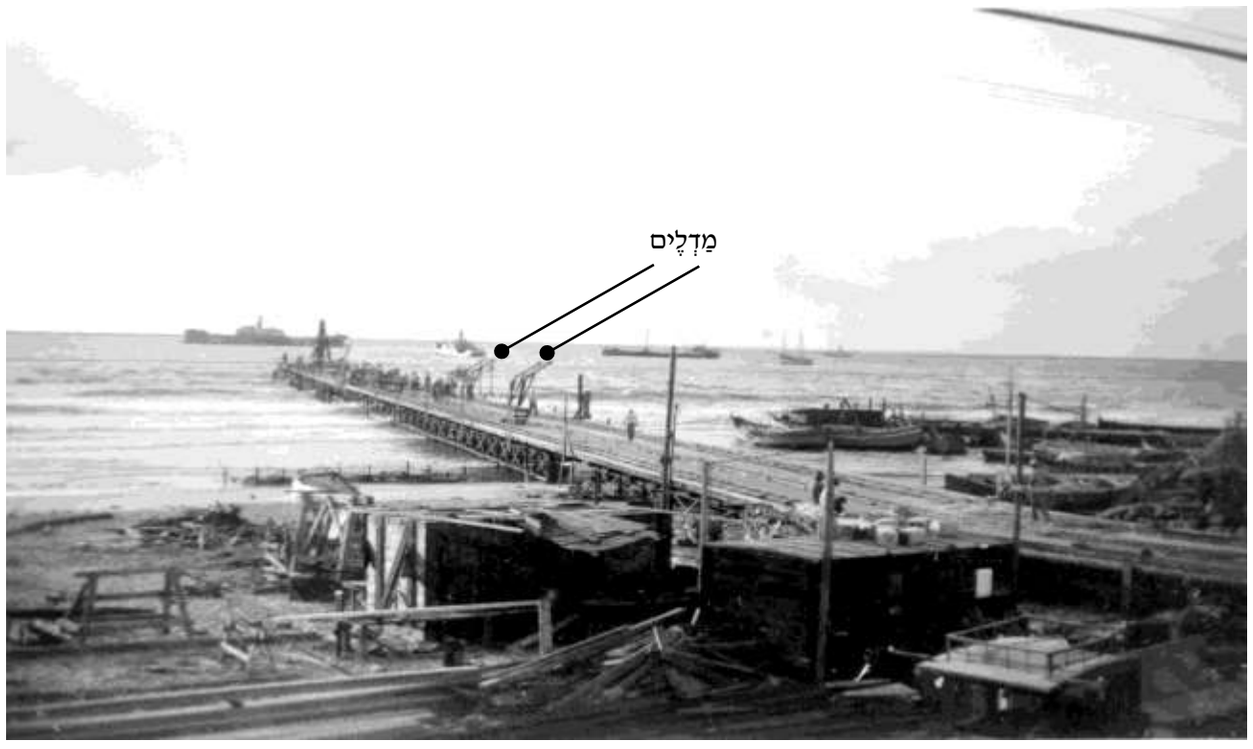
הקמת מזח הקבע נמשכה מאמצע חודש מאי ועד תחילת ספטמבר 1936. המזח היה בעל שלד ברזל מחופה לוחות עץ, אורכו כ-210 מ׳ ורוחבו 6 מ׳. בקצה המזח הותקנו שני מַדְלֵים (Davit) להרמת משאות מהסירות, לאורכו המזח הונחו שלושה פסי דקוביל להובלת סחורה בקרוניות עד לשטח מחסן המכס. משני צדי המזח הוצבו פנסי חשמל ובקצה זרקור לעבודות לילה. לצד המזח הוקמו שני משטחי עץ (דק) גדולים: האחד בשטח של 500 מ״ר עבור סחורות נכנסות, והשני בשטח של 250 מ״ר עבוד סחורות יוצאות.

גובה המזח באזור החוף היה כ 1.5 מטר מעל פני הקרקע, מעל לגובה תנודות הגלים ה׳רגילים׳ (אמ״י 7, עמ׳ 27).

לפי דו״ח שפרסם אמ״י בסוף שנת 1936 העלות הכוללת של המזח, לרבות כל הציוד והתשתיות הקשורות בו עמדה על 15,000 לירות ארץ ישראליות. מזח הברזל פורק בעת מלחמת העולם השנייה לשימוש חוזר של הברזל כחומר גלם לבניה ולתעשייה.

מזח הקבע מחופה עץ בזמן הנחת מסילות הדקוביל, 1936. מקור: אוסף התצלומים הלאומי, תצלום D26-097.

פרט שלוש מסילות דקוביל ותאורה במזח, 1936(?). מקור: ספריית אוני׳ חיפה, תצלום 001355043.



מראה כללי של המזח בזמן עבודות ההקמה. מקור: אוסף אוני׳ חיפה, תצלום 001455560.

חסרונות העבודה באמצעות מזח

השלב הראשון בהסדרת עגינה בחוף תל אביב, כפי שתואר עד כה, היה באמצעות מזח. עבודות הקמת המזח החלו כבר בחודש מאי 1936 ובוצעו בחופזה וללא תכנון מקצועי. היתרון הברור של המזח בתצורתו ובמיקומו היו הקמתו המהירה בפרק זמן קצר מאוד. הדחיפות הייתה בעיקרה סימלית, כמענה להשבתת נמל יפו על ידי הערבים. ההיערכות של היישוב היהודי כוונה דווקא לעונת ההדרים, שתחילתה בחודשי החורף, במטרה לתת מענה לייצוא החקלאי. מקום איתורו של המזח איננו באזור 'נמל טבעי' השוכן במפרץ מוגן, ואין לו נתונים יבשתיים וימיים אידיאליים לבניית נמל, או לעבודת מזח.

עוד בטרם הוקם המזח כבר היה ידוע כי אחת הבעיות הקשות של העבודה באמצעות מזח היא קשיי עגינה של הסירות לאורכו, ובעיית המחסה של הסירות בשל סחף הגלים. הצורך במקום מחסה לסירות, הנהנה ממים שקטים, היה קריטי באופן מיוחד בהתחשב בסחורת הייצוא העיקרית של הנמל – פירות הדר, סחורה רגישה שטלטולה בזמן הטעינה והפריקה עלול לפגוע באיכותה.

לבעיה זו הוצעו שני פתרונות אפשריים:

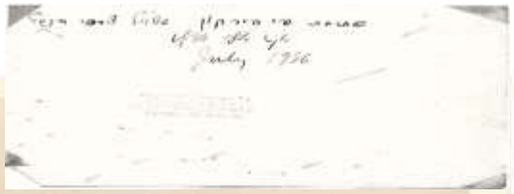
1. הקמת מעגנת סירות (בריכה מלאכותית) בסביבות המזח.
2. העמקתו והרחבתו של נחל הירקון, ויצירת מחסה לסירות בפיתול הנחל.

פרנסי העיר והנמל החליטו לקדם במקביל את ביצוע שני הפתרונות: להקים בריכת עגינה ולבצע עבודות להעמקת הנחל. בתאריך 4.6.1936, עם קבלת הרישיון להעמקת שפך הירקון החלו בביצוע פרויקט לפינוי חול וסלע. לאחר שרכשו את הכלים ההנדסיים המתאימים לפיצוץ הסלע, לחפירה ושאיבת חול, החלו לחפור את הנחל, בהתייעצות עם המהנדס **אלפרד א. ארמסטרונג**, פקיד בריטי ומהנדס העיר אלכסנדריה, מצרים, בכל הנוגע לאופן ביצוע העבודות (אמ"י 7, עמ' 59).

בישיבת הוועד הפועל של אמ"י הוחלט, לאחר התייעצות עם פנחס רוטנברג, להזמין את החברה הבריטית **רנדל, פאלמר וטריטון,** אשר שימשה יועצת של ממשלת המנדט לענייני נמל, הן בשל הידע המקצועי שלה בנושא, והן מסיבות פוליטיות – שהממשלה הבריטית תאמץ את מסקנותיה (שם, עמ' 58).

בחודש אוקטובר 1936 התקבלה חוות הדעת של המהנדס הבריטי הבכיר **ארנסט ג'יימס בוקטון** (Ernest James Buckton) מחברת רנדל, פאלמר וטריטון. ראה על הדו"ח בהרחבה בהמשך הפרק.

כמו כן אודות בוקטון וארמסטרונג ראה בהרחבה בתת פרק 1.12 להלן.



עבודות ל"פתיחת פי הירקון לצרכי הנמל, יולי 1936.
מקור: ארכיון אמ"י. תצלומים בתפזורת.

בוקטון לא ראה בהעמקתו והרחבתו של נחל הירקון פתרון מתאים לנושא מחסה הסירות (שטרן 1982, : 119). במקביל המליץ גם ארמסטרונג לחדול מפעולת חפירת הנחל ולהתקדם רק במסלול של חפירת בריכת עגינה מלאכותית לסירות. בוקטון הדגיש כי כדאיות העבודות לא הוכחה בסקרים מקצועיים בשל נתוניו הטבעיים של הנחל, והתריע מפני נזקים העלולים להיגרם כתוצאה משיטפון פתאומי. להבנתו התכנון, הביצוע והחומרים בהם נעשה שימוש להקמת המזח לא היו טובים מספיק. ספקות הועלו באשר ליכולתו של המזח לשרוד את סערות החורף ובאפשרויות השימוש בו בעתות אלה. כמו כן לדעת בוקטון המזח שהוקם היה קצר מידי והוא המליץ להאריכו עד לאורך של 100 מ' לכל הפחות, אך בה בעת לא להשקיע כספים בטיפולים שונים להארכת חייו של המזח הקיים כגון צביעה וניקוי בהתזת חול.

בעקבות כך התקבלה החלטה להפסיק את העבודות להעמקת הנחל. במאמר שפרסם המהנדס העירוני י. שיפמן הוא מנה שלוש סיבות לביטול הפרויקט להעמקת הירקון ובכלל זה (ידיעות עירייה 2 : 107): סכנת גאות בימי החורף; הבטחת מעבר לשיירות גמלים להספקת זיפזיף לעיר (ראה נספח 2לפרק זה); ריבוי משקעי חול וסחף.

נמל קבע בחוף תל אביב - תכנון מעגנת סירות

שאלת תכנון נמל-קבע שיכלול מעגנת סירות העסיקה רבות את המהנדס העירוני, י' שיפמן, כבר באמצע שנות ה-20 (תת פרק 1.1 לעיל). הסוגיה נגעה להחלטות אסטרטגיות בתכנון העיר וסבבה סביב איתור מקום הנמל לאורך חופי העיר, תחבורה אל הנמל וממנו, צרכי העיר והסביבה החקלאית, שינוי ערכי הנדל"ן וכדומה.

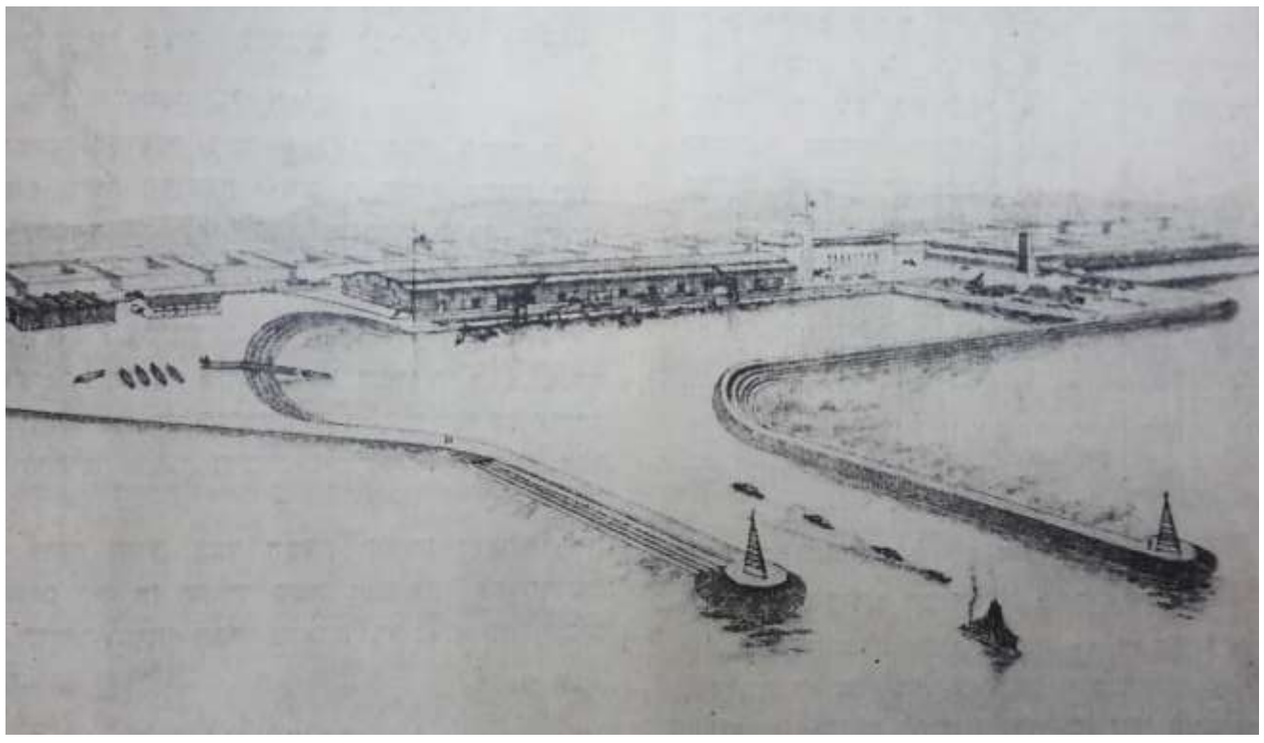
בחודש אוגוסט 1936 קיבלה אמ"י אישור משר המושבות הבריטי לפתח את חוף תל אביב כנמל לסירות, ולבצע סקרים ובדיקות מקדמיות לתכנונו של הנמל. האישור היה רב משמעות וסימל את הנכונות של הממשל להקים נמל קבע בתל אביב, אשר זכות קיומו אינה תלויה במצב הפוליטי-בטחוני או בתנאי הפעילות של נמל יפו.

במסגרת זו הציעה הממשל הבריטי לאמ"י לעשות שימוש ביועצים ומהנדסים שהם יועצי ממשלה לענייני נמל "שבנו את נמל חיפה, ושיפרו את נמל יפו" - החברה הבריטית רנדל פאלמר וטריטון. בעוד ממתינים לביקורו של המהנדס, ובכדי שלא יהיה הפסד של זמן, החליט הוועד לענייני נמל ותחבורה להזמין מנופים ומיכון לחפירת הנחל ולשאיבת חול, להכין חוזים ולהצטייד בחומרי בניה. המהנדס א.י. בוקטון מחברת רנדל, פאלמר וטריטון, הגיע לביקור בחודש ספטמבר 1936, ובחן נושאים שונים הקשורים בהקמת נמל לאורך חופה של תל אביב. המלצותיו פורסמו בדו"ח מסכם –הרחבה בהמשך הפרק.

בתאריך 29.9.1936 אישרה עיריית תל אביב את תכנית הנמל כפי שגיבש אותה המהנדס העירוני י. שיפמן על בסיס המלצות היועצים השונים. הוחלט להקים את מעגנת הסירות באתר ובמתווה שהציעו שיפמן וגרינבלט מול מגרשי התערוכה ובסמיכות למזח, כאשר אחד השיקולים המרכזיים היה הימצאותם של קרקעות עירוניות בסמוך אשר יוכלו לשמש מקום עתודה לאחסון סחורות (שטרן 1982, : 119). חשוב לציין כי מקום האיתור (ראה תצ"א משמאל) היה בחלקו בשטח קרקעי, כלומר תוכנן לחפור את הקרקע כדי להקים מעגנה עבור 80 סירות (inland Port), עבודה שהצריכה משאבים רבים ותכנון הנדסי מדויק. המהנדס הבריטי בוקטון, בדו"ח שהגיש באוקטובר 1936, הציע חלופה שלא נתקלה לנמל בתחום הימי (ראה בהמשך).

רוקח תיאר במאמרו לכבוד העשור לנמל את שאלת איתור המקום למעגנה בבהירות : "המעגן נבנה במקום שלא נעשו ביחס אליו שום חקירות מוקדמות או תכניות מותאמות ומכוונות – היינו בשטח של שפת הים הגובל עם קרקעות החברה לפיתוח תל אביב ועם הקרקעות המוחכרות לעירייה על ידי הממשלה" (ידיעות עת"א, חוברת 3-2 שנה 16 עמ' 29).

מקום איתור המעגנה שהציעו שיפמן וגרינבלט היה בשטח קרקע חולית, כלומר נמל הנבנה בחוף (inland port). תצלום אויר משנת 1934, מקור : אוסף אדר' יורם רז.



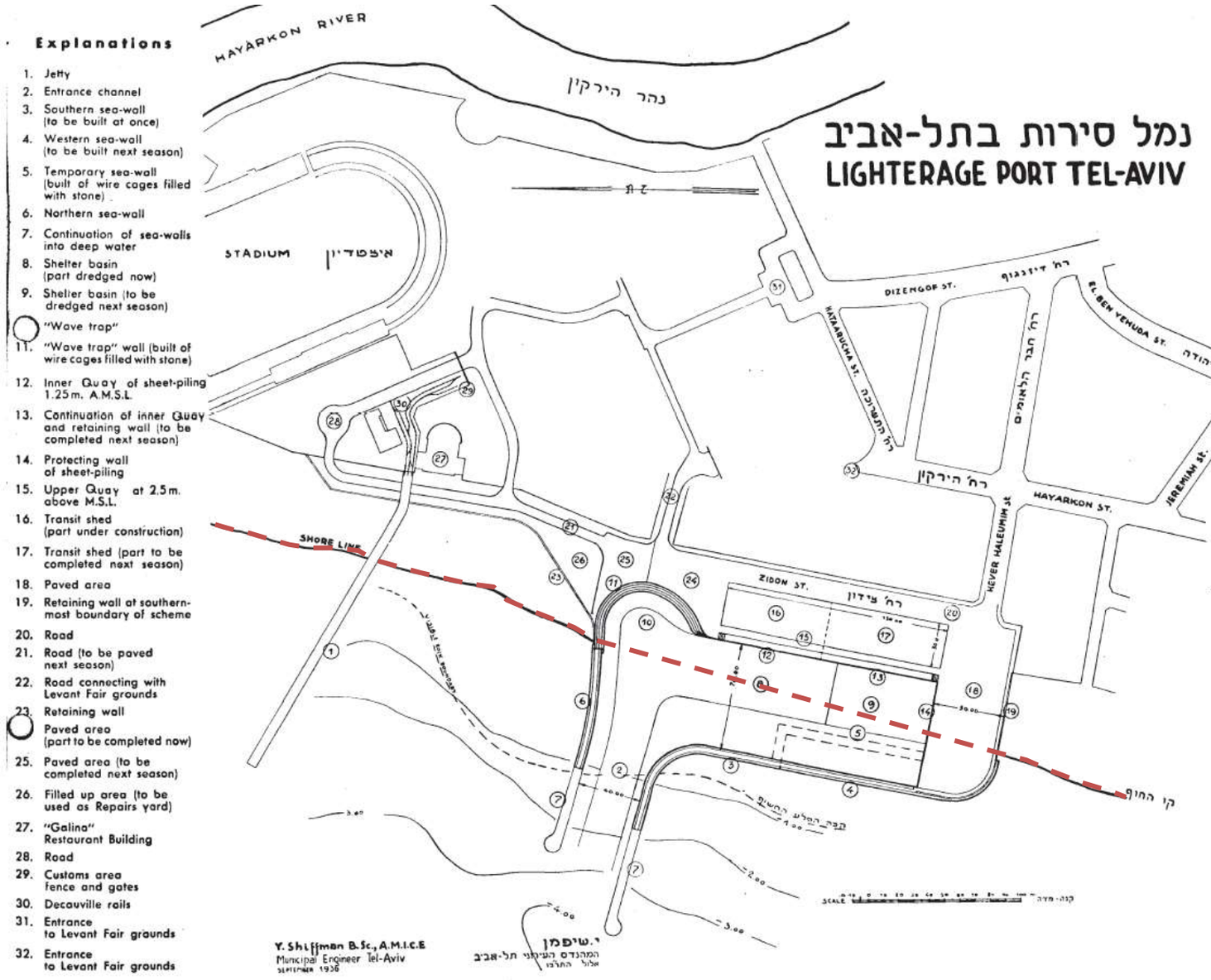
אקסונומטריה של תכנית הנמל לפני הקמתו. מקור : ידיעות עירייה 4, עמ' 236.

1.2 תכנון מעגנת הסירות

תכנון מעגנת סירות

המעגנה תוכננה על ידי י. שיפמן כמי שאחז בשני תפקידים במקביל: מהנדס עירוני, וראש המחלקה הטכנית של חברת אמ"י. לאור העובדה כי המעגנה צריכה הייתה להיות כשירה לפעילות עד לאמצע דצמבר - עת פתיחת עונת ההדרים ותחילת הייצוא. הוחלט על ביצוע הפרויקט בשלבים לשם הכשרת מיידית של מעגנה קטנה, והרחבתה מחוץ לעונת ההדרים. תכנית הנמל הכוללת ביאורים ביחס לשלביות הפרויקט וחתומה על ידי שיפמן מוצגת בשלמותה בעמוד הבא. הוחלט לבצע חלק מהמעגנה בתחום החופי על מנת להיעזר בקיר הסלעי הטבעי הסמוך לחוף כיסודות לשובר הגלים.

כן הוחלט על עומק של 2.5 מ' למעגנה עבור כלי שיט בעלי שוקע של 1.2 מ'. את התעלה העמיקו בעוד חצי מטר כדי לאפשר מרווח בטחון בכל הנוגע לסחף חול. מטרתו של לוכד הגלים לספוג גלים גבוהים שנכנסים לתוך התעלה ולשבור אותם מבלי שיגרמו לתנודתיות המים במעגנה (אמ"י 7, עמ' 273-270). קו החוף המוצג בה (קו מרוסק אדום) מבאר את היקף עבודות החפירה שנדרשו כדי להקים את המעגנה בכל אחד משלבי העבודה. יומיים בלבד לאחר אישור התכנית (29.9.1936) הוחל בעבודות להקמת מעגנת הסירות. במקביל הועברה התכנית לעיון מהנדסים בריטיים ששימשו יועצים חיצוניים.

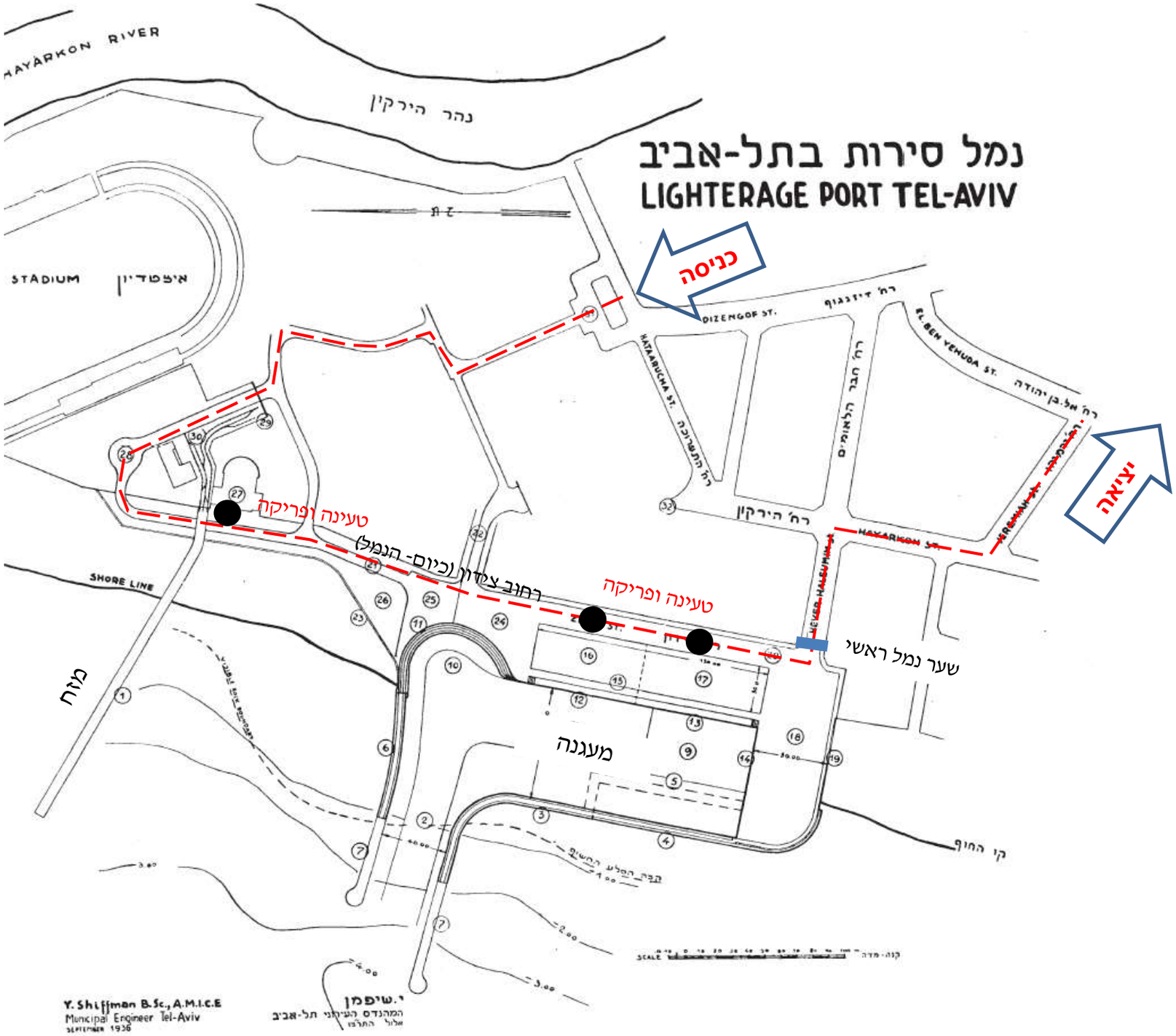


באורים

1. מזח
2. תעלת הכניסה
3. קיר ים דרומי (יבנה מיד)
4. קיר ים מערבי (יבנה בעונה הבאה)
5. קיר ים זמני (בנוי רשתות ברזל ממולאות אבן)
6. קיר ים צפוני
7. המשך קירות הים במים עמוקים
8. ברכת המעגן (החלק הנחפר מיד)
9. ברכת המעגן (החלק שיחפר בעונה הבאה)
10. לכד הגלים
11. חומת הלכד (בנוי רשתות ברזל ממולאות אבן)
12. רציף פנימי וקיר מגן מדפני ברזל בגובה 1.25 מטר מעל למים
13. המשך הרציף הפנימי וקיר מגן מדפני ברזל (יבנה בעונה הבאה)
14. קיר מגן מדפני ברזל
15. רציף עליון בגובה 2.5 מטר מעל למים
16. מחסן פרי הדר (החלק שיבנה מיד)
17. מחסן פרי הדר (החלק שיבנה בעונה הבאה)
18. שטח מרוצף
19. קיר מגן בגבול הדרומי של התכנית
20. כביש
21. כביש (החלק שיסלל בעונה הבאה)
22. כביש המתחבר עם התעוכה
23. קיר מגן
24. שטח מרוצף (החלק שירצף מיד)
25. שטח מרוצף (שירצף בעונה הבאה)
26. שטח מלוי ישמש לתקון סירות
27. בנין "גלינה"
28. כביש
29. שער וגדר של בית המכס
30. מסילת ברזל צרה
31. כניסה לשטח התעוכה
32. כניסה לשטח התעוכה

תכנית חתומה ע"י המהנדס העירוני י. שיפמן לנמל הסירות בחוף תל אביב, ספטמבר 1936.
התכנית כוללת ביאורים ביחס לשלביות הפרויקט.

מקור: דוח לשכת המסחר על נמלי תל אביב ויפו 15.10.1936 (באנגלית). ספריית אוניברסיטת סטנפורד, גישה מקוונת.

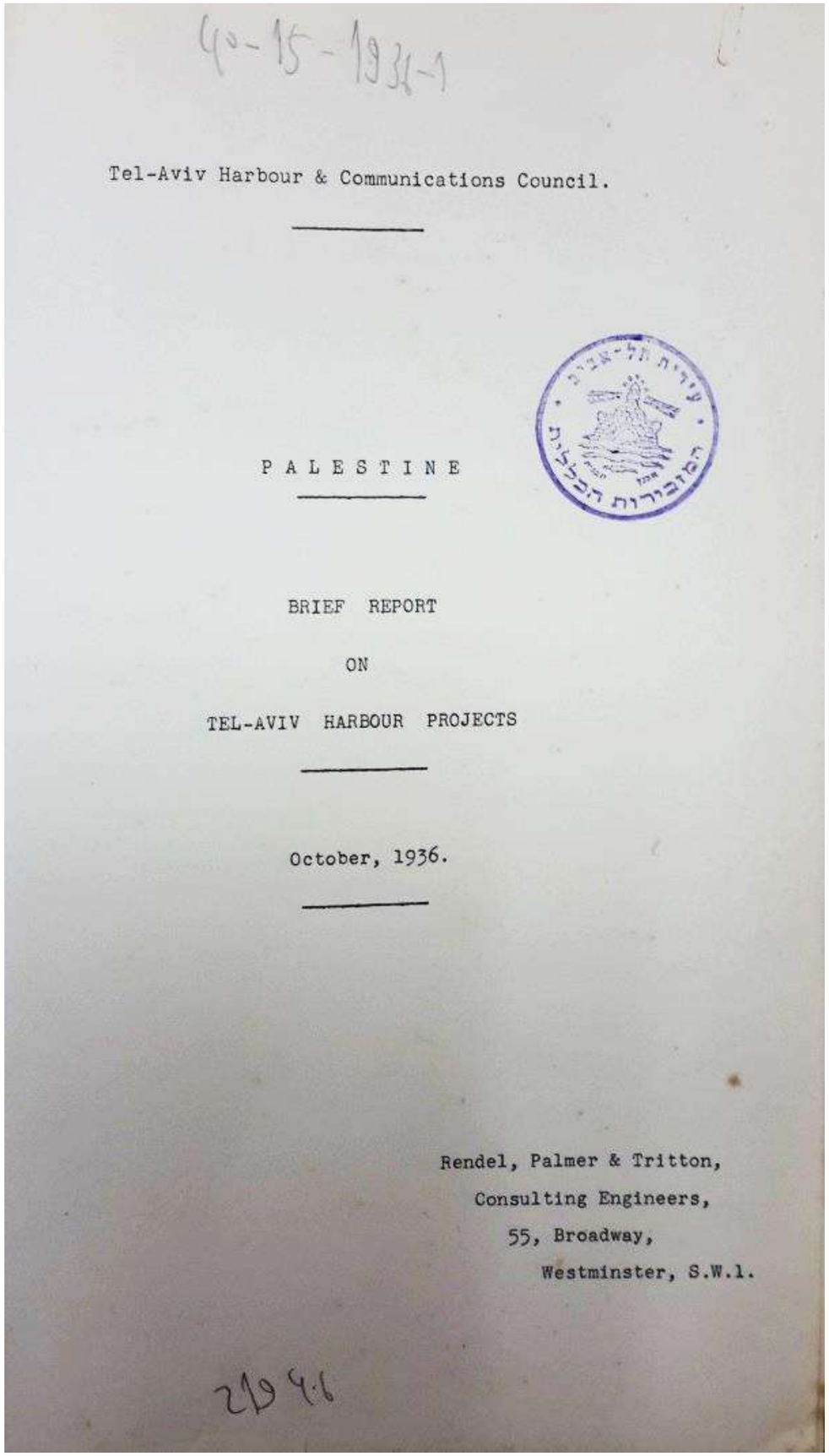


סכמת התנועה המתוכננת בנמל עשתה שימוש בדרכים ורחובות קיימים בתחום מתחם 'יריד המזרח'. הסכימה לא תוארה בתכנית אלא במלל בלבד שעל בסיסו הוכן האיור משמאל.

''שיטת התנועה בכל שטח החוף וקרבתו נחקרה ובדרך כלל נקבע שלעתיד לבוא תהא התנועה באה דרך שער התערוכה, יוצאת דרומית מבניין 'גלינה' לכביש החוף המחבר את המזח והמעגנה, ומשם דרומה לשם טעינה ופריקה ליד המחסן ויוצאת לאחרונה דרך רחוב חבר הלאומים לרחוב הירקון ואליעזר בן יהודה'' (אמ''י 7, עמ' 271).

ממזרח למעגנה תוכנן כביש שירות בעורף המחסנים. רחוב זה נקרא בעבר רחוב צידון (כיום רחוב הנמל). יציאת כלי רכב מרחוב צידון אל העיר הייתה אל רחוב חבר הלאומים (כיום רחוב כ''ג יורדי הסירה) דרך שער ברזל שנקרא ''שער נמל ראשי''. בשנת 1938, עת פתיחת הנמל לתנועת נוסעים, נוסף שער חדש מדרום שנקרא ''שער ציון'' (ראו עמ' 44).

סכמה זו זכתה לביקורת מהמהנדס הבריטי בוקטון, על כך שאינה מתאימה לפעילות נמל (ראו בהמשך).



40-15-1936-1

Tel-Aviv Harbour & Communications Council.

PALESTINE

BRIEF REPORT

ON

TEL-AVIV HARBOUR PROJECTS

October, 1936.

Rendel, Palmer & Tritton,
Consulting Engineers,
55, Broadway,
Westminster, S.W.1.

המלצות חברת רנדל, פאלמר טריטון הבריטית לתכנית הנמל

חברת רנדל, פאלמר וטריטון פעלה בשירות ממשלת בריטניה בכל רחבי האימפריה הבריטית ובאופן מיוחד בהודו ובפלשתינה. החברה הוזמנה לייעץ לממשלה הבריטית בנושאים שונים בארץ ישראל-פלשתינה בהזמנת שר המושבות הבריטי וקיבלה הזמנות עבודה גם ממוסדות יהודיים. אמ״י קיבלה אישור מיוחד מממשלת המנדט להתקשרות היועצים לעניין נמל תל אביב.

באוקטובר 1936 התקבלה חוות הדעת שהוזמנה ע״י אמ״י (עלות שכר הטרחה שלהם - 1235 לא״י). הדו״ח המסכם נמסר באופן רשמי באוקטובר, לאחר ביקורו של המהנדס **ארנסט ג׳יימס בוקטון** (Ernest James Buckton) באתר הנמל בחודש ספטמבר (17-27.9) ולאחר שבצע בדיקות וסקרים נדרשים. בזמן ביקורו בשטח כבר היו העבודות בעיצומן (התחילו ב 30.8.1936). שמו של בוקטון נזכר בתכתובות הקשורות הן בנמל חיפה והן בנמל תל אביב, כמי שליווה בדיקות הנדסיות-תכנוניות בנמל יפו בשנת 1925, ובהקמת נמל חיפה בשנים 1929-1933. דו״ח אינו חתום בשמו של בוקטון אך המקורות השונים מציגים אותו כדמות הדומיננטית שפעלה מטעם החברה בהקשר של נמל תל אביב. במסגרת הדו״ח ניתנו תשובות לשאלות ספציפיות שהציגו מזמיניו. הדו״ח מתייחס לשלוש סוגיות עיקריות:

<u>סוגיה מס׳ 1</u> - התייחסות למעגנה המתוכננת והמזח שהוקם

<u>סוגיה מס׳ 2</u> - העמקת נחל הירקון לצרכי מחסה סירות ו/או נמל יבשתי

<u>סוגיה מס׳ 3</u> - הצורך בנמל עמוק מים בחוף יפו-תל אביב, על היבטיו הרחבים.

בעמודים הבאים יציגו את מענה היועצים לסוגיות והתכניות שנלוו לדו״ח.

כריכת דו״ח חברת רנדל, פאלמר טריטון הבריטית לתכנית הנמל של י׳ שיפמן.
מקור: רנדל, 1936. ארכיון העיר תל אביב יפו, פריט מס׳: 22760.

המלצות חברת רנדל, פאלמר טריטון הבריטית לתכנית הנמל של שיפמן

מענה לסוגיה מס׳ 1 - התייחסות למעגנה המתוכננת והמזח שהוקם

לדעת עורכי הדו״ח תכנון המזח והמעגנה בתל אביב התבצעו בחופזה בשל אילוצים מסחריים והצורך להשמיש את הנמל לפני חודש דצמבר 1936. בהילות ההקמה השפיעה על רמת התכנון, רמת הפרטים והדיוק הנדרש בביצוע. מן הכתוב ניתן להסיק כי בהיבטים המקצועיים והטכניים נעשו פשרות רבות בהקמת המזח ובתכנון המעגנה, אך הטובה ביותר שניתן היה להשלים בנסיבות הקיימות (פרקים 5, 10 ו- 11).

המעגנה:

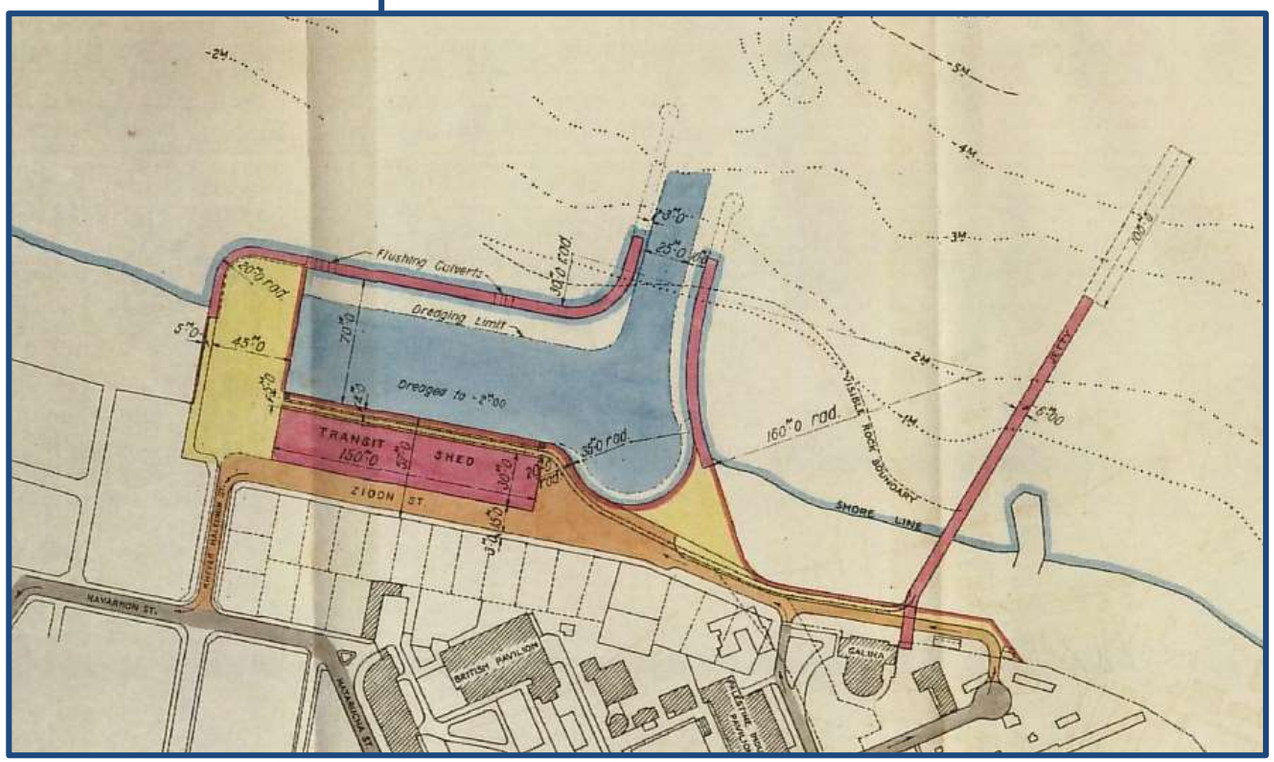
המעגנה נבנתה בהתאם לתכנית גיליון מס׳ 2 (משמאל) - חלק ממנה בתחום הימי וחלק בתחום היבשתי, ועם פתח גישה מערבי של התעלה לים הפתוח. לדעת היועצים הקמת מעגנה באופן זה הינה שגויה הן מבחינת המאמצים ההנדסיים הדרושים להקמתה והן בשל בעיות תחזוקתה בעתיד. הבעיה העיקרית נגעה למפנה השגוי של פתח התעלה כלפי מערב במקום כלפי צפון - למעגנה יכנסו דרך קבע גלי ים ואיתם סחף חול: הגלים יפרו את המים השקטים במעגנה, והחול לסתימתה. השיקולים התכנוניים שהובילו לתכנית זו היו נהירים למהנדסים (שימוש בקיר הסלע הטבעי לביסוס שוברי הגלים), והם הובנו לאור פרק הזמן הקצר שעמד לצורך הקמת הנמל. המהנדסים הציגו חלופה שתכננו לשיפור תכנית הנמל - מפה מס׳ 3 שצורפה לדו״ח (ראה בעמוד הבא.

בדו״ח ניתן מענה טכני וכמותי לשאלות רבות שהופנו ליועצים ביחס למבנה המעגנה, גודלה, עומקה ומרכיביה – המידות הרצויות מופיעות על גבי התכנית. הובהר שאחת הבעיות העיקריות שנמל זה יתמודד מולה היא הרבדת חול שעלולה לגרום לסתימת הנמל. המהנדסים לא מצאו פתרונות הנדסיים למניעת הצטברות החול, והמליצו להשתמש באמצעים מכניים על מנת לפנות באופן שוטף את המשקעים שיצטברו בתחתית תעלת הכניסה והמעגנה. בנוסף, הומלץ להרחיב את לוכד הגלים (absorbing bay) ולדפנו בגביונים על מנת להקטין את תהודת הגלים וככל הנראה גם את שקיעת החול (פרק 10 סע׳ 12-15, 19, 25 ו- 27, פרק 11, סעיף 4).

מקרא*

- מחסנים
- מרחב תפעולי
- רציפי פריקה וטעינה
- בריכת המעגנה

* מקרא מוצע - לא הופיע במפה.



גיליון מס׳ 2 בדו״ח - תכנית נמל תל אביב
(ללא קנ״מ. במקור: 1:2,500)
מקור: רנדל, 1936. לא ממוספר.

המזח:

גם במקרה זה סברו המהנדסים שהתכנון, הביצוע והחומרים בהם נעשה שימוש במזח לא היו מתאימים, המזח היה צר מדי ולא ארוך מספיק. הועלו ספקות בנוגע ליכולתו של המזח לשרוד את סערות הים ובאפשרויות השימוש בו בתנאי מזג אויר קשים (שם, פרק 5 ופרק 11 סע׳ 3). המהנדסים סברו כי אין אפשרות לסלול את משטח המזח, שהיה עשוי לוחות עץ, והעומסים השימושיים שלו לא אפשרו תנועה אלא באמצעות קרוניות דקוביל.

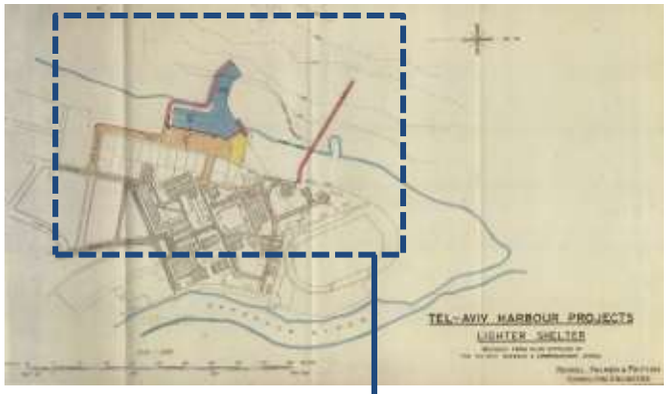
המזח נתפס ככלי זמני שיצא משימוש עם סיום הקמת המעגנה. לצורך שיפור הפעילות במזח הומלץ להאריך אותו ב-100 מ׳, אך בה בעת לא להשקיע מאמץ בתחזוקתו צביעה וניקוי בהתזת חול.

מצד שמאל מוצגת תכנית חלופית שהציעו המהנדסים לשיפור תכנית הנמל - מפה מס׳ 3 שצורפה לדו״ח. בתכנית זו נראה המזח לאחר הארכתו, כפי שהומלץ על ידם בדו״ח. בתכנית זו מוצעת מעגנה קטנה יותר ובמתווה שונה מהתכנית שהכין שיפמן. המעגנה המוצעת נמצאת כולה בתחום החוף, ואורך קירות הים שלה (שוברי הגלים) קצר באופן משמעותי. ניתן להניח שההמלצה להקים מעגנה מצומצמת יותר נובעת מהתפיסה כי השימוש במעגנה זו יהיה זמני לאור ההמלצה של המהנדסים להקים נמל עמוק מים שמקום איתורו קרוב יותר ליפו.

תחבורה בנמל העתידי

המהנדסים הצביעו על בעיית תחבורה הצפויה לנמל, שכן הגישה אליו וממנו נשענת על מערכת דרכים קיימת שהוקמה לצורך התערוכה ולא התאימה לתנועה מסחרית ממונעת בהיקפים גדולים. על כן הומלץ כי מערך התחבורה ישונה על-פי סכמה שהציע המהנדס בוקטון (פרק 10, סעיף 17). יש לציין כי קשיי התחבורה שנצפו ע״י המהנדסים קיימים עד היום.

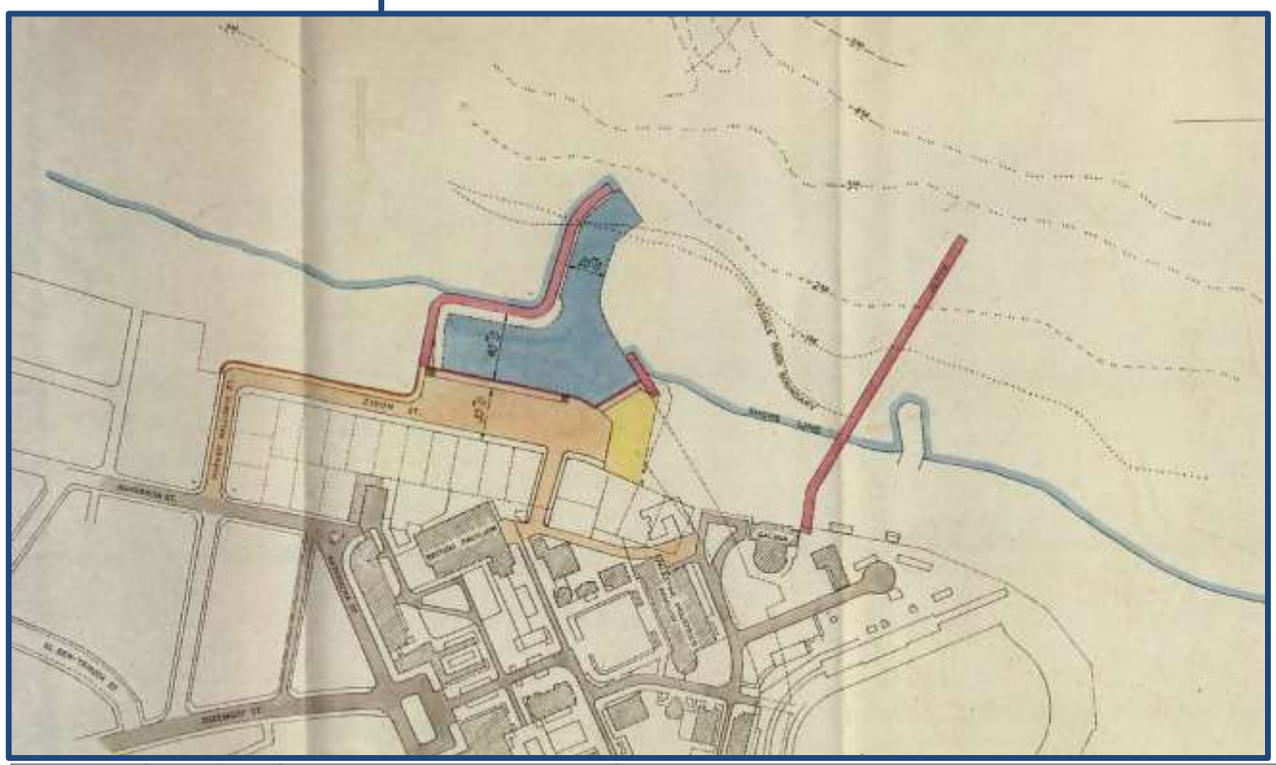
המהנדסים התריעו כי העבודות חייבות להיעשות תחת ליווי ופיקוח של אנשי מקצוע שיבטיחו ביצוע הולם לרעיונות המוצעים (פרק 10, סעיף 3 ו- 20).



מקרא*

- מזח וקיר ים
- מרחב תפעולי - אחסנה ותנועה
- רציף פריקה וטעינה
- בריכת המעגנה

* מקרא מוצע - לא הופיע במפה.



גיליון מס׳ 3 בדו״ח - תכנית מוצעת לשיפור נמל תל אביב
ללא קנ״מ. במקור: 1:2,500. מקור: רנדל, 1936. לא ממוספר.

המלצות חברת רנדל, פאלמר טריטון הבריטית לתכנית הנמל של שיפמן

סוגיה מס׳ 2 - העמקת נחל הירקון לצרכי מחסה סירות ו/או נמל יבשתי

בתחילת חודש יוני 1936 הוחל בביצוע פרויקט לפינוי חול וסלע מאפיק נחל הירקון בכדי להקים מחסה לסירות המשמשות את המזח. העבודה בוצעה במתווה שהומלץ על ידי המהנדס **אלפרד א. ארמסטרונג**, פקיד בריטי ומהנדס העיר אלכסנדריה, מצרים. תקוות גדולות נתלו בנוגע לערך המסחרי של הנחל.

בוקטון התבקש לחוות דעתו ביחס לעבודות אלו. לדעת המהנדסים התנאים הטבעיים של נחל הירקון אינם מתאימים להקמת נמל עמוק מים בתחומו ואף לא להקמת מחסה סירות. הם לא ראו בהעמקתו והרחבתו של נחל הירקון פתרון מתאים מבחינת הקשיים ההנדסיים וההוצאות הכבדות הקשורים בהעמקת הנחל ושמירה מתמדת על עומק כניסה מתאים לסירות. כמו כן נצפה נזק אפשרי כתוצאה משיטפון פתאומי.

שאלות ותשובות

בדו״ח מובאות תשובות לשאלות ספציפיות שהוצגו למהנדסים במבנה של שאלות ותשובות (Q&A). להלן השאלות המרכזיות למחקר זה והתשובות שניתנו להן.

שאלה	תשובה
מהן האפשרויות הטמונות בפיתוח נחל הירקון כ : א- נמל עמוק מים ב- נמל סירות ג- מחסה לסירות	א. שלילי ביותר ב. שלילי מאוד ג. שלילי
האם כדאי להשקיע כספים בהארכת המזח הקיים, או בהקמת מזח אחר ליד הכניסה לנמל הסירות ?	עדיף להוציא את הכסף על הארכת המזח הקיים, בהנחה שהוא בנוי היטב ויעמוד בסופות.
האם אתה מציע לבצע התזת חול וצביעה של המזח הקיים במטרה להאריך את חיי המזח?	לא
במקרה של הארכת המזח הקיים, או בניה של מזח אחד חדש, האם העיצוב שנעשה למזח במרסון [דרום תורכיה] או בטריפולי מתאים?	המזח צריך להיות מעוצב/מתוכנן למטרה שלו ולא מועתק.
האם תשקול שימוש בקרוניות דחיפה, ללא גלגלים פנאומטיים (וללא מסילה) על כביש סלול? אם לא, אילו אלטרנטיבות לארגון אתה יכול להציע?	עגלות דחיפה אינן מתאימות מכיוון שלא ניתן לאמץ את הפתרון של סלילת המזח. מסילה צרה היא הטובה ביותר.
מהי דעתך על הכוונה שלנו להרחיב את העבודות ליצירת מעגנת סירות?	מחסה לסירות הוא דבר הכרחי, והצעה האחרונה לפתח מעגנה [נמל] היא טובה יותר מאשר להיות תלויים באופן בלעדי על משלוח סחורות מהמזח.

שאלה	תשובה
בהצעה של גישה ישירה למחסה, האם אתה בדעה שהדבר לא יפגע בהקמה של קיר מגן ימי הרץ בכיוון צפון, במידה ויוחלט עליו בבוא היום?	הכניסה לנמל חייבת להיות ישרה כפי ששורטט.
לאיזה עומק מים אתה מניח כי חכם יהיה להוציא החוצה את קיר המגן הימי משני צדדי הכניסה?	עד ל- 4 מ׳ לפחות, עם עדיפות ליותר. הארכה נוספת יתכן ותידרש מאוחר יותר.
האם ישנה המלצה להרחיב את תעלת הכניסה למעגנה, ואם כן באיזו מידה?	רוחב הכניסה בין קירות הים צריכה להיות בערך 35 מ׳. רוחב גדול יותר משמעותו חשיפה גדולה יותר.
האם אתה רואה בעומק של 2 מ׳ במעגנה ועומק של 2.5 מ׳ בתעלה כמספקים?	הדבר תלוי בקצב הצטברות הסחף והעוצמה של הגלים. העומק המומלץ צריך להיות העומק המינימלי האבסולוטי.
האם אנחנו יכולים להניח כי סערה שכיחה לא תסכן את הסירות העוגנות בנמל המוצע?	סירות ריקות, מעוגנות כהלכה, צריכות לעבור בשלום כל סערה רגילה.
במידה ויעלה צורך לגרור את הסירות, מהם סידורי הגרירה המומלצים?	כננת/מנוף חשמלי על החוף.
האם ׳מנוף חופר׳ המותקן על גשר צף מספק עבור תחזוקה וניקיון של התעלה, או שאתה מציע אמצעים אחרים?	משאבת חול צפה תהייה עדיפה.
האם מערכת דרכי החיבור המשורטטת בהתאם להנחיותיך הכרחית, או האם מערכת הדרכים הקיימת מספקת להפעלה נורמלית?	מערכת הדרכים הקיימת הוכנה/הוקמה עבור המטרה של שטח לתערוכות ואיננה מתאימה לתנועה מסחרית. שיפורים לכבישים הקיימים, כפי ששורטטו, הכרחיים.
האם אתה מאשר את חלוקת העבודה לשני שלבים, כפי שמוצע בשרטוטים המצורפים ; ואת השימוש בגביונים לקיר הים הזמני?	צריך להימנע מחלוקת העבודה לשני שלבים, והשימוש ברשת אבן וקירות אבן ככל הניתן ; אך ניתן להצדיקה בדחיפות של ביצוע העבודות.
האם אתה מציע לדפן את לוכד הגלים בגביונים?	כן, מכיוון שיש לכם כבר את החומרים.
האם אתה יכול להתייחס אל התכנית שהוכנה על-ידי שיפמן כהנחיה מספקת, נתונה לפירוט ולשינויים ככל שהעבודה תתקדם?	התכנית הנ״ל יכולה לשמש אך ורק כהנחיה כללית. האיכות של ההתאמות והעיבוד בשטח חייבים להסתמך על אדם טכני שנמצא באתר.
מהו התהליך המומלץ בנושא של הכנת חוזים, ביצוע ישיר, ארגון ופיקוח שלהם, הקצאת הוצאות וכדומה ; והאם תוכל להיות במעמד של יועץ במינוי של מהנדס אזרחי מתאים?	אתם נדרשים לשים ביטחונכם באדם טכני אחד ולתת לו 100% עזרה וגיבוי. לא יתכן ולא סביר שזר, עם הכישורים והניסיון הנדרש, ייקח את האחריות של מהנדס אזרחי בשלב זה.
האם אתה יכול להעריך כמה זמן ייקח לקבל את המכונה המוזכרת בסעיף 16 ובסעיף 23 לפלשתינה במידה ותוזמן מאנגליה?	פטיש אוטומטי יכול להישלח בפלשתינה תוך 6 שבועות, אבל אספקת משאבת החול תיקח 3.5 חודשים. ניתן להשיג משאבת חול מפועלי נמל חיפה.
האם אתה יכול לתת לנו הנחיות בנוגע לפעולות שעלינו לעשות במטרה להילחם בחול, שכבר עכשיו נערם מצפון למזח?	לא דבר שהעלויות שלו הגיוניות.
מהי הסכנה בהשארת הכניסה לתעלת נמל הדוברות ללא הגנה מצפון?	הסכנות הן דומות לאלה שמדרום, אך במידה פחותה.

המלצות חברת רנדל, פאלמר טריטון הבריטית לתכנית הנמל

מענה לסוגיה מס׳ 3 - נמל עמוק מים בתל אביב

לשאלה האם קיים צורך להקים נמל עמוק מים באזור תל אביב-יפו הציג בוקטון תפישה כוללת ובעלת תקינות פוליטית גבוהה. הצעתו מהווה פתרון כולל לבעיית הנמל ובעיות נוספות בעלות גוון פוליטי-חברתי- תכנוני של המרחב. הפתרון המוצע כולל הקמת נמל עמוק מים במרחב שבין יפו-לתל אביב צפונית לנמל יפו.

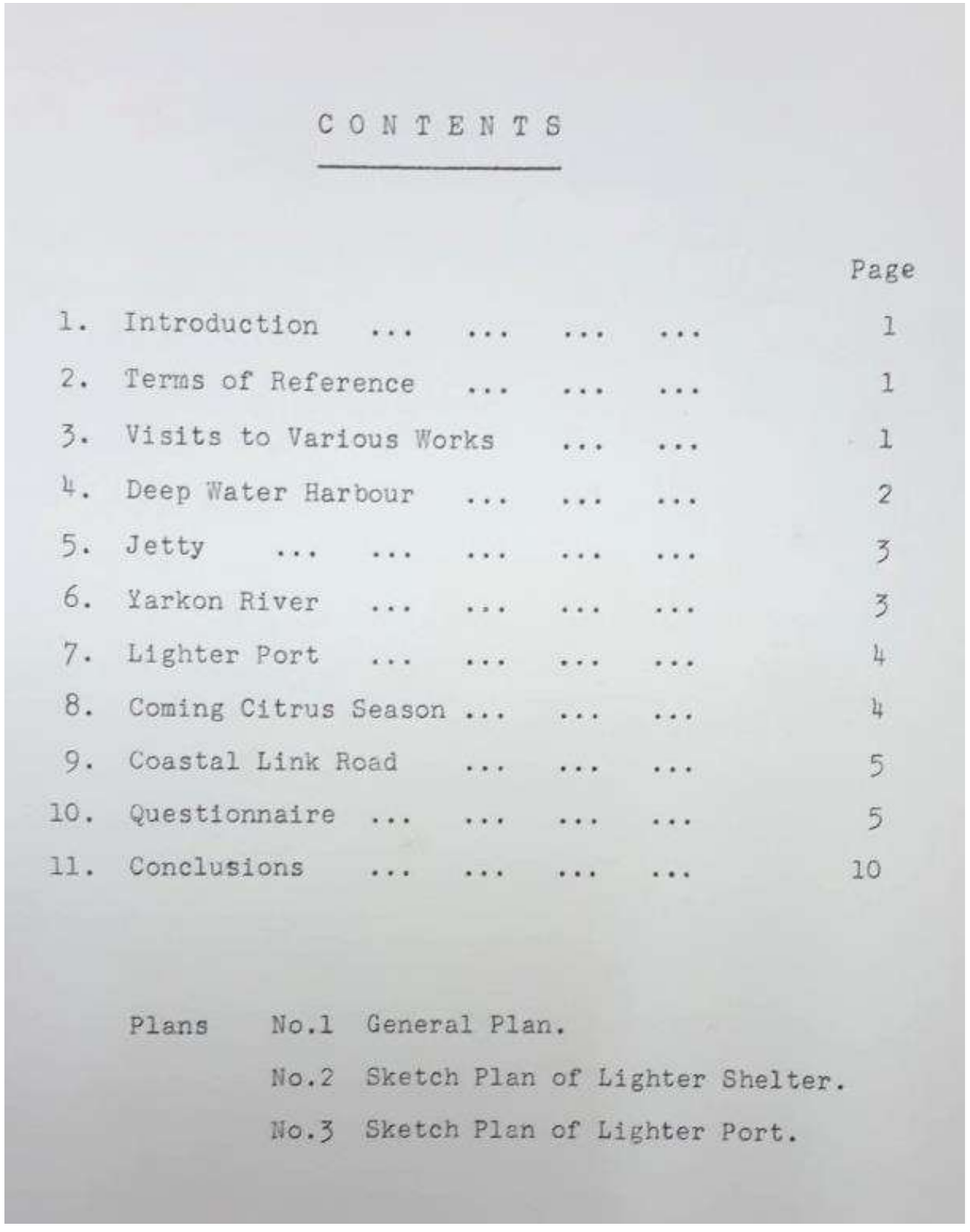
המלצות אלו הוצגו ע״י בוקטון בבירור לממשלת המנדט ב- 13 ביוני 1935 והן נותרו ללא שינוי.

לדעתו נמל זה, אשר ראוי שיקודם ע״י הממשלה, ייתן מענה למגמת הגידול במסחר בארץ, והוא ישרת את האינטרסים המשותפים של שני העמים. מבחינה הנדסית, המליץ המהנדס בוקטון להקים את הנמל בתחום המים (להבדיל מנמל הנבנה אל תוך החוף - inland port).

כמו כן המליץ בוקטון לסלול כביש לאורך חוף הים באזור מנשייה, לשם חיבור בין שני הנמלים (יפו ותל-אביב). הכביש ייתן מענה לבעיה תכנונית נוספת - פינוי פולשים, שכונות ארעיות ובלתי מתוכננות שהוקמו לאורך החוף . הרעיון היה לסלול את הכביש באופן מידי על מנת שיתאפשר משלוח ההדרים מתוצרת היישוב היהודי דרך נמל יפו כבר בעונת המשלוח הקרובה. עוד המליץ בוקטון ליצור קשר רכבתי עם תחנת הרכבת הקיימת ביפו (שם, פרק 4, 9 וכן פרק 11 סע׳ 5-7).

התכנית הכוללת הוצגה במפה מס׳ 1 שצורפה לדו״ח (ראה בעמוד הבא). המפה מציגה את מקום האיתור המוצע לנמל עמוק מים – מסומנת בריבוע טקסט בלב הים (כ-1 ק״מ צפונית לנמל יפו, וכחצי ק״מ מערבית לקו החוף). כמו כן מוצע מקום להרחבה עתידית לנמל, קטע הדרך שיש לסלול באזור מנשיה, קטע מסילת הברזל שיש להקים בין תחנת יפו לכביש הגישה לאורך החוף, ואזור מוצע לתכנית שיקום לשכונות תל אביב שלאורך החוף.

כמו כן מציגה התכנית את שני הנמלים הקיימים לאורך החוף: נמל יפו לאחר עבודות הפיתוח המסיביות שהסתיימו בו זמן קצר קודם תחת תכנונו וניהולו של בוקטון, ונמל תל אביב הנמצא בשלבי הקמה לצד מזח הסירות שהוקם.



CONTENTS

		Page
1.	Introduction	1
2.	Terms of Reference	1
3.	Visits to Various Works	1
4.	Deep Water Harbour	2
5.	Jetty	3
6.	Yarkon River	3
7.	Lighter Port	4
8.	Coming Citrus Season	4
9.	Coastal Link Road	5
10.	Questionnaire	5
11.	Conclusions	10

Plans No.1 General Plan.
No.2 Sketch Plan of Lighter Shelter.
No.3 Sketch Plan of Lighter Port.

משמאל: תוכן עניינים חוברת ההמלצות חברת רנדל, פאלמר טריטון הבריטית לתכנית הנמל

גיליון מס׳ 1 בדו״ח - תכנית כללית לאיתור נמל עמוק מים לאורך חוף תל אביב

ללא קנ״מ. במקור: 1:10,000. מקור: רנדל, 1936. לא ממוספר.

המפה צבועה אך נעדרת מקרא, המקרא המוצע לא הופיע במפה*. עם זאת ניתן להסיק כי הגוון אדום מסמל את מחסני הנמל, וגוון אפרסק מסמל את שטחי התפעול של הנמל.

מקרא*

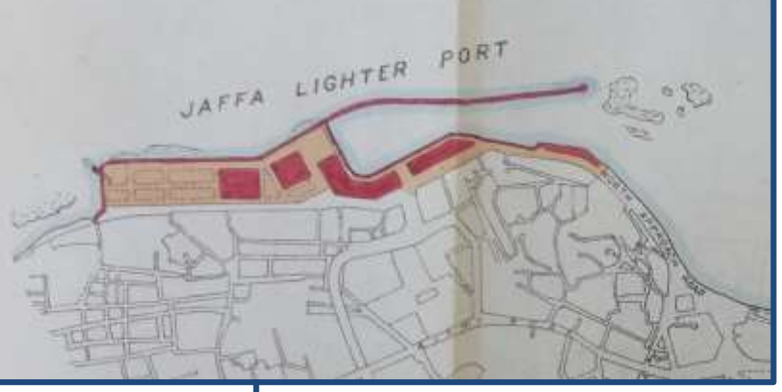
מחסנים

מרחב תפעולי

ראה ניתוח והסבר למפה בעמוד קודם.

הגדלה - נמל תל אביב

הגדלה נמל יפו



1.3 הקמת המעגנה

יומיים בלבד לאחר אישור התכנית (29.9.1936) הוחל בעבודות להקמת מעגנת הסירות. המלצות היועצים הבריטים התקבלו לאחר תחילת העבודות ועל כן התכנית לא הייתה בתיאום מלא איתן.

העבודות תוארו בפרוטרוט על ידי המהנדס העירוני י. שיפמן בביטאון העירוני "ידיעות עיריית תל אביב" במדור ייעודי שיוחד לעניין זה. המדור נקרא בתחילה "חוף תל אביב" ובשנת 1937 שונה שמו ל"נמל תל אביב". על פי מקור זה אחד המאפיינים הברורים של הפרויקט, שנבע מדחיפותו הלוגיסטית, היה פיצול העבודות לשני שלבים (איור כללי משמאל):

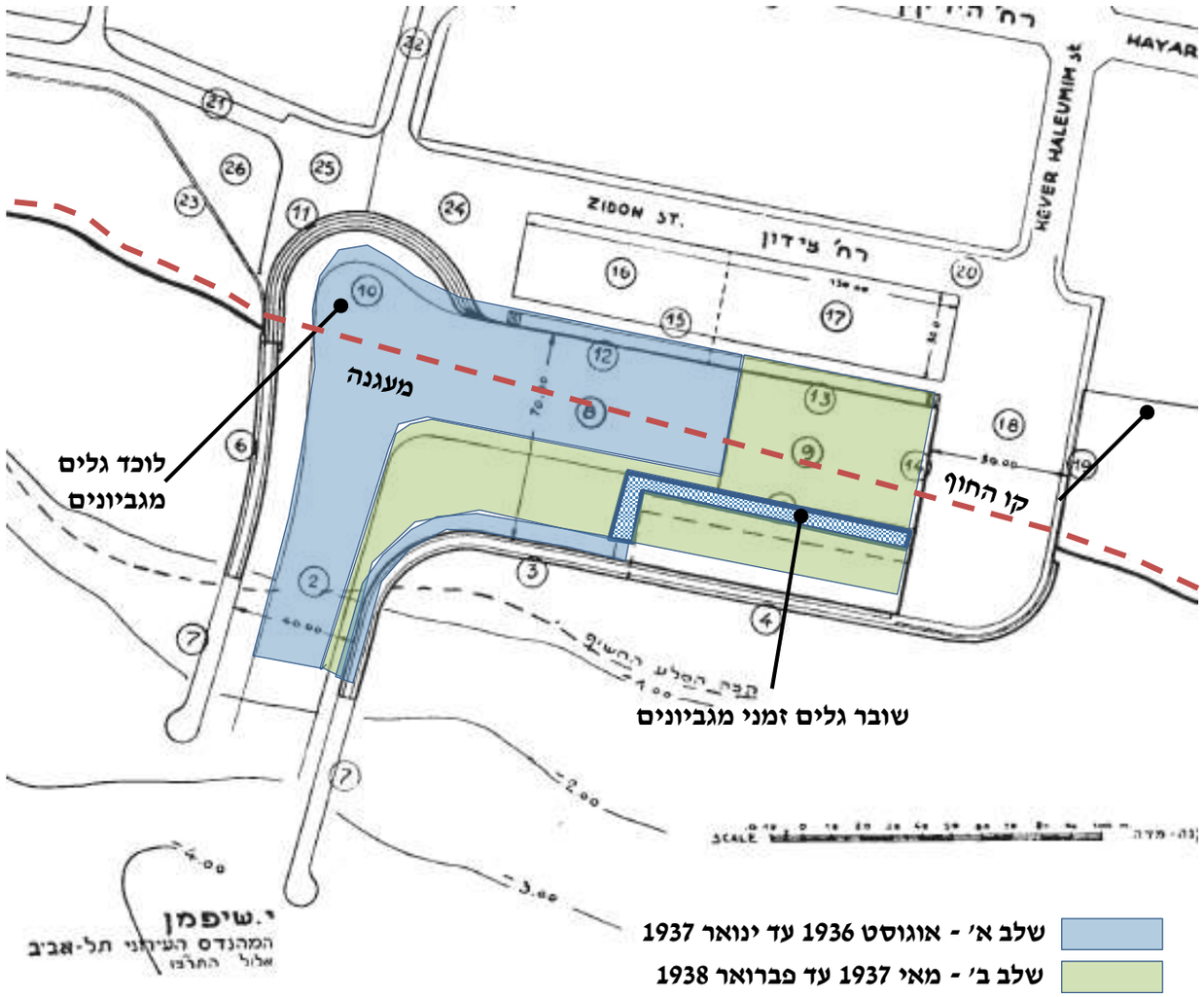
- **השלב הראשון**: הקמת מעגנה זמנית לכ-40 סירות, והקמת מחסנים. זמן ביצוע - מאוגוסט 1936 ועד ינואר 1937, קרי מחוץ לעונת ההדרים.
- **השלב השני***: יציקת שוברי גלים, השלמת המעגנה לגודלה הסופי לקיבולת סופית של 80 סירות, הוספת מחסנים והרחבת מחסנים קיימים. זמן ביצוע – ממאי 1937 ועד פברואר 1938.

בעמודים הבאים מובא תיאור מפורט של אופי העבודות והתקדמותם.

בתקופה שבין שני שלבי הפיתוח המשיכו להתבצע עבודות ביסוס והשלמה של שוברי הגלים באופן שלא יצר הפרעה לעבודת המעגנה בתקופת עונת ההדרים העמוסה.

* הערה: בתקופה זו בוצע פרויקט נוסף, אשר לא תוכנן מראש, של הקמת תחנת נוסעים בנמל. ראה הרחבה בהמשך.

תכנית המהנדס העירוני י. שיפמן למעגן הסירות בחוף תל אביב, ספטמבר 1936 – מפה חלקית.
ראה מפה מלאה בעמוד הבא



מקור: דוח לשכת המסחר , ספריית אוניברסיטת סטנפורד, גישה מקוונת.

שלביות ביצוע המעגנה - השלב הראשון: 30.8.1936 עד ינואר 1937

השלב הראשון נועד להכשרת מעגנה זמנית לכ-40 סירות, והקמת מחסן אחד. זמן ביצוע היה לחוץ מאוד שכן המעגנה הזמנית הייתה צריכה להיות כשירה בינואר 1937 לשם ייצוא ההדרים.

שלבי ביצוע וטכנולוגיה (ראה מפה)

1. <u>הקמת שוברי גלים, המכונים 'קירות מגן' - הסתיימו בסוף דצמבר 1936.</u>

א. **שובר גלים זמני דרום-מערבי** מגביונים, מסומן במפה ⑤. הסלע למילוי הגביונים מקורו מחציבה באזור פתח התעלה. לשם ביצוע העבודות האזור דופן באמצעות שקי חול.

ב. **שובר גלים מערבי מבטון**. החלק הצפוני כולל הקשת הסתיים בחודש נובמבר 1936, מסומן במפה ③. בוצע בטכנולוגיה מעורבת הכוללת שיגומי פלדה לצרכי דיפון. יציקת שובר הגלים מבטון עם זיון של קורות פלדה ומוטות ברזל עגול. תבנית היציקה שילבה לוחות עץ ולוח פלדה בעל חתך ייחודי ליצירת "ארובת שטיפה" לגלים (ראו תצלום 3 בעמ' 34).

ג. **שובר גלים צפוני מבטון**. הסתיים בחודש נובמבר 1936, מסומן במפה ⑥.

ד. **לוכד גלים** מגביונים מדורגים. מסומן במפה ⑩. קוטר הלוכד כ-80 מ'.

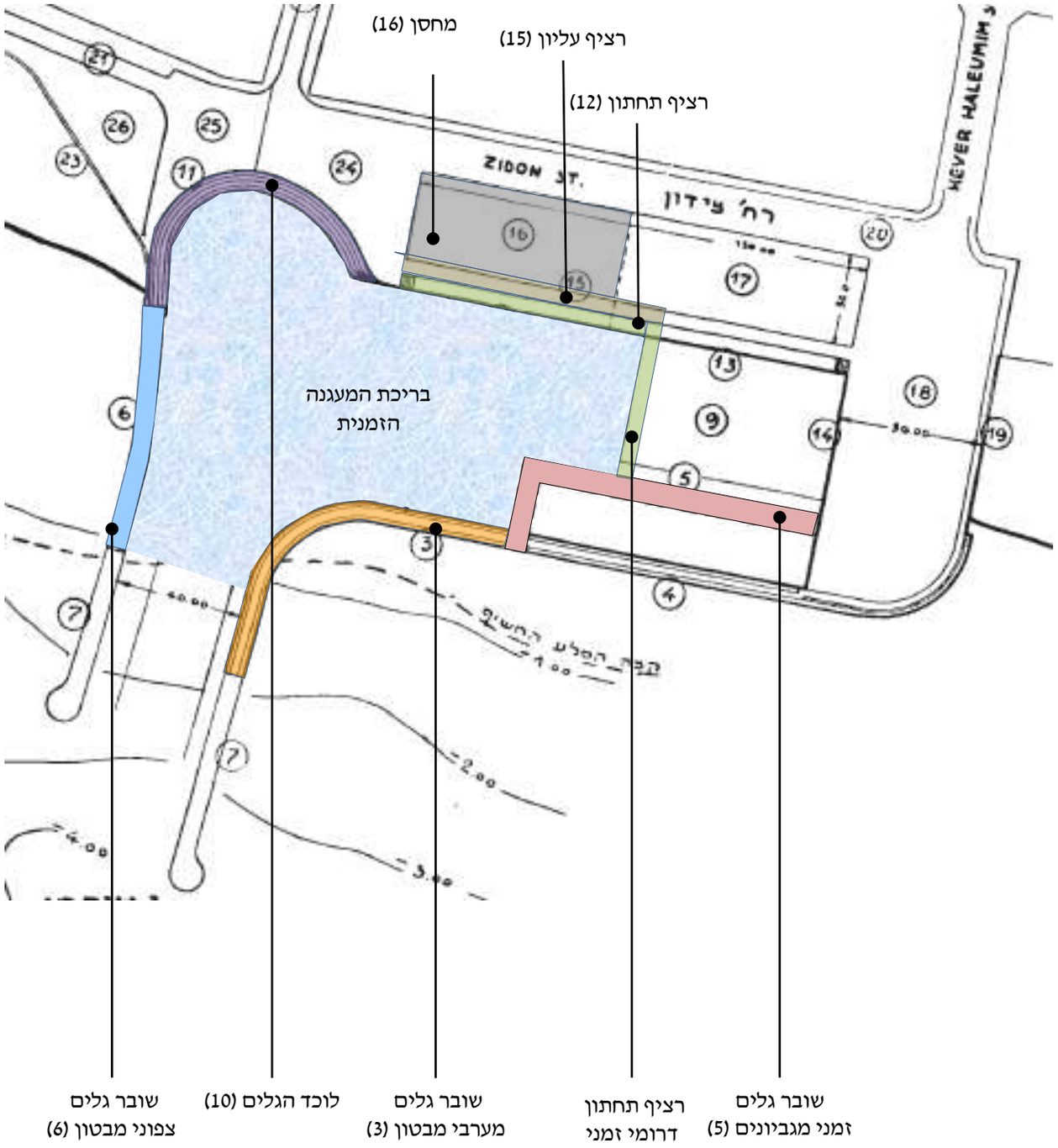
<u>2. הקמת רציפים</u>

א. רציף מזרחי בעל שני מפלסים: רציף תחתון מסומן במפה (12) בגובה 1.25 מ' מעל פני המים במעגנה ורציף עליון מסומן במפה (15) במפלס המחסן, בגובה 2.5 מ' מעל פני המים. הדיפון בוצע באמצעות שיגומי פלדה. המדרגה בין המפלסים נוצרה באמצעות קיר תמך מבטון. תחילת ביצוע נובמבר 1936.

ב. הרציף התחתון הדרומי היה זמני ובוצע אחרון באמצע דצמבר 1936.

<u>3. הקמת מחסנים</u>

המחסן הראשון מסומן במפה (16). תחילת בניה בסוף נובמבר 1936, גמר בנייה סוף דצמבר 1936.



תכנית המהנדס העירוני י. שיפמן למעגן הסירות בחוף תל אביב, ספטמבר 1936 – מפה חלקית.

ראה מפה מלאה בעמוד הבא

מקור: דוח לשכת המסחר, ספריית אוניברסיטת סטנפורד, גישה מקוונת.

תיאור העבודות על פי מקורות המידע

ניתוח כרונולוגי של המידע והנתונים שפרסם י. שיפמן במדור "נמל תל אביב" בידיעון העירייה מצביע על ההתקדמות הדרגתית בביצוע המעגנה, שנבעה משלביות הפרויקט כפי שהוגדרה מראש. שיפמן תיאר את עבודות <u>השלב הראשון</u> כדלקמן (ידיעות עירייה 2, עמ' 110):

"ביום 30.8.1936 יחלו בחפירת בריכת המעגנה ל-40 סירות. המעגן ייחפר בשטח החוף בקו ישר בערך מול הביתן הבריטי שבתערוכה. אורך המעגן 130 מ', רוחבו 40 מ', ועמקו 1.5. כניסה רחבה של 25 מ', מעין תעלה, תיחצב בסלעי החוף, כדי לחבר את המעגן עם השטח העמוק שבים. אם יאשר המומחה הבריטי את התכנית לתעלה אל הירקון, תשמש התעלה את המעגן גם התחלה לתעלה אל הירקון דרך שטח התערוכה".

<u>השלב השני</u> תואר כך (ידיעות עירייה 4, עמ' 236):

"שטח הבריכה הגמורה יהיה 70/155 מטר בעומק 2 מ'. התעלה [...] עתידה להתרחב עד 25 מטר ובעומק 2.5 מטרים, והיא ניתנת להרחבה נוספת עד 40 מטר. לוכד הגלים בצורת חצי עיגול בקוטר של 80 מטר נמצא מול פי התעלה ישמש לשבירת הגלים והחלשת השפעתם על דרגת השקט בשטח הבריכה".

שטח המעגנה מוגדר על ידי שוברי גלים. בחלקה הדרומי של המעגנה סודר רציף שגודלו 50/125 מ'. מצפון ללוכד הגלים סודרה מספנה לתיקון סירות. להקמת הבריכה נעקרו סלעי הים והושמו בגביונים ששימשו להקמת קיר הים הזמני ומדרגות באזור לוכד הגלים. הדופן המזרחית של המעגנה בוצעה באמצעות שיגומי פלדה.

למעלה: תחילת עבודות חפירת המעגנה, השלב הראשון, החדרת שיגומי פלדה לרציף המזרחי התחתון. שלהי 1936. מחסן 1 טרם הוקם. ברקע הביתן הבריטי במתחם יריד המזרח.
מקור: אוסף ארכיון עת"א תצלום P-01425 .
למטה מימין: פרט דופן המעגנה, אוסף ארכיון עת"א, תצלום: P-03837. משמאל פטיש הקשה נועץ שיגום בדופן המזרחית של המעגנה, 3.11.1936. מקור: ארכיון אמ"י תצלום 074.

הקמת המעגנה: תצלומים היסטוריים משלב הראשון אוגוסט 1936 עד ינואר 1937.

1 : חפירת המעגנה, שלב ראשון. תצלום מסוף אוקטובר 1936. מקור : אמ"י 2, עמ' מ"ו.
2 : חפירת המעגנה, שלב ראשון. תצלום מסוף אוקטובר 1936. מקור : אמ"י 2, עמ' מ"ו.
3: חפירה ופינוי סלעים, ינואר 1937. מקור : ארכיון אמ"י , תצלום 088.
4 : שובר גלים זמני מגביונים, 27.10.1936. מקור : ארכיון אמ"י, תמונה 235.

1

2

3

4

הקמת המעגנה: תצלומים היסטוריים משלב הראשון אוגוסט 1936 עד ינואר 1937.

1: פרט קיר תמך בין הרציף המזרחי התחתון לבין העליון, 13.11.1936, אמ"י תמונה 242.
2: פרט חתך שובר הגלים המערבי, 2.11.1936. תמונה 231.
3 : **שובר גלים מערבי מבטון**. פרט תבנית פלדה ליצירת "ארובת שטיפה" לגלים, 13.11.1936. תמונה 09.
4+5 : **החדרת שיגומי פלדה רציף מזרחי** . פרט משקולת הולמת בראש פרופיל הפלדה, 3.11.1936. תמונה 74 תמונה 90.
6: עבודות שלב א', הרציף המזרחי על שני מפלסיו ומחסן פאלמר 1 בזמן הקמתו. דצמבר 1936. תמונה 81.
7+8: משבר הגלים המערבי באזור הקשת בזמן העבודות. תמונות 142, 143.

1

2

3

4

5

6

7

8

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 1 - תיעוד היסטורי ופיזי**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **33**

הקמת המעגנה: מראה המעגנה בסיום השלב הראשון, 4.2.1937. מקור: אמ"י, תצלום 071.

מסילות ברזל מסוג דקוביל זמניות פרוסות במרחב המעגנה לצרכי תפעול והובלה של חומרי בניה ופינוי תוצרי חציבה.

הקמת המעגנה: מראה המעגנה בסיום השלב הראשון, 23.3.1937. מקור: אמ"י, תצלום 007.

בתצלום ניתן לראות בבירור את לוכד הגלים המדורג מגביונים. בקטע הימני של התצלום נראה מחליק הסירות – מתקן דמוי מגלשה שנועד להכניס כלי שיט לתחומי בריכת המים.

הקמת המעגנה: עבודות ביסוס ודיפון בין השלב הראשון והשלב השני

בתקופה שבין שלב הפיתוח הראשון של המעגנה (30.8.1936 עד ינואר 1937) והשלב השני (יולי 1937 – פברואר 1938) המשיכו להתבצע עבודות ביסוס, דיפון והשלמה של שוברי הגלים, באופן שלא יצר הפרעה לעבודת המעגנה בעיצומה של עונת ההדרים העמוסה.

תצלומים מארכיון אמ"י:

1: פיצוץ סלעים בתעלת הכניסה, 29.1.1937, תמונה 276.

2: צוללן בעבודות, 7.2.1937. תמונה 273.

3: יציקת יסוד בשובר הגלים הדרומי אחרי הקשת, 11.2.1937, תמונה 035.

4: מראה מדרום, לאורך שובר הגלים הזמני מגביונים, 21.3.1937, תמונה 34.

5: מבט לכיוון מזרח אל לוכד הגלים. 23.3.1937, תמונה 281.

בתמונה מס' 4 : פרט הכנת מסילות ברזל מסוג דקוביל לצרכי תפעול והובלה של חומרי בניה ופינוי תוצרי חציבה בזמן העבודות.

השלב השני: יולי 1937 - פברואר 1938

מטרה

בשלב השני הושלמה המעגנה לגודלה הסופי לקיבולת סופית של 80 סירות. העבודות כללו: הרחבת המעגנה ב-50 מ' לאורכה ובכ-15 לרוחבה, העמקתה בחצי מטר נוסף עד לעומק 2 מ', הכפלת שטח הרציפים, הקמת מחסן נוסף לפרי הדר (מחסן מס' 2) ומחסן נוסף (מחסן מס' 3), הקמת שוברי הגלים שנדרש להשלימם (אמ"י 7, עמ' 271).

שלבי ביצוע וטכנולוגיה - ראה מפה

1. <u>שוברי גלים</u>

א. **שובר גלים מקטע דרום-מערבי** מבטון עם זיון של קורות פלדה ומוטות ברזל עגול, מסומן במפה ④. תבנית היציקה שילבה לוחות עץ ולוח פלדה בעל חתך ייחודי ליצירת "ארובת שטיפה" לגלים (ראה תצלום 3 בעמ' 34).

ב. **הארכת שוברי גלים מבטון יצוק בתעלת הכניסה,** מסומן במפה ⑦.

ג. פירוק שובר הגלים הזמנים מגביונים.

ד. פירוק קיר דיפון דרומי זמני מגביונים.

2. <u>הקמת רציפים</u>

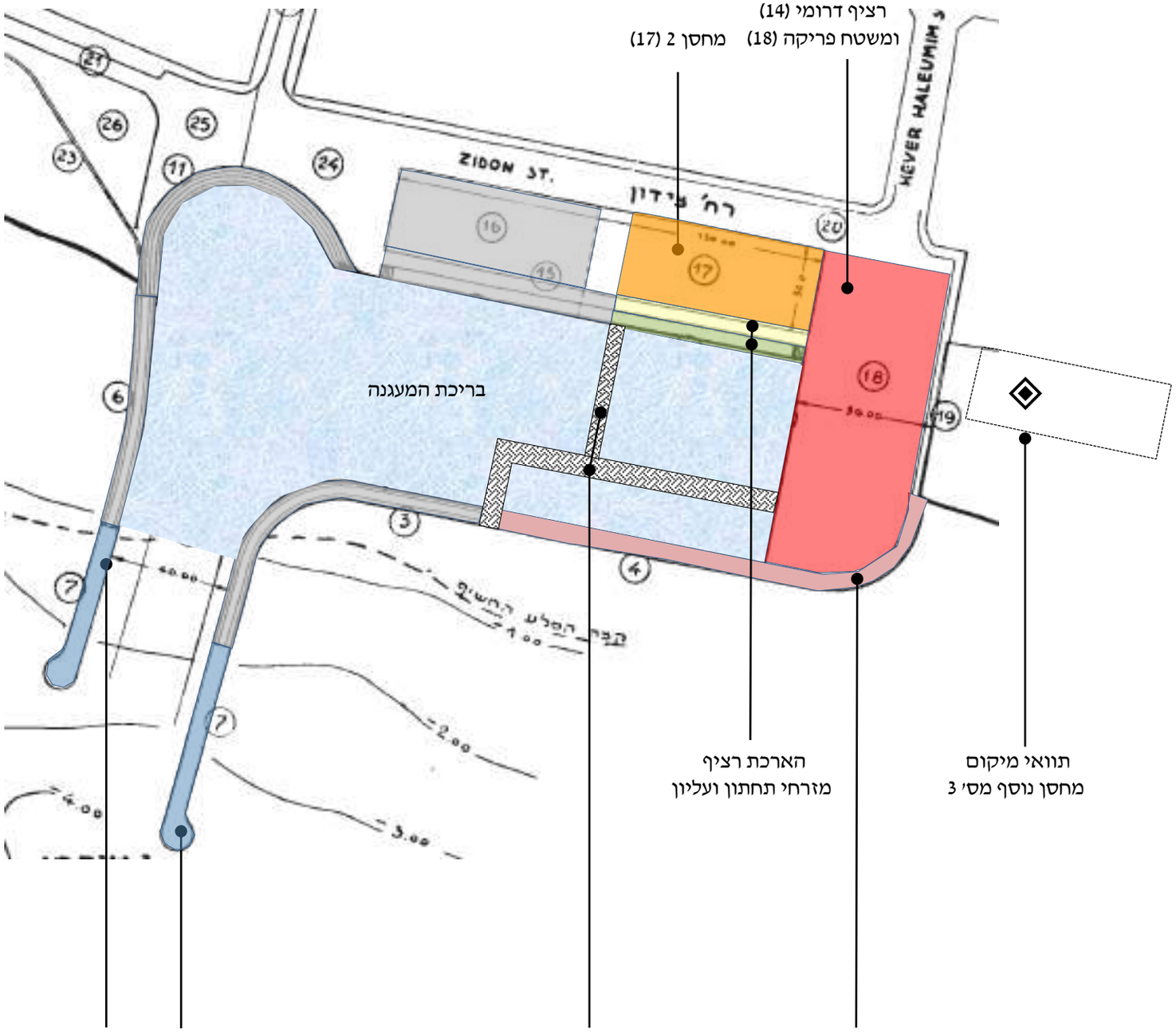
א. השלמת הרציף המזרחי בשני מפלסים.

ב. ביצוע רציף דרומי , מסומן במפה (14) ומשטח פריקה וטעינה, מסומן במפה (18).

3. <u>הקמת מחסנים</u>

א. הקמת המחסן השני לאורך הרציף המזרחי מסומן במפה (17). תחילת בניה בספטמבר 1937, גמר בנייה נובמבר 1937.

ב. במסגרת השלב השני הוקם גם המחסן השלישי – אינו מסומן במפה המקורית - ראה סימון (◈). תחילת בניה בספטמבר 1937, גמר בנייה ינואר 1938.



תכנית המהנדס העירוני י. שיפמן למעגן הסירות בחוף תל אביב, ספטמבר 1936 - מפה חלקית.

ראה מפה מלאה בעמוד 22

מקור: דוח לשכת המסחר , ספריית אוניברסיטת סטנפורד, גישה מקוונת.

תצלומים של הרציף הדרומי בזמן העבודות

תצלומים מארכיון אמ"י :

1: פרט קיר שיגומים בדופן הרציף התחתון וקיר תמך מבטון בדופן הרציף העליון, 31.8.1937. תצלום 293.
2: מראה הנמל מדרום, 18.8.1937. תצלום 49.
3: סוף ספטמבר 1937, מבט אל שובר הים הזמני והשובר החדש מבטון ממערב לו, תצלום 122.
4: עבודות יישור באזור משטח הפריקה של הרציף הדרומי ושטח מחסן הבטון, 21.12.1937, תצלום 119.

1

2

3

4

תצלומים של הרציף המזרחי ושובר הגלים המערבי בזמן העבודות

1

תצלומים מארכיון אמ״י :

1: מבט אל שובר הגלים המערבי לכיוון עבר הקשת 12.8.1937. תצלום 290.
2: מבט מקצה הקשת אל שובר הגלים המערבי 13.9.1937 תצלום 300.
3: סוף ספטמבר 1937, מבט אל הרציף המזרחי שהושלם בעת הקמת שלד מחסן פאלמר 2, תצלום 102.
4: מבט אל שובר הגלים המערבי בזמן הבנייה, 11.11.1937, תצלום 115.

2

3

4

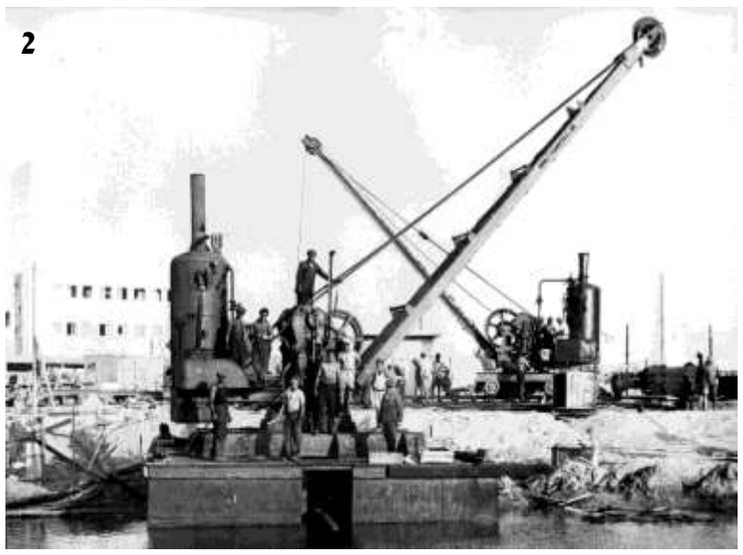
חפירת המעגנה: ההיבט ההנדסי

ביצוע המעגנה במיקום שנבחר, אשר נמצא בחלקו בתחום החופי, נבע מההחלטה להיעזר בקיר הסלעי הטבעי הסמוך לחוף כיסודות לשובר הגלים. החלטה זו חייבה ביצוע עבודות הנדסיות מורכבות ביניהן חפירה מסיבית בקרקע ימית-סלעית ושאיבת חול. העבודה בוצעה על ידי "סולל בונה" ועובדים מנוסים, יהודים יוצאי סלוניקי שביוון. לשם כך הובא למקום מיכון הנדסי כבד שנועד לפוצץ את הסלע הקרקעי באזור המעגנה ותעלת הכניסה, ומשאבות לפינוי כמויות גדולות של חול. החול הועבר לחלק הצפוני של המעגנה לצורך יצירת מספנה (אזור לבנייה ותיקון סירות). הסלעים שפונו מהאתר שימשו לבניית שובר גלים זמני וטרסות מדורגות באזור לוכד הגלים. האבנים הונחו בתוך גביונים (רשתות ברזל) שנערמות זו על זו.

תצלומים מארכיון אמ"י – כלים הנדסיים כבדים בעבודת הקמת הנמל, 1936-1938 :

1: קידוח להכנסת חומר נפץ לפיצוץ הסלע, תצלום מס' 11.
2: מנופים צפים. תצלום מס' 90.
3: בניית קיר הים הזמני מגביונים. תצלום מס' 70.
4: החדרת שיגומים ע"י פטיש הקשה. תצלומים 87.
5-6: מנופים שונים וכלים קידוח. תצלומים 95, 96 בהתאמה.
7: מחפר מתוצרת חברת Ruston-Bucyrus. תצלום מס' 138.

1


2

3

4

5

6

7

טכנולוגיות בניה של המעגנה וקירות הים

הקשיים בהקמת הנמל היו לא רק הנדסיים ותכנוניים, אלא קשורים גם באספקתם חומרי הבנייה לאתר בזמן הנחוץ. כוח העבודה היה יהודי, והתיאורים מפליגים בנחישות הפועלים אשר עבדו ימים ולילות בשלוש משמרות ובתנאי מזג אויר קשים.

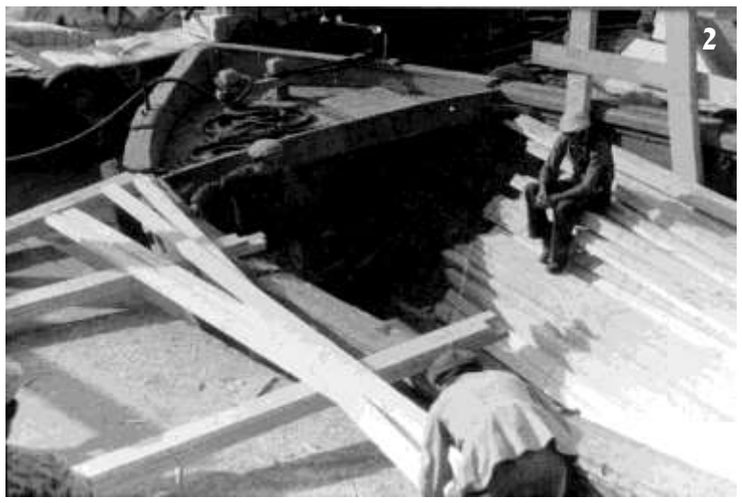
המהנדס ש. פריד, שהיה יד ימינם של שיפמן ומנהל העבודות בנמל ג'ון דה-פריס בכל הקשור לתכנון הנמל והוצאתו אל הפועל, תיאר את הקושי הרב בניהול העבודות ואספקת החומרים (אמ"י 7, 272-273). לצורך הקמת המעגנה נעשה שימוש ב: 16,000 מ"ק חצץ וחול; 4,000 טון מלט; 1,500 טון ברזל; יצקו 12,000 מ"ק בטון. הבעיות העיקריות בניהול העבודות היו:

1. לא ניתן היה לעשות שימוש בעץ מקומי שנמצא בכמויות דלות ואינו מתאים לסביבה ימית מחשש תולעת-הקדחת האוכלת אותו.
2. ביסוס הרציפים ושוברי הגלים בוצע באמצעות שיגומי פלדה מיובאים, טכנולוגיה מתקדמת לאותה העת. השיגומים והכלים ההנדסיים לביצועם יובאו מאירופה.
3. הצטיידות במחפר צף ודוברות לשם פינוי תכוף של משקעי חול שהצטברו בתחתית התעלה והמעגנה.
4. בשל חוסר הזמן להיערך להצטיידות מתאימה ממפעלים אירופאים המיכון ההנדסי נרכש בארץ מתוצרת עברית וכן בארצות שכנות.
5. ייבוא חומרי בניין מחו"ל דרש זמן אספקה ארוך וכן חל איסור בריטי על ייבוא חומרים מסוימים ומיכון. חלק מחומרי הבנייה (שיגומים ורשתות ברזל לגביונים) הוזמנו עוד קודם לתחילת העבודות.
6. נערך הסכם ייצור מיוחד עם מפעל 'נשר' לאספקת צמנט מתאים לעבודות בסביבה ימית.

תצלומים מארכיון אמ"י:

1: שיגומי פלדה, 31.8.1937. תצלום 31.
2: לוחות עץ. תצלום 161.
3: פרט עוגנים מבטון לשיגומים מפלטות טרומיות (1.5/1.5מ'~). תצלום 237.
4: עוגנים מתועשים, תצלום 250.
5: רשתות לגביונים. תצלום 230.
6: הכנת גביונים. תצלום 232.

1


2

3

4

5

6

1.4 נמל הנוסעים

תחנת נוסעים בנמל תל אביב

בחודש פברואר 1938, במקביל לעבודות להשלמת פרויקט המעגנה, התקבל רישיון ממשלת המנדט להפעיל טרמינל להורדת נוסעים בנמל תל אביב. הרישיון התקבל ערב עזיבתו של ווקופ את תפקידו כנציב העליון מטעם ממשלת המנדט הבריטית, והוא משקף את עמדתו הפרו-ציונית. שנים אלו, ערב פרוץ מלחמת העולם השנייה, התאפיינו בגל עלייה אינטנסיבי בעיקר ממדינות אירופה (העלייה החמישית). המשמעות של הפעלת נמל נוסעים קולט עלייה בתל אביב - העיר העברית הראשונה - הייתה סמלית ועוררה התרגשות עצומה ביישוב. עד לאותה העת נקלטו העולים בנמלי יפו וחיפה, שתי ערים ותיקות ומעורבות.

תכנית הרחבת הנמל

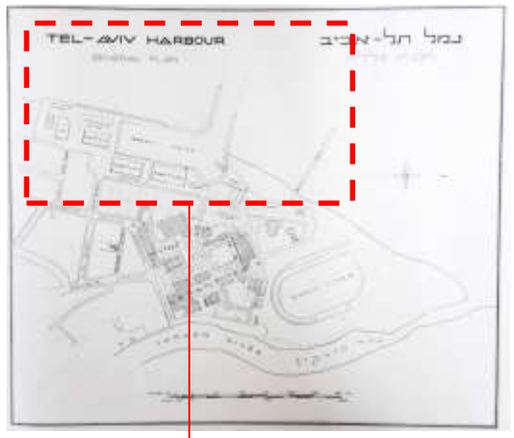
הרישיון להפעלת נמל נוסעים חייב הקמת המתקנים הבאים:

1. בניית אולם מרווח תחנת מעבר ומכס לנוסעים וחפציהם, לרבות חדרים ומשרדים לשירות רפואי ולשכות של מחלקת העלייה.
2. בניית תחנת חיטוי בשביל העולים בהתאם לדרישות מחלקות המכס, הבריאות והעליה.
3. להוסיף למצבת הכלים של הנמל שלוש סירות מנוע, בתפוסה של 40 איש כל אחת, לשם הסעת נוסעים מהספינות העוגנות בלב הים אל רציף הנוסעים.

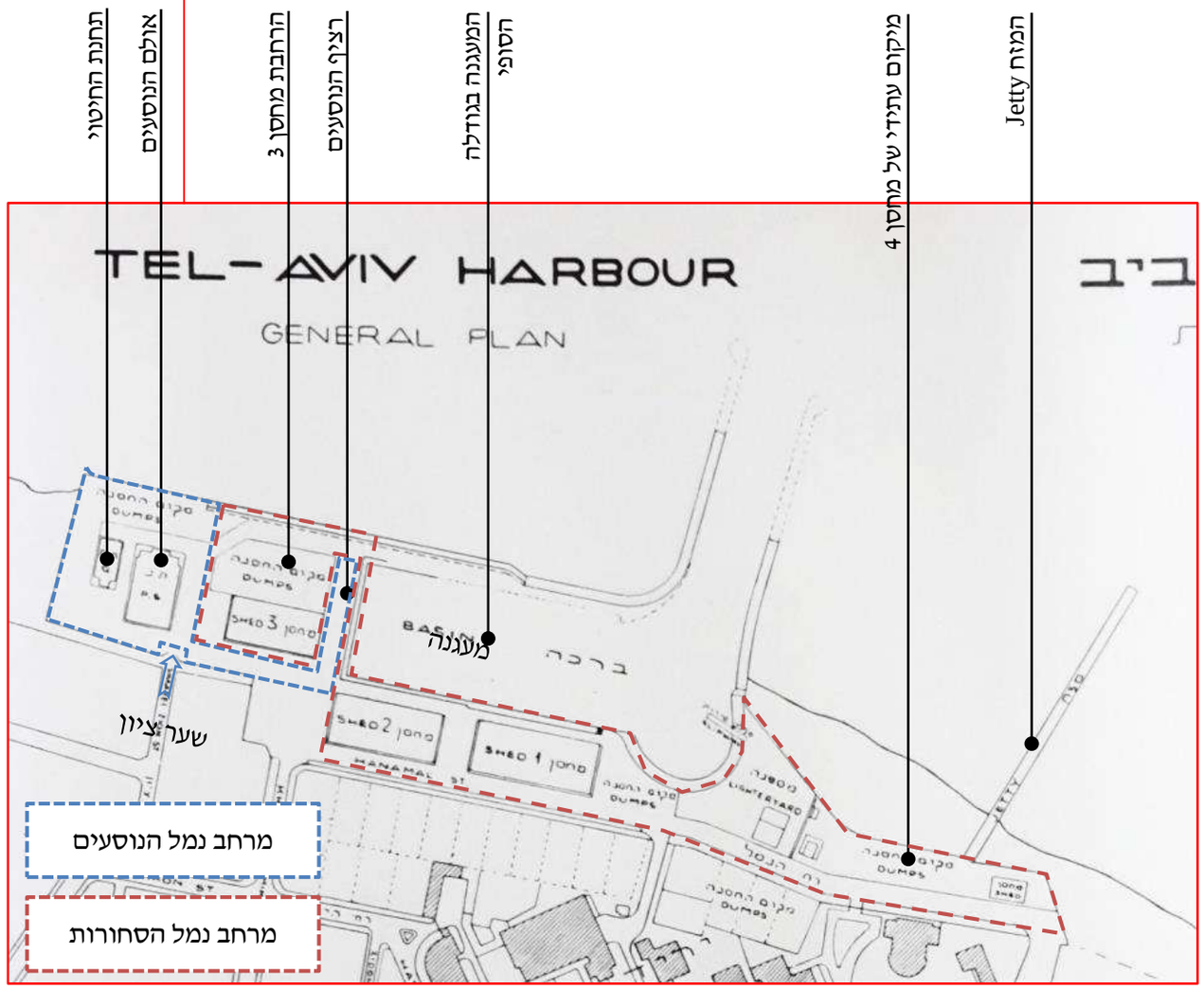
י. שיפמן, המהנדס העירוני, העמיד תכנית להרחבת הנמל (ראה איור) בדופן הדרומית של המעגנה. העבודות הקשורות בהתאמת הנמל לקליטת נוסעים נקראו בעיתונות דאז "עבודות לשכלולו של הנמל". בנובמבר 1937 ביקר הנציב העליון בפעם השלישית בנמל תל אביב, לבחינת ההכנות והקמת המבנים. על פי התכנון סירות הנוסעים נכנסו אל המעגנה והנוסעים הורדו ברציף המערבי בסמוך לתחנת הביקורת. מהרציף צעדו לכיוון תחנת הנוסעים. לאחר סדרת בדיקות השתחררו מן התחנה ופנו לצאת אל העיר דרך שער ציון.

על פי נתוני אמ"י עלויות ההקמה של המבנים הדרושים לנוסעים, ושל תשתיות התחבורה והפיתוח הנלוות להן הוערכו בכ-7000 לא"י. פירוט העבודות שבוצעו (ראה מפה משמאל):

1. הרחבת מחסן מס' 3, שטחו הסופי - 2550 מ"ר.
2. הקמת בניין אולם הנוסעים בשטח של 1000 מ"ר.
3. הקמת תחנת חיטוי בשטח של 330 מ"ר.
4. הקמת רציף נוסעים בגדה הדרומית של המעגנה, שאורכו 44 מ' ורוחבו 12 מ'.
5. חיבור נמל הנוסעים לעיר באמצעות רחוב שער ציון - הרחבה בעמוד הבא.
6. הקמת מחסן מס' 4 בשטח של 1000 מ"ר - לא מופיע במפה.
7. סדור כבישים ודרכי גישה.



תכנית הנמל ומחסניו בשנת 1938
מקור: אמ"י 2, לא ממוספר.



חיבור נמל הנוסעים אל העיר - רחוב שער ציון

ועדת השמות של עיריית תל אביב החליטה בתאריך 6.2.1938 לקרוא לרחוב המוביל מתחנת הנוסעים אל רחוב התערוכה (כיום הירקון) בשם "שער ציון". רחוב שער ציון נושא עד היום את שם זה היה בעבר דו סיטרי ושימש לתנועת כלי רכב.

בקצה המערבי של רחוב שער ציון הוצב שער ברזל קל דו כנפי, שרוחבו כרוחב הדרך. האזור הוקף גדר רשת. השער לא שרד.

שער ציון היה לשער השני שהוקם בסמוך למרחב הרציפים של המעגנה, קדם לו שער נמל ראשי ברחוב חבר הלאומים (כיום רחוב כ"ג יורדי הסירה).

לשער זה חשיבות סמלית.

פרט שער הברזל וגדר רשת מרחוב שער ציון, 1938. מקור: אוסף התצלומים הלאומי, תצלום D817-021.

קהל ממתין לפתיחת שער ציון ביום פתיחת הנמל, 1938. מבט מרחוב שער ציון. צלם: ברמר קורט.
מקור: ספריית אוני חיפה, תצלום 1641338.

קהל ממתין לפתיחת שער ציון ביום פתיחת הנמל, 1938. מבט מתוך הנמל. מקור: אוסף מטסון ספריית הקונגרס האמריקאי, תצלום 17093.

חנוכת נמל הנוסעים, פברואר 1938

בתאריך 23.2.1938 עגנה בנמל תל אביב ספינת הנוסעים היהודית הראשונה "הר ציון". על אף שהיה ידוע שמפאת תנאי מזג אויר קשים הספינה תעגון בחיפה ולא תוריד נוסעים בתל אביב, מעמד זה היה בעל חשיבות סמלית רבה ליישוב היהודי. עיריית תל אביב הכריזה על יום חג וקראה לתושבים להניף את דגל ציון ודגל בריטניה על בתיהם ולהאיר את הבניינים באור חגיגי. העירייה קישטה את שטח הנמל ואת כיכרות העיר המרכזיות (מגן דוד, המושבות, הרברט סמואל) את בניין העיר ברחוב ביאליק, בו הוצב גם סמלו המואר של הנמל. המעגנה סודרה בסדר מופתי ועל הסירות השונות נתלו דגלי המדינות.

טקס פתיחת 'שער ציון' נחגג בנוכחות הנציב העליון ווקופ, שפעל במרץ במשך שנות כהונתו לקידומו ולפיתוחו של נמל תל אביב. בשל התנאים הסוערים הטקס נערך באחד המחסנים, ונכחו בו כל מכובדי היישוב ומושליו, העולים (שהגיעו ברכבת לאירוע) ותושבים. בסה"כ כ-20,000 איש נכחו באירוע וכ-70,000 ביקרו באותו היום בנמל. בהגיעו לאולם הנוסעים פתח הנציב את שער המבנה במפתח זהב שהוכן למטרה זו וניתן לו במתנה לקול תרועות ממושכות של הקהל.

הטקסט שעל הלוחית:

"במפתח זה פתח הוד מעלתו הנציב העליון לא"י סיר ארטור ג. ווקופ את נמל ת"א תחנת הנוסעים ביום 23.11.1938 שנמסר ע"י אוצר מפעלי הים".

1: מנעול ומפתח מזהב שהוכנו לכבוד טקס פתיחת נמל הנוסעים. מקור: אוסף אמ"י תצלום 324.
2: הנציב העליון ווקופ פותח את שער נמל הנוסעים. מקור: אוסף אמ"י תצלום 322.
3: הזמנה לטקס הפתיחה הרשמי של נמל הנוסעים, 23.2.1938. מקור: ארכיון אמ"י.
4: הנציב העליון הרביעי ארתור ווקופ וראש עיריית תל אביב ישראל רוקח בטקס פתיחת נמל הנוסעים, 1938. מקור: ספריית אוני' חיפה, תצלום 001455582 .

3

נשיא ומועצת ההנהלה
של אוצר מפעלי ים בערבון מוגבל

מתכבדים להזמין את

כב' ה' י.ל. ספירא

לפתיחה הרשמית של נמל תל־אביב לנוסעים
ע"י הוד מעלתו הנציב העליון לארץ־ישראל
ביום הרביעי, 23 לפברואר 1938, בשעה 12 בצהרים

הכניסה עם כרטיס זה דרך רחוב שער ציון

THE ANGLO-PALESTINE BANK LTD.
TEL-AVIV

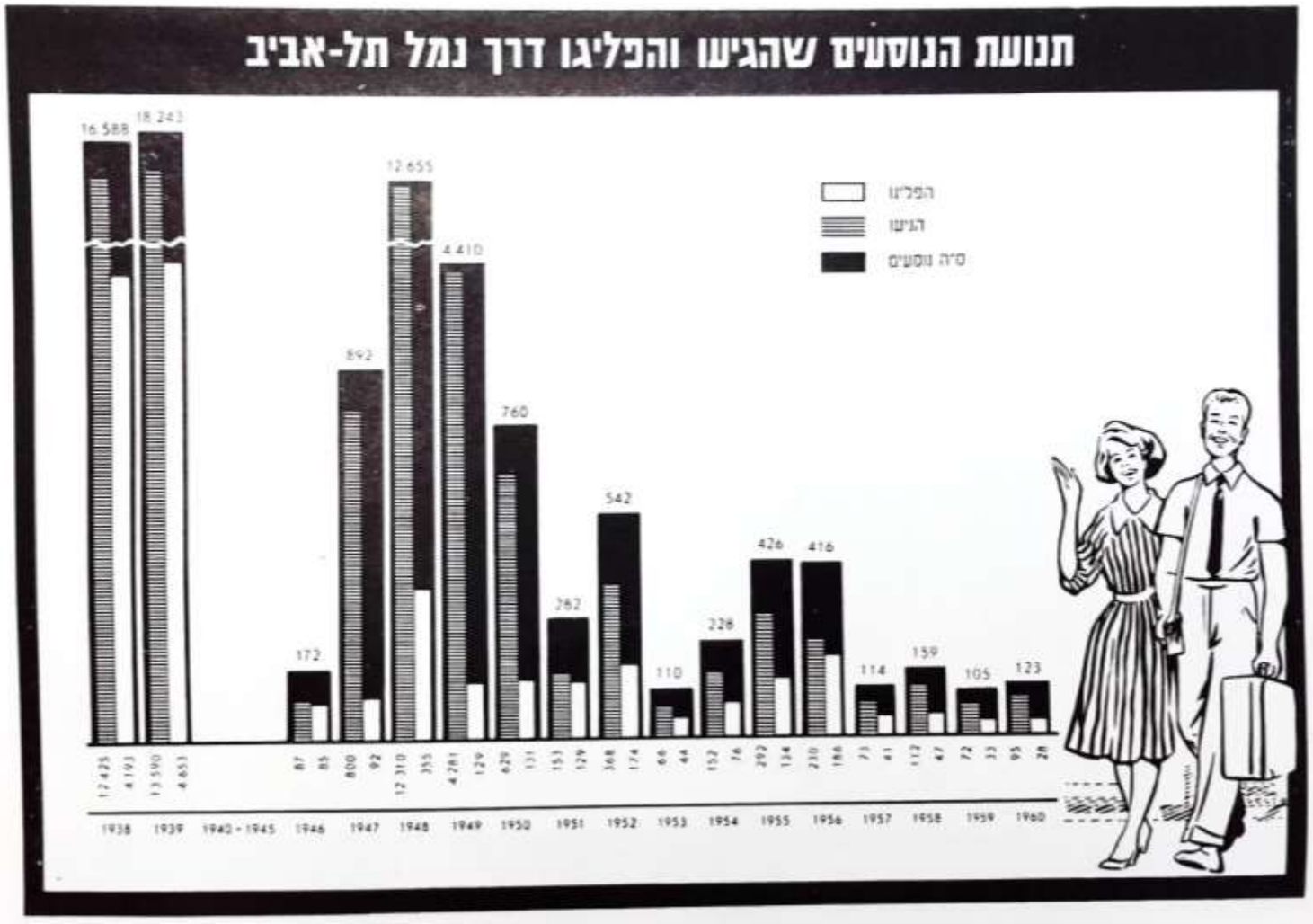
4

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 1 - תיעוד היסטורי ופיזי**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **44**

פעילות נמל הנוסעים

נמל הנוסעים החל את פעילותו בשנת 1938 וככל הידוע המשיך להיות פעיל גם בתקופת קום המדינה. כמות הנוסעים התפלגותם (יוצאים / נכנסים) מתוארת בגרף המצורף (מקור: אמ"י 7, עמ' 374). ההערכה היא שנמל תל אביב קלט כ-10% מהעולים הנכנסים בשערי המדינה.

פעילותו של נמל תל אביב כנמל נוסעים הייתה צנועה מבחינת היקפי התנועה, אולם היא הייתה בעלת ערך סמלית גדולה.



יום חנוכת נמל הנוסעים: סירות המעגנה בסדר מופתי ועליהן דגליהם המדינות העוגנות בנמל, 1938. מקור: אוסף מטסון ספריית הקונגרס האמריקאי, תצלום 17102.

אלפי מבקרים ביום חנוכת נמל הנוסעים, על הרציף מול מחסן פאלמר 2, 1938.
צלם: ראובן גרוס. מקור: ארכיון עיריית תל אביב, תצלום 1159.

הממשל הבריטי ויחסו לנמל בעיר תל אביב - סיכום

בתקופת נציבותו של הנציב העליון הרביעי באי"י סיר ארתור ווקופ (1931-1938) חלו שינויים מפליגים, בעיקר בכל הקשור ליישוב היהודי: ווקופ פתח את שערי הארץ ליהודי אירופה בעקבות עליית היטלר לשלטון, והיה בקשרי ידידות עמוקים עם מנהיגי היישוב היהודי. שנותיו הראשונות של ווקופ בארץ היו, מבחינת היישוב היהודי, מעין ירח-דבש מתמשך (נאור: 114).

הרעיון להקים מזח לפריקת סחורות בחוף תל אביב הוצג בפני הנציב העליון ארתור ווקופ בשלהי אפריל 1936 ע"י משה שרתוק - מנהל המחלקה המדינית של הסוכנות היהודית באותה העת. הבקשה להקים מזח נפרד עבור היהודים, במנותק מנמל יפו, לא הייתה חדשה. כבר בשנות ה-20 מינה הנציב פלומר ועדה לבחינת נמל יפו ובניית מזח נפרד ליהודים, ולאחר שהוחלט בשנת 1927 להקים נמל בחיפה נזנח הרעיון (שטרן 1, עמ' 116). פלומר הבטיח לעיין בבקשתו של שרתוק ולעודד את הערבים לחדול מהשביתה בנמל יפו. הסכמתו העקרונית של ווקופ התקבלה בטלפון בתאריך 15.5.1936 בתנאי כי הממשלה לא תישא בהוצאות הקמת המזח וכי יפרקו חומרי בניין בלבד, ויטענו הדרים בלבד (אמ"י 7, עמ' 48). נציגי היישוב היהודי היו מטרדים מכך שלא התקבל רישיון מסודר, וראו בכך הצהרה על ארעיות ההסכמה לתקופה קצובה.

ווקופ ליווה את התקדמות העבודות בנמל ותמך בהתפתחותו. הוא ביקר באתר בחודש מאי 1936 ולאחר מכן במהלך עבודות השלב הראשון של המעגנה (18.12.1936 וכן 12.1.1937) ופעמיים נוספות בתקופת השלב השני (הפעם השנייה הייתה במעמד חנוכת נמל הנוסעים). הביקורים היו בעלי חשיבות סמלית, והנציב לווה במשלחת בריטית הכוללת מזכיר, מושלים וקצינים. את פני המשלחת קיבלו ראשי העיר, מנהל העבודות בנמל ג'ון דה-פריס, ונציגי החברות השותפות. בשנת 1938 הנציב בחן את התקדמות העבודות במעגנת הסירות ומחסני הנמל, ובתחנת הכוח רידינג שהוחל בהקמתה בצדו השני של שפך הירקון.

ווקופ היה אורח כבוד בטקס פתיחת 'שער ציון' באירוע רחב שהתקיים בנמל ביום פתיחת נמל הנוסעים בחודש פברואר 1938. בהגיעו לתחנת העולים פתח הנציב את שער המבנה במפתח זהב שהוכן למטרה זו וניתן לו במתנה לקול תרועות ממושכות של הקהל. נאומו שיקף את עמדתו התומכת ביחס להקמת הנמל ולהתפתחותו (אמ"י 7, עמ' 144):

"לתל אביב הזכות לבנות מזח משלה, ונמל משלה, ומעולם לא זזתי כמלוא נימה מאותה החלטה, ואף אתם – עוז רוחכם והחלטתכם הנחושה לא נתערערו במשהו. [...] רבותי, הנני מאושר באמת להכריז על פתיחתו של נמל זה גם לתנועת סחורות וגם לתנועת נוסעים".

בתקופת המלחמה הולאם הנמל על מתקניו לטובת הצבא הבריטי. באפריל 1946 הרחיבה הממשלה את סמכויותיו של אמ"י בנמל והחברה קיבלה מעמד של אפוטרופוס מטעם הממשלה בניהול כל ההיבטים האדמיניסטרטיביים: גביית מיסים ודמי עגינה, דמי שימוש ברציפים, דמי נוסעים ומיסים אחרים שנקבעו בתקנות החופים. החלטה זו הייתה בעלת חשיבות גדולה ביותר ליכולת הכלכלית של אמ"י לשקם את הנמל - עד לאותו הזמן לא היו לנמל רווחים ממיסים וארנונה לצרכי אחזקת הנמל ופיתוחו, ומאזן התפעול שלו היה שלילי.

העתק

C/290/36 21. May 1936

Executive of the
Jewish Agency
Jerusalem.

Gentlemen,

I am directed to refer to a confidential letter of the 13th May addressed by Mr. M. Shertok to the High Commissioner in regard to off-loading of cargo on the shore of Tel-Aviv, and to inform you that His Excellency, as you are now aware, has arranged for this scheme to be carried out.

I am etc.,

(-) Max Nurock
For Chief Secretary

האישור הרשמי לפריקת סחורות התקבל ב 21.5.1936.
מקור: אמ"י 7, עמ' 55.

1.5 פעילות הנמל עד 1965

תת פרק זה יעסוק בתיאור וניתוח פעילות נמל הסחורות לאורך השנים. מטרת הסקירה לפרוס מידע ביחס לפעילות המסחרית בנמל ולבחון את התמורות שחלו בהיקפי הפעילות של הנמל ואת יחסן של תמורות אלו על הרחבת שטח הנמל והמבנים הכלולים בו.

הפעילות תוצג באופן כרונולוגי, בחלוקה לפרקי זמן הבאים:

א. 1936-1939 – שלב ההקמה והביסוס

ב. 1940-1945 – תקופת מלחמת העולם השנייה

ג. 1946-1948 – חזרה לפעילות מסחרית, הנמל בתקופה מלחמת העצמאות

ד. 1949-1955 – פעילות שוטפת עד לרכישת הנמל ע"י המדינה

ה. 1956-1965 – פעילות שוטפת בנמל עד לסגירתו הסופית.

החלוקה מתבססת על אבני דרך החופפים לשינויים בתפקוד הנמל כתוצאה מגורמים פוליטיים, כלכליים או אחרים כפי שיוסבר להלן.

פעילות הנמל בין השנים 1936-1939

מקור הנתונים:

ידיעות עירייה 4, עמ' 238 ; ידיעות עירייה 6, עמ' 134 ; ידיעות עיריה 7, עמ' 124 ; ידיעות עירייה 8, עמ' 52 ; אמי 3 ;אמ"י 5.

נתוני פעילות לשנת 1936 מתייחסים לחודשים מאי-דצמבר, בזמן שהסחורה נפרקה על גבי המזח (המעגנה טרם הוקמה), והובלה אל המחסנים באמצעות קרוניות הדקוביל. הספק הפעילות של הנמל עלה באופן משמעותי לאחר פתיחתה החלקית של מעגנת הסירות, ויכולת פריקה מואצת באמצעות מנופים. בינואר 1937, עם סיום עבודות השלב הראשון של מעגנת הסירות, החלו הסירות לעגון בבריכת המעגנה שסיפקה להן מים שקטים, ולא נעשה עוד שימוש במחסה לסירות שבמעלה הירקון. בריכת המעגנה בשלב זה הייתה כמחצית מגודלה הסופי, וכושר העגינה שלה עמד על 40 סירות. ביולי 1937 נחנכו במעגנה שני מדלים (מנופי הרמה): מדלה גדול הנע על פסים ומרים משאות של עד 5 טון, ומדלה קטן יותר שהרים משאות של עד 1.5 טון. בנוסף לאלו היו במזח שני מנופים, וברציפים 4 מנופים נוספים. מתקן מסילת-סרט הונח בהפרש הגובה בין שני הרציפים, בכדי להעביר סחורות בנוחות.

בחודש פברואר 1938 נפתח הנמל לתנועת נוסעים והספק הסחורה המטופלת – ייבוא וייצוא - המשיך להעלות. הושלמה העבודה על בריכת העגינה וכושר העגינה שלה עמד על 80סירות.

בסוף שנת 1938 היה נמל תל אביב בעל כושר להעברת 2 מיליון תיבות פרי הדר, 300,000 טון סחורות לשנה ולשמש גם כנמל נוסעים. שטח הנמל עמד על 75 דונם ופעלו בו 7 מדלים, 2 מסילות סרט וכ-80 סירות.

החל משנת 1939 הדיווח בביטאונה של העירייה אודות הפעילות בנמל התרכז בנתונים כמותיים ולא נשא עוד אופי של חדוות עשייה והקמה. הנתונים מצביעים על התייעלות בפעילות הנמל – כמות הסחורות הנכנסות גדלה בעוד שחלה ירידה בכמות האניות העוגנות. בשנים 1939-1941 עלה היקף הפעילות בנמל תל אביב על זו של נמל יפו. בנקודות שיא הועסקו בנמל כ-1800 עובדים בשלוש משמרות עד חצות.

לאורך שנות הפעילות הנמל היה היקף הייצוא גבוה משמעותית מהיקף הייבוא. הייצוא נשען ברובו על ענף פרי ההדר המתאפיין בעונתיות מובהקת (ינואר - מאי).

פריון העבודה בנמל תל אביב בין השנים 1936-1939

שנה	מס' אניות קיטור שעגנו	ימי עבודה	הייצוא בטונות	הייבוא בטונות
1936*	110	133	28,477	1,858
1937	536	249	99,127	26,913
1938	818	279	139,335	56,502
1939	485	283	158,507	48,202

נתונים ביחס למשק נמל תל אביב בין השנים 1936-1939

שנה	עובדים מועסקים	שטחי אחסנה מקורים (מ"ר)	שטחי אחסנה לא מקורים (מ"ר)	מנופים ומסילות
1936	276	2,000	1,000	2
1937	640	5,000	5,000	10
1938	1070	7,500	10,000	9
1939	1256	7,500	11,000	

הנמל בשנות מלחמת העולם השנייה: 1940-1945

מקור הנתונים: ידיעות עיריית ת"א - שנה 16: חוברת 2-3 עמ' 29; חוברת 10 עמ' 13; שנה 18: חוברת 3-4 עמ' 47

החל משנת 1940 החלה האטה בפעילות הנמל בכל הקשור בסחר בינלאומי עד לעצירת פעילות מוחלטת ביולי 1941. עם פרוץ מלחמת העולם השנייה חל איסור על עגינת אניות בים הפתוח, ובאופן מעשי נסגר נמל תל אביב (וגם נמל יפו) בפני כלי שיט מסחריים. **מחודש יולי 1941 ועד אוקטובר 1944 לא הייתה עגינה בנמל כלל.** בנובמבר 1945 חודשה הפריקה המסחרית בנמל. בשנות המלחמה חנה הצבא הבריטי במגרשי התערוכה (אביצור, 1980).

על אף האמור לעיל דו"ח רווח והפסד כללי שנערך לתקופה 1936-1946 (שם, עמוד 12א) נמצא כי הנמל היה הפסדי לאורך כל שנות פעילות, <u>למעט בשנים 1943-1944</u> בהן לא פעל כנמל סחורות. סך ההפסד עמד על 112,000 לא"י. בהיבט זה חשוב לציין כי הנמל היה מקור עבודה משמעותי לעיר תל אביב.

בשנות המלחמה עסקה אמ"י בהספקת ציוד ואנשים לשירות הצי המלכותי הבריטי, וכן בבניית סירות עבורו. מספר העובדים המועסקים בשנים אלו לא עבר את ה-200 עובדים. כלי השיט, סירות הנוסעים והדוברות, הציוד המכני והקרונות של הנמל עסקו בהובלת מטען לשלטונות הצבאיים ולממשלה הבריטית, והושאלו לצרכי תפעול נמלים הקרובים לחזית הלחימה. כמו כן מצאו הבריטים עזרה במחסנים הנרחבים של הנמל ושל מתקני יריד המזרח לאחסון הספקה צבאית, לשימוש כבתי מלאכה וכד'. בתקופה זו תעשיית הסירות שפותחה בנמל תל אביב מצאה תעסוקה צבאית וסיפקה לבריטים כלי שיט לפלישה ואף בנתה עבורם שתי ספינות שולות מוקשים שהיו לכלי השיט הגדולים ביותר שנבנו במספנה בתל אביב בפרט ובארץ בכלל. בתקופה זו כמות הסככות ששימשו למספנות גדלה באופן משמעותי.

עובדי הנמל התגייסו לפלוגה הצבאית ושימשו כימאים של הצי המלכותי. הם הוצבו בנמלים שונים לאורך הים התיכון והלבנט (יוון, טוברוק, טריפולי וכד') והוזכרו באהדה בהיבט זה. בנוסף בשנות המלחמה החל נמל תל אביב לשמש גם כנמל ראשי לדיג במים עמוקים. בשנת 1940 הורדה לנמל ספינת הדיג הראשונה ואחריה הובאו כ-20 ספינות נוספות שנבנו במספנה הצפונית (מבנה מס' 26 כיום).

לקראת סוף המלחמה עסקה הנהלת אמ"י בפיתוח קשרי סחר ישירים מול מדינות אירופה (הולנד, נורבגיה, בריטניה ואחרות) במטרה לעודד אותם לצרף את נמל תל אביב לרשימת נמלי הפקידה של מסלולי האניות ולפתח קווים ייעודיים לנמל תל אביב. התעודה משמאל מציגה על מפת עולם מוקטנת את מגוון הנמלים אותם פקדו ספינות שיצאו מנמל תל אביב. התעודה נחתמה בחודש חשוון תש"ו (אוקטובר 1945).

תמונות:

1. תעודת הברית העברית העולמית בה היה נמל תל אביב חבר. מקור: ארכיון אוצר מפעלי ים.
2. פעולות העברת "שולת המוקשים" ממקום בנייתה בחלק הדרומי של נמל ת"א, לרציף המערבי לשם השקה. כל הפעולות נעשו בעבודה ידנית. מקור: http://cgate.co.il/nostalgia/liberman/pages/A002_030.htm
3. ספינות דיג במעגנה בתקופת מלחמת העולם ה-2. מקור ארכיון אמ"י, תצלומים בתפזורת.

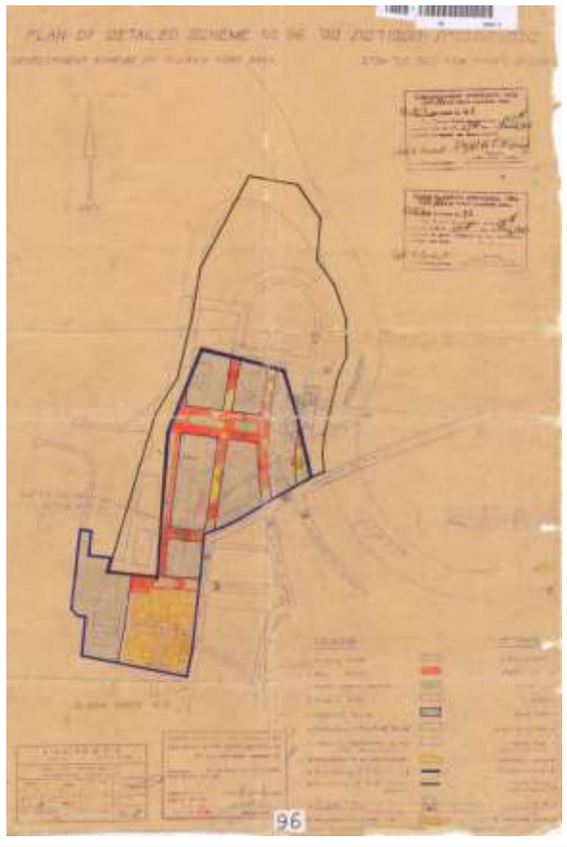
פעילות הנמל בין השנים 1946-1947 ערב מלחמת העצמאות

מקור הנתונים: ידיעות עיריית ת"א - שנה 16: חוברת 2-3 עמ' 29; חוברת 10 עמ' 13; שנה 18: חוברת 3-4 עמ' 47

בתאריך 1.4.1946 הוחזר ניהולו של נמל תל אביב לידי אמ"י, והוענק לו מעמד של רשות נמלים הזכאי לגבות דמי עגינה, דמי רציף, אגרות רישוי ורישום ספינות. **שנת 1947 הייתה השנה הראשונה בתולדותיו שבה המאזן של נמל תל אביב הציג רווח**. מטעם הממשלה הבריטית נותרו בנמל רק פקידי המכס.

עם חידוש העבודה עלתה שאלת מצבו של ציוד הנמל, שמרביתו הוחרם או התבלה. התבהר כי על החברה להשקיע הון נוסף לצורך חידושו והתאמתו לתמורות שחלו בתחום זה במשך השנים בהם הנמל לא היה פעיל מבחינה מסחרית. גיוס ההון וההצטיידות בעלות של כ 62,500 לא"י הסתיימו במחצית השנייה של שנת 1947, אולם היקף הפעילות בנמל היה מוגבל בשל גודלה הנתון של המעגנה.

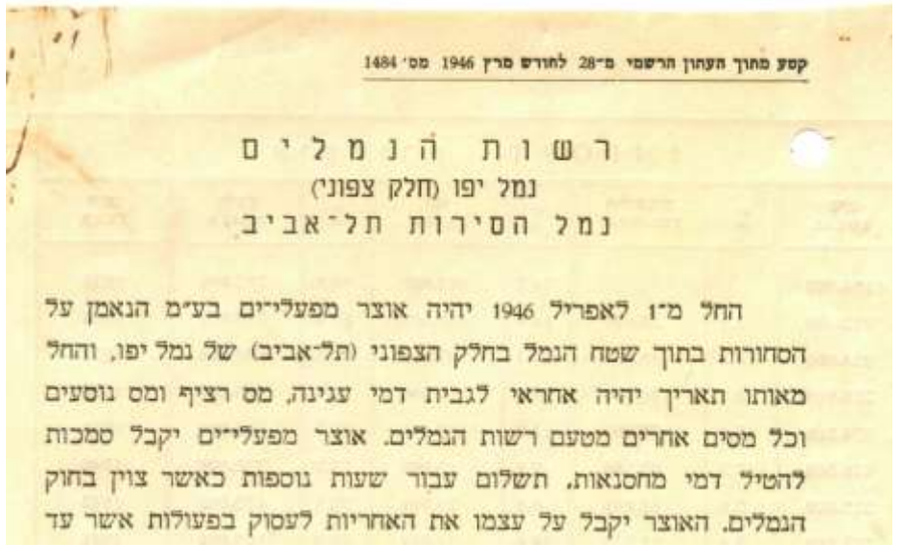
הנמל המשיך בעבודה שוטפת גם בשנות מלחמת העצמאות, ובשנת 1948 הגיעה כמות הסחורה הנכנסת לנמל לשיא של למעלה מ- 200 אלף טון (ראה טבלה).



בשנת 1947 אושרה תכנית תא/ 96 לשטח הנמל שייעדה את השטחים היבשתיים העיקריים לייעוד של אזור מיוחד. כמו כן הסדירה התכנית מערכת דרכים וכן סימנה להריסה חלק ניכר מהבינוי הקיים. התכנית לא מומשה, אך אישורה משקף את כוונת הגורמים העירוניים וחברת אמ"י לפתח את הנמל ולהרחיב את יכולת השימוש בו לשם הגדלת כושר הנשיאה של הפעילות שלו.

ראה הרחבה בהמשך הפרק - סקירת תכניות וייעודי קרקע.

פריון העבודה בנמל תל אביב בין השנים 1946-1948			
שנה	מס' אניות קיטור שעגנו	ימי עבודה	הייבוא בטונות	הייצוא בטונות
1946	198	227	76,938	30,910
1947	446	268	135,000	45,000
1948	540		217,201	69,549



קטע מתוך העתון הרשמי מ־28 לחודש מרץ 1946 מס' 1484

רשות הנמלים
נמל יפו (חלק צפוני)
נמל הסירות תל־אביב

החל מ־1 לאפריל 1946 יהיה אוצר מפעליים בע"מ הנאמן על הסחורות בתוך שטח הנמל בחלק הצפוני (תל־אביב) של נמל יפו, והחל מאותו תאריך יהיה אחראי לגבית דמי עגינה, מס רציף ומס נוספים וכל מסים אחרים מטעם רשות הנמלים. אוצר מפעליים יקבל סמכות להטיל דמי מחסנאות, תשלום עבור שעות נוספות כאשר צוין בחוק הנמלים. האוצר יקבל על עצמו את האחריות לעסוק בפעולות אשר עד

ניהול נמל יפו ע"י אמ"י, 1948-1952

בזמן מלחמת העצמאות ננטש נמל יפו, תחתית בריכת הנמל הייתה זרועה במוקשים וארגזי תחמושת. ציוד הנמל היה מושבת ונמצאו בו כ-60 סירות רעועות בלבד מתוך מצאי של 250-300 בימיו הטובים.

בתום המלחמה קיבלה אמ"י את האחריות לתפעול נמל יפו, שנקרא כעת "המעגן הדרומי של נמל תל אביב". אמ"י החלה בעבודות שיקום לשם השמשת נמל יפו, והעבירה לשם כך ציוד מנמל תל אביב. בשנת 1949 חזר נמל יפו לפעילות. בשנים אלו נמל יפו שימש בעיקר לייצוא ההדרים, ואילו נמל תל אביב נטל על עצמו את מכסות הייבוא שכדאיות פריקתם גדולה יותר.

בשנת 1952 הועברה האחריות האדמיניסטרטיבית על נמל יפו לידי משרד התחבורה, ואילו נמל תל אביב המשיך להיות מנוהל על ידי אמ"י.

תפקיד הנמל במלחמת העצמאות (1947-1948)

מקור: אמ"י 7, עמ' 195-186

בתקופת ההכנות של היישוב היהודי למלחמת העצמאות ההולכת וקרבה, שימש נמל תל אביב כמוצא חשוב וכמעט נטול פיקוח לים התיכון. זאת למרות ששטח הנמל היה מוקף כוחות: הנמל עצמו היה מוקף משטרה בריטית אזרחית, וחיל ההנדסה הבריטי חנה בשטח התערוכה שהשמירה עליו נעשתה על ידי אנשי הלגיון הערבי.

במסגרת ההכנות הוקמה פלוגת 'המעגן' שמשימותיה היו הגנה על תל אביב מצד הים, הגנה על אניות שתבואנה לפרוק אספקה ליישוב, נשק ותחמושת, והכנה כנגד מתקפות מהאוויר. הפלוגה פורקה בפברואר 1949 עם סיום מלחמת העצמאות. הפלוגה דאגה להקמת סליקים של נשק ולהברחתו תחת אפם של הבריטים. בראשית 1948 החלו להגיע משלוחים גדולים של נשק ואמצעי לחימה, שנטמעו היטב בתנועה הערה של פעילות הנמל. אמצעי ההסוואה בהם השתמשה הפלוגה לשם פיזור חומרי הלחימה ליעדם היו מגוונים, בין היתר נעשה שימוש באמבולנסים שהגיעו במשלוח ימי, או נשק שהוסתר תחת 200 טון של תפו"א. בימים אלו הפך נמל תל אביב לאשנב היחיד שדרכו הוברח נשק ליחידות ולארגונים הצבאיים היהודיים.

בתקופה זו החלו בביצור הנמל ובהכנות למלחמה: הוקמו עמדות של בטון מזויין, נקבעו עמדות הגנה, והוכנו מקלטים לעובדים. ימים ספורים לאחר הכרזת המדינה, ביום ראשון 16.5.1948, **הפציצו מטוסי חיל האוויר המצרי את נמל תל אביב**. ההפצצה גרמה לנזק רב למחסנים ולציוד ולמותם של 3 עובדי נמל. באותה העת עגנה בנמל ספינה מלאה בחומרי נפץ, הספינה לא נפגעה וכך נמנע אסון כבד.

לא ידוע מי מהמחסנים נפגע ובאיזה אופן. תצלומים שונים שאותרו בארכיון אמ"י (משמאל) מציגים פגיעה במחסן הבטון (כיום מבנה מס' 4) ובמחסן מס' 2 (כיום מבנה מס' 8).

העבודה בנמל הופסקה כמעט לחלוטין עד לחודש אוגוסט, ובוצעה באופן חלקי בשעות החשיכה. אף על פי כן בשנה זו לא הצטמצמו באופן משמעותי כמויות המטען שעברו בנמל (טבלה בעמוד הקודם).

עם הקמת המדינה קיבלה אמ"י היתר לשמש זרוע ממלכתית כרשות נמלים. היתר זה נלקח ממנה בשנת 1952.

תצלומים לאחר פגיעת הפגז. מקור: ארכיון אמ"י. תצלומים בתפזורת.

1. פגיעת פגז במחסן מס' 3.
2. כנ"ל.
3. פגיעת פגז במחסן מס' 2.

1

2

3

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

תכנית להרחבת הנמל והקמת נמל עמוק מים 1949-1952

מקור: אמ"י 7, עמ' 186-195

בפברואר 1948, לאחר שהתקבלה החלטת האו"ם בדבר תכנית החלוקה ולאור הציפייה הגדולה של היישוב היהודי לקבל עצמאות, החליטה הנהלת הנמל בעזרת הסוכנות היהודית ולשכת המסחר, להזמין תכנית להקמת נמל עמוק מים בתל אביב מחברת ייעוץ אמריקאית מומחית לנמלים. הוכנה תכנית רחבת היקף והמוסדות העירוניים עסקו בה במשך מספר שנים עד גניזתה.

ראה הרחבה בנספח לפרק זה.

ידיעות תל-אביב-יפו

בלי מבטאון רשמי של עיריית תל-אביב-יפו
יצא לאור את לחודש בעריכת א. ז. בן-יוסי
YEDIOT TEL-AVIV — JAFFA

השנה העשרים ואחת
VOLUME — XXI

5=6 תשרי תשי"ב OCTOBER 1951

תל-אביב—יפו על סף תשי"ב

לקראת נמל עמוק-מים בעירנו

מחוך דברים במועצת-העיר

שאיפות תל-אביב לנמל

...את הבעיות העיקריות, שהעסיקה בשנה החולפת, בתקופה... את עיריית תל-אביב—יפו, זאת החוגים הכלכליים והמסחריים של העיר — היתה בעיית נמל עמוק-המים. שתמצא את פתרונה. כפי שאנו מקווים, בשנה הבאה.

שאלת הקמתו של נמל עמוק-מים בתל-אביב עמדה על הפרק במשך זמן רב. ברצוני למקד כאן את שאיפותיה של תל-אביב. בראשית הדרך, לבל נשכח.

בידוע, היינו נאלצים בשנת 1936, תחת לחץ המאורעות, לבצוע לנו מוצא לים מול העיר תל-אביב. והקימונו את המעגן בצפון העיר, מול שפך הירקון. אולם תל-אביב שאפה מראשיתה, ובפרס מאחר גמר מלחמת-העולם הראשונה, לנמל גדול מי שלה. דיון ממושך התגהל בעניין זה בין העיריה לבין ממשלת המנדט. כל שעם חשבנו, שהנה אנו משיגים את מבוקשנו זה. העיר הלכה וגדלה. ממשלת המנדט שלחה מומחים לברוק את השאלה. אחת מהצעות המומחים היתה להקים נמל ע"י מוק-מים בשטח מבין יפו ותל-אביב. כפי הנראה. מתוך הנחה שהמפעל העברית תר כל לעבוד מעל תל-אביב, והמפעל השרית — בצד יפו. התכנית לא יצאה לפועל משפטים פוליטיים. מתוך סחר להתפתחו ת של תל-אביב, שהיתה יכולה להיות מהדה יותר. אילו היה לה נמל עמוק-מים.

בסופו-של-דבר הקימה ממשלת המנדט מעגן ביפו. גדול פי-שלושה ממעגן תל-אביב, בכפפי היתרונים, כמובן. עבודה עב-רית לא היתה במעגן זה. התנחל משא ומתן, והיו הצעות על פסירת אחת יזוע של העבודה לידים עבריות. אולם הספנים ביפו היו עם מיוחד במינו, אלה היו לאחכים ערבים קיצונים שעמדו תמיד ב-ראש כל השעלות נגד תל-אביב.

המעגן ליד שפת הירקון

בשנת 1936 השלים המעגן במאמצי כל הגורמים, למן אלה שמחבו את הסיפים על גביהם ועבמו לימים עד לגובה החזה, ועד חני המסחר והחקלאות, והמוסדות שנתנו את האמצעים הדרושים להקמת המעגן בתל-אביב. מצאנו את המכשירים הכלים לשעולה בתוך הים והשוות. עם כל חוסר-נסיונה של הספנות העברית. רבים מעזרינו, שנהפחו ביואות בתקופה ה-נחיצית ההיא, בעודם נערים, הפכו כעת דעת הזמן לאנשי-ים מאומנים. — לספנים ולהנאים וכו'. המעגן הביא לנו תועלת רבה ערב מלחמת השחרור, שעה שנמל יפה היה בידי ממשלת המנדט, ונמל יפו היה בידי הערבים. תל-אביב שימשה או כמקום העיקרי להעברת הסדוש לנו במור-בן כלכלי ובטחוני. לא שעם הובאו בלי-לות, כרגע האחרון, הכלים שהצילו אותנו מיואה.

לאחר הקמת המדינה החל ...אגר מס-עלי יפו לראות לכך, שיורחב המוצא"לים שיהיה הגם המעגן הדרומי של יפו ומוסו — בק-צה הצפוני של העיר.

להקמת נמל כזה היה דרוש סך 30 מיליון ל"י, מסכום זה יכולנו לבצל בח-זרה 7 מיליונים ל"י, מן השאר המיובש שיתווסף בתוך הים. שם ייבוש קטע מן הים, על מנת להגיע למים עמוקים. נמל כזה היה מאפשר סריקה 2 מיליונים טר-נות בתל-אביב לשנה והיה משמש מקום עגינה לאניות-נוסעים.

מערך-התחבורה. בראשיתו של ד. רמז ויל. התיחס בחיוב לתכנית זו, בזמן היותו שר-התחבורה. היה לנו משא-ומתן ממר-שך אתו בדבר הריאורגניזאציה של אגר מפעלי יפו. הרחבת מסגרתה של התב-רה ושיתוף כל הגורמים שציינתי אתה שעולה בעבר. דיבר על השנת אפצעים מחוץ-לארץ והוצאת פלויה פנימי בארץ. היה נדמה לנו, שהדבר הולך ומתגשם. דרושים היו רק אישור, שמוסרים את הנ-שמת התכנית לחברת ...אגר מפעלי יפו. — מתוך הנחה שחברה זו תוריב ויצור — או אליה מוסדות כלכליים אחרים. — רש-יון להקים נמל. וכן קנצסיה מאת המש-עלה. החברה סנתה שעמים רבות בעניין זה. אך שום דבר עד הזמן האחרון לא התקדם בשטח זה. יש שמועות בדבר תכ-נית להקים נמל עמוק-מים בדרומה של הארץ. איך יתכן, שלא יאשרו הקמת נמל עמוק-מים בתל-אביב? המובת ה-מסלה לשאלה זו לא היתה ברורה. גם היום איני יכול להבין, מה הם המניעים שבגללם נדחה עד כה הקמת נמל בתל-אביב. ותל-אביב — עירונה גם רמת-גן, גם חולון וכל הסביבה עד פתח-תקוה ועד ראשון-לציון ועד הר-צליה וכו', כי כל השטח הזה הוא למעשה שטח רצוף בסיבון כלכלי. העשיתי וחקלי-אי. כל השטח הזה נכלל בתוך ...תל-אביב המדוברה.

ליד מערך-התחבורה הוקמה ועדה שכ-ניח, שתפקידה לבדוק, מהו המקום המת-אים להקמת נמל עמוק-מים בארץ. כנצ-ניחם של תושבי המקום הזה, צריכה הוא-עצה להיות מדאגת מן העובדה, שהעדה זו אינה מצוידת במומחים גדולים, הי-כולים לבדוק את האפשרות השבה בי-תר משמעים שכניים. אינני מזלזל בכוחות המקומיים שלנו, ואף-על-פי-כן לעריכת התכנית הזמנו מומחים מאמריקה.

דעת הגורמים הכלכליים בתל-אביב

על מועצת-העיר להביע דעתה בשאלה זו ולהחליט החלטה שאינה משתמעת לש-ני פנים. ...אגר מפעלי יפו הוא מוסד עצורי בהחלט. המסרנם המוני אנשים. הוא מצורף מבאי-כח כל הסקטורים בישוב, ולא שמענו על התנגדות בתוך המפעל הזה. החיוני כל-כך לאוכלוסיה ולכלכלת שלנו. יפו היתה עיר-נמל ידועה ומפורס-מת בכל התקופות. היש שמעם שכניים לכך. יש לנצל את הדברים הטבעיים. קו-דם שמתחילים בדברים מלאכותיים. אפ-גם עזה היתה ידועה כעיר-נמל. אולם, לא על עזה אנו מדברים כיום.

לפני כחדשים התאספו גורמים כלכ-ליים, בהשתתפות באי-כח כל המוסדות המעוניינים, וקבלו החלטה שיש להודיע לממשלה, שכולם בדעה אחת, שיש לי-אשר הקמת נמל עמוק-מים בתל-אביב. לא יתכן, שעיר זו תהיה מנותקת מהים. יש מקום בארץ לשלושה נמלים. תל-אביב הגדולה עומדת על כך. שיהיה לה נמל עמוק-מים ללא דיחוי. הממדנו כמ-עם שלום שנים. ידוע בבירור, שחישה אינה יכולה להשתלם לבדה על הסריקה והמעינה, ולא תוכל לשאת במעינת סרי-החדר. אנו משלמים תוך-תוספות לאניות העומדות ומחכות לסריקה. הוצאות הס-ראנספורט עלו ב-25%. הדמרב (השחיית האניות) והסראנספורט מחישה הנה (בז-מן שאנו סובלים מפחסור בצמנים, בנזין וכו') גורמים לבזבוז רב ומיותר.

מימון הקמת הנמל

את הוצאות הקמת הנמל הזה תממן הב-רת ...אגר מפעלי יפו המוחכת. באמצ-עות קבלנים שיימצאו על-ידי הכרזה בינ-לאומית. חלק מן ההוצאות יוחזר על-ידי השטחים המיובשים שיתווספו, וחלק נק-בל בהלוואה. את ההלוואה לביצוע הע-בודה נוכל להשיג בארץ, את ההלוואה לציוד נוכל לקבל מהולנד או מצרפת.

דרישתנו צריכה להיות מבוססת על נ-מוקים פשוטים מאד: תל-אביב—יפו היא עיר גדולה ומרכזית, וטבעי ושוב שיהיה בה נמל מכל הבחינות שהזכרתי כבר. כל מה שהקמת נמל זה נדחית, גדל והס-סד הנגרם למדינה.

תכנית הנמל עמוק-המים בתל-אביב—יפו

פעילות הנמל בין השנים 1949-1956

בין השנים 1950-1952, כנראה לאור השמשתו מחדש של נמל יפו, פחתה בהדרגה כמות הסחורה הנפרקת בנמל תל אביב (ראה טבלה). בשנים 1954-1956 חזרה הפעילות בנמל על היקפיה בימי הזוהר של שנות ה-30 ועמדה על ממוצע של כ-200,000 טון שנתיים - פריקה וטעינה.

רכישת אמ"י על ידי מדינת ישראל

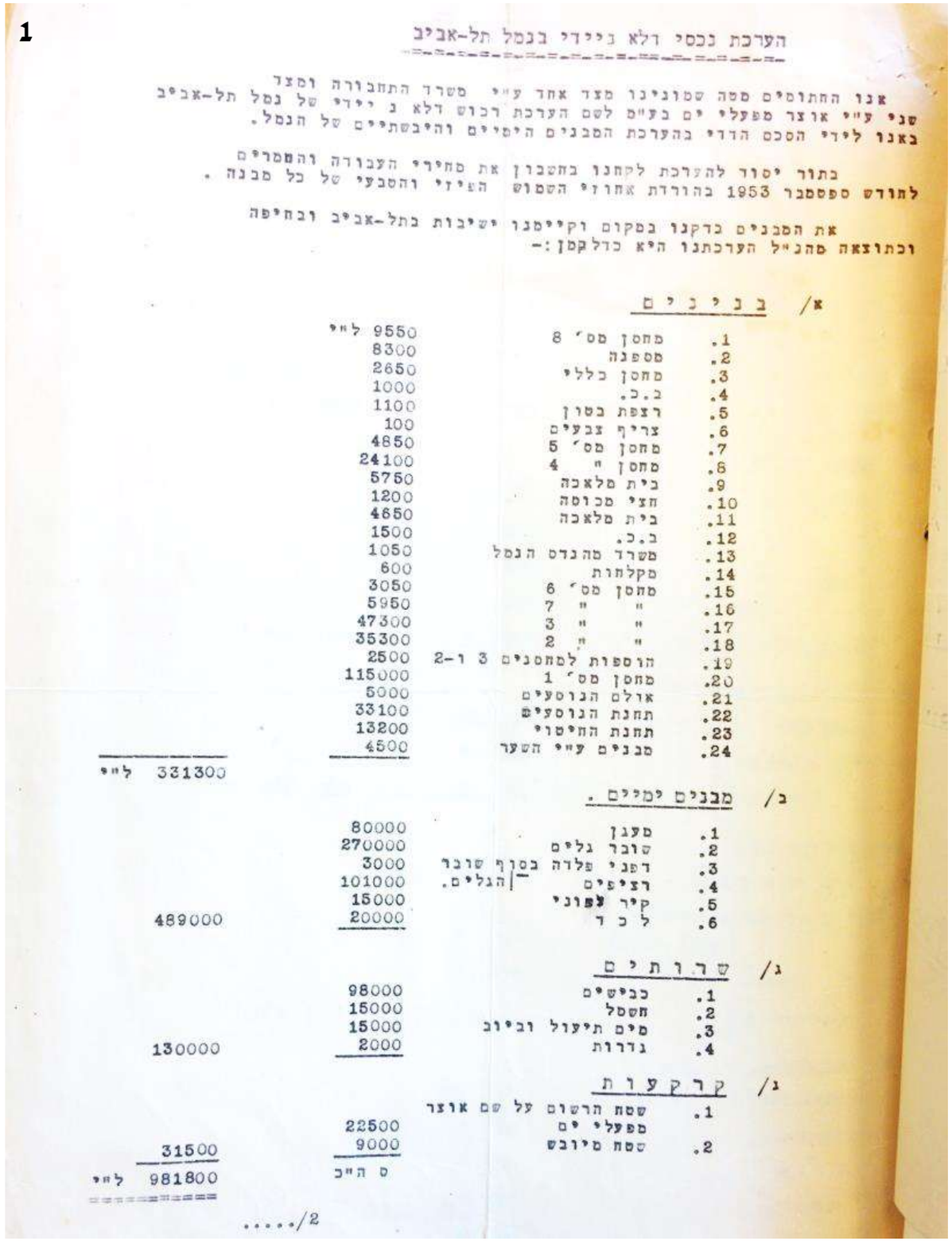
בשנת 1952 חתם ראש הממשלה, דוד בן-גוריון, על ביטול ההסמכה של אמ"י לשמש זרוע ממלכתית של רשות נמלים והעביר את האחריות למשרד התחבורה. בשנת 1955 רכשה מדינת ישראל את הבעלות על נמל תל אביב. תהליך הרכישה התנהל מול ישראל רוקח ששימש יו"ר מועצה ההנהלה של אמ"י. הרכישה כללה את מניות החברה והן את הנכסים הבנויים בנמל (ראה מסמכים בעמוד זה והבא). המקרקעין עברו לבעלות מדינה, באחזקת אמ"י. כניסתו של משרד התחבורה לזירת הפעילות בנמל הסירה מאמ"י חלק מדאגותיה ליצור הסכמים בינלאומיים עם חברות ספנות. משרד התחבורה היה אחראי, בין היתר, לאספקת עבודה לנמל באמצעות חלקות מטלות בין מתקני הנמל השונים של המדינה.

שטעון בנמלי יפו ותל אביב 1950-1956(בטונות)

מקור: אמ"י 7, עמ' 311.

שנה	פריקה		טעינה		סה"כ		סה"כ שנתי
	ת"א	יפו	ת"א	יפו	ת"א	יפו	
1950	204,000	120,000	4,000	28,000	208,000	148,000	356,000
1951	173,000	93,000	1,000	24,000	174,000	117,000	291,000
1952	98,000	62,000	2,000	20,000	100,000	82,000	182,000
1953	192,000		2,700				
1954	207,152		5,963		213,075		
1955	201,324		1,864		203,188		
1956	192,945		1,173		194,118		

הערכת נכסי דלא ניידי בנמל תל אביב, כולל פירוט לפי מבנה. ללא תאריך. מקור: ארכיון חברת אמ"י



1

הערכת נכסי דלא ניידי בנמל תל-אביב

אנו החתומים מטה שמונינו מצד אחד ע"י משרד התחבורה ומצד שני ע"י אוצר מפעלי ים בע"מ לשם הערכת רכוש דלא ניידי של נמל תל-אביב באנו לידי הסכם הדדי בהערכת המבנים הימיים והיבשתיים של הנמל.

בתור יסוד להערכת לקחנו בחשבון את מחירי העבודה והשמרים לחודש ספטמבר 1953 בהוספת אחוזי השטוש הציוי והסבעי של כל מבנה.

את המבנים בדקנו במקום וקיימנו ישיבות בתל-אביב וחיפה וכתוצאה מהניאל הערכתנו היא כדלקמן:-

א/ ב נ י נ י ם

.1	מחסן מס' 8		9550 ל"י
.2	מספנה		8300
.3	מחסן כללי		2650
.4	ב.כ.		1000
.5	רצפת בטון		1100
.6	צריף צבעים		100
.7	מחסן מס' 5		4850
.8	מחסן " 4		24100
.9	בית מלאכה		5750
.10	חצי מכוסה		1200
.11	בית מלאכה		4650
.12	ב.כ.		1500
.13	משרד מהנדס הנמל		1050
.14	מקלחות		600
.15	מחסן מס' 6		3050
.16	" " 7		5950
.17	" " 3		47300
.18	" " 2		35300
.19	הוספות למחסנים 3 ו-2		2500
.20	מחסן מס' 1		115000
.21	אולם הנוסעים		5000
.22	תחנת הנוסעים		33100
.23	תחנת החיסוי		13200
.24	מבנים ע"י השער		4500
			321300 ל"י

ב/ מבנים ימיים.

.1	מעגן		80000
.2	שובר גלים		270000
.3	דפני פלדה בסוף שובר		3000
.4	רציפים	הגלים.	101000
.5	קיר צפוני		15000
.6	ל כ ד		20000
			489000

ג/ ש ר ו ת י ם

.1	כביסים		98000
.2	חשמל		15000
.3	מים תיעול וביוב		15000
.4	גדרות		2000
			130000

ג/ ק ר ק ע ו ת

.1	שטח הרשום על שם אוצר מפעלי ים		22500
.2	שטח מיובש		9000
			31500
	ס ה"כ		981800 ל"י

...../2

הסכם רכישת מניות בין מדינת ישראל לבין אמ"י, חתום ע"י שני הצדדים (שני עמודים) תאריך 16.3.1955.
מקור: ארכיון חברת אמ"י.

1

מדינת ישראל

בחשובה נא להזכיר
השטרד .....
מספר .....

ירושלים, כב' אדר תשט"ו
16.3.1955

לכבוד
מנהלי אוצר מפעלי ים בע"מ
ת ל - א ב י ב

א.נ.

בהסתמך על המו"מ שהתנהל ביניכם ובין נציגי משרדי התחבורה והאוצר, בשם ממשלת ישראל, מציעה בזה הממשלה את ההצעות המפורטות בכתב הצעה זה, לקניית המניות הרגילות של חברת אוצר מפעלי ים בע"מ (להלן "החברה") מאת בעליהן, - באמצעות החברה - כמפורט להלן - ומבקשת בזה להביא הצעות אלה לידיעת בעלי המניות.

ההצעות הן בלתי חוזרות ותהייגה פתוחות לקבלה עד יום 16.3.1956 ועד בכלל.

1. (א) הממשלה תשלם סך 2,500 לירות ישראליות (שתי לירות וחמש מאות פרוטה) עבור כל מניה של החברה, שהוקצתה בשנים 1936 - 1946 ועד בכלל.

(ב) הממשלה תשלם סך 1,500 לירות ישראליות (לירה וחמש מאות פרוטה) עבור כל מניה שהוקצתה משנת 1947 ואילך.

2. (א) התאריך האחרון לקבלת הצעה מהצעות אלו הוא 16.3.1956 ועד בכלל. בעלי מניות רשאים לקבל את ההצעה ביחס לכל מניותיהם או מקצתן.

(ב) קבלת הצעה צריכה להיות בלתי-חוזרת, בכתב, בנוסח המפורט בנספח א'.

(ג) את קבלת ההצעה יש לשלוח לממשלת ישראל, באמצעות הנהלת חברת אוצר מפעלי ים בע"מ, ת.ד. 6041, תל-אביב.

(ד) ההודעה על דבר קבלת ההצעות צריכה להגיע למשרדי החברה לא יאוחר מיום 16.3.1956 ועד בכלל.

(ה) קבלתה של הצעה שההודעה עליה תגיע למשרדי החברה לאחר המועד שנקבע בסעיף קטן (ד) דלעיל תהיה חסרת תוקף אלא אם כן הממשלה תודיע בכתב לחברה שהיא מסכימה לראותה ככת תוקף על אף האחור.

(ו) לקבלת ההצעה יש לצרף את תעודת הבעלות ו/או מסמכים אחרים בדבר בעלות על המניות העומדות להעברה, עקב קבלת הצעת הממשלה.

2

מדינת ישראל

בחשובה נא להזכיר
השטרד .....
מספר .....

- 2 -

(ז) החברה תספק למשלה פרטים מלאים על כל ההודעות שנתקבלו במשרדי החברה בדבר קבלת ההצעות וכן על כל תעודות הבעלות או המסמכים האחרים בדבר בעלות על המניות שהופקדו בידי החברה ביחד עם ההודעות האמורות.

הממשלה תהיה זכאית לבדוק את כל החומר שהופקד בידי החברה כנ"ל.

(ח) תוך 60 יום מיום קבלת הפרטים המפורטים בסעיף קטן (ז) דלעיל על ידי הממשלה, תפקיד הממשלה בידי הנהלת החברה לזכות בעלי המניות שהסכימו להעברת מניותיהם לממשלה, את תמורת מניותיהם.

(ט) החברה תחזיק בתעודות הבעלות ובמסמכים האחרים בדבר הבעלות על המניות, - עד להשלמת העסקה לגבי אותן מניות - מטעם בעלי המניות, - אחרי השלמת העסקה ועד לרשום העברת המניות כאמור להלן, תחזיקן החברה מטעם הממשלה.

3. הפקדת תמורת המניות כמפורט בסעיף קטן (ח) לסעיף 2 תחשב כהשלמת העסקה לצורך הצעות אלה. תעודה של החברה המאשרת את דבר קבלת הצעה מההצעות הנ"ל ואת השלמת העסקה כאמור תהיה ראיה חותכת על דבר השלמת העסקה.

4. תוך 7 ימים מיום השלמת העסקה כאמור, החברה - מטעם בעלי המניות והיועץ המשפטי למשרד התחבורה - מטעם הממשלה, יבצעו את ההעברה של המניות בהתאם לתקנות ההתאגדות של החברה, ויציגו בפני החברה לרשום את כתבי ההעברה של המניות האמורות בצרוף כל המסמכים הדרושים.

5. תוך 7 ימים מיום הצגת המניות המועברות לרשום תכונס ישיבה של חבר המנהלים, כדי לאשר ולרשום את העברת המניות ותוצאתה על שם מדינת ישראל תעודות בעלות על המניות האמורות. תעודות אלה תמסרנה על ידי החברה לחשב הכללי של הממשלה, במשרד האוצר.

6. לא יידרש תשלום כל אגרת העברה על ידי החברה ביחס לרשום ההעברות של המניות עקב קבלת כתב הצעה זה.

7. החל מתאריך כתב הצעה זה, לא תקנה החברה כל מניות ולא תשלם כל דיבידנדה לבעלי המניות שקבלו את הצעת הממשלה שבכתב הצעה זה, ובעלי מניות אלה לא יהיו זכאים לכל דיבידנדה לשנת 1953/54 ולתקופה שלאחר מכן, ולא יתבעו כל דיבידנדה כאמור.

8. הממשלה תשא בהוצאות החברה, הנובעות מבצוע תפקידיה המפורטים לעיל

9. כל הצדדים הנוגעים בדבר, לרבות בעלי מניות אשר יקבלו את הצעות הממשלה שבכתב הצעה זה, מותרים על הצורך במשלוח כל הודעה או התראה נוטריונית או רשמית בקשר לאי-קיום או הפרת תנאי מתנאי כתב הצעה זה.

10. נא לאשר כי תפעלו בהתאם לאמור לעיל.

בכבוד רב,

בשם מדינת ישראל

שר האוצר שר התחבורה

פעילות הנמל בין השנים 1957-1965

מקור המסמכים: ארכיון חברת אמ"י

לאור הגידול בפעילות הנמל מסוף שנות ה-40 ועד אמצע שנות ה-50, וחזרתו להיקפי פעילות מקסימליים הוחל בין השנים 1957-1960 בביצוע עבודות הנדסיות לבדיקת קירות הנמל (שוברי הגלים) והארכתם, וכן הארכת הרציפים. בתקופה זו הורחבו גם שטחי האחסנה והוקמו מתקנים חדשים. מלאי הציוד, שטחי האחסון והמקרקעין הגיעו לשיא חדש, כמפורט במסמך המצורף משמאל. איתור המחסנים החדשים בוצע על בסיס ניתוח מפות ותצ"אות (ראה פרק 2) ומפת בינוי לפי שנים מוצגת בפרק 5.

בשנים אלו החל משרד התחבורה של ממשלת ישראל לגבש תכנית להרחבת נמל חיפה ולהקמת נמלי אילת ואשדוד. נמלי תל אביב ויפו הסתמן כנמל זמני שתפקידו יהיה "לספוג" את הגידול הצפוי בתקופת הביניים עד לסיום עבודות ההרחבה בחיפה וההקמה באילת ובאשדוד. בשנת 1961 נחקק חוק רשות הנמלים, תשכ"א-1961, ובשנת 1964 הודיע שר התחבורה כי החוק חל על נמל תל אביב (ילקוט פרסומים מס' 1094 מיום 28.5.1964).

הפסקת הפעילות המסחרית בנמל תל אביב

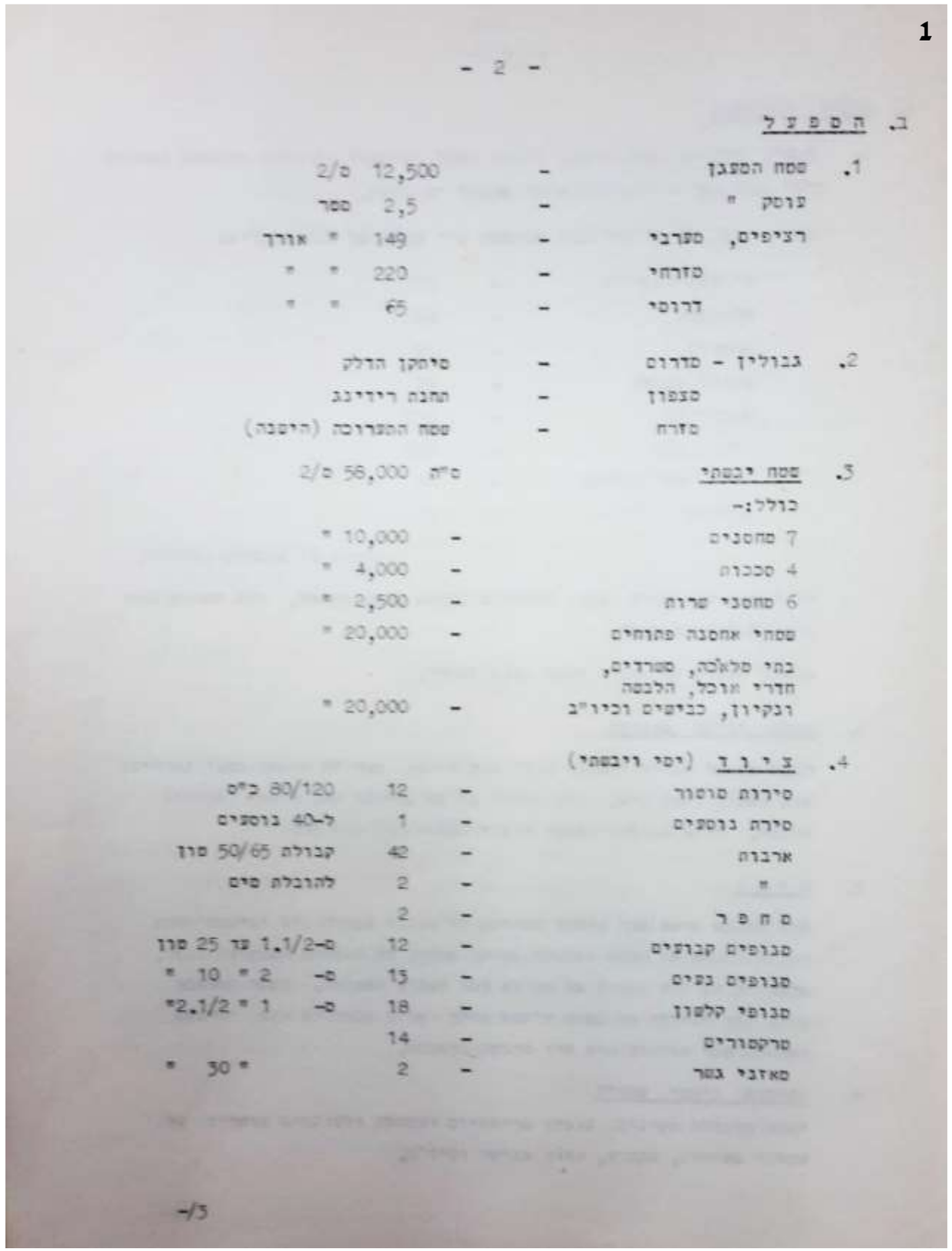
בשנים 1951 ו-1954 מינה שר התחבורה ועדות לאיתור מיקום נמל עמוק מים נוסף בארץ. בשנת 1961 התקבלה החלטה להקים אותו באשדוד, ובטקס ממלכתי הנחה אבן הפינה.

בשנת 1965, עם הפעלתו של נמל אשדוד, הורה שר התחבורה בצו על סגירה בו זמנית של נמלי יפו ותל אביב לתנועה מסחרית, היות והפעלתם כנמלים רדודים לא הייתה כדאית. <u>בכך הופסקה פעילותם הימית של נמלי תל אביב ויפו.</u>

בהסכם שנחתם בין המדינה, אמ"י וההסתדרות הוצעו לעובדי נמלי תל אביב ויפו, שהיו מועסקים של אמ"י, שלוש חלופות: המשך העסקה בנמל אשדוד הכולל מענק הסתגלות ומעבר למגורים באשדוד; פרישה מוקדמת לגמלאות לעובדים זכאים; פרישה עם פיצויים. זכות הבחירה ניתנה לעובדים בהתאם לזכאותם.

מקור: אמ"י 6, עמ' 2

1



- 2 -

ב. ה ס פ ע ל

1.	שטח המצגן	-	12,500	מ"ר
	עומק "	-	2,5	מטר
	רציפים, מערבי	-	149	" אורך
	מזרחי	-	220	" "
	דרומי	-	65	" "
2.	גבולין - מדרום	-	סיומן הדלק	
	מצפון	-	תחנת ריידינג	
	מזרח	-	שטח המערומה (היסטה)	
3.	שטח יבשתי		56,000	מ"ר
	כולל:-			
	7 מחסנים	-	10,000	"
	4 סככות	-	4,000	"
	6 מחסני שרות	-	2,500	"
	שטחי אחסנה פתוחים	-	20,000	"
	בתי מלאכה, משרדים, חדרי אוכל, הלבשה ומקלחות, כבישים וכיו"ב	-	20,000	"

4. צ י ו ד (יסי ויבשתי)

סירות סוסור	12	-	80/120 כ"ס
סירת נוסעים	1	-	ל-40 נוסעים
ארבות	40	-	קבולת 50/65 טון
"	2	-	להובלת מים
ס ח פ ר	2	-	
מנופים קבועים	12	-	מ-1.1/2 עד 25 טון
מנופים ניידים	13	-	מ- 2 " 10 "
מנופי קלשון	18	-	מ- 1 "2.1/2"
מרקטורים	14	-	
מאזני גשר	2	-	30 "

-/3

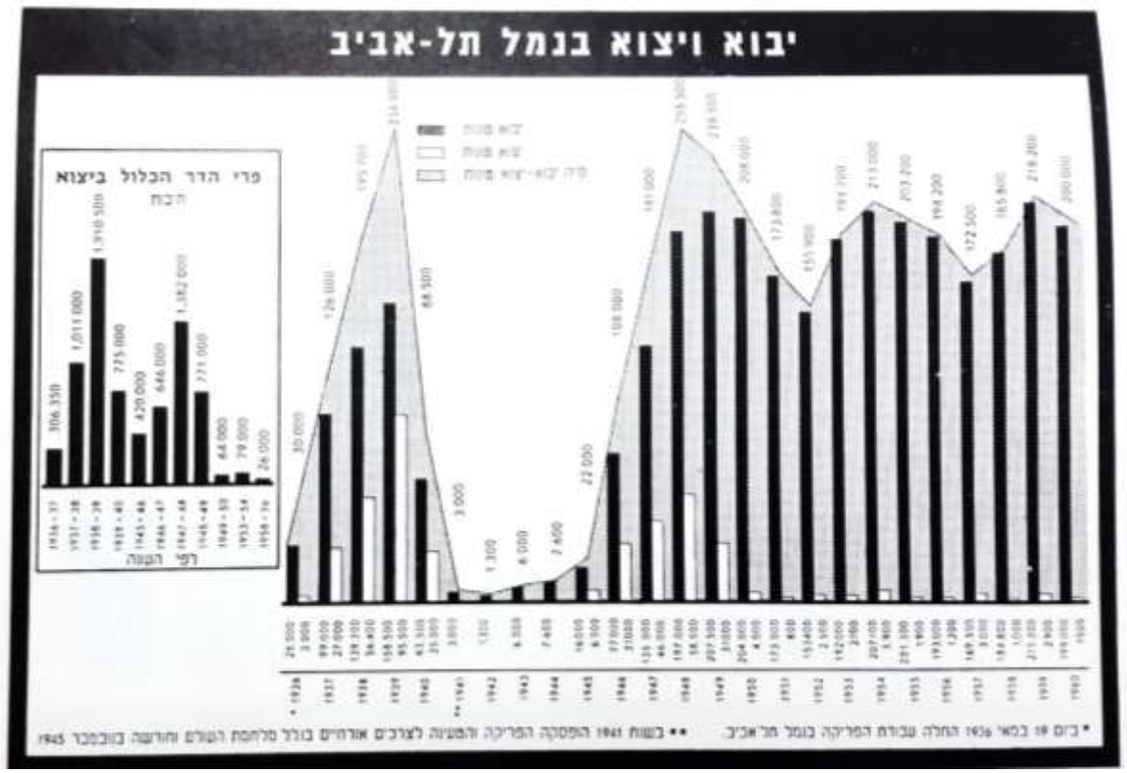
פעילות הנמל בין השנים 1936-1965 - סיכום

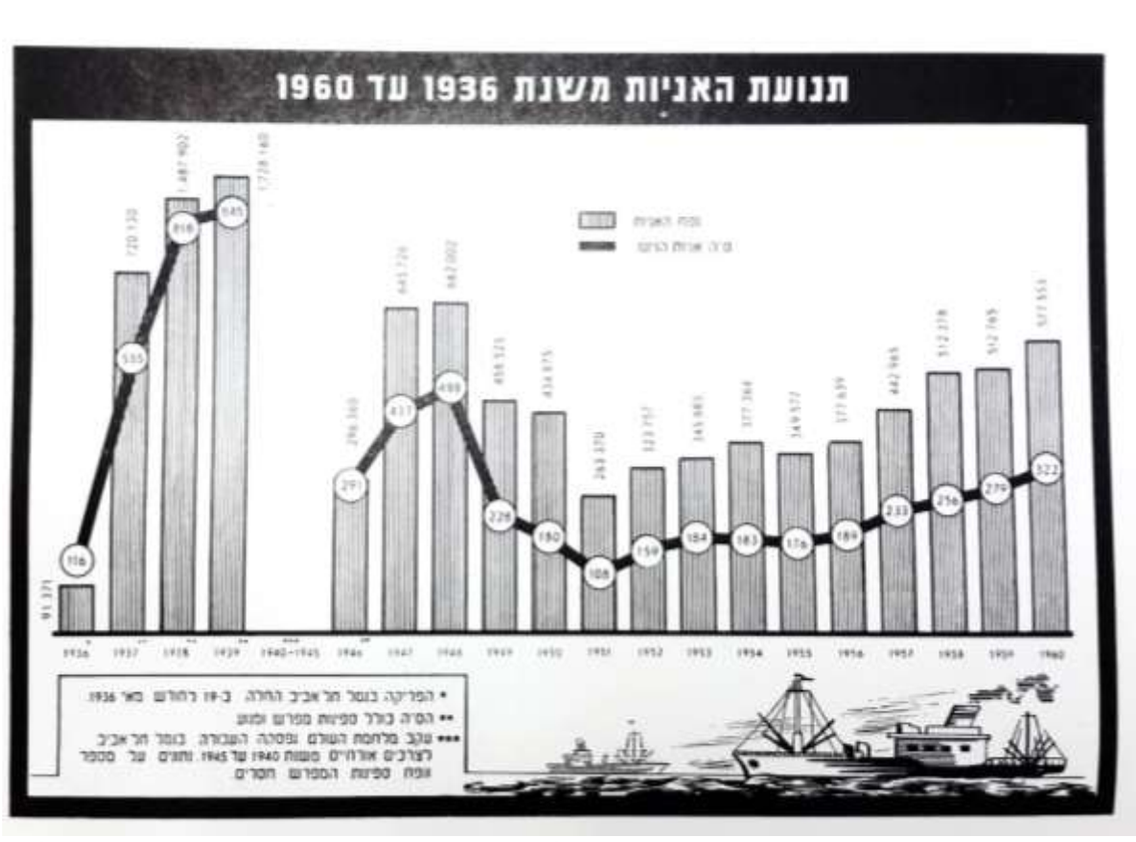
מקור התרשימים: אמ"י 7, עמ' 362, 372, 373.

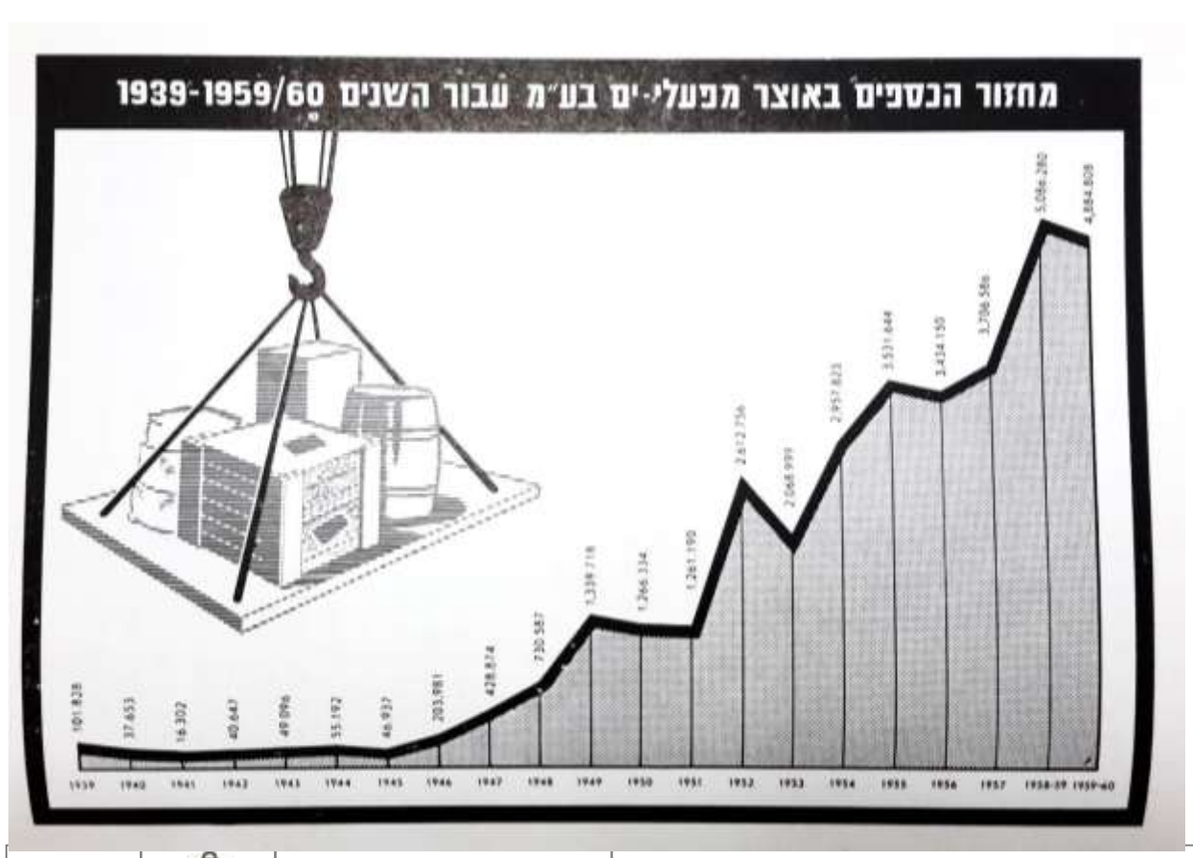
התרשימים שלהלן מציגים סיכום של פעילות נמל הסחורות לאורך שנות פעילותו עד לשנת 1961 (מועד פרסום הספר). מהסקירה ההיסטורית שהוצגה ומהגרפים המצורפים עולות התובנות הבאות:

1. במהלך רב שנותיו שמר הנמל על פעילות ממוצעת יציבה של כ-200 אלף טון סחורה נכנסת ויוצאת, למעט שנות הפסקת הפעילות בתקפות המלחמה.
2. מחזור הכספים עלה בהדרגה. הנמל החל להיות רווחי רק לאחר שקיבל מעמד של רשות נמלים (1946) והחל בגבייה עצמאית של מיסים, רווח משכירות שטחי אחסנה והכנסות נוספות שהותרו לו על ידי הממשלה הבריטית.
3. בהיבט של תנועת אניות והיקפי סחורה נראה שכושר הנשיאה של המעגנה נוצל במלואו, וכל גידול נוסף חייב הרחבה משמעותית של המעגנה, הרציפים והמיכון הקיים.

לשם ההשוואה יצוין כי פעילותו המסחרית הממוצעת של נמל תל אביב לאורך השנים הייתה בהיקף השווה ל-10% מפעילותו של נמל חיפה (אמ"י 6, עמ' 7).







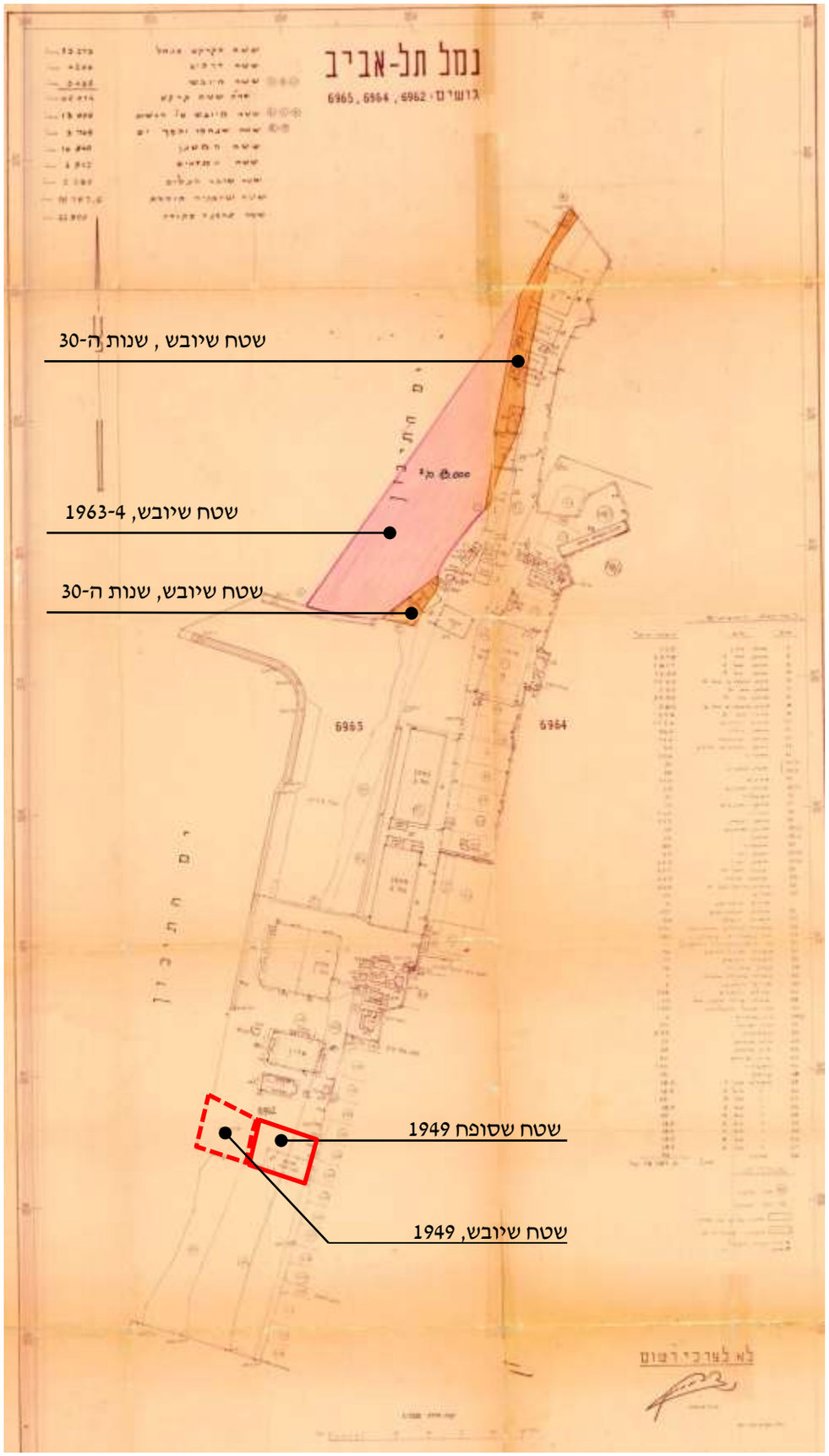
הרחבת שטח הנמל באמצעות ייבוש שטחי ים

לאורך השנים הורחב שטחו של הנמל באופן הדרגתי על ידי צירוף שטחים או ייבוש חלקי ים. ההרחבות נועדו להגדיל את שטחי התפעול של הנמל. להלך תיאור ההרחבות המשמעותיות (ראו תרשימים):

1. במחצית השנייה של שנות ה-30 יובשה רצועה צרה בשטח של כ-3.7 דונם (מסומן במפה בכתום) באזור הפעילות של מזח הפריקה. על פי הידוע הרצועה יובשה במהלך עבודות הקמת המעגנה באמצעות חול שנשאב מתחתית בריכת המעגנה.

2. בשנת 1955 צורפו לנמל כ-2 דונם לחלקו הדרומי של הנמל (מסומן באדום). הרחבה זו לוותה בייבוש מקטע צר ובהקמה של קיר ים לאורך הרצועה המסופחת, אשר עד למועד זה שימשה כחוף ים. מיד לאחר צירוף השטח הוקמה סככה בפינה בדרום מזרחית לאחסון פרי הדר בשנת 1963 הוקמה סככה נוספת לאחסון עצים. בצמוד לשטח זה מדרום, באזור החוף היו ממוקמים משנת 1949 מיכלי דלק של אמ"י. המיכלים אינם קיימים עוד היום.

3. בין השנים 1963-1964 בוצעה הרחבה משמעותית של השטח היבשתי של הנמל באמצעות ייבוש מקטע הים הצפוני ששטחו כ-13 דונם – מסומן באדום במפה המצורפת. הנסיבות שהובילו להחלטה על ביצוע מהלך הנדסי מורכב זה ומטרות הייבוש אינן ידועות. השטח המיובש חופף במרבית לאזור המחופה דק העץ כיום עד לפאה הצפונית של המעגנה (לא כולל מחסני צפון הנמל). במסגרת זו נדרש להקים קיר ים לאורך כל רצועת הייבוש.



מפת נמל תל אביב, תאריך 20.1.1963
מקור: ארכיון אמ"י , קלסר כחול.

1.6 פעילות הנמל בין השנים 1965 - 1986

הנמל כחצר האחורית של העיר

פתיחת נמל אשדוד סתמה את הגולל על פעילותו הטבעית של נמל תל אביב. לאחר הפסקת ההובלה הימית לנמל תל אביב בשנת 1965 החלה חברת אמי"י להשכיר בחוזים שנתיים מתחדשים את השטחים המבונים של הנמל והסככות בשטח הנמל לחנויות ועסקים הנדרשים לשטחי אחסון או תצוגה רחבים ("חנויות חרסינה וכלי סניטציה"), מוסכים, סדנאות ותעשייה קלה. השטחים הפתוחים נוצלו גם הם לאחסון של מכולות מלאות בסחורה של העסקים.

במשך השנים הוקמה גדר גבוהה שהפרידה בין שטח הנמל לשטח מגרשי התערוכה שנוהלו על ידי החברה לפיתוח תל אביב.

הפקעת שטח הנמל לצרכי ציבור

בשנת 1971 נחתם הסכם בין אתרים – חברה ממשלתית השייכת לעירייה ולמשרד התיירות שהוקמה לשם פיתוח התיירות בתחומי תל-אביב-יפו – ובין קבוצת משקיעים זרים כדי לפתח את חטיבת הקרקע של חצי האי הירקוני בשלמותה (כולל שטח הנמל) ולהפוך אותה למרכז תיירות, מסחר, בידור וספורט. לצורך מימוש הפרויקט, שזכה לשם מרינה סיטי, הוקמה בשנת 1972 חברת עיר ימים בע"מ (Marina City Corporation Ltd.), אשר נועדה להיות חברה משותפת למשקיעים הזרים ולאתרים, ואתרים התחייבה כלפי חברה זו כי תגרום לכך שתוקנה לה חכירה ארוכת טווח בחטיבת הקרקע המופקעת.

הוסמכה לבצע את ההפקעה

בינואר 1973 הפקיעה חברת אתרים את זכויות החזקה והשימוש בחטיבת קרקע בת כ-220 דונם ברצועת החוף של העיר תל-אביב, מתוקף הרשאה שניתנה לה לכך מאת שר האוצר, על פי סעיף 22(2) לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי הצבור), 1943. הקרקע המופקעת כוללת את שטח נמל תל-אביב, אצטדיון המכבייה הישן וכן את "מגרשי התערוכה הישנים".

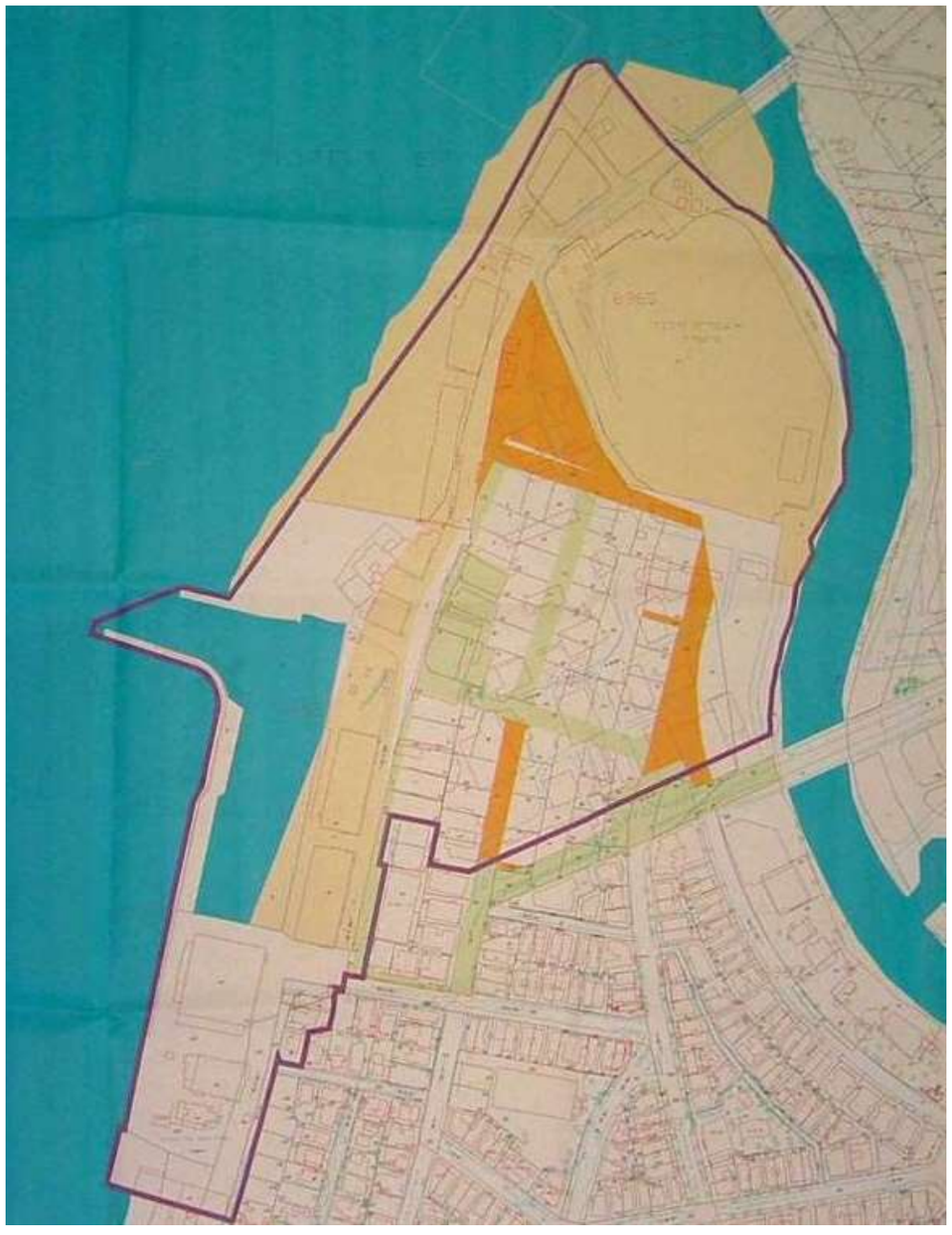
במהלך 1973 נעשה ניסיון להחיות את השטח. האדריכל יעקב רכטר הציג תכנית בשם 'עיר הימים' ל- 200 דונם בהם נכללים נמל ת"א, מגרש המכבייה ומגרשי התערוכה. התכנית כללה מעגנה, שטחים פתוחים, משרדים ומגורים (ראה טבלה בהמשך).

חודשים ספורים לאחר הודעת ההפקעה של שר האוצר הודיעה אתרים על ההפקעה לצרכי ציבור, אך עד ליום כתיבת שורות אלו לא בוצע "שכלול ההפקעה" - כלומר, תפיסת חזקה על המקרקעין ותשלום פיצויים לבעליהן. בגלל שההפקעה לא הושלמה, והבעלות נותרה לא מוגדרת, נשאר המקום - מהיקרים והמשובחים במקרקעין בתחומי העיר - מוזנח לאורך שנים ומקור לפשע וזנות.

בשנת 1977 הודיעו המשקיעים הזרים, שאין בכוונתם לממש את התכנית, והחברה לפיתוח תל אביב ניסתה לבטל את ההפקעה, אך בית המשפט דחה את הבקשה.

בשנת 1998 קיבלה הממשלה החלטה לבטל את ההפקעה של זכויות הפיתוח של חברת אתרים באזור נמל תל-אביב. ההחלטה באמצעות ועדת השרים לענייני כלכלה התקבלה ביוזמת שר האוצר מאיר שיטרית ושר התחבורה שאול יהלום (החלטה ב.ק 111 30.6.98). ביטול ההפקעה, כמו ההפקעה עצמה, לא מומשה עד עצם היום הזה, למרות הנחיות חוזרות ונשנות של שר התחבורה.

תחום הפקעת שר אוצר (קו סגול). מקור: ארכיון אגף תב"ע, עת"א.



1.7 פעילות הנמל בין השנים 1987- 1995

פיתוח הנמל לצרכי תיירות, 1995-1987

בחודש נובמבר 1987 החליט דירקטוריון אמ"י "לפתח את השטח היבשתי של הנמל המייעדת את שטחי האחסנה למרכז תיירותי, מסחרי ובידורי פתוח לציבור" (החלטה 19.11.1987). ישראל קיסר קידם יוזמה זו בתפקידו כשר תחבורה (1992-1996). בשנת 1994 אישר הדירקטוריון תכנית פיתוח שהוכנה על ידי משרד יער אדריכלים, משרד ישר אדריכלים, אדר' לאה רובננקו ואדריכל הנוף גדעון שריג (החלטה 17.3.1994) (ראה איורים בעמוד הבא). אמ"י החלה בהכנת תכנית (תב"ע תא/ 96/ 1) למימוש חזון התכנית. המרכיבים העיקריים של התכנית היו:

1. יצירת טיילת להולכי רגל לאורך שטח הנמל שתקשור בינו לבין חוף מציצים. הטיילת כללה:
   א. טיילת באזור הדרומי הכוללת הרחבה נקודתית של השטח היבשתי
   ב. טיילת עילית הנשענת על קיר המעגנה במטרה להגיע לשיא גובה מעל פתח המעגנה
   ג. גשר מעל פתח המעגנה
   ד. טיילת באזור הצפוני (עילית או על פני הקרקע)*
2. שיקום שני מחסני הפלדה הראשונים של הנמל (מחסני פאלמר, מס' 2+1) והשמשתם כמרכז מסחרי.
3. בניה חדשה בגובה של עד 15 קומות לשימושים מסחריים מגוונים כולל הקמת חניון דו קומתי מעל פני הקרקע ל2,000 רכבים (באזור הצפוני).
4. יצירת שובר גלים שיסיט את פתח המעגנה לכיוון צפון, בהמלצת המהנדס הימי דן הלבר.
5. שיקום המעגנה לעגינת כלי שיט קטנים (עד 8 מ') באמצעות רציפים
6. יצירת כיכרות ורחבות התכנסות, לרבות אמפיתאטרון שקוע.

תכנית הפיתוח חולקה לשני שלבים – שלב מיידי ושלב לטווח ארוך – ראה הרחבה בהמשך.

התכנית נועדה לייצר מנוף פיננסי לפיתוח הנמל באופן עצמאי ללא תלות בפיתוח פרויקטים אחרים.

תכנית לשלב המיידי הוצגה במינהל ההנדסה בפני מה"ע ברוך יוסקוביץ (3.8.1994) ובה נקבע, בין היתר:

א. התכנון המוצע לחניה אינו מקובל, מה"ע יתמוך בקידום תכנון שאינו כולל תקן חניה מלא

ב. תכנון שובר הגלים יעשה בתיאום מול תכניות שונות ויבוא לאישור הוועדה המקומית

ג. רישיונות עסק יינתנו באופן זמני ובהתאמה לתכנית לטווח הארוך, באישור ועדה מחוזית.

* ראיון טלפוני עם אדר' גדעון שריג, 2.6.15; התכתבות עם משרד אבנר ישר, מאי 2015.

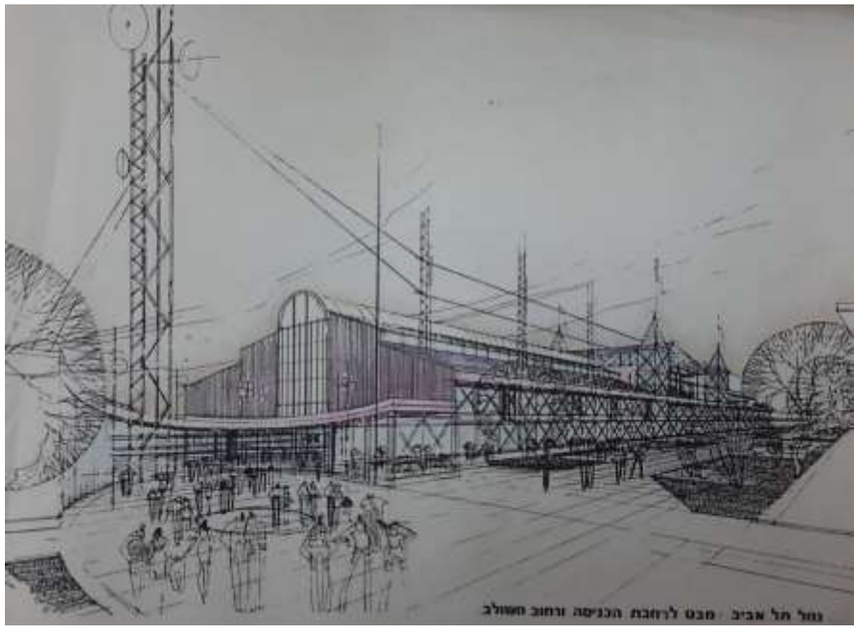
תכנית פיתוח כללית לטווח הארוך (חלקי), גיליון 11, 1.6.1994.

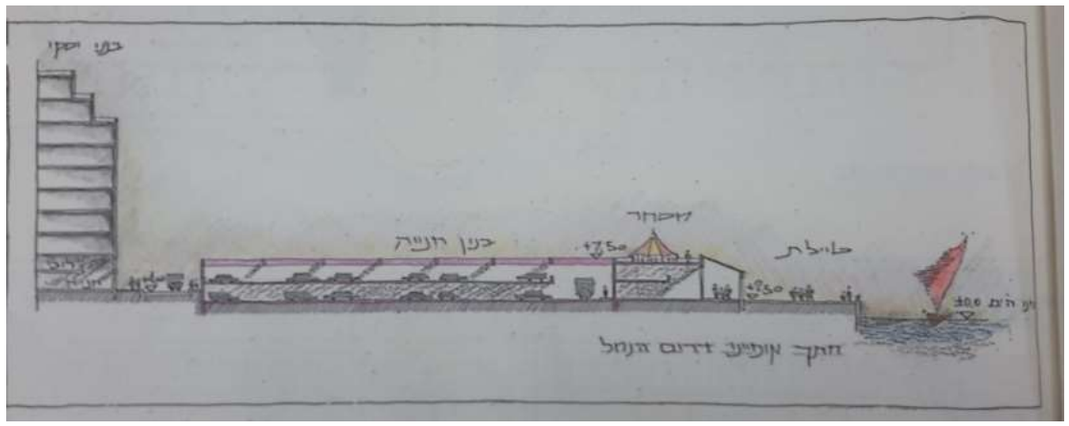
מקור: ארכיון אמ"י, קלסר כחול.

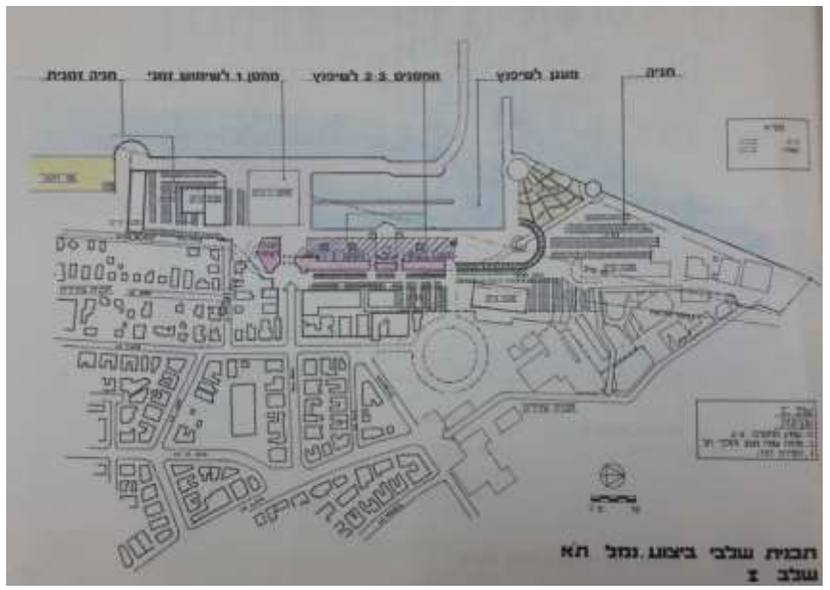
תכנית יער אדריכלים, ישר אדריכלים ולאה רובננקו לפיתוח שטח הנמל, 1987* (ללא תאריך)

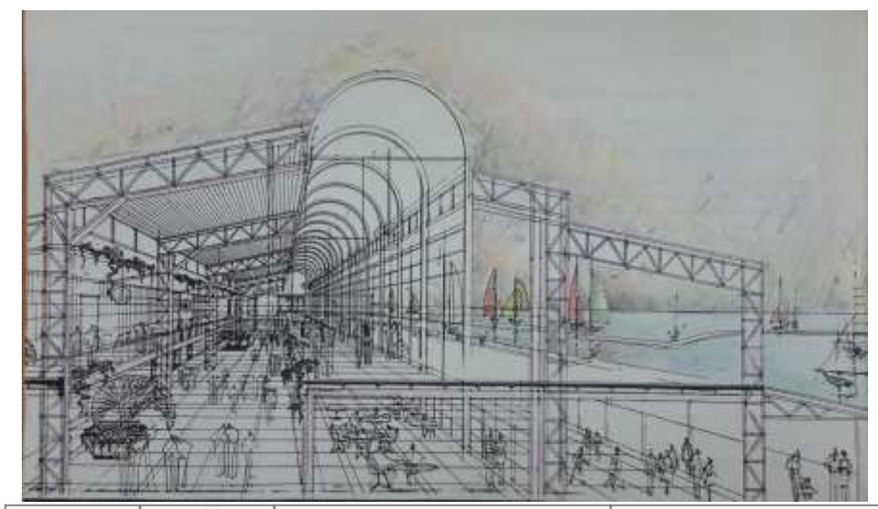
שרטוטים מתוך חוברת הצעה לשיקום מרחב נמל תל אביב. מקור: ארכיון עיריית תל אביב, פריט 64804 מיקום 2194(11)

*תיארוך החוברת ע"י אדר' אבנר ישר (במייל, מאי 2015).

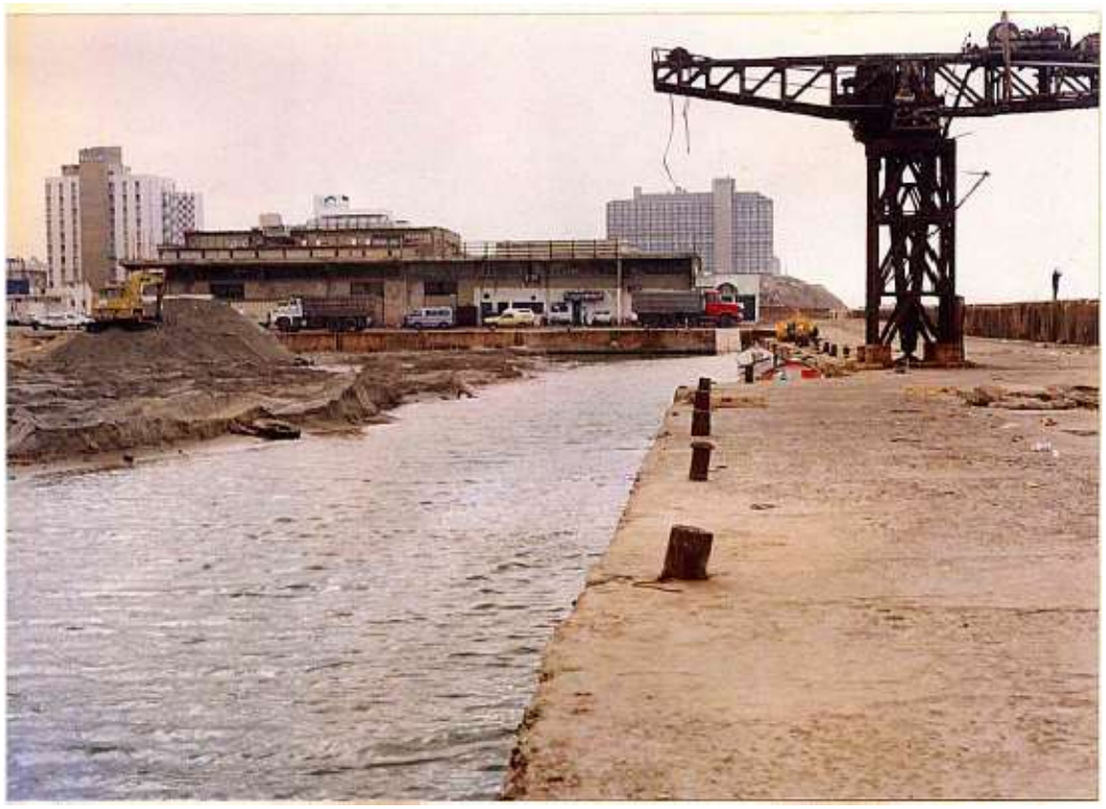








המעגנה מלאה בחול סחף, 1993. צלם: רן ארדה. מקור: ארכיון אמ"י.



פיתוח הנמל לצרכי תיירות, ביצוע 1995-1994

מקור: אבי אפרתי, 12.7.1994. נמל תל אביב קם לתחייה. מעריב ,תחבורה 2000, עמוד 19.

התכנית לפיתוח שטח הנמל, שהוצעה ע"י יער אדריכלים, ישר אדריכלים ולאה רובננקו כללה שלביות ביצוע. שלב לביצוע מיידי ושלב לטווח הארוך.

שלב א' - ביצוע מיידי, 1994

שלב הביצוע המיידי נועד **לטפל בחזות הנמל** והוא כלל:

א. הקמת טיילת עילית מעץ מעל קיר המעגנה המערבי. הטיילת, ברוחב 3מ' ואורך 100 מ' מתנשאת לגובה של 2.5 מ' כשהיא נשענת על שובר הגלים של הרציף המערבי של המעגנה.

ב. פינוי מאות טונות של חול שהצטבר בקרקעית המעגנה והשמשתה לעגינה

ג. יצירת תאורה ותשתיות להחייאת שטחי הנמל לבילוי ומסחר.

ד. פינוי בהסכמה של עסקים שאין להם עניין בפיתוח תיירותי, והחלפתם בעסקים התואמים לתמהיל של תיירות ומסחר.

עיריית תל אביב תמכה בתכנית זו וסייעה לאמ"י בכל הנוגע להסדרת הנושא מול מינהל מקרקעי ישראל , היתרי שיפוץ וקבלת רישיונות עסק לשימוש חורג. אמ"י השלימה את שלב הביצוע המיידי מבחינת התשתיות הנחוצות ותאורה, והחלה להשכיר מבנים לעסקים בעלי אופי תיירותי ולבילוי (מסעדות / בתי קפה / מועדונים). הטיילת בוצעה באופן חלקי בלבד על פי תכניות מפורטות שהכין אדר' גדעון שריג, והיא נותרה מיותמת מתפקידה העיקרי – להקים גשר מעבר להולכי רגל מעל תעלת המעגנה ולקשור את חלקו הדרומי של הנמל עם חלקו הצפוני.

שלב ב' - תכנון לטווח הארוך

השלב לטווח הארוך חייב את אמ"י בהכנת תכנון סטטוטורי ותכנון מפורט לביצוע – תהליכים מתמשכים מטבעם. התכנית לשלב השני כללה השקעה של מאות מיליוני דולרים לבניית 60,000 מ"ר לתיירות, מסחר ובילוי. בדרום שטח הנמל תוכננו מלון דירות ובתי מלון, בניין משרדים, קניון וכד'. שטח צפון הנמל יועד לשימושים של תרבות ואומנות כולל מרכז לאומנויות אמפיתיאטרון ועוד.

כבר בשנת 1994 התברר לאמ"י שהתב"ע שהוכנה ביוזמתם באמצעות יער אדריכלים (תא/ 96/ 1) לא תקודם על ידי עיריית תל אביב, היות והיא לא תאמה לתכנית "עיר ימים" שהעירייה החלה לקדם לאזור הנמל בשיתוף עם היזם גד זאבי (ראה הרחבה בהמשך).

1.8 פעילות הנמל בין השנים 1996 - 2003

תכנית "עיר ימים" ("חצי האי הירקוני")

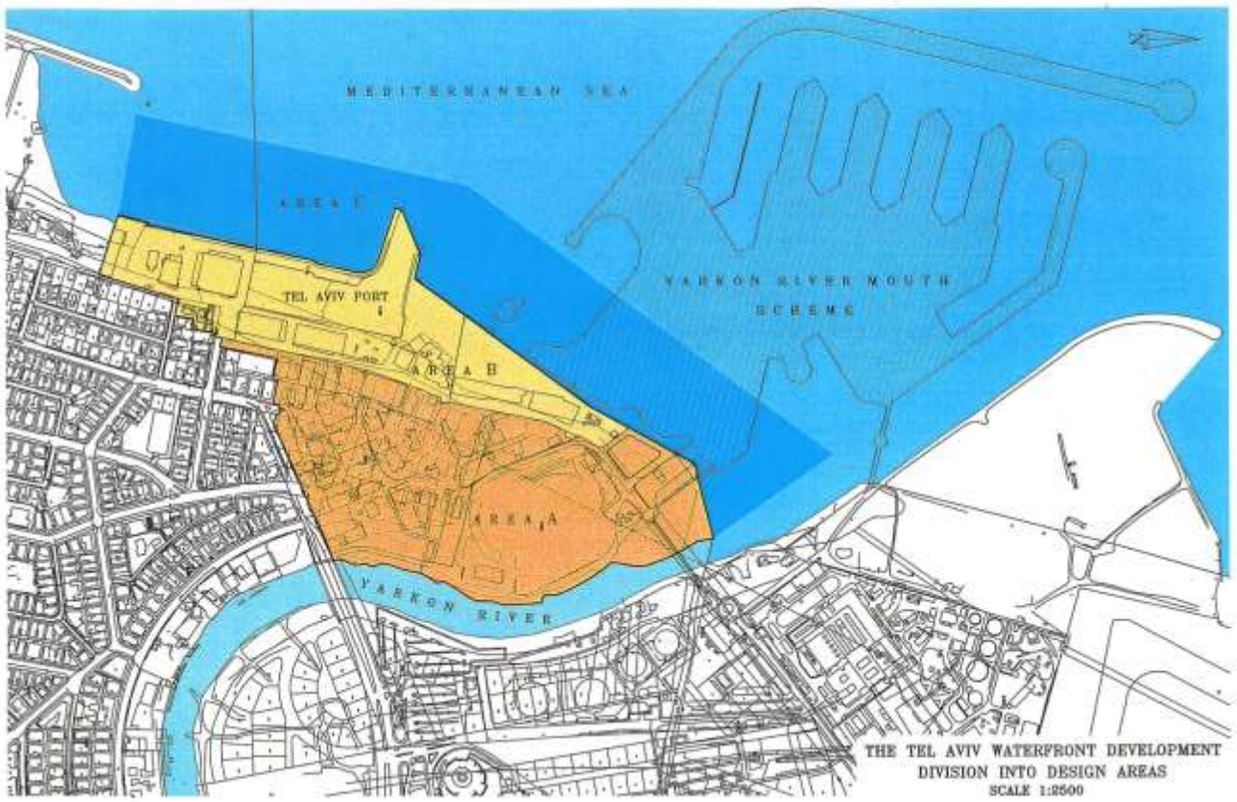
בשנת 1992 חברה זרה בשם טאון דוולופמנט בשליטת איש העסקים גד זאבי רכשה אופציה בהסכם קומבינציה לפיתוח שליש משטח התכנית - 60 דונם מהסוכנות היהודית ומהקרן הקיימת. תמורת הקרקע התחייב זאבי להעביר למוכרים 25% מהשטח שייבנה. בהסכם שנחתם בין הצדדים התחייבו הסוכנות וקק"ל לפרק את החברה לפיתוח ת"א ולמכור את השטח לזאבי. זאבי התחייב בתמורה לקבל את הסכמתן של עיריית ת"א וחברת אתרים לחוזה, לגרום לביטול ההפקעה מטעם אתרים ולפצות את יתר בעלי השטח. במקביל התחייב זאבי לפעול לשינוי התכנית החלה על השטח, באופן שיביא להשבחת זכויות. זאבי התחייב להגיש תב"ע לוועדה המקומית בתוך שנה, ולהשיג אישור לתכנית בתוך שלוש שנים ולפעול לפינוי הדיירים בשטח. עוד הוסכם, שאם התכנית החדשה תאושר בתוך שלוש שנים, יקבלו הסוכנות וקק"ל, במסגרת עסקת קומבינציה, 25% מהפרויקט כולו.

בפברואר 1996 עדכן ראש העירייה רוני מילוא אל מנכ"ל אמ"י בכוונות העירייה לפתח את שטח הנמל במסגרת תכנית שזכתה לשם "עיר ימים". ראש העיר הסביר למנכ"ל אמ"י כי לא מדובר במימוש ההפקעה או בסוגיית השתלטות, והזמין את אמ"י להיות שותפה להליך התכנון כשהוא רואה בה "זרוע לפיתוח" הפרויקט.

עיריית תל אביב, במימון זאבי וחברת אמ"י פרסמה תחרות אדריכלים בינלאומית סגורה לתכנון השטח תחת השם Tel Aviv Peninsula Competition. לתחרות הוזמנו 9 אדריכלים זרים* ו-3 אדריכלים ישראליים (משה צור, לרמן אדריכלים וגולדברג את בוכמן). **התחרות פורסמה עם פרוגרמה פתוחה:** לא נקבעו מגבלות תכנוניות מבחינת היקף השטח הבנוי והשימושים הרצויים. על כן גם לא נקבעו קריטריונים לשיפוט.

שטח התכנון חולק לשלושה אזורים (ראה איור משמאל): אזור A- לפיתוח ללא מגבלות (אזור המיועד למגורי יוקרה); אזור B – אזור בעל מגבלות גובה בשל קונוס הנחיתה של שדה התעופה שדה דב; אזור C לפיתוח השטח הימי. ברקע הוצגה תכנית שקידם מינהל ההנדסה העירוני להקמת מרינה בתחום השטח הימי באזור שפך הירקון.

שטח התכנון של תחרות Tel Aviv Peninsula Competition
מקור: ארכיון אמ"י, תיקיה כחולה.



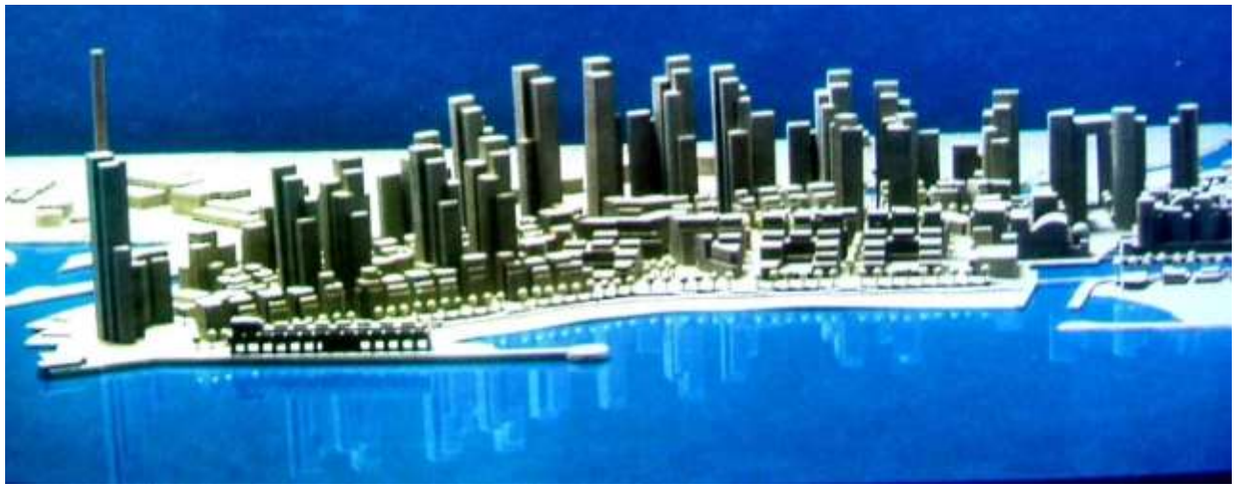
תכנית מינהל ההנדסה להקמת מרינה בתחום הימי של שפך הירקון.
אדריכל: ליפסקי. לא בוצע.
מקור: ארכיון אמ"י, תיקיה כחולה.

מקורות:

בג"ץ 02 / 10784 [17.3.2004].
גלובס אונליין, 13/06/1999יואב יצחק ודליה טל: רגע לפני סיום כהונתו: שטרית פועל לקדם פרויקט ענק של גד זאבי ליד נמל ת"א הישן.
גלובס אונליין, 02/02/2003 דליה טל: קואליציה זאבי-סוכנות-ארנון.

* האדריכלים הזרים הם: סיר ריצ'רד רוג'רס, Kohn Federman Fox, Herman Hertzberger מאסמטרדם, Chapman Taylor Partners, Skidmore Owings & Merrill LLP, KPF Architects, Chicago Consultants, SOM.

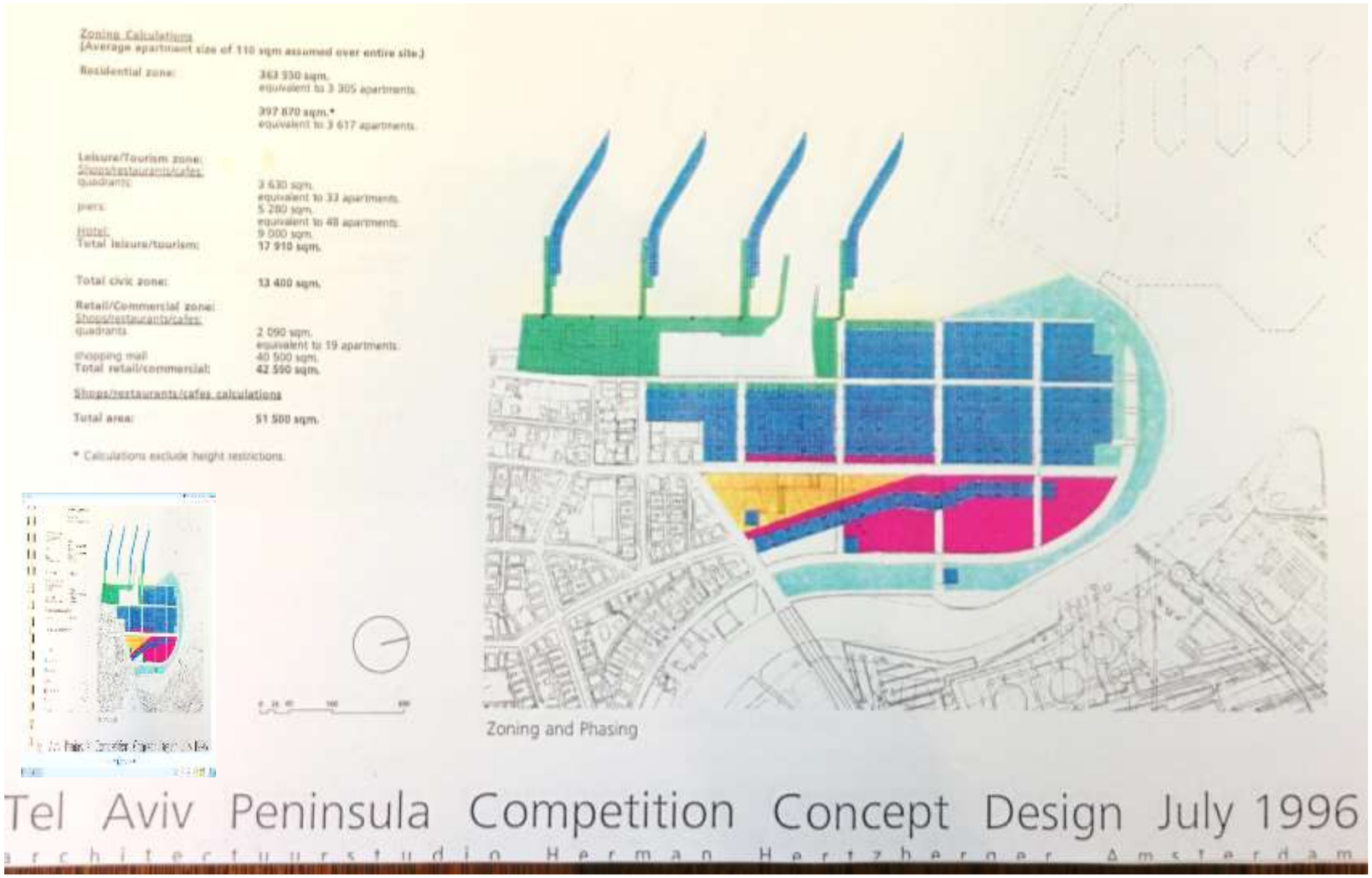
הדמיה לבינוי 'עיר ימים'. מקור: לא ידוע.



תכנית "עיר ימים" ("חצי האי הירקוני") - המשך

בשנת 1996 הוצגו תוצרי התחרות בתל אביב. ועדת השופטים כללה 3 נציגי עירייה, שני נציגים של חברת הפיתוח מטעם גד זאבי ושני נציגי אמ"י. באוגוסט 1997 לאחר דיון החליט חבר השופטים שאף אחת מהעבודות אינה ראויה לפרס ראשון. בסיום תהליך ההערכה של העבודות הוזמנו האדריכלים פרופ' אדר' הרמן הרצברגר מאמסטרדם ואדריכל משה צור לבחון אפשרות לשיתוף פעולה ביניהם.

לשם הכנת התב"ע על בסיס עקרונות התכנון של ההצעות הנבחרות הוקמה ועדת היגוי בנוכחות אמ"י, נציגי זאבי והעירייה. משה צור ערך את תכנית חדשה, שכונתה "עיר ימים". התכנית כללה שטחי מסחר ומגורים רבים בבניינים גבוהים (ראה הדמיה). התכנית לא זכתה לתמיכה מלאה, משום שהיה לה מתנגד בעל משקל - משרד התיירות, שחשב שהמקום צריך להיות מיועד לבילוי ולא למגורים.



פרוגרמה תכנונית וייעודי קרקע לשטח התכנית לפי הצעת הרצברגר.
מקור: ארכיון אמ"י.

מאבק ארגונים סביבתיים להגנה על חצי האי הירקוני, 1996

באמצע שנות ה-90 החלו ארגונים סביבתיים, ביניהם המועצה לשימור מבני התיישבות (כיום המועצה לשימור מבנים ואתרים) והחברה להגנת הטבע, לפעול למען קידום המודעות לערכיו הטבעיים וההיסטוריים של חצי האי הירקוני ולמען השמירה על עתודות הקרקע מפני פיתוח אינטנסיבי. לטענת הארגונים האתרים ההיסטוריים בשטח חצי האי הירקוני מהווים ביטוי פיזי להיסטוריה של העיר תל אביב ושל המפעל הציוני אותם יש לשמר עבור הדורות הבאים.

באמצעות מאבק ציבורי שנקרא 'יריד החלומות' העלו הארגונים לסדר היום התקשורתי והתכנוני, ודרשו מהעירייה לשמר את המתווה והבניינים החשובים הקיימים בתחום חצי האי תוך מיצוי זכויות הבניה מחוץ לאזור השימור. המאבק כלל פרסום חוברת המציגה מידע ותצלומים היסטוריים, והכנת חלופה תכנונית ברת-קיימא לזו שהוצגה ע"י יזמי תכנית 'עיר ימים'.

התכנית הוגשה במקביל לתכנית העירייה למתחם. התכנון מייעד את השטח למתחם משולב עם תרבות, אמנות ומסחר גלריות, סדנאות יצירה, חנויות, בוטיקים, בתי קפה, מסעדות, חללי מופעים, חללי תצוגה, מגורים על בסיס סטודיו או לופט, מגורי סטודנטים וכיו"ב. תוך שמירה על העקרונות המפורטים באיור משמאל.

תוצאות המאבק נראו בשנת 2003 עם החלטתה של עיריית תל אביב-יפו לזנוח תכנית פיתוח נוספת למרחב זה שתכנן האדריכל אורי שטרית (טבלה בעמוד הבא).

כריכת החוברת 'יריד החלומות', 1996.
הוצאת המועצה לשימור והחברה להגנת הטבע.

הצעת המועצה לשימור מבנים ואתרי התיישבות והחברה להגנת הטבע

מתוך 'חצי האי הירקוני' החברה להגנת הטבע, המועצה לשימור מבנים ואתרים אתר 'עתיד נמל תל אביב ושפך הירקון' http://www.eslab.tau.ac.il

תכנון הנמל עד שנת 2003 - סיכום

כחמש תכניות שונות קודמו בתקופה שבין המחצית השנייה של שנות ה-70 ועד לשנת 2003 - סקירת התכניות מוצגת עפ״י סדר כרונולוגי בטבלה שלהלן.

המכנה המשותף לכלל התכניות שצוינו לעיל הוא היקפי בנייה נרחבים ביותר עבור מגורים, מלונאות, מסחר, תעסוקה ונופש בדרך של בנייה לגובה, ייבוש חלקי ים, ביטול מתווה הדרכים ההיסטוריות והריסת מבנים קיימים.

התכנית האחרונה ״חצי האי הירקוני״ תא/ 3449 אושרה בוועדה המקומית לתכנון ובניה ת״א-יפו בשנת 2004, אך לא קודמה למתן תוקף. מעבר לטענות הארגונים הסביבתיים לעניין הצורך לשמר את המורשת הבנויה בחצי האי הירקוני התנגד גם משרד התיירות לתכנית בטענה כי היא אינה מייצגת את האינטרסים של משרד התיירות (המחזיק ב-50% ממניות אתרים) בקידום ההיבט התיירותי של המרחב, בהציעה רק כ-450 חדרים לאכסון תיירותי במקום 1500 שנדרשו בפרוגרמה של המשרד.

כאמור, אף אחת מהתכניות הנזכרות לעיל לא אושרה, ובפועל על השטח חלות תכניות מנדטוריות, ומסמכי מדיניות של הוועדה המקומית לתכנון ובנייה ביחס לשימושי קרקע ולפיתוח שטחי ציבור.

שנה	שם התוכנית	מתכנן	הדמייה
שנות ה-70	מרינה סיטי	רכטר אדריכלים	
1989	דרום שפך הירקון	מנהל ההנדסה עת"א	
1991	שפך הירקון תא/ 2666	א. ליפסקי	
1997	עיר ימים	ה. הרצברגר, מ. צור	
2003	חצי האי הירקוני תא/3449	אורי שטרית אדריכלים	

מקור: מטרני ופביאן, 2012. פרוגרמה למרחב חצי האי הירקוני ומרחב רוקח-אבן גבירול. חלק א׳ - דו״ח מצב קיים. מינהל ההנדסה, עת״א.

התחדשות נמל תל אביב - חזון חברת אמ"י

בסוף שנות התשעים הוביל משה הנדלס, יו"ר חברת אוצר מפעלי ים, חזון חדש להתחדשות הנמל. בשנת 2001 מינתה אמ"י את האדריכלית אורנה אנג'ל למנכ"ל הנמל, רן וולף לסמנכ"ל החברה, ואדר' צדיק אליקים כאדריכל החברה. הצוות החל בקביעת מדיניות תכנון ופיתוח להתחדשות.

החזון החדש לנמל נוסח במילים אלו:

"נמל תל אביב מעוצב מחדש כאכסניה למגוון פעילויות - פנאי, בילוי, תרבות, ספורט, מוזיקה, קניות, אוכל ויצירה - שיהפכו את הנמל למקום של הנאה ורוגע מתמשכים, מפלט מהמולת הכרך בכל שעות היממה ובכל ימות השנה".

אחד הקווים המנחים בתהליך השיקום היה "הקו הירוק" על פיו התהליך יעשה תוך שמירה על האותנטיות והסביבה הטבעית המספקת לנמל את ייחודו. למימוש החזון החליטה אמ"י להשקיע מכספיה לפיתוח המרחב הפתוח של שטחי הנמל. לשם כך הכריזה החברה על תחרות אדריכלים פומבית כפי שיפורט בהמשך.

אנג'ל שימשה מנכ"לית החברה עד לשנת 2007.

תחרות עיצוב המרחב הפתוח בשטח הנמל

בשנת 2002 הכריזה אמ"י על תחרות פומבית לעיצוב לתכנון השטח הפתוח בנמל תל אביב. מטרת התחרות הייתה תכנון ועיצוב מחדש של השטחים הפתוחים בנמל תוך שמירה על האותנטיות של המקום - ראה מסמך פרוגרמה משמאל.

התחרות פורסמה בעוד חברת אתרים ועיריית תל אביב שקדו על הכנת תכנית מפורטת עתירת בינוי לשטח הנמל תוך התעלמות מאתרי המורשת המצויים בו. חברת אתרים פנתה לאמ"י במכתב רשמי (28.10.2002) בו היא מציינת כי הפיתוח שמקדמת אמ"י ישמש לטווח קצר ומידי, ועליהם לדאוג כי פיתוח זה לא יסכל את מימוש התב"ע הנמצאת בהליכי אישור. סיור האדריכלים התקיים בתחילת שנת 2003.

את התחרות יזמה אמ"י בשיתוף עם עמותת האדריכלים ובתמיכת העירייה, והוצגו 36 הצעות של משרדי אדריכלים וסטודנטים. בפרס הראשון בסך 17,000$ זכה משרד 'מייזליץ-כסיף אדריכלים' מתל אביב . לאחר ההכרזה על הזוכה הוצגה התחרות לקהל הרחב בגלריה 12 בנמל.

התחרות סימלה את תחילתו של עידן חדש ביחסים בין עיריית תל אביב לבין אמ"י. יחסי השתיים ידעו עליות ומורדות לאורך השנים, והתאפיינו בקונפליקט מתמשך לאורך שנות ה-80 וה-90. החזון החדש שניסחה אמ"י התיישב עם החזון העירוני למרחב הנמל והשתיים הפכו שותפות טבעיות לקידומו.

מסמך פרוגרמה לתחרות עיצוב המרחב הפתוח בשטח הנמל. מקור: ארכיון אמ"י.

פרוגרמה

מטרת התחרות היא תכנון ועיצוב מחדש של השטחים הפתוחים בנמל תל-אביב ההיסטורי, תוך שמירה על האותנטיות והייחודיות של מקום מפגש מרגש בין אנשים, כרך וים – עיצוב שיש בו פתיחות, אינטנסיביות מתמדת, אינטימיות, רומנטיקה, פלורליזם, ידידותיות ורגישות כלפי הסביבה.

על התכנון לשרת מגוון פעילויות – פנאי, בילוי, תרבות, ספורט, מוסיקה, קניות, אוכל ויצירה – אשר יהפכו את הנמל למקום של הנאה ורוגע מתמשכים, בכל שעות היממה ובכל ימות השנה.

התכנון מוגבל לשטחים הפתוחים בלבד. אין להוסיף על או לשנות את המבנים הקיימים כיום בשטח הנמל. המבנים הקיימים בגבולותיהם כפי שמצוירים במפות המדידה, אינם חלק מהשטח לתכנון. כל יתרת הנמל, קרי השטחים הפתוחים במערב הנמל, השטחים בין הבניינים, המעגנה, וכל שטחים פתוחים אחרים בגבולות הנמל כלולים בשטח לתכנון במסגרת התחרות.

הצעות התכנון יכללו פיתוח שטח בלבד. מובהר ומודגש כי בשטחי התחרות אסורה כל בניית בניינים, מחסנים, האנגרים, מבנים מכל סוג שהוא. למען הסר ספק, כל השטחים הפתוחים הקיימים ישארו כשטחים פתוחים בכל ההצעות שיוגשו וידונו.

גבולותיו החיצוניים של הנמל לצורכי התחרות מסומנים במפות המדידה בשכבה Gvul-shetah.

יש לדאוג כי כל החלקים המתוכננים לקהל הרחב יהיו נגישים לאנשים בעלי מוגבלות על פי הנחיות תקן ישראלי 1918 –"נגישות הסביבה הבנויה"

התכנון צריך להתייחס לנקודות הבאות:

1. נמל תל-אביב הוא נכס ציבורי, השייך לכלל הציבור.
2. הים הוא הנוף המרכזי ביותר בשטח הנמל.
3. תחזוק מערכת הקשרים הפיסיים והרעיוניים בין העיר תל אביב, הנמל והים.
4. הנמל הוא המזח העירוני של העיר תל-אביב, והוא משמש מקור רוגע, אושר ושלווה מהמולת העיר.
5. נמל תל-אביב הוא מקום ידידותי ופתוח לקהל הרחב, המעניק אפשרות בילוי לכל שכבות האוכלוסיה, בכל הגילאים.
6. תרבות ויצירה מקומיים ישולבו בנוף המתוכנן של הנמל.
7. הנמל הוא מקום עם עדיפות להולכי רגל.
8. תחומי העסקים בנמל ישלבו: בילוי, בידור, אומנות, תרבות, מסחר, ספורט, אירועים, מסעדות, בתי קפה ויצירה.
9. הנמל ישמור על צביון מראהו המחוספס, תוך שימוש בהוויתו המקומית כגון: הים, הגלים, הרוח, הצבעוניות, המעגנה, ההאנגרים, העגורן, הגשר ועוד.
10. נמל תל-אביב מהווה חוליה מרכזית ברצף הטיילת המטרופולונית, מהרצליה ועד בת ים.

1.9 פעילות הנמל משנת 2003 והילך

תכנית מייזליץ כסיף לעיצוב המרחב הפתוח בשטח הנמל

משרד 'מייזליץ-כסיף אדריכלים' אשר זכה בתחרות האדריכלים הכין תכנית לביצוע. תכנון השטחים הציבוריים והתשתיות התנהל תוך שמירה על הסביבה ושימוש בחומרים ידידותיים. במסגרת העבודות הוקמו תשתיות בסיסיות שלא היו קיימות במרחב לרבות תחנות שאיבה ומערכות ביוב מתקדמות לפינוי שפכי הנמל לשפד"ן. כמו כן הוסרו כל הגדרות שסבבו את הנמל (במפגש עם מחסני שפך הירקון, בגבול עם מתחם התערוכה, וגדרות פנימיות אחרות) ואשר היוו את אחד החסמים המשמעותיים ביותר להתחדשותו. הסרת הגדרות הובילה לפתיחת מעברים להולכי רגל ורוכבי אופניים ולחיבור הנמל לטיילת תל אביב ופארק הירקון.

עבודות השיקום כללו:

- פינוי גגות אסבסט והחלפתם בגגות מודרניים תוך שמירה על הקווים המקוריים של המבנים
- טיילות עץ בשטח של כ- 20,000 מ"ר , שיקום רחובות, פיתוח מרחבי וחניות, תאורה, פינות ישיבה, מעקות וכד' . עלות משוערת של עיצוב המרחב הפתוח - 20,000,000 ₪. ראה הרחבה בכרטסת האתרים.
- שיקום מעגנת הנמל
- הקמת תשתיות חדשות: מערכות אשפה תת-קרקעיות ופחים מוטמנים (לראשונה בארץ). כמו כן הוחלפו מערכות הגז הישנות במרכזיות גז תת- קרקעיות בטיחותיות; הותקנו מערכות תאורה, תקשורת וחשמל בחדרים ייעודיים.

המבנים שוקמו במסגרת היתרי שיפוץ תוך שימוש בשלד המבנה הקיים ובתכסית הבינוי ההיסטורית, וזאת מהסיבה שלשטח הנמל לא הייתה (ולא קיימת עד היום) תכנית מפורטת המקנה זכויות בניה.

לשם מימוש תכנית הפיתוח אישרה עיריית תל אביב בשנת 2006 תכנית מפורטת שמספרה תא/ 3208 המתבססת על הבינוי הקיים, בהתאם לתכנית מדידה שצורפה לתב"ע (ראה פירוט בהמשך הפרק).

מקורות: ראיונות עם אדר' גנית מייזליץ (16.6.15; 29.6.15); ראיון עם אדר' צדיק אליקים, 24.6.15.

הארץ, 11.10.2002

תכנית ביצוע למרחב הפתוח של הנמל – קטע צפוני.
באדיבות מייזליץ כסיף אדריכלים.

אוצר מפעלי ים בע"מ
בחסכם עם
עמותת האדריכלים מאוחדים בישראל
מכריזה בזה על
תחרות פומבית לתכנון פיתוח המרחב הפתוח של נמל תל-אביב

ומזמינה אדריכלים ו/או אדריכלי נוף בישראל להגיש הצעותיהם. במקביל ינוהל מסלול מיוחד לסטודנטים לאדריכלות, אדריכלות נוף ובינוי ערים.

■ **חבר השופטים:**
אדר' נעמי אנג'ל-יו"ר חבר השופטים
אדר' דני קייזר-שופט
אדר' דניאלה פוסק-שופטת
רו"ח משה הנדלס-שופט
אדר' נוף יהודית גרין-שופטת
אדר' צדיק אלייקים-שופט
אדר' פרלה קאופמן-שופטת
אדר' חיים דותן-שופט
אדר' אריה נונן-מזכיר חבר השופטים

■ **פרסים:**
מסלול אדריכלים רשויים:
פרס 1 : $ 15,000
פרס 2 : $ 10,000
פרס 3 : $ 5,000
ציונים לשבח: $ 5,000

■ **פרסים:**
מסלול סטודנטים:
פרס 1 : $ 2,000
פרס 2 : $ 1,000
פרס 3 : $ 500

ביום ג' 22.10.2002 בשעה 15.00 יתקיים סיור באתר התחרות. המפגש בשער נמל תל-אביב. מועד מסירת ההצעות ביום 12.1.2003.
ניתן לרכוש את תנאי התחרות בבית האדריכל ביפו, רחוב מגדלור 14 יפו, טלפון 03-5188234 תמורת 200 שייח לחברי העמותה ולסטודנטים תמורת 300 שייח לאחרים.

רו"ח משה הנדלס, יו"ר הדירקטוריון

תכנית מייזליץ כסיף - מרכיבים שתוכננו ולא בוצעו

הצעת התכנון שזכתה בתחרות כללה מרכיבים שונים אשר ביצועם לא הוצא אל הפועל.

בין אלו נכללים:

1. גלגל ענק בתחומי הנמל. המיקום שהוצע לגלגל הענק היה צפונית למחסן 1.
2. מזחים צפים מעל פני הים - תוכננו שלושה מזחים צפים במקטע הדרומי של רצועת הנמל הצפונית.
3. פתרונות הצללה מגוונים משולבים בפינות ישיבה - בוצע באופן חלקי .

פרט מתוך גיליונות התחרות של משרד מייזליץ כסיף , 2003(מתחרה מס׳ 30)
באדיבות מייזליץ כסיף אדריכלים.

הדמיות לחלק מהרכיבים הייחודיים שלא בוצעו במרחב הנמל
באדיבות מייזליץ כסיף אדריכלים.

חידוש הפעילות הימית של המעגנה בנמל, 2012

בשנת 2012 החליטה אמ״י לחדש פעילות הימית של המעגנה. ההחלטה התקבלה על ידי ועדת היגוי, שהוקמה על ידי חברת אוצר מפעלי ים, שהחליטה להוציא לפועל את תכנית הוועדה הבין-משרדית שהקים שר התחבורה ישראל כץ בשנת 2010, להשיב את מתחם הנמל לייעודו המקורי ולהחזיר למקום את הפעילות הימית בכדי לתת מענה למצוקת מקומות העגינה בחופי ישראל. חלטה זו של משרד התחבורה נשענת על שני נימוקים עיקריים:

א- ממצאי דוח מבקר המדינה שקבע כי באזור המרכז קיים מחסור גדול של מקומות עגינה לסירות ויאכטות, לאור התפוסה המלאה בה פועלות המרינות בתל אביב, יפו והרצליה. כתוצאה מכך, למעלה מ-300 סירות ויאכטות נאלצות לעגון דרך קבע במדינות אחרות באגן הים התיכון.

ב- סקר הנדסי מקיף, שנערך במכון הישראלי לחקר הנדסה ימית של הטכניון, המוכיח היתכנות הנדסית להקמת מעגנה בנמל. תוצאות הסקר שערך הטכניון תואמות את בדיקת החלופות שערכה רשות הספנות והנמלים (ספ״ן) עבור הוועדה הבינמשרדית, לבדיקת שלושה מתחמים אפשריים להקמת מעגנה חדשה בתל אביב: נמל תל אביב, מעגן רידינג והמרינה של חברת אתרים.

על פי התכנית, שעלותה 30 מיליון שקל, המעגנה החדשה צפויה לאפשר עגינה של כ-120 כלי שייט, באורך של עד 12 מטר האחד. באזור המזח הקיים היום תתבצע חפירה, שתעמיק את המים, ובמקביל יוארך שובר הגלים הקיים. הדבר דורש גם עדכון של תכנית בניין עיר (תב״ע) שאמ״י תגיש לוועדה המקומית לתכנון ולבנייה תל אביב ולאישור הוועדה לשמירה על הסביבה החופית (ולחו״ף).

תכנית חומש של החברה להשקעה ופיתוח שטח הנמל הוצגה בשנת 2013. התכנית כוללת תוספת של 8000 מ״ר בנוי, שינוי תמהיל העסקים הקיימים והרחבת השימושים המותרים למלון בוטיק, שטחי משרדים ובתי קולנוע. במסגרת זו מתוכננים:

- מלון בן כ-45 חדרים מתוכנן מעל מבנה 1 הסמוך לחוף מציצים.
- הוספת קומה מעל מבנה 4 עבור חדר כושר ובית קולנוע בן שלושה אולמות.
- הקמת בניין חדש המיועד למסחר ומשרדים בשטח של כ-4000 מ״ר.

הדמיה של המעגנה בנמל תל אביב עם הארכת שוברי הגלים.

מקור: (למעלה) http://www.port2port.co.il/. מעגנה לסירות תוקם מחדש בנמל תל אביב. 14.8.2012;
(למטה): גלובס אונליין 16/06/2013. תכנית חומש להרחבת נמל ת״א: מלון בוטיק ובתי קולנוע.

1.10 אפיון נמל תל אביב וניתוח השוואתי

נמל ימי - סוגים ומאפיינים

מקובל לחלק את הנמלים הימיים לקטגוריות על פי הפרמטרים הבאים:

1. **סוג הנמל:**

א- נמל השוכן לחוף ים Sea Port בו עגינת כלי השיט מתבצעת בתחום הסביבה הימית

ב- נמל יבשתי Inland Port השוכן לצד גדת נחל, או בתחום אגם, או שהוא בתחום נחפר בתחום היבשה.

2. **מקום איתור הנמל**:

א - נמל טבעי - ממוקם כולו או בחלקו מפרץ טבעי מוגן. בעת העתיקה נקטו באמצעים הנדסיים לעצירת הסחף או להגדיר את המעגן הטבעי באמצעים מלאכותיים.

ב- נמל מלאכותי - נמל מעשה ידי אדם, הנבנה כולו או בחלקו בים הפתוח, ולכן מחויב בשוברי גלים על מנת ליצור תנאים מתאימים לשייט.

3. **עומק המים: נמל עמוק מים** לעומת **נמל רדוד**. המשמעות של עומק המים היא סוג כלי השיט היכולים לעגון בה, בהתאם לעומק בטן כלי השיט.

4. **שימושי הנמל:** הסוגים הנפוצים ביותר נכון לראשית המאה ה-20 הם:

א- נמל דייגים

ב- נמל מטען / סחורות. נהוג להקצות רציף ייעודי לכל סוג סחורה

ג- נמל נוסעים

שתי מהפכות השפיעו באופן עמוק על אפיוני הנמל בעת החדשה:

- התפתחות מיכון הנדסי כבד לביצוע עבודות תשתית בסביבה ימית הובילו להקמה ולהרחבת נמלים ורציפים במקומות איתור שאינם טבעיים (החל מהמחצית השנייה של המאה ה-19).
- מהפכת המכולה [קונטיינר] (1957) אשר שינתה באופן מהותי את השיטה להובלת מטען ושיטת העבודה בנמל. בעקבותיה שונו כלי הספנות ושירותי השילוח (ספנות קווית), ואיתם מבנה הרציפים, מערך הפריקה בנמל וכדי.

נמל תל אביב

אפיון הנמל

על פי הפרמטרים שתוארו, נמל תל אביב הינו נמל יבשתי מלאכותי רדוד מים. הנמל שימש כנמל משולב למטען ולנוסעים. נמל תל אביב הינו בעל בריכת עגינה אחת המכונה מעגנה, המהווה את האזור הימי בתחום נמל, שמוגן בפני הגלים באמצעות שובר הגלים. עומק המעגנה הינו 2.5 מ׳ המאפשר עגינת סירות בעלות שוקע נמוך (1.2 מ׳) המכונות ׳פורקת׳ Lighter. **המושג השימושי ביותר לאפיון נמל תל אביב הוא נמל סירות**. גודל המעגנה של נמל תל אביב ומיקומה במרחב האורבני לא אפשרו את התאמתה לקליטת קונטיינרים.

השוואה בהיבטי הניהול

נמל תל אביב, בשונה מנמל חיפה ונמל יפו, הוא נמל פרטי-ציבורי שלא היה נתון לרשותה של ממשלת המנדט. ההון שנדרש להקמת הנמל היה הון פרטי שהושג בדרך של הנפקת מניות של אמ״י - חברת התפעול של הנמל. מבנה ניהולי מעין זה היה מקובל מאוד באנגליה בה היה ריכוז של נמלי מסחר ׳פרטיים׳ שאינם קניין המדינה. כ-70% מנמלי בריטניה היו בבעלות חברת מסילות הברזל. הנמלים קיבלו את שמם על שם חברת הניהול שלהם: לדוגמה נמל מערב-הודו בלונדון West –India Dock היה בבעלות חברת הסחר ׳הודו המערבית׳.

נמל תל אביב ונמלי ישראל

נמל תל אביב היה הנמל **העברי** הראשון שהוקם באי״י בעת החדשה. עדויות לקיום מספר נמלי ים מתקופת הברונזה הקדומה (התקופה הכנענית) כמו שקמונה, משרפות (ראש הנקרה), אכזיב, עכו, אפולוניה, דור ויבנה ים ובתקופות מאוחרות יותר נמל קיסריה ונמל יפו. נמלים עתיקים נוספים הם נמל עכו, נמל קיסריה, אכזיב, אשדוד-ים, אשקלון, דור, עתלית, יבנה-ים, אפולוניה (ארסוף), ושני נמלים קדומים בשפך הירקון: נמל תל גריסה (סמוך להצטלבות הנחלים איילון וירקון) ונמל תל קסילה (בתחום מוזיאון תל אביב).

בתוקפת המנדט הבריטי פעלו שלושה נמלי סחר בארץ ישראל: נמל יפו – הוותיק מבין השלושה; בשנת 1933 חנכו הבריטים בחיפה נמל מסחרי גדול, ובשנת 1936 חנך היישוב היהודי את נמל תל אביב.

עם הקמת מדינת ישראל הוקמו שני נמלים חדשים: בים התיכון נחנך נמל אשדוד (1965) ובים סוף נחנך נמל אילת (1957). נמל תל אביב הפסיק לפעול בשנת 1965.

מקורות:

- רבן א., 1983. הנדסת נמלים בעולם העתיק. מדע, כרך כ״ז, 4 הוצאת מוסד ויצמן לפרסומים במדעי הטבע ובטכנולוגיה.
- אתר אינטרנט נמלי ישראל http://www.israports.co.il/TargetServices/TermList/Pages/namalyami.aspx
- אתר אינטרנט ארגון הימאות הבינלאומי http://www.imo.org/pages/home.aspx

נמל תל אביב - ניתוח השוואתי

בטופוגרפיה של תל אביב בולטים שלושה רכסי כורכר מקבילים לחוף בכיוון צפון-צפון מזרח דרום-דרום מערב. קו החוף מלווה במצוק כורכר מערבי בגובה ממוצע של 20 מ׳. רכס הכורכר המרכזי נמצא כ 2 ק״מ מזרחית מקו החוף, והרכס השלישי בשוליו המערביים של נחל איילון. עומקו הממוצע של נחל הירקון כ-4 מ׳. אפרת: 39,40).

במסגרת המחקר ההיסטורי עלו שמות שונים של נמלים בעולם אותם הזכירו שיפמן ובעלי תפקידים אחרים כמתקני נמל שהיוו השראה ומקור מידע לתכנונו והקמתו של נמל תל אביב. בין אלו הוזכרו נמל העיר הורדנה (גורדנא) בבלרוס ונמל העיר קייפטאון בדרום אפריקה. ההשוואה הייתה בהיבטים של ניהול הנמל, טכנולוגיות הבניה וכד׳, אולם לא נמצאו מקורות מידע היסטוריים רחבים מספיק לשם ביצוע ההשוואה. על כן בחרנו להשוות את נמל תל אביב לנמל יפו הסמוך לו. נמל יפו הוא נמל עתיק שעבר התאמות ו׳שכלולים׳ בשנות המנדט בתכנון ובפיקוח משרד היועצים הבריטי רנדל, פאלמר וטריטון. נמל תל אביב מרוחק מנמל יפו מרחק אווירי של 5.5 ק״מ, וגם הוא תוכנן על רקע ההמלצות של חברת רנדל, פאלמר וטריטון. נמל תל אביב נבנה כאשר נמל יפו עומד לנגד עיניהם של שיפמן ועוזריו.

מעגנות לאורך רצועת החוף של העיר תל אביב

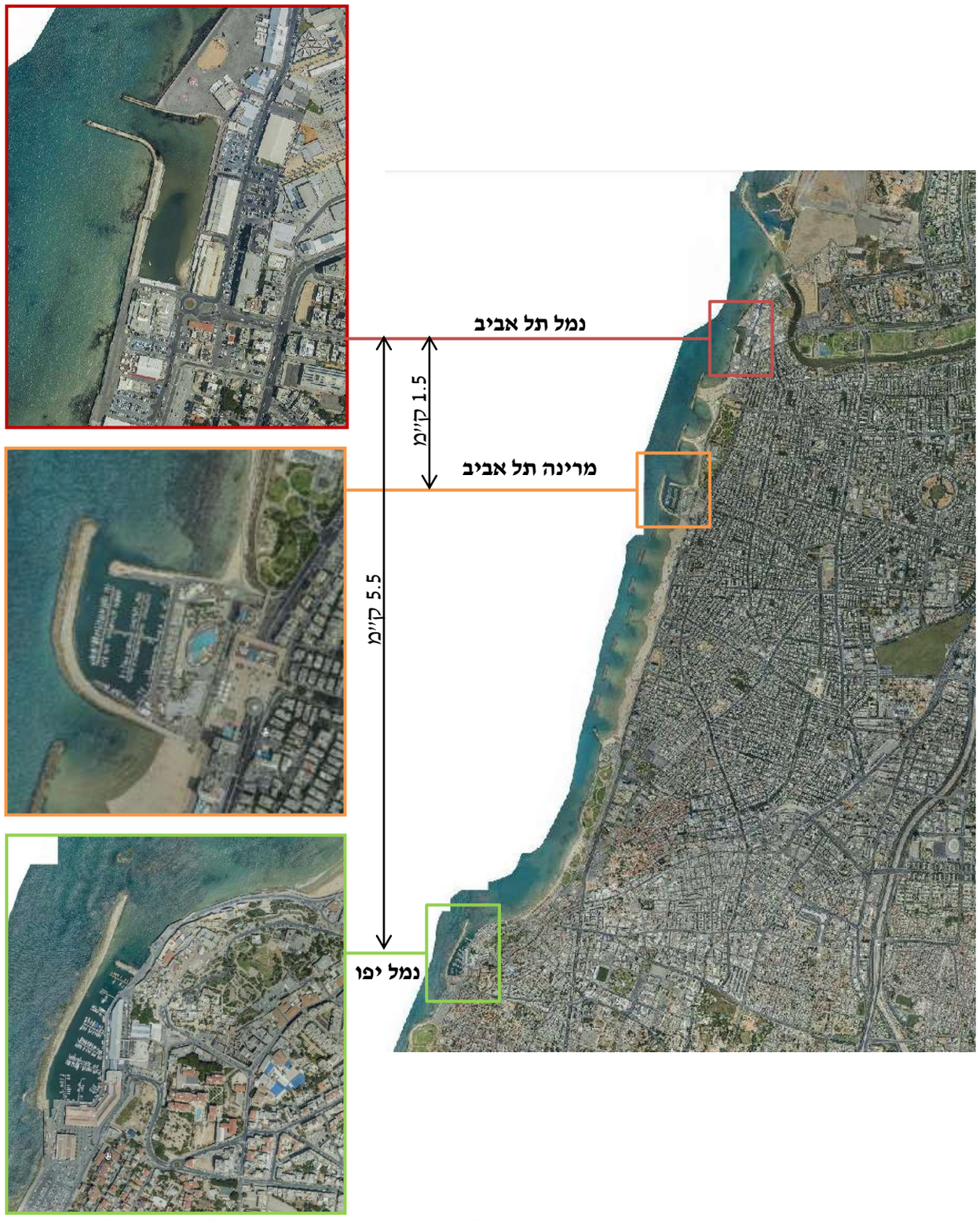
רצועת החוף של העיר תל אביב המשתרעת על פני 14 ק״מ, קיימות שלוש מעגנות: נמל תל אביב, נמל יפו ומרינת תל אביב (ראה איתור על גבי תצ״א).

נמל יפו הוא הקדום מבין המעגנות. תצורתו הנוכחית התקבלה לאור עבודות ייבוש נרחבות שביצעו הבריטים בתחילת שנות ה-30 של המאה ה-20, והקמת מחסני הנמל הקיימים עד היום. במסגרת עבודות אלו הוקם גם שובר הגלים, העשוי יחידות בטון, שהונחו על שוניות שובר הגלים הטבעי (מקור: ליר, עמ׳ 30). <u>תעלת הכניסה לנמל היא מכיוון צפון</u>. עומק המים כ-2 מ׳.

מרינה תל אביב היא המאוחרת מבין המעגנות. המרינה הוקמה בתחילת שנות השבעים לצרכי פנאי ונופש ומספקת כ-320 מקומות עגינה לסירות בשוקע של עד 2.5 מ׳. המרינה מרוחקת כ 1.5 ק״מ (קו אווירי) מנמל תל אביב, וכ-4 ק״מ מנמל יפו. המרינה הוקמה בתחום הימי של החוף והיא מוקפת שוברי גלים מלאכותיים. <u>תעלת הכניסה למרינה היא מכיוון צפון</u>, עומק המים עד 3מ׳.

נמל תל אביב המעגנה בנמל תל אביב נחפרה בחלקה בשטח החוף, וחלקה המערבי תחום על ידי קיר ים מגביונים ומבטון מזויין. <u>תעלת כניסה לנמל היא מכיוון מערב</u> - כיוון החושף אותו להרבדה מתמשכת של חול במעגנה ולכניסה של גלים גבוהים אל תוך התעלה. עומק המים כ-2 מ׳.

איתור נמלים ומרינות לאורך חוף תל אביב - מצב קיים. על רקע תצ״א 2015, מקור: אתר GIS עת״א.



מקור: אתרי אינטרנט - מרינה תל אביב; חברת ׳אתרים בחוף תל אביב׳; חברת נמלי ישראל.

נמל תל אביב ונמל יפו - השוואה

תצורה גאו-מורפולוגית ונתונים כמותיים

נמל יפו

תצורתו של נמל יפו העתיק הייתה מעגנה טבעית שהתקבלה על ידי רכס כורכר שקוע חלקית, היוצר איים קטנים[1]. עד לתקופה העות'מאנית התפתח הנמל באופן לינארי המלווה את קו החוף הטבעי של גבעת יפו העתיקה. עם הריסתם של חומת העיר והביצורים נבנו רציפים ומבנים לתפעול הנמל (ליר: 31). לאחר שנבנה שובר הגלים, במבצע הנדסי רחב היקף (1933-1935), החלו הסירות לעגון בשעת מחסה בשורות מסודרות לאורך הרציפים, כשהן קשורות אחת לשנייה. הפריקה התבצעה אל רציף מפותל ומדורג לאורך קו החוף. רציפים לעגינת סירות בניצב לדופן הנמל נוספו בתקופה מאוחרת יותר. תצורתו של קו החוף של נמל יפו הינה קשתית בעיקרה, והיא תולדה הן של קו החוף הטבעי והן של אזורי הייבוש בחלקו הדרומי של הנמל. שובר הגלים מלווה את הרכס הסלעי במפנה של 25 מעלות לכיוון צפון מזרח.

נמל תל אביב

תצורתו של נמל תל אביב היא מלבן גיאומטרי מושלם. בפינה הצפון מזרחית היה קיים במקור אזור מעוגל ששימש כלוכד גלים. הפריקה במעגנה התבצעה לאורך רציף לינארי בדפנות הדרומית והמזרחית של המעגנה. בשעת מחסה נקשרו הסירות בשורות האחת לשנייה. שובר הגלים במפנה של 15מעלות לכיוון צפון מזרח.

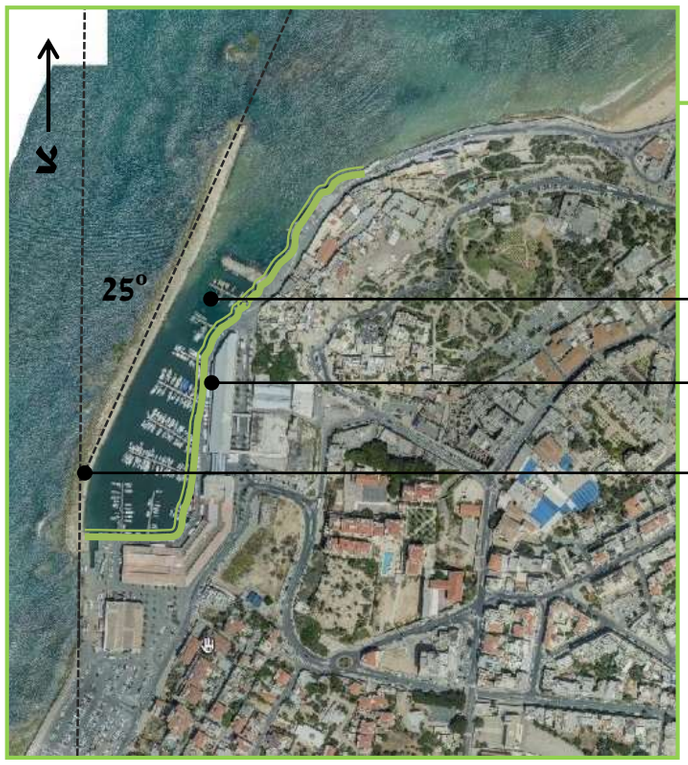
טבלת השוואה נתונים כמותיים - נמל יפו ונמל תל אביב

	נמל יפו	נמל תל אביב
תכסית מעגנה*	38 דונם	15
אורך רציפי עגינה*	500 מ'	220 מ'
מצאי סירות**	250	80
עומק המעגנה**	2 מ'	2 מ'
שוקע מקסימלי של הסירות**	1.2	1.2

* מדידה מתוך התצ"א

** מקור: אמ"י, 7 עמ' 238

[1] http://www.antiquities.org.il/article_heb.aspx?sec_id=16&subj_id=143



נמל יפו

נמל תל אביב

1.11 ארגונים ודמויות מפתח בפעילות הנמל

הוועד לענייני נמל ותחבורה של לשכת המסחר של תל אביב וחברת אוצר מפעלי ים

עם פרוץ המהומות של המרד הערבי הגדול בחודש אפריל 1936 החלו לשכת המסחר של תל אביב ועיריית תל אביב להקים ועדי פעולה שונים להתמודדות עם. השלכותיה השונות של השביתה. במסגרת זו נוסד בתאריך 26.4.1936 **הוועד לענייני נמל ותחבורה** (להלן – הוועד).

הרכב הוועד כלל ייצוג רחב של גופים ציבוריים שפעילותם הושפעה רבות מהפניית תנועת כלי השיט לנמל חיפה. בין הגופים נמנו: הנהלת הסוכנות היהודית, עיריית תל אביב, התאחדות בעלי התעשייה, התאחדות האיכרים, הסתדרות העובדים, מרכז פרי הדר, מרכז הקואופרציה, אגודת עמילי המכס, סוכני האניות, סוחרי ירושלים, החברה לפיתוח תל אביב, ונציגי הנהלת יריד המזרח. מנכ"ל בנק אנגלו-פלשתינה דאז אליעזר זיגפריד הופיין ששימש כנשיא הוועד, ודיזינגוף כנשיא של כבוד.

בתחילה עסק הוועד בהסדרת תנאים מול ממשלת המנדט בכל הקשור להפחתת עלויות מיסוי והובלה של סחורה שיועדה לנמל יפו ונפרקה בנמל חיפה. בהמשך היה הוועד בעל תפקיד מרכזי באיסוף משאבים כלכליים ואופרטיביים להפעלתו של נמל בתל אביב, באמצעות הקמת **חברת אוצר מפעלי הים**. מנהלי הוועד לענייני נמל ותחבורה שימשו כחבר נאמנים של אמ"י. כתובתו של משרד הוועד ברחוב צידון 8 תל אביב, בתחום מרחב הנמל.

מועצת ההנהלה של אוצר מפעליים בע"מ

חברי הסועצה

מר א. ז. הופין, M.B.E. נציא

מר ישראל רוקח, ראש העיריה | סגנים

מר דוד רמז

מר מאיר קומרוב

מר יצחק רוקח

מר אליעזר קפלן

ד"ר פיסל רוטנשטרייך

מר אברהם זברסקי

הועדה האדמיניסטרטיבית

מר א. ז. הופין נציא

מר יצחק רוקח

מר בר כוכבא מאירוביץ

מזכיר החברה

מר הרצל צוקרמן

הועדה הסכנית

מר י. שיפמן, המהנדס העירוני, יושב-ראש

ע. מ'בים, מהנדס

י. ריזר, מהנדס

המהנדס הראשי

ש. פריד

ב. מורדכוביץ, מהנדס | סגנים

א. פרוידנטל, מהנדס

משרדי החברה והנהלת החברה

רחוב צידון 8, תל-אביב, טל. 2843, ת. ד. 6041

מקור: אמ"י 2, עמוד כ"ו.

חברת אוצר מפעלי הים (אמ"י) The Marine Trust Limited

חברת 'אוצר מפעלי הים' (להלן - אמ"י) נוסדה על ידי הוועד לנמל ותחבורה כחברה שתוציא אל הפועל את הקמת הנמל ותהיה אחראית על ניהולו ותפעולו. מדובר בחברה ציבורית הנשענת על הון פרטי, אשר הוועד המנהל שלה נשלט על ידי הסוכנות היהודית ועיריית תל אביב. הרעיון לשם "אוצר מפעלי הים" היה של דוד רמז (אמ"י 7 עמ' 51). בדרך זו היוותה אמ"י אמצעי להתגבר על ההגבלות שהטיל הנציב ביחס למעורבות העירייה בהקמת הנמל.

בתאריך 26.5.1936 התקיימה הישיבה הראשונה של חבר המנהלים של אמ"י, והופץ קול קורא לגיוס הון. המסמך מפרט שהחברה שתוקם תפעל "לשירות הציבור על יסוד משקי", וכי מניותיה יוחזקו שווה-בשווה בידי הסוכנות היהודית ועיריית תל אביב. סכום מינימלי להפקדה – לירה אחת. בישיבה מיום 31.5.1936 אישרה מועצת העירייה הסכם עם הנהלת הסוכנות בדבר חלוקת מניות היסוד. לפי הסכם זה העירייה והסוכנות יחזיקו 25% ממניות היסוד כל אחת. בנוסף תקבל הסוכנות זכות וטו בהחלטות שונות.

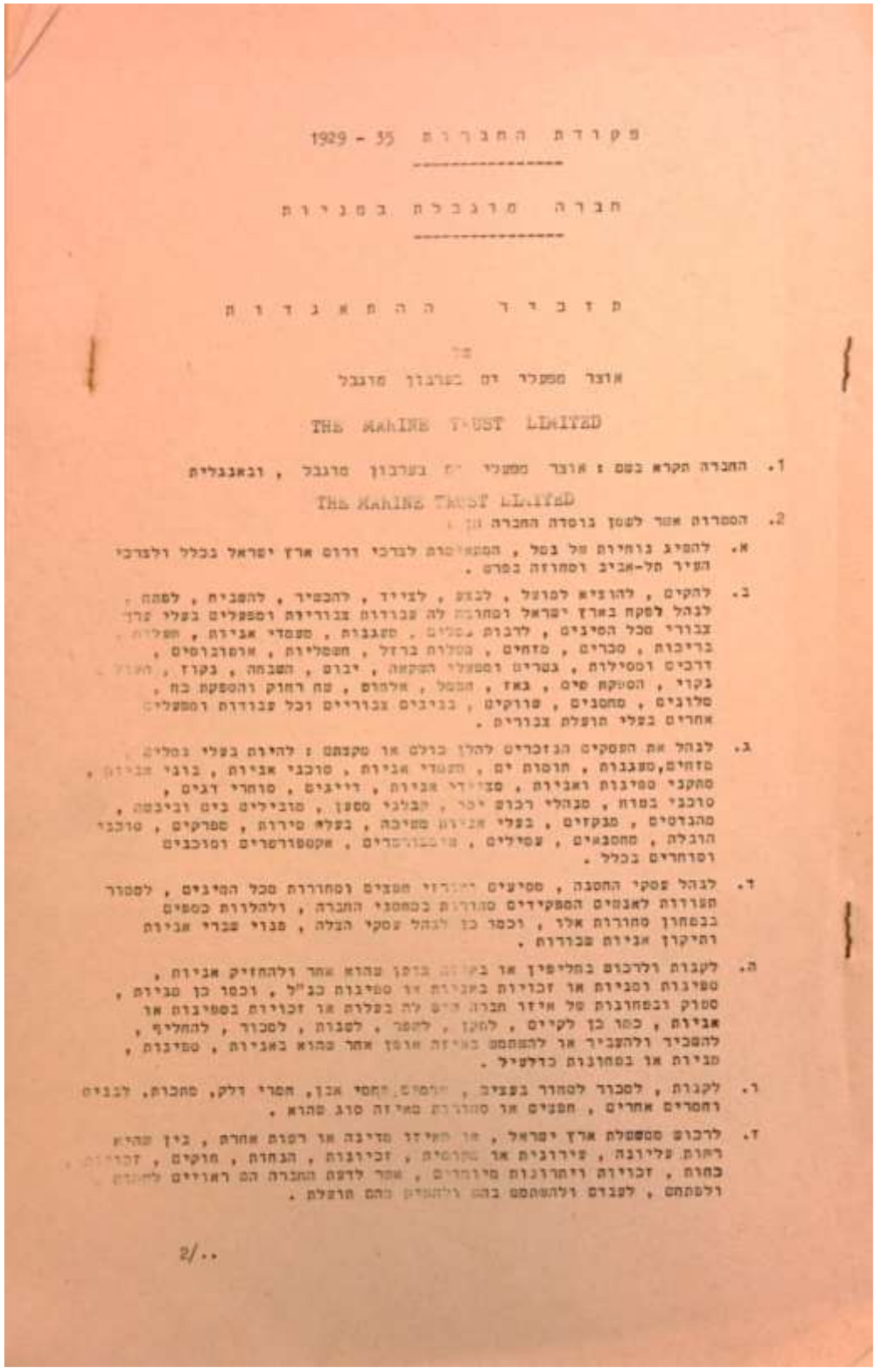
גיוס ההון בוצע בשני מחזורים עיקריים – הראשון במאי-יוני 1936, והשני בינואר 1937. הגיוס הראשון נמשך ימים ספורים ובמהלכו גויסו למעלה מ-80,000 לירות ארץ ישראליות מתושבי הארץ ומחוצה לה. כספי הגיוס הראשוני נועדו להקמת המזח, להעמיד כלים לתפעולו, להקמת צריפים ראשונים ולהשכרת מחסנים מ'התערוכה'. בינואר 1937 הונפק מחזור שני מוצלח של מניות אוצר מפעלי הים במטרתו גיוס הון להשלמת בניית המעגנה והנמל. סה"כ גייסה החברה הון של 300,000 לא"י, באמצעות 25,000 מחזיקי מניות פרטיים ומוסדיים.

עם חקיקת חוק החברות הממשלתיות ב-1975, הפכה אמ"י לחברה ממשלתית. כיום אמ"י הינה חברת מניות ממשלתית הנמצאת בבעלות המדינה (82.2%), בעלי מניות פרטיים (17%) ועיריית תל אביב (כ-0.8%) ונתונה לסמכות שר התחבורה ועיריית תל אביב. הזכויות על שטח הנמל נמצאות בידי החברה, ובידי רשות מקרקעי ישראל. לחברה אין נכסים או פעילויות נוסף על אלו שנמנו לעיל. מניית יסוד אחת מוחזקת על ידי המדינה והשנייה מוחזקת על ידי עיריית תל אביב יפו. המניות הרגילות מפוזרות בקרב כחמישה עשר אלף מחזיקי מניות מן הציבור.

סמל חברת אוצר מפעלי ים
מימין: בשנות ה-40
משמאל: כיום

עמודים 2-1 מתוך תזכיר ההתאגדות של אמ"י

מקור: ארכיון אמי, תיקייה כחולה



פקודת החברות 1929 - 35

חברה מוגבלת במניות

תזכיר ההתאגדות

של

אוצר מפעלי ים בערבון מוגבל

THE MARINE TRUST LIMITED

1. החברה תקרא בשם: אוצר מפעלי ים בערבון מוגבל , ובאנגלית

THE MARINE TRUST LIMITED

2. המטרות אשר לשמן נוסדה החברה הן :

א. להשיג נוחיות של נפל , המשאבות לצרכי דרום ארץ ישראל בכלל ולצרכי העיר תל-אביב וסחוזה בפרט .

ב. להקים , להוציא לפועל , לבצע , לבנות , להכשיר , להשכיר , לשפר , לנהל לשקת בארץ ישראל וסחוצה לה עבודות צבודיות ומפעלים בעלי ערך צבורי מכל הסיגים , לרבות בכלים , מעגנות , מעמדי אניות , מעלות , בריכות , מכרים , מזחים , מעלות ברזל , חשמליות , אוטובוסים , דרכים ומסילות , גשרים ומעברי השקה , יבום , השבחה , נקוז , נקוי , הסקת סים , גאז , חשמל , אלחוט , עם רחוק והשפעת כח , סלונים , מחסנים , פוקים , בניינים צבוריים וכל עבודות ומפעלים אחרים בעלי תועלת צבורית .

ג. לנהל את העסקים הנזכרים להלן כולם או מקצתם : להיות בעלי נכלים , מזחים, מעגנות , חוסות ים , מעמדי אניות , סוכני אניות , בוני אניות , מתקני מפיגות ואניות , מנהלי אניות , דייגים , סוחרי דגים , סוכני בחת , מנהלי רכוש יפו , קבלני מפון , סוביליים בים וביבשה , מהנדסים , מנקזים , בעלי אניות מסיבה , בעלי מירות , ספרקים , סוכני הובלה , מחסנאים , עסילים , אוכלוסרים , אקספורטרים וסוכנים וסוחרים בכלל .

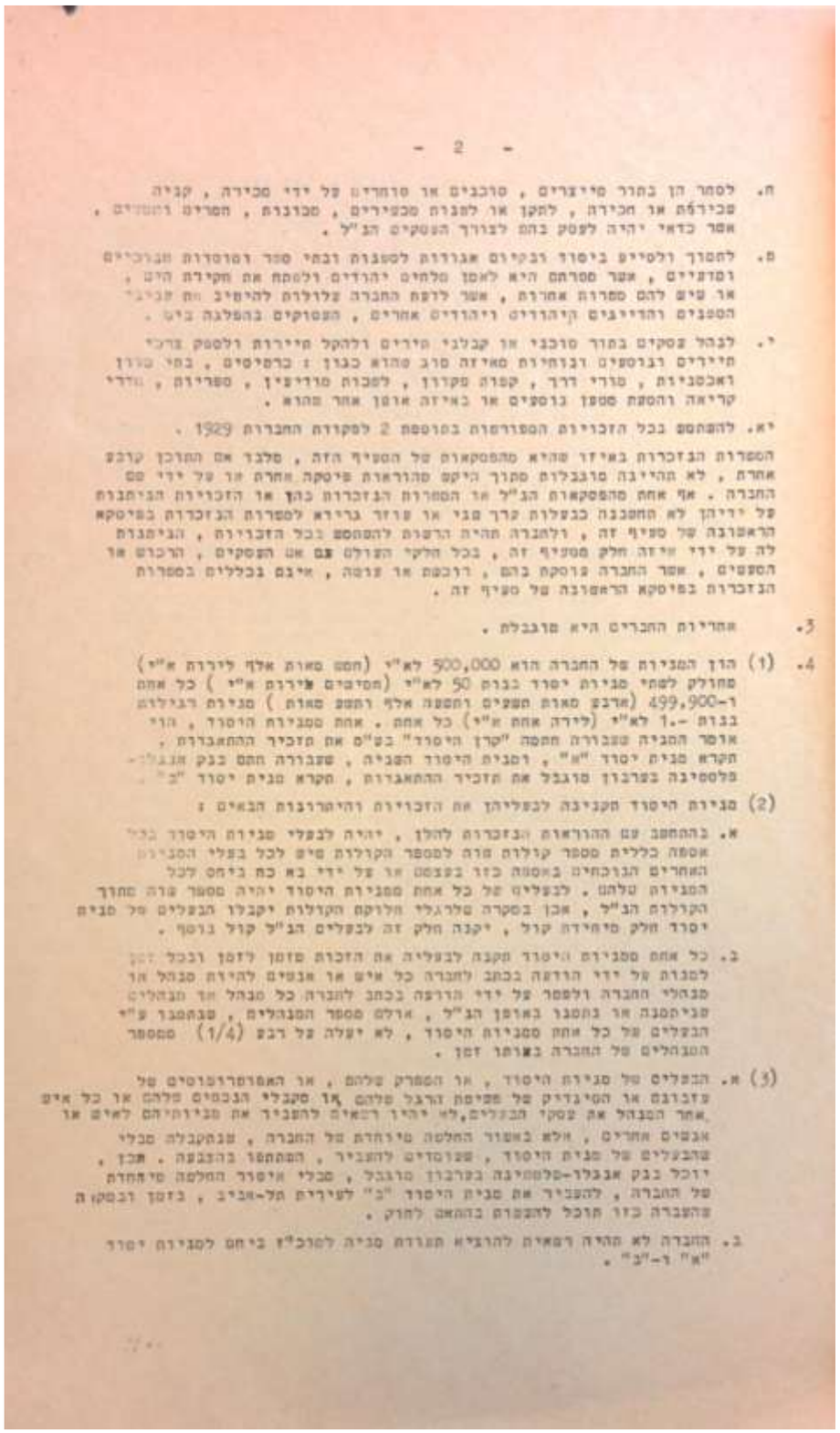
ד. לנהל עסקי החסנה , מסיעים יסורי חפצים וסחורות מכל הסיגים , למסור תעודות לאנשים המפקידים סחורות בחסנאי החברה , ולהלוות כספים בבסחון סחורות אלו , וכסו כן לנהל עסקי הבלה , פגוי עברי אניות ותיקון אניות צבודות .

ה. לקבות ולרכוש במליפין או בקנין בזמן שהוא אחר ולהחזיק אניות , סירות וסגיות או זכויות באניות או סגיות כנ"ל , וכסו כן סגיות , סטרק ובפחרנות של אזור חברה זיש לה בעלות או זכויות בסירות או אניות , כסו כן לקיים , לתקן , לשפר , לשנות , לשכור , להחליף , להשכיר ולהעביר או להתפעם באיזה אופן אחר שהוא באניות , סגיות או בסחונות כדלעיל .

ו. לקבות , לשכור לסחור בעציב , חלפים, חסי אבן, אסרי דלק, סחכות, לבנים וחפרים אחרים , חפצים או סחורות באיזה סוג שהוא .

ז. לרכוש ממשלת ארץ ישראל , או ממיזו מדינה או רשות אחרת , בין שהיא רשות עליונה , צירונית או אחרת , זכיונות , הנחות , חוקים , זכויות כלשהו , זכויות ויתרונות סיוחדים , אשר לדעת החברה הם ראויים לשמוש ולפתחם , לעבוד ולהשתמש בהם ולהשיק להם תועלת .

2/..



- 2 -

ח. לסחר הן בחור סיינרים , סוכנים או סוחרים על ידי שכירה , קניה שכירה או חכירה , לחקן או לשנות שכשירים , מכונות , חפרים וסחרים , אשר כדאי יהיה לעשק בהם לצורך העסקים הנ"ל .

ט. להסוך ולסייע ביסוד ובקיום אגודות לסטנות ובתי ספר וסוסדות תנוכיים וסדעיים , אשר ספרתם היא לאסן סלחים יהודים ולעסק את חקירת הים , או שיש להם ספרות אחרת , אשר לדעת החברה צלולה להיטיב את תביעי הסטנים והחייבים הקהודים ויהודים אחרים , העסוקים בהפלגה בים .

י. לנהל עסקים בחור סוכני או קבלני הירים ולהקל סירות ולעסק בהכי סירים וגוססים ובוחרות סאיזה סוג שהוא כגון : גרפיסים , בתי סחון ואכסניות , סורי דרך , קפה סקוון , לסכות סוויסין , ספריות , סדרי קריאה והסבת סטנן גוססים או באיזה אופן אחר שהוא .

יא. להשתמש בכל הזכויות הספורשות בסופסת 2 לפקודת החברות 1929 .

הסטרות הנזכרות באיזו שהיא סהפסקאות של הסעיף הזה , פלבד אם הסוכן קובע אחרת , לא תהייבה סובבלות סתוך היקף סהוראות פיסקה אחרת או על ידי שם החברה . אף אחת סהפסקאות הנ"ל או הסטרות הנזכרות בהן או הזכויות הניתנות על ידיהן לא תחשבנה כבעלות קרך סבי או עזר גרידא לסטרת הנזכרת בפיסקה הראשונה של סעיף זה , ולחברה תהיה הרשות להשתמש בכל הזכויות , הניתנות לה על ידי איזה חלק סטעיף זה , בכל הלקי העולם גם אם העסקים , הרכוש או העסעים , אשר החברה עוסקת בהם , רוכשת או עושה , אינם נכללים בסטרות הנזכרות בפיסקא הראשונה של סעיף זה .

3. אחריות החברים היא סובבלת .

4. (1) הון המניות של החברה הוא 500,000 לא"י (חמש סאות אלף לירות א"י) סחולק לשתי סגירת יסוד בנות 50 לא"י (חמישים לירות א"י) כל אחת ו-499,900 (ארבע סאות תשעים וחשעה אלף ושש סאות) סגירת רגילות בנות -.1 לא"י (לירה אחת א"י) כל אחת . אחת סהניות היסוד , הוי אומר הסגיה שבעורה חמשה "קרן היסוד" בע"ס את סזכיר ההתאגדות , תקרא סגית יסוד "א" , וסגית היסוד השניה , שבעורה חתם בנק אנגלו-פלסטינה בערבון סוגבל את סזכיר ההתאגדות , תקרא סגית יסוד "ב" .

(2) סגיות היסוד סקנינה לבעליהן את הזכויות והיתרונות הבאים :

א. בהתחשב עם ההוראות הנזכרות להלן , יהיה לבעלי סגיות היסוד בכל אספה כללית ספר קולות סוה לספר הקולות שיש לכל בעלי הסניות האחרים הנוכחים באספה כזו בעצמם או על ידי נא כח ביחס לכל הסניות שלהם . לבעליהן של כל אחת סהניות היסוד יהיה ספר סוה סחוך הקולות הנ"ל , אבן בסקרה שלגלי חלוקה הקולות יקבלו הבעלים של סניה יסוד חלק סיוחדת קול , יקנה חלק זה לבעלים הנ"ל קול נוסף .

ב. כל אחת סהניות היסוד סקנה לבעליה את הזכות סזמן לזמן ובכל זמן לסנות על ידי הודעה בכתב לחברה כל איש או אנשים להיות סנהל או סנהלי החברה ולספר על ידי הודעה בכתב לחברה כל סנהל או סנהלים סניחסנה או נחסנו באופן הנ"ל , אולם ספר הסנהלים , סחסנו ע"י הבעלים של כל אחת סהניות היסוד , לא יעלה על רבע (1/4) ספר הסנהלים של החברה באותו זמן .

(3) א. הבעלים של סניות היסוד , או הסורש שלהם , או האקספרופריטים של עזבונם או הסיבדיק של סניתת הרגל שלהם או סקבלי הנכסים שלהם או כל איש אחר הסנהל את עסקי הבעלים,לא יהיו רשאים להעביר את סניותיהם לאיש או אנשים אחרים , אלא באשור החלטה סיוחדת של החברה , שתסקבלה בכלי שהבעלים של סניות היסוד , שנוכחים להצביע , הסחתו בהבעה . אבן , יוכל בנק אנגלו-פלסטינה בערבון סוגבל , בכלי אישור החלטה סיוחדת של החברה , להעביר את סניה היסוד "ב" לעיריה תל-אביב , בזמן ובסקה שהעברה כזו תוכל להעשות בהתאם לחוק .

ב. החברה לא תהיה רשאית להוציא תעודת סניה לסוכ"ז ביחס לסניות יסוד "א" ו-"ב" .

'החברה הארצישראלית לספנות ואספקה בע"מ חיפה' וחברת 'פריקה'

"**החברה הארצישראלית לספנות ואספקה בע"מ חיפה**" (להלן - החברה הארצישראלית) היא חברת הספנות העברית הראשונה בארץ ישראל. החברה נוסדה ביוני 1934 על ידי הסינדיקט לתפוחי זהב ביפו ופעלה בתחילת דרכה בנמל חיפה בלבד.

הקמת החברה הארצישראלית וחדירתה לשוק לוותה בקשיים הקשורים בגיוס קשרי מסחר, בגיוס הון ורכוש לפעילותה, ובפקפוק בכושרם של היהודים לעסוק בעבודות ים. אולם עד מהרה הוכיחה החברה את יכולותיה המקצועיות וקיבלה את אמונם של חברות פרטיות וממשלתיות, לרבות של חברות לא-יהודיות. עבודות הפריקה בוצעו ע"י חברת הבת ששמה "פריקה".

חברת 'פריקה'

חברת 'פריקה' סיפקה באופן כמעט בלעדי את כוח העבודה בנמל תל אביב. עם התעוררות שאלת פריקת סחורות בנמל תל אביב העמידה החברה הארצישראלית לרשות המוסדות הלאומיים את הכוחות הטכניים שלה מחיפה לתל אביב. בין אלו נמנה גם רב החובל הראשי שלה שהחזיק בכינוי "זאב-הים", עובדי חברת פריקה, סירות, מנופים וכד'. משרדים החברה היו בצריף סמוך לצריף המכס. 24 סירות פעלו בשירות 'פריקה' בנמל תל אביב בשנת 1936. הפועלים של חברת פריקה היו ברובם יהודים סלוניקאים בעלי ידע וניסיון, ופועלים שעבדו קודם לכן בנמל יפו בפריקת הדרים.

הממשל הבריטי העניק לחברה 'פריקה' את הרישיון לביצוע עבודות להעמקת נחל הירקון.

פועל חברת פריקה. מקור: אוסף התצלומים הלאומי, D26-122.

מועצת ההנהלה של חברת פריקה בע"מ

חברי המועצה	סזכיר החברה
מר מאיר קומרוב, יושב־ראש	מר א. סטודניץ
מר דוד רמז	**המנהל המכני**
מר יצחק רוקח	רב החובל זאב הים
מר י. ל. גליקמן	**מנהל מסחרי**
מר ע. טובים	נ. קלצ'קין
מר בר־כוכבא מאירוביץ	

מקור: אמ"י 2, עמוד כ"ו.

שובר סחורה של חברת פריקה. מקור: ארכיון אמ"י.

PRIKA LTD. — פריקה בע"מ
TEL-AVIV PORT — נמל תל-אביב
C Nº 25045 ג

THE PIECE OF BAGGAGE AS NUMBERED ABOVE, IF IT HAS BEEN DISCHARGED FROM THE SHIP, WILL BE OBTAINABLE FOR CUSTOMS EXAMINATION, AT THE PASSENGERS HALL, AGAINST THIS SLIP, FREE OF CHARGE. THE COMPANY IS NOT RESPONSIBLE OR LIABLE FOR DAMAGES IN CASE OF LOSS, DAMAGE, OR THEFT OF THE ABOVE PACKAGE E.T.C

פרסומת של גרינבלט, דואר היום 29.9.1921. באדיבות שי פרקש.

K. GRUENBLAT & Cie. Ingenieurs
ק. גרינבלט ושות' מהנדסים
2353
חברת לבנין עבודות יציות ועבודות השקאה
פריז
אלכסנדריה
מרסינה
בעלי הקונצסיה והכונים את עבודות חפנל כסרסינה, מזכירה לעניני הנמל אלכסנדריה: מכונה לעבוד סחורות, וכל השכונות הנחוצות לעבודות נמל והשקאה, הכי עמודה בסרסינה לרבות תעודות השלרה ולקבלנים.
ציוני אכודאים ,צוללים כחך הטיבו וכלי עבודה צפים לעלות כל סני הסים ולראשי כחך הים.

מהנדס קלמן (קלוד) גרינבל(א)ט-נורדאו

את השם נורדאו קיבל מרעייתו מקסה נורדאו, בתו היחידה של מקס נורדאו.[1]

ביקר לראשונה באי"י בשנת 1911. במלחמת העולם הראשונה שרת כטייס בצבא הצרפתי.

גרינבלט גילה מכרות במרוקו, ובנה נמלים בטורקיה ובלבנון. הוא הציע לעריית תל אביב תכנית, הידועה בשם "תכנית גרינבלט" לייבוש חלק מן החוף לאורך תל אביב באזור רחוב אלנבי[2]. התכנית שאושרה במועצת העיר אך לא בוצעה עוררה הדים רבים. גרינבלט שימש חבר במועצת המנהלים של הסינדיקט לעבודות ים בע"מ[3].

ארכיון אמ"י. תצלומים בתפזורת

[1] מעריב, 17.4.195, עמ' 10. [2] פרטי התכנית פורסמו בהרחבה בעיתון 'דבר' 12.2.1937, עמ' 21.
[2] העיתון הרשמי של ממשלת פלשתינה מס' 790, 16.6.1938 עמ' 594.

יעקב שיפמן (בן סירה) 1899-1994

יעקב שיפמן (בן סירה) היה מהנדס, מתכנן ערים ומהנדס העיר תל אביב במשך 21 שנה, משנת 1929 ועד לשנת 1950. שיפמן נולד בשנת 1899 בעיר קנייב באוקראינה, בנם הבכור של גיני ופנחס שיפמן (שם המשפחה שונה לבן-סירה בשנת 1945, זמן קצר לפני מות האב). בגיל 14 עלה לארץ ישראל בגפו, התגורר בשכונת נווה צדק והתחנך בגימנסיה העברית הרצליה׳ בתל-אביב. עם תום לימודיו הצטרף לקבוצת עבודה, עסק בקטיף בפרדסים והשתתף במשימות הגנה בגליל.

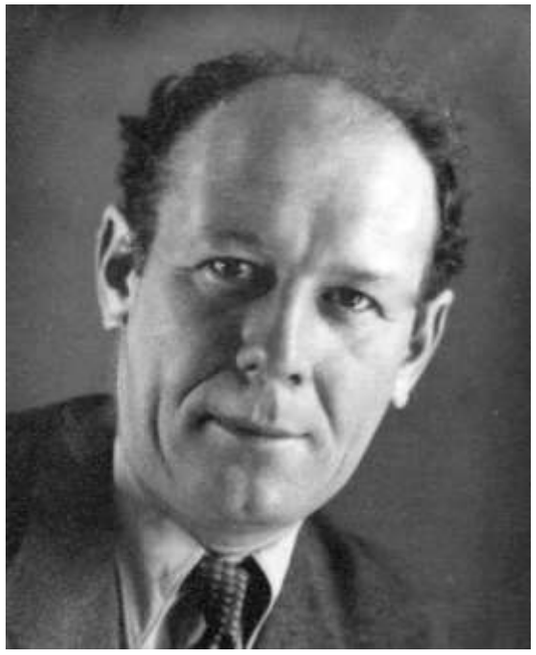
בין השנים 1921-1924 למד **לימודי הנדסה בלונדון, אותם סיים בהצטיינות**. כאשר סיים את הלימודים עבד כמהנדס בחברת SHELL הלונדונית. לאחר מכן שב לא״י והשתלב בפעילות של המחלקה לעבודות ציבוריות של המנדט הבריטי (לימים מע״צ), ושימש כעוזרו של ראש המחלקה מתכנן הערים הבריטי קליפורד הולידיי. תחת ניהולו של הולידיי, דמות מרכזית בתכנון באי״י בשנות ה-20, הופקד בן סירה על שיקום ירושלים ושימור מגדל דוד לאחר רעידת האדמה הגדולה של 1927. בנוסף הופקד על עיצוב תכניות בניין העיר של תל אביב ובאר שבע. בהמלצתו של הולידיי מונה שיפמן למהנדס העיר תל אביב בשנת 1929, תחילה כאשר מאיר דיזנגוף היה ראש העיר ולאחר מכן ישראל רוקח שהפך לשותפו הנלהב.

תחילה כאשר רק נכנס לתפקיד שטחה של תל אביב היה מצומצם וגבולה הצפוני הסתיים ברחוב בוגרשוב. במסגרת תפקידו החל להכניס שינויים בתכנית עיר הגנים של סר פטריק גדס, בעיקר בחלקה הצפוני של התכנית, ולהתאימה למציאות של שנות ה-30 וה-40 בהם חלה האצה בגידול האוכלוסייה. מאוחר יותר אף תכנן שטחים נרחבים מחוץ לתל אביב, ביניהם שיכון יד אליהו ושטחים נרחבים מצידו השני של הירקון, תוך מתן דגש על הריאות הירוקות של העיר. שטחים אלו תוכננו מתוך ראיה כי העיר תל אביב תגדל אליהם. כמהנדס העירייה מונה שיפמן לשמש כיו״ר הוועדה הטכנית של חברת אוצר מפעלי הים, והיה לאחד המתכננים הראשים של נמל תל אביב.

שיפמן פעל נרחבות להפיכת תל אביב לעיר בעלת חזות אחידה ומודרנית ולדחיקת הסגנון האקלקטי. הוא היה פעיל במסגרת ׳חוג האדריכלים׳ שחתר לאימוץ האדריכלות המודרנית, והטמיע את עקרונות השיח התיאורטי באמצעות קביעת מדיניות עירונית מוסדרת. כמהנדס עיר תכנן שיפמן מבני ציבור רבים, רובם ככולם בסגנון הבינלאומי. בין אלו נמנים: בי״ס ביאליק, הכרמל, בילי״ו, בלפור, בית ספר לדוגמא, סמינר לוינסקי, מבנה שוק העלייה בדרום העיר.

מקורות:

בן סירה /http://www.haaretz.co.il/gallery/1.1166105; http://he.wikipedia.org/wiki



יעקב שיפמן בן סירה. מקור: ויקיפדיה

בשנת 1950 פרש בן-סירה מתפקידו לאחר שכיהן כמהנדס העיר תל אביב במשך 21 שנים. לאחר פרישתו בין היתר הקים משרד פרטי בו ביצע מספר פרויקטים ביניהם ׳בית מעריב׳, כיהן כנשיא אגודת המהנדסים ושימש יו״ר המכון לחקר הבנייה והטכניקה של האגודה במשך עשרים שנה. במקביל לפעילות ענפה זו אף שימש יועץ לתכנון-ערים בעיריות אחדות.

לאורך השנים הרבה לתת הרצאות בנושאי תכנון ערים בארץ ובחו״ל ופרסם מאמרים רבים, ב-1954 ערך ופרסם ספר מחקרי על בתי הספר בישראל.

בן סירה נפטר בשנת 1994 כשהוא בן 95, בביתו אשר בשדרות רוטשילד, בניין המגורים היחיד אותו תכנן כל ימי חייו.

הכוונתו התכנונית המכונסת והברורה של שימפן תרמה תרומה משמעותית לגיבוש סגנון שולט ברחבי העיר תל אביב – הסגנון הבינלאומי, אשר בגינו קיבלה ה״עיר הלבנה״ של תל אביב הכרה כאתר מורשת עולם מאונסקו בשנת 2003. בן סירה קיבל תארים ופרסים ביניהם התואר ׳יקיר העיר תל אביב׳ על תרומתו להצלחתה התכנונית ורווחת תושביה של העיר, ׳פרס אלחנן פלס׳ אותו קיבל על פעילותו לקידום המעמד הציבורי של המהנדסים והאדריכלים בארץ. עד ימיו האחרונים למד, קרא ועסק בתחומו.

בשנת 2011 החליטה ועדת השמות של עיריית תל אביב לקרוא על שמו של יעקב בן סירה רחוב בשכונת הטייסים (בשונה מרחוב רחוב בן סירה בשכונת בבלי).

שיכון יד אליהו ת״א, מתוך: אפרת, עמ׳ 180.

בי״ס בלפור ת״א. מקור: סמוק, עמ׳ 318

רנדל, פאלמר וטריטון, מהנדסים יועצים Rendel Palmer & Tritton

רנדל, פאלמר וטריטון הייתה חברה בריטית לייעוץ בתחום ההנדסה האזרחית. החברה פעלה בשירות ממשלת בריטניה בכל רחבי האימפריה הבריטית ובאופן מיוחד בהודו ובפלשתינה. החברה הוזמנה לייעץ בנושאים שונים בארץ ישראל-פלשתינה בהזמנת שר המושבות הבריטי, וינסטון צ׳רצ׳יל, וקיבלה הזמנות עבודה גם מחברת הכשרת היישוב.

השותפות הוקמה בשנת 1912 הוקמה בין המהנדסים **אלכסנדר רנדל** (Alexander Meadows Rendel), **פרדריק פאלמר** (Frederick Palmer) **וסימון ר. טריטון** (Seymour R. Tritton).המשרד מוקם באזור ווסטמיניסטר בלונדון, בסמוך למשרדי לשכת המהנדסים.

המשרד התמחה בתכנון גשרים ונמלים ופעל רבות גם באזור לונדון. בין הפרויקטים המצוטטים של המשרד בלונדון נמנים תכנון הנדסי לגשר ווטרלו בלונדון, שיקום גשר צ׳לסי ועוד. בשנת 1985 החברה התמזגה עם חברת ניהול הפרויקטים High-Point ושמה שונה ל Rendels Limited. החברה נרכשה שוב בשנת 2003 והפכה לחברה ציבורית סחירה תחת השם High-Point Rendel Limited -HPR.

בין הפרויקטים בהם עסקה החברה בארץ ישראל נמנים (רשימת חלקית):

- תכנית לייבוש ביצת החולה – אמצע שנות ה-30 (לא בוצעה).
- נמל חיפה - המשרד ביצע סקר עבור שר המושבות הבריטי, והגיש המלצותיו בשנת 1923 למקם את הנמל בחיפה. התכנית העקרונית להקמת הנמל אושרה והוצאה אל הפועל, והנמל נפתח רשמית בשנת 1933.
- סקר תוואי מסילת ברזל לרכבת העמק.
- ייעוץ הנדסי לנמל תל אביב.
- תכנון ״שיפורים״ בנמל יפו במחצית השנייה של שנות ה- 30 (מקור: אביצור).
- שינויים הנדסיים במחסני נמל יפו (מקור: גל-מסטר).

במקורות השונים וכן במאמריו של שמעון שטרן נזכר שמו של המהנדס הבכיר **ארנסט ג׳יימס בוקטון** (Ernest James Buckton) כמי שעסקו בעבודות הייעוץ והתכנון בפלשתינה. שמו של בוקטון נזכר בתכתובות הקשורות הן בנמל חיפה והן בנמל תל אביב, כמי שליווה בדיקות הנדסיות-תכנוניות בנמל יפו בשנת 1925, ובהקמת נמל חיפה בשנים 1929-1933. לא נמצאה ביוגרפיה אודותיו, אולם הוא הרבה בכתיבת מאמרים אקדמאים וחוברות מקצועיות סביב פעילותו כמהנדס.

<u>סר פרדריך פלאמר</u> 1862-1934

מהנדס אזרחי בריטי. פאלמר נולד בשנת 1862 ביישוב Carmarthenshire בווילס, אנגליה. שימש כמהנדס הראשי של נמל העיר קלקוטה Calcutta בהודו וכן של נמל לונדון. בין השנים 1926-1927 כיהן כנשיא איגוד המהנדסים האזרחיים בלונדון. בין השנים 1912-1930 הציע פאלמר תכניות להרחבה והתחדשות של רציפים שונים בנמל Tilbury הלונדוני (בוצעו בחלקן), וכן תכנן בהם מספר רב של מחסני סחורות. בארץ ישראל היה מעורב בתכנון שיפורים לנמל יפו, וייעוץ בנוגע לביצת החולה.

מימין:
שלט של המועצה לשימור אתרי מורשת בישראל בשער פלמר בכניסה לנמל חיפה.

משמאל:
תמונת פרידריק פאלמר.
מקור: www.gracesguide.co.uk

<u>מקורות</u>:

Survey of London: Volumes 43 and 44, Poplar, Blackwall and Isle of Dogs. Originally published by London County Council, London, 1994. In: http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4. Pp 248-268, 300-310.
Norris Jacob, 2013. Land of Progress: Palestine in the Age of Colonial Development, 1905-1948. Oxfors University Press. pp101
Buckton, E. J., 1935. The Construction Of Haifa Harbour. Source: Minutes of the Proceedings, Volume 239, Issue 1935, 01 January 1935 , pages544 –577
http://www.gracesguide.co.uk ערכים: Alexander_Meadows_Rendel, Frederick _Palmer(engineer)
http://www.hprconsult.com/about-high-point-rendel.php

1.12 סמלי הנמל

סמלים היסטוריים של הנמל

בשנת 1946 קיימה אמ״י תחרות לעיצוב סמל הנמל. בפרס הראשון זכה א. רוסטו אשר שילב את סמל העיר תל אביב עם הפסוק ״כי תעבר במים אתך אני״ (ישעיהו מ״ג פסוק ב׳) (ידיעות עיריית ת״א, חוברת 1 שנה 16 עמ׳ 11).

בארכיון של חברת אוצר מפעלי ים נמצאו שרטוטים מקוריים של שתי הצעות נוספות שהוגשו לתחרות.
הסמל הזוכה שימש את חברת ׳אוצר מפעלי ים׳ עד לתחילת שנות ה-2000.
כיום משמש את החברה סמל חדש שעוצב שאינו שואב השראה מהסמלים ההיסטוריים.

השוואה בין סמל הנמל הזוכה בתחרות לסמל העיר תל אביב משנת 1925

סמל עיריית תל אביב שעיצב נחום גוטמן, 1925

סמל הנמל הזוכה בתחרות, 1946

סמל נמל תל אביב כיום

תחרות סמל לנמל תל אביב – איורים מקוריים שנמצאו בארכיון אמ״י:
(1) הסמל הזוכה, (2) הצעה חתומה ׳ארצנו׳, (3) : הצעה חתומה מס׳ 41.

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 1 - תיעוד היסטורי ופיזי

תאריך:
פברואר 2017

תווית זיהוי לסחורה שנפרקה בנמל תל אביב

הבריטים אפשרו את הקמתו של נמל סחורות בתל אביב באופן מסויג, כפתרון ארעי לבעיה שנוצרה בזמן השביתה שבפרצה ביפו. הם ראו בנמל יפו נמל אזורי, ובנמל חיפה נמל ראשי של הארץ.

בשנים הראשונות הוגבלו סוגי הסחורות שניתן היה לפרוק בתל אביב, והבריטים שמרו לעצמם את הזכות הבלעדית לגבות מיסים ואגרות בנמל. בתחילה כל אנייה נאלצה להסדיר את ענייניה הפורמליים ביפו, בטרם הורשתה לעגון בתל אביב. עד לחודש פברואר 1938 סחורות שנפרקו בנמל תל אביב חויבו בתוספת דמי הובלה. מדיניות הבריטים הייתה של פיקוח והגבלה על פעילות הנמל בתל אביב מתוך החשש להפסד הכנסות מנמלי יפו וחיפה, החשש להתחזקות כלכלית יתרה של היישוב העברי, ולחץ הוועד הערבי העליון לבטל את רישיון הנמל.

בעקבות מדיניות המיסוי שהנהיגו הבריטים, ויתרונו היחסי של נמל יפו מבחינת מיסוי הסחורות, החלה מגמה של הברחת סחורות, בעיקר סחורות מכולת, דרך נמל יפו. כדי להילחם בתופעת ההברחות בשנת 1937 פרסמה לשכת המסחר בתל אביב בהתייעצות עם המוסדות האחראיים את סמל נמל תל אביב. תווית הסמל הוצמדה על אריזות סחורות המכולת שנפרקו בנמל תל אביב. בעלי חנויות המכולות והצרכנים נקראו להקפיד לרכוש סחורה קמעונאית שנפרקה בנמל תל אביב ונושאת את סמל הנמל.

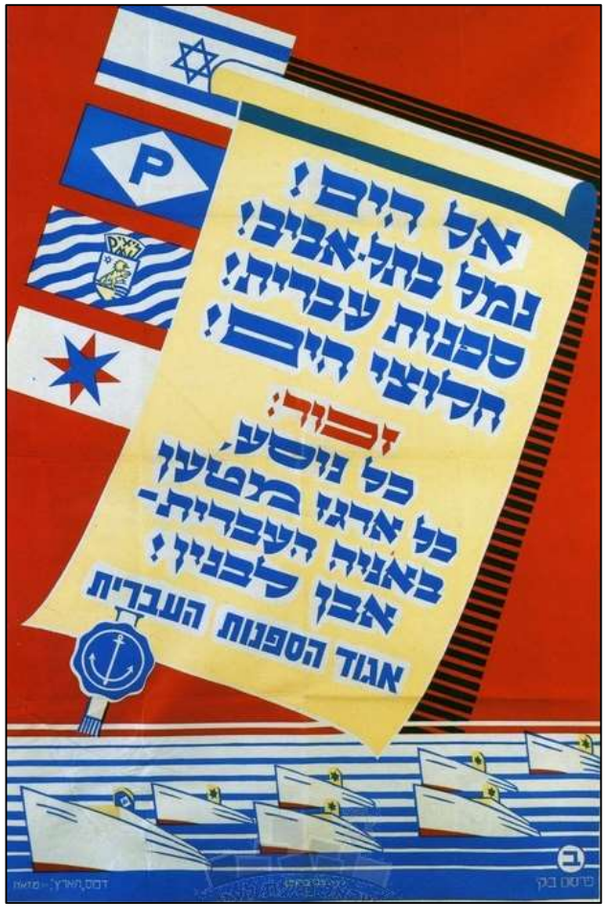
הסמל העגול נושא את דמותו של זבולון על שירת מפרש עתיקה וסביבה הכיתוב נמל תל אביב. על פי המסורת שבט זבולון עסקו במסחר ימי.

שמו של זבולון שימש גם שבט צופי ים בתל אביב – שבט זבולון.

סמל תווית הזיהוי הוטבע על מכסי ביוב שעוצבו למרחב הנמל במסגרת פרויקט הפיתוח של המרחב הציבורי. ראה הרחבה בפרק 5.

פרט: סמל סחורה שנפרקה בנמל תל אביב

פרסום לשכת המסחר תל אביב ביחס לסמל הנמל.
מקור: אמ"י 7, עמ' ח.



כרזה מטעם איגוד הספנות העברית לעידוד פריקה בנמל תל אביב, 1949. מקור: ארכיון יד בן צבי, קוד תמונה: 5000.0084.023

1.13 סקירת תכניות וייעודי קרקע

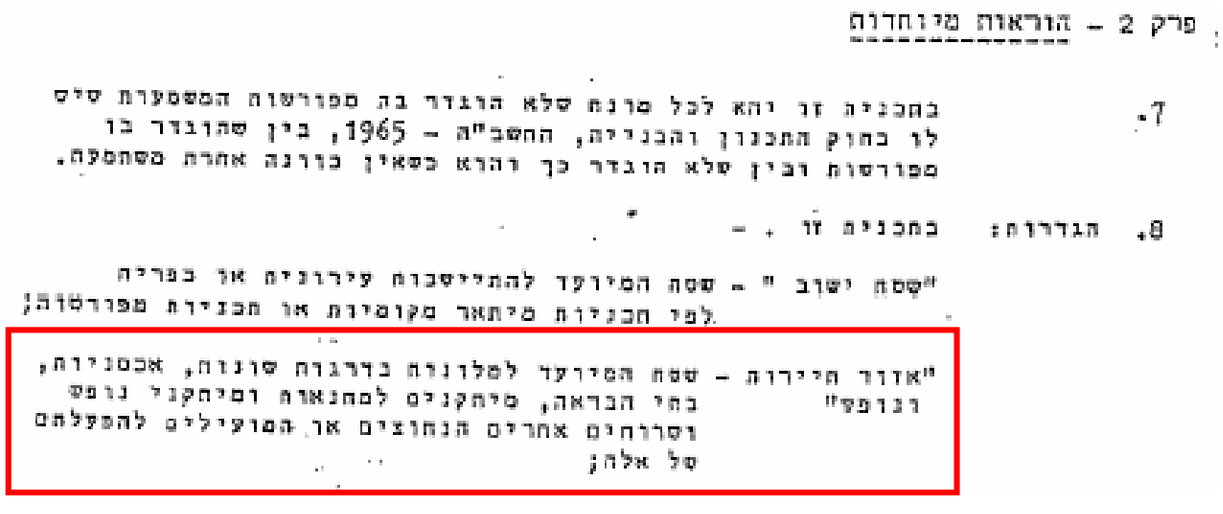
סקירה התכניות שלהלן עוקבת אחר המבנה ההיררכי של התכנון בישראל – תכנון ארצי, תכנון מחוזי ותכנון מקומי. מבחינה תכנונית מהווה נמל תל אביב חלק בלתי נפרד מיחידת תכנון נרחבת יותר המכונה 'חצי האי הירקוני'. התכניות השונות שאושרו, או שנמצאות בהליכי אישור, אינן מבחינות בין שטח הנמל ושטח התערוכה 'יריד המזרח'. **הסקירה מתייחסת להוראות הייחודיות החלות על שטח הנמל.**

מקורות: בר אור, 2007; מטרני ופביאן, 2012.

תשריטים: http://mavat.moin.gov.il/ ,GIS עת"א.

תמ"א 13 - תכנית מתאר ארצית לחופים, תכנית מאושרת (1983)

מתחם הנמל נכלל באזור המוגדר כ'אזור תיירות ונופש' (מסומן בכתום בתצ"א). האזור ממזרח לו שטח הירקון על שתי גדותיו מוגדר כ- 'שטח ציבורי פתוח' והמשך רצועת החוף מוגדרת כאזור רחצה.



פרק 2 – הוראות מיוחדות

7. בתכנית זו יהא לכל סוגת שלא הוגדר בת פורשות המשמעות שים לו בחוק התכנון והבניה, התשכ"ה – 1965, בין שהוגדר בו פורשות ובין שלא הוגדר כך והוא כשאין כוונה אחרת משתמעת.

8. הגדרות: בתכנית זו –

"שטח ישוב" – שטח המיועד להתיישבות עירונית או כפרית לפי תכנית מיתאר מקומית או תכנית מפורטת;

"אזור תיירות – שטח המיועד למלונות ברמה שונה, אכסניות, ובתי הבראה, מיתקנים למטאות ומיתקני נופש וסוגים אחרים הנחוצים או המועילים להפעלתם של אלה;

סימון אזורי תמ"א 13
על-גבי תצ"א
מקור: www.eslab.tau.ac.il

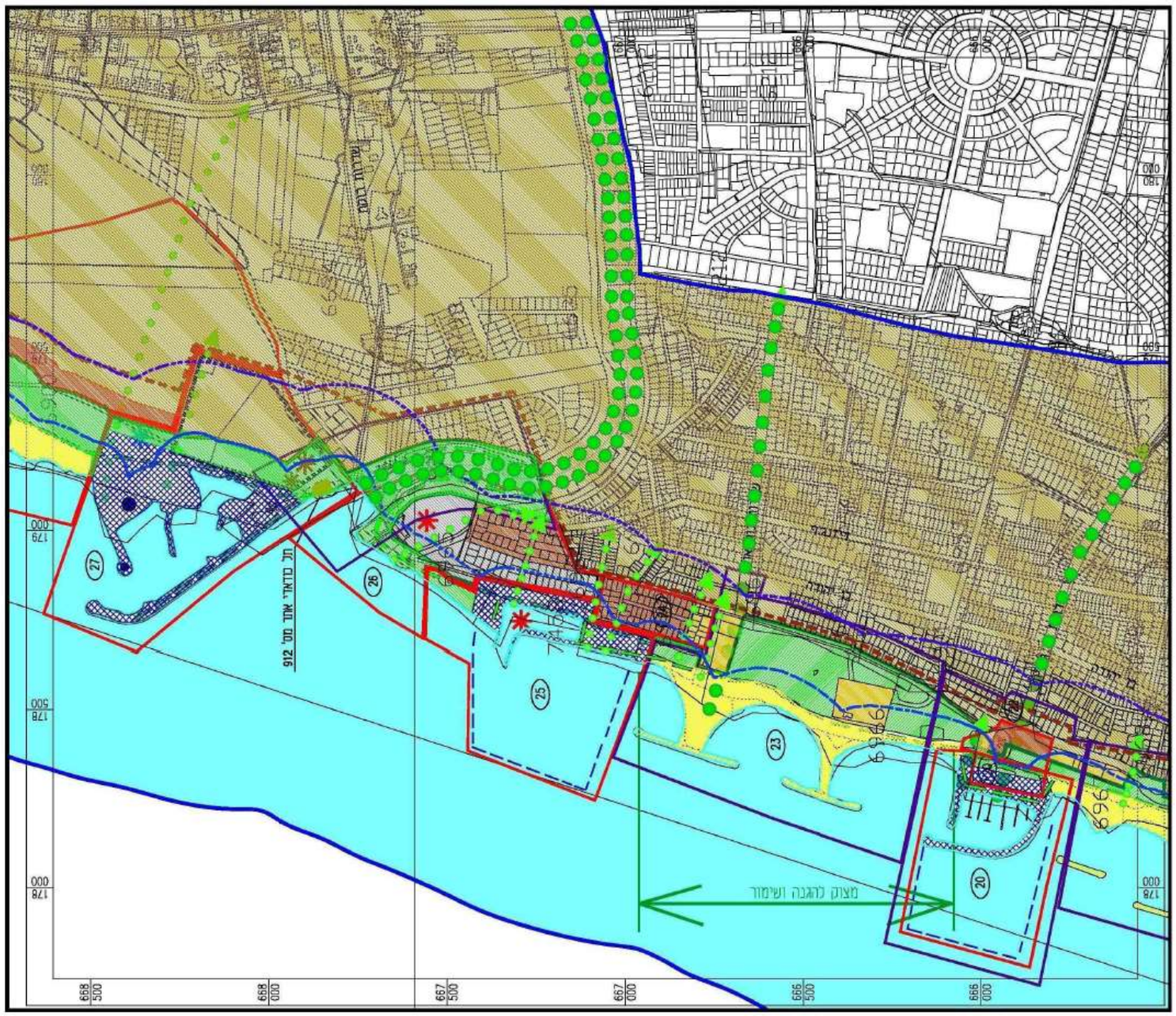
תמ״א 13 שינוי 4 - תכנית מתאר ארצית חלקית לחופים ומימי חופין במחוז תל אביב
(תכנית בהכנה)

בשינוי 4 לתמ״א 13 מסומן נמל תל אביב כמתחם מס׳ 25, הנדרש לתכנית מפורטת כיחידת תכנון אחת מתחם מס׳ 26. על שטח הנמל חלות הנחיות תכנון עיצוב אורבני שיבטיחו שמירה על עקרונות עיצוב משותפים ומניעת חזית בינוי רציפה אל חוף הים. התשריט מסמן את קו 100 ו-300 מטר מהחוף עפ״י חוק השמירה על הסביבה החופית 2004.

נמל תל אביב מוגדר בתמ״א כרצועה שייעודה *מעגנת נופש, ספורט ודיג*. במעגנה יוקצה שטח לחינוך ימי. האזור מיועד לשמש כמוקד בילוי אינטנסיבי לנופש עירוני בצד הים ולכלול שימושים בהתאם: הסעדה, בילוי, ספורט ימי, מלונאות בהיקף מוגבל, מסחר מצומצם ובזיקה לפעילות החוף. על תכנית מפורטת לקבוע את רוחב קדמת המעגנה (לא פחות מ-50 מ׳) ועורף המעגנה.

התכסית הכוללת לא תעלה על 30% ויתרת השטח תהיה פתוחה לציבור. הקווים המנחים הם: (א) שמירה על בינוי קיים תוך מתן אפשרות לחידושו ללא שינוי גובה, פריסה או תכסית; (ב) שמירה על ממדי בריכת המעגנה בממדיה הנוכחיים כאתר היסטורי מוגן; (ג) אופציה לפיתוח מרינה תוך שימור בריכת הנמל ההיסטורית. הקטע הדרומי מיועד לבינוי חדש המיועד לבתי מלון קטנים בהיקף של 30% מסך השטחים המיועדים לבנייה במתחם. התמ״א לא קודמה מאז שנת 2011 מתוך תפיסה שהתכנית מפורטת מדי, אינה גמישה ומאפשרת ואינה תואמת למדיניות הפישוט וההאחדה של התכניות. ככל הנראה התכנית תבוטל ועקרונותיה יוטמעו בתמ״מ 5 ובתכנית המתאר המעודכנת לתל אביב.

מקור התשריטים : http://mavat.moin.gov.il/.



תכנית מתאר ארצית חלקית לחופים ולמימי חופין במחוז תל-אביב
מס׳ תמא/13 - חוף הים התיכון
שינוי מס׳ 4

תשריט יעודי קרקע — קנ״מ 1 : 10,000

קטע מס׳ 5

אגוסט תשס״ה 2005

- גבול התכנית
- שטח ישוב
- אזור מלונאות
- אזור מגורים משולב מלונאות
- גבול פארק החוף/או איסור בניה
- עורף החוף
- חוף הים
- רצועת המשברים במימי החופין
- גן לאומי
- שטח לתכנון מיוחד
- בית עלמין קיים
- אתר עתיקות בתחום הכרזה
- שמורת טבע ימית
- מעגנת נופש, ספורט ודייג
- תחום בחינת ההכנות הרחבת מעגנה
- טיילת חוף ו/או מצוק
- תחום ת.מ.א/10
- ציר ירוק
- עירוני משני/עירוני ראשי
- ציר מטרופוליני
- מתקן תשתית
- אתר מוגן/עתיקות/לשימור לדורות
- מוקד פיתוח גדול / בינוני
- שיקום ופינוי מטרדים
- תחום הנחיות עיצוב אורבני
- מתחם לתכנון
- מתחם לחכנון עקרוני
- מספר מתחם תכנון
- תחום לשיקום חוף הים
- מצוק חופי להגנה ושימור
- גבול מוניציפאלי
- קו 100 מ׳
- קו 300 מ׳

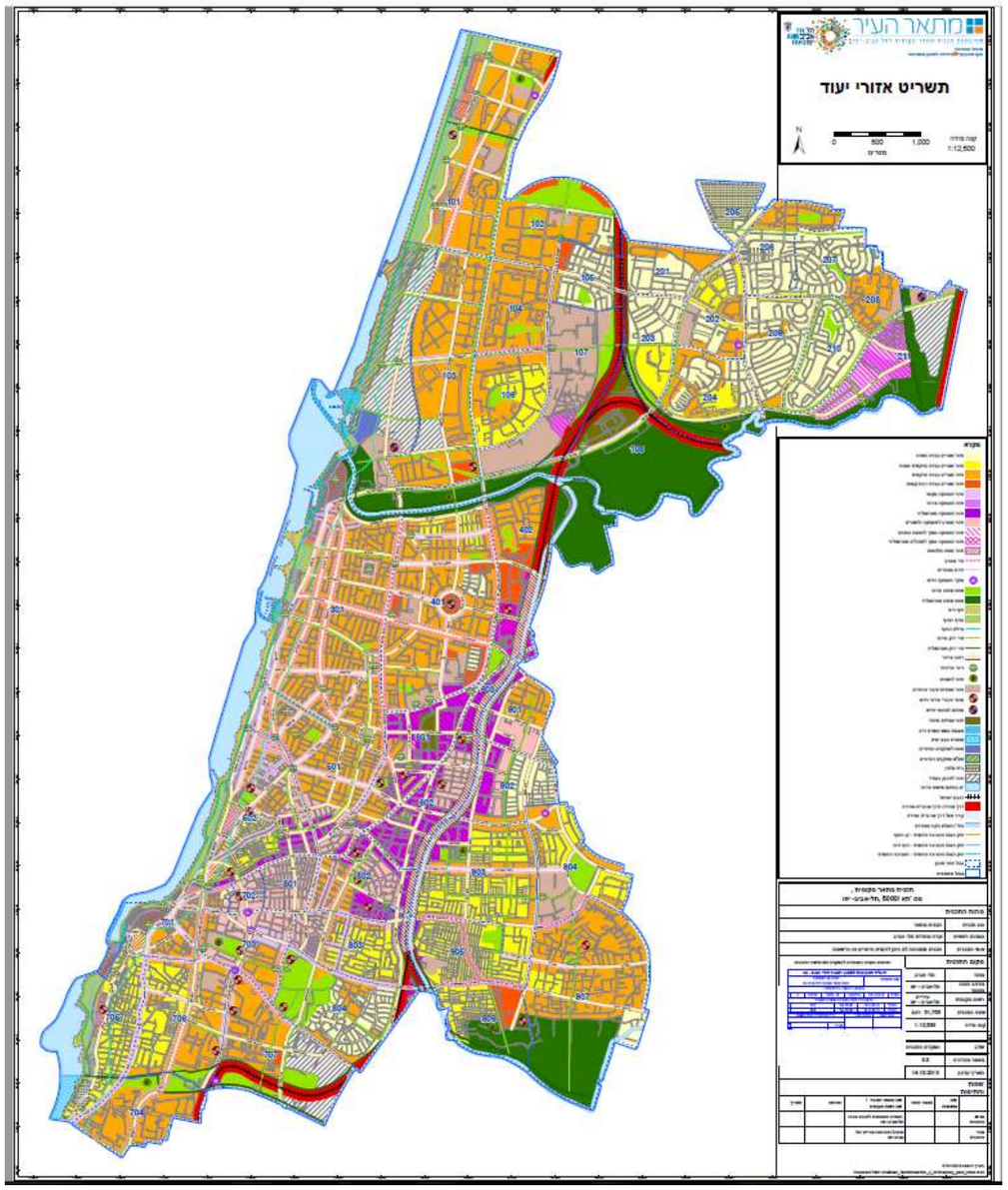
עדנה ורפאל לרמן אדריכלים ומתכנני ערים

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com; אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 1 - תיעוד היסטורי ופיזי**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **80**

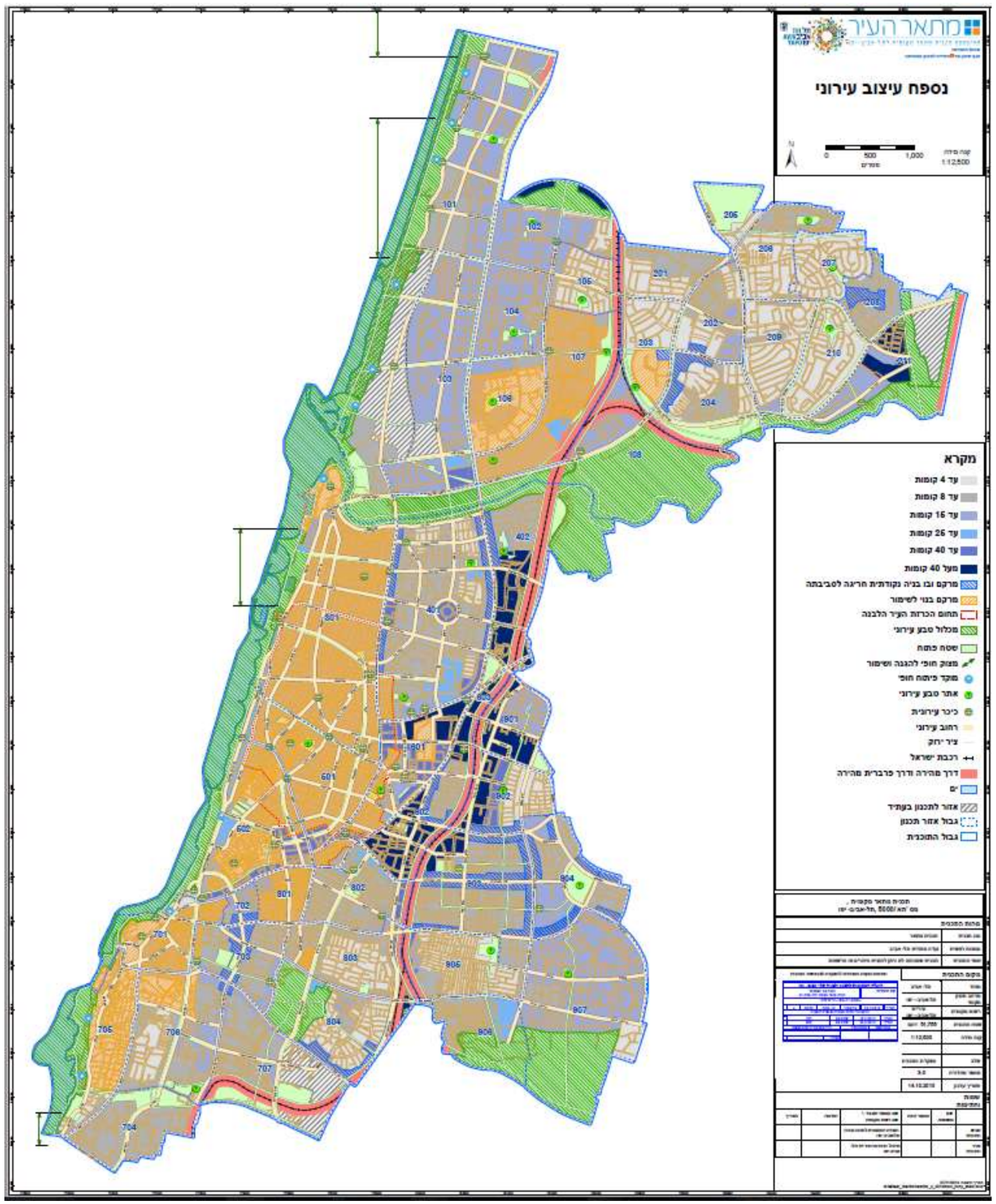
תא/ 5000 תכנית מתאר כוללנית לעיר תל אביב-יפו (הופקדה 2013)

התכנית חלה על כל שטחה המוניציפאלי של העיר ומטרתה להתוות את מדיניות התכנון העירונית לטווח הארוך. תכנית המתאר קובעת הוראות כלליות אשר ינחו את הכנתן של תכניות מתאר מקומיות חלקיות ותכניות מפורטות לשנת היעד של התכנית - 2025.

שטח חצי האי הירקוני מסומן בתשריט ייעודי הקרקע כאזור פעילות מיוחד מוטה מלונאות, שטח פתוח מטרופוליני (ירקון) הכולל ציר ירוק מטרופוליני, ככר עירונית מתוכננת ומעגנת נופש ספורט ודייג. בתשריט עיצוב עירוני מסומן האזור כמרקם בנוי לשימור ומוקד לפיתוח חופי.



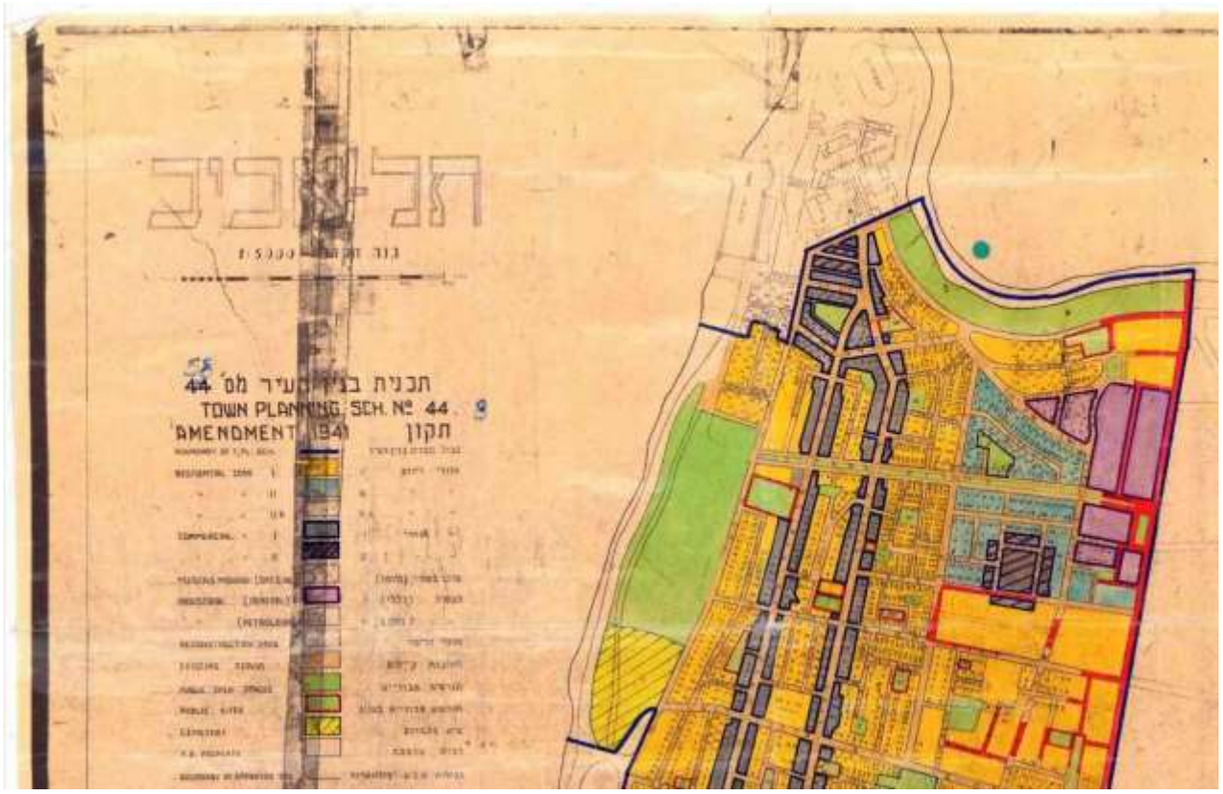
מקור התשריטים: www.tel-aviv.gov.il



תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע ווינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

תכנית מס׳ 58 - תכנית ׳גדס׳, מאושרת (1940)

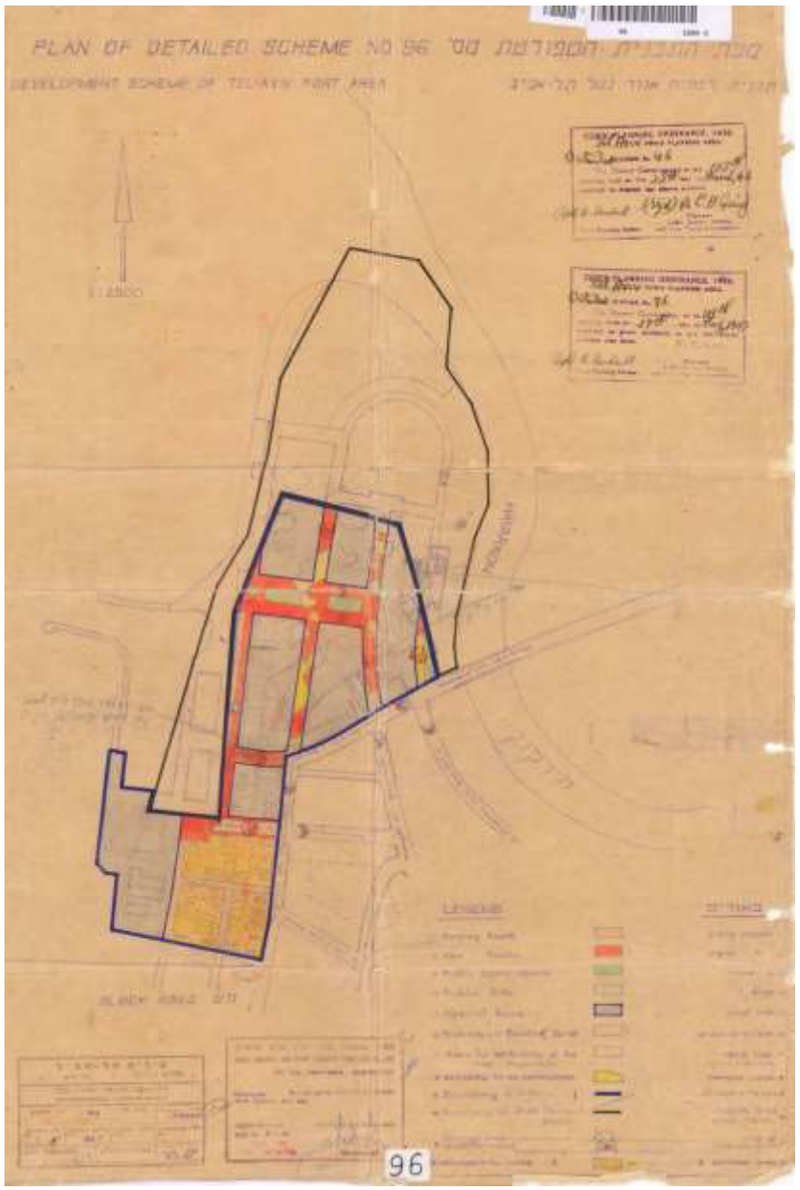
בתכנית מס׳ 58 המכונה תכנית ׳גדס׳ (גדס, תיקון 1927) נמצא שטח חצי האי הירקוני, כולל אזור הנמל, מחוץ לגבול התכנית. ברקע התשריט ניתן לראות את שרטוט המבנים, האצטדיון והנמל אשר היו קיימים בשנת 1941.



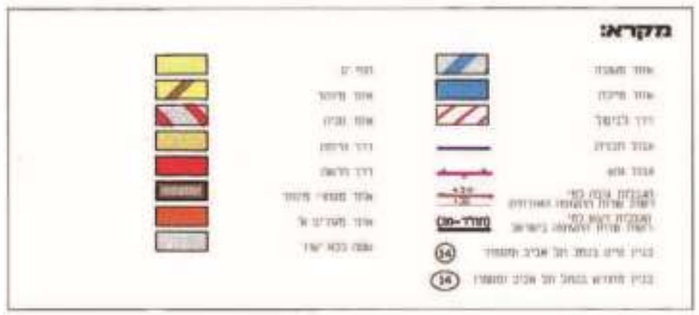
מקור: מערכת המפות של אתר עיריית תל אביב-יפו

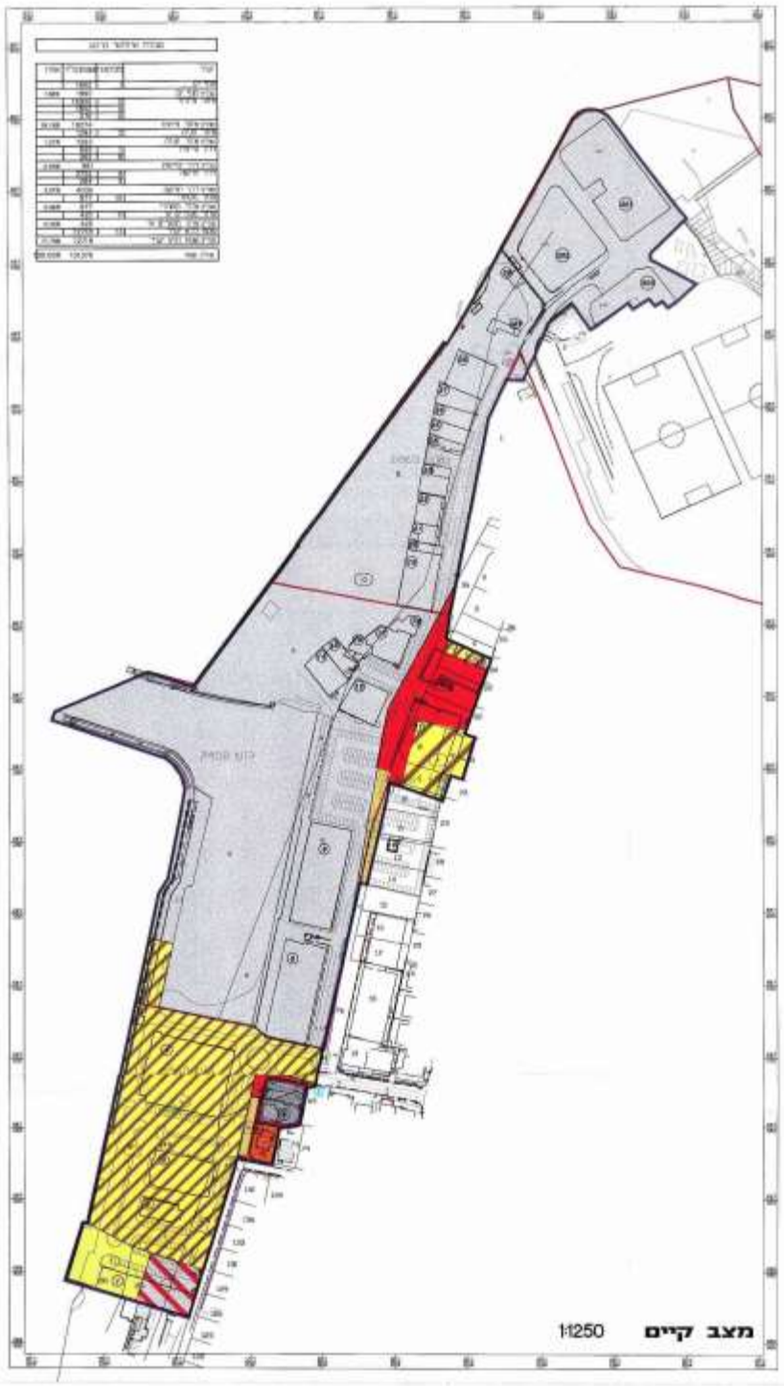
תכנית מס׳ 96 - אזור נמל תל אביב, מאושרת (1947)

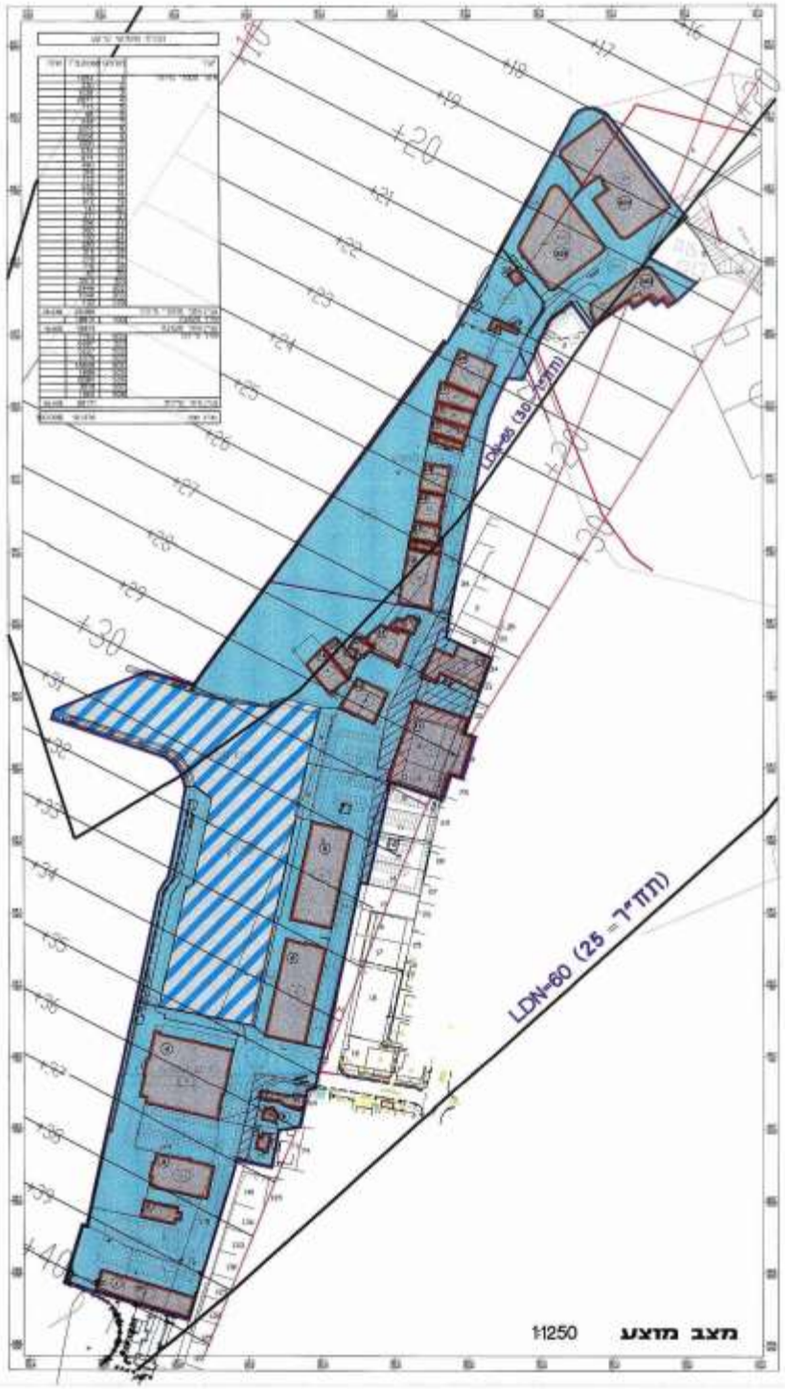
שנת 1947 הייתה השנה הראשונה בתולדותיו שבה המאזן של נמל תל אביב הציג רווח, ופרנסיו ייעדו לו הרחבה לשם המשך הגידול בפעילות. תכנית זו נועדה לאפשר גידול זה. התכנית חלה על חלק משטחי יריד המזרח שנועדו להסתפח לנמל ועל מרבית שטחי נמל תל אביב. על פי התכנית ייעוד השטח הינו ׳אזור מיוחד׳ המאפשר הקמת מבנים לתפקוד הנמל ומותרים בו שימושים כגון: אחסנה, מבנים אדמיניסטרטיביים, מסעדות, בתי קפה, מועדונים, דירות לשומרים עד 40 מ״ר, ושימושים תעשייתיים בהסכמת הוועדה המקומית. השטחים הצפוניים של יריד המזרח שאינם כלולים בתכנית זו, לרבות שטח מגרש מכבי, נותרו ללא ייעוד והגדרת זכויות עד היום.



הערה: התשריט מציג ברקע מתווה של תכנית שמסמכיה לא אותרו בארכיונים.







תכנית מפורטת תא/ 3208, מאושרת (2006)

התכנית חלה על שטח נמל תל אביב וצפון הנמל (מרחב שפך הירקון), כשינוי חלקי לתא/96. התכנית היא יוזמה של אמ"י במטרה לעגן סטטוטורית ייעודי קרקע, תכליות, זכויות בניה והוראות בניה, שימושים ועקרונות לשימוש ופיתוח השטחים הפתוחים. עקרון הפיתוח של המבנים התבסס על מיסוד המצב הקיים מבחינת המתווה וההיקף של הבינוי הקיים. לשם כך כוללת התכנית מפות מדידה המסמנות את כל המבנים כ"מבנים קיימים" בנוסף התכנית מסדירה את שטחי הבנייה של אולמות שפך הירקון וקבעה מכלול שימושים מותרים לצרכי בילוי, נופש פנאי ומסחר על פי מדיניות השימושים שאישרה הוועדה המקומית לתכנון ובנייה . כל זאת לתקופה של 5 שנים או עד לאישור תכנית שתחליף אותה (המאוחר בין השניים).

בתאריך 28.4.2004 אישרה הוועדה המקומית לתכנון ובניה תל אביב-יפו תכנית פיתוח לשטח נמל תל אביב, כמתחייב בהוראות תא/ 3208. תכנית הפיתוח נועדה לשקם ולעצב מחדש של השטחים הפתוחים והתשתיות. התכנית היא תוצאה של תחרות אדריכלים פומבית שיזמה אמ"י בשנת 2003. בשל מצב התכנון הסטטוטורי של המרחב הוגבלה התחרות לשטחים הפתוחים של הנמל בלבד, ללא שינויים מבניים. התכנית הזוכה, שבוצעה בשנת 2007, הוצגה על ידי משרד מייזליץ-כסיף אדריכלים בשיתוף עם אדריכלית גלילה יבין, וכללה הקמת טיילות עץ ייחודיות (בשטח כולל של למעלה מ- 20 אלף מ"ר), פינות ישיבה, תאורה, הצללה, דרך משולבת בעורף המבנים, שטחי חניה ותשתיות תת קרקעיות. הפרויקט זכה בפרס "ברבה רוסה" היוקרתי לשנת 2010 כפרויקט מצטיין באדריכלות נוף באירופה.

מדיניות ועדה מקומית לנושא שימושים

בתאריכים 19.1.2000 ו- 31.5.2000 אישרה הוועדה המקומית לתכנון ובנייה מדיניות שימושים לאזור נמל ת״א ושפך הירקון ויריד המזרח. השימושים נקבעו בהתאם למטרה לפתח אזורים אלה כאזור לבילוי, בידור ונופש ובנוסף את שטח יריד המזרח גם למשרדים ולמסחר, ולא לאפשר שימושים מטרדים העשויים לפגוע באיכות החיים של התושבים בסביבה. הסבתם של המבנים התאפשרה באמצעות הוצאת היתרי בניה לשימושים חורגים, לרבות עבודות בנייה לשיפוץ הקיים (ללא שינוי בגודל המבנים ובגובהם, וללא פגיעה במעטפת) והתאמתו לשימוש המאושר.

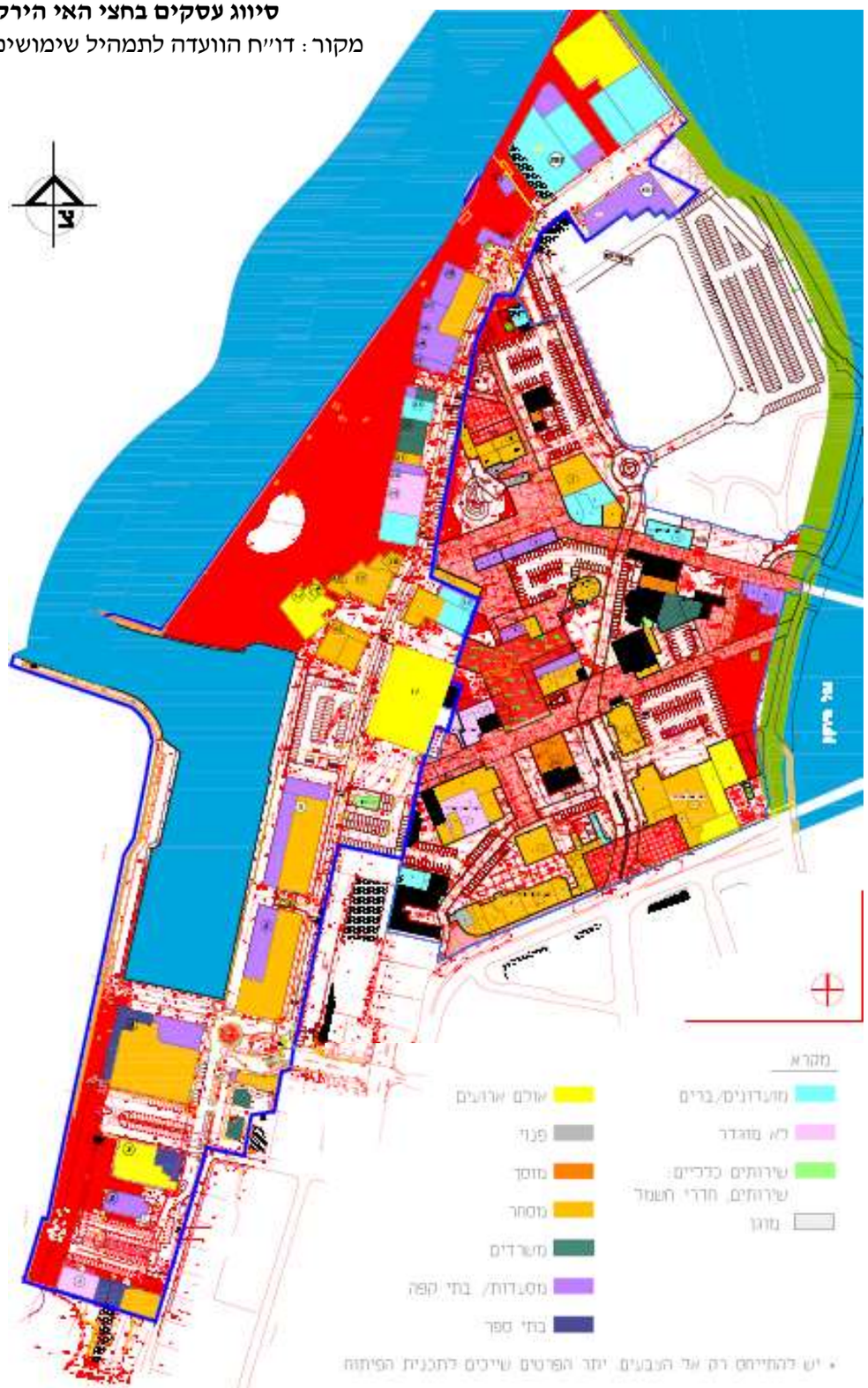
בתאריכים 10.1.2007 ו-26.5.2010 הגבילה הוועדה את השימושים המותרים במסמכים קודמים במטרה לשמור את ייחודיות המרחב ולעגן את סוג הפעילות בכל המרחב. המגבלות נועדו: [א] לא להתיר באולמות שפך הירקון פתיחת עסקים שאין להם פעילות יום; [ב] להגביל את השטח הכולל של הבארים והמועדונים הפתוחים רק בלילות; [ג] להגביל את מספר אולמות האירועים.

בשנת 2010 פורסם מסמך של וועדה מיוחדת שהוקמה לבחינת תמהיל שימושים בחצי האי הירקוני במטרה לעודד פעילות רב-עונתית ורב שנתית למגוון קהלים וחידוש קו הפעילות ההיסטורי של המרחב: פעילות בינלאומית, מסחרית, תרבותית וקיום תערוכות וירידים. מסקנות הוועדה כללו:

- הגדלת השטחים המוקצים לתרבות ל-16% מכלל השטח (8,000 מ״ר)
- הקצאת 4% מכלל השטח לצרכי חינוך (2,000 מ״ר)
- הגדלת שימושי המסחר וההסעדה, תוך קביעת מגבלות
- צמצום מספר הדאנס-בארים במחצית
- בחינת התכנות לניצול שטחי אולמות האירועים הקיימים (4) גם במהלך היום
- לא יותרו שימושים של משרדים עצמאיים ופתיחת עסקי רכב חדשים
- יותרו שימושי ספורט וניצול שטחי החוץ
- קביעת סדר עדיפויות ליישום: תרבות, חינוך, מסחר, הסעדה
- בנוסף המליצה הוועדה לפעול באופן מידי לפיתוח השטחים הפתוחים לציבור, שיקום המבנים, הסדרת החניה והגישה למרחב.

בשנת 2013 הושלמה הכנת פרוגרמת שימושים מעודכנת למרחב חצי האי הירקוני. המסמך אושר ע״י מהנדס העיר ותכולתו תוטמע במסגרת תכנית מפורטת ייעודית שתוכן על ידי מינהל ההנדסה.

סיווג עסקים בחצי האי הירקוני, מצב קיים 2010.
מקור: דו״ח הוועדה לתמהיל שימושים. אליקים אדריכלים.



נספח 1 - הצעת לתכנון לנמל עמוק מים

תכניות להרחבת נמל תל אביב ולהעמקתו

נמל תל אביב תוכנן מראש בידיעה שהוא נועד לתת מענה מיידי ולזמן מוגבל. פרנסי העיר תל אביב הרבו לעסוק בשאלת נחיצותו והיקפו של נמל תל אביב בימיו הראשונים, כשהם קושרים את סוגיית הנמל לשאלת עתידה של העיר תל אביב כמרכז כלכלה ותעשייה במרכז ארץ ישראל. לטענת המצדדים סיפוק צרכיה הכלכליים של תל אביב ושל העורף החקלאי לאורך השרון הצדיקו הקמת נמל עמוק מים.

כבר בשנת 1937 הועלו הצעות להגדלת מעגן הסירות, הן במטרה להרחיב את הספק הנמל והן כדי לפתור את בעיית הצטברות הסחף בכניסה למעגנה. שאלת ההרחבה העסיקה את הנהלת אמ״י משנת 1939 ועד לקום המדינה. בשנים אלו הוכנו תכניות להרחבה משמעותית של הנמל לאורך חופי העיר לשם ויצירת נמל עמוק מים. **אף אחת מההצעות ומהתכניות לא הבשילה ולא הוצאה אל הפועל**.

שמעון שטרן במאמרו ״נמל תל אביב – אפיזודה בתולדות היישוב״ פורס את התכניות השונות שהוצגו להרחבת הנמל ואת הנימוקים שליוו את תהליך זה. על אף שתכניות אלו לא מומשו, ועל כן גם לא השפיעו על ההיסטוריה של הנמל, מצאנו לנכון להציג בנספח זה ממצאים מתומצתים ממחקרו של שטרן.

על פי שטרן, הצעות העיקריות שנדונו הן:

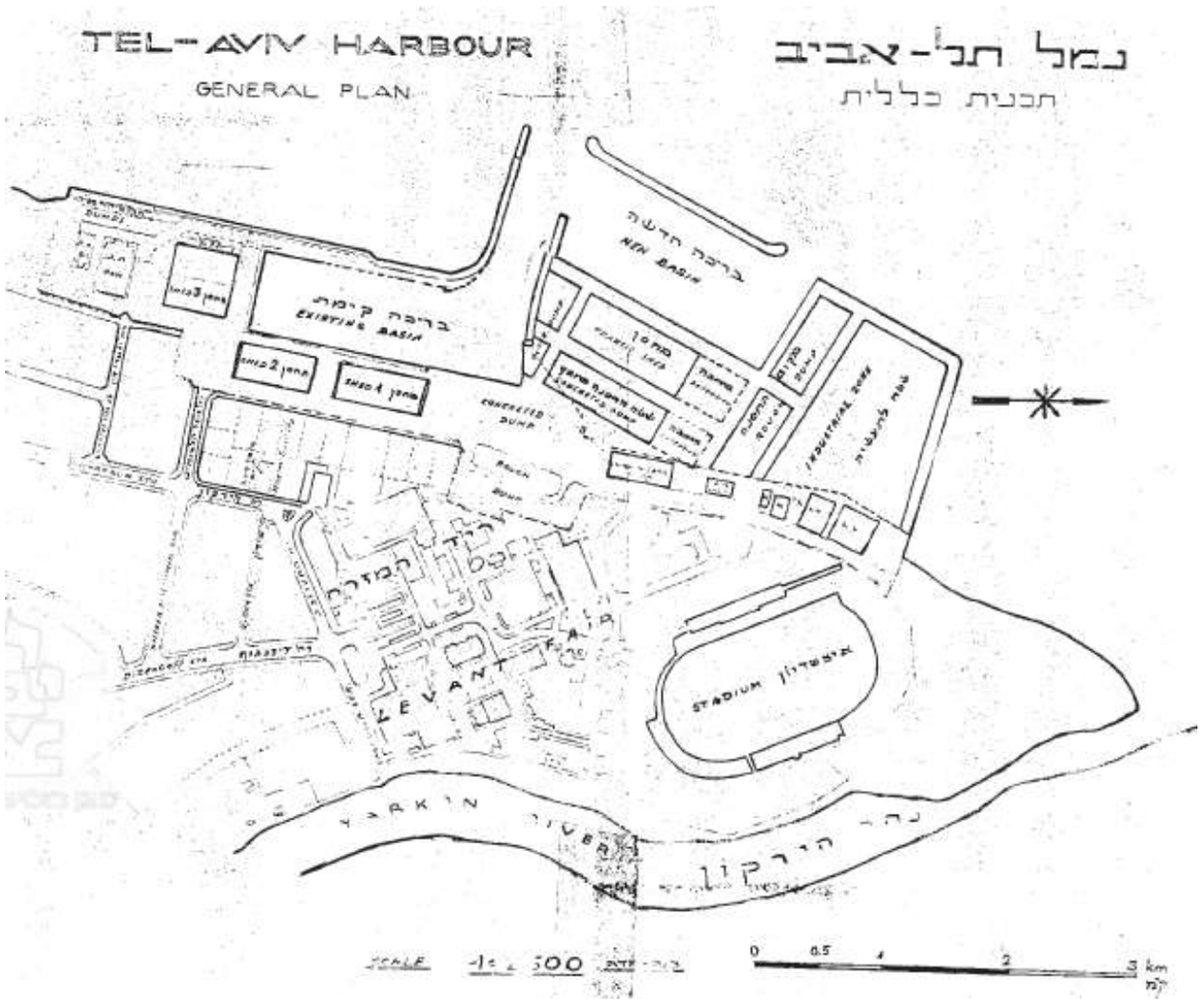
1. תכנית נמל עמוק מים שהכין דה-פריס, שישתרע מצפון לנמל ועד לרחוב ז׳בוטינסקי של היום.
2. הצעת רנדל, פאלמר וטריטון להרחבת הנמל לכיוון דרום, 1938.
3. הצעה להוספת מזח מעל שובר הגלים כדי להגביר את כושר השינוע.
4. הצעת המחלקה הטכנית של הנמל לבניית מעגנה נוספת מצפון לנמל.
5. הצעות להקים שוברי גלים להגדלת המעגנה תוך הימנעות מעבודת חפירה (הצעת מאוצ׳לי משנת 1946, והצעת חברת ליאון-אלוויל משנת 1947).
6. הצעה חברת ׳קנאפן אנג׳נירינג׳ משנת 1948 להקים בריכת עגינה נוספת באתר אצטדיון המכביה, ושוברי גלים שישתרעו מדרום לנמל ועד לשד׳ בן גוריון של היום, או לחילופין מצפון לנמל ועד לאזור תכנית ל׳.

בנוסף הוצעו תכניות נוספות לאורך החוף באזור מנשייה ההרוסה (1951) ולאזור סלע אנדרומדה.

תכנית שלא הוזכרה במאמרו של שטרן, ונמצאה במסגרת מחקר זה בארכיון אמ״י היא תכנית להרחבת הנמל מתאריך 22.7.1937 של המהנדס ש. פריד ששימש כמהנדס הראשי של הנמל. התכנית מוצגת בעמוד הבא.

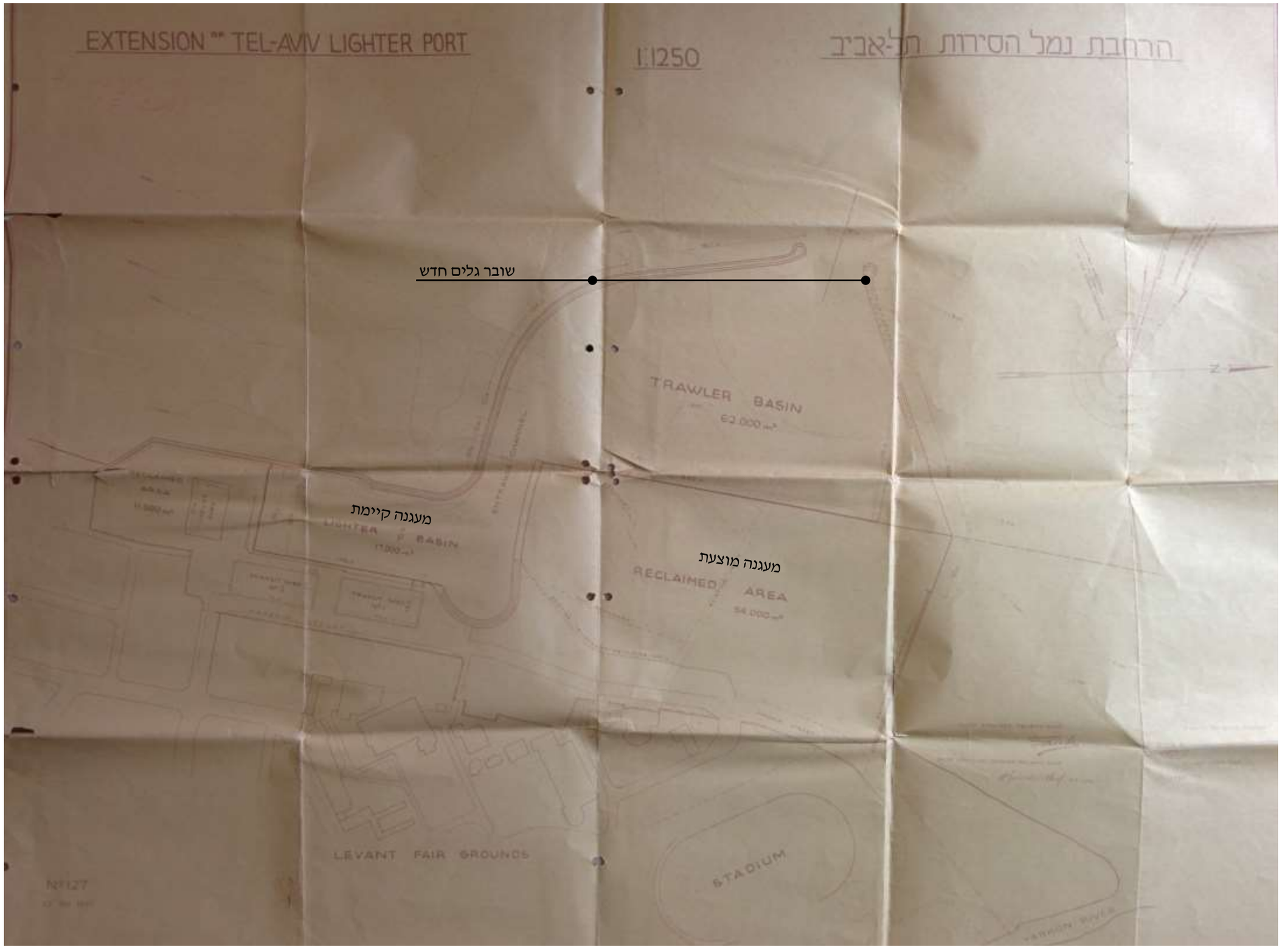
בשנת 1961 התקבלה החלטת ממשלה להקים נמל עמוק מים שני בארץ באשדוד. בשנת 1965, עם הפעלתו של נמל אשדוד, הורה שר התחבורה בצו על סגירה בו זמנית של נמלי יפו ותל אביב לתנועה מסחרית, היות והפעלתם כנמלים רדודים לא הייתה כדאית. בכך נפסקה פעילותם המסחרית של נמלי תל אביב ויפו, כך וצורתו המקורית של נמל תל אביב נשמרה עד ליום זה.

מן המאמר משתמע כי אין להצטער על כך שתכניות ההרחבה לא בוצעו, שכן נמל עמוק מים בתל אביב דינו היה לחצוץ בין העיר לבין הים, ולהטיל עליה מכלול של בעיות תכנוניות ונופיות מהן סובלת כיום העיר חיפה.



תכנית דה-פריס להרחבת המעגן ע״י הוספת בריכה ממערב בתוך הים. מקור: שטרן, עמ׳ 122.

תכנית להרחבת הנמל, 22.7.1937.
חתומה על ידי ש. פריד, המהנדס הראשי של נמל תל אביב .
מקור: ארכיון אמ"י, תיקייה כחולה.



תכנית קנאפן אנג׳נירינג לנמל עמוק מים בתל אביב

Knappen, Tippetts, Abbett Engineering Co.

נספח זה יחשוף על קצה המזלג את התכנית להקמת נמל עמוק מים לעיר תל אביב. התכנית הוזמנה יועצים אמריקאית (ניו יורק) ׳קנאפן אנג׳נירינג׳ בשנת 1948, הייתה מושא חלומם של פרנסי העיר. היוזמה פורסמה ליצירת הד ציבורי במסגרת מאמץ העירייה לשכנע את ממשלת ישראל להשקיע בהקמת נמל עמוק מים בתל אביב ולא באתר אחר (אשדוד).

התכנית הוזמנה על יד אמ״י על פי המלצת ממשלת ישראל שהתקבלה באוגוסט 1948 (ידיעות עת״א 18, 10-12, עמ׳ 145). לשם כך הוזמנו משרד מהנדסים בעלי שם עולמי ׳קנאפן אנג׳נירינג׳ לבחון את אפשרות ההרחבה של הנמל הקיים ולהכין תכנית להקמת נמל עמוק מים בחוף תל אביב.

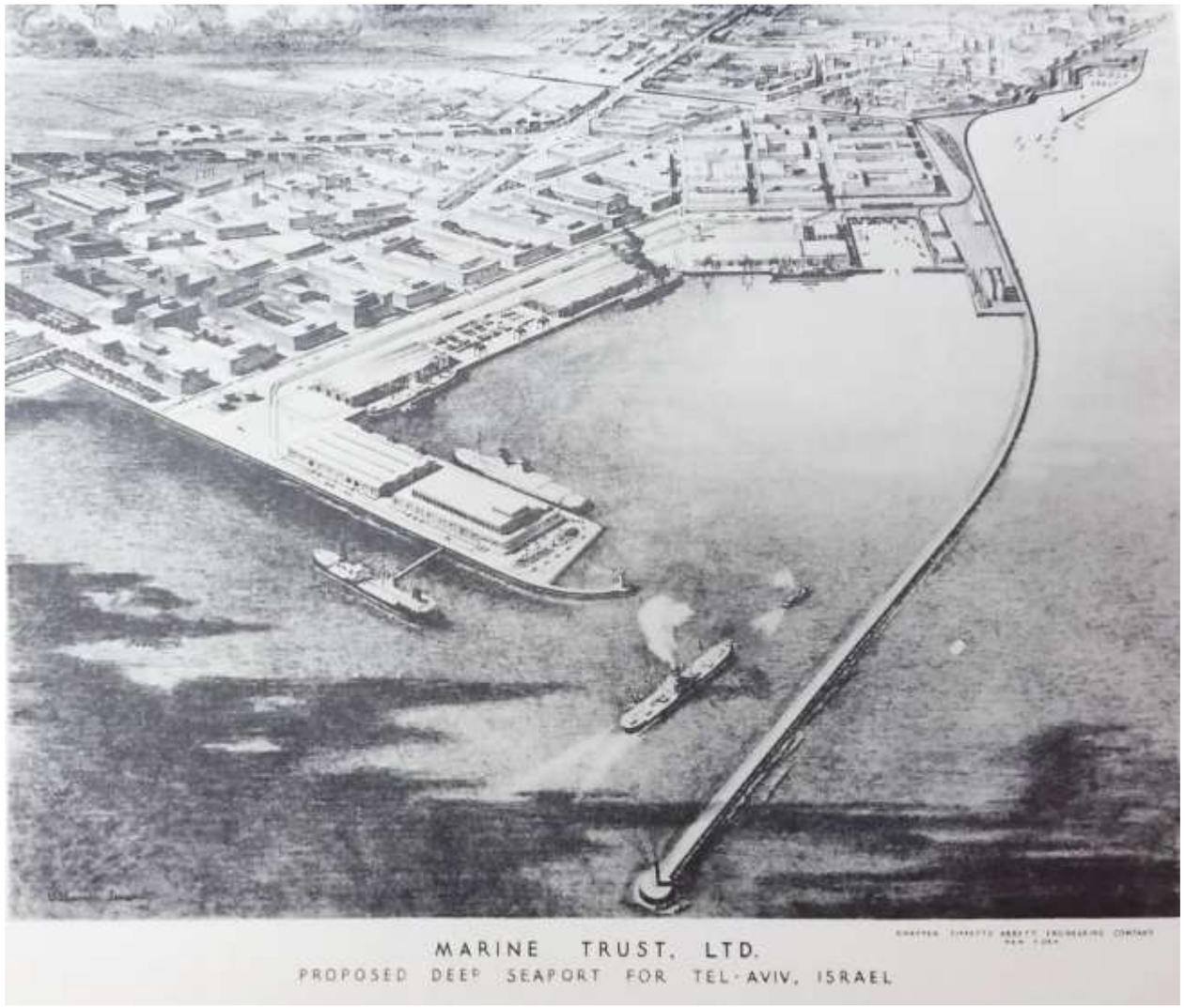
קבוצת מהנדסים שהתה בעיר מספר חודשים וערכה מחקרים וסקרים יסודיים אשר על בסיסם נערך דו״ח מקיף שהוגש לאמ״י (עותק מקורי של דו״ח נמצא בארכיון העירייה – ראה ברשימת מקורות). המומחים העריכו כנמל עמוק מים יוכל להגיע למחזור סחורות (ייצוא וייבוא) של 2 מיליון טונות כלומר פי 10 מתפוקת השיא של הנמל במתכונתו הנוכחית. בשאלת איתור מקום מתאים לנמל עמוק מים הוצגו שלוש חלופות (ראה איור):

חלופה א - צפונית לשפך הירקון, בקרבת שדה התעופה של תל אביב

חלופה ב - דרומית למעגנה הקיימת

חלופה ג - צפונית למעגן יפו

קטע מתוך גיליון שצורף לדו״ח קנאפן משנת 1948. מקור: ארכיון עת״א. ראה רשימת מקורות.



איור שצורף לדו״ח קנאפן משנת 1948. מקור: ארכיון עת״א. ראה רשימת מקורות.

המבנה של הנמל המוצע היה זהה בכל אחת משלוש החלופות. שטח המים של הנמל המוצע הינו 400 דונם, ועומקו 10 מ׳. תוכננו רציפים לפריקה וטעינה של אניות מטען ונוסעים, וכן מסוף נוסעים. רציף ייעודי הוצע עבור ייצוא אשלגן. בעונת משלוח פרי ההדר יוקצו 4 רציפים מיוחדים לצרכי ייצוא. בנוסף תוכננה בריכת עגינה נמוכה יותר שתשמש כמרינה ל-30 סירות. הנמל המתוכנן היה שווה בגודלו לנמל חיפה המורחב. עלות ההקמה והציוד הוערכה כ-20 מיליון לא״י, וההשקעה תוחזר בתוך 25 שנה.

התכנית הכילה פירוט מלא של הציוד הטכני הדרוש להפעלת הנמל, סידורים מיוחדים לחיטוי פירות ההדר, גישת רכבות וכבישים בהיקפים מתאימים, הצעות מימון ואפשרות הרחבה נוספת בעתיד. היועצים המליצו בכל לשון על אימוץ התכנית וביצועה והמליצו עליה כהשקעה בטוחה.

נספח 2 - פעילות משנית באזור שפך הירקון

כריית זיפזיף ושפך הירקון

מקור: אביצור, 1980: עמ' 199-204.

החל משנות ה-20 התרחב השימוש בבטון לבנייה, שהביא בעקבותיו תפוקה מוגברת של חול וזיפזיף לצרכים שונים: תערובת לסיד, לבלוקים, לטיח וכדי. היהודים חדרו לענף זה בשנת 1920 ומרבית הכרייה התבצעה בחוף המרכזי בסביבות רחוב אלנבי. לאור התפתחות העיר וחוסר היכולת לכרות חול מדרום לנחל הירקון, החלו לכרות זיפזיף באזור שפך הירקון וצפונית לו. שיירות גמלים עמוסות זיפזיף, שזכו לכינוי "גמלי הזיפזיף" חצו את הנחל בשפך הירקון. הגמלים נשאו את הזיפזיף בתיבות על גבם, שתי תיבות לכל גמל – כ 115-120 ק"ג חול בכל תיבה (ראה תמונה).

לאחר שהוקמו נמל תל אביב ותחנת רידינג לא התאפשר עוד מעבר השיירות לאורך החוף, ואלו הוחלפו בעגלות רתומות לפרדות ולאחר מכן במשאיות אשר עשו את דרכן בדרכים סלולות מזרחית לחצי האי הירקוני.

שפך הירקון 1936, מבט לכיוון צפון, לפני הקמת תחנת הכוח רידינג. מקור: אמי"י.

שיירות גמלים עמוסות חוצות את נמל הירקון, שנות ה-20. עיבוד צבעוני לתצ"א. מקור לא ידוע.

גמלים חוצים את הירקון. מקור: אביצור, 1980: 201.

פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי

פרק 2: תיעוד היסטורי-פיסי

פרק 2 עניינו תיעוד סקירה היסטורית-פיסית של מרחב נמל תל אביב.

פרק 2 משלים את המידע ההיסטורי המוצג בפרק 1 ומדגיש את הצד הפיסי ההיסטורי.

הפרק מציג סקירה קרטוגרפית (מפות היסטוריות), וסקירה של מקורות גרפיים נוספים (תצלומי אוויר ותכניות של נמל תל אביב), לשם בחינת ההתפתחות מרחב הסקר והבינוי בו מיום הקמתו ועד למועד כתיבת שורות אלו.

הסקירה נעשית בשלושה רמות:

1. רמת המאקרו בה נראה הנמל בהקשרו האורבני
2. רמת הביניים, העוסקת במרחב שטח חצי האי הירקוני
3. ברמת המיקרו תוך התמקדות במרחב הנמל, על חלקיו השונים, השטח הפתוח והמבנים הפרטניים.

לפרק זה לשלושה חלקים:

חלק א - סקירה כרטוגרפית

חלק ב - סקירת תצלומי אויר

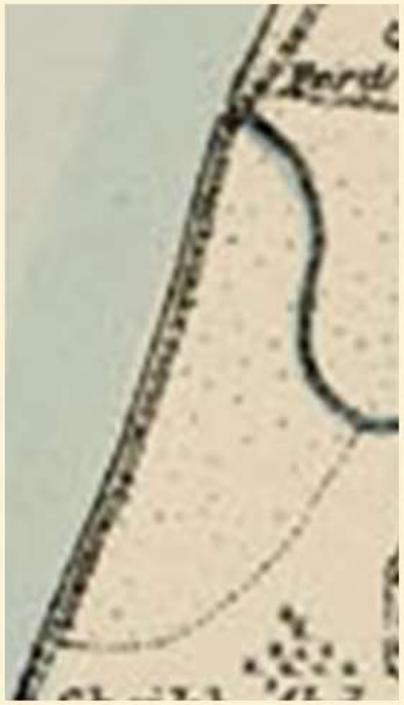
חלק ג - סקירת תכניות

2.1 סקירה כרטוגרפית 1880 - 1986

בחלק זה נעשה שימוש במפות היסטוריות של אזור יפו - תל אביב, בקנה מידה של 1:7,500; 1:10,000 ועד 1:20,000, מפות המתוארכות החל מסוף המאה ה- 19 ועד סוף המאה ה- 20.

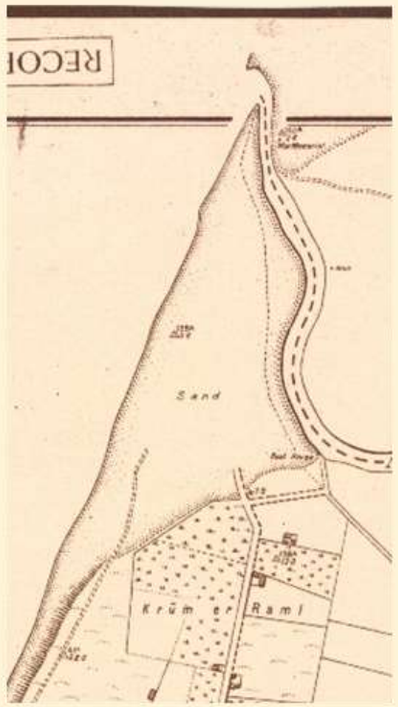
רשימת המפות ההיסטוריות:			
שנה	**שם המפה**	**קנ"מ**	**מקור והערות**
1880	**מפת יפו (גיליון מס' 13)** Palestine Exploration Fund Map	1 אינץ למייל	מפות ארץ הקודש מאוסף המפות ע"ש ערן לאור ; בית הספרים הלאומי והאוניברסיטאי
1927	**מפת יפו תל אביב** Survey of Palestine	1:7,500	באדיבות ד"ר אבי ששון
1930	**מפת יפו תל אביב** Survey of Palestine	1:10,000	באדיבות ד"ר אבי ששון
*1935	**שש המפות (א - ו)** דרויאנוב	1:10,000	ארכיון עיריית תל אביב - יפו מפות התפתחות העיר משנים שונות *תאריך משוער
*1936	**מפת תל אביב** Survey of Palestine	1:1,250	ארכיון עיריית תל אביב - יפו מפת בסיס 1934, עדכון 1936, הדפסה מחודשת 11.1949
1938	**מפת יפו - תל אביב** Palestine and Egypt Ilgd LTD	1:10,000	המרכז למיפוי ישראל (מפ"י) באדיבות אורית מילבאור-אייל אדריכלות
*1944	**מפת יפו תל אביב** (גיליון 1 מתוך 2) Survey of Palestine	1:10,000	ארכיון היסטורי תל אביב - יפו *הדפסה חוזרת 1945
1952	**מפת תל אביב - יפו** מחלקת ההנדסה (מדידות) עיריית תל אביב - יפו	1:20,000	ארכיון היסטורי תל אביב - יפו 06.1952
*1962	**מפת תל אביב - יפו** (גיליון 2 מתוך 2) מחלקת ההנדסה (מדידות) עיריית תל אביב - יפו	1:10,000	ארכיון היסטורי תל אביב - יפו * עיבוד והדפסה 10.1954 ; עדכון והדפסה מחדש 11.1962
1974	**מפת תל אביב יפו, רמת גן, גבעתיים ובני ברק** המרכז למיפוי ישראל	1:12,500	החוג לגיאוגרפיה, אונ' תל אביב, באדיבות אורית מילבאור-אייל אדריכלות
1986	**מפת תל אביב יפו, רמת גן, גבעתיים ובני ברק** המרכז למיפוי ישראל	1:12,500	החוג לגיאוגרפיה, אונ' תל אביב, באדיבות אורית מילבאור-אייל אדריכלות

סקירה כרטוגרפית: הקדמה - רצף המפות ההיסטוריות

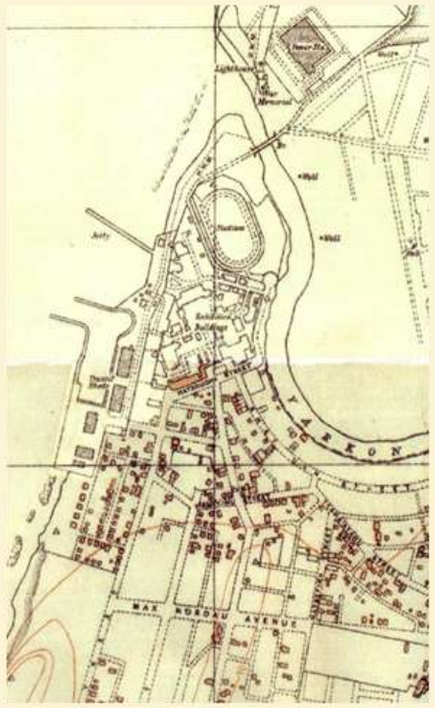


1880

1927

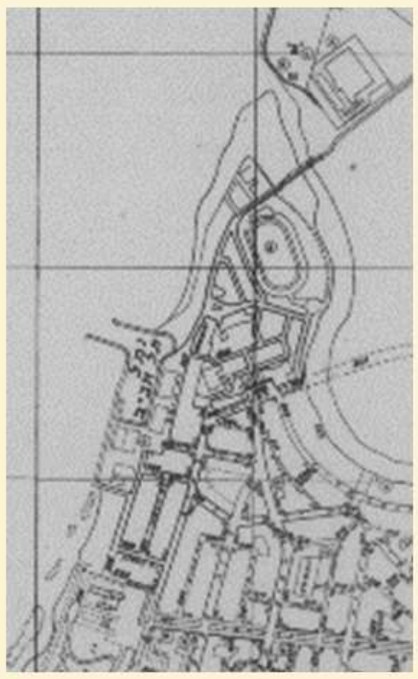


1935



1938

1944



1952

1962

1974

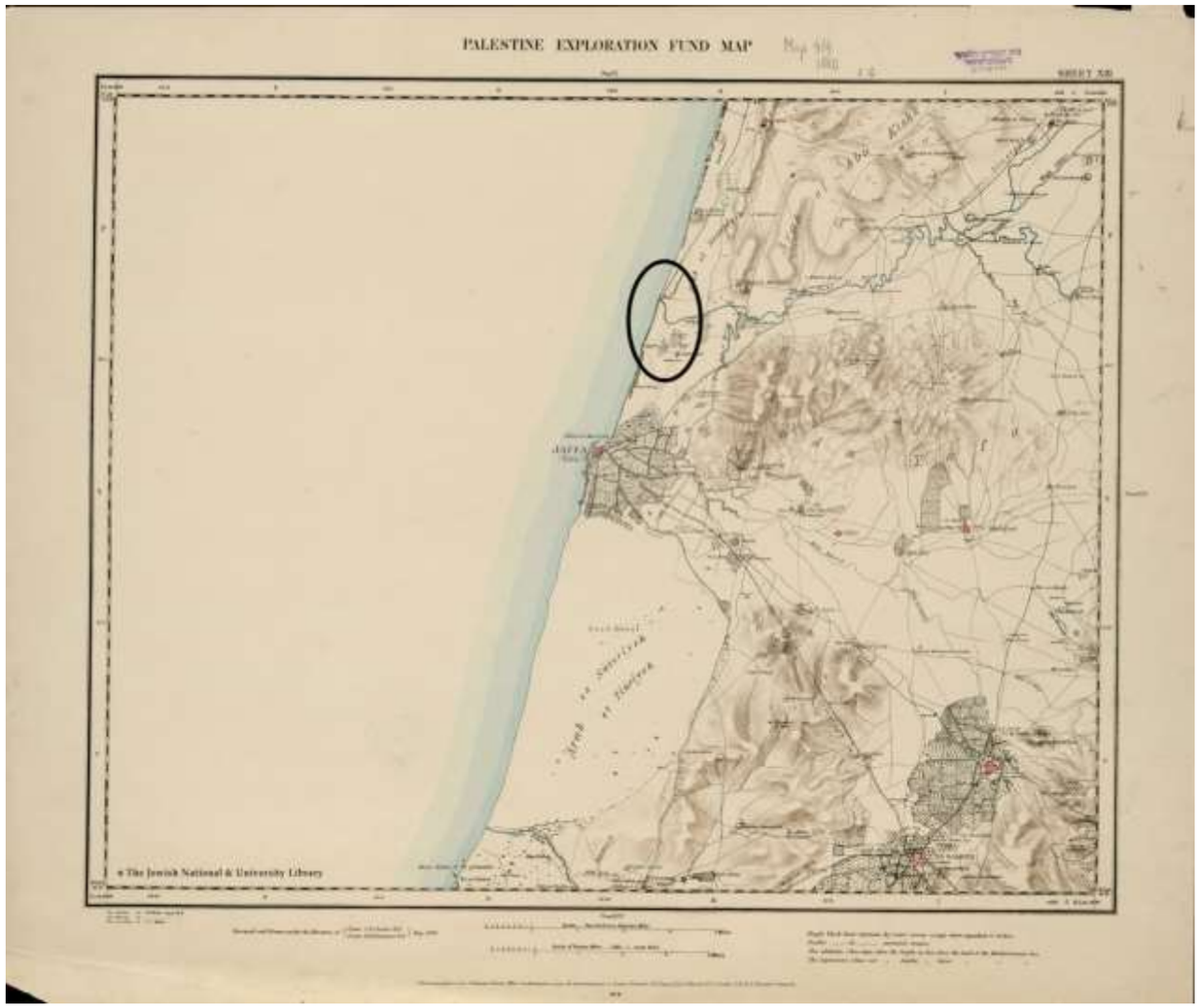
1986

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע ויינר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי** **חלק א**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **92**

מפת הקרן לחקר ארץ ישראל הבריטית (P.E.F) ; 1880

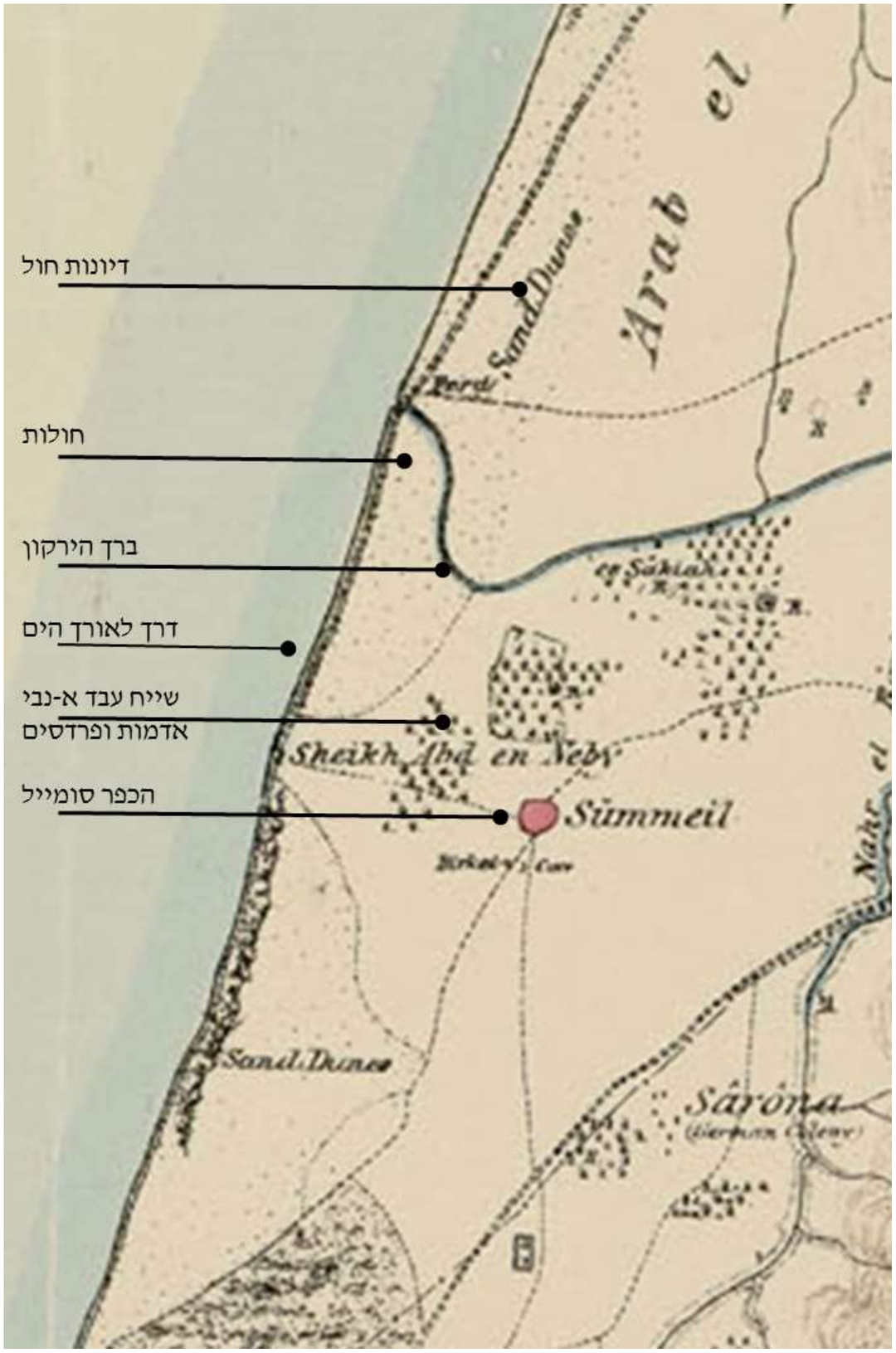
כללי: במפה זו ניתן לראות כי מרבית אזור החוף מיפו וצפונה אינו מיושב.

חצי האי הירקוני: השטח כולו הוא שטח חולי.



מפת יפו, 1880 (קנ״מ במקור 1 אינץ׳ למייל)

Palestine Exploration Fund Map
(מפות ארץ הקודש מאוסף המפות ע״ש ערן לאור ; בית הספרים הלאומי והאוניברסיטאי
http://www.jnul.huji.ac.il/dl/maps/pal/html/heb/pal002368494.htm)

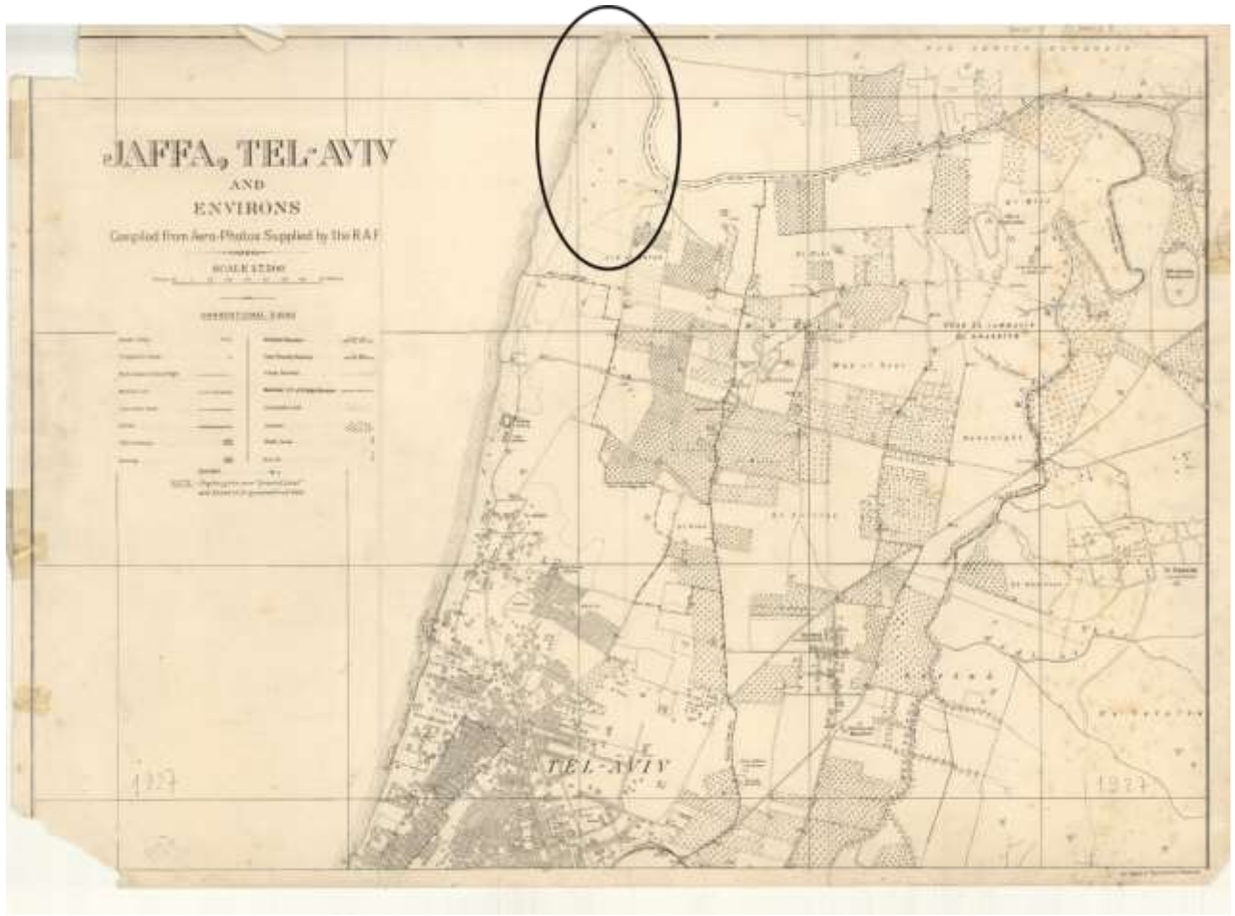


מפת יפו תל אביב וסביבתן; 1927

במפה זו ניכרת צורתו הטבעית של חצי האי הירקוני, כמעין ראש חץ שכיוונו צפון-דרום וקצהו הצפוני מעוגל, וכן אופיו הטבעי - שטח חולי (sand או sand dunes). אל חצי האי מגיעות שתי דרכים: האחת מדרום - דרך החוף (מסומנת כחול), דרך ההולכת במקביל לחוף הים, והשנייה ממזרח, דרך המגיעה מהאזור החקלאי המעובד (מסומנת אדום).

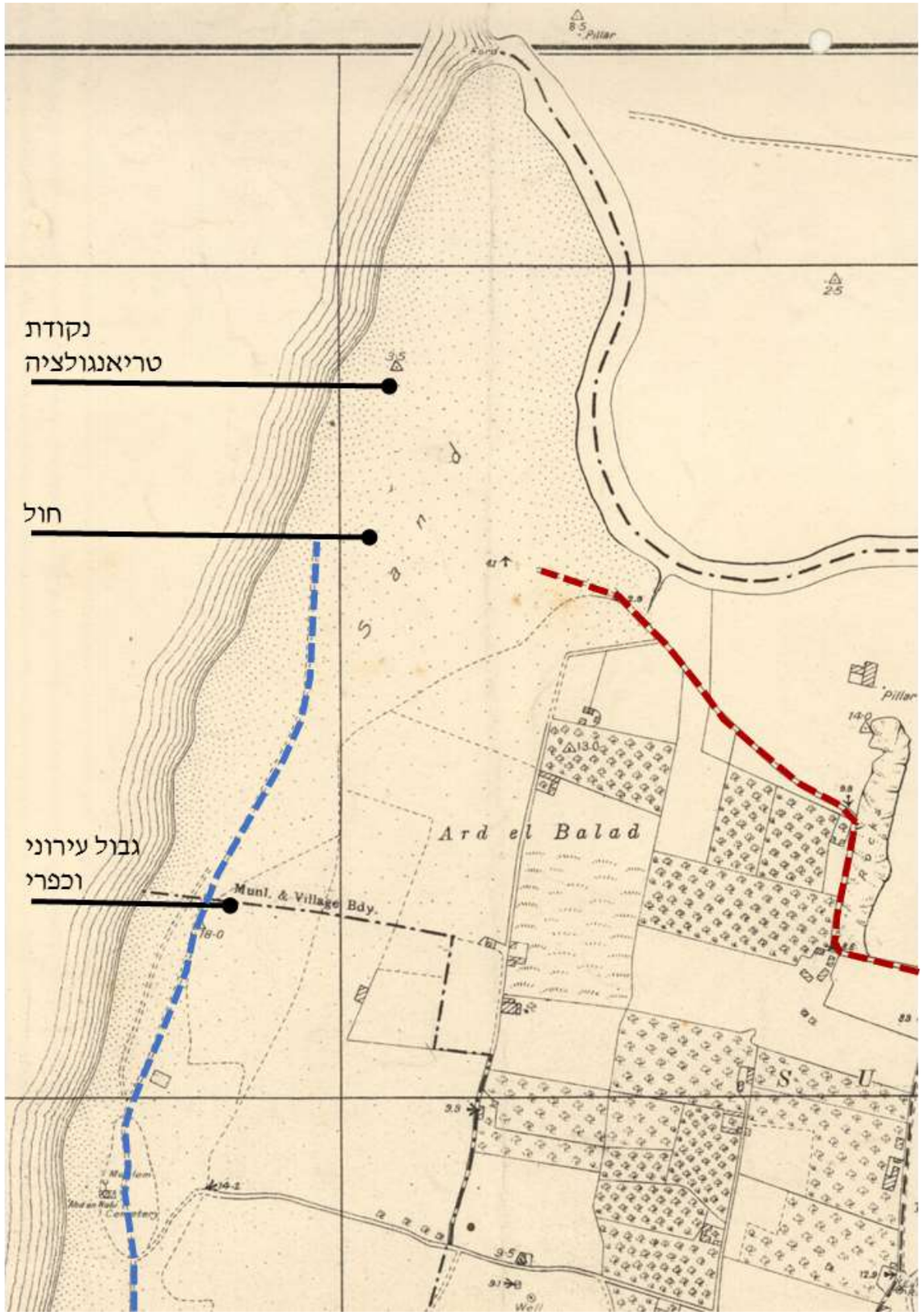
שתי הדרכים מגיעות עד דרום חצי האי הירקוני, אך אינן מצטלבות ואינן מגיעות אל קצהו. מספר שבילים נוספים עוברים גם הם בדרומו של השטח ו'נבלעים' בחול. במרכז האי, סמוך לצד המערבי, מסומנת נקודת ציון (נ. טריאנגולציה).

האזור כולו נמצא מחוץ לגבול העירוני והכפרי. מדרום וממזרח, באזור המכונה Arad el Balad, מסומנות חלקות חקלאיות תחומות ומגודרות, בחלקן פרדסים, מספר מבנים קטנים פזורים בשטח.



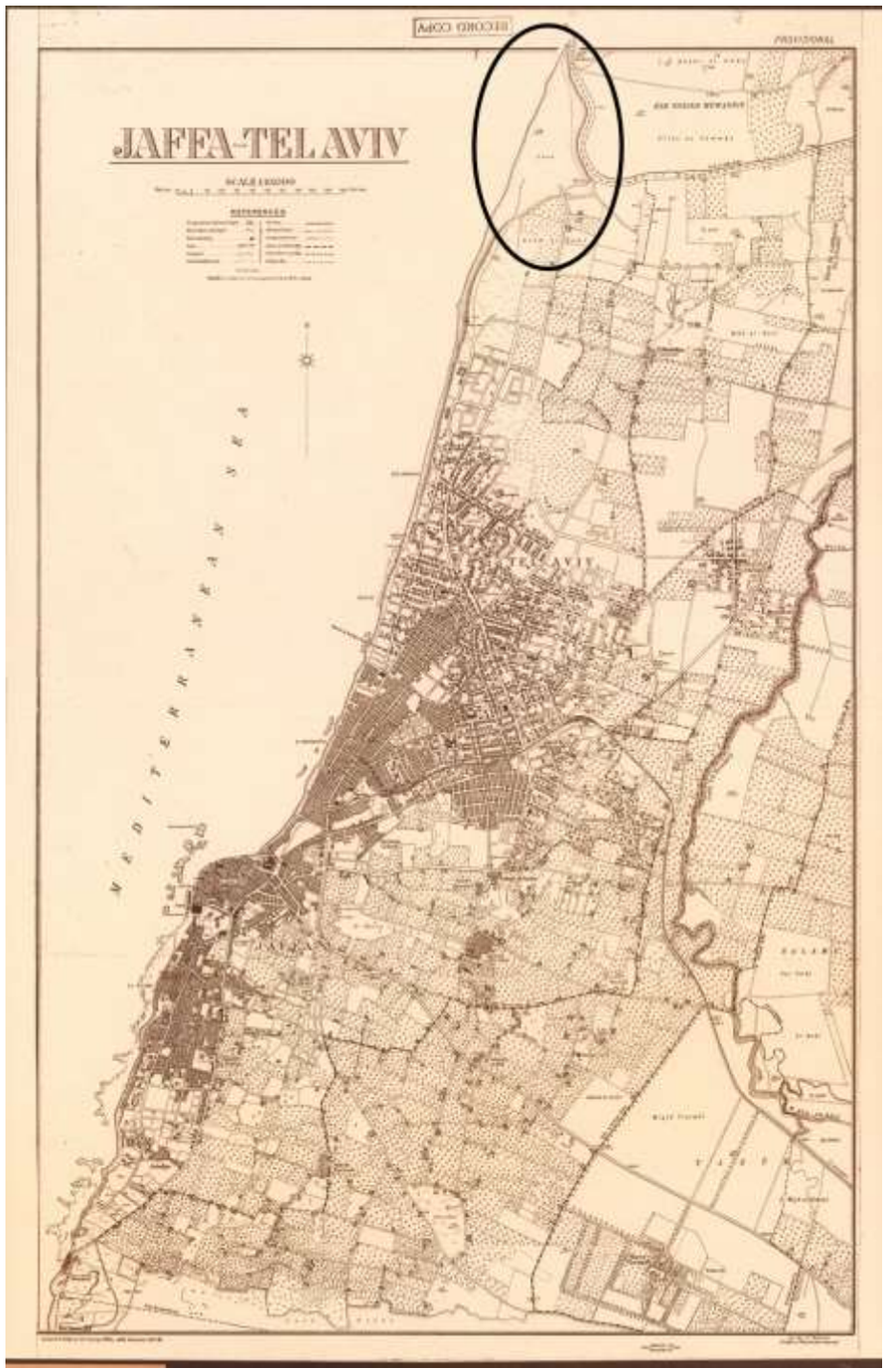
מפת יפו תל אביב וסביבתן, 1927 (קנ"מ במקור 1:7,500)

Jaffa, Tel Aviv and Environs
Compiled from Aero-Photos supplied by the R.A.F, Survey of Palestine) התקבל באדיבות ד"ר אבי ששון)



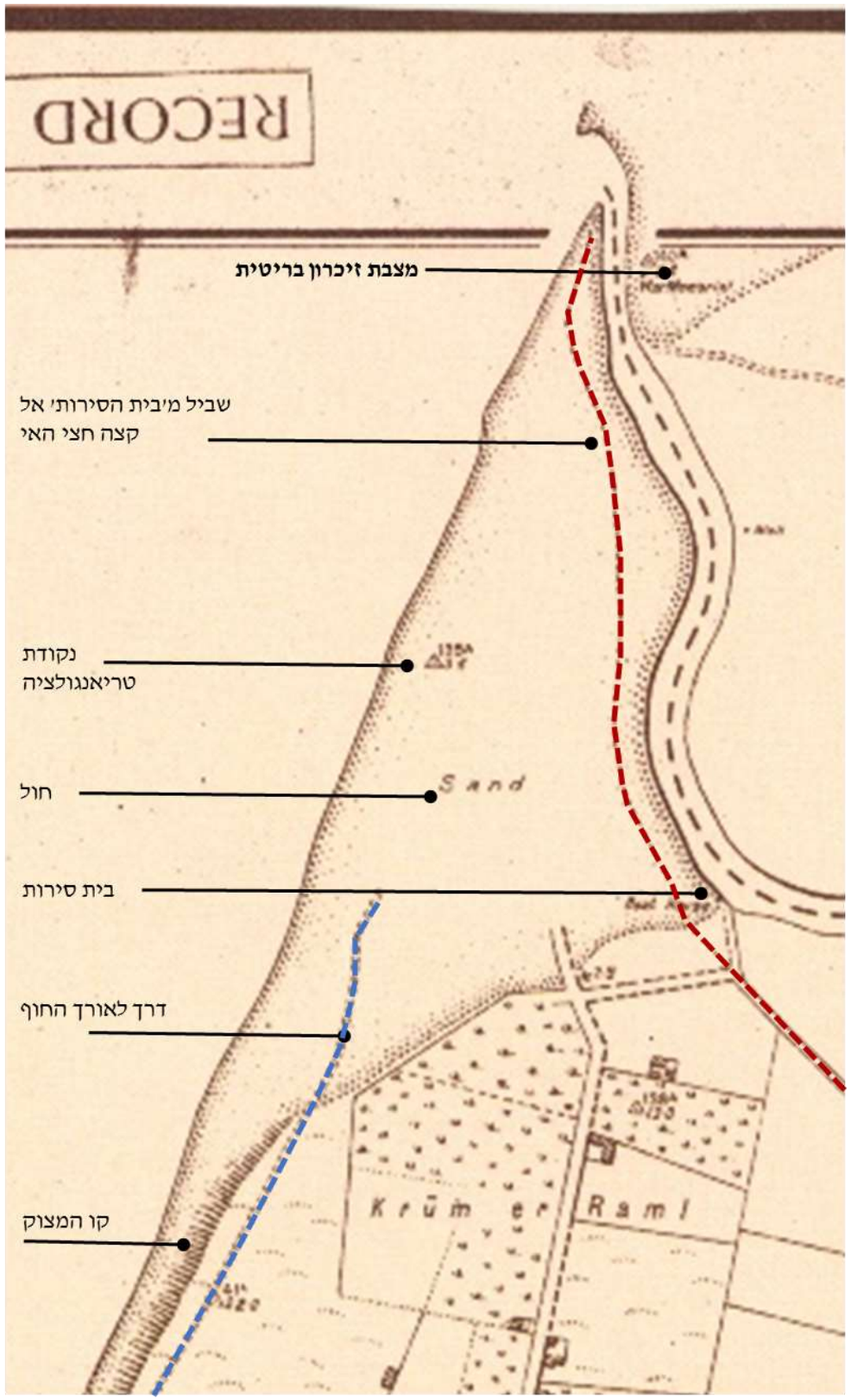
מפת יפו תל אביב; 1930

השינוי בין מפה זו לבין המפה הקודמת לה הוא מזערי, אך נכללים בה מרכיבים אשר לא סומנו במפה הקודמת: מצבת זיכרון בריטית (1917), המשכה של הדרך המזרחית העוברת בסמוך לגדה המערבית של הירקון (מסומנת באדום), בית הסירות ב'ברך הירקון'.



מפת יפו תל אביב, 1930

(קנ"מ במקור 1:10,000)
Jaffa, Tel Aviv
(באדיבות ד"ר אבי ששון)



מפות דרויאנוב; 1935

שש המפות המוצגות להלן (מפות א-ו, דרויאנוב, תאריך הכנה משוער 1935, קנה מידה במקור 1:10,000), מציגות את התפתחות העיר תל אביב החל מהשנים שלפני 'הבנות העיר' ועד מחצית שנות השלושים של המאה ה- 20. רשת הרחובות והכבישים המופיעה ברקע אינה מייצגת את הרשת שהייתה הקיימת בשנים המתוארות במפה, אלא את זו התואמת את שנת הכנת המפה (1935), והיא הוספה ככל הנראה לשם התמצאות.

מפה א: אדמת תל אביב לפני הבנות העיר

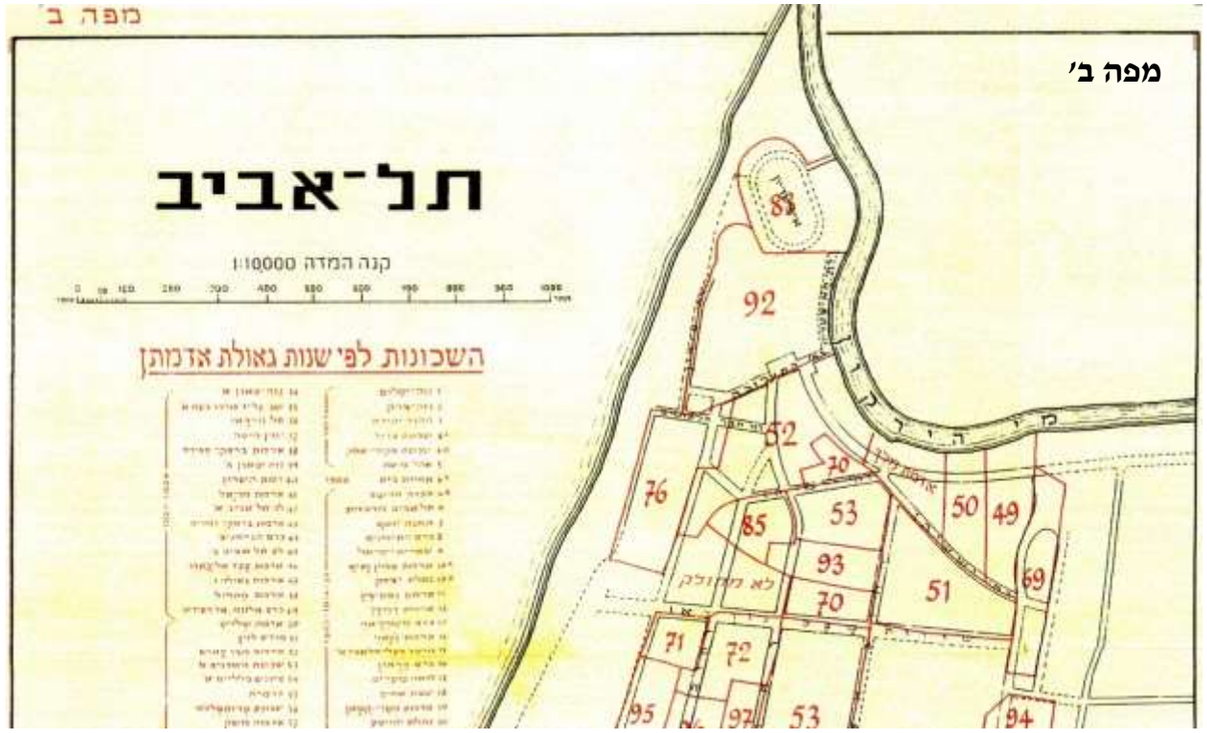
אזור חצי האי הירקוני בצפון העיר הוא שטח חולי. ממערב לו הים התיכון וממזרח לו 'מי הירקון'. מדרום, באזור רח' ירמיהו (כיום) מתחיל אזור חקלאי למחצה של 'חולות וכרמים'.

מפה ב: השכונות לפי שנות גאולת אדמתן

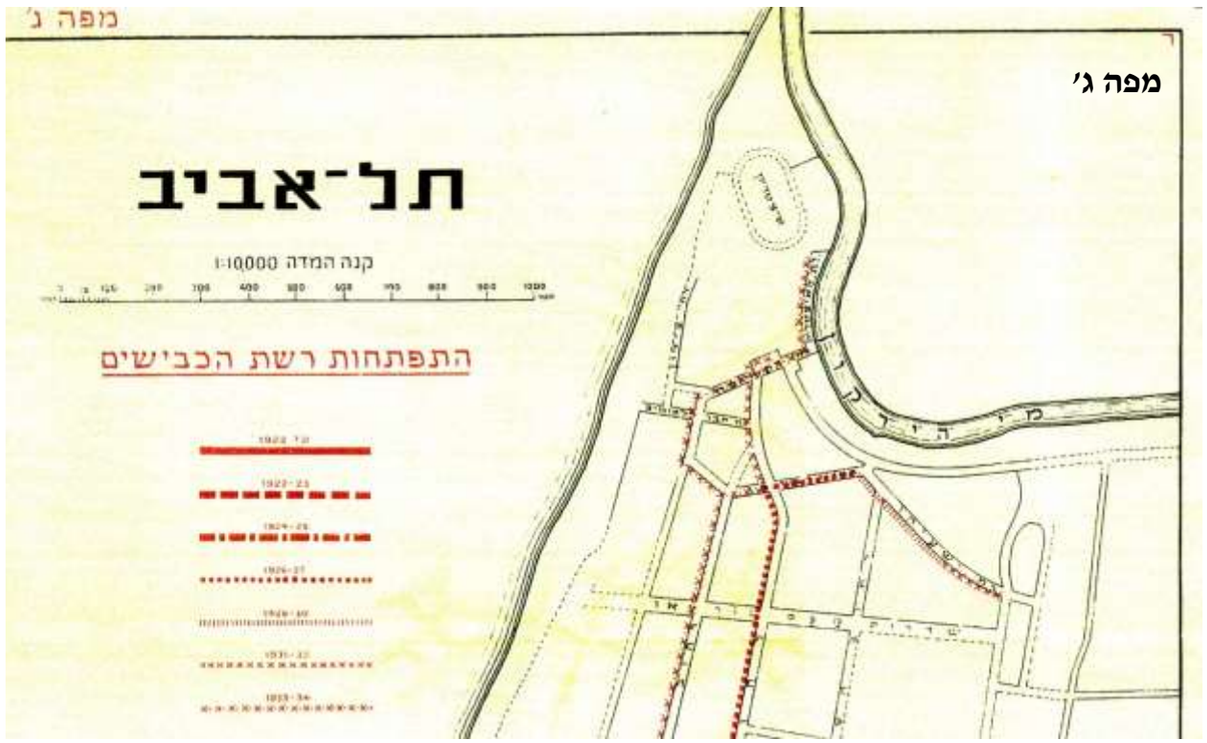
מרבית שטח נמל תל אביב הוא על 'אדמת מחלולי' - מס' 48 (1921-1924) אדמות אלה מתפרסות מחצי האי הירקוני בצפון ודרומה לאורך רצועת החוף עד רחוב טרומפלדור (כיום). ממזרח להן, מצפון לדרום: אדמת האצטדיון - מס' 83 (1927-1932) ואדמת גרידינגר התערוכה - מס' 92 (1933) עליהן הוקם 'מתחם התערוכות' - יריד המזרח. סמוך להן מדרום אדמת כרם אבו אינגיליה - מס' 76 (1927-1932) ואדמת אבו פארס - מס' 52 (1925-1926).

מפה ג: התפתחות רשת הכבישים

רשת הכבישים מדרום לחצי האי הירקוני היא מהמחצית הראשונה של שנות השלושים. קצהו הצפוני של רח' דיזינגוף 1931-1932, ורח' התערוכה ורח' האצטדיון ממערב לירקון 1933-1934.



מפות העיר תל אביב, דרויאנוב 1935 (משוער)
(מקור: ארכיון העיר תל אביב יפו)

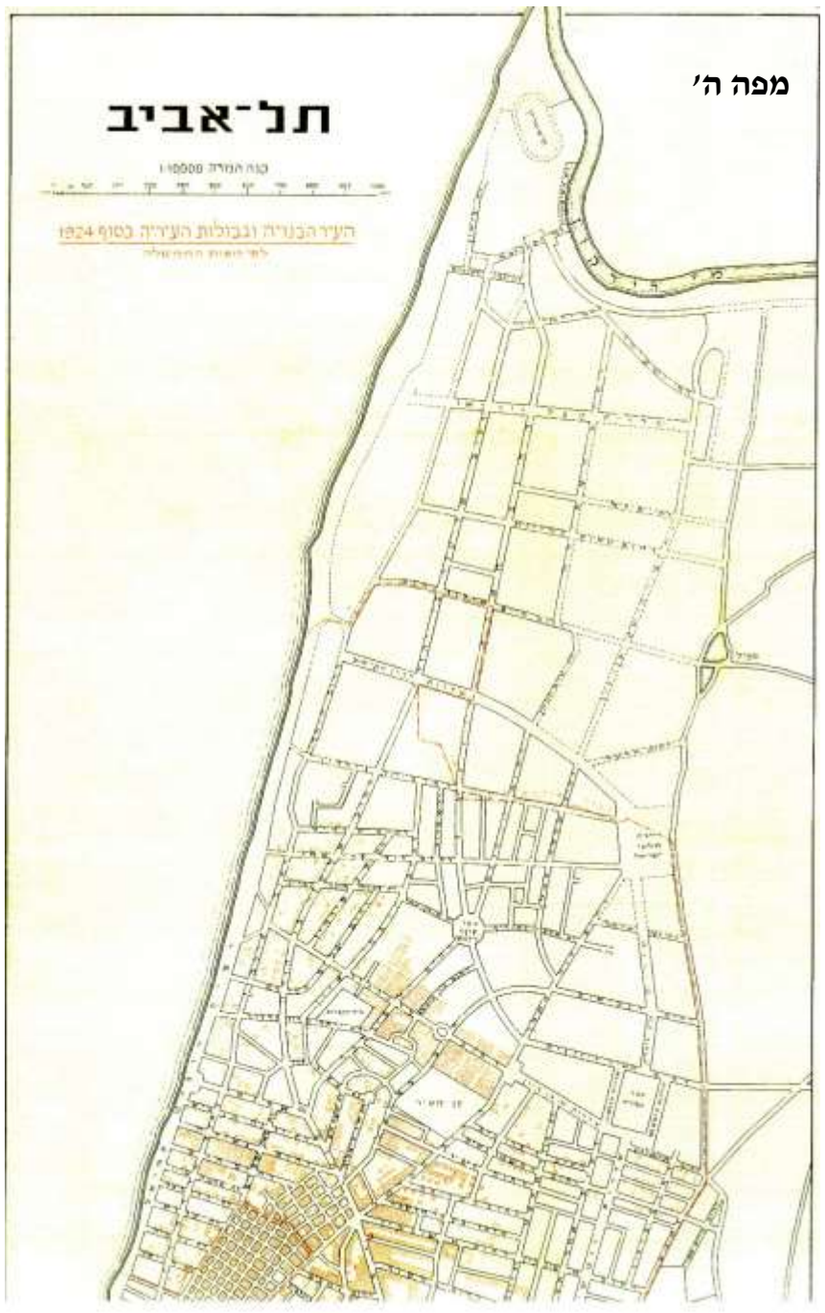


תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

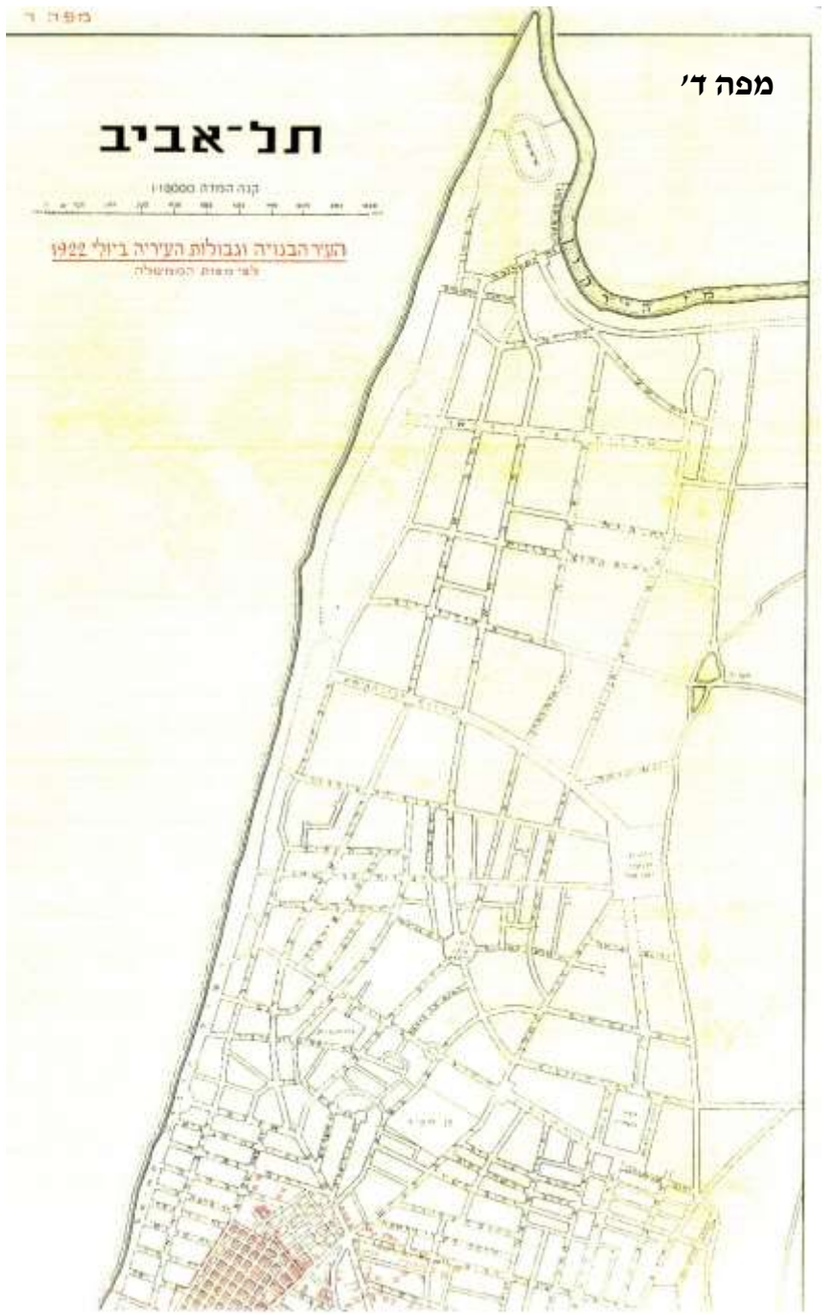
מפות ד - ו מציגות את העיר הבנויה ואת גבולותיה לפי מפות ממשלה. בכל שלוש המפות ניתן לראות כי אזור חצי האי הירקוני נמצא מצפון לשטח העיר הבנויה ואף מצפון לגבולות העיריה למרות התרחבות העיר והתפשטותה המהירה צפונה. בכל המפות מסומן האצטדיון למרות שנבנה רק בשנת 1932.

מפות העיר תל אביב, דרויאנוב 1935 (משוער)
(מקור : ארכיון העיר תל אביב יפו)

מפה ו: העיר הבנויה וגבולות העיריה בסוף 1930



מפה ה: העיר הבנויה וגבולות העיריה בסוף 1924



מפה ד: העיר הבנויה וגבולות העיריה ביולי 1922

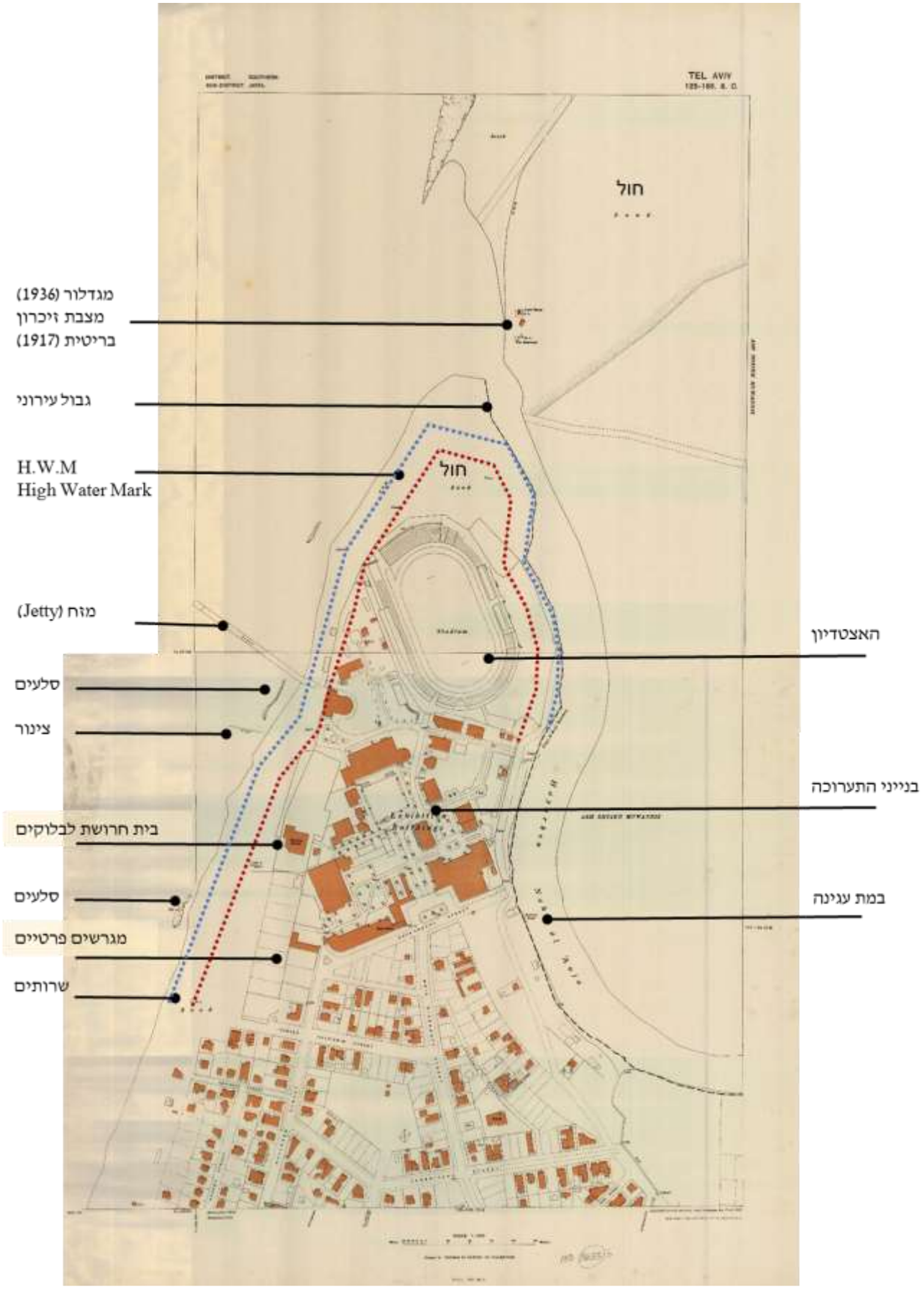
מפת תל אביב; 1936

כללי: מפה זו (קנ"מ במקור 1:1,1250) נערכה על בסיס מפה משנת 1934 ובה נכלל שטח חצי האי הירקוני בתחום הגבול העירוני.

הירקון: במפה מופיע שמו של נחל הירקון בערבית Nahr al' Auja - הנחל 'הפתלתל'. הגדה המזרחית אינה מבונה ולא נראה בה כל פיתוח פרט למצבת הזיכרון הבריטית (1917) ולמגדלור (1936). הגדה המערבית של הנחל משמשת כגבול העירוני (Urban & Munl. Boundary). לאורכה, מדרום לשטח בנייני התערוכה, נראים מספר מבנים בודדים וכן במת עגינה קטנה לסירות.

חצי האי הירקוני: צפון חצי האי חולי ואינו מבונה. מדרום לו אצטדיון המכביה (1932) ובמרכזו בנייני מתחם התערוכות (יריד 1934) של מתווה אלחנני.
הרצועה המערבית בה, יוקם בתוך מספר חודשים נמל תל אביב, ריקה מבינוי למעט **המזח לפריקת הסחורות (Jetty)** שהוקם במאי 1936.

ממזרח למתחם התערוכות קיימת רצועת קרקע המחולקת למגרשים פרטיים ובה היה קיים בית חרושת לבלוקים. מגרשים אלה, ברובם, הם עד היום בבעלות פרטית.
מסביב לשטח חצי האי מסומנים שני קווים מרוסקים:
החיצוני (מסומן בכחול) - מציין את סימון 'המים הגבוהים' (H.W.M) ככל הנראה בזמן גאות
הפנימי (מסומן באדום) - ללא כיתוב ולא ניתן לדעת בוודאות את שהוא מסמן.
בחוף כולו אין מבנים, פרט למספר תאי שירותים וצינור המוביל מהחוף אל תוך הים (Pipe).



מפת תל אביב; 1936

קנה מידה במקור 1:1,250 (שני גיליונות)
Survey of Palestine 1934, עדכון 1936, הודפסה על-ידי מחלקת המדידות נובמבר 1949
(ארכיון היסטורי עיריית תל אביב יפו)

מפת יפו תל אביב; 1938

כללי: במפה זו ניתן לראות את התפשטות הבינוי עד לרחוב התערוכה ולאורך הגדה המערבית של הירקון.

חצי האי הירקוני: מתחם התערוכות ואצטדיון המכביה ללא שינוי. צפון חצי האי אינו מבונה. עם הקמת תחנת החשמל 'רידינג' וגשר חברת החשמל / גשר רידינג מעל הירקון חובר רחוב הנמל צפונה. הגשר שימש כמעבר העיקרי אל תחנת החשמל (מקור: מילבאואר אייל, 2014).

לאורך קו החוף מסומן קו מרוסק (כחול) והאותיות H.W.M (High Water Mark).

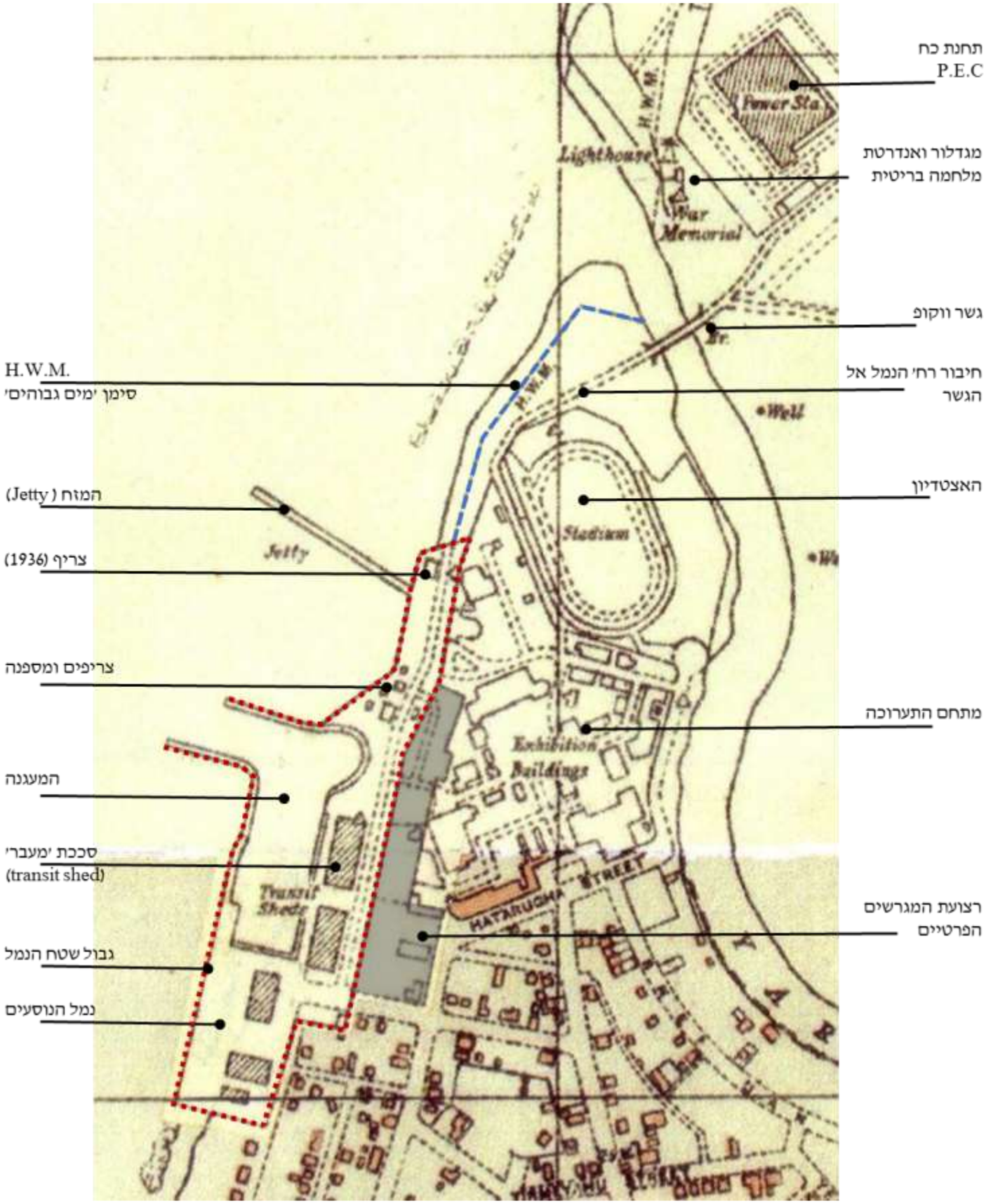
ברצועת המגרשים הפרטיים שמחוץ לשטח הנמל (מסומנת באפור) ניתן להבחין במספר בניינים בודדים.

הנמל: גבול שטח הנמל (מסומן באדום) הורחב דרומה עם הקמתו של נמל הנוסעים.

במפה מסומנים (מדרום לצפון):

- אזור נמל הנוסעים
- המעגנה ומחסני הסחורות
- צריפים ומספנה
- צריף צפוני
- מזח (Jetty)

המעגנה: מופיעה בממדיה הסופיים, לאחר השלמת בנייתה (פברואר 1938). לוכד הגלים של המעגנה מופיע בתצורתו המקורית, למרות שזו שונתה בשנת 1939. אורך קירות הים נותר כפי שנבנו בשנת 1936.



מפת יפו תל אביב

Palestine and Egypt Ilgd LTD

(מקור: מרכז למיפוי ישראל (מפ"י), התקבל באדיבות אורית מילבאור - אייל אדריכלות)

מפת תל אביב יפו; 1944

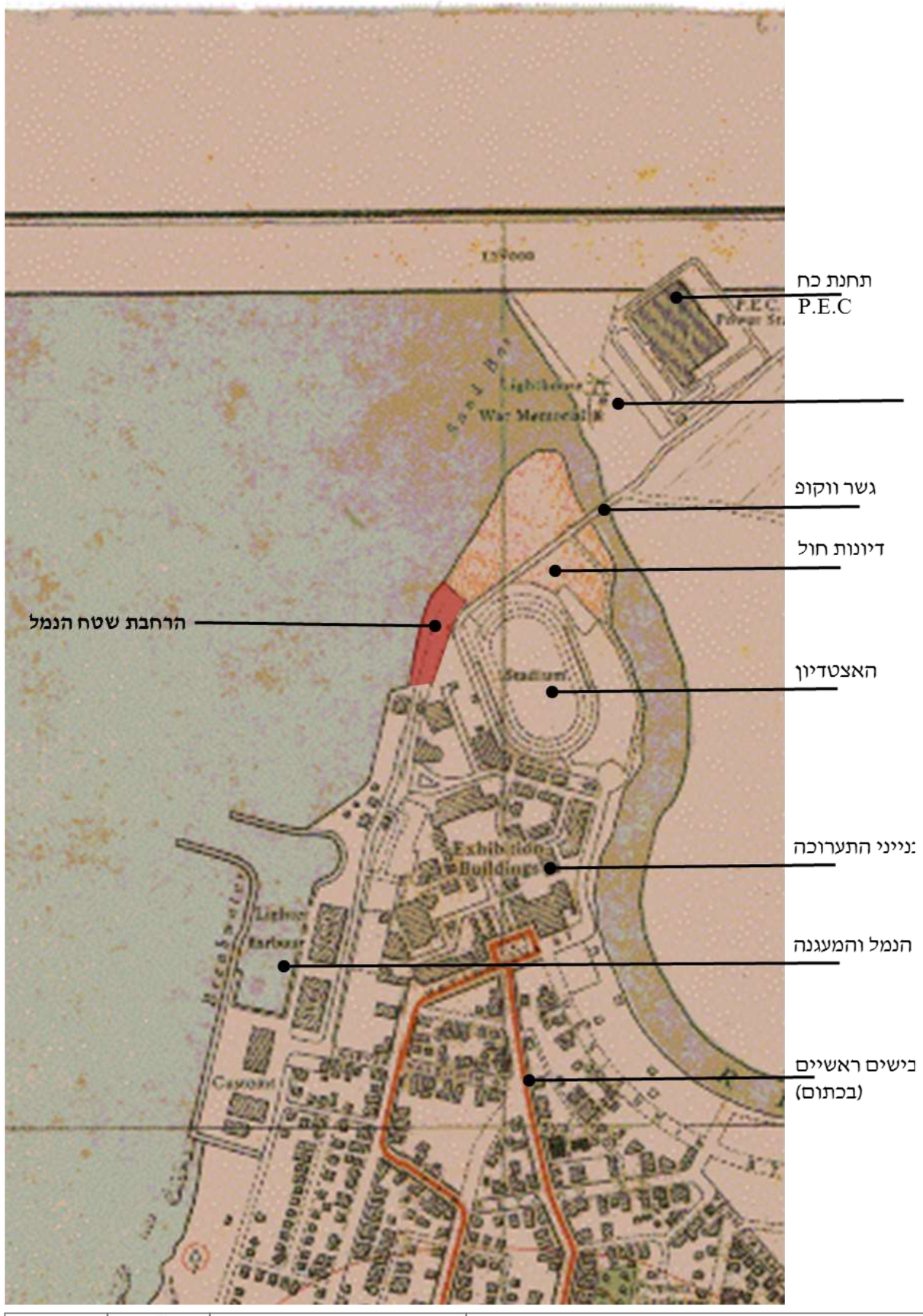
כללי: עם התפשטות השטח הבנוי של תל אביב והסדרת מערכת התנועה העירונית חובר חצי האי הירקוני אל המרחב העירוני באמצעות כבישים ראשיים (סימון כתום במקור). עובדה זו שינתה את תפקידו במרחב העירוני - מאזור מנותק מהעיר לחלק אינטגרלי ממנה. כל התנועה הראשית מאזור 'לב תל אביב' מנותבת דרך הרחובות דיזינגוף ובן יהודה אל רחוב התערוכה וכיכר פלומר ומהם מזרחה לכיוון גבעתיים ורמת גן. כל זאת מבלי שהוקם גשר לתנועת רכבים החוצה את הירקון.

הנמל: המפה עודכנה באופן חלקי ביחס לנמל:

- המזח לפריקת הסחורות (Jetty) נמחק לאחר פירוקו (1939)
- גבול הנמל הורחב לאחר סיפוח וייבוש רצועת החוף הצפונית (צבוע אדום)
- לוכד הגלים של המעגנה מופיע בתצורתו המקורית, למרות שזו שונתה בשנת 1939.

מפת תל אביב יפו; 1944

1944 Survey of Palestine, הדפסה חוזרת 1945, קנה מידה במקור 1:10,000 (גיליון 1 מתוך 2)
(ארכיון היסטורי עיריית תל אביב יפו)

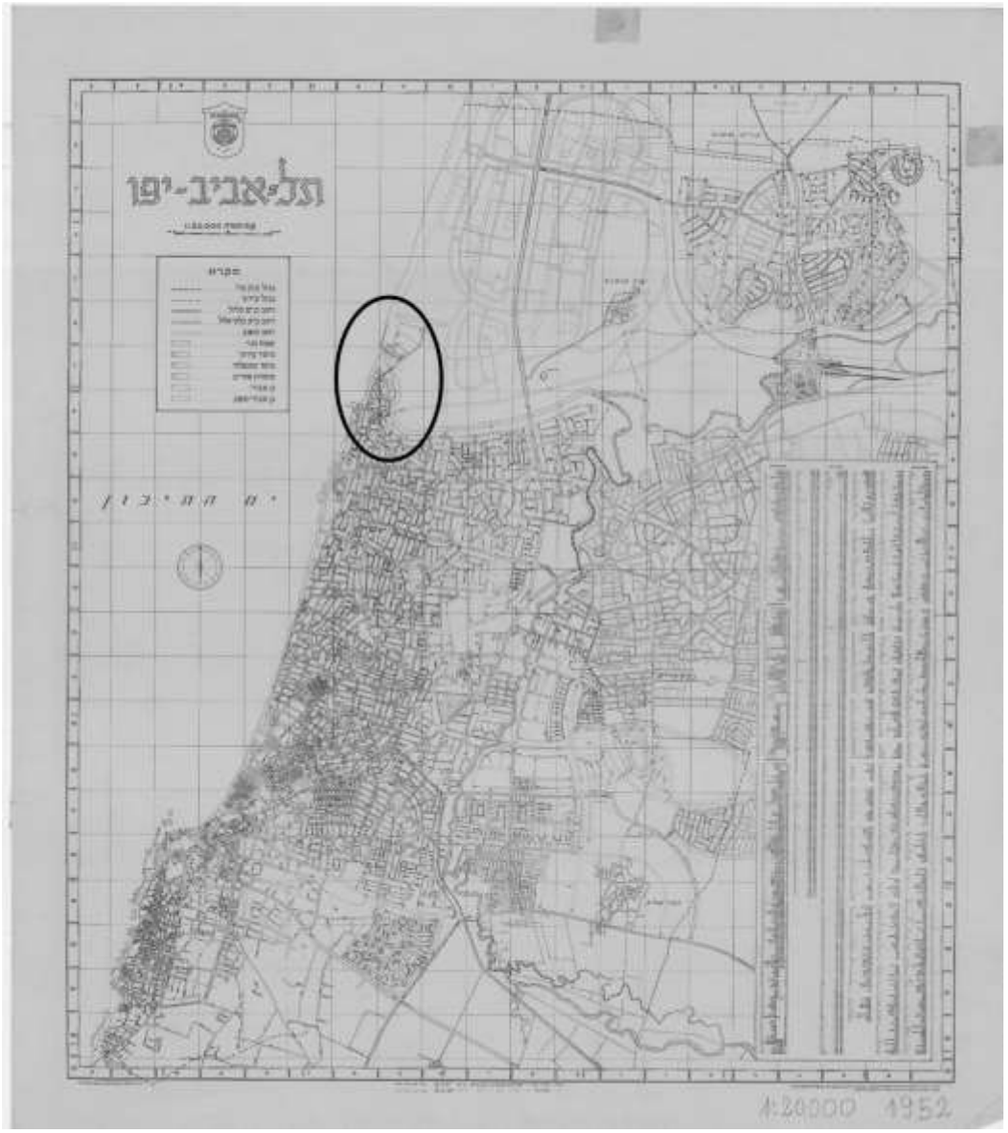


תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי** **חלק א**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **100**

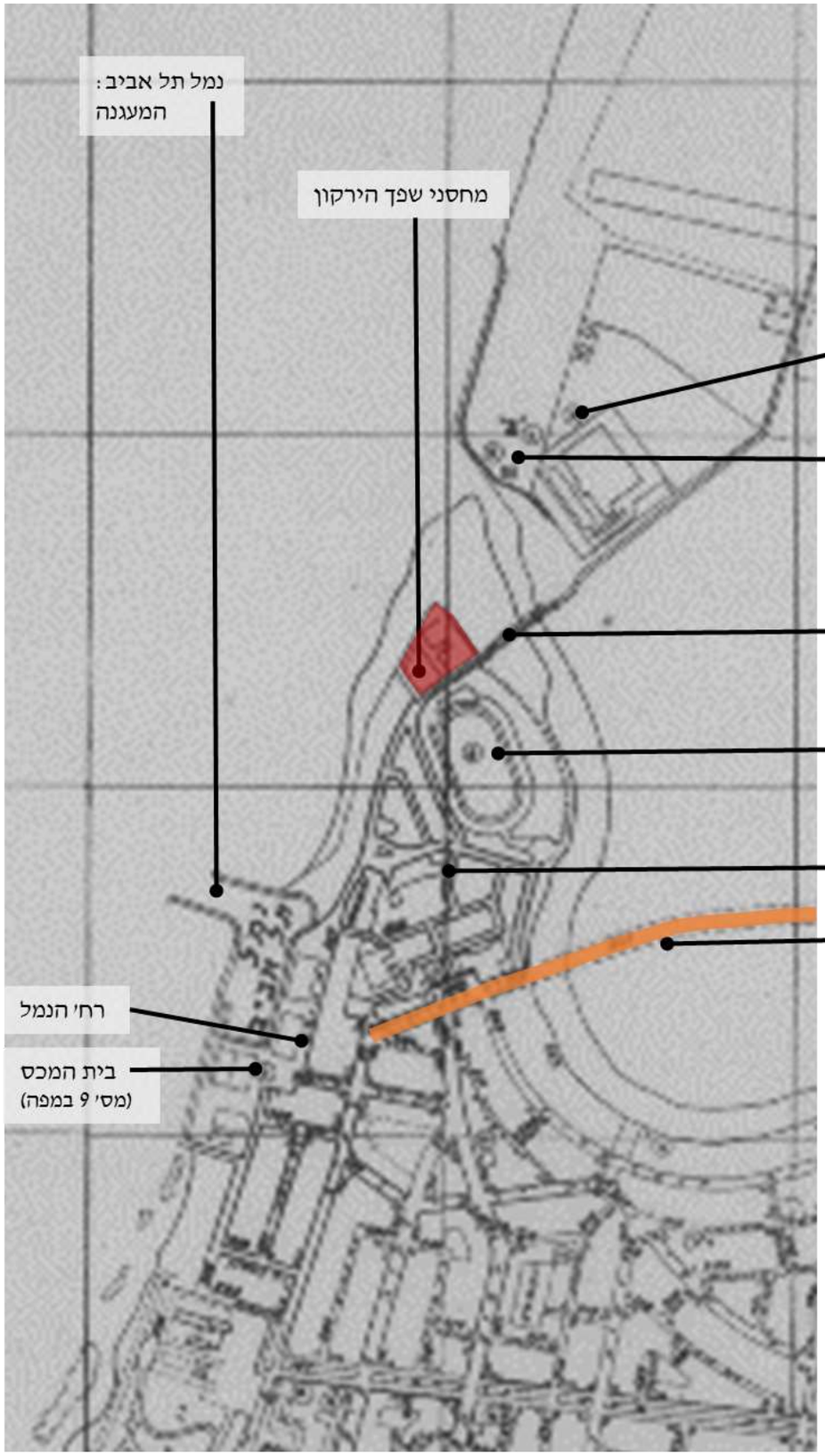
מפת תל אביב יפו; 1952

כללי: לאחר הרחבת העיר וסיפוח שטחי עבר הירקון הצפוני לתחומה נקבע גבול בניין עיר (יולי 1951, מופיע במפה בקו מרוסק) והגבול העירוני (יוני 1952, מסומן במפה בקו נקודה קו). בשטחים אלה תוכננו שכונות מגורים חדשות שחייבו שיפור מערך התנועה העירוני וקשירתן אל העיר. מסגרת זו תוכנן כביש רוקח (כביש מס׳ 801 במפה, מסומן בכתום) מדרך חיפה מערבה אל אזור חצי האי הירקוני, וחצה את הירקון בגשר התערוכה.

חצי האי הירקוני: רחוב הנמל חובר לרחוב רידינג שנסלל מזרחית למחסני שפך הירקון ואשר הוביל תנועה ממונעת, דרך גשר רידינג, אל תחנת הכוח. לוכד הגלים של המעגנה מופיע בתצורתו המקורית, למרות שזו שונתה בשנת 1939. ברשימת המוסדות המצורפת למפה מצוינים שני מוסדות הנמצאים בשטח חצי האי: האצטדיון ובית המכס. בצפון חצי האי מופיעים מחסני שפך הירקון שהוקמו בשנת 1949 (צבועים אדום).



הערה: מפה זו צורפה לסקירה בשל חשיבות המידע המובא בא למרות איכותה הנמוכה.



מפת תל אביב יפו; 1952

מחלקת ההנדסה (מדידות) עיריית תל אביב יפו,
הדפסה יוני 1952, קנה מידה במקור 1:20,000
(ארכיון היסטורי עיריית תל אביב יפו)

מפת תל אביב יפו; 1962

כללי: במפה זו מודגשת רשת הדרכים ורחובות העיר. נחל הירקון מסמל גבול התפשטות צפוני של העיר - מדרום לו השטח המבונה ומצפון לו שטח פתוח.

חצי האי הירקוני: רחוב רידינג, המהווה המשך לרחוב הנמל, הוביל תנועה ממונעת דרך גשר רידינג אל תחנת הכוח.

קו החוף: נותר ללא שינוי.

הנמל והמעגנה: נותרו ללא שינוי. לוכד הגלים של המעגנה מופיע בתצורתו המקורית, למרות שזו שונתה בשנת 1939.

הערה: מפה זו צורפה לסקירה בשל חשיבות המידע המובא בא למרות איכותה הנמוכה.

מפת תל אביב יפו; 1962

מחלקת ההנדסה (מדידות) עיריית תל אביב יפו, עיבוד והדפסה 1954 ; עיבוד והדפסה מוחדשת נובמבר 1962 ; קנה מידה במקור 1:10,000 (ארכיון היסטורי עיריית תל אביב יפו)

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר — adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני — kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי** **חלק א**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **102**

מפת תל אביב יפו רמת גן, גבעתיים ובני ברק; 1974

כללי: במפת זו מוצג מרבית הבינוי ללא פירוט המבנים הבודדים, פרט לאזורים מסוימים ביניהם דרום הנמל והשטח שמצפון לו. על רקע זה בולטת מערכת הרחובות והכבישים.

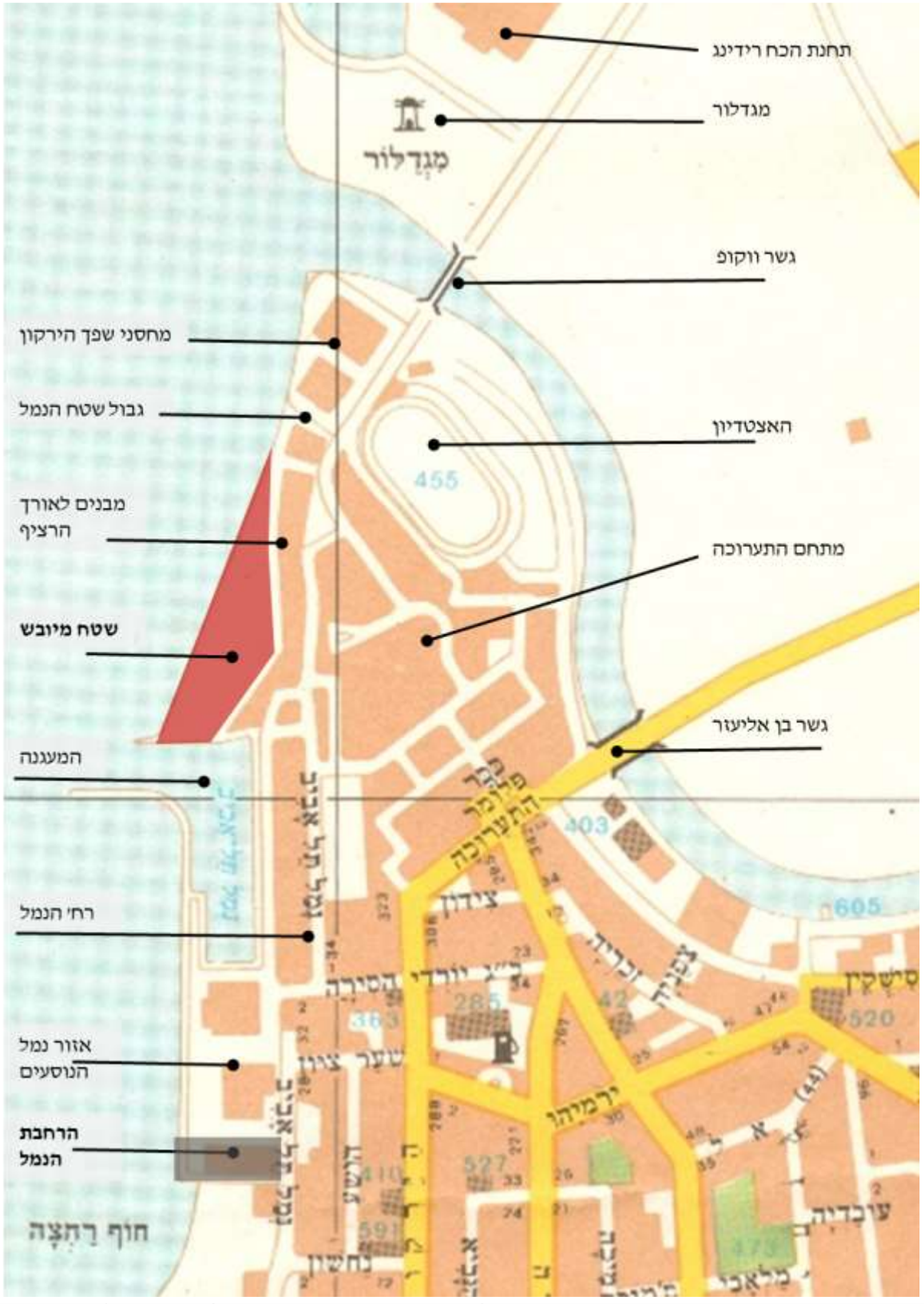
חצי האי הירקוני: מבונה ברובו.

קו החוף: במפה זו נראה לראשונה השטח שיובש בשנים 1964-1963 (צבוע אדום). ניתן להניח כי שטח ההרחבה עוקב, פחות או יותר, אחרי קו הסלע הטבעי כפי שסומן בתכנית המקורית לנמל משנת 1936.

הנמל והמעגנה:

במפה זו עודכנו לראשונה המרכיבים הבאים:

- גבול הנמל הורחב לאחר סיפוח וייבוש שטח החוף הדרומי ובו מסומן מבנה מאורך (צבוע אפור)
- המעגנה מופיעה ללא לוכד הגלים



קטע ממפת תל אביב יפו רמת גן, גבעתיים ובני ברק; 1974

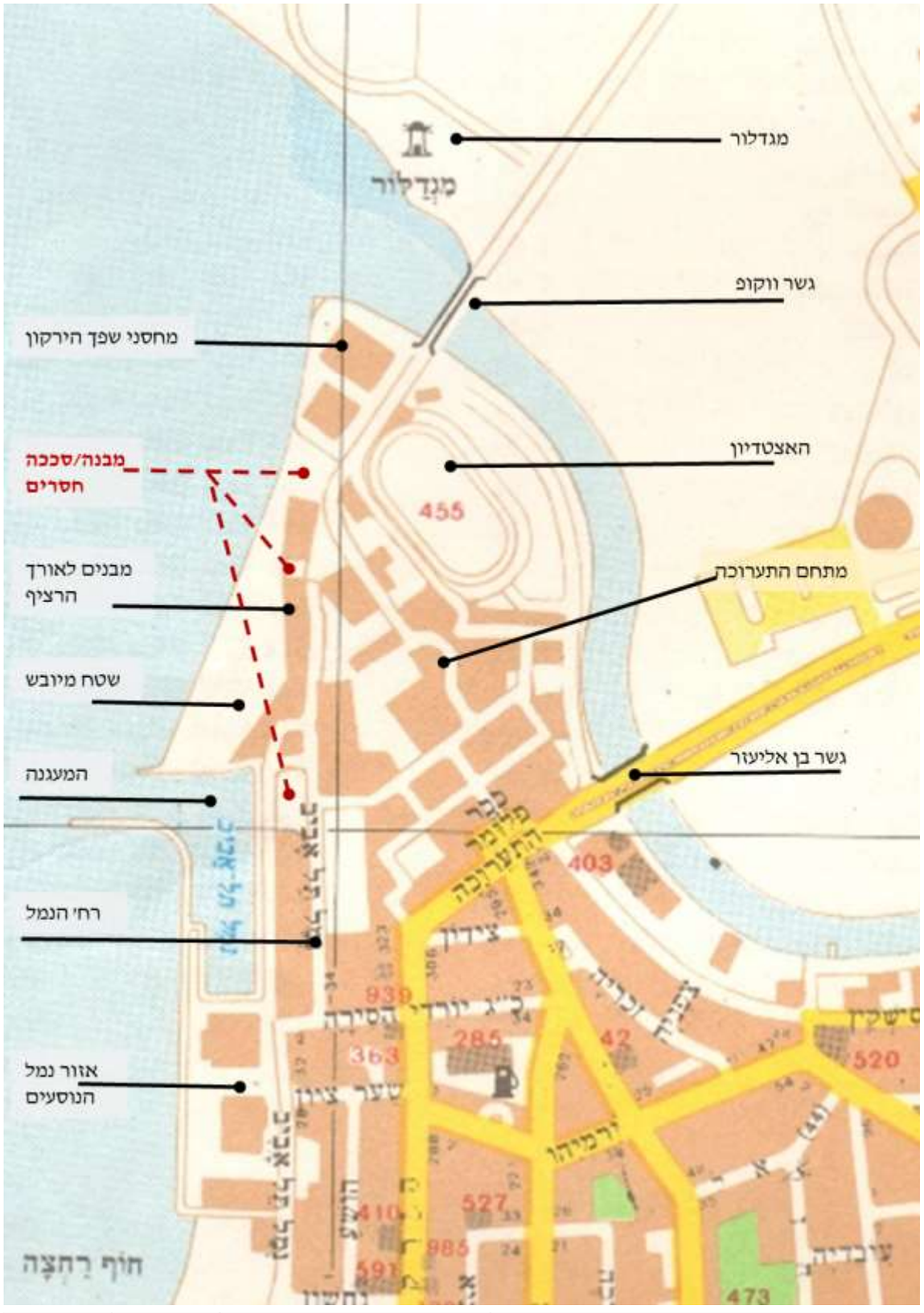
בהדפסת: מרכז למיפוי ישראל
(המחלקה לגיאוגרפיה אוניברסיטת תל אביב, התקבל באדיבות אורית מילבאור-אייל אדריכלות)

מפת תל אביב יפו, רמת גן, גבעתיים ובני ברק; 1986

כללי: במפה זו אין שינוי משמעותי מהנתונים שהוצגו בניתוח מפת 1974.

חצי האי הירקוני: מבונה ברובו.

הנמל והמעגנה: נעשה עדכון מינורי של הבינוי בשטח הנמל. המעגנה ללא שינוי.



קטע ממפת תל אביב יפו, רמת גן, גבעתיים ובני ברק; 1986

מרכז למיפוי ישראל
(המחלקה לגיאוגרפיה אוניברסיטת תל אביב, התקבל באדיבות אורית מילבאור-אייל אדריכלות)

2.2 סקירת תצלומי אוויר 1932- 2013

בפרק זה מוצגת התפתחות נמל תל אביב בסדרה של תצלומי אוויר החל מראשית המאה העשרים ועד היום. בסקירה מושם דגש על ההתפתחות הפיסית של מרחב הנמל תוך התייחסות למספר נושאים מרכזיים ביניהם הרחבת שטח הנמל והתפתחות השטחים המבונים בו. הבחינה נעשית ברמה הכוללת המתייחסת לכלל שטח הנמל והיחס שבינו לבין העיר תל אביב שמדרום לו, מתחם התערוכות שממזרח לו וכן היחס שבין הנמל לחוף הטבעי שממערב לו.

רשימת תצלומי אוויר:

שנה	שם התצלום	מקור והערות
1932-1933	Air views of Palestine. Jaffa, Auji River and Levant Fair. Jewish stadium near the Auji River	אוסף מטסון, ספריית בקונגרס
1933-1934	Air views of Palestine. Jaffa, Auji River and Levant Fair. Breakers along the northern coast. Jaffa promontory in far distance looking S.	
	Air views of Palestine. Jaffa, Auji River and Levant Fair. Jewish stadium and the Levant Fair blds [i.e., buildings] looking S. toward Tel Aviv	
1934	Air views of Palestine. Jaffa, Auji River and Levant Fair. Jewish stadium near the Auji River	
1936/7	**תצלום אוויר 1936/37** ללא כותרת במקור	ארכיון עיריית תל אביב יפו ; אלבום תמונות (פריט מס' 33) ; 07-02 p-1400-1461
	תצלום אוויר 1936/37 ללא כותרת במקור	

שנה	שם התצלום	מקור והערות
1944	**תצלום אוויר, 1944** תל אביב, שכונותיה הצפוניות, הירקון וברך הירקון ושטח חצי האי הירקוני	ארכיון עיריית תל אביב - יפו
1946	**תצלום אוויר, 1946** אזור תל אביב, שכונותיה הצפוניות, הירקון וחצי האי הירקוני מתחם התערוכות, האצטדיון והנמל	
1949	**תצלום אוויר, 1949** חצי האי הירקוני ושפך הירקון	מדבא מדידות והנדסה בע"מ באדיבות אריה פישמן, תיעוד יריד המזרח, 2007
1956	**תצלום אוויר, 1956** אזור תל אביב, שכונותיה הצפוניות, הירקון וחצי האי הירקוני מתחם התערוכות, האצטדיון והנמל	החוג לגיאוגרפיה, אונ' תל אביב, באדיבות אורית מילבאור-אייל אדריכלות
1963	**תצלום אוויר, 1963** 31.08.1963	עיריית תל אביב יפו
1964	**תצלום אוויר, 1964** 10.10.1964	
1968	**תצלום אוויר, 1968** 12.07.1968	
1978	**תצלום אוויר, 1978** 10.06.1978	
1989	**תצלום אוויר, 1989** 09.11.1989	
1994	**תצלום אוויר, 1994** 18.02.1994	
1995	**תצלום אוויר, 1995** 07.04.1995	
1997	**תצלום אוויר, 1997** 27.07.1997	
1999	**תצלום אוויר, 1999** 05.06.1999	
2001	**תצלום אוויר אלכסוני, 2001**	חברת אוצר מפעלי ים עבור תיעוד יריד המזרח, 2007
2003	**תצלום אוויר אלכסוני, 2003**	
2004	**תצלום אוויר אלכסוני, 2004**	
2006	**תצלום אוויר אלכסוני, 2006**	
2013	**תצלום אויר, 2013**	עיריית תל אביב יפו

תצלומי אוויר אנכיים של חצי האי הירקוני
(מקורות שונים)

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי
חלק ב

תאריך:
פברואר 2017

תצלומי אוויר 1932 עד 1934

כללי: בשקופיות הבאות מוצגים מספר תצלומי אוויר מהשנים 1932 עד 1934. מקור הצילומים מאוסף מטסון שבספריית הקונגרס. צילומים אלה הם תצלומי אוויר אלכסוניים המאפשרים לזהות את פרטי הנוף בקלות, מכיוון שהם מופיעים בו כפי שאנו רגילים לראות אותם בשטח. חשיבותם היא בהצגת אזור חצי האי הירקוני בשלבים הראשונים להתפתחותו: הקמת אצטדיון המכביה (1932) ותחילת בנייתם של מבני יריד המזרח 1934 במתחם התערוכות. גובה הצילום הנמוך ואיכותו הגבוהה מאפשרים מבט בהיר ויפה על התנאים הטבעיים של חצי האי הירקוני, שפך הירקון וקו החוף הצפוני בו יוקם נמל תל אביב שנים ספורות מאוחר יותר.

תיאור: מבט מכיוון צפון אל חצי האי הירקוני. ברקע נראות שכונותיה של תל אביב וכן העיר יפו ואניות הקרבות אל הנמל. בשטח חצי האי נראה אצטדיון המכביה (1932) ולצדו התחלת בניה של אחד מביתני היריד, ככל הנראה ארמון תוצרת הארץ.

בקדמת התמונה נראה השטח הטבעי של חצי האי הירקוני טרום פיתוח. השטח חולי, חשוף מצמחיה. אזור 'הכף' (cape), התחום בין שפך הירקון לים התיכון, רדוד ביותר ומוצף לפרקים במי הגאות. האזור הרדוד משמש מקום חצייה נוח של אפיק הירקון עבור שיירות הגמלים. לאורך החוף החולי ניתן להבחין במחשופי הסלע הטבעי. בשטח פזורות מספר סירות דייגים וממזרחה, על גדת הירקון נראה קצה מעגן הסירות.

בקדמת התצלום נראה השטח בו תבנה תחנת הכוח רדינג.

תיארוך התצלומים: בנתוני הארכיון מצוינת שנת 1932 עבור כל ארבעת התצלומים, אולם, מהכרת התפתחות מתחם התערוכות ושלביות הבניה של ביתני יריד המזרח ניתן להבחין בין התצלום המוקדם ביותר לזה המאוחר מהם.

http://www.loc.gov/pictures/collection/matpc/item/mpc2010007802/PP/

תצלום אוויר, 1932-1933

כותרת במקור:
Air views of Palestine. Jaffa, Auji River and Levant Fair.
Jewish stadium near the Auji River

(אוסף מטסון, ספריית הקונגרס)

תצלומי אוויר 1932 עד 1934

כללי: שני התצלומים המוצגים בעמוד זה צולמו ככל הנראה במהלך השנים 1934-1933 והם מציגים שני מבטים שונים אל חצי האי הירקוני:

מימין - מבט מצפון מערב ומשמאל - מצפון מזרח.

תיאור: בתצלום הימני ניתן להתרשם מברך הירקון המעצבת את הגבול המזרחי של חצי האי, ובשמאלי מאזור שפך הירקון - אזור רחב מאוד, חולי ורדוד.

בשני התצלומים נראים במתחם התערוכות ביתנים רבים שהוקמו לקראת פתיחת יריד 1934. כמו כן בולטת הגדר המקיפה את המתחם כך שהיא כוללת את גדת הירקון במזרח, אך מותירה מחוץ לשטח המתחם את רצועת החוף במערב ואת אזור קצה חצי האי.

הרצועה הצרה שבין גדר העץ לבין קו החוף הטבעי היא הרצועה עליה יוקמו מחסני הנמל ובדרומה תיגרע ותיחפר המעגנה.

תצלומי אוויר, 1933-1934

מימין - כותרת במקור:

Air views of Palestine. Jaffa, Auji River and Levant Fair. Breakers along the northern coast. Jaffa promontory in far distance looking S.
http://www.loc.gov/pictures/collection/matpc/item/mpc2010001382/PP/

משמאל - כותרת במקור:

Air views of Palestine. Jaffa, Auji River and Levant Fair. Jewish stadium and the Levant Fair blds [i.e., buildings] looking S. toward Tel Aviv
http://www.loc.gov/pictures/collection/matpc/item/mpc2010001385/PP/

(אוסף מטסון, ספריית הקונגרס)

תצלומי אוויר 1932 עד 1934

תיארוך: תצלום זה הוא המאוחר מבין ארבעת התצלומים ההיסטוריים שהוצגו מהשנים 1932-1934, וניתן לתארך אותו למחצית הראשונה של שנת 1934. בתצלום נראה שטח מתחם התערוכות מבונה במלואו. כמו כן ניתן להבחין במגדל באגף המערבי של ארמון תוצרת הארץ הבנוי לכל גובהו.

כללי: בתצלום בולט רוחב אפיק הירקון בקטע זה והפיתול 'הברך' שעושה הנחל עם הגיעו מערבה לים התיכון (אזור השפך לא נראה בתצלום זה). עוד ניתן להתרשם מצירי האורך המרכזיים רחובות הירקון, בן יהודה ודיזינגוף המגיעים עד לדרום מתחם התערוכות.

תיאור: במבט זה מצפון – צפון-מזרח אל חצי האי הירקוני, ניתן לראות את אופייה של רצועת החוף עליה יוקם נמל תל אביב. רצועה צרה בשטח הגובלת בגדר המערבית של מתחם התערוכות וחלק רחב מדרום מערב ליריד. באזור רחב זה תיחפר המעגנה של הנמל.

תצלום אוויר, 1934

כותרת במקור:
Air views of Palestine. Jaffa, Auji River and Levant Fair. Jewish stadium near the Auji River
http://www.loc.gov/pictures/collection/matpc/item/mpc2010007802/PP/

(אוסף מטסון, ספריית הקונגרס)

תצלומי אוויר 1936-1937

כללי: זווית הצילום של תצלומי האוויר המובאים בעמודים הבאים היא מצפון מערב אל עבר שטח חצי האי הירקוני.

שני התצלומים מציגים תמונה נדירה יחסית של הנמל בשלבים הראשונים לבנייתו:

- המעגנה לפני הרחבתה דרומה
- מחסן מס' 1 הצפוני
- מספר מבנים וסככות לאורך רצועת הנמל
- קיר הים האלכסוני התוחם את שטח הנמל בצפון ובמערב.

השטח הצפון-מערבי של הנמל – כיום אזור טיילת העץ – הינו ים שיובש.

תיאורך התצלומים: נעשה מתוך מידע הקיים על האלמנטים הבנויים הנראים בתצ"א, ביניהם: תחנת הכח רידינג וגשר חברת החשמל/גשר רידינג (מאי 1937) הנראים כאן בשלבים ראשונים של הכשרת השטח ובניית הקונסטרוקציה לגשר; מזח הסחורות (Jetty) וכן הנמל והמעגנה בשלב הביצוע הראשון, לפני הרחבתה ולפני בניית המחסן הדרומי, מחסן מס' 2.

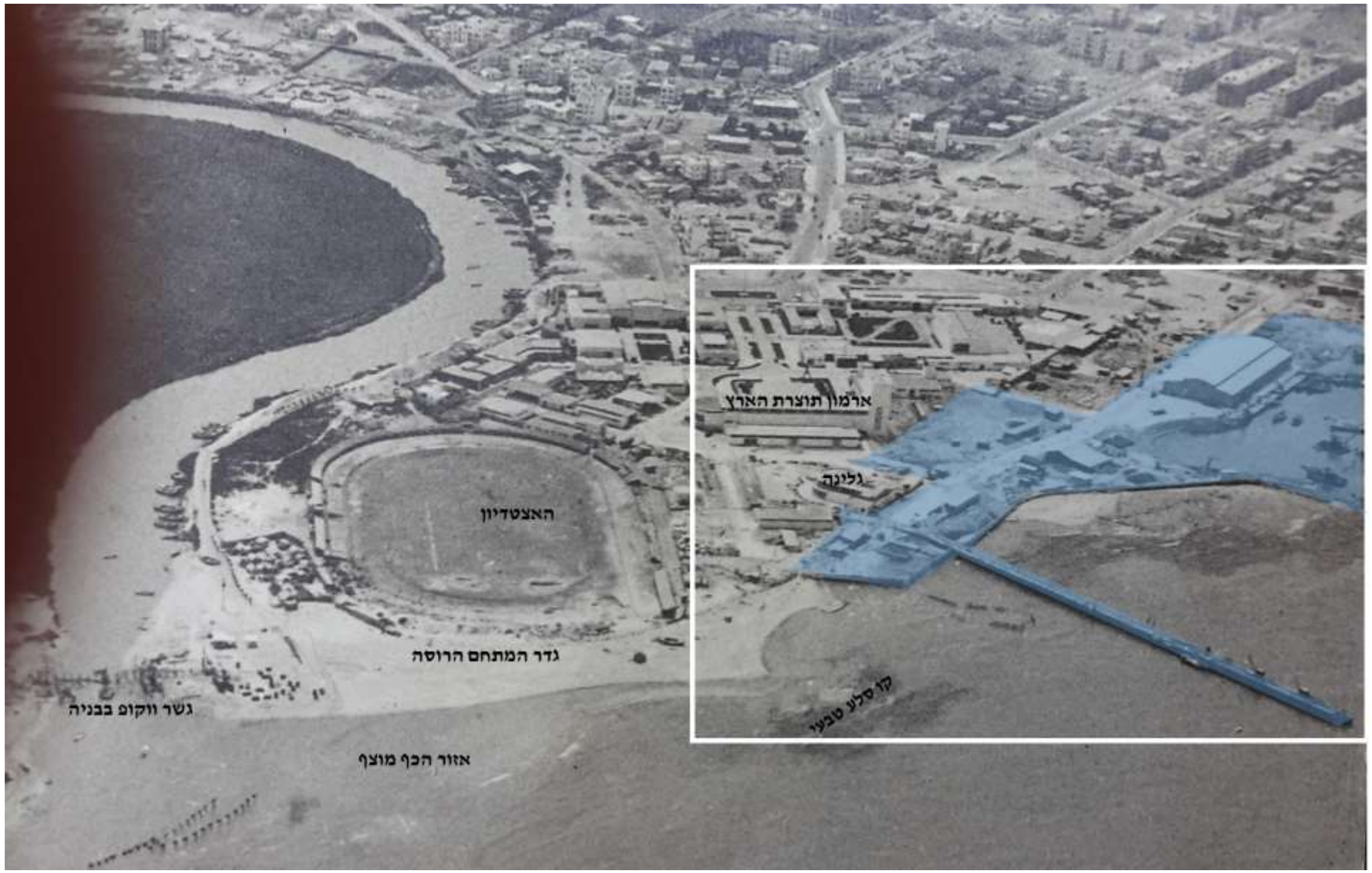
תצלום אוויר 1936/37

Aerial View of the Jetty, Stadium, Levant Fair Grounds, and Yarkon River

(מקור: אלבום תמונות (פריט מס' 33) 07-02 1461-1400-p, ארכיון עיריית תל אביב יפו)

תצלומי אוויר 1936-1937

כללי: בתצלום זה ניתן לראות בו את השלבים הראשונים של כרסום הנמל בשטח מתחם התערוכות. גדר מתחם התערוכות הרוסה בחלקים גדולים כמו בצפון האצטדיון ובאזור המשמש כשטח אחסנה פתוח. ה'דוקוביל' מסילת הברזל הצרה עבור הקרוניות העולות על המזח הסחורות (Jetty) מגיעה אל בין בניין בית הקפה 'גלינה' וביתן החקלאות. דרום הנמל, לימים נמל הנוסעים, עדיין מפותח והוא ריק מבינוי.
בתצלום נראה אזור 'הכף' - קצה חצי האי - בשעת גאות. מצב זה ממחיש את חשיבות 'קו המים הגבוהים' H.W.M. המסומן במפות היסטוריות משנת 1936 ו- 1938 ואת השפעתו הרבה על רצועת החוף הטבעית.



על פי תצ"א זו ניתן לראות כי המעגנה ומחסני הנמל נבנו בפועל בהתאם לתכנית המקורית משנת 1936 בה מצוינת שלביות הביצוע וההקמה (באדום - יבנה מיד, בכחול - יבנה בעונה הבאה).

ראה הגדלה בעמוד הבא.

קטע מתוך: תצלום אוויר 1936/37

ללא כותרת במקור
(מקור: אלבום תמונות (פריט מס' 33)
07-02 p-1400-1461, ארכיון עיריית תל אביב יפו)

תצלומי אוויר 1936-1937

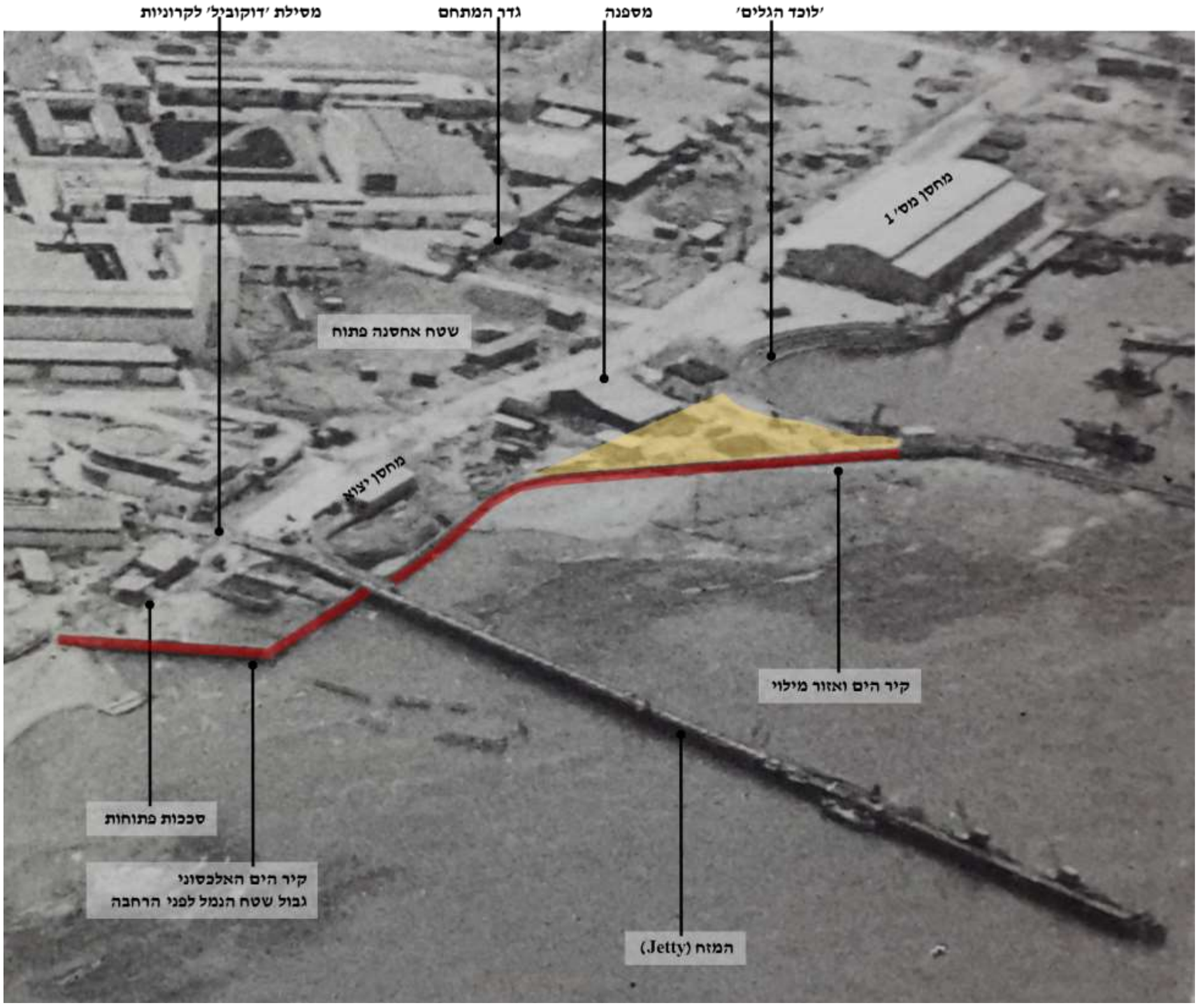
הגדלה של תצ״א מעמוד קודם.

קו החוף: בקדמת התמונה נראים בבירור קו החוף הטבעי, החולי, ואזור הסלע הטבעי. באזור הצפוני נראה קיר הים המציין את גבול שטח הנמל.

בשלב זה ניתן לראות בבירור כי רצועת הנמל הצפונית עדיין אינה כבושה/סלולה. בקדמת התמונה נראה המזח (Jetty) טרם פירוקו (1939).

המעגנה: מופיעה בממדיה הראשונים התואמים את שלב א׳ של הקמתה. מעט סירות ודוברות עוגנות בה. עוד נראה קצה תעלת הכניסה למעגנה והאגן המעוגל של ׳לוכד הגלים׳.

הנמל ומחסניו: המבנה הבולט ביותר הוא מחסן מס׳ 1. מצפון ל׳לוכד הגלים׳ נראה אזור המספנה המקורית. בקרבתה נראים מספר מחסנים קטנים ובקצה הרציף, מצפון למזח הסחורות (Jetty), נראות שתי סככות פתוחות.



הגדלה של תצלום אוויר 1936/37

(מקור : ארכיון עיריית תל אביב יפו)

תצלום אוויר; 1939-1937 (משוער)

כללי: תצלום זה מייצג את שלב הרחבת המעגנה והתחלת הבינוי בדרום הנמל.

קו החוף: נותר ללא שינוי. הגבול הצפוני תואם את שלב הפיתוח הראשון של הנמל. מצפון לו נראים המפרצים החוליים הרדודים עד אזור ה'כף' של חצי האי.

המעגנה: נראית בגודלה הסופי ולוכד הגלים מופיע במלואו.

הנמל ומחסניו:

<u>מחסן מס' 1 [9]</u>: הראשון שנבנה בשטח הנמל.

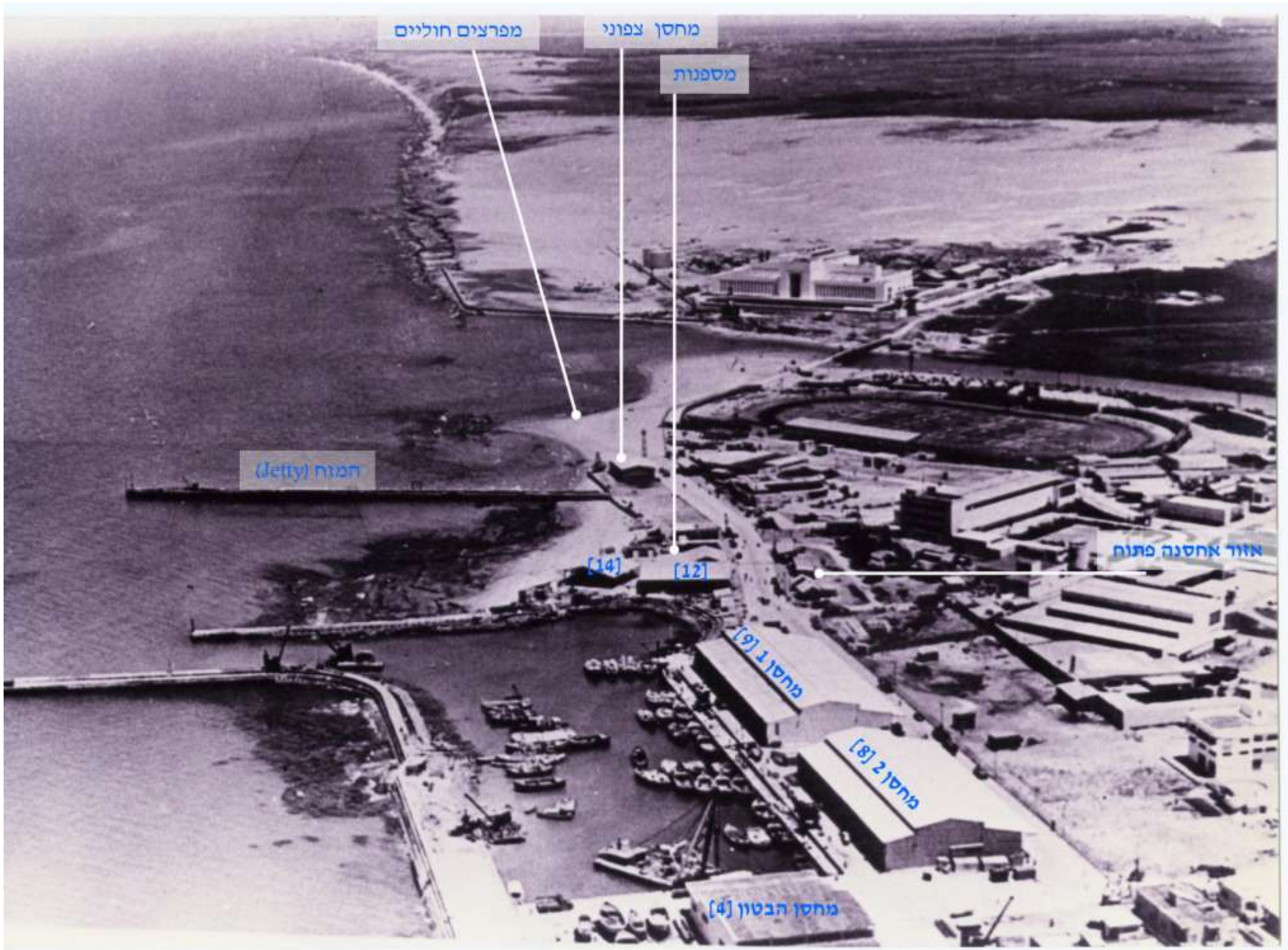
<u>מחסן מס' 2 [8]</u>: השני שנבנה בשטח הנמל.

<u>'מחסן הבטון', מחסן מס' 3 [4]:</u>

המחסן השלישי שהוקם בנמל נראה בשלב בנייתו הראשון, לפני הרחבתו. ממערב לו שטח אחסנה לסירות.

המספנות: המזרחית 7 [12] והמערבית 6 [14].

הערה: המספרים בסוגריים [0] מצייני את מספר המבנה כיום.



תצלום אוויר מאי 1939 (משוער)

קו החוף הטבעי: נותר ללא שינוי. קצה חצי האי לא נראה.

שטח הנמל: שטח הנמל הורחב דרומה עם בניית נמל הנוסעים לקראת שנת 1938 ; וצפונה עם הארכת רצועת הנמל הצפונית בה הוקמו מחסנים וסככות (צבועים צהוב).

המעגנה: בממדיה הסופיים לאחר הרחבתה. עבודות קרוי לוכד הגלים בתחילתן (ראה כרטיסי אתר פרק 5).

מזח הסחורות (Jetty): מופיע בשלמותו. פורק 1939.

הנמל ומחסניו: מרבית מחסני הנמל והסככות בנויות. להלן התוספות והשינויים :

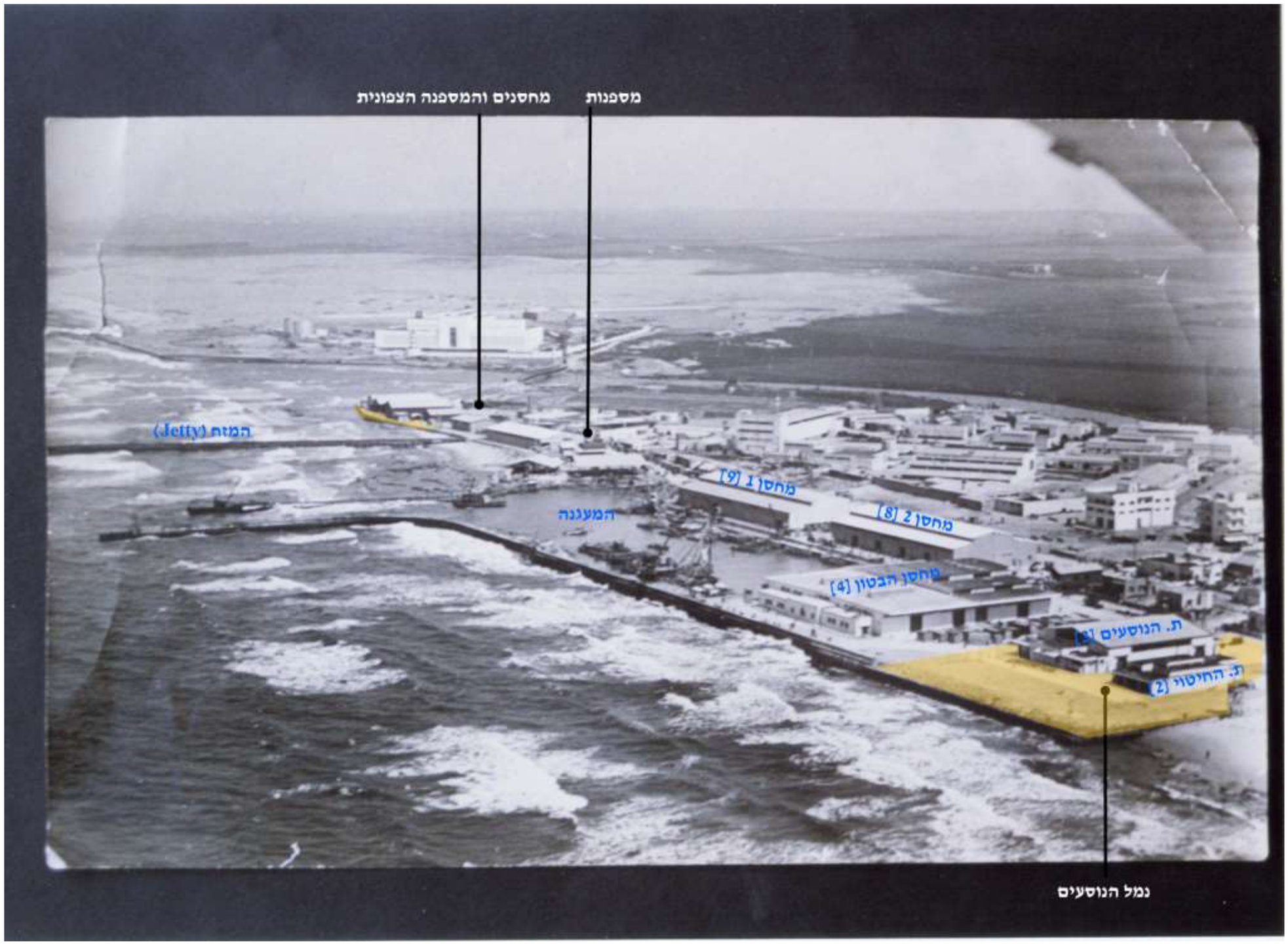
<u>מחסני פרי ההדר :</u> ללא שינוי וללא תוספות.

<u>מחסן הבטון [4] :</u> הורחב ונוסף לו אגף מערבי בשטח ששימש כאזור אחסנה.

<u>נמל הנוסעים :</u> מבנה תחנת הנוסעים [3] ומבנה תחנת החיטוי [2].

ברצועת הנמל הצפונית התווספו המחסנים הצפוניים והמספנה.

הערה : המספרים בסוגריים [0] מצייני את מספר המבנה כיום.



תצלום אוויר סביב מאי 1939

(באדיבות אדר׳ יורם רז)

תצלום אוויר; 1944

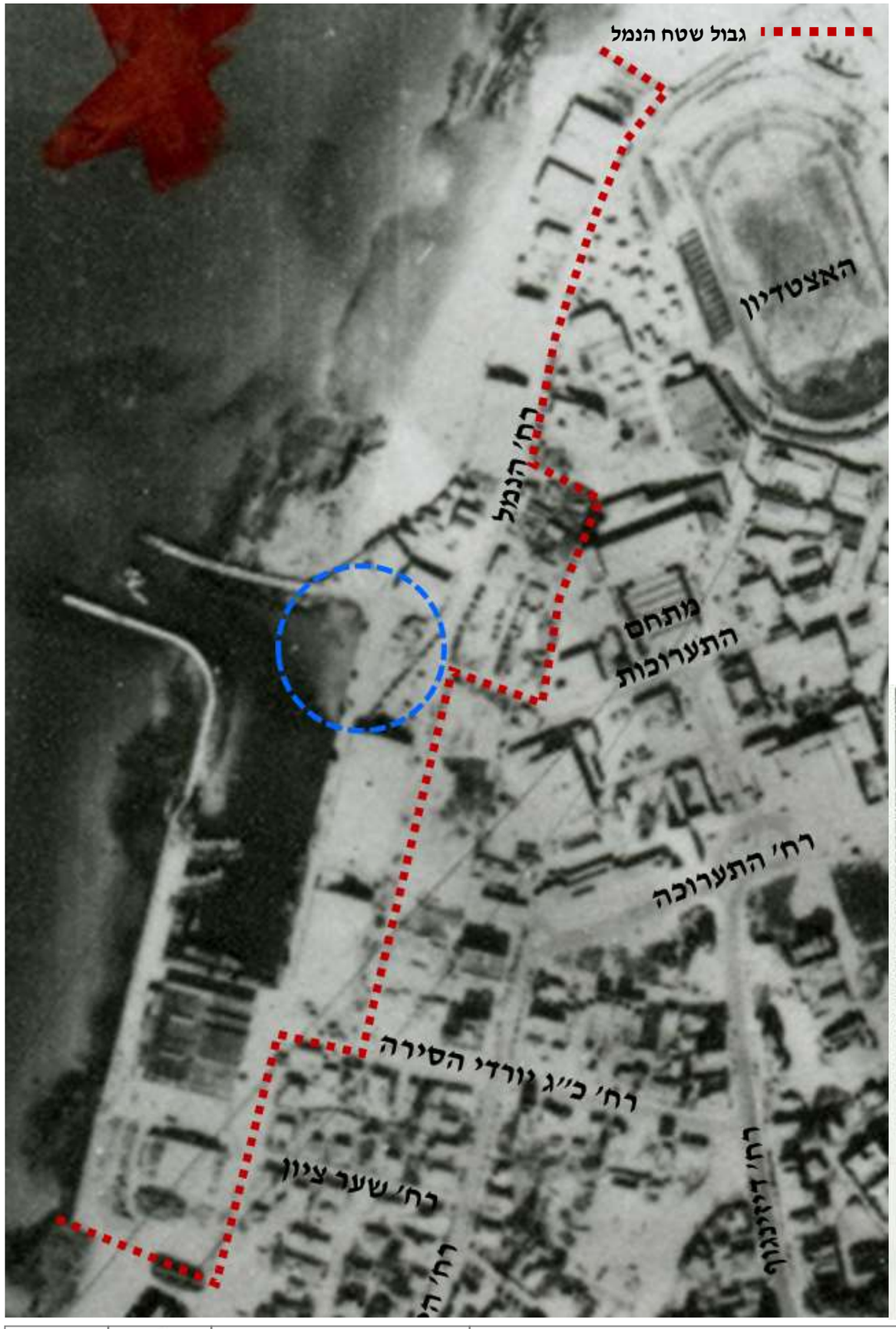
תיאור: המצב הפיסי המוצג בתצ״א זו דומה לזה שהוצג בתצלום האלכסוני ממחצית שנת 1939. עם זאת ניתן להתרשם משטח הנמל במלואו ממבט אנכי, כזה שלא ניתן באמצעות התצלומים הקודמים.

בתצלום נראה השטח המבונה של תל אביב כשהוא מגיע במחצית שנות הארבעים עד מתחם התערוכות. האזור שמצפון לירקון עדיין חקלאי וללא בינוי. בקצה העליון של התצ״א ניתן להבחין בחלק הדרומי של מתחם רידינג שבנייתו החלה בשנת 1938.

שטח הנמל: ללא שינוי משנת 1939. בצפון נראה בבירור גבול הנמל שנקבע מספר שנים קודם לכן. במזרח 'נוגס' הנמל משטחי מתחם התערוכות בעיקר עבור שטחי אחסנה חיצוניים. במערב אין שינוי בקו החוף וברוחב רצועת הנמל הצפונית (גבול הנמל בקו מרוסק).

המעגנה: בממדיה הסופיים לאחר הרחבתה. לוכד הגלים נסתר לאחר השלמת יציקת משטח בטון מעליו (מסומן בקו מרוסק כחול, ראה כרטיס אתר פרק 5).

הבינוי: כל המבנים העיקריים של הנמל מופיעים בתכסיתם המלאה.



תצלום אוויר, 1944
PS3 E12//TOPO 14,700, ארכיון עיריית תל אביב - יפו

תצלום אוויר; 1946

כללי: תצלום זה אינו שונה בהרבה מתצ״א 1944, אך איכותו ובהירותו מאפשרת להתמקד במאפיינים שונים של האזור.

בתצלום זה מוצג ניתוח שלושת השלבים של התפתחות שטח הנמל והרחבתו.

מקרא:

	שטח הנמל עד 1938
	שטח הנמל בשנת 1938 דרום הנמל, רצועת הנמל הצפונית ו'נגיסה' בשטח מתחם התערוכות
	שטח הנמל לאחר 1938 הרחבת רצועת הנמל הצפונית

תצלום אוויר, 1946

אזור תל אביב, שכונותיה הצפוניות, הירקון וברך הירקון, שטח חצי האי הירקוני -- מתחם התערוכות, האצטדיון והנמל.
(6007 680 DEV 12. 28 JAN 46 F12)
מקור: ארכיון עיריית תל אביב - יפו)

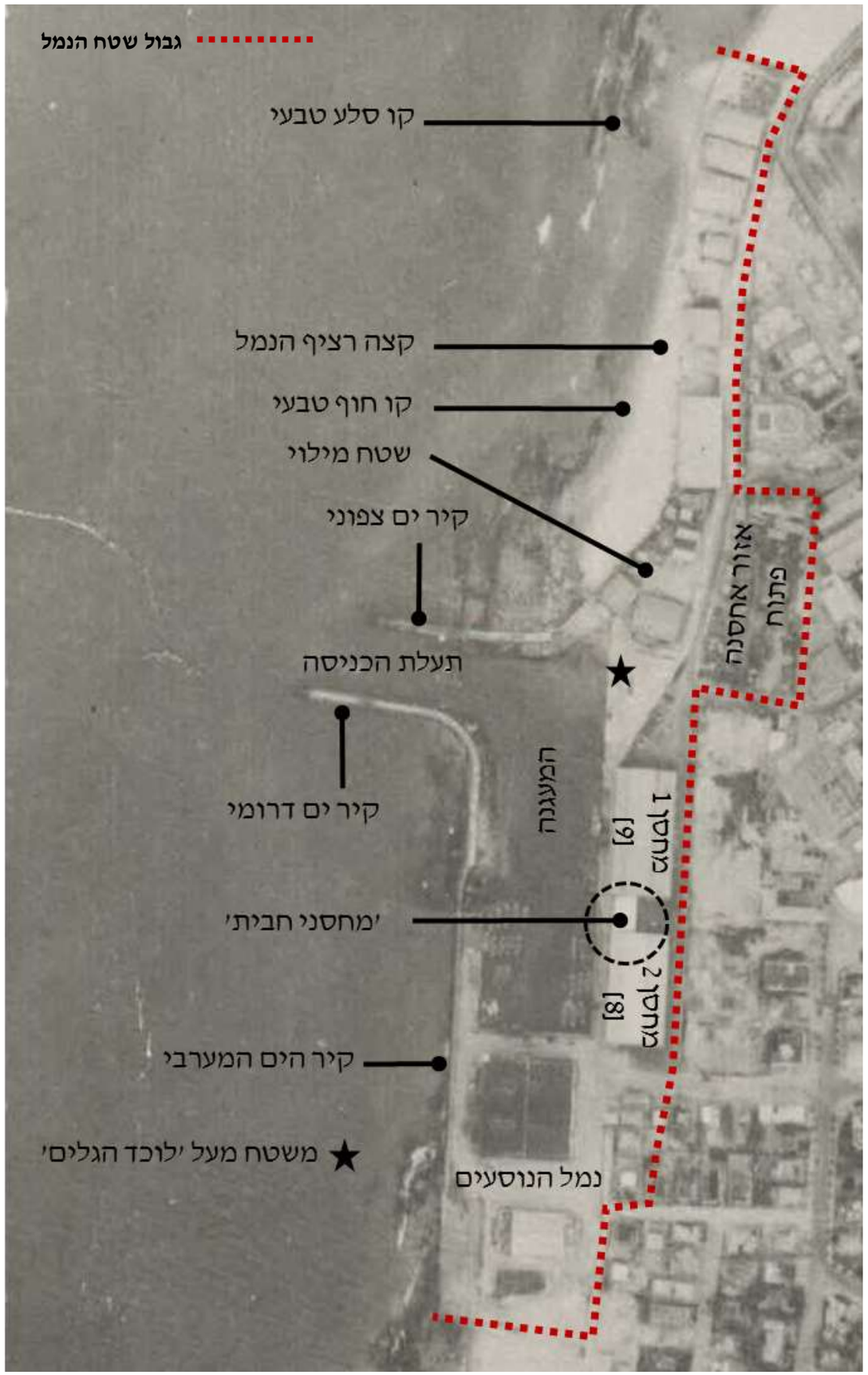
תצלום אוויר; 1946 (הגדלה)

כללי: בתצלום זה, עם חידוש הפעילות בנמל, לא ניכר שינוי במספר המבנים, המחסנים והסככות בשטח הנמל ובתפרוסתם. איכות התצלום ובהירותו מאפשרת להתמקד בשטח הנמל ובסביבתו הקרובה.

קו החוף (מצפון לדרום): קצה חצי האי, מרחוב הנמל המתחבר לגשר רידינג ועד לים הוא אזור חולי, רדוד ובלתי מבונה. רציף הנמל צר ושומר על קו בניה מצומצם, בנסיגה מקו החוף החולי הנראה בבירור לאורך הים. בולים גם קו הסלעים הטבעי המקביל לקו החוף והאזור הסלעי שבסמוך למעגנה מצפון.

המעגנה: קיר הים הצפוני וקיר הים הדרומי באורכם המקורי ללא הארכה. המעגנה ללא שינוי, דוברות וסירות עוגנות בה. האזור המסומן בכוכב הוא משטח הבטון מעל לוכד הגלים.

בינוי: נוסף מבנה בעל גג ייחודי המורכב משלושה קמרונות פח בין מחסני פרי ההדר – לא קיימים כיום (ראה כרטיס אתר 'מחסני חבית', פרק 5).



מבט מדר'-מע': 'מחסני חבית' מחסנים בעלי גג מעוגל שנוספו בין שני מחסני פרי ההדר (קטע מתצלום)
(צלם: זולטן קלוגר; 13.03.1948; אוסף התצלומים הלאומי, לע"מ, D819-107).

תצלום אוויר; 1949

כללי: בתצלום אוויר זה נראה אזור 'הכף' הטבעי של חצי האי - בשעת שפל (מסומן בכוכבית).

שטח הנמל: הורחב מזרחה עם 'נגיסת' שטח נוסף ממתחם התערוכות.

הרחבת הבינוי בחצי האי הירקוני: לראשונה בתצ"א זו נראה בינוי בצפון חצי האי הירקוני, המוכר בשם 'מחסני שפך הירקון' (צבוע סגול). מבנים אלה לא היו ואינם עד היום חלק מהנמל (הרחבה בנספח לעבודה זו).

הבינוי בשטח הנמל: ללא שינוי.

הפעילות בנמל: בתצלום זה יותר מבכל תצלום אוויר שהוצג לפניו ויוצג אחריו, נראה שטח הנמל כשהוא שוקק פעילות. הדבר בא לידי ביטוי בבינוי הקיים ובאינטנסיביות השימוש הנראית בשטח הנמל: מספר רב של כלי השייט, סירות, העוגנות במעגנה; שטחי אחסון חיצוניים הנראים בתפוסה מלאה ובהם מכולות וארגזים.

גבול שטח הנמל

	שטח הנמל
	תוספת של שטח אחסנה פתוח
	תוספת שטח מצפון לנמל (1946-1949) *לא נכלל בשטח הנמל
★	**'הכף' - קצה חצי האי הירקוני**

תצלום אוויר, 1949
חצי האי הירקוני -- מתחם התערוכות, האצטדיון והנמל
(מדבא מדידות והנדסה בע"מ, באדיבות אריה פישמן, תיעוד יריד המזרח, 2007)

תצלום אוויר; 1956

כללי: בתצלום משנת 1956 ניכרים שינויים בשטח הנמל ובבינוי. מבנים חדשים וסככות הוספו בין המבנים והמחסנים הקיימים.

הרחבת שטח הנמל: כוללת שטחי אחסנה נוספים. האחד מדרום לנמל הנוסעים והשני ממזרח לרחוב הנמל בשטח מתחם התערוכות.

באמצע שנות החמישים רצועת הנמל הצפונית צרה מאוד וממערב לה ניתן להבחין בקו החוף הטבעי.

ראה הגדלה בעמוד הבא.

	שטח הנמל (1949)
	תוספת שטח (1956)
	מחסני שפך הירקון *לא נכללים בשטח הנמל

תצלום אוויר, 1956

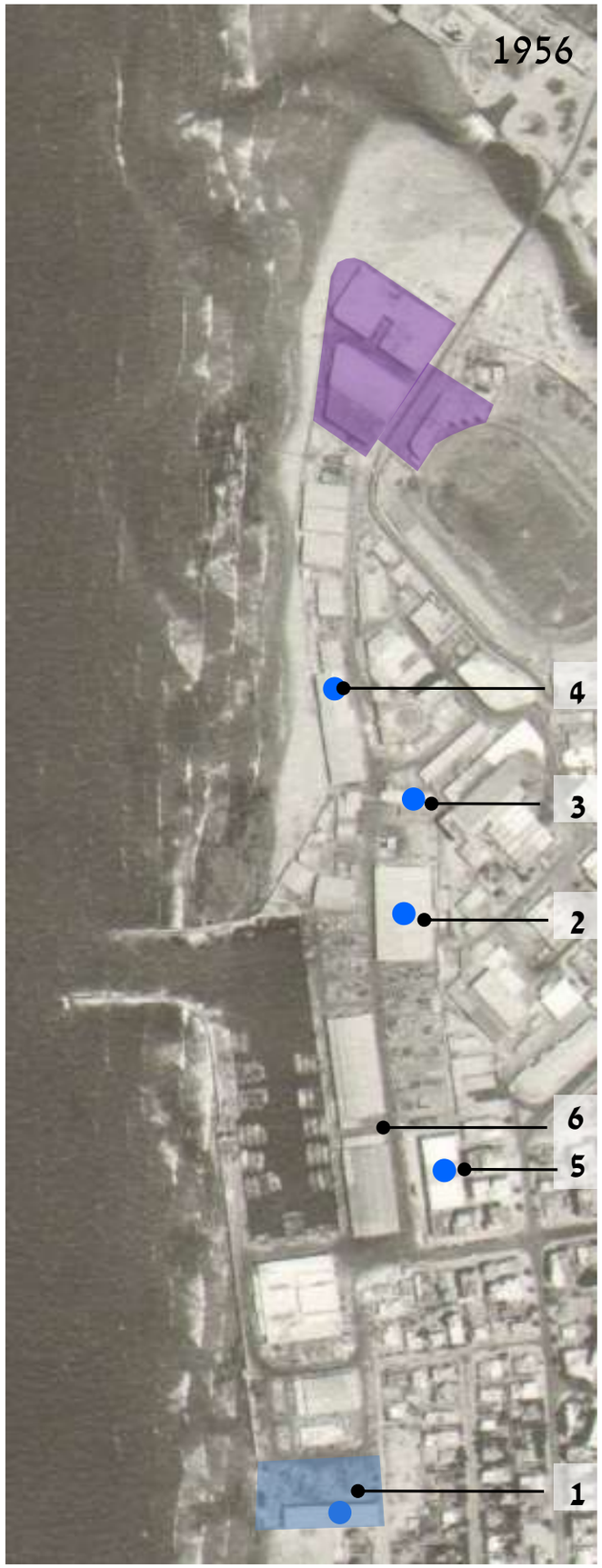
אזור צפון תל אביב, הירקון במרכז והשטחים מדרום ומצפון לו (ממ/7 5766, החוג לגיאוגרפיה, אוני׳ תל אביב, באדיבות אורית מילבאור-אייל אדריכלות)

תצלום אוויר; 1956 (הגדלה)

שטח הנמל: הורחב במידה מועטה. רצועת שטח צרה התווספה לשטח הנמל מדרום לנמל הנוסעים (מסומן בכחול). שאר האזורים ללא שינוי.

בינוי: מספר מבנים חדשים, תוספות למבנים מחסנים וסככות התווספו בשטח החדש בדרום, באזורים ששימשו לאחסנה בשטח פתוח ובין מחסנים קיימים, כמפורט בטבלה:

אזור	שימוש
1	**דרום הנמל** תוספת רצועת שטח צרה ובה שתי סככות (ראה כרטיס מבנה מס׳ 1, פרק 5)
2	**מחסן חדש [11]** הוקם בשטח ששימש במשך השנים לאחסנה פתוחה ברצועה המזרחית
3	**מבנה [13]** צר וארוך הממוקם בצפון שטח האחסנה הפתוח (ראה כרטיס מבנה מס׳ 13, פרק 5)
4	**סככה בין מחסנים 4 ו-5** (ראה כרטיס מבנה 19-21, פרק 5)
5	**מבנה חדש** (לא קיים היום)
6	**שינויים במחסני הקמרונות (גג חבית)** (ראה פרק 5)
	מחסני שפך הירקון ראה נספח



תצלומי אוויר; 1963 ו- 1964

כללי: השוואת שני תצלומי אוויר משנים עוקבות 1963 ו- 1964, פרק זמן קצר לפני סגירת הנמל והפסקת הפעילות בו בשנת 1965.

ראה הגדלה בעמוד הבא.

שטח הנמל (1963, 1956) **★ גבול שטח הנמל 1956**	
שטח שיובש (1963-1964)	
מחסני שפך הירקון *לא נכללים בשטח הנמל	

משמאל: תצלום אוויר 1963
(תאריך תצלום: 31.08.1963)

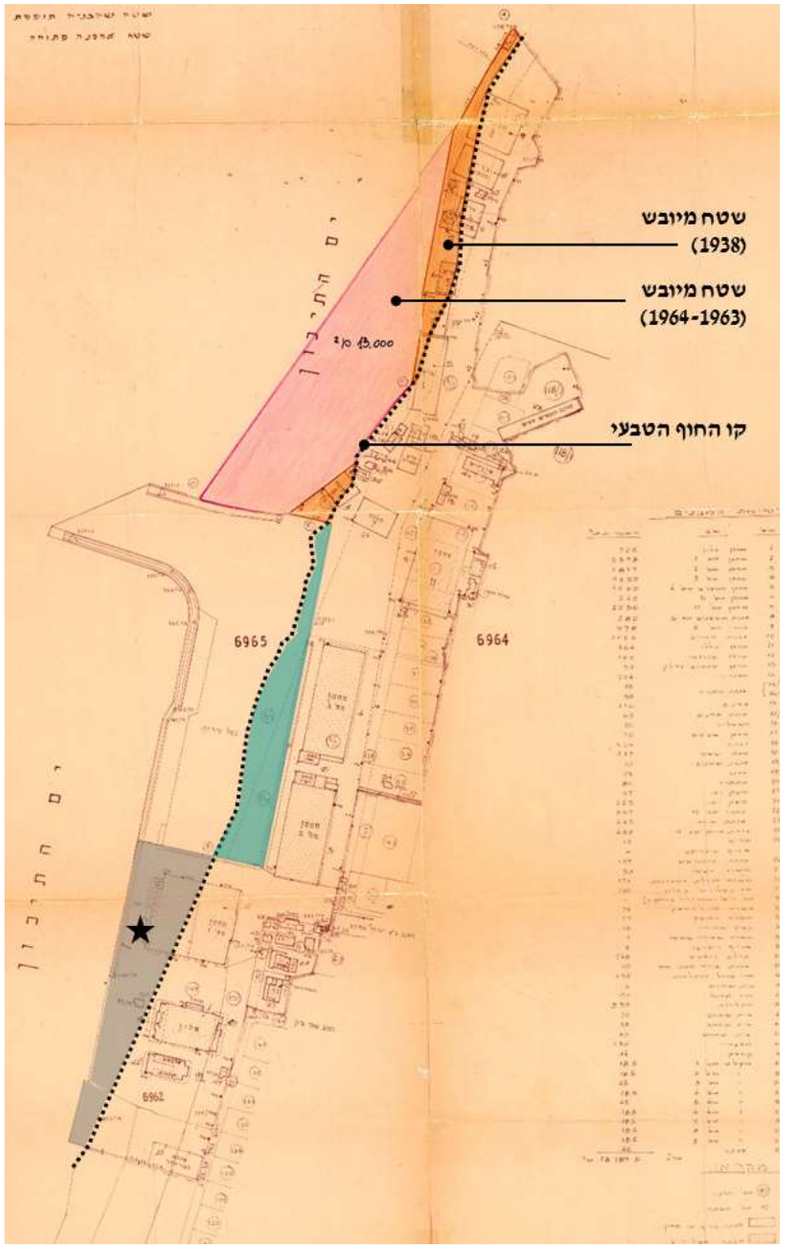
מימין: תצלום אוויר 1964
(תאריך תצלום: 10.10.1964)

(מקור: עיריית תל אביב יפו)

תצלום אוויר; 1964; (הגדלה)

שטח הנמל: השינוי המתועד חל בפרק הזמן שמסוף קיץ 1963 (31.08.1963) לראשית חורף 1964 (10.10.1964). שינוי זה הוא אחד השינויים המשמעותיים, אם לא המשמעותי ביותר, שחל במקטע זה של חוף ימה של תל אביב ובשטח בו פעל הנמל. עבודות הייבוש המאסיביות הוסיפו שטח של 13,000 מ״ר (13 דונם) לנמל. הסיבות לביצוע עבודה משמעותית זו לא אותרו.

מבנים בנמל: הורחב מחסן (מסומן בנקודה כחולה).



מידע לגבי השטחים שמולאו וייבושו בחלקים הצפוניים של הנמל, קרי מצפון למעגנה, מופיע בתכנית הכללית המקורית לתכנון הנמל משנת 1936 וכן בתכנית המבנים לנמל משנת 1963. מפות אלה לא מציגות נתונים לגבי מילוי או ייבוש חלקים בדרום הנמל, קרי מדרום למעגנה. עם זאת מניתוח המפות ההיסטוריות שהוצגו לעיל ומניתוח מהלך קו החוף הטבעי ושטחי הרחבת הנמל ניתן להסיק כי פעולות מעין אלה נדרשו גם בחלק הדרומי.

השטח הצבוע כתום: שטח מיובש

השטח הצבוע טורקיז: ״שטח שנחפר והפך ים״ בעת הקמת המעגנה, 1939-1936.

השטח הצבוע אפור ומסומן בכוכבית: שטח שנמצא ממערב לקו החוף הטבעי וככל הנראה יובש.

מימין: נמל תל אביב - תכנית מבנים; 1963 (קטע)

(מקור: ארכיון חברת אוצר מפעלי ים)

משמאל: תצלום אוויר 1964

(תאריך תצלום: 10.10.1964)

(מקור: עיריית תל אביב יפו)

תצלום אוויר; 1968 והגדלה

כללי : בתצלום זה נראה הנמל 3 שנים לאחר סגירתו. הפסקת הפעילות ניכרת, המעגנה ריקה וסירות רבות, הפוכות, מונחות במקבצים בשטחי האחסנה הפתוחים שבנמל, באזור המקורה שמעל ללוכד הגלים ומדרום למחסן הגדול.

שטח הנמל: עבודות ייבוש השטח שממערב לקו החוף הטבעי ככל הנראה הסתיימו ונראה בו מילוי פחות או יותר אחיד של השטח.

בינוי ומבנים: לא ניכר שינוי במצב המבנים.
תצלום זה מסמל את תקופת הביניים בפעילות בשטח הנמל טרום כניסת השימושים החדשים למבנים, למחסנים ולסככות שבשטח.

שטח הנמל (1968)	
שטח שיובש (1963-1964)	
מחסני שפך הירקון *לא נכללים בשטח הנמל	

משמאל: תצלום אוויר 1968
(תאריך תצלום : 12.07.1968)

מימין: הגדלה
(מקור : עיריית תל אביב יפו)

תצלום אוויר; 1978 והגדלה

כללי: בתצלום זה נראה הנמל יותר מעשור לאחר סגירתו. עדיין ניתן להבחין בבירור בשטחים השייכים לנמל ובמבנים - המחסנים והסככות המקוריים.

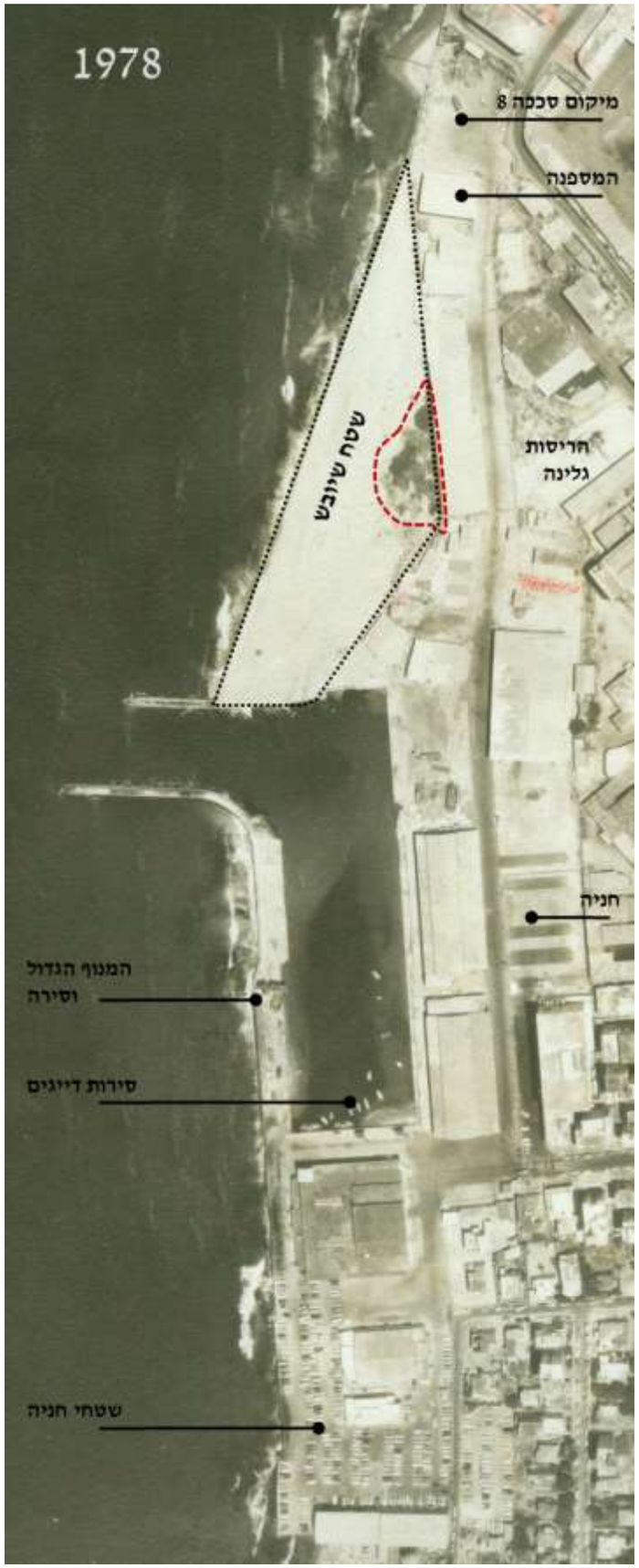
הבדל ניכר בין חלקו הדרומי של הנמל, נמל הנוסעים ומחסן הבטון, בו נראות מכוניות חונות סביב המבנים, ככל הנראה בשל כניסת שימושים חדשים למבנים הקיימים, לעומת השטח המרכזי והצפוני הנראה ריק מפעילות.

שטח הנמל: השטח שיובש נותר ללא שינוי, ללא בינוי וללא חלוקות משנה. כתמים כהים (קו מרוסק אדום) ככל הנראה אזורים בהם נקוו מים או נחשפו מי הים נראים בסמוך למבנים.

שטחי האחסנה הפתוחים: הוסבו בחלקם למגרשי חניה. סירות נמל זרוקות באקראי בשטח, כולל סירה בודדת ליד המנוף הגדול.

במעגנה: מקבץ של סירות דיג קטנות.

בינוי: ללא שינוי ניכר משנת 1968. המבנים ללא תוספות בניה והרחבות. בצפון הנמל נהרסה סככה מס׳ 8 ונותר שטח פתוח (כיום שלוותה).



	שטח הנמל (1978)
	שטח שיובש (1963-1964)
	מחסני שפך הירקון *לא נכללים בשטח הנמל

משמאל: תצלום אוויר 1978 **מימין: הגדלה**
(תאריך תצלום: 10.06.1978)

(מקור: עיריית תל אביב יפו)

תצלום אוויר; 1989 והגדלה

כללי: בתצלום נראה הנמל טרום התחדשותו במהלך שנות התשעים. שטח הנמל נראה 'נקי'. המבנים ברובם ללא שינוי ניכר ושטחי האחסנה הפתוחים פנויים ברובם ומשמשים לחניה.

שטח הנמל: בשטח שיובש ניתן לראות שינויים בפני הקרקע הכוללים ככל הנראה גם התפשטות של צמחיה. ממזרח לרחוב הנמל, במיוחד בחלקו הצפוני בולטת הגדר ההיקפית המפרידה בין השטחים השייכים לנמל לבין מתחם התערוכות ומחסני שפך הירקון.

שטחי האחסנה הפתוחים: הוסבו רובם ככולם לשטחי חניה. בשטח התפעולי שממזרח למחסן מס' 1 (אחסנה פתוחה בעבר) הוקם מבנה משרדים.

במעגנה: ניתן לראות סירות דיג בודדות.

בינוי: השינוי בבינוי ניכר בעיקר בשני אזורים:

<u>בצפון המעגנה</u>: אזור המספנות הדרומיות בו נוצר 'גיבוב' של מבנים וסככות כולל כאלה שהוקמו בשולי השטח שיובש.

<u>בצפון רצועת הנמל</u>: בין המספנה הצפונית למחסנים שמדרום לה הוקמו מספר סככות המחברות בין המבנים לכדי רצף אחד.

	שטח הנמל (1989)
	שטח שיובש (1963-1964)
	מחסני שפך הירקון *לא נכללים בשטח הנמל

משמאל: תצלום אוויר 1989 **מימין: הגדלה**
(תאריך תצלום: 09.11.1989)

(מקור: עיריית תל אביב יפו)

תצלומי אוויר 1994; 1995

כללי : שני תצלומים עוקבים מהתקופה בה החל השינוי בנמל עם כניסת שימושים של בילוי ופנאי.

שטח הנמל: בשטח שיובש החלו עבודות יישור ופילוס קרקע. בצפון השטח שיובש נעשה, ככל הנראה, טיפול במפגש שבין קיר הים לקו החוף הטבעי (מסומן באליפסה בקו מרוסק אדום). כיום באזור זה ניכרים סלעים וחול וישנה גישה מהרציף אל החוף.

שטחי האחסנה הפתוחים: ברובם משמשים לחניה ובמקרים מסוימים להצבה של מכולות או סככות (לדוגמה : סמוך לתחנת החיטוי ולסככת העצים בדרום הנמל).

במעגנה: סירות דיג בודדות.

בינוי: תוספת סככות קטנות המחברות בין מבנים קיימים, מחסנים וצריפים ממשיכה, כולל הצבתם בשולי השטח המיובש. הדבר בולט בעיקר במקבץ המבנים הסמוך לפינה הצפון מזרחית של המעגנה (מסומן בעיגול בקו מרוסק אדום).

משמאל: תצלום אוויר; 1994 (הגדלה) **מימין: תצלום אוויר; 1995 (הגדלה)**
(תאריך תצלום : 18.02.1994) (תאריך תצלום : 07.04.1995)

(מקור : עיריית תל אביב יפו)

תצלומי אוויר 1997; 1999

כללי: שני תצלומי אוויר עוקבים המראים את תהליך ההתחדשות שעובר הנמל.

שטח הנמל: ללא שינוי. במספר מקומות, בעיקר סביב רצועת הנמל הצפונית, ניתן עדיין להבחין בגדר המקיפה את הנמל והמפרידה בינו לבין מתחם התערוכות ולשטח הסמוך לשפך הירקון.
השטח שיובש נמצא בשימוש העסקים החדשים שהתמקמו במבני המחסנים והסככות שברצועת הנמל הצפונית. בולטת בו חלוקת השטח לרצועות צרות וארוכות, חלקן תחומות בגדרות הנמתחות מקדמת המבנה ואל קצה השטח המיובש וקיר הים מבלי להשאיר מעבר לאורכו.

מעגנה: בשנת 1996 הוקמה **טיילת עץ מעל קיר הים המערבי** (ראה כרטיס אתר מס' 8, פרק 5).

לוכד הגלים: בתצלום משנת 1997 ניתן לראות את מתאר 'לוכד הגלים' וכלונסאות משטח הבטון בשעת ביצוע עבודות שיקום.

שטחי האחסנה הפתוחים: משמשים ברובם לחניה.

בינוי: הוקמו

1: מספר מבנים וסככות בצפון רצועת הנמל (כיום שלוותה)

2: מבנים ממזרח לרחוב הנמל בשטח ששימש לאחסנה פתוחה

3: מבנה חדש מצפון למעגנה ולאורך קיר הים הצפוני

משמאל: קטע מתצלום אוויר 1997 (תאריך תצלום: 27.07.1997)
מימין: הגדלה (תאריך תצלום: 05.06.1999)

(מקור: עיריית תל אביב יפו)

רצף תצלומי אוויר אלכסוניים מראשית שנות ה- 2000

להלן מוצגים 4 תצלומי אוויר אלכסוניים במבט ממערב מזרחה כלפי הנמל ומתחם התערוכות. תאריכי התצלומים מראשית שנות ה- 2000 (2001, 2003, 2004 ו- 2006), וכן תצלום מאוחר משנת 2011.

בשנים אלה התבצעו בשטח עבודות רבות כחלק מחידוש והתחדשות נמל תל אביב. מעקב אחר תצלומים אלה ברצף מאפשר להתחקות אחר הטיפול בקו החוף, אזורים שטופלו, מבנים ששוקמו וכן מחסנים וסככות שהוסרו.

רצף תצלומי אוויר אלכסוניים מאוחרים
מבט מכיוון מערב אל שטח נמל תל אביב
(מקורות שונים)

תצלום אוויר; 2001 - חלק דרומי (הגדלה)

דרום הנמל: טרם הוחל בעבודות פיתוח ושיקום המבנים.

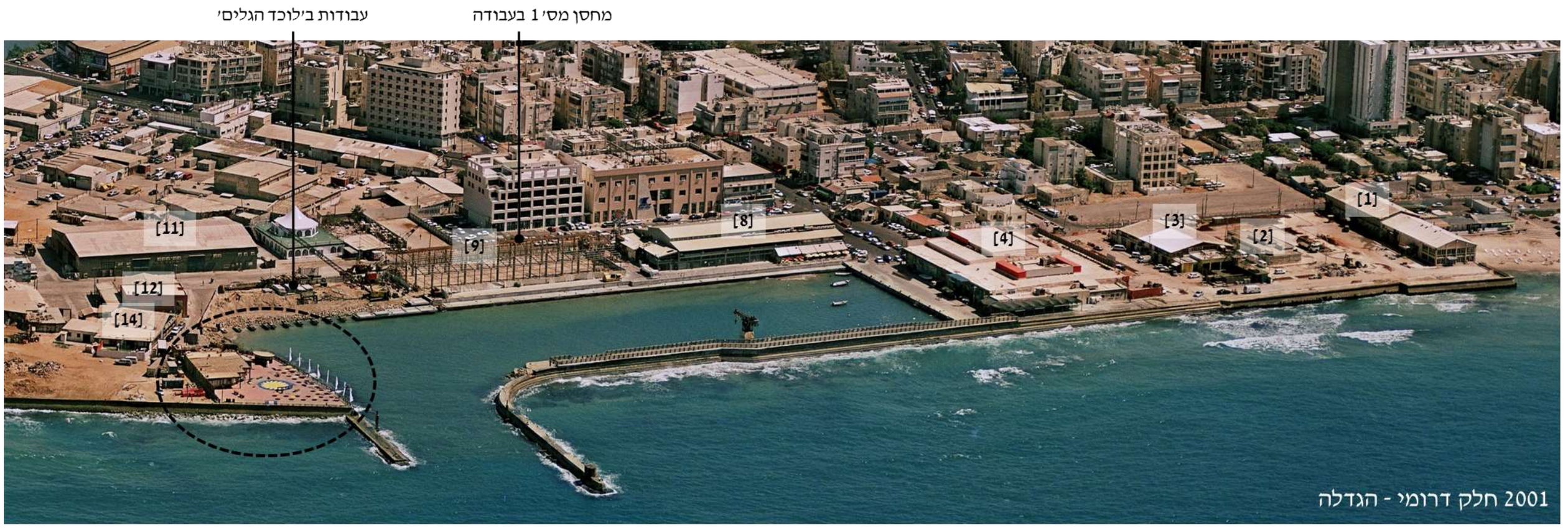
המעגנה וקירות הים:

1. משטח הבטון שמעל 'לוכד הגלים' נמצא בעיצומן של עבודות שיקום (ראה כרטיס אתר, פרק 5).
2. בפינה הדרומית של השטח שיובש וקיר הים הצפוני ממוקם מבנה בעל תכסית גדולה ורחבה מרוצפת (מוקף בקו מרוסק שחור. לא קיים כיום).
3. על קיר הים המערבי נראית טיילת העץ העליונה (ראה כרטיס אתר, פרק 5).

מחסן מס' 1: נמצא בשלב של עבודות, ללא קירות חוץ, כאשר הקונסטרוקציה המקורית עומדת חשופה [מבנה 9].

תצלום אוויר 2001: מבט אל חצי האי הירקוני
(מקור: חברת אוצר מפעלי ים)

קטע בהגדלה



תצלום אוויר; 2001 - חלק צפוני (הגדלה)

קו החוף: החולי, שסומן במפות כקו חוף טבעי מבצבץ במספר נקודות בודדות. בקדמת התצלום נראה השטח שיובש (1963). בצפון נראים מחסני שפך הירקון (מחוץ לשטח הנמל).

רצועת הנמל הצפונית: המחסנים והסככות שנבנו במהלך השנים משמשים חלקם כבתי מלאכה ומחסנים ואחרים מאכלסים שימושים חדשים, בעיקר בתי קפה. השטח ומרבית המבנים שבו עדיין לא עברו טיפול כחלק מתהליך החידוש וההתחדשות. בולט גיבוב המבנים והסככות וגדרות הפח שמחלקות את השטח המיובש לרצועות נפרדות, ומונעות מעבר רציף לאורך הים.

שונות: גשר רידינג המחבר בין חצי האי הירקוני לגדה הצפונית של הירקון הרוס.

בסגול: מחסני שפך הירקון, מחוץ לשטח הנמל.

תצלום אוויר 2001: מבט אל חצי האי הירקוני
(מקור: חברת אוצר מפעלי ים)

קטע בהגדלה

גשר ווקופ הרוס

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע ויינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי** **חלק ב**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **130**

תצלום אוויר; 2003 - חלק דרומי (הגדלה)

כללי: עבודות פיתוח מרחב הנמל והתחדשותו נמצאות בעיצומן. בהשוואה לתצלום משנת 2001 שטחים רבים יותר טופלו, נסללו מגרשי חניה ועבודות פיתוח נמצאות בשלבי ביצוע שונים. קו החוף נותר ללא שינוי. מספר מבנים, מחסנים וסככות חודשו ואחרים נמצאים בעיצומן של עבודות חידוש. במרבית המבנים נכנסו שימושים חדשים.

המעגנה וקירות הים: משטח הבטון העליון מעל 'לוכד הגלים' הוכשר כמגרש חניה.

דרום הנמל: מבנה [1] שופץ. מבנה תחנת הנוסעים [3] ומבנה תחנת החיטוי [2] מאכלסים שימושים חדשים אך לא נראה כי שופצו. 'מחסן הבטון' [4] שופץ חלקית והוא מאכלס שימוש חדש.

בינוי: מחסן מס' 1 [9] עדיין במצב של שלד מקורי חשוף. מחסן מס' 2 [8] ככל הנראה שופץ, לפחות באופן חלקי, והוא מאכסן שימושים חדשים של בתי קפה ומסעדות.

תצלום אוויר 2003: מבט אל חצי האי הירקוני
(מקור: חברת אוצר מפעלי ים)

קטע בהגדלה

'לוכד הגלים' קרוי מחודש

מחסן מס' 1 במצב שלד

דרום הנמל - נמל הנוסעים

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי** **חלק ב**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **131**

תצלום אוויר; 2003 - חלק צפוני (הגדלה)

מחסן [11]: חודש ונצבע כתום.

המבנים מצפון למעגנה: שופצו שיפוץ חלקי.

רצועת הנמל הצפונית:

1. מרביתה לאחר עבודות פיתוח.
2. המבנה שעמד בפינה הדרומית של השטח שיובש וקיר הים הצפוני נהרס.
3. מרבית הגדרות שהפרידו בין בתי העסק השונים הוסרו.

בינוי: החל שיקום גגות המחסנים והסככות (מבנים 19-26).

שונות: הסתיים שיפוץ גשר רידינג.

בסגול מחסני שפך הירקון, מחוץ לשטח הנמל.

תצלום אוויר 2003: מבט אל חצי האי הירקוני
(מקור: חברת אוצר מפעלי ים)

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע ויונר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי** **חלק ב**	תאריך: **פברואר 2017**		עמוד: **132**

תצלום אוויר; 2004 -חלק דרומי (הגדלה)

כללי: עבודות הפיתוח במרחב הנמל נמשכות כולל הכשרת מגרשי חניה.

מבנים [5] ו- [6] משרדי אוצר מפעלי ים: בעבודות שיפוץ.

המעגנה וקירות הים: הפינה הדרום מערבית של המעגנה מלאה בסחף חול.

מחסן מס׳ 1 [9]: עדיין במצב של שלד מקורי חשוף.

תצלום אוויר 2004: מבט אל חצי האי הירקוני
(מקור: חברת אוצר מפעלי ים)

תצלום אוויר; 2004 - חלק צפוני (הגדלה)

המחסן [11]: בשיפוצים.

המבנים מצפון למעגנה: בעיצומן של עבודות שיפוץ.

בינוי: מרבית גגות המבנים והמחסנים שוקמו.

רצועת הנמל הצפונית:

1. יציקת משטח הבטון בחלק הצפוני בעיצומה.
2. בניית מסלעה בקצה המסלעה (כיום שלוותה).

שונות: בסגול מחסני שפך הירקון, מחוץ לשטח הנמל.

תצלום אוויר 2004: מבט אל חצי האי הירקוני
(מקור: חברת אוצר מפעלי ים)

קטע בהגדלה

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי
חלק ב

תאריך:
פברואר 2017

תצלום אוויר; 2006 - חלק דרומי (הגדלה)

כללי: עבודות הפיתוח במרחב הנמל נמשכות. הכשרת מגרשי החניה, פיתוח רציף הנמל וטיפול פרטני במבנים ומחסנים.

המעגנה וקירות הים: עבודות ניקוי ושאיבת חול מהמעגנה בעיצומן.

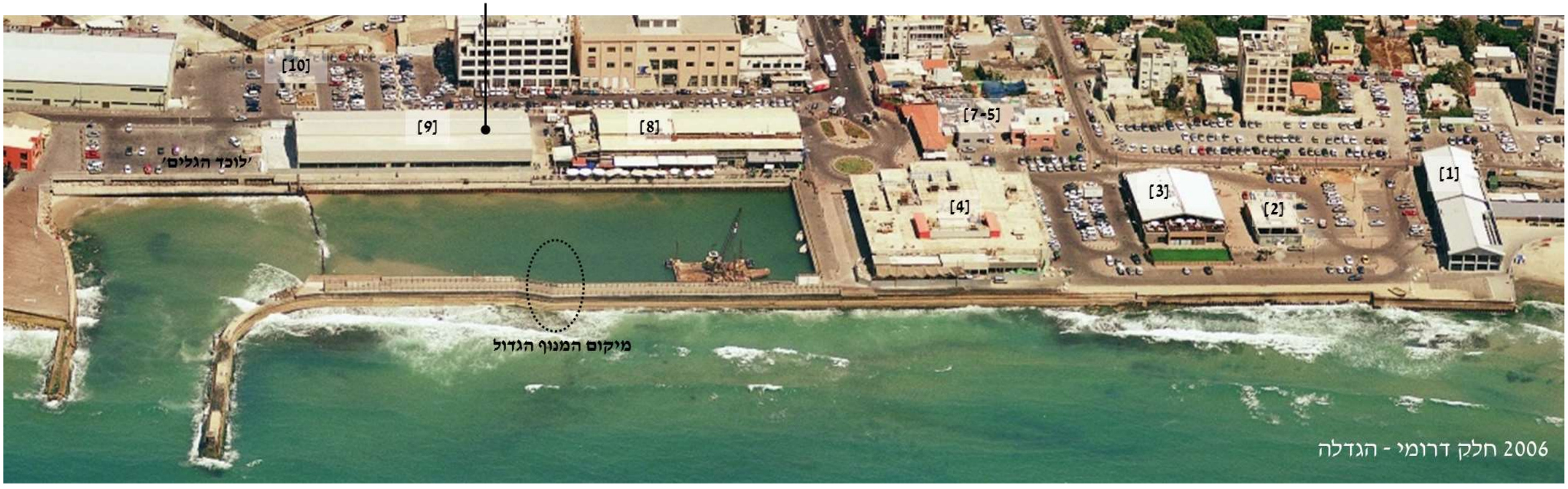
המנוף מהרציף המערבי הוסר לשם שיקום.

מחסן 1 [9]: הושלם השיפוץ. **מחסן [11]:** הושלם השיפוץ.

תצלום אוויר 2006: מבט אל חצי האי הירקוני
(מקור: חברת אוצר מפעלי ים)

קטע בהגדלה

מחסן מס׳ 1 שופץ



תצלום אוויר; 2006 - חלק צפוני (הגדלה)

המבנים מצפון למעגנה: בעיצומן של העבודות.

רצועת הנמל הצפונית: המשך עבודות הפיתוח בנמל. הגדרות בין בתי העסק הוסרו ברובן. נראים שימושים חדשים, בעיקר בתי קפה ומסעדות.

בינוי: המחסנים והסככות עברו בחלקם שיפוץ וטיפול בגגות.

תצלום אוויר 2006: מבט אל חצי האי הירקוני
(מקור: חברת אוצר מפעלי ים)

קטע בהגדלה

תצלום אוויר; 2011 - חלק דרומי (הגדלה)

כללי: מרבית עבודות הפיתוח בנמל הסתיימו. מגרשי החניה הוכשרו כמו גם פיתוח הרציף וטיפול פרטני במבנים ומחסנים.

המעגנה וקירות הים: המנוף הגדול הוחזר לרציף המערבי של המעגנה. חול רב נראה בצמוד לקיר המזרחי של המעגנה.

בינוי: הסתיים שיקום מחסן מס' 1 [9].

תצלום אוויר 2011: מבט אל נמל תל אביב
(מקור: ויקיפדיה, הועלה על-ידי אילן ארד, 05.2011
(http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c3/Tel_Aviv_Port_Lowshot.jpg

קטע בהגדלה

תצלום אוויר; 2011 - חלק צפוני (הגדלה)

שטח הנמל: הסתיימה הסלילה והריצוף מחדש של מגרשי החניה ושל רחוב הנמל.

המבנים מצפון למעגנה: הסתיים השיפוץ.

בינוי: שיפוץ המבנים המרכיבים את מבנה [13] הושלם.

רצועת הנמל הצפונית: הושלמה בניית הדק החדש. מרבית המבנים, המחסנים והסככות שופצו.

אזור הסלעים והגישה לחוף בקיר הים המערבי נשמר.

שונות: מחסני שפך הירקון (בסגול) מחוץ לשטח הנמל.

תצלום אוויר 2011: מבט אל נמל תל אביב
(מקור: ויקיפדיה, הועלה על-ידי אילן ארד, 05.2011
(http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c3/Tel_Aviv_Port_Lowshot.jpg

קטע בהגדלה

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע ויינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי
חלק ב

תאריך:
פברואר 2017

תצלום אוויר 2013

תצלום אוויר מפורט הכולל מבט על כל שטח חצי האי הירקוני ושלושת אזוריו המרכזיים :

- אצטדיון המכביה
- מתחם התערוכות (יריד המזרח)
- ונמל תל אביב (גבול הנמל בקו אדום מרוסק)

בנמל: הסתיים פיתוח השטח ושיקומם של מרבית המבנים.

המעגנה פתוחה, עם זאת נראה בבירור החול שממשיך להצטבר בה.

תצלום אוויר 2013: חצי האי הירקוני
(עיריית תל אביב יפו)

תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר' עדי סלע ויינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק :
פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי
חלק ב

תאריך :
פברואר 2017

2.3 סקירת תכניות

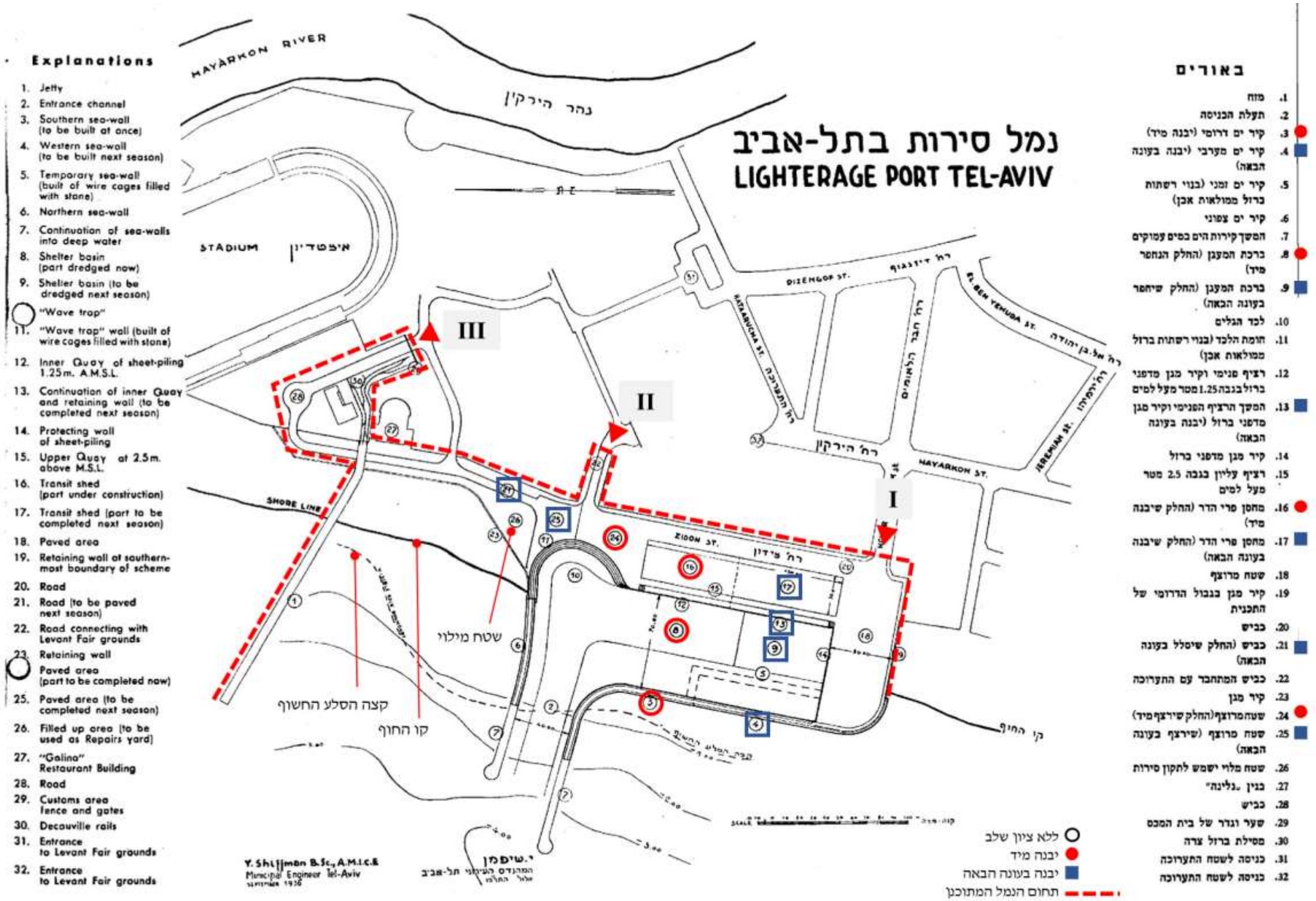
חלק זה מציג סקירה של תכניות המשקפות את התפתחות מרחב הנמל מיום הקמתו ועד היום.

רשימת התכניות:			
שנה	**שם התכנית**	**קנ"מ**	**מקור והערות**
1936	**נמל סירות בתל אביב** (תכנית מפורטת) י. שיפמן, המהנדס העירוני של תל אביב	סרגל קנ"מ ע"ג המפה	מתוך : דוח לשכת המסחר על נמלי תל אביב ויפו 15.10.1936 ארכיון עיריית תל אביב - יפו
1938	**נמל תל אביב** תכנית כללית	סרגל קנ"מ ע"ג המפה	חוברת אוצר מפעלי ים 1938 ארכיון עיריית תל אביב - יפו
1946*	**נמל תל אביב** תכנית כללית	סרגל קנ"מ ע"ג המפה	מתוך : ספר נמל תל אביב 1936-1946 ארכיון עיריית תל אביב - יפו *טווח תיארוך משוער : לאחר 1939 ולפני 1946
1960*	**מעגן תל אביב** תכנית כללית	1:1,250	הכנת התכנית : 1951 עדכונים : 1958 ; 1961 ספר הנמל 1936-1946 ארכיון היסטורי תל אביב - יפו
1963	**נמל תל אביב** תכנית מבנים	1:1,250	הכנת התכנית : 20.01.1963 עדכון : 05.07.1963 מודד : י. מונן
2015	**נמל תל אביב** תכנית לתיעוד הנמל	1:500	הכנת התכנית : 07.06.2015 על בסיס מפה מצבית קודמת

תכנית נמל סירות בתל אביב; 1936

תכנית נמל סירות בתל אביב מתוך : דוח לשכת המסחר על נמלי תל אביב ויפו 15.10.1936, עמ' 17
מקור ספריית אוניברסיטת סטנפורד ;ארכיון היסטורי עיריית תל אביב - יפו

<u>ניתוח המפה מופיע בעמוד הבא</u>



תיעוד, מחקר ועריכה : אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק : **פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי חלק ג**	תאריך : **פברואר 2017**	עמוד : **141**

תכנית מפורטת של שטח הנמל; 1936

כללי: התכנית המפורטת מספטמבר 1936 מציגה את התכנון של י. שיפמן, המהנדס העירוני של תל אביב (החתום על התכנית), לנמל הסירות בתל אביב. התכנית כוללת באורים בעברית ובאנגלית ומציינת את שלבי הבניה של הנמל תוך שהיא מבחינה בין עבודות שיתבצעו מיד וכאלה שיתבצעו 'בעונה הבאה'. לגבי חלק מהמרכיבים לא מצוין שלב הבניה וניתן להניח כי הם מיועדים להקמה ולביצוע מידי. בפועל אכן נבנתה המעגנה בשני שלבים - הרחבה בפרק 1.

הערה: המספרים המצוינים בעמוד זה מתייחסים לאלו המופיעים במפה.

קשר הנמל אל העיר: בתכנית נראים הרחובות הסמוכים לשטח הנמל וכן שטח מתחם התערוכות ומצוינים שלושה חיבורים של אזור הנמל למרחב הסובב אותו (בנוסף ראו פרק 1):

I. חיבור דרום הנמל ורח' צידון (כיום רח' הנמל) לרחוב חבר הלאומים (כיום כ"ג יורדי הסירה).

II. כביש המחבר למתחם התערוכה במרכז השטח (22).

III. כביש, שער וגדר לצריף המכס הראשון שהיה ממוקם ממזרח ל'קפה גלינה' (28, 29).

נמל הסירות: שטח נמל הסירות כולל את המעגנה, שטח מרוצף ברוחב 30 מ' מדרום למעגנה (18) ושטחים מרוצפים מצפון לה (24, 25). בסמוך להם מסומן קיר מגן (23) וכן שטח משולש 'שטח מילוי ישמש לתיקון סירות' (26). שטח זה הוא ככל הנראה השטח הראשון שיובש לצורך תפעול הנמל. רצועת הנמל צרה ביותר ואינה כוללת מבנים ממערב לכביש.

שני קווים: 'קו החוף' ו'קו הסלע החשוף' המסומנים בתכנית זו נותנים אינדיקציה לשטחים שיצורפו בשנים שלאחר מכן לנמל. שני מחסנים צמודים, מחסני פרי הדר (16 ו- 17) מתוכננים לבנייה בשלבים - הצפוני מיד והדרומי ב'עונה הבאה'.

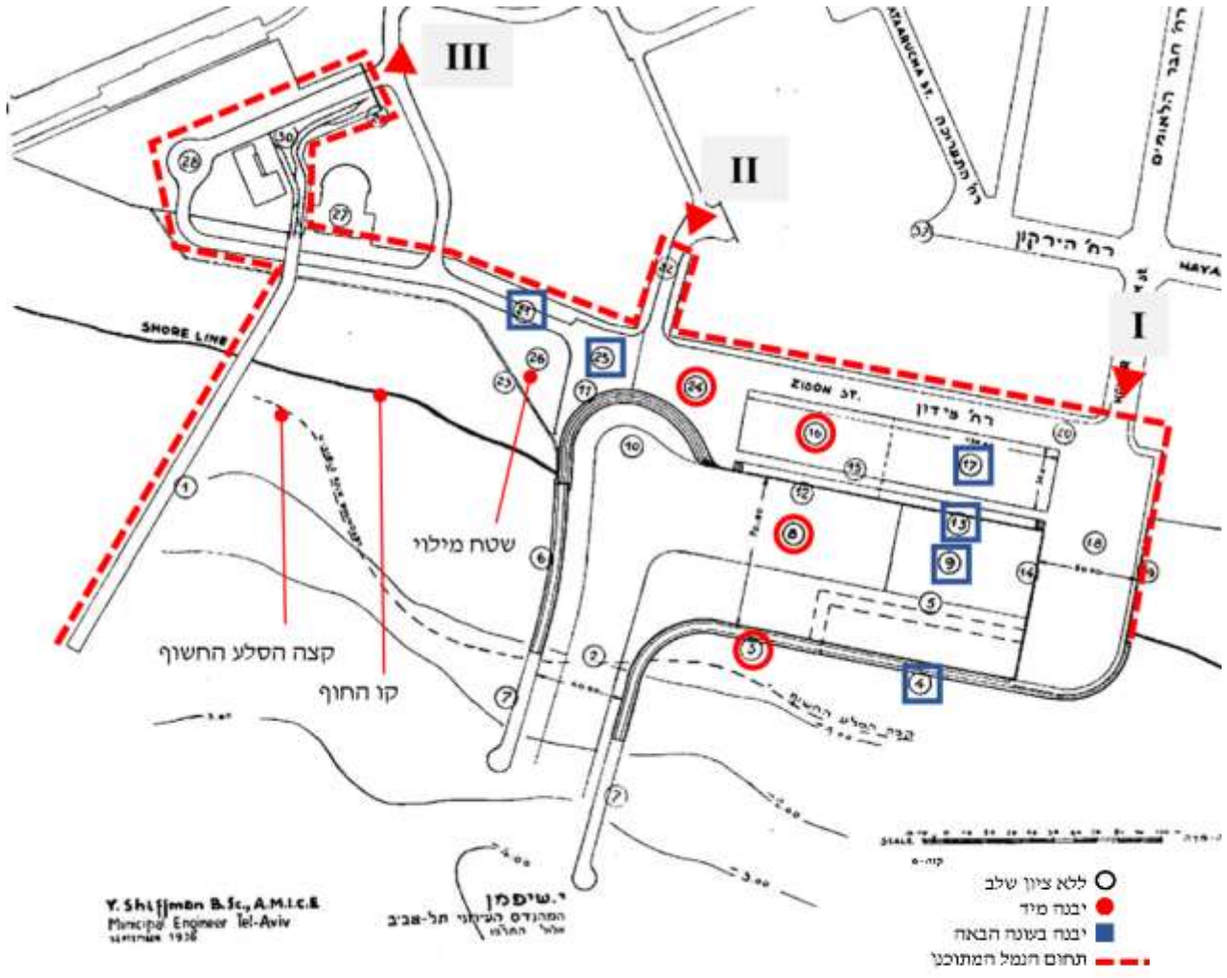
מזח הסחורות (Jetty): המזח הצר (1) שהוקם מספר חודשים קודם לכן מערבית לקפה גלינה (27) מסומן במפה. על המזח הותקנו מסילות ברזל צרות לקרוניות דקוביל (30).

המעגנה: המעגנה מכונה בתכנית זו 'ברכת המעגן' (Shelter basin). אליה מובילה תעלת כניסה ברוחב 40מ' (2) התחומה מצפון ומדרום בשני קירות ים. בפינה הצפון מזרחית של המעגנה ניתן להבחין באגן המעוגל המכונה 'לוכד הגלים' "wave trap" (10) שתפקידו להקטין את עוצמת הגלים הנכנסים למעגנה.

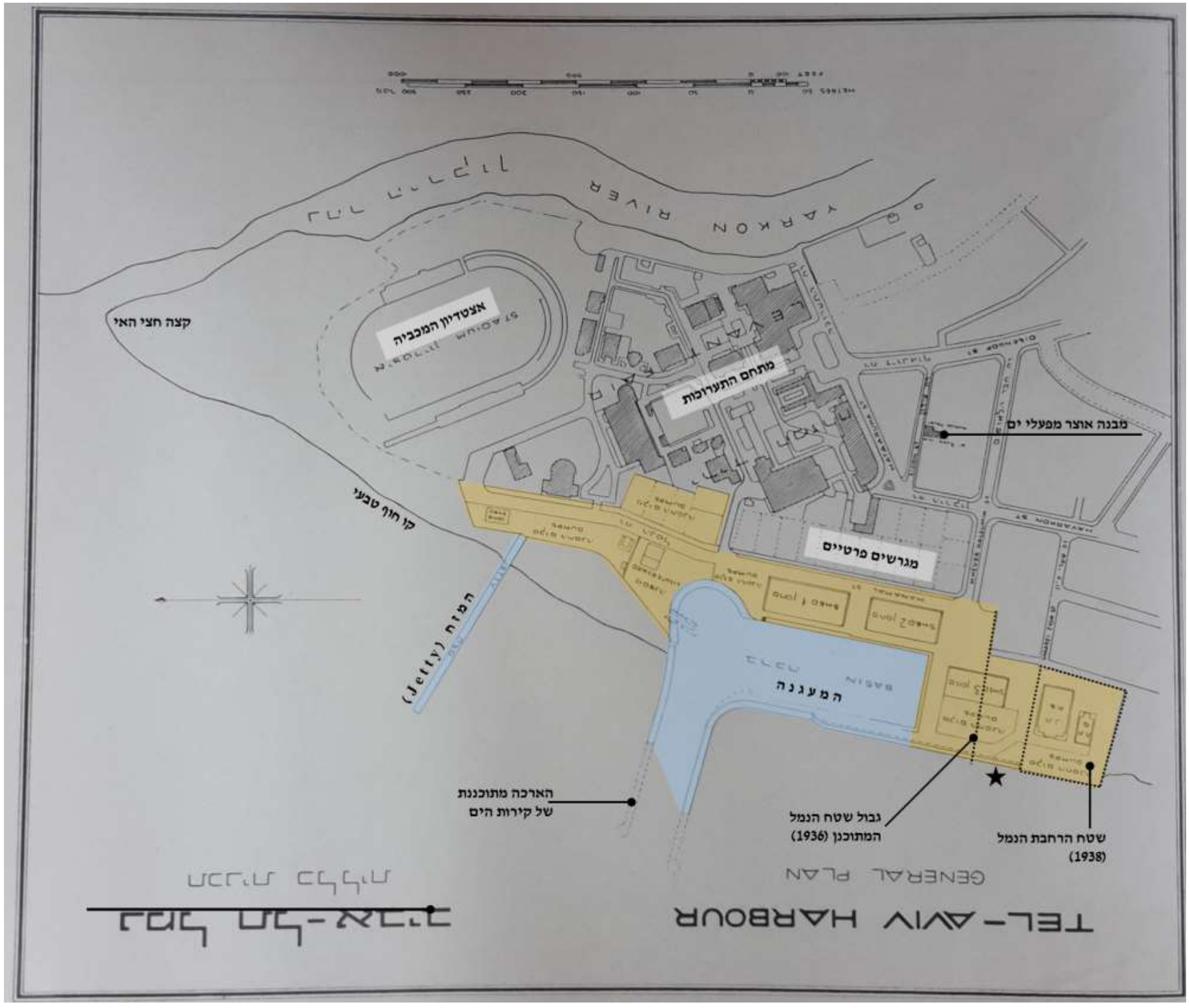
כל מרכיבי המעגנה תוכננו לביצוע בשני שלבים:

- בריכת המעגנה:
  - שלב ראשון - חפירת החלק הצפוני של המעגנה (8) התחומה ממערב בקיר ים זמני 'בנוי רשתות ברזל ממולאות אבן' הם הגביונים (5)
  - שלב שני - חפירת החלק הדרומי (9) עד לקיר המגן הדרומי (14).
- קירות הים:
  - תוכננה הארכה של הקירות התוחמים את תעלת הכניסה אשר לא בוצעה בפועל (7).
  - קיר הים הדרומי תוכנן להבנות בשני שלבים (3,4).

הרציף המזרחי: תוכנן כרציף הראשי לפעולות פריקה וטעינה. לרציף חתך משתנה שנועד להתקנת מנופים נעים (12) - ראה כרטיס אתר פרק 5.



נמל תל אביב - תכנית כללית; 1938



התכנית משקפת מצב קיים לשנת 1938, השנה בה נפתח נמל הנוסעים, ומאששת את ביצוע התכנון שהוצג בתכנית משנת 1936.

שטח הנמל: הורחב דרומה עבור נמל הנוסעים. מזרחה, מזרחית לרחוב הנמל, אל מתחם התערוכות כ׳מקום לאחסנה׳.
מצפון למעגנה משמש שטח המילוי למספנה בהתאם לתכנית 1936.
מדרום לרחוב צידון (כיום רחוב כ״ג יורדי הסירה) מסומן מבנה קטן בשימוש חברת אוצר מפעלי ים.

מזח הסחורות (Jetty): עדיין קיים (פורק 1939).

המעגנה (המכונה ברכה): מסומנת בממדיה הסופיים לאחר השלמת הרחבתה (1938). הארכת קירות הים מסומנת אך טרם בוצעה.

פירוט נוסף בעמוד הבא.

<u>הערה</u>: התכנית מוצגת כשהיא מסובבת ב- 90 מעלות על מנת שתתאים לכיוון בו הוצגה התכנית המפורטת משנת 1936.

נמל תל אביב - תכנית כללית

מתוך: חוברת אוצר מפעלי ים 1938
ארכיון היסטורי עיריית תל אביב - יפו

תכנית כללית; 1938 (הגדלה)

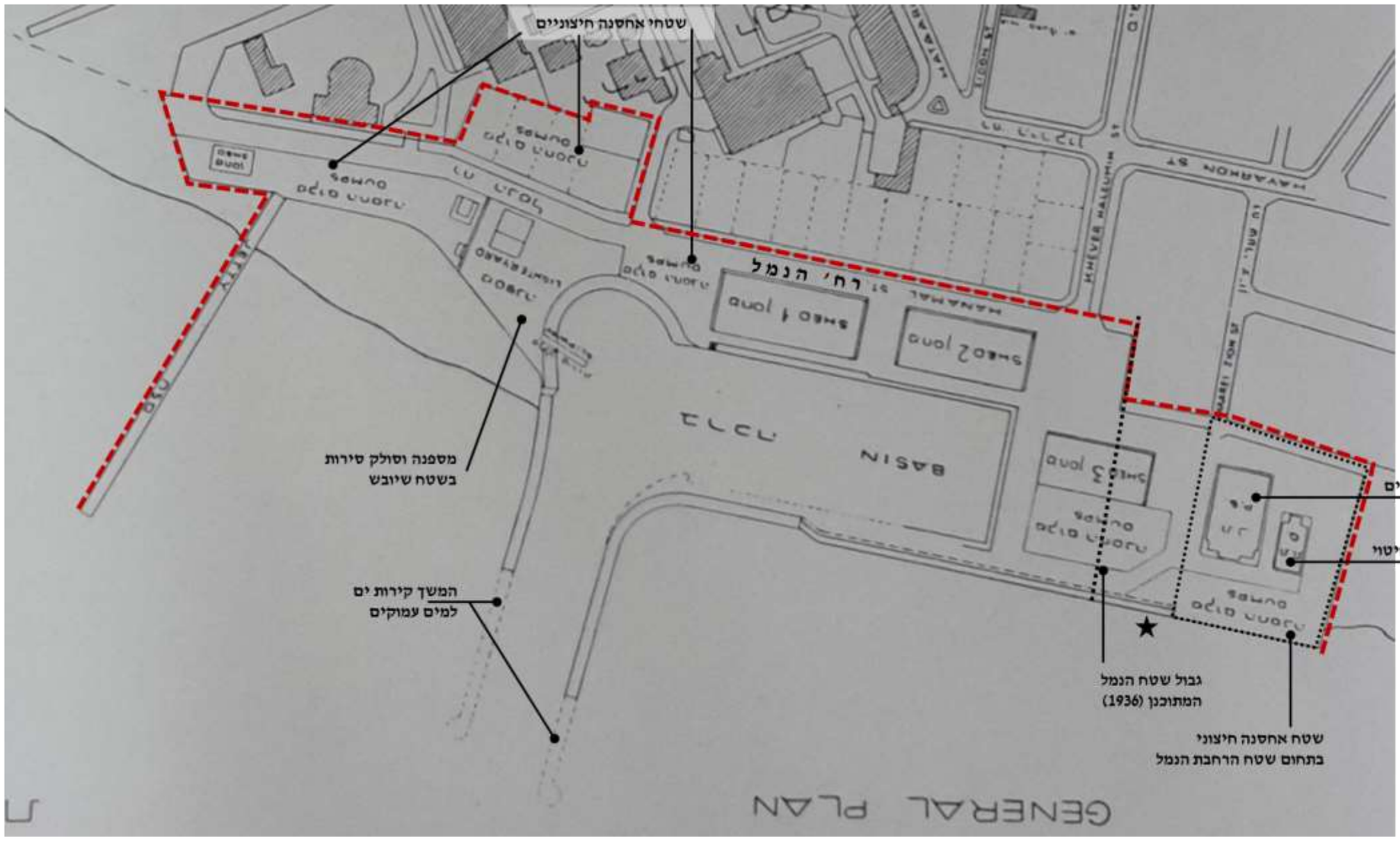
שטח הנמל (מדרום לצפון): השטח מדרום למעגנה הורחב עד מעבר לרחוב שער ציון (מוקף בקו שחור מרוסק) ובו מבני נמל הנוסעים ושטחי אחסנה פתוחים.

האזור המסומן ב- ★ : נראה כי חלק זה של קיר הים המערבי בנוי אף דרומה לאזור שסומן כשטח הנמל המתוכנן עפ"י מפת 1936. יתכן והוא השטח שנבנה בפועל ושהיה גדול יותר מהשטח שתוכנן במקור.

המעגנה: 'לוכד הגלים' פתוח ובצפונו, משטח המספנה, ממוקם 'מחליק הסירות' (קונסטרוקציית ברזל שהונחה באלכסון באמצעותה הורידו את הסירות מהמספנה אל המעגנה).

בינוי:

1. מחסני פרי ההדר ממזרח למעגנה: מחסן מס' 2 הדרומי [8] ומחסן מס' 1 הצפוני [9] נבנו כמבנים נפרדים ולא כמבנים צמודים, כפי שסומנו בתכנית משנת 1936.
2. מבני נמל הנוסעים: ת.נ.= תחנת נוסעים [3] ות.ח.= תחנת חיטוי [2].
3. מחסן מס' 3 ומצפונו 'מקום אחסנה' [4].
4. מספנה בשטח שמצפון ל'לוכד הגלים'.
5. בקצה רצועת הנמל הצפונית מסומן מחסן בודד (לא ממוספר).



קטע מתוך נמל תל אביב - תכנית כללית

מתוך: חוברת אוצר מפעלי ים 1938
ארכיון היסטורי עיריית תל אביב - יפו

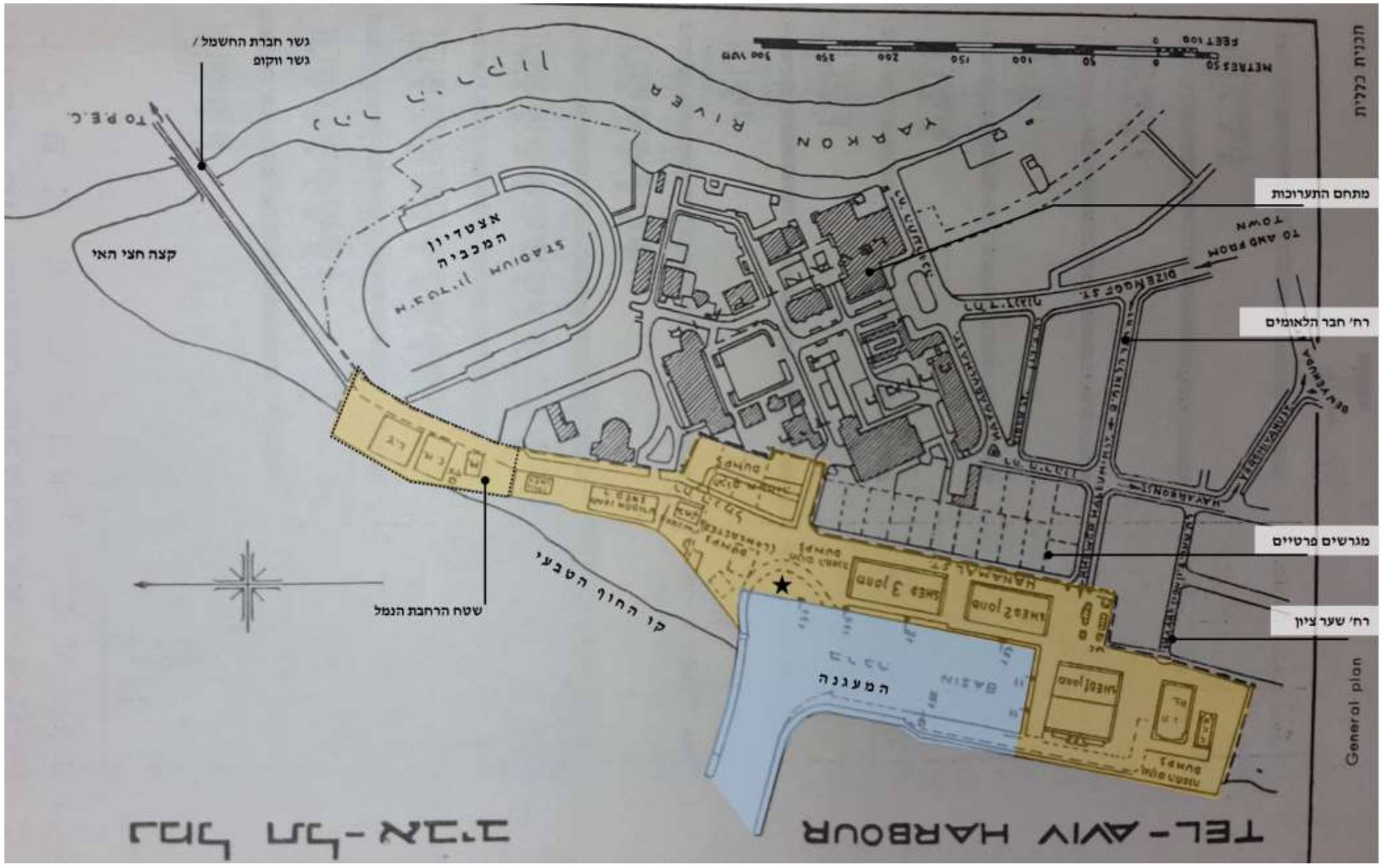
נמל תל אביב - תכנית כללית; 1946

התכנית הוכנה לצורך פרסום ספר שהפיקה חברת אמ״י בשנת 1946 לרגל עשור לנמל, ומשקפת את המצב הקיים נכון לכתיבת הספר.

שטח הנמל: הורחב עם הוספת **רצועת הנמל הצפונית** (מסומן בקו שחור מקווקו). על-פי סימון קו החוף הטבעי, ניתן להסיק כי שטח זה הוא בחלקו שטח ים שיובש. בנוסף, סופחו לשטח הנמל מספר בתי מגורים משכונת שכנים ב׳ המסומנים לראשונה במפה זו מבנים [5-7] כיום.

המעגנה: מוצגת בגודלה המכסימלי, לאחר הרחבתה. בתכנית זו לא מופיע סימון ההארכה המתוכננת של קירות הים בתעלת המעגנה וסימון לוכד הגלים המעוגל, שכן מעליו הוקם משטח בטון בשנת 1939 (מסומן ב- ★).

בינוי: ברצועה הצפונית הוקמו שלושה מבנים חדשים, ובדרום בתי המגורים הקטנים.



הערה: התכנית מוצגת בסיבוב של 180 מעלות על מנת שתתאים לכיוון בו הוצגה התכנית המפורטת משנת 1936.

נמל תל אביב - תכנית כללית

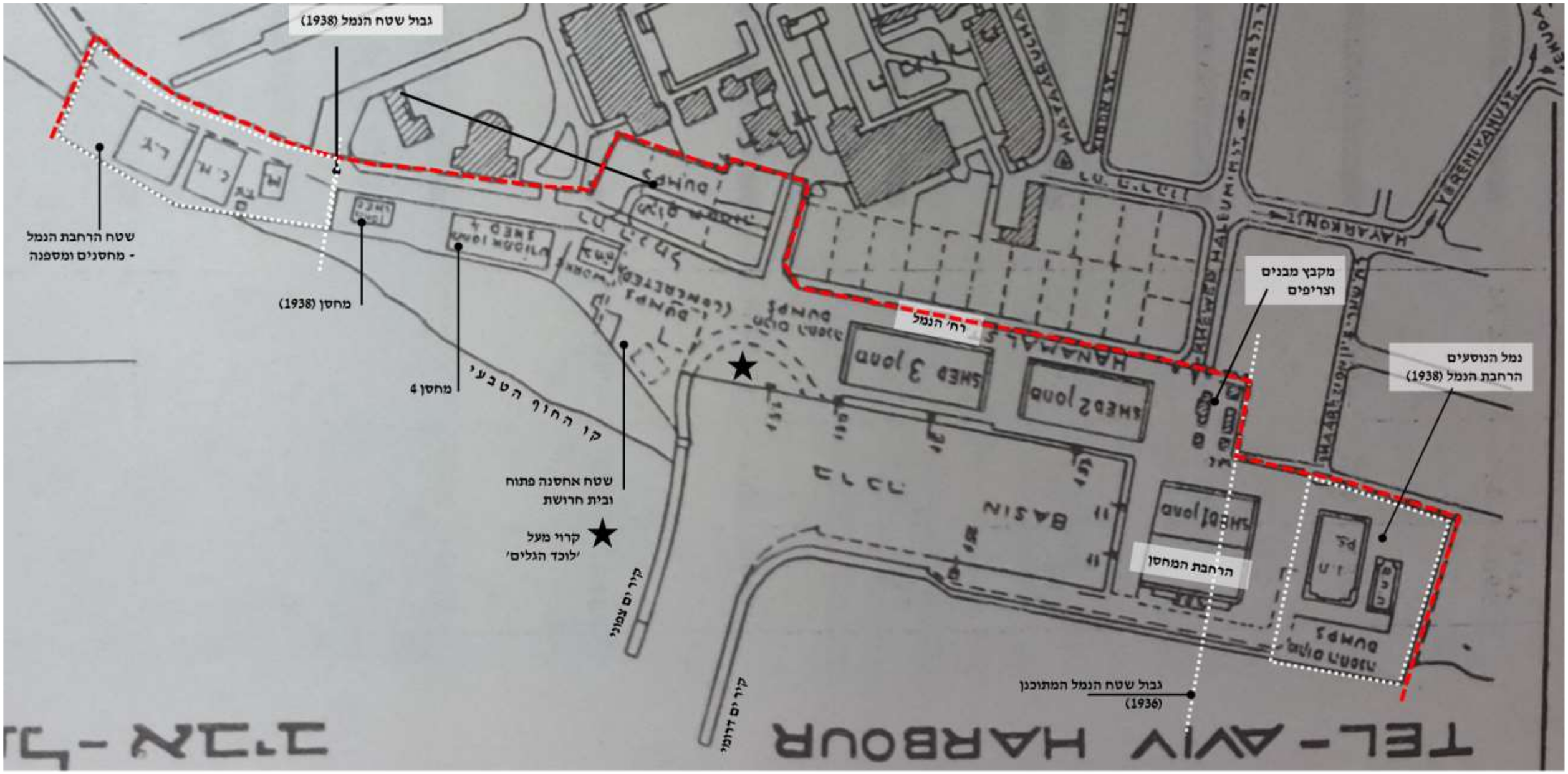
מתוך: ספר נמל תל אביב 1936-1946
ארכיון עיריית תל אביב - יפו

נמל תל אביב - תכנית כללית; 1946 (הגדלה)

בינוי חלק דרומי: מדרום למעגנה שטח נמל הנוסעים ובו 3 מבנים:

- תחנת הנוסעים [3] ותחנת חיטוי [2] שהוקמו במהלך 1938
- 'מחסן הבטון' - המחסן הגדול ביותר הממוקם מדרום למעגנה [4] שהורחב על-ידי תוספת אגף מערבי.
- מקבץ מבנים וצריפים: בתים פרטיים של שכונת שכנים ב ומבנה שירותים. כיום משמשים בין היתר כמשרדים של חברת אוצר ים [5-7].

בינוי ברצועת הנמל הצפונית: הוקם מחסן מס' 4 [20] 'מחסן אמפורט' ליצוא ומחסן צפוני (1938) [23]. בשטח שהתווסף לנמל הוקמו 3 מחסנים/סככות חדשות ומבנה קטן נוסף, ככל הנראה שירותים. בשלב זה לא נמצא פירוש לראשי תיבות: L.Y. C.H.; M. ניתן להניח כי L.Y. מציין מספנה (lighters corps), כיום מבנה [26].



תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

מעגן תל אביב - תכנית כללית; עדכון 1960

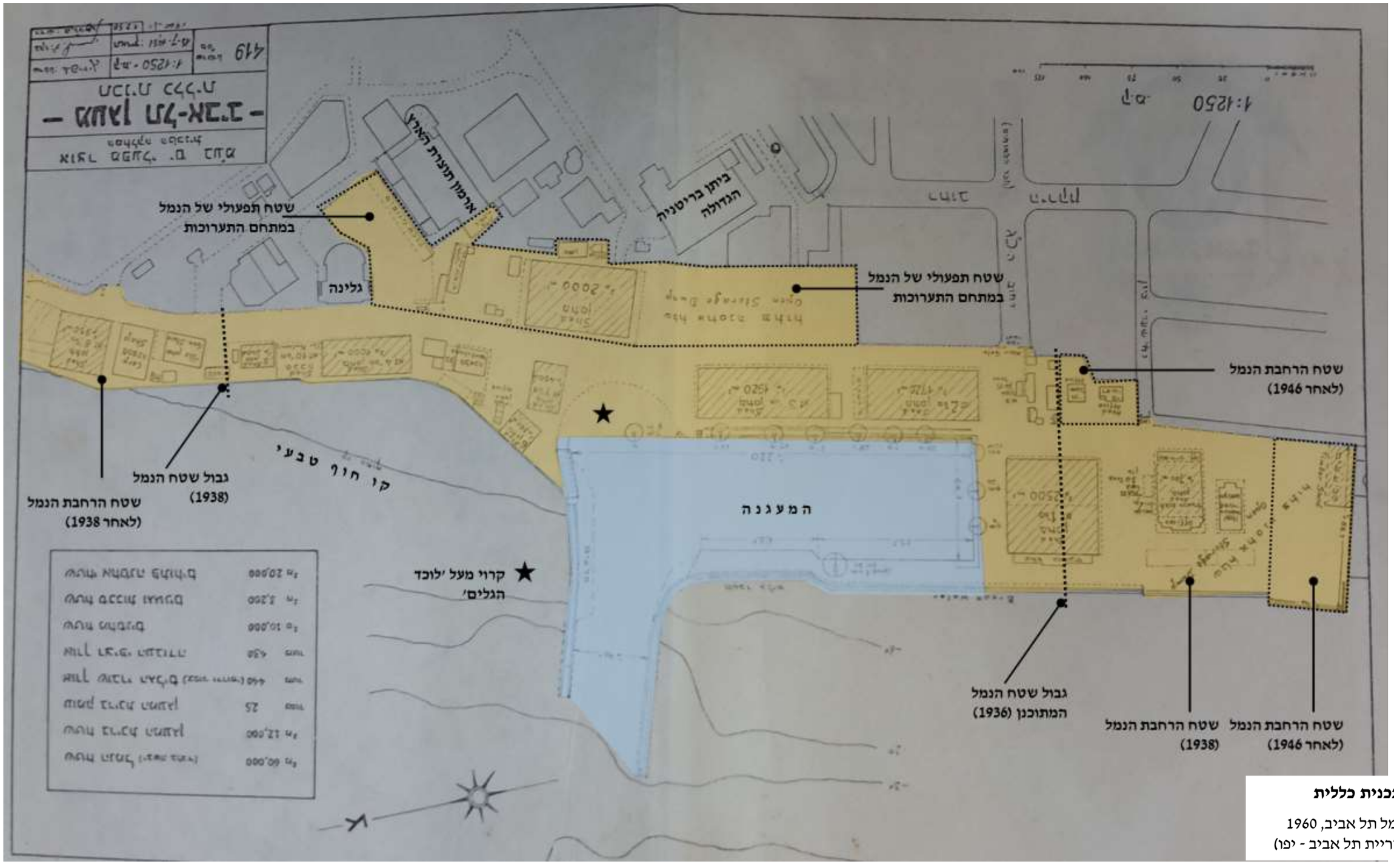
כללי: תכנית זו הוכנה בשנת 1951 (15.07.1951) ועודכנה פעמיים: בפברואר 1958 ובשנת 1960.

בצד התכנית מפורטים נתונים לגבי שטחי הנמל, שטחי האחסנה וממדים נוספים של המעגנה והרציפים.

שטח הנמל תחום בגדר היקפית (סימון קו-נקודה-קו במקור).

שטח הנמל: שטח הנמל הורחב והוא כולל:

- בדרום: רצועה קצרה מדרום לנמל הנוסעים (הוספה לאחר 1946)
- במזרח: סיפוח שטח אחסנה פתוח ושטח תפעולי ממזרח לרח' הנמל. בשטח הוקם מחסן גדול (2000 מ"ר) [11] וכן סככות תפעוליות (סככת מנופים) ומבנים קטנים בתפזורת.



מעגן תל אביב - תכנית כללית

מתוך: ספר כ"ה לנמל תל אביב, 1960
(ארכיון היסטורי עיריית תל אביב - יפו)

מעגן תל אביב - תכנית כללית; עדכון 1960 (הגדלה)

בצד ימין של התכנית צוינו נתונים המתייחסים לשטחי הנמל השונים נכון לשנת 1960 :

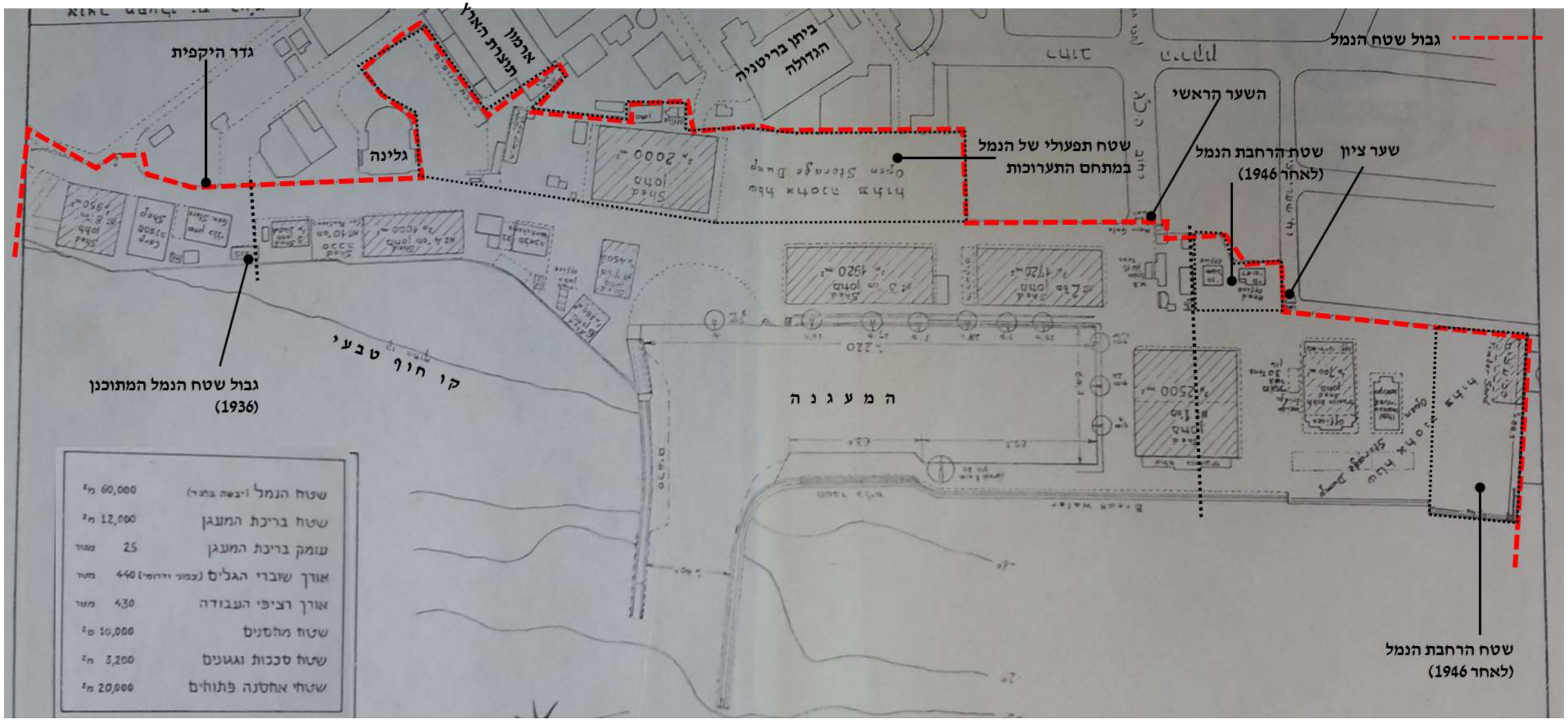
- השטח היבשתי של הנמל עמד על 60,000 מ״ר. מרביתו מבונה ובו מחסנים בשטח כולל של 10,000 מ״ר, סככות בשטח כולל של 3,200 מ״ר, ושטחי אחסנה פתוחים בהיקף של 20,000 מ״ר.

שערי הנמל: הם שניים :

- השער הראשי מרח׳ כ״ג יורדי הסירה
- שער ציון - שימש את נמל הנוסעים
- כניסה דרך מתחם התערוכות.

המעגנה:

- שטח בריכת המעגן 12,000 מ״ר ועומקה 2.5 מ׳;
- אורכם הכולל של שוברי הגלים (הצפוני והדרומי) 440 מ׳;
- אורך רציפי העבודה 430 מ׳.



נמל תל אביב - תכנית מבנים; 1963

כללי: תכנית מפורטת זו בקנ״מ 1:1,250 (במקור) היא התכנית המאוחרת ביותר של הנמל שאותרה. התכנית הוכנה על-ידי המודד י. מונין בינואר 1963 ועודכנה כעבור חצי שנה בתחילת יולי 1963, כשנתיים לפני סגירת הנמל (1965).

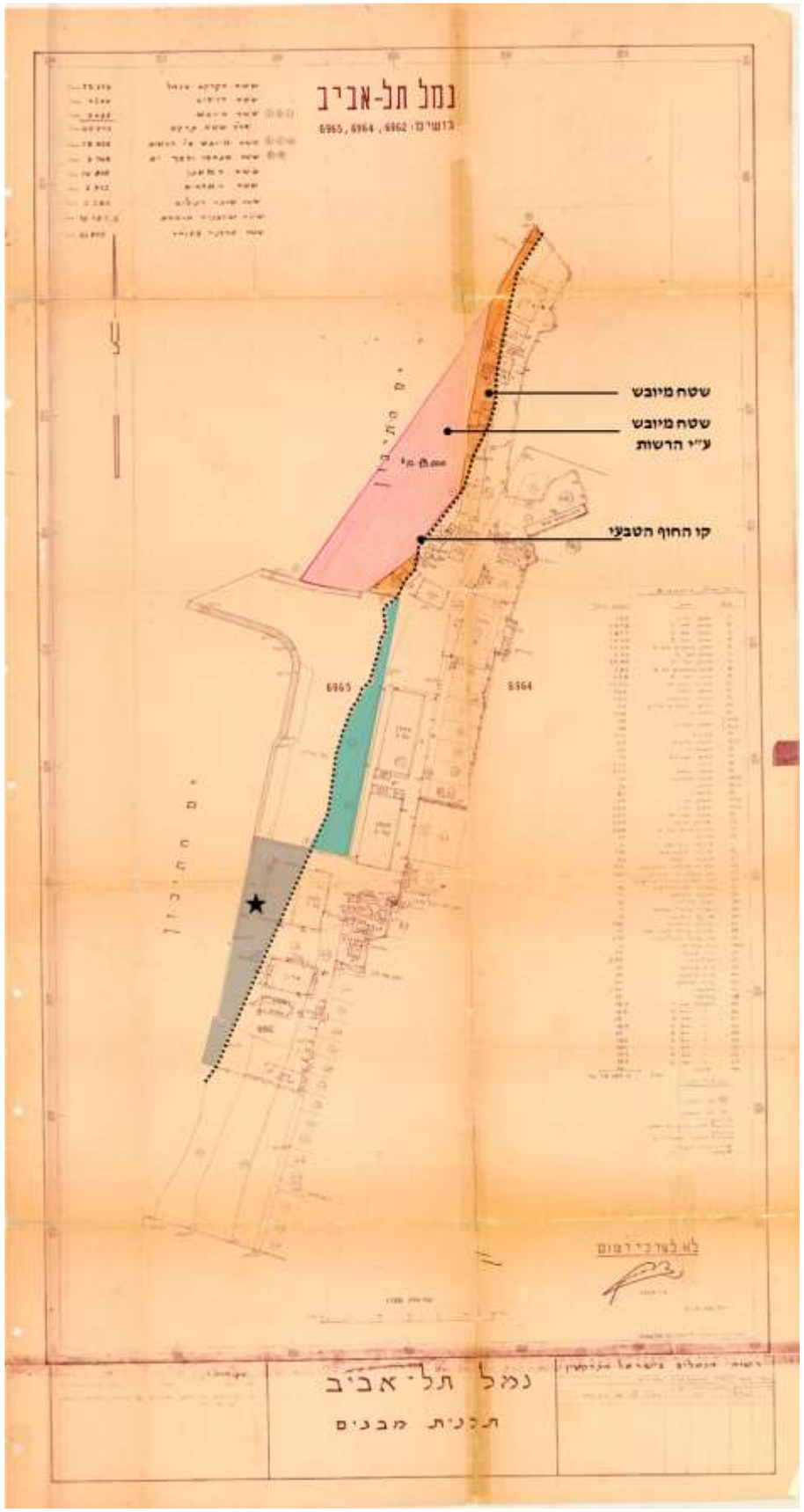
שטח הנמל: התכנית כוללת את השטח שבניהול חברת אוצר מפעלי ים, לרבות שטחים שסופחו לנמל ממתחם התערוכה. מחסני שפך הירקון אינם מהווים חלק אינטגרלי מהנמל ועל כן אינם מוצגים בתכנית זו. שטח הנמל תחום בגדר היקפית.

תכולה: בתכנית מצוינים מספרי גושים וחלקות ומסומנים כל המבנים תוך הבחנה בין מבני קבע (בתכנית: מבנה מבלוקים), מבנים קלים - סככה, צריף או פחון, ומקלטים. בצד המפה מופיע מקרא וכן רשימת מבנים מפורטת ובה מספור המבנה, שם המבנה ושטחו. המפה מציגה מידע ראשוני בכל הנוגע למקלטים בשטח הנמל, 9 במספר, ששנת הקמתם אינה ידועה. כל המקלטים נהרסו ונאטמו (2006).

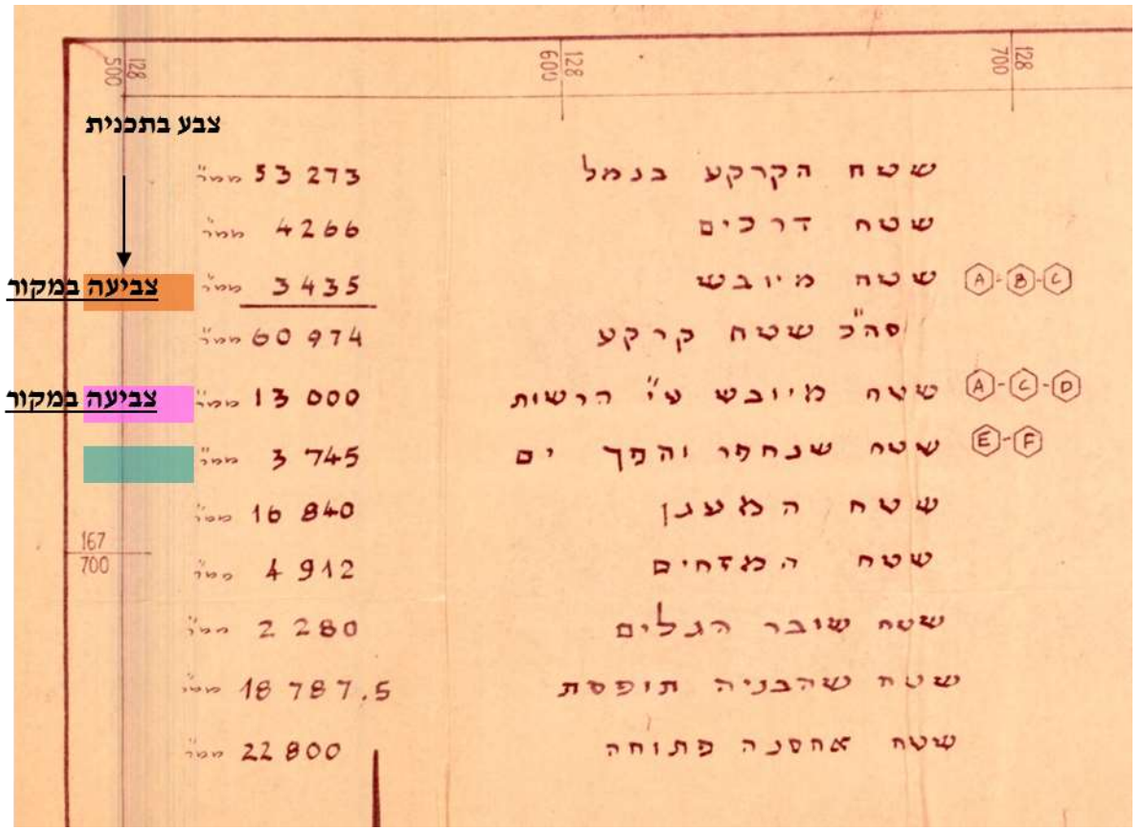
שטחים בנמל: בראש המפה מפורטים נתונים לגבי השטחים הנמל (מובאים כאן בהגדלה).

שטחים שיובשו:

- השטח הצבוע כתום (<u>במקור</u>): שטח מיובש (3435 מ״ר) הנכלל במניין שטח הקרקע בנמל (60,974 מ״ר).
- השטח הצבוע אדום (<u>במקור</u>) מופיע בנפרד תוך ציון ״שטח מיובש ע״י הרשות״ (13,000 מ״ר).
- השטח הצבוע טורקיז הוא ״שטח שנחפר והפך ים״ (3,745 מ״ר).
- השטח הצבוע אפור ומסומן ב- ★: שטח הנמצא מעבר לסימון קו החוף הטבעי וככל הנראה יובש או מולא עם הרחבת הנמל דרומה.



ראה הגדלה בעמודים הבאים

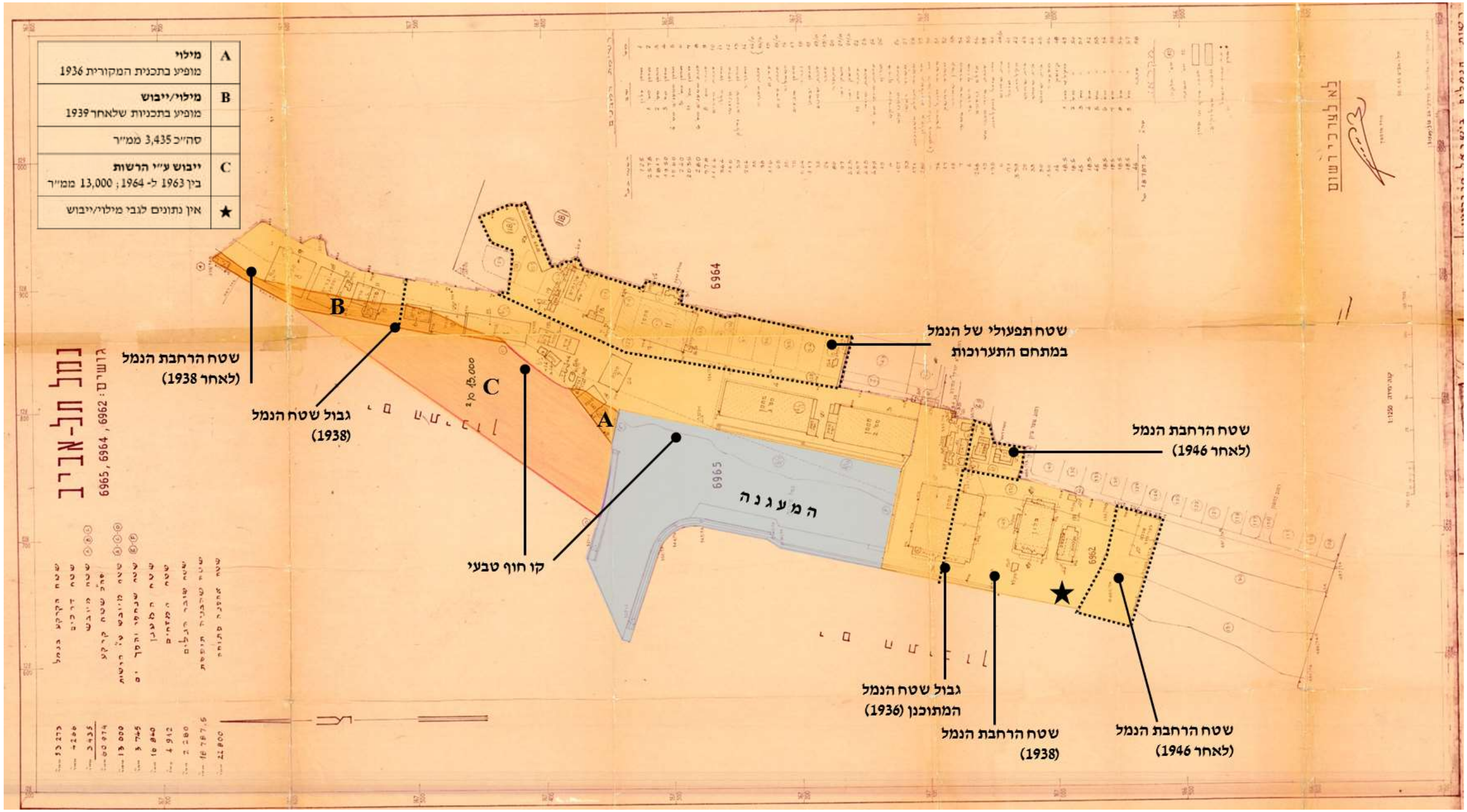


נמל תל אביב - תכנית מבנים; 1963
(ארכיון חברת אוצר מפעלי ים)

נמל תל אביב - תכנית מבנים; 1963 - המשך

הרחבת הנמל: במפה מופיע שטח הנמל בשיא גודלו, שנתיים לפני סגירתו. מסומנים בה גבולותיו והשטחים שנוספו לו במשך שנות פעילותו. הרחבות הנמל נעשו תוך רכישה/ סיפוח שטחים מדרום ומצפון למעגנה, בדרך של ייבוש רצועות קרקע לאורך קו החוף הטבעי, וסיפוח שטחים ממזרח לרח' הנמל בשטח מתחם התערוכות.

הייבוש המשמעותי ביותר נעשה בין השנים 1963-1964 כאשר יובש הים לאורך קו החוף הטבעי מצפון למעגנה, בשטח של 13,000 ממ"ר. תרומתו של שטח זה לפעילות הנמל הייתה זניחה עקב סגירתו בשנת 1965.



תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי** **חלק ג**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **150**

נמל תל אביב - תכנית מבנים; 1963 - המשך

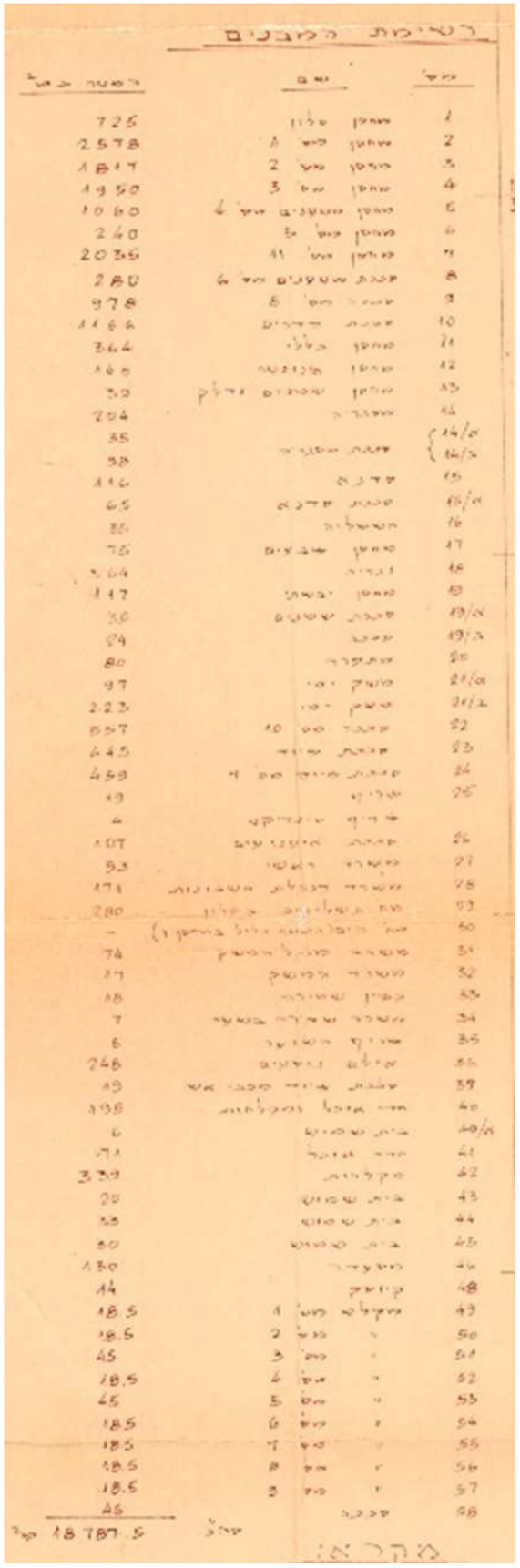
תכנית 1963 מציגה את המצב הקיים נכון למחצית הראשונה של שנת 1963. במפה: סימון המבנים, הבחנה בין סוגי המבנים ציון השימושים על-פי רשימה מפורטת.

בינוי: בנמל מגוון מבנים:

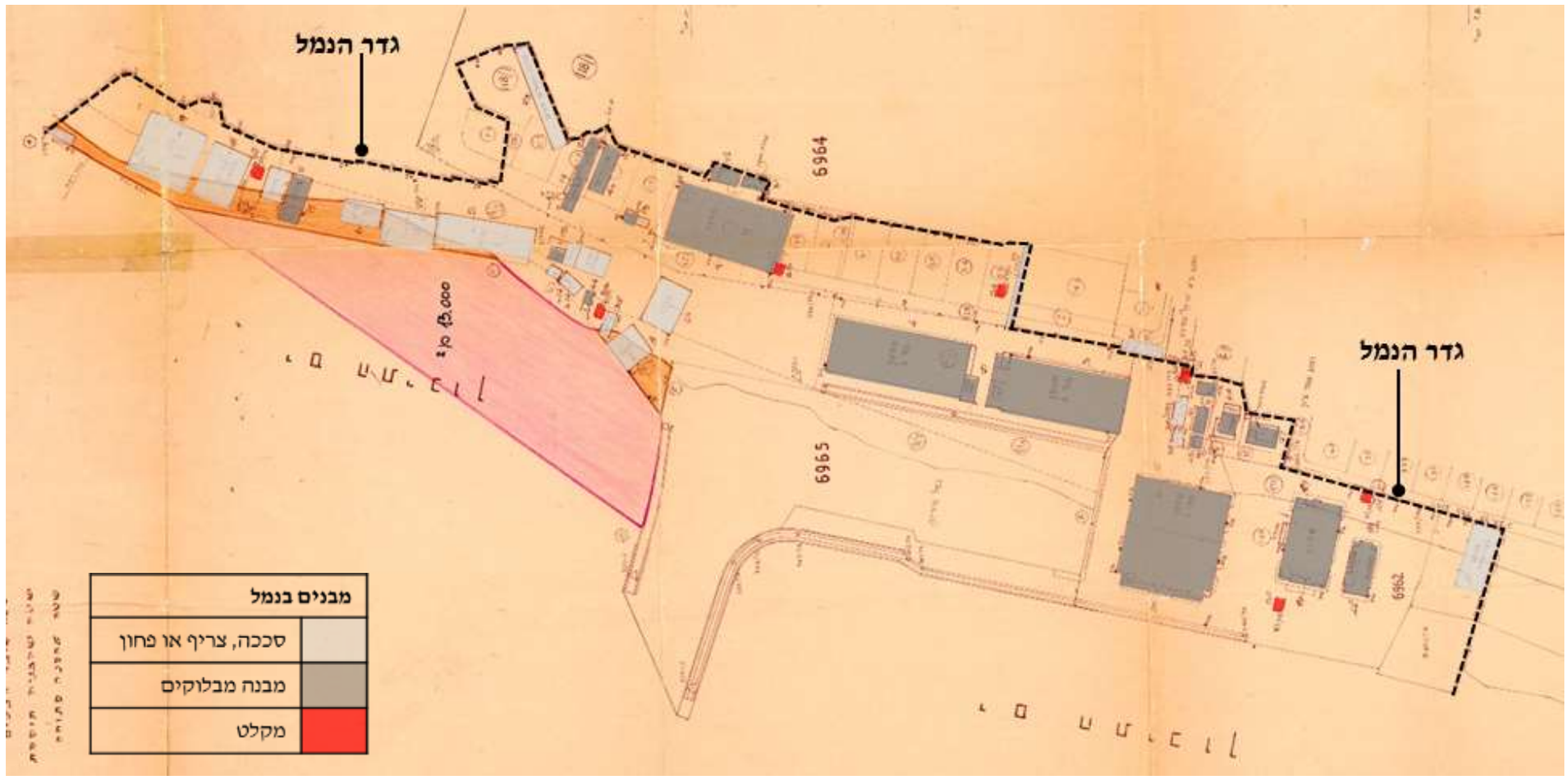
- מחסנים גדולים ששטחם נע בין 1000 מ״ר ל- 2000 מ״ר, כאשר הגדול ביותר - מחסן הבטון [4] ששטחו כ- 2500 מ״ר.
  מבנים אלו ממוקמים סביב המעגנה ומחסן מס׳ 11 מזרחית לרח׳ הנמל.
- מחסנים בינוניים ששטחם 200-300 מ״ר, מרוכזים בעיקר לאורך הרצועה הצפונית של הנמל.
- מבנים קטנים שטחם עד 100 מ״ר, פזורים בכל השטח.
- מקלטים בשטח שנע בין 18.5 ל- 45 מ״ר, פזורים אף הם בכל שטח הנמל.
- קיוסקים ודוכנים ששטחם 4-6 מ״ר, פזורים בכל השטח.

תכסית: תכסית השטח נמוכה, והמבנים תופסים כ- 30% משטח הקרקע בנמל בלבד. שטחי האחסנה הפתוחה תופסים אף הם כשליש מסה״כ שטח הקרקע של הנמל.

הערות: סימון המבנים נעשה באופן סכמתי בלבד ולצורך המחשה; 2 מקלטים מרשימת המבנים לא אותרו בתכנית.


רשימת המבנים

מס׳	שם	רשמה מ״ר
1	מחסן סלון	725
2	מחסן מס׳ 1	2578
3	מחסן מס׳ 2	1817
4	מחסן מס׳ 3	1950
5	מחסן משרדים מס׳ 4	1060
6	מחסן מס׳ 5	240
7	מחסן מס׳ 11	2035
8	מכבש משרדים מס׳ 6	280
9	מחסן מס׳ 8	978
10	מחסן חדרים	1166
11	מחסן כללי	364
12	מחסן מכונאי	160
13	מחסן משרדים גדלק	50
14	משרדים	204
14/א, 14/ב	חצר משרדים	35
15	חדרים	116
16/א	חצר חדרים	65
16	השטילות	30
17	מחסן שבעים	75
18	נגריה	264
19	מחסן יבואן	117
19/א	חצר משרדים	30
19/ב	עגלה	24
20	מחסנים	80
21/א	מוסך יפו	97
21/ב	משרד יפו	223
22	מחסן יפו 10	557
23	חצר מיון	445
24	חצר מיון מס׳ 9	459
25	שרטוט	49
26	מרכז מיון	4
27	מחסן מיון	107
28	משרד ראשי	93
29	משרד הנהלת המשרדים	171
30	חצר המחלקה המשפטית	280
31	משרד מנהל המשק	74
32	משרד המשק	17
33	מחסן שחורה	18
34	משרד שחורה בחצר	7
35	מרכז השחורה	6
36	מחסן נייטים	248
37	חצר מיון מס׳ 10	19
38	חדר אוכל ומלחים	198
39	חצר שטיפה	6
40	חצר אוכל	171
41	מקלטים	339
42	חצר שטיפה	20
43	חצר שטיפה	38
44	חצר שטיפה	30
45	מעברה	130
46	קיוסק	14
47	מקלט מס׳ 1	18.5
48	2 מס׳	18.5
49	3 מס׳	45
50	4 מס׳	18.5
51	5 מס׳	45
52	6 מס׳	18.5
53	7 מס׳	18.5
54	8 מס׳	18.5
55	9 מס׳	18.5
56	סככה	45
57	סה״כ	18787.5



תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע ויינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי
חלק ג

תאריך:
פברואר 2017

נמל תל אביב - תכנית מצב קיים; 2015

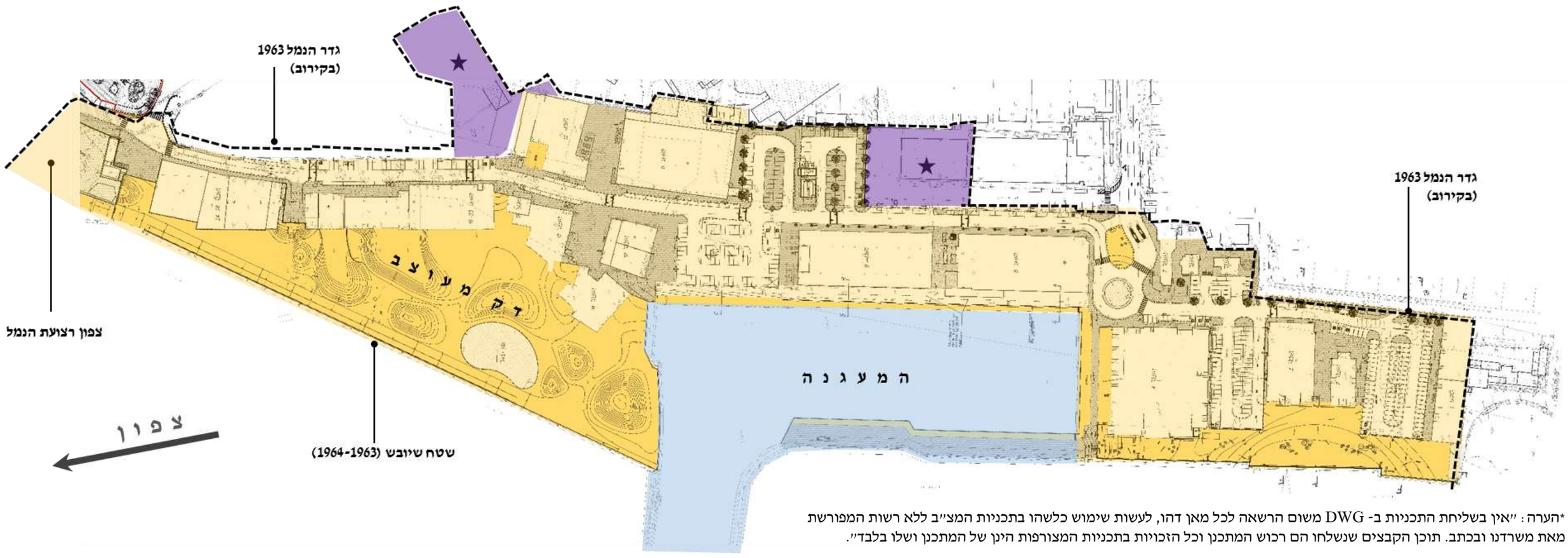
תכנית זו (1:500 במקור) מציגה מצב קיים של שטח הנמל נכון לשנת 2015, לאחר עבודות הפיתוח הנחרבות שבוצעו בשנים 2006-2007. גיליון זה הוכן לצורך עבודת התיעוד והתקבל באדיבות משרד מייזליץ כסיף אדריכלים (07.06.2015)*.

תכולת התכנית: התכנית כוללת את כל שטח הנמל, המבנים, המחסנים והסככות המכונים 'האנגרים'. מודגשים בה שטחי החוץ שעוצבו במסגרת הפיתוח החדש, רחוב הנמל, כיכר הכניסה ומגרשי החניה. בנוסף מוצגים בה עצים, פרטים ואלמנטים של פיתוח במרחב הציבורי.

השוואה בין תכנית זו לתכנית משנת 1963 מעלה את התובנות הבאות:

1. ישנם שני אזורים בצפון ובדרום הרצועה שממזרח לרח' הנמל אשר נכללו בתחום הנמל בתכנית 1963 ואינם נכללים בשטח הנמל כיום. אזורים אלה צבועים בסגול ומסומנים ב- ★.
2. התכנית 'נחתכת' בצפונה באופן בו חלק משטח הנמל נותר מחוץ לתחום המשורטט.

המעגנה: שטח המעגנה נותר ללא שינוי. משטח הבטון מעל לוכד הגלים משמש כמגרש חניה. כל השטח ממערב לרחוב הנמל חופה בדק עץ מעוצב בהתאם לתכנית משרד מייזליץ-כסיף שזכתה בתחרות (2003).



*הערה: "אין בשליחת התכניות ב- DWG משום הרשאה לכל מאן דהו, לעשות שימוש כלשהו בתכניות המצ"ב ללא רשות המפורשת מאת משרדנו ובכתב. תוכן הקבצים שנשלחו הם רכוש המתכנן וכל הזכויות בתכניות המצורפות הינן של המתכנן ושלו בלבד".

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 2 - תיעוד היסטורי-פיסי** **חלק ג**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **152**

פרק 3 - תיעוד מצב קיים

הקדמה

פרק 3 עניינו תיעוד מצב קיים של מרחב הנמל באמצעות תיעוד צילומי ומיפוי. לפרק שני חלקים עיקריים:

חלק א: **תיעוד צילומי מרחבי**

התיעוד נערך בשני מסלולי הליכה-רכיבה לאורך הנמל הכוללים 'תחנות' משמעותיות לאורכם:

- המסלול המערבי: ציר הים (מסומן כחול) - מסלול העובר בחזית מבני הנמל ולאורך הים.
- המסלול המזרחי: ציר רחוב הנמל (מסומן כתום) - המסלול העורפי העובר ממזרח למבני הנמל.

בתחנות שלאורך המסלולים הושם דגש על תיעוד **מרחב הנמל**. בדרך זו ניתן לחוות ולהציג את השתנות המרחב ומאפייניו 'תוך כדי תנועה'.

חלק ב: **תיעוד צילומי מפורט**

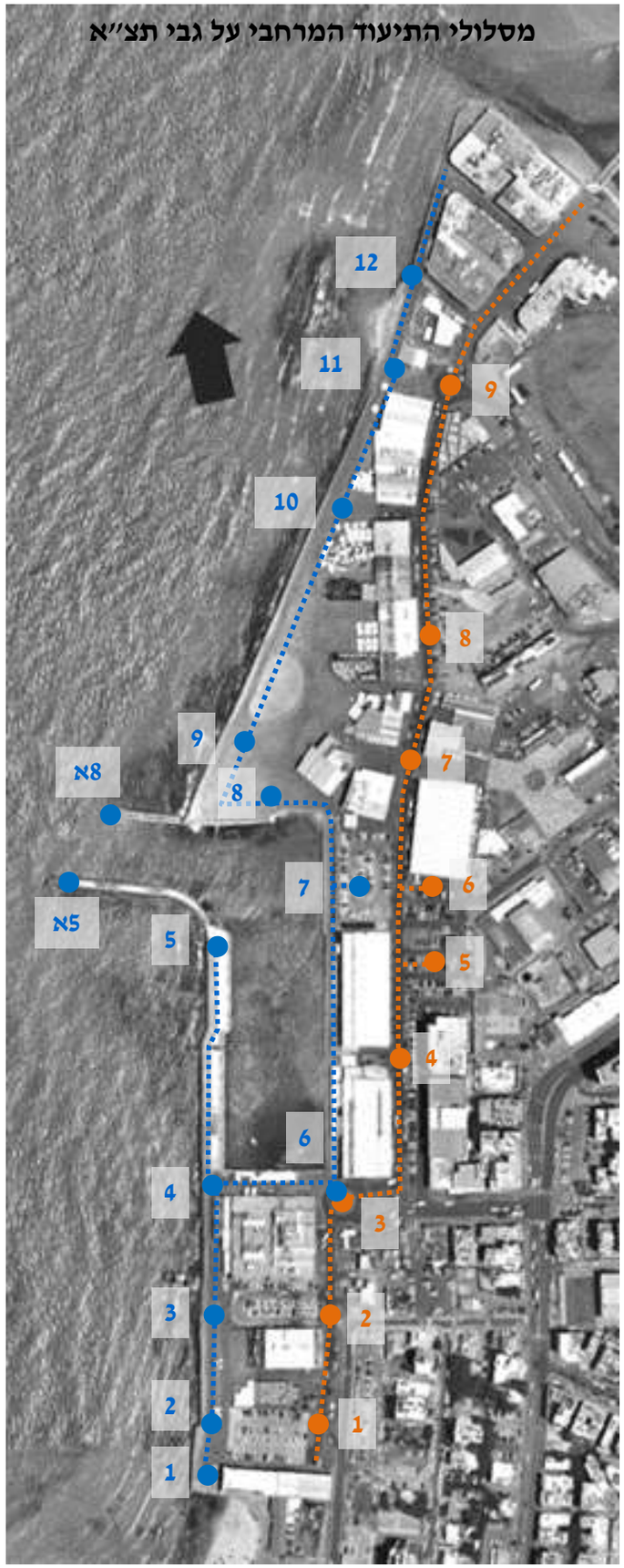
חלק זה מתמקד בפרטים של המרחב הפיסי היוצרים את ההבחנות והדגשים בו, תוך ניתוח תרומתם למרחב וליצירת 'רוח המקום' הייחודית לנמל. מוצג בו **תיעוד ומיפוי של הפרטים** במרחב הנמל.

הנושאים עליהם הושם דגש הם:

- **פרטי פיתוח:** רחוב הנמל, מדרכות ושבילי אופניים - סלילה וריצוף, חניות, הרציפים, ניקוז וביוב, גדרות ומחיצות קלות, מעקות, סימון והפרדה בין אזורים
- **תאורת רחוב**
- **שפת רחוב:** סיפון העץ, שמשיות וספסלים
- **מתקנים טכניים:** תחנות שנאים ותשתיות, עמדות תשלום, מטמנות אשפה ופחים
- **שילוט:** הכוונה והתמצאות, מידע היסטורי, פרסום אירועים, אזהרה
- **צמחיה:** סוג ועיצוב

<u>הערות:</u>

1. התצלומים נעשו על ידי עורכות הסקר בין החודשים מרץ-יוני 2015, אלא אם צוין אחרת.
2. המיפוי המובא לפי נושאים והוא מציג תמונה כללית של מרחב הנמל.
3. תיעוד מצב קיים מפורט של האתרים והמבנים במרחב הנמל מובא בפרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים.



מקרא:

מסלול ציר הים

'תחנת תיעוד'

מסלול ציר רחוב הנמל

'תחנת תיעוד'

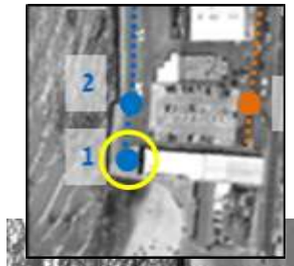
תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il

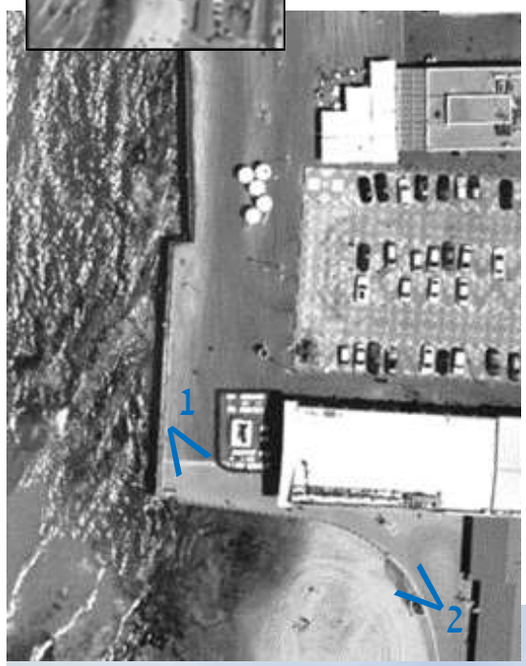
חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 3 - תיעוד מצב קיים

תאריך:
פברואר 2017

3.1 מסלול ציר הים: **תחנה מס׳ 1**





תיאור וממצאים כלליים:

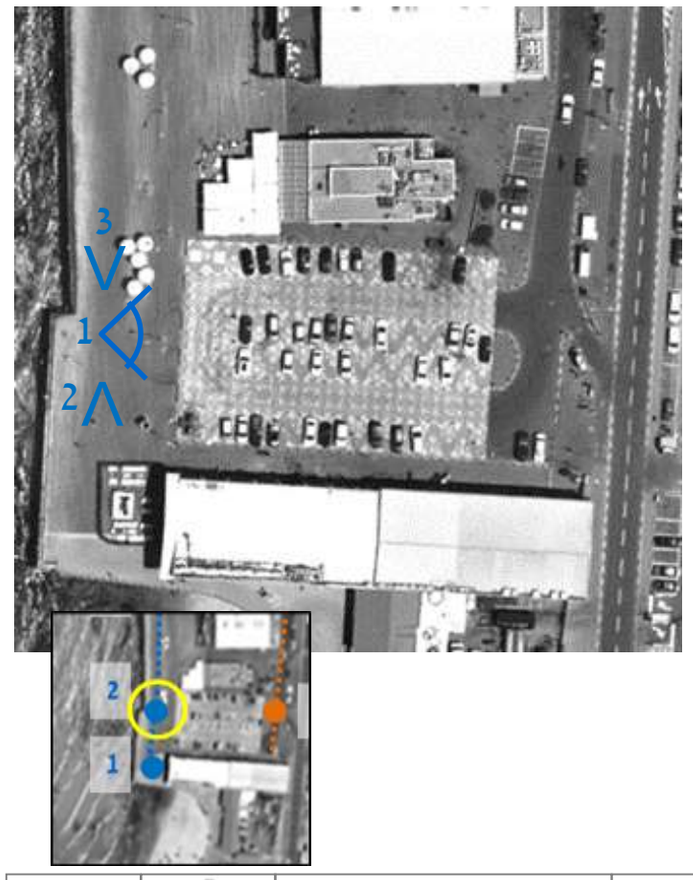
1. מבט מקצה הנמל אל המעבר אל חוף מציצים, מדרום למבנה [1]. רוחב המעבר, כ- 1.0 מ׳ ±, יוצר מעין ׳צוואר בקבוק׳ לתנועת הולכי הרגל ורוכבי האופניים;
   מיקום המעבר ׳נסתר׳ מעיני הציבור המגיע מצפון ומדרום ויוצר נתק פיסי ותודעתי של קו החוף.
2. מבט מכיוון חוף מציצים אל החזית הדרומית של מבנה [1]: רוחב השביל מצטמצם תוך עיקול ימינה לאורך החזית המערבית. בפינת המבנה הדר׳-מע׳ שדה הראייה חסום ומהווה סכנה להולכי הרגל ולרוכבי האופניים משני הכיוונים.

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע ויונר adisewi@gmail.com	אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **155**

מסלול ציר הים: **תחנה מס׳ 2**

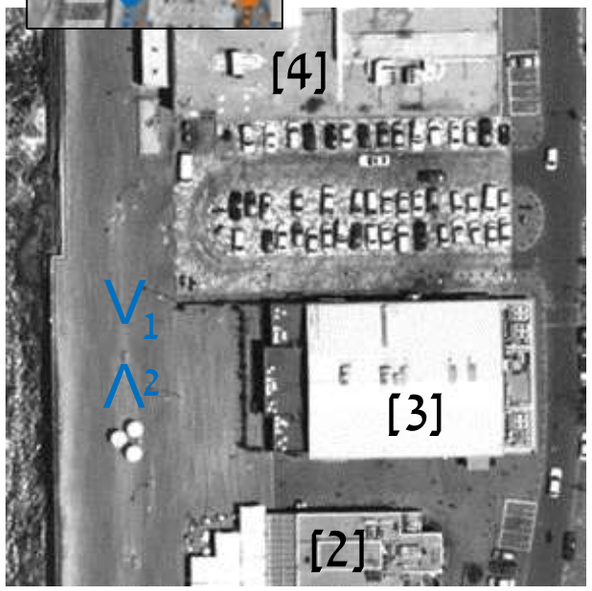
תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט לכיוון מזרח - מבנה [1] מדרום ומבנה [2] מצפון. ברקע, בנייני מגורים ומשרדים. במרכז מגרש חניה רחב החודר אל שטח הנמל.
2. מבט דרומה - הפינה הדר׳-מע׳ של הנמל, קצה קיר הים, מאחוריו חוף מציצים וברקע המלונות. המבט ממחיש את **תחושת ה- 'DEAD END' בה נקטע מרחב השוטטות של הנמל.**
3. מבט מהנקודה הדרומית ביותר לכיוון צפון. ממזרח לדק מבנים [2] ו- [3] באופק נראה המנוף הגדול. **מרחב שוטטות פתוח ומזמין.**



תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **156**

מסלול ציר הים: **תחנה מס׳ 3**



תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט לכיוון צפון - ממזרח מבנה [4]. טיילת העץ העליונה מסתירה את הנוף הקרוב לכיוון צפון. המנוף מהווה נקודת ציון.
2. מבט לכיוון דרום - ממזרח מבנים [1] ו- [2].

שני התצלומים מציגים מבט פתוח והמשכי לכיוון דרום ולכיוון צפון.

המרחב מוגדר על-ידי שתי דפנות שונות באופיין:

ממזרח: **דופן מבונה לסירוגין,** מוגדרת באמצעות מבנים בודדים הניצבים במרחק זה מזה. בין המבנים שטח פתוח המשמש במקרים רבים לחניה.

ממערב: **תיחום רציף אך נמוך** על-ידי קיר הים המערבי, נמוך מגובה העיניים. מבט פתוח לכיוון הים.

מידע נוסף בכרטיסי אתר: מס׳ 3 – קירות הים; מס׳ 7 – מנוף פטיש.

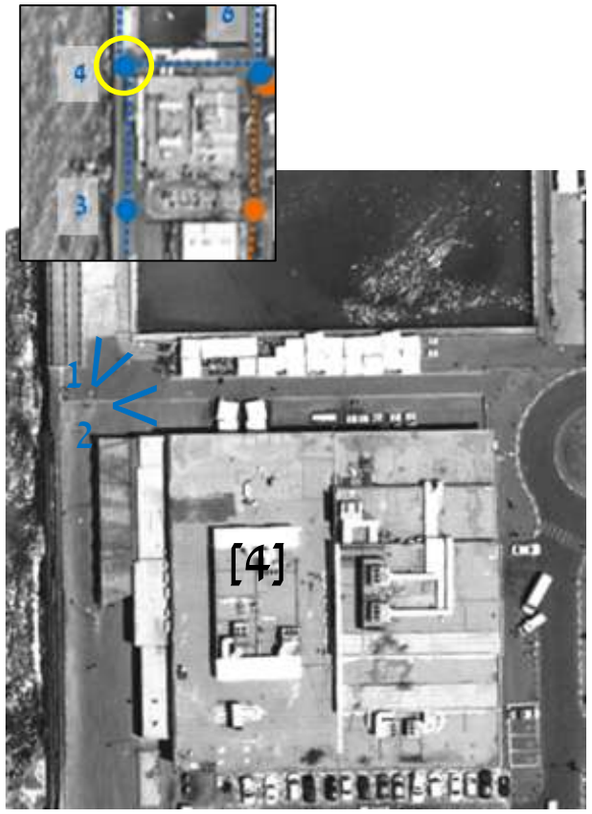
תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**

תאריך: **פברואר 2017**

מסלול ציר הים: **תחנה מס׳ 4**



מידע נוסף בכרטיס אתר מס׳ 1 – מעגנה

תיאור וממצאים כלליים:

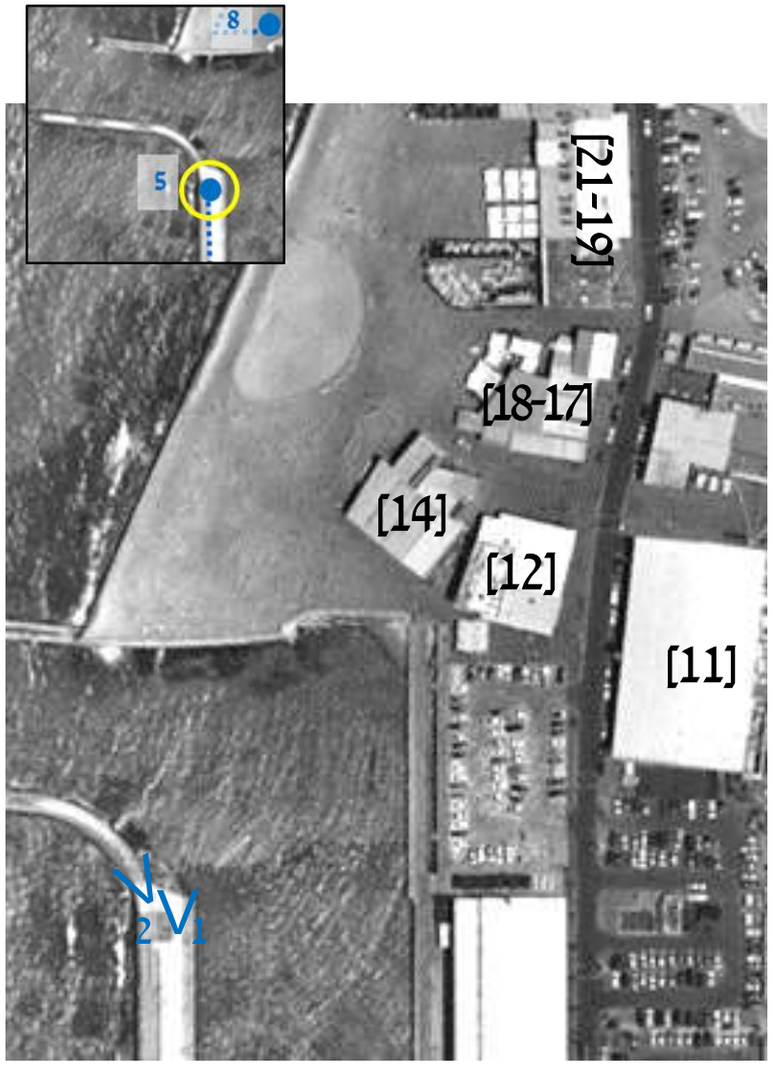
1. מבט לצפי-מז׳ - המחסנים הגדולים [8] ו- [9].
2. מבט לכיוון מזרח - מדרום מבנה [4] וממזרח מבנה [8].

המעגנה והרציפים הם **לב מרחב השוטטות** של הנמל, **מרחב פתוח** מוגדר גיאומטרית על ידי המעגנה באופן היקפי מארבעה כיוונים.

קו מבט פתוח מהמעגנה אל שכונות העיר הגובלות ממזרח, וחיבור דרך רח׳ כ״ג יורדי הסירה אליהן.

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **158**

מסלול ציר הים: **תחנה מס׳ 5**



חזית הנמל - מהמעגנה צפונה:

1. מבט מקצה קיר הים המערבי צפונה:

נפרש **מבט פתוח** אל רצועת הנמל הצפונית לעבר תחנת הכוח רדינג ושובר הגלים שמול רידינג.

2. מבט לצפון מערב:

נפתח מבט אל הים **שהיה מוסתר** לאורך כל הרציף המערבי על-ידי טיילת העץ הגבוהה.

(מקור: https://www.google.co.il/maps)

מידע נוסף בכרטיסי אתר: מס׳ 3 – קירות הים; מס׳ 4 – תעלת כניסה למעגנה.

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 3 - תיעוד מצב קיים

תאריך:
פברואר 2017

מסלול ציר הים: **תחנה מס׳ 5א**

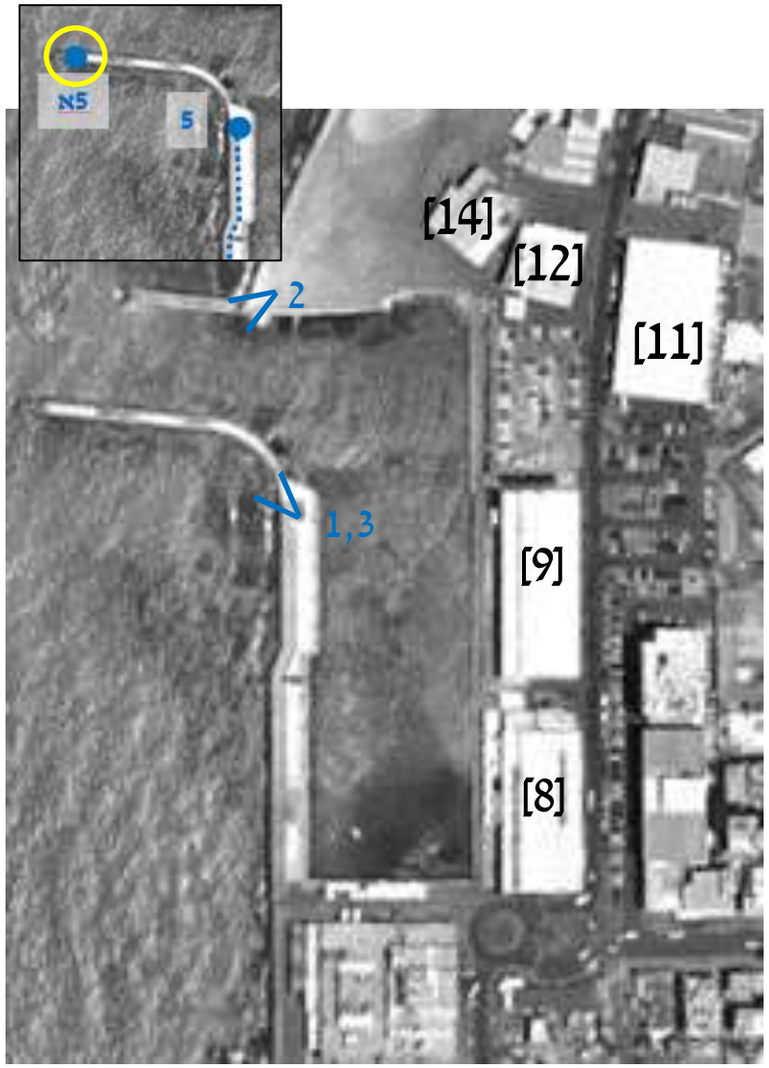
תעלת הכניסה למעגנה – קיר הים הדרומי (כרטיס אתר מס׳ 4):

1. תקריב אל ביתן הזרקור (ראה כרטיס אתר 5)
2. מבט לדרום מערב:

   תצפית מלאה אל קיר הים הדרומי. החזית לכיוון תעלת הכניסה משופעת.

3. מבט לצפון מערב:

   תצפית מלאה אל קיר הים הדרומי. החזית לכיוון הים בעלת חתך מעוגל המכונה "ארובת גלים".



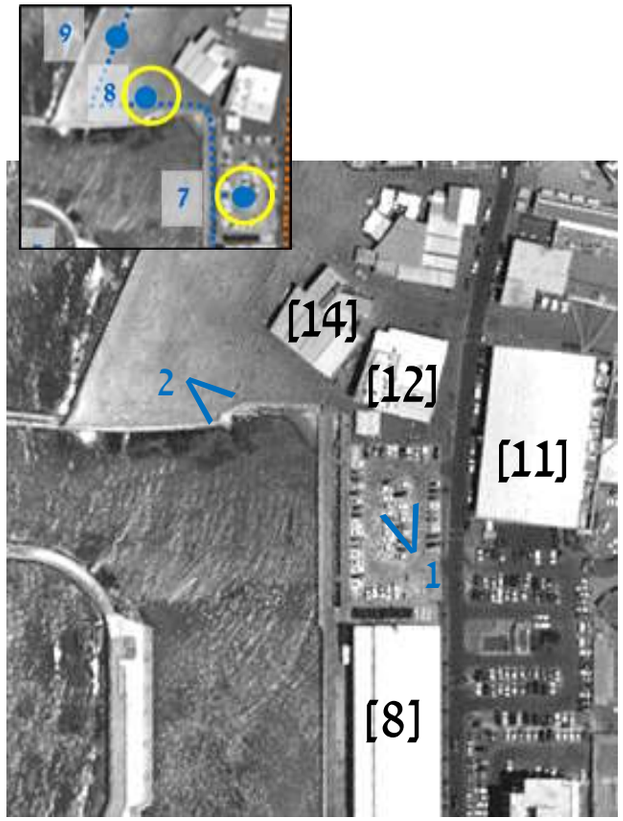
תחנה משותפת - מסלול ציר הים: **תחנה מס' 6** - מסלול רחוב הנמל: **תחנה מס' 3**

מידע נוסף בכרטיסי אתר: מס' 7 – מנוף פטיש.

תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט מערבה מהכיכר במפגש רחוב כ"ג יורדי הסירה והנמל אל המעגנה והים הפתוח: כאן ניכרת **הסתרת הים על ידי טיילת העץ העליונה** מעל קיר הים המערבי.
2. מבט מהכיכר לכיוון מזרח - מבנה [7]: ברקע שכונות העיר הגובלות ממזרח.
3. מבט מכיכר הכניסה לכיוון רח' הנמל: ממזרח רצועת המגרשים הפרטיים ובה בנייני משרדים **'זרים' לאופי הבינוי בחצי האי הירקוני.**

מסלול ציר הים: **תחנות 7-8**



תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט ממגרש החניה לכיוון צפון: מבנים [12] ו- [14] שני מבנים **אופייניים לרצועת הנמל הצפונית.**
2. מבט לכיוון מגרש החניה הצמוד למעגנה':

מגרש החניה ממוקם מעל 'לוכד הגלים'. במפלס נמוך ממנו נמצא משטח בטון על כלונסאות המשמש המשך הרציף המזרחי של המעגנה. ברקע מבנים [10] ו- [11].

מבנה [11] **חוסם את המבט מהנמל אל מתחם התערוכות - יריד המזרח.**

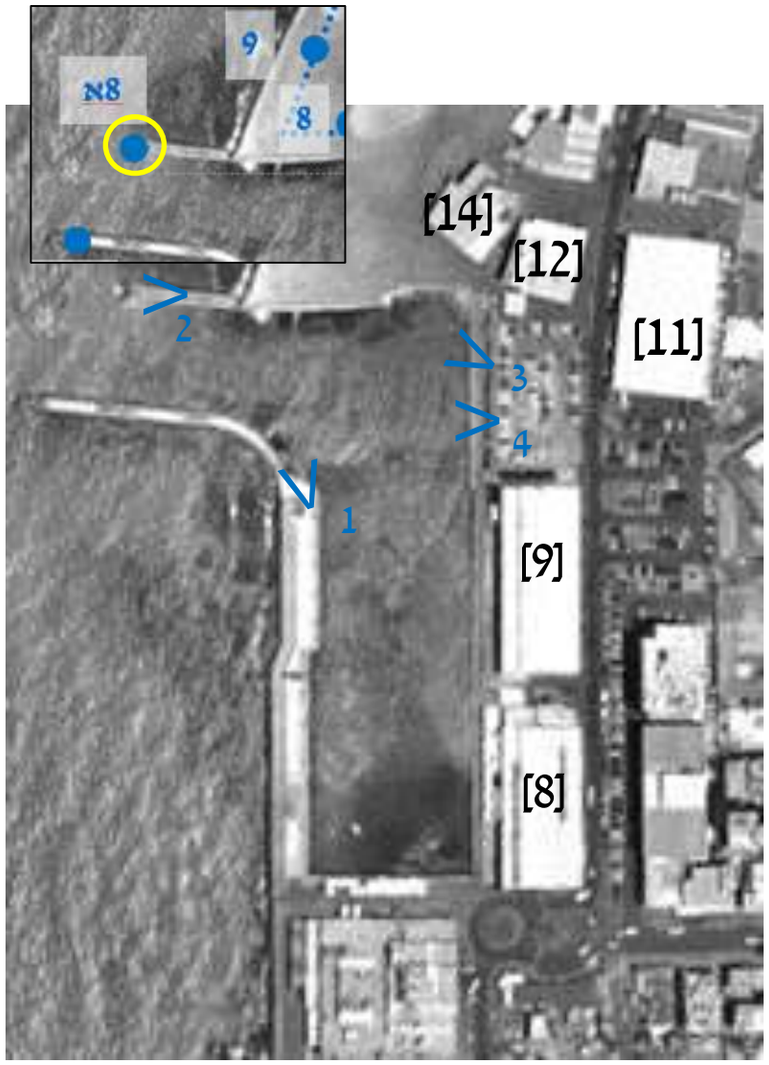
מידע נוסף בכרטיסי אתר: מס' 1 – מעגנה.

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר' עדי סלע וינר	אדר' ד"ר קרן מטרני	**פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	**פברואר 2017**		**162**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**			

מסלול ציר הים : **תחנה מס׳ 8א**

תעלת הכניסה למעגנה – קיר הים הצפוני (כרטיס אתר מס׳ 4):

1. מבט כללי לצפון מערב.
2. מבט לכיוון מערב, ממרכז קיר הים הצפוני. הגישה באמצעות מדרגות בטון מטיילת העץ.
3. מבט לצפון מערב לאורך קיר הים הצפוני. החזית לכיוון תעלת הכניסה משופעת.
4. מבט כללי לכיוון מערב – תצפית מלאה על תעלת הכניסה למעגנה.



תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

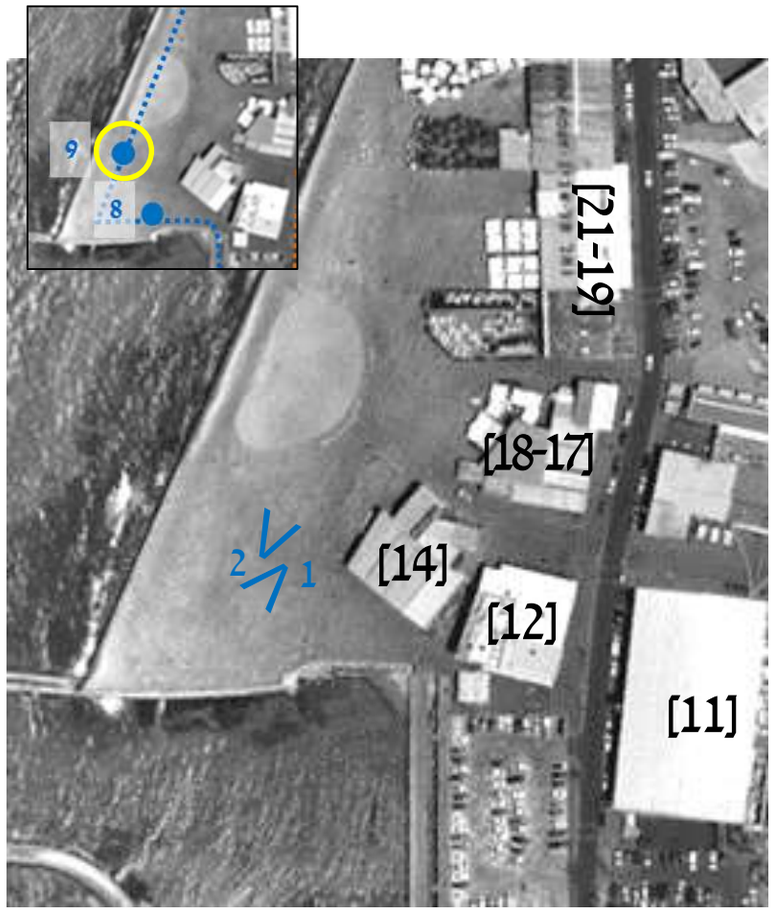
שם הפרק :
פרק 3 - תיעוד מצב קיים

תאריך :
פברואר 2017

מסלול ציר הים: **תחנה מס׳ 9**

תיאור וממצאים כלליים:

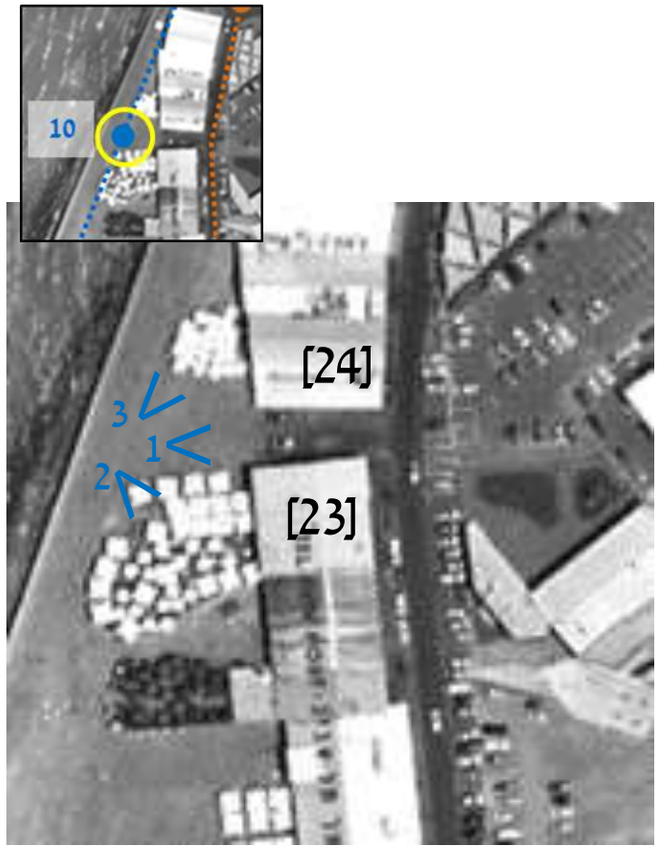
1. מבט לכיוון דרום מערב: מבט אל הטופוגרפיה הגלית של סיפון העץ, ומבט פתוח אל מרחבי הים (מקור: https://www.google.co.il/maps).
2. מבט לכיוון צפון-מזרח: במבט זה נראה סיפון העץ הצפוני בסמיכות לארגז החול, וכן הפיזור האקראי אך מתוכנן של מתקני הישיבה וגופי התאורה.



מידע נוסף בכרטיס אתר מס׳ 9 – סיפון עץ (דק).

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **164**

מסלול ציר הים: **תחנה מס׳ 10**

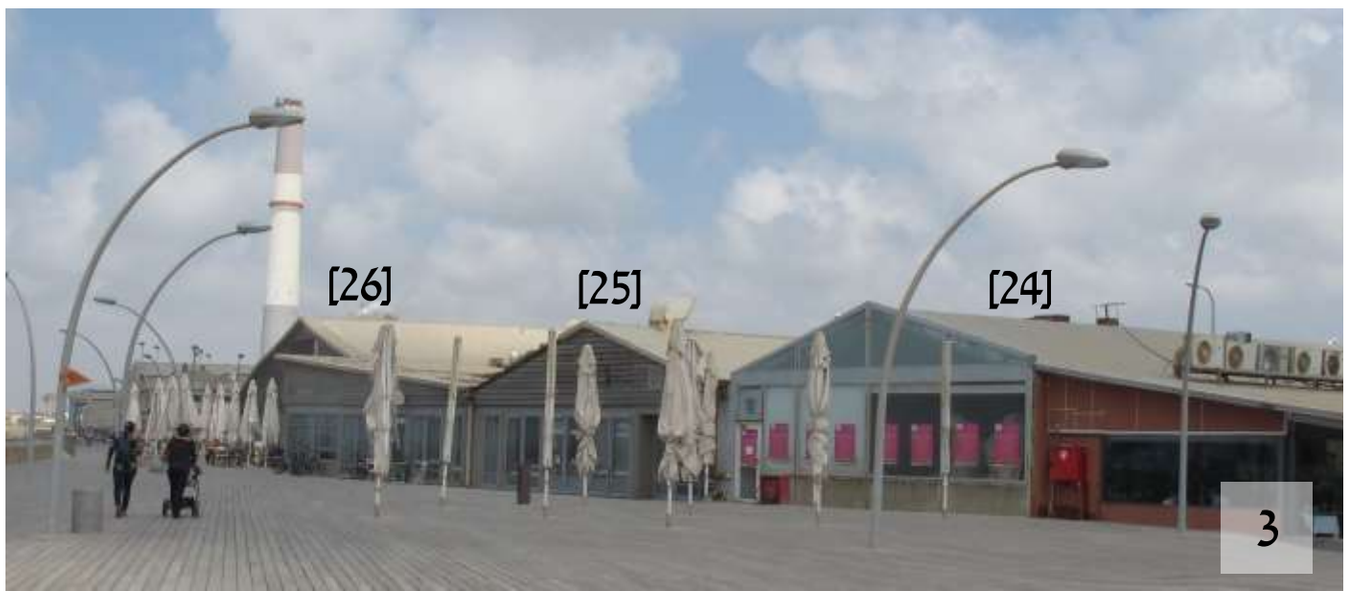


תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט לכיוון מזרח בין מבנה [23] ל- [24]:
קשר פיסי בין מתחם יריד המזרח, הנמל והים, במעבר הצר שבין שני הבניינים.

2+3: בשני תצלומים אלה ניכרים מאפייני הבינוי המייחדים את רצועת הנמל הצפונית: מחסנים בעלי תכסית רחבה, גובה קומה ממוצע סביב 5 מ׳, גג פח דו שיפועי עם גמלון המופנה אל טיילת הים (24-26), וגמלון בניצב לטיילת הים (מבנים 19-23).

מידע נוסף בכרטיס אתר מס׳ 10 – מאזני גשר / עמדת שקילה.



תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 3 - תיעוד מצב קיים

תאריך:
פברואר 2017

מסלול ציר הים: **תחנה מס׳ 11**

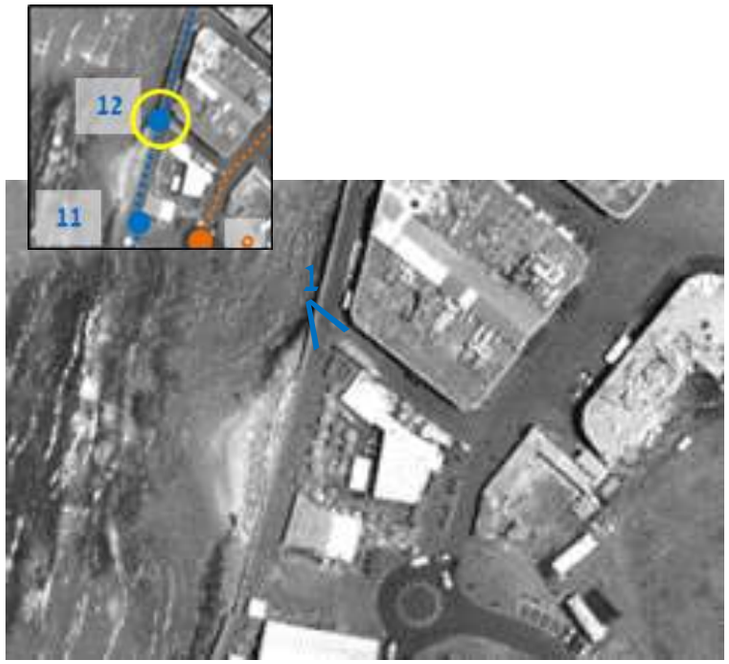
תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט לכיוון דרום: אל רצועת הנמל הצפונית ומרחבי הים. בתצלום זה ניכר רוחבה הצר של רצועת הים המקורית לפני השטח שיובש.
2. מבט לכיוון צפון: ממזרח מתחם ׳שלוותה׳ ואחריו מחסני שפך הירקון. באופק תחנת הכוח רידינג ושובר הגלים. מערבה – מבט פתוח אל הים.

(מקור: https://www.google.co.il/maps)

מידע נוסף בכרטיסי אתר: מס׳ 3 - קירות הים; מס׳ 9 – סיפון עץ (דק).

מסלול ציר הים : **תחנה מס׳ 12**



תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט לכיוון דרום-מזרח : הגבול הצפוני של שטח הנמל מצפון למתחם ׳שלוותה׳ [27].

קצה רצועת הנמל הצפונית. חיבור אל מתחם התערוכות - יריד המזרח מדרום למחסני שפך הירקון ועד לצפון שטח אצטדיון המכביה (לשעבר).

באזור זה רצועת הנמל הצפונית צרה ביותר ומתאפשרת ירידה למפרצים הרדודים של חוף הים.

(מקור : https://www.google.co.il/maps)

מידע נוסף בכרטיסי אתר : מס׳ 3 - קירות הים ; מס׳ 9 – סיפון עץ (דק).

תיעוד, מחקר ועריכה : אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק : **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך : **פברואר 2017**	עמוד : **167**

מסלול רח׳ הנמל: **תחנה מס׳ 1**

תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט לכיוון צפון: ממזרח משרדי אמ״י [5] [6], ממערב מבנה [3], ברקע מבנה [8]. <u>בקטע זה רח׳ הנמל נכלל בשטח הנמל.</u> פיתוח הרחוב, הריצוף והאלמנטים השונים תואמים את השפה העיצובית החדשה.
2. מבט לכיוון דרום: ממערב מבנה מס׳ [1] ממזרח מגרשי חניה. <u>בקטע זה רחוב הנמל הינו דרך עירונית מחוץ לשטח הנמל</u>. על כן הרחוב במקטע זה סלול ולא מרוצף.
3. מבט לכיוון מערב: מדרום מבנה מס׳ [1] מצפון מבנה מס׳ [2]. **המבט פתוח ורחב ומאפשר מבט מלא אל הים באופק דרך הטיילת.**

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **168**

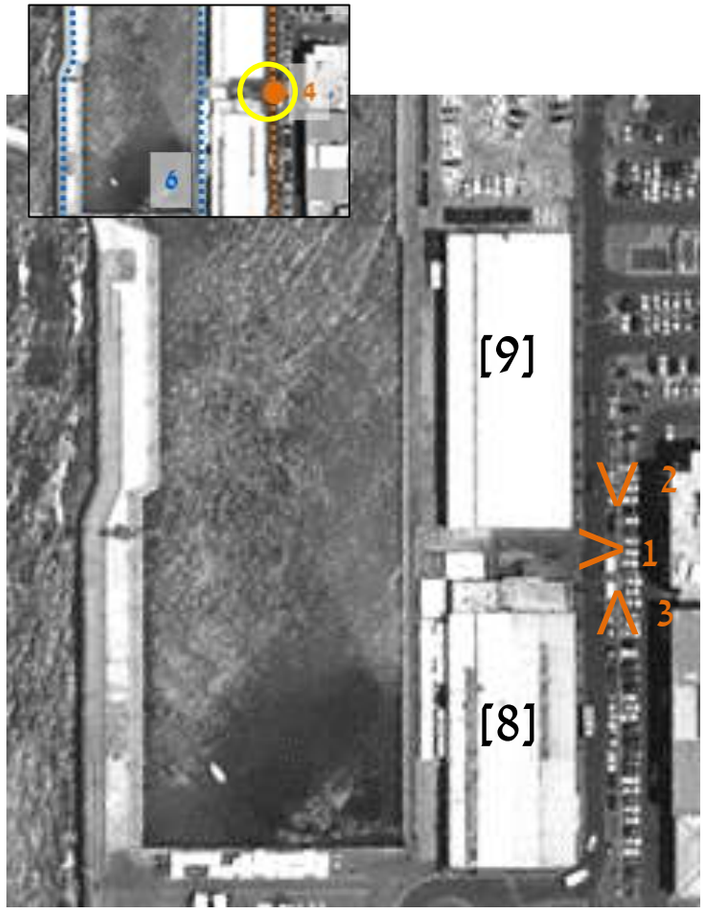
תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט לכיוון מזרח - בתי המגורים החד קומתיים של שכונת שכנים ב׳ לאורך רחוב שער ציון (מחוץ לשטח הנמל). הרחוב קושר את מרחב הנמל עם רחוב הירקון.
2. מבט לכיוון מערב - בין מבנה [3] ו-[4].

שני התצלומים ממחישים **מבט פתוח והמשכי** ממזרח למערב, וחיבור פיסי דרך רח׳ שער ציון לעיר.

התחנה הבאה - נקודת מפגש:
מסלול רח׳ הנמל (3) וציר חזית הים (5) הוצגה במסלול חזית הים.

מסלול רחי הנמל: **תחנה מס׳ 4**

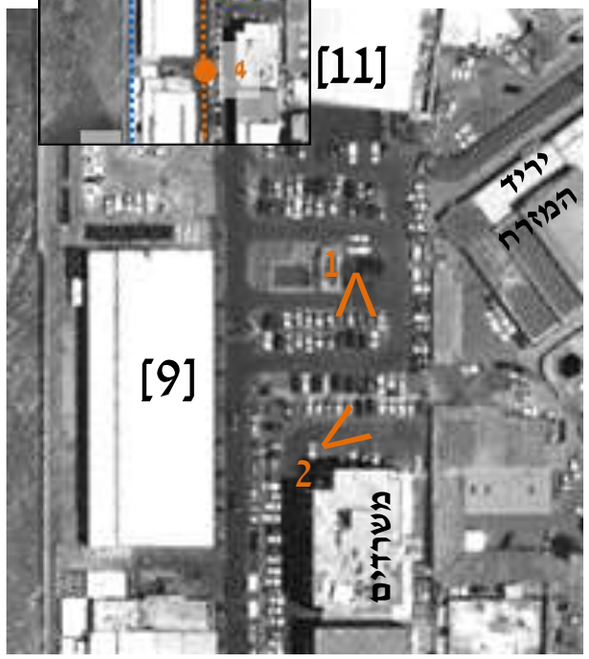


תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט לכיוון מערב: מצפון מבנה [9] מדרום [8]: **המבט לים נחסם** על ידי טיילת העץ העליונה.
2. מבט לכיוון צפון: מבנים נמוכים, **פרספקטיבה נקייה.**
3. מבט לכיוון דרום: קו הרקיע עירוני מגוון ולא אחיד. ציר רחוב הנמל נקטע, בניינים בגבהים שונים חוסמים את המבט הפתוח.

תיעוד, מחקר ועריכה:	שם הפרק:	תאריך:	עמוד:
אדר׳ עדי סלע ווינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	**פברואר 2017**	**170**

מסלול רח׳ הנמל: **תחנה מס׳ 5**



תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט לכיוון דרום ממגרש החניה המרכזי - ממערב ומזרח מבנים נמוכים של הנמל ומתחם יריד המזרח. מדרום - בניין משרדים במגרשים הפרטיים. הבניין מתנשא לגובה של כ- 8 קומות **ויוצר חייץ בנוי בתוך המרחב.**
2. מבט לכיוון מזרח: ביתני יריד המזרח, מבנה המשטרה ומחסן [11] בעל תכסית גבוהה, **מגדירים מובלעת של שטח פתוח המשמש לחניה.**

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 3 - תיעוד מצב קיים

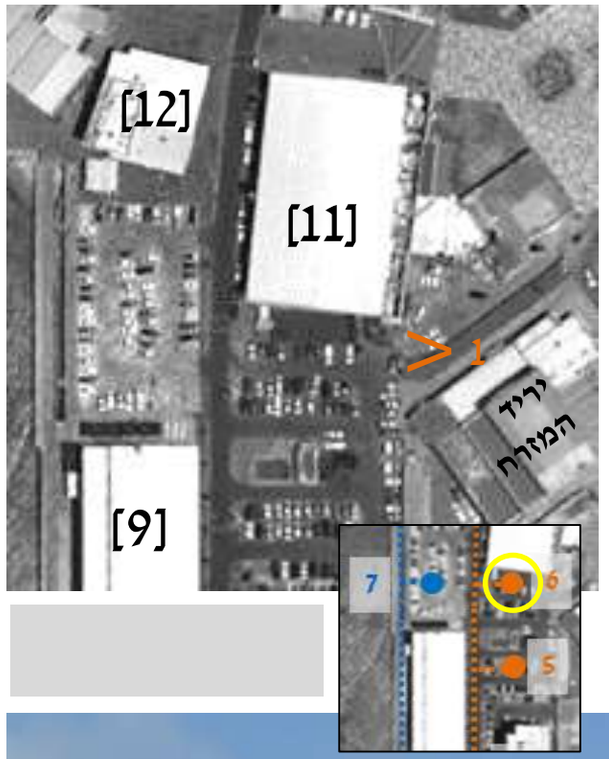
תאריך:
פברואר 2017

מסלול רחי הנמל : **תחנה מס׳ 6**

תיאור וממצאים כלליים:

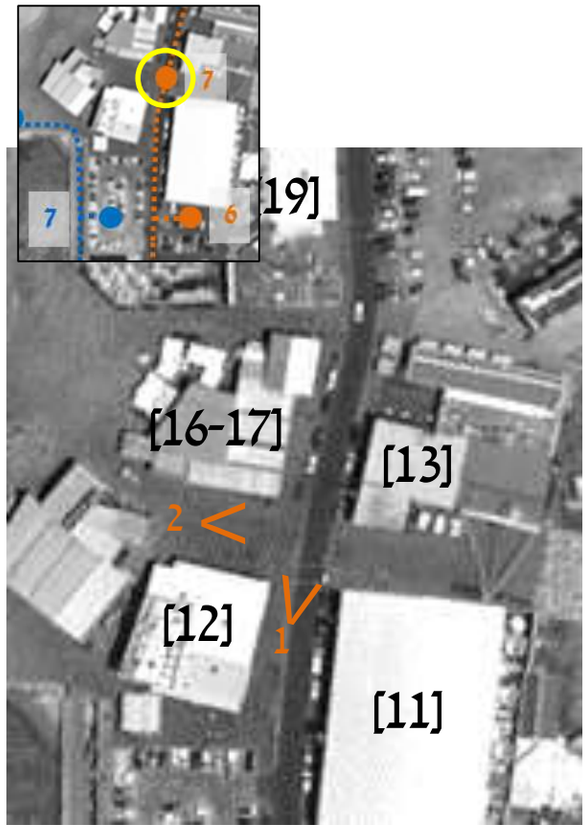
מבט לכיוון מערב ממגרש החניה המרכזי : **נפתח מבט רחב, בו רואים באופן מלא וברור את המפגש שבין הים לשמים, במיקום מדויק מול תעלת הכניסה של המעגנה**. ברקע נראים קירות הים של תעלת הכניסה.

המבט לכיוון צפון נחסם על-ידי מבנה [11].



מידע נוסף בכרטיס אתר מס׳ 3 - קירות הים.

מסלול רחי הנמל: **תחנה מסי 7**



תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט לכיוון צפון: רחוב הנמל מתעקל. מימין מבני מתחם יריד המזרח ובאופק ארובת רידינג.
2. מבט לכיוון מזרח בין מבנה [12] למבנים [17-16]: **ציר המשכי פתוח - חיבור פיזי בין הנמל ואזור יריד המזרח,** ברקע נראה פסל **'הפועל העברי'** ביריד המזרח.

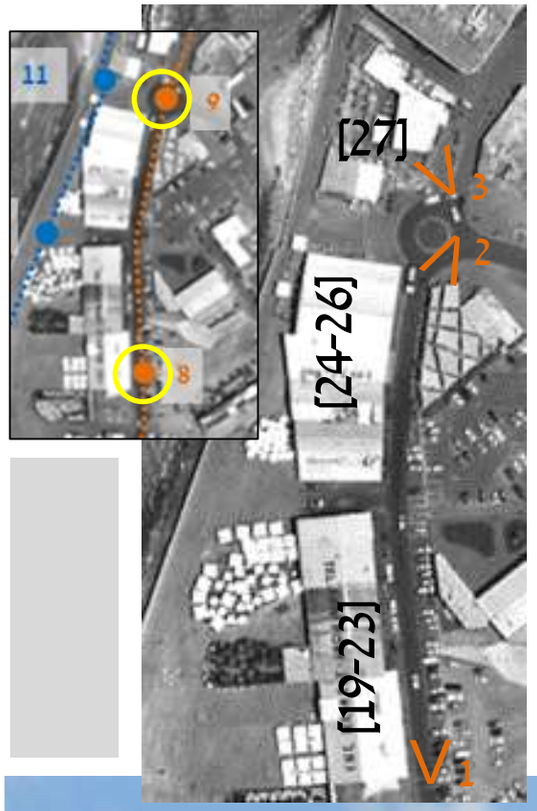
מסלול רח׳ הנמל: **תחנה מס׳ 8-9**

תיאור וממצאים כלליים:

1. מבט לכיוון צפון: החזית ׳האחורית׳ של רצף המבנים [19-23] לאורך רצועת הנמל הצפונית.
2. מבט לכיוון דרום: תקריב אל החזית האחורית של מבנים [24-26].

בשני תצלומים אלה ניכרים מאפייני הבינוי המייחדים את רצועת הנמל הצפונית: מחסנים בעלי תכסית רחבה, גובה קומה ממוצע סביב 5 מ׳, גג פח דו שיפועי עם גמלון המופנה אל טיילת הים (24-26), וגמלון בניצב לטיילת הים (מבנים 19-23).

3. מבט מהכיכר הצפונית לכיוון צפ׳-מז׳: מתחם ׳שלוותה׳ גדרות קלות, ויוצר מעין מובלעת מופרדת מהרצועה הצפונית. מעבר למבנה זה מסתיים שטח הנמל, ומתחיל אזור מחסני שפך הירקון (ראה נספח לתיעוד).



3.2 פרטי פיתוח: ריצופים

רחוב הנמל, מדרכות ושבילי אופניים

1. רחוב הנמל מחוץ לשטח הנמל:

- הרחוב נושק לשטח הנמל ממזרח
- סלול אספלט
- אבני שפה מבטון צבועות
- מדרכה (ממזרח) אבנים משתלבות
- עמודי מחסום (בולרד) צפופים למניעת חניה על שביל האופניים (קו מרוסק אדום)
- שביל אופניים

2. רחוב הנמל בשטח הנמל:

- מרבית המשטחים מרוצפים באבנים משתלבות
- רחוב הנמל והמדרכות - בגוון אחיד
- החניות המקבילות מופרדות על-ידי פס אבנים בהירות
- אבנים בהירות משולבות גם באזור המיועד לחניה
- אבני שפה מבטון צבועות אדום-לבן

*גבול שטח הנמל עובר ממזרח לחניות המקבילות למדרכה ובצמוד למגרש החניה.

פרטי פיתוח: חניות

1. מגרשי חניה מעוצבים:

- 3 מגרשים ממערב לרח' הנמל (הדרומי, המרכזי ובצמוד למעגנה)
- משטחי בטון מוחלק צבועים ומעוטרים בציפוי פולימרי
- דוגמאות בעיצוב מיזליץ-כסיף אדריכלים
- ביצוע חברת CRContech
- בכניסה למגרשי החניה, איי תנועה ואזורי הפרדה: אבן משתלבת בגוון אחיד, תחימת ההיקף באבן בהירה ובולרדים מעץ

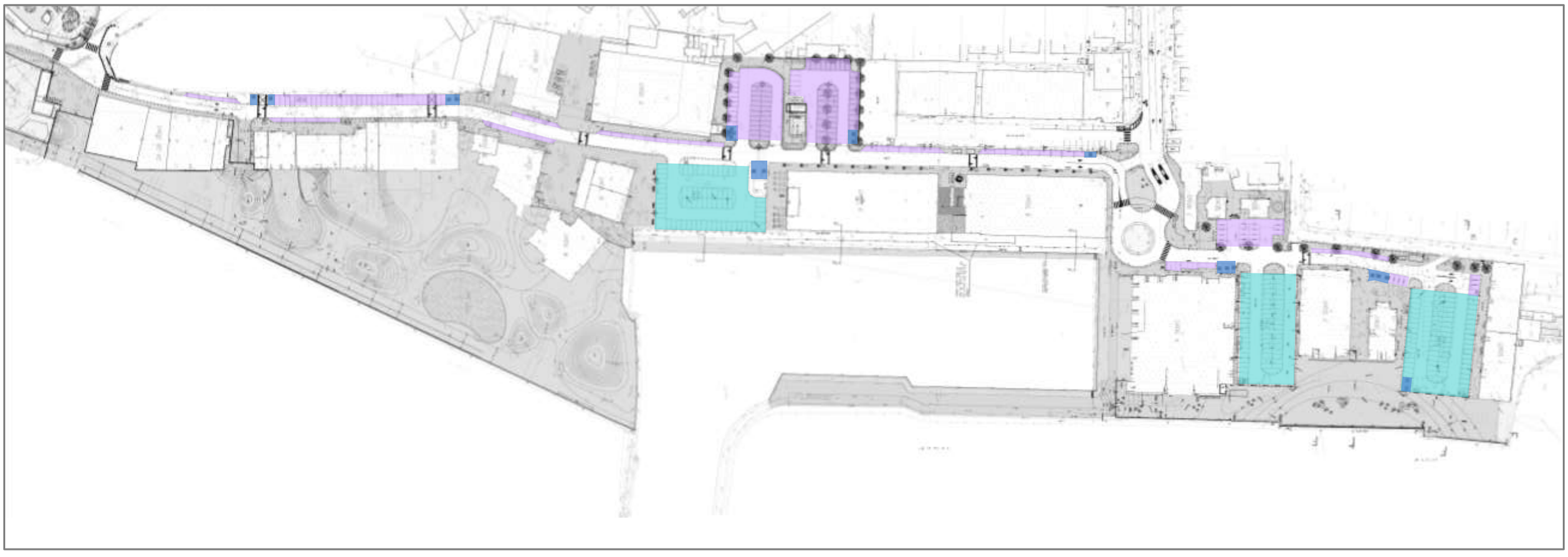
2. חניות נכים:

- מיקום: פזורות במרחב הנמל
- ריצוף אבנים משתלבות
- סימון בצבע ולוגו סטנדרטי
- ציון באמצעות שילוט

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר' עדי סלע וינר	אדר' ד"ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	**פברואר 2017**	**176**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il				

מיפוי : **מגרשי חניה - מיפוי לפי עיצוב פני השטח**

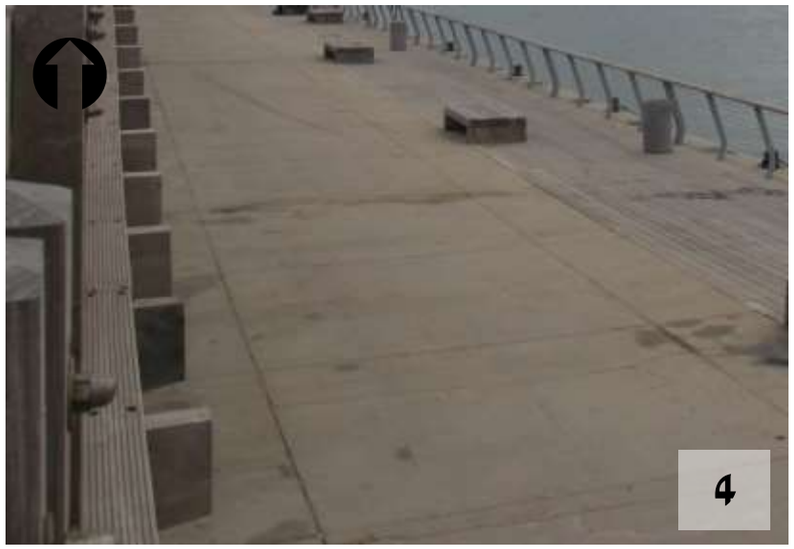
משטחי בטון מוחלק מעוטר בציפוי פולימרי	**אבנים משתלבות**	**חניות נכים מסומנות**

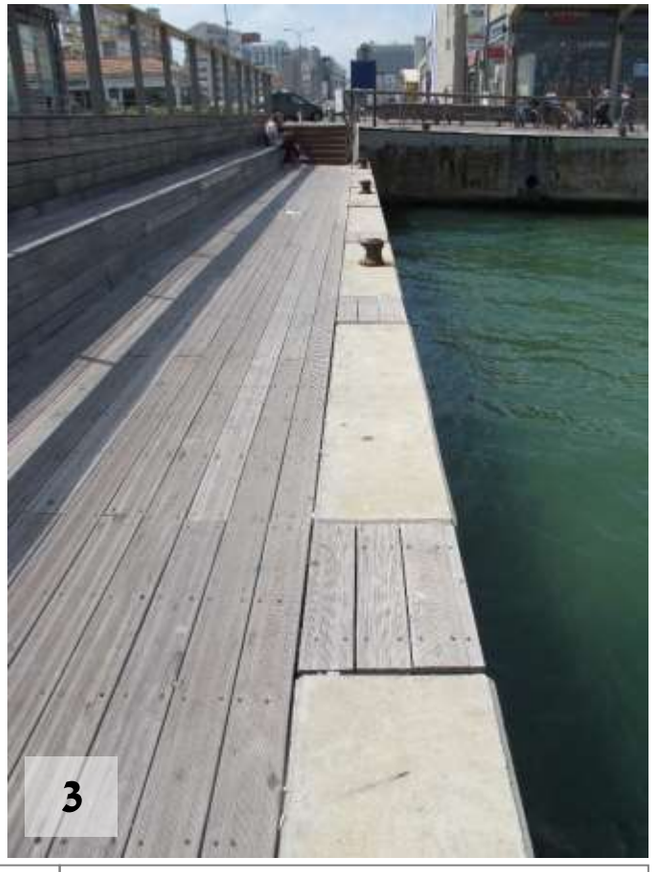


תיעוד, מחקר ועריכה : אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק : **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך : **פברואר 2017**	עמוד : **177**
אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il				

פרטי פיתוח: רציפים סביב המעגנה

1. האזור מתאפיין במגוון ריצופים וחומרי גמר של אזורי ההליכה.
2. הרציף המזרחי מחופה עץ. ספסל עץ מלווה את הרציף ומדרג את הפרשי המפלסים המקוריים שלו. הספסל **פוגם באותנטיות ובשלמות של המעגנה.**
3. פרט ספסל העץ שמלווה את הרציף המזרחי .
4. המפלס התחתון של הרציף המערבי בסמוך לקיר הים - יציקת בטון חדשה והשלמת עץ בסמוך לדופן המעגנה.

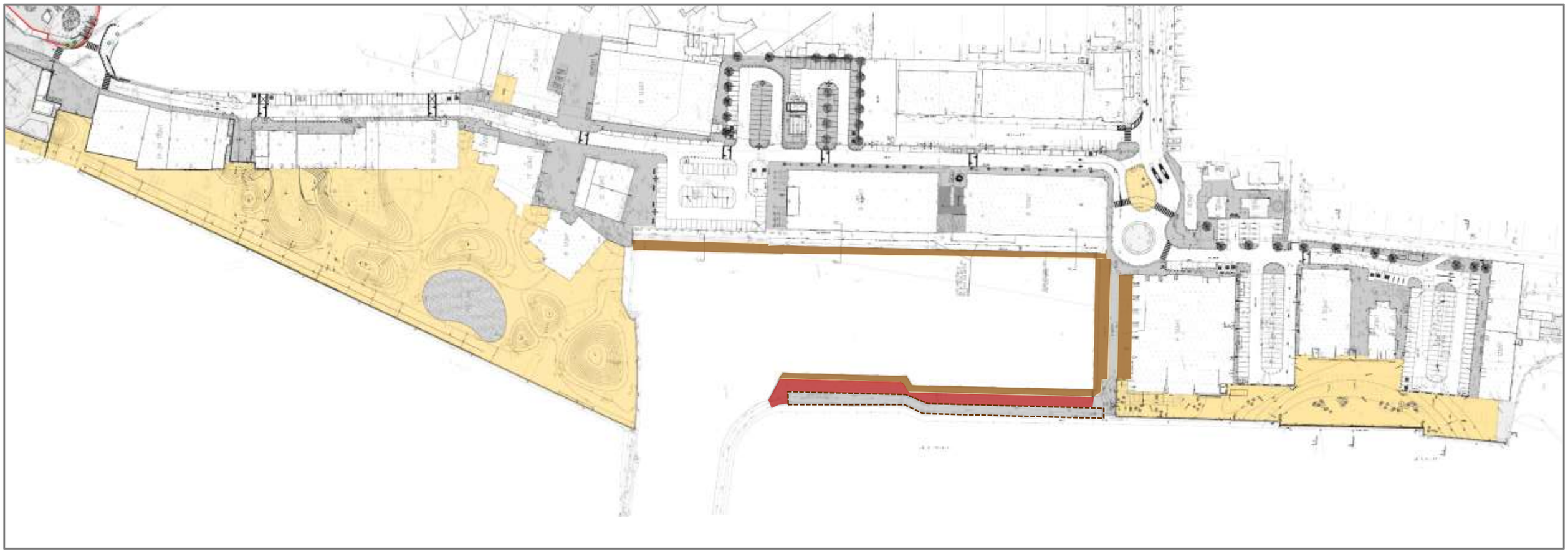




תיעוד, מחקר ועריכה : אדר' עדי סלע ויינר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק : **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך : **פברואר 2017**	עמוד : **178**

מיפוי : **סוגי ריצוף ומשטחים כולל רציפים סביב המעגנה**

ריצוף באבנים משתלבות (מרבית שטח הנמל)	משטח בטון	משטח עץ גלי (׳דק׳)	משטחי עץ שטוח



תיעוד, מחקר ועריכה :	חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב	שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	פרק 3 - תיעוד מצב קיים	פברואר 2017		179

פרטי פיתוח: מכסי ביוב וסבכות ניקוז למערכת תיעול

1. מכסה ביוב חדש (2008) שעוצב במיוחד לנמל בו משולב סמל הנמל ההיסטורי (ראה פרק 1).
2. סבכות תיעול מי גשם מברזל משולבות בריצוף: האבנים המשולבות שבהיקף הסבכות פגומות ושבורות.
   המקום יוצר מפגע בטיחותי בייחוד לאור העובדה כי בצמוד לו ממוקמות חניות נכים.
3. סבכת תיעול מעוגלת משולבת במדרכה.
4. פרט סטנדרטי לתיעול באבן שפה של מדרכה.

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע וינר kuff1@017.net.il / אדר׳ ד״ר קרן מטרני adisewi@gmail.com	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **180**

פרטי פיתוח: גדרות ומחיצות קלות

מרבית מרחב הנמל פתוח ונגיש למעבר חופשי בכל חלקיו. הפרדה והסתרה של אזורים שונים נעשית בעיקר על-ידי מחיצות קלות של בית העסק, רובן מעץ, חלקן ניידות. להלן מספר דוגמאות:

1. מחיצות קלות וסבכות מעץ להסתרת אזורי תפעול ופחי אשפה.
2. מחיצות דקורטיביות מחומרים טבעיים. חלק מהצבעים נועדו להדגשה ולתיחום בשעות בילויי הלילה.
3. מתחם 'שלוותה' הוא האזור היחיד בשטח הנמל התחום בגדרות עץ בכל היקפו פרט לחזית המערבית הפונה לים.
4. גדר העץ בגבול הצפוני של מתחם 'שלוותה' מציינת את גבול שטח הנמל בצפון. מעבר לה נמצא אזור מחסני שפך הירקון שאינו בניהול הנמל (ראה נספח לסקר התיעוד).

1

3

4

2

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

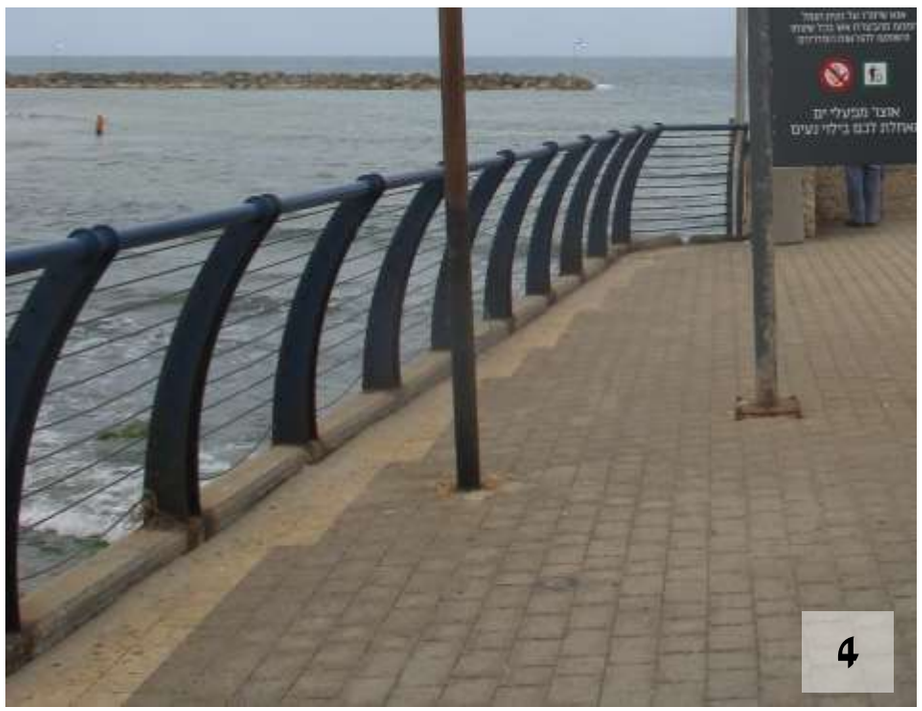
שם הפרק:
פרק 3 - תיעוד מצב קיים

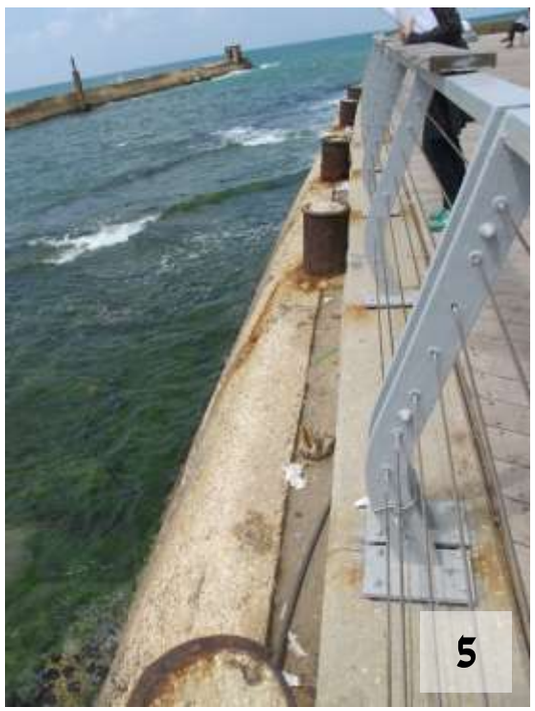
תאריך:
פברואר 2017

פרטי פיתוח: מעקות לאורך קירות הים

במרחב הנמל נראים מספר סוגים של מעקות שנבנו לאורך קירות הים במהלך השנים. להלן מספר דוגמאות:

1. מעקה עץ עם כבלים - קצה צפוני של רצועת הנמל הצפונית.
2. קיר ים מקורי ועליו מעקה משופע ממתכת עם כבלים ומשטח עץ אופקי - לאורך הסיפון הצפוני והדרומי.
3. קיר ים מקורי ללא מעקה.
4. מעקה מתכת, מעט מעוגל, צבוע כחול - מקצה הנמל בדרום ועד לחיבור אל חוף מציצים.
5. + 6. מעקה מתכת, כבלים ומשטח עליון מעץ - לאורך רציפי המעגנה.

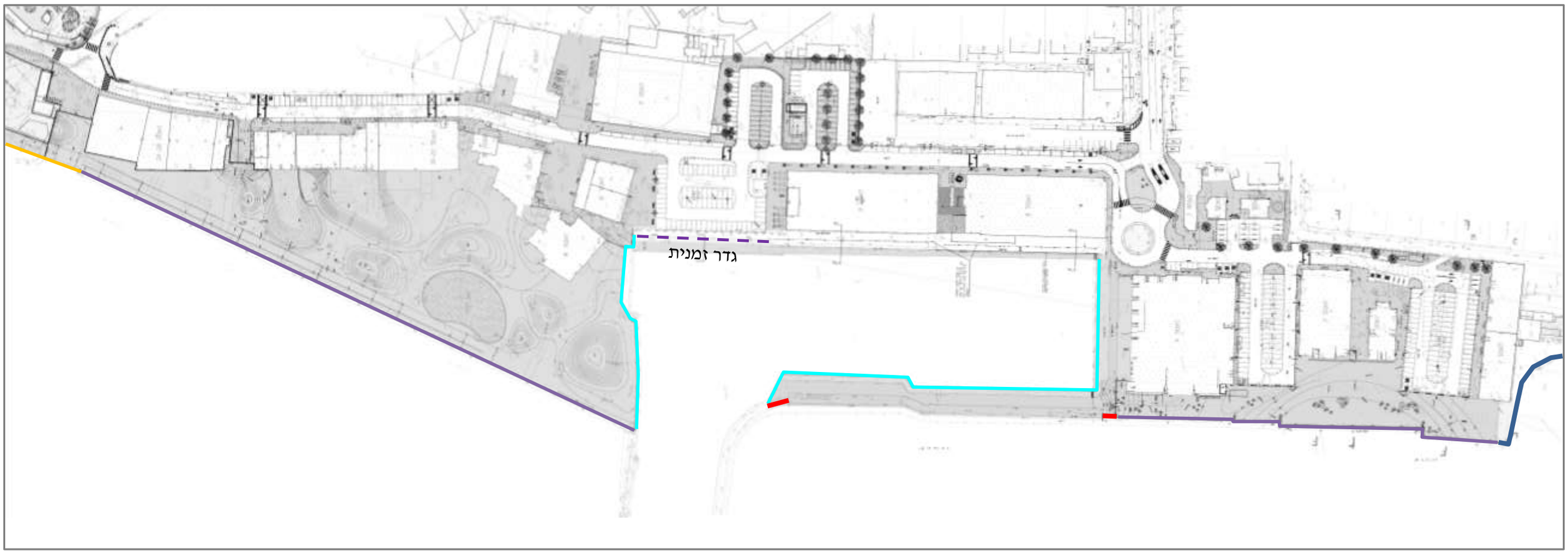




תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **182**

פרטי פיתוח : **מעקות לאורך קירות הים**

מעקה כבלים אנכי	מעקה כבלים משופע	מעקה בנוי (קיר ים)	מעקה כבלים מעוגל	מעקה משולב בנוי וקל



תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק :
פרק 3 - תיעוד מצב קיים

תאריך :
פברואר 2017

תאורה: עמודי תאורה לאורך רחוב הנמל

לאורך רחוב הנמל ובשטחים שממזרח לו מותקנים עמודי תאורה שגובהם כ- 10 מ'. עמודים אלה כוללים שני גופי תאורה. באזור החניון שסמוך למבנה 11 מותקנים על כל עמוד 4 גופים תאורה (מיקומים ראה מיפוי).

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

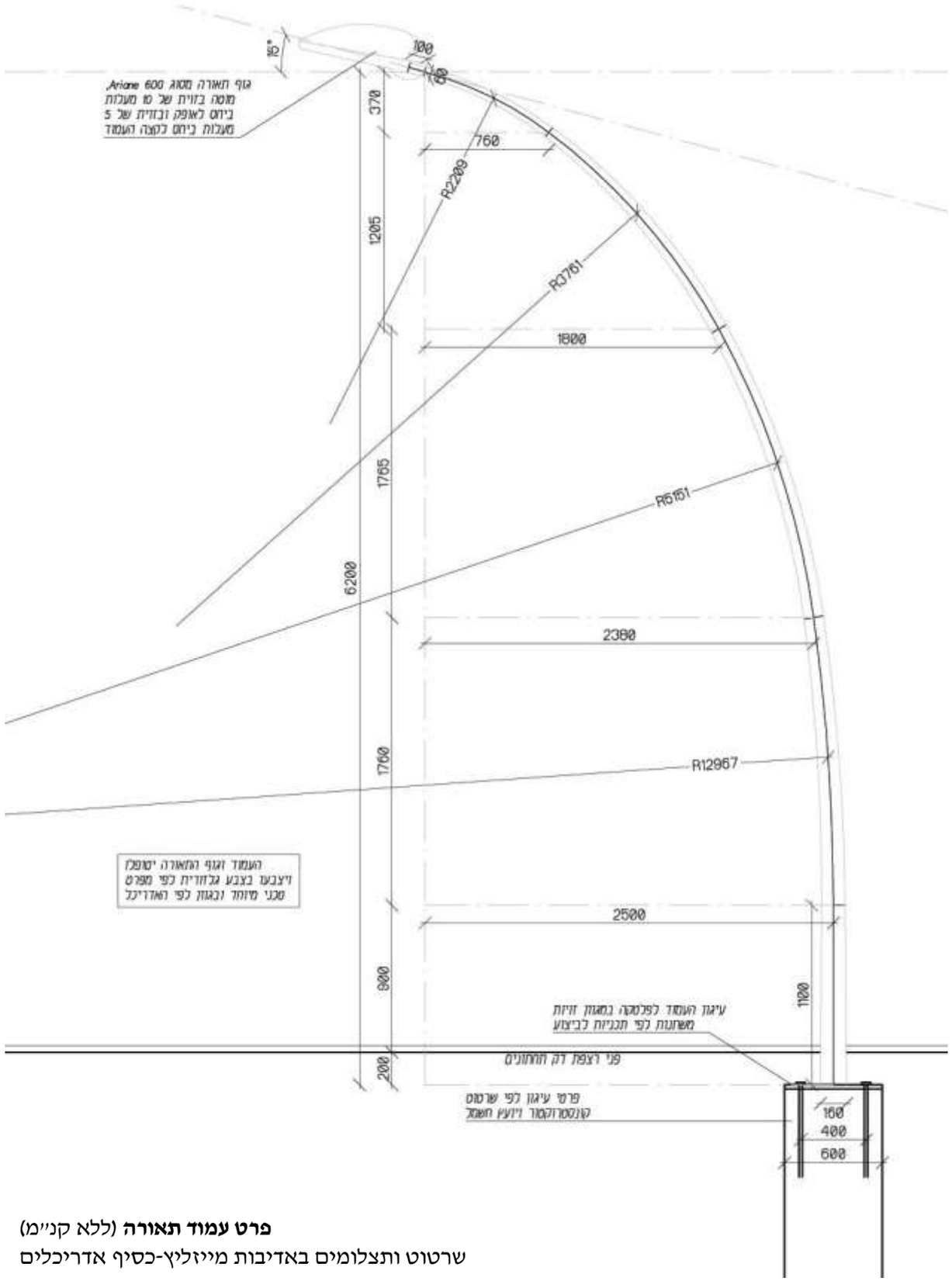
שם הפרק:
פרק 3 - תיעוד מצב קיים

תאריך:
פברואר 2017

תאורה: עמוד תאורה 'סוף' בטיילת הנמל

טיילת הנמל מוארת באמצעות עמוד תאורה ייחודי המכונה 'סוף' שעוצב ע"י מייזליץ-כסיף אדריכלים.

עמוד התאורה: גובהו 6.2 מ', בראשו גוף תאורה מדגם ARIAN 600, מורכב על עמוד פלדה בעל צורת קשת מיוחדת (מיקומים ראה מיפוי).



פרט עמוד תאורה (ללא קנ"מ)
שרטוט ותצלומים באדיבות מייזליץ-כסיף אדריכלים

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**		עמוד: **185**

תאורה: תאורה סביב המעגנה

לאורך הפאה הדרומית וחלק מהפאה המערבית של המעגנה מצוי גוף תאורה שגובהו כ- 3 מ'.

גופי תאורה נוספים מותקנים על הקורה התחתונה של טיילת העץ בפאה המערבית של המעגנה (תוואי ראה מיפוי).

תאורה : מיפוי

עמודי תאורה לאורך רחוב הנמל	עמוד תאורה 'סוף' בטיילת הנמל	עמוד תאורה מעגנה	גוף תאורה קירי מתחת לטיילת העץ

מפת בסיס (ללא קנ"מ)
באדיבות מייזליץ-כסיף אדריכלים

תיעוד, מחקר ועריכה : אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק : **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך : **פברואר 2017**	עמוד : **187**
אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il				

שפת רחוב: סימון והפרדה בין אזורים

מרחב הנמל משופע באלמנטים שונים להפרדה, לסימון ולתיחום שטחים. מרביתם אלמנטים נמוכים (60 ± ס״מ) ממתכת ומעץ. מצב התחזוקה של רבים מהם לקוי. להלן מס׳ דוגמאות:

1+2. עמודי מחסום (בולרדים) ממתכת, מפרט סטנדרטי של עת״א.

3. מחסומים המפרידים בין שטחי החניה שלאורך רחוב הנמל ובין שטחי החניה של הנמל.

4. גדר נמוכה מחופה לוחות דמויי-אבן בגבול המגרש הדרומי של מבנים [5] ו[6] - משרדי אמ״י. גדר מסוג זה מפרידה גם את החניון הציבורי הממוקם בכניסה לנמל מרחוב כ״ג יורדי הסירה.

2

1

3

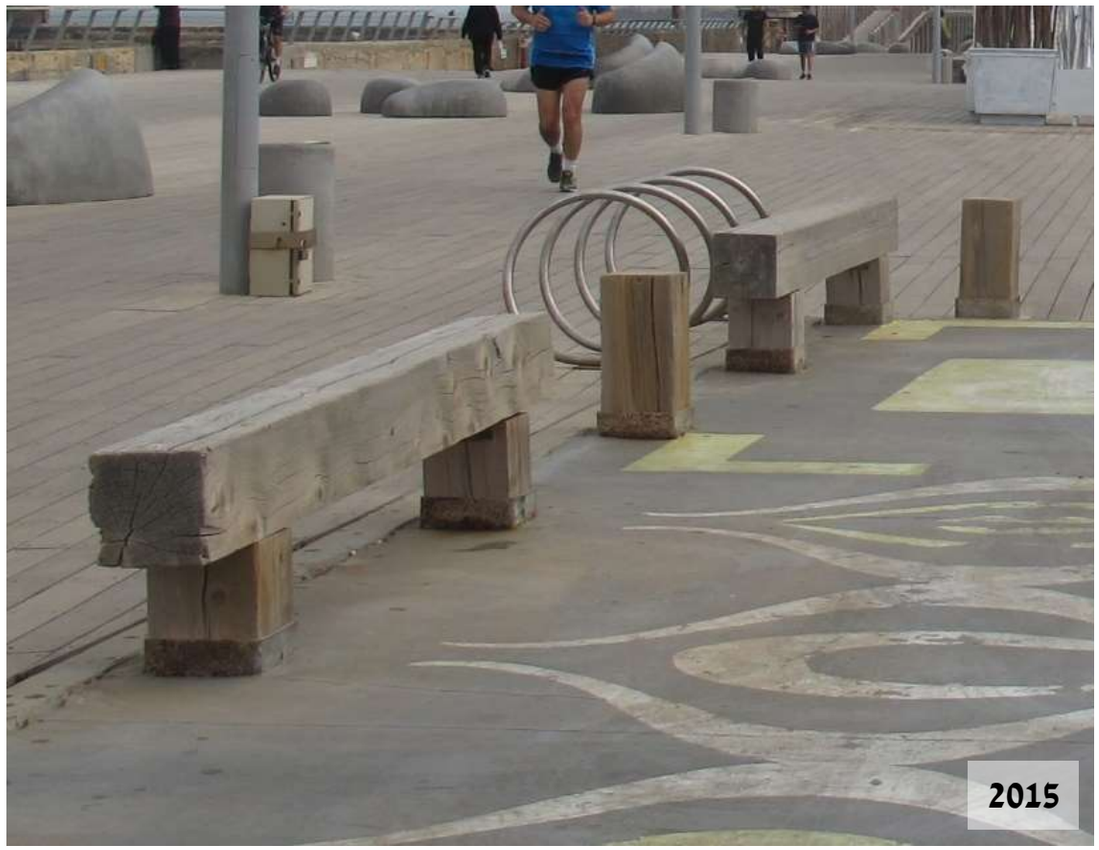
4

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע ויגר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	**פברואר 2017**	**188**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חלק א - נמל תל אביב**			

שפת רחוב: סימון והפרדה בין אזורים

עמודי מחסום מעץ שעוצבו באופן מיוחד למרחב הנמל.

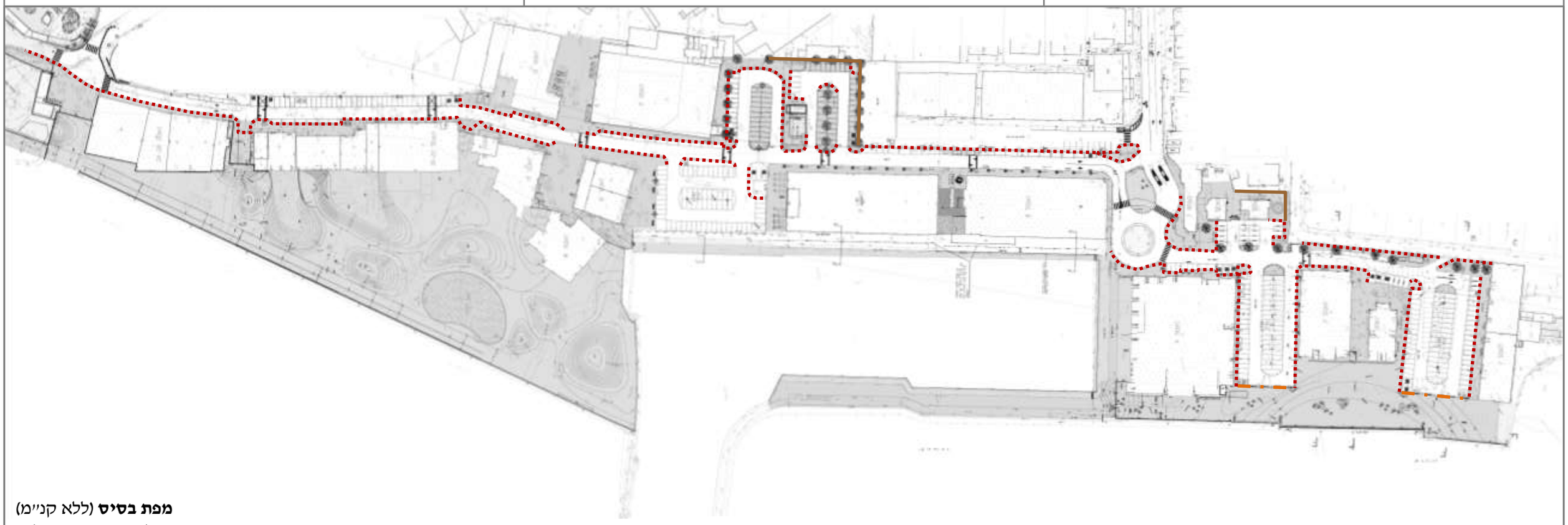
(מקור : תצלומים משנת 2010 באדיבות מייזליץ-כסיף אדריכלים)



תיעוד, מחקר ועריכה : אדר' עדי סלע ויינר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק : **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך : **פברואר 2017**		עמוד : **189**

שפת רחוב: מיפוי - **סימון והפרדה בין אזורים**

עמודי מחסום מתכת ועץ	מחסומי עץ	גדרות בנויות נמוכות



מפת בסיס (ללא קנ״מ)
באדיבות מייזליץ-כסיף אדריכלים

תיעוד, מחקר ועריכה:	שם הפרק:	תאריך:	עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	**פברואר 2017**	**190**

שפת רחוב: מתקני ישיבה מ-GRC באזור הטיילת

מתקני ישיבה ייחודיים עוצבו ע"י מייזליץ-כסיף אדריכלים במסגרת עבודות הפיתוח של מרחב הנמל.

המושבים עשויים GRC. (מקור: תצלומים משנת 2005 ו- 2010 באדיבות מייזליץ-כסיף אדריכלים)

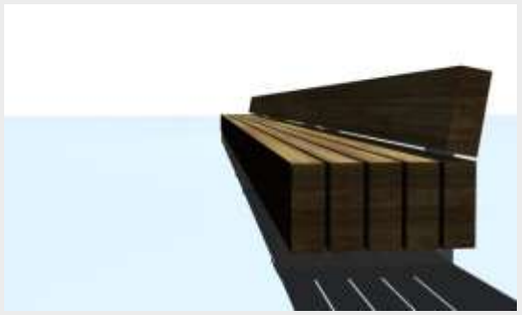
הכנת תבניות למתקני הישיבה, 2005

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע ויינר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **191**

שפת רחוב: ספסלי עץ

ספסלים מעץ פזורים בשטחים הפתוחים של הנמל. הספסלים עוצבו באופן ייעודי למרחב הנמל על-ידי מייזליץ-כסיף אדריכלים. קיימים מספר סוגי ספסלים חלקם עם משענת ואחרים ללא משענת.

(הדמיות באדיבות מייזליץ-כסיף אדריכלים).



תיעוד, מחקר ועריכה : אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק : **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך : **פברואר 2017**	עמוד : **192**

שפת רחוב: מיפוי - **מתקני ישיבה, ספסלים, שמשיות ואביזרי הצללה**

מתקני ישיבה מעוצבים	ספסלי עץ	ספסלי עץ בסמוך למעגנה	שמשיות ואביזרי הצללה

מפת בסיס (ללא קנ"מ)
באדיבות מייזליץ-כסיף אדריכלים

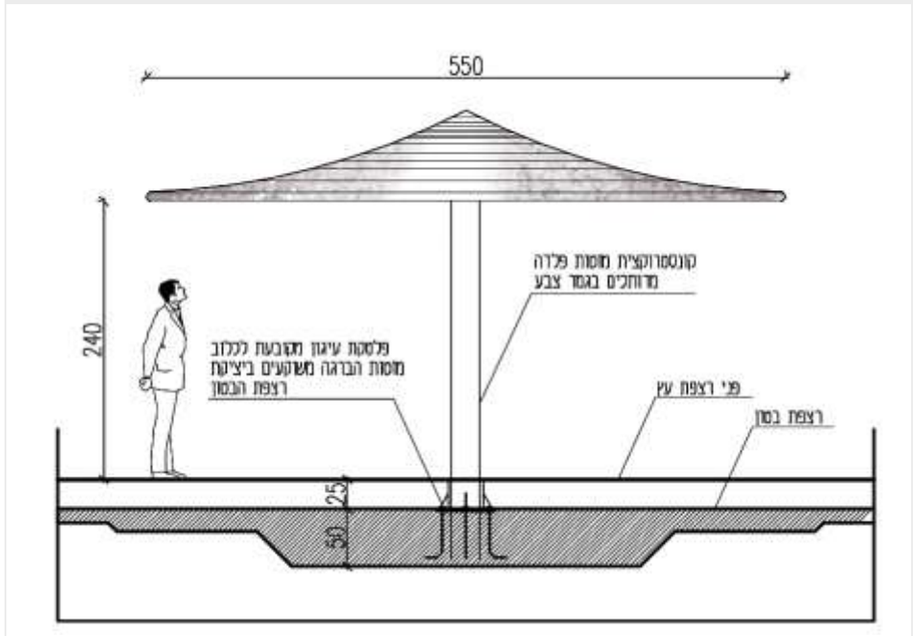
תיעוד, מחקר ועריכה : אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק : **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך : **פברואר 2017**	עמוד : **193**
אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il				

שפת רחוב: שמשיות ואביזרי הצללה

אביזרי ההצללה תוכננו באופן אינטגרלי עם משטח הדק. עמודי הפלדה של השמשיות מחוברים אל משטח הבטון המהווה תשתית לדק.

קיימים מספר דגמים של שמשיות במרחב הנמל. שמשיות קבועות בצורת 'כובע סיני' תוכננו באופן ייעודי למרחב זה אך נותרו מהן מקבצים ספורים. השמשיות מוחלפות תדיר בשל בלאי מהיר.

(תצלום 2010 ופרט שמשיה באדיבות מייזליץ-כסיף אדריכלים).



תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **194**

שילוט: שלטי הכוונה והתמצאות

1. שלטי הכוונה המחוברים לעמודי תאורה.
2. הגדרת תחום הנמל והבחנה בין הנמל לבין חוף הים, ובין הנמל לבין מתחם התערוכות - יריד המזרח.
3. שלטים ועליהם מפת הנמל ורשימת המבנים והעסקים הפועלים בו.

בתצלומים אלה ניתן להבחין באופן חיבור השלטים לקרקע, במצב התחזוקה והבליה הקשה ליד הים.

1

2

3

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע ויינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 3 - תיעוד מצב קיים

תאריך:
פברואר 2017

שילוט: שלטי מידע היסטורי

1. "שלט כחול" של המועצה לשימור אתרי מורשת בישראל המתאר את סיפורו של מנוף הנמל והחזרתו לשטח לאחר שיקומו.
2. סדרת שלטים שהציבה אמ"י בנושא: **היסטוריה בנמל: סיפור תולדות נמל תל אביב**. המשלבים מידע, תמונות היסטוריות וציטוט מהעיתונות. השלטים קטנים בגודלם, ממוקמים על קירות המבנים, קיר הים וכד'. חלק מהשלטים נתלו במקומות מוסתרים או בלתי ראויים.

1

תצלום 2:

שלט היסטורי על מבנה [3]: מיקום השלט - על הקיר ליד עמדת כיבוי אש ואחסון. נסתר מעיני העוברים והשבים, וגודלו הופכים אותו ללא נגיש והוא אינו ממלא את ייעודו.

2

שילוט: שלטי פרסום

שלטי פרסום לאירועים יזומים שמקיימת אמ"י מותקנים על עמודי התאורה במרחב הנמל.

1. מתקן מוטות קבוע לתליית שלט על עמוד תאורה.
2. שלט זמני המחובר באופן מאולתר לעמוד תאורה.

1

2

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 3 - תיעוד מצב קיים

תאריך:
פברואר 2017

שילוט: שלטי אזהרה

השלטים מזהירים בעיקר מפני החלקה באזורים החשופים לרסס מי ים.

1. שלט ישן על קיר הים המערבי.
2. שלט 'אין כניסה' על טיילת העץ.
3. שילוט מנירוסטה מותקן על קיר הים המזהיר מפני החלקה.
3. הטבעות צבע על הדק, אזהרה מפני החלקה.

1

3

2

4

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 3 - תיעוד מצב קיים

תאריך:
פברואר 2017

צמחיה

ככלל הצמחייה בנמל מועטה, חדשה ואיננה מרכיב אינטגרלי בשטח.

בשטח הנמל אין 'עצים בוגרים' ו'עצים וותיקים' אלא עצים וצמחיה ששולבו בעשור האחרון. עצים אלה אינם מפותחים דיים וחלקם אף נמוכים מאוד מכדי לספק צל במרחב השוטטות בנמל ולתרום לתחושת ה'ירוק' במרחב.

1. נטיעה לינארית של עצים ללא 'מקום' ומרחב סביבם.
   - עצים נשירים, צעירים. נטיעה לינארית לאורך הגבול בין הנמל למתחם יריד המזרח.
   - עצי נוי קטנים ונמוכים נתונים באדניות על המדרכה לאורך החזית המזרחית של מבנים [8] ו- [9]. למרות הצבת ספסלים ליד כל אחד מהעצים תרומתם לצל נמוכה.
2. אדניות בנויות עץ.
3. גינון בכיכרות / במעגלי התנועה.

1

2

3

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

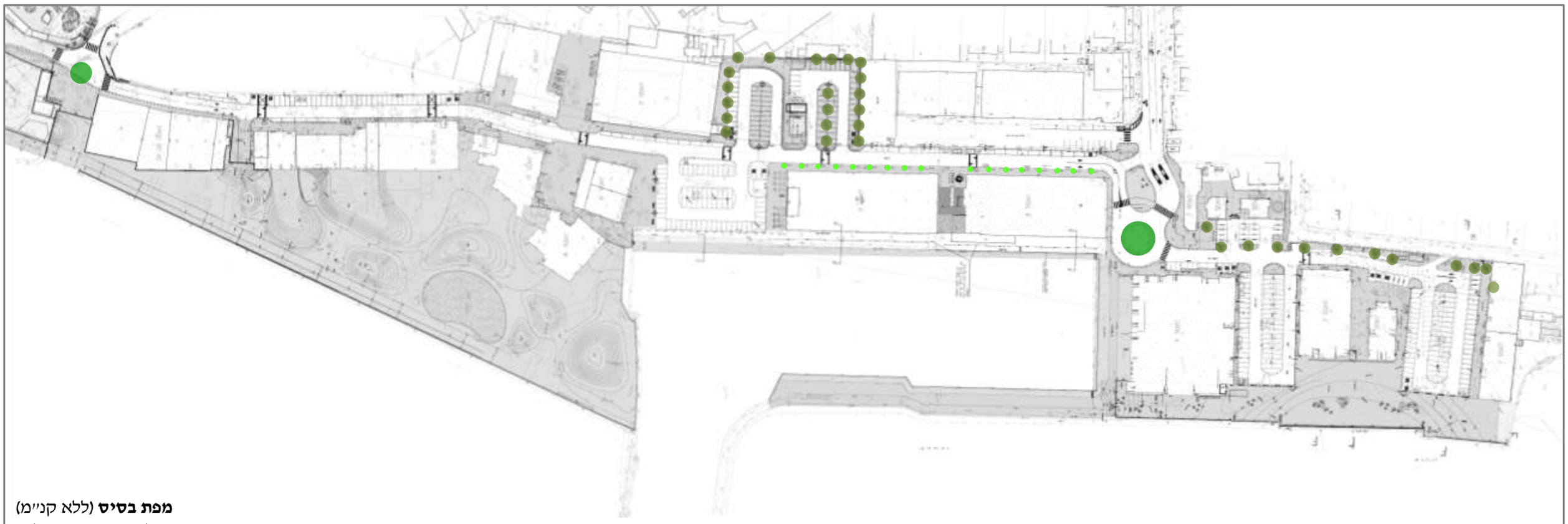
חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 3 - תיעוד מצב קיים

תאריך:
פברואר 2017

צמחיה: מיפוי

עצים נשירים צעירים **נטיעה לינארית**	**עצי נוי קטנים** **נטיעה לינארית**	**גינון בכיכרות / במעגלי התנועה**



מפת בסיס (ללא קנ״מ)
באדיבות מייזליץ-כסיף אדריכלים

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **200**
אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il				

מתקנים טכניים: מתקני אשפה

1. מטמנות אשפה, חדרי אשפה ופחים אשפה בין מבנים [8] ו- [9].
2. מטמנות אשפה בדרום הנמל.
3. מטמנות אשפה בצפון הנמל.
4. פחי אשפה עגולים קטנים ממוקמים ליד עמודי התאורה לאורך הדק.

2

3

4

1

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **201**
אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il				

מתקנים טכניים: תחנות שנאים ותשתיות

מתקני חשמל מסוגים שונים ממוקמות לאורך הגבול המזרחי של שטח הנמל.

המתקנים מעוצבים בדרכים שונות: מחופים בלוחות דמוי אבן, גרנוליט וכדי.

1. מתקני חשמל
2. מתקני חשמל
3. תחנת חשמל וגנרטור
4. פילר תקשורת
5. ברז סניקה כיבוי אש

1

2

3

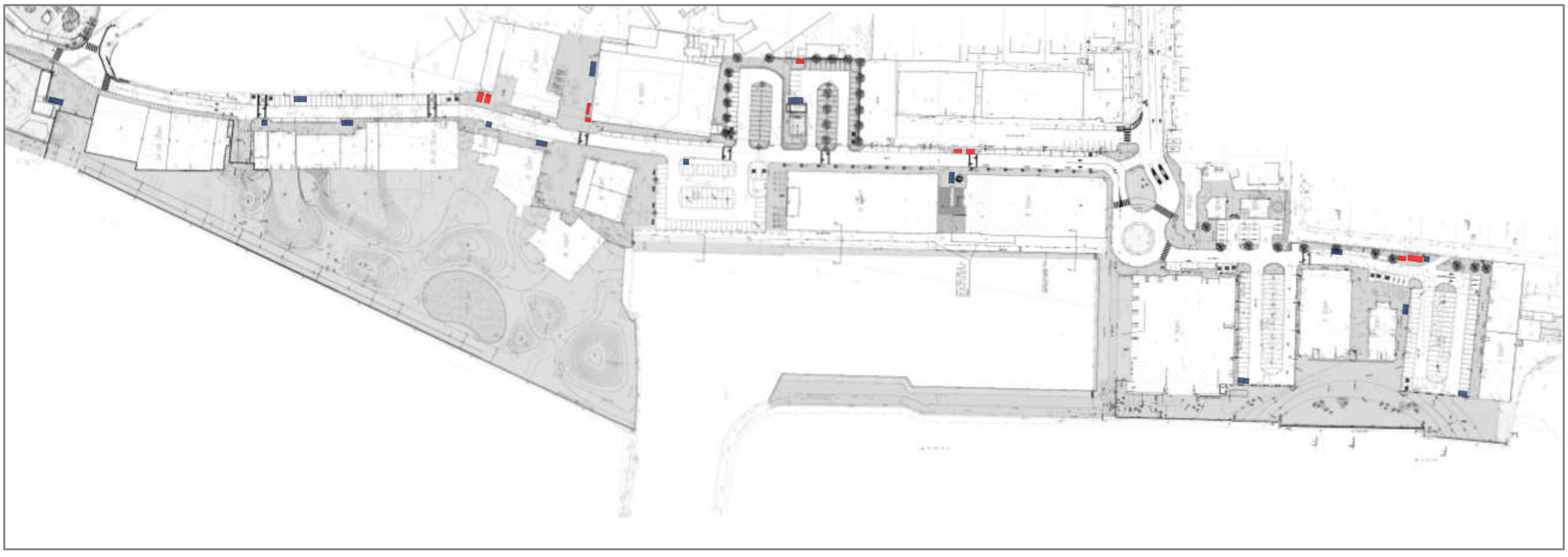
4

5

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע ויינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**		עמוד: **202**

מיפוי: מתקנים טכניים

מתקני אשפה מוטמנים	**תחנות שנאים ותשתיות**



תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **203**

מתקנים טכניים: מתקני חניה ועמדות תשלום

1. כניסה לחניון בפאתי הנמל (מדרום): עמדת שומר, מתקן להוצאת כרטיסים אלקטרוניים, מחסום ומצלמת רחוב על עמוד.
2. עמדת תשלום לחניה: עמדה ממוחשבת (מבט מהחזית ומהצד). ממוקמת ב'סוכה' (קונסטרוקציית ברזל ויריעות). בסמוך לעמדה פח וארון חשמל. עמדות ממוחשבות פרוסות בכל מרחב הנמל.
3. עמדת תשלום ממוחשבת ממוקמת בעמדה מעוצבת הבנויה מקונסטרוקציה קלה.

2

3

1

2

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע ויינר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 3 - תיעוד מצב קיים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **204**

פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים

מתודולוגיה

הכרטסת

הכרטסת מאגדת את מכלול המידע שנאסף ביחס לכל אחד מהאתרים ומהמבנים הקיימים היום בשטח הנמל, והיא נועדה לשמש כלי אינטגרציה של הידע שנאסף והוצג בעבודה זו, וכלי עבודה לכל אלו שיעסקו בעתיד במחקר ובשימור של מרחב זה.

מבנה הכרטיס

כרטיס האתר הטיפוסי עוצב והותאם לצרכי עבודה זו. הכרטיס מכיל מידע משלושה סוגים עיקריים:

- מידע כללי: מידע כמותי והערכת מידות, שנת/תקופת הקמה, שימושים בעבר ובהווה, תיאור כללי של האתר התמורות שחלו באתר לאורך השנים וכד'.
- מאפייני האתר: תיאור מרכיבים, חומרים וטכנולוגיות, מאפיינים סגנוניים, מצב השתמרות וכד'.
- הערכת האתר: הערכה של המצב הפיסי ושל המשמעות התרבותית (Cultural Significance) של האתר. במסגרת זו סווגו האתרים לשלוש רמות חשיבות: חשיבות גבוהה, חשיבות בינונית או חשיבות נמוכה. כמו כן זוהו מרכיבים המהווים פגיעה ב המשמעות התרבותית של האתר או בשלמותו.

מספור המבנים

כרטסת המבנים מציגה את המבנים על פי הספרור הנוכחי שלהם. בעשורים האחרונים מוספרו מבני הנמל בסדר רציף מדרום לצפון, כמופיע במפה מטה. המספור משמש גם את עיריית תל אביב-יפו ככתובת רשמית למבנים השונים. המספר של כל מבנה מוצג באופן בולט על חזיתות מרבית המבנים בנמל. בכל כרטיס צוין שם המבנה ההיסטורי ומספרי המבנה בעבר (ככל שהדבר נמצא כבעל חשיבות).

חלוקה לאזורים

הכרטסת מתייחסת לחלוקה לאזורים, כמופיע באיור שלהלן:

חלוקת שטח הנמל לאזורים		
A	לב הנמל והמעגנה	
B	נמל הנוסעים	
C	רצועת הנמל הצפונית	
	שטח מיובש	
D	דרום הנמל	
E	שטח שסופח משכונת שכנים ב'	
F	רצועה מזרחית	

מבוא לכרטסת

לכרטסת שני חלקים:

החלק הראשון - **תת פרק 4.1** - מציג **אתרים** בתחום הנמל: מרכיב בעלי אופי של תשתית פיסית בעלי חשיבות תרבותית ייחודית. הגדרה זו מתייחסת למתקנים ולאלמנטים שונים ייחודיים לתפקודו כנמל ששולבו במרחב הנמל. בין המתקנים והאלמנטים השונים היו נייחים ואחרים ניידים, היו ששימשו את הנמל בשנותיו הראשונות ועם התפתחותו נעלמו מהשטח ולא נותר להם זכר במקום, ואחרים שהתווספו בשנות הפעילות המאוחרות. לחלקם תיעוד בתכניות הנמל בלבד ולא נמצא להם עד כה תיעוד צילומי, ולאחרים בידינו עדויות בצילום בלבד.

החלק השני - **תת פרק 4.1** - מציג **מבנים** בתחום הנמל: בניינים על מגוון הטיפולוגיות המצויות בתחום שטח הנמל.

לכל אתר ומבנה יוחד כרטיס המאגד כל המידע - הכללי והמפורט, ההיסטורי והעכשווי – שנמצא אודותיו. כמו כן מוצג ניתוח מרבי של הידע שהצטבר. הכרטסת נסמכת על מקורות מידע מגוונים:

- מידע היסטורי ספרותי - ראה רשימה ביבליוגרפית.
- מפות ורשימות בינוי בנמל משנות הקמתו ועד אמצע שנות ה-60 – מארכיון אמ"י.
- תצלומים היסטוריים – ראה רשימת ארכיונים.
- תצלומים משנת 2007 מנספח התיעוד לנמל
- תצלומים מצב קיים אשר צולמו ע"י עורכות הסקר בחודש מרץ-יוני 2015 אלא אם נכתב אחרת.
- תיקי בניין, גנזך מינהל ההנדסה, עת"א. נבחנו כלל המסמכים באמצעות אתר GIS.

הכרטסת מסתמכת על ממצאי המחקר כפי שהוצגו בפרקים השונים של העבודה, ועל כן יש לקרוא אותה כחלק בלתי נפרד ממנה. מפות ותצלומי אויר המופיעים בכרטסת באופן חלקי מובאים בפרק 2 בשלמותם לרבות ההפניה למקור.

תוכן עניינים מפורט לכל תת פרק ומפת התמצאות מובאים בגוף העבודה.

רשימת כרטיסי אתרים* בתחום הנמל	
מספר אתר*	שם האתר
1	המעגנה - בריכת המים
2	לוכד הגלים
3	קירות הים
4	תעלת הכניסה למעגנה
5	ביתן הפנס / זרקור
6	מגדלור הנמל
7	מנוף פטיש
8	טיילת העץ העליונה
9	סיפון עץ (דֶק)
10	מאזני גשר / עמדת שקילה

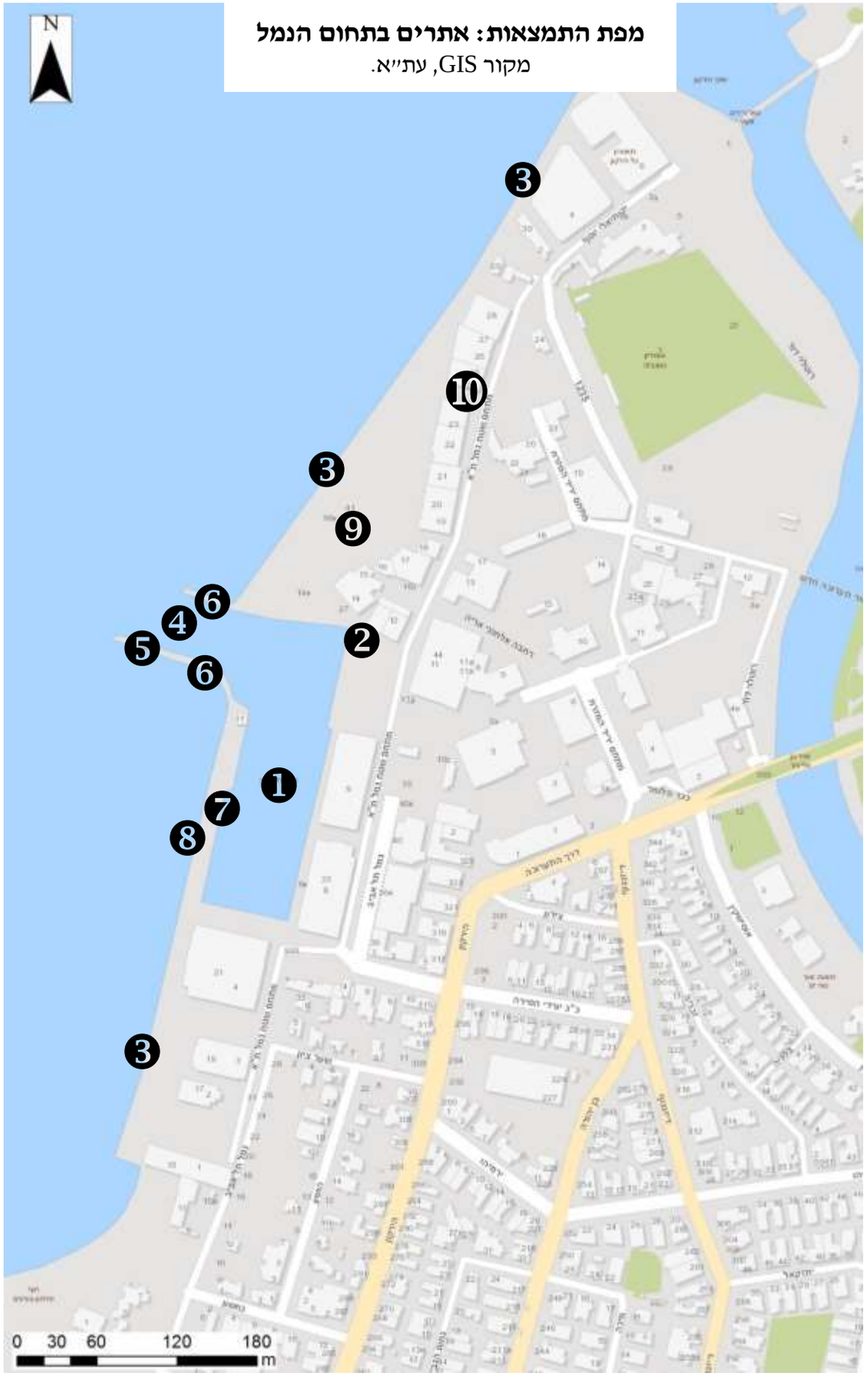
רשימת כרטיסי מבנים	
מספר מבנה*	שם מבנה
1	סככות אחסון
2	תחנת החיטוי
3	אולם הנוסעים
4	מחסן כללי / מחסן הבטון
5+6	משרדי נמל תל אביב
7	מבנה מסחרי
8	מחסן 2
9	מחסן 1
10	תחנת שיטור
11	מחסן 11
12	מספנה מזרחית / שוק האיכרים
13	מבנה מסחרי / שבלול
14-15	מספנה מערבית / מבנה מסחרי
16-18	מכלול הפעמון
19-21	מחסן המטענים מס' 4
22-23	סככה 10 וצריף 5
24-25	מבנים שונים
26	מספנה
27	סככה 8 /שלוותא (נהרסה)
-	מחסני הקמרונות (נהרס)

4.1 כרטסת אתרים

תוכן עניינים לכרטסת אתרים - נמל תל אביב

רשימת כרטיסי אתרים* בתחום הנמל			
מספר אתר*	שם האתר	סיווג לפי חשיבות תרבותית	עמודים
1	מעגנה - בריכת המים	חשיבות גבוהה	**210**
2	לוכד הגלים	חשיבות גבוהה	**223**
3	קירות הים	חשיבות גבוהה	**227**
4	תעלת הכניסה למעגנה	חשיבות גבוהה	**233**
5	ביתן הפנס / זרקור	חשיבות גבוהה	**234**
6	מגדלור הנמל	חשיבות גבוהה	**236**
7	מנוף פטיש	חשיבות גבוהה	**240**
8	טיילת העץ העליונה	מרכיב זר הפוגע באותנטיות ובשלמות המעגנה	**242**
9	סיפון עץ (דֶק)	חשיבות גבוהה	**246**
10	מאזני גשר / עמדת שקילה	חשיבות גבוהה	**250**

***אתר** - מרכיב בעלי אופי של תשתית פיסית בעלי חשיבות תרבותית ייחודית. הגדרה זו מתייחסת למתקנים ולאלמנטים שונים ייחודיים לתפקודו כנמל ששולבו במרחב הנמל. בין המתקנים והאלמנטים השונים היו נייחים ואחרים ניידים, היו ששימשו את הנמל בשנותיו הראשונות ועם התפתחותו נעלמו מהשטח ולא נותר להם זכר במקום, ואחרים שהתווספו בשנות הפעילות המאוחרות. לחלקם תיעוד בתכניות הנמל בלבד ולא נמצא להם עד כה תיעוד צילומי, ולאחרים בידינו עדויות בצילום בלבד.



מפת התמצאות: אתרים בתחום הנמל
מקור GIS, עת״א.

מספר	שם האתר	מפת התמצאות
1	**מעגנה - בריכת המים**	

מידע כללי	**שטח המעגנה במ"ר (הערכה):** 17,000 מ"ר	
	שנת / תקופת הקמה: 1936-7	
	שימוש במקור: מעגנה לסירות	
	שימוש בהווה: בריכת מים, ללא שימוש ימי	
	תיאור כללי: המעגנה תוכננה בשנת 1936 על-ידי מהנדס העיר תל אביב י' שיפמן. העבודה בוצעה בשני שלבים, כמתואר בפרק 1. למעגנה כיום צורה מלבנית.	
	עד לשנת 1939 הייתה הפינה הצפון מזרחית של המעגנה מעוגלת ומורחבת והיא שימשה כ'לוכד גלים' (כרטיס אתר 2). בשנת 1939 הוקם מעל לוכד הגלים משטח בטון על כלונסאות. ככל הידוע **עומק המים המתוכנן במעגנה היה כ-4 מ'.** פתח המעגנה לים מוגדר על ידי שני קירות ים: הצפוני קצר מהדרומי. אזור זה, המכונה תעלת הכניסה, תוכנן לעומק 2.5 מ'. תחתית המעגנה (חול, ללא יציקה) סובלת מריבוד חול מתמיד בשל מפנה הפתח לכיוון מערב. לשמירה על עומק מים תקין יש לפנות את סחף החול באופן קבוע. **בקיר המערבי קיים פתח איזון לחצים בין המעגנה והים.**	
מאפייני האתר	דפנות המעגנה	קירות כנגד היבשה - שיגומי פלדה. קירות כנגד הים – יציקות בטון וגביונים. רציפים - משטחים מבטון יצוק.
	רציף מזרחי	הרציף הארוך של המעגנה. לרציף חתך משתנה היות ולאורכו הותקנו מנופים נעים על מסילה. חלקו התחתון נמוך מחלקו העליון ב- 1.25 מ'. בשנת 1939 הוארך הרציף לאחר יציקת משטח בטון על כלונסאות מעל לוכד הגלים.
	רציף דרומי	הרציף הקצר של המעגנה שימש לפריקת סחורות שהועברו למחסן הבטון (כרטיס מבנה 1) ולירידת נוסעים שהועברו לאולם הנוסעים (ראה כרטיס מבנה מס' 3).
	רציף מערבי	שימש לקשירת סירות וכן לפריקה וטעינה. במרכזו נמצא מנוף קבוע. רוחב הרציף משתנה. התפר ביציקת קיר הרציף המשמש עדות לבנייתה של המעגנה בשני שלבים.
	אלמנטים מיוחדים	זקפים מפלדה לאורך רציפי המעגנה. הזקפים המקוריים הוחלפו בחדשים בעלי חתך דומה. מספר זקפים מקוריים נותרו במשטח הבטון מעל לוכד הגלים (ראה תמונות).
הערכת האתר	מצב פיזי	שמור ומתוחזק. המעגנה שוקמה בשנת 2005. מרבית הזקפים הוחלפו (למעט ברציף הדרומי), נוצק ראש קיר חדש לרציפים, משטחי הרציפים חופו לוחות עץ, הותקן מעקה היקפי ומערך גופי תאורה.
	משמעות תרבותית	המעגנה הייתה ליבו הפועם של הנמל. בעלת חשיבות תרבותית גבוהה ברמה לאומית.

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס אתר

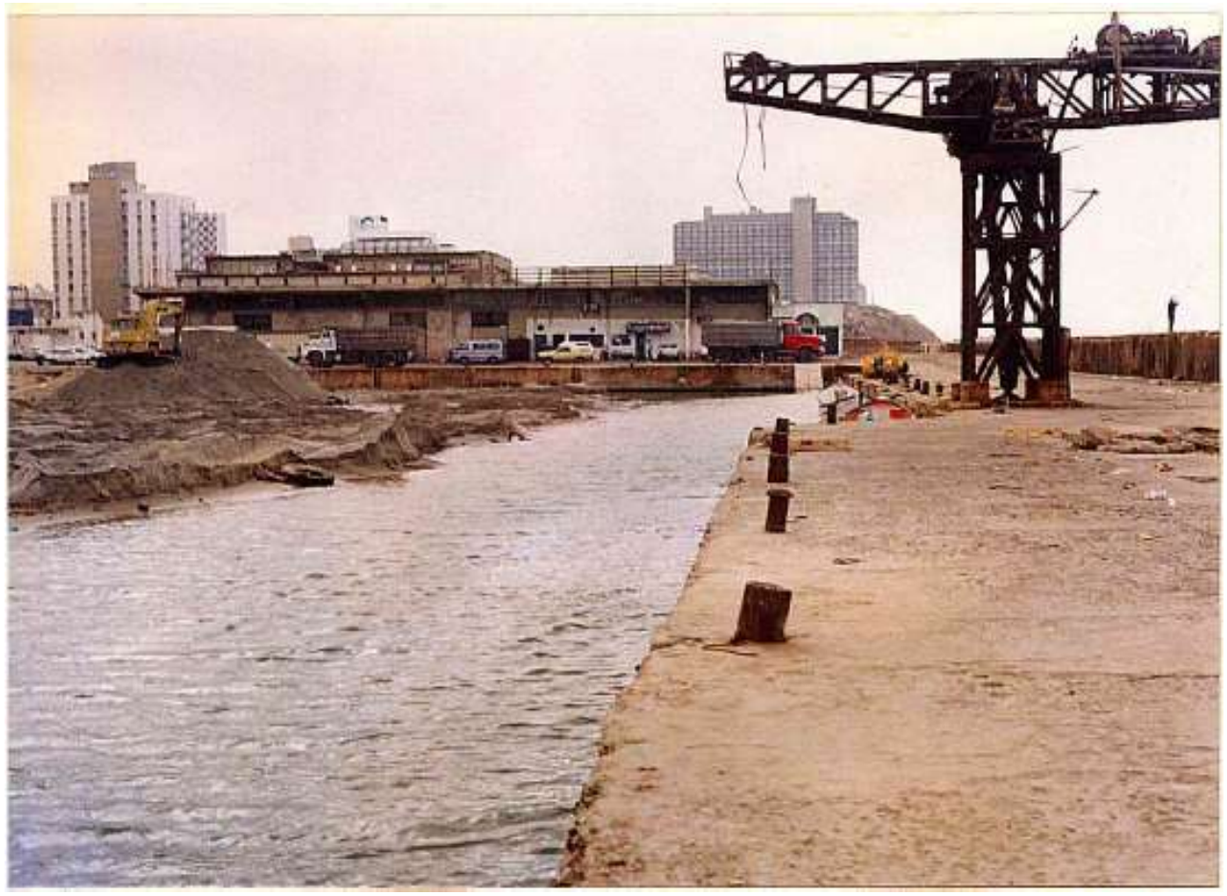
תאריך:
פברואר 2017

אתר מס׳	שם האתר	תצלומים היסטוריים - שנת 1993
1	מעגנה	

בתצלומים נראית בריכת המעגנה כשהיא מלאה בסחף חול שהצטבר ולא פונה במשך שנים רבות.

צלם : רן ארדה ; מקור : ארכיון אמ״י

זקפים מקוריים
לקשירת סירות



תיעוד, מחקר ועריכה :	חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב	שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים כרטיס אתר	פברואר 2017		211

אתר מס׳	שם האתר	תצלומים מצב קיים; 2015
1	מעגנה	

1. מבט לכיוון מזרח 2. מבט לכיוון מערב 3. מבט לכיוון צפון

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר אדר׳ ד״ר קרן מטרני
adisewi@gmail.com kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס אתר

תאריך:
פברואר 2017

אתר מס׳	שם האתר	תצלומים מצב קיים 2015 - רציף דרומי
1	מעגנה	

לרציף הדרומי, בדומה לרציף המזרחי, היה במקור חתך משתנה בעל שני מפלסים שונים. הפרשי הגובה ביניהם שימשו להתקנת המנופים (תצלומים היסטוריים בהמשך).

במסגרת עבודות שיקום המעגנה נותר הקיר המערבי, היחיד מבין קירות המעגנה, ללא עיבוי בטון. לכן, נמצא קיר זה במצב הקרוב ביותר למצב המקורי. קיר הבטון המקורי נוצק על גבי קיר שיגומי פלדה שעדיין מבצבץ תחתיו.

יציקת הבטון המאוחרת העלימה את הפרשי הגבהים המקוריים שאפיינו את הרציף הדרומי, אך הותירה על מקומם וללא שינוי את הזקפים המקוריים.

הקיר מתאפיין בשקעים מאורכים בבטון שתכליתם לא ידועה.

מעל ראש הקיר המקורי נוצק מדרך בטון חדש בעובי של כ- 20 ס״מ והרציף הדרומי חופה בלוחות עץ מעוצבים.

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס אתר

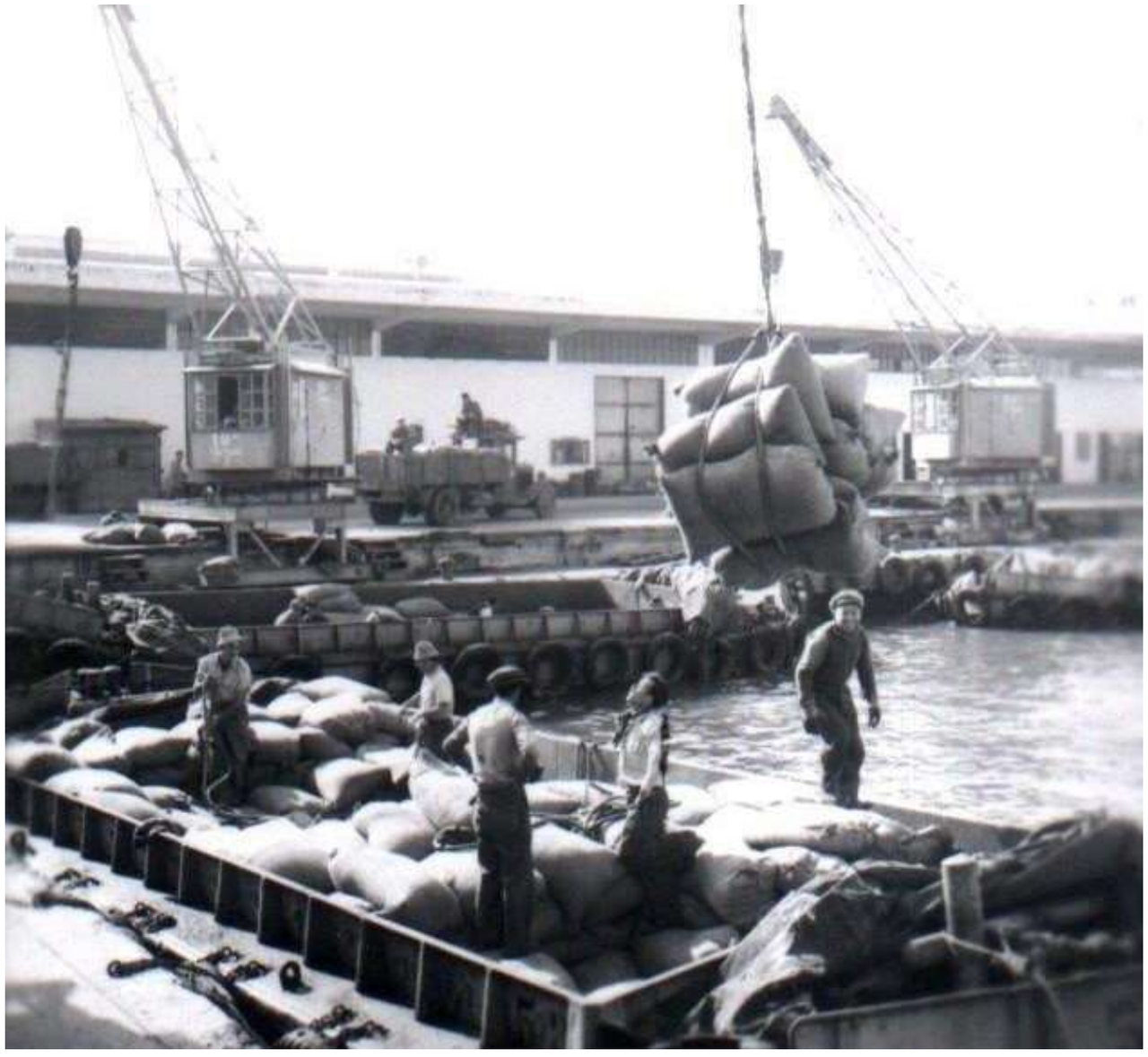
תאריך:
פברואר 2017

אתר מס׳	שם האתר	**תצלומים היסטוריים - רציף דרומי**
1	**מעגנה**	

הרציף הקצר מבין רציפי המעגנה. שימש לפריקת סחורות שהועברו למחסן הבטון (כרטיס מבנה 1) ולהורדת נוסעים. לרציף הדרומי, בדומה לרציף המזרחי היה חתך משתנה ולו שני מפלסים. הפרשי הגובה שימשו להתקנת המנופים.

מימין: תצלום משנת 1954 (ארכיון עת״א p-01-0313)

משמאל: תצלום משנת 1953 (ארכיון עת״א p-01-0195)



תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס אתר

תאריך:
פברואר 2017

עמוד:
214

אתר מס׳	שם האתר	תצלומי מצב קיים; 2015 - רציף מזרחי
1	**מעגנה**	

הרציף הארוך של המעגנה.

לרציף חתך משתנה היות ולאורכו הותקנו מנופים נעים על מסילה. המפלס התחתון נמוך מהעליון ב-1.25 מ׳.

בשנת 1939 הוארך הרציף לאחר יציקת משטח בטון על כלונסאות מעל לוכד הגלים.

במסגרת עבודות השיקום של שנת 2005-6 נוצק עיבוי לקיר המזרחי. במסגרת זו בוצע מעקה לאורך הרציף והוכנו שקעים ייעודיים עבור גופי תאורה. כמו כן הוחלפו כל הזקפים המקוריים בזקפים חדשים שצורתם דומה (אם כי לא זהה) לאלו שאפיינו את הרציף המזרחי שמעל לוכד הגלים.

במסגרת השיפוץ בוצעה מדרגה מעץ שנועדה לישיבה בין המפלס הגבוה למפלס הנמוך.

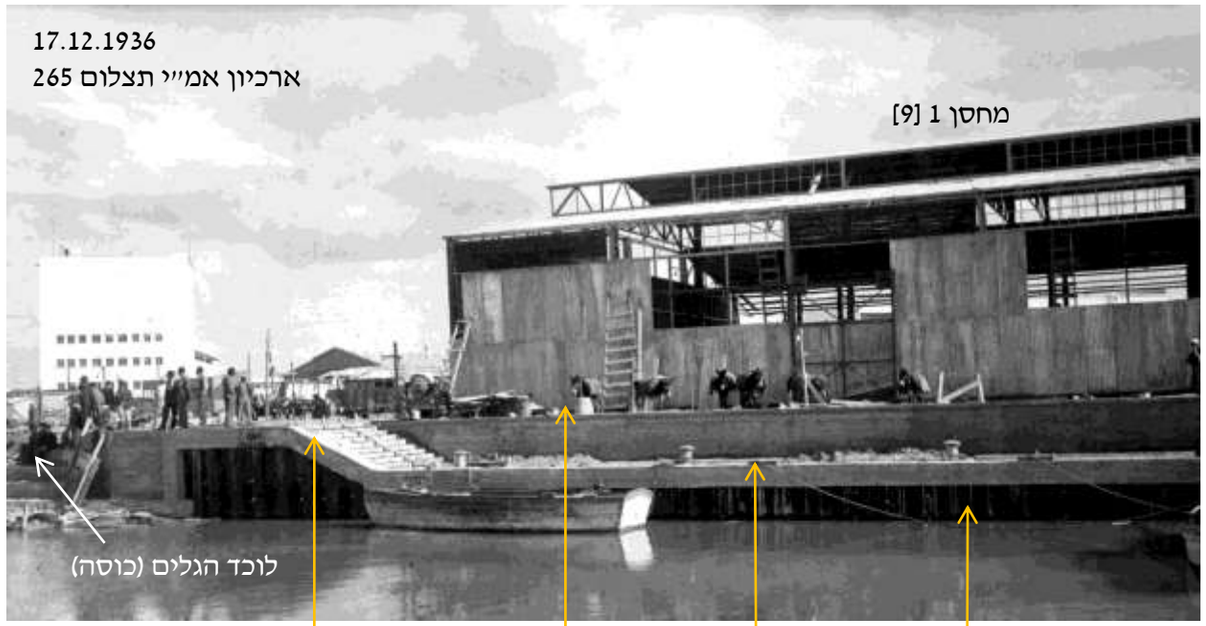
כל הרציף חופה דֶק עץ.

מבט כללי

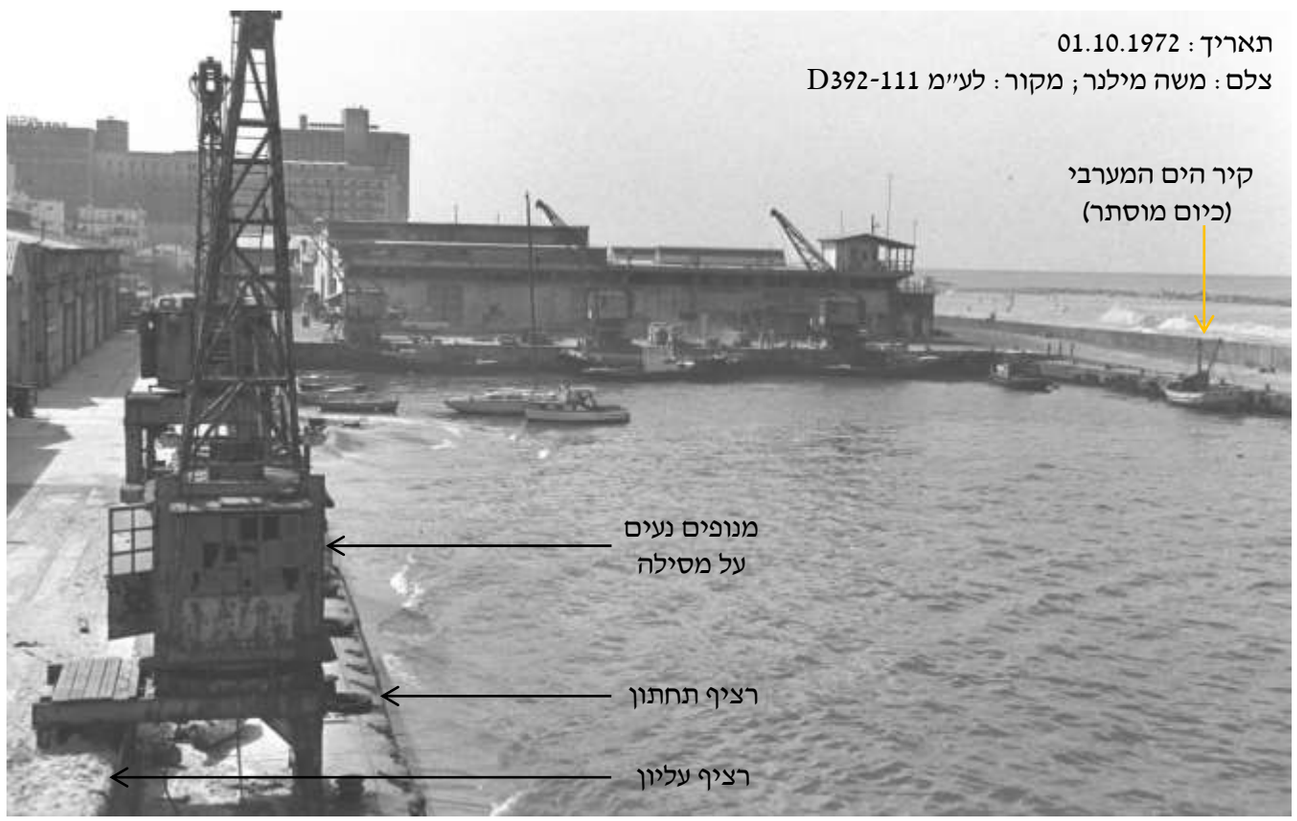
אתר מס׳	שם האתר	תצלומים היסטוריים - רציף מזרחי
1	**מעגנה**	

הרציף הארוך של המעגנה. בעל חתך משתנה היות ולאורכו הותקנו מנופים שנעו על מסילה. המפלס התחתון נמוך מהמפלס העליון ב-1.25 מ׳.

בתמונות נראה הרציף המזרחי לפני הארכתו בשנת 1939 כלומר, לפני ביצוע יציקת משטח בטון על כלונסאות מעל לוכד הגלים.



1954
עת״א p-01-0314



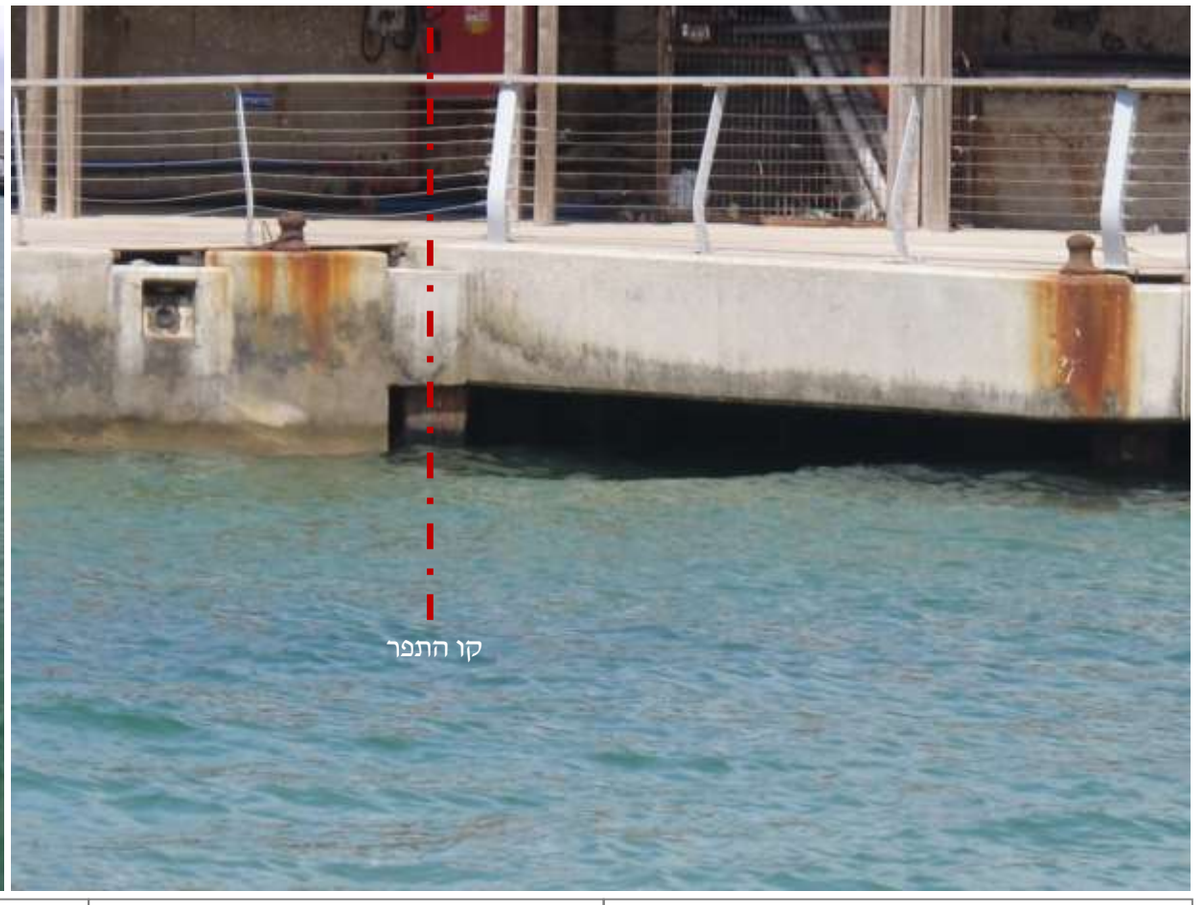
תאריך : 01.10.1972
צלם : משה מילנר ; מקור : לע״מ D392-111

אתר מס'	שם האתר	תצלומי מצב קיים; 2015 - רציף מערבי
1	**מעגנה**	

במסגרת עבודות השיקום של שנת 2005-6 עובה גם הקיר המערבי. במסגרת זו נוסף מעקה לאורך הרציף והוכנו שקעים ייעודיים עבור, ככל הנראה, גופי תאורה. כמו כן הוחלפו כל הזקפים המקוריים בזקפים חדשים שצורתם דומה, אם כי לא זהה, לזקפים של הרציף המזרחי.

קו התפר הנראה בתצלום מציין את הרחבת המעגנה בין השלב הראשון בביצועה (1936-1937) לבין השלב השני (1937-1938). החלק הצפוני נישא על גבי כלונסאות ואילו הדרומי על גבי קיר גביונים שהוקם לצורך כך (ראה פרק 1).

במרכז הרציף נמצא עד היום מנוף קבוע, שאינו נייד (כרטיס אתר 7).



תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

אתר מס'	שם האתר	תצלומי מצב קיים; 2015 - קיר מעגנה הצפוני
1	**מעגנה**	

קיר הים הצפוני היה למעשה שובר גלים שהגדיר את הדופן הצפונית של המעגנה במפגש שלה עם הים.
צד זה של המעגנה לא שימש כרציף. למרות זאת, היות ורוחב קיר הים היה כ-2.5 מ', הוא היה נגיש לתפעול ושימש לקשירת סירות. על כן בראש הקיר, כיום גובה רצפת הדק, מוקמו זוקפים מפלדה - מרביתם נותרו ללא שינוי עד היום.
הקיר הצפוני נפגש עם לוכד הגלים בפרט מדרגות מיוחד (כרטיס אתר 2).

זוקפים מקוריים

מדרגות במפגש הקיר הצפוני עם לוכד הגלים

אתר מס׳	שם האתר	תצלומי מצב קיים; 2015 - זקפים לקשירת סירות
1	**מעגנה**	

בחלקו הצפוני של הרציף המזרחי (על גבי משטח הבטון שמעל לוכד הגלים) נותרו מספר קטן של זוקפים מקוריים שהיו ברציף המזרחי של המעגנה. הזקף המקורי מתאפיין בפרט חיבור יבש עילי וחיצוני אל משטח הבטון באמצעות שני ברגים. ראש הזקף בעל צורה אליפטית ועליו כיתוב ׳הנמל של תל אביב׳.

צורתו של הזקף החדש דומה, אך הוא נוצק ישירות אל משטח הבטון החדש של הרציף. על ראש הזקף המשוחזר הוטבע עיגול ובתוכו הכיתוב ״נמל תל אביב״.

למרות שהוחלפו לפני פחות מעשור, מצבם של הזקפים המשוחזרים דומה למצבם של הזקפים משנת 1936.

יש לציין כי זקפים בעלי צורה זו אפיינו רק את הרציף שמעל לוכד הגלים. בשאר היקף המעגנה נמצאו, ועדיין קיימים בחלקם, זוקפים פשוטים מצינור פלדה (תצלומים כללים של המעגנה).

כיתוב: הנמל של תל אביב

משמאל ולמטה: זוקפים מקוריים

למטה: תבניות לשחזור זוקפים וזוקפים משוחזרים לפני התקנה.

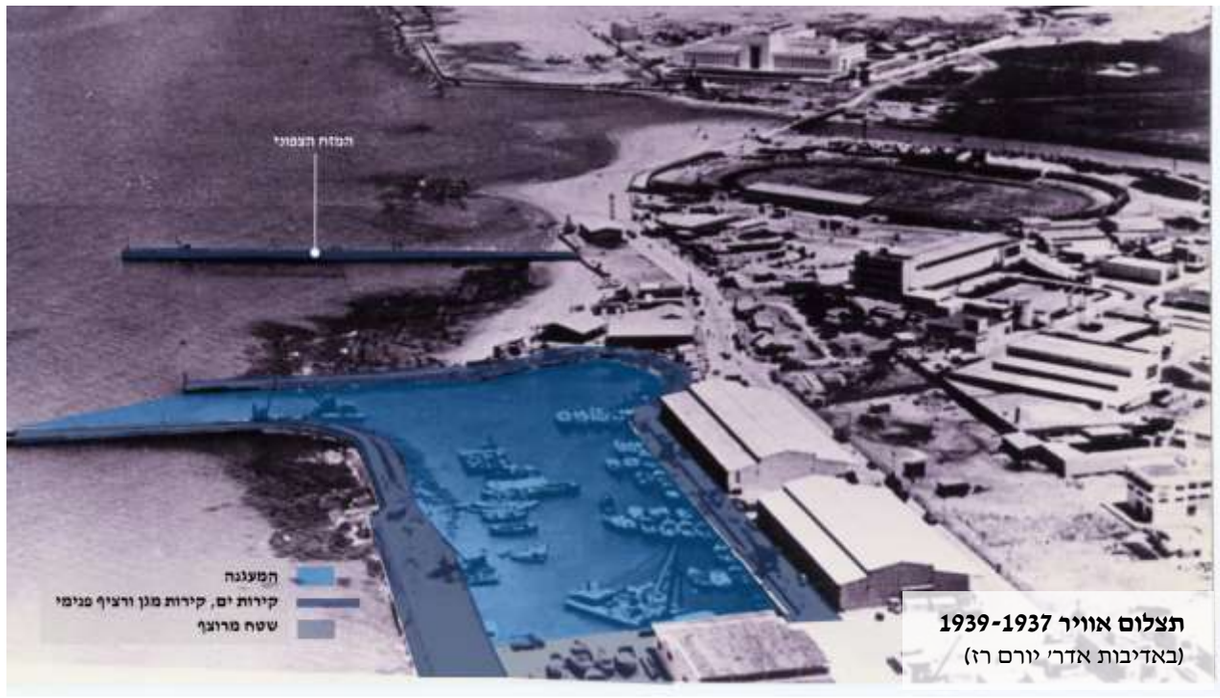
(באדיבות אדר׳ גנית מזיילין כסיף).

קיבוע בזמן היציקה

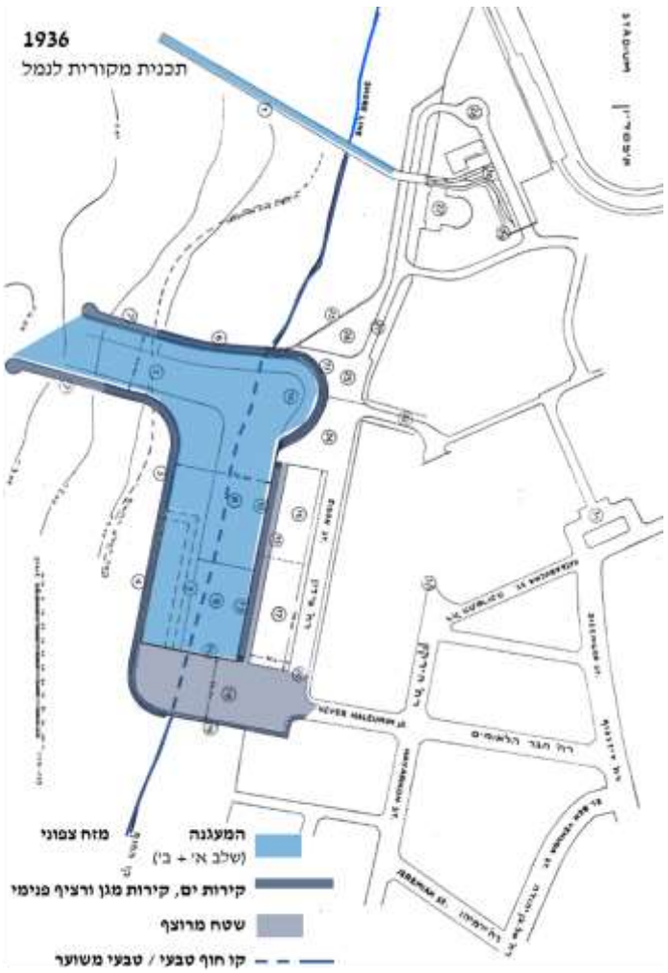
תיעוד, מחקר ועריכה:		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע ויונר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים**	**פברואר 2017**		**219**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il		**כרטיס אתר**			

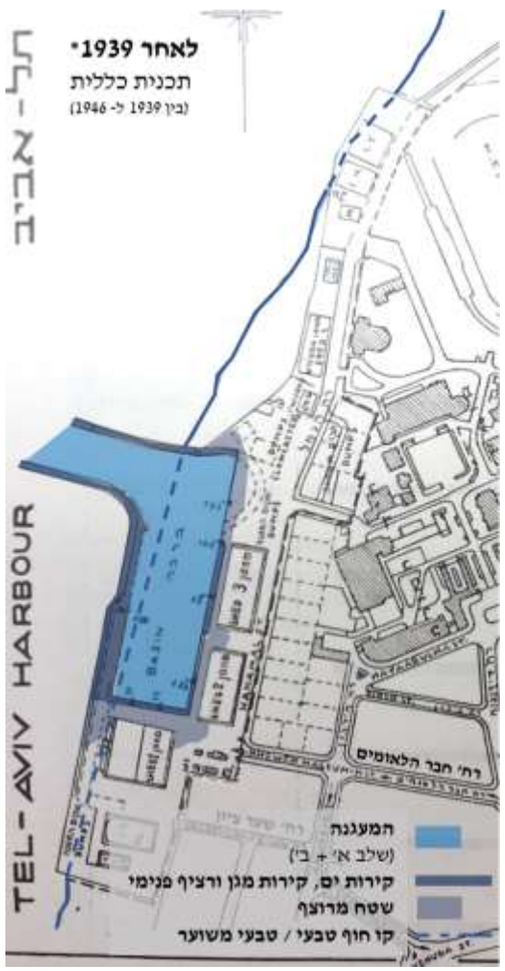
אתר מס׳	שם האתר	תצלומי אויר
1	**מעגנה**	

שטח המעגנה הינו שטח פתוח וכשטח מבונה בו זמנית. המעגנה מצטרפת אל מערכת השטחים הפתוחים של הנמל, אולם בריכת המים אינה מאפשרת רציפות מרחבית של טיילת הים ומתווה השוטטות הוא היקף המעגנה ולאורך קירות הים. מן הצד השני, המעגנה תחומה ומדופנת בקירות ים ומכאן שניתן להגדיר אותה כמבנה תת קרקעי בעל נפח. מבנה שממד הגובה שלו הוא עומקו הנמצא בתוך המים מתחת למפלס הרציפים. מכאן מוצעת ההגדרה ׳שטח ימי מבונה׳ למעגנה, הגדרה המאפשרת להתייחס לממד הפתוח שבו ולממד המבונה שבו תוך הדגשת השילוב יוצא הדופן המתרחש בו.



תצלום אוויר 1937-1939
(באדיבות אדר׳ יורם רז)

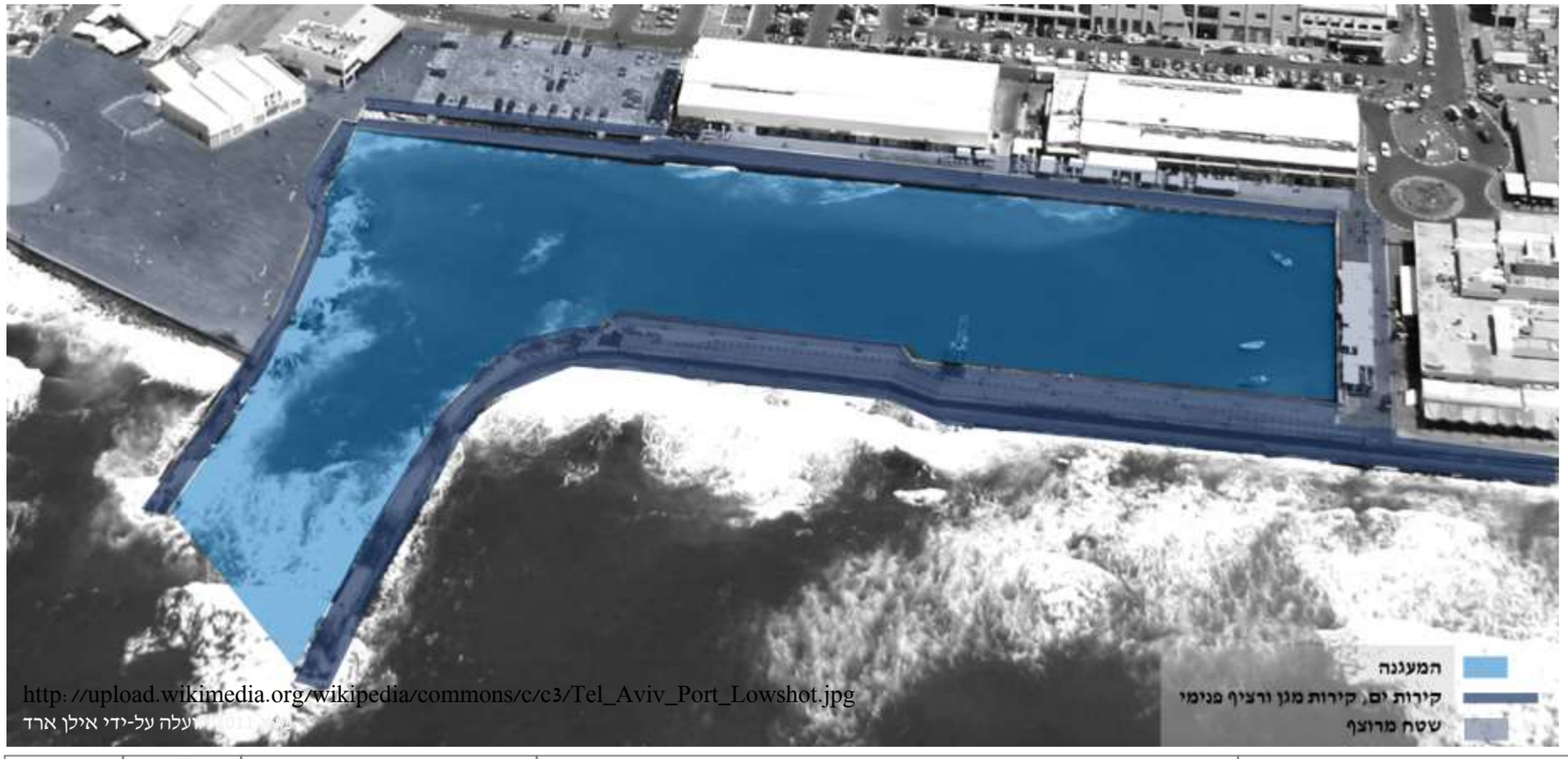




אתר מס׳	שם האתר	תצלומי אויר
1	**מעגנה**	

תצלום אוויר (2011) ותמונה פנורמית של המעגנה וקירות הים מצפון לדרום (2015). תצלומים אלה ממחישים את היות המעגנה 'שטח ימי מבונה' הנתפס כחלק ממערך השטחים הפתוחים של הנמל וכהמשך ישיר לשטחים המרוצפים שסביב לה ולדק העץ החדש שבאזור השטח הרחב המיובש. הפרשי הגבהים המתונים והאפשרות לעבור כמעט בין כל קירות הים ושוברי הגלים יוצרים תחושה של מרחב המשכי ובר שימוש.
אלמנט חריג בגובהו המצטבר הוא טיילת העץ העליונה הפוגם בשדה הראייה של המרחב והמבט אל האופק (ראה כרטיס אתר מס׳ 8) . בשל גובהה, טיילת העץ מסתירה את המבט הפתוח לים מאזור המעגנה לכיוון מערב.

https: //www.google.co.il/maps/place/(12.06.2015)



http: //upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c3/Tel_Aviv_Port_Lowshot.jpg
ועלה על-ידי אילן ארד

מספר	שם האתר	מפת התמצאות
2	**לוכד הגלים**	

מאפייני האתר

קוטר הלוכד (הערכה): 70 מ׳

שנת / תקופת הקמה: 1936-7

שימוש במקור:
בריכה להשקטת עוצמת הגלים הנכנסים אל אזור המעגנה

בהווה: הלוכד מקורה במשטח בטון על כלונסאות

תיאור כללי: לוכד הגלים הוא פתרון טכנולוגי ייחודי שנועד להתגבר על בעיה בסיסית בתכנון המעגנה והיא מיקום פתח הים שלה כלפי מערב. פתח זה מזמין כניסת גלים גבוהים למעגנה והצטברות של סחף חול - שני גורמים הפוגעים באופן שוטף ומהותי בתפקוד הנמל.

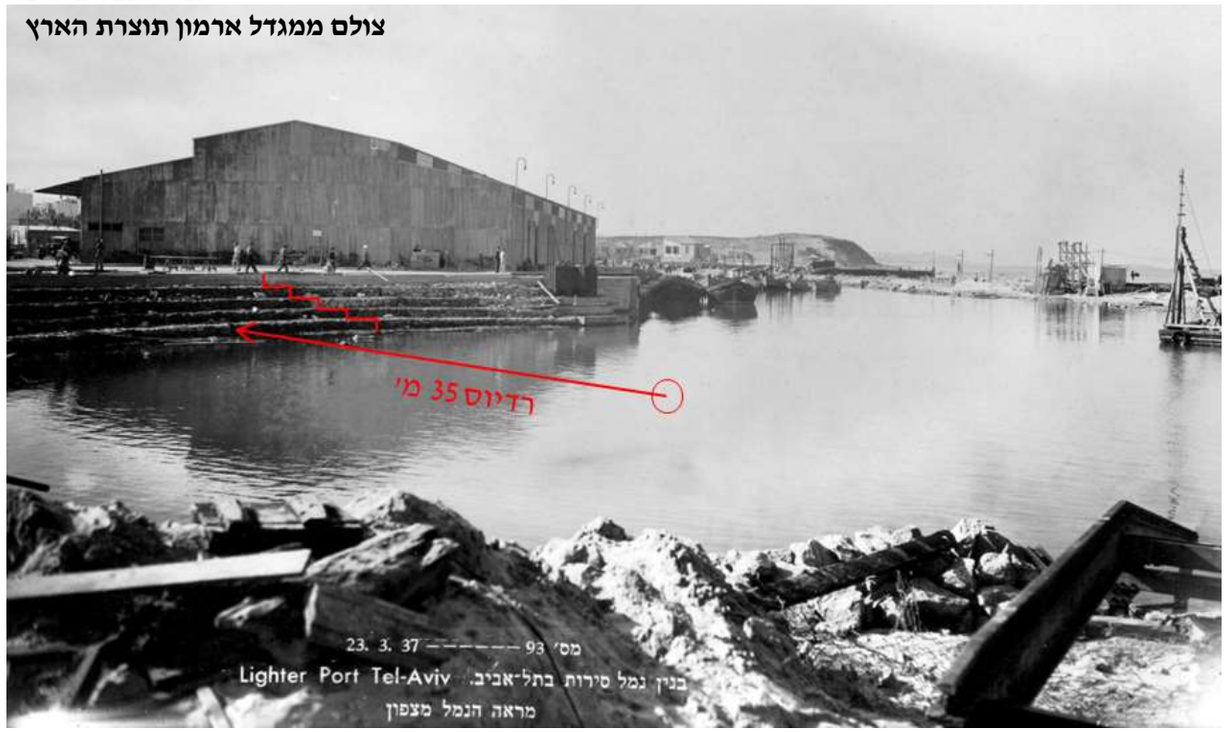
לוכד הגלים הוא אגן מעוגל שקוטרו 70 מ׳, הממוקם בפינה הצפון מזרחית של המעגנה.
הלוכד תוכנן במטרה לקלוט את גלי הים הנכנסים אל המעגנה ממערב, במטרה למנוע תנודות מים בבריכה (אג׳יטציה) המפריעות לעבודות הפריקה והטעינה.
בשנת 1938 בוצע קירוי של חלקו המזרחי של הלוכד באמצעות הקמת משטח בטון על גבי כלונסאות.
הקירוי האריך את הרציף המזרחי של המעגנה ואפשר מעבר ישיר ונוח מהרציף אל המחסנים החדשים שהוקמו בשנה זו ברצועת הנמל הצפונית (מבנים [26-19].
הקירוי בוצע על כלונסאות המאפשרות את המשך תפקוד לוכד הגלים מתחת למשטח הבטון.

מאפייני האתר	דפנות הלוכד	עשויים מגביונים מדורגים (4 מדרגות). הגביונים: רשתות ברזל שמולאו באבנים מסלע הכורכר הטבעי שפונה לצורך הקמת המעגנה.
	מחלק הסירות	בדופן הצפונית של לוכד הגלים הוקמו סככות המספנה (מבנים [12] ו- [14]). הכנסת הסירות אל המים והוצאתן התבצעה באמצעות מתקן משופע בשם ׳מחלק הסירות׳, שהיה מותקן על מדרגות לוכד הגלים.
	פרטי חיבור	בנקודת המפגש של הלוכד עם קיר הים הצפוני נוצק פרט בטון מדורג (ראה תצלומים).
הערכת האתר	מצב פיזי	משטח הבטון והכלונסאות שוקמו פעמיים באופן יסודי: בשנות ה- 50 ובשנת 2007, אז נוצקה כל המערכת מחדש.
	משמעות תרבותית	לוכד הגלים הינו מרכיב ייחודי למעגנת נמל תל אביב, הנושא ערך טכנולוגי ואסתטי. מרכיב של המעגנה בעל חשיבות גבוהה.

מבט צפונה; 2015

מבט דרומה; 23.03.1937

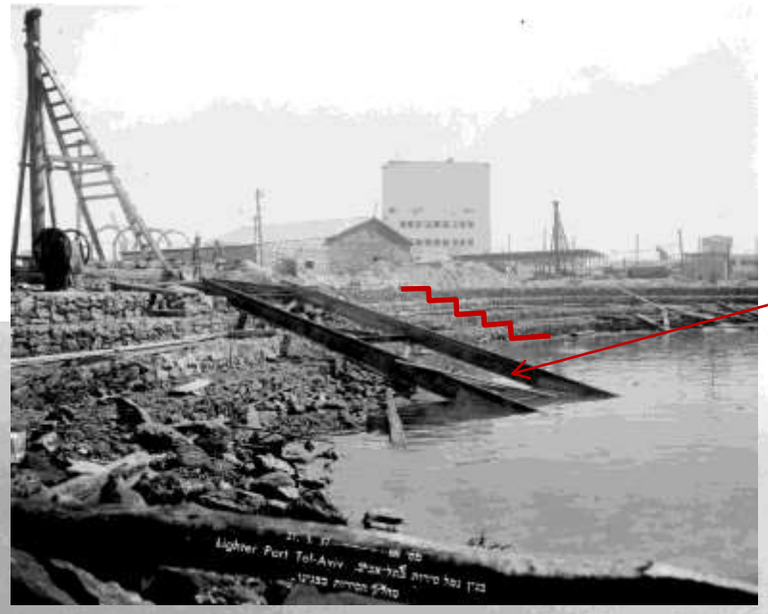
אמ״י תצלום 283
צולם ממגדל ארמון תוצרת הארץ



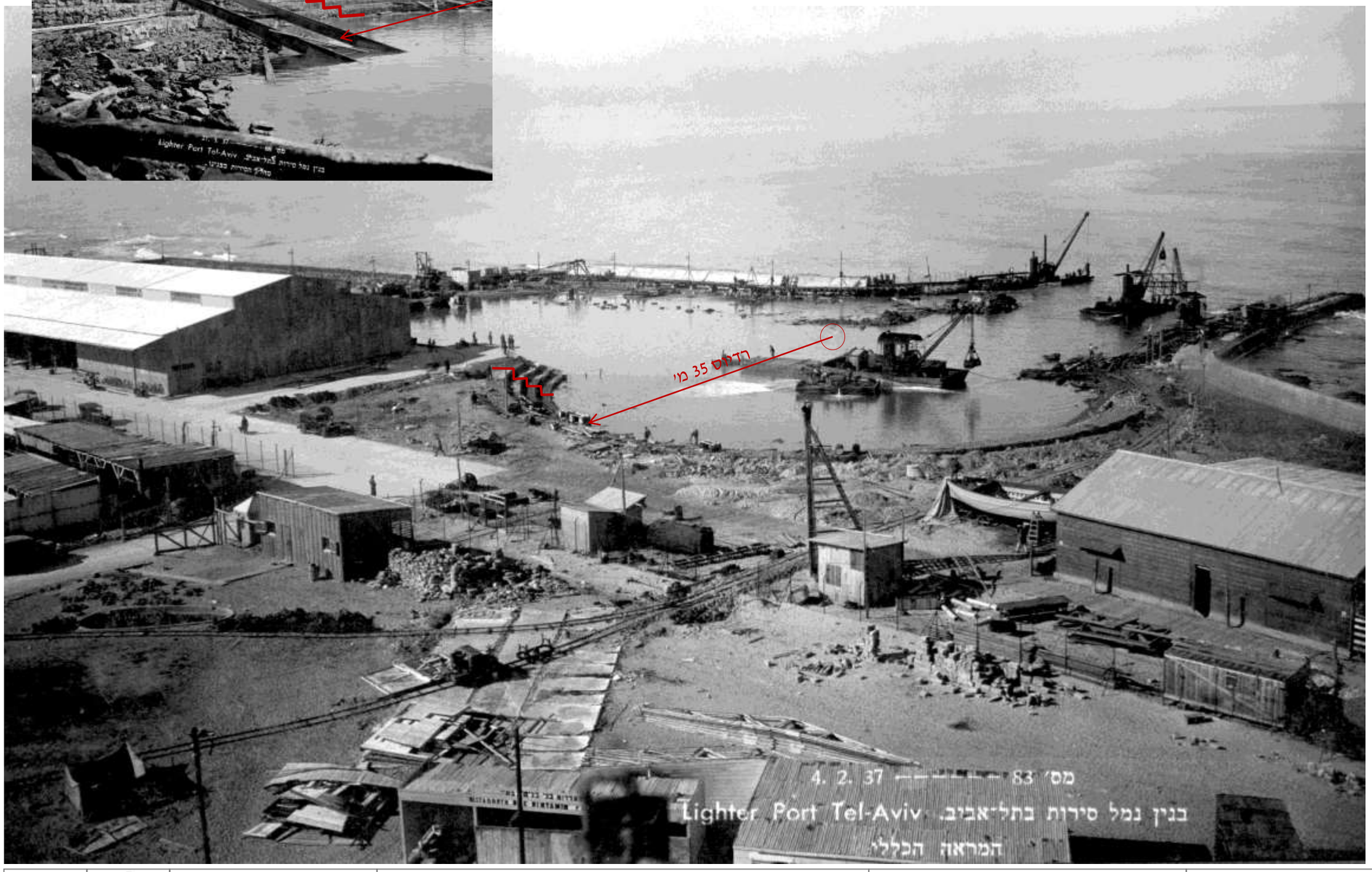
אתר מס׳	שם האתר	תצלומים היסטוריים; 1937
2	**לוכד הגלים**	

למעלה: תצלום מתאריך: 21.03.1937; (אמ״י תצלום מס׳ 28)

למטה: תצלום מתאריך: 04.02.1937; (אמ״י תצלום מס׳ 71)



מחלק הסירות



תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס אתר

תאריך:
פברואר 2017

אתר מס׳	שם האתר	תצלומים היסטוריים
2	**לוכד הגלים**	

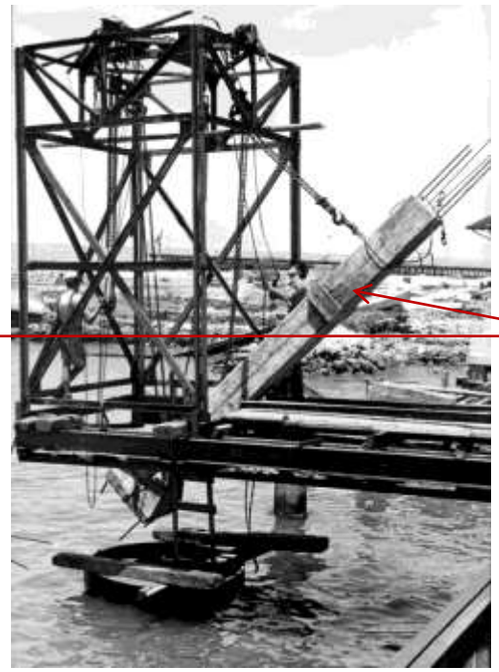
1938 - יציקת כלונסאות בתוך בריכת לוכד הגלים, בהמשכו של הרציף המזרחי לשם יציקת משטח בטון.

1939 - מבט מהים אל הרציף החדש מעל לוכד הגלים.

למעלה: תצלום היסטוריים בהם נראות עבודות יציקת הכלונסאות עבור משטח הבטון.

למטה: תצלומים היסטוריים משנת 1939 בהם נראה משטח הבטון היצוק מעל כלונסאות הבטון.

1938
מקור: אמ״י תצלום מס׳ 158



כלונס בטון טרומי מוחדר לתבנית פלדה
לשם יציקתו בתחתית בריכת לוכד הגלים

1938
מקור: אמ״י תצלום מס׳ 062

1939
מקור: אמ״י תצלום מס׳ 176

1939
מקור: אמ״י תצלום מס׳ 178

אתר מס׳	שם האתר	תצלומי מצב קיים; 2015
2	**לוכד הגלים**	

בתצלומים אלו מודגשת נקודת החיבור בין הרציף המזרחי לבין משטח הבטון מעל לוכד הגלים, ונראים בבירור כלונסאות הבטון עליהם נסמך משטח הבטון.

משטח הבטון האריך את הרציף המזרחי של המעגנה ואפשר מעבר ישיר ונוח מהרציף אל המחסנים החדשים שהוקמו בשנה זו ברצועת הנמל הצפונית (מבנים [19-26].

נקודת החיבור בין הרציף המזרחי לבין משטח הבטון מעל לוכד הגלים

משטח בטון על כלונסאות מעל לוכד הגלים

תיעוד, מחקר ועריכה:	חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב	שם הפרק:	תאריך:	עמוד:
אדר׳ עדי סלע ויינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il		**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים** **כרטיס אתר**	**פברואר 2017**	**225**

אתר מס׳	שם האתר	תצלומים השוואתיים 1936 ו- 2015
2	**לוכד הגלים**	

מפגש לוכד הגלים עם קיר הים הצפוני:

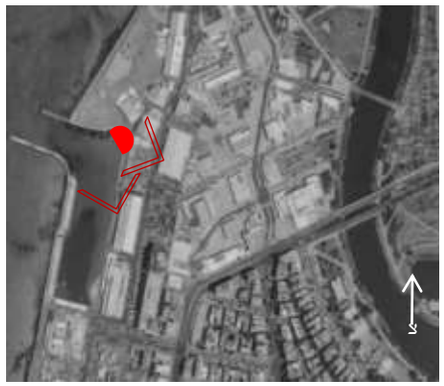
בנקודת המפגש מופיע פרט מדורג מבטון הנראה במקור, שנת 1936, ועדיין קיים בשטח נכון לשנת 2015.

או כפי שמתואר בכיתוב התמונה ההיסטורית: **"חיבור משבר הגלים הצפוני עם הלכד".**

משמאל: פרט החיבור 02.12.1936; מקור: אמ"י תצלום מס׳ 259

למטה מימין: מצב קיים; 2015

למטה משמאל: מצב קיים (ללא ציון שנה; באדיבות מייזליץ-כסיף אדריכלים)



מספר	שם האתר	מפת התמצאות
3	**קירות הים**	

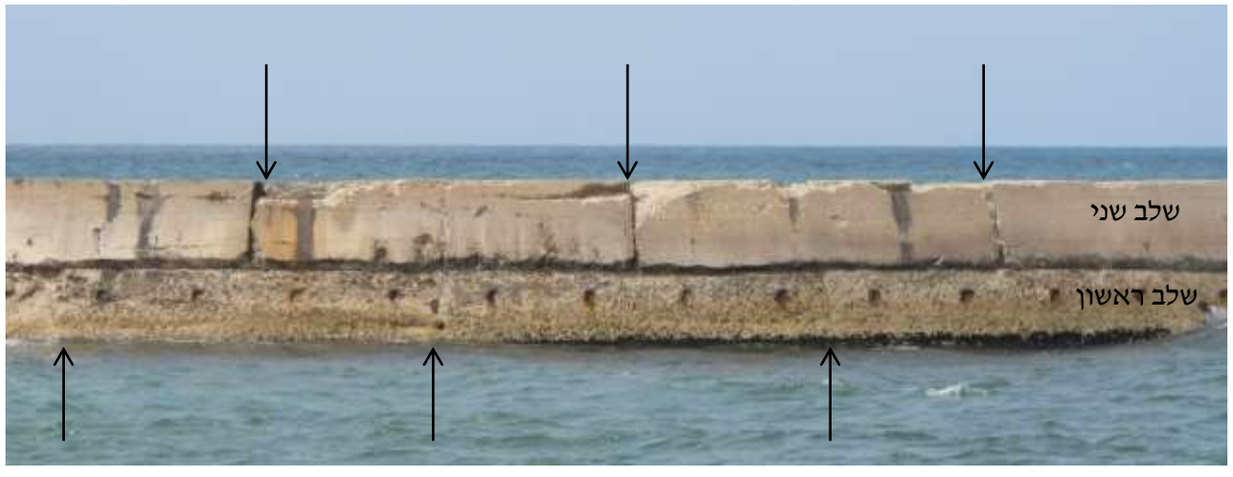
מאפייני כללי	**אורך קירות הים (הערכה):** כ- 900 מ׳	
	תקופת הקמה בהתאם לסימון ע״ג מפת התמצאות: **מקטע המעגנה -** 1936-7 **מקטע נמל הנוסעים -** 1938 **מקטע דרומי -** 1948 **רצועת הנמל הצפונית -** 1963-4	
	שימוש במקור וכיום: קירות ים	
	תיאור כללי: קיר הים הוא מבנה מלאכותי שתפקידו של קיר הים הוא הגנה והשקטה של המים במעגנה מפני גלי הים. ההשקטה הכרחית לעבודה תקינה ובטוחה של הנמל. קירות ים מכונים לעיתים בטעות גם שוברי גלים.	
	הגלים יוצרים מאסה אדירה של אנרגיה המכה בעוצמה בקיר הים, ועל כן עליו להיבנות באופן שיצמצם את עוצמת הפגיעה וההחזרה של גלים רמים בגובה של 6-7 מטר, וגלים משניים ושכיחים יותר. קיר הים הוא אחד מהמאפיינים הבולטים המשקפים את בנייתו בשלבים של נמל תל אביב. בכל תקופה הוקם קיר ים בעל חתך שונה. כל הקירות יצוקים מבטון בעל אגרגט גדול באופן יחסי. כיום על קירות הים הוצבו מעקות בטיחות לשם הגבהתם ומתן מענה לתקן (ראה מיפוי בפרק 3).	
מאפייני האתר	**מקטע המעגנה** (תכלת)	קירות הים הראשונים שהוקמו. קירות אלו מבוססים על רכס הכורכר הטבעי. לשם הקמתם הוקם ראשית קיר משיגומי פלדה. דפנות קירות הים מתאפיינות בחתך ייחודי - ראה תיאור טכנולוגיה בעמודים הבאים. **בקיר המערבי קיים פתח איזון לחצים בין המעגנה והים.**
	קיר הים הצפוני	הוקם בין השנים 1963-1964 במסגרת ייבוש הרצועה הצפונית. לקיר זה חתך שונה מהחתך של קיר הים במקטע המעגנה. ראה הרחבה בהמשך.
	קיר הים הדרומי	הוקם בשני שלבים: בעת הרחבת הנמל הראשונה בשנת 1938 - ראה חתך בהמשך, ושלב שני בעת סיפוח השטח הדרומי – ראה חתך ונקודת חיבור בהמשך.
	שלביות	היציקות בוצעו בשלבים ובמקטעים: **<u>בשלב הראשון</u>** נוצק בסיס הקיר אליו הוחדר זיון מסיבי של מוטות פלדה אופקיים. **<u>בשלב השני</u>** נוצק ראש קיר בו שלובה תבנית פלדה ייעודית ליצירת המבנה הייחודי של ארובת הגלים. המקטעים השונים של השלב הראשון והשני נוצקו ללא חפיפה בין החלקים - תפרי היציקה אינם אחד מעל השני, ראה תצלום משמאל..
הערכת האתר	מצב פיזי	יציב, נדרשת תחזוקת בטונים.
	משמעות תרבותית	קירות הים של נמל תל אביב הם התשתית הפיסית של המעגנה, ומדגימים את התמורות שחלו בהתפשטות המרחבית של הנמל לאורך השנים. מרכיב של הנמל בעל חשיבות גבוהה.

תצלום עדכני – מבט לכיוון צפון

*בתצלום זה קיים פוטומונטאז׳ של שני מבני מחסנים המסומנים בכוכבים אדומה (*).

D26-130 אוסף תצלומים לאומי, 1939 (הערכה).

תפרי היציקה בין מקטעי היציקות של קיר הים, בשני השלבים.



אתר מס׳	שם האתר	**מקטע המעגנה** (מסומן בתצ״א בגוון תכלת)
3	**קירות הים**	

דופן הקיר הפונה למעגנה אלכסונית (משטח חלק), ואילו הדופן החיצונית מעוגלת לשם יצירת ׳ארובת גלים׳ שנועדה להחליק את הגל בתנועה מעוגלת ולמנוע התנפצות וכניסת רסס אל הרציף המערבי ואל המעגנה.

לביצוע היציקות השתמשו בבטון מיוחד שהוכן במפעל נשר.

2015

1939
קיר הים מתעגל בפינת המעגנה, לאחר סיום היציקה של ארובת הגלים
מקור: ספריית הקונגרס, אוסף מטסון 18376v

שלב היציקה השני – ארובת הגלים

שלב היציקה הראשון – בסיס הקיר

מרץ 1937
קיר הים – שלב היציקה הראשון
מקור: אוסף אמ״י, תצלומים בתפזורת

שלב היציקה הראשון – בסיס הקיר

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים**	**פברואר 2017**	**228**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חלק א - נמל תל אביב**	**כרטיס אתר**		

אתר מס׳	שם האתר	**מקטע המעגנה** (מסומן בתצ״א בגוון תכלת)
3	**קירות הים**	

תצלומים היסטוריים של הקמת קיר הים המקיף את המעגנה

התצלומים מציגים את השלב לאחר יציקת בסיס הקיר והכנת התפסנות וברזל הזיון ליציקת ארובת הגלים. בולטות קורות הפלדה האופקיות ששולבו בבסיס הקיר לשם חיזוקו כנגד כוחות אופקיים – שרידים שלהן נראים ביקר עד היום. בתצלום מתאריך 13.11.1936 נראית תבנית הפלדה המיוחדת לשלב היציקה הבא של ארובת הגלים.

1936
ארכיון אמ״י תצלום 97

13.11.1936
ארכיון אמ״י תצלום 009

תבנית פלדה

1936
ארכיון אמ״י תצלום 208
לאחר יציקת השלב הראשון – בסיס הקיר

1936
ארכיון אמ״י תצלום 69
הכנות ליציקת השלב השני – ארובת הגלים

אתר מס׳	שם האתר	**מקטע המעגנה** (מסומן בתצ״א בגוון תכלת)
3	**קירות הים**	

תצלומים מצב קיים

התמונות מציגות את מקטע קיר הים עליו הוקמה טיילת העץ העליונה. הטיילת נשענת על קיר הים, ולשם הצבתה בגובה המיועד הוגבה קיר הים באמצעות יציקת בטון נוספת. התמונה ההיסטורית מציגה את קיר הים הדרומי במקור.

1938 (הערכה)
מקור: אוסף מטסון 22397V

נקודת המפגש הצפונית בין טיילת העץ לקיר הים המערבי של המעגנה, 2015

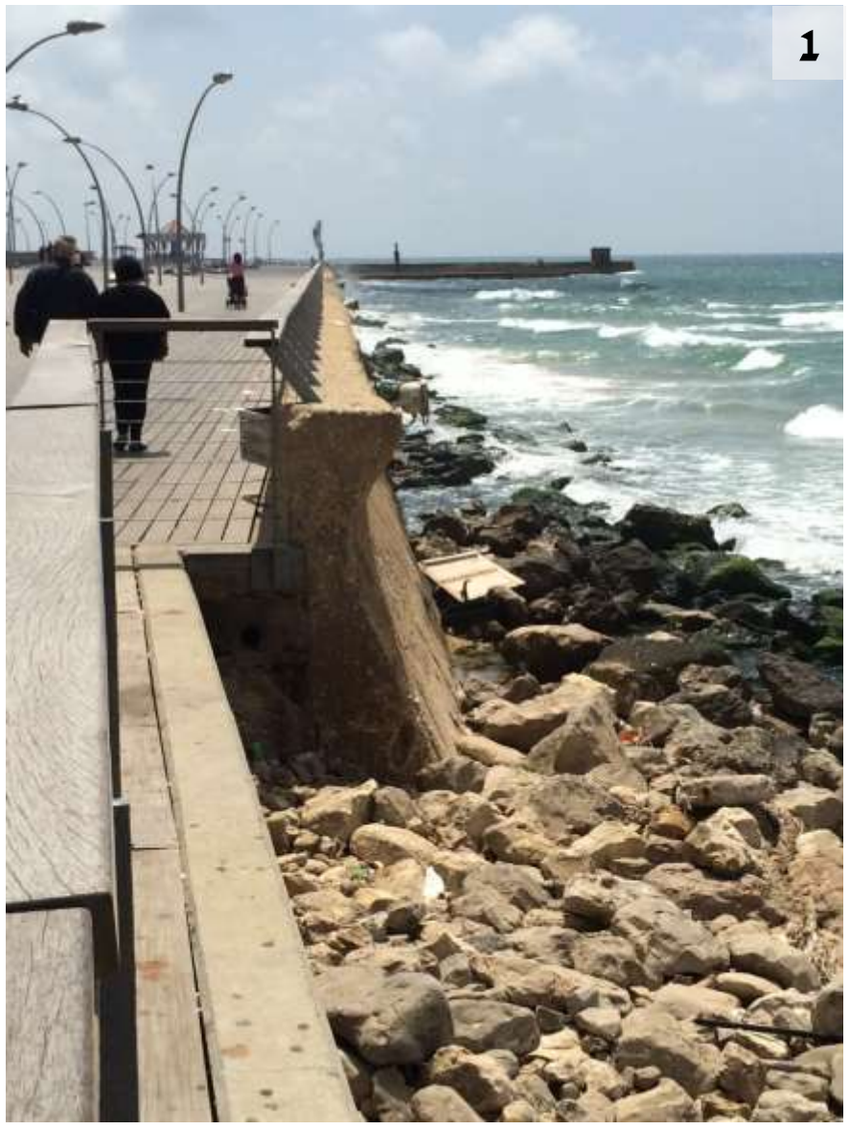
תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים** **כרטיס אתר**	**פברואר 2017**	**230**

אתר מס׳	שם האתר	**קיר הים הצפוני** (מסומן בתצ״א בגוון כתום)
3	**קירות הים**	

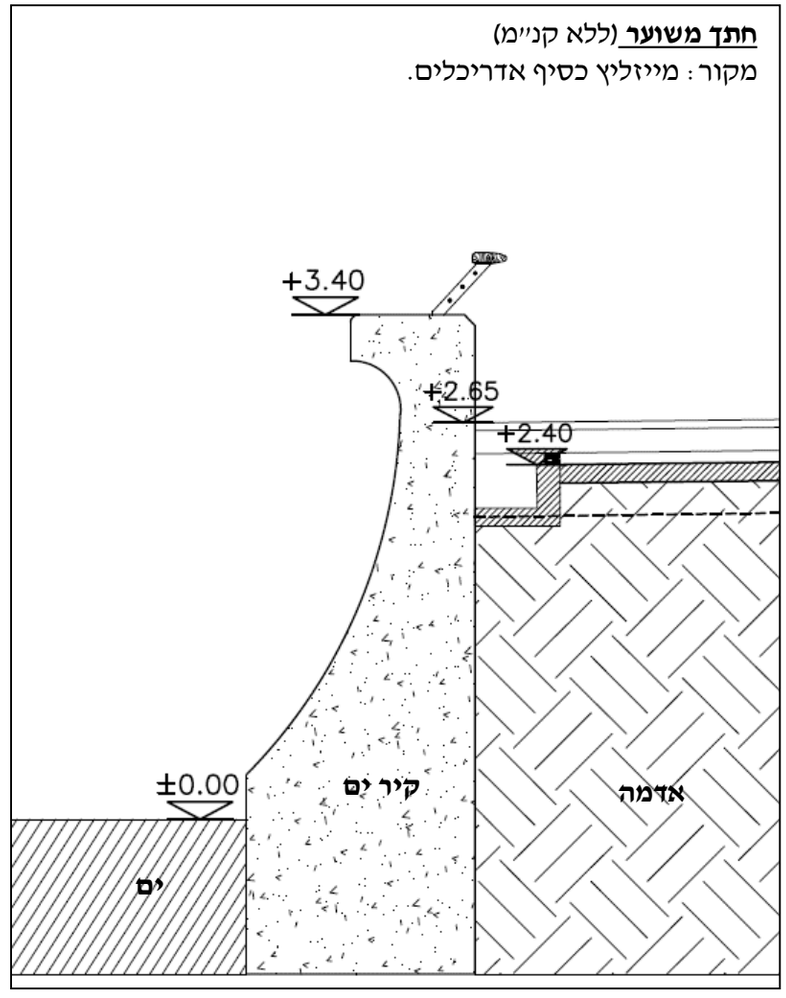
לקיר זה, הנמצא בשטח הסיפון הצפוני, חתך ישר כלפי שטח הנמל, וחתך מתעגל , מעין ארובת גלים מאורכת כלפי הים. הבטון בעל אגרגטים גדולים, ראש הקיר ישר. על ראש הקיר הותקן מעקה הרחקה משופע עם מאחז עץ עליון.

1. מבט לכיוון דרום בנקודת התפר עם מקטע החוף מול מבנה מס׳ 27 (׳שלוותה׳).
2. מבט לכיוון צפון.

מקטע המעגנה - 1936-7
מקטע נמל הנוסעים - 1938
מקטע דרומי - 1948
רצועת הנמל הצפונית - 1963-4



חתך משוער (ללא קנ״מ)
מקור : מייזליץ כסיף אדריכלים.



תיעוד, מחקר ועריכה :		שם הפרק :	תאריך :	עמוד :
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**פברואר 2017**	**231**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים**	
			כרטיס אתר	

אתר מס׳	שם האתר	**קיר הים הדרומי** (מסומן בתצ״א בגוון ירוק ואדום)
3	**קירות הים**	

לקיר זה, הנמצא בשטח הסיפון הדרומי, חתך ישר כלפי שטח הנמל, וחתך מתעגל עם ארובת גלים מאורכת כלפי הים, הדומה לקיר הים הצפוני. גם כאן הבטון בעל אגרגטים גדולים, ראש הקיר ישר. במסגרת פרויקט ההתחדשות (2003) הותקן על ראש הקיר מעקה הרחקה משופע עם מאחז עץ עליון.

מקטע המעגנה - 1936-7
מקטע נמל הנוסעים - 1938
מקטע דרומי - 1948
רצועת הנמל הצפונית - 1963-4

תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק :
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס אתר

תאריך :
פברואר 2017

מספר	שם האתר	מפת התמצאות
4	**תעלת הכניסה למעגנה**	

מידע כללי

אורך התעלה (הערכה): כ- 80 מ׳

שנת / תקופת הקמה: 1936-7

שימוש במקור: תעלת כניסה לבריכת המעגנה

שימוש כיום: ללא שינוי

תיאור כללי: תעלת הכניסה למעגנה בוצעה על פי התכנון הראשוני כפי שהופיע במפה משנת 1936. במקור תוכננה הארכה של קירות הים של התעלה, אך זו מעולם לא בוצעה. רוחב התעלה 40 מ׳ ועומקה, על פי הידוע, כ-2.5 מ׳.

פתח התעלה פונה לכיוון מערב, בשונה ממרבית נמלי הים התיכון בהם פונה הפתח לכיוון צפון. כיוון זה אינו מקובל היות והוא תואם את כיוון הגלים ובכך מזמין את כניסת הגלים ואת סחף החול הבא עימם אל פנים המעגנה - מקום בו הם אינם רצויים. טעות זו הייתה ידועה למתכננים כבר בעת התכנון הראשוני, אך למרות זאת לא בוצע כל שינוי. לאורך השנים הועלו הצעות שונות לשינוי פתח המעגנה והפנייתו צפונה, אך אף אחת מהם לא בוצעה (ראו פרק 1).

על פי התכנון בשלב הראשון (תכנית 1936) אורך הקיר הדרומי תוכנן להגיע עד לעומק 2 מ׳. בפועל בוצע קיר ארוך יותר עד לעומק 3 מ׳. הקיר הצפוני תוכנן להגיע עד לעומק 1 מ׳, אך בפועל בוצע ארוך יותר עד לקו עומק 2 מ׳. קיימת גישה פתוחה באמצעות מדרגות להליכה על קיר הצפוני דרך סיפון העץ.

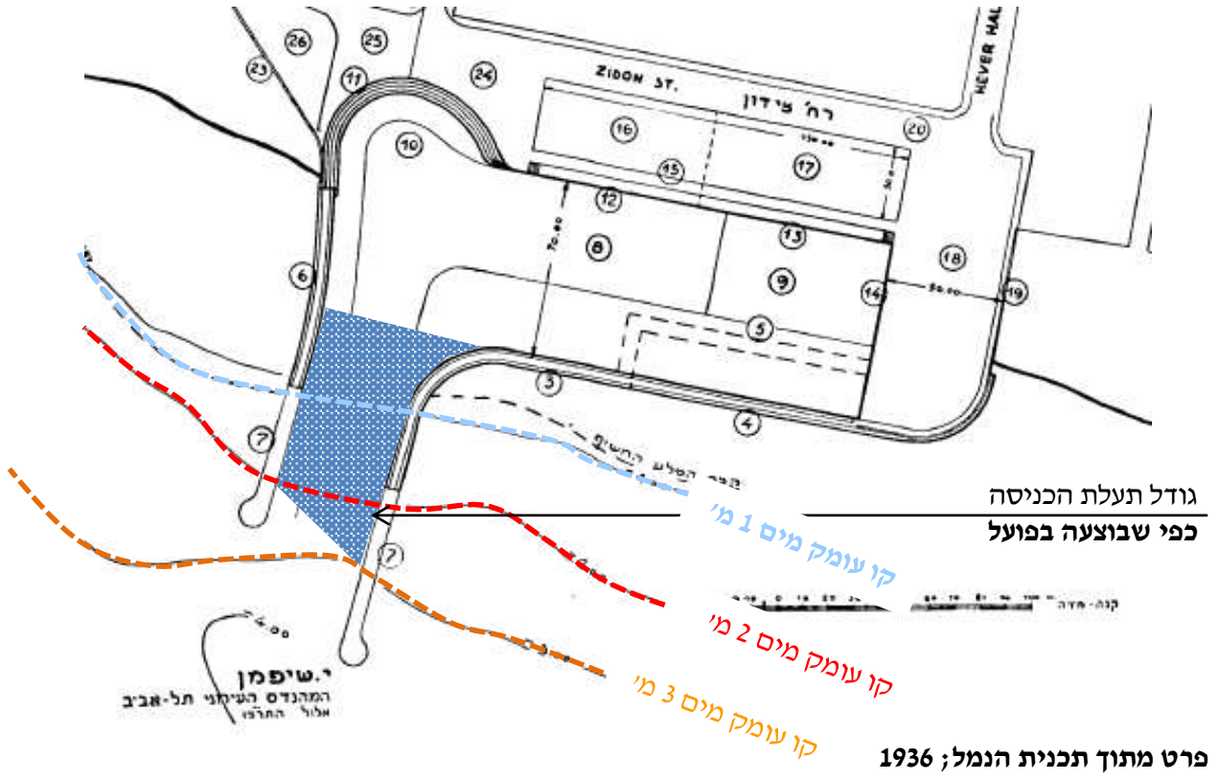
מאפייני האתר

טכנולוגיה	קירות הים הוקמו בשלב הראשון של בניית המעגנה (כרטיס אתר 3).
קיר הים הצפוני	קיר הים הצפוני קצר מהקיר הדרומי והוא מגיע עד לקו עומק מים של 2 מ׳. בקצהו המערבי נראית הארכה של קיר השיגומים, מכאן שיתכן ונבנה בשני שלבים.
קיר הים הדרומי	קיר זה ארוך מהקיר הצפוני, והוא מגיע עד לקו עומק מים של 3 מ׳. בקצהו נמצא ביתן הזרקור (כרטיס אתר 5).
תחזוקה	תעלת הכניסה דרשה תחזוקה מתמדת של פינוי חול לשם שמירה על עומק קבוע של 2.5 מ׳. במסגרת הליכה על הקיר הצפוני נמצאו הכנות חדשות (מהעשור האחרון) לתשתיות חשמל שלא חוברו לאביזרי קצה.
עמודי זרקור	לצד קירות הים של התעלה נקבעו עמודי פלדה ככל הנראה לתאורה (כרטיס אתר 5).

הערכת האתר

מצב פיזי	יציב, נדרשת תחזוקת בטונים.
משמעות תרבותית	התעלה, על צורתה וכיוונה השגויים, משקפת את התנאים הבוסריים שאפיינו את הקמת הנמל ואת הנחישות הלאומית להקימו בזמן קצר על בסיס ידע הנדסי מוגבל. מרכיב של המעגנה בעל חשיבות גבוהה.

תצלום עדכני; מבט לצפון-מזרח



פרט מתוך תכנית הנמל; 1936

מספר	שם האתר	מפת התמצאות
5	**ביתן הפנס / הזרקור**	

מידע כללי

גודל הביתן (הערכה): 2X2 מ׳

שנת / תקופת הקמה: אמצע שנות ה- 40

שימוש במקור: Light House חדר בו קבוע פנס אור.

שימוש כיום: לא בשימוש

תיאור כללי: ביתן מרובע, הממוקם בפתח תעלת הכניסה למעגנה, כ- 3 מ׳ מזרחית לקצה קיר הים הדרומי.
הביתן אינו מופיע בתכניות הנמל המפורטות ואינו נראה בתצלומים היסטוריים עד לאמצע שנות ה- 40. ההערכה היא שהוקם כאשר הנמל הולאם על ידי הבריטים בתקופת מלחמת העולם השנייה.

הפנס: המקורות ההיסטוריים אודות נמל תל אביב לא מספקים מידע ביחס למבנה זה והמובא כאן הוא בגדר השערה הנשענת על ניתוח מפות ותצ״אות, ראיונות ומקורות מתחום ההיסטוריה הצבאית.
ההשערה היא שמדובר בחדר שהוקם ביוזמה של משמר החופים הבריטי לצרכים מלחמתיים בו נקבע פנס רב עוצמה בכניסה למעגנה. הפנס, המכונה גם זרקור**, נועד להגנת על החוף והנמל - להאיר ולזהות ספינות שהתקרבו לחוף ולמנוע התקרבות כוחות קומנדו וניסיון חדירה לנמל, ובנוסף שולב במערך הנ״מ. מכאן, נהוג לייחס לביתן זה תכלית של עמדת שמירה. במלחמת העולם השנייה היה השימוש בזרקורים נפוץ בבריטניה ובמדינות רבות אחרות (מקור : ויקיפדיה : גדוד הזרקורים).
**בשונה מזרקור המשמש לניווט ולזיהוי נמל באמצעות שחרור סיגנלים בתדירות וקצב אישיים לכל נמל ונמל (מעין תעודת זהות לנמל).

מאפייני האתר

טכנולוגיה	חדרון הפנס בנוי מבטון מזויין וגג בטון שטוח.
מאפיינים כללים	בחזית המזרחית פתח לדלת ושני פתחים מרובעים קטנים לחלונות (הערכה 40X40 ס״מ). בחזית הצפונית והדרומית שני פתחים בכל חזית (הערכה 40X40 ס״מ). לא ידוע האם למבנה פתחים נוספים בחזית מערבית.

הערכת האתר

מצב פיזי	רעוע. בלאי מתקדם של הבטונים ושל ברזל הזיון.
משמעות תרבותית	הביתן הוא אחד מסמליו הלא פורמליים של נמל תל אביב אשר זוכה לאזכורים בעלי אופי רומנטי בעבודות אומנות וצילום. בהיבט ההיסטורי ביתן זה הוא השריד היחיד לסיפור הצבאי שהתרחש בנמל תל אביב בתקופת מלחמת העולם השנייה. מרכיב של תעלת הכניסה למעגנה בעל חשיבות גבוהה.

תצלום עדכני; חזית מזרחית וחזית צפונית

תצלום היסטורי - 1950 לערך.
מקור : ויקיפדיה, ערך : נמל תל אביב

אתר מס׳	שם האתר	תצלומי מצב קיים; 2015
5	**ביתן הפנס**	

1. חזיתות מזרחית ודרומית - תקריב 2. חזיתות מזרחית וצפונית 3. חזיתות מזרחית ודרומית

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר' עדי סלע ויגר	אדר' ד"ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים** **כרטיס אתר**	**פברואר 2017**	**235**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il				

מספר	שם האתר	מפת התמצאות
6	**מגדלור הנמל**	

מידע כללי

גובה במקור (הערכה):

2-3 מ' ממפלס משטח הבטון של קיר הים

שנת/תקופת הקמה: לא ידוע.

לא ניתנים לזיהוי בתצלומים היסטוריים. מאפייני קוביית הבטון דומים לאלו של בטון קיר הים, על כן ההערכה היא שהוקמו בתקופה דומה (1936-7).

שימוש במקור: לסמן לאניות הקרבות אל הנמל את פתח תעלת הכניסה לנמל.

שימוש כיום: לא בשימוש

תיאור כללי: שני עמודי פלדה הממוקמים בסמוך לקצות קירות הים. כל עמוד קבוע על קוביית בטון הצמודה אל קיר הים בתוך תחום תעלת המים.

המקורות ההיסטוריים אודות נמל תל אביב לא מספקים כל מידע ביחס למבנה זה, והמובא כאן הוא בגדר השערה. הנוהג בנמלים הוא שבראש כל מגדלור היה ממוקם פנס אור. לרוב צבעו של המגדלור הימני ירוק והשמאלי אדום*.

*מקור: http://www.sailingschool-eilat.co.il/

מאפייני האתר

טכנולוגיה	החלק התחתון של העמודים יצוק הוא עמוד בטון בעל חתך מרובע היצוק בתוך קוביית בטון, והחלק העליון הוא עמוד הפלדה חשוף.
מאפיינים כללים	שרידים שנותרו על עמוד הבטון מצביעים על קיומו של סולם ממוטות פלדה ששימש, ככל הנראה, לתפעול ולתחזוקה שוטפת של הפנס.

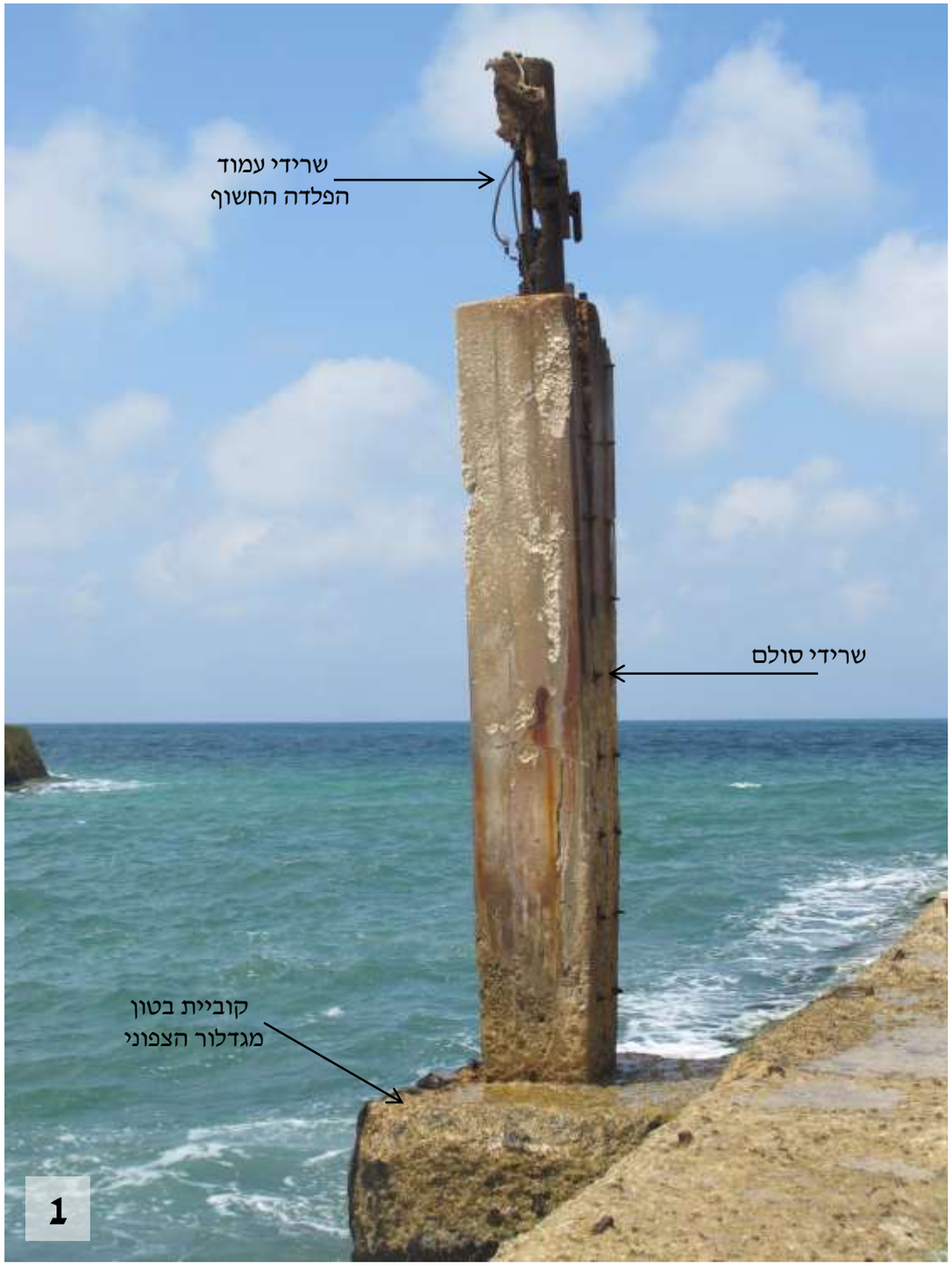
הערכת האתר

מצב פיזי	רעוע. בלאי מתקדם של הבטונים ושל ברזל הזיון.
משמעות תרבותית	מרכיב טכני חיוני המאפיין נמל סירות. חלק בלתי נפרד ממכלול מרכיבי המעגנה. מרכיב של תעלת הכניסה למעגנה בעל חשיבות גבוהה.

אתר מס׳	שם האתר	תצלומי מצב קיים; 2015
6	**המגדלור הצפוני**	

1. מראה כללי 2. שרידי עמוד פלדה - תקריב

3. קובייית בטון בבסיס העמוד – תקריב. מאפייני הבטון זהים לאלה של קיר הים.



אתר מס׳	שם האתר	תצלומי מצב קיים; 2015
6	**המגדלור הדרומי**	

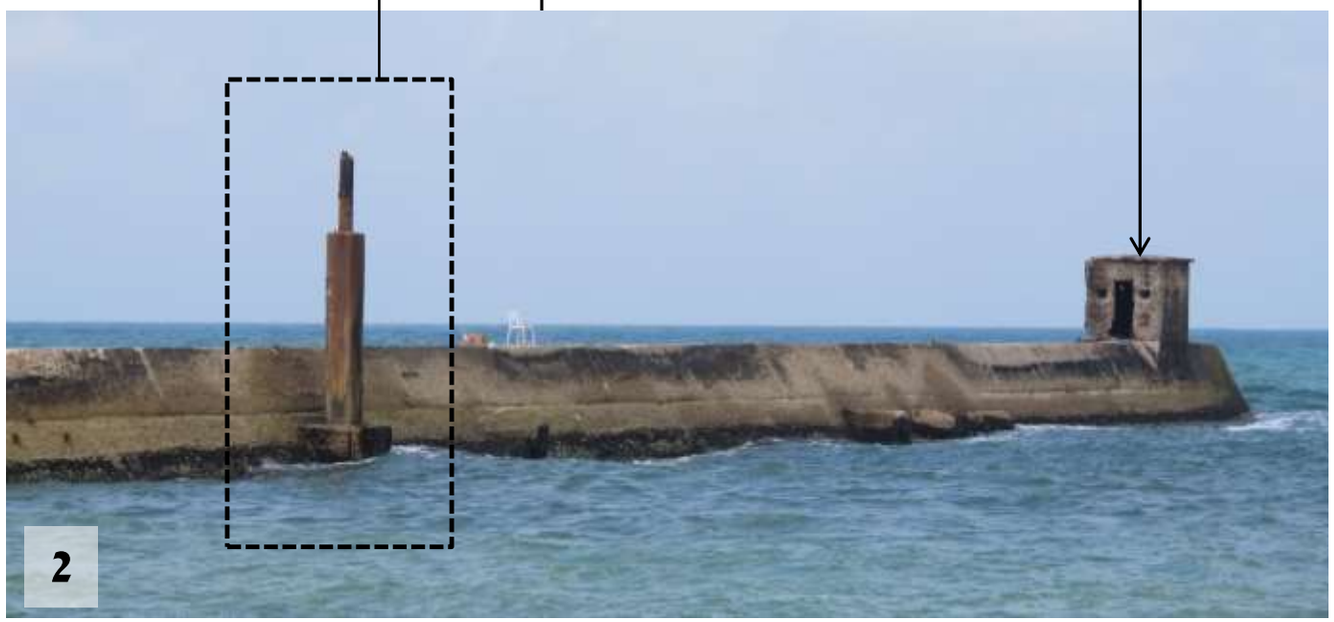
1. מבט לכיוון צפון - מראה כללי ותקריב
2. מבט לכיוון דרום - מראה כללי ותקריב

קיר ים חזית משופעת וחלקה

מבט לכיוון צפון

קיר ים דרומי:
חזית עם חתך ייחודי
המכונה ׳ארובת הגלים׳

ביתן הפנס
(כרטיס אתר 5)



תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע ויינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים**	**פברואר 2017**	**238**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חלק א - נמל תל אביב**	**כרטיס אתר**		

מספר	שם האתר	מפת התמצאות
7	**מנוף פטיש**	

מידע כללי

גובה במקור (הערכה): לא ידוע

שנת/תקופת הקמה: 1937-8 (הערכה)

שימוש במקור: מנוף קבוע (שאינו נייד)

שימוש כיום: לא בשימוש

תיאור כללי: מנוף, מדגם "פטיש", שנבנה בשנת 1938 בארץ. המנוע המתקדם ומערכת החשמל הובאו מאירופה. בכל שנות פעילות הנמל, עד סגירתו בשנת 1965, שימש המנוף לפריקה ולטעינה של סחורות ומטענים כבדים (5 טונות ויותר) והיה היחידי מסוגו שפעל בארץ.

המנוף בלט בפעילותו במיוחד בתקופת מלחמת העולם השנייה, ושימש בין היתר להרמת כלי השיט למספנה, וכן את צרכי הצבא הבריטי.

בשנת 2005-6 הוסר המנוף ממקומו ושופץ בבית מלאכה. לאחר סיום העבודות עוגן חזרה למקומו.

עם השנים, קנה לו המנוף גם מעמד של אייקון תרבותי לכל דבר, וכיכב בציוריו של נחום גוטמן, בתצלומים ובסרטים רבים, ביניהם "מציצים" ו"לולי".

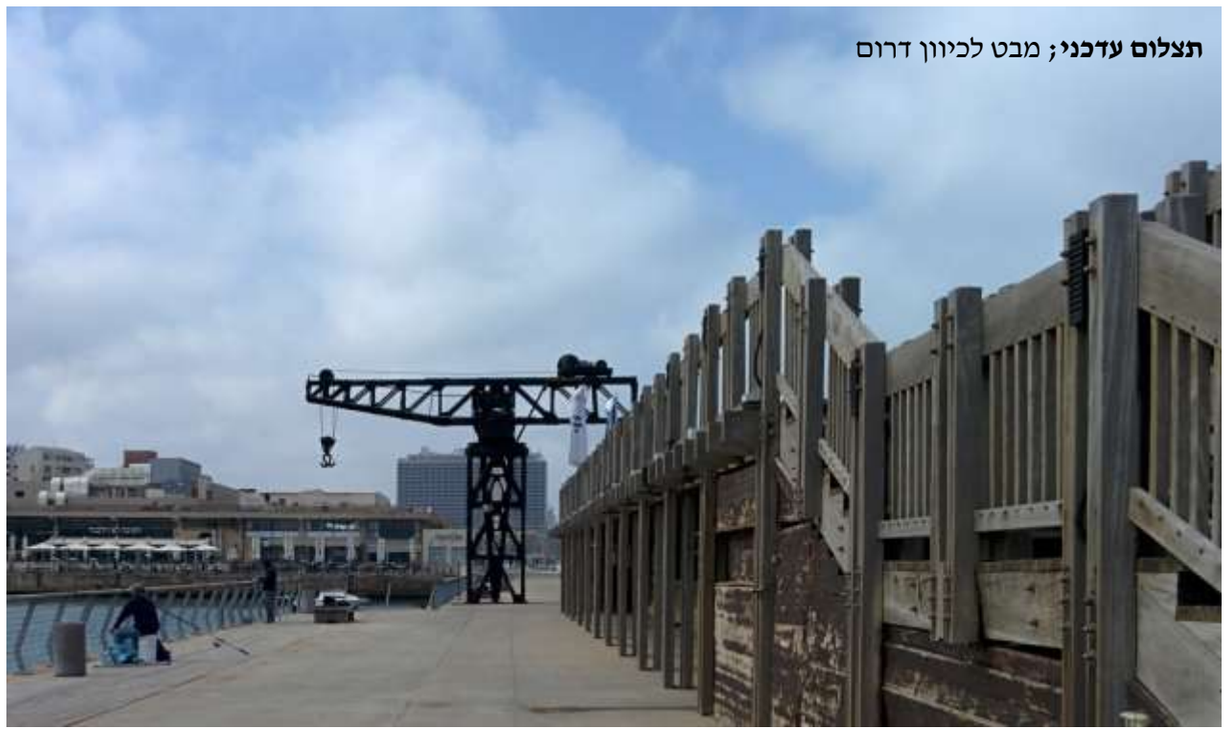
מקור: דוד הכהן, המנוף ההיסטורי חוזר לנמל תל אביב, Ynet פורסם: 10.10.2007.

מאפייני האתר

טכנולוגיה	מנוף עשוי מוטות פלדה. מסתובב על מצערת.
שימור המנוף	את עבודת השיקום והשחזור ביצעו מומחים מהמועצה לשימור אתרים, בשיתוף ובתיאום עם צוות מנהלת הנמל וגורמים נוספים.

הערכת האתר

מצב פיזי	טוב.
משמעות תרבותית	מרכיב טכני חיוני המאפיין נמל סירות. לאורך השנים בשל מיקומו האסטרטגי ונצפות טובה מכל כיווני המעגנה הפך המנוף לאחד מסמליו הבלתי פורמליים של נמל תל אביב. מרכיב של המעגנה בעל חשיבות גבוהה.

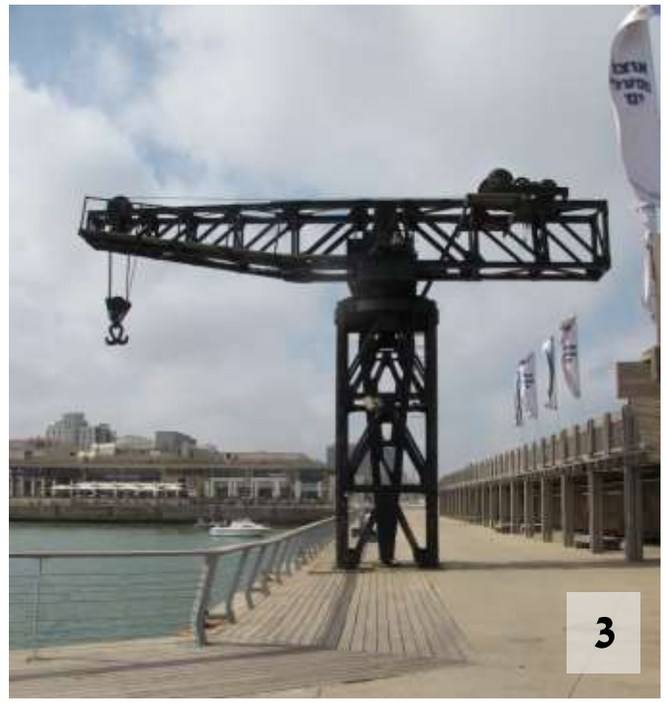


תצלום עדכני; מבט לכיוון דרום

1939 (הערכה)
מקור: אמ"י תצלום מס' 20

אתר מס׳	שם האתר	תצלומי מצב קיים; 2015
7	**מנוף פטיש**	

1. מבט לכיוון דרום מהרציף הצפוני 2. מבט לכיוון צפון
3. מבט כללי 4. פרט עיגון המנוף למשטח הבטון 0תקריב)



תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס אתר

תאריך:
פברואר 2017

אתר מס׳	שם האתר	תצלומים היסטוריים
7	**מנוף פטיש**	

מימין: המנוף (לאחר 1938, שנה מדויקת לא ידועה); מקור: אמ״י תצלום מס׳ 6

משמאל: המנוף הקבוע; 1993 צלם: רן ארדה; מקור: אמ״י

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס אתר

תאריך:
פברואר 2017

מספר	שם האתר	מפת התמצאות
8	**טיילת העץ העליונה**	

מידע כללי

ממדי הטיילת (הערכה): רוחב 3מ', אורך 100 מ', גובה משטח הליכה - 4.5 מ'.

שנת/תקופת הקמה: 1996-7

שימוש במקור: טיילת מוגבהת להולכי רגל לאורך שטח הנמל, שתקשור בין רצועת הנמל הצפונית לחוף מציצים.

שימוש כיום: טיילת להולכי רגל

תיאור כללי: טיילת עילית, מוגבהת, עשויה עץ מאסיבי. טיילת העץ נשענת על הגבהה מבטון שבוצעה לקיר הים של הרציף המערבי. חלק הטיילת שתוכנן מעל פתח המעגנה לא הגיע לכלל ביצוע.

תכנון הטיילת נעשה על-ידי אדר' נוף גדעון שריד כחלק מפרויקט רחב שיזמה אמ"י החל משנת 1987 במטרה להביא להתחדשות מתחם הנמל (בהרחבה בפרק 1). מטרת התכנון הייתה להקים גשר מעבר להולכי רגל מעל תעלת המעגנה, ולקשור את חלקו הדרומי של הנמל עם חלקו הצפוני. בראיון עם אדר' גדעון שריג, גובה הטיילת תוכנן במטרה להגיע לשיא גובה מעל פתח המעגנה, כך שיתאפשר מעבר סירות אל המעגנה. הפרויקט לא הושלם, המעבר מעל המעגנה לא בוצע עד ליום זה.

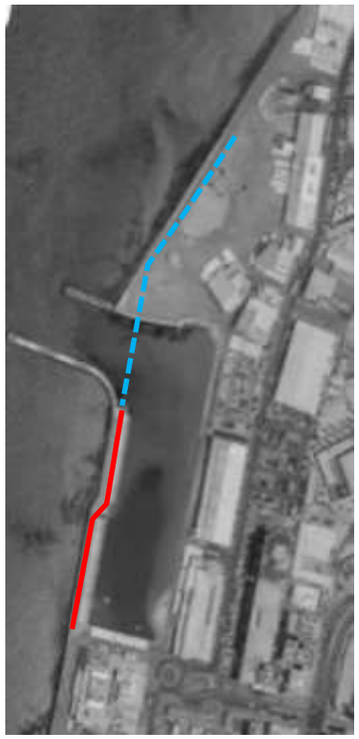
מתחת לגשר העץ נותר חלל פתוח המוגדר על ידי עמודי העץ של הטיילת. בחלל זה מתקיימות מפעם לפעם תערוכות. בקצה הצפוני של הטיילת חלל שהושכר בעבר לבר / בית קפה. הטיילת נמצאת בשימוש דליל של מבקרים ותכליתה שיטוט בלבד. המשתמשים העיקריים בה הם דייגים. בשנת 2005-6 עת ביצוע פרויקט הפיתוח שונתה במעט הכניסה הדרומית לטיילת ובוצעה הרמפה הקיימת כיום.

מאפייני האתר

טכנולוגיה	עמודים ולוחות עץ בחיבורים יבשים. רצפה מלוחות עץ. גוון העץ טבעי.
מאפיינים כללים	הטיילת נבנתה לאחר שקיר הים המערבי הוגבה באמצעות יציקת בטון, וזאת על מנת להגיע לגובה שיא של 2.5 מ', גובה שהיה נחוץ בנקודת המעבר מעל פתח המעגנה.

הערכת האתר

מצב פיזי	טוב.
משמעות תרבותית	חלק הגשר שבוצע, וקיים עד היום, נותר מיותם מתפקידו המקורי. חלק זה מהווה חסם פיזי. טיילת העץ מסתירה את המבט הפתוח לים מכל אזור לב המעגנה. הטיילת מבדלת את קיר הים המערבי ממרחב המעגנה ולכן מהווה מרכיב זר הפוגע באותנטיות ובשלמות שלה.



מקרא

קטע הטיילת שבוצע

קטע הטיילת שלא בוצע

תצלום עדכני; מבט מהרציף הדרומי של המעגנה

אתר מס׳	שם האתר	תצלומי מצב קיים; 2015
8	**טיילת העץ העליונה**	

1. רמפת העלייה מהקצה הדרומי של טיילת העץ
2. מבט כללי אל הטיילת **מקצה** הרציף המזרחי של המעגנה - הים מוסתר
3. מבט כללי אל הטיילת **ממרכז** הרציף המזרחי של המעגנה - הים מוסתר
4. מבט אל החלל שנוצר מתחת לגשר

1

2

3

4

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים** **כרטיס אתר**	**פברואר 2017**	**243**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il				

אתר מס׳	שם האתר	תצלומי מצב קיים; 2015
8	**טיילת העץ העליונה**	

1. פרט העלייה הדרומית אל טיילת העץ - שינוי שבוצע בשנת 2007
2. מבט לכיוון צפון מהרציף המערבי - הים מוסתר
3. פרט ירידה מטיילת העץ בחלקה הצפוני
4. מבט כללי אל הטיילת מהרציף הדרומי של המעגנה - הים מוסתר

תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק :
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס אתר

תאריך :
פברואר 2017

אתר מס׳	שם האתר	תשתיות גלויות וצנרת חשופה
8	**טיילת העץ העליונה**	

החלל שנוצר מתחת לטיילת העץ נתפס כשטח נסתר ומוזנח באופן גלוי לעין, וזאת למרות שהולך הרגל המסתובב על הרציף המערבי חווה את החלל הנ״ל על מלוא פרטיו. ההזנחה גלויה לעין.

התצלומים מציגים תשתיות וצנרת גלויה מותקנים באופן פוגעני על קיר הים מתחת לטיילת העץ, קופסאות חשמל מחוברות לקיר הים, ופסולת בניין זרוקה בשטח.

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע ויגר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים

תאריך:
פברואר 2017

מספר	שם האתר	מפת התמצאות
9	**סיפון עץ (דֶק)**	

מידע כללי

שטח (הערכה): 20,000 מ״ר

שנת/תקופת הקמה: 2005-2007

שימוש במקור: טיילת הולכי רגל

שימוש כיום: טיילת הולכי רגל

תיאור כללי: הדק מחפה את כל רצועת הנמל הצפונית והדרומית.

סיפון העץ הצפוני מעוצב כגבעות עץ (דיונות) הפזורות לאורך האתר ומגדירות מוקדים של טופוגרפיה משתנה בה משולבים מספר ארגזי חול למשחק במתווה צורני אורגני. על פי תפיסת המתכננים ״משטח העץ האורבני מוכלא עם הנוף המיתולוגי שקדם לנמל ויוצר מעין חוף מלאכותי המשמש במה לתרבות המקומית על כל גווניה ועונותיה. שמשיות וכסאות הרציף הם הפרט הקטן שהופך מרחב ציבורי למרחב מארח״[1]. בשטח הסיפון פזורים גופי תאורה ייחודיים שעוצבו ע״י האדריכלים, כמו כן פוזרו באופן חופשי אך מתוכנן מתקני ישיבה ומצללות -ראה מיפוי לכל הנ״ל בפרק 5. בכתבה שפרסמה מבקרת האדריכלות נעמה ריבה לאתר Xnet הועלתה התיזה שדק נמל תל אביב השפיע על מגמה חדשה באדריכלות הישראלית של שילוב עץ בחזיתות בניינים, מגמה שלא הייתה נפוצה קודם לכן[2]. העיקרון העיצובי של טיילת עץ הושאל לטיילות נוספות שהוקמו בשנים האחרונות לאורך חופי העיר.

מקורות:

[1] טופס לתיאור עקרונות התכנון התחרות הפומבית לתכנון פיתוח המרחב הפתוח של נמל תל אביב, באדיבות מייזליץ כסיף אדריכלים.

[2] ריבה נעמה, **ימי איפאה האחרונים? חזיתות העץ מתחילות להתחלף לכאילו עץ**, Xnet, 29.06.2014.

מאפייני האתר

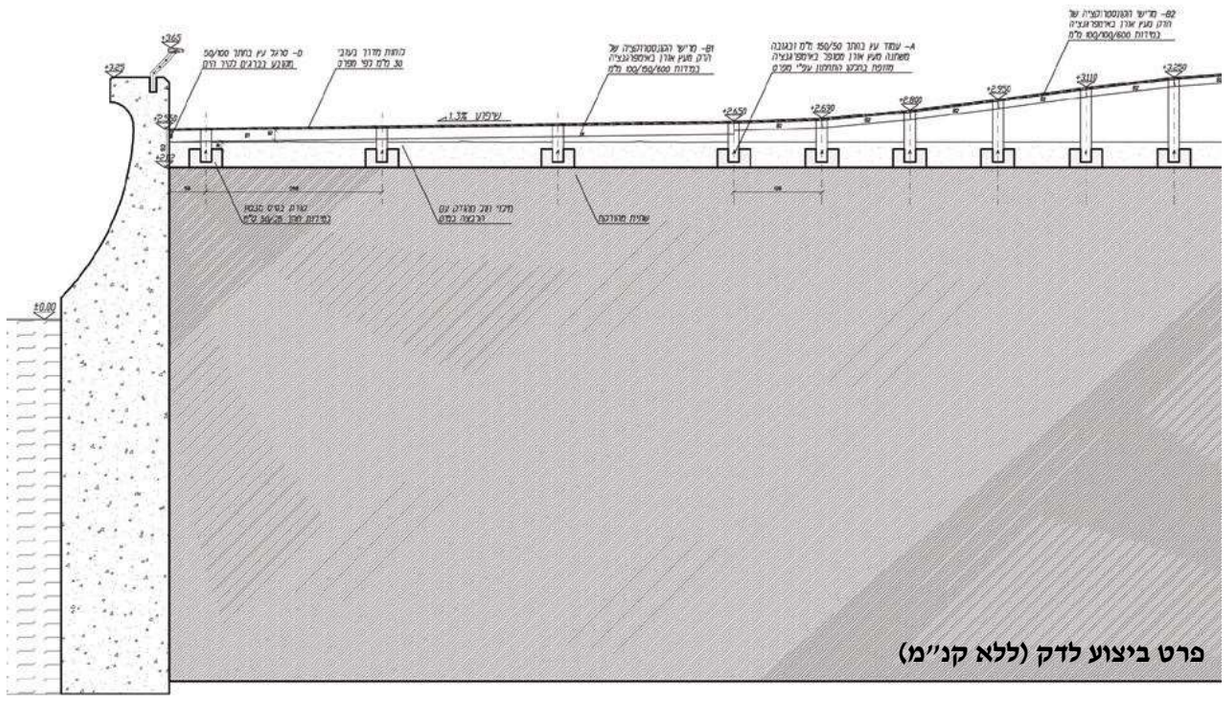
טכנולוגיה	משטח בטון מוחלק ומשופע ומעליו סיפון על קורות עץ ראשיות.
מאפיינים כללים	לוחות וקורות עץ איפאה טבאקו, סופקו על ידי חברת טרילוג. ביצוע העבודה ע״י חברת ׳שמיים ירוקים׳.

הערכת האתר

מצב פיזי	מתוחזק.
משמעות תרבותית	המאפיין הקונספטואלי והחומרי העיקרי של פרויקט התחדשות המרחב הפתוח של נמל תל אביב. דק העץ הוא אחד המרכיבים שבזכותו הפך הנמל לאחד ממתחמי התיירות המצליחים בישראל. בעל חשיבות גבוהה.

תצלום עדכני; מבט כללי

תצלום ופרט באדיבות מייזליץ כסיף אדריכלים ©



אתר מס׳	שם האתר	
9	**סיפון עץ (דָּק)**	**תצלומים בזמן ביצוע; 2005**

יציקת משטח בטון מוחלק ומשופע

תצלומים באדיבות מייזליץ כסיף אדריכלים ©

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים**		
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חלק א - נמל תל אביב**	**כרטיס אתר**	**פברואר 2017**	**247**

אתר מס׳	שם האתר	תצלומים בזמן ביצוע; 2005
9	**סיפון עץ (דֶק)**	

קורות תשתית למשטח הדק

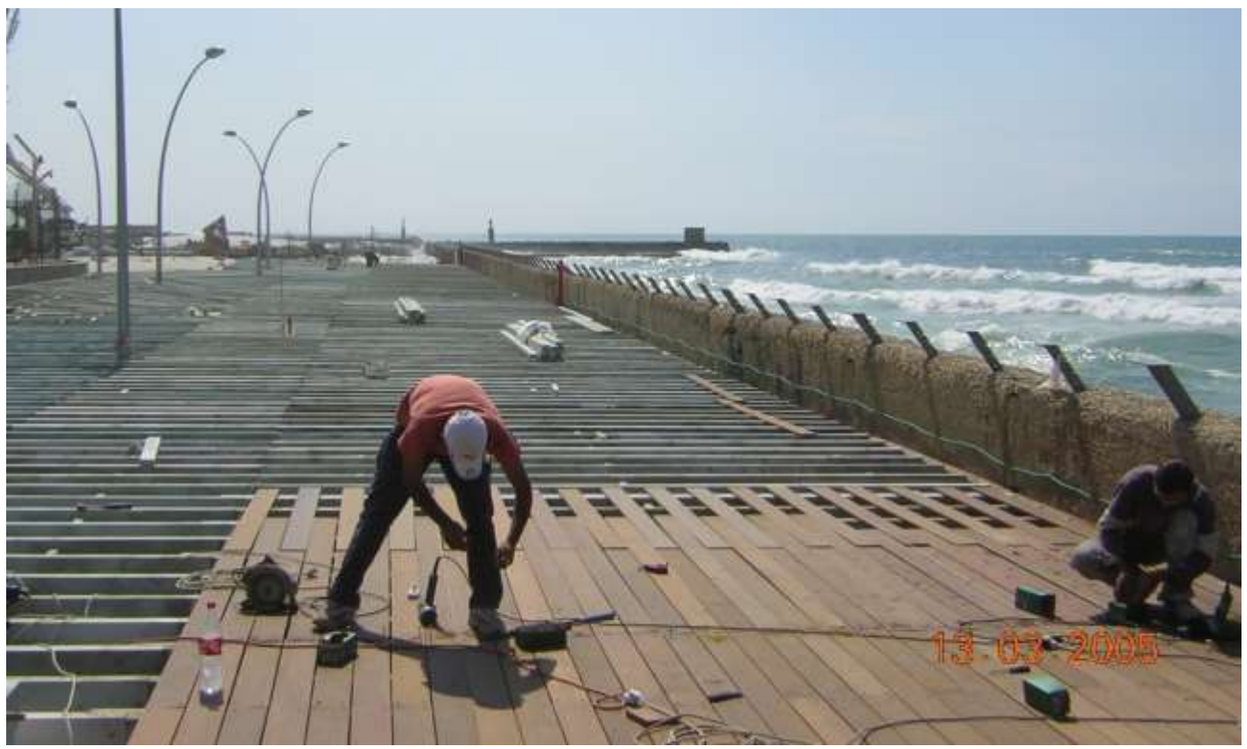
תצלומים באדיבות מייזליץ כסיף אדריכלים ©

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע ויונר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים כרטיס אתר**	**פברואר 2017**	**248**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il				

אתר מס׳	שם האתר	תצלומים בזמן ביצוע; 2005
9	**סיפון עץ (דָק)**	

עיגון תשתיות אל משטח הבטון לפני ביצוע דק העץ

תצלומים באדיבות מייזליץ כסיף אדריכלים ©



מספר	שם האתר	מפת התמצאות
10	**מאזני גשר / עמדת שקילה**	

מידע כללי

גודל (הערכה) : 6.20 מ' / 3.20 מ'

שנת/תקופת הקמה : בין 1961-1963

שימוש במקור: מאזני גשר שקועים (מאזני בור) לשקילה של טובין נסחרים המועמסים על כלי רכב או נגררים. עומס שקילה לא ידוע.

שימוש כיום: משולב כרחוב כפרט פיתוח.

תיאור כללי: מסגרת קורות פלדה בהן מוטבע שם מפעל הייצור של עמדת השקילה. בתוך קורות הפלדה נוצק משטח בטון בגובה במפלס הרחוב. מתקן השקילה אינו גלוי לעין, יתכן ונמצא מתחת למשטח הבטון (סבירות נמוכה).

העמדה המתועדת, הנמצאת בין מבנה [23] למבנה [24], איננה מסומנת במפה. אדר' צדיק אליקים, ששימש אדריכל הנמל בשנים בהם התרחש פרויקט הפיתוח המרחב, מספר כי המשקל ליד מבנה [23] היה במקומו בעת תחילת העבודות ונותר במקומו עד היום.

מאפייני האתר

יצרן	Charles Ross L.td Makers Sheffield חברה מאזור שפילד, יורקשיר, אנגליה שהתמחתה בין היתר בייצור מתקני שקילה. מידע נוסף קיים בארכיב של העיר שפילד, אינו זמין לגישה מקוונת. http://discovery.nationalarchives.gov.uk/details/rd/6e585aa4-94e3-4eef-b26b-a4608e3b2489
טכנולוגיית שקילה	משטח שקילה למשאיות בגובה הקרקע, המאפשר גישה חופשית של משאיות מכל כיווני הנסיעה. המאזניים מיועדים לשקילה מסיבית, שקילות רבות במהלך היממה. המאזניים מעוגנים לבסיסים יצוקים (רציפים) ומותאמים לסוג הקרקע. מקור : חברת נמלי ישראל. http://www.israports.co.il/TargetServices/TermList/Pages/MOZNEIGESHER.aspx

הערכת האתר

מצב פיזי	שמור ומתוחזק.
משמעות תרבותית	מתקן חיוני וטיפוסי לנמל סחורות. מרכיב בעל חשיבות גבוהה.

תצלומים עדכניים; מבט כללי

פרט מאזני גשר של חברת Charles Ross

מקור : http://s90.photobucket.com/user/SteveSheff/media/ross_zpsc8af1140.jpg.html

אתר מס׳	שם האתר	איתור מאזני הגשר בנמל תמונות מצב קיים
10	**מאזני גשר / עמדת שקילה**	

בתצלומים : מסגרת קורות פלדה בהן מוטבע שם מפעל הייצור של עמדת השקילה, יוני 2015.

מפת הנמל משנת 1963 מסמנת שתי עמדות שקילה בתחום הנמל בסמוך לשערי הכניסה והיציאה מהנמל.

העמדה המתועדת לא סומנה במפה.

שתי העמדות המסומנות במפה לא ניתנות לאיתור בשטח. האדריכלים צדיק אליקים וגנית מייזליץ כסיף (עסקו בתכנון המרחב בעשורים האחרונים) מעידים כי אינם זוכרים בשטח עמדות שקילה נוספות על זו הקיימת, ולו היו קיימים הם היו בוודאי היו משלבים אותם בתכנון.

במקרא של המפה צוין עומס השקילה של המאזניים.

מיקום מאזני הגשר באזור B בסמוך לשער ציון

על רקע מפה משנת 1963

מיקום מאזני הגשר באזור E – בסמוך לשער הראשי

על רקע מפה משנת 1963

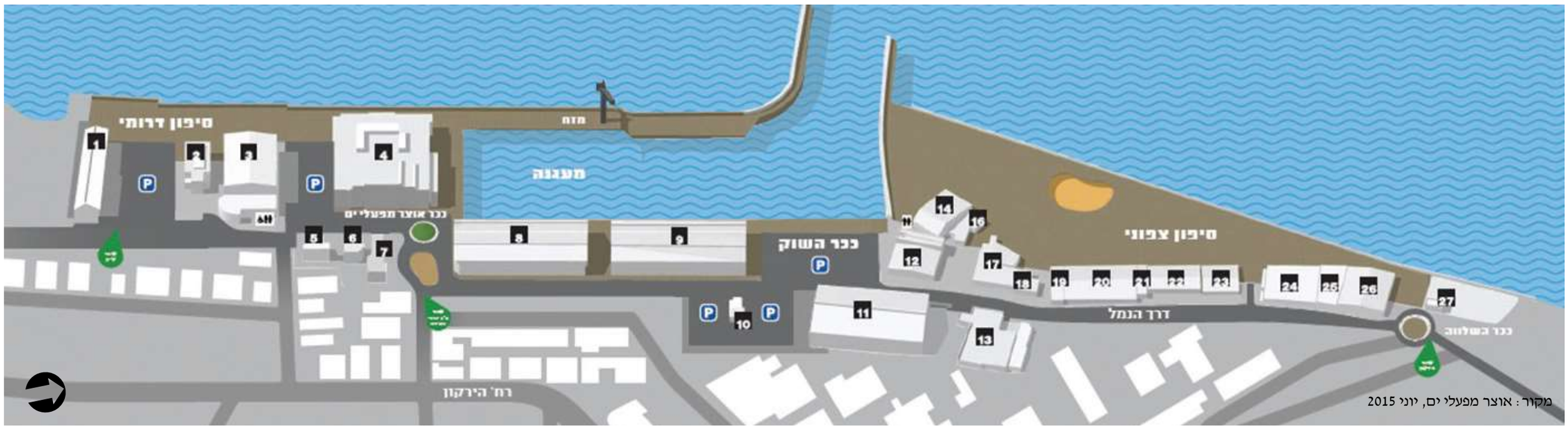
4.2 כרטסת מבנים

תוכן עניינים לכרטסת מבנים - נמל תל אביב

רשימת כרטיסי מבנים

מספר מבנה*	שם מבנה	סיווג לפי חשיבות תרבותית	עמודים
1	סככות אחסון	חשיבות נמוכה	**254**
2	תחנת החיטוי	חשיבות גבוהה	**258**
3	אולם הנוסעים	חשיבות גבוהה	**260**
4	מחסן כללי / מחסן הבטון	חשיבות גבוהה	**265**
5+6	משרדי נמל תל אביב	חשיבות בינונית	**271**
7	מבנה מסחרי	חשיבות נמוכה	**277**
8	מחסן 2	חשיבות גבוהה	**279**
9	מחסן 1	חשיבות גבוהה	**284**
10	תחנת שיטור	חסר חשיבות תרבותית	**290**
11	מחסן 11	חסר חשיבות תרבותית	**292**
12	מספנה מזרחית / שוק האיכרים	חשיבות נמוכה	**295**
13	מבנה מסחרי / שבלול	חסר חשיבות תרבותית	**300**
14-15	מספנה מערבית / מבנה מסחרי	חשיבות נמוכה	**303**
16-18	מכלול הפעמון	מבנה 17 בעל חשיבות נמוכה. שאר המבנים חסרי חשיבות תרבותית.	**307**
19-21	מחסן המטענים מס׳ 4	חשיבות בינונית	**313**
22-23	סככה 10 וצריף 5	חסרי חשיבות תרבותית	**317**
24-25	מבנים שונים	חסרי חשיבות תרבותית	**319**
26	מספנה	חשיבות גבוהה	**322**
27	סככה 8 /שלוותא (נהרסה)	-	**325**
-	מחסני הקמרונות (נהרס)	-	**327**

***מבנה** - בניין על מגוון הטיפולוגיות המצויות בתחום שטח הנמל.



מקור: אוצר מפעלי ים, יוני 2015

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
1	**סככות אחסון**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 6962 / 150 -151	**כתובת:** שטח נמל תל אביב 13
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): 1,050 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה: 1956~ (החלק המזרחי), 1963 (החלק המערבי).	
שימוש במקור: סככות אחסון	
שימוש כיום: משרדים	
מיקום במרחב הנמל: דרום הנמל. שטח שסופח לנמל בשנות ה-50.	

תיאור כללי: מבנה מאורך בן שתי קומות, הוקם בשני שלבים כשתי סככות נפרדות.

הסככה המזרחית: סככה פתוחה לפרי הדר, 1949. מתכנן – לא ידוע.

הסככה המערבית: סככה פתוחה לאחסון עצים לארגזי הדרים, 1963. מתכנן: מ. שטרן – מהנדס.

גובה רכס הגג של שני חלקי המבנה אינה זהה. בשני חלקי המבנה נוספה תקרת ביניים שיצרה בחלל המקורי שתי קומות.

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	לא ידוע	בטון מזויין
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	לא ידוע	
מאפייני הגג	לא ידוע	גג אסבסט משופע
חומרים וטכנולוגית בניה	לא ידוע	קירות בנויים מבלוקי בטון
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	

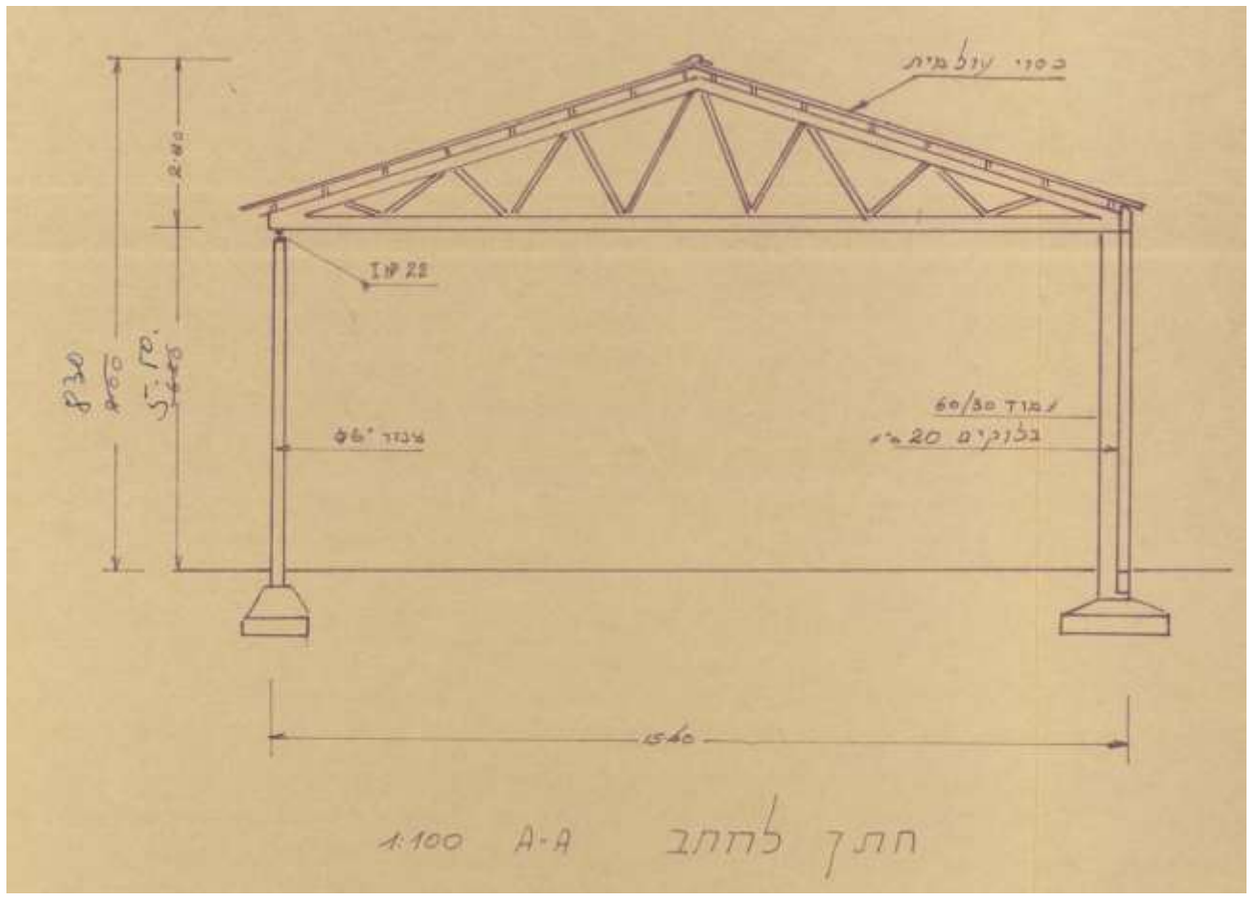
הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק. החלק המזרחי מאוכלס למשרדים, החלק המערבי פנוי.
משמעות תרבותית	המבנה אינו נושא ערכים מיוחדים. בעל חשיבות נמוכה.

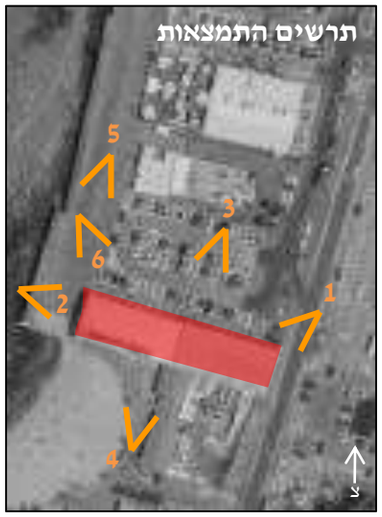
תצלום עדכני; חזית צפונית

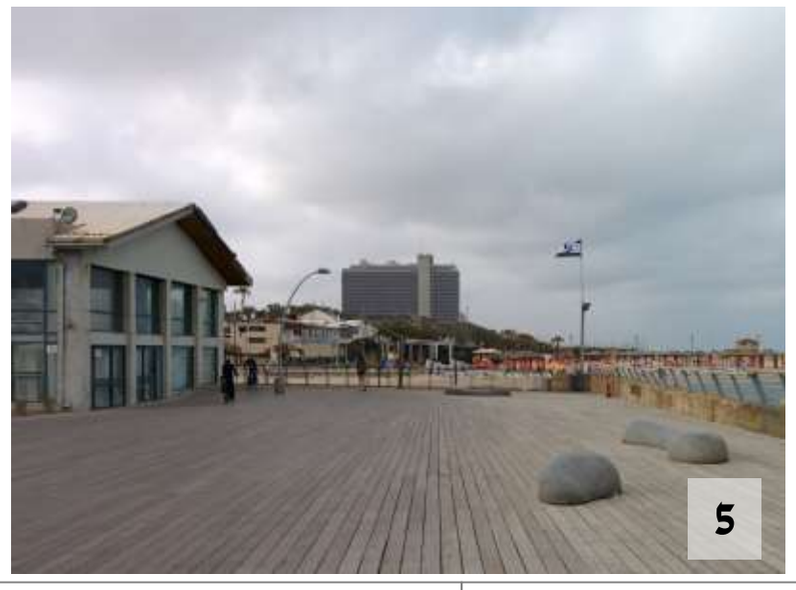
חתך מתוך רישיון בניה, 1961

(מקור: תיק בניין, גנזך מינהל ההנדסה, עת״א)



מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2015
1	**סככות אחסון**	



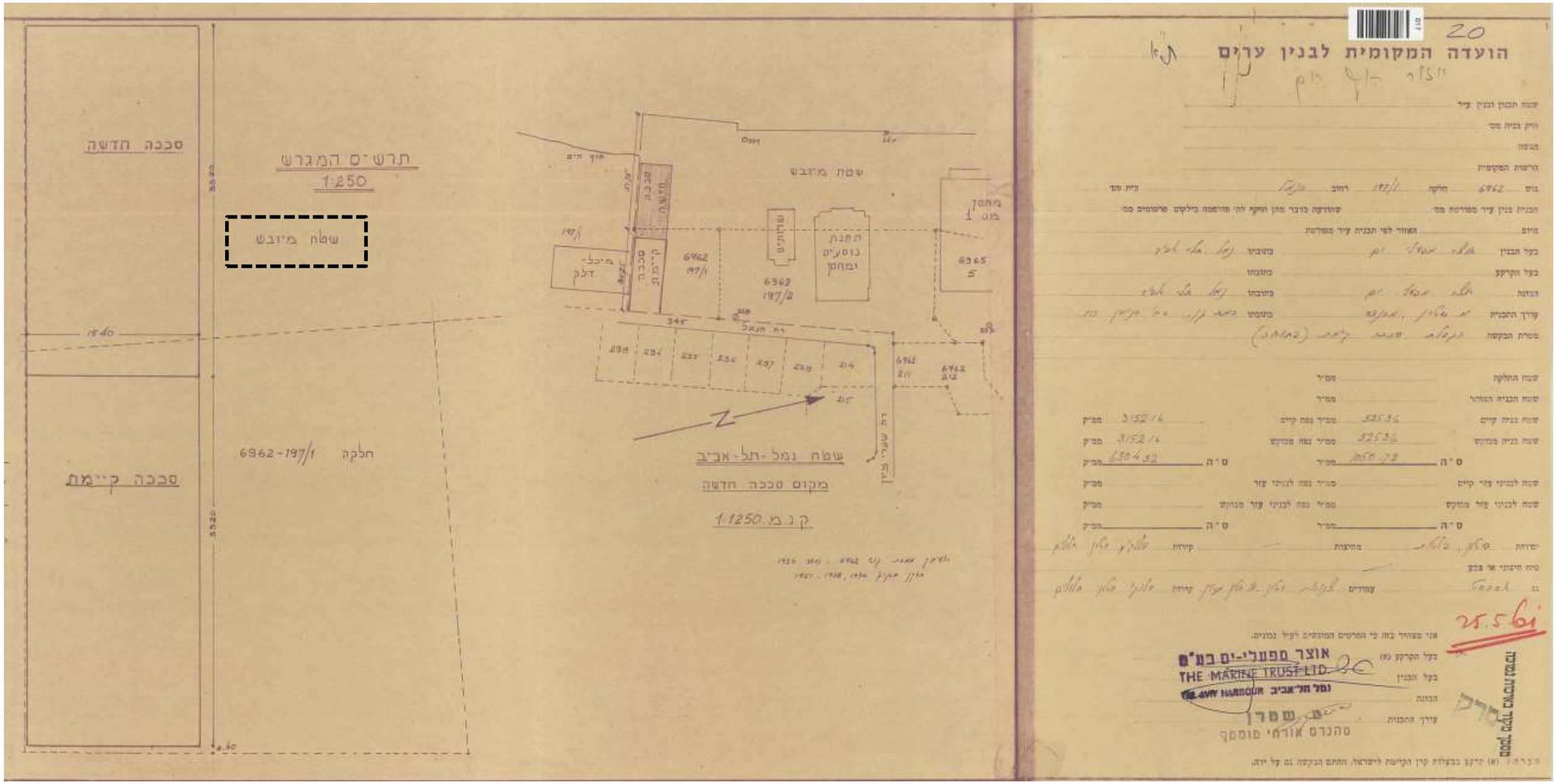


תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים** **כרטיס מבנה**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **255**
אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il				

מבנה מס׳	שם המבנה	
1	**סככות אחסון**	**קטע מתוך רישיון בניה לסככה המערבית, 1963**

קנ״מ במקור : 1:250

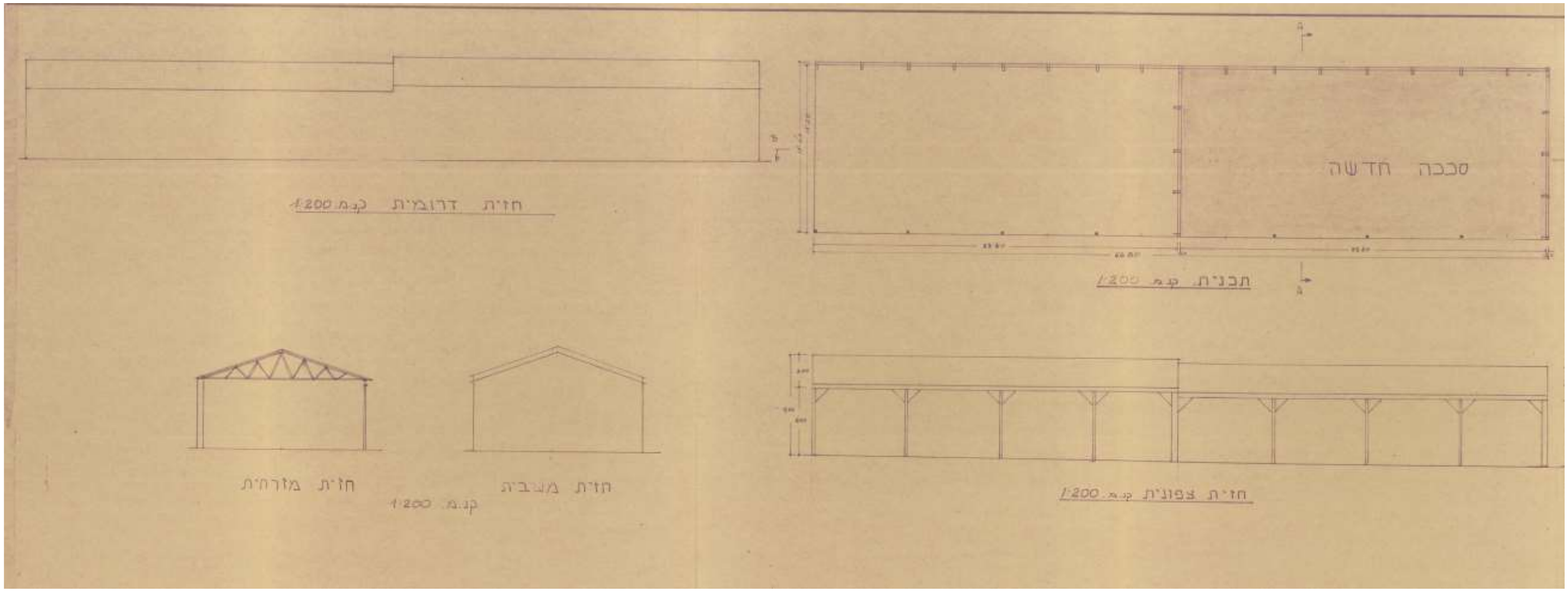
מקור : תיק בניין 02180130 וכן 13040010 , גנזך מינהל ההנדסה, עת״א.



מבנה מס׳	שם המבנה	קטע מתוך רישיון בניה לסככה המערבית, 1963
1	**סככות אחסון**	

קנ״מ במקור : 1:200

מקור : תיק בניין 02180130 וכן 13040010 , גנזך מינהל ההנדסה, עת״א.



מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
2	**תחנת החיטוי**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 149/6962	**כתובת:** שטח נמל תל אביב 17, 21
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה) : 350מ״ר	
שנת/תקופת הקמה : 1938	
שימוש במקור: מבנה של נמל הנוסעים. שימש לאחסון כימיקלים לחיטוי חפצי נוסעים.	
שימוש כיום: מסחר / מסעדה	
מיקום במרחב הנמל: נמל הנוסעים. שטח שצורף לנמל בשנת 1937.	

תיאור כללי: אחד ממבני הקבע הקשיחים היחידים שנבנו בנמל.

התכנון המקורי כלל ארטיקולציה של הנפחים הבנויים, וסימטריה של המבנה לאורך ציר מזרח-מערב. גובה החלל הקדמי של חזית המערבית היה נמוך משני חללים במרכז המבנה. החזית המקורית התאפיינה בשלושה פתחים רחבי ידיים.

לאורך השנים נוספו הגבהות לגג ששינו מצב זה. כיום החלק הקדמי של המבנה חופה עץ וגג משופע.

הערה : בתיק בניין מס׳ 13040040 לא נמצאו מסמכים היסטוריים.

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	בטון ובלוקים	בטון ובלוקים
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	בינלאומי	
מאפייני הגג	שטוח מבטון	לחזית המערבית נוסף גג משופע
חומרים וטכנולוגית בניה	גמר טיח	גמר טיח
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	

הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק.
משמעות תרבותית	למבנה ערך היסטורי ואדריכלי. בעל חשיבות גבוהה.

תצלום עדכני; חזית מערבית

תצלום היסטורי; חזית מערבית

14.02.1938

מקור : אמ״י תצלום מס׳ 127

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2015
2	**תחנת החיטוי**	

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס מבנה

תאריך:
פברואר 2017

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
3	**אולם הנוסעים**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 149/6962	**כתובת:** שטח נמל תל אביב 19
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): 1,000 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה: 1938	
שימוש במקור: מבנה של נמל הנוסעים. שימש כאולם הנוסעים ובו שירותי מכס, ביקורת גבולות, משרד הגירה. בהמשך שימש כ׳סלון׳ (מופיע במפה משנת 1963 ושימש ככל הנראה כמרכז לעובדי הנמל) וכן את מחלקת התשלומים של הנמל.	
שימוש כיום: מסחר / מסעדה	
מיקום במרחב הנמל: נמל הנוסעים. שטח שצורף לנמל בשנת 1937.	

תיאור כללי: אחד המבנים הקשיחים היחידים בתחום הנמל. ההערכה היא שתוכנן כמבנה ייצוגי לאור תפקודו הסמלי בקליטת העלייה. תוכנן בסגנון הבינלאומי, קירות מטויחים וצבועים בלבן, פתחים מזוגגים נרחבים בחזית המזרחית. הגג המשופע מתכתב עם ההאנגרים במרחב.

החלל המרכזי של המבנה הינו בעל גג משופע. בגמלוני הגג שובצו חלונות לתאורה טבעית.

לחזית המערבית הוצמד על פי התכנון המקורי מבנה קשיח עם גג שטוח, אשר קרניז הצללה אופקי נמשך מקצהו האחד לקצה השני. לא נמצאו תוכניות מקוריות בתיק הבניין.

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	פלדה למבנה המשופע. בטון ובלוקים למבנה המזרחי הנמוך.	כנ״ל
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	בינלאומי	
מאפייני הגג	משופע / שטוח מבטון	כנ״ל
חומרים וטכנולוגית בניה	גמר טיח	גמר טיח
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	

הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק.
משמעות תרבותית	למבנה ערך היסטורי ואדריכלי. בעל חשיבות גבוהה.

תצלום עדכני; חזית מזרחית

תצלום היסטורי; חזית מערבית

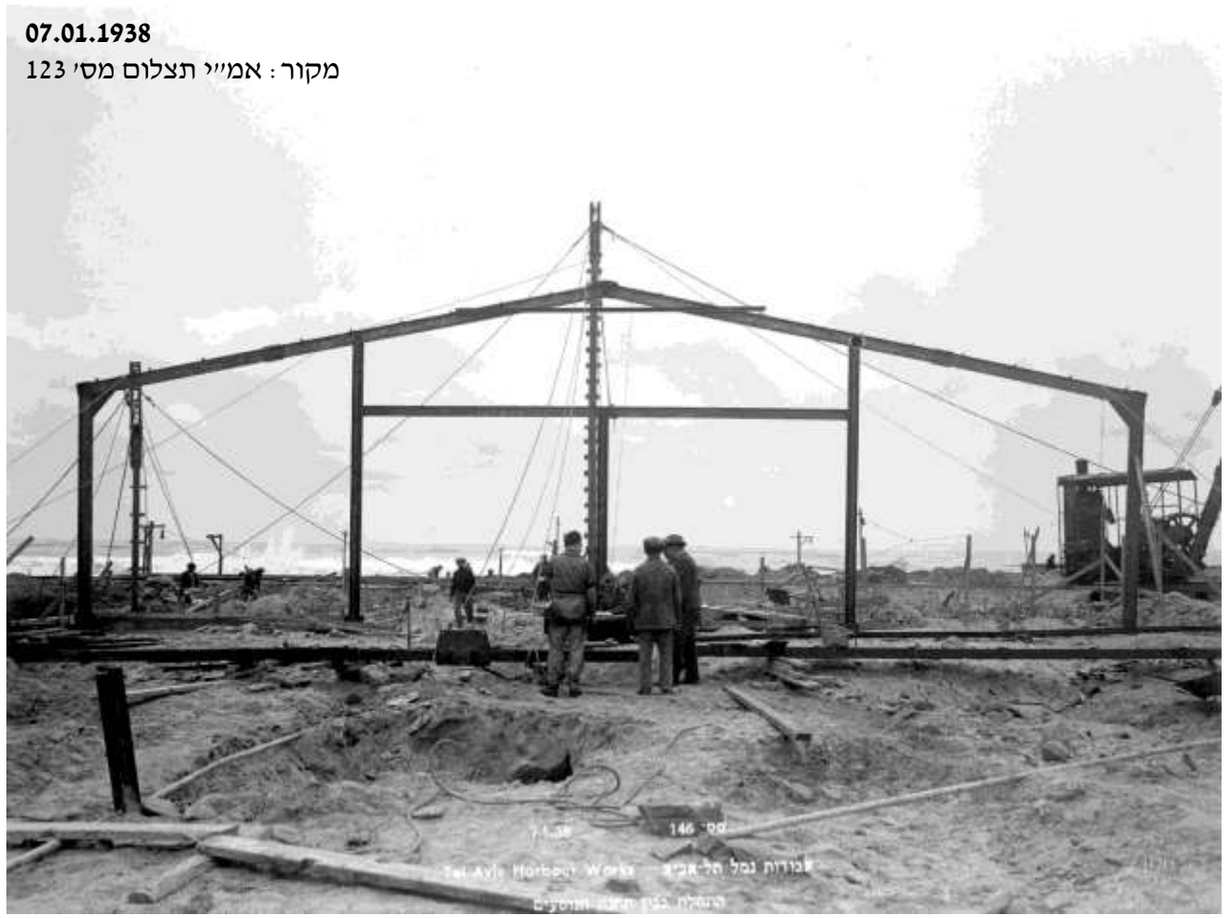
09.03.1938
מקור: אמ״י תצלום מס׳ 131

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2015
3	**אולם הנוסעים**	

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע ויגר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים** **כרטיס מבנה**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **261**

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים
3	**אולם הנוסעים**	

07.01.1938
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 123



07.01.1938
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 123

17.01.1938
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 125

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים - חוץ
3	**אולם הנוסעים**	

חזית מערבית **14.02.1938**
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 17

חזית מזרחית
מקור : אמ״י תצלומים בתפזורת

חזית מזרחית
מקור : אוסף יורם רז, צילום 101

מקור : לע״מ D26-117

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים - פנים
3	**אולם הנוסעים**	

משמאל: ביקורת הדרכונים באולם הנוסעים
מקור:
אמ״י תצלומים בתפזורת

מימין: תצלומים 08.03.1938
למעלה: תצלום מס׳ 133
למטה: תצלום מס׳ 128
מקור: אמ״י

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
4	**מחסן כללי / מחסן הבטון**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 149/6962	**כתובת:** שטח נמל תל אביב 21
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): 2,500 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה: 1938, פירוט שלבים בתיאור הכללי	
שימוש במקור: מחסן למטען כללי, משרדי הנהלת העבודה ומקלט. האגף המערבי שימש כאולם נוסעים (249 מ״ר).	
שימוש כיום: מסחרי	
מיקום במרחב הנמל: לב הנמל. בסמוך לדופן הדרומית של המעגנה. שטח שצורף לנמל בשנת 1937.	

תיאור כללי: המחסן היחיד בתחום הנמל שנבנה מבטון מזויין. במבנה זה נערך טקס חנוכת נמל הנוסעים במעמד הנציב העליון ואישים חשובים מן היישוב היהודי. המבנה הוקם בשלושה שלבים:

<u>שלב ראשון</u>: החלק המזרחי.

שלד המבנה מגדיר חמישה אגפים בגובה מדורג, החלל המרכזי הוא הגובה ביותר, החללים הצדדיים הם הנמוכים ביותר. דירוג זה שימש לתאורה טבעית. הכניסה המקורית למחסן נקבעה במרכז החזית הצפונית הפונה למעגנה.

<u>שלב שני</u>: הכפלת שטח המבנה באמצעות הרחבתו לכיוון מערב. השתלבות אדריכלית מושלמת של המבנה החדש למבנה הקיים, למעט חתך גג שונה. לחלק זה שתי קומות – הקומה העליונה שימשה משרדים של רב החובל והנהלת העבודה, והקומה התחתונה מרחב שהייה של עובי הנמל בין המשמרות ובין הפריקות.

<u>שלב שלישי</u>: תוספת אגף מערבי (אל-היוגה). נמוך מהמבנה המקורי ובעל מאפייני אדריכליים שונים.

לא נמצאו תוכניות מקוריות בתיק הבניין.

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	בטון ובלוקים	כנ״ל
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	מבנה אחסון טיפוסי	
מאפייני הגג	שטוח מבטון עם פתחים מקורים לתאורה טבעית	
חומרים וטכנולוגית בניה	גמר טיח	כנ״ל
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	

הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק.
משמעות תרבותית	למבנה ערך היסטורי ואדריכלי. בעל חשיבות גבוהה.

תצלום עדכני; פינה דרום-מזרחית

תצלום היסטורי; מבט ממזרח אל שער ציון וחזית מזרחית של מחסן הבטון
תאריך: פברואר 1938
מקור: אוסף אוני׳ חיפה; 001641338

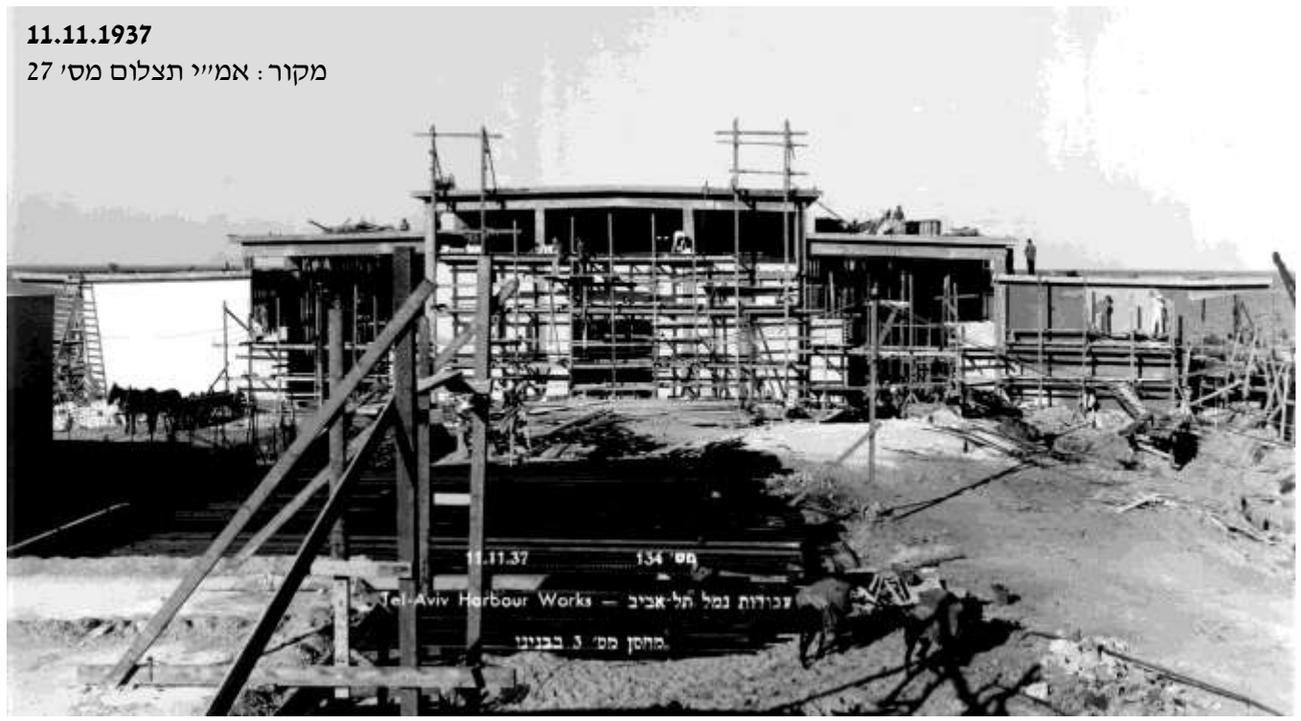
מבנה מס'	שם המבנה	
4	**מחסן כללי / מחסן הבטון**	**תצלומי מצב קיים; 2015**

תיעוד, מחקר ועריכה :		שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר' עדי סלע וינר	אדר' ד"ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים**	**פברואר 2017**	**266**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חלק א - נמל תל אביב**	**כרטיס מבנה**		

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים
4	**מחסן כללי / מחסן הבטון**	

28.09.1937
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 301

11.11.1937
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 27



10.10.1937
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 13

אוקטובר 1937
מקור : אמ״י תצלומים בתפזורת

תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק :
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס מבנה

תאריך :
פברואר 2017

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים
4	**מחסן כללי / מחסן הבטון**	

פברואר 1938
מקור : אוסף מטסון 17102u

21.01.1938
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 16

21.01.1938
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 100

פברואר 1938
מקור : אוסף מטסון 17099u

תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק :
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס מבנה

תאריך :
פברואר 2017

האגף המערבי בזמן בנייתו 1939 - חזית דרומית
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 16

1938
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 20

האגף המערבי בזמן בנייתו 1939 - חזית צפונית
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 207

פברואר 1938
מקור : אוסף מטסון 13349v

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים
4	**מחסן כללי / מחסן הבטון**	

1938
מקור: אמ״י תצלום מס׳ 339

D26-130 אוסף התצלומים הלאומי

חזית מזרחית; שנה לא ידועה
מקור: אמ״י תצלומים בתפזורת

מקור: לע״מ; D392-111

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
5+6	**משרדי נמל תל אביב**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 72-71/6962

כתובת: שער ציון 1
שטח נמל תל אביב 5, 6

שטח המבנה ההיסטורי (הערכה):
מבנה 5 : 95 מ״ר מבנה 6 : 170 מ״ר

שנת/תקופת הקמה:
מבנה 5 : 1932 מבנה 6 : 1933

שימוש במקור: בתי מגורים בשכונת שכנים ב׳ (אבו אינג׳ילדה). שטח בבעלות קק״ל שסופח לנמל.

שימוש כיום: משרדי חברת אמ״י, מינהלת הנמל

מיקום במרחב הנמל: שטח שסופח משכונת שכנים ב׳.

תיאור כללי: שני מבני המגורים שייכים לשכונת המגורים שכנים ב׳. השכונה הוקמה בשנות ה- 30 באזור הגובל עם הנמל מדרום מזרח עבור פועלים חברי ההסתדרות *.

מבנים נוספים מטיפולוגיה זו מצויים מחוץ לשטח הנמל והם בבעלות פרטית. מרביתם מיועדים להריסה במסגרת תוכנית מפורטת תא/ 2611.

לא נמצאו תוכניות מקוריות בתיק הבניין.

* גרייצר איריס, 1982. *שכונת העובדים - ניסויים בעצוב נוף עירוני על ידי אידיאולוגיה חברתית בארץ ישראל של תקופת המנדט*. דיסרטציה דוקטורט - האוניברסיטה העברית בירושלים. באדיבות שולה וידריך.

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	שלד בטון, קירות מלבני סיליקט	ללא שינוי
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	בתי מגורים פשוטים ללא מאפיינים סגנוניים מיוחדים	ללא שינוי
מאפייני הגג	שטוח מבטון	ללא שינוי
חומרים וטכנולוגית בניה	טיח חלק, במקור תריסי עץ רפפה בחלונות	ללא שינוי
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	

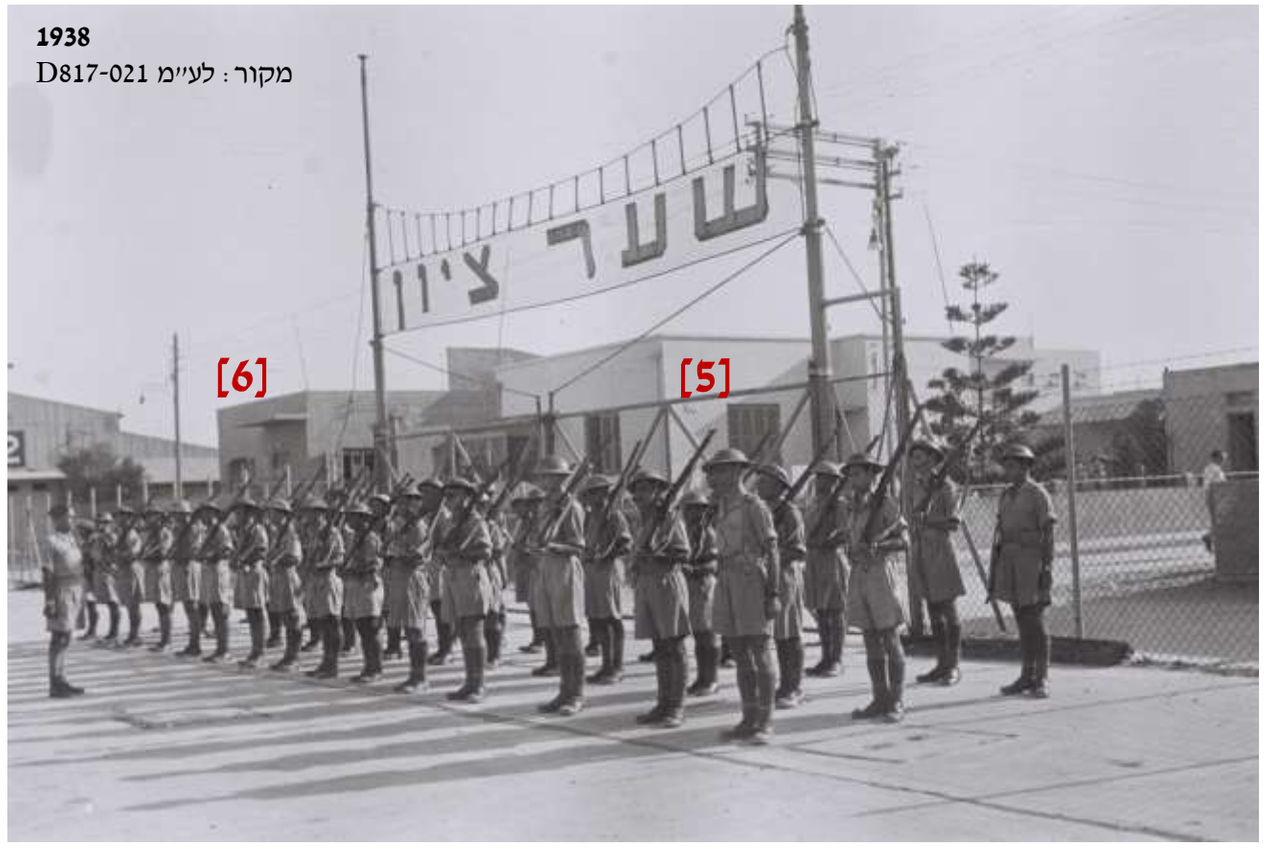
הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שופצו בתחילת שנות ה-2000
משמעות תרבותית	המבנים אלה, יחד עם בתי מגורים נוספים שקיימים בסמוך לנמל, הם בין השרידים האחרונים לשכונת שכנים ב׳. נושאים ערך היסטורי-חברתי. בעלי חשיבות בינונית.

תצלום עדכני - חזית מערבית

מקור: gisn.tel-aviv.gov.il

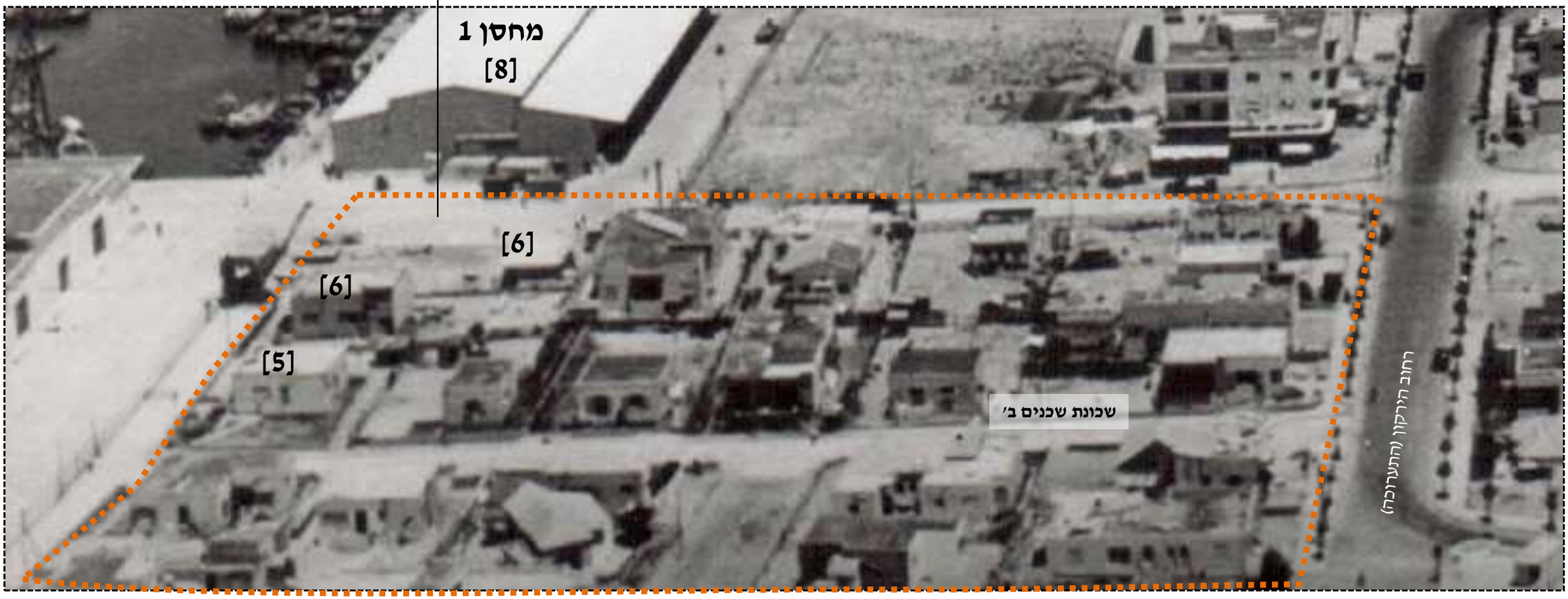
1938
מקור: לע״מ D817-021



מבנה מס׳	שם המבנה	
5+6	**משרדי נמל תל אביב**	**תצ״א 1938**

קטע מתצלום אוויר ; 1938 והגדלה - מבט לכיוון צפון

מקור : אוסף יורם רז



תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

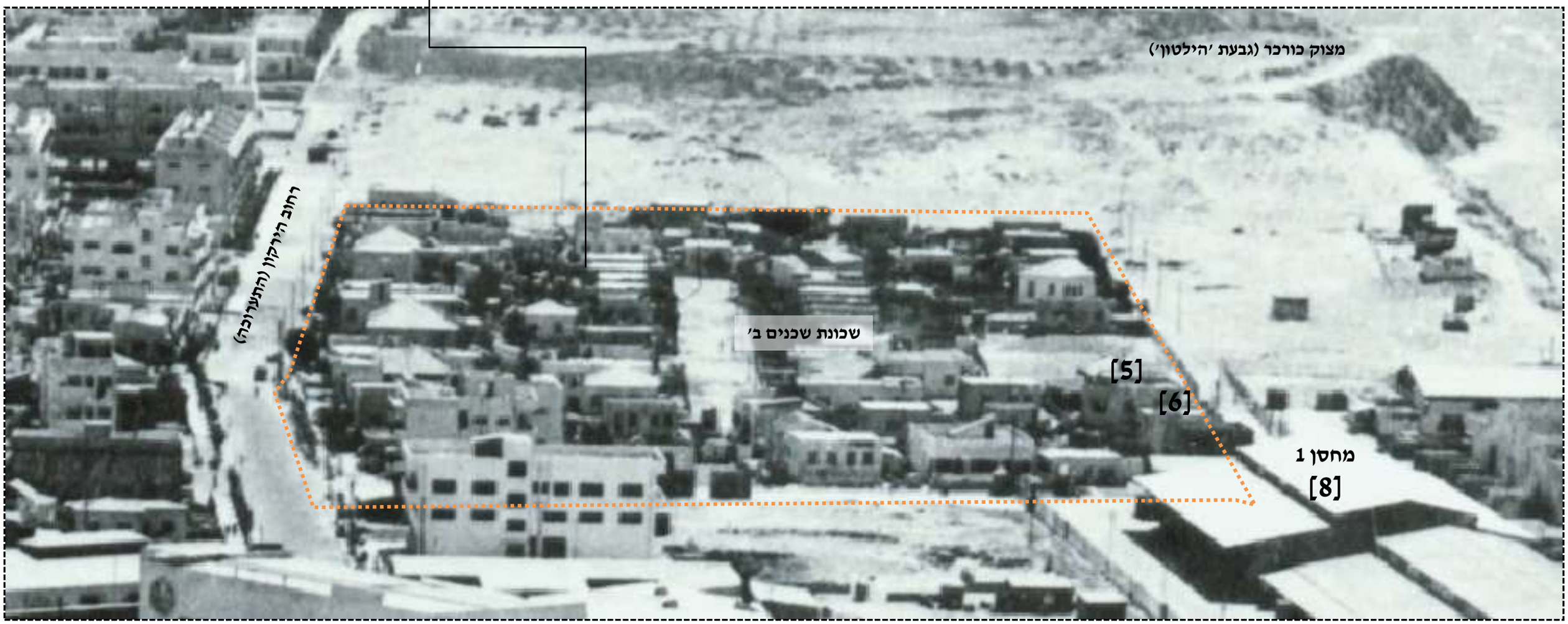
שם הפרק :
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס מבנה

תאריך :
פברואר 2017

מבנה מס׳	שם המבנה	
5+6	**משרדי נמל תל אביב**	**תצ״א 1939**

קטע מתצלום אוויר ; 1939 והגדלה - מבט לכיוון דרום

מקור : אוסף יורם רז



תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר׳ עדי סלע ויינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

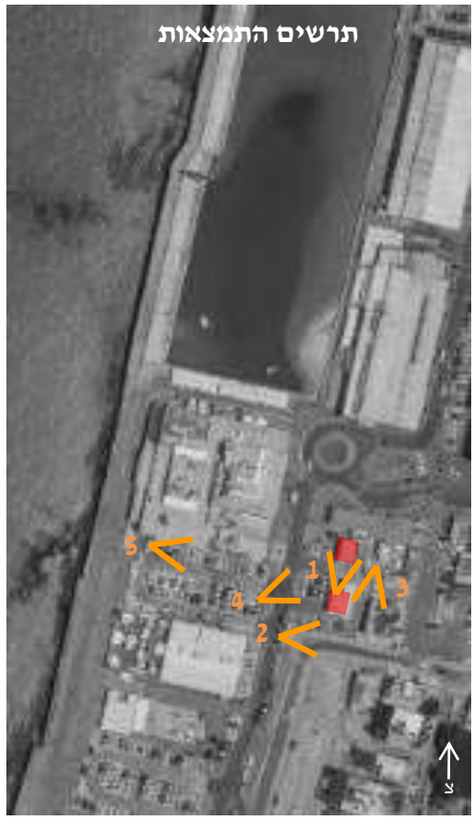
שם הפרק :
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס מבנה

תאריך :
פברואר 2017

מבנה מס'	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2015
5+6	**משרדי נמל תל אביב**	

קטע מתצלום אוויר; 1938 והגדלה - מבט לכיוון צפון

מקור: gisn.tel-aviv.gov.il



תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

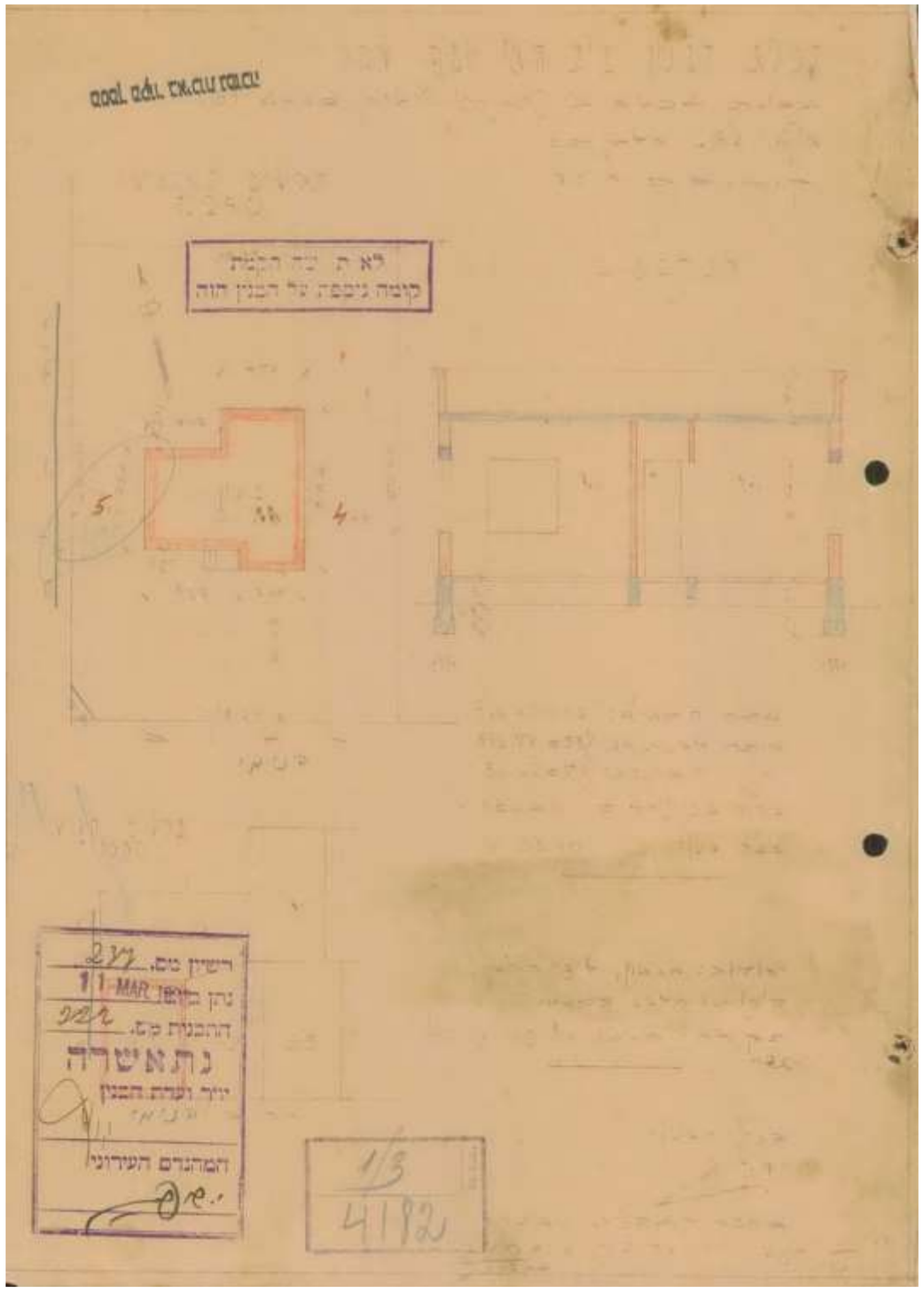
חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

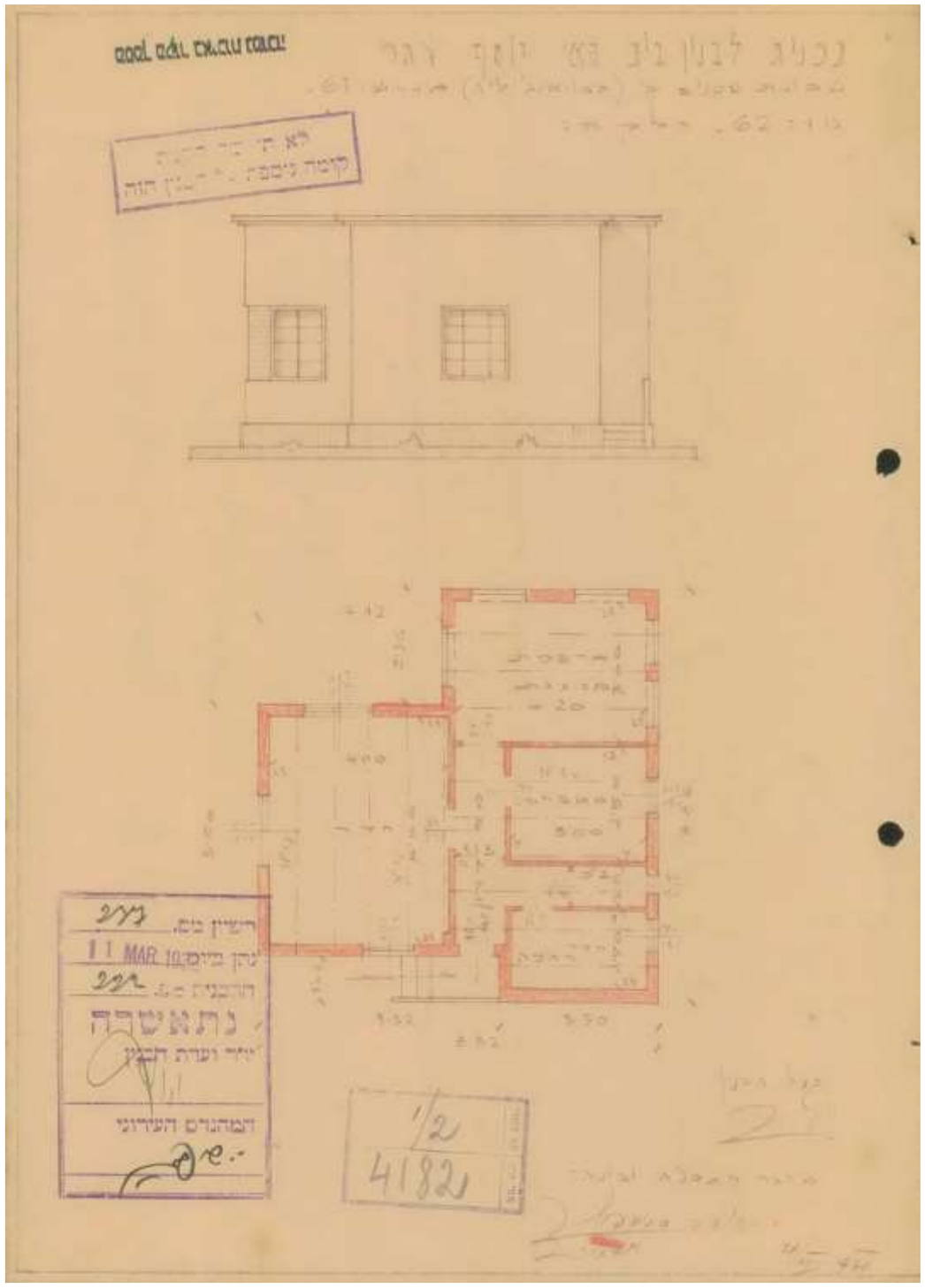
שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס מבנה

תאריך:
פברואר 2017

מבנה מס'	שם המבנה	תכנית מתוך רישיון בניה למבנה מס' 5; 1932
5+6	**משרדי נמל תל אביב**	

קנ"מ במקור: 1:250 תרשים מגרש. מקור: תיק בניין מספר 02180300; גנזך מינהל ההנדסה, עת"א.

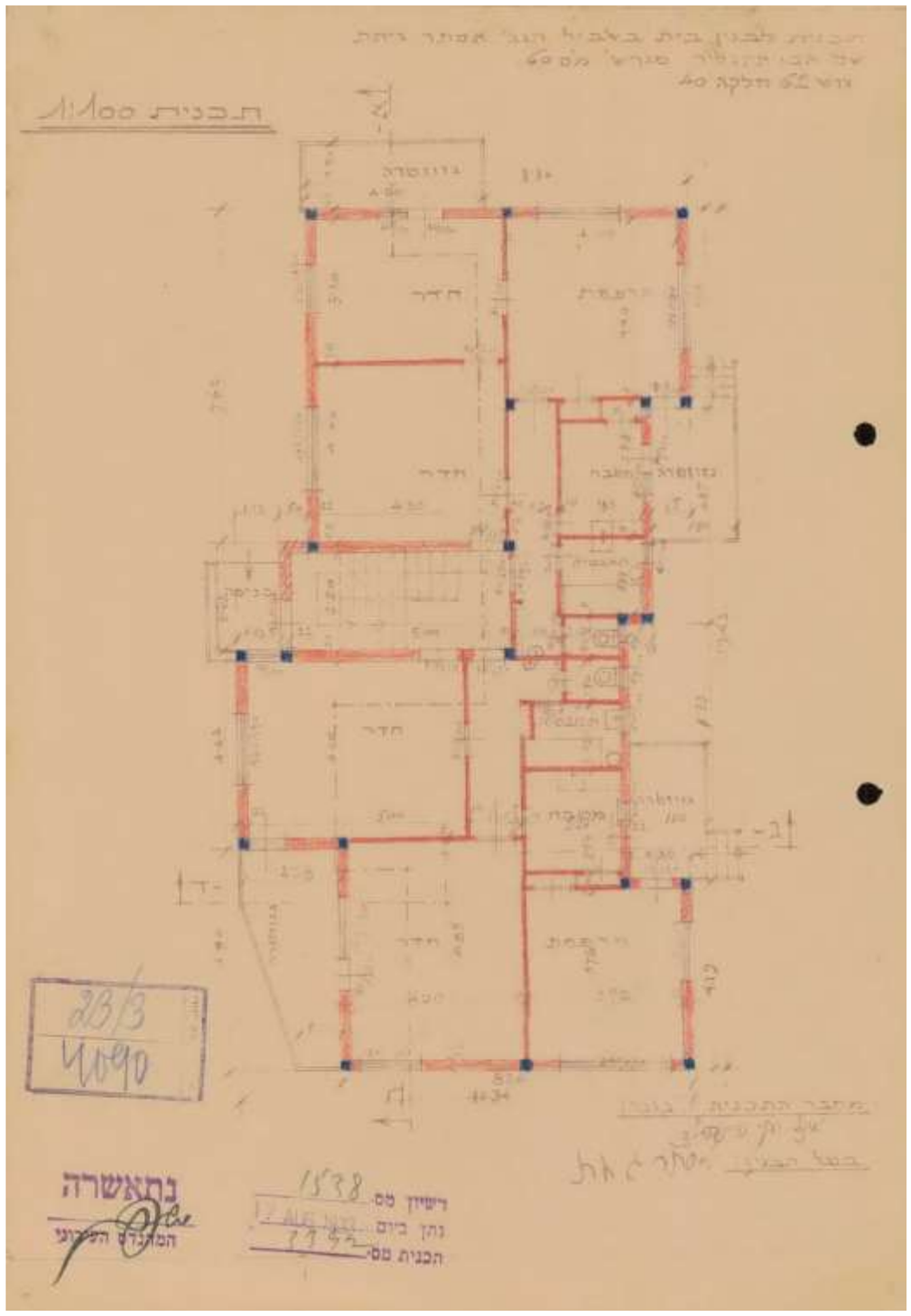


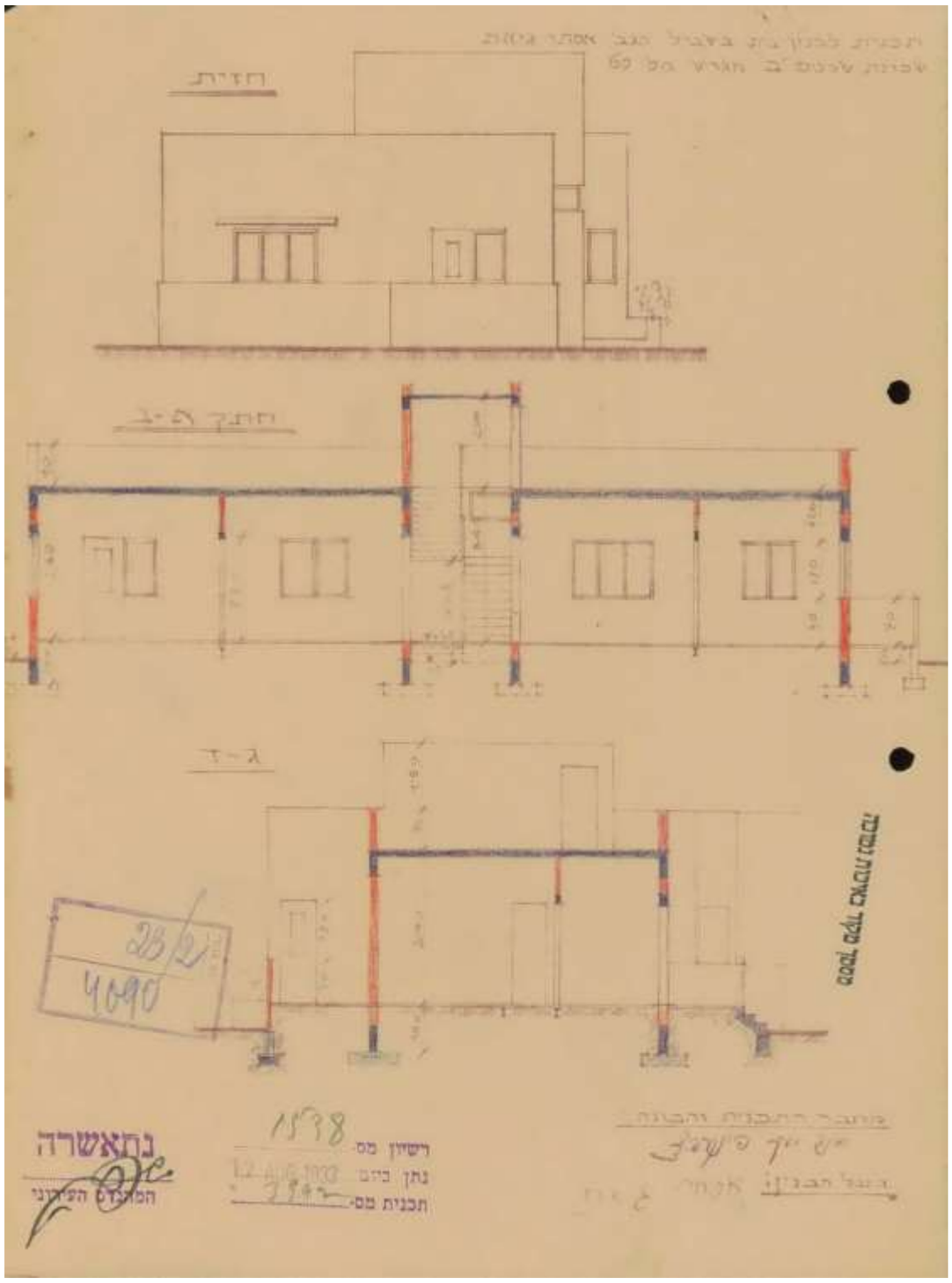


תיעוד, מחקר ועריכה:		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר' עדי סלע ויונר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il		**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים** **כרטיס מבנה**	**פברואר 2017**		**275**

מבנה מס'	שם המבנה	תכנית מתוך רישיון בניה למבנה מס' 6; 1932
5+6	**משרדי נמל תל אביב**	

קנ"מ במקור : 1:250 תרשים מגרש. מקור : תיק בניין מספר 13040050 ; גנזך מינהל ההנדסה, עת"א.





מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
7	**מבנה מסחרי**	

מידע כללי	**גוש/חלקה:** 6962 / 70, 147	**כתובת:** כ"ג יורדי הסירה 2
	שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): לא ידוע	
	שנת/תקופת הקמה: לא ידוע	
	שימוש במקור: בתי מגורים בשכונת שכנים ב' (אבו אינג'ילדה). שטח בבעלות קק"ל שסופח לנמל.	
	שימוש כיום: מבנה משרדי	
	מיקום במרחב הנמל: שטח שסופח משכונת שכנים ב'. מזרחית לרחוב הנמל. צפונית למשרדי הנמל. בחזית לרוחב כ"ג יורדי הסירה.	
	תיאור כללי: הבינוי בקרבתו של מבנה מס' 7 השתנה מספר פעמים לאורך השנים. על פי מפת המבנים בנמל (1963) היו במיקום זה מספר מבני קבע, מבנים קלים (סככות וצריף) ומקלט. בתצ"א משנת 1997 נראים ארבעה מבנים בעלי גג שטוח / גג רעפים שחוברו יחדיו, כאשר השורה הצפונית של המבנים הקלים נהרסה. לא נמצאו תוכניות מקוריות בתיק הבניין.	

		במקור	כיום
מאפייני האתר	**קונסטרוקציה**	לא ידוע	לא ידוע
	מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	אין	
	מאפייני הגג	שטוח מבטון וגג רעפים	גג רעפים 4 שיפועי חדש מאחד את מקבץ המבנים ההיסטוריים
	חומרים וטכנולוגית בניה	לא ידוע	לא ידוע
	אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	לא ידוע
הערכת האתר	**הערכה כללית מצב של המבנה**	שמור ומתוחזק	
	משמעות תרבותית	המבנה אינו נושא ערכים מיוחדים. בעל חשיבות נמוכה.	

תצלומים עדכניים

1. חזית צפונית 2. פינה צפון-מערבית 3. פינה דרום-מערבית

מבנה מס׳	שם המבנה	מפת מבנים; 1963 תצ״א 1997
7	**מבנה מסחרי**	

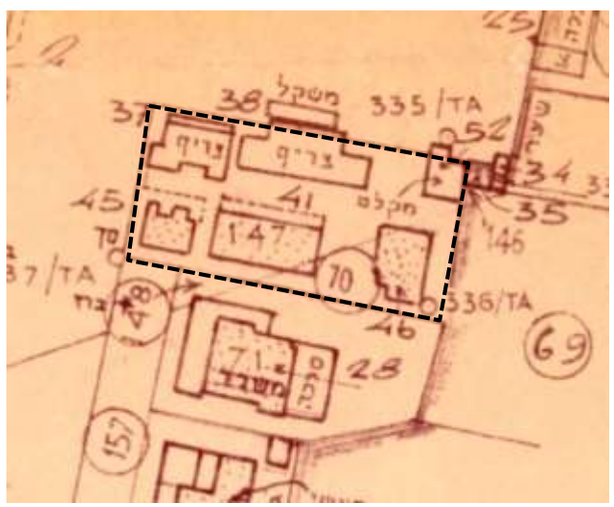
מפת 1963: בינוי ושימושים במבנים בסמוך למבנה מס׳ 7 – בשנת 1963 היו 6 מבנים בשטח זה: מקלט, חדר אוכל (מבנה 147), שני צריפים ושני מבנים שתכליתם לא ידועה.

(מקור: ארכיון אמ״י, תיקייה כחולה).

תצ״א 1997: תכסית הבינוי בסביבת מבנה מס׳ 7

(צלם: משה מילנר; מקור: לע״מ D312-104)

מפת מבנים בנמל; 1963



תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים** **כרטיס מבנה**	**פברואר 2017**	**278**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il				

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
8	**מחסן 2**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 5 / 7458	**כתובת:** שטח נמל תל אביב 23
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): 1,800 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה: 1937	
שימוש במקור: מחסן פרי הדר	
שימוש כיום: מבנה מסחרי	
מיקום במרחב הנמל: לב הנמל. המבנה הדרומי לאורך הרציף המזרחי של המעגנה.	

תיאור כללי: מחסן הסחורות השני שהוקם בנמל. מידותיו קטנות במעט מאלה של מחסן מס׳ 1.
במקור - מחסן בן קומה אחת, בעל שלד פלדה מגולוון, מפתח גג כפול ומעטפת מחופה לוחות ברזל גלי ('standard' corrugated-iron-clad double-span steel framed sheds).

טיפולוגיה של המבנה: זהה למחסנים שתכנן פאלמר בשנות ה-30 למזח הסחורות בלונדון ושכדוגמתם הותקנו מחסנים, בתכנון משרדו של פאלמר, בנמל יפו, בנמל חיפה וברחבי האימפריה הבריטית, הודו ועוד (להרחבה: סקר היסטורי נמל לונדון, רשימת המקורות). מאפייני הבינוי של היצע הדגמים והיצרנים היה נרחב, בהתאם לגודל המחסן והגג הרצוי.

באמצע שנות ה-40 נוספו בצמוד לדופן הדרומית של המבנה מחסנים בעלי גג בצורת קמרון חבית (ראה כרטיס מבנה ללא מספר בסוף הכרטסת). המחסן שופץ בשנות ה-90 והוסב למסחר ומסעדות בקומת הקרקע. במהלך השיפוץ הוחלף חיפוי הגג ושונתה מעטפת המבנה המקורית לקירות טיח, לוחות זכוכית, קורות פלדה דקורטיביות וויטרינות מסחריות. כמו כן, נוספה למבנה תקרת ביניים ושני חדרי מדרגות (בחזית הדרומית והמזרחית) והוכשרה קומה עליונה למשרדים ומחסנים.

לא נמצאו תוכניות מקוריות בתיק הבניין.

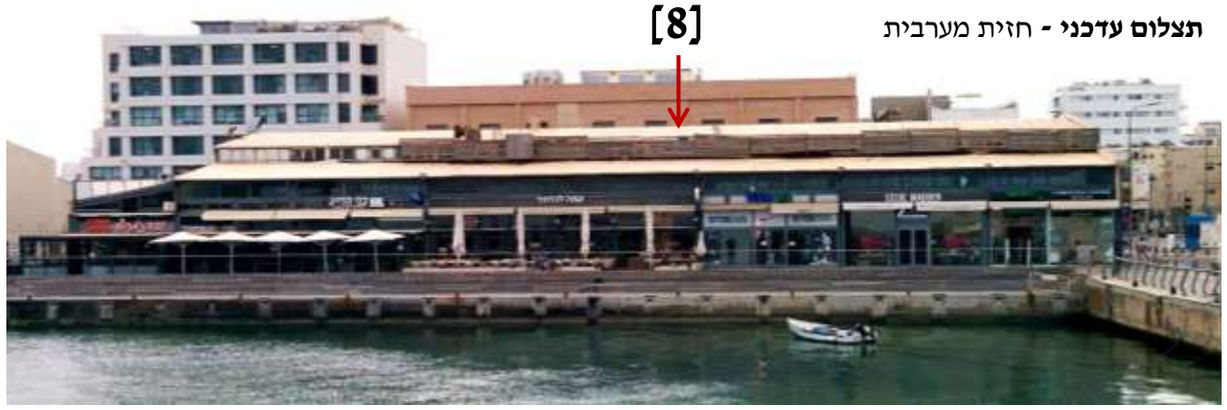
מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	עמודים ומסבכים מפלדה	נותרו המקוריים
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	מחסן טיפוסי לנמל סחורות	
מאפייני הגג	דו-שיפועי מדורג עם פתחי אור ואוורור, מלוחות אסבסט.	
חומרים וטכנולוגית בניה	שלד פלדה ולוחות ברזל	לא ידוע
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	לא ידוע

הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק
משמעות תרבותית	מבנה בעל ערך היסטורי וטכנולוגי-מדעי רב. בעל חשיבות גבוהה.

תצלום עדכני - חזית מערבית



תצ״א 1938
מקור: אוסף יורם רז

מבנה מס'	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2015
8	מחסן 2	

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר' עדי סלע וינר	אדר' ד"ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים**		**280**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חלק א - נמל תל אביב**	**כרטיס מבנה**	**פברואר 2017**	

מבנה מס'	שם המבנה	תצלומים היסטוריים; 1937
8	מחסן 2	

תצלומים מארכיון אמ"י ופרסומת מידיעות עיריית תל אביב

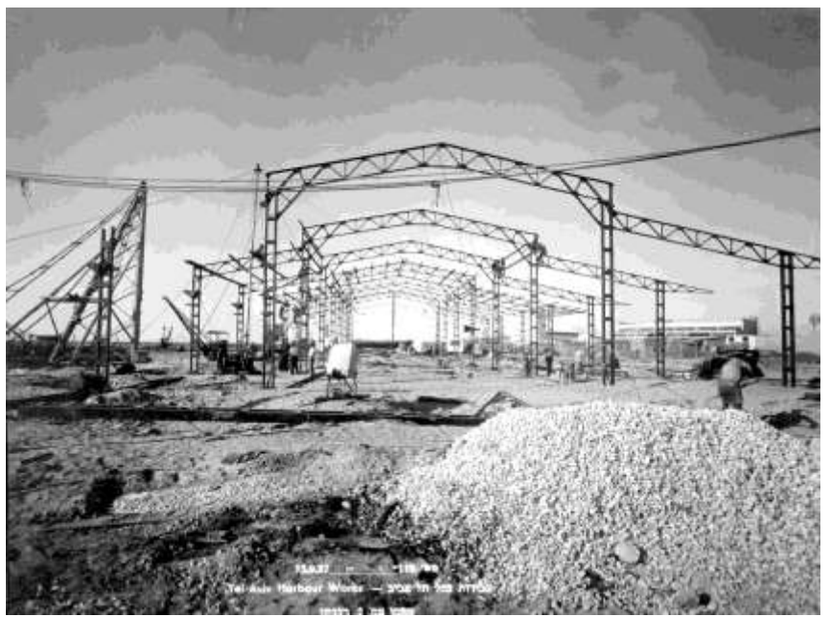
מימין : 03.09.1937 ; תצלום מס' 295

למטה :

מימין : 13.09.1937 ; תצלום מס' 296

במרכז : 23.09.1937 ; תצלום מס' 15

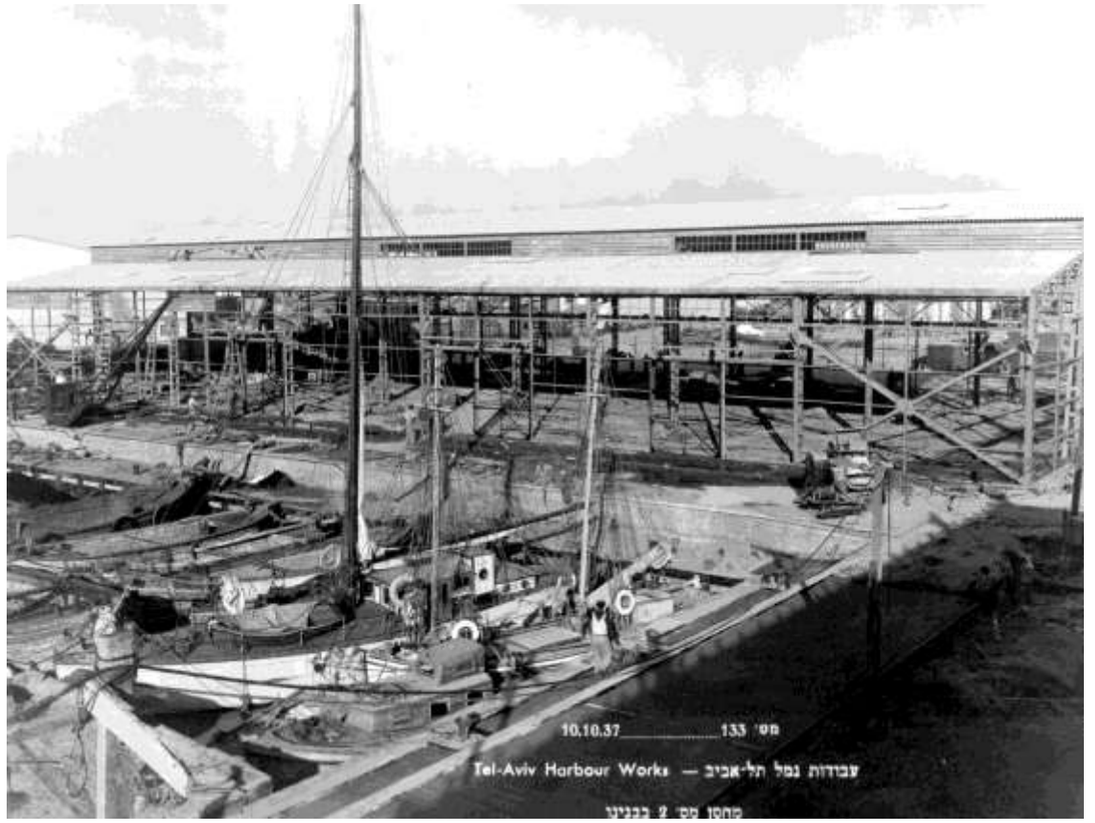
משמאל : 23.09.1937 ; תצלום מס' 298



תיעוד, מחקר ועריכה :		שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר' עדי סלע וינר	אדר' ד"ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים כרטיס מבנה**	**פברואר 2017**	**281**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il				

מבנה מס'	שם המבנה	תצלומים היסטוריים; 1937
8	מחסן 2	

תצלומים מארכיון אמ"י ופרסומת מידיעות עיריית תל אביב



מימין: 10.10.1937 ; תצלום מס' 108

למטה:

מימין: 28.09.1937 ; תצלום מס' 299

במרכז: ספטמבר 1937 ; תצלום מס' 102

משמאל: אוקטובר 1937 ; תצלום מס' 152

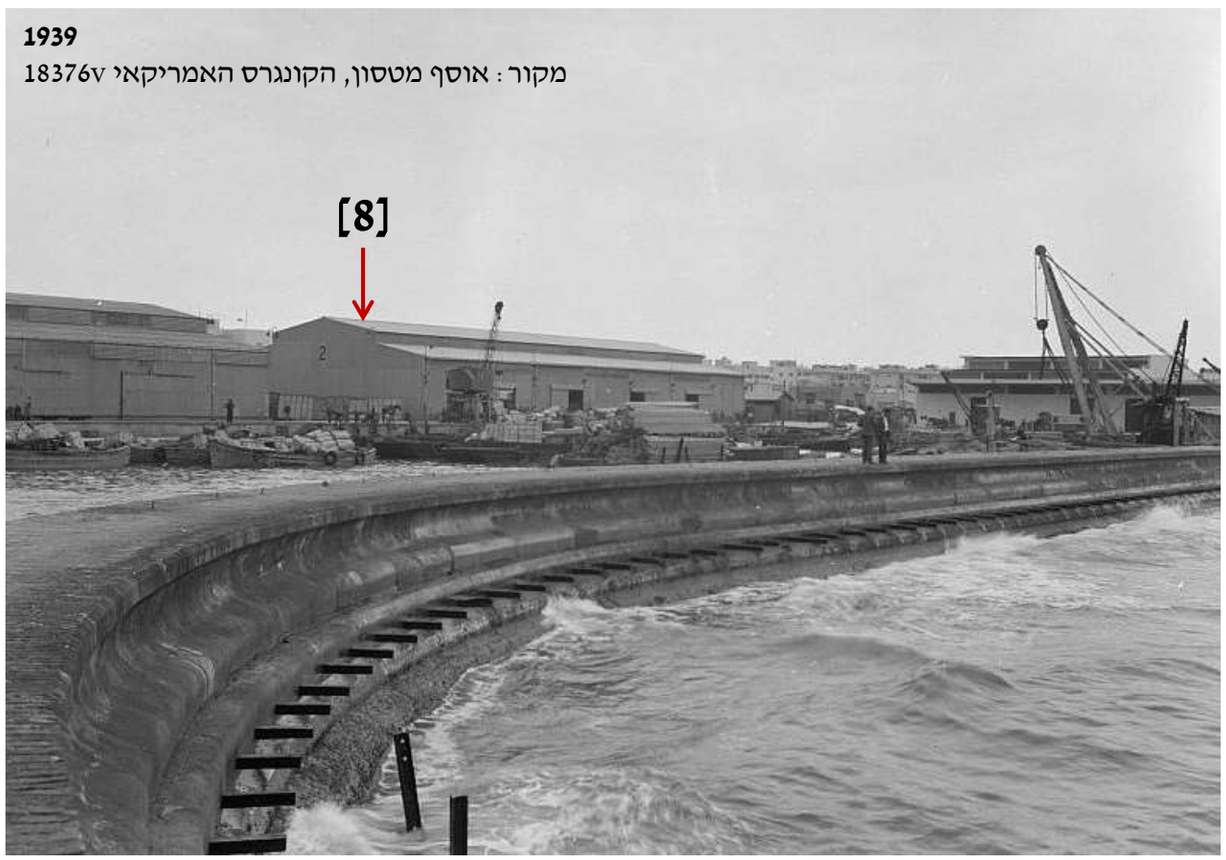
מבנה מס'	שם המבנה	תצלומים היסטוריים
8	**מחסן 2**	

תצלומים מארכיונים שונים.

The interior of the citrus shed — במחסן פרי ההדר

1939

מקור : אוסף מטסון, הקונגרס האמריקאי 18376v



שנות ה- 30

ארכיון עת"א, אוסף מכס מרקוס p-03932

שנות ה- 30

צלם : ראובן גרוס ; מקור : ארכיון עת"א ; 1160

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
9	**מחסן 1**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 5 / 7458	**כתובת:** שטח נמל תל אביב 23
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): 1,950 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה: 1937	
שימוש במקור: מחסן פרי הדר	
שימוש כיום: מבנה מסחרי	
מיקום במרחב הנמל: לב הנמל. המבנה הצפוני לאורך הרציף המזרחי של המעגנה.	

תיאור כללי: מחסן הסחורות הראשון שהוקם בנמל.
המחסן בן קומה אחת, בעל שלד פלדה מגולוון, מפתח גג כפול ומעטפת מחופה לוחות ברזל גלי ('standard' corrugated-iron-clad double-span steel framed sheds).
טיפולוגיה של המבנה: זהה למחסנים שתכנן פאלמר בשנות ה-30 למזח הסחורות בלונדון ושכדוגמתם הותקנו מחסנים, בתכנון משרדו של פאלמר, בנמל יפו, בנמל חיפה וברחבי האימפריה הבריטית - הודו ועוד (להרחבה: סקר היסטורי נמל לונדון, רשימת המקורות).
מאפייני הבינוי של היצע הדגמים והיצרנים היה נרחב, בהתאם לגודל המחסן והגג הרצוי. במקור החזית המזרחית לרח׳ הנמל הייתה פתוחה בחלקה ושימשה לפריקה ולטעינה מהירה של סחורות.
באמצע שנות ה-40 נוספו בצמוד לדופן הדרומית של המבנה מחסנים בעלי גג בצורת קמרון חבית (ראה כרטיס מבנה ללא מספר בסוף הכרטסת). המחסן שופץ בשנות ה-90 והוסב למסחר ומסעדות בקומת הקרקע. במסגרת השיפוץ הוחלף חיפוי הגג ושונתה מעטפת המבנה המקורית לקירות טיח, לוחות זכוכית, קורות פלדה דקורטיביות וויטרינות מסחריות.
לא נמצאו תוכניות מקוריות בתיק הבניין.

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	עמודים ומסבכים מפלדה	
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	מחסן טיפוסי לנמל סחורות	
מאפייני הגג	דו-שיפועי מדורג עם פתחי אור ואוורור, מלוחות אסבסט.	
חומרים וטכנולוגית בניה	שלד פלדה ולוחות ברזל	לא ידוע
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	לא ידוע

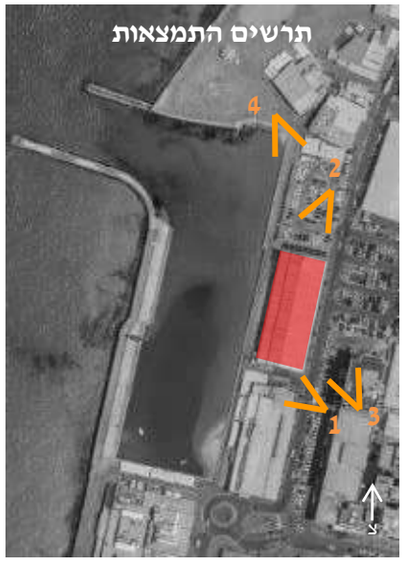
הערכת האתר

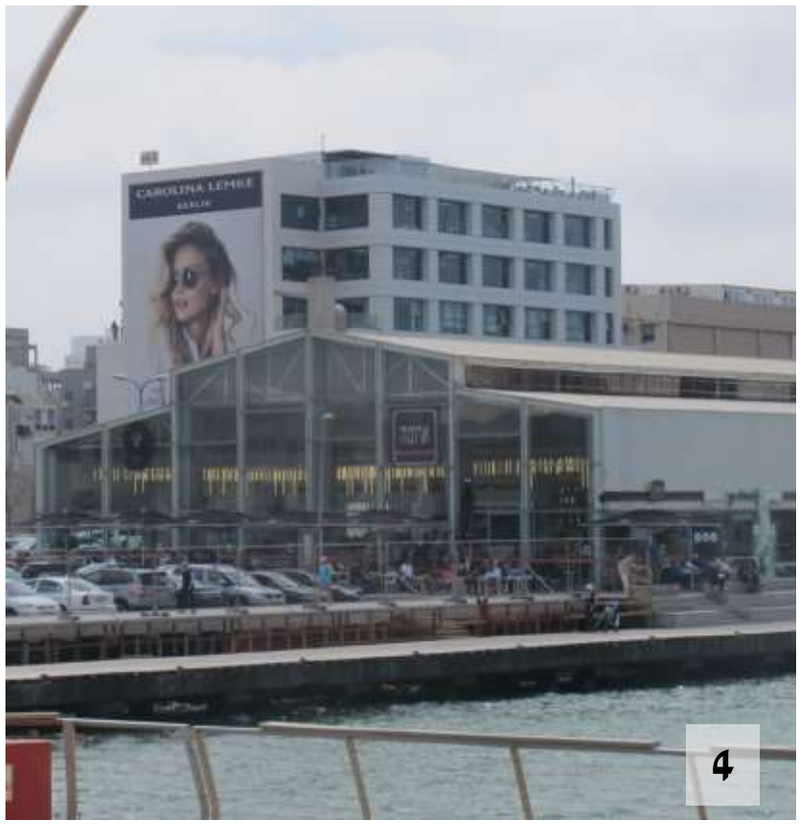
הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק
משמעות תרבותית	מבנה בעל ערך היסטורי וטכנולוגי-מדעי רב, בעל חשיבות גבוהה.

תצלום עדכני - חזית מערבית

תצ״א 1938
מקור: אוסף יורם רז

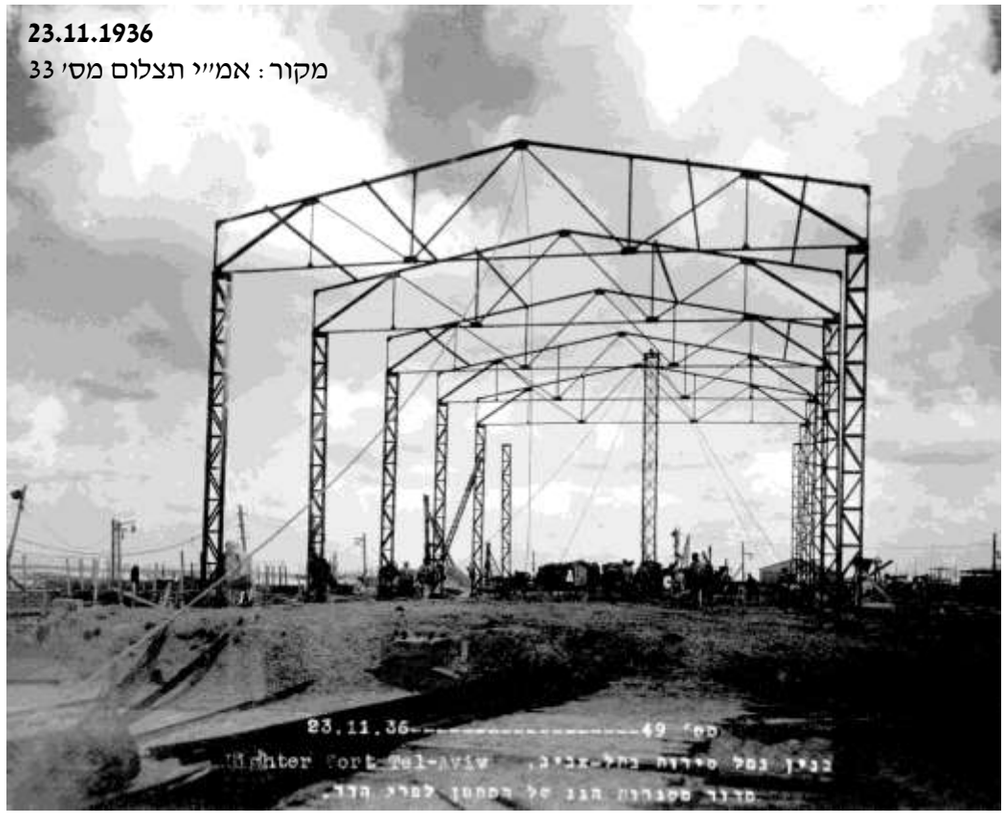
מבנה מס'	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2015
9	מחסן 1	



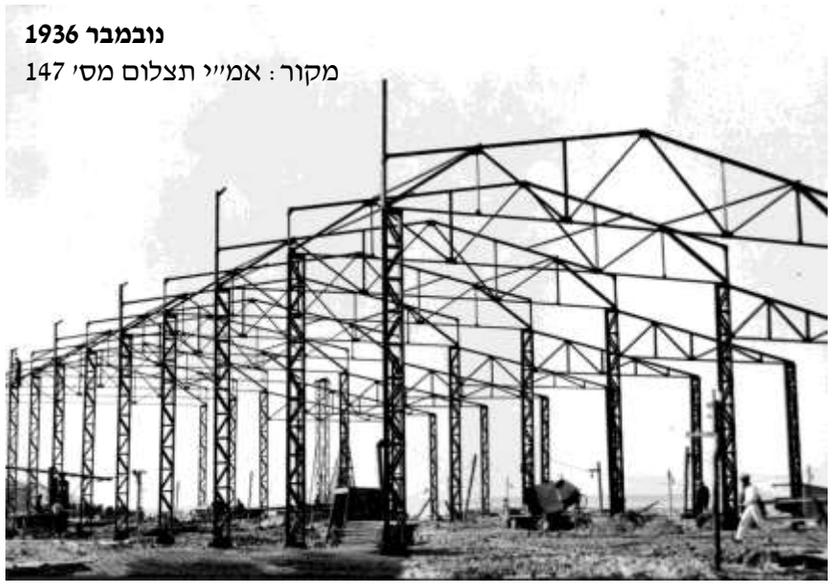


תיעוד, מחקר ועריכה:		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב	שם הפרק:	תאריך:	עמוד:
אדר' עדי סלע וינר	אדר' ד"ר קרן מטרני		פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים כרטיס מבנה	פברואר 2017	285
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il				

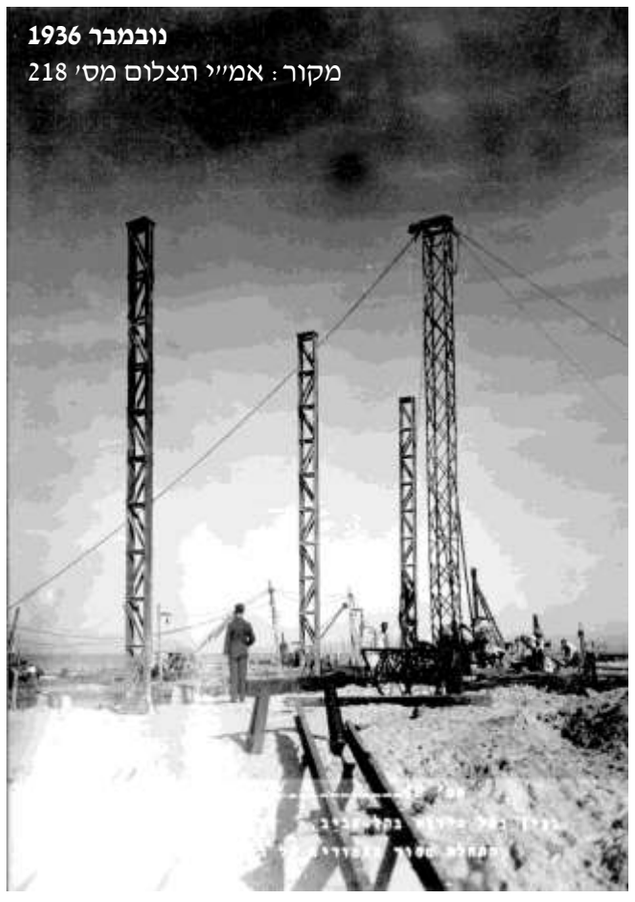
מבנה מס'	שם המבנה	תצלומים היסטוריים; נוב'-דצמ' 1936
9	**מחסן 1**	



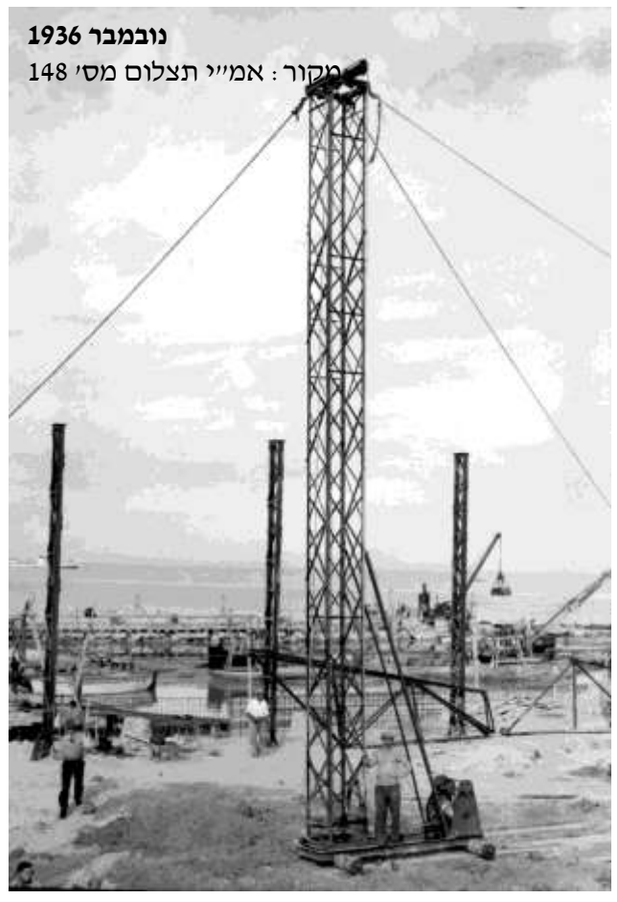
23.11.1936
מקור : אמ"י תצלום מס' 33



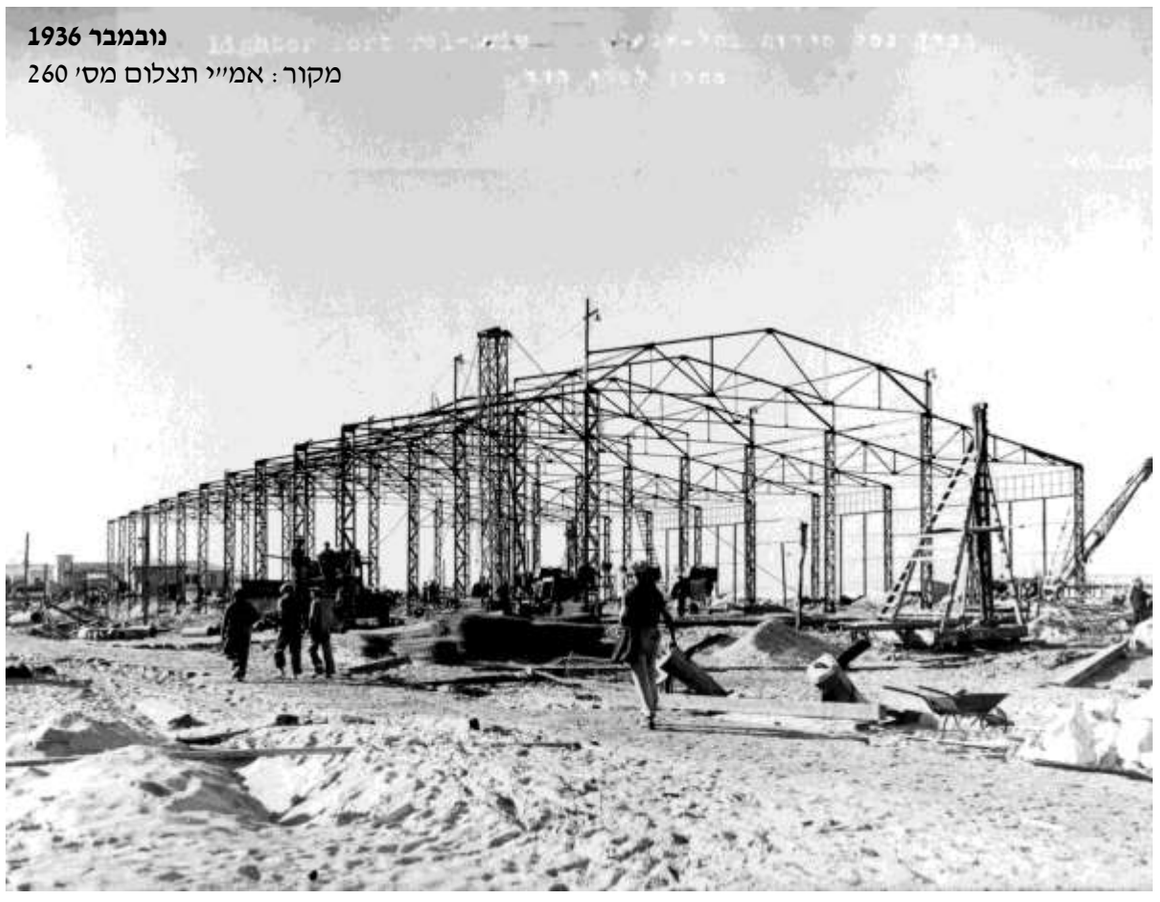
נובמבר 1936
מקור : אמ"י תצלום מס' 147



נובמבר 1936
מקור : אמ"י תצלום מס' 218



נובמבר 1936
מקור : אמ"י תצלום מס' 148



נובמבר 1936
מקור : אמ"י תצלום מס' 260

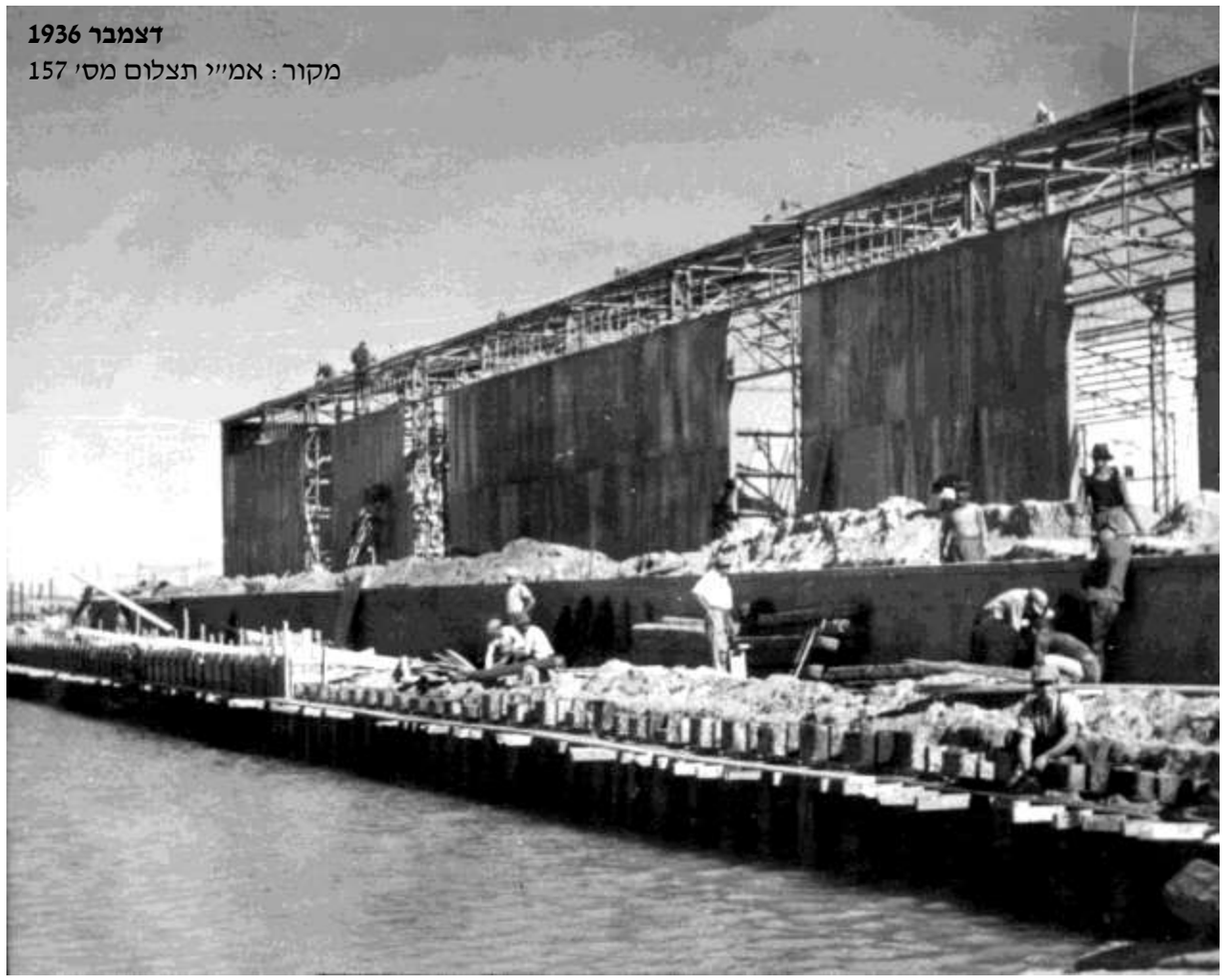
תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

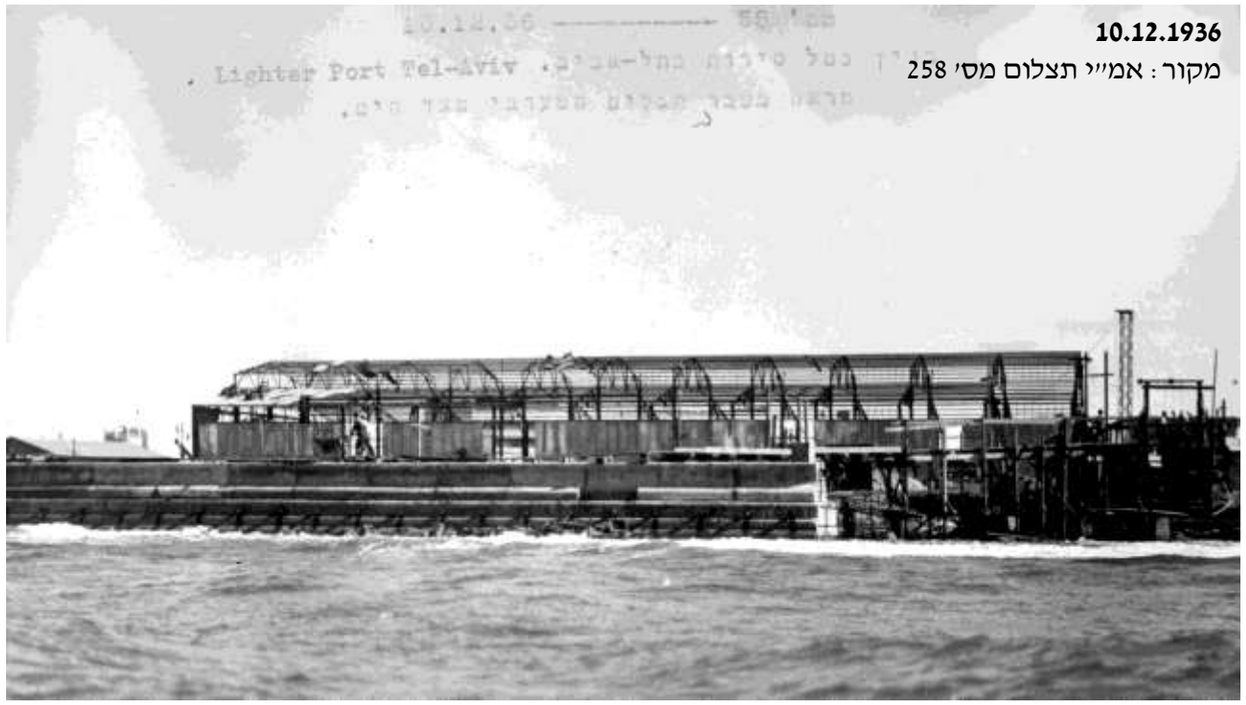
שם הפרק :
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס מבנה

תאריך :
פברואר 2017

מבנה מס'	שם המבנה	תצלומים היסטוריים - דצמבר 1936
9	מחסן 1	



דצמבר 1936
מקור : אמ"י תצלום מס' 157



10.12.1936
מקור : אמ"י תצלום מס' 258

17.12.1936
מקור : אמ"י תצלום מס' 265

15.12.1936
מקור : אמ"י תצלום מס' 255

תיעוד, מחקר ועריכה :		שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר' עדי סלע ויגר	אדר' ד"ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים כרטיס מבנה**	**פברואר 2017**	**287**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il				

מבנה מס'	שם המבנה	תצלומים היסטוריים; 1937
9	מחסן 1	

23.03.1937
מקור : אמ"י תצלום מס' 7

1937
מקור : לע"מ D26-103

21.03.1937
מקור : אמ"י תצלום מס' 278

15.08.1937
מקור : אמ"י תצלום מס' 291

מבנה מס'	שם המבנה	תצלומים היסטוריים; 1937
9	**מחסן 1**	

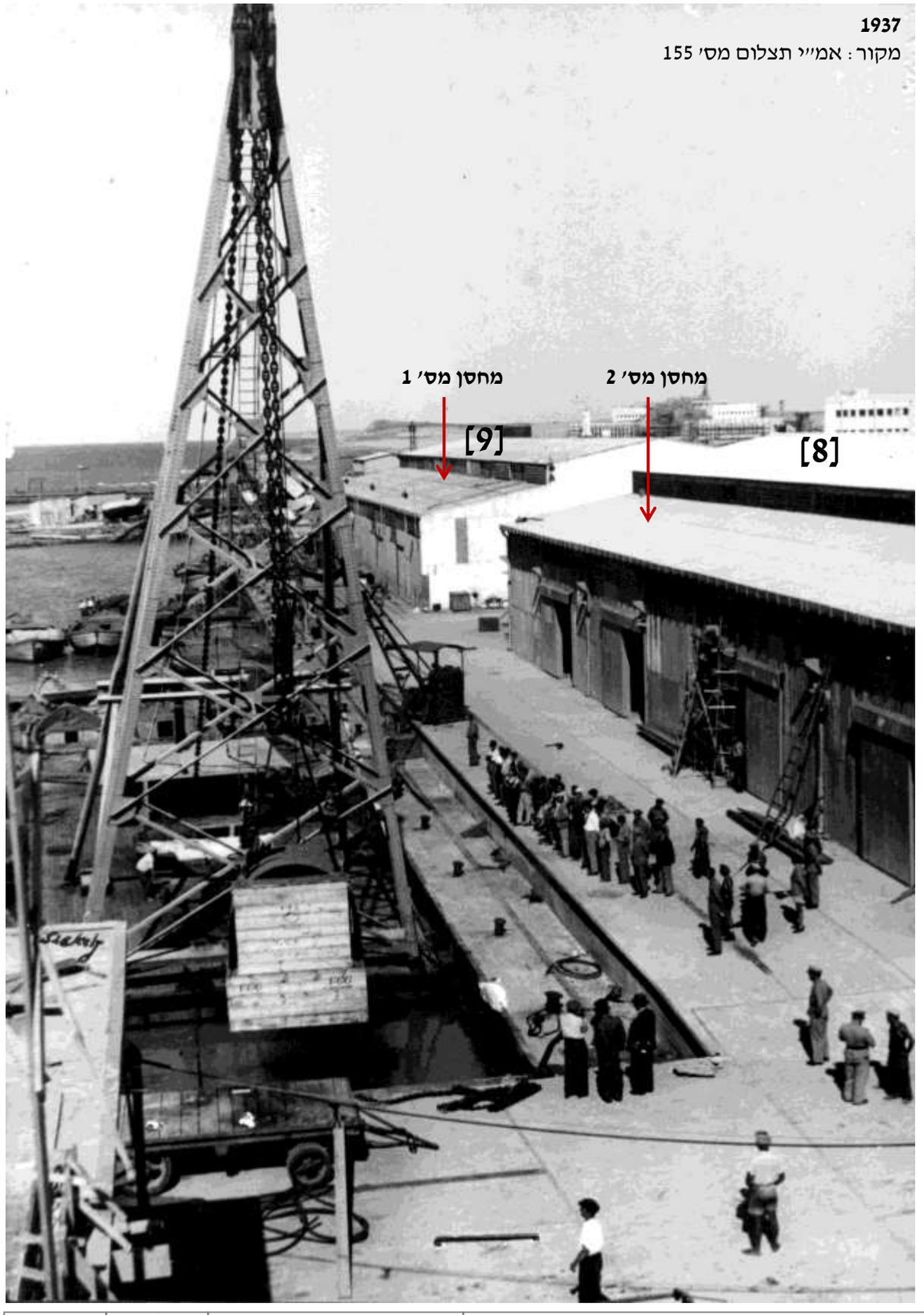
במקור החזית המזרחית לרח' הנמל הייתה פתוחה בחלקה ושימשה לפריקה ולטעינה מהירה של סחורות.

סוף מרץ 1937

מקור: אמי"י תצלומים בתפזורת

1937

מקור: אמי"י תצלום מס' 155



מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
10	**תחנת שיטור**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 13/6964

כתובת: שטח נמל תל אביב 10 ב׳

שטח המבנה (הערכה): לא ידוע.

שנת/תקופת הקמה: מבנה חדש.

המבנה אינו מופיע במפת מבנים בנמל 1963

שימוש במקור: לא ידוע

שימוש כיום: תחנת שיטור

מיקום במרחב הנמל: רצועה מזרחית

ממזרח לרחוב הנמל, מאחורי מבנה [9]

תיאור כללי: אין פרטים לגבי המבנה.

למיטב ידיעתנו אינו מבנה היסטורי, אלא מבנה חדש.

הערה: למבנה אין תיק בניין בגנזך מינהל ההנדסה בעת״א.

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	לא ידוע	
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	לא ידוע	
מאפייני הגג	לא ידוע	
חומרים וטכנולוגית בניה	לא ידוע	
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	

הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק
משמעות תרבותית	מבנה חדש שאינו נושא ערכים היסטוריים, אדריכליים ואחרים. חסר משמעות תרבותית.

תצלום עדכני - חזית דרומית

תצ״א 1938

מקור: אוסף יורם רז

מבנה מס'	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2015
10	**תחנת שיטור**	

תיעוד, מחקר ועריכה:	חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר' עדי סלע ויגר adisewi@gmail.com	**חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים** **כרטיס מבנה**	**פברואר 2017**		**291**
אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il					

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
11	**מחסן 11**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 6964 / 7, 8, 9	**כתובת:** שטח נמל תל אביב 11 א׳ נמל תל אביב 44 שטח נמל תל אביב 11
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה) : 2,035 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה : 1953	
שימוש במקור: מחסן	
שימוש כיום: אולם	
מיקום במרחב הנמל: רצועה מזרחית ממזרח לרחוב הנמל	

תיאור כללי: מבנה שהוקם עבור חברת ״פניקס״ להחסנה בע״מ.
תוכנן ע״י משרד י. רפופורט, גליברמן ופרנקל.
רישיון הבניה התקבל בשנת 1953.

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	לא ידוע	
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	לא ידוע	
מאפייני הגג	לא ידוע	
חומרים וטכנולוגית בניה	לא ידוע	
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	

הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק
משמעות תרבותית	מבנה אינו נושא ערכים היסטוריים, אדריכליים ואחרים. חסר משמעות תרבותית.

תצלום עדכני - חזיתות דרומית ומערבית

מפת מבנים בנמל; 1963

מבנה מס'	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2015
11	מחסן 11	

1

2

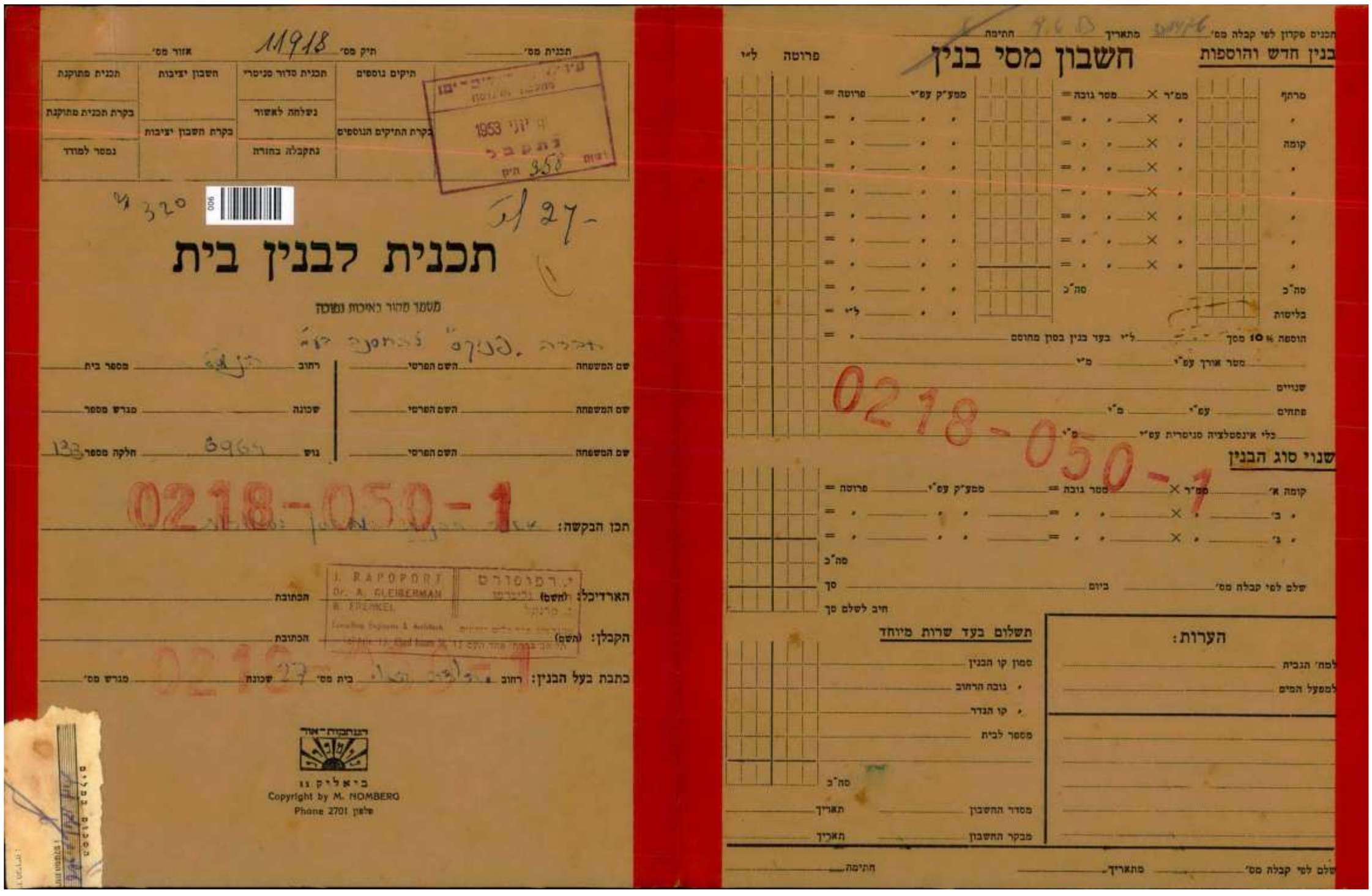
4

3

תיעוד, מחקר ועריכה:	שם הפרק:	תאריך:	עמוד:
אדר' עדי סלע ווינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים** **כרטיס מבנה**	**פברואר 2017**	**293**

מבנה מס'	שם המבנה	כריכת תיק רישיון בניה, 1953
11	מחסן 11	

מתכנן: י. רפופורט מקור: תיק בניין מספר 13040110; גנזך מינהל ההנדסה, עת"א.



תכנית מס' _____ תיק מס' 11918 אזור מס' _____

תכנית מתוקנת	חשבון יציבות	תכנית סדור סניטרי	תיקים נוספים
בקרת התכנית מתוקנת	בקרת חשבון יציבות	נשלחה לאשור	בקרת התיקים הנוספים
נמסר למודד		נתקבלה בחזרה	

עיריית תל אביב יפו מחלקת הנדסה 1953 יוני בתיק בנין 358 רשות

תכנית לבנין בית

מסמך מהוד לאישור ומשמש

שם המשפחה _____ השם הפרטי _____ רחוב _____ מספר בית _____

שם המשפחה _____ השם הפרטי _____ שכונה _____ מגרש מספר _____

שם המשפחה _____ השם הפרטי _____ גוש 6964 חלקה מספר 133

תכן הבקשה: _____

J. RAPOPORT Dr. A. GLEIBERMAN R. FRENKEL Consulting Engineers & Architects

הארדיכל: (חשם) _____ הכתובת _____

הקבלן: (חשם) _____ הכתובת _____

כתבת בעל הבנין: רחוב _____ בית מס' _____ שכונת _____ מגרש מס' _____

הנחתומית-אור

ביאליק גו

Copyright by M. NOMBERG

Phone 2701 טלפון

תכנית מקורן לפי קבלה מס' _____ מתאריך _____ תחימה _____

חשבון מסי בנין

בנין חדש והוספות

	מס"ר	×	מספר גובה	=	ממע"ק עס"י	=	פרוטה
מרתף							
קומה							
סה"כ			סה"כ				
בלישות							
הוספה 10% מסך							

בער בנין בסך מחושם _____ ל"י

מספר אורך עס"י _____ מ"י

שנויים _____

מחתים _____ עס"י _____ מ"י

כלי אינסטלציה סניטרית עס"י _____ מ"י

שנוי סוג הבנין

	מס"ר	×	מספר גובה	=	ממע"ק עס"י	=	פרוטה
קומה א'							
" ב'							
" ג'							
סה"כ							

שלם לפי קבלה מס' _____ ביום _____ סך _____

חוב לשלם סך _____

תשלום בעד שרות מיוחד

סמן קו הבנין _____

" גובה הרחוב _____

" קו הגדר _____

מספר לבית _____

סה"כ _____

מסדר החשבון _____ תאריך _____

מבקר החשבון _____ תאריך _____

הערות:

למח' הגבית _____

למעל המים _____

שלם לפי קבלה מס' _____ מתאריך _____ תחימה _____

0218-050-1

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
12	**מספנה מזרחית / שוק האיכרים**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 5 / 7458	**כתובת:** רחוב נמל תל אביב 27
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה) : 460 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה : 1938	
שימוש במקור: מספנה - סככה לבנייה ולתיקון סירות	
שימוש כיום: שוק איכרים	
מיקום במרחב הנמל: רצועת הנמל הצפונית מצפון למעגנה. במקור מוקמה המספנה בשולי לוכד הגלים משיקולים תפקודיים.	

תיאור כללי: המבנה המקורי - סככה פתוחה מארבעה כיוונים, ששימשה כמספנה בה נבנו ותוקנו סירות הנמל. סככה זו הוקמה ממזרח לסככת מספנה הראשונה (ראה כרטיס אתר מס׳ 15-14).

עם השנים ׳התרחבה׳ תכסית השטח המקורה ונבנו קירות מעטפת קשיחים.

ממערב לסככת המספנה נבנה מבנה בן שתי קומות עם גג שטוח (שנה לא ידועה) ששימש במשך שנים משרדה של הפרסומאית ג. יפית. מצפון לסככה נבנה מבנה נוסף עם מעטפת זכוכית וגג שטוח (תצלומים משנת 2007). עם הסבתו של המבנה לשימוש הנוכחי - שוק איכרים - שולבו יחדיו שלושת המבנים לחלל משותף והחזיתות עוצבו מחדש.

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	עמודים מגזעי עצים	ככל הנראה הוחלפה הקונסטרוקציה המקורית
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	סככה אופיינית לנמל	
מאפייני הגג	גג דו שיפועי מחופה לוחות אסבסט	גג דו שיפועי לסככת המספנה. גג שטוח בחלק המערבי
חומרים וטכנולוגית בניה	אגדים מעץ חוברו לגזעי עץ לא מהוקצעים. גזעי העץ נוצקו בתוך חביות בטון ושוקעו בקרקע	
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	

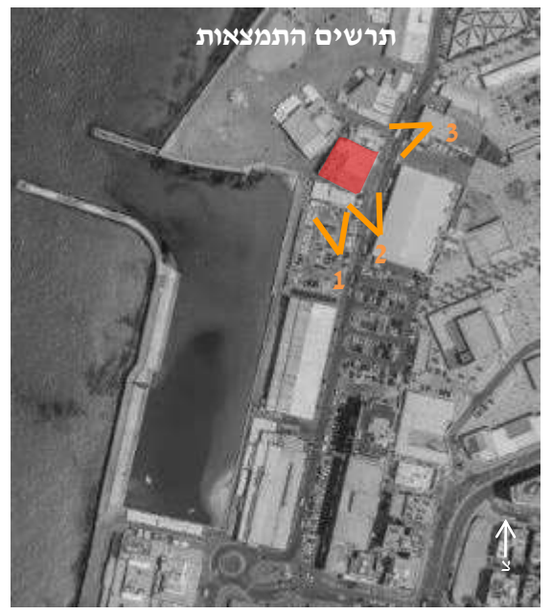
הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק
משמעות תרבותית	המבנה המקורי עבר שינויים ותוספות מהותיים ולא נותר ממנו אלמנטים מקוריים למעט המיקום ההיסטורי. המבנה בעל משמעות נמוכה.

מבנה מס'	שם המבנה	תצלומים משנת 2007
12	**מספנה מזרחית / שוק האיכרים**	

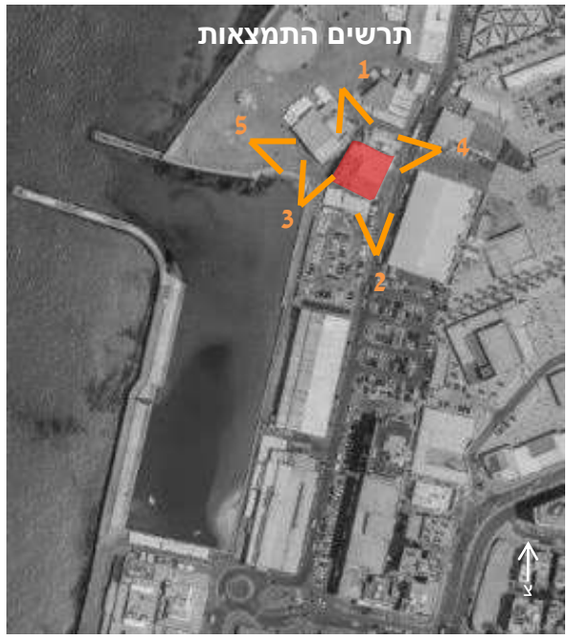
1. חזית דרומית
2. חזית דרום-מזרחית
3. חזית צפון-מזרחית

(מקור: אמנון בר אור אדריכלים, 2007. נספח 1 עמ' 27. צילומים: עדי סלע וינר)



תיעוד, מחקר ועריכה:		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר' עדי סלע וינר	אדר' ד"ר קרן מטרני		פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים כרטיס מבנה	פברואר 2017		296
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il					

מבנה מס'	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2015
12	**מספנה מזרחית / שוק האיכרים**	



תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע ויינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס מבנה

תאריך:
פברואר 2017

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים; 1939
12	**מספנה מזרחית / שוק האיכרים**	

צולם בזמן קירוי לוכד הגלים

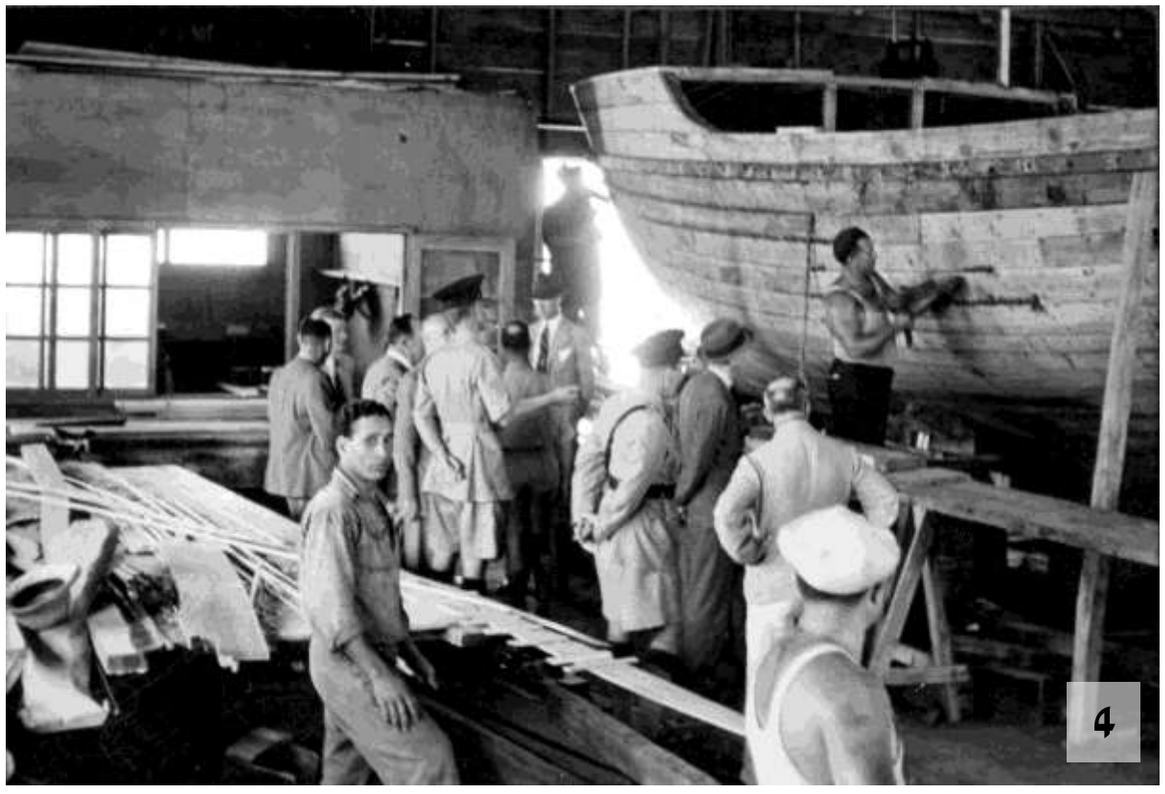
מקור : ארכיון אמ״י תצלומים בתפזורת

קטע מתצלום היסטורי, 1938 (הערכה)

מקור : מועצה לשימור , חוברת : עמ׳ 41

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים
12	**מספנה מזרחית / שוק האיכרים**	

1. מבט מדרום אל המספנה המזרחית; שנה לא ידועה (מקור: אמ״י תצלום מס׳ 034)
2. תצלום מתוך סככת המספנה המזרחית אל המעגנה; 1939 (מקור: אמ״י תצלום מס׳ 3)
3. תצלום מתוך המספנה דרומה; שנה לא ידועה (מקור: אמ״י, תצלומים בתפזורת)
4. עבודה במספנה; שנה לא ידוע (מקור: אמ״י, תצלומים בתפזורת)



מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
13	**מבנה מסחרי / שבלול**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 6964/ 4

כתובת: שטח נמל ת"א 17; שטח יריד המזרח 13

שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): לא ידוע

שנת/תקופת הקמה: במהלך מספר תקופות.
פירוט ניתן במסגרת התיאור הכללי.

שימוש במקור: בהתאם למקרא

שימוש כיום: מסחרי

מיקום במרחב הנמל:
רצועה מזרחית. ממזרח לרח' הנמל.

תיאור כללי: התכסית הנוכחית של המבנה היא תולדה של צירוף מבנים שנבנו בשלבים שונים.

שנות 60-50: חלק מהמבנה המשמש היום את 'שבלול' (צבוע סגול) נבנה בתחילת שנות ה-60, ומבנה מס' 17 בשנות ה-50(בהתאם למספור מתחם התערוכות/יריד המזרח ; צבוע ירוק).

מבנה 17, ששימש בעבר כמתפרה של הנמל, אינו חלק ממבני נמל תל אביב, אלא שייך למתחם התערוכות.

בשנות ה-80 (הערכה): חלקי המבנה הנותרים המשמשים היום את 'המסבאה' ואת חנות 'ספורט ורטהיימר' (צבוע כתום).

בשנות ה-2000: תוספת (צבוע באדום)

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	לא ידוע	
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	לבנים (הערכה)	
מאפייני הגג	מבנה מס' 17 ומבנה השירותים היו במקור עם גג דו שיפועי	
חומרים וטכנולוגית בניה	לא ידוע	
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	

הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק
משמעות תרבותית	המבנה הנוכחי חסר משמעות תרבותית.

תצלום עדכני - חזית דרומית וחזית מערבית

ניתוח התפתחות המבנה לאורך השנים

שנות ה-50
שימוש : מתפרה / משק חוץ (עפ"י מפת 1963)

תחילת שנות ה- 60
שימוש : שירותים - עפ"י מפת 1963)

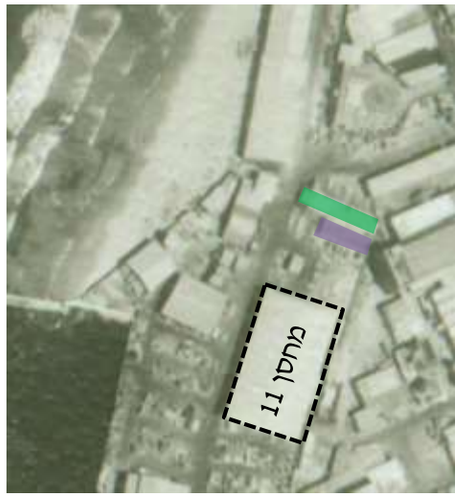
שנות ה- 80
שימוש : מסחר - ספורט ווטהיימר, שבלול ו'המסבאה' (כיום)

שנות ה- 2000
תוספת מאורחת

קטע מתצ"א; 2015

קטע ממפת הנמל; 1963

קטע מתצ"א; 1963

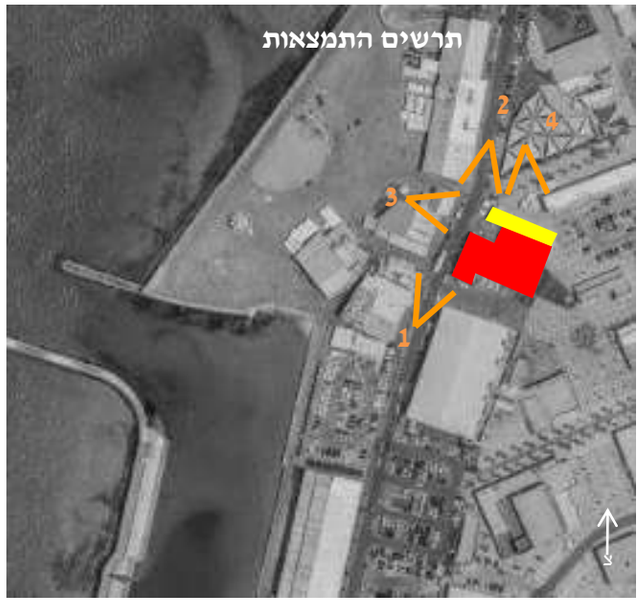


תיעוד, מחקר ועריכה :		שם הפרק :	תאריך :	עמוד :
אדר' עדי סלע וינר	אדר' ד"ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים כרטיס מבנה**	**פברואר 2017**	**300**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il				

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2015
13	**מבנה מסחרי / שבלול**	

1

מקור: gisn.tel-aviv.gov.il



מבנה מס׳ 13 בניהול הנמל

מבנה מס׳ 17 בניהול אתרים (יריד המזרח)

4

3

2

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים; משנת 2007
13	**מבנה מסחרי / שבלול**	

למעלה: פינה דרום-מזרחית

למטה: פינה צפון-מערבית

(מקור: אמנון בר אור אדריכלים, 2007. נספח 1 עמ׳ 27. צילומים: עדי סלע וינר)

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
15-14	**מספנה מערבית / מבנה מסחרי**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 3 / 7458

כתובת: שטח נמל תל אביב 15

שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): 280 מ״ר

שנת/תקופת הקמה: 1938

שימוש במקור: מספנה = סככה לבנייה ולתיקון סירות

שימוש כיום: מסחרי

מיקום במרחב הנמל: רצועת הנמל הצפונית

צפונית למעגנה, במקור מוקמה המספנה בשולי לוכד הגלים משיקולים תפקודיים.

תיאור כללי:

מבנה 14: במקור סככה פתוחה מארבעה כיוונים ששימשה כמספנה הראשונה של נמל תל אביב בה נבנו ותוקנו סירות הנמל.

מבנה 15: ככל הנראה, צירוף של מספר מבנים - אחד מהם סככת המציל, ואחר כנראה מחסן.

ממזרח להם הוקמה סככה נוספת למספנה המכונה במסמך זה 'המספנה המזרחית' (כרטיס מבנה 12).

כיום תכסית המבנה גדולה יותר מהתכסית המקורית לאחר ההרחבה לכיוון מערב.

מאפייני האתר

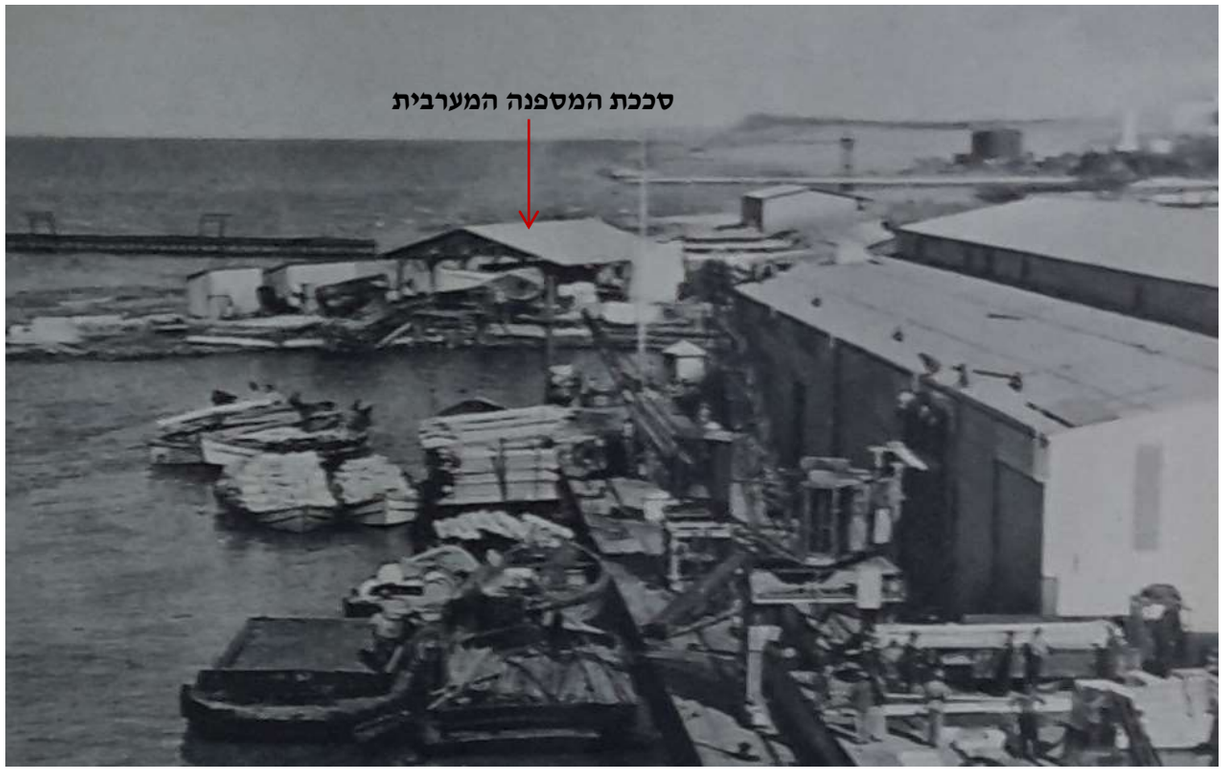
	במקור	כיום
קונסטרוקציה	עמודים מגזעי עץ	הקונסטרוקציה המקורית הוחלפה (הערכה)
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	סככה אופיינית לנמל	
מאפייני הגג	גג דו שיפועי מחופה לוחות אסבסט	
חומרים וטכנולוגית בניה	אגדים מעץ חוברו לגזעי עץ לא מהוקצעים. גזעי העץ נוצקו בתוך חביות בטון ושוקעו בקרקע.	
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	

הערכת האתר

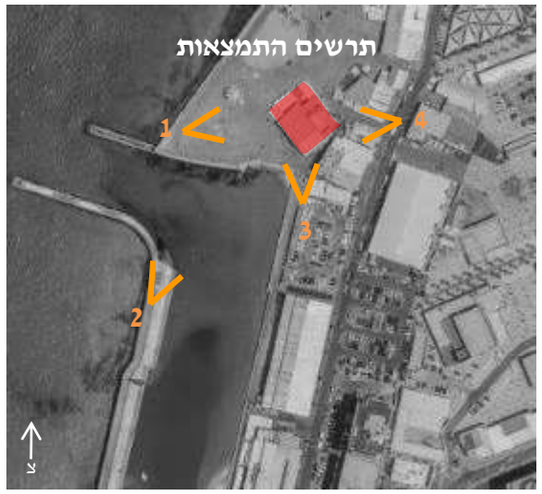
הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק
משמעות תרבותית	המבנה בעל משמעות נמוכה.

1938

מקור: חוברת אמ״י 2



מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2015
15-14	**מספנה מערבית / מבנה מסחרי**	



תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע ויינר adisewi@gmail.com / אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים כרטיס מבנה**	תאריך: **פברואר 2017**		עמוד: **304**

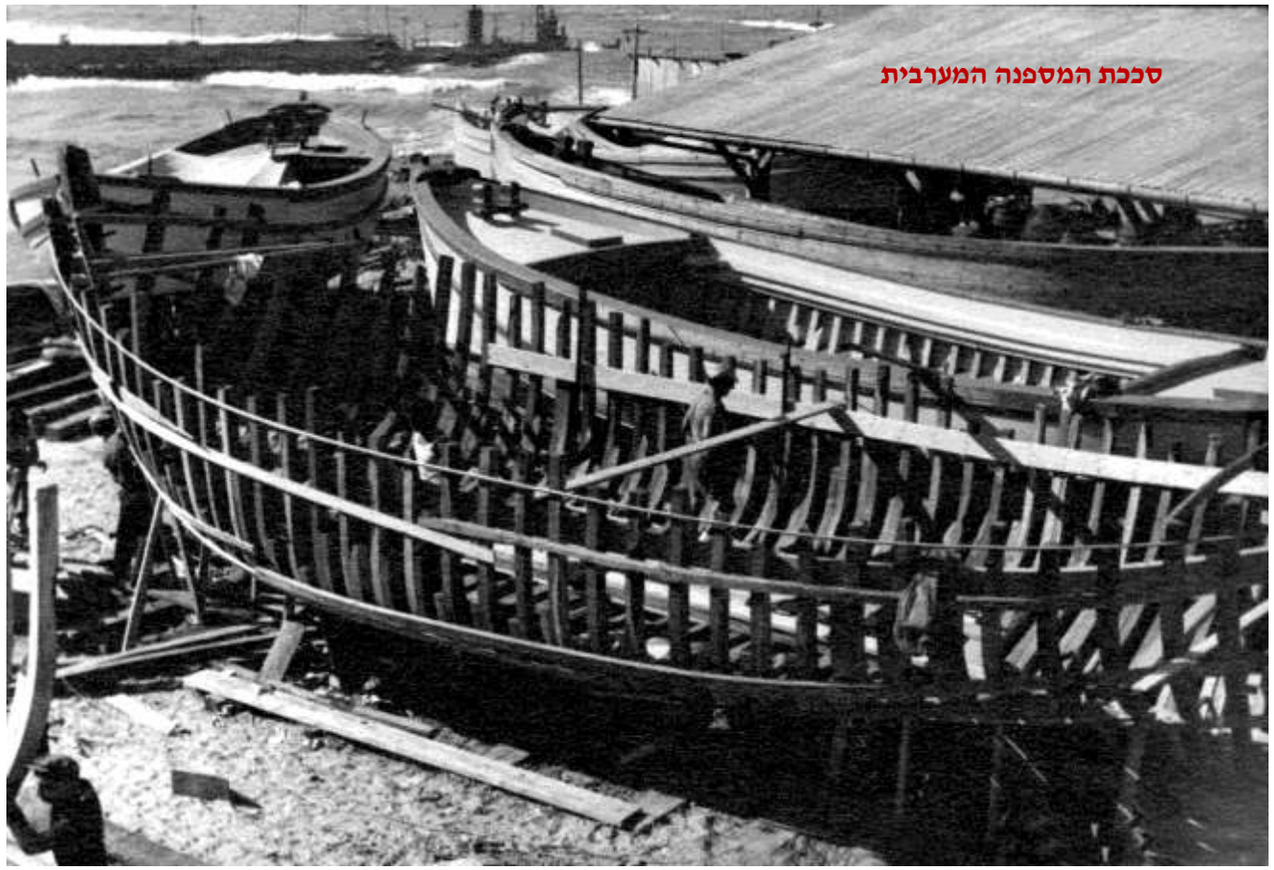
מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים
15-14	**מספנה מערבית / מבנה מסחרי**	

משמאל:
למעלה: **שנה לא ידועה**
מקור: אמ״י תצלום מס׳ 195

למטה: שנה לא ידועה
מקור: ארכיון אמ״י תצלום 197

מימין:
למעלה: **1939**
ארכיון עת״א P-1424

למטה: **שנה לא ידועה**
ארכיון אמ״י תצלום 199



מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים
15-14	**מספנה מערבית / מבנה מסחרי**	

למעלה מימין: **1939**
מקור: אמ״י תצלומים בתפזורת (צולם בזמן קרוי לוכד הגלים)

למטה משמאל: שנה לא ידועה
מקור: ארכיון אמ״י תצלום 200

למטה משמאל: 1938 (הערכה)
מקור: אמ״י, תצלומים בתפזורת

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
18-16	**מכלול הפעמון**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 7458 / 17-16	**כתובת:** שטח נמל תל אביב 17
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה) : 65 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה : 1938	
שימוש במקור: חלק ממבנה 17, שלו גג בצורת פעמון, שימש כמחסן / מסגריה / סדנת עבודה. לגבי יתר המבנים אין מידע מדויק.	
שימוש כיום: מסחרי	
מיקום במרחב הנמל: רצועת הנמל הצפונית צפונית למעגנה	
תיאור כללי: גיבוב של מבנים שהוקמו לאורך השנים וחוברו יחדיו במסגרת עבודות השיפוץ והפיתוח שהתקיימו בשנים 8-2007. מבנה 17 : חלק מהמבנה הוא מבנה היסטורי - אחת הסדנאות הראשונות שהוקמו מצפון למעגנה. למבנה זה גג בצורה ייחודית - מעין פעמון הנוצר מקונסטרוקציית פלדה. הקונסטרוקציה המקורית הוחלפה בשנת 2007 במסגרת שיפוץ יסודי.	

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	הערות ביחס לכל מבנה בנפרד מופיעות בעמודים הבאים.	
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה		
מאפייני הגג		
חומרים וטכנולוגית בניה		
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	לא ידוע

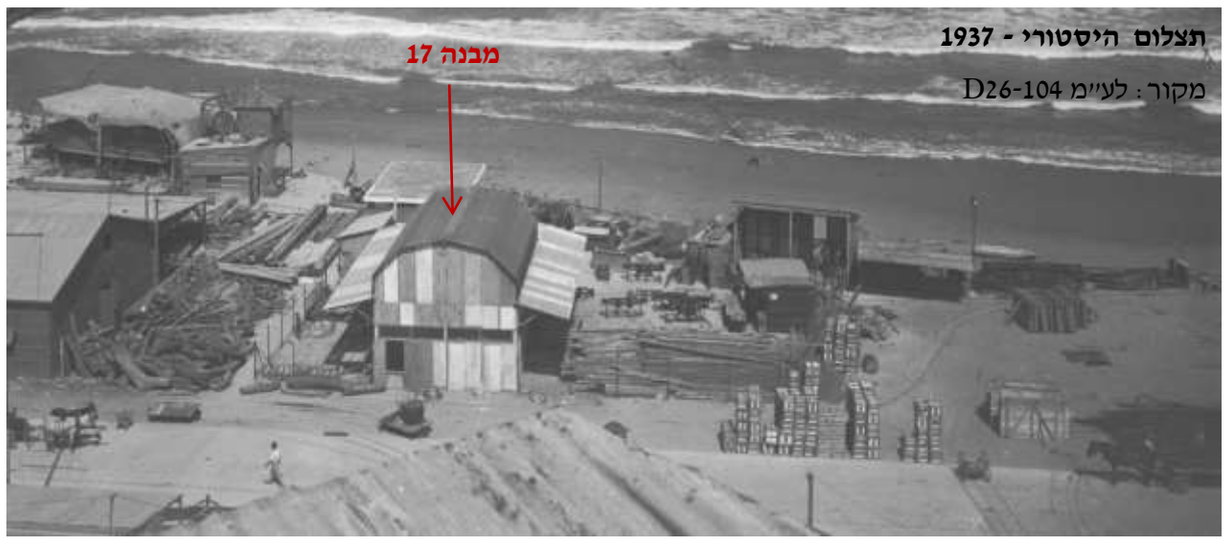
הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק
משמעות תרבותית	המבנים עברו שינויים ותוספות מהותיים. המבנים הנוכחיים חסרי משמעות תרבותית, להוציא חלק ממבנה 17 שהוא בעל משמעות נמוכה.

תצלום עדכני - חזית מזרחית (מרחוב נמל תל אביב)

מקור: gisn.tel-aviv.gov.il

תצלום עדכני - חזית מערבית



תצלום היסטורי - 1937

מקור : לע״מ D26-104

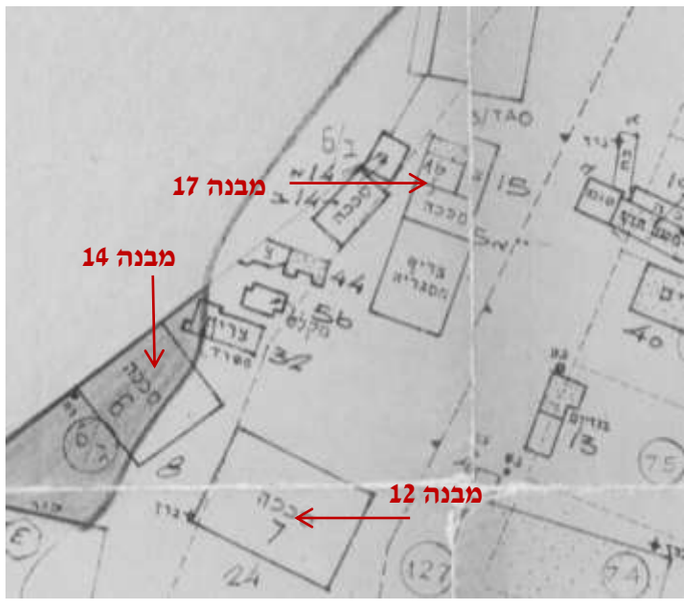
מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים מצב קיים; 2015
16	**מכלול הפעמון**	

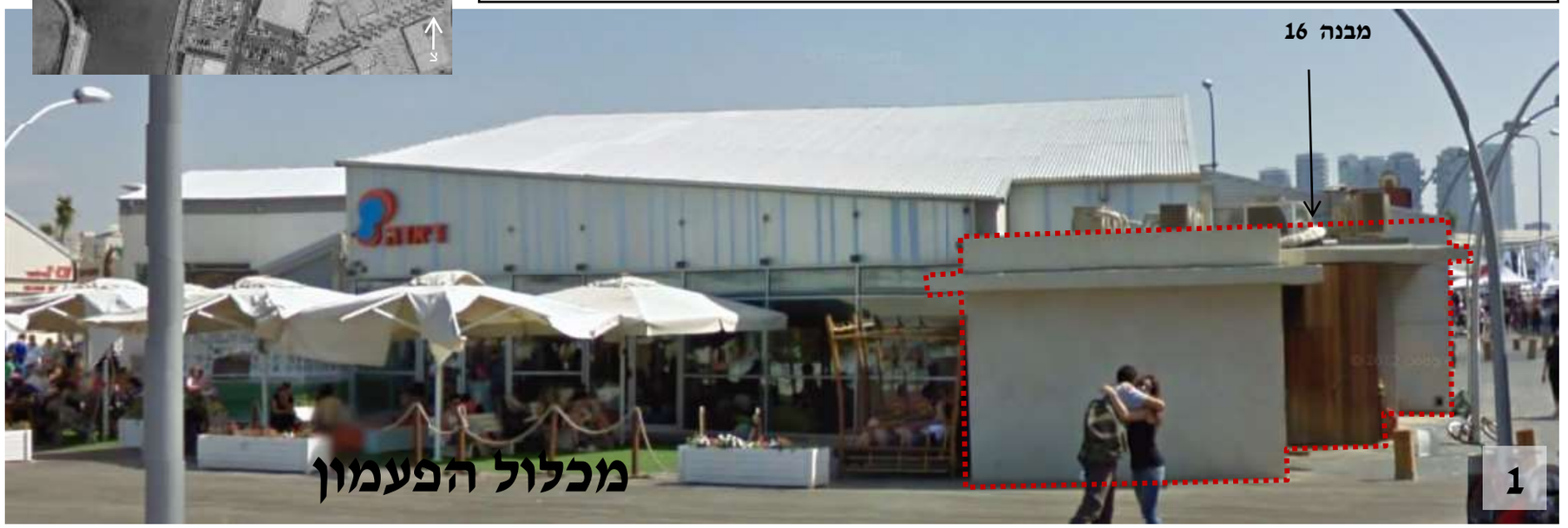
מבנה קשיח בן קומה אחת ושלושה נפחים מדורגים. מצחיית בטון (קרניז אופקי) מחברת בין הנפחים ומשווה למבנה מאפיינים של הסגנון הבינלאומי.

מדובר במבנה שהוקם לאחר שנת 1963.

שימוש לא ידוע. ההערכה היא שמדובר במבנה טכני.

קטע ממפת הנמל משנת 1963
מבנה מס׳ 16 אינו קיים





מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים מצב קיים; 2015
18+17	**מכלול הפעמון**	

מבנה מס׳ 17 בנוי על בסיס מבנה מקורי שתחילתו במחסן מחופה פח - **אחד המחסנים הראשונים של הנמל -** שהוקם במרץ 1937 מיד לאחר תחילת השימוש במעגנה.
המחסן המקורי היה בעל שטח מצומצם וגג מיוחד בצורת פעמון שמשני צדיו גגון משופע. קיימת סברה שצורתו המיוחדת הותאמה לגודלה ולגובה של סירה בעלת מפרש גבוה (תצלומים היסטוריים).
עם השנים נוספו למחסן המקורי תוספות והרחבות רבות, חלקן משתלבות בצורת הפעמון המקורית ובשיפועי הגגון ההיקפי. כמו כן חובר אליו ממערב מבנה נוסף בנוי קונסטרוקציית פלדה. בשנת 2007, במסגרת עבודות השיפוץ שוקם המבנה מן היסוד והקונסטרוקציה שלו הוחלפה בשלמותה. צורת המבנה הכללית נשמרה הפרופורציות ונפח המבנה השתנו יחס (תצלומים משנת 2007).

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס מבנה

תאריך:
פברואר 2017

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים משנת 2007
18+17	**מכלול הפעמון**	

מקור : אמנון בר אור אדריכלים, 2007. נספח 1 עמ׳ 27. צילומים : עדי סלע ויינר

תצלום עדכני : פינה צפון - מזרחית

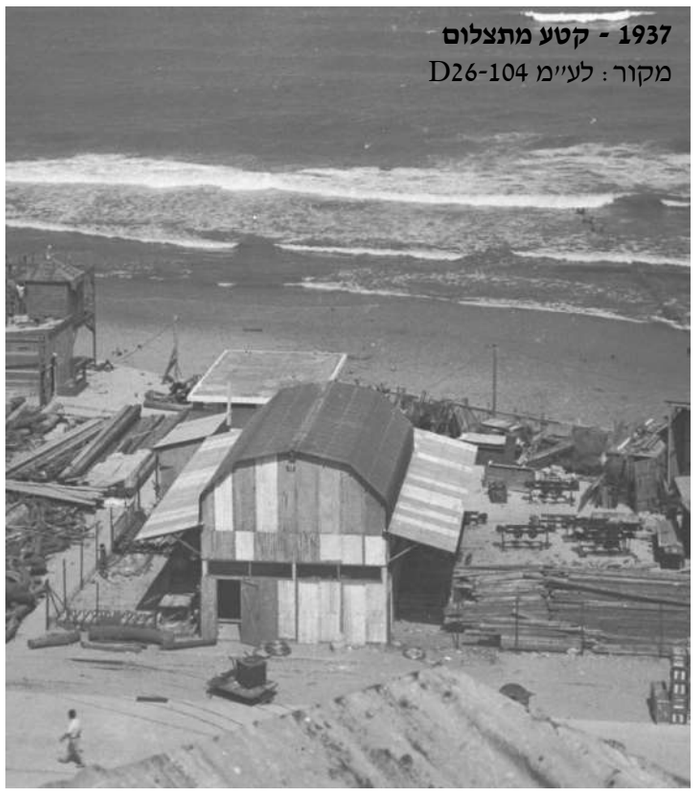
תצלום עדכני : פינה דרום - מזרחית

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים
17	**מכלול הפעמון**	

שנה לא ידועה
מקור : אמ״י תצלומים בתפזורת

12.11.1937
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 117

1937 - קטע מתצלום
מקור : לע״מ D26-104



21.03.1937
מקור : אמ״י תצלום מס׳ 10

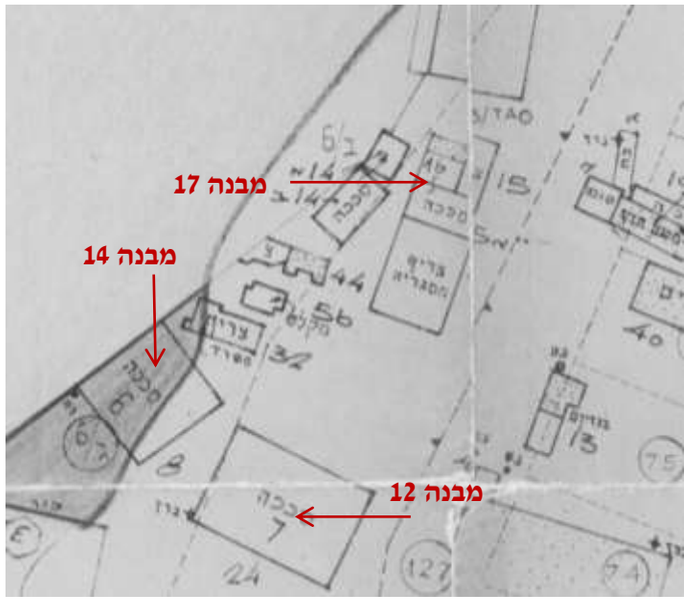
תיעוד, מחקר ועריכה :		שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים**		
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חלק א - נמל תל אביב**	**כרטיס מבנה**		**311**

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים מצב קיים; 2015
18	**מכלול הפעמון**	

מבנה שתחילתו במחסן בעל קונסטרוקציית פלדה. **המחסן אינו מופיע במפת הנמל משנת 1963.**

בשנת 2007, במסגרת עבודות השיפוץ שוקם המבנה מן היסוד. צורת המבנה נשמרה, אך הקונסטרוקציה שלו הוחלפה בשלמותה, ומעטפת המבנה חופתה (או נבנתה) מלבני סיליקט.

תצלומים משנת 2007 - בכרטיס מבנה 17).



קטע ממפת הנמל משנת 1963
מבנה מס׳ 18 אינו קיים

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים כרטיס מבנה**	**פברואר 2017**	**312**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il				

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
21-19	**מחסן המטענים מס׳ 4**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 6965 / 1 6965 / 8	**כתובת:** רחוב נמל תל אביב 20
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה) : 1,060 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה : 1939	
שימוש במקור: מחסן מטענים מס׳ 4	
שימוש כיום: מסחרי	
מיקום במרחב הנמל: רצועת הנמל הצפונית	

תיאור כללי: מבנה 21-19 הוא אחד ממחסני הנמל הראשונים שהוקמו בסמוך להקמתם של מחסנים 2+1 הסמוכים למעגנה. בזמן הקמתו היה המבנה מרוחק כ- 35 מ׳ מקו המים לעומת כ-85 מ׳ כיום (לאחר ייבוש הרצועה בשנת 1963).

במקור - מחסן בן קומה אחת, בעל שלד פלדה מגולוון ומסבכי גג מטיפוס גמלון פשוט ומעטפת מחופה לוחות ברזל גלי ('standard' corrugated-iron-clad double-span steel framed sheds).

טיפולוגיה של המבנה: זהה למחסנים שתכנן פאלמר בשנות ה-30 למזח הסחורות בלונדון ושכדוגמתם הותקנו מחסנים, בתכנון משרדו של פאלמר, בנמל יפו, בנמל חיפה וברחבי האימפריה הבריטית, הודו ועוד (להרחבה : סקר היסטורי נמל לונדון, רשימת המקורות).

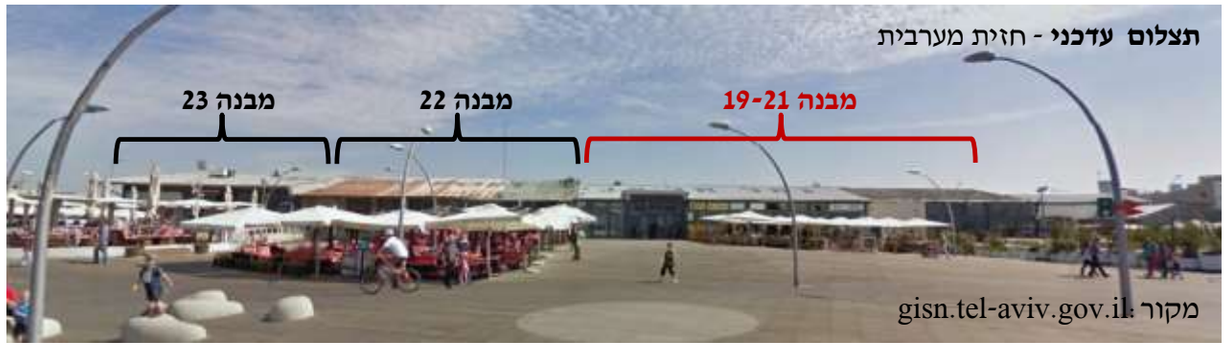
החזית המערבית של המחסן פנתה אל החוף וככל הנראה הייתה סגורה שכן לא הייתה גישה ממערב, שהיה חוף ים. ההערכה היא שהסחורות הוכנסו למחסן דרך החזית המזרחית הפונה אל כביש הגישה. המבנה עבר שיפוץ נרחב לרבות החלפה מלאה של הגג ומעטפת המבנה המקורית לקירות טיח, לוחות זכוכית, קורות פלדה דקורטיביות וויטרינות מסחריות.

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	עמודים ומסבכים מפלדה	**נותר השלד המקורי**
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	מחסן טיפוסי לנמל סחורות	
מאפייני הגג	דו-שיפועי מלוחות אסבסט או פח. הגג אינו מדורג ואין בו פתחי אור ואוורור.	
חומרים וטכנולוגית בניה	שלד פלדה וגג דו-שיפועי	
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	לא ידוע

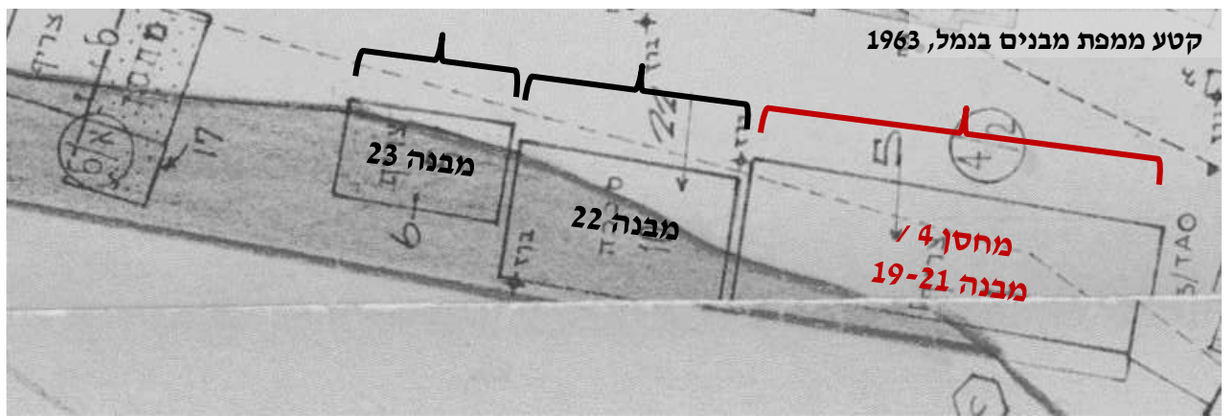
הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק
משמעות תרבותית	מבנה בעל ערך היסטורי וטכנולוגי, בעל חשיבות בינונית.

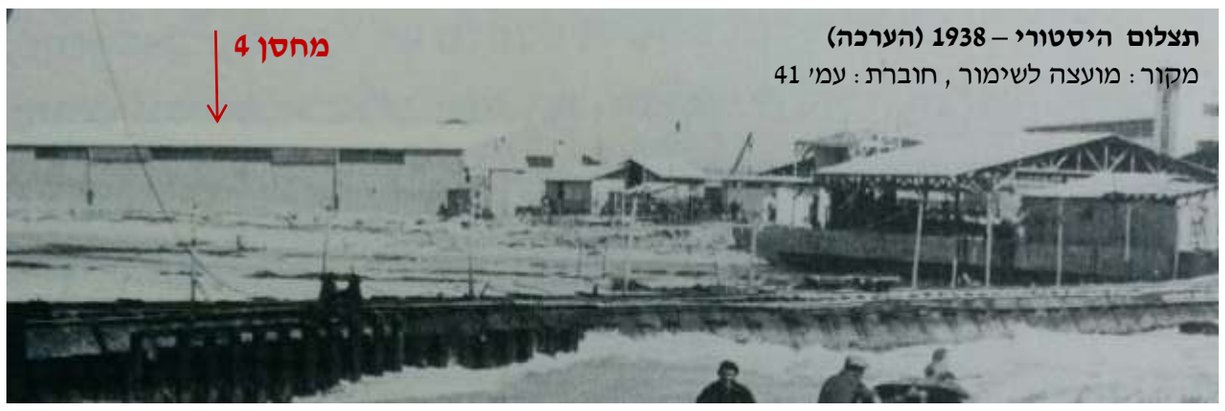


תצלום עדכני - חזית מערבית

תצלום אויר עדכני
מקור : אתר GIS עת״א, 15.06.2015



קטע ממפת מבנים בנמל, 1963



תצלום היסטורי – 1938 (הערכה)
מקור : מועצה לשימור , חוברת : עמ׳ 41

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים מצב קיים; 2015
21-19	**מחסן המטענים מס׳ 4**	

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים מצב קיים; 2015
21-19	מחסן המטענים מס׳ 4	

מקור: gisn.tel-aviv.gov.il

חזית דרומית - שלד המבנה המקורי מעמודי ומסבכי פלדה.

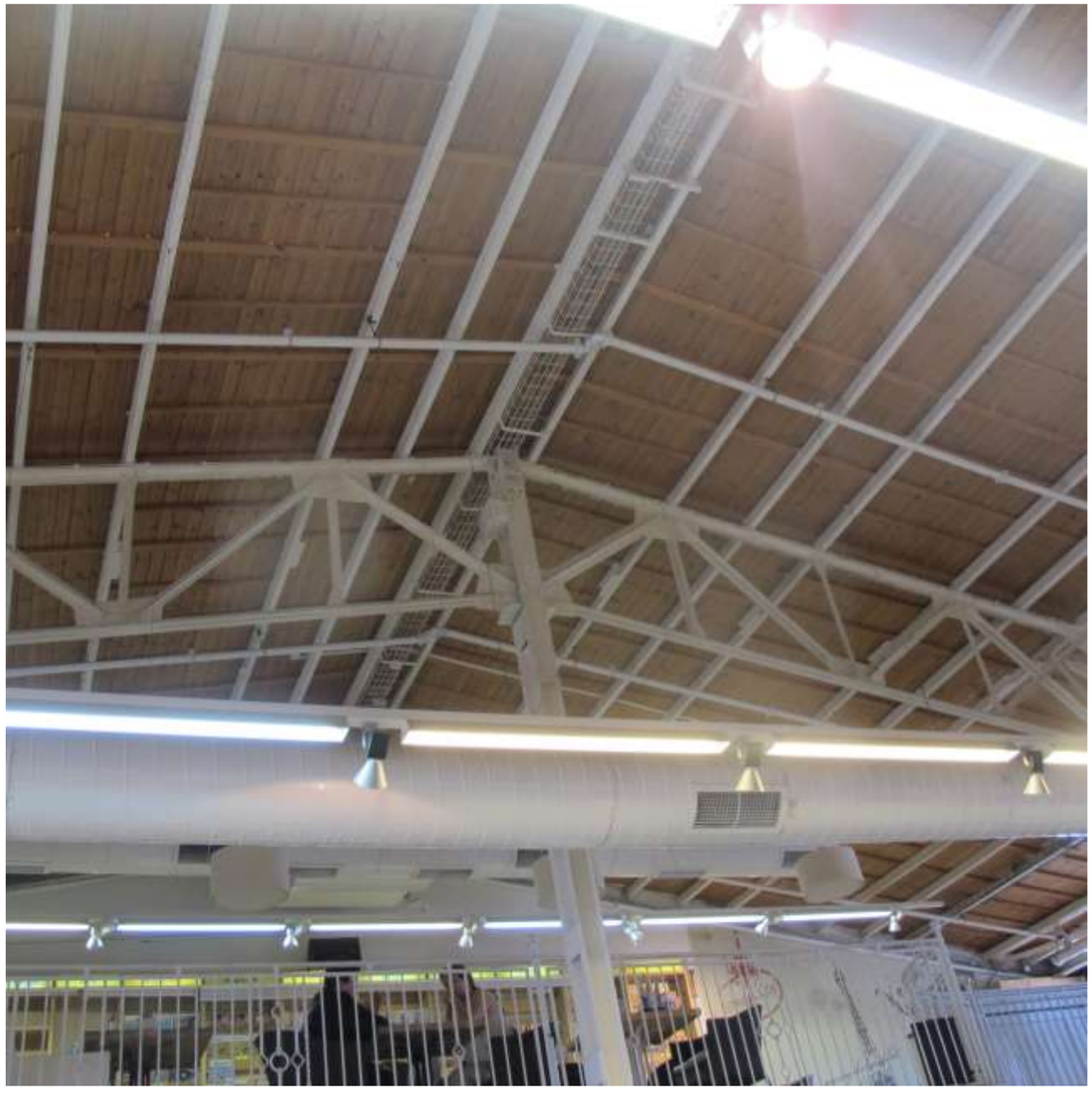
תיעוד, מחקר ועריכה:		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני		פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים כרטיס מבנה	פברואר 2017		315
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il					

מבנה מס׳	שם המבנה	**תצלומים מצב קיים - פנים*; 2015**
21-19	**מחסן המטענים מס׳ 4**	

שלד המבנה המקורי נבנה מעמודי פלדה ומסבכי פלדה. המערכת המקורית מתאפיינת בחיבורים יבשים (ניטים).

במסגרת השיקום חוזק השלד בנקודות אחדות אותן ניתן לזהות בבירור (ריתוך מודרני).

*מבטי פנים בחנות צומת ספרים.



תיעוד, מחקר ועריכה :	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק : **פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים כרטיס מבנה**	תאריך : **פברואר 2017**		עמוד : **316**
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il					

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
23-22	**סככה 10 וצריף 5**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 8 / 6965	**כתובת:** רחוב נמל תל אביב 23
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): 800 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה: שנות ה-50[22] 1939 חלק ממבנה [23]	
שימוש במקור: מחסן מטענים מס׳ 4	
שימוש כיום: מסחרי	
מיקום במרחב הנמל: רצועת הנמל הצפונית	

תיאור כללי: מבנים אלו אינם מהווים חלק ממחסני הנמל בשנות ה-30.

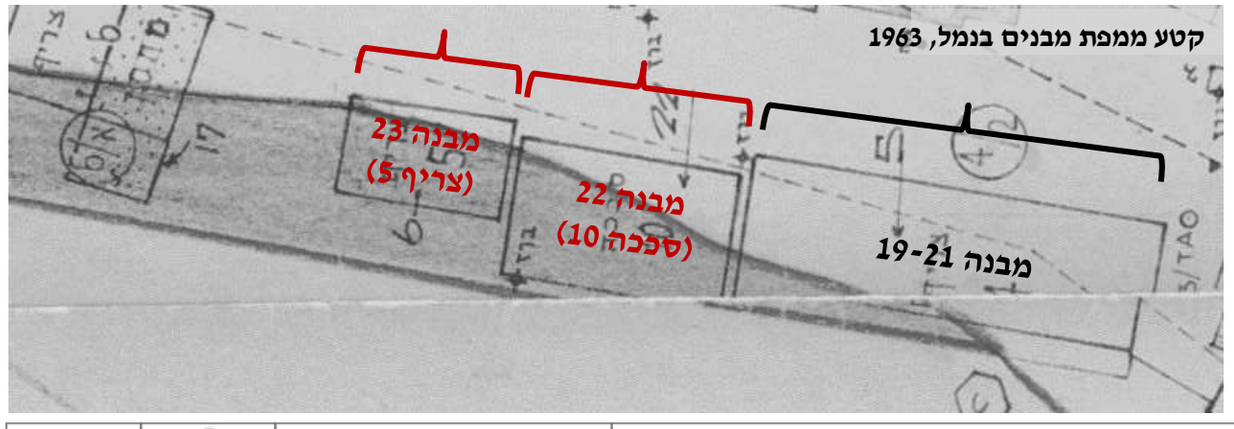
מבנה מס׳ 22 היה במקור סככה, ככל הנראה מבנה מעץ שנבנתה ב׳רווח׳ שבין שני המבנים שקדמו לה מדרום ומצפון. ההערכה היא שהסחורות הוכנסו למחסן דרך החזית המזרחית הפונה אל כביש הגישה. במקום בו נמצא כיום מבנה מס׳ 23 היה במקור צריף המכס הראשון (נהרס) ולאחר מכן צריף נוסף - ראה פרק היסטורי. המבנים עברו שיפוץ נרחב לרבות החלפה מלאה של הגג והמעטפת לקירות טיח, לוחות זכוכית, קורות פלדה דקורטיביות וויטרינות מסחריות.

מאפייני האתר

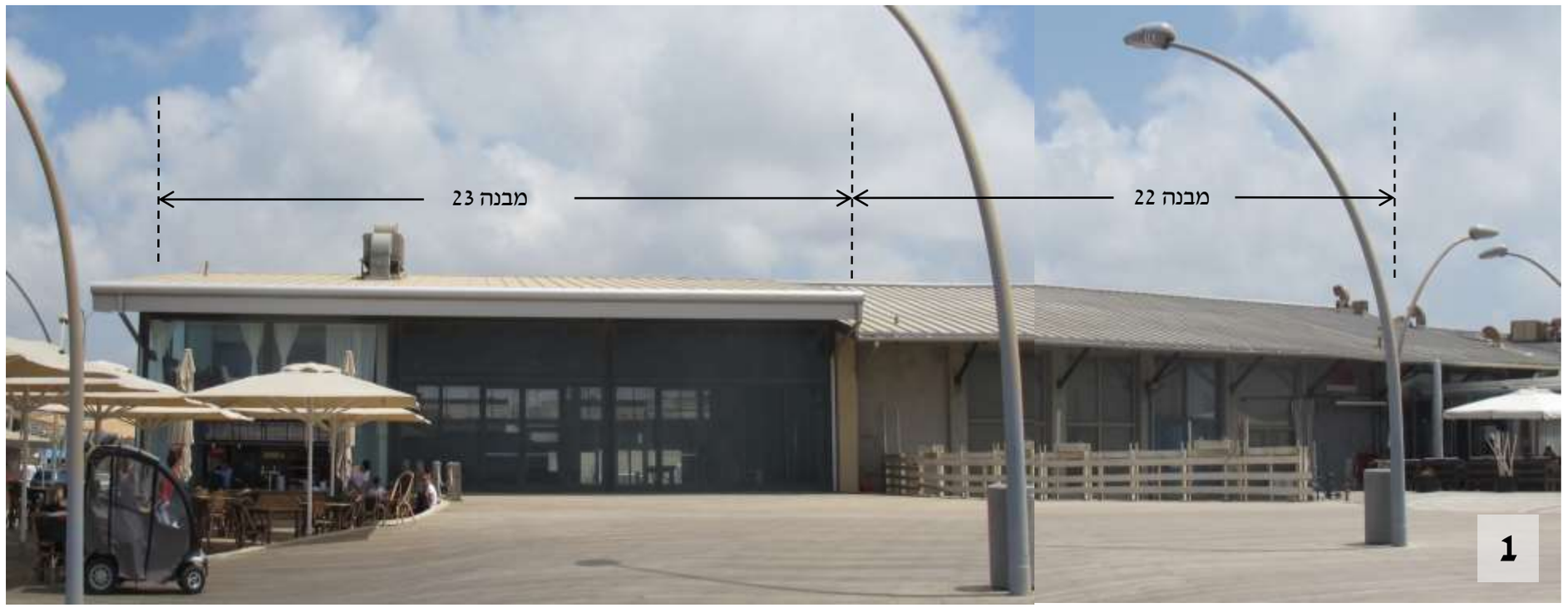
	במקור	כיום
קונסטרוקציה	לא ידוע	עמודים ומסבכים מפלדה
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	לא ידוע	
מאפייני הגג	דו שיפועי ללא פתחי אוורור	
חומרים וטכנולוגית בניה	שלד פלדה ומסבכי גג מטיפוס גמלון פשוט; גובה המבנה קומה אחת;מעטפת - לא ידוע.	
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	לא ידוע

הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק
משמעות תרבותית	מבנים ללא ערך היסטורי, אדריכלי וטכנולוגי. חסרי משמעות תרבותית.



מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים מצב קיים; 2015
23-22	**סככה 10 וצריף 5**	



תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים**	**פברואר 2017**	**318**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חלק א - נמל תל אביב**	**כרטיס מבנה**		

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
25-24	**מבנים שונים**	

מידע כללי

גוש/חלקה:	כתובת:
8 / 6965	רחוב נמל תל אביב 24-25

שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): לא ידוע

שנת/תקופת הקמה: לא ידוע. חלק מהבינוי הקיים נבנה על בסיס / מכילים בתוכו מבנים קלים מסוף שנות ה-30.

שימוש במקור: אין. במקור נצבו באזור זה מבנים אחרים, קטנים יותר, ששימשו למחסן כללי ומחסן צבעים.

שימוש כיום: מסחרי

מיקום במרחב הנמל: רצועת הנמל הצפונית

תיאור כללי:

מבנה מס׳ 24 (מסומן באדום) הינו מבנה צר בו שוכנת מסעדת מול-ים שהייתה המסעדה הראשונה שנפתחה ברצועה הצפונית של הנמל, ואולי אף בכלל, בשנת 1995.

מבנה מס׳ 25 הוא מורכב <u>משלושה חלקים</u>: **שני מבנים מלבניים** צמודי דופן ושווים בגודלם הצמודים למבנה מס׳ 24 (מסומן בכחול) . לכל אחד מהמבנים המלבניים גג רעפים דו שיפועי עם גמלון לכיוון מזרח ומערב.

מבנה מלבני נוסף צמוד אליהם מצפון הוא בעל דופן משותפת עם מבנה מס׳ 26 (מסומן בכתום).

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	לא ידוע.	
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	אין מאפיינים ייחודיים. מבחינת תכסית, גובה ומאפייני הגג המבנים תואמים את סגנון הבניה ההיסטורי שאפיין סככות ומחסנים בתחום הנמל	
מאפייני הגג	גג דו שיפוע כפול, שני גמלונים צמודים הפונים לכיוון מערב ומזרח.	
חומרים וטכנולוגית בניה	לא ידוע	לא ידוע
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	לא ידוע

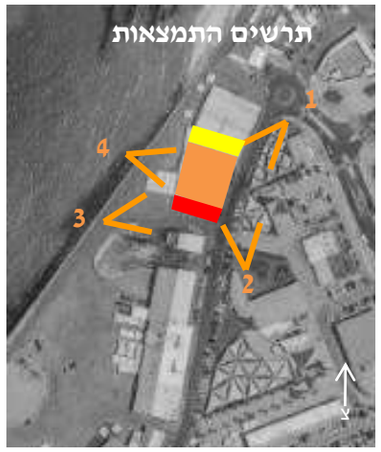
הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק
משמעות תרבותית	מבנים ללא ערך היסטורי, אדריכלי וטכנולוגי, חסרי משמעות תרבותית.

תצ״א עדכנית , 2015

תצלום עדכני - חזית מערבית

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים מצב קיים; 2015
25-24	**מבנים שונים**	



1

2

3

4

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים כרטיס מבנה**	**פברואר 2017**	**320**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il				

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים מצב קיים; 2015
25-24	**מבנים שונים**	

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים**		
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חלק א - נמל תל אביב**	**כרטיס מבנה**		**321**
			פברואר 2017		

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
26	**מספנה צפונית**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 8 / 6965	**כתובת:** רחוב נמל תל אביב 26
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה) : 560 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה : 1939	
שימוש במקור: מספנה. סככה לבנייה ולתיקון סירות	
שימוש כיום: מסחרי	
מיקום במרחב הנמל: רצועת הנמל הצפונית כיום זהו המבנה הצפוני ביותר בתחום ניהול הנמל	

תיאור כללי: במקור סככה פתוחה מארבעה כיוונים - שימשה כמספנה בה נבנו ותוקנו סירות הנמל. המספנה הוקמה בתקופת מלחמת העולם השנייה כאשר הנמל חדל מעבודתו השוטפת ומרבית פעילותו הייתה קשורה בבנייה ושיקום סירות עבור הצבא הבריטי ודייגים. במהלך השנים נסגרה הסככה בקירות בלוקים ושימשה לאחסון. המבנה המקורי הורחב לכיוון צפון בכ-5 מ׳, דבר הניכר בשיפוע גג מוזר בתפר בין גג המבנה המקורי לקירוי התוספת (תיארוך התוספת אינו ידוע) .

בשנת 2007 שוקם המבנה תוך שמירה על שלד העץ המקורי המאפיין סככות ומספנות בנמל תל אביב (כרטיסי מבנה 12 ו- 14).

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	במקור וגם כיום : עמודים מגזעי עץ. הקונסטרוקציה המקורית חוזקה במסגרת עבודות השיקום.	
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	סככה אופיינית לנמל תל אביב	
מאפייני הגג	גג דו שיפוע כפול לסככת המספנה	
חומרים וטכנולוגית בניה	אגדים מעץ שחוברו לגזעי עץ לא מהוקצעים. גזעי העץ נוצקו בתוך חביות בטון ושוקעו בקרקע.	
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	לא ידוע

הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	שמור ומתוחזק
משמעות תרבותית	מבנה המספנה הוא ככל הנראה המבנה היחיד בתחום הנמל בו נשמרו שלד העץ המקורי והגג של הסככה המקורית. המבנה בעל ערך היסטורי, טכנולוגי-מדעי בעל חשיבות גובהה.

תצלום עדכני - פינה דרום מערבית

תצלום משנת 2007 - חזית מזרחית
מקור : מייזליץ-כסיף אדריכלים

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים מצב קיים; 2015
26	**מספנה צפונית**	

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים
כרטיס מבנה

תאריך:
פברואר 2017

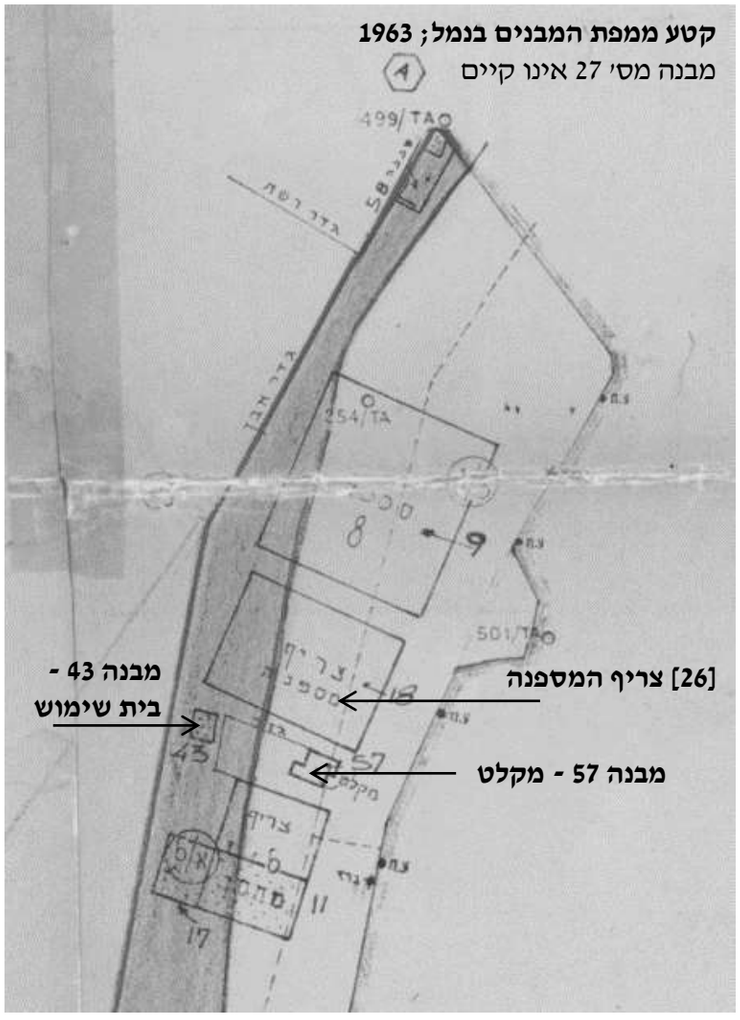
מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים
26	**מספנה צפונית**	

1. חזית מערבית - מבט מצפון.
2. חזית מזרחית - מבט מרח׳ הנמל.

מקור תצלומים : אדר׳ ליאור רוזנר מוג׳ה, אדריכלית ׳בית בנמל׳ 2007.

קטע ממפת המבנים בנמל; 1963

מבנה מס׳ 27 אינו קיים



מבנה 43 - בית שימוש

[26] צריף המספנה

מבנה 57 - מקלט

המספנה הצפונית

1

המספנה הצפונית

2

תיעוד, מחקר ועריכה :		שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר׳ עדי סלע ויגר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים**	**פברואר 2017**	**324**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חלק א - נמל תל אביב**	**כרטיס מבנה**		

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
27	**סככה 8 (נהרסה) / שלוותה**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 6965 / 8	**כתובת:** רחוב נמל תל אביב 27
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): 750 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה: 1939, נהרסה ביו השנים 1946-1949	
שימוש במקור: סככת אחסנה	
שימוש כיום: לא קיים	
מיקום במרחב הנמל: בקצה הצפוני של רצועת הנמל הצפוני	

תיאור כללי:

ההערכה היא שמדובר במבנה מטיפוס סככה. הסככה הוקמה במסגרת התרחבות הבינוי בנמל בשנת 1939 לכיוון צפון. על פי ניתוח תצלומי אויר נראה כי הסככה נהרסה בטווח השנים 1946-1949, הסברה היא שהיא נהרסה בהפצצה של הנמל שהתרחשה בשנת 1948. אין מידע מדויק יותר. מאז שנות ה-40 השטח נותר פתוח ללא בינוי.

לא נמצאו תוכניות מקוריות בתיק הבניין.

כיום ממוקם בשטח זה מתחם 'שלוותא'. המתחם כמעט שאינו מבונה (פרט למבנה קשיח אחד שמקורו אינו ברור). הגבול הצפוני של המתחם עושה שימוש בגדר ההפרדה שהפרידה בין שטח הנמל שהיה בניהול אמ״י לבין שטח מחסני שפך הירקון שהיה בניהול עת״א.

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	לא ידוע	
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	לא ידוע	
מאפייני הגג	לא ידוע	
חומרים וטכנולוגית בניה	לא ידוע	
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	

הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	נהרס
משמעות תרבותית	הכרטיס נערך לצורך תיעוד השטח בלבד. אינו נושא ערכי בינוי. בעת שהייתה קיימת הייתה הסככה המבנה הצפוני ביותר בשטח הנמל.

מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים מצב קיים
27	**סככה 8 (נהרסה) / שלוותה**	

מקור תצלומים : אתר בית העסק שלוותה.

תיעוד, מחקר ועריכה :		שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר׳ עדי סלע ויגר adisewi@gmail.com	אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים** **כרטיס מבנה**	**פברואר 2017**	**326**

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
-	**מחסן קמרונות (נהרס ברובו)**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 5 / 7458

כתובת: שטח נמל תל אביב בין מבנה [8] ל- [9]

שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): 200 מ״ר

שנת/תקופת הקמה: 1944-1946

שימוש במקור: מחסן

שימוש כיום: לא קיים, פרט לחלק הדרומי המשמש כמסעדה.

מיקום במרחב הנמל: לב הנמל בין מבנה [8] ל- [9]

תיאור כללי: מחסן בעל שלושה אגפים בין שני המחסנים הראשונים של הנמל, מחסן מס׳ 1 ו- 2, על הרציף המזרחי של המעגנה.

הרוחב המקורי היה כמחצית רוחבם של מחסן 1 ומחסן 2, בהמשך הורחבו כסככות.

כיום, ככל הנראה קיים חלקו של המחסן הדרומי מבין השלושה בצמוד לחזית הצפונית של מבנה [8], אך גג קמרון החבית אינו קיים, ובמקומו יש גגון משופע.

מאפייני האתר

	במקור	כיום
קונסטרוקציה	ככל הנראה קונסטרוקציה מפלדה, קירות ודפנות מלבנים.	
מאפיינים סגנוניים/ פרטי בנייה	׳קמרון חבית׳ - גג חצי גליל מסוג זה מאפיין מבני צבא בריטי, בדרך כלל ארעיים או כאלו שנועדו לפירוק והרכבה מחדש.	
מאפייני הגג	גג העשוי שלושה ׳קמרונות חבית׳ בצורת חצי גליל העשויים מפח גלי. גג זה מזכיר מאוד את צריפי ה׳ניסן׳ שפותחו והיו בשימוש תדיר על ידי הצבא הבריטי.	
אישים או אירועים קשורים	לא ידוע	לא ידוע

הערכת האתר

הערכה כללית מצב של המבנה	הגגות הקמורים נהרסו. חלקו המזרחי של המבנה קיים בצמוד לפאה הצפונית של מחסן 2 [8].
משמעות תרבותית	מבנה בעל ייחוד שאפיין את המעבר בין שני המחסנים הראשיים של הנמל, ושיקף את פעולות הבינוי שהתרחשו בנמל בתקופת המלחמה עת הולאם על ידי הצבא הבריטי.

תצלום היסטורי - סוף שנות ה-40
מקור: לע״מ D819-107

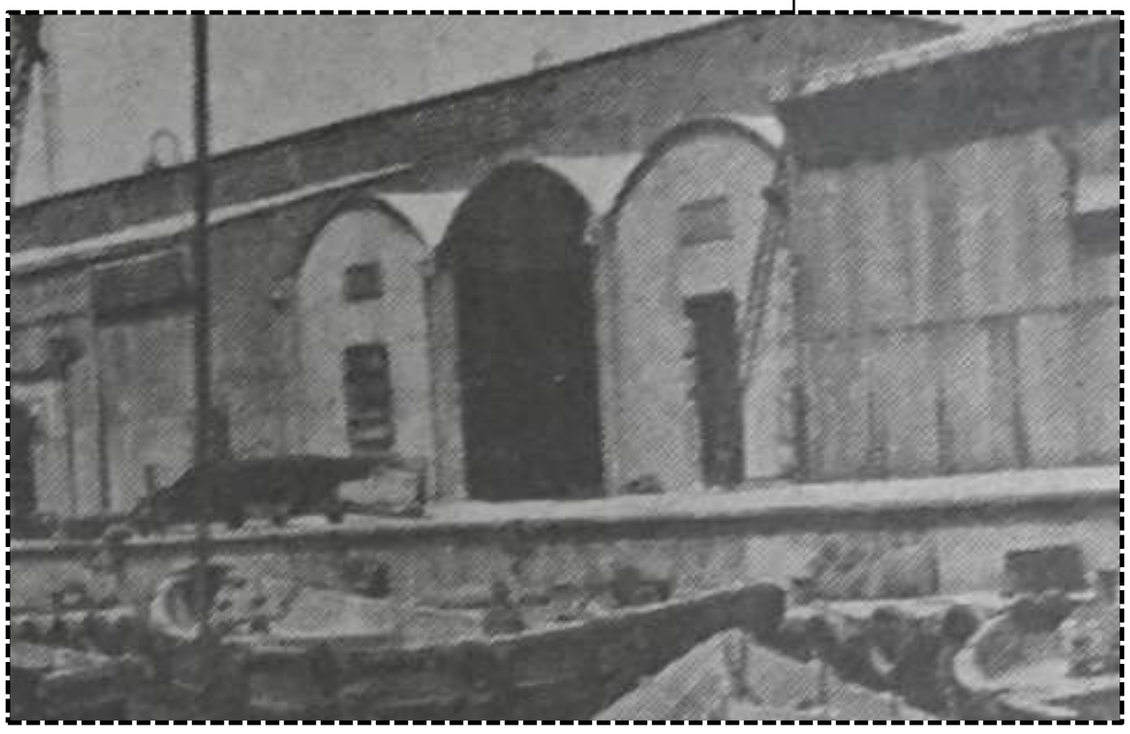
תצלום היסטורי - סוף שנות ה-40
מקור: אמ״י תצלום מס׳ 020

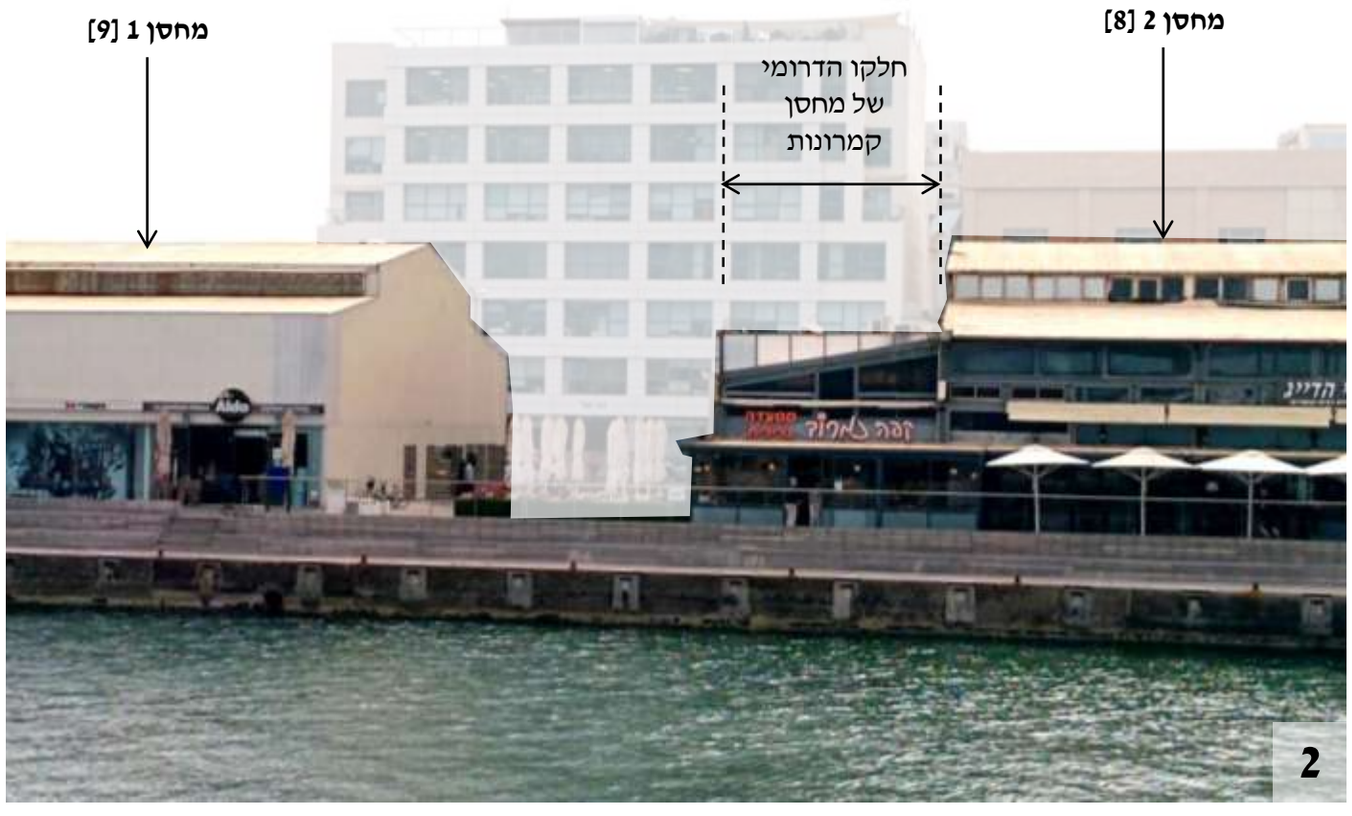
מבנה מס׳	שם המבנה	תצלומים
-	**מחסן קמרונות (נהרס ברובו)**	

1. בתצלום זה (שנה לא ידועה) נראה כי החלק המרכזי של החזית הדרומית פורק ונותר כמעבר פתוח.
2. תצלום מצב קיים, מרץ 2015. חלקו הדרומי של המחסן משמש כיום את קפה נמרוד, כחלק ממבנה [8].

תצלום היסטורי - סוף שנות ה-40
מקור: אמ״י 3 : עמ׳ 28א

1





2

פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל

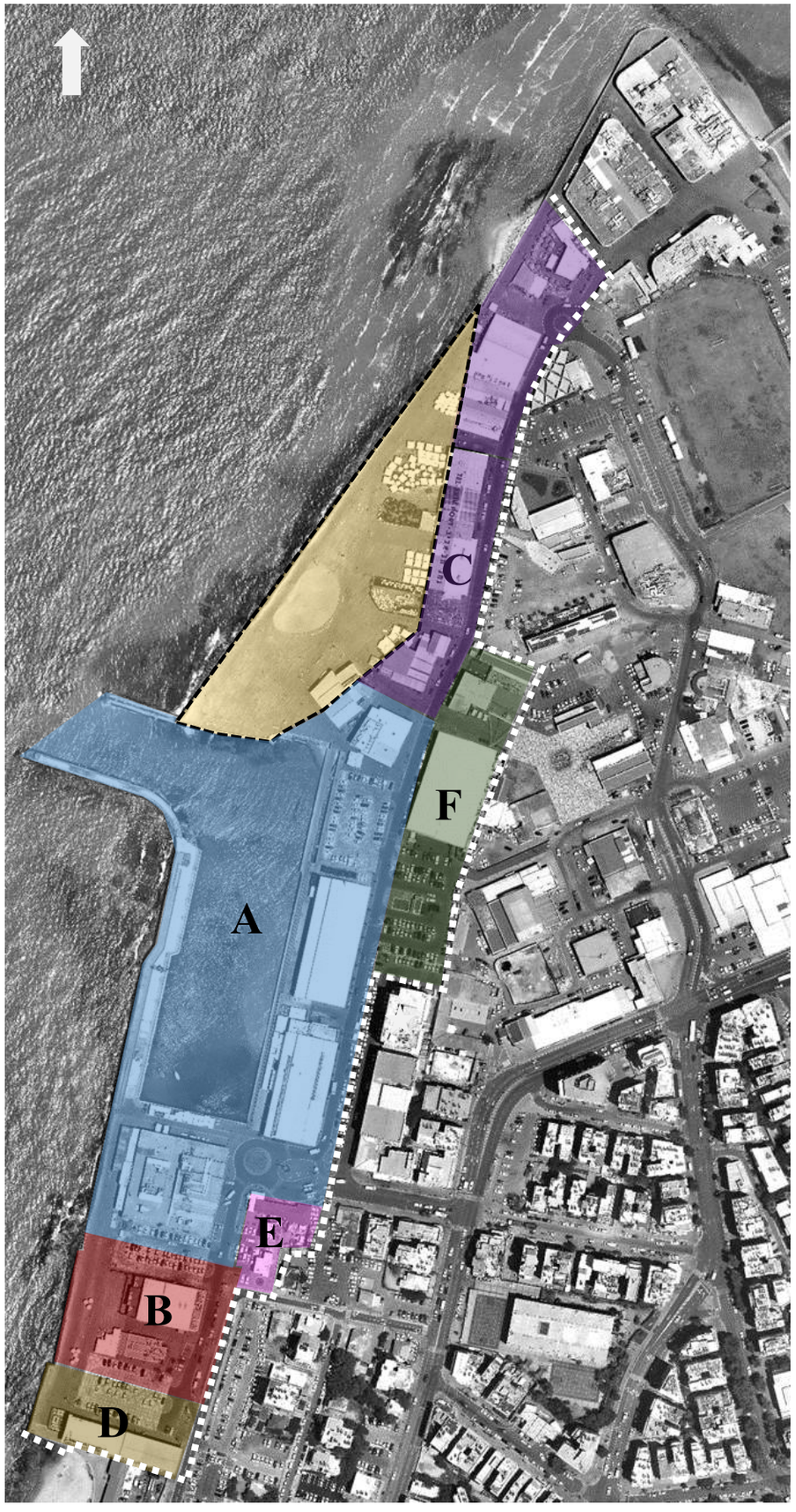
<u>לפרק זה שלושה חלקים:</u>
חלק א - מרחב הנמל והתפתחות הבינוי בו על-פי חלוקה לאזורים
חלק ב - השטח הפתוח בנמל - מאפיינים ומרכיבים
חלק ג - מפות מסכמות

5.1 מרחב הנמל והתפתחות הבינוי בו על-פי חלוקה לאזורים

בשטח הנמל ניתן לזהות 7 אזורים הנבחנים זה מזה בייעודם המקורי, בשימושים שנעשו בהם, בשנת הכללתם בשטח הנמל ובאופי המבנים שהוקמו בהם. בתת פרק זה יוצגו המאפיינים של האזורים השונים ועקרונות הבינוי שלהם.

משמאל: **חלוקה שטח הנמל לאזורים**

<u>הערה:</u> הסבר מפורט על האתרים והמבנים הנכללים בכל אזור מובא בפרק 4 - כרטסת אתרים ומבנים.



חלוקת שטח הנמל לאזורים		
A	לב הנמל והמעגנה	
B	נמל הנוסעים	
C	רצועת הנמל הצפונית	
	שטח מיובש	
D	דרום הנמל	
E	שטח שסופח משכונת שכנים ב'	
F	רצועה מזרחית	

אזור A - לב הנמל והמעגנה

אזור לב הנמל והמעגנה הכולל את שטח הנמל כמופיע בתכנית המקורית של הנמל משנת 1936, לפני הרחבתו הראשונה בשנת 1938, מסומן בקו כחול מרוסק. באזור זה התרכזה פעילות נמל הסחורות וייצוא ההדרים שלשמו הוקם הנמל. אזור זה כולל שטח יבשתי ושטח ימי מבונה וכן שטח מילוי ושטח יבשה שנחפר.

סה"כ שטח בתחום אזור A (לא כולל המעגנה) : כ- 20,000 מ"ר.

אתרים באזור לב הנמל:

- מעגנה
- לוכד הגלים
- תעלת הכניסה
- קירות ים

מבנים באזור לב הנמל:

- [9] : מחסן מס' 1
- [8] : מחסן מס' 2
- [4] : מחסן הבטון (מחסן מס' 3)
- [12] : מספנה מזרחית
- [14] : מספנה מערבית

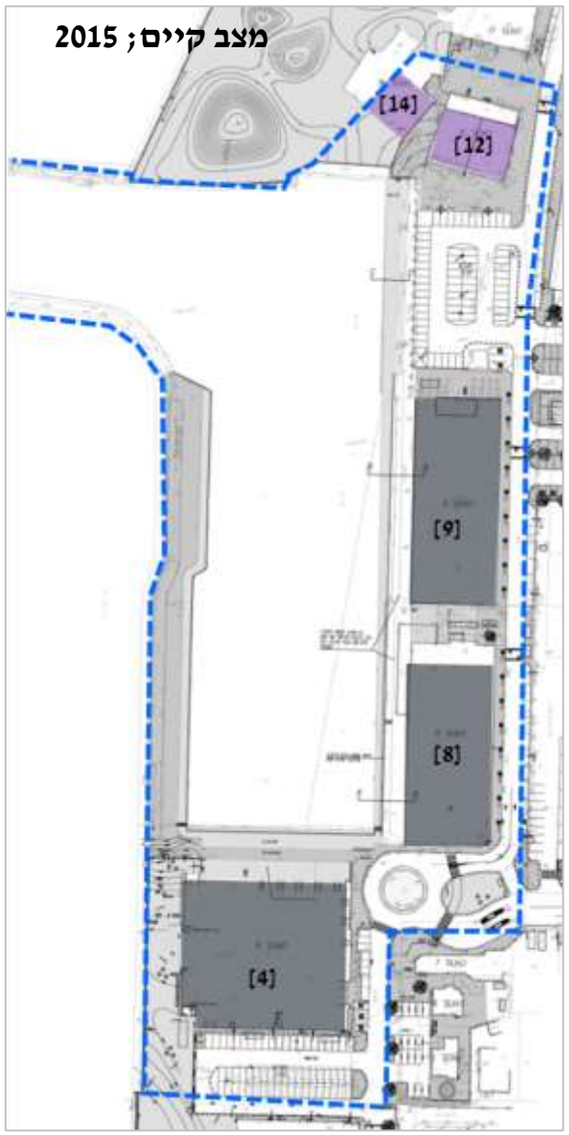
פירוט שינויים משמעותיים לאורך השנים:

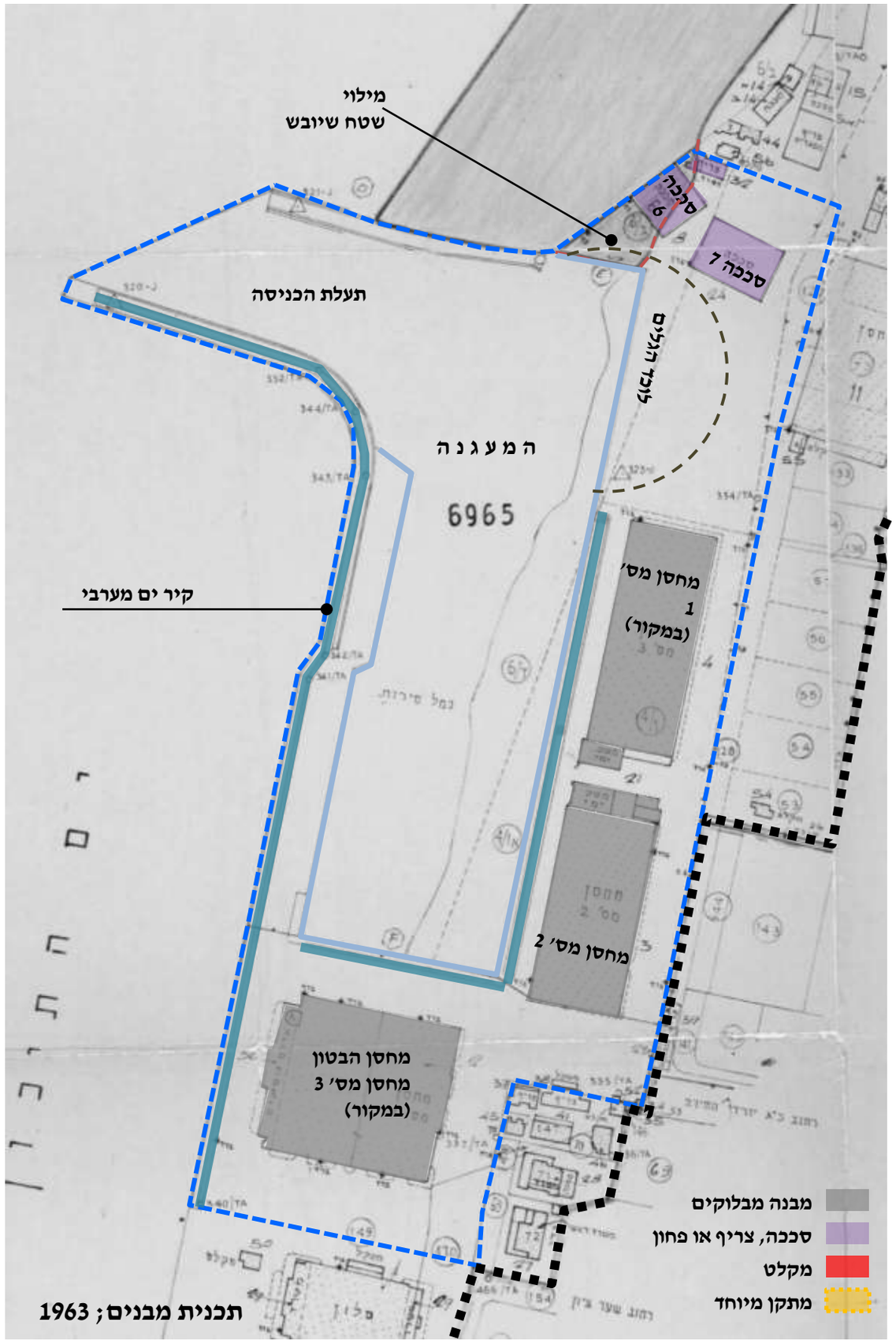
- תוספת שטח שיובש בפינה הצפון מזרחית של המעגנה ; 1936
- משטח בטון על כלונסאות מעל לוכד הגלים ; 1939
- הקמת טיילת עץ עליונה מעץ מעל קיר הים המערבי ; 1997±
- שיקום כללי במסגרת פיתוח מרחב הנמל ; 2010-2005

מאפייני בינוי:

סגנון הבניה באזור זה אינו אחיד. המבנים בעלי תכסית גדולה וגגות משופעים. המבנים משקפים את שתי טכנולוגיות הבנייה העיקריות בנמל: מבנים קשיחים מבטון - מבנה [4]; מבני מחסנים מקונסטרוקציית פלדה מתועשת - מבנים [8], [9]; סככות עץ (במקור) – מבנים [12], [14].

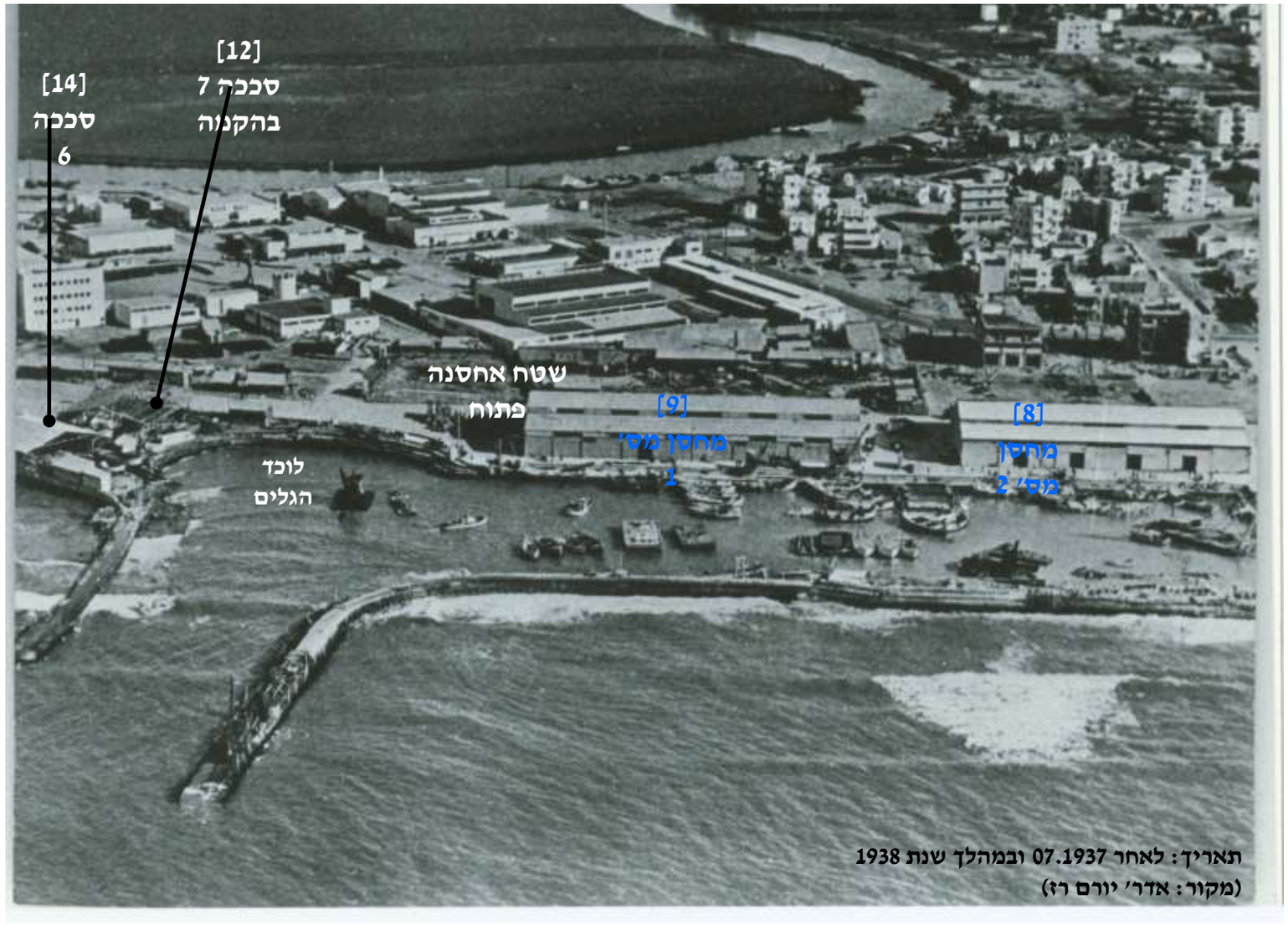
הערה: כרטיסי האתרים וכרטיסי המבנים מופיעים בפרק 4.





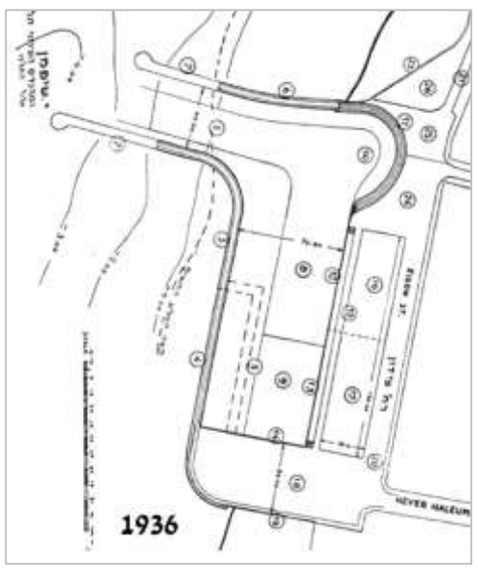
אזור A - לב הנמל והמעגנה

תקציר סקירת תכניות ותצלומי אויר.



תאריך: לאחר 07.1937 ובמהלך שנת 1938
(מקור: אדר' יורם רז)

(הועלה ע"י אילן ארד; מאי 2011)
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c3/Tel_Aviv_Port_Lowshot.jpg



תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע ווינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **332**

אזור B - נמל הנוסעים

אזור נמל הנוסעים שהתווסף לשטח הנמל בשנת 1938 מסומן בקו אדום מרוסק. לאזור זה הוקצתה כניסה נפרדת דרך שער ציון שניצב בקצה המערבי של רח׳ שער ציון. כאן נוסף נדבך פעילות לנמל הסחורות שהוקם ראשון בהיותו נמל נוסעים ייעודי.

סה״כ שטח בתחום אזור B : כ- 6,500 מ״ר.

מבנים באזור נמל הנוסעים:

- [3] : אולם הנוסעים
- [2] : תחנת החיטוי
- שני מקלטים (נהרסו)
- מתקן מיוחד : משקל לרכב ברציף מצפון למבנה [3] (נהרס)

פירוט שינויים משמעותיים לאורך השנים:

- שיקום כללי של המרחב הפתוח 2005-2010

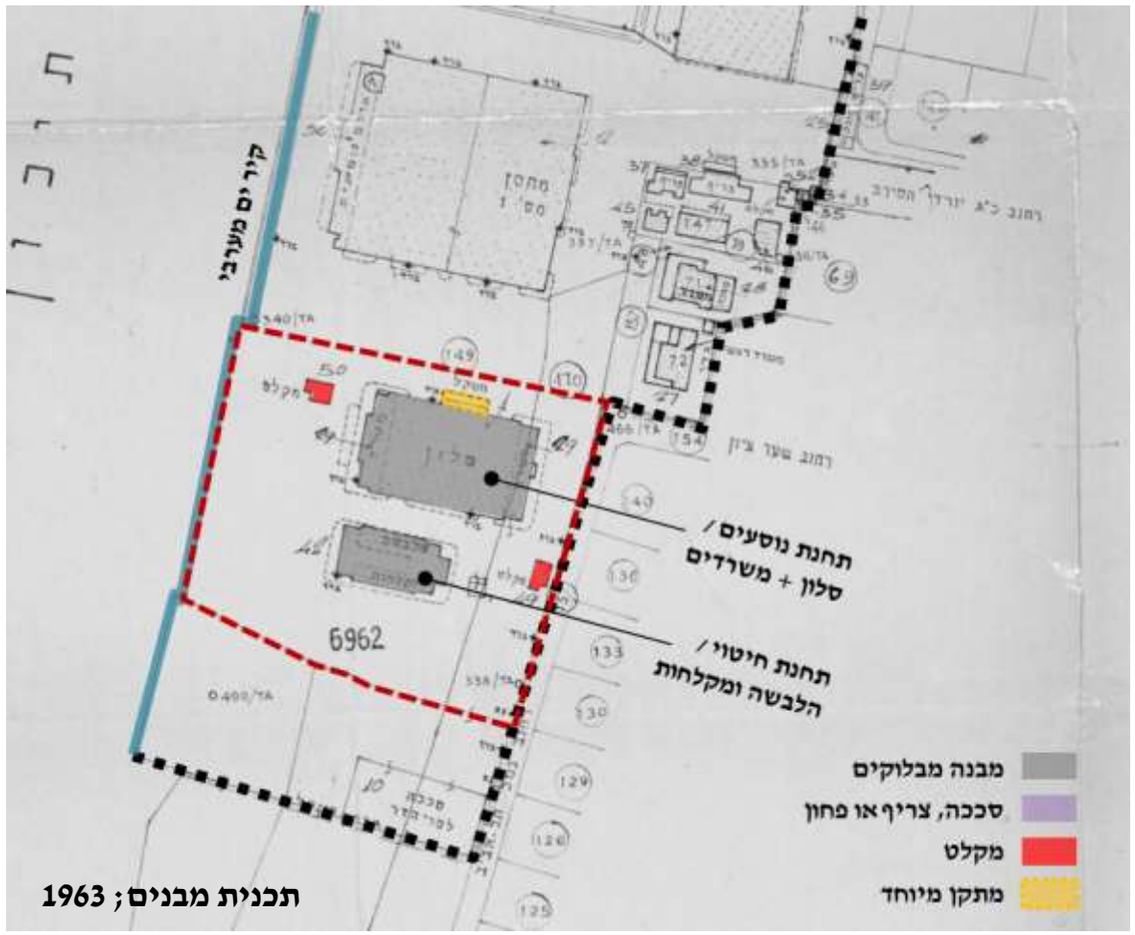
מאפייני בינוי:

באזור זה קיימים שני מבנים בלבד. תכסית המבנים קטנה יחסית בהיותם מיועדים לשימושים שאינם אחסנה. מבנה מס׳ [4] תחנת החיטוי הוא אחד הבודדים בשטח הנמל בעל גג בטון שטוח.

המבנים משקפים את שתי טכנולוגיות הבנייה העיקריות בנמל: מבנה קשיחים מבטון - מבנה [2]; מבנה מקונסטרוקציית פלדה מתועשת - מבנה [3].

<u>הערה: כרטיסי האתרים וכרטיסי המבנים מופיעים בפרק 4.</u>

מצב קיים; 2015



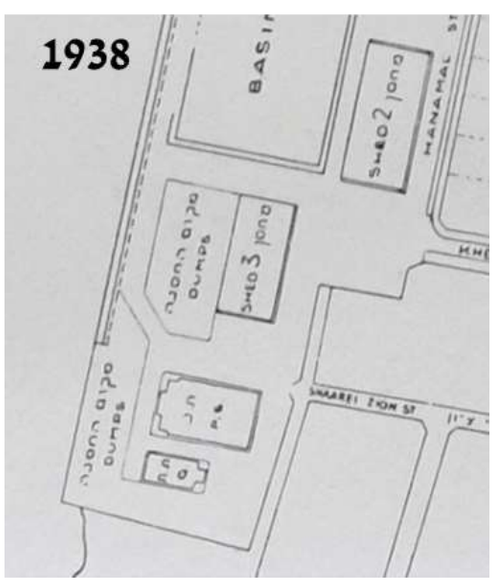
תכנית מבנים; 1963

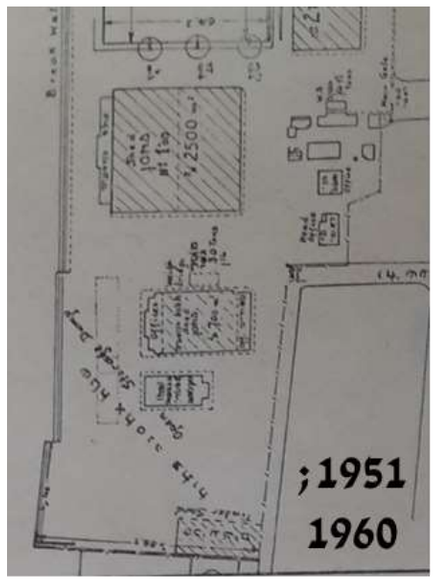
אזור B - נמל הנוסעים

תקציר סקירת תכניות ותצלומי אויר.

חזית מערבית **14.02.1938**
מקור : אמ"י תצלום מס' 17

(הועלה ע"י אילן ארד ; מאי 2011)
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c3/Tel_Aviv_Port_Lowshot.jpg





תיעוד, מחקר ועריכה : אדר' עדי סלע ויינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק : **פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל**	תאריך : **פברואר 2017**	עמוד : **334**

אזור C - רצועת הנמל הצפונית

אזור זה התפתח בשני שלבים. החלק הדרומי בשנת 1938 במקביל להקמת נמל הנוסעים, והצפוני בשנים 1939-1938. שטח רחב התווסף לנמל ממערב לאזור בשנים 1963-1964 במסגרת עבודות ייבוש נרחבות - ראה בהמשך.

סה"כ שטח בתחום אזור C : כ- 11,000 מ"ר.

שטח שיובש : 13,000 מ"ר.

מבנים באזור רצועת הנמל הצפונית:

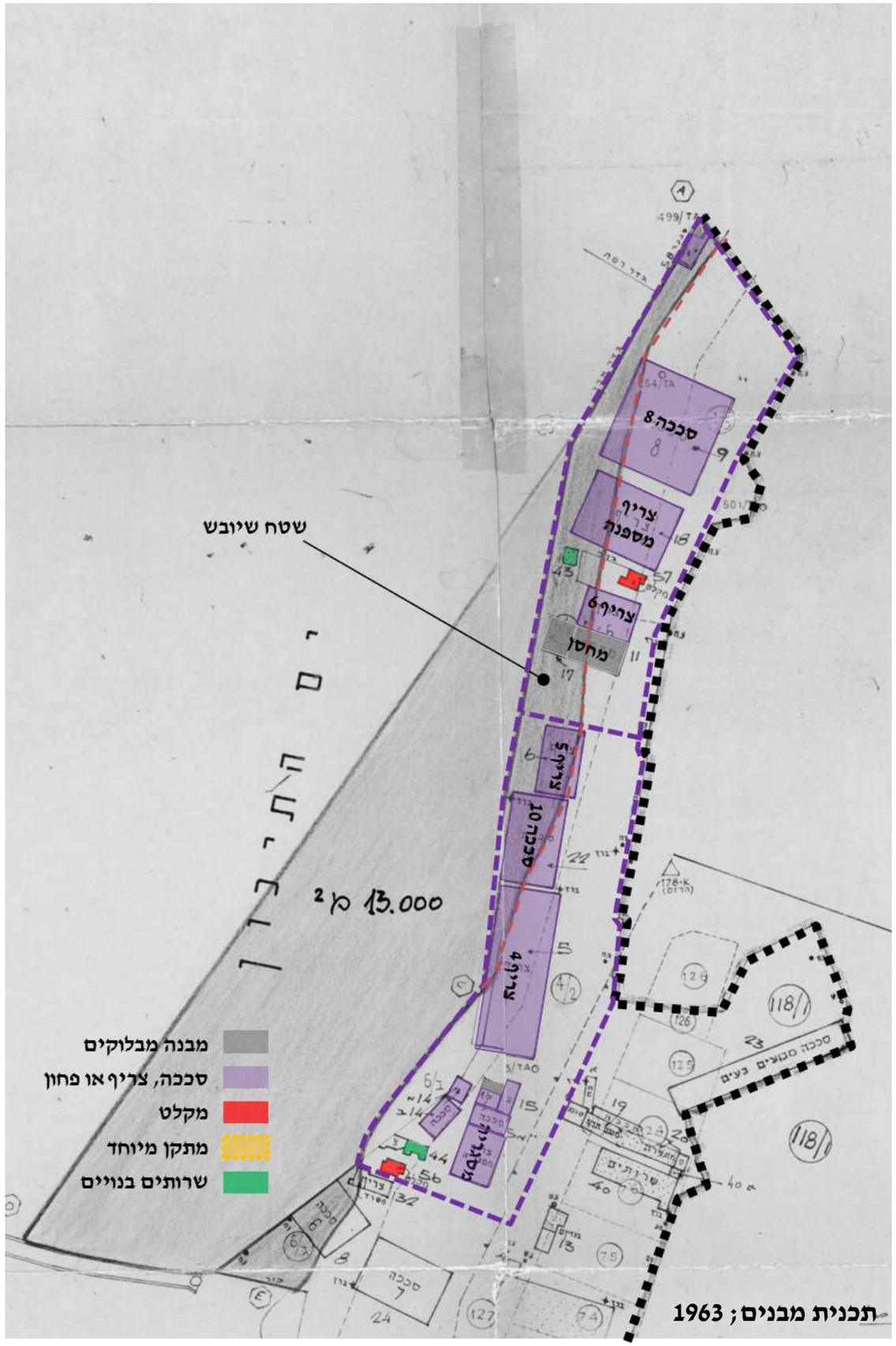
- צריפים וסככות רבות שנסגרו למבנים עם השנים :
- [17-18] מסגריה, סדנא וחשמליה
- [19] מחסן מטענים מס' 4
- [20-23] סככה מס' 10 וצריף מס' 5
- [25-26] מחסן כללי ומחסן צבעים ; צריף 6
- [28] צריף המספנה
- [29] סככה מס' 8 (נהרסה)
- [30] סככה שאינה מופיעה בתכנית מצב קיים
- שני מקלטים (נהרסו)
- שני מבני קבע לשירותים (נהרסו)

פירוט שינויים משמעותיים לאורך השנים:

- ייבוש רצועת ים צרה בסוף שנות ה- 30 לבניית רציף הנמל
- תוספת של סככות בין צריפים מקוריים, לדוגמה מבנה [22] ; מבנה [28] המספנה והרווח שבינה לבין המבנה והצריף שמדרום לו [25] ו- [26]
- תוספות של סככות וחיבור בין צריפים וסככות קיימות, לדוגמא מבנים [17] ו- [18]
- הריסת סככה [29] בין השנים 1968ל- 1978
- שיקום כללי במסגרת פיתוח המרחב הפתוח, 2005-2010

<u>הערה</u>: כרטיסי האתרים וכרטיסי המבנים כולל השינויים שחלו במבנים מופיעים בפרק 4.

מצב קיים ; 2015



תכנית מבנים ; 1963

תיעוד, מחקר ועריכה :		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב	שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר' עדי סלע וינר	אדר' ד"ר קרן מטרני		פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל	פברואר 2017		335
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il					

אזור C - רצועת הנמל הצפונית

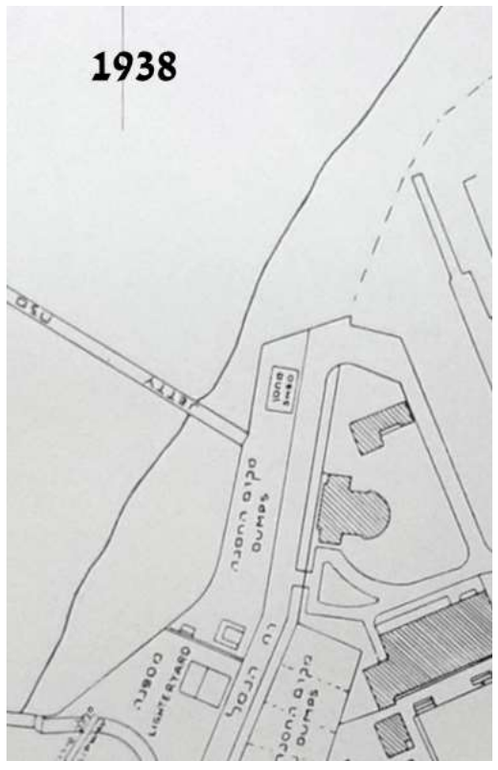
(הועלה ע"י אילן ארד; מאי 2011)
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c3/Tel_Aviv_Port_Lowshot.jpg

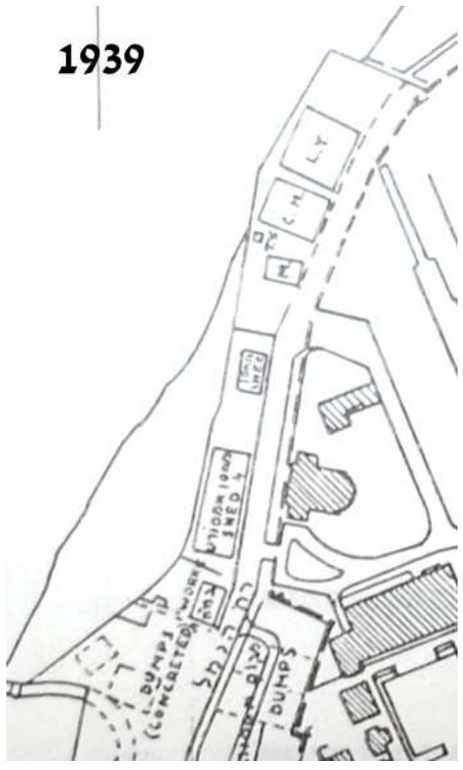
מאפייני בינוי:

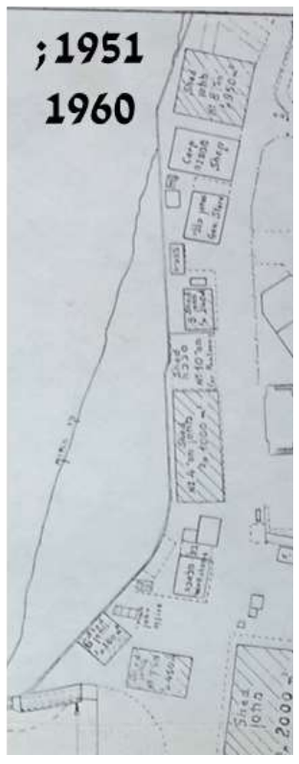
אזור זה מתאפיין בבינוי של מחסנים בעלי תכסית בינונית, גובה קומה ממוצע 5 מ', גג פח דו שיפועי עם גמלון המופנה אל טיילת הים (26-24), וגמלון בניצב לטיילת הים (מבנים 23-19).

במקור התאפיין האזור במגוון של צריפים וסככות ששטחם קטן משטחי המחסנים הגדולים שבאזור לב הנמל. הצריפים והסככות הוקמו בהדרגה, כאשר הסככות המאוחרות הוקמו ברווחים שנותרו בין הצריפים, עד ליצירת מעין רצף מבונה אחד. שימושי המבנים במקור מגוונים החל ממחסנים ועד לבתי מלאכה וסדנאות שונות.

תקציר סקירת תכניות ותצלומי אויר.







תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע ווינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **336**

שטח מיובש

השטח המסומן בקו מרוסק צהוב הוא שטח שיובש במהלך 1963-1964. השטח יובש על-ידי עריית תל אביב ובפועל לא שימש את הנמל, שנסגר כשנתיים לאחר מכן בשנת 1965.

שטחו 13,000 מ״ר (13 דונם).

בשטח זה לא ניצבו מבנים, מחסנים, צריפים וסככות. כיום נמצא בו חלקו המערבי של מבנה [14], שאינו חלק מהסככה המקורית (סככה מס׳ 6).

אתרים באזור השטח שיובש:

- קיר ים
- דק עץ

מבנים באזור השטח שיובש:

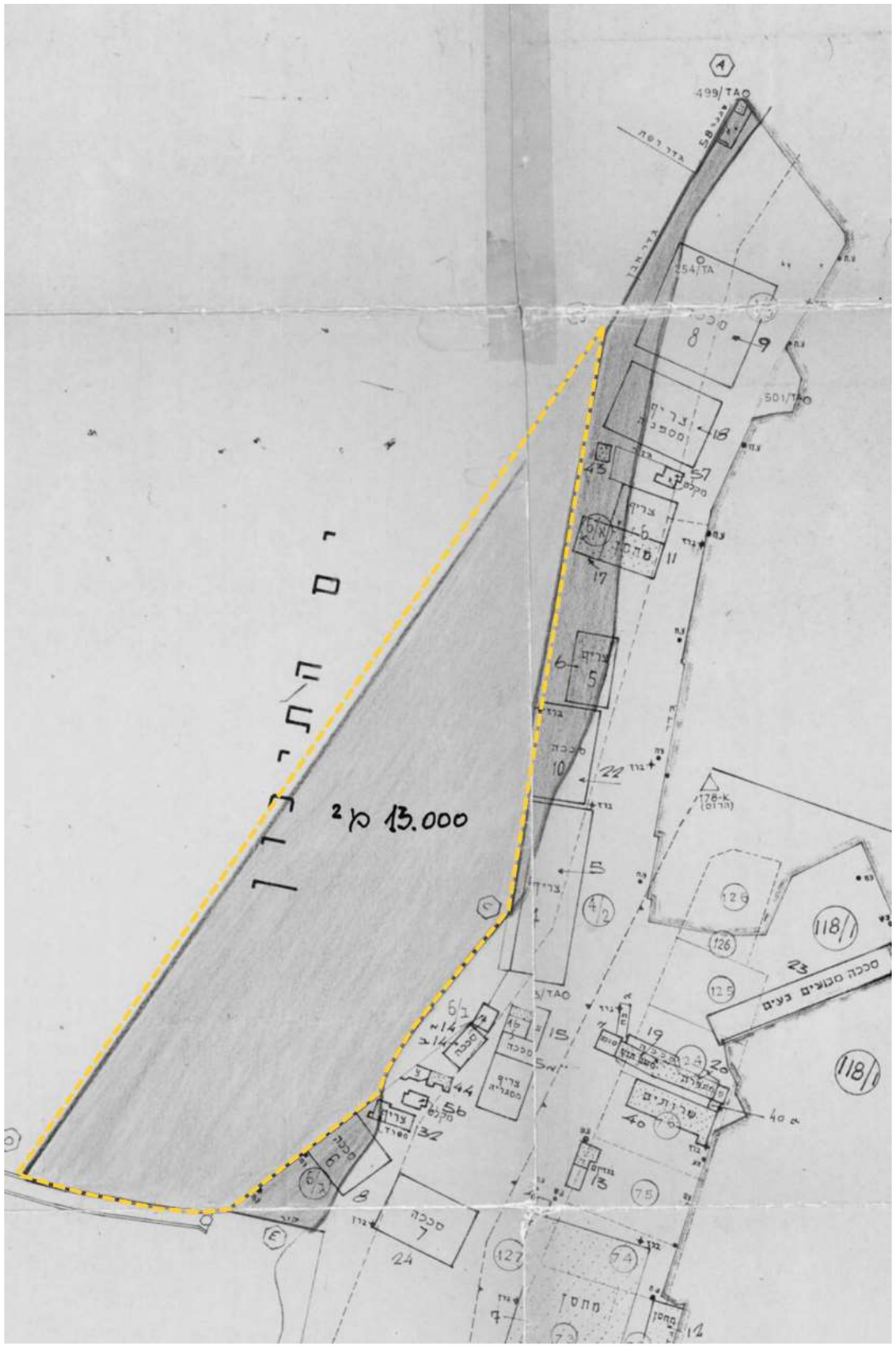
- חלקיו המערביים של מבנה [14]

פירוט שינויים משמעותיים לאורך השנים:

- תחילת עבודות ייבוש השטח ; 08.1963 - 10.1964
- פילוס השטח ; 1968-1978
- שימוש בשטח המיובש על-ידי העסקים הסמוכים, כולל הקמת גדרות בתוך השטח. עד שנת 2005±
- פרויקט פיתוח המרחב הפתוח של הנמל כולל הסרת גדרות והקמת הדק החדש ; 2005±

מאפייני בינוי: ללא בינוי.

<u>הערה : כרטיסי האתרים וכרטיסי המבנים מופיעים בפרק 4.</u>

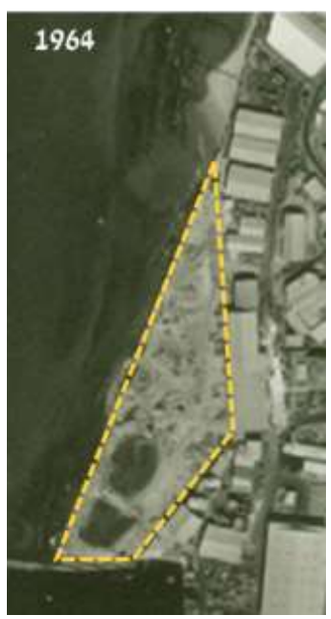


תיעוד, מחקר ועריכה :		שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר׳ עדי סלע ויגר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי**	**פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל**	**פברואר 2017**	**337**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חלק א - נמל תל אביב**			

שטח מיובש

הרחבת רצועת הנמל הצפונית מערבה

תקציר סקירת תכניות ותצלומי אויר.



תיעוד, מחקר ועריכה : אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק : **פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל**	תאריך : **פברואר 2017**	עמוד : **338**

אזור D - דרום הנמל

אזור זה הוא השטח הדרומי ביותר השייך לנמל שהתווסף לשטח הנמל בסוף שנות ה-40 (מסומן בקו חום מרוסק). האזור גובל בחוף מציצים ובו מבנה אחד בלבד, הממוקם סמוך לגבול הדרומי של השטח.

סה"כ שטח בתחום אזור D : כ- 4,500 מ"ר.

מתוכם כ- 1,700 מ"ר הם שטח שיובש (מסומן בקו ירוק מרוסק).

אתרים באזור דרום הנמל:

- דק עץ

מבנים באזור דרום הנמל:

- [1] סככות אחסון

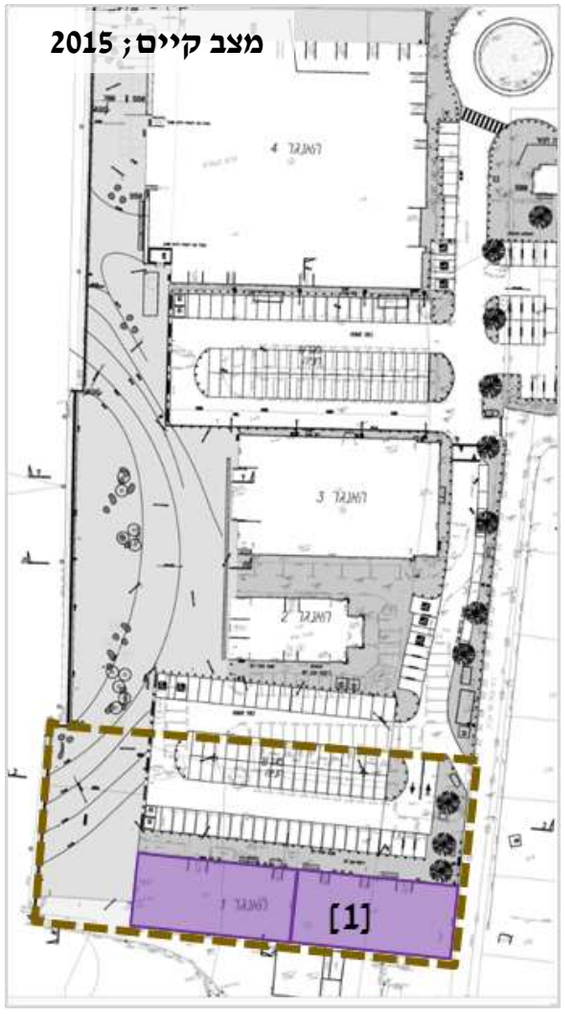
פירוט שינויים משמעותיים לאורך השנים:

- במסגרת פרויקט פיתוח המרחב הפתוח של הנמל הוסדר הדק החדש ; 2005±
- במסגרת זו נפתח מעבר צר בין שטח דרום הנמל לחוף מציצים
- בשטח שמדרום למבנה [1], מחוץ לשטח הנמל, הוצבו בעבר מיכלי דלק של הנמל. המכלים פונו (שנה לא ידועה).

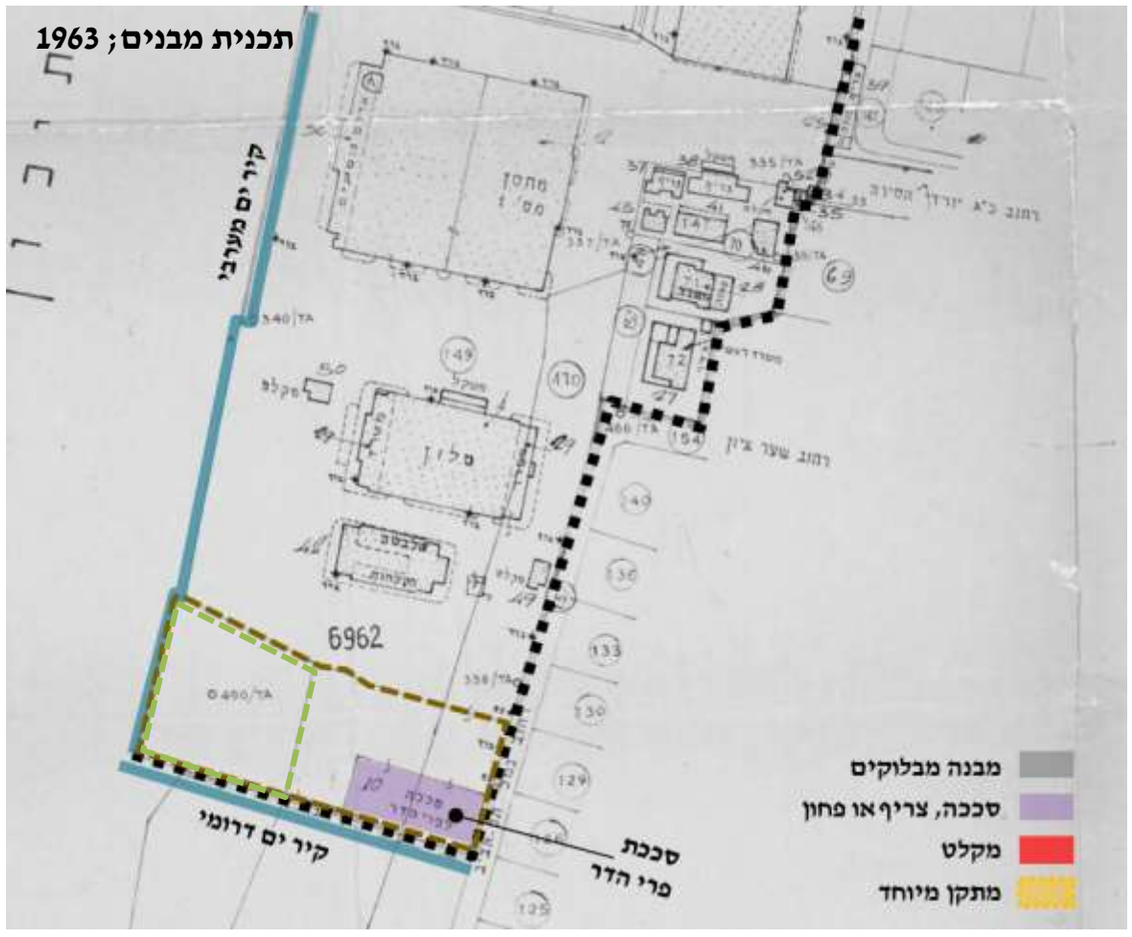
מאפייני בינוי: מבנה [1] היה במקור שתי סככות סגורות למחצה. הטיפולוגיה תואמת את הסככות והמחסנים המאפיינים את רצועת הנמל הצפונית : מחסנים בעלי תכסית בינונית, גובה קומה ממוצע 5 מ', גג פח דו שיפועי עם גמלון בניצב לטיילת הים, כדוגמת מבנים [19-23].

הערה : כרטיסי האתרים וכרטיסי המבנים כולל השינויים שחלו במבנים מופיעים בפרק 4.

מצב קיים ; 2015

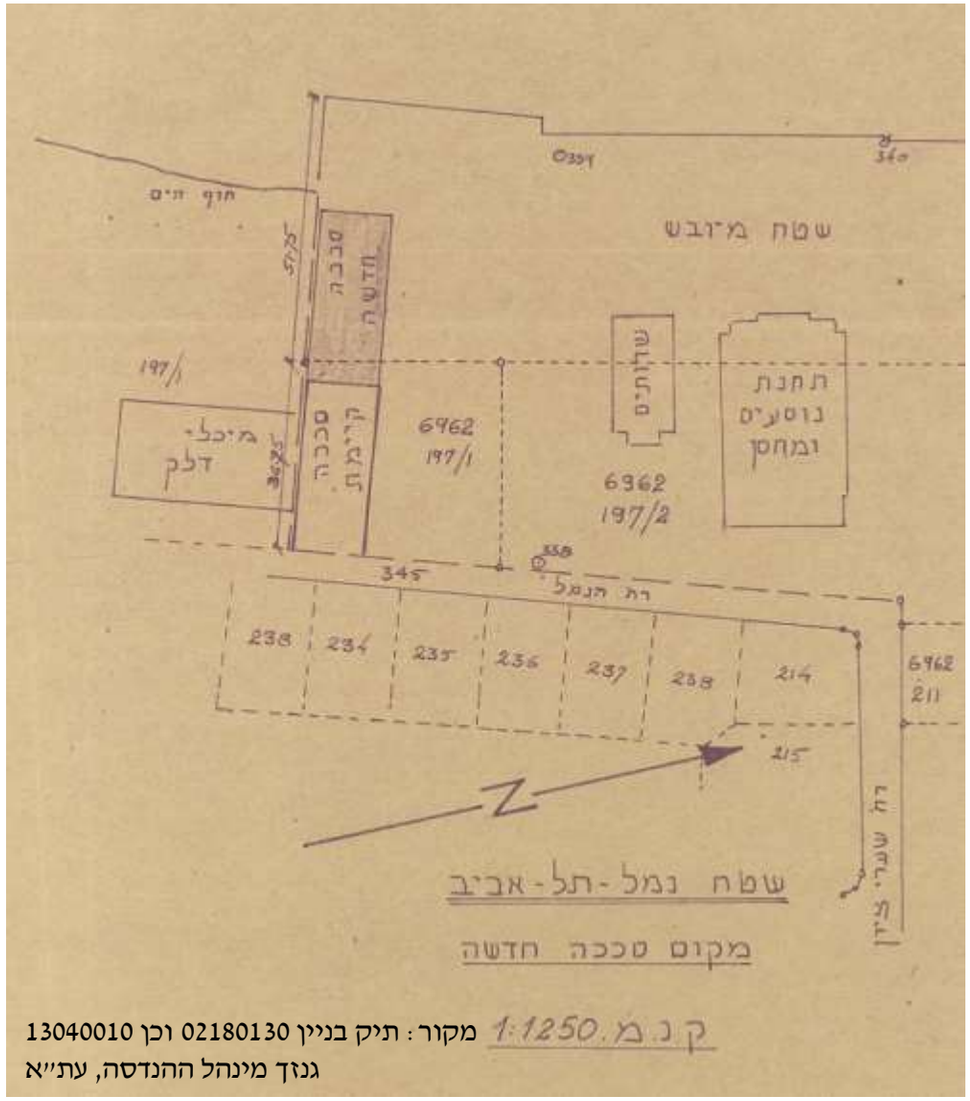


תכנית מבנים ; 1963



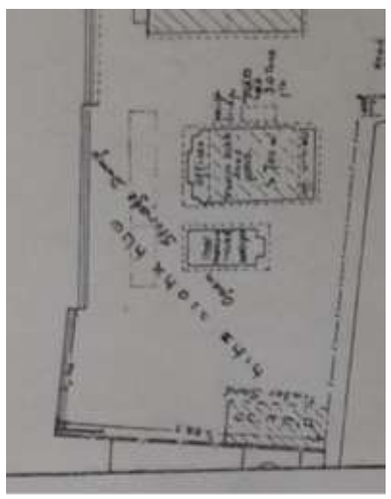
אזור D - דרום הנמל

תקציר סקירת תכניות ותצלומי אויר.



מקור: תיק בניין 02180130 וכן 13040010
גנזך מינהל ההנדסה, עת"א

(הועלה ע"י אילן ארד; מאי 2011)
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c3/Tel_Aviv_Port_Lowshot.jpg



1960 ;1951

1956

1963

1963

1989

1999

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר' עדי סלע וינר	אדר' ד"ר קרן מטרני	**פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל**	**פברואר 2017**		**340**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**			

אזור E - שטח שסופח משכונת שכנים ב'

אזור זה הממוקם בין רחוב שער ציון בדרום לרח' כ"ג יורדי הסירה (חבר הלאומים) בצפון והמשכו של רח' הנמל במערב (מסומן בקו מרוסק ורוד).

שטח זה סופח לנמל בשני שלבים:

- חלקו הצפוני לפני 1939.
- חלקו הדרומי בין 1939 ל- 1949.
- באזור זה מקבץ מבנים קטנים: בתי מגורים וצריפים.

סה"כ שטח בתחום אזור E: כ- 1,700 מ"ר.

מבנים באזור זה:

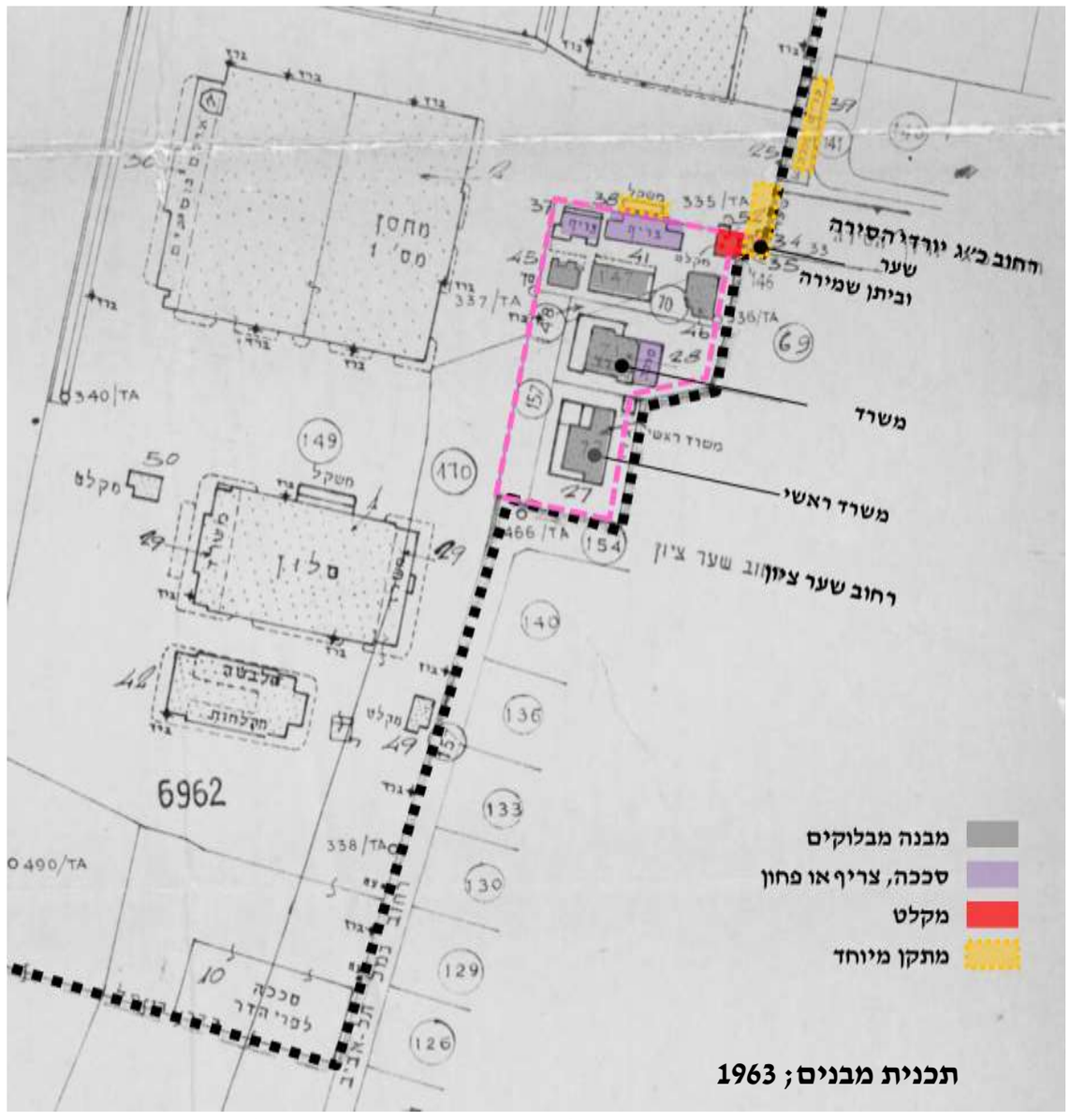
- מבנים [5] ו- [6] -במקור מבני מגורים המשמשים את משרדי חברת אוצר מפעלי ים מאזור סופחו / נרכשו מבעליהם
- מבנה [7] שתכסיתו כיום היא צירוף של שניים או שלושה מבנים שחוברו
- שני צריפים בדופן הצפונית (נהרסו)
- מקלט בפינה הצפון מזרחית (נהרס או חובר למבנה 7)
- אלמנטים מיוחדים: משקל לרכב מצפון לצריף (ככל הנראה נהרס)
- שער הכניסה לנמל (נהרס)
- מקבץ מבנים קטנים בסמוך לשער הכניסה הראשי הכוללים משרד שמירה בשער, קצין שמירה וצריף השוער (נהרסו)

פירוט שינויים משמעותיים לאורך השנים:

- הריסת צריפים בצפון השטח; 1963-1978
- אין עדות למשקל לרכב המסומן בתכנית 1963
- במסגרת פרויקט פיתוח המרחב הפתוח של הנמל הוסדר מעגל תנועה צפונית לאזור E ; 2005±

מאפייני בינוי: מבני מגורים טיפוסיים לשכונת פועלים של ההסתדרות. המבנים בני קומה 1 וגג רעפים המשלבים מאפיינים סגנוניים בסיסיים של הסגנון הבינלאומי.

<u>הערה:</u> כרטיסי האתרים וכרטיסי המבנים כולל השינויים שחלו במבנים מופיעים בפרק 4.

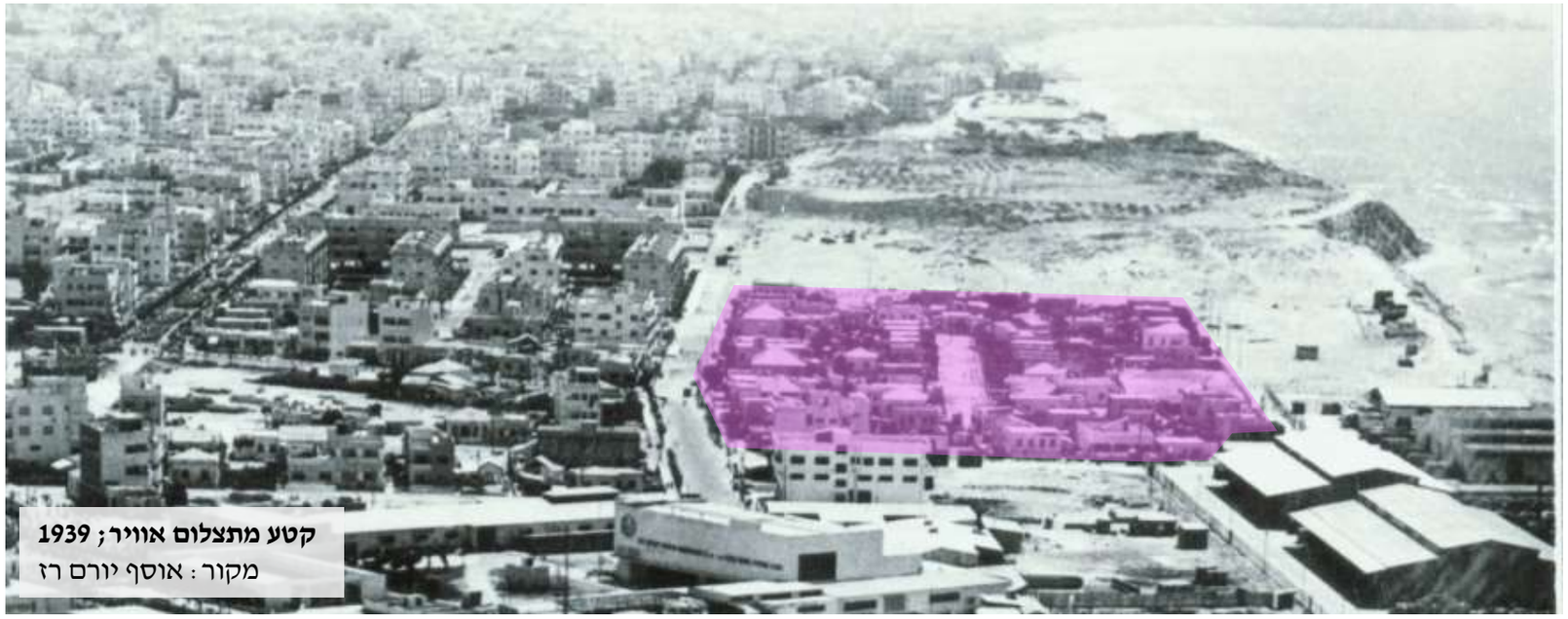


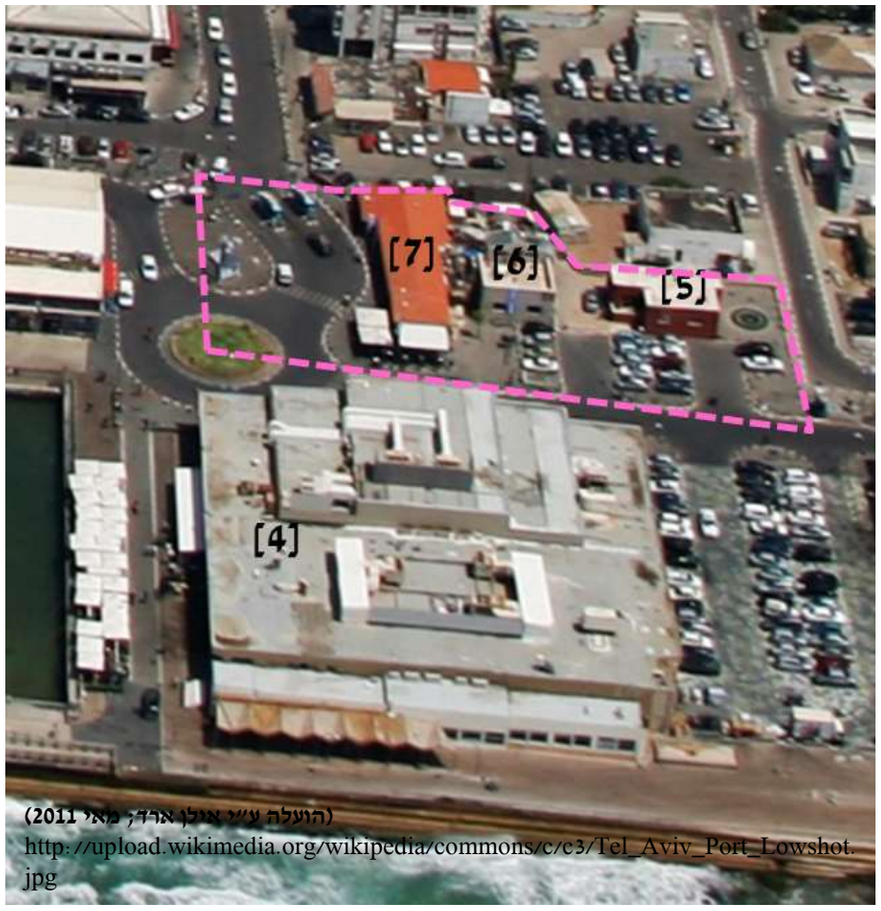
תכנית מבנים; 1963

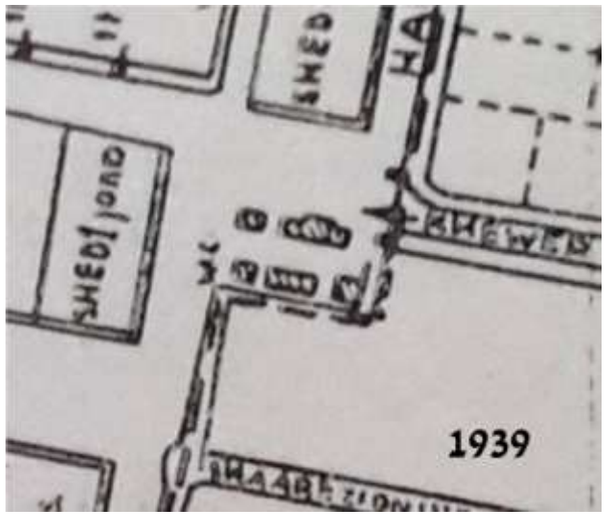
מצב קיים; 2015

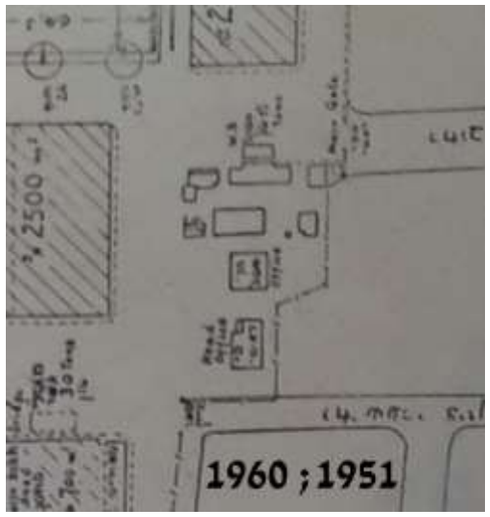
אזור E - שטח שסופח משכונת שכנים ב'

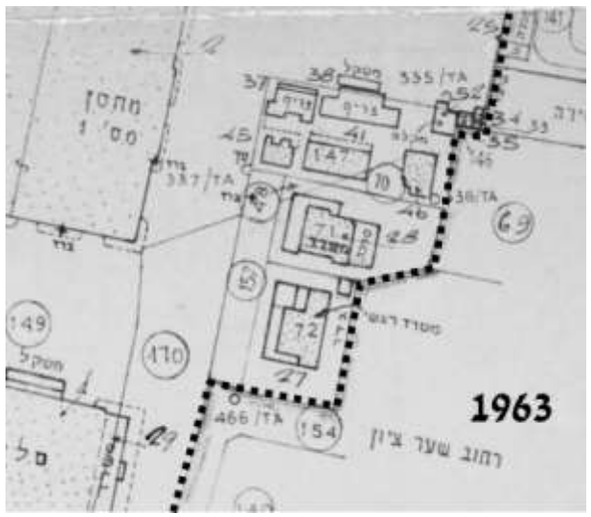
תקציר סקירת תכניות ותצלומי אויר.

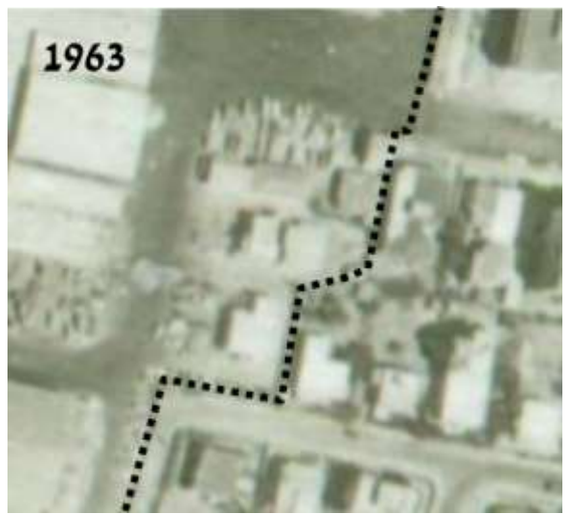


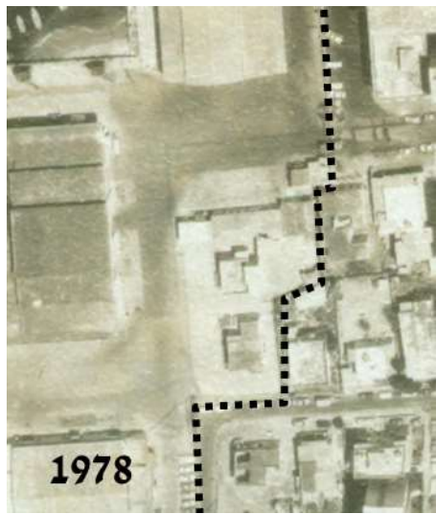


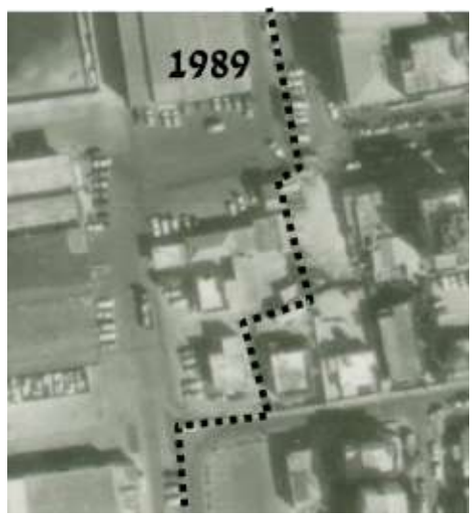












תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר — adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני — kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל

תאריך:
פברואר 2017

עמוד:
342

אזור F - רצועה מזרחית

אזור זה סופח אל הנמל בהדרגה משטח מתחם התערוכות - מתחם 'יריד המזרח' (מסומן בקו ירוק מרוסק).

חלקו המרכזי שימש כשטח אחסנה פתוח כבר בראשית פעילותו של הנמל. עם השנים נוסף מצפון השטח המסומן ב ★ (בין ארמון תוצרת הארץ לקפה גלינה), וכן שטח מדרום בעורף מחסן מס' 1 מסומן ב- ★★.

כיום החלק המרכזי של השטח בו ממוקמים מבנים [11] ו- [13] כלולים בשטח המנוהל ע"י הנמל.

מבנים באזור הרצועה המזרחית:

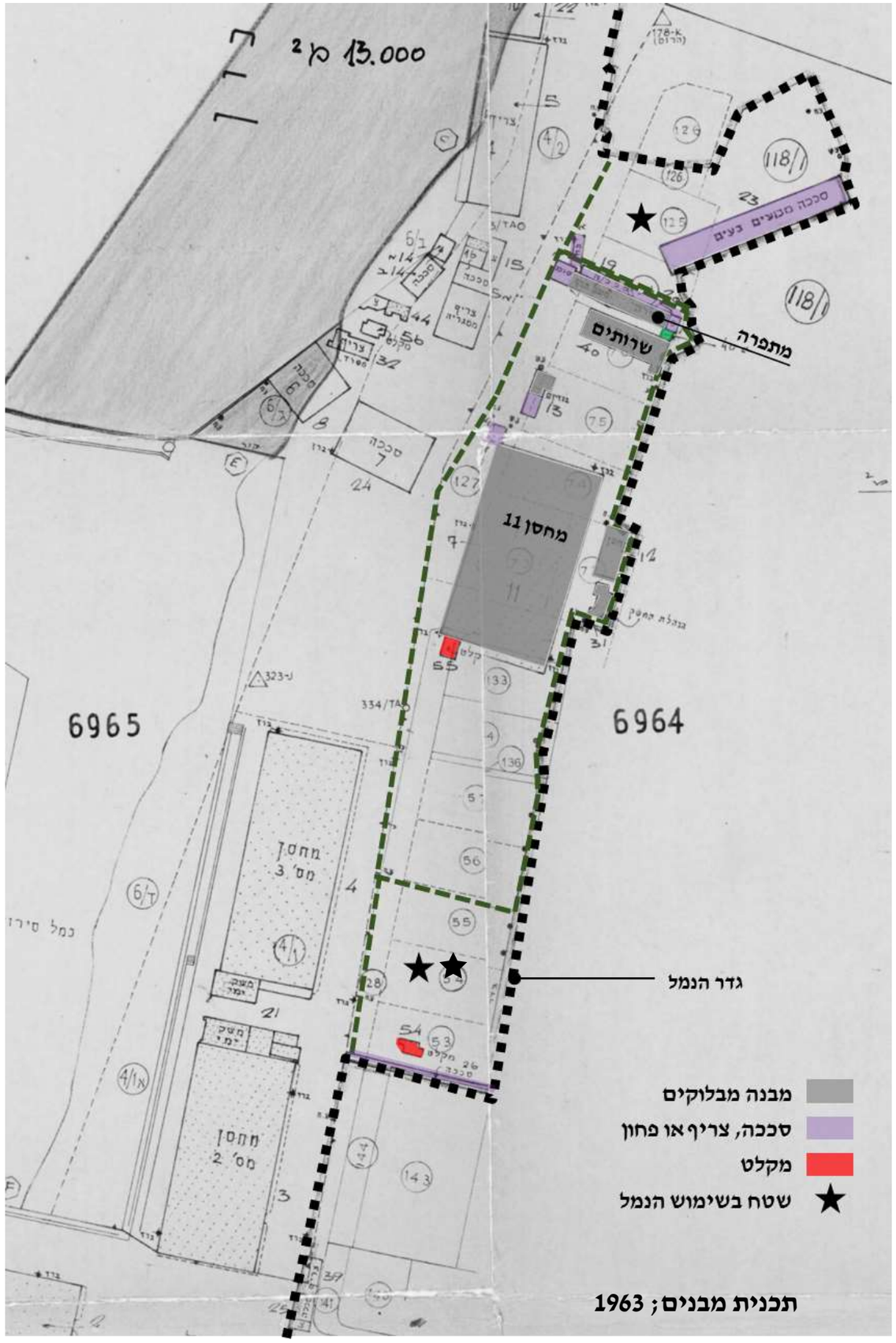
- מבנה [11]
- מקלט בצמוד לפינתו הדרום-מערבית (נהרס)
- מבנה [13] המוכר כיום הוא מבנה המורכב מצירוף מבנים שונים: מתפרה, שירותים, ועוד. מבנה המתפרה נמצא כיום בשטח יריד המזרח (מבנה מס' 17).
- בחלק הצפוני: סככה למנועים נעים, קיימת כיום בשטח יריד המזרח.
- בחלק הדרומי: מקלט וסככה (נהרסו).

פירוט שינויים משמעותיים לאורך השנים:

- במסגרת פרויקט פיתוח המרחב הפתוח של הנמל הוסדר השטח לחניה.
- מפרט הפיתוח של שטחים אלו שונה מהמפרט הייחודי לנמל מבחינת עיצוב גופי תאורה, ושפת הרחוב.

מאפייני בינוי: מבנים בעלי תכסית גדולה וגובה ניכר, צורת גג לא ידועה.

<u>הערה:</u> כרטיסי האתרים וכרטיסי המבנים כולל השינויים שחלו במבנים מופיעים בפרק 4.

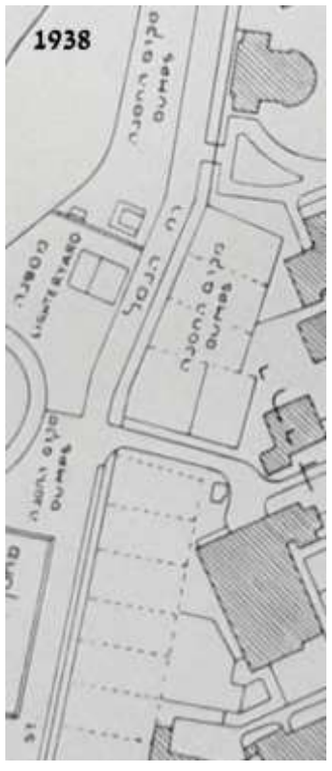


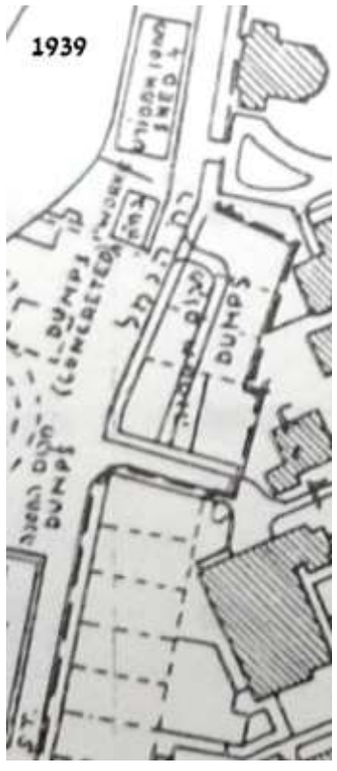
תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	**פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל**	**פברואר 2017**	**343**

אזור F - רצועה מזרחית

תקציר סקירת תכניות ותצלומי אויר.

תצ"א 2001 ; מקור : אמ"י





תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק :
פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל

תאריך :
פברואר 2017

5.2 השטח הפתוח בנמל - מאפיינים ומרכיבים

הקדמה

נמל תל אביב תוכנן כמתקן ימי בעל צרכים תפעוליים בלבד. בעת הקמתו לא ניתנה הדעת על הקצאתם של שטחים פתוחים, שבילים, גינון וצמחיה באופנים בהם אנו מתייחסים למרכיבים אלה בתכנון אורבני ובפיתוח עירוני. רצועת הנמל הצרה, הדחוקה בין העיר המתפתחת בדרומה ובין מתחם התערוכות ממזרח לנמל הכתיבה אילוצים רבים. המחסור בשטח להתרחבות ולהתפשטות הנמל היה למגבלה קשה, לאורך השנים נוספו שטחים בשלושה אופנים עיקריים:

1. סיפוח ושימוש בחלק משטחי מתחם התערוכה ממזרח לרחוב הנמל
2. ייבוש שטחי ים, בעיקר ממערב לרצועת הנמל הצפונית.
3. רכישה של מגרשים בבעלות פרטית (אזור E).

השינוי ביחס אל השטחים הפתוחים החל בסוף שנות השמונים בד בבד עם עליית קרנו של האזור ותחילת מגמות הפיתוח וההתחדשות של מרחב הנמל. בשנים אלה התחדדה ההכרה בחשיבותו של המרחב כשטח פתוח בעל איכויות ציבוריות. בעקבות כך החלו לחדור אל מרחב זה שימושים הקשורים לבילוי ופנאי ביניהם מסעדות ובתי קפה.

מאפייניו ומרכיביו של השטח הפתוח במרחב נמל יוצגו באמצעות ניתוח המרכיבים הבאים:

- מערך הדרכים והרחובות בנמל
- שטחי האחסנה הפתוחים
- שטחי המילוי והייבוש
- המעגנה, הרציפים וקירות הים
- מתקנים ואלמנטים שונים בפיתוח

הצגת הממצאים תעשה על רקע תכניות ותצלומי אוויר של הנמל (מתוך פרק 2).

4.2.1 רחוב נמל תל אביב

התנועה בנמל תל אביב, מיום הקמתו ועד היום, נשענת על ציר אורך המקביל לקו החוף הטבעי הוא רחוב הנמל (במקור - רחוב צידון) (מסומן באדום). אורך הרחוב כ- 600 מ׳. רחוב הנמל מסתיים בגבול שטח הנמל, בכיכר התנועה הצפונית. הקטע שמכיכר התנועה ועד גשר רידינג נקרא רחוב יוסף יקותיאל (ראה הרחבה נספח – מחסני שפך הירקון). שטח זה לרבות גשר רידינג לא היו חלק מנמל תל אביב. הגשר מתועד בהרחבה בנספח.

מיקום: בעורף הנמל וממערב למתחם התערוכות. במקור הדרך גבלה בגדר עץ שהגדירה את הגבול שבין שטח מתחם התערוכות שטח הנמל ומאוחר יותר בגדר הנמל. הדרך תוחזקה על ידי אמ״י.

קישוריות עם המרחב הסובב: מרחוב הנמל היו שתי הכניסות לשטח הנמל:

1. ׳השער הראשי׳ - הצפוני במפגש רח׳ הנמל ורח׳ חבר הלאומים הוא רחוב כ״ג יורדי הסירה, ששימש את נמל הסחורות.
2. ׳שער ציון׳ - הדרומי במפגש רח׳ הנמל ורח׳ שער ציון אשר שימש את נמל הנוסעים.

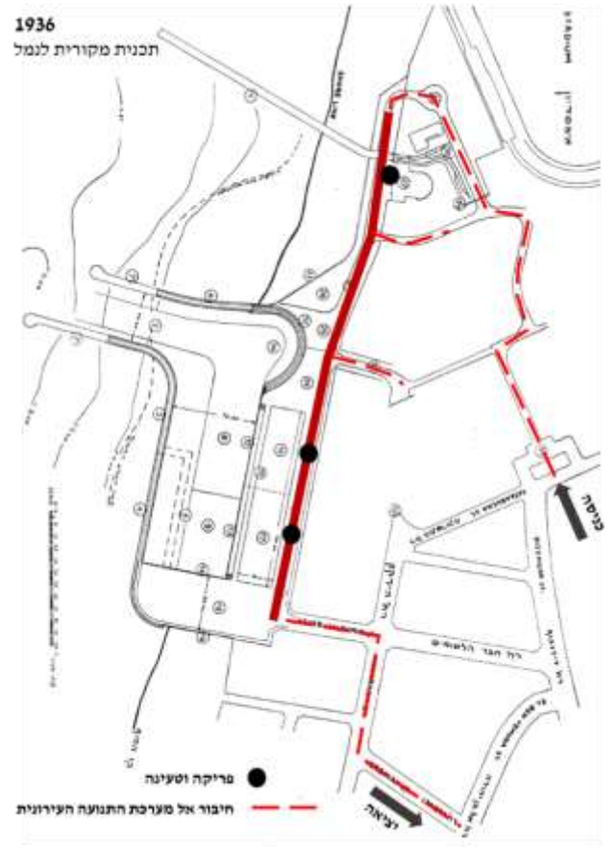
חיבורים נוספים אפשרו מעבר אל מתחם התערוכות בסמוך לביתן בריטניה הגדולה ולקפה גלינה. עם הרחבת הנמל צפונה ופתיחת גשר רידינג (1938) הוארך רחוב הנמל צפונה עד התחברותו עם הגשר. מחוץ לשטח הנמל מתחברים אליו מספר רחובות רוחב שכיוונם מזרח-מערב והם (מדרום לצפון): רח׳ חבקוק הנביא, רח׳ נחשון, רח׳ שער ציון ורח׳ כ״ג יורדי הסירה.

תוואי הרחוב (ראו מפות):

עד 1938 - מרחוב חבר הלאומים (כיום: כ״ג יורדי הסירה) לכיוון צפון.

אחרי 1938 - רח׳ הנמל התארך כ- 650 מ׳ מרחוב שער ציון דרומה. החלק הדרומי לרחוב שער ציון היה ונותר עד היום דרך עירונית הנמצאת מחוץ לשטח הנמל.

כיום – מרחוב חבקוק בדרום (מחוץ לשטח נמל תל אביב) ועד לכיכר התנועה הצפונית. החיבור המוסדר של תנועה מוטורית עם רחוב הנמל הוא באמצעות רחוב מס׳ 1235 (מכיכר פלומר, חוצה את מתחם התערוכות ״יריד המזרח״).



רחוב הנמל - אופי הרחוב בחלוקה למקטעים

רחוב הנמל אינו 'רחוב עירוני' אופייני. אין פיתוח מקובל של מיסעה ומדרכות. התבוננות בתכנית המבנים ובתצ"א משנת 1963 מאפשרת להציע חלוקה של הרחוב לשלושה מקטעים:

I **המקטע הדרומי:** דרום הנמל עד לרח' שער ציון

קטע קצר בו עובר הרחוב מחוץ לשטח הנמל. הדופן המזרחית הוגדרה ברובה על-ידי בתי המגורים הקטנים של שכונת שכנים ב'. הדופן המערבית הוגדרה בעבר על-ידי הגדר ההיקפית ומעבר לה הגדרה חלקית על-ידי שלושה מבנים ששנים מהם קרובים לקו הרחוב. כיום אין גדרות, הדופן המערבית משמשת לשביל אופניים ומדרכה להולכי רגל.

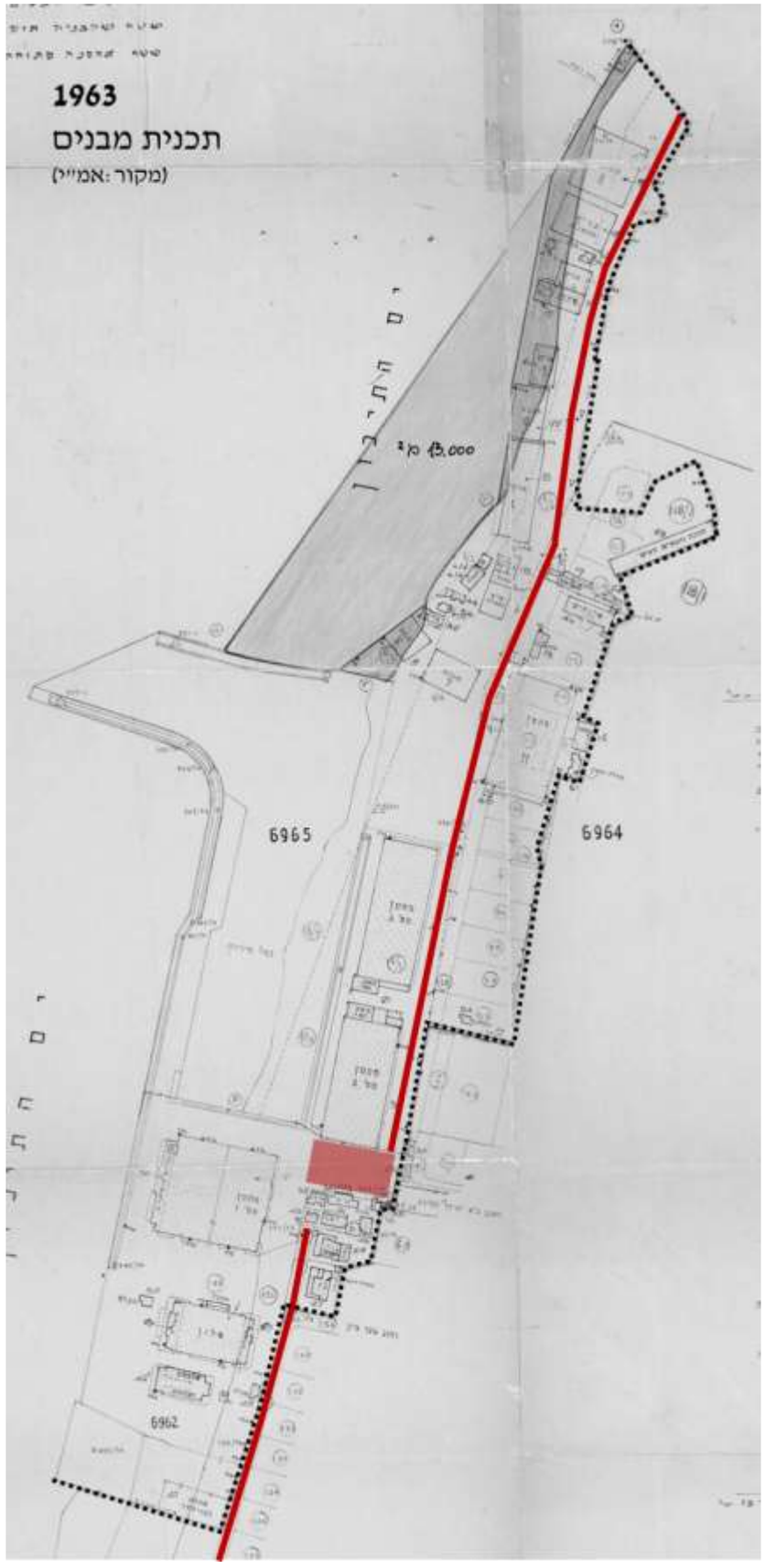
II **המקטע האמצעי:** מרכז הנמל

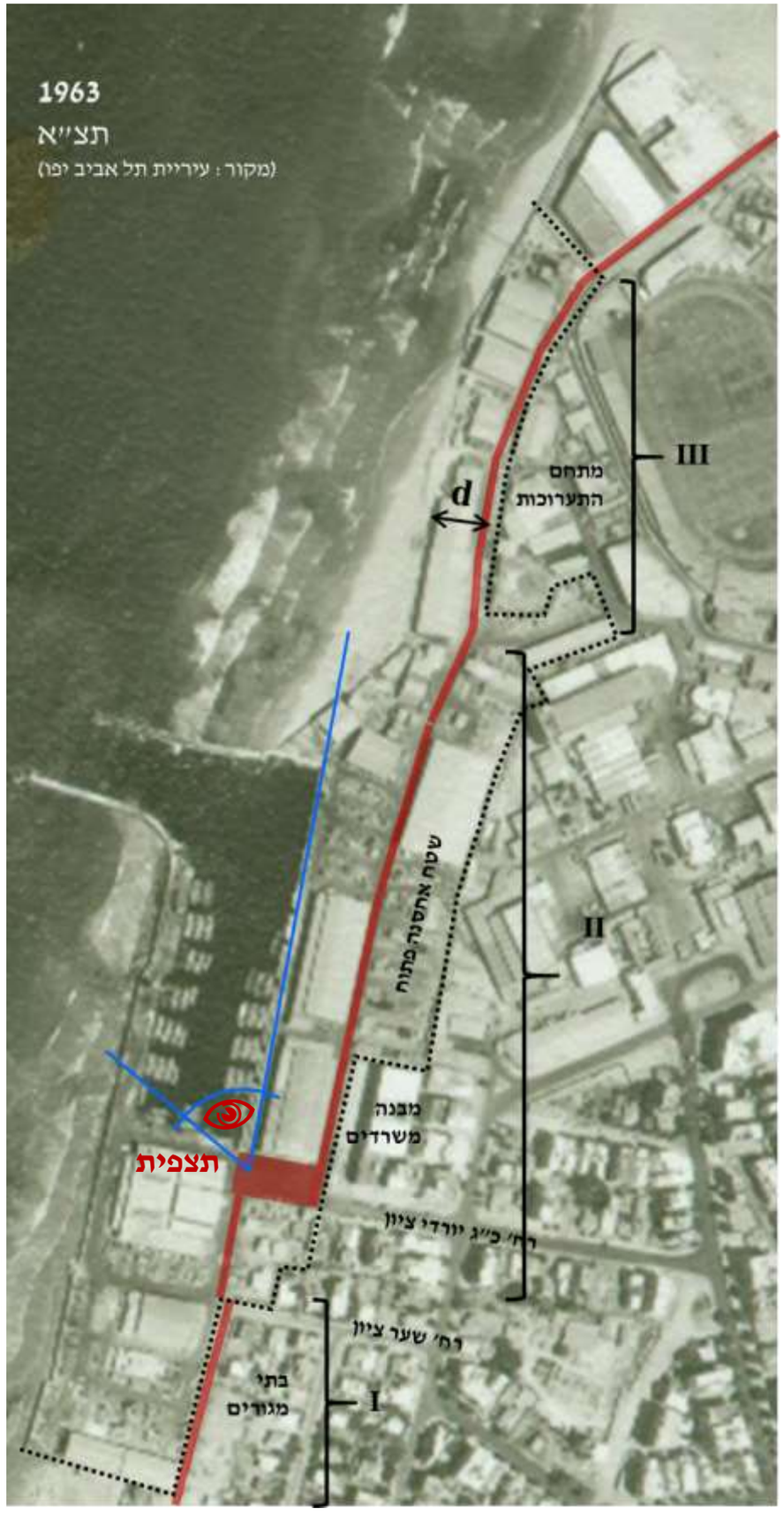
המקטע הארוך מבין השלושה. במקטע זה עובר הרחוב בתוך שטח הנמל. בדרומו, בין רח' שער ציון לרח' כ"ג יורדי הסירה, מוגדרת הדופן המזרחית ע"י מבני מגורים קטנים וצריפים והדופן המערבית על-ידי המבנה הגדול של מחסן הבטון. בקצהו התרחבות, מעין 'כיכר כניסה' למרחב ובה נפתח מבט צפונה אל המעגנה ואל הים. מכאן ממשיך הרחוב בתוך שטח ששימש את הנמל כאשר דפנותיו מוגדרות לסירוגין ממזרח וממערב.

III **המקטע הצפוני:** רצועת הנמל הצפונית

בעבר היה הצד המזרחי מוגדר על-ידי גדר הנמל ההיקפית. ממערב קיימת דופן המשכית, מוגדרת ורציפה הנוצרת על-ידי המחסנים והסככות שברציף הנמל. במקטע זה המרחק בין רח' הנמל לים (d) הוא המרחק המינימלי.

כיום אין גדרות. הצד המזרחי של מקטע זה משמש לחניה ללא מדרכה, והצד המערבי משמש להולכי רגל ללא הפרדה מפלסית.





תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע ויונר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **347**

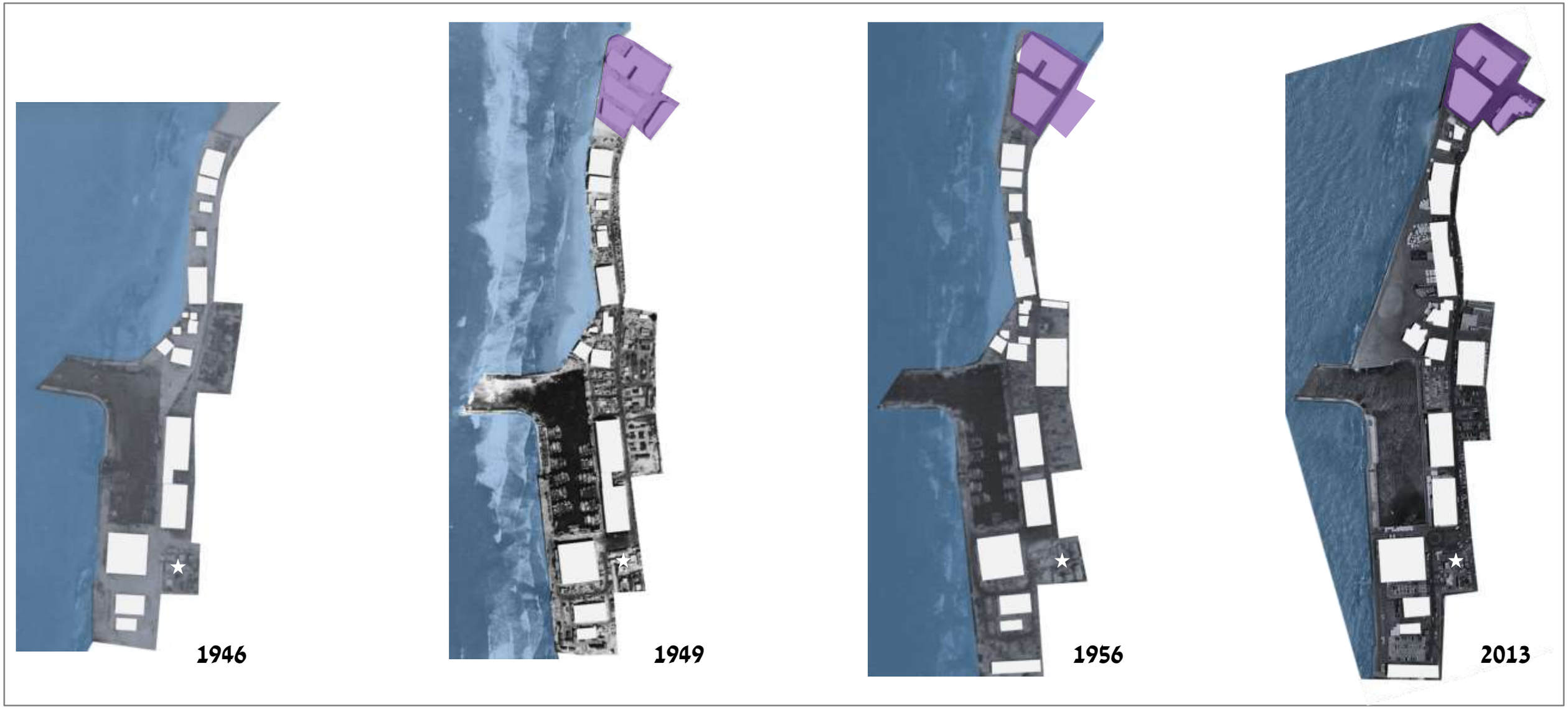
4.2.2 יחס שטחים פתוחים ושטחים מבונים בנמל תל אביב

לאורך השנים השתנה באופן משמעותי היחס בין שטחים פתוחים לבין שטחים המבונים בנמל. להלן מספר תובנות:

1. במחצית השנייה של שנות ה-40 היה מרבית שטח הנמל מבונה. החלק הארי של השטחים הבנויים התרכז באזור לב הנמל וברצועת הנמל הצפונית.
2. במחצית הראשונה של שנות ה-50 שליש משטח הפתוח שברצועה המזרחית הופך לשטח מבונה עם הקמתו של מבנה [11]. כמו כן הבינוי ברצועת הנמל הצפונית מתעבה לכדי רצף מבונה.
3. במחצית הראשונה של שנות ה-60 פעולת ייבוש אינטנסיבית ברצועת הנמל הצפונית הגדילה באופן משמעותי היקף השטחים הפתוחים. ראה הרחבה בהמשך.
4. יחס פתוח-בנוי נכון להיום 3:1 בקירוב (1 יחידות של שטח בנוי על כל 3 יחידות של שטח פתוח).

מקרא

- שטח מבונה, כ-20 דונם
- שטח פתוח, כ-45 דונם
- ים תיכון
- מחסני שפך הירקון. אינו חלק משטח הנמל. ראה נספח.



תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע ווינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **348**

4.2.3 שטחים פתוחים

אופיו של האזור והצרכים התפעוליים שלו כנמל חייבו השארת שטחים פתוחים נרחבים לאחסנה של סחורות ומטענים ושל כלים מכניים שבשימוש הנמל. הימצאותם של שטחי אחסנה פתוחים רבים יצרה מצב בו היחס בין השטח הבנוי והשטח הפתוח בנמל הוא כמעט זהה.

מרבית שטחי האחסנה הפתוחים נותרו כאלה עד לשנת 1965. במהלך השנים נבנו בחלק משטחי האחסנה הפתוחים מחסנים. חלקם שמשו בתחילה כמגרשי חניה לא מוסדרים. לאחר מכן, עם שינוי אופיו של הנמל והפיכתו למתחם של בילוי ומסחר, הוסדרו מגרשי חניה (ראה תצ״אות בעמוד הבא).

התפתחות השטחים הפתוחים בשטח הנמל לאורך השנים מוצגת להלן.

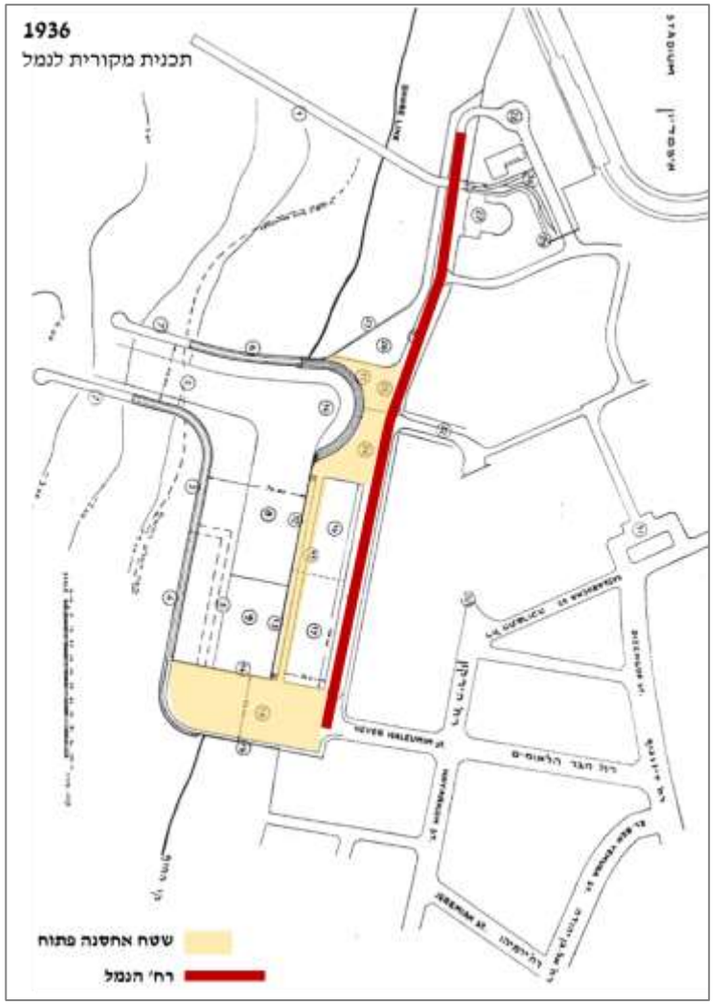
	שטחים פתוחים
	רחוב הנמל

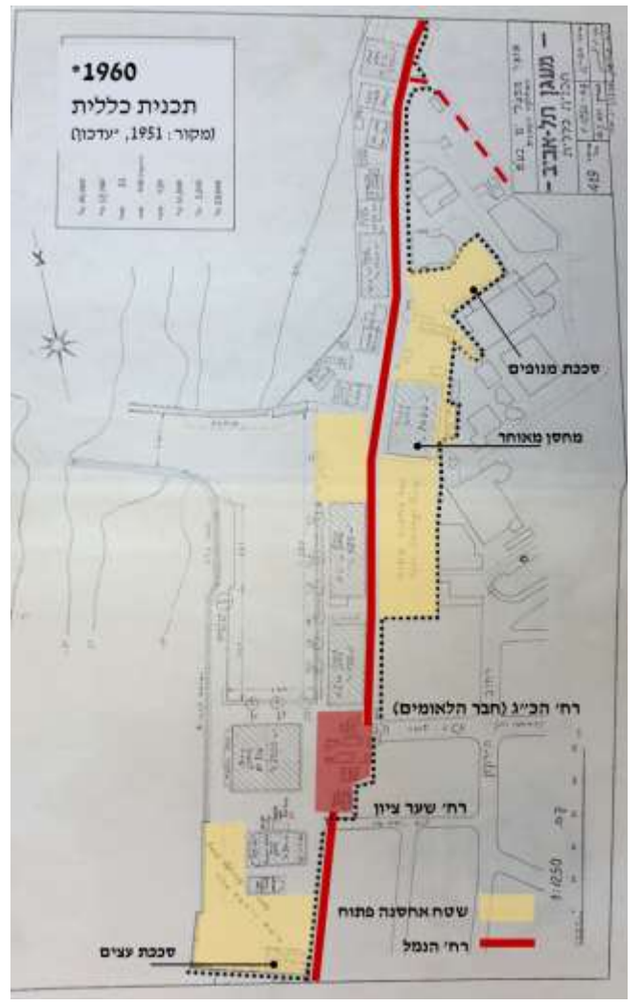
1937-1936 בתכנית הנמל המקורית הוקצה שטח אחסנה פתוח מסביב למעגנה בעיקר מדרום לה ובסמוך ללוכד הגלים.

1938 עם התרחבות הנמל צפונה ודרומה בעקבות פתיחת נמל הנוסעים, נראים שטחי החסנה פתוחים פזורים בכל שטח הנמל. בדרומו: ממערב ומדרום לאולם הנוסעים ולתחנת החיטוי (׳מקום אחסנה׳ DUMPS); ממערב למחסן הבטון, מחסן מס׳ 3, מקום אחסנה שיתכן והיה מקורה; שטח נוסף ממוקם מצפון למחסן מס׳ 1 בצמוד ללוכד הגלים. בצפון הנמל ממוקמים שני שטחי אחסנה גדולים, האחד - ממזרח לרח׳ הנמל במתחם התערוכות, והשני, ממערב לו בין המספנה המקורית למחסן הצפוני שברציף.

1939 מחסן מס׳ 4 (כיום מבנה [19-21]) נבנה בשטח אחסנה פתוח.

1960 השטח הדרומי שצורף לנמל שימש כשטח אחסנה פתוח לצד סככות. ממזרח לרח׳ הנמל התרחב שטח האחסנה ובמרכזו נבנה מבנה [11]. שטחי אחסנה נוספים סופחו מאזור התערוכה.



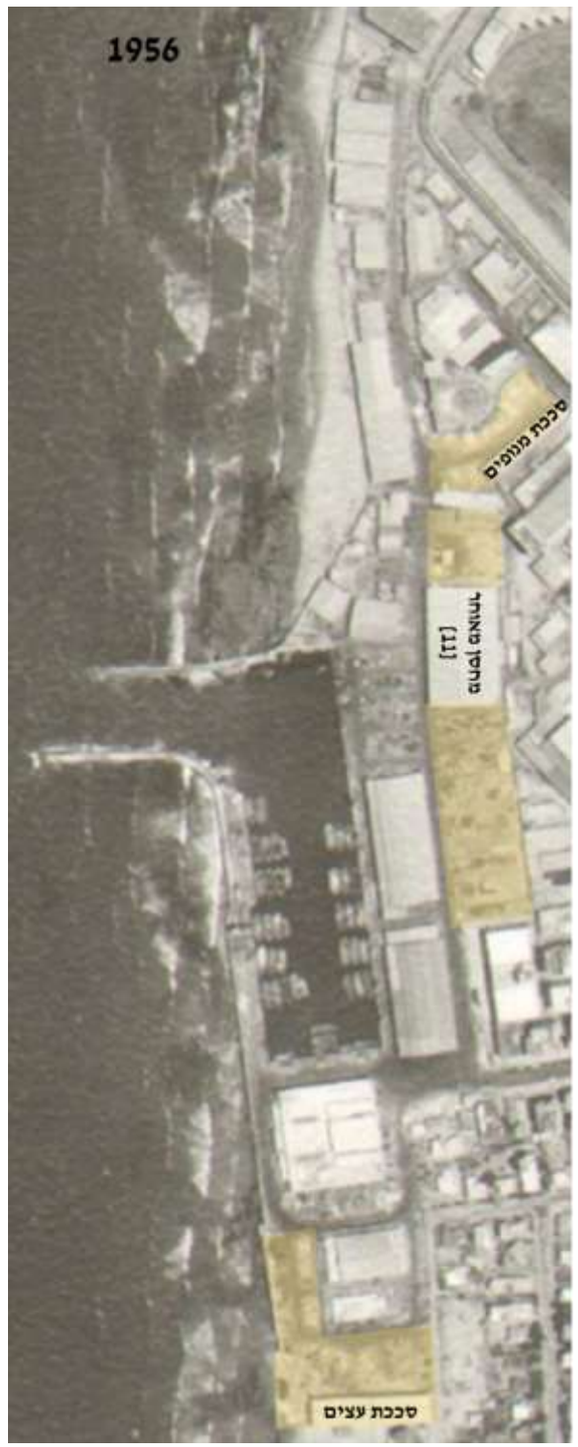


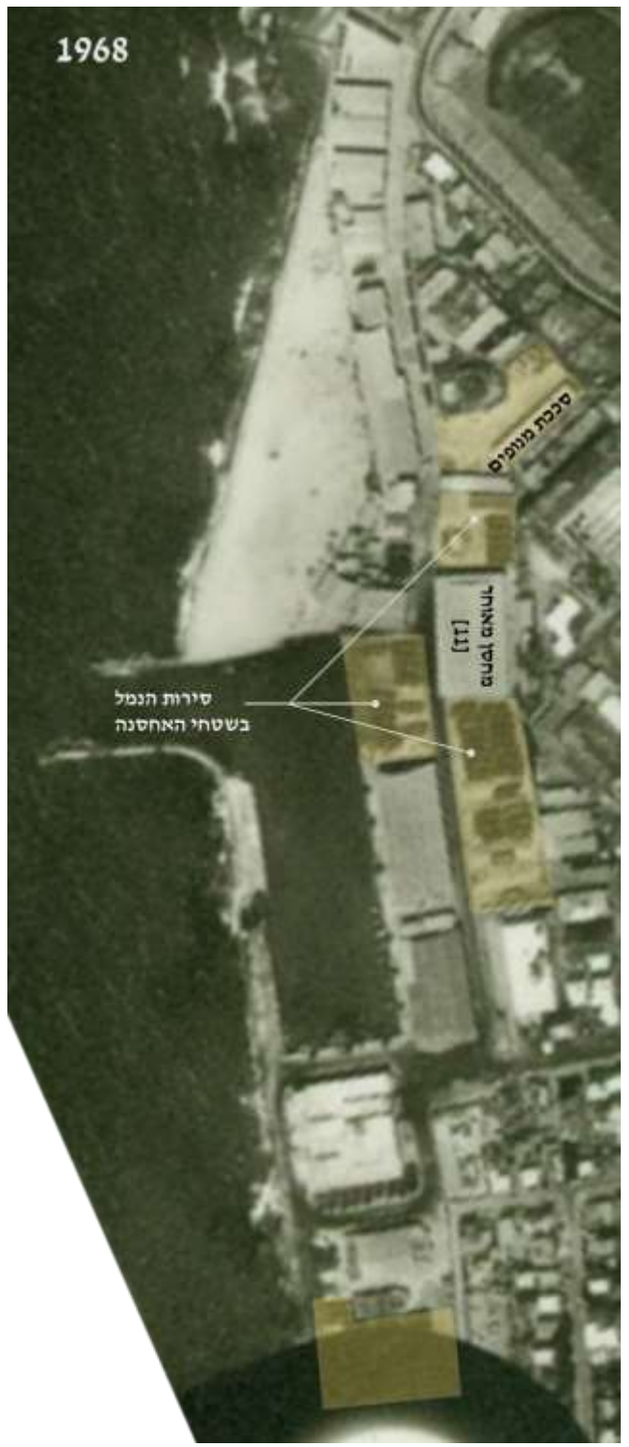
1949 שטחי האחסנה הפתוחים 'מלאים' עד אפס מקום על-ידי מכולות וארגזים.

1956 בשטח האחסנה הפתוח הדרומי הוקמה סככת עצים, ובמזרחי מחסן גדול [מס' 11]. שטחי האחסנה הפתוחים אינם מלאים כמו בתצלום משנת 1949.

1968 שלוש שנים לאחר סגירת הנמל והפסקת פעילותו נראות סירות הנמל השטוחות כשהן מונחות הפוכות בכל שטחי האחסנה הפתוחה, ככל הנראה לפני הוצאתן מהשטח.

1989 שני עשורים לאחר סגירת הנמל. שטחי האחסנה הפתוחה 'נקיים' והחנייה בהם אקראית. בדרום שטח האחסנה הפתוח המזרחי הוקם בניין משרדים.





תיעוד, מחקר ועריכה : אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק : **פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל**	תאריך : **פברואר 2017**	עמוד : **350**

4.2.4 שטחי ים שיובשו

כפי שצוין בתחילת הפרק, נמל תל אביב סבל ממחסור בשטחים והתפתחותו הייתה תולדה של מגבלות טבעיות ונכסיות. על כן ייבוש שטחי ים, בעיקר ממערב לרצועת הנמל הצפונית, היו לחלופה התרחבות שנעשה בה שימוש רב. מפת המבנים משנת 1963 : מספקת מידע ברור לגבי השטחים שמולאו ושיובשו ממערב לנמל. אך בעוד המידע לגבי האזור שמצפון למעגנה קיים ומפורט, בכל הנוגע לשטחים שמדרום למעגנה המידע חסר.

להלן תיאור שטחי הייבוש באזור הנמל :

שטח A: שטח של כ- 1 דונם שסומן לייבוש בתכנית הנמל משנת 1936 (מס׳ 26 בתכנית המקורית).

שטח B: תכניות הנמל שהוכנו מאוחר יותר הציגו את השטח המיובש B כקיים, ללא ציון מפורש לשטחים שמולאו או שיובשו.

ניתוח המראה את מיקום קו החוף הטבעי ושטח הנמל מרמז על כך שאכן נדרש מילוי/ייבוש נקודתי לצורך בניית רצועת הנמל הצפונית וכן להרחבתו בשלבים השונים דרומה.

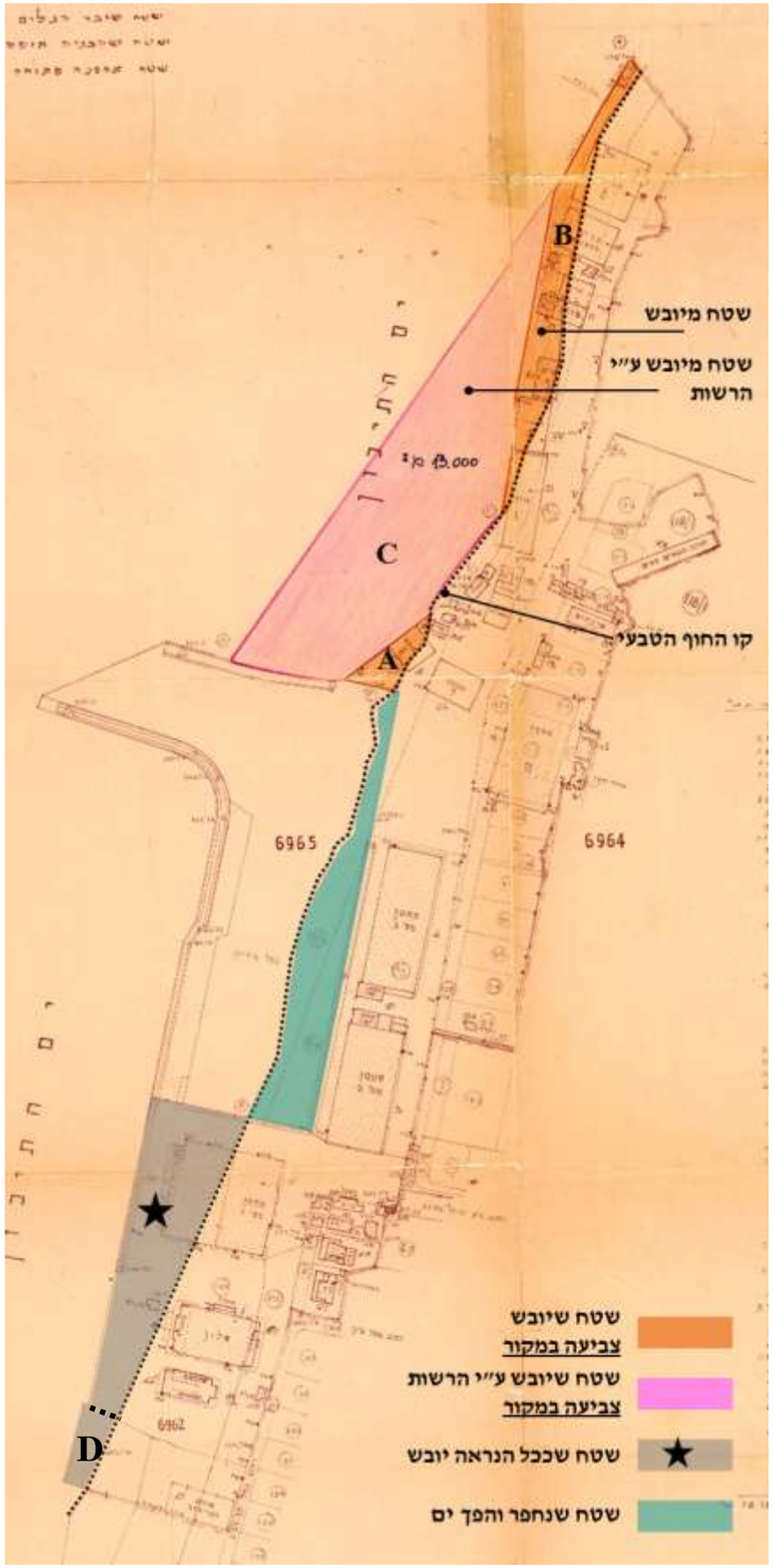
שטח C: בתחילת שנות השישים (1964-1963) בוצעה פעילות יזומה על ידי הרשות (כנראה עיריית תל אביב) אשר במהלכה יובש שטח ים גדול של כ- 13 דונם לאורך רצועת הנמל הצפונית. הייבוש הפקיע את רצועת החוף לטובת הנמל. זהו המקטע היחיד לאורך חוף תל אביב-יפו שאינו מלווה בחוף ים בשל התערבות מלאכותית. **<u>הסיבות לביצוע פעולת ייבוש משמעותית זו אינן ידועות</u>**.

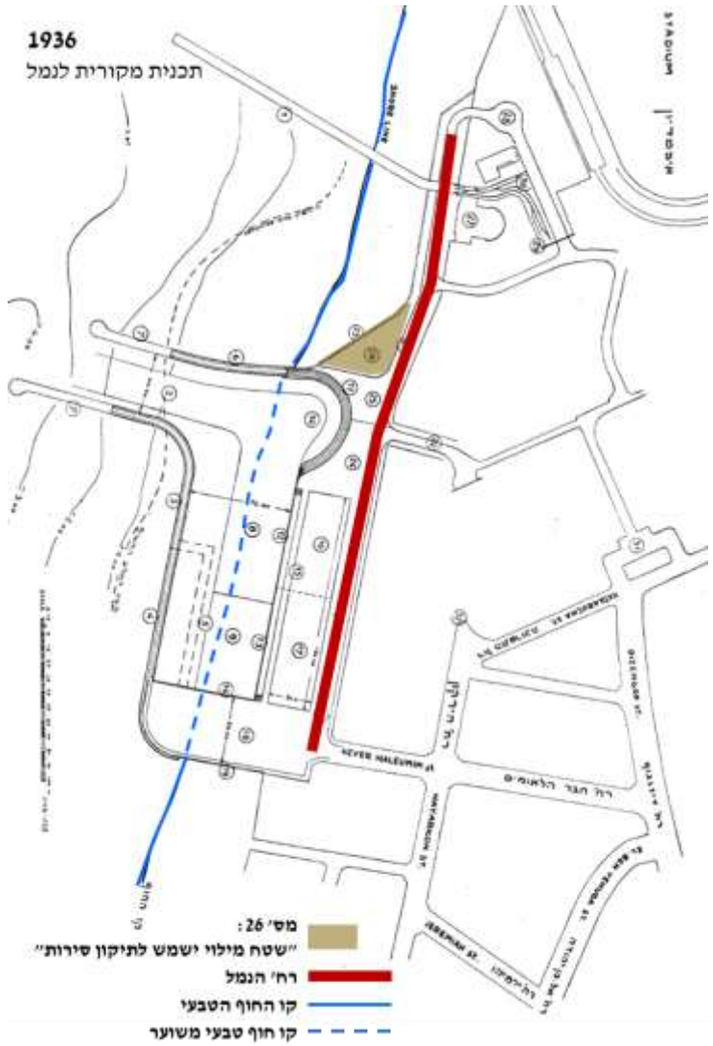
שטח זה היה ועודנו השטח הפתוח הגדול ביותר בנמל. עם צירופו לשטח הנמל עלה השטח הפתוח בגודלו על השטח הבנוי. שטח זה מאכלס כיום את משטח הדק הגדול.

שטח D: כ- 1,700 מ״ר שטח שיובש ואשר התווסף לנמל בסוף שנות ה- 40. שטח זה הוא חלק קטן בלבד מתוך השטח שככל הנראה יובש באזור נמל הנוסעים ודרום הנמל לגביו לא נמצאו נתונים מפורטים.

A	**מילוי** מופיע בתכנית המקורית 1936
B	**מילוי/ייבוש** מופיע בתכניות שלאחר 1939
	סה״כ 3,435 ממ״ר
C	**ייבוש ע״י הרשות** 1964-1963 ; 13,000 ממ״ר
D	**מילוי/ייבוש** נתונים מתוך כרטיס מבנה [1], פרק 4
★	אין נתונים לגבי מילוי/ייבוש

נמל תל אביב - תכנית מבנים; 1963
(מקור : ארכיון חברת אוצר מפעלי ים)





4.2.5 מתקני תשתית היסטוריים בשטח הנמל

במפת המבנים משנת 1963 מסומנים בשטח הנמל בנוסף לבינוי גם מתקני תשתית אשר היו בשטחו. המפה המצורפת מדגישה את המיקום והפיזור של מתקנים אלו. להלן מספר הערות:

- **גדר**: הנמל הוקף לאורך כל השנים בגדר ההיקפית שתחמה את השטחים שנוהלו ע"י אמ"י. הגדרות הוסרו סביב בשנת 2005 בהוראת ראש העיר רון חולדאי (לתפיסתו שטח חצי האי הירקוני הינו מרחב עירוני אחד).
- **מקלטים**: על פי הרישום בשטח הנמל היו פזורים 9 מקלטים, אולם רק 7 מהם זוהו במפה. חלקם העילי של המקלטים נהרס במסגרת עבודות השיקום בשנות ה-2000, פתחי הכניסה לאזורים חלקם התת-קרקעי נאטמו ואין אליהם כיום גישה (מקור: ראיון עם אדר' צדיק אליקים; ראיון עם עובדיה הראל, עוזר תחזוקה, אמ"י).
- **מאזני גשר**: המפה מסמנת שתי עמדות שקילה המכונות 'מאזני גשר'. מדובר במאזני בור שהיו שקועים ברצפה. הרחבה בכרטיס אתר בפרק 4.
- **שערי כניסה** - שני השערים המקוריים היו שערים קלים מברזל. שניהם לא שרדו.

5.3 מפות וטבלאות מסכמות

<u>רשימת מפות מסכמות המוצגות בתת פרק זה</u> :

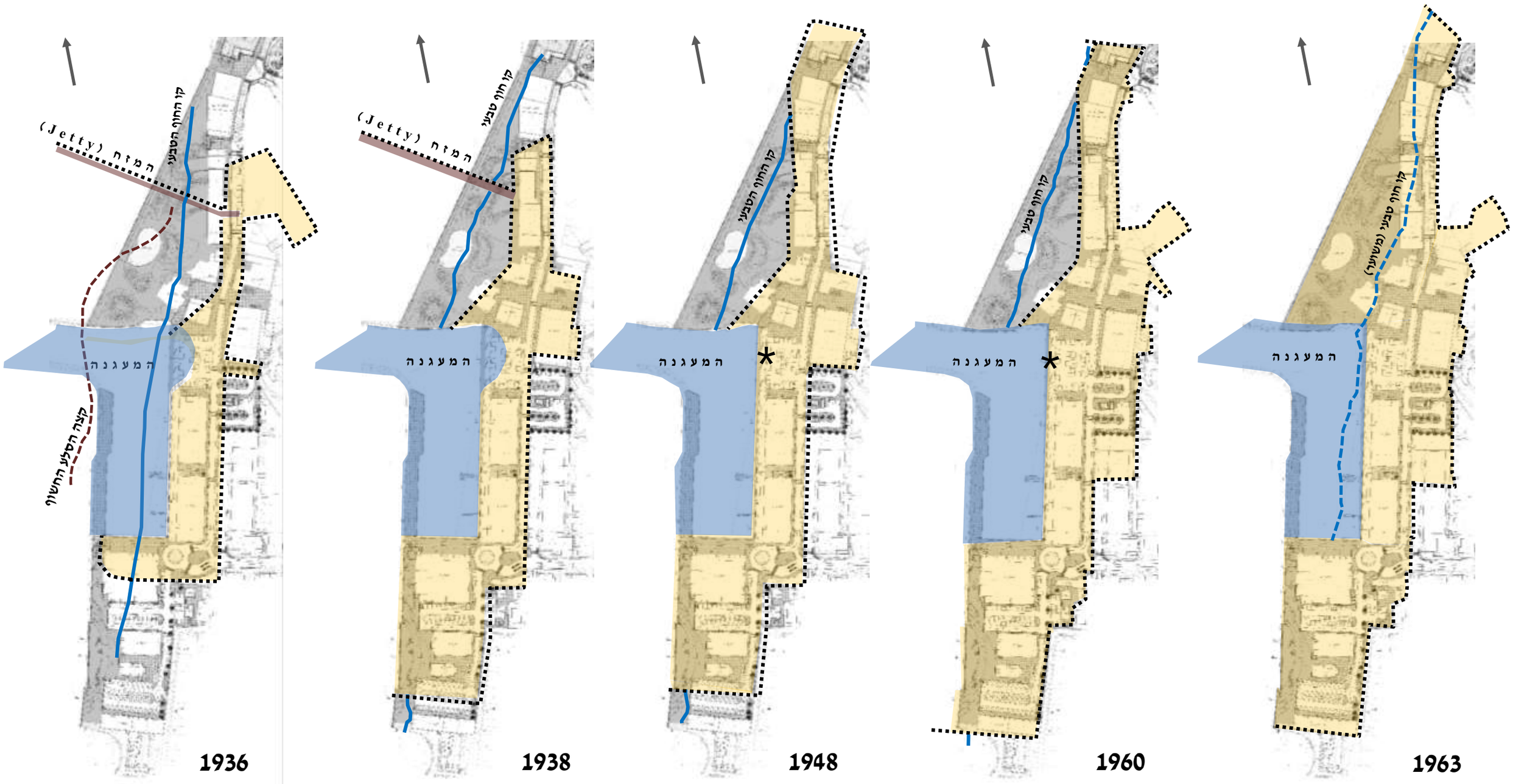
1. התרחבות שטח הנמל לאורך השנים על-גבי מפה עדכנית
2. מבני הנמל עם סגירתו על-גבי תצ״א עדכנית
3. התפתחות הבינוי בנמל תל אביב לאורך שנות פעילותו על-גבי תצ״א עדכנית
4. סיווג המבנים בשטח הנמל לפי שנת הקמה ושטח
5. סוגי המבנים בנמל על-גבי תצ״א עדכנית

5.3.1 סקירת התרחבות שטח הנמל

שטח הנמל התרחב פעמים רבות במהלך שלושת העשורים של פעילותו. סקירת מפות זו מציגה את הגידול המתמשך בשטח הקרקעי של הנמל (מסומן בצהוב).

רב ההרחבות נעשו על חשבון שטחי ים שיובשו (השטחים הצהובים הנמצאים מערבית לקו החוף הטבעי).

גבול הנמל	.....
שטח המעגנה	
שטח הנמל	
שטח מקורֵה מעל לוכד הגלים	*



תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **354**

5.3.2 מבני הנמל עם סגירתו על-גבי תצ״א עדכנית

הניתוח מבוסס על ניתוח תצלומי אויר היסטוריים, תכניות מפורטות של הנמל ומידע ארכיוני.

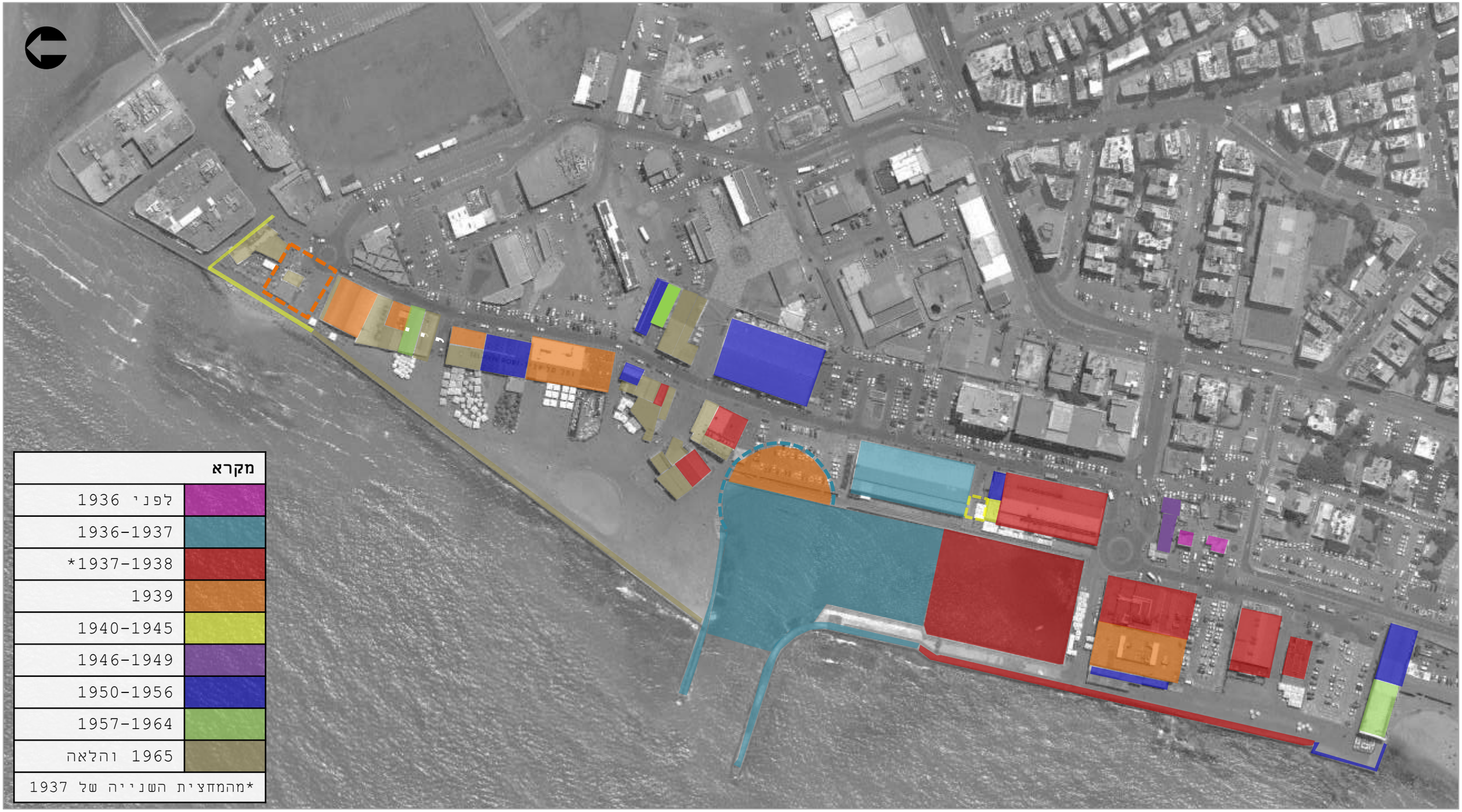
באדום – המבנים, הצריפים והסככות בשטח נמל תל אביב מתוך מפת המבנים בנמל (1963) ; מקור : אמ״י.

5.3.3 התפתחות הבינוי בנמל תל אביב

התפתחות הבינוי בנמל תל אביב לאורך שנות פעילותו על-גבי תצ״א עדכנית.

הניתוח מבוסס על ניתוח תצלומי אויר היסטוריים ומידע ארכיוני.

בקו מרוסק מסומנים מבנים שנהרסו.



תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **356**

5.3.4 סיווג המבנים בשטח הנמל לפי שנת הקמה ושטח

טבלה 1 - מיון המבנים לפי מספר מבנה בסדר רץ

מספר מבנה	שם מבנה	שנת הקמה	שטח במ״ר (הערכה)
1	סככות אחסון	1956	1050
2	תחנת החיטוי	1938	350
3	אולם הנוסעים	1938	1000
4	מחסן כללי / מחסן הבטון	1938	2500
5	משרדי נמל תל אביב	1932	95
6	משרדי נמל תל אביב	1933	170
7	מבנה מסחרי	?	400
8	מחסן 2	1937	1800
9	מחסן 1	1937	1950
10	תחנת שיטור	?	?
11	מחסן 11	1953	2035
12	מספנה מזרחית / שוק האיכרים	1938	460
13	מבנה מסחרי / שבלול	?	?
14-15	מספנה מערבית / מבנה מסחרי	1938	280
16-18	מכלול הפעמון	1938	65
19-21	מחסן המטענים מס׳ 4	1938	1060
22-23	סככה 10 וצריף 5	1939	800
24-25	מבנים שונים	?	?
26	מספנה מזרחית	1939	560

טבלה 2 - מיון המבנים לפי גודל המבנה

מספר מבנה	שם מבנה	שנת הקמה	שטח במ״ר (הערכה)
4	מחסן כללי / מחסן הבטון	1938	2500
11	מחסן 11	1953	2035
9	מחסן 1	1937	1950
8	מחסן 2	1937	1800
19-21	מחסן המטענים מס׳ 4	1938	1060
1	סככות אחסון	1956	1050
3	אולם הנוסעים	1938	1000
22-23	סככה 10 וצריף 5	1939	800
26	מספנה מזרחית	1939	560
12	מספנה מזרחית / שוק האיכרים	1938	460
7	מבנה מסחרי	?	400
2	תחנת החיטוי	1938	350
14-15	מספנה מערבית / מבנה מסחרי	1938	280
6	משרדי נמל תל אביב	1933	170
16-18	מכלול הפעמון	1938	65

<u>הערה</u>: מידע מפורט ביחס למקומות בהם מצויים סימן שאלה (?) מצוי בכרטיסי המבנים בפרק 4.

5.3.5 סוגי המבנים בנמל

במפה זו מוצגים המבנים שקיים מידע וודאי ביחס למאפייני שלד המבנה **במקור**. מבנים [12] ו-[14] המסומנים ב- * ידוע כי חלו שינויים בשלד (כולו או חלק ממנו) לאורך השנים.

למידע נוסף ראה כרטסת אתרים.

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 5 - ניתוח מרחב הנמל

תאריך:
פברואר 2017

פרק 6 - הערכה והמלצות

6.1 הערכה והצהרת משמעות

הקדמה

מטרת עבודה זו היא הגדרת **המשמעות התרבותית** (Cultural Significance)של מרחב נמל תל אביב וערכי המורשת שלו לשם זיהוי מרכיבי המרחב הראויים לשימור כבסיס להכנת תכנית מפורטת מוטת שימור לחצי האי הירקוני.

משמעות תרבותית על פי **אמנת בורה** (2013) היא הערך האסתטי, ההיסטורי, המדעי והחברתי או הרוחני של דורות העבר, ההווה, עבור דורות העתיד. משמעות זו מגולמת במקום עצמו, במבנה שלו, בסביבה, בשימוש, בהקשרים, במשמעויות, בתיעוד, במקומות הקשורים ובחפצים הקשורים בו. אתרי מורשת מתאפיינים במגוון של ערכים בעלי משמעות לקבוצות שונות.

עבודה זו נסמכת על תבחיני הערכים של אמנת בורה כפי שהם מופיעים **בהנחיית מנהל מינהל התכנון לתיעוד מקדים ותיק תיעוד** (מרץ 2008):

1. ערך אדריכלי, נופי ואסתטי: כל האספקטים של התפיסה החושית, וביניהם: צורה, קנה מידה, צבע, טקסטורה, חומריות וכן ריחות וקולות המקושרים עם האתר ושימושו. האתר יבחן גם בערכו הסביבתי, הנופי והאורבני ובחשיבותו כאתר המהווה נקודת ציון בהתפתחות התכנון, כסגנון מאפיין, בטכנולוגית בנייה, במרקם הבניה המייחד אותו בהיותו מתוכנן ע"י אדריכל/מתכנן/מעצב חשוב וכד'.
2. ערך היסטורי: אתר שהשפיע או הושפע מפעולה או מאורע מרכזיים, מפעילותה של אישיות היסטורית, או המשויך לקבוצת תרבות ייחודית ,לנושא היסטורי מאפיין ולצורה הייחודית בה הוא מיוצג באתר.
3. ערך חברתי: האיכויות אשר בעקבותיהם האתר הפך לחלק חשוב מזהות של קהילה או הפך למוקד מקומי או כללי לפעילות רוחנית. הוא כולל בתוכו גם את הערכים הרגשיים והסמליים הקיימים לגבי האתר עבור קבוצות שונות באוכלוסייה וכן את מאגר הידע והאומנות הנוגעים לייצוגן של קבוצות אלו באתר.
4. ערך מדעי: אתר ממנו הופק או ניתן להפיק מידע לגבי אנשים/חברות/תרבויות ו/או מקומות. ערך זה כולל את חשיבות המידע הייחודי, הנדיר והייצוגי הנוגע לאתר, והדרגה שבה האתר תרם בעבר, תורם בהווה או יתרום בעתיד לפיתוח מידע חדש ומשמעותי.

ניתוח ערכי המורשת של נמל תל אביב

הערה: ניתוח הערכים לנמל תל אביב מוצג על פי סדר חשיבותם

ערך היסטורי

1. **סמל לאומי:** נמל תל אביב הוא הנמל העברי הראשון שהוקם בארץ ישראל בתקופה החדשה.
2. **הגשמת חלום:** הקמת הנמל הייתה הגשמת חלום לפתוח מוצא עצמאי אל הים לעיר תל אביב – חלום שקודם ללא הצלחה על ידי פרנסי העיר במשך שני עשורים. הנמל עורר התרגשות רבה ביישוב ועורר השראה מיוחדת בקרב אנשי רוח ויצירה. שירים שנכתבו אודות הנמל ממחישים את ההיבטים הרוחניים של הקמת הנמל: כיבוש החוף והכנעתו למפעל הבנייה, השיתופיות והמאמץ המשותף, הריגוש הרב בעקבות עגינת אניות, מסרים של גאווה ועוצמות רגשיות.
3. **מימוש חזון של התנועה הציוני:** הנמל הוא אחד המפעלים המובהקים המסמלים את החזון של התנועה הציונית לפעול בעניינים כלכליים, חברתיים ואחרים הנוגעים לענייני היישוב היהודי בארץ.
4. **נקיטת יוזמה:** הקמת הנמל הייתה תשובה אקטיבית ומידית להשבתת המשק עם פרוץ המרד הערבי הגדול באפריל 1936. גם הגיית פרויקט חידושו של הנמל במחצית השנייה של שנות ה- 90 וביצועו בעשור הראשון של שנות ה- 2000 הוצגה כמעשה המייצג תקווה בשנות האינתיפאדה השנייה.
5. **נחישות ויצירתיות:** הקמת הנמל מסמלת את הנחישות והיצירתיות של ראשי היישוב להקים את הנמל תחת מגבלות ואיסורים כלכליים שהתוותה ממשלת מנדט. הביטוי הראשי לכך הוא בהקמת חברת אוצר מפעלי ים בע"מ, חברת מניות פרטית, אשר גייסה כספים בהיקף חסר תקדים בארץ ומחוצה לה. הרוכשים - ארגונים, מוסדות וגופים לאומיים לצד אנשים פרטיים רבים - ראו בקניית המנייה מצווה לאומית, ושהשקיעו במפעל זה ממניעים כלכליים וציוניים כאחד.
6. **קליטת עליה:** פתיחתו הרשמית של נמל הנוסעים כנמל קולט עלייה בשנת 1938 עוררה התרגשות עצומה ביישוב והוגדרה כיום חג.
7. **עצמאות כלכלית כחזון ציוני:** הקמת הנמל מסמלת את העצמאות הכלכלית של היישוב היהודי, ואת יכולתו להבטיח קיום מסחר בינלאומי תקין - ייבוא וייצוא - ולהתנתק מהתלות בפעילותו של נמל יפו.
8. **קשרים בינלאומיים:** הנמל תרם לביסוס קשריו הבינלאומיים של היישוב היהודי בכלל ושל העיר תל אביב בפרט עם מדינות העולם. הנהלת אמ"י, שהייתה חברה בברית נמלים עולמית, עסקה בפיתוח קשרי סחר ישירים מול מדינות אירופה ועודדה אותם לצרף את נמל תל אביב לרשימת נמלי הפקידה של מסלולי אניות ולפתח קווים ייעודיים לנמל תל אביב.

ערך היסטורי - המשך -

9. **שיתוף פעולה בריטי-יהודי:** בתקופת מלחמת העולם השנייה התקיים בנמל שיתוף פעולה בין הצבא הבריטי לבין חברת אמ״י ועובדיה. הפקידות הבריטית הביעה אמון ביכולותיה המקצועיות של מספנת נמל תל אביב והטילו עליה משימות שונות בכל קשור לבנייה ותחזוקה של כלי שיט מבצעיים בריטים. עובדי הנמל התגייסו לפלוגות הבריטיות ושימשו בין היתר כימאים של הצי המלכותי.
10. **עתיד הנמל:** תל אביב היא עיר שיש בה נמל, ואיננה עיר נמל. לנמל תל אביב לא היה עתיד כנמל סחורות בשל חסרונות הקשורים במיקומו המרחבי: גודל מצומצם של מעגנה ושל שטח התפעול, עורף בנוי שהגביל את מרחב התפשטות, חוסר נגישות לתשתיות תחבורה מתאימות וריחוק מאזורי התעשייה. כעיר שיש בה נמל, הנמל היה הזדמנות להתחדשות מרחב היסטורי ולמיתוגו כאחד היעדים התיירותי המרכזיים בישראל עם מספר מבקרים שנתי העומד על 2 מיליון איש.

ערך מדעי:

1. **נמל סירות:** נמל תל אביב הוא נמל יבשתי (Inland Port) בו לא התאפשרה עגינת אניות בשל קרבתו אל רכס הכורכר המקביל לקו החוף. מאפיין זה הכתיב את אופן פעילותו ואת הפתרון התכנוני ההנדסי של יצירת בריכת עגינה מלאכותית ורדודה לסירות פורקות (Lighters).
2. **אילוצים היסטוריים:** נמל תל אביב מגלם בתוכו טעות תכנונית חמורה שהייתה ידועה למקבלי ההחלטות עוד לפני הקמת המעגנה, אך הוחלט להמשיך בביצוע על פי התכנית שגובשה בשל אילוצי זמן ותקציב. תעלת הכניסה לנמל היא מכיוון מערב (ולא מכיוון צפון כנדרש) החושפת אותה להרבדה מתמשכת של חול במעגנה ולכניסה של גלים גבוהים אל בריכת המעגנה. הטעות היא עובדה קיימת המאתגרת מציאת פתרון תכנוני הולם בעשורים האחרונים.
3. **השפעות אימפריאליות:** נמל תל אביב הוא אחד משלושה נמלים שפעלו במרחב הארצישראלי בתקופת המנדט - נמל יפו, נמל חיפה ונמל תל אביב. המבנה הפיסי והמבנה התפעולי של נמל תל אביב משקפים השפעות בריטיות מובהקות אשר באות לידי ביטוי בהשוואה בין שלושת הנמלים.
4. **יחס הממשל הבריטי למפעלי היישוב היהודי:** סיפור הקמתו של הנמל מדגים את האופי הקוטבי של יחס הממשל הבריטי למפעלים שיזם היישוב היהודי. מצד אחד ניתנו הרשאות להקמתם ולשימוש ביועציו ומן הצד השני הוצבו חסמים כלכליים ותפעוליים שמנעו פיתוח ושגשוג.

ערך חברתי

1. **חוסן כלכלי-חברתי:** הנמל סיפק חוסן כלכלי-חברתי לתושבי תל אביב והסביבה. בעצם קיומו ופעילותו התאפשר ייבוא של סחורה בהיקפים מתאימים ונמנעו מחסור ומשברי תעסוקה. כך לדוגמא ייבוא רציף של חומרי בנייה מנע משבר תעסוקה בקרב הציבור היהודי שפרנסתו הגיעה מבניין.
2. **עבודה עברית:** מתחילת דרכו פעל הנמל על עיקרון העבודה העברית ובאופן מיוחד כיבוש ענפי עבודה הקשורים במקצועות הנמל. סיפור בנייתו משלב היבטים הרואיים של עבודת כפיים מאומצת, אומץ ועקשנות שהתבצעה תחת לוחות זמנים דוחקים, בהיעדר כלי עבודה מתאימים ובתנאי מזג אויר קשים.
3. **יָם הוּא גַּם-כֵּן לֶחֶם:** הקמת נמל תל אביב הוסיף נדבך לקשר של העיר אל הים. עד להקמת הנמל שימש החוף בעיקר לצורכי פנאי ונופש. פרנסת העיר לא הייתה תלויה בים ולא הייתה מורגלת בעבודות ים. עם הקמתו הפך הנמל למרכז תעסוקה משמעותי בעיר שהעסיק בנקודות שיא כ-1800 עובדים במקצועות שונים בשלוש משמרות. חשיבותו בכלכלה העירונית עומדת לו בשל כך, ולא בשל הצלחתו המשקית הצנועה בכל הקשור לסחר ימי ושינוע סחורות. הקמת הנמל פתחה פתח לעבודות רבות והנמל עצמו היווה הזדמנות למקצועות חדשים שהתפתחו בו כמו סוורים, מלחים וספנים ועוד.
4. **עבודת צוות ומחויבות הדדית:** הנמל כמקום עבודה התאפיין בשיתוף פעולה ובמחויבות בין אמ״י לעובדיה, ובין הפועלים לבין עצמם, בשל העבודות הייחודיות להקמתו ולתפעולו השוטף ובשל הסכנות התמידיות העולות מהים. ערכים אלו שזורים בו מיום הקמת המזח הראשון ועד לסגירתו וזאת החברה דאגה בין היתר לשיכון עובדיה, ולעת סגירת הנמל ייצגה אותם מול הממשלה בכל הקשור להסכמי פרישה או המשך תעסוקה בנמל אשדוד.
5. **גמישות ניהולית:** מנהלת הנמל ידעה להתאים את פעילות הנמל לאופי התקופה ולצו השעה כמעשה של מחויבות חברתית וכלכלית. הדבר בא לידי ביטוי בפעילות החלופית של הנמל בתקופת מלחמת העולם השנייה - חמש שנים בהם נאסרה תנועת אניות - כנמל דייגים וכמפעל ספנות.
6. **מעורבות ציבורית:** מאבק ציבורי עיקש, שהדגיש את ערכיו הייחודיים של חצי האי הירקוני, הוביל לשינוי בתפיסה העירונית כלפי המרחב ולביטול הציפייה לפיתוח נדל״ני אינטנסיבי בו. בשלושת עשורים האחרונים הוכנו תכניות שונות בעלות היקפי בנייה נרחבים ובנייה לגובה עבור מגורים, מלונאות, מסחר, תעסוקה ונופש בדרך ייבוש חלקי ים, ביטול מתווה הדרכים ההיסטוריות והריסת מבנים קיימים. התכניות לא אושרו ועל כן גם לא התממשו.
7. **מעורבות ציבורית:** מאבק ציבורי עיקש, שהדגיש את ערכיו הייחודיים של חצי האי הירקוני, הוביל לשינוי בתפיסה העירונית כלפי המרחב ולביטול הציפייה לפיתוח נדל״ני אינטנסיבי בו. בשלושת עשורים האחרונים הוכנו תכניות שונות בעלות היקפי בנייה נרחבים ובנייה לגובה עבור מגורים, מלונאות, מסחר, תעסוקה ונופש בדרך ייבוש חלקי ים, ביטול מתווה הדרכים ההיסטוריות והריסת מבנים קיימים. התכניות לא אושרו ועל כן גם לא התממשו.

היבט נופי, אורבני-סביבתי

1. **מרחב היסטורי**: חצי האי הירקוני, אשר נמל תל אביב מהווה אחד ממרכיביו העיקריים, הוא מרחב בעל חשיבות עליונה בתולדות היישוב היהודי בארץ ישראל ותולדותיה של העיר תל אביב. במהלך שנתיים בלבד הוקמו זה לצד זה שלושה מפעלים, הנמל ביניהם, בעלי תפקיד מרכזי בכלכלת העיר ועורפה החקלאי.
2. **מפגש עיר-ים**: נמל מסמל מקום מפגש דואלי ייחודי בין העיר והים המתבטאת ב:
   - **א. טבעי - מלאכותי:** בנמל מתאפשר מבט אל הים החופשי והפתוח מצד אחד, ואל העיר הבנויה והסואנת מהצד השני.
   - **ב. דינמי - קשיח:** בנמל מתקיים מפגש של מתקנים הנדסיים הבאים להתמודד עם כוחות הטבע המופעלים עליהם.
   - **ג. חיבור-ניתוק:** לאורך רצועה זו הוקמה מעגנת הנמל, אחת משלוש המעגנות של העיר, המעשירה את מגוון המפגשים בין העיר לבין הים, ועם זאת יוצרת ניתוק בין השניים.
3. **מצוינות תכנונית-נופית:** פרויקט הפיתוח של המרחב הפתוח של הנמל, שנחנך בשנת 2010, זכה בפרס "ברבה רוסה" הבינלאומי כפרויקט מצטיין באדריכלות נוף באירופה. סיפוני העץ המעוצבים יצרו מרחב שוטטות מעוצב המפגיש את המבקרים עם מערך הבינוי והנופי של הנמל אשר יחדיו יוצרים 'מפגש חווייתי של אנשים בין תל אביב לים'.

היבט תכנוני-הנדסי טכנולוגי

1. **יצירתיות תכנונית:** הקמת נמל תל אביב מסמלת יצירתיות תכנונית והנדסית בסביבה שאינה טבעית להקמת נמל, באתר ללא מים עמוקים וללא מעגן טבעי, ובהעדר ידע מקצועי מתאים.
2. **אתגר הנדסי:** נמל תל אביב הוא מתקן הנדסי מלאכותי המקיים מפגש ישיר עם סביבה ימית ועם כוחות הטבע המופעלים עליה. הנמל מתאפיין במתקנים ייעודיים כדוגמת לוכד הגלים, קירות ים, המעגנה ותעלת הכניסה אליה ומגדלור. מתקנים אלו מציגים תצורה ופרטי בנייה הייחודיים לנמל תל אביב.
3. **שלביות תכנון וביצוע:** נמל תל אביב תוכנן מראש בידיעה שייתן מענה מהיר לזמן מוגבל. כבר בשנת 1937 החלו בהכנתן של תכניות הרחבה למעגנה ובחנו אפשרויות להקמת נמל עמוק-מים חלופי.
4. **אתגר ביצועי:** עבודות הקמת הנמל היו מורכבות וייחודיות ודרשו היערכות מהירה בתקופתה של משבר פוליטי-כלכלי. לחברת "סולל בונה" היה תפקיד מפתח בהיערכות זו, כמי שהייתה בעליה של צי הכלים ההנדסיים הגדול במרחב הארצישראלי ובעלת קשרים עם חברות אחרות שפעלו בארצות שכנות.
5. **ייעוץ מקצועי:** חברת אוצר מפעלי הים נעזרה בידע מקצועי חיצוני מקומי ובין-לאומי לתכנון מתקני העגינה - המזח (Jetty) ובריכת המעגנה - המבנים ושיטות השטעון (פריקה וטעינה), ומאוחר יותר גם לגיבוש תכניות להרחבת הנמל ולהקמת נמל עמוק מים. יועצים מקומיים, בריטים ואמריקאים היו אמונים על עריכת סקרים והיו מעורבים בהליכי התכנון של הנמל.
6. **מתכנן הנמל:** נמל תל אביב הוא אחד ממפעלי הבינוי המשמעותיים ביותר עליהם חתום המהנדס יעקב שיפמן (בן סירה). כמהנדס העירייה מונה שיפמן לשמש כיו"ר הוועדה הטכנית של חברת אוצר מפעלי הים, ובמסגרת זו ריכז והתווה את מלאכת התכנון וקיבל את ההחלטות המהותיות בכל הקשור למיקום הנמל, תצורת הפיסית ושלביות העבודה.
7. **ניצול משאבים:** העבודות בנמל בוצעו תוך ניצול מקסימלי של תוצרי הלוואי הטבעיים: מסלע טבעי שפוצץ ונחצב שימש להכנת גביונים לדיפון היקף המעגנה; חלק מהמסלע נגרס ושימש כאגרגט לבטון; חול שנשאב שימש לייבוש שטח ימי.

היבט אסתטי-אדריכלי

1. **מתווה בינוי:** לנמל תל אביב מתווה בינוי אופייני לרציפי נמלי בארץ ובעולם: מחסנים מלבניים ארוכי דופן ממוקמים לאורך רציף הפריקה, ומערכת של מבני תפעול נוספים הממוקמים בעורף הרציף.
2. **טיפולוגיה:** המחסנים הראשיים של הנמל (מבנים [8] ו-[9]) זהים למחסנים שהותקנו בנמל יפו, בנמל חיפה וברחבי האימפריה הבריטית: מחסן בן קומה אחת, בעל שלד פלדה מגולוון, מפתח גג כפול ומעטפת מחופה לוחות ברזל גלי.
3. **פונקציונלית:** המחסנים והמספנות בנמל תל אביב הם מבנים המשקפים הלימה יוצאת דופן בין תפקוד המבנה לבין מאפייניו האדריכליים וההנדסיים.
   - מחסנים: תכסית ממוצעת של 2000 מ"ר, גובה 6-8 מ', שלד פלדה, מעטפת אטומה, ריבוי פתחים, גג משופע הכולל פתחים לאוורור ולתאורה.
   - מספנות: תכסית ממוצעת של 400 מ"ר, גובה 4-5 מ', שלד עץ, סככה פתוחה, גג משופע.
4. **התפתחות הבינוי:** מצב הבינוי הוא תוצר לוואי בלתי מתוכנן המעיד על התמורות שחלו באופי השימוש במרחב לאחר הפסקת פעילות הנמל. הבינוי הנוכחי בנמל הוא תוצר של קיבוע בינוי שאינו חלק מהבינוי ההיסטורי, וזאת מהסיבה של היעדר תכניות מאושרות מתאימות וריבוי מגבלות תכנוניות ברמות שונות.
5. **התחדשות הבינוי**: מאמצע שנות ה- 90 ועד לשנת 2010 בוצעו עבודות פיתוח ושיקום נרחבות למבנים השונים בנמל. עבודות אלו הובילו לשינוי נרחב במאפיינים הטכנולוגיים והחומריים במרבית המבנים ההיסטוריים, ולהוספת מרכיבים חדשים בפיתוח השטח.

6.2 המלצות

המלצות ביחס לאתרים ולמבנים במרחב הנמל

1. אתרים ומבנים <u>בעלי חשיבות גבוהה</u> יוגדרו לשימור - ראה טבלאות 1 ו-2 מפות 1 ו-2 להלן. סיווג החשיבות וההנמקות להמלצות הוצגו בפרקים 4-5.

טבלה 1: אתרים מומלצים לשימור

מספר	שם האתר	המלצות מפורטות
1	המעגנה - בריכת המים	• שיקום קיר הנמל הדרומי • פירוק חיפויי עץ לאורך הרציפים, השבת מראה משטחי הבטון המקוריים • חשיפת קיר המעגנה המזרחי • ולחתך המדורג המקורי של רציפי המעגנה • יציקת תוכן ושימושים עדכניים לבריכת המעגנה, לשימוש הציבור הרחב
2	לוכד הגלים	• שחזור הלוכד בקוטרו המקורי לרבות דירוג שפת הלוכד • שחזור מחלק הסירות
3	קירות הים	• שיקום קיר הים המערבי למצבו המקורי וחשיפת מבט פתוח לכיוון מערב (הסרת טיילת העץ העליונה) • הסרת חגורות וקורת בטון שנוצקו מעל הקיר המקורי • שיקום ראש הקיר • שיקום בטונים כללי • שמירה על פרט אחיד של המעקות
4	תעלת הכניסה למעגנה	• שמירה על צורתה המקורית של התעלה • פתרון בעיותיה הטכניות של המעגנה יבוצע באמצעות שובר גלים חיצוני או פתרון אחר במנותק מקירות התעלה המקוריים
5	ביתן הפנס / זרקור	• שיקום בטונים מינימלי בלבד למניעת קריסת המבנה • שמירה על אופי המראה החשוף של ביתן הפנס
6	מגדלור הנמל	• שיקום עמודי הפלדה וחלקי הבטון • הצבת פנסים עם תאורה בשני גוונים, כפי שבמקור
7	מנוף פטיש	• השמשת המנוף לפעילות הסברתית או אחרת
10	מאזני גשר / עמדת שקילה	• השמשת עמדת השקילה הקיימת באמצעות מתקן מקורי או דומה לשם פעילות הסברתית או אחרת • איתור עמדות שקילה נוספות שהיו קיימות באזור שער הכניסה הראשי לנמל (כיום כ"ג יורדי הסירה).

טבלה 2: מבנים מומלצים לשימור

מספר	שם המבנה	המלצות מפורטות
2	תחנת החיטוי	• עריכת תיק תיעוד מפורט למבנה • שיקום חזיתות בהתאם לממצאי התיעוד • העדפת שימוש בכניסה הראשית המקורית למבנה • שימוש של בית עסק אחד בכל שטח המבנה • שמירה על מאפייני הגג כחזית חמישית
3	אולם הנוסעים	• עריכת תיק תיעוד מפורט למבנה • שיקום חזיתות בהתאם לממצאי התיעוד • העדפת שימוש בכניסות הראשית המקורית למבנה • לא יותרו תקרות ביניים. ישמר גובה החלל השלם של המבנה מרצפה עד הגג • שמירה על מאפייני הגג כחזית חמישית
4	מחסן בטון	• עריכת תיק תיעוד מפורט למבנה • שיקום חזיתות בהתאם לממצאי התיעוד תוך התאמת המבנה לשימושים עדכניים בהתאמה לרוח המקום • שחזור כניסה ראשית למבנה ממרכז החזית הפונה למעגנה • חלוקה פנימית של המבנה באופן המדגיש את החלוקה המקורית לאגפי אורך • לא יותרו תקרות ביניים. ישמר גובה החלל השלם של המבנה מרצפה עד הגג, כולל הדגשת פתחי תאורה ואוורור בגג המקורי • הדגשה ההבדלים באופי הגג בין חלקו המזרחי של המבנה וחלקו המערבי מתוך המבנה
8	מחסן 2	• עריכת תיק תיעוד מפורט למבנה • שיקום חזיתות בהתאם לממצאי התיעוד תוך התאמת המבנה לשימושים עדכניים בהתאמה לרוח המקום • שימוש מעודכן של חיפוי חזיתות המבנה בלוחות פלדה גליים ברוח המבנה המקורי • לא יותרו תקרות ביניים. ישמר גובה החלל השלם של המבנה מרצפה עד הגג, כולל הדגשת פתחי תאורה ואוורור בגג המקורי • חלוקה פנימית של המבנה באופן המדגיש את החלוקה המקורית לאגפי אורך
9	מחסן 1	• כאמור לעיל עבור מחסן 2. • ניתן לשקול שיחזור קמרונות חבית בין מבנה זה למחסן 2 כפי שהיה בשנות ה-30.
26	מספנה צפונית	• הדגשת שלד העץ המקורי של המבנה כשריד אחרון לטכנולוגיית בנייה טיפוסי של הנמל שנעלמה • פרשנות ותצוגה של שלד העץ המקורי כתופעה ייחודית • פירוק האגף הצפוני של המבנה ושחזור מתווה הגג המשופע באופן סימטרי • שמירה על מרווחי בניה בכל היקף המבנה וחשיפת החזית הדרומית

המלצות ביחס לאתרים ולמבנים המומלצים לפירוק

מרכיבים בנויים בעלי השפעה שלילית על ערכי המורשת של מרחב הנמל יסומנו לפירוק - ראה טבלה 3 ומפות 1, 2 להלן.

טבלה 3: מרכיבים בנויים מומלצים לפירוק

מספר	שם האתר	נימוקים
1	משטח בטון מעל לוכד הגלים	• המשטח מבטל את המראה הגיאומטרי של לוכד הגלים של המעגנה, שהוא מרכיב בעל חשיבות גבוהה וייחודי למעגנת נמל תל אביב • המשטח יוצר חלוקה מיותרת למפלסים לאורך הרציף המזרחי של המעגנה • מאפייניו הטכנולוגיים המקוריים של המשטח שונו במהלך השנים
2	האנגר 11	• המבנה מסתיר מבט חופשי לים מכיוון הכיכר המרכזית של יריד המזרח • מבנה חריג בגובהו • מאפיינים אדריכליים פשטניים שאינם ברוח מחסני הנמל המקוריים
3	מעגל התנועה ברחוב כ״ג יורדי הסירה	• מהווה הפרעה פיסית וויזואלית בכניסה הראשית לנמל • מותיר מרחב צר למדרכה • מייצר הפרדה מפלסית מאולצת באזור שיטוט • פוגע במראה פתוח ונקי של החזית המזרחית של מחסן הבטון [4] המומלץ לשימור
4	טיילת העץ העליונה	• מרכיב זר למעגנה הפוגע באותנטיות ובשלמותה שלה • מסתירה את המבט הפתוח לים מכל אזור לב הנמל. • משקפת חלק מפרויקט שלא הגיע לכלל סיום, ונותרה מיותמת מתפקידה המקורי - לשמש מעבר לגשר מעל פתח המעגנה • נמצאת בשימוש דליל של מבקרים ותכליתה שיטוט בלבד • החלל שנוצר מתחתיה מהווה מפגע ויזואלי ואינו בעל מאפיינים המאפשרים שימוש הולם בו

המלצות כלליות למרחב הנמל

1. שימור ושיקום מבני הנמל ואתריו תוך השמירה על האופי המחוספס והחומריות הגולמית של המרחב. שמירה על המאפיינים המקוריים של הגג כחזית חמישית.
2. שמירה על המרווחים המקוריים בין המבנים, והימנעות מבניה חדשה בתחום מרווחים אלו.
3. פיתוח השטח סביב המעגנה יעשה באמצעות חומרי גמר וטכנולוגיות האופייניות לאזור - משטחי בטון, מרצפות בטון וכד׳.
4. בנייה חדשה במרחב הנמל תשמור על אופיו הייחודי של המקום ותעשה באופן שאינו פוגע בערכים האדריכליים של המבנים המקוריים.
5. שמירה על מעבר חופשי לציבור לאורך רצועת הנמל וקירות הים, ושמירה על מבטים פתוחים ורציפות לאורך קירות הים בכל שטח הנמל (כמסומן במפה 2).
6. הכשרת קירות הים המגדירים את תעלת הכניסה למעגנה למעבר של הולכי רגל, בתפקוד דומה לזה של המזח המוצע.
7. שמירה על רחוב הנמל כרחוב אורכי ורציף המגדיר את הגבול המזרחי של הנמל .מומלץ לשחזר באופן סימבולי את שני שעריו הראשיים של הנמל - השער הראשי (רח׳ כ״ג יורדי הסירה) ושער ציון (רח׳ שער ציון), לרבות ביתני שוער ברוח התקופה, ולהחזיר שמות אלו לשיח של מרחב הנמל.
8. הגדרת רצועת הנמל הצפונית, כמסומן במפה 2 להלן, כאזור אפשרי לפיתוח מחדש תחת מגבלות בינוי. מגבלות הבינוי יבטיחו שמירה על ערכי הבינוי של הרצועה: מבנים מאורכים בעלי תכסית בינונית, גובה קומה ממוצע 5 מ׳, גג פח דו שיפועי עם גמלון המופנה אל טיילת הים או בניצב לטיילת הים. שמירה על מאפייני עיצוב של בנייה קלה, וכן על חומרי גמר תואמים למרחב הנמל, תוך הבטחת מבט פתוח אל הים והאופק מחזית המבנים שברצועת הנמל.
9. שיקום וטיפוח סיפון העץ המעוצב כחלק מערכי ההתחדשות של המרחב.
10. הקמה של רציף בים המדמה את המזח ההיסטורי, לטובת אזכור המזח ממנו צמח הנמל, הרחבת מגוון החוויות ואפשרויות השיטוט בנמל. המיקום המומלץ הוא בהתאמה למיקום המזח ההיסטורי – כיום מול מבנים מס׳ [24-25].
11. סימון ושילוט מרחב הנמל והמבנים להדגשת הסיפור ההיסטורי ואזורי התפקוד השונים שלו.
12. איתור עמדות שקילה נוספות שהיו קיימות באזור שער הכניסה הראשי לנמל (כיום כ״ג יורדי הסירה).
13. מומלץ להקים מרכז מבקרים ייעודי לנמל. המרכז יחשוף את הציבור הרחב לסיפור ההיסטורי של הנמל, ערכים של המרחב הבנוי. המרכז ישלב נרטיבים שלא באו לידי ביטוי במחקר זה כגון: קליטת עליה, קהילות פועלי הנמל, מאפייני עבודת הנמל וכיו״ב. המבנה המתאים ביותר למרכז המבקרים, הן מבחינת המיקום המרחבי והן מבחינת גודלו, הוא מבנה מס׳ 3 - אולם הנוסעים.

מפה 1: סיווג אתרים ומבנים במרחב הנמל בהתאם לחשיבותם התרבותית

הסיווג מבוסס על הערכה איכותנית של האתרים והמבנים כפי שהוצגו בטבלאות 1 ו-2.

[1] – מספר מבנה ① – מספר אתר

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק א - נמל תל אביב**	שם הפרק: **פרק 6 - הערכה והמלצות**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **365**

מפה 2: המלצות ביחס לאתרים ולמבנים במרחב הנמל

[1] - מספר מבנה ① - מספר אתר

הערה: אתר מס' ② מומלץ להרוס את משטח הבטון מעל לוכד הגלים ולהשיב למעגנה את צורתה המקורית.

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק א - נמל תל אביב

שם הפרק:
פרק 6 - הערכה והמלצות

תאריך:
פברואר 2017

6.3 שאלות פתוחות והשלמות תיעוד

להלן ריכוז של שאלות פתוחות ושל מידע חסר שנותרו ללא מענה בסיומו של מחקר זה:

<u>שאלות פתוחות וממצאים שאינם חד-משמעיים:</u>

1. מדוע הוחלט לייבש שטח ים נרחב בשנים 1963-4, לאחר שהתקבלה החלטת ממשלה לסגור את נמל תל אביב?
2. מה היה עומקה מקורי של המעגנה? נמצא מידע סותר (בין 2.5 מ' ל 4 מ')
3. מה היו הסיבות לפירוק המזח בשנת 1939? לאשש טענה המתייחסת לשימוש חוזר של הברזל

<u>מגבלות ביחס לאיתור מידע:</u>

המחקר הצביע על כך שהתכנון המפורט של המעגנה בוצע על ידי מחלקת ההנדסה של עיריית תל אביב.

עם זאת לא אותרו תכניות ביצוע (אדריכלות והנדסה) של המעגנה בגנזך העירוני ובארכיון חברת אמ"י.

<u>השלמת מידע ופרטים שלא הייתה אליהם גישה בזמן המחקר:</u>

1. לוכד גלים: רדיוס, שרידים קיימים מתחת לתקרת הבטון (ראו עמ' 222-226).
2. מעגנה: מיקום וגודל פתח איזון מים בדופן המערבית של המעגנה (ראו עמ' 220, 227).
3. מאזני שקילה: מיקום מאזני השקילה בסמיכות לשערים הדרומיים (ראו עמ' 251-250).
4. מקלטים: שטחים תת קרקעיים של מקלטים שנחסמו (ראו עמ' 352)

חצי האי הירקוני - סקר תיעוד מתחמי

חלק ב׳ - מחסני שפך הירקון

צילום באדיבות חברת "אתריסי"

מחקר, תיעוד ועריכה:

אדר׳ ד״ר קרן מטרני

רחוב ליפסקי 7 תל אביב

052-6916343

kuff1@017.net.il

אדר׳ עדי סלע וינר

ת.ד. 9682 ירושלים 91096

050-5666952

adisewi@gmail.com

חלק ב - תוכן עניינים

הקדמה 370

נתונים כלליים 371

פרק 1 **תיעוד היסטורי ופיזי** 372

תולדות האזור ורקע סטטוטורי 373

התפתחות השטח הבנוי 374

מחסני הערובה 376

גשר רידינג 384

מתחם משפחת יופה 387

פרק 2 **כרטסת אתרים ומבנים**

אתר מס׳ 1 : גשר רידינג / גשר חברת חשמל 389

אתר מס׳ 2 : מחסן ערובה א׳ - החברה הא״י 402

אתר מס׳ 3 : מחסני ערובה ב׳, ג׳ - ברוש עצמון 416

אתר מס׳ 4 : מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל 425

סיכום, הערכה והמלצות 439

תודות לכל אלו שסייעו באיסוף מידע (לפי סדר א״ב):

גידי בר אוריין; רבקה גרשון פרשל - ארכיון היסטורי עת״א, שי פרקש; גנית מייזליץ-כסיף; מיכל עזרתי, דן מנשה ואילנה הוז מחברת ׳אתרים.

הקדמה

חלק זה של העבודה עוסק בשטח **'מחסני שפך הירקון'** המכונה גם **'צפון הנמל'** - חטיבת הקרקע באזור הצפוני של חצי האי הירקוני, במפגש בין הים התיכון ונחל ירקון (איור 1). שטח זה לא היה חלק מנמל תל אביב. העבודה מתייחסת גם לגשר רידינג (המכונה בטעות גשר ווקופ) - הגשר המערבי בין גשרי הנחל והראשון שנבנה מעל נחל הירקון בתחומי תל אביב-יפו - הגובל בשטח מחסני שפך הירקון.

שטח זה לא נכלל בתכנית מאושרת (<u>אינו</u> כלול בתא /96 משנת 1947), ולכן לא הוגדרו עבורו עד ליום זה ייעודי קרקע ו/או שימושים מותרים.

<u>מטרת חלק זה של העבודה היא זיהוי מרכיבי המורשת הבנוי והנופית הראויים לשימור במרחב מחסני שפך הירקון כבסיס לקידום תכנית מפורטת מוטת שימור למרחב חצי האי הירקוני.</u>

בגנזך ההנדסה קיים מצאי חלקי ביותר של מסמכים היסטוריים הקשורים בתכנון ובהקמת המבנים, ומהם רוכז המידע המוצג בכרטסת המבנים שלהלן.

איור 1 - תיחום **שטח מחסני שפך הירקון** על גבי תצ"א משנת 2006 (מקור: ויקיפדיה).

תקציר היסטורי

בשנת 1947 הכריזו המוסדות העירוניים על 'שעת חירום' לעניין אחסנת סחורות. בתקופה זו חל גידול משמעותי בהיקפי הייבוא דרך נמל תל אביב, שפעילותו הגיעה לשיא מאז הקמתו. על רקע זה הוקמו בסוף שנות ה-40 ביוזמת עיריית תל אביב ארבעה **מחסני ערובה*** בשטח צפון הנמל. המחסנים נבנו על <u>קרקע ממשלתית</u> במטרה להקל על מצוקת האחסנה של סחורה מיובאת. שלושה מחסנים הוקמו על קרקע שהוחכרה לעירייה בשנות ה-30, והמחסן הרביעי הוקם בשטח האצטדיון שהוחכר לאגודת מכבי העולמית. בשנת 1947 עיריית תל אביב פרסמה מכרז לחכירת משנה של הקרקע ולהקמת המחסנים. ארבע חברות זכו במכרז וקיבלו היתרים להקמת מחסנים בשטח כולל של 6,500 מ"ר. המחסנים תוכננו באופן אחיד בהנחיית מהנדס העיר יעקב בן סירה (שיפמן) בסגנון פונקציונלי-מודרני. כל חברה שכרה את שירותיו של מתכנן מטעמה שביצע את התכנון המפורט על בסיס הקווים המנחים שהתווה שיפמן.

המחסנים נחנכו בתחילת שנות ה-50 ותופעלו עד תחילת שנות ה-70. בתקופה זו עבר ניהול האזור מידי החברה לפיתוח תל אביב (חפת"א) לידי חברת "אתרים" - חברה עירונית ממשלתית, לשם הוצאה אל הפועל של תכנית פיתוח רחבה של חצי האי הירקוני לצרכי מגורים, פנאי ונופש. התכנית נגנזה מסיבות עסקיות מגוונות לאחר פינוי חברות האחסנה. גם פרויקטים נוספים שתוכננו לחצי האי במהלך שנות ה-90 לא הגיעו לידי מימוש. לאחר שהתכנית נגנזה המבנים הושכרו מחדש בעיקר לצרכי אחסנה.

בשנת 1999, עם כניסתו של רון חולדאי לראשות העירייה, חל שינוי ביחס אל המתחם. חולדאי ראה במרחב פוטנציאל לשימושים של מסחר, בילוי, בידור ונופש. בתחילת שנת 2000 שיקמה חברת "אתרים" את מבני המחסנים ואת השטחים הפתוחים סביבם במטרה להסב את המקום למתחם בילוי ותרבות, שזכה לשם "מחסני שפך הירקון". המבנים הוסבו לשימושים חדשים, בהם עוגני פעילות בתחום הבילוי וחיי הלילה - 'תיאטרון על הירקון', מועדון ה-TLV ואולם האירועים טראסק. על הפרויקט הופקד משרד האדריכלים מייזליץ כסיף, שש שנים <u>לפני</u> זכייתו במכרז לפיתוח מרחב נמל תל אביב.

מאז שנת 2001 שודרג המרחב הציבורי פעמיים: בשנת 2008, ובשנת 2013.

*מחסן ערובה

מחסן ערובה, המכונה גם מחסן רישוי (Bonded Storage ,Bonded Warehouse) הוא מחסן ברישיון המכס ובפיקוחו, המאפשר ליבואן לאחסן בו מטענים בטרם שולם המכס עבורם ובטרם הם שוחררו מפיקוח המכס. מחסן ערובה אינו בבעלות חברות הנמל. <u>הרשות להפעלת מחסן ערובה מתקבלת מרשות המיסים</u>.

מקורות: רשות המיסים - נוהלי מכס (סחר חוץ) פרק 24 - מחסנים רשויים. ירושלים, ח' בחשון התשס"ט 6.11.2008; חברת נמלי ישראל, אינדקס מונחים ותהליכים: www.israports.co.il.

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

נתונים כלליים

נתונים כללים:

שטח (מסומן בקו אדום מרוסק): כ-8 דונם (הערכה)

מספר גוש	מספרי חלקות בשלמותן	מספרי חלקות בחלקן
6965	5	8 ,7 ,4 ,1

כתובות הבניינים:

- יוסף יקותיאל 3
- יוסף יקותיאל 4
- יוסף יקותיאל 6

שטחי עתיקות מוכרזים ואתרי עתיקות:

השטח נמצא בתחום שטח עתיקות מוכרז- תל אביב, עבד אל-נבי (מזרח) (26764/0).

תכניות שימור ורשימות שימור:

המבנים אינם מסומנים לשימור בתכנית ואינם נכללים ברשימת שימור עירונית.

איור 2: סימון גושים וחלקות על רקע תצ"א 2015
מקור: gisn.tel-aviv.gov.il/iview

איור 3: שטחי עתיקות מוכרזים ואתרי עתיקות
מקור: http://www.govmap.gov.il

תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק ב - מחסני שפך הירקון**	שם הפרק: **הקדמה**	תאריך: **פברואר 2017**		עמוד: **371**
				אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	

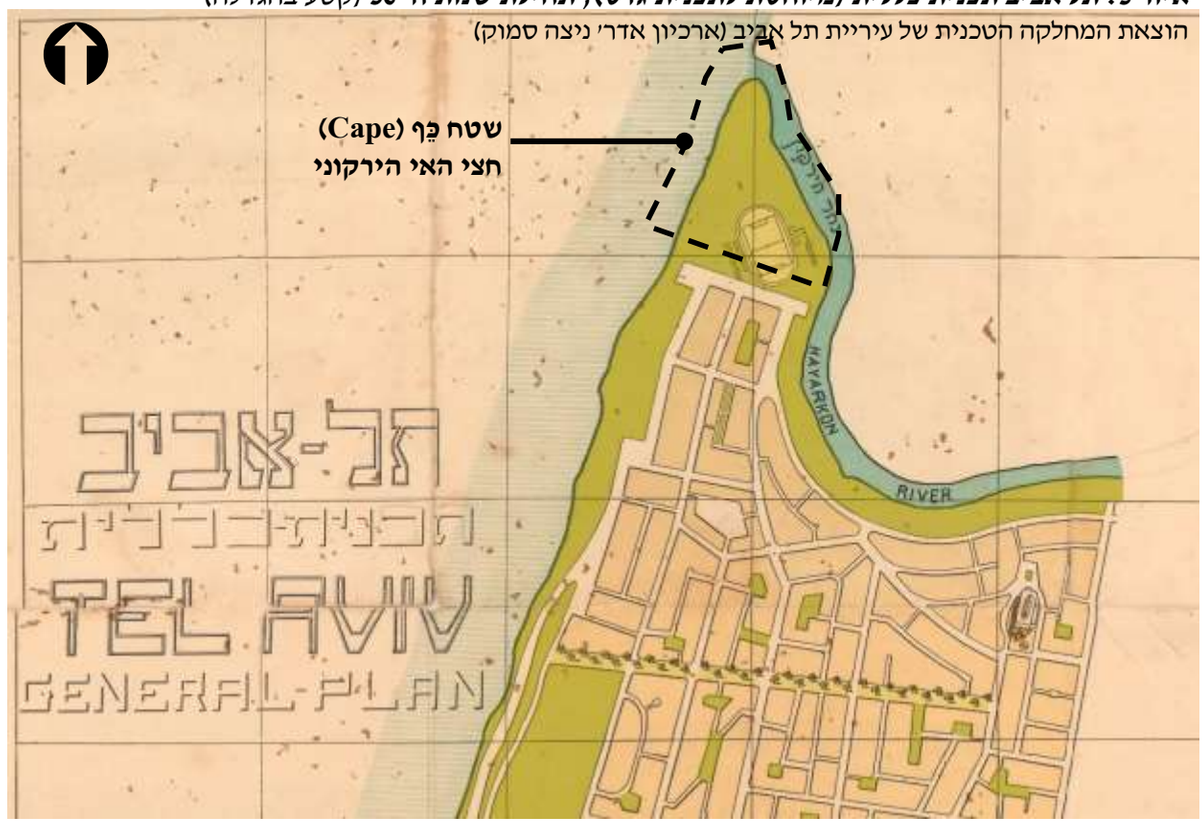
פרק 1 - תיעוד היסטורי ופיזי

1.1 תולדות האזור ורקע סטטוטורי

כֶּף (Cape) חצי האי הירקוני - שטח קצה יבשה הבולט וחודר אל תוך שטח הים, מאופיין בקרקע חולית ומושפע במידה רבה ממחזוריות הגאות והשפל. במפת תל אביב-יפו משנת 1944 (איור 4) מסומן שטח זה בגוון כתום (ראה קו שחור מרוסק). מדובר בשטח התחום ממערב בים התיכון, ממזרח בנחל הירקון ומדרום בגדר המקיפה את שטח מגרש המכביה. הכף נחצה לשניים על ידי דרך גשר רידינג (כיום רחוב יקותיאלי) ושביל מגיע אליו מהגדה הדרומית של הירקון. השובל הדרומי של שטח זה סופח לנמל תל אביב (מסומן במפה באדום [לא במקור]).

בשנת 1937 החכירה ממשלת המנדט את הקרקע לעיריית תל אביב עבור שטח למטרות ספורט ונופש, בהתאם למפורט בדו"ח תכנית גדס (איור 5). בחוזה החכירה נקבע כי לעירייה אסור להחכיר את הקרקע בחכירת משנה או לשעבד אותה לגורם שלישי (מכתב 15.2.1950, ארכיון עירוני תיק 3036-04). על הניהול הופקדה החברה לפיתוח תל אביב (חפת"א), ובשנת 1971 הוא הועבר לידי חברת "אתרים" (הרחבה בהמשך).

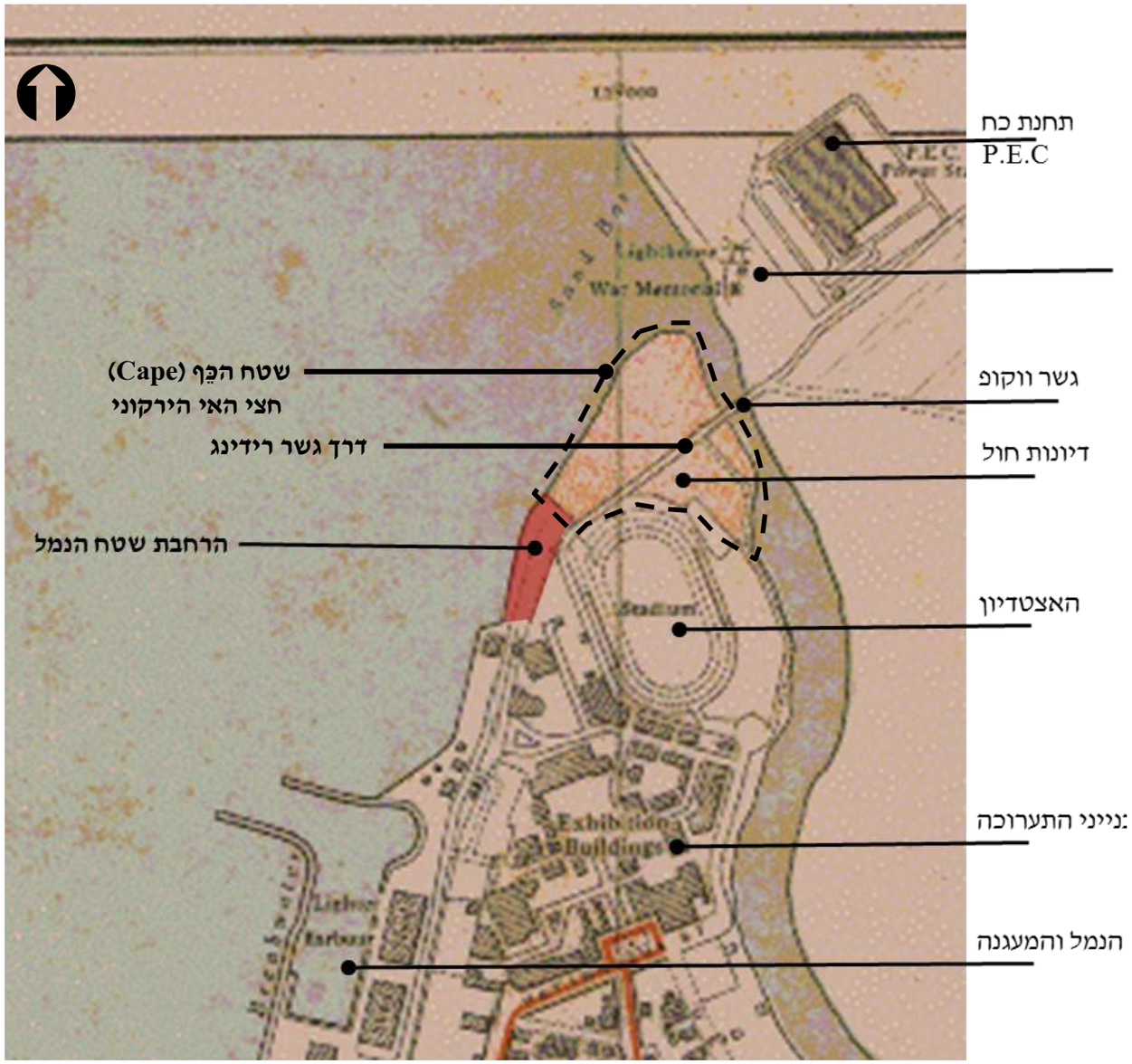
איור 5: תל אביב תכנית כללית (מיוחסת לתכנית גדס); תחילת שנות ה-30 (קטע בהגדלה)
הוצאת המחלקה הטכנית של עיריית תל אביב (ארכיון אדר' ניצה סמוק)



במקביל, בשנת 1937 החלה הקמתה של תחנת הכוח רידינג בעברו הצפוני של שפך הירקון, והוקם הגשר המחבר בין חצי האי הירקוני לבין תחנת הכוח. עד להקמתו התבצעה חציית הנחל, לשם מעבר סחורות וציוד, בשעות שפל באמצעות גמלים.

איור 4: מפת תל אביב יפו; 1944 (קטע בהגדלה)

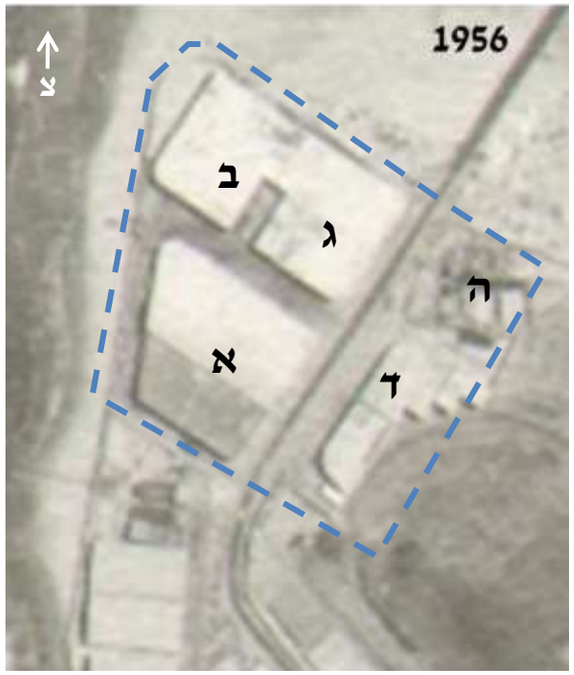
1944 Survey of Palestine, הדפסה חוזרת 1945, קנה מידה במקור 1: 10,000 (גיליון 1 מתוך 2)
(ארכיון היסטורי עיריית תל אביב יפו)

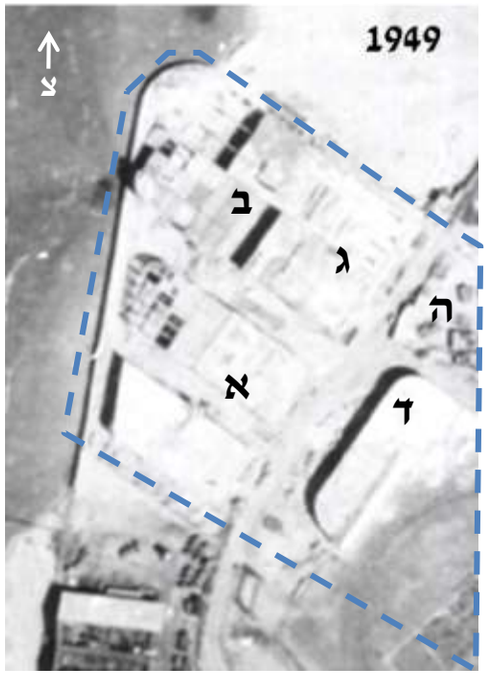


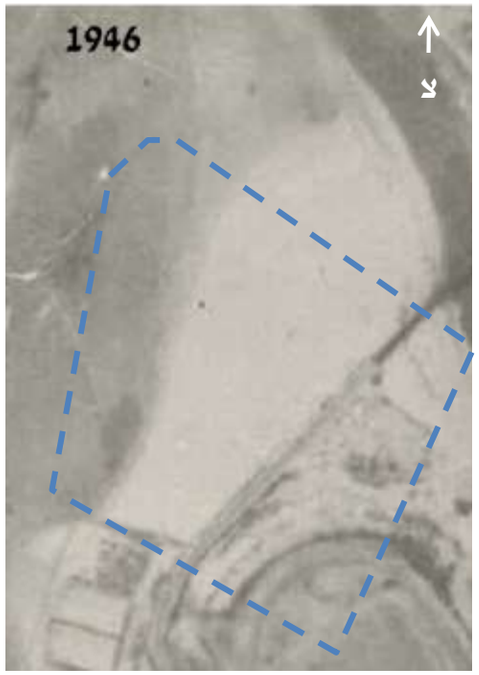
תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com; אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון**	שם הפרק: **פרק 1 - תיעוד היסטורי ופיזי**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **373**

1.2 התפתחות השטח הבנוי

השטח המתועד





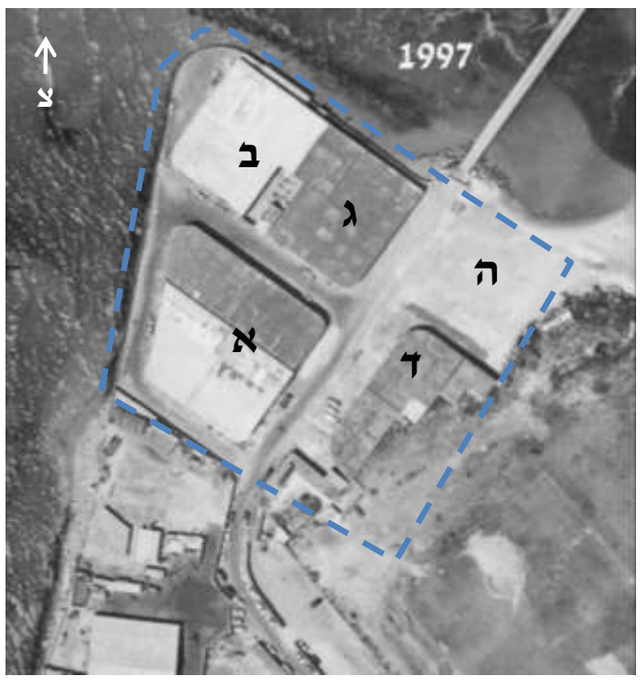


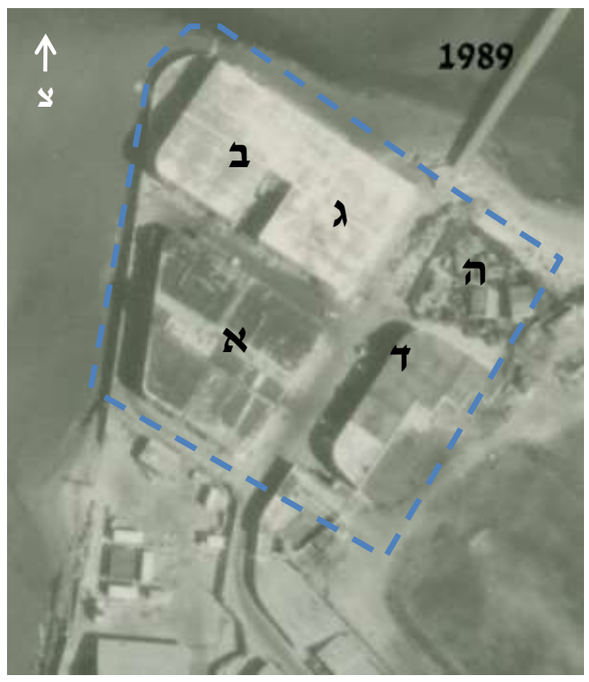
סקירת תצלומי אויר

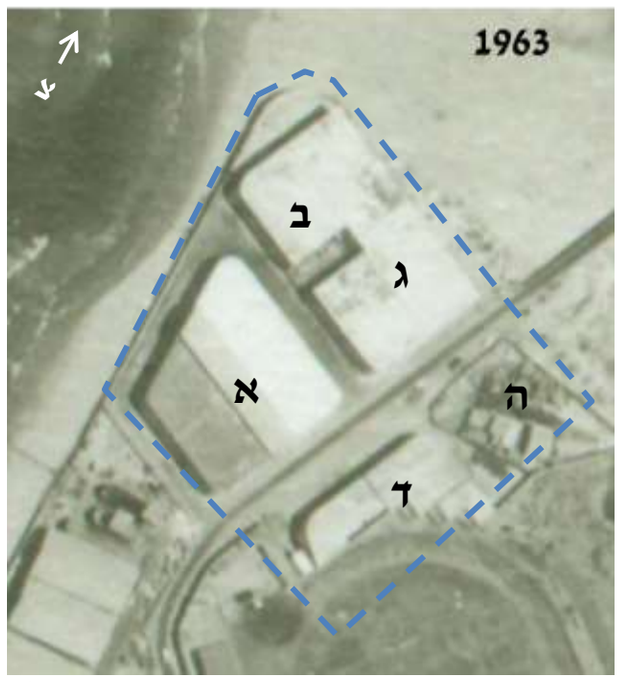
<u>ממצאים עיקריים</u>:

- **בתצ"א משנת 1946** השטח החולי פנוי מבינוי וללא קיר תמך.
- **בתצ"א משנת 1949** ניתן לראות: (1) נבנה קיר התמך המפריד בין הים לשטח המבונה; (2) מחסנים ב ו-ג בבנייה; (3) הושלמה בנייתו של מחסן ד'; (4) מחסן א' מורכב משני חלקים נפרדים ולהם גג משותף.
- **בין השנים 1949 - 1989** השטח הצפוני המסומן באות (ה) היה מיושב ובו מבנים וצמחייה. הרחבה אודות אזור זה ראו בתת פרק 1.4 להלן.
- **משנת 1949 ועד היום** לא חל שינוי בהיקף השטח הבינוי באזור זה.

הערה: מספרי המבנים (א' עד ג') מופיעים ברישיונות הבנייה.







תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק ב - מחסני שפך הירקון

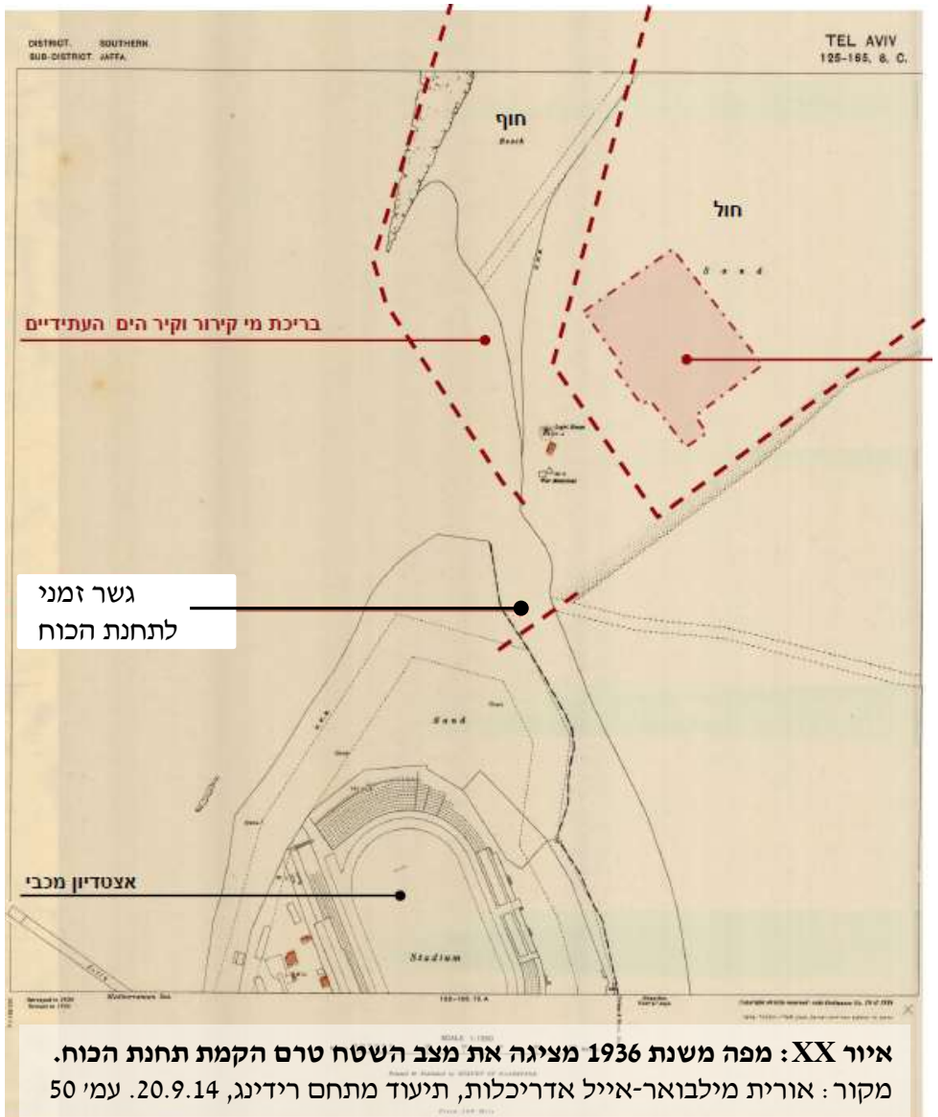
שם הפרק:
פרק 1 - תיעוד היסטורי ופיזי

תאריך:
פברואר 2017

דרך רידינג וגשר רידינג

'דרך גשר רידינג' - כיום רחוב יוסף יקותיאלי - עוברת במרכז אזור מחסני שפך הירקון, ומהווה המשך ישיר ל'רחוב נמל תל אביב'. זו היא דרך פרטית שאורכה כ-150 מ' (איור 6 - מסומן בקו אדום מרוסק) שהוכשרה בשנת 1937 כנתיב גישה לתחנת הכוח רידינג (נחנכה בשנת 1938), ותוחזקה לאורך השנים על ידי החברת לפיתוח תל אביב (חפת"א). בשנת 2008 שונה שם הדרך לרחוב יוסף יקותיאלי.

במאי 1937 תכננה חברת חשמל והקימה מעל הנחל באזור שפך הירקון גשר **זמני** עבור גישה **זמנית** לתחנת הכוח. בתחילה הוקם גשר עץ, שהוחלף לאחר פרק זמן קצר בגשר המבוסס על כלונסאות בטון. הגשר 'הזמני' קיים עד היום ומוכר בטעות בשם גשר ווקופ - ראו הרחבה בהמשך.



איור XX: מפה משנת 1936 מציגה את מצב השטח טרם הקמת תחנת הכוח.
מקור: אורית מילבואר-אייל אדריכלות, תיעוד מתחם רידינג, 20.9.14. עמ' 50

איור 6: רחוב יקותיאלי (בעבר דרך גשר רידינג)
מקור: http://www.govmap.gov.il

יוסף יקותיאלי (12 באפריל 1897 - 25 בספטמבר 1982)

היה עסקן ספורט ישראלי, הוגה רעיון המכביה ומגשימו. הוא נישא ליהודית, בתו של עקיבא אריה וייס (ממייסדי אחוזת בית). יקותיאלי היה הרוח החיה ביסוד מוסדות הספורט בארץ ישראל, ההתאחדות לכדורגל, התאחדות אגודות הספורט לחובבים והוועד האולימפי הארץ-ישראלי, וסיפוחם של אלה אל מוסדות הספורט הבין-לאומיים. היה חתן פרס הוז לספורט (1954) ופרס ישראל על מפעל חיים בעיצוב הספורט ובקידום תרבות הגוף בישראל (1979) ויקיר העיר תל אביב (1981).

מקורות:
עדנה יקותיאלי בתוך ענר זאב (עורך), 1999. המאה ועשרים במאה ועשרים. הוצאת הד ארצי.
ויקיפדיה ערך: יוסף יקותיאלי
תצלום: http://www.b4ever.co.il/Memo.asp?b_Ind=894

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il

1.3 מחסני הערובה

הדרישה להקמת מחסני ערובה

בשנת 1947 הכריזו המוסדות העירוניים על 'שעת חירום' לעניין אחסנת סחורות. בתקופה זו חל גידול משמעותי בהיקפי הייבוא דרך נמל תל אביב, שפעילותו הגיעה לשיא מאז הקמתו. מלאי מחסני הערובה בעיר תל אביב היה בחסר חמור שנאמד בכ-10-14 אלף מ"ר, בהם ניתן היה לאחסן סחורות בהיקף של 40- 30 אלף טון המיועדות לתל אביב וסביבתה. שלוש סיבות עיקריות הובילו לחסר זה:

1) האחסנה בנמל יפו גררה מיסוי עקיף והוצאות הובלה נוספות (איור 7)
2) האחסון של סחורה למשק היהודי בנמל יפו סיפק עבודה ליישוב הערבי (איור 7)
3) בנמל חיפה לא ניתן היה לאחסן סחורות שיועדו לתל אביב בשל המצב הביטחוני (איור 10)

בשנת 1947 הוקמה בעיריית תל אביב "ועדה להקמת מחסנים לאחסנת סחורות" בכדי לאתר מיקום להקמת מחסני ערובה חדשים. הועדה גובשה בשיתוף עם חברות מקומיות לאחסנת טובין מיובאים, שהיו מאוגדות תחת לשכת המסחר של תל אביב (איור 4). חברי הועדה (ש. שלוש, צ. לוביאנקר וד"ר ב. קרוגליאקוב) המליצו שלא לרכז את המחסנים באזור אחד בעיר אלא לפזרם במספר מוקדים.

שטח כֶּף (Cape) חצי האי הירקוני נמצא מתאים וזמין ביותר להגשמת מטרה זו, והוחלט לגשת מיד להקמת מחסנים בו.

מקורות: פרטיכל ישיבה מיום 19.9.1947 וכן 14.10.1947, ארכיון עירוני, תיק 3036-04).

להרחיבם. דבר זה לא בלבד שמונע את פיתוחם של מקורות פרנסה מרובים בסבלות, בהובלה, במכוניות ובעבודה של פקידים במשרדים, אלא יש בו גם סכנה רצינית להבטחת אספקה סדירה לאוכלוסיה היהודית באזור בו מרוכז שליש מהיישוב כולו.

מיצרכי מזון חיוניים מובאים בדרך־בם על ידי האחים סטיל דרך נמל יפו או ברכבת מחיפה והם מאוחסנים ביפו, מקום שם יש מחסנים גדולים. יש לעשות פעולה מרוכזת כדי לתקן את המצב לשם כך יש צורך בהשקעות גדולות מאוד, השקעות של מאות אלפי לירות, להקמת מחסנים קבועים וגדולים בת"א. דבר זה יכול להיעשות רק בהשתתפותה הפעילה של עיריית תל־אביב. זה לא כבר הוקמה ועדה מתמדת על יד המחלקה הכלכלית של העירייה ובראשה עומד המהנדס א. פוגל, שבודקת את השאלה באופן יסודי. בעתיד הקרוב עומדים להרחיב כמה מחסנים כדי להגדיל את בית־קיבולם ב־4—5 אלפים טונות. אולם זה יפתור את השאלה רק באופן חלקי. יהיה צורך להקים גם מחסנים ארעיים. כן יש למצוא דרכים כדי להקטין את ההפרש הגדול בהוצאות האיחסון, ההובלה והסבלות בין יפו ות"א המגיע עכשיו למאה מא"י לכל טונה של סחורה. כאן מתנהל משא־ומתן עם בעלי הטחנות. יש תקוה שהם יבינו את חשיבותו של עניין האיחסון בת"א ויפנו במשותף לאחים סטיל ברדישה לאחסן במידת האפשרות הטכנית את האספקה המיועדת לת"א במחסנים השונים בעיר. בניין מחסנים מתאימים לצרכי האוכלוסיה של העיר ובנותיה היא שאלה רחופה. כל השקעה בשטח זה תכניס רוחים, תתן פרנסה לרבים מחושבי העיד וגם עשרייה להבטיח מלאי מזונות בשעות תירום.

ח. י.

לקראת בניין מחסני סחורות גדולים בת"א?

רבבות לורות מפסידה תל־אביב בכל שנה כתוצאה מאיחסון הסחורות המיועדות לתצרוכת בעיר וסביבתה הידרדית במחסני יפו. לפי הערכה מגיעה הכמות של הסחורה הזו ל־15 עד 20 אלף טונות מדי חודש, מיצרכי מזון, כמו גרעינים, קמח, סוכר וגרעינים כותנה ושומשום לייצור שמנים, תופסים את חלק הארי של כל הכמות הזו אבל גם חלקן של סחורות אחרות, כמו חומרי בניין, מגיע לאלפי טונות. אפשרויות האיחסון בת"א הן לפי שעה מצומצמות. אין קיימים בעיר מחסנים גדולים, יש רק עשרה מחסני ערובה קטנים בלבד. המחסנים של אוצר־מפעלים בנמל הם מלאים ויש צורך

איור 7: כתבה בעיתון 'על המשמר', 10.9.1947, עמ' 2 אודות המחסור במחסני ערובה בתל אביב

מקור: Jpress, בסיועו האדיב של שי פרקש

מכרז להקמת מחסני ערובה, 1947

לאור החלטת "ועדה להקמת מחסנים לאחסנת סחורות" הורה ראש העיר ישראל רוקח למהנדס העיר יעקב בן סירה לבדוק את השטח המיועד. בשטח, שהיה בניהול החברה לפיתוח תל אביב (חפת"א), נמצאו "בתי מלאכה צבאיים ששכנו שם מאז ימי המלחמה" (א. זיפשטיין מנכ"ל אמ"י לראש העיר, ארכיון עירוני, 13.1.1947, תיק 3036-04).

בן סירה קיים סיור עם חבר הועדה ד"ר ב. קרוגליאקוב וכתב בתשובתו לראש העיר, כי מצא את השטח ראוי לתכלית של מחסנים, ולשם כך יש להקים קיר מגן (קיר תמך במפגש הכֵּף עם הים) וליישר את פני השטח. בן סירה המליץ לעשות שימוש גם בשטח הסמוך למגרש המכבייה, ממזרח לדרך גשר רידינג (ארכיון עירוני, 17.10.1947, תיק 3036-04). ראש העיר פנה לנשיאות 'מכבי' העולמית בבקשה לעשות שימוש בשטח שהוחכר לאגודה בסמוך לאצטדיון (מכתב 19.12.1947, תיק כנ"ל).

בעקבות חו"ד זו הוחלט לפרסם מכרז פומבי לחכירת השטח לשם הקמה של מחסני ערובה קבועים ותפעולם (איור 10). המכרז פורסם בעיתונות בתאריך 16.11.1947 (הכרזה פומבית מס' 245) (איורים 9, 8). המועד אחרון להגשת הצעות נקבע ל- 27.11.1947. החברות שזכו במכרז הן **חברת אורנע** בע"מ, **חברת ברוש, חברת עצמון והחברה הארצישראלית המרכזית למחסר והשקעות** בע"מ.

ההסכם שגיבשה עיריית תל אביב חייב את החברות להקים מחסנים תוך 6 חודשים מיום הזכייה ולעשות בהם שימוש כמחסני ערובה בלבד למשך 17 שנים. כן נקבע כי בתום תקופת השימוש יועברו המבנים לרשות עיריית תל אביב במצב שהיו במועד בנייתם בהתחשב בבלאי ופחת רגילים. ההסכם כלל סעיף שיפוי בו נקבע כי העירייה תשפה את החברות בעלות הקמת המבנים וברווח שנמנע מהם אם לא תוכל למלא את התחייבותה בדבר חכירת המשנה של הקרקע.

איורים:

איור 8 : **פרסום ההכרזה בעיתון 'דבר', 16.11.1947.** מקור : ארכיון 'דבר'.

איור 9 : **פרסום ההכרזה בעיתון 'המשקיף', 16.11.1947.** מקור : Jpress.

איור 10 : **כתבה בעיתון 'על המשמר', 10.9.1947, עמ' 4.** מקור : Jpress.

קטעי העיתונות אותרו בסיועו האדיב של שי פרקש.

הכרזה מס. 245

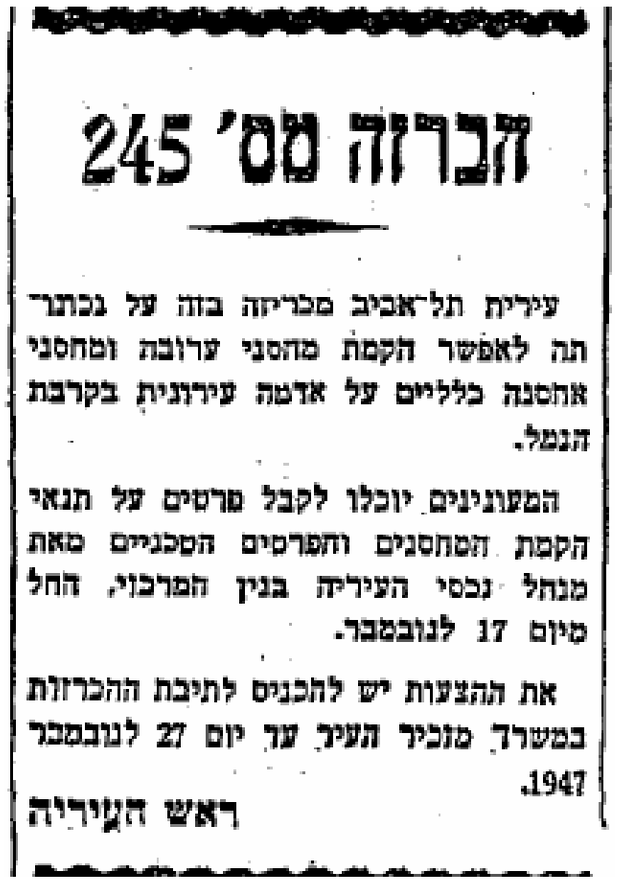
עיריית תל-אביב מכריזה בזה על נכונותה לאפשר הקמת מחסני ערובה ומחסני אחסנה כלליים על אדמה עירונית בקרבת הגמל.

המעונינים יוכלו לקבל פרטים על תנאי הקמת המחסנים והפרטים הטכניים מאת מנהל נכסי העיריה בבנין המרכזי, החל מיום 17 בנובמבר.

את ההצעות יש להכניס לתיבת ההכרזות במשרד מזכיר העיר עד יום 27 בנובמבר 1947.

ראש העיריה

8



הכרזה מס' 245

עיריית תל-אביב מכריזה בזה על נכונותה לאפשר הקמת מחסני ערובה ומחסני אחסנה כלליים על אדמה עירונית בקרבת הגמל.

המעונינים יוכלו לקבל פרטים על תנאי הקמת המחסנים והפרטים הטכניים מאת מנהל נכסי העיריה בבנין המרכזי, החל מיום 17 בנובמבר.

את ההצעות יש להכניס לתיבת ההכרזות במשרד מזכיר העיר עד יום 27 לנובמבר 1947.

ראש העיריה

9

יוקמו מחסנים בת"א לאחסנת סחורות מכולת

תל-אביב, יום ג'. — נודע, כי נעשות הכנות להקמת מחסני אחסנה גדולים בעיר שיאפשרו להעביר סחורות הנועדות לתל-אביב והנמצאות כעת ביפו מחוסר מקום.

המובר הוא בראש וראשונה באספקת סחורות מכולת וגרעיגים לקמח ולשמן המובאים על ידי האחים סטיל — בסך הכל כ-16 אלף טונות. הושג הסכם עם תחנות הקמח בת"א לפיו מתחייבים בעלי התחנות לשאת את עודף ההוצאות הקשור בהעברת המחסנים לת"א.

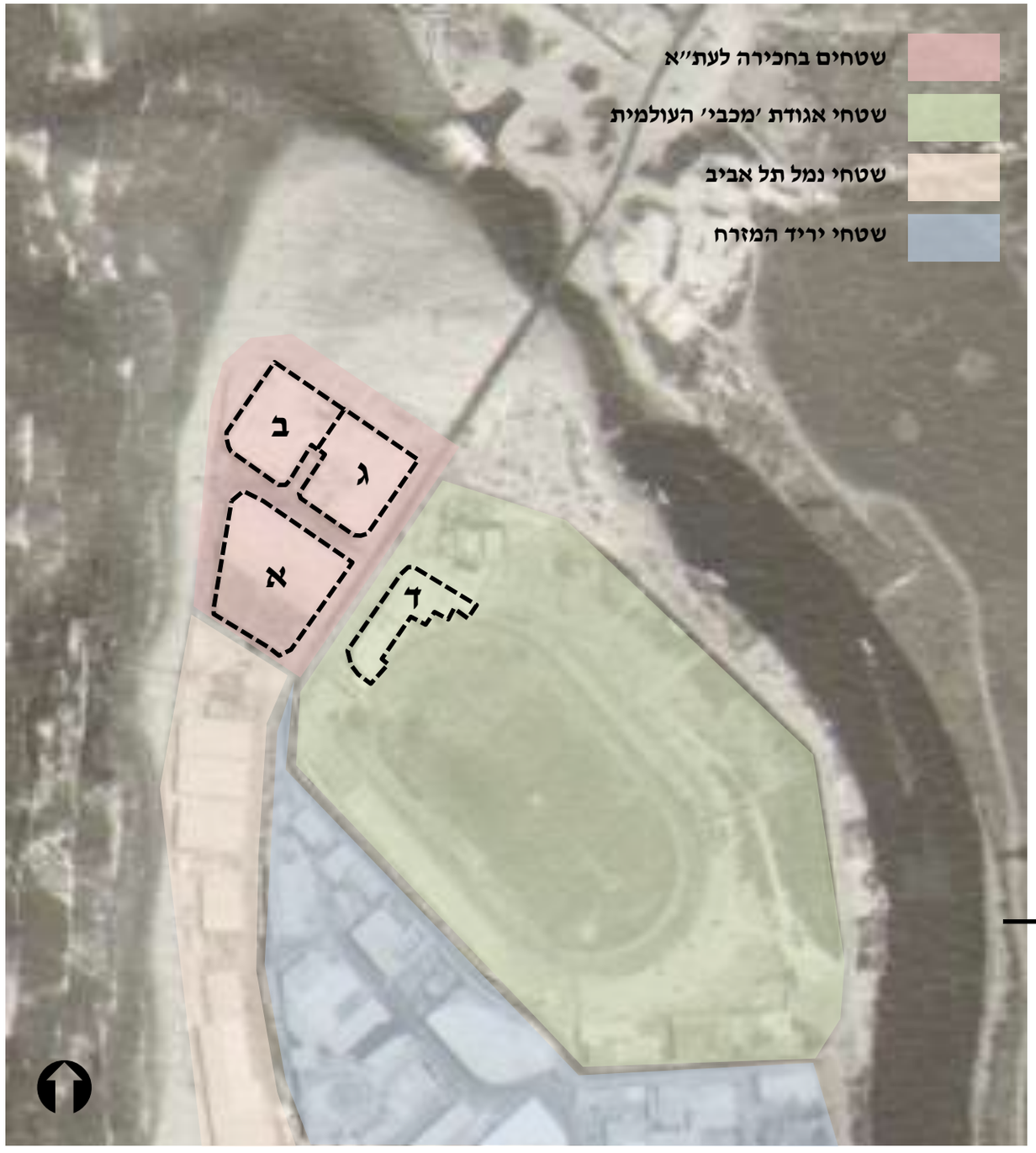
10

הקמת המחסנים ושיוכם, 1949

רישיונות הבנייה להקמת המחסנים ניתנו במהירות. בחודש אוקטובר 1949 הסתיימה בנייתו של המחסן הראשון, ובנייתם של שאר המחסנים הסתיימה באמצע שנת 1950 (איור 11). המסמכים שנמצאו בארכיון לא מצביעים על האופן שבו שויכו חלקות הקרקע שעמדו למכרז לחברות השונות שזכו בו. על קשר זה ניתן ללמוד באופן עקיף מהיתרי הבניה שניתנו להקמת המבנים במהלך שנת 1949. **בגנזך ההנדסה קיים מצאי חלקי ביותר של מסמכים היסטוריים הקשורים בתכנון ובהקמת המבנים**, ומהם רוכז המידע המוצג בטבלה שלהלן:

שם המבנה[1] (סימון בתצ"א)	החברה החוכרת	שטח המבנה	מתכנן
א	והחברה הארצישראלית המרכזית למסחר והשקעות בע"מ	2438.6 מ"ר	אינג' משה טייבר
ב	חברת ברוש	1394 מ"ר	אינג' אלכסנדר פן
ג	חברת עצמון	כ-1000 מ"ר	אינג' אברהם ארזי[2]
ד	חברת אורנע בע"מ	999.35 מ"ר	אדר' ש. שטיינבוק

הערות לטבלה:
1) שמות המבנים א, ב, ג ניתנו במקור ומופיעים על גבי היתרי הבניה.
2) אינג' אברהם ארזי הוא סבא של קרן מטרני מעורכות תיעוד זה.



איור 11: תצלום אוויר, 1956 (הגדלה)
ממ/7 5766, החוג לגיאוגרפיה, אוני' תל אביב
באדיבות אורית מילבאור-אייל אדריכלות

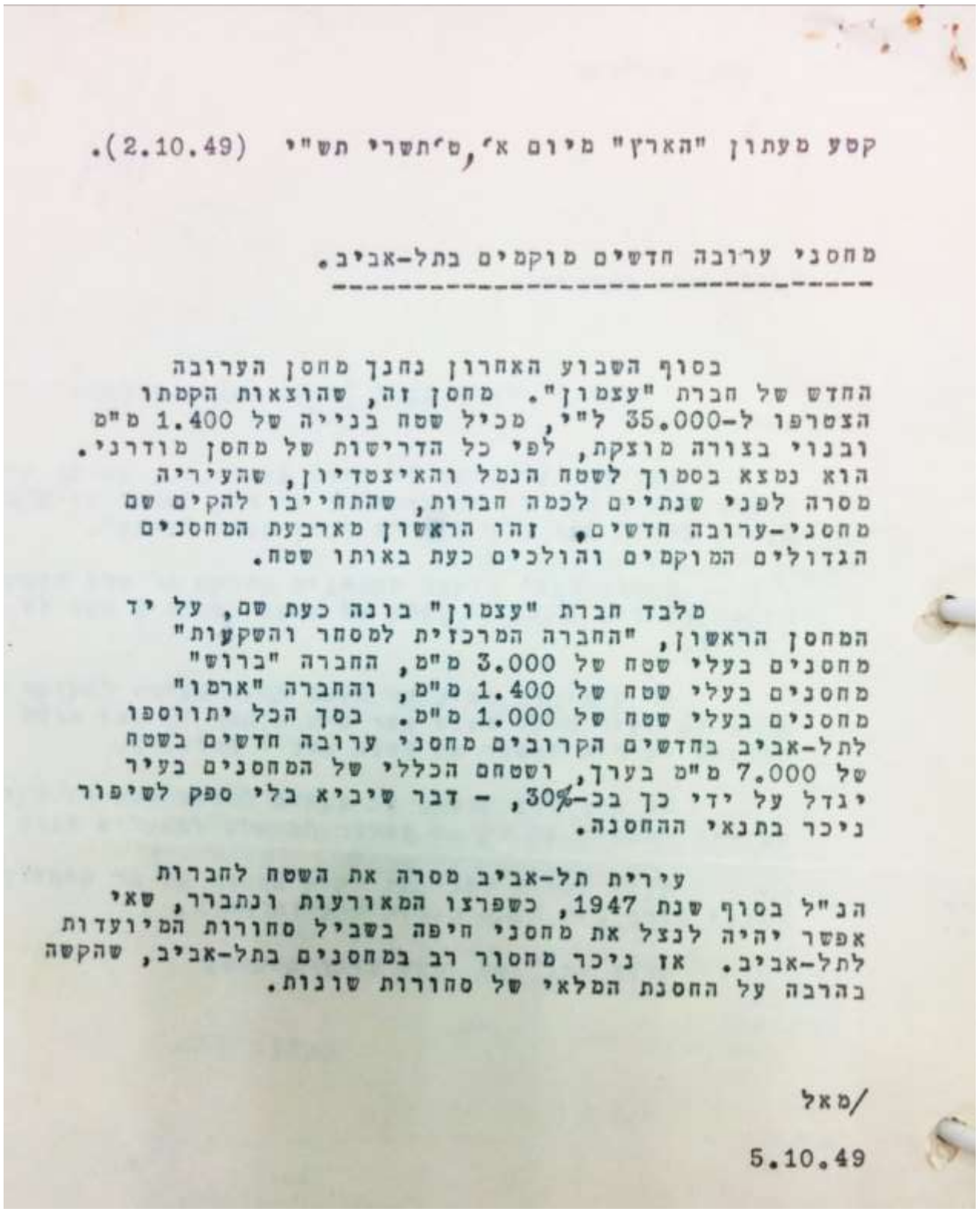
קבלת רישיונות להפעלת מחסני ערובה

בנייתם של המחסנים הסתיימה בסוף שנת 1949 (איור 12). אולם בעלי המחסנים לא זכו לקבל רישיון משלטונות המכס להפעלתם כמחסני ערובה בשל בעיות משפטיות וקנייניות הקשורות בקרקע עליה הוקמו המחסנים. חודשים רבים לא יכלו בעלי המחסנים לעשות שימוש במחסנים. וכך היה:

1) בחודש פברואר 1948, לאחר פרסום המכרז וקביעת הזוכים בו, העביר היועץ המשפטי של העירייה לראש העיר חו"ד בה נרשם כי המכרז אינו תקין שכן על פי חוזה החכירה המקורי **לעירייה אין זכות להחכיר את הקרקע בחכירת משנה וכי אין לה אפשרות לעשות שימוש מסחרי בקרקע** (ארכיון עירוני, 15.2.1948, תיק כנ"ל).
2) למרות האמור החליטה עיריית תל אביב לחתום על ההסכם מול החברות שזכו במכרז. ההסכמים נחתמו במחצית שנת 1949.
3) לאחר קום המדינה סוגיית הבעלות על הקרקע הועלתה על ידי מוסדות המדינה החדשה. המחלקה לניהול נכסי המדינה במשרד האוצר וכן מנהל משרד המכס והבלו התכתבו עם ראש העיר בדבר חוקיות המכרז ונזפו בעירייה על התנהלותה בעניין (מכתבים 18.11.1949, 14.10.1949, תיק כנ"ל). שלטונות המכס של מדינת ישראל - הגוף האמון על מתן רישיונות להפעלת מחסן ערובה - סירבו להעניק למקימי המחסנים רישיון בטענה כי המחסנים הוקמו על קרקע ממשלתית ללא קבלת היתר שימוש מהממשלה.
4) בסוף חודש מרץ 1950 בהתערבות ראש העיר רוקח הגיעה הבעיה לפתרונה והתקבלה, תחת מחאה, הסכמת מנהל המחלקה לנכסי מדינה לשימוש המבוקש בקרקע. המדינה הדגישה כי היא לא מכירה בתנאי החוזה וכי הדיירים ידרשו להחזיר למדינה את הנכס בעל עת שידרשו לכך (מכתב 17.3.1950, תיק כנ"ל).

בעת קבלת הרישיונות המיוחלים הייתה המדינה שרויה במצוקה ביטחונית וכלכלית, והדרישה לשימוש במחסני הערובה ירדה באופן משמעותי. חברת אורנע בע"מ, ביקשה מהעירייה להתיר לה להשכיר את מחסן ד' שבבעלותה (הצמוד לאצטדיון) בשכירות משנה ליזם יהודי אמריקאי שביקש להקים במקום בית דפוס חדיש. ההיתר ניתן לה והמבנה הושכר לחברת "דפוס ישראל". גם חברת עצמון מחסני ערובה בע"מ ביקשה בשנת 1951 להסב את מחסן הערובה למחסן כללי עבור חומרי בניה (בעיקר עצים וברזל) למניעת "סתימה בנמלי ת"א ויפו" (מכתב 16.7.1951, ארכיון עירוני תיק 04-3036). חברת עצמון השכירה את המחסן של חברת ברוש ועשתה בו שימוש לאורך שנים (ואף הוכרה כדיירת מוגנת בו).

איור 12: כתבה בעיתון הארץ אודות מחסני הערובה החדשים בתל אביב
מקור: ארכיון עירוני, 2.10.1949, תיק 04-3036



קסע מעתון "הארץ" מיום א', ט' תשרי תש"י (2.10.49).

מחסני ערובה חדשים מוקמים בתל-אביב.

בסוף השבוע האחרון נתנך מחסן הערובה החדש של חברת "עצמון". מחסן זה, שהוצאות הקמתו הצטרפו ל-35.000 ל"י, מכיל שטח בניה של 1.400 מ"מ ובנוי בצורה מוצקת, לפי כל הדרישות של מחסן מודרני. הוא נמצא בסמוך לשטח הנמל והאיצטדיון, שהעיריה מסרה לפני שנתיים לכמה חברות, שהתחייבו להקים שם מחסני-ערובה חדשים. זהו הראשון מארבעת המחסנים הגדולים המוקמים והולכים כעת באותו שטח.

מלבד חברת "עצמון" בונה כעת שם, על יד המחסן הראשון, "החברה המרכזית למסחר והשקעות" מחסנים בעלי שטח של 3.000 מ"מ, החברה "ברוש" מחסנים בעלי שטח של 1.400 מ"מ, והחברה "ארמון" מחסנים בעלי שטח של 1.000 מ"מ. בסך הכל יתווספו לתל-אביב בחדשים הקרובים מחסני ערובה חדשים בשטח של 7.000 מ"מ בערך, ושטחם הכללי של המחסנים בעיר יגדל על ידי כך בכ-30%, - דבר שיביא בלי ספק לשיפור ניכר בתנאי ההחסנה.

עירית תל-אביב מסרה את השטח לחברות הנ"ל בסוף שנת 1947, כשפרצו המאורעות ונתברר, שאי אפשר יהיה לנצל את מחסני חיפה בשביל סחורות המיועדות לתל-אביב. אז ניכר מחסור רב במחסנים בתל-אביב, שהקשה בהרבה על החסנת המלאי של סחורות שונות.

מאל/

5.10.49

איור 13 : **תחום קו הפקעה שר אוצר** (קו סגול רציף)
מקור : ארכיון אגף תב"ע, עת"א

תכניות פיתוח 1971 - 1999

חברת "אתרים" היא חברת ממשלתית עירונית שהוקמה בשנת 1968 בשיתוף של משרד התיירות ועיריית תל אביב-יפו לשם פיתוח אתרי התיירות בעיר. עיקר פועלה של "אתרים" הוא בפיתוח סביבות החוף. בשנת 1971 נחתם הסכם בין עיריית תל אביב-יפו לבין חברת "אתרים" לפיו ניהול ופיתוח מתחם שפך הירקון יעבור לידי חברת "אתרים". הרקע להחלטה זו היה קשור בהסכם שנחתם באותה השנה בין "אתרים" ובין קבוצת משקיעים זרים, במטרה לפתח את חטיבת הקרקע ולהפוך אותה למרכז תיירות, מסחר, בידור, וספורט (הפרויקט זכה לשם "מרינה סיטי").

לשם מימוש ההסכם לפיתוח מרינה סיטי חתם שר האוצר דאז יצחק ספיר על צו הפקעה (י"פ 1897, 15.2.1973) שכלל את כל חטיבת הקרקע של חצי האי הירקוני (193 דונם) לרבות מתחם שפך הירקון בו היו מחסני הערובה (איור 13). כבר בשנת 1971 החלה חברת "אתרים" לנקוט בפעולות תכנון ובצעדים לפינוי דיירים מוגנים שהחזיקו מבנים במקום. במסגרת זו נחתמו הסכמי פינוי מול חברת 'ברוש' (בעבור פיצוי בסך 132,500 לירות ישראליות), מול החברה הארץ ישראלית (בעבור פיצוי בסך 753,000 לירות ישראליות) ומול חברת 'עצמון' (גובה הפיצוי לא ידוע, הסכם פשרה נדון בתיק אזרחי 12730/70). ההסכם עם חברת אורנע ביחס למחסן ששימש את דפוס ישראל לא אותר. על פי ההסכמים השונים היה על העסקים לפנות את הנכסים בשנת 1973, אך בפועל הם קיבלו הארכה לפינוי עד למרץ 1975.

כבר באמצע שנות ה-70 היה ברור כי פרויקט 'מרינה סיטי' לא יצא לפועל, ו"אתרים" ביקשה לסגת ממימוש ההפקעה. המחסנים בשפך הירקון נותרו תחת ניהולה והיא החלה להשכיר אותם לצרכי אחסנה. בין השוכרים נמנו חברות כלים סניטריים, תיאטרון 'הבימה' אשר שכר במתחם במשך שנים חלל אחסון לתפאורות במחסן א', ותיאטרון הקאמרי שכר את שטח מחסן ב'.

פרויקטים נוספים שתוכננו לחצי האי במהלך שנות ה-90 לא הגיעו לידי מימוש (ראה בהרחבה חלק א' של עבודה זו). מבחינת מחסני הערובה מצב זה עמד על כנו עד לשנת 1999 עת כניסתו של רון חולדאי לראשות העירייה. חולדאי ראה במתחם זה פוטנציאל רב וביקש לפתח אותו כאזור למסחר, בילוי, בידור ונופש.

מקורות :

י"פ 1897, 15.2.1973 - הודעה על פי סעיף 22(2) לפקודת הקרקעות (רכישה לצרכי הצבור), 1943, פרסום ברשומות ; י"פ 1903, 15.3.1973 - הודעת חברת "אתרים" על רכישת הקרקעות, פרסום ברשומות.

פס"ד בג"ץ 10784/02 ;

מרב יודילוביץ', 29.9.2002. הקאמרי והבימה חולקים חלל הצגות חדש. ידיעות אחרונות, נגיש ב ynet.

תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il

פרויקט שיקום "מחסני שפך הירקון", 2001

בתאריכים 19.01.2000 ו-31.05.2000 אישרה הוועדה המקומית לתכנון ובנייה מדיניות שימושים למרחב חצי האי הירקוני. השימושים נקבעו במטרה לפתח אזורים אלה למחסר, לבילוי, לבידור ולנופש ולא לאפשר שימושים ומטרדים העשויים לפגוע באיכות החיים של תושבי הסביבה. לשם הסבת המבנים לשימוש חדש נדרש לקבל מהועדה המקומית היתר בניה לשימוש חורג תוך התאמת המבנה הקיים לשימוש החדש ללא שינוי בגודל המבנים, בגובהם, ובמעטפת.

בתחילת שנת 2000 החלה חברת "אתרים" בשיקום מבני המתחם והשטחים הפתוחים סביבו במטרה להסב אותו למתחם בילוי ותרבות שיכלול גם מסעדות, גלריות, בתי קפה ומועדונים. המתחם זכה לשם "מחסני שפך הירקון". על הפרויקט הופקד משרד האדריכלים מייזליץ כסיף - שש שנים לפני זכייתו במכרז לפיתוח מרחב נמל תל אביב.

עלות הפרויקט עמדה על 7.5 מיליון דולר במימון משרד התיירות ועיריית תל-אביב-יפו. במסגרת הפרויקט שוקם גם גשר רידינג הסמוך, העובר מעל הירקון, עבור גשר להולכי רגל שנועד לקשר חניון שהוכשר מעברו השני של הנחל (ראה בהמשך).

שיקום המבנים כלל הסרת מפגעים ותוספות בנייה זרות, שיקום בטונים, חיפוי טיח חיצוני, התאמת הפתחים לשימושים החדשים ופתיחת ויטרינות גדולות ואחידות במעטפת המבנים, החלפת חלונות, טיפול באיטום ובאמצעי ניקוז. **שיקום המרחב הציבורי** כלל ריצוף באבן משתלבת, שילוט ותאורה.

הסבת המחסנים לשימושים חדשים

המחסנים הושכרו למסעדות ואולמות אירועים ונקבעו בהם עוגני פעילות בתחום הבילוי וחיי הלילה, בהם:

1) "**תיאטרון על הירקון**" - מבנה מחסן ג' הוסב לאולם הצגות משותף שיחלקו תיאטראות "הבימה" ו"הקאמרי" שהקרא תיאטרון על הירקון. האולם, בתכנונו של האדריכל רם כרמי, הכיל 430 מקומות ישיבה, ונחנך בשנת 2002 בהשקעה של 5 מיליוני שקלים. הוא עוצב כחלל תיאטרון אלטרנטיבי, עם במה שהקהל מקיף אותה משלושת צדדיה. זווית הראייה של חלק מהיושבים בצדדים הפריעה לצפייה, והעובדה שרוב הקהל יושב בצדדים הקשתה על הפקות רבות והצריכה הפקת הצגות מיוחדות שיותאמו לחלל זה. הפעילות באולם הופסקה לאחר שנה משום שהמקום חייב העלאת הפקות ייחודיות המתאימות לצורת הבמה השונה, ומשום שבאותה עת נחנך המבנה החדש ומרובה האולמות של התיאטרון הקאמרי. לאחר תקופה של כשנתיים בהן עמד המקום שומם שימש האולם אולפן טלוויזיה ממנו שודרה התוכנית "כל לילה עם אסף הראל". בשנת 2006 הושכר לערוץ 24, שהשתמש בו כמועדון הופעות וכאולפן צילומים.
2) **מועדון TLV** - הסבת חלק ממבנה מחסן א' ל"מגה-קלאב" מועדון מוביל בתחום המופעים וחיי הלילה. המועדון, שנועד לאכלס למעלה מ-1500 איש, היה בבעלות אנשי הלילה רל נדל וזיו שני, שניהלו בהצלחה את מועדון מוכר אחר בעיר (אלנבי 58). המועדון היה מחולק לשלושה מתחמים שונים שניתן לנגן בהם מוזיקה שונה במקביל. לשם הקמתו הושקעו כ-1.5 מיליון דולר. המועדון זכה להצלחה והיה עוגן לפעילות הלילה של המתחם עד לסגירתו בשנת 2013.
3) **טראסק** - הסבת מבנה מחסן ב' לאולם אירועים הפועל עד היום. עיצוב פנים נעשה על ידי גד הלפרין.

איור 14: **מועדון ה TLV במחסן א'**, שנה לא ידועה
איור 15: טראסק במחסן ב', שנה לא ידועה
מקור: https://www.fxp.co.il

מקורות:
ראיון טלפוני עם אדר' גנית מייזליץ, 18.07.2016
ויקיפדיה ערך: תיאטרון על הירקון. גישה בתאריך 18.07.2016.
מערכת וואלה!, 08.08.2000. *"הבימה" ו"הקאמרי" יחלקו אולם משותף בתיאטרון חדש הנבנה בשפך הירקון.*
הארץ, גלריה. ציפי שוחט, 09.02.2004. *התיאטרון ברח מהירקון.*

תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il

החיבור עם הנמל, 2003 - 2008

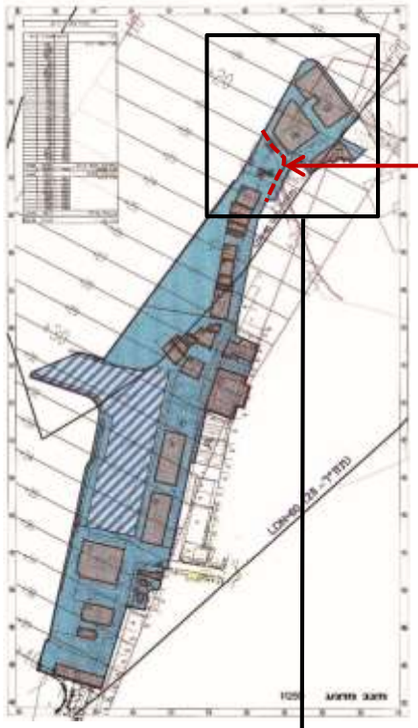
ההשקעות הרבות במתחם צפון הנמל לא הניבו את התוצאות המבוקשות ותהליך ההתחדשות של המרחב היה איטי ומגומגם במיוחד לאחר סגירת 'תיאטרון על הירקון'. לדעת אדר' גנית מייזליץ הניתוק הפיזי בין מתחם צפון הנמל לבין מרחב הנמל היה אחד החסמים המשמעותיים ביותר להתחדשותו. מרחב מחסני השפך נותר מנותק מסביבתו הקרובה למרות שיקום המחסנים והשטח הפתוח שסביבם, ולמרות החיבור באמצעות גשר רידינג לחניון בצדו השני של הנחל (איור 16). המעבר מצפון הנמל לנמל תל אביב היה חסום בגדרות בצד של רחוב הנמל ולאורך קיר הים. כמו כן לא התאפשר מעבר חופשי לאורך הדופן הצפונית של מחסן ב-ג, המקבילה לירקון. הגדרות והחסמים לא הוסרו בשל בעיות משפטיות הקשורות בדיירות מוגנת ובתפיסת שטח לא חוקית שלא נאכפה כראוי.

השינוי חל בשנת 2003 בהתערבות ראש העיר שהורה לבעלי התפקידים האמונים על ניהול המרחב (מנכ"ל חברת אוצר מפעלי ים ומנכ"ל חברת אתרים) לדאוג להסרת הגדרות ולפתיחת מעברים להולכי רגל ורוכבי אופניים ולחיבור הנמל. ההזדמנות לשינוי נולדה בין היתר עם פתיחת אתר הבילוי 'שלוותה' (שטח הנמל הגובל במתחם מחסני השפך מדרום).

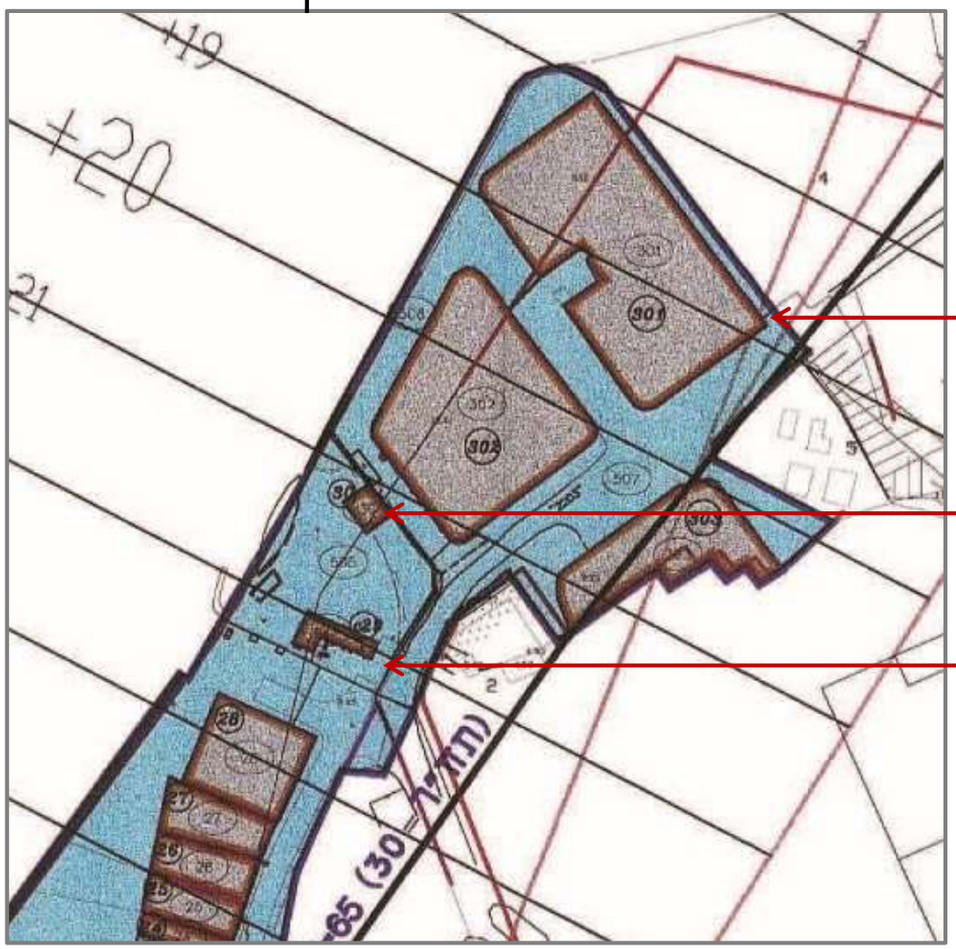
בין השנים 2003-2006, במקביל לעבודות הפיתוח שבוצעו בנמל תל אביב, בוצעו גם במרחב מחסני השפך עבודות פיתוח בתכנון מייזליץ-כסיף אדריכלים. מאפייני הפיתוח נועדו לשנות את חזותו ותדמיתו של האזור באמצעות שפה עיצובית מתואמת עם מרחב הנמל (משטחי עץ, ספסלי ישיבה, תאורה). עם תום העבודות שונה שם הרחוב מדרך רידינג לרחוב יוסף יקותיאלי.

טיפוח המרחב לאורך רחוב יקותיאלי, 2013

בשנת 2013 בוצעו עבודות לשדרוג המרחב הציבורי המזרחי של המתחם, לאורך רחוב יקותיאלי (איור 17 בעמוד הבא). במסגרת זו שולבו 'גבעות' מלאכותיות מעץ בשטח רחב הידיים שבין המבנים, ובחזית של המבנה הדרומי (דפוס ישראל) הפונה לירקון.



איור 16: **תשריט תכנית תא/3208, 2006** (הגדלה)
מקור: GIS, עת"א

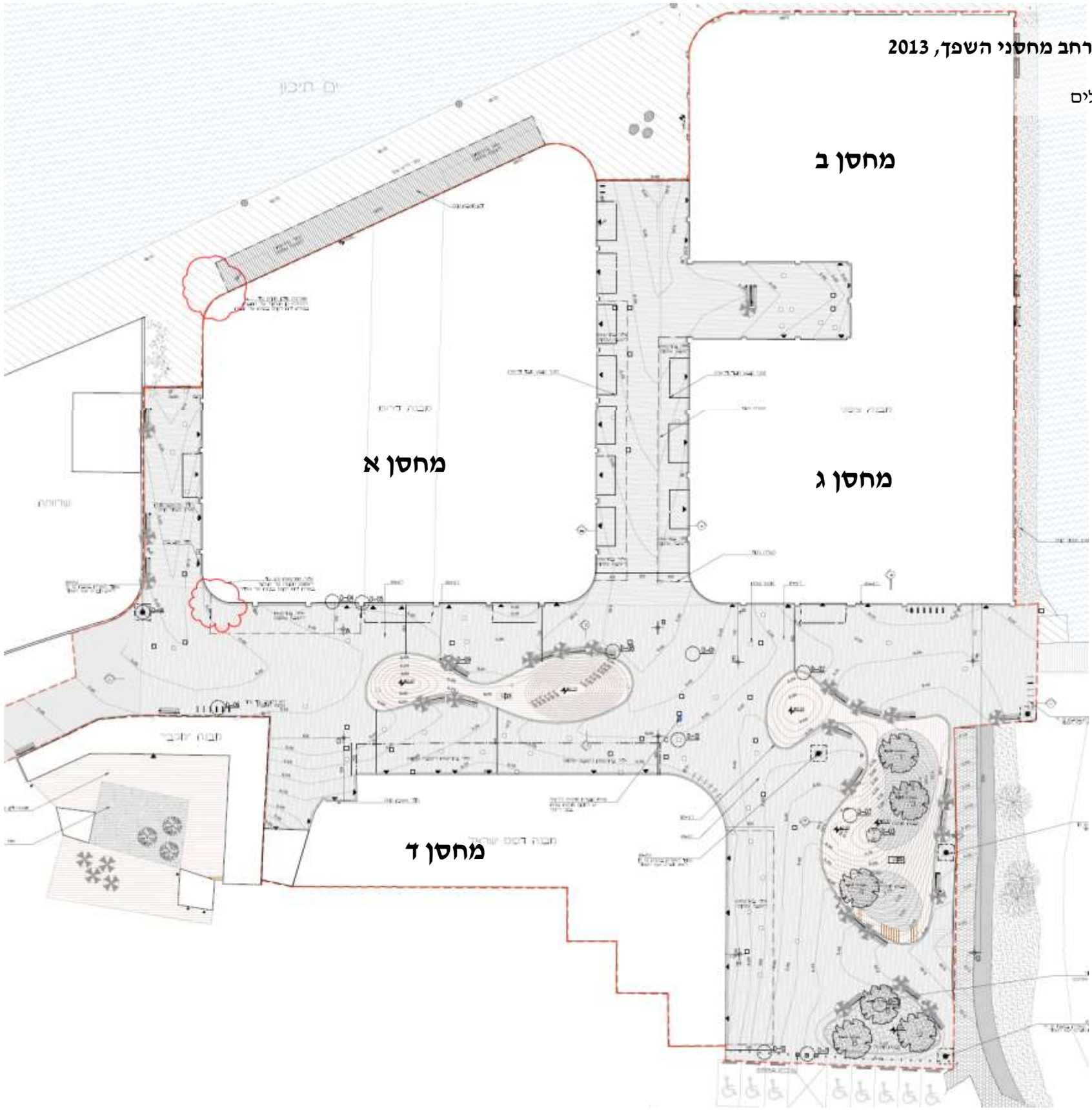


מקורות:
ראיון טלפוני עם אדר' גנית מייזליץ, 18.07.2016.
קרן מטרני, רועי פביאן ואחרים. יולי 2012. *פרוגרמה למרחב חצי האי הירקוני ומרחב רוקח-אבן גבירול חלק א – דו"ח מצב קיים*. ארכיון אגף תב"ע, עת"א.

איור 17 : תכנית פיתוח למרחב מחסני השפך, 2013

ללא קנ"מ. במקור, 1:250

באדיבות מייזליץ כסיף אדריכלים



מקרא

- גבול ביצוע
- גינון - דשא פסיפלורם
- דק-01 דק עץ - אלמנט גבעה
- דק עץ סיים
- רצ-01 אבן מתועשת אקרשטיין או ש"ע אבן הרובע שחור מנוקד גימור מלוטש 10/40/10 ס"מ
- רצ-02 אבן מתועשת אקרשטיין או ש"ע מסוג מלבן בגוון שחור מנוקד גימור מלוטש 10/20/10 ס"מ
- רצפת בטון
- מרקיזה
- סכ-01 ספסל עץ אורן משולב שמשיה שמשיה שמאלית
- סכ-02 ספסל עץ אורן משולב שמשיה שמשיה ימנית
- סכ-03 ספסל עץ אורן
- מיקום ראשית מדות
- כניסה לעסק
- אשכ-01 אשכתונים
- עמ-01 עמוד מחסום מנירוסטה
- עמ-02 עמוד מחסום חצי אוטומטי
- אב-01 אבן בלימה 35*35
- עת-01 עמוד תאורה בגובה 12 מ'
- מת-01 מתקן לקשירת אופניים
- מכסה שוחה+מסגרת מרובעת
- עצי אשל
- הפנייה לחוכנית גבעה מפורטת
- הפנייה לחוברת פרטים

תאריך:	קנ"מ:	
07/08/2013	1:250	

מייזליץ כסיף אדריכלים

כ"ג יזרעי הסירה 1

טלפון 03 5440111 פקס 03 5440101

MK@MKARCHITECTS.COM WWW.MKARCHITECTS.COM

I YORDE HASIRA STREET, TEL-AVIV

T. 972 - 3 - 5440101 F. 972 - 3 - 5440111

MAYSLITS KASSIF ARCHITECT

כל הזכויות שמורות (c)

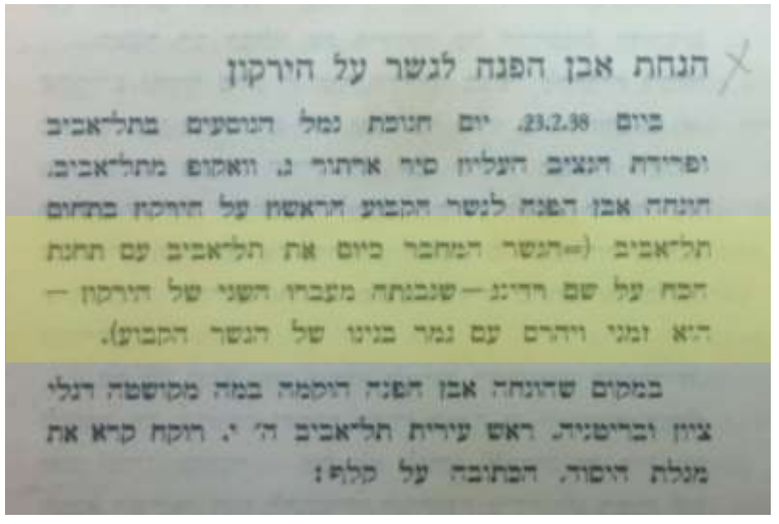
תיעוד, מחקר ועריכה: אדר' עדי סלע ויונר adisewi@gmail.com	אדר' ד"ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון**	שם הפרק: **פרק 1 - תיעוד היסטורי ופיזי**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **383**

1.4 גשר רידינג

תחנת הכוח 'רידינג'* הוקמה בשנת 1938 מצפון לשפך נחל הירקון בשטח בלתי מיושב שהתאפיין בחולות נודדים. התחנה הוקמה ביוזמת פנחס רוטנברג במטרה להגדיל את כושר ייצור החשמל באופן שיעמוד בביקוש הגדל של העיר תל אביב לחשמל. הבנייה של בניין התחנה החלה במאי 1937, והתחנה החלה לפעול בתחילת ספטמבר 1938.

חברת חשמל הייתה זקוקה לגשר שיקשר בין שתי גדות נחל הירקון לשם גישה לאתר הבנייה של תחנת הכוח. בשנת 1937 נתנה עיריית תל אביב את הסכמתה להקמת **גשר זמני** מעל הנחל באזור שפך הירקון. גשר זה, שזכה לשם גשר חברת חשמל או גשר רידינג, הוקם באופן מידי - בתחילה הוקם גשר עץ ששימש כפיגום להקמת גשר המבוסס על כלונסאות בטון. הגשר הזמני היה נמוך, בשל הטופוגרפיה הנמוכה והקרבה לים התיכון, וכבר בהתחלה עלה החשש לתפקוד לא יעיל שלו בשל הצפות בתקופת הגשמים, וכן להפרעה לפעילות אגודות הספורט והשייט בתחומי השפך (ראה פירוט נוסף בכרטיס האתר, פרק 2).

לאור האמור לעיל, ובמקביל להקמת הגשר הזמני, פעלה עיריית תל אביב מול חברת החשמל להקמתו של **גשר קבוע** שיחצה את נחל הירקון בתוואי שימשיך את רחוב התערוכה (איור 20 בעמוד הבא). הגשר הקבוע סימל את התרחבות העיר תל אביב מעבר לגבול הטבעי שהציב הנחל, ועל כן היה בעל חשיבות מרחבית גדולה. מועצת העיר ביקשה להדגיש את ההחלטה להקים את הגשר ולהקדיש אותו לנציב העליון הרביעי היוצא סר ארתור גרנפל ווקופ שסייע רבות לפיתוח העיר תל אביב בכלל ונמל תל אביב בפרט, ובאותם הימים סיים את תפקידו בארץ. לאחר הקמת הגשר הקבוע תוכנן להרוס את הגשר הזמני (איור 18).



הנחת אבן הפנה לגשר על הירקון

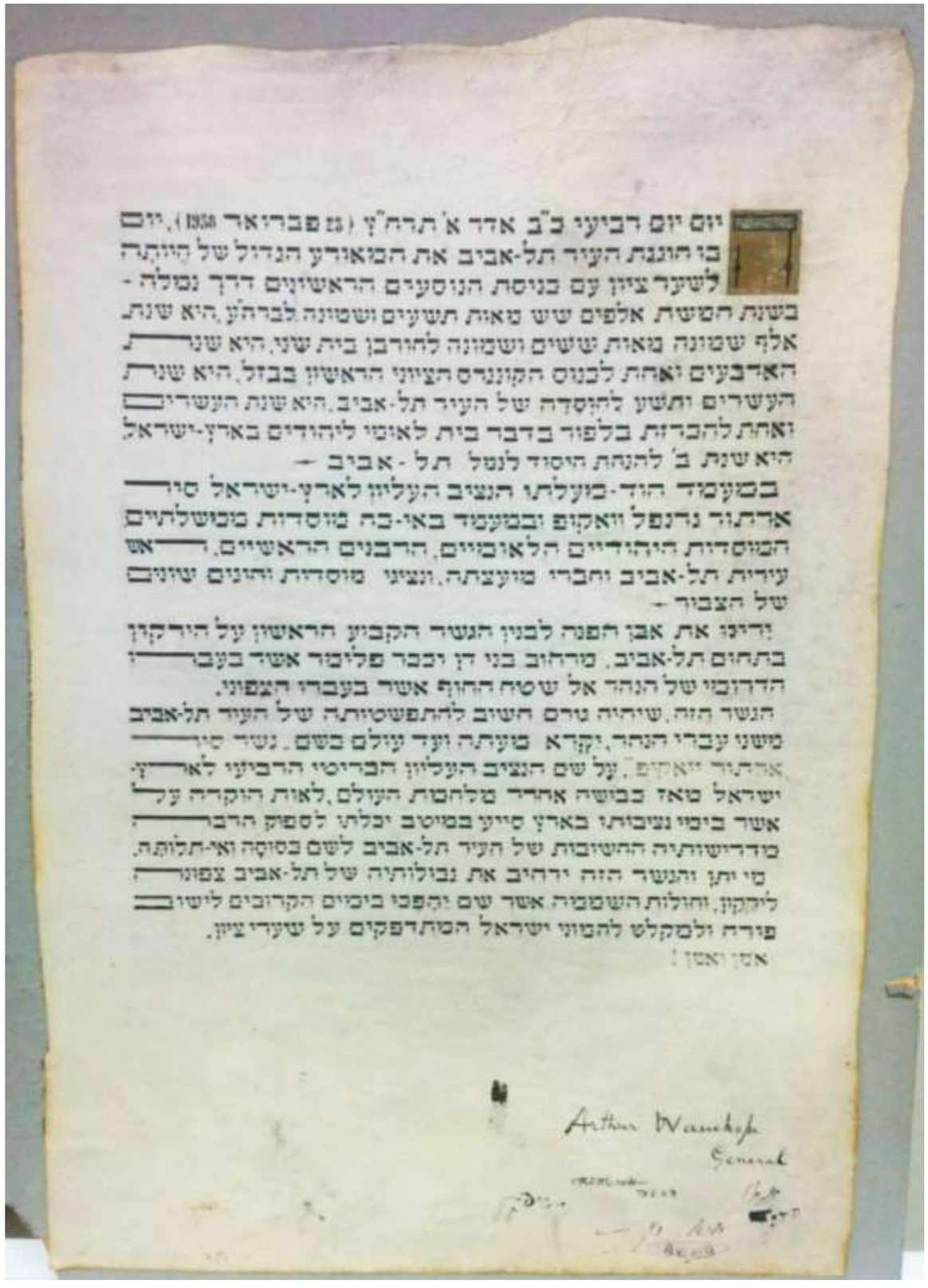
ביום 23.2.38 ים חטמת נמל התעפים בתל־אביב ופרידת הנציב העליון סיר ארתור ג. וואפוס מתל־אביב. הנחת אבן הפנה לגשר המבוע הראשון על הירקון בתחום תל־אביב (=הגשר המחבר ביום את תל־אביב עם תחנת הכח על שם רידינג — שנבנתה מעבריו השני של הירקון — היא זמני ויהרם עם גמר בניו של הגשר המבוע).

בתמים שהונחה אבן הפנה הוקמה במה מפשטה דגלי ציון ובריטניה. ראש עיריית תל־אביב ה' י. חוקת קרא את מגלת היסוד. המחובה על כלי:

בתאריך 23.02.1938 הונחה אבן הפינה לגשר הקבע לתחנת הכוח רידינג בהמשך לרחוב התערוכה, שיקרא על שם ווקופ.

איור 18: ידיעה אודות אבן הפינה המציינת את הריסתו המתוכננת של הגשר הזמני
מקור: ידיעות עת"א, חוברת 9 שנה ח', עמ' 247.

איור 19: מגילת הקלף המקורית שנחתמה בטקס הנחת אבן הפינה לגשר ווקופ (לא נבנה)
מקור: ארכיון עירוני עת"א, תיק 0002-99, רשומה 02-03-03



יום יום רביעי כ"ב אדר א' תרח"ץ (23 פברואר 1938), יום בו תונגת העיד תל-אביב את המאורע הגדול של חיבתה לשיעד ציון עם בניסת הנוסעים הראשונים דרך נמלה - בשנת חמשת אלפים שש מאות תשעים ושמונה לברהע, היא שנת אלף שמונה מאות ששים ושמונה לחורבן בית שני, היא שנת האדבעים ואחת לבנוס הקונגרס הציוני הראשון בבזל, היא שנת העשרים ותשע לחוסדה של העיד תל-אביב, היא שנת העשרים ואחת להבדזת בלפוד בדבר בית לאומי ליהודים בארץ-ישראל, היא שנת ב' להנחת חיסוד לנשל תל - אביב -

בסעמד חוד-סעלתו הנציב העליון לארץ-ישראל סיר ארתור גרנפל וואקוף ובסעמד באי-בת סוסדות סמשלתיים הסוסדות היהודיים הלאומיים, הרבנים הראשיים, ראש עידית תל-אביב וחברי סועצתה, ונציגי סוסדות וחונים שונים של הצבור -

וידינו את אבן הפנה לבנין הגשיד הקבוע הראשון על הירקון בתחום תל-אביב. סרחיב בני דן ויכבר פליסד אשד בעבר הדדומי של הנהד אל שטח החוף אשד בעברו השפוני.

הגשד הזה, שיהיה נדם חשוב להתפשטותה של העיד תל-אביב משני עברי הנחד, יקרא סועתה ועד עולם בשם, גשד סיר ארתור ויאקוס, על שם הנציב העליון הבריטי הרביעי לארץ-ישראל סאז בבישה אחדד סלחסות העולם, לאות הוקדה על אשד ביסי נציבותו בארץ סייע בסיטב יכלתו לספוק הדבר סדדישותיה החשיבות של העיד תל-אביב לשם בסוסה ואי-תלותה.

סי יתן והגשד הזה ידחיב את נבולותיה של תל-אביב צפונה ליקון, וחולות השממה אשד שם יהפכו ביסים הקרובים לישוב פורח ולסקלט להמוני ישראל הסתדפקים על שעדי ציון.

אמן ואמן!

Arthur Wauchope
General

* הערה: על תחנת הכוח רידינג ראו עבודת תיעוד מקיפה בעריכת אורית מילבואר-אייל אדריכלות, 20.09.2014 (ארכיון מחלקת השימור, עת"א).

אבן הפינה הונחה בפינת רחוב בני דן ורחוב התערוכה, בנוכחות הנציב העליון, נציגי הממשלה והעירייה, ומגילת הקלף נחתמה (איור 19 בעמוד הקודם). בטקסט נכתב "גשר הזה [...] יקרא מעתה ועד עולם בשם גשר סיר ארתור וואקופ...". בעת שהונחה אבן הפינה לגשר הקבוע, גשר רידינג הזמני כבר היה קיים.

"גשר ווקופ" לא הוקם כמתוכנן, בין היתר היות והגשר הזמני שירת נאמנה את צרכי חברת החשמל. לבסוף, בשנת 1977 נבנה גשר במיקום זה, אך העירייה לא עמדה בהבטחתה והוא נקרא על שם אריה בן-אליעזר, חבר כנסת מתנועת החירות וגח"ל. **עם השנים השתרשה טעות** והגשר הזמני שהוקם בשפך הירקון קיבל את השם "גשר ווקופ".** במקום בו נערך טקס הנחת אבן הפינה הציבה עיריית תל אביב-יפו שלט הסבר המדגיש את המילה "הקבוע" בפונט מוגדל בכדי לעמוד על הקשר שבין נקודת האיתור לבין הגשר שהיה אמור להיקרא על שמו של ווקופ (איורים 20-22).

קטעי עיתונות ופרטים נוספים מובאים בכרטיס האתר של הגשר ראה פרק 2 להלן.

איור 20: מפת תל אביב מסוף שנות ה-30 - השם גשר ווקופ מופיע על המפה בהמשך לרחוב התערוכה.
מקור:
http://www.tapuz.co.il/forums/viewmsg/683/126412896/

איור 21: תצלום של שלט אבן הפינה, וסימון מיקום השלט במפה

** הערה - הטעות מופיעה באנציקלופדיה אריאל לידיעת ארץ ישראל בעריכת זאב וילנאי, בכתב העת "אריאל" משנת 1987 בחוברת 9-48, עמ' 200, ובשילוט שהוצב על ידי חברת "אתרים" ועת"א בסמוך לגשר רידינג.

איור 22: מיקום הגשר הזמני (הוקם) והגשר הקבוע (לא הוקם)
על גבי מפה משנת 1938
מקור: אורית מילבואר-אייל אדריכלות, תיעוד מתחם רידינג, 20.09.2014. עמ' 52.

תפקוד הגשר לאורך השנים

גשר רידינג הוקם על ידי חברת חשמל והיה למעשה גשר פרטי, שנועד לשמש את חברת החשמל בלבד. בתיק בארכיון העירוני נמצאו מכתבי בקשה של בעלי עניין שונים שפנו לעיריית תל אביב בבקשה לעשות שימוש בגשר. הפניות הועברו לחברת החשמל וסורבו (תיק 1104-04). ההסכם עם עיריית תל אביב כלל סעיף המתיר לעירייה לתלות על הגשר צנרת תברואה שתחצה את הנחל (תוואי הצינור קיים עד היום). מידיעה שהתפרסמה בעיתון דבר נרשם כי עומס המשא המותר על הגשר עמד על 20 טון, ומהירות הנסיעה הוגבלה ל-20 קמ"ש (08.11.1964).

בסוף שנת 1964 הועבר הגשר לרשות עיריית תל אביב, וחברת החשמל התחייבה לשקם אותו בעלות כוללת של 100,000 לירות.

לצורך שיקום הגשר הקימה העירייה גשר חלופי בהמשך לרחוב אבן גבירול. השיקום כלל ציפוי הגשר באספלט, הרחבתו ב-80 ס"מ ליצירת מדרכה להולכי רגל, התקנת תאורה וטיפול במעקות (דבר, 09.06.1965). במהלך שנות ה-70 נסגר הגשר מספר פעמים מחשש להתמוטטות, ולבסוף הופסקה הפעילות בו בשנת 1995. בשנת 2001 יזמה חברת "אתרים" שיקום כולל של הגשר בעלות של כ-2 מלש"ח. הגשר המשוקם נועד לשמש חלק מרצף של טיילות לאורך רצועת החוף של תל אביב, ולספק גישה מצפון למתחם הבילוי החדש שהקימה חברת "אתרים" במחסני הערובה ההיסטוריים (גלובס, דליה טל, 11.02.2001). הודעה לעיתונות שפורסמה על ידי חברת "אתרים" שייכה בטעות את גשר רידינג עם גשר ווקופ והשרישה את זיהויו המוטעה בקרב הציבור.

עיריית ת"א תשפץ את גשר רידינג

גשר רידינג מעל נחל הירקון, שהועבר לפני מספר חודשים לרשות עיריית תל־אביב—יפו, ישופץ בקרוב על־ידי העיריה ומכרז על עבודות השיפוץ כבר פורסם לפני ימים מספר.

במסגרת התכנית מוצע לבצע בגשר הקיים, שארכו 120 מטר ורחבו כ־4 מטרים, עבודות לתגבות המסעה, חיזוק הקונסטרוקציה הקיימת וצביעת הגשר מחדש. כן תכנית אלטרנטיבית מוצע להתקין קונסטרוקציה נוספת, שתאפשר סידור מדרכות להולכי־רגל משני צידי הגשר. הגבהת קירות־המגן וסידור מעקה לאורך הגשר. כן תותקן במקום תאורה מיוחדת.

עומס המשא ומהירות הנסיעה על הגשר יישארו כבעבר — 20 טונות במהירות של 20 ק"מ לשעה. בהתאם להנאי המכרז, תוך לם העבודה תוך שלושה חודשים מיום התימת החוזה עם מי שיזכה במכרז.

דבר, 08.11.1964 ; מקור : Jpress

גשר „רידינג" ייסגר לתנועה במקומו יוקם גשר בילי

מאת יורם פרי, סופר „דבר" בתל־אביב

גשר „רידינג" ייסגר בעוד יסודי במשך ארבעה חודשים. על כחודש לתנועה ויעבור שיפוץ כך נודע לסופרנו.

בימים אלה מסתיימת עבודת הכנת היסודות לגשר בילי, שיוקם מעל הירקון, בהמשך רחוב אבן גבירול. מיד עם סיום עבודה זו יורכב הגשר שניתן לעיריית תל־אביב על־ידי צה"ל, וייפתח לתנועה, ואז ייסגר גשר „רידינג" לצורך התיקונים.

גשר הבילי מעל הירקון, בהמשך רחוב אבן־גבירול, יורכב משני הגשרים שהוכנו באומן זמני במקום לקראת יום העצמאות. מחקרים שנערכו בתקופה בה היה הגשר פתוח לתנועה, אחרי יום העצמאות, גילו כי התנועה דרכו היתה רבה, והוא הקל מאוד על עומס התנועה בכיוון הצפוני לתל־אביב בגשר הירקון. לכן הוחלט בעיריית תל־אביב, כי הגשר יישאר במקום גם להבא.

בינתיים לא הוכרע מה יהיה גורל הגשר לאחר שייפתח גשר רידינג המשופץ. בתחילה הכינה עיריית תל־אביב, בעזרת החברה לפרוייקטים תנועתיים בתל־אביב, תכנית לפיה יוקמו שלושה גשרים מעל נחל איילון. האחד בהמשך רחוב קפלן, השני בהמשך ארלוזורוב — פרשת דרכים — וערבי נחל והשלישי בהמשך רחוב פינסקר לעבר רמת־גן. אולם עם קבלת ההחלטה להשאיר את שני גשרי הבילי על הירקון, בהמשך אבן גבירול, נראה, כי מעל נחל איילון יוקם רק גשר אחד במקום החיוני ביותר, בהמשך רחוב קפלן.

ההחלטה על בניית הגשרים מעל נחל איילון מתעכבת משום שבמכי החברה לפרוייקטים תחבורתיים עומדות שתי הצעות לעתיד נחל איילון. האחת מציעה להחחיל מיד בשינוי תוואי הנחל כדי לבנות באפיקו כביש מהיר שיחצה את תל־אביב מצפון לדרום, ורק לאחר מכן לבנות את הגשרים עליו.

התומכים בהצעה השניה קוראים להתחיל מיד בבניית הכביש, שייבנה על עמודים מעל הנחל. השבוע דנה החברה בשתי הצעות אלה, אך עוייין לא גובשה עמדה סופית בשאלה.

רק לאחר שתתקבל התכנית הסופית בקשר לעבודות בנחל איילון אפשר יהיה לקבוע אם גשר הבילי ברחוב אבן־גבירול יישאר במקום גם לאחר פתיחת גשר „רידינג" לתנועה, או שהוא יפורק ויועבר לנחל איילון.

דבר, 09.06.1965 ; מקור Jpress

משלימים שיפוץ גשר־רידינג בת"א

עבודות השיפוץ בגשר רידינג שעל הירקון, בתל־אביב, הולכות ונשלמות. מצפים, כי בעוד חודש ייפתח הגשר לתנועה.

בהידוש הגשר, שארכו 120 מטר ורוחבו ארבעה מטר, מושקע סכום של 100.000 ל"י, ממימון חברת החשמל. בין השאר, הושלמו בו עבודות חיזוק היסודות, חידוש צינורות המים והשרותים המוצים אותו, ניקוי וצביעת הקונסטרוקציה והרכבת מעקה חדש. בימים הקרובים יושלמו עבודות חידוש המסעה וציפויה בשכבת אספלט והרחבת הגשר בצידו המערבי ב־80 ס"מ, לצרכי הרחבת מדלכת להולכי רגל. כן תושלם צביעת המעקה והותקן תאורת חדישה לאורך הגשר כולו.

דבר, 03.01.1966 ; מקור Jpress

אתרים תשקם את גשר ווקופ בשפך הירקון

חברת אתרים, המשותפת לעיריית תל אביב ולמשרד התיירות, תשקיע כשני מיליון שקל בשיקום גשר ווקופ, המקשר בין שפך הירקון לבין תחנת הכוח רידינג בתל אביב. אורך הגשר כ־130 מ'. עבודות השיפוץ יסתיימו באמצע 2001.

הגשר הוקם ב־1938 לשימוש עובדי חברת החשמל, אך נסגר ב־1995, מסיבות בטיחותיות. העירייה החליטה שלא להרסו, מטעמים נוסטלגיים. הגשר יכלול מדרך עץ ותותקן בו תאורה ייחודית.

לדברי מנכ"ל אתרים, ערן גריפל, יהיה הגשר המשוקם חלק מרצף של טיילות לאורך רצועת החוף של תל אביב, ובנייתו תפתח גישה מצפון למתחם הבילוי החדש שמקימה חברת אתרים בשפך הירקון, על שטח של 7,000 מ"ר.

● דליה טל

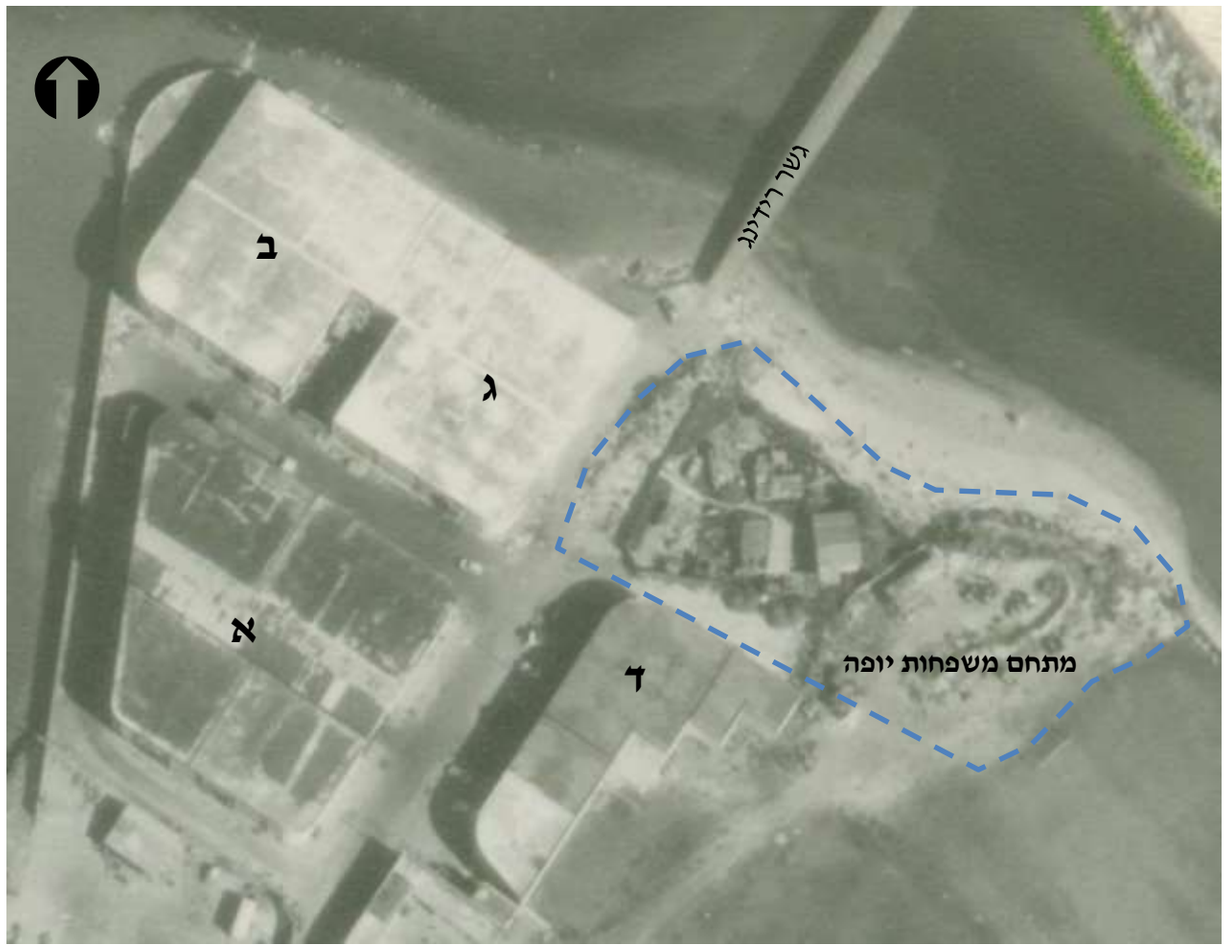
גלובס, דליה טל, 11.02.2001

1.5 מתחם משפחת יופה

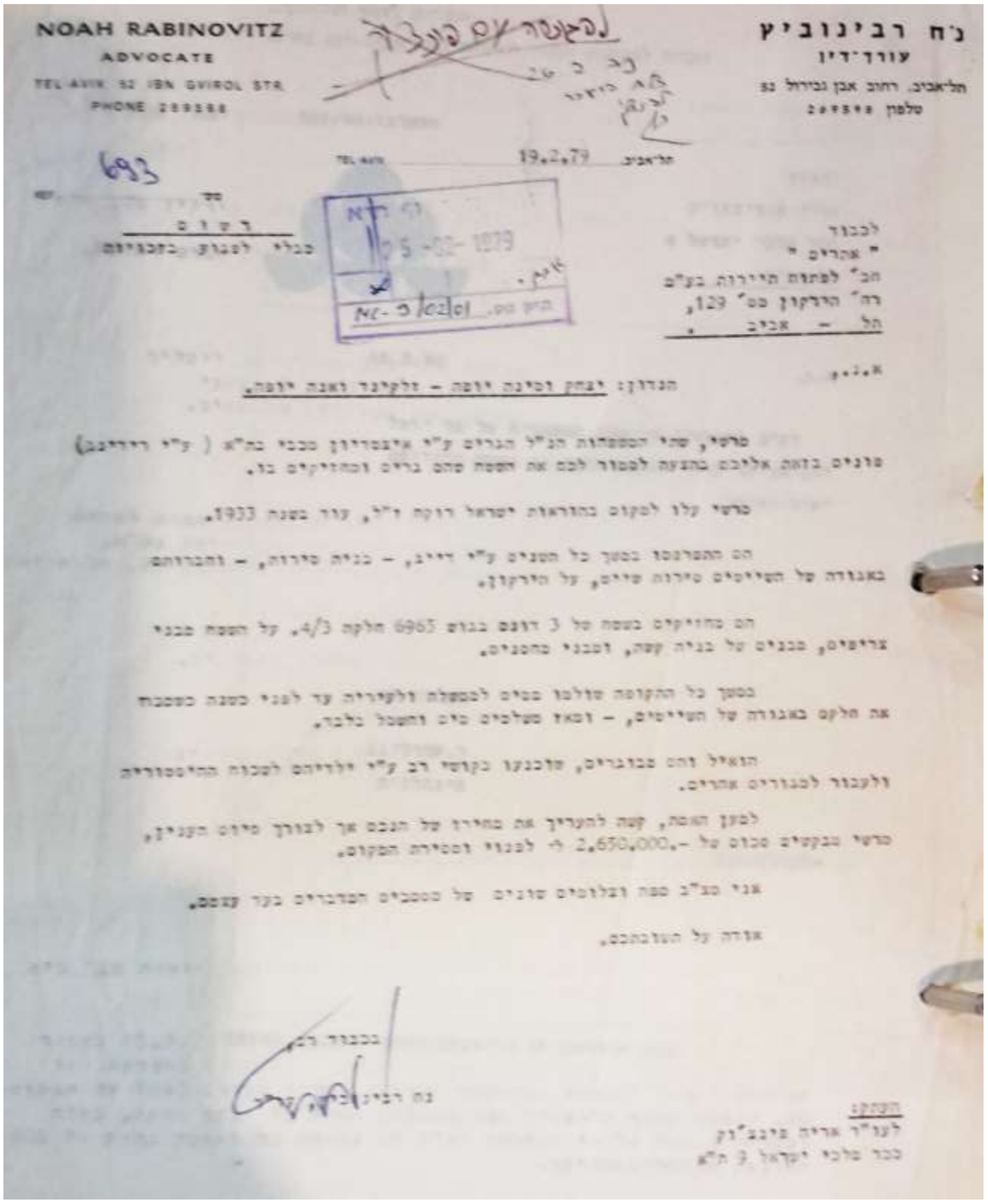
בסקר התצ״אות ההיסטוריות (פרק 1.2) נראה ריכוז מבנים וצמחייה בסמוך לשטח אצטדיון המכבייה, צפונית למבנה ד׳ (איור 23). בשטח זה (כ-3 דונם) ישבו שתי משפחות - יצחק ומינה יופה, וזלקינד ואנה יופה. שתי המשפחות עלו למקום, ככל הנראה, כבר בשנת 1933 בהוראת ראש העיר ישראל רוקח והתפרנסו מדייג ומבניית סירות עבור אגודת השייטים.

במהלך שנות ה-70 המסגרת מאמצי חברת ״אתרים״ לפנות דיירים מוגנים המחזיקים מבנים בשטח חצי האי, התקיימו מגעים גם עם משפחות יופה. במכתב משמאל (איור 24) משנת 1979 דרשו המשפחות מחברת ״אתרים״ סכום של 2,650,000 ל״י לפינוי השטח ולמסירתו. מסקר התצ״אות עולה שהשטח פונה לבסוף במהלך שנות ה-90.

איור 23: תצלום אוויר, 1989 (הגדלה)
ארכיון תצ״אות עת״א
הערה: מספרי המבנים (א׳ עד ג׳) כמופיע ברישיונות הבנייה.



איור 24: **מכתב בא כוחם של משפחת יופה לחברת אתרים, 19.02.1979**
מקור: ארכיון חברת אתרים, תיק מרינה סיטי 9/02.



NOAH RABINOVITZ
ADVOCATE
TEL AVIV 52 IBN GVIROL STR.
PHONE 289588

נ׳ח רבינוביץ
עורך־דין
תל־אביב, רחוב אבן גבירול 52
טלפון 289588

693

תל־אביב 19.2.79

לכבוד
״ אתרים ״
חב׳ לפתוח תיירות בע״מ
רח׳ הידקון מס׳ 129,
תל – אביב .

נ.ג.,

הנדון: יצחק ומינה יופה – זלקינד ואנה יופה.

מרשי, שתי המשפחות הנ״ל הגרים ע״י אי.בי.איי מכבי בת״א (ע״י ויזניצר)
מוגים בזאת אליכם בהצעה למכור לכם את חמשת מתם גרים ומחזיקים בו.

מרשי עלו למקום בהוראת ישראל רוקח ז״ל, עוד בשנת 1933.

הם התפרנסו במשך כל השנים ע״י דייג, – בניה סירות, – והחברתם
באגודה של השייטים סירות שייט, על הירקון.

הם מחזיקים בשטח של 3 דונם בגוש 6965 חלקה 4/3, על חמשת מבני
צריפים, מבנים על בניה קשה, ומבני מחסנים.

במשך כל התקופה שדלתו בטיט למשלה ולקירות עד לפני כשנה כשסכח
את חלקם באגודה של השייטים, – ומאז משלמים מים וחשמל בלבד.

הנאיל דהם מבוגרים, מוכנים בקשתי רב ע״י ידידיהם לשכות המיסטוריה
ולעבור למבנים אחרים.

למען השמ, קשה להעריך את מחיר של הבתים אך לצורך מיזם הענין,
מרשי מבקשים סכום של -.2,650,000 ל׳ לפנוי ומסירת המקום.

אני מצ״ב טפח ובלומים מונים של מסמכים המוכיים בעד עצמם.

אודה על העברתכם.

בכבוד רב,

נח רבינוביץ

העתק:
לע״ר אריה בינג׳וק
מכר מלכי ישראל 3 ת״א

פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים

פרק 2 - כרטסת אתרים

רשימת כרטיסי אתרים			
שם האתר	**כתובת המבנה**	**חשיבות תרבותית**	**עמודים**
גשר רידינג / גשר חברת חשמל	ללא כתובת	**גבוהה**	**401-389**
מחסן ערובה א' - מחסן החברה הארץ ישראלית	יוסף יקותיאלי 4	נמוכה	**415-402**
מחסני ערובה ב' ו-ג' - מחסני ברוש עצמון	יוסף יקותיאלי 6	נמוכה	**424-416**
מחסן ערובה (ד') - אורנע / דפוס ישראל	יוסף יקותיאלי 3	נמוכה	**438-425**

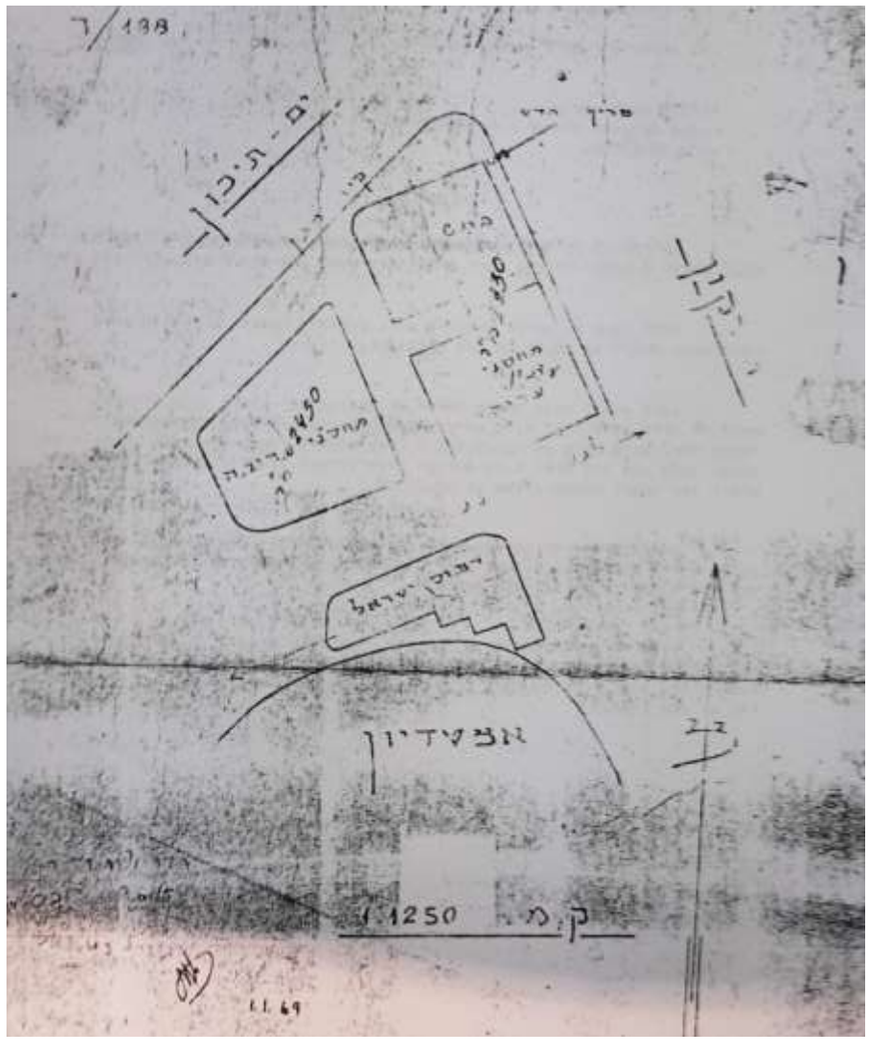
מבנה הכרטיס

לכל אחד משלושת המבנים הוכן כרטיס אתר המכיל את המידע הבא:

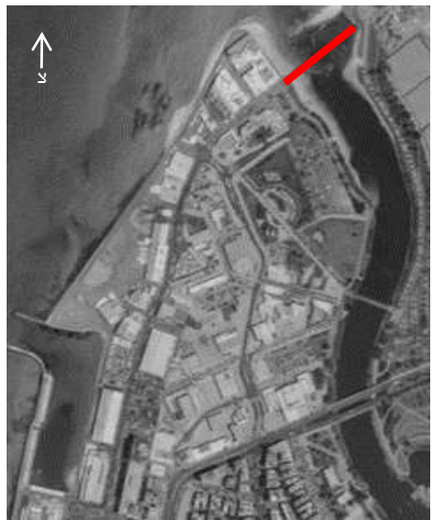
- מידע כללי: מידע כמותי והערכת מידות, שנת/תקופת הקמה, שימושים בעבר ובהווה, תיאור כללי של האתר, התמורות שחלו בו לאורך השנים וכד'.
- מאפייני האתר: תיאור מרכיבים, חומרים וטכנולוגיות, מאפיינים סגנוניים, מצב השתמרות וכד'.
- הערכת האתר: הערכה של המצב הפיסי ושל המשמעות התרבותית (Cultural Significance) של האתר לאחת משלוש רמות חשיבות: חשיבות גבוהה, חשיבות בינונית או חשיבות נמוכה.

תרשים זיהוי המבנים

מקור: ארכיון חברת אתרים, תיק מרינה סיטי, 9/02



הועלה על-ידי אילן ארד; מאי 2011
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c3/Tel_Aviv_Port_Lowshot.jpg

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
1	**גשר רידינג / גשר חברת חשמל לישראל**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 6965 /1 (חלקי)	**כתובת:** יוסף יקותיאלי 3
אורך הגשר (הערכה): 130 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה: 1938	
שימוש במקור: גשר לכלי רכב	
שימוש כיום: גשר להולכי רגל	
מיקום במרחב חצי האי הירקוני: מעל הנחל	

תיאור כללי: גשר מעל נחל הירקון. המחבר בין חצי האי הירקוני למתחם תחנת הכוח רידינג. הגשר הוקם במהלך שנת 1938 ושימש למעבר כלי רכב עד לסגירתו בשנת 1995.

נתוני הגשר המקורי: אורך כ-130, רוחב כ-4 מ׳, גובה כ-4 מ׳ מעל פני המים. הגשר נועד למעבר כלי רכב, וגובהו נקבע במטרה לאפשר מעבר כלי שיט קטנים של אגודות הספורט שפעלו בתחומי הנמל (עיתון ׳דבר׳ 15.4.1937, 19.4.1937, 4.5.1937).

הגשר המקורי היה דומה במאפייניו הפיזיים למזח ששימש את נמל תל אביב ואשר היה מרוחק ממנו כ-200 מ׳ בקו אווירי (ראה תיעוד נמל תל אביב). במקור, תוכנן במרכז הגשר מפתח למעבר כלי שיט. בשנת 2001 עבר הגשר שיקום כללי ביוזמת חברת ״אתרים״ בו הוחלפו כל חלקי הגשר המקוריים בחלקים חדשים פרי תכנונו של אדר׳ גידי בר אוריין (למעט כלונסאות הבטון). כיום הגשר מתפקד לצרכי פנאי בלבד.

מאפייני האתר

קונסטרוקציה במקור	כלונסאות בטון, ראש כלונס מבטון, כ-6 מסבכי פלדה החולפים בין ראשי הכלונס בניצב לנחל
קונסטרוקציה כיום	13 זוגות של כלונסאות בטון <u>ללא</u> ראש כלונס מבטון, מסבך פלדה בודד מוצב כל זוג כלונסאות
אישים או אירועים	הגשר קשור בסיפור הקמת תחנת הכוח המרכזית לתל אביב - תחנת רידינג. שמו של הגשר נקשר בטעות בשמו של הנציב העליון ווקופ.

הערכת האתר

הערכה כללית	הגשר במצב פיזי טוב, ונמצא בתחזוקה שוטפת.
משמעות תרבותית	האתר נושא ערכים היסטוריים אזוריים בעלי חשיבות גבוהה.

תצלום עדכני - מבט כללי לכיוון מזרח

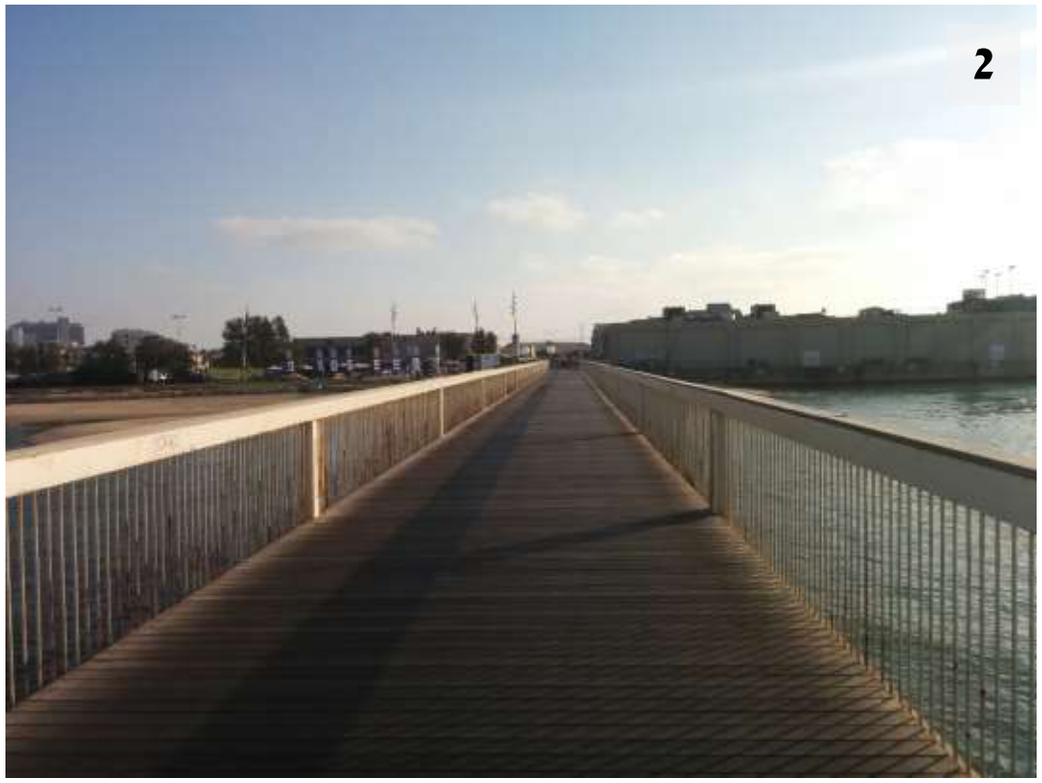
תצלום עדכני - מבט כללי לכיוון מערב

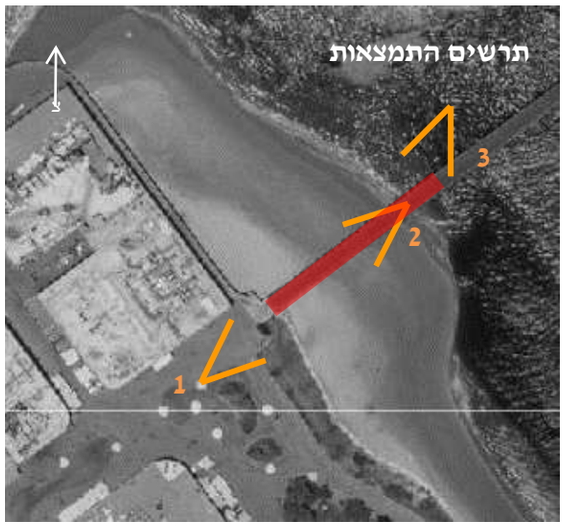
הגשר וסביבתו במצב תאורת לילה
מקור: אדר׳ גידי בר אוריין, אדיבות בר אוריין אדריכלים

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומים מצב קיים, 2016
1	**גשר רידינג / גשר חברת חשמל לישראל**	

אדריכל הגשר המחודש : גידי בר אוריין

השלט המטעה המייחס את גשר רידינג לווקופ.

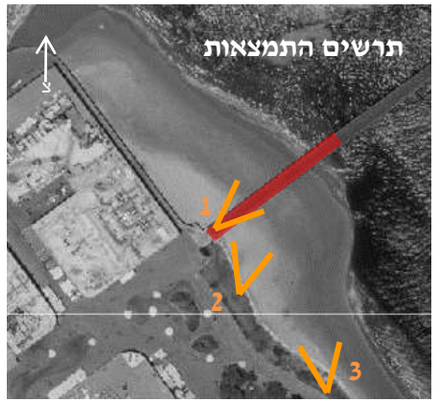


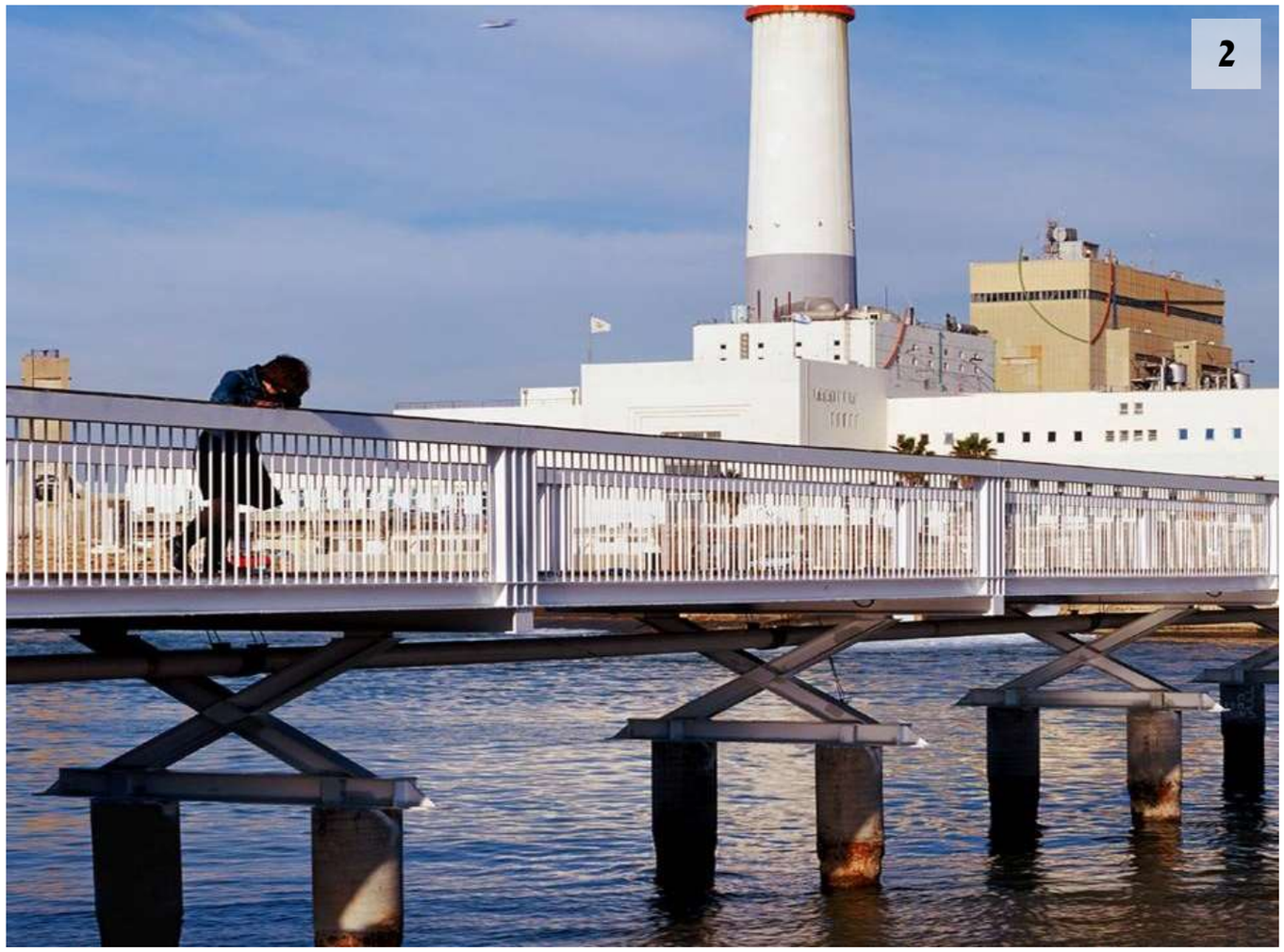


תיעוד, מחקר ועריכה :	חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון	שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il		**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**391**

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומים מצב קיים
1	**גשר רידינג / גשר חברת חשמל לישראל**	

אדריכל הגשר המחודש : גידי בר אוריין
מקור : אדר׳ גידי בר אוריין, באדיבות בר אוריין אדריכלים





תיעוד, מחקר ועריכה : אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק ב - מחסני שפך הירקון**	שם הפרק : **פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	תאריך : **פברואר 2017**		עמוד : **392**

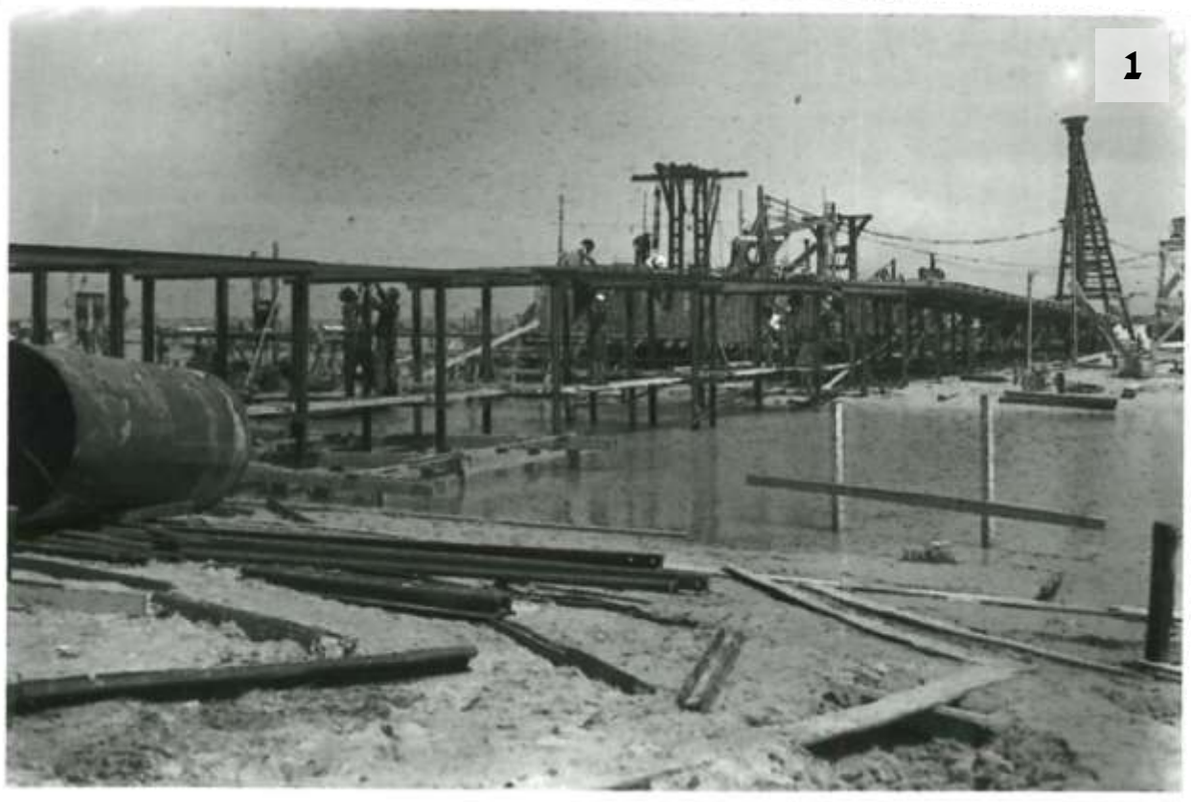
אתר מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים 1937-8
1	**גשר רידינג / גשר חברת חשמל לישראל**	

(1) גשר העץ, בזמן עבודות ההקמה

(2) גשר העץ, מבט כללי לכיוון דרום מערב

(3) גשר העץ, מבט כללי לכיוון צפון מערב

מקור: ארכיון חברת אתרים, אלבום שפך הירקון (במקור תצלומי ארכיון חברת החשמל)



תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק ב - מחסני שפך הירקון

שם הפרק:
פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים

תאריך:
פברואר 2017

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים
1	**גשר רידינג / גשר חברת חשמל לישראל**	**1937-8**

(1) גשר העץ, בזמן עבודות ההקמה של הגשר הקבוע. בריבוע האדום - תבניות תפסנות ליציקת כלונסי הגשר הקבוע וקורת הקשר המחברת ביניהן.

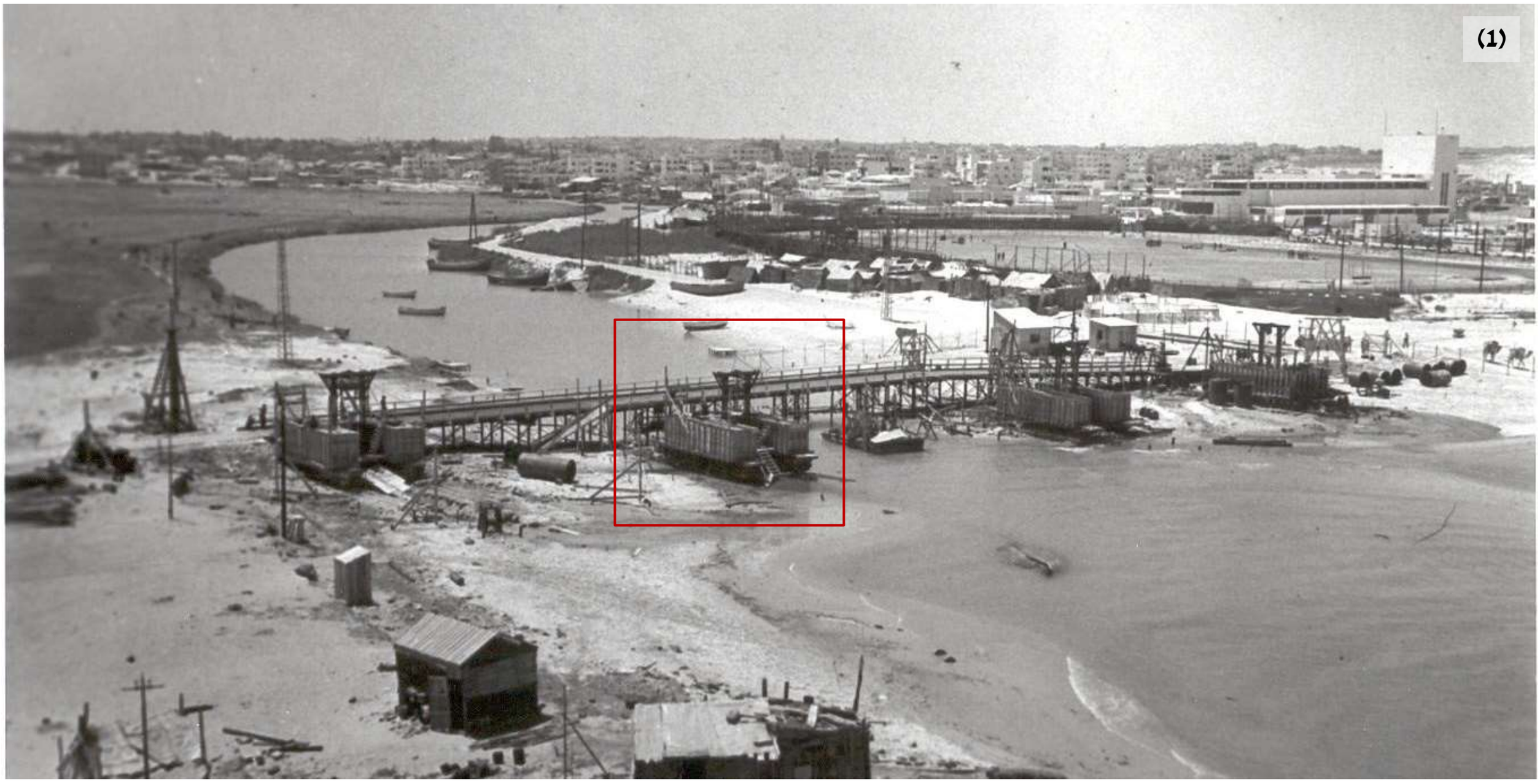
(2) הכנות לביצוע גשר הבטון : תקריב אל תבניות התפסנות

(3) הכנות לביצוע גשר הבטון : תבניות התפסנות על גבי מסילת דקוביל בדרכן לנקודת היציקה במרכז השפך.

מקור : ארכיון חברת אתרים, אלבום שפך הירקון (במקור תצלומי ארכיון חברת החשמל)

(2)

(3)


(1)

תיעוד, מחקר ועריכה :	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק ב - מחסני שפך הירקון**	שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר׳ עדי סלע ויינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il		**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**394**

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים, 1938
1	**גשר רידינג / גשר חברת חשמל לישראל**	

מקור: אורית מילבואר-אייל אדריכלות, תיעוד מתחם רידינג, 20.09.2014. עמ׳ 73

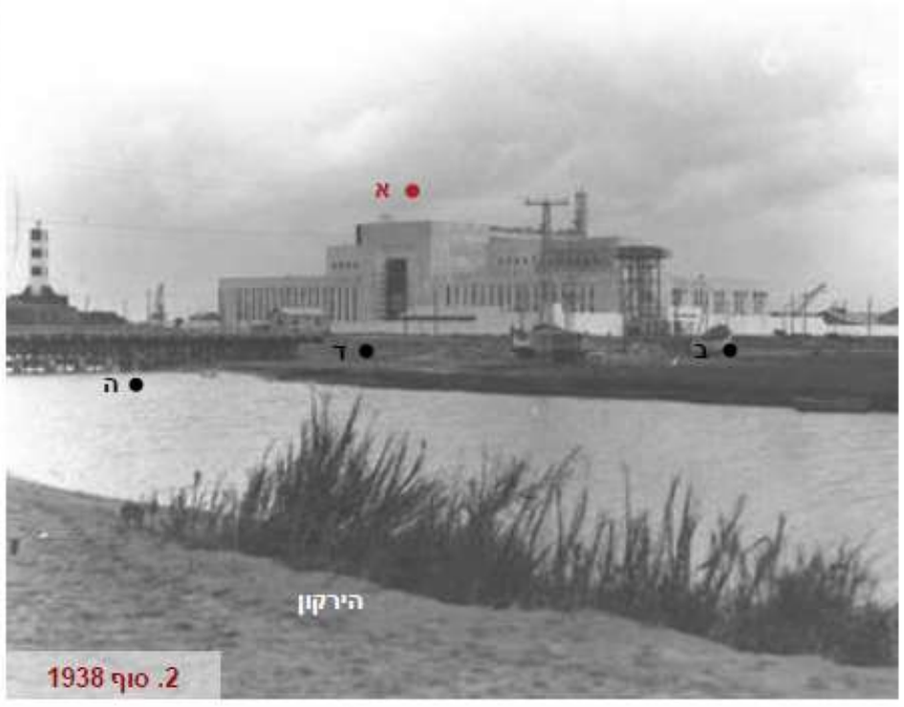
מבנה רדינג א'

1. ראשית 1938, מהלך הבניה:
שירת גמלים חוצה את הירקון באזור שלימים יבנה בו גשר ווקופ

2. סוף 1938, סיום הבניה:
גשר ווקוף בבניה

3. 1946, 8 שנים אחרי הפתיחה:
העצים בכיכר הכניסה מפותחים יותר. שירת הגמלים נעה לכיוון התחנה

(1. IEC
2,3. צלם: זולטן קלוגר, 26.1.38 ו-13.10.46בהתאמה
לשכת העיתונות הממשלתית)



אתר מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים, 2001
1	**גשר רידינג גשר / חברת חשמל לישראל**	

(1)-(4): פירוק הגשר המקורי. העבודות נערכו על ידי חברת "אתרים" בראשית שנת 2001. במהלך העבודות פורקו כל חלקי המתכת של המסבך המקורי לרבות ראשי הכלונס.

מקור: ארכיון חברת אתרים, אלבום שפך הירקון

תיעוד, מחקר ועריכה:		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני		**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**396**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il					

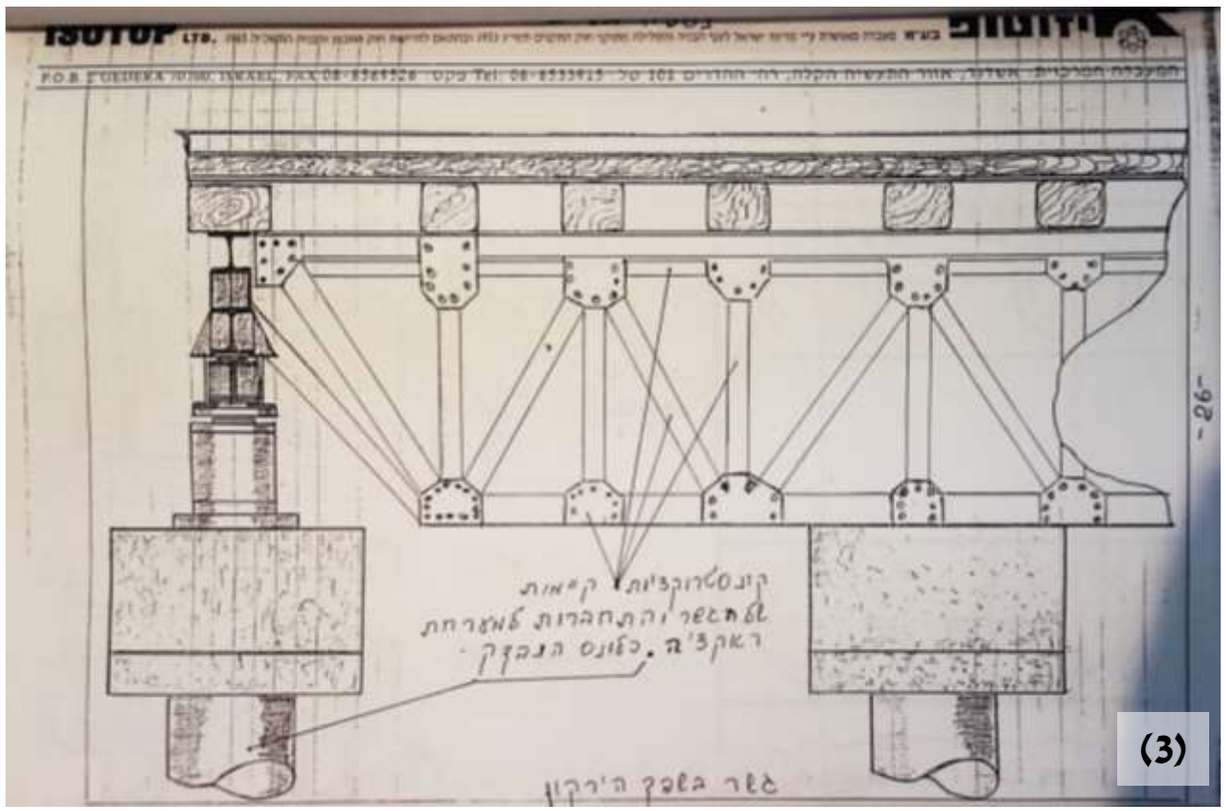
אתר מס׳	שם המבנה	
1	**גשר רידינג / חברת חשמל לישראל**	**תצלומים היסטוריים, 2001**

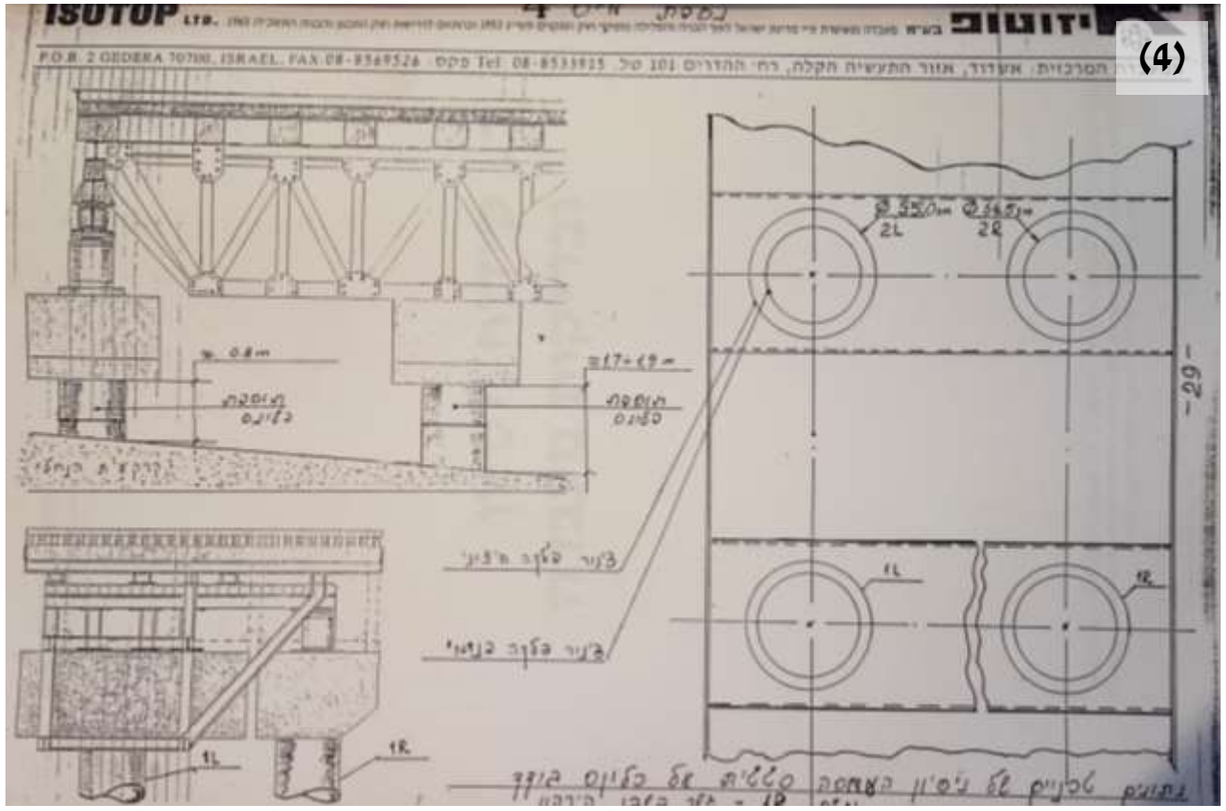
(1) מבט אל הגשר, 1948. מקור: http://www.nostal.co.il/upload/jpg תל אביב-שפך הירקון-אז-

(2) תקריב על מסבך הגשר המקורי, בזמן ביצוע בדיקות על ידי חברת איזוטופ, 2001

(3)-(4) שרטוטים טכניים של מערך הגשר, לצורך ביצוע בדיקות על ידי חברת איזוטופ, 2001

מקור: דו״ח חקירת כלונסאות קיימים בגשר רידינג, מרץ 2000. ארכיון חברת אתרים, תיק 11/10





תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק ב - מחסני שפך הירקון

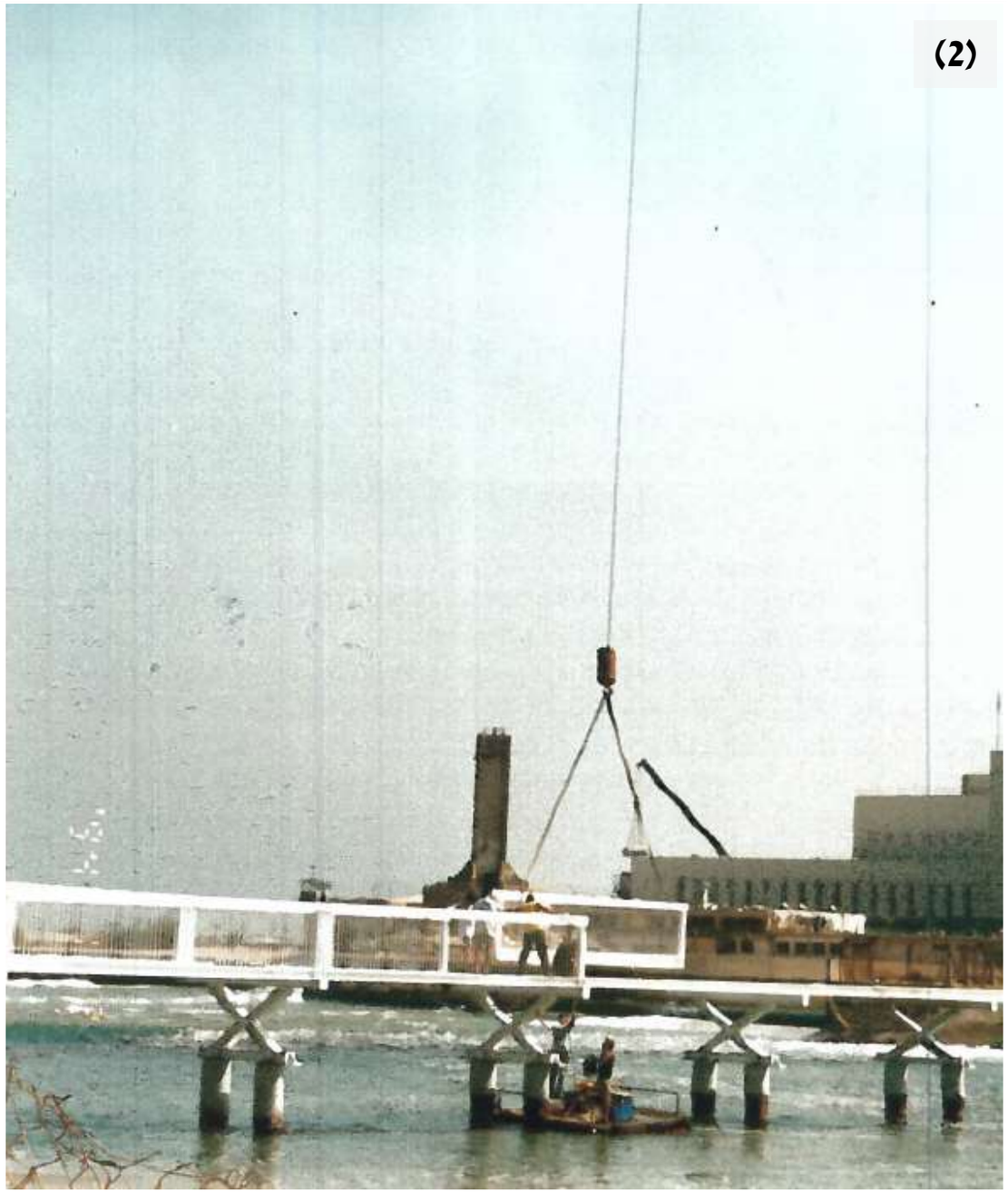
שם הפרק:
פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים

תאריך:
פברואר 2017

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים, 2011
1	**גשר רידינג / חברת חשמל לישראל**	

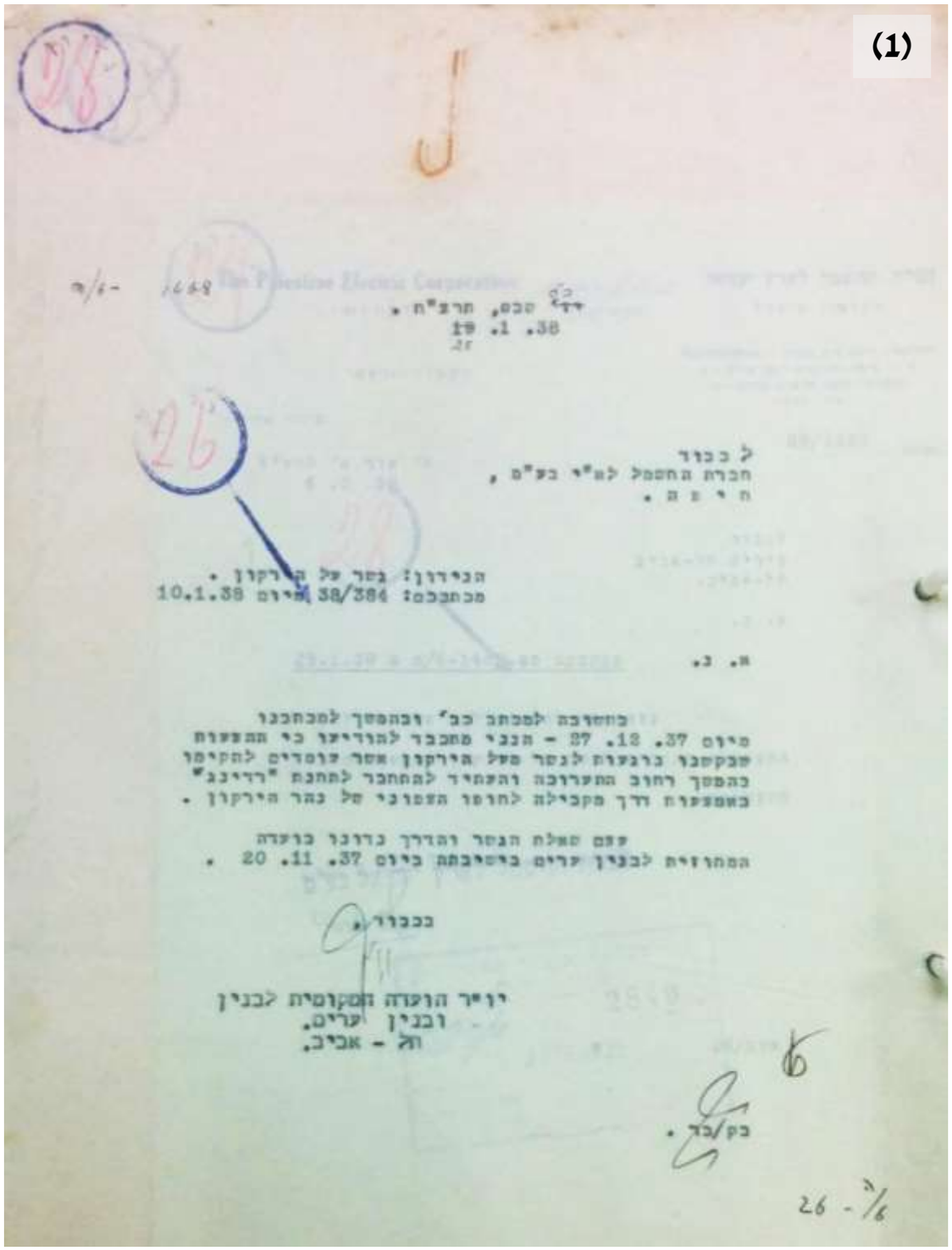
(1) הגבהת כלונסאות הגשר ההיסטורי בכ-1.5 מ׳.
(2) הוספת מסבכי פלדה חדשים על גבי כלונסאות הבטון, קורות פלדה חדשות כתשתית למדרך הגשר ומעקה פלדה חדש.
(3) תקריב על מערכת הגשר החדש.

אדריכל הגשר המחודש: גידי בר אוריין. מקור: ארכיון חברת אתרים, אלבום שפך הירקון

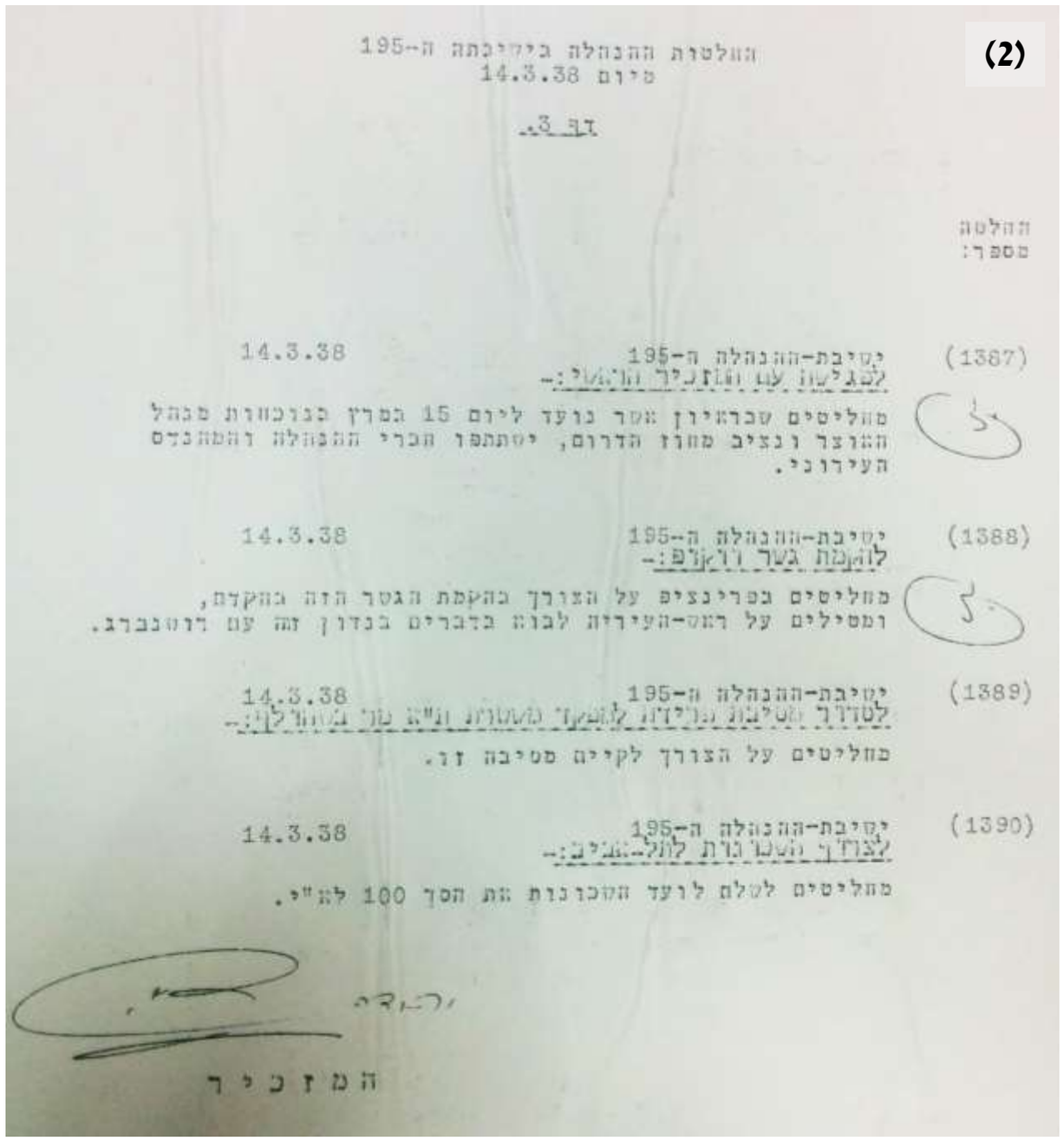


אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
1	**גשר רידינג / חברת חשמל לישראל**	

(1) מכתב מועדת בניין עיר של עת״א אל חברת החשמל (חח״י) המבקשת מחח״י להעביר תכניות לביצוע הגשר מעל הירקון בהמשך רחוב התערוכה (גשר הקבע), בהתאם להחלטת הועדה מתאריך 20.11.1937. מקור: תיק 04-1104, ארכיון עת״א.

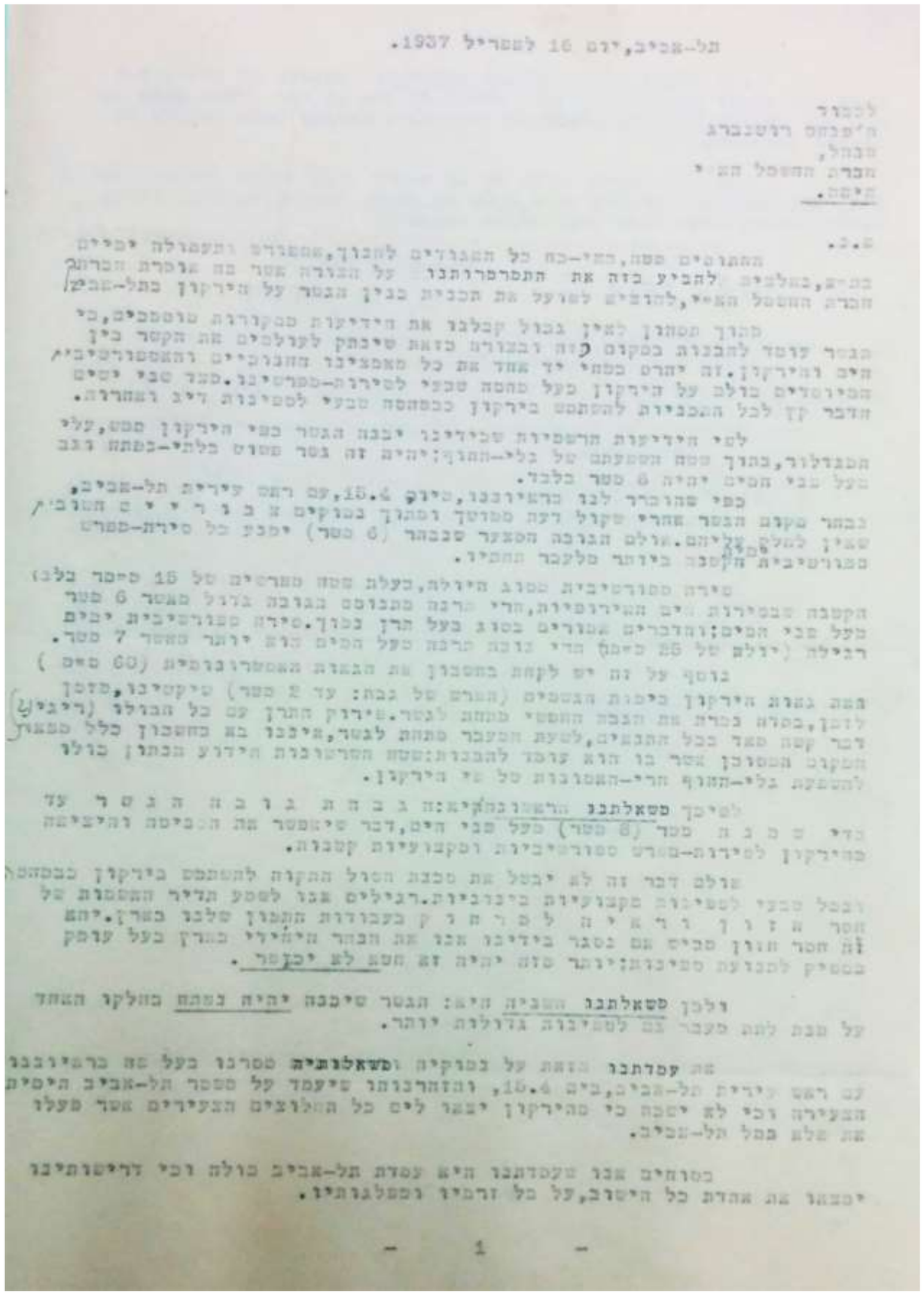


(2) פרוטוקול החלטות של הנהלת העירייה מתאריך 14.03.1938 בה הוחלט על הצורך העקרוני בהקמת גשר קבע מעל הירקון. מקור: תיק 5-19, ארכיון עת״א.



אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
1	**גשר רידינג / חברת חשמל לישראל**	

מכתב (שני עמודים) מתאריך 16.4.1937 אל פנחס רוטנברג, מנהל חברת החשמל חתום על ידי ראשי אגודות הספורט הימי בעיר המבקשים לתכנן את הגשר הזמני מעל הירקון באופן שניתן יהיה להמשיך ולקיים את הפעילות הימית בנחל. מקור: תיק 1104-04, ארכיון עת״א.



תל-אביב, יום 16 לאפריל 1937.

לכבוד
מ׳פנחס רוטנברג
מנהל,
חברת החשמל בע״מ
תיפה.

ג.נ.

המנהלים מצאו,כמי-כן כל המנהלים לתכנון,אחזקה ותפעולה יחדיו
בחיפה,בתלאביב להביע בזה את התפרפורתנו על הבעיה אשר מה אפרת תכרתך
חברת החשמל הא״י,להניחים לשוער את תכנית בנין הגשר על הירקון בתל-אביב.

מהנך מתמנן לאין ספק קבלנו את הידיעות מהקורות עומדים,כי
הגשר עומד להבנות בקרוב ביותר כזאת שיכתך לעולמים את הקשר בין
חיפה והירקון.זה יהרס בכמה יד אחד את כל מאמציהו המנוחיים והמספורטיביים
המיוחדים בולם על הירקון כעל מחנה שבעי לספורט-מפרסינו.מעד שבי ימים
חדבר קץ לכל התכניות להתחחם בירקון בכמחה מבעי לספורטים דיב ושחרות.

לפי הידיעות הרשמיות שבידינו יבנה הגשר בפי הירקון ממש,על
המגדלור,בחוך חחח חמעמים של בלי-חחוץ;זחיה זה גשר מחוז בלחי-בחחה דגב
בעל מבי חמים יחיה 6 מטר בלבד.
כפי שחובדר לנו ברשיונכו,ביום 15.4,עם רחש עיריית תל-אביב,
בבחר בקחם הגשר אחרי שקול דעת ממחשך ומחוך בחוקים ש ב ו ר י י ם חמבחי
שאין למלא עליחם.אולם הגובה חמצער שבבחר (6 מטר) יחבע כל סירת-מפרש
ספורטיבית מקסבה ביחר מלבבר מחמיר.

סירת מפורטיבית מסוג חיולה,בעלת חחח מפרשים של 15 מ״ר בלבי
חקטבה מבחירות יחם חטירוחיות,חרי הרבה מבחוחם בגובה ברוב מאשר 6 מטר
לרוב,במלא בחרת את הגבה חחחשי במחת לגשר.עירוך חתרן עם כל הבולד (ריבוע)
דבר קשה מאד בכל חתגבים,לטעת חמעבר מחחת לגשר,איבנו בא בחשבון כלל בטגר.
חקרוב חמרוחן אשר בו הוא ערוך להבנות;ושח חפרטבות חידוע הבחון בולו
להשבעת בלי-חמוף חרי-חשרובות של בי הירקון.

לשיבך פשאלתבו הרשרונחקיחם: ג ב ה ת ג ר ב ה ה ג ש ר עד
בדי ש ב ב ה מטר (8 מטר) מעל מבי חים,דבר שיאפשר את הכניסה והיציאה
מהירקון לסירות-מפרש ספורטיביות ובקבועיות קבועה.

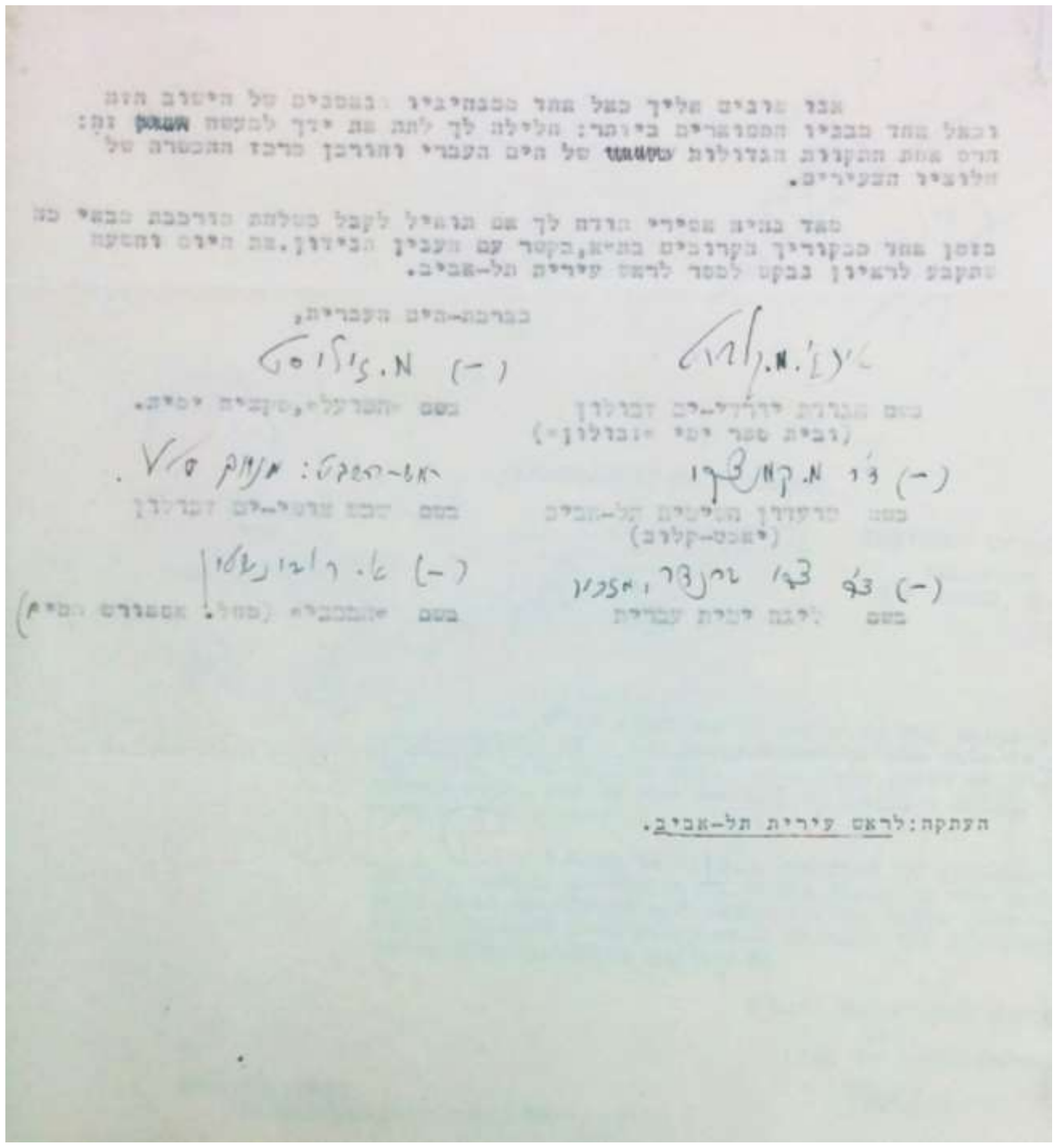
אולם דבר זה לא יבטל את סכבת חסול התקוה להשתמש בירקון כבמחה
לבטל מבעי לספירות מקבועיות ביחרביות.רבילים אבו לשטע תדיר השטעות של
חטר א ז ן ר ר א י ה ל פ ר ח ג ק בעבודות חתמון שלבו בשרן.יחא
זה חטר חזון מביח אם בטגר בידיבו אבו את חבחר מיחידי בשרן בעל עזמק
בטחיק לבבועת סחיבות;יחר מזה יחיה זה חשק לא יכפר.

ולכן פשאלתבו חעבירה היא: הגשר שיבבה יחיה בשחח במלוא הרחב
על מבת לחת מעבר גם לשחיבות גדולות יחתר.

את עמדתבו חזחת על במוקיח ופשאלותיח סטרבו בעל פה כרעיובבו
עם ראש עיריית תל-אביב,ביום 15.4, ובזחרבותו מיעמד על מסכר תל-אביב היסית
הבעירה וכי לא יסבח כי מהירקון יעבר ליח כל חחלוצים הבעידים אשר מעלו
את שלח בחל תל-אביב.

בטוחים אבו שקשדתבו היא עמדת תל-אביב כולה וכי דרישותיבו
יבבאו את אחדת כל היטוב,על כל זרחיו ומשלבותיו.

- 1 -



תעתקה:לראש עיריית תל-אביב.

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
1	**גשר רידינג / חברת חשמל לישראל**	

(1) קטע עיתון המתייחס לחנוכת ״גשר ווקופ״ על הירקון הקושר את הגשר המתוכנן לצרכי הגישה אל מתחם תחנת הכוח של חברת החשמל. מקור: לא ידוע. באמצעות ׳פורום טיולים וידיעת הארץ של אתר ׳תפוז׳.

(2) **קטע מעיתון ׳דבר׳ 24/02/1938 -** חנוכת ״גשר ווקופ״ על הירקון – דבר. מקור: Jpress

(1)

הונחה אבן הפינה

לגשר סיר ארתור ווקופ על הירקון

על אף סוג האויר הרע והגשם הזו־
חף נתנך אתמול בשעה 3 אחה״צ. —
לאחר שה. ט. טער פתיהרים אצל מו־
של המחוז ה׳ קרוסבי ביקו — הגשר
על פי הירקון על שם הנציב העליון:
„גשר וואקופ״.

בשעה שלוש בדיוק הגיע הנציב
העליון יחד עם מושל המחוז ה׳ קרוס־
בי ומוביליו. הקרקע, שבה יעבור הירקון
הוקמה בימה שפושטת זברגיש בדיטים
וציונים.

לאחר שראש העיריה ה׳ רוקח קרא
את מגלת הנחת אבן־הפינה, השיב
הנציב בנאום הבא:

„לפני כ־5 שנים אמרתי לידידי הו־
תיק המנוח דיזנגוף כי 700 הרונסים
של אדמת הממשלה מעבר לירקון צרי־
כים לשמש לתחנת־שכון לתל־אביב, כי
כל המאמין בעתידה של תל־אביב יודע
כי בשנים הבאות יהא צורך גדול בקר־
קע נוספת לבתים בתל־אביב.

אך בכל אשר גדלה תל־אביב כן רבה
הדרישה לכח חשמל ומאור חשמל נום־
פים, ובדין עשו השלטונות בהקצותם
חלק מהקרקע הזאת לחברת החשמל.

אבן התוצאות מצדיקות אותה חבו־
נה, והמטרה אשר לשמה דרש מר רוטנ־
ברג את הקרקע הזאת הושגה.

„בית הכח רידינג״ אשר תוכן והו־
צא לפועל ע״י מר רוטנברג הוא אחד
הבנינים המפוארים והמועילים ביותר
בתל־אביב. גשר זה הוא אמצעי תחבו־
רה הכרחי בין תל־אביב וביח־חכת,
וגם בין תל־אביב והישובים אשר מצפון
לירקון.

שוב הגני מודה למר רוטנברג על כל
אשר עשה ועודנו עושה למען תל־
אביב, ובעונג רב אני מניח את אבן
הפינה לגשר החדש.

לאחר שנחתמה המגילה הכניסה הני־
ציב לתוך בלוק של ביטון ולקול מחי־
אות כפים סואנות של הנוכחים שם
כל אחד טפח של מלט על המגילה.

במקום שמרה פלוגת שוטרים מוגברת
בראשותו של המפקד פורד.

מכאן יצא הנציב ל„אהל שם״.

חנוכת „גשר ווקופ״ על הירקון

(2)

בשעה 3 אתה״צ נערך טקס הנחת
אבן־פינה לגשר על פני הירקון שיקרא
„גשר ווקופ״. בקצה הצפוני של כבר־
פלומר, על שפת הירקון הוכן בסיס
באטון עם חריץ לחניח בו את מגילת
היסוד נתונה בבקבוק. גוש באטון שני
הוכן תלוי בשרשרת במנוף גלגלים. המ־
קום נגדר גדרות עץ נמוכות ועל הצפו־
נית שבהן — ציור הגשר, כפי שעלה
בתכנית.

ירד גשם. קהל עמד משני צדי המ־
קום, מחכה לאורחים, מבקש מחסה
במטריות. אוירון של קלוב־התעופה חג
ממעל. קצינים ושוטרים משגיחים על
הסדר, שהוא כאן יותר קל. מבין קציני
המחוז מפקח כאן מר קוטרוב.

את הנציב העליון והפמליא שלו מק־
בל המהנדס העירוני י. שיפמאן, המבאר
את תכנית הגשר. האורח שם בינתיים
לב למפריו, וביניהם למהנדס י. שפי־
רא, מנהל חברת החשמל בתל־אביב,
שענין הגשר נוגע לה, משום שהוא
קשור בתחנת הכוח על שם ראדינג. חב־
רי הנהלת העיריה הם כאן. מר רוקח
קורא את מגילת היסוד.

מגלת היסוד בהנחת אבן הפנת ל„גשר וואקופ״ בתל־אביב

היום יום רביעי כ״ב אדר א׳ תרח״ץ
(28 פברואר 1938), יום בו חוגגת העיר
תל־אביב את המאורע הגדול של היותה
לשער ציון עם כניסת הנוסעים היהודים
הראשונים דרך נמלה — בשנת חמשת
אלפים שש מאות השעים ושמונה לברי־
את העולם, היא שנת אלף שמונה מאות
ששים ושמונה להורבן בית שני, היא
שנת הארבעים ואחת לכנוס הקונגרס
הציוני הראשון בבזל, היא שנת העשרים
ותשע להיוסדה של העיר תל־אביב, היא
שנת העשרים ואחת להברזת בלפור
בדבר בית לאומי ליהודים בארץ־
ישראל, היא השנה השניה להנחת
היסוד לגמל תל־אביב — במעמד הוד־
מעלתו הנציב העליון לארץ־ישראל סיר
ארתור גרנפלד וואקופ ובמעמד בא־
כוח מוסדות ממשלתיים, המוסדות
היהודיים הלאומיים, הרבנים הראשיים,
ראש עיריית תל־אביב והברי מועצתה,
ונציגי מוסדות ותנועים שונים של הצי־
בור — ירינו את אבן הפנה לבנין הגשר
הקבוע הראשון על הירקון בתחום תל־
אביב, מרחוב בני דן ובכר פלומר אשר
בעברו הדרומי של הנתר אל שטח החוף
אשר בעברו הצפוני.

הגשר הזה, שיהיה גורם חשוב להת־
פשטותה של העיר תל־אביב משני עברי
הנתר, ייקרא מעתה ועד עולם בשם
„גשר וואקופ״ על שם הנציב העליון
הבריטי הרביעי לארץ־ישראל מאז כבו־
שה אחרי מלחמת העולם, לאות הוקרה
על אשר בימי נציבותו בארץ סייע במי־
טב יכלתו לספוק הרבה מדרישותיה של
העיר תל־אביב לשם בסוסה ואי־תלותה.

מי יתן והגשר הזה. ירחיב את גבולו־
תיה של תל־אביב צפונה לירקון, וחולות
השממה אשר שם ייהפכו בימים הקרו־
בים לישוב פורח ולמקלט להמוני ישראל
המתדפקים על שערי ציון. אמן ואמן!

על המגילה החתומים הנציב העליון,
קרוסבי, מהנדס המחוז הממשלתי פ.
נובל, רוקח, הון, שיפמאן. בשימת הם־
לט מתכבד שוב הנציב. הוא מבקש
אתרי זה את תקהל להתקרב אליו ואומר
את נאומו הקצר, כשמר עבארי מתרגם
פסוק פסוק.

נאום הנציב על הגשר

לפני כשלוש שנים אמרתי לידידי
הותיק המנוח דיזנגוף כי 700 הרונמים
של אדמת הממשלה מעבר לירקון צרי־
כים לשמש לשיכון לתל־אביב, כי כל
המאמין בעתידת של תל־אביב יודע כי־
בשנים הבאות יהא צורך גדול בקרקע
נוספת לבתים בתל־אביב.

אך ככל אשר גדלה העיר בן רבה
הדרישה לכוח חשמל ומאור חשמל
נוספים, ובדין עשו השלטונות בהקצו־
תם חלק מהקרקע הזאת לחברת החש־
מל.

אבן התוצאות מצדיקות אותה הכ־
וונה, והמטרה אשר לשמה דרש מר רו־
טנברג את הקרקע הזאת הושגה.

„בית הכוח ראדינג״ אשר תוכן והו־
צא לפועל ע״י מר רוטנברג הוא אחד
הבנינים המפוארים ביותר בעיר. ואין
בנין המשמש לתכלית מועילה יותר
מבנין הזה. גשר זה הוא אמצעי תחבו־
רה הכרחי בין תל־אביב ובית הבות,
וגם בין תל־אביב והקרקעות אשר מצ־
פון לירקון, הנחוצים כ״כ להתפתחות
עירכם.

שוב הנני מודה למר רוטנברג על
כל אשר עשה ועודנו עושה למען תל־
אביב, ובעונג רב אני מניח את אבן
הפינה לגשר החדש.

לבסוף הודה הנציב העליון על שקר־
או את הגשר על שמו.

מבאן נסע האורח אל מסיבת הפרידה
מטעם העיריה ב„אוהל־שם״, אולם בד־
רך ביקש לראות מה מצב בנין בית־
„הבימה״ ואח״כ מה נשמע במיזיאון
תל־אביב. שם ביקר ביקור לא קצר ואז
בא ל„אוהל־שם״.

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
2	**מחסן ערובה א' - החברה הארץ ישראלית**	

מידע כללי	**גוש/חלקה:** 6965 /1 (חלקי), 8 (חלקי)	**כתובת:** יוסף יקותיאלי 4
	שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): 2,430 מ"ר	
	שנת/תקופת הקמה: 1949	
	שימוש במקור: מחסן ערובה	
	שימוש כיום: בתי אוכל, אולם הופעות	
	מיקום במרחב חצי האי הירקוני: צפונית לנמל תל אביב	
	תיאור כללי: מבנה המורכב משני אגפים נפרדים - צפוני ודרומי - בעלי גג שטוח. המעבר בין האגפים מקורה גג משופע. גובה החלל הפנימי של המחסן כ-6 מ'. בחזיתות השונות של המבנה נקבעו פתחים רחבי ידיים להכנסה והוצאה של הסחורות. פתחי אוורור מעוצבים כחלונות 'סרט' ממוקמים בהיקף המבנה כ-30 ס"מ מתחת למפלס התקרה. הבנייה הסתיימה בינואר 1950. להקמת מחסן זה ניתן רישיון בניה מס' 72 (המסמך המקורי לא אותר).	
מאפייני האתר	**קונסטרוקציה**	שלד מבטון מזויין, קירות יצוקים מבטון
	מאפיינים סגנוניים פרטי בנייה	סגנון פונקציונלי-מודרניסטי. כל פינות המבנה מעוגלות. שלד הבטון מודגש כלפי חוץ. חלונות 'סרט' צרים וארוכים לאוורור (הערכה 600/80 ס"מ) להדגשה אופקית ברורה, כמקובל בסגנון הבינלאומי. במקור דלתות הזזה מברזל, נעות על מסילה עליונה חיצונית. בחלקים המעוגלים לא היו פתחים.
	מאפייני הגג	אגפים - גג שטוח מבטון מזויין, ללא מעקה גג. במרכז גג משופע מלוחות פח, הגמלון של הגג יצוק מבטון.
	אישים או אירועים	בין השנים 2001- 2013 פעל במבנה זה מועדון ה-TLV, שזכה להצלחה בינלאומית
הערכת האתר	**הערכה כללית**	שמור ומתוחזק. שוקם על ידי חברת "אתרים" בשנת 2001
	משמעות תרבותית	המבנה אינו נושא ערכים מיוחדים. בעל חשיבות נמוכה.

תצלום עדכני; חזית דרומית

תצלום משנת 1999; חזית דרומית
מקור: ארכיון חברת אתרים, אלבום שפך הירקון

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2016
2	**מחסן ערובה א׳ - החברה הארץ ישראלית**	

תיעוד, מחקר ועריכה:		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il		**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**403**

אתר מס׳	שם המבנה	
2	**מחסן ערובה א׳** **החברה הארץ ישראלית**	**תצלומי מצב קיים; 2016**

1 **מבט לכיוון צפון**

2

3

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק ב - מחסני שפך הירקון**	**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**	**404**

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2016
2	**מחסן ערובה א׳ - החברה הארץ ישראלית**	

1

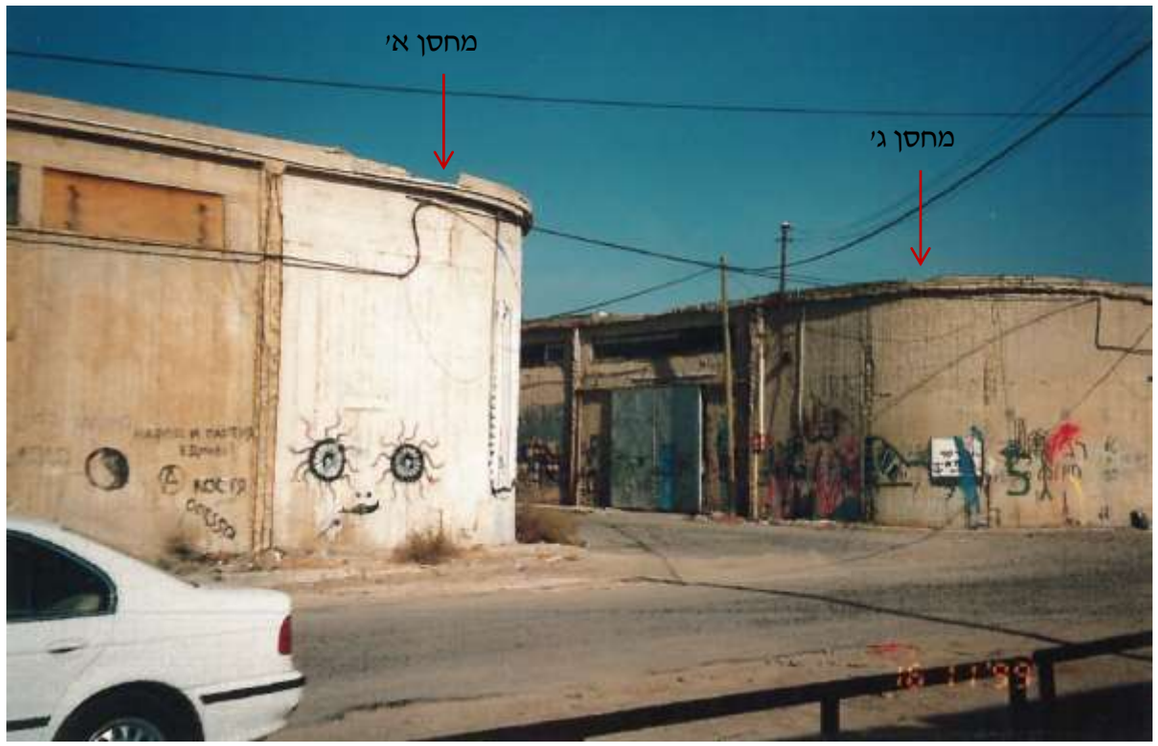
2

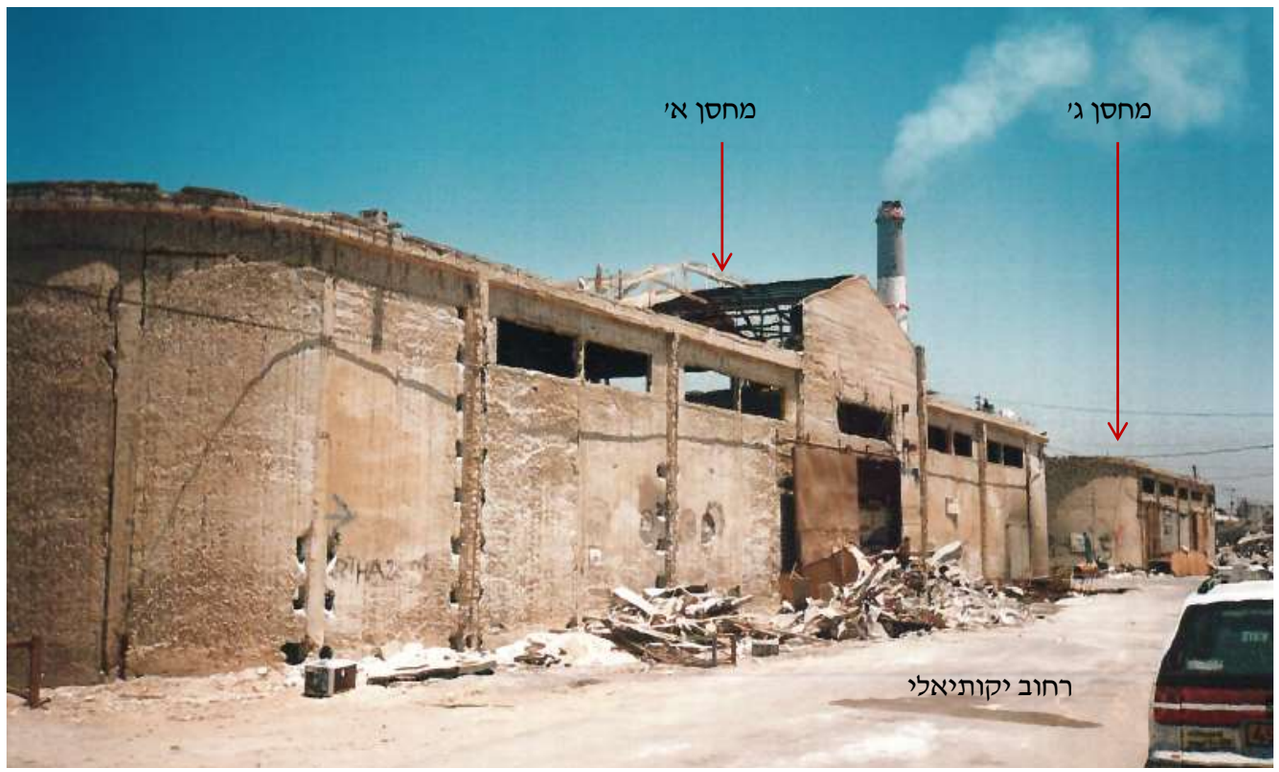
3

תיעוד, מחקר ועריכה:	שם הפרק:	תאריך:	עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק ב - מחסני שפך הירקון**	**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**	**405**

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים, 1999
2	**מחסן ערובה א׳ - החברה הארץ ישראלית**	

מקור : ארכיון חברת אתרים, אלבום שפך הירקון





תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר׳ עדי סלע ויינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק ב - מחסני שפך הירקון

שם הפרק :
פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים

תאריך :
פברואר 2017

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים, 1999
2	**מחסן ערובה א׳ / החברה הארץ ישראלית**	

מקור : ארכיון חברת אתרים, אלבום שפך הירקון

הגג המשופע לאחר הסרת לוחות הפח

תיעוד, מחקר ועריכה :		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון	שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il		**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**407**

אתר מס׳	שם המבנה	
2	**מחסן ערובה א׳ / החברה הארץ ישראלית**	**תצלומים היסטוריים, 2000**
מקור : ארכיון חברת אתרים, אלבום שפך הירקון		

תיעוד, מחקר ועריכה :		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון	שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר׳ עדי סלע ויגר adisewi@gmail.com	אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il		**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**408**

אתר מס׳	שם המבנה	
2	**מחסן ערובה א׳ / החברה הארץ ישראלית**	**תצלומים היסטוריים, 2001**
מקור : ארכיון חברת אתרים, אלבום שפך הירקון		

חנוכת המתחם

תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק ב - מחסני שפך הירקון

שם הפרק :
פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים

תאריך :
פברואר 2017

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
2	**מחסן ערובה א׳ - החברה הארץ ישראלית**	

(1) כריכת תיק בניין ובו מידע אודות מתכנן הבניין : אינג׳ משה טייבר ;

(2) גרמושקה - **ראה הגדלות בעמודים הבאים**.

<u>הערות למסמכים :</u>

1. הכריכה מלמדת כי ההיתר ניתן לעיריית תל אביב כבעל הקרקע ולא כחוכר.
2. החותמת על הגרמושקה מלמדת שהרישיון שניתן, שמספרו 72, אושר בוועדת בניין ערים בתאריך 30.06.1949 (נייר הרישיון לא אותר)

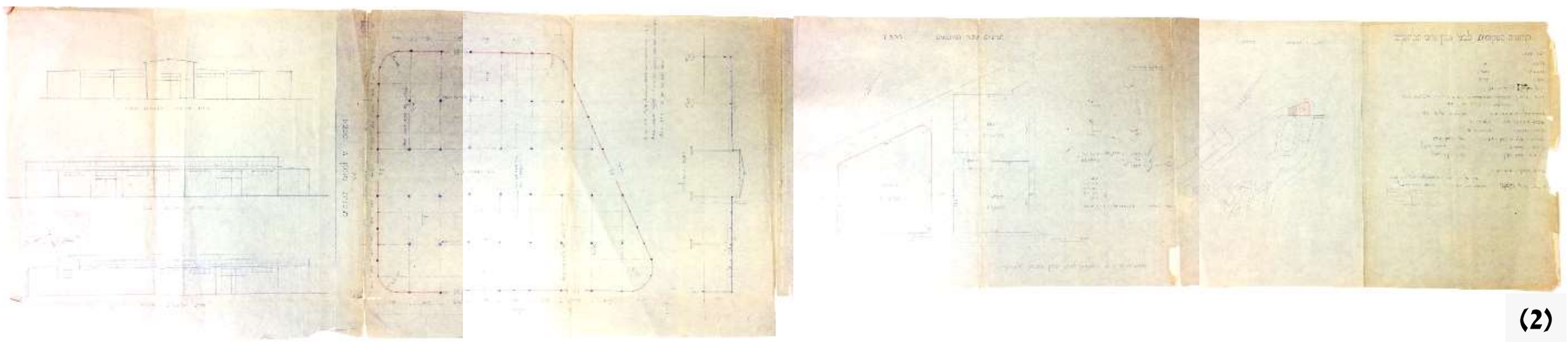
(1)

9172 A

תכנית לבנין בית

בעל הבנין: עיריית תל-אביב

(2)

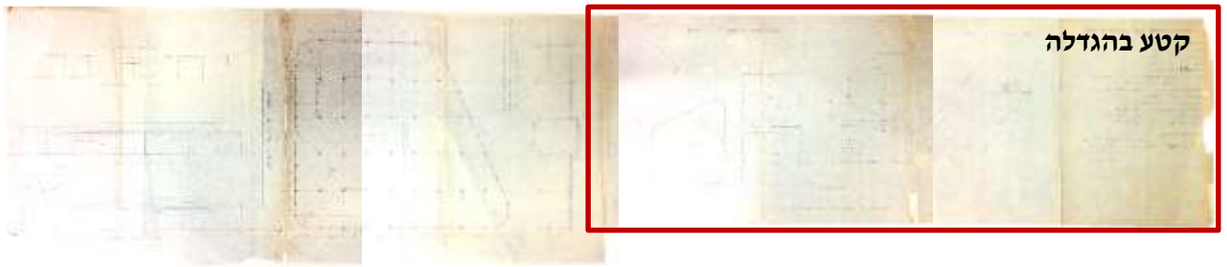


אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
2	**מחסן ערובה א׳ - החברה הארץ ישראלית**	

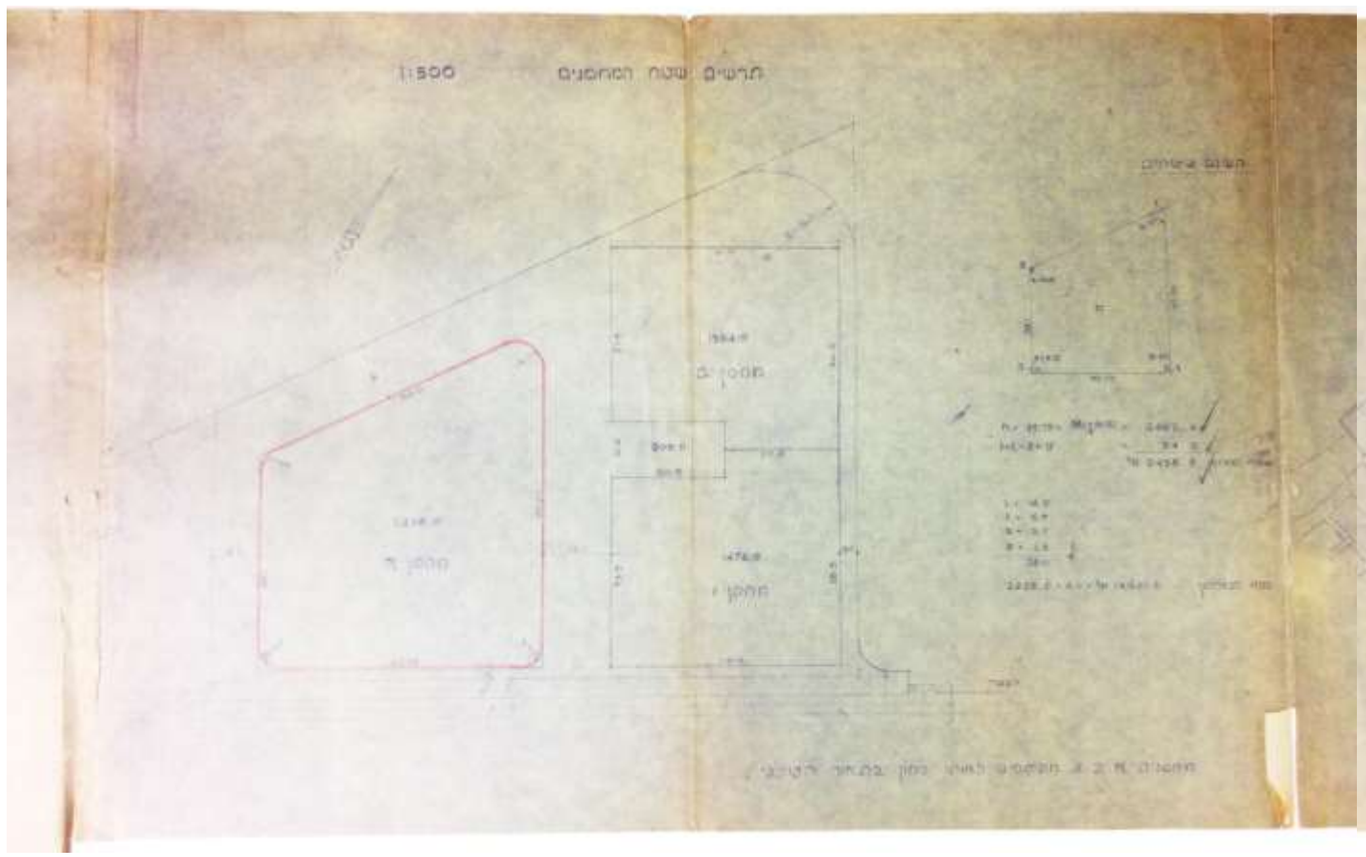
(1) גרמושקה לרישיון בנייה מס׳ 72 (הגדלות)

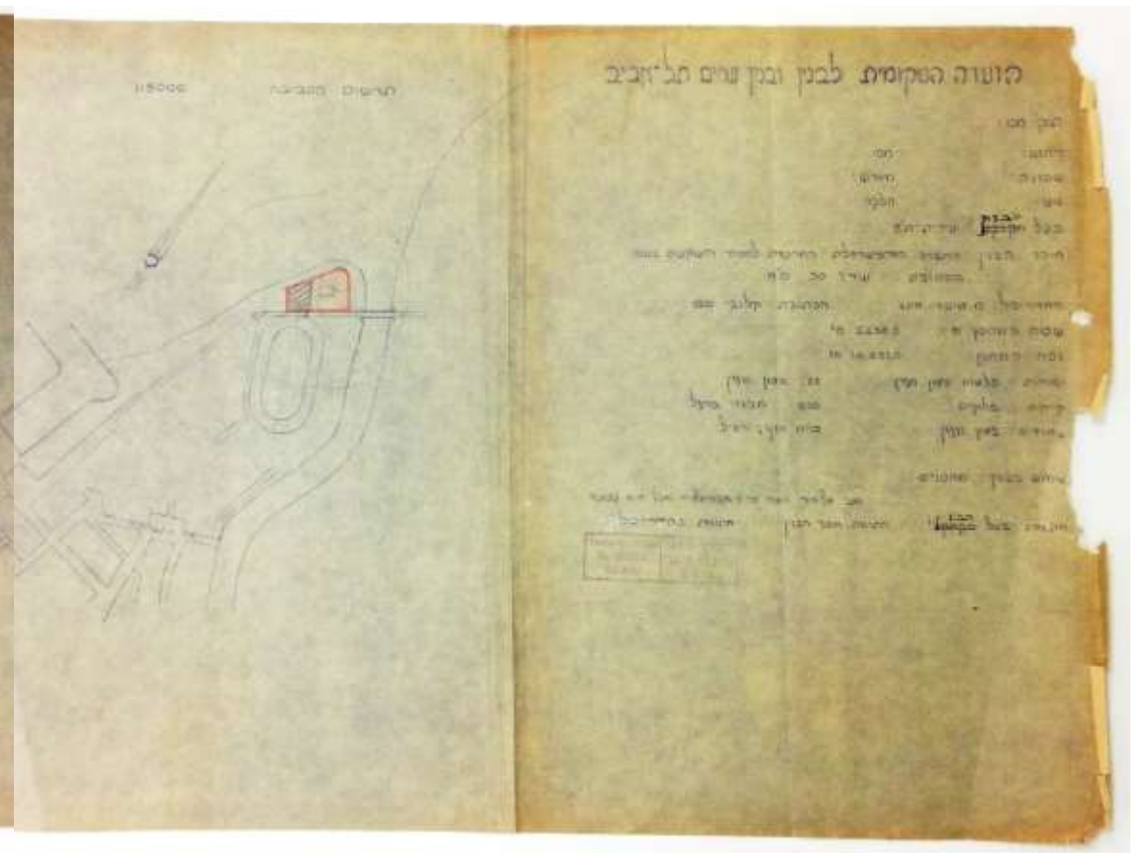
<u>הערות למסמכים:</u>

1. היתר הבנייה למחסן זה, כמחסן א׳, מציג ברקע גם את תכסית מחסנים ב, ו-ג׳.
2. על פי חישוב השטחים שטח המחסן הינו 2438.6 מ״ר, ונפח המחסן 14,631.6 מ״ק.



קטע בהגדלה





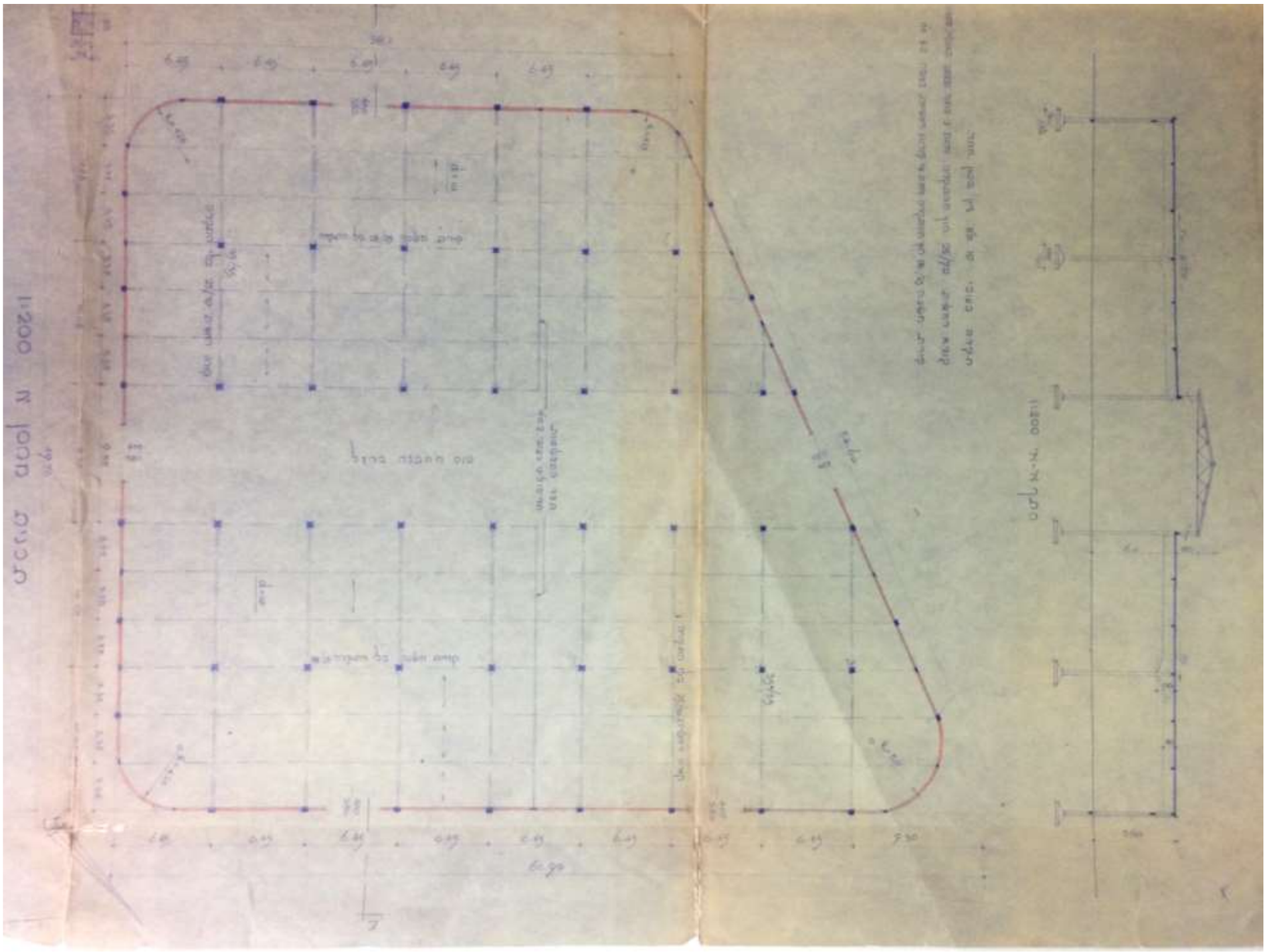
תיעוד, מחקר ועריכה:	חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il		**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**411**

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
2	**מחסן ערובה א׳ - החברה הארץ ישראלית**	

(1) גרמושקה לרישיון בנייה מס׳ 72 (הגדלות) – תכנית וחתך, קנ״מ במקור 1:200

<u>הערות למסמכים:</u>

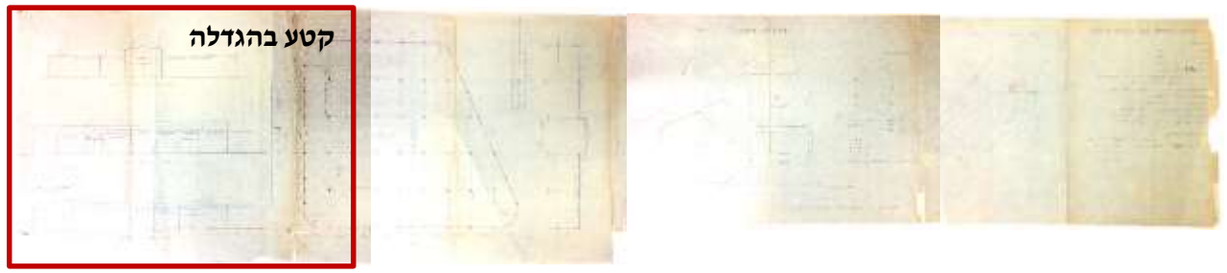
1. התכנית מציגה את המבנה כבעל שני אגפים המחוברים זה לזה באמצעות מעבר מקורה
2. החתך מציג את מבנה הגג המשתנה מגג בטון שטוח לגג משופע במרכז המבנה.



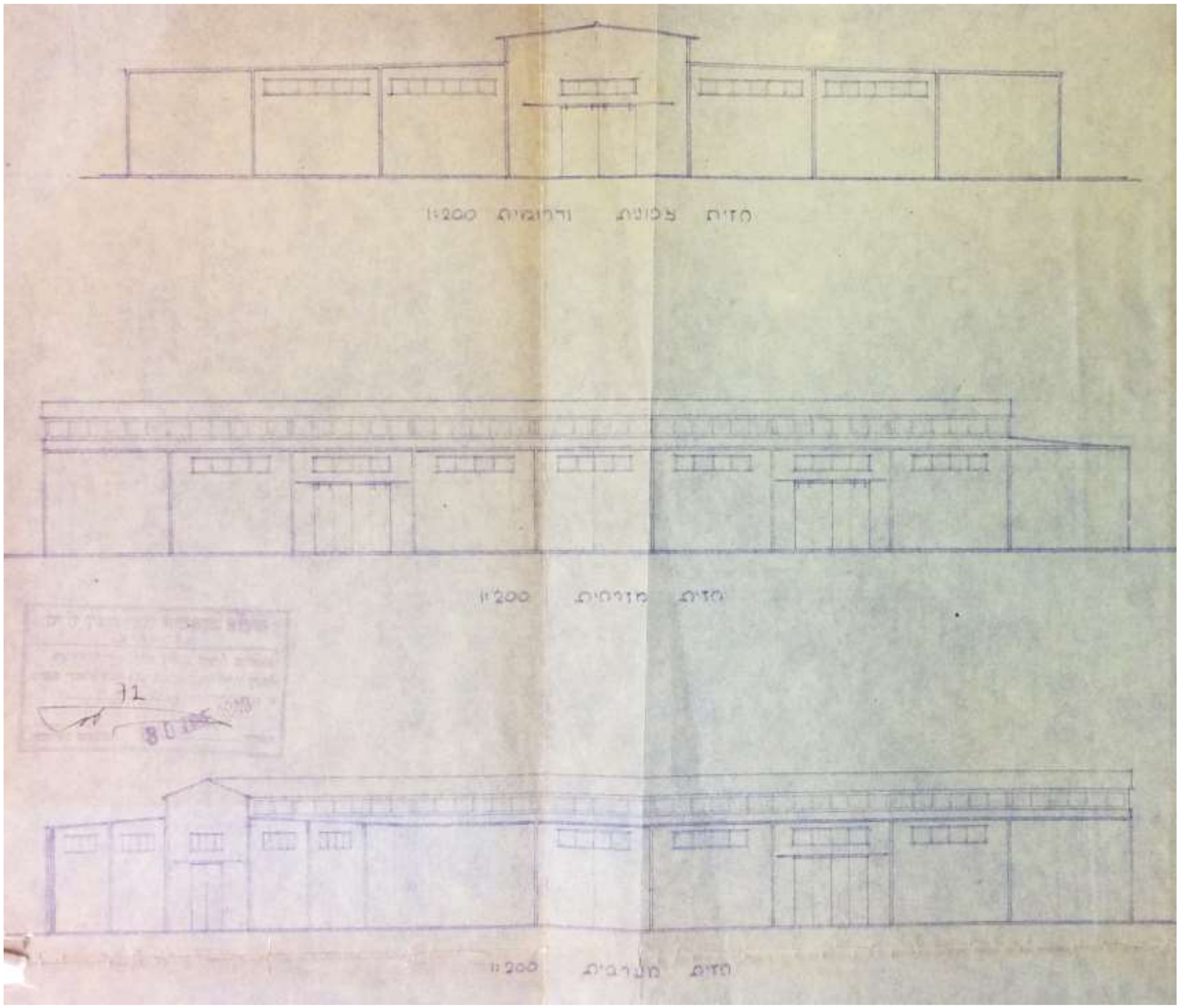
אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
2	**מחסן ערובה א׳ - החברה הארץ ישראלית**	

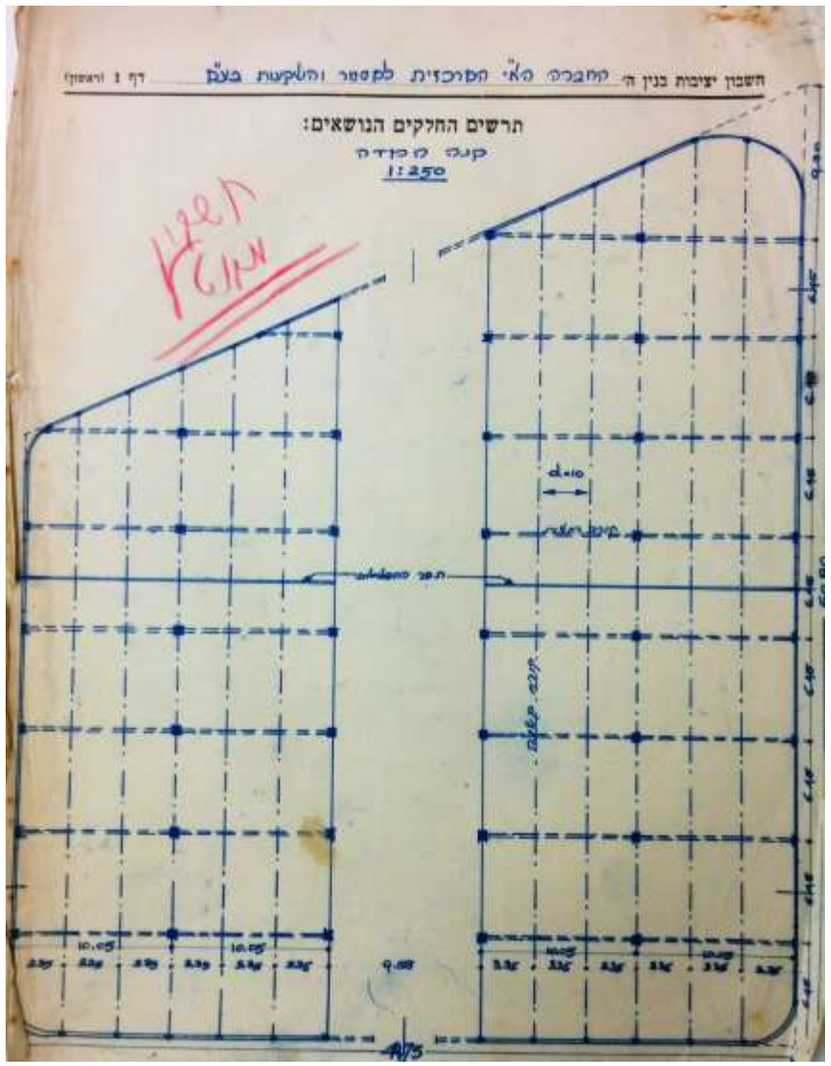
(1) גרמושקה לרישיון בנייה מס׳ 72 (הגדלות) - חזיתות המבנה

(2) שרטוט מתוך חשבון היציבות של הבניין. קנ״מ במקור 1:250



קטע בהגדלה





תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
2	**מחסן ערובה א׳ - החברה הארץ ישראלית**	

(1) 31.05.1949 פרטיכל בקרת יסודות בניין - שלב תחילת חפירת יסודו. מקור: גנזך עירוני GIS.

(2) 10.02.1950 הזמנה מהחברה האי״י לראש העיר לחנוכת המחסן . מקור: ארכיון עירוני עת״א, תיק 3036-04.

(1)

הועדה המקומית
לבנין ולבנין ערים
תל - אביב

תיק מספר 9177

פרמי-כל בקרת יסודות הבנין

תאריך 31/5/49 אזור הפקוח I אזור בנין ערים
רחוב אוסישקין מספר שכונה מספר
בעל הבית החברה הא׳ הירושלמי למסחר ובתעשיה
בעל
כ׳כבעל הבית
אדריכל (בונה) אהרון טברסקי
הקבלן (או מוציא לפועל) סולל בונה
שטח המגרש ממ״ר, בונה %
על המגרש קימים נהרסו
סוג הקרקע חול סוג היסודות פלטה
עומק החפירה העמסה על הקרקע

סוג הבנין	בנין חדש (הוספה)	
	שטח במ״מ	נפח במ״ק
לצרכי דירות		
" למטרות ביטוח		
" מסחר	2439	14878
" תעשיה		
סה״כ	2439	14878

מספר הקומות(בבית חדש) 1
בכמה מקומות מוסיפים משטח (בבית ישן)
מספר: 1) אחדים 2) החנויות
3) המטרדים אין
מצב הבנין:

מצב בשטון העובדים על הבנין (גדרו, חפירות, וכ׳ו, מחסן, ב׳כ וכ׳ו

הערות אחרות: הועדה מחליטה כי אין צורך בהסכמת שכנים
אין הוראה מיוחדת לגבי הקרקע
חתימת מפקח האזור

הערות מהנדס המחלקה:

(2)

החברה הארצישראלית המרכזית למסחר והשקעות בע״מ
The Palestine Central Trade & Investment Co. Ltd.

תל-אביב, ארץ-ישראל, רח' אחד העם 13
TEL-AVIV, PALESTINE, 13, AHAD HAAM ST.
P. O. B. 561, PHONE 4468 ת.ד. 561, טלפון

נוסדה ע״י החברות:
מחסני ברזל בע״מ • מחסני עצים בע״מ
החב׳ המאוחדת לצורפת ולמסחר וחשמיה בע״מ
ובתי המסחר המשתתפים בהן.
ESTABLISHED BY THE COMPANIES:
IRON STORES LTD. • TIMBER STORES LTD.
The CONSOL. PIPE & TRADE & INDUSTRY Co. Ltd.
AND THEIR MEMBERS.

תל-אביב, כג׳שבט תש׳י
10.2.50

לכבוד
מר ישראל רוקח,
ראש העיר,
ת ל - א ב י ב.

12 פס 50

תאשר ביום
ענה ביום 16.2.50

א.נ.,

הננו מתכבדים להזמין את כב׳ לחנוכת בנין מחסנינו שתערך ביום כס׳ שבט (16.2.50) בשעה 11.30 לפנה׳צ. מקום הבנין - הגבול הצפוני של נמל תל-אביב, ליד גשר רידינג.

כמחסן הנ׳ל תנהל חברתנו עסקי מימון ואחסנה מכל הסוגים כאמצעות חברת-בת שלה, חברה ישראלית מרכזית למימון ואחסנה בע׳מ.

אנו מקוים כי כב׳ יכבד אותנו בנוכחותו בחגיגתנו הנ׳ל.

בכבוד רב,

החברה הארצישראלית המרכזית
למסחר והשקעות בע״מ

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
2	**מחסן ערובה א׳ - החברה הארץ ישראלית**	

(1) 09.01.1950 מכתב מהחברה האי״י לראש העיר בדבר אי קבלת רישיון להפעלת מחסן הערובה.

(2) 13.04.1950 מכתב מהחברה האי״י לראש העיר בדבר קבלת הרישיון להפעלת מחסן הערובה.

מקור: ארכיון עירוני עת״א, תיק 04-3036.

(1)

החברה הארצישראלית המרכזית למסחר והשקעות בע״מ
The Palestine Central Trade & Investment Co. Ltd.

אנ/רג/מ/3020

תל-אביב, כ׳ טבת תש״י
(9.1.50)

לכבוד
ראש העיר,
מר ישראל רוקח,
כ א ן .

א.נ.,

בידוע לכב׳ קבלנו מעיריית ת״א את הזכיון על הקמת בית-ערובה בשטח הנמל. גמרנו את הקמת הבנין המכסה 2450 מ2, אבל המחסן עומד ריק ואין אנו יכולים להתחיל בעבודה, היות ומתן הרשיון ע״י שלטונות המכס מתעכב.

הממשלה משתמשת בנימוק, כי חלק מהמחסן עומד על קרקע שאינה שייכת לעיריה ומסרבה לתת את הרשיון כל זמן שלא חבוא לידי הסכם עם העיריה, ובינתיים עומד המחסן ריק.

למותר להסביר לכב׳ עד כמה פוגע בנו אי-קבלת הרשיון. בבנין הושקעו סכומים גדולים של כספים. מזה שנתיים נמשך הבנין וכשסוף-סוף נגמר, מעכבים את הרשיון מסבות לא תלויות בנו.

אנו מבקשים מאד את כב׳ להשפיע על מנהל המכס לא לקשור את המו״מ עם העיריה במתן הרשיון. אנו מרשים לעצמנו גם להפנות את חשומת לב כב׳ לסעיף 10 של התחוזה בינינו ומבקשים מאד לדאוג לסדור הענין.

בתודה למפרע
ובכבוד רב,

בחלקת מזכיר העיר
1042
12 מאי 1950

(2)

החברה הארצישראלית המרכזית למסחר והשקעות בע״מ
The Palestine Central Trade & Investment Co. Ltd.

30, Rothschild Blvd.,
TEL-AVIV.

P. O. B. 561. PHONES 4413, 4044
CABLES: -CENTRADE-

BANKERS:
The Anglo-Palestine Bank Ltd. Tel-Aviv
Keren Am Bank Limited
The Palestine Discount Bank Ltd.

SUBSIDIARY COMPANIES:
Sidonian Investments Co. Ltd.
Suber Limited

AFFILIATED COMPANY:
Palestine Portland Cement Works Ltd.

ASSOCIATED COMPANIES AND MERCHANTS:
The Consolidated Pipe and Trading and Manufacturing Co. Ltd.
Iron Stores Ltd.
Timber Stores Ltd.
Jacob Botkovsky Ltd.
L. Glueckmann Ltd.
Gershon Gorevitz
Mann & Hermann Ltd.
Aharon Netanel
H. Pearlin Ltd.
N. Perlow Ltd.
M. Perlmann (est. 1890) Ltd.
El. Saber Ltd.
Svirsky Bros.
H. Talbey
Salomon Venezia & Co.
Henry Zimerman Ltd.

MANAGING DIRECTORS:
Gershon Gorevitz
Aharon Netanel

משנ/רג/מ/3629
תל-אביב, כו׳ ניסן תש״י
(13.4.50)

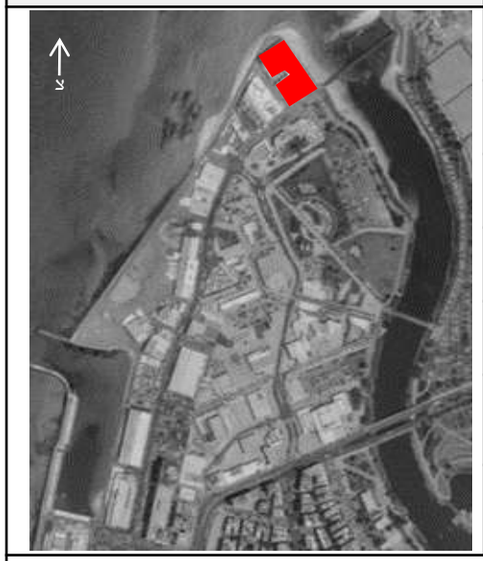
לכבוד
ראש העיר,
מר ישראל רוקח,
תל-אביב.

א.נ.,

הננו שמחים להודיע לכב׳, כי סו״ס קבלנו מטעם אגף המכס והבלו את הרשיון למחסן ערובה בשטח נמל תל-אביב, ובהזדמנות זו ברצוננו להביע לכב׳ את תודתנו העמוקה בעד השתדלויותיו בהשגת הרשיון.

בכבוד רב,

התברה הארצישראלית המרכזית
9448

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
3	**מחסני ערובה ב'+ג' - מחסני ברוש עצמון**	

מידע כללי	**גוש/חלקה:** 6965 /1 (חלקי), 8 (חלקי)	**כתובת:** יוסף יקותיאלי 6
	שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): 2,330 מ"ר	
	שנת/תקופת הקמה: 1949	
	שימוש במקור: מחסן ערובה	
	שימוש כיום: בתי אוכל, אולם הופעות, אולם אירועים	
	מיקום במרחב חצי האי הירקוני: צפונית לנמל תל אביב	
	תיאור כללי: שני מבנים צמודי דופן להם קיר משותף במרכז החצר הפנימית המחלקת את הנפח הבנוי לשני חלקים כמעט שווים. החלק הצפוני הוקם על ידי חברת "**ברוש מחסני ערובה**" ותוכנן על ידי אינג' אלכסנדר פן. החלק הדרומי הוקם על ידי חברת "**עצמון מחסני ערובה**" ותוכנן על ידי אינג' אברהם ארזי. להקמת מחסנים אלה ניתן רישיון בניה מס' 71 (ראה מסמך מקורי בהמשך). גובה החלל הפנימי של המחסנים כ-6 מ'. בחזיתות השונות של המבנה נקבעו פתחים רחבי ידיים להכנסה ולהוצאה של הסחורות. פתחי אוורור מעוצבים כחלונות 'סרט' ממוקמים בהיקף המבנה כ-30 ס"מ מתחת למפלס התקרה. כיום משמשים המבנים לאולם שמחות, לבתי אוכל ואולם להופעות. בחצר הפנימית המשותפת נוסף גרם מדרגות מפלדה לשם עלייה למפלס הגג בו מתקיימים אירועים (2008).	
מאפייני האתר	**קונסטרוקציה**	שלד מבטון מזויין, קירות יצוקים מבטון
	מאפיינים סגנוניים פרטי בנייה	סגנון פונקציונלי-מודרניסטי. כל פינות המבנה מעוגלות, למעט בחזית הפונה לירקון. שלד הבטון מודגש כלפי חוץ. חלונות 'סרט' צרים וארוכים לאוורור (הערכה 600/80 ס"מ) להדגשה אופקית ברורה, כמקובל בסגנון הבינלאומי. במקור דלתות הזזה מברזל, נעות על מסילה עליונה חיצונית. חלונות הסרט מפרופיל ברזל, עם חלוקות משנה לכ-5 שדות של פתיחת קיפ עצמאיים, ציר במרכז כל חלון. בחלקים המעוגלים לא היו פתחים.
	מאפייני הגג	גג שטוח מבטון מזויין, ללא מעקה גג. באגף המערבי (מחסן ג') נוסף מעקה קל מפלדה לאור השמשת הגג לאירועים.
	אישים או אירועים	לא ידוע
הערכת האתר	**הערכה כללית**	שמור ומתוחזק. שוקם על ידי חברת "אתרים" בשנת 2001
	משמעות תרבותית	המבנה אינו נושא ערכים מיוחדים. בעל חשיבות נמוכה.

תצלום עדכני, פינה דרום-מערבית

תרשים זיהוי המבנים
ללא קנ"מ
מקור: ארכיון חברת אתרים, תיק מרינה סיטי, 9/02

אתר מס'	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2016
3	**מחסני ערובה ב'+ג' - מחסני ברוש עצמון**	

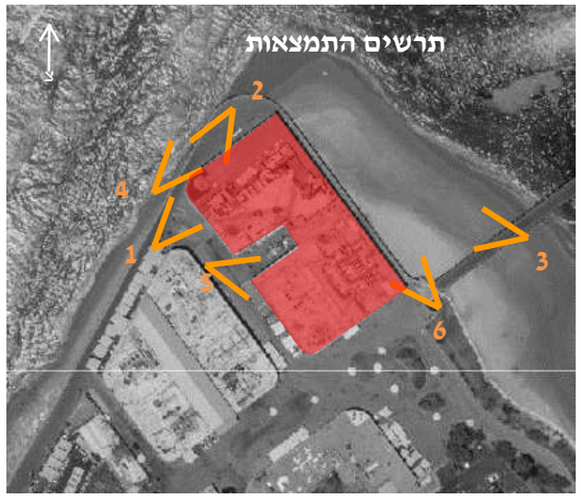
תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר' עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר' ד"ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

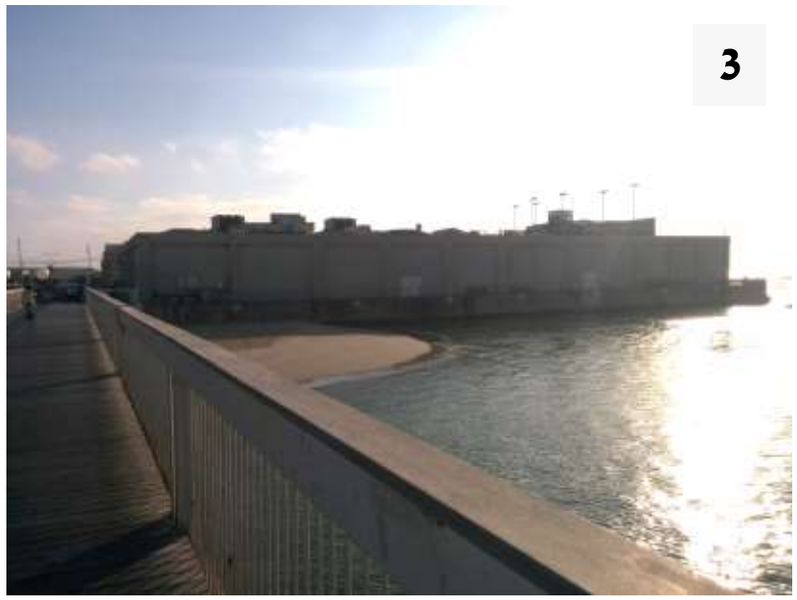
חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון	שם הפרק: **פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	תאריך: **פברואר 2017**		עמוד: **417**

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2016
3	**מחסני ערובה ב׳+ג׳ - מחסני ברוש עצמון**	

תיעוד, מחקר ועריכה:		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני		**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**418**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il					

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2016
3	**מחסני ערובה ב׳+ג׳ - מחסני ברוש עצמון**	





אתר מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים, 1999
3	**מחסני ערובה ב׳+ג׳ - מחסני ברוש עצמון**	

מקור : ארכיון חברת אתרים, אלבום שפך הירקון

תיעוד, מחקר ועריכה :
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק ב - מחסני שפך הירקון

שם הפרק :
פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים

תאריך :
פברואר 2017

אתר מס׳	שם המבנה	
3	**מחסני ערובה ב׳+ג׳ - מחסני ברוש עצמון**	**תצלומים היסטוריים, 1999**

מקור: ארכיון חברת אתרים, אלבום שפך הירקון

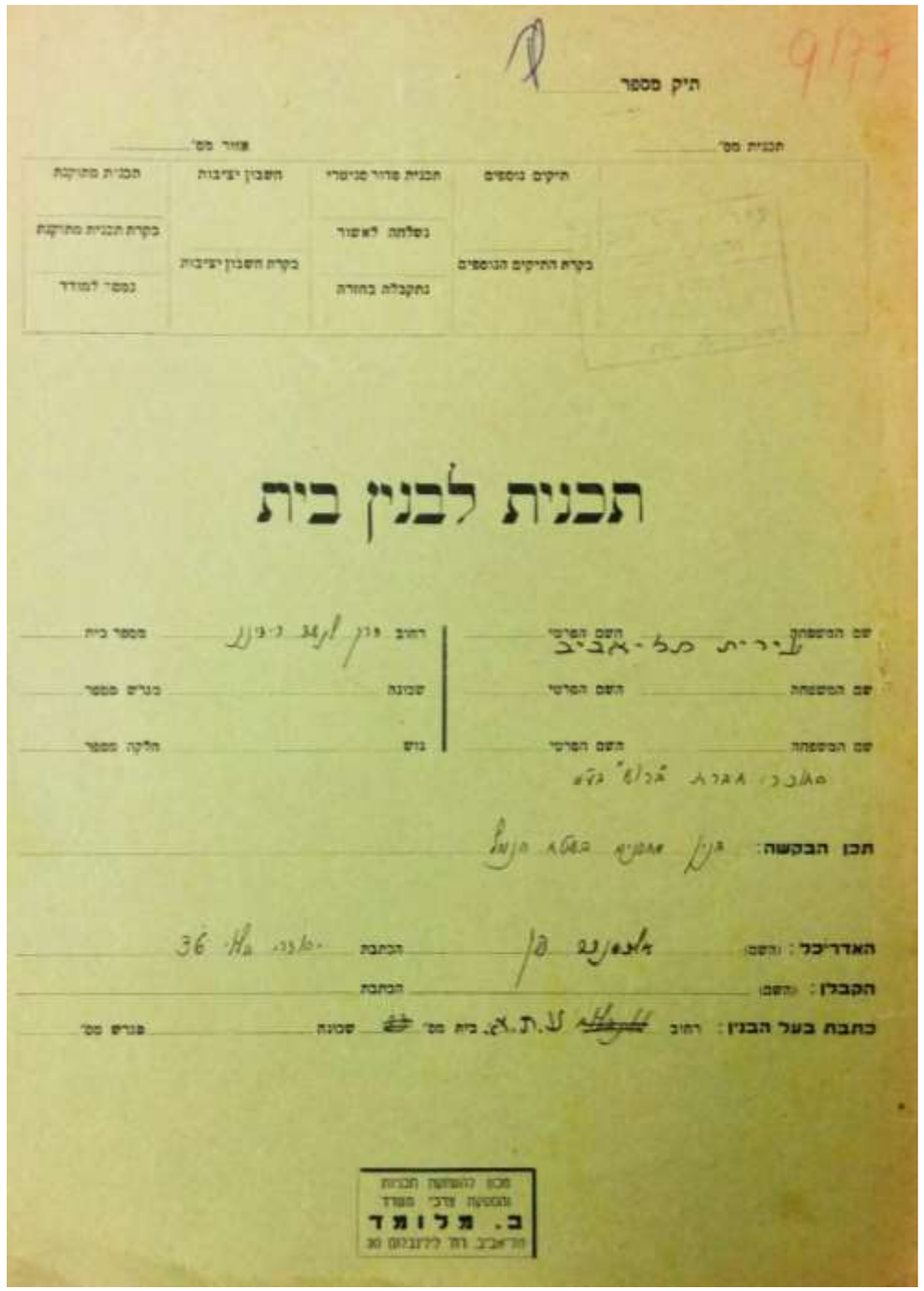
אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
3	**מחסן ערובה ב׳ - מחסן ברוש**	

(1) כריכת תיק בניין ובו מידע אודות מתכנן הבניין : אינג׳ אלכסנדר פן

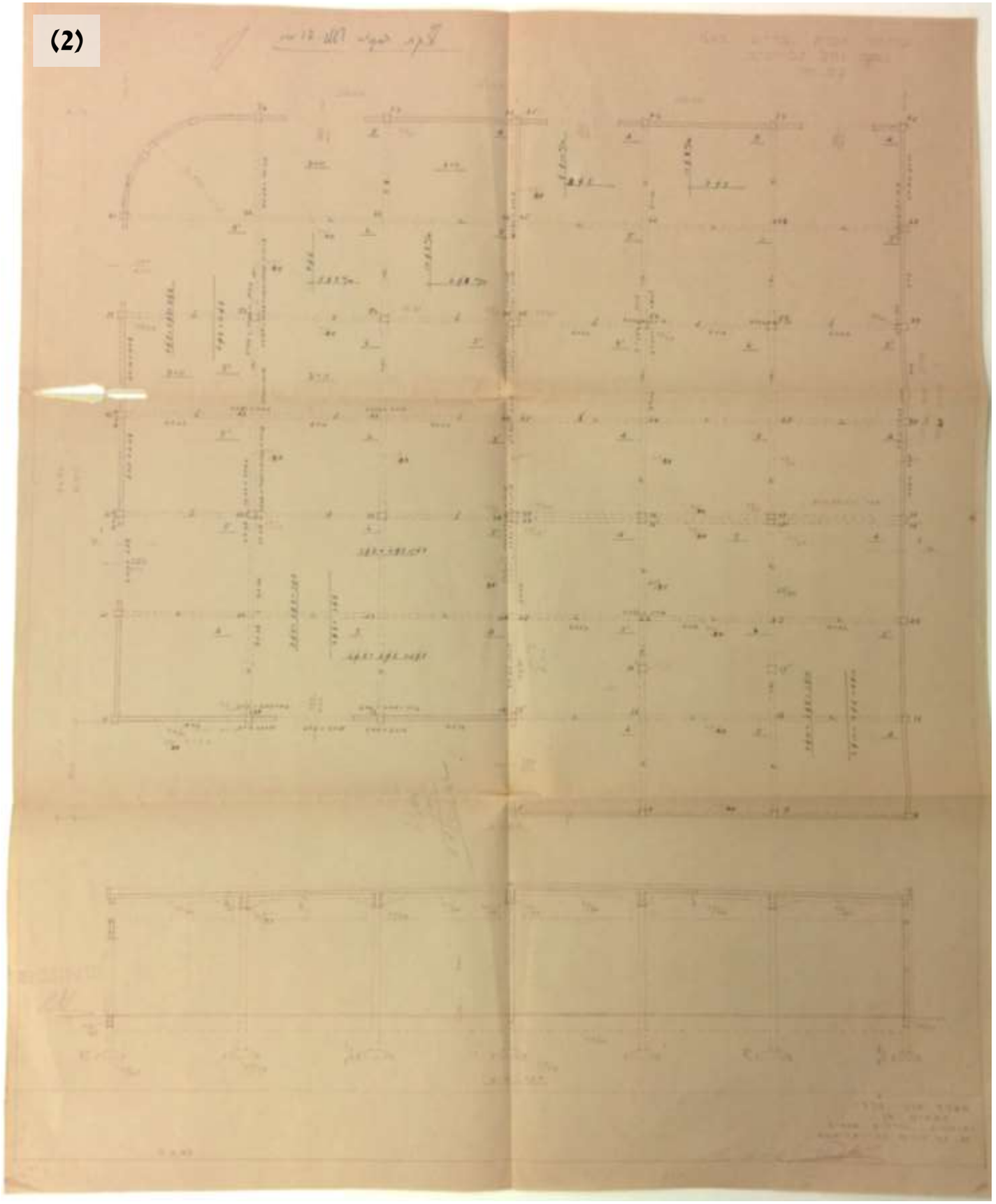
(2) תכנית קונסטרוקציה של הבניין (לא אותרה גרמושקה). קנ״מ במקור : 1:100

הערה : מסמכים אלו הם היחידים שאותרו אשר קושרים את מחסן זה לחברת ברוש.

(1)



(2)



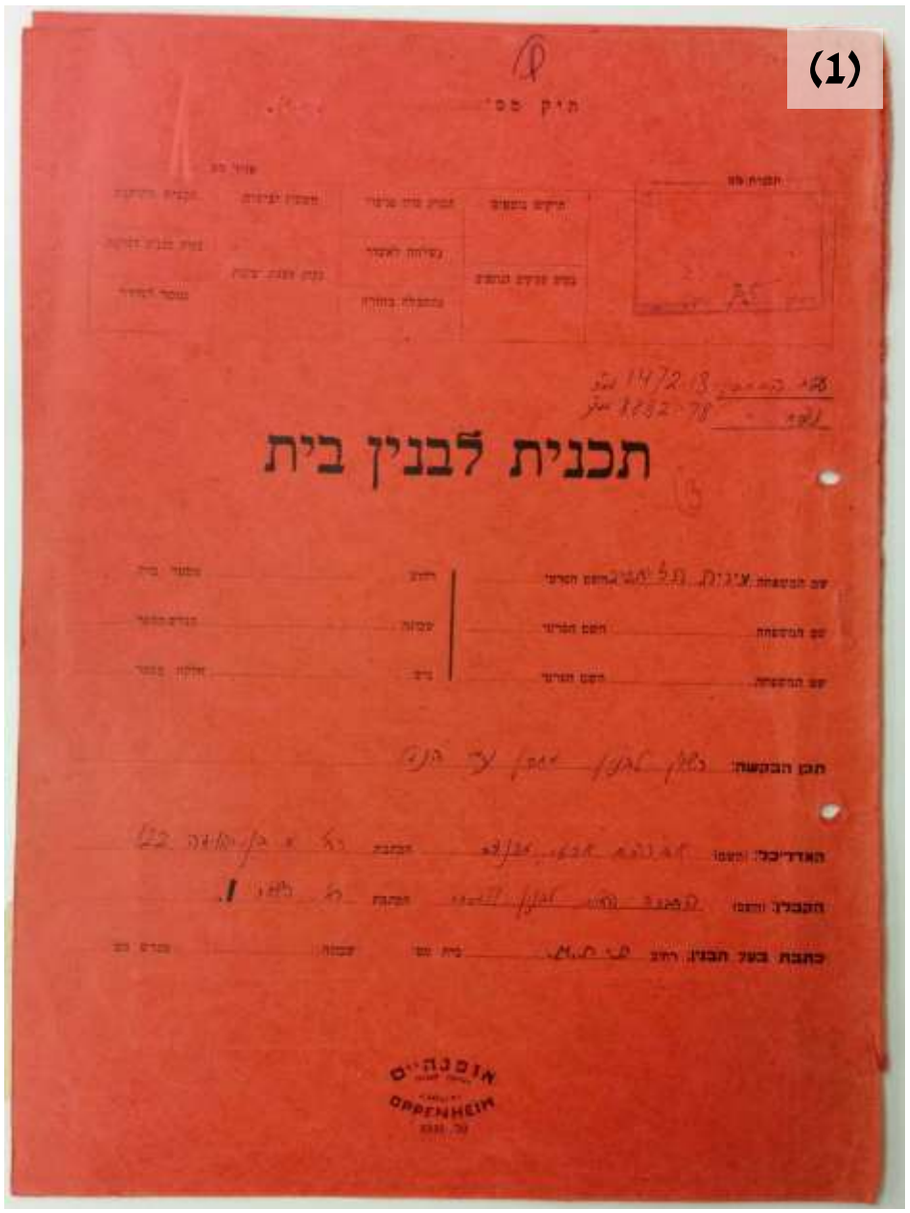
תיעוד, מחקר ועריכה :		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון	שם הפרק :	תאריך :		עמוד :
אדר׳ עדי סלע וינר	אדר׳ ד״ר קרן מטרני		**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**422**
adisewi@gmail.com	kuff1@017.net.il					

אתר מס'	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
3	**מחסן ערובה ג' - מחסן עצמון**	

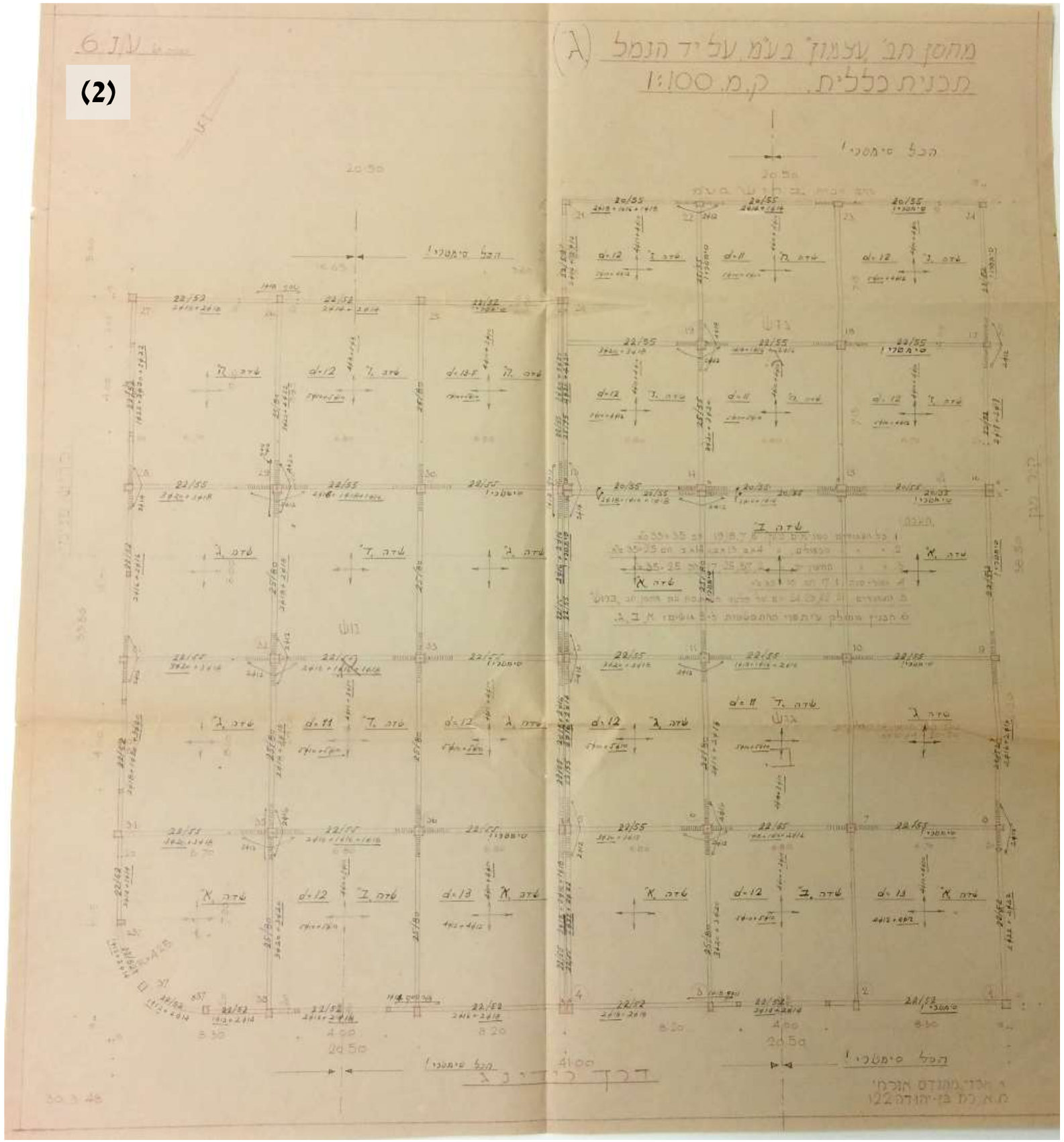
(1) כריכת תיק בניין ובו מידע אודות מתכנן הבניין : אינג' אברהם ארזי

(2) תכנית קונסטרוקציה של הבניין (לא אותרה גרמושקה). קנ"מ במקור : 1: 100. הוכנה בתאריך 30.03.1948.

(1)



(2)

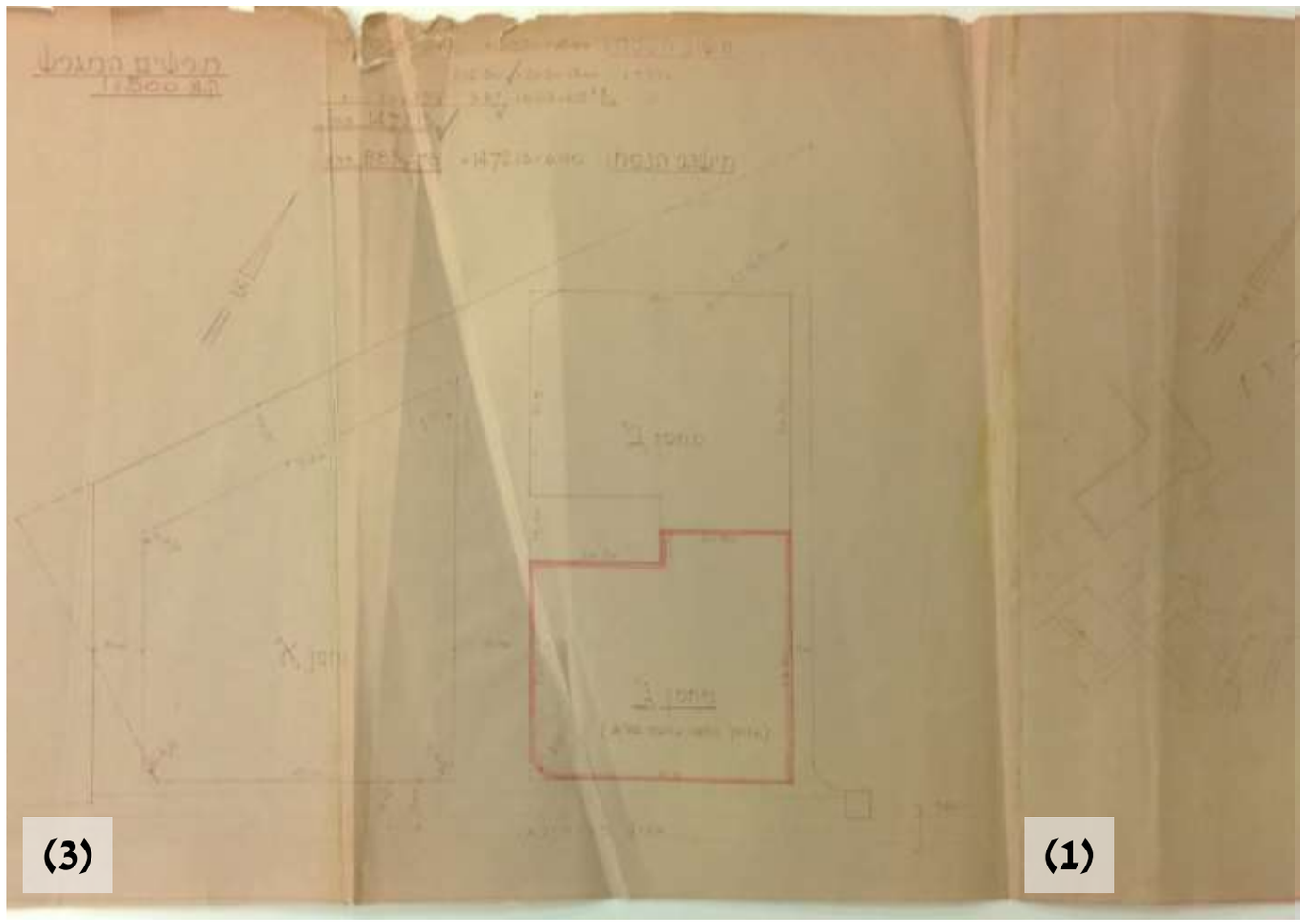


אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
3	**מחסן ערובה ג׳ - מחסן עצמון**	

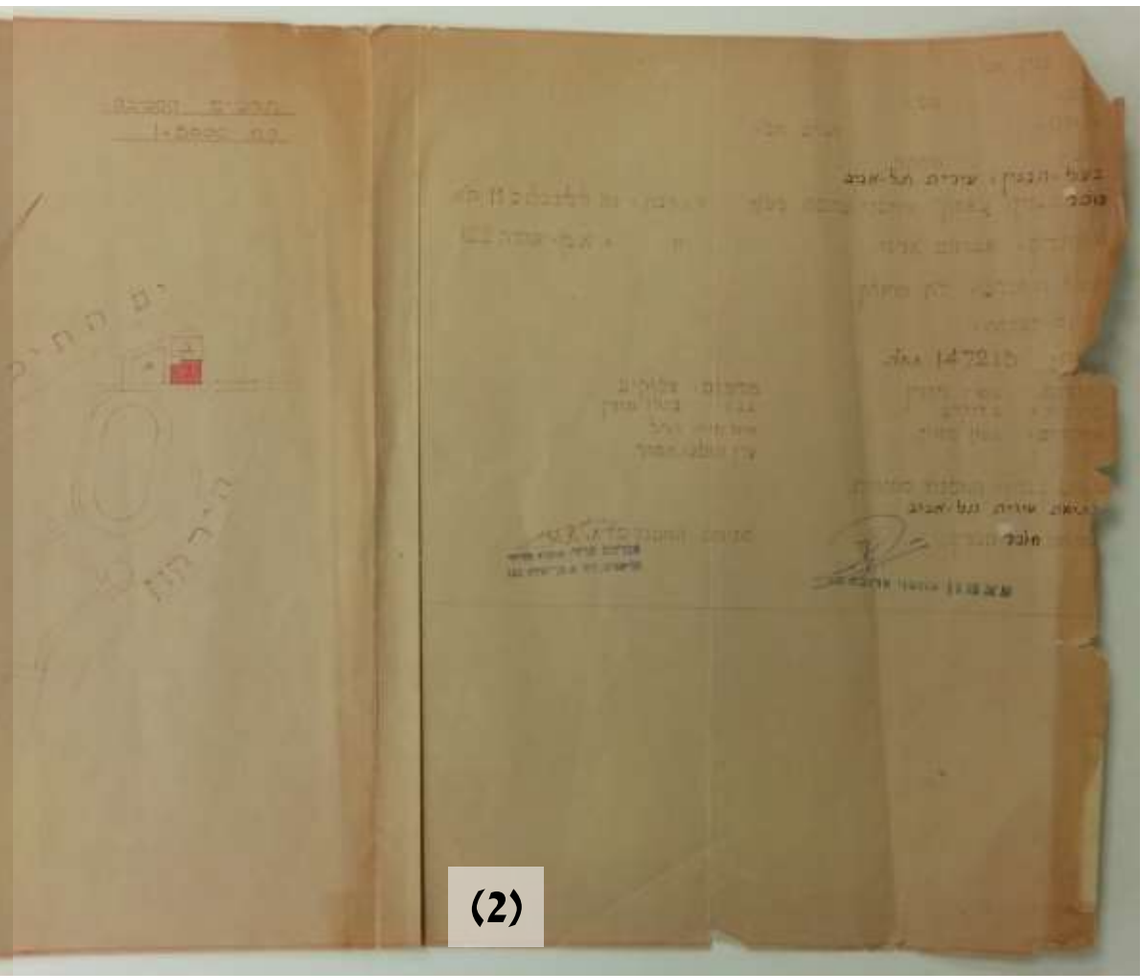
(1) גרמושקה חלקית, קרועה (נמצאה קרועה בתיק הבניין) - דף ראשון, תרשים סביבה (קנ״מ במקור 1:5000), תרשים מגרש (קנ״מ במקור 1:500).

(2) על פי חישוב השטחים שטח המחסן הינו 1472.13 מ״ר, ונפח המחסן 8832.78 מ״ק

(3) השרטוט למחסן זה - המוצג כמחסן ג׳ - מציג ברקע גם את תכסית מחסנים א, ו-ב׳.



(3)



(1)

(2)

מספר	שם המבנה	מפת התמצאות
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	

מידע כללי

גוש/חלקה: 6965 /1 (חלקי)	**כתובת:** יוסף יקותיאלי 3
שטח המבנה ההיסטורי (הערכה): 1,000 מ״ר	
שנת/תקופת הקמה: 1949	
שימוש במקור: מחסן ערובה	
שימוש כיום: מסחר, בתי אוכל, בית ״דרך חיים״ של קופת חולים כללית	
מיקום במרחב חצי האי הירקוני: צפונית לאצטדיון המכביה (לשעבר)	

תיאור כללי: למבנה תכנית מדורגת בחזית הפונה כלפי אצטדיון המכביה (לשעבר), שנועדה לנצל את השטח שהיה פנוי עד לגדר שתחמה את האצטדיון. במקור היו חזיתות המבנה זהות לחזיתות של מחסנים א, ב ו-ג. שתי פינות המבנה הפונות לרחוב יקותיאלי (בעבר - רח׳ רידינג) מעוגלות ברדיוס נדיב של 10 מ׳. במסגרת הסבת המבנה לשימושים החדשים בשנת 2005 שונו הפרופורציות של הפתחים העליונים מחלונות סרט צרים וארוכים לוויטרינות רחבות. כמו כן מסגרת שלד הבטון שהובלטה במקור כלפי החזית החיצונית של המבנה לא קיימת כיום.

מאפייני האתר

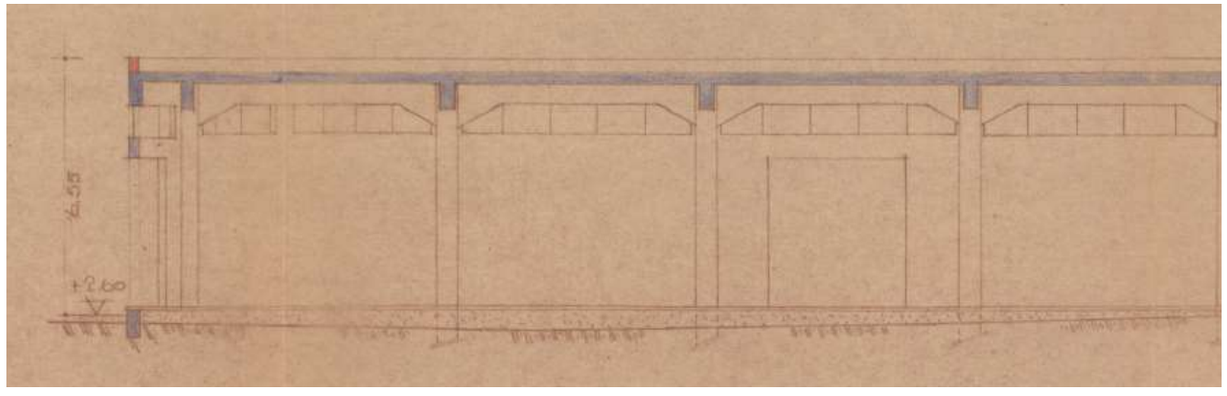
קונסטרוקציה	שלד מבטון מזויין, קירות יצוקים מבטון
מאפיינים סגנוניים פרטי בנייה	סגנון פונקציונלי-מודרניסטי. שלד הבטון **היה** בעבר מודגש כלפי חוץ. אין מידע מדויק ביחס לפתחים המקוריים, אך ניתן להניח שהיו דומים מאוד לאלו של המחסנים הסמוכים.
מאפייני הגג	שטוח, בטון מזויין
אישים או אירועים	לא ידוע

הערכת האתר

הערכה כללית	שמור ומתוחזק. שוקם על ידי חברת ״אתרים״ בשנת 2005.
משמעות תרבותית	המבנה אינו נושא ערכים מיוחדים. בעל חשיבות נמוכה.

תצלום עדכני; חזית צפונית

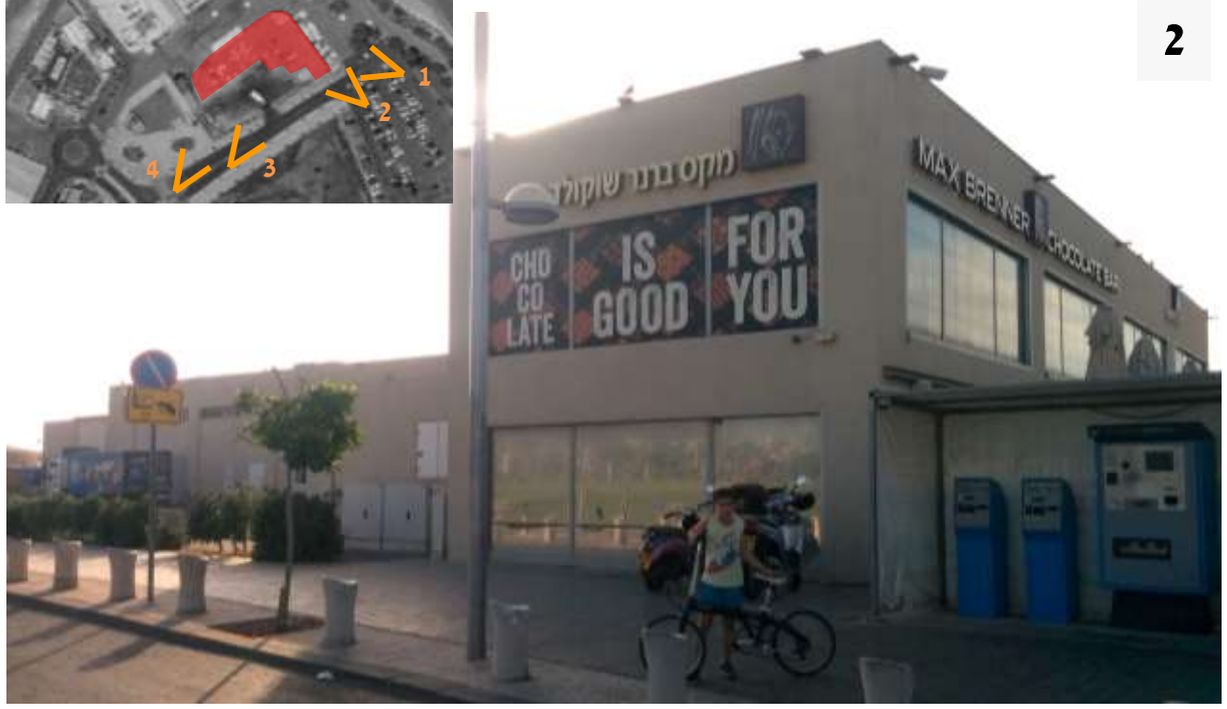
חתך מתוך רישיון בניה (קטע), 1949
מקור: תיק בניין, גנזך מינהל ההנדסה, עת״א



אתר מס׳	שם המבנה	
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	**תצלומי מצב קיים; 2016**

1

2

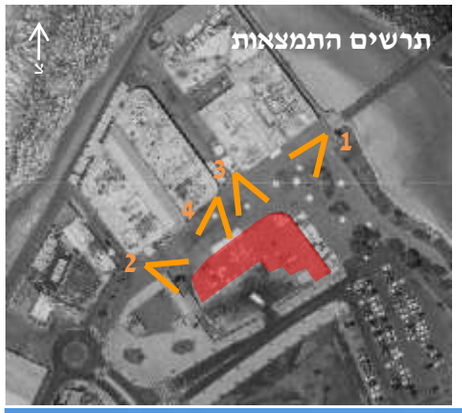


3

4

תיעוד, מחקר ועריכה:		שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com	אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק ב - מחסני שפך הירקון**	**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**	**426**

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומי מצב קיים; 2016
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	



תיעוד, מחקר ועריכה: אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com / אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון**	שם הפרק: **פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	תאריך: **פברואר 2017**	עמוד: **427**

אתר מס׳	שם המבנה	תצלומים היסטוריים
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	

1) ארכיון חברת אתרים, אלבום שפך הירקון

2) גוגל street view, כניסה 21.07.2016. תצלום טרם שדרוג המרחב הציבורי (2013)

1

מאי 2001
חזית צפונית

2

אוקטובר 2011
חזית מערבית

תיעוד, מחקר ועריכה:	שם הפרק:	תאריך:	עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק ב - מחסני שפך הירקון**	**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**	**428**

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	

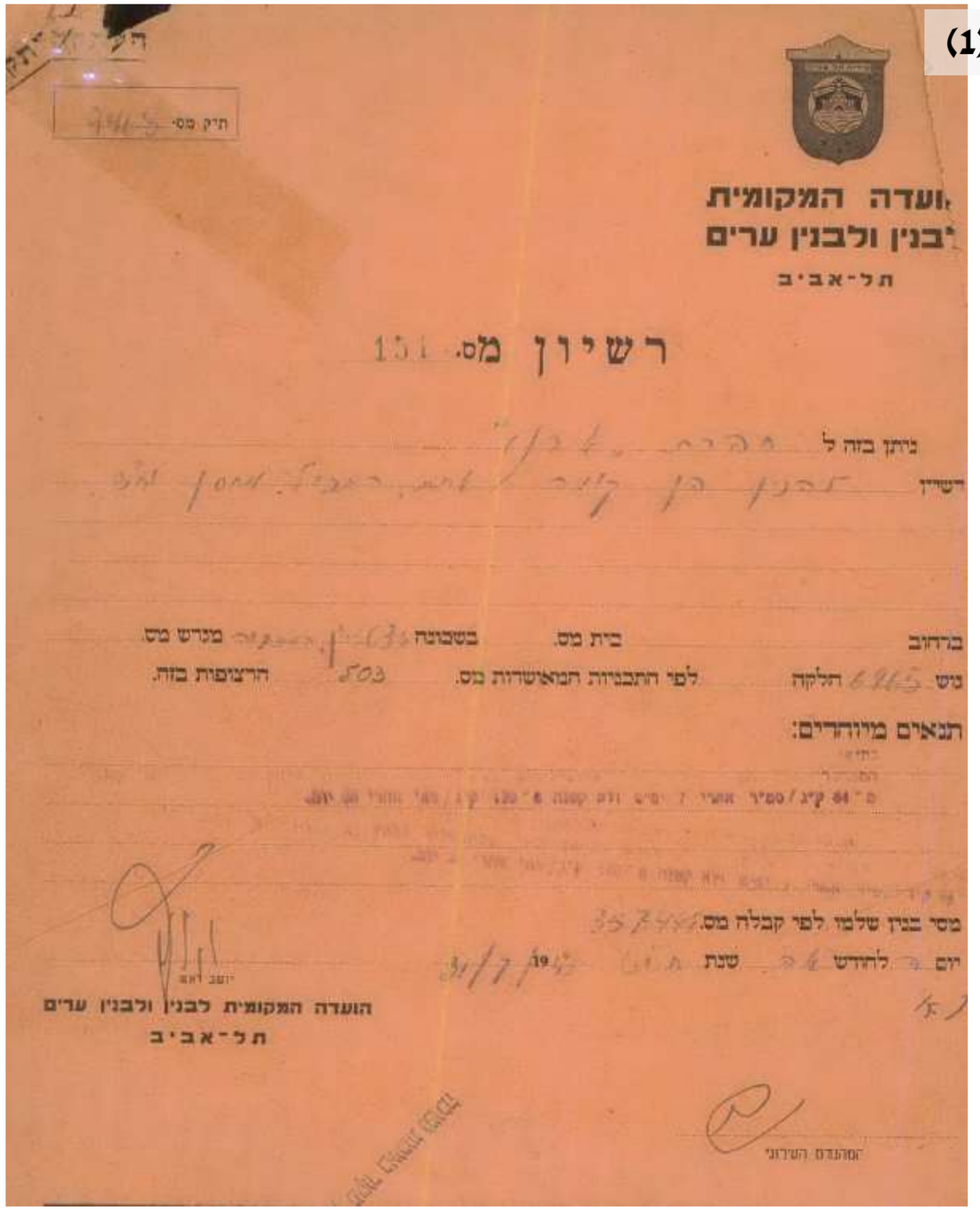
(1) נייר רישיון מס׳ 151 מתאריך 31.7.1949 להקמת מחסן חברת אורנע.

(2) גרמושקה - **ראה הגדלות בעמודים הבאים**

<u>הערות:</u>

1. הרישיון ניתן לחברת אורנע (ולא לעיריית תל אביב כפי שבמחסנים האחרים) היות והמחסן נמצא על קרקע שהייתה בחכירה לארגון מכבי העולמי (ולא לעיריית תל אביב).
2. המבנה תוכנן על ידי אדר׳ ש. שטיינבוק

(1)



ועדה המקומית
לבנין ולבנין ערים
תל-אב׳ב

רשיון מס. 151

ניתן בזה ל

רשיון

ברחוב בית מס. בשטח מגרש מס.

גוש חלקה לפי התכניות תאושרות מס. הרצופות בזה.

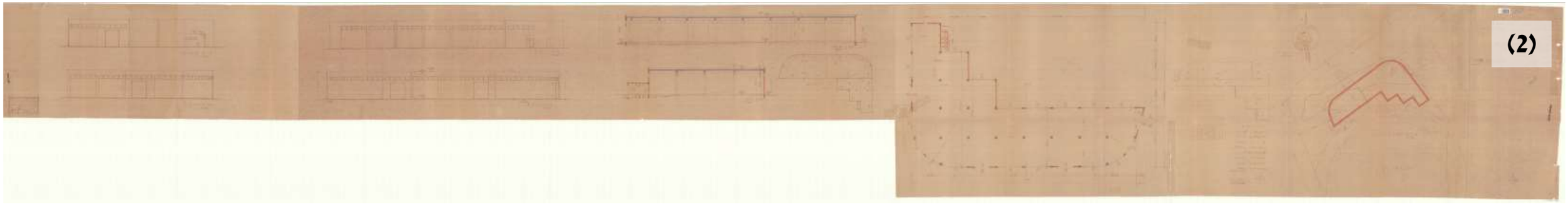
תנאים מיוחדים:

מס בנין שלמ לפי קבלה מס.

יום לחודש שנת 19

הועדה המקומית לבנין ולבנין ערים
תל־אב׳ב

(2)



תיעוד, מחקר ועריכה:	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון**	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע וינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il		**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**429**

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	

(1) גרמושקה חתומה רישיון 151 מתאריך 31.5.1949 (הגדלה) - דף ראשון, תכנית מגרש (במקור קנ״מ 1:250) וחישוב שטחים.

<u>הערות למסמכים:</u>

(1) היתר הבנייה למחסן זה אינו מציג ברקע את מחסנים א, ב ו-ג׳.

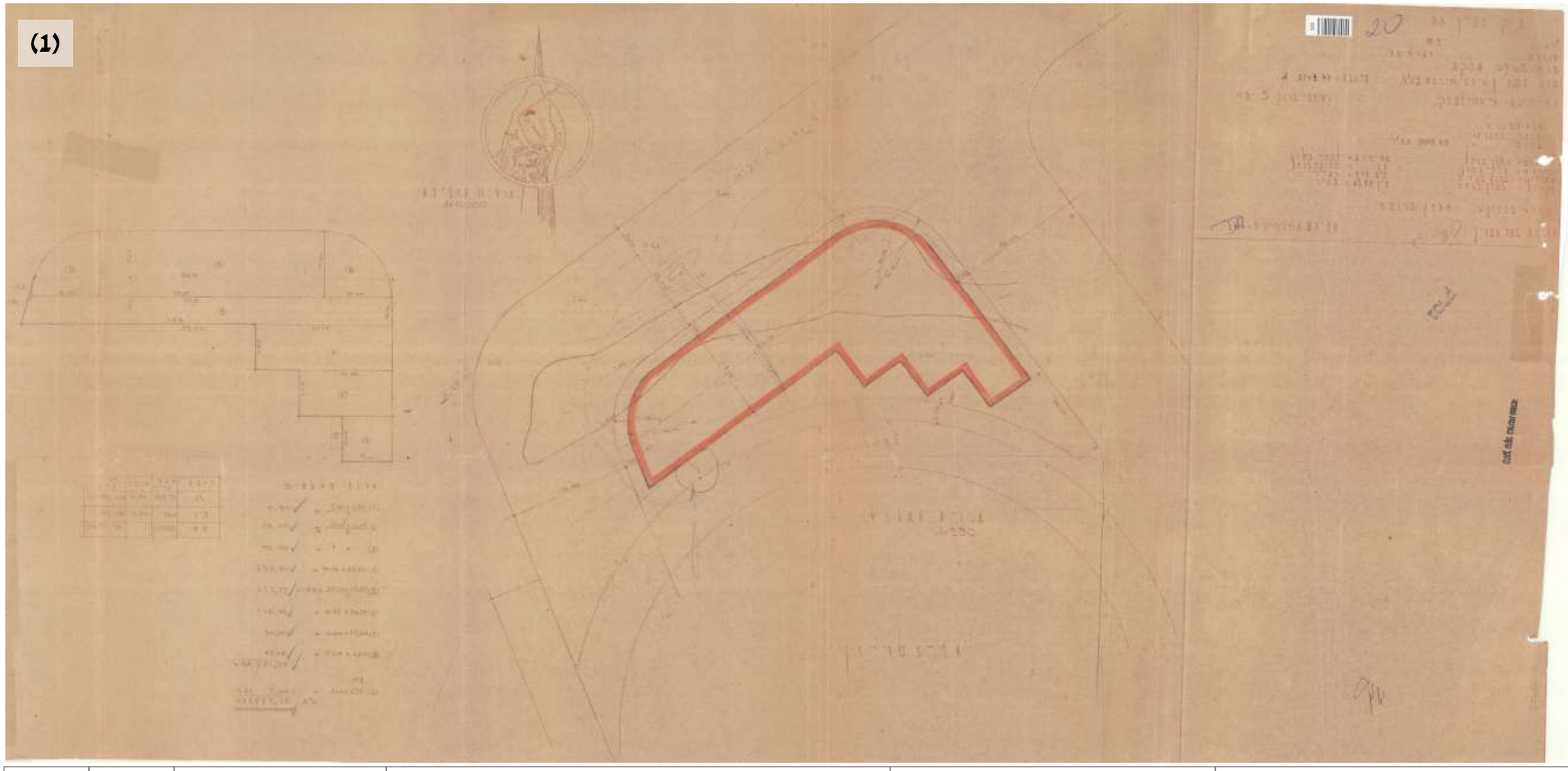
(2) על פי חישוב השטחים שטח המחסן הוא 999.35 מ״ר, ונפח המחסן 6070.96 מ״ק.

(3) התכנית חתומה ע״י ש. שטיינבוק, אדריכל.

(4) חותמת הועדה המקומית מופיעה בקצה השני של הגרמושקה.

קטע בהגדלה

(1)

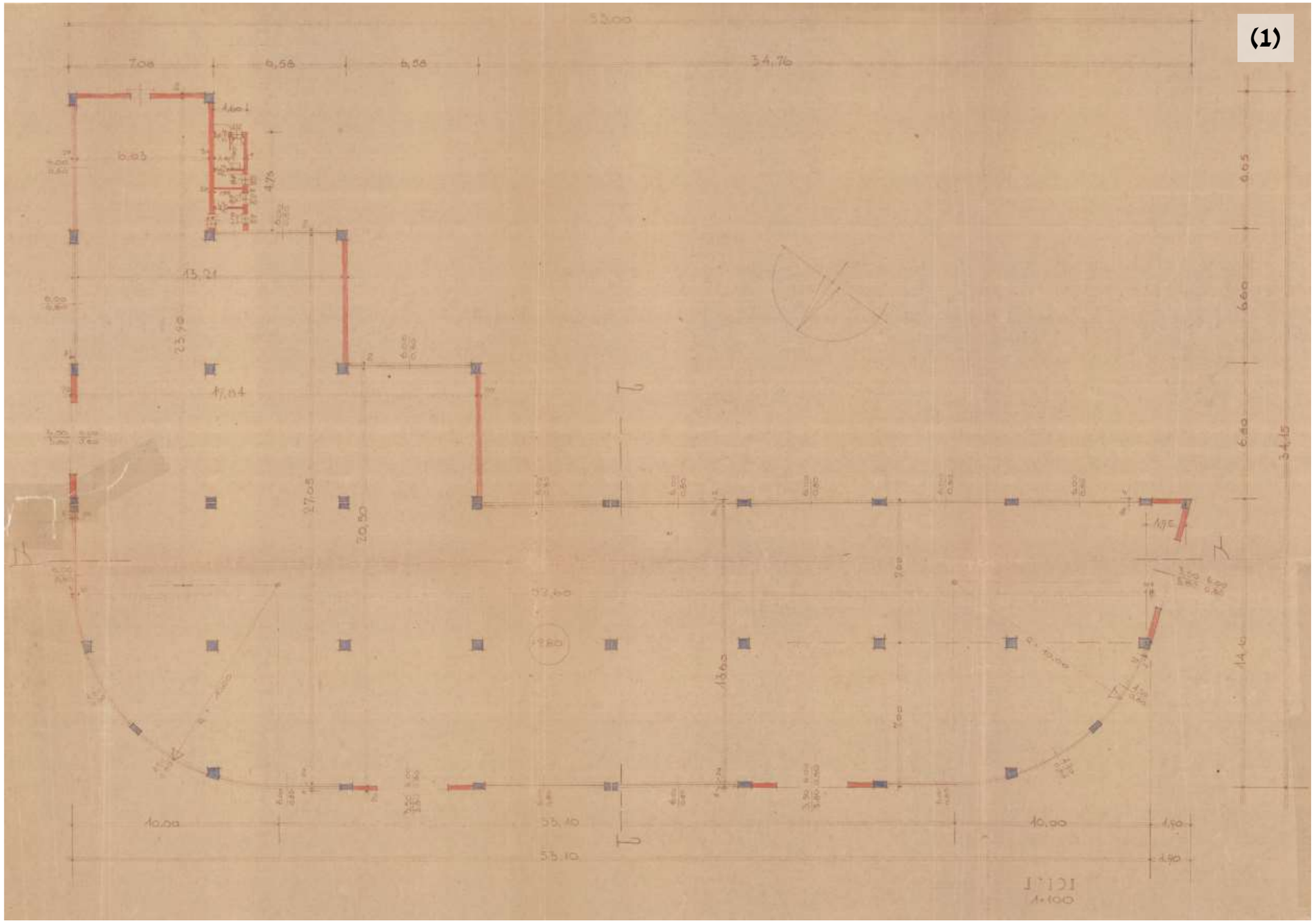


תיעוד, מחקר ועריכה:	שם הפרק:		תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע ויינר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק ב - מחסני שפך הירקון**	**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**430**

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	

(1) גרמושקה חתומה רישיון 151 מתאריך 31.5.1949 (הגדלה) - תכנית. קנ״מ במקור 1:100

קטע בהגדלה



תיעוד, מחקר ועריכה:
אדר׳ עדי סלע וינר
adisewi@gmail.com
אדר׳ ד״ר קרן מטרני
kuff1@017.net.il

חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי
חלק ב - מחסני שפך הירקון

שם הפרק:
פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים

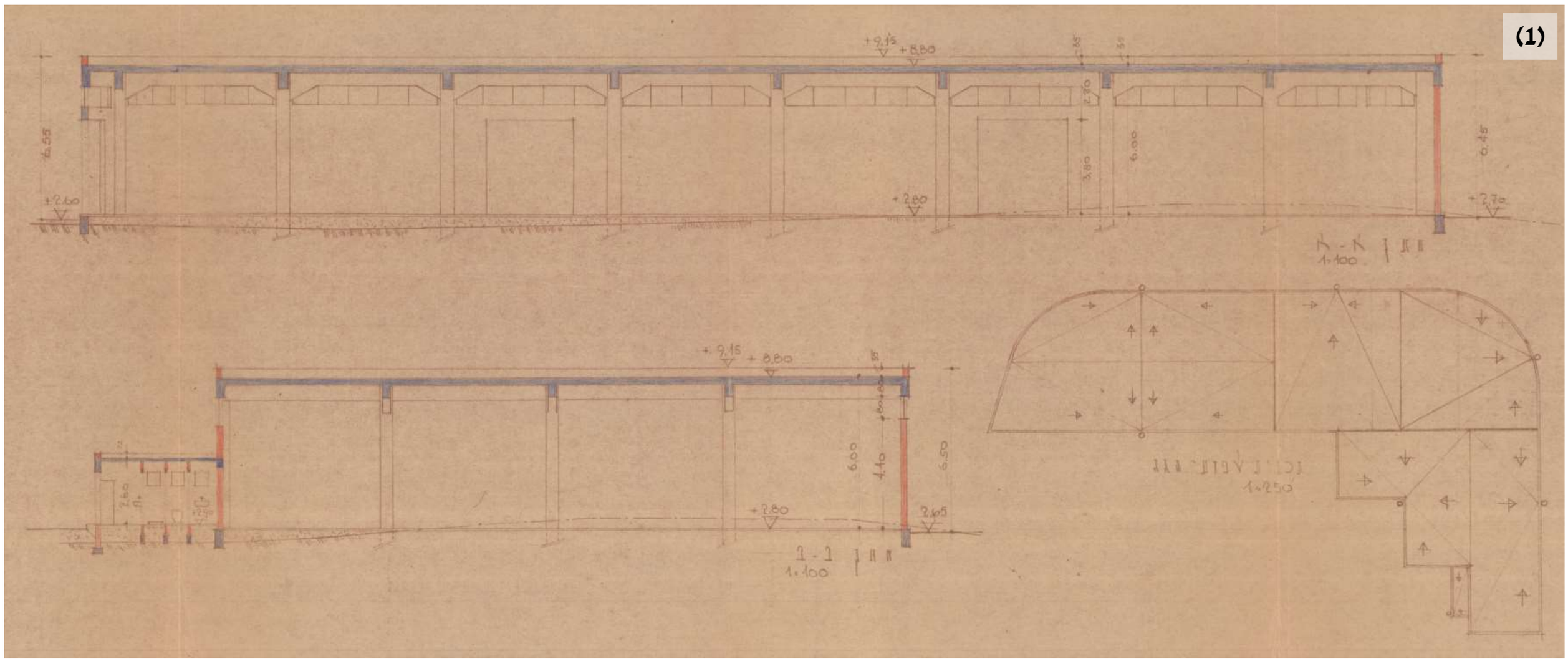
תאריך:
פברואר 2017

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	

(1) גרמושקה חתומה רישיון 151 מתאריך 31.5.1949 (הגדלה) - חתכים. קנ״מ במקור 1:100

קטע בהגדלה

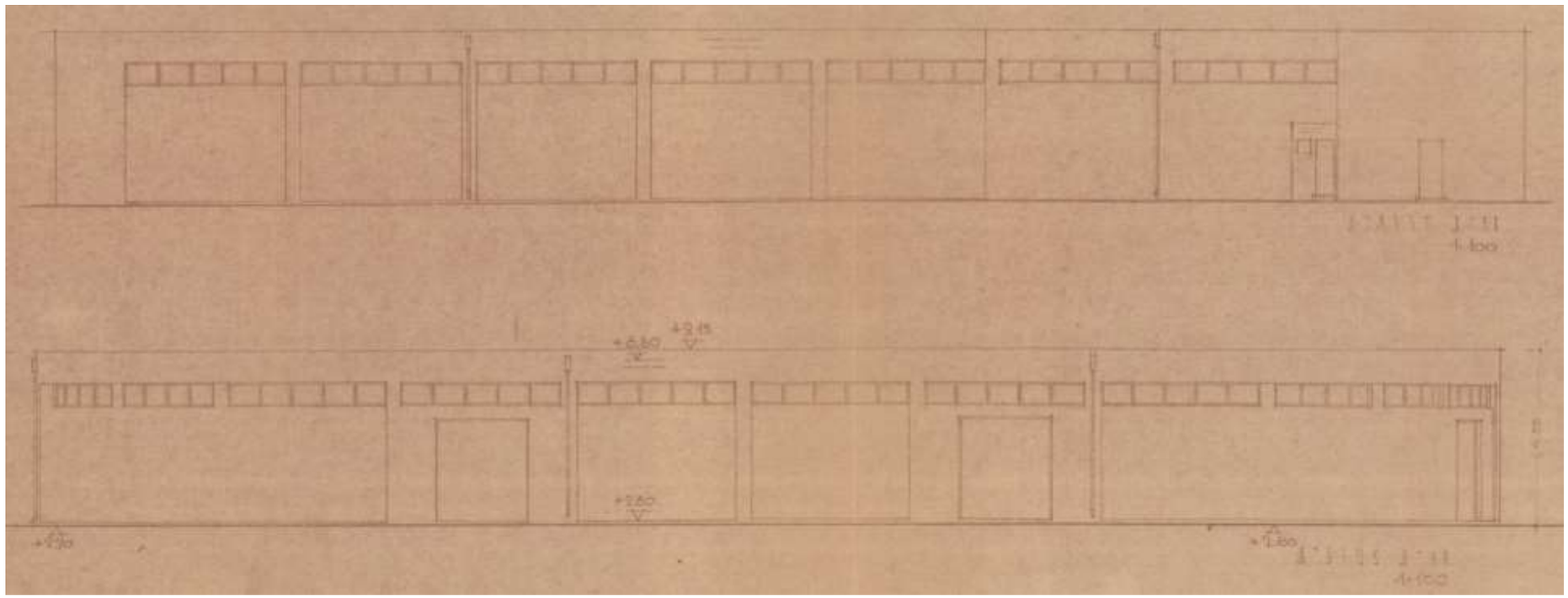
(1)



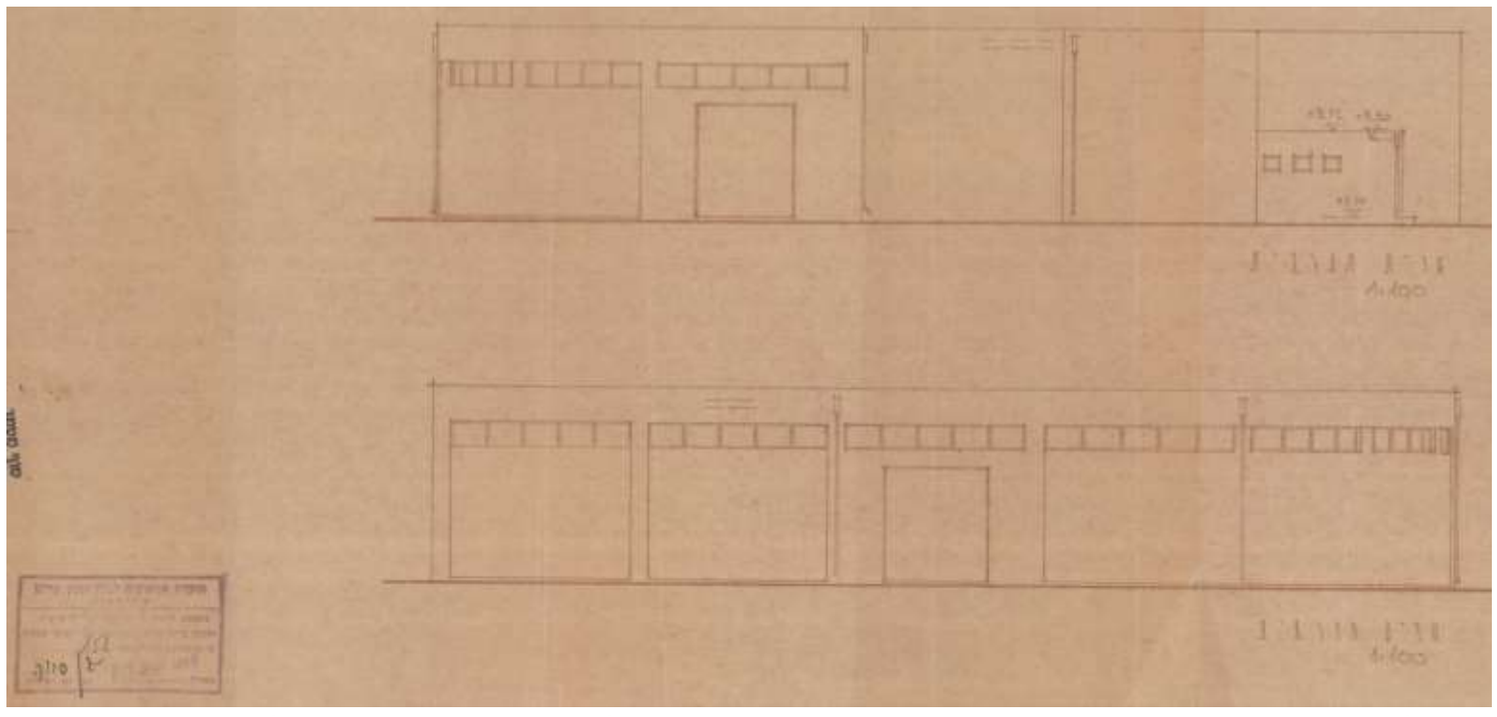
תיעוד, מחקר ועריכה:		חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע ויונר adisewi@gmail.com	אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il		**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**432**

קטע א בהגדלה

קטע ב בהגדלה



קטע א

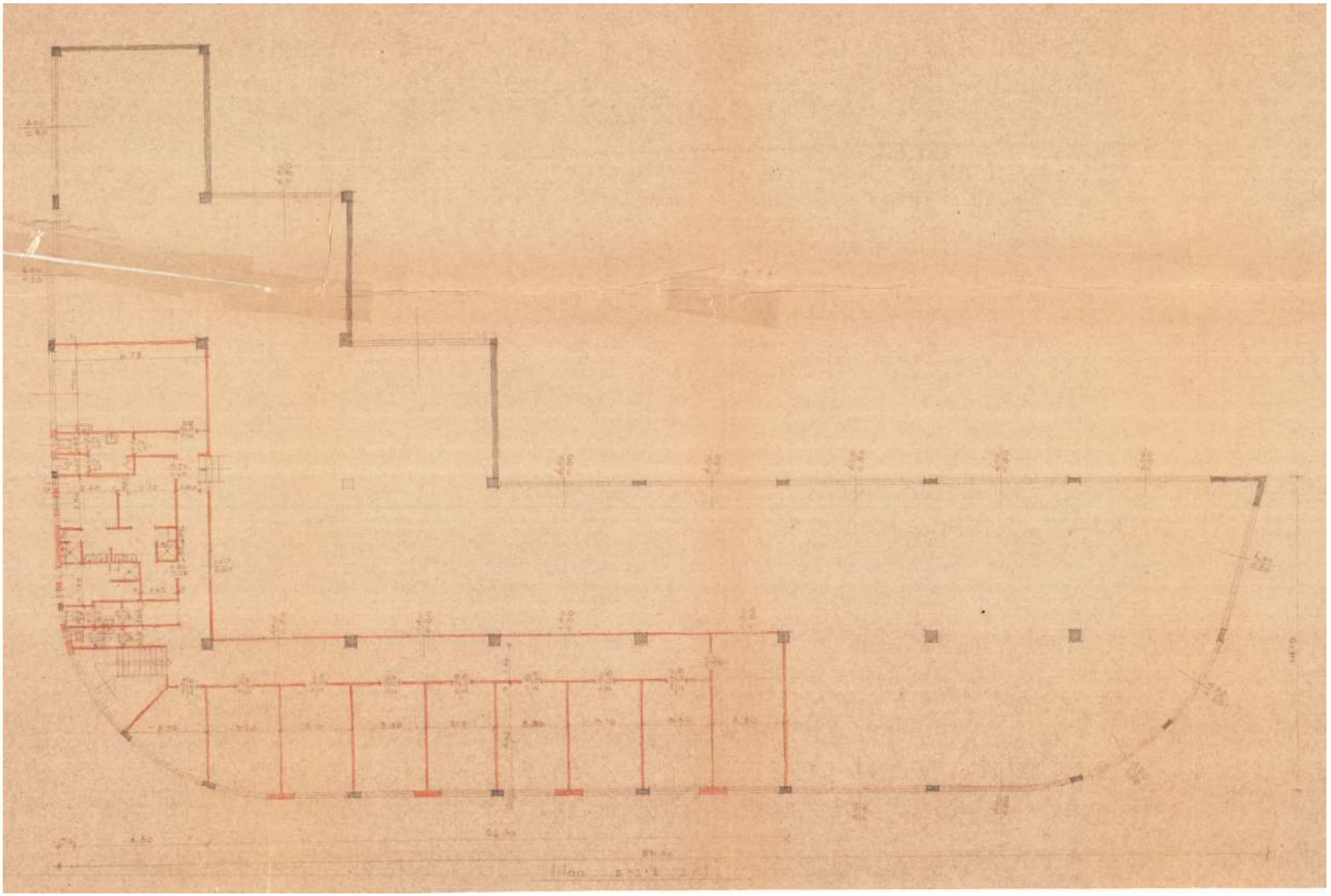


קטע ב

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	

1. גרמושקה להיתר שינויים מתאריך 1.4.1951 - תכנית קומת גלריה. קנ״מ במקור 1:100
2. הרישיון ניתן לשם הסבת המחסן לבית דפוס ׳דפוס ישראל׳. במסגרת ההסבה נוספה קומת גלריה למבנה בשטח של 273 מ״ר.

קטע בהגדלה

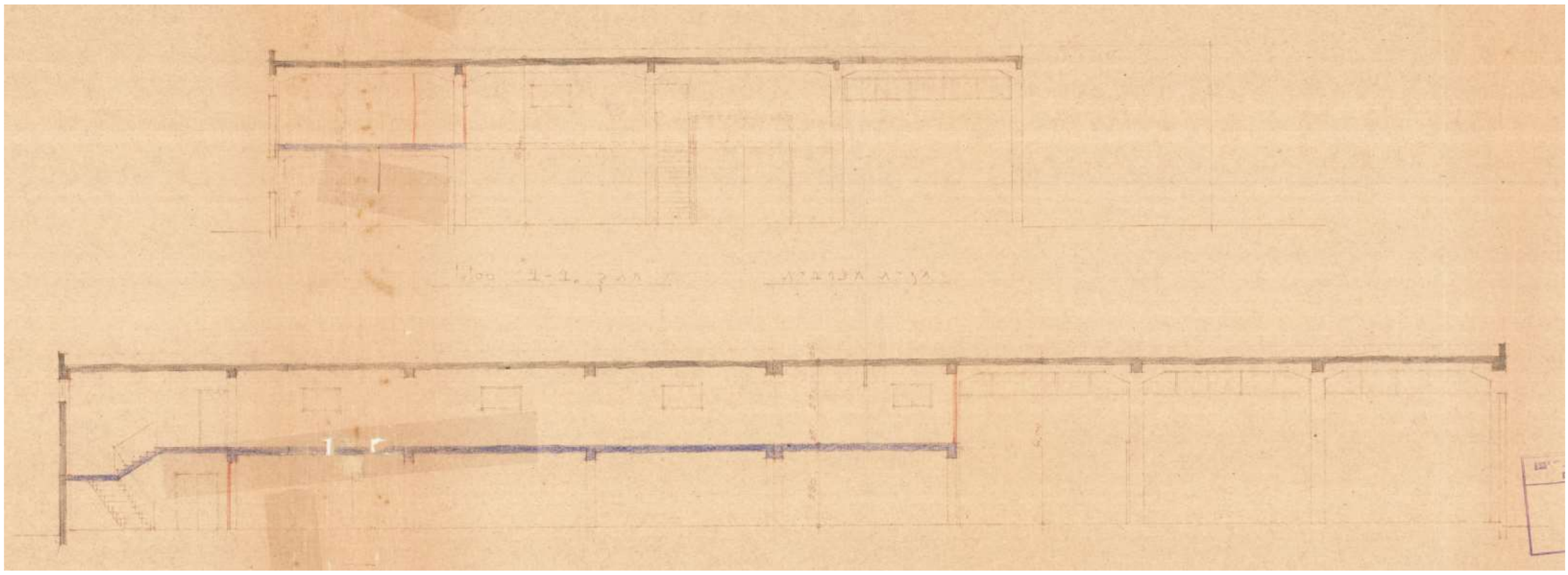


תיעוד, מחקר ועריכה:	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע ויגר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il	**חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי** **חלק ב - מחסני שפך הירקון**	**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**		**פברואר 2017**	**434**

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	

1. גרמושקה להיתר שינויים מתאריך 1.4.1951 - חתכים באזור הגלריה. קנ״מ במקור 1:100
2. הרישיון ניתן לשם הסבת המחסן לבית דפוס ׳דפוס ישראל׳. במסגרת ההסבה נוספה קומת גלריה למבנה בשטח של 273 מ״ר.

קטע בהגדלה



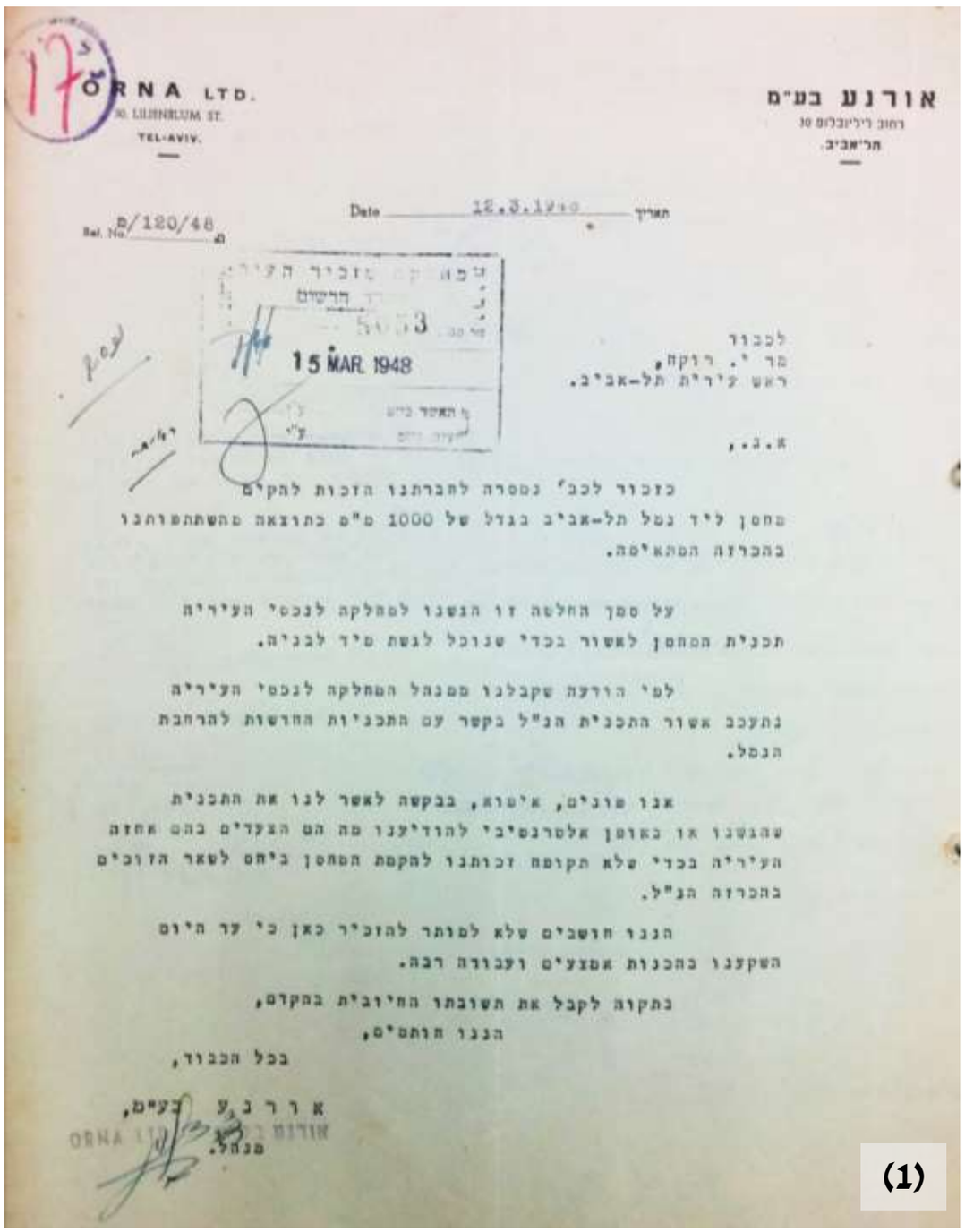
תיעוד, מחקר ועריכה:	חצי האי הירקוני - תיעוד מתחמי חלק ב - מחסני שפך הירקון	שם הפרק:	תאריך:		עמוד:
אדר׳ עדי סלע ויגר adisewi@gmail.com אדר׳ ד״ר קרן מטרני kuff1@017.net.il		**פרק 2 - כרטסת אתרים מבנים**	**פברואר 2017**		**435**

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	

(1) 12.3.1948 מכתב מחברת אורנע בדבר הגשת תכניות לאישור מהנדס העיר;

(2) (2) 7.3.1949 מכתב הערות של מהנדס העיר ביחס לתכניות שהוגשו ע״י אורנע.

מקור: ארכיון עירוני עת״א, תיק 04-3036.



אורנע בע"מ
רחוב ויצמן 30
תל-אביב.

ORNA LTD.
30, LILIENBLUM ST.
TEL-AVIV.

Date 12.3.1948 תאריך
Ref. No. B/120/48

15 MAR. 1948

לכבוד
מר י. רוקח,
ראש עיריית תל-אביב.

א.נ.,

כזכור לכב' נמסרה לחברתנו הזכות להקים
מחסן ליד נמל תל-אביב בגדל של 1000 מ"מ כתוצאה מהשתתפותנו
בהכרזה המתאימה.

על סמך החלטה זו הגשנו למחלקה לנכסי העיריה
תכנית המחסן לאשור בכדי שנוכל לגשת מיד לבניה.

לפי הודעה שקבלנו ממנהל המחלקה לנכסי העיריה
נתעכב אשור התכנית הנ"ל בקשר עם התכניות החדשות להרחבת
הנמל.

אנו סוברים, איפוא, בבקשה לאשר לנו את התכנית
שהגשנו או באופן אלטרנטיבי להודיענו מה הם הצעדים בהם אחזה
העיריה בכדי שלא תקופח זכותנו להקמת המחסן ביחס לשאר הזוכים
בהכרזה הנ"ל.

הננו חושבים שלא למותר להזכיר כאן כי עד היום
השקענו בהכנות אמצעים ועבודה רבה.

בתקוה לקבל את תשובתו החיובית בהקדם,
הננו חותמים,
בכל הכבוד,
א ו ר נ ע בעיים,
מנהל.

(1)

(2)

7 MAR. 1949

לכבוד
חברת "אורנע" בעיים,
רח' "תורה הלוי" 30,
ת ל - א ב י ב.

הנדון: מחסני ערובה ע"י המינהל
המכבי"ת.

א.נ.

בקשר עם תגובר המכבי של העבודות להקמת מחסני ערובה
בין מסלול המיצעדין והדרך המובילה למחנה הירדינגי, מסור
לי ע"י הארכיטקט מר ט.שיינבוק, תגבי להעיר את תשומת לב כב'
לנבריים הבאים:-

1. את תאור העבודה ואת התכניות לטלילת תכניתם ומדוד
המדרכות יש להמציא לדרישות מח' מדרכים ולפשרת זו
נבקשכם להתקשר עם מנהל מח' המדרכים, מר בנון.
2. לעבודות יש להוסיף א) שטח חנם בגד חדישת מי-גשם
ע"י 2 מריחות באספלט עם שכבת יושת כיניהן אר לפחות
ע"י מריחה יסודית באספלט (דבר שיצריך כבר כב' תוצאות
יותר גרולות למחזקה בעתיד)
ב) בהתאם עם המרחק של 6,5 מ'
בין העמודים בקירות החצוניים ועם האפשרות של השענת
(מקרית) ולחץ של מסורות על מקירות יש לחוסיף בין כל
2 עמודים עמוד-מזוק מבטון מזוין. צובי העמודים תגלה
יחידת שוה לעובי הקיר.

כמו כן לא נכללו בדרישת העבודות: סדור המדרכות
ואינסטלציה חשמלית.
3. כדי לאפשר התאמת מזיזות מחסנים לאלו של מחסני ערובה
המוקמים מפגל המחסן שלכם יש לקבל אשור למזיזות המחסן
מטר ריין, מנהל מח' המדריכלות.
4. המקוה על התוצאה לטובת של הבנין יחיה בידי מח' הבטון
של העיריה. משום כך נבקשכם למסור לטר ז'לציבר את
תכניות העבודה, החשבונות המשפיים המוסיפים וכל האפשים
הדרושים לו לשקוה הנ"ל.

בכבוד רב,

המהנדס העירוני

העתקים: למח' נכסי העיריה
למר ט.שיינבוק, אדריכל,
רח' אחד"ם 4

מש/ית

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	

(3) 16.11.1949 מכתב מחברת אורנע אל ראש העיר בבקשה לקבל ממנו סיוע בקבלת רישיון משלטונות המכס לניהול מחסן ערובה.

(4) 18.11.1949 מכתב מראש העיר למנהל המכס בדבר רישיון של חברת אורנע.

מקור: ארכיון עירוני עת״א, תיק 04-3036.

(3)

ORNA LTD.
30, RUBENBLUM ST.
TEL-AVIV.

אורנע בע"מ
רחוב ריבנבלום 30
תל-אביב.

Ref. No. ...

Date כ"ד בחשון, תש"י
1949, בנובמבר 15

לכבוד
מר ישראל רוקח,
ראש העיר,
ת ל - א ב י ב.

א.ב.נ.,

הרינו מרשים לעצמנו לפנות לכב׳ בבקשה הבאה והננו מקוים, כי בקשה זו תזכה לתשומת לבו הנאותה.

2. כידוע לכב׳, קבלה חברתנו מלפני שנתיים בערך מהעיריה זכיון לבניית מחסן למחסנת סחורות, ליד איצטדיון "המכביה".

לאחר מאמצים רבים ביותר הצלחנו לחקים את המחסן, בהתאם לתכנית שאושרה ע"י העיריה, וביום שלישי האחרון אף פתחנו את המחסן בטקס חגיגי.

3. עם סיום בנין המחסן פנינו למנהל המכס והבלו, דר׳ סנדלסון, לשם קבלת רשיון להנהלת מחסן ערובה, ואם כי הדגשנו בכתב הבקשה שהננו מוכנים לאחסן גם חפצי עולים, הרי לתמהוננו הרב ביותר קבלנו תשובה שלילית לבקשתנו הנ"ל.

מצורפים בזה לתשומת לב כב׳ העתק מכתב-הבקשה שלנו והעתק תשובת מנהל המכס. ...

4. התשובה השלילית שקבלנו ממנהל המכס פירושה בשבילנו חברתנו פגיעה קשה ביותר והיא מסכנת באופן רציני את ההשקעה של -.25,000 ל"י שהשקענו בבנין המחסן.

אל נכון ידוע לכב׳, כי חברתנו אינה חברה של בעלי הון, אלא היא מורכבת מחמישה-עשר חברי הגנה ותיקים, אשר בכסף עשרות בשנים מסרו את מיסב כוחותיהם לטען שרותי הבסחון של היישוב העברי ותל-אביב בפרט, ואשר במאמצים קשים ביותר מנסים עתה לייצור לעצמם מקור פרנסה בלתי תלויה.

5. מאחר והיסוד לגישתנו לבנין המחסן עוד מלפני שנתיים, עת שהמצב הכלכלי והכללי בארץ היה במצב של מירום, היה הבסחון שנקבל מהממשלה רשיון למחסן ערובה, ומאחר והננו רואים את עצמנו קשורים ואחראים בפני העיריה, הרינו לבקש מכב׳ לפנות למנהל המכס והבלו ולתבוע ממנו אשור הרשיון המבוקש על-ידנו.

בסוחים אנו, כי כב׳ יאבה להעניק לפנייתנו, אשר ממנה תלוי גורל חברתנו, והרינו להודות בזה לכב׳ מראש בעד העניתו לבקשתנו זו.

נבקש מכב׳ לראות פנייתנו זו כדחופה ביותר.

בכבוד רב,

הנהלת חברת "אורנע" בע"מ.

ORNA LTD — אורנע בע"מ

(4)

P/4/1- 32698
כ"ד בחשון תש"י
18 בנובמבר 1949

לכבוד
ד"ר פ. מנדלסון,
מנהל המכס והבלו,
ה ק ר י ה .

הנדון: רשיונות לפתיחת מחסני ערובה.

ד"ר מנדלסון הנכבד,

הבוקר הובא לפני העתק תשובתך השלילית לחברת אורנע בע"מ (תיק מס׳ 1255/49) בקשר לבקשתם לפתיחת מחסני ערובה ליד האצטדיון.

כפי שכבר הודעתי לך בע"פ ובכתב הרי לגבי העתיד תקפיד העיריה שלא להוציא שום רשיונות נוספים בלי לבוא אתכם תחילה בדברים. אולם לגבי המקרה הזה מן הראוי להתחשב בעובדה שהאנשים הקימו את המחסנים Bona fide והשקיעו בהם 25.000 ל"י.

הייתי אומר שלגבי העבר אין לנחוג בקפדנות יתירה ולתת לחברה זו את הרשיון המבוקש.

בכבוד רב,

ישראל רוקח
ראש העיריה.

העתק: למ"מ
למזכירות רה"ע.
יר/אש/נמ.

אתר מס׳	שם המבנה	מסמכים היסטוריים
4	**מחסן ערובה - אורנע / דפוס ישראל**	

(5-6) 3.9.1950 מכתב מחברת אורנע אל ראש העיר בבקשה ל**העביר את זכויות החכירה** שלה לחברת דפוס ישראל (שני עמודים).

מקור: ארכיון עירוני עת״א, תיק 04-3036.

(5)

ORNA Ltd.
BONDED WAREHOUSES
Tel-Aviv, 21, Yehuda Halevy St.
P. O. B. 2071 — PHONE 5792

אורנע בע״מ
מחסני ערובה
תל-אביב, רחוב יהודה הלוי 21
ת.ד. 2071 — טלפון 5792

Date כ׳א באלול, תשי״
8 בספטמבר, 1950 תאריך

18 SEP 1950

לכבוד
מר ישראל רוקח,
ראש העיר,
ת ל - א ב י ב.

א.נ.,

מתכבדים אנו לפנות לכב׳ בבקשתנו הבאה:

כידוע לכב׳, קבלה חברתנו מהעיריה לפני שנתיים בערך במכירה שטח קרקע עירונית ליד איצטדיון הכדורגל, לשם הקמת מחסן להחסנת סחורות בערובה. זכות זו, אשר נפסרה לנו ע״י העיריה על-סמך הכרזה פומבית מוגבלת לתקופה של 17 שנים בלבד, ואילו לאחר תקופה זו חייב לעבור המחסן שהקימונו על הקרקע הנדונה לבעלותה של העיריה.

בנין המחסן שלנו עלה לחברתנו בסך 23-24 אלף ל״י, וסכום זה כולל גם את המיצוי הכספי שהיינו נאלצים, כזכור לכב׳, לשלם לתנועת "המכבי" בעד הסכמתה להקמת המחסן במקום שנקבע ונפסר לרשותנו ע״י העיריה.

הוצאנו למעל את בנין המחסן שלנו, למרות תנאי המלחמה ששררו בארץ באותה תקופה ולמרות שהסיכויים בשביל מחסן ערובה כבר היו באותו הזמן ירודים ביותר.

משסיימנו את בנין המחסן חועמדנו בפני תקלה רצינית ביותר, אשר לא עלה על דעתנו שהיא עלולה להופיע ואשר גרמה לנו נזקים חמורים ורבים. מנהל המכס השתה בצורה שרירותית במשך חדשים רבים (כדי מחצית השנה) הוצאת רשיון מתאים למחסן הערובה שלנו, ודבר זה גרם לנו הן להפסדים כספיים ישירים והן - דבר החשוב אולי יותר - להפסד קשרי-מסחר עם פירמות שונות, אשר במשך אותו זמן קשרו קשרים עם מחסני ערובה אחרים.

הודות לתביעותינו הנמרצות והודות להתערבות כב׳ קבלנו סוף סוף את הרשיון למחסן הערובה ממעם מנהל המכס, אולם משקבלנו את הרשיון בחודש אפריל ש.ז. הובהר לנו, כי כמעם ואין כל סיכוי לפתיחת המחסן. מצב הכלכלי הירוד והוסר כל ייבוא ע״י יבואנים מרסיים חמכו למעשה את מחסני הערובה כגורם מיותר במשק של הארץ.

התשש הנ״ל שלנו מלפני חצי שנה חפך, לצערנו, למציאות מרה ביותר, ועתה לאחר עבודה של 6 חדשים ראשונים נאלצים אנו לסכם את המאזן שלנו בחפסר של -2,500 ל״י, בערך.

./.

(6)

ORNA Ltd.
BONDED WAREHOUSES
Tel-Aviv, 21, Yehuda Halevy St.
P. O. B. 2071 — PHONE 5792

אורנע בע״מ
מחסני ערובה
תל-אביב, רחוב יהודה הלוי 21
ת.ד. 2071 — טלפון 5792

Date תאריך

- 2 -

בהיות ואין לחברתנו אפשרות כלשהיא להמשיך בבנין של הפסד כספים נוספים, ראינו הכרח לעצמנו לחפש דרך אחרת לניצול הבנין שהקימונו.

עתה הצלחנו, לאחר חפושים רבים ושונים, ולאחר מו״מ מיגע, להגיע לידי הסכם עם בעל הון יחודי מארצות-הברית, העומד לפתוח בתל-אביב בית-דפוס מודרני.

לפי הסכם זה יוקם במחסן שלנו - כמובן, לאחר קבלת הסכמתה של העיריה - מפעל הדפוס הנדון, ואילו תמורת זאת תהיה חברתנו שותפה במפעל הנ״ל.

ברצוננו לציין, שהואיל והדפוס זקוק בשלב זה רק לשטח של 500 מטר^2, הרי שבמחצית השניה של המחסן נמשיך בהחזקת מחסן הערובה, בהתאם לרשיון הממשלתי שבידי חברתנו.

פנייתנו לכב׳ היא, על-כן, שיואיל לאשר לנו את הסכמתה של העיריה לבצוע תכניתנו הנ״ל.

מתכבדים אנו לבקשו בהזדמנות זו לקבוע לנו ראיון, בכדי שנתן לנו האפשרות להביא לתשומת לב כב׳ פרטים נוספים בקשר לבקשתנו הנדונה.

נכיר תודה מיוחדת לכב׳, אם יאבה לראות את פנייתנו זו כדחופה ביותר, באשר השהייה מיותרת של הענין עלולה לסכן את תכנית בצוע המפעל הנ״ל כולו.

נדמה לנו, שלמיותר הוא בשבילנו לציין בהזדמנות זו, כי חברתנו מורכבת מאנשים אשר במשך עשרות בשנים התזיקו בעמדות מפתח במערכת הבמחון בתל-אביב ובארץ ורואים על-כן מזכותם לתבוע יחס מיוחד מצד המוסדות לגבי ענייניהם.

אנו מחכים לתשובת כב׳.

בכבוד רב,

הנהלת חברת "אורנע" בע״מ.

פרק 3 - סיכום, הערכה והמלצות

סיכום

1. <u>מחסני הערובה</u>

מחסני הערובה הממוקמים בשטח צפון חצי האי הירקוני הוקמו בסוף שנות ה-40. **שטח זה לא היה חלק מנמל תל אביב**. המחסנים הוקמו ביוזמה עירונית במטרה לתת מענה לצורך פונקציונלי בשטחי אחסנה לסחורות ייבוא. מיקומם במרחב נקבע בשוליים הצפוניים של חצי האי הירקוני ושל העיר בכלל, במרוחק מהפעילות העירונית השוטפת ומעין הציבור. עד לשנת 2001 הפעילות במחסנים לא השפיעה באופן ישיר על החיים העירוניים ועל תושבי העיר.

הם תוכננו ונבנו כמקשה אחת בתקופה קצרה, בסגנון פונקציונלי התואם את ייעוד המבנים ואת תקופת הקמתם. מדובר במבנים המתפקדים כ'קופסא ריקה' שנועדה לספק מחסה לסחורות שהם בתהליך שינוע. המחסנים תוכננו באופן אחיד בהנחיית מהנדס העיר יעקב בן סירה (שיפמן) בסגנון פונקציונלי-מודרני, ולכן הם נושאים מאפיינים משותפים. לצורך התכנון המפורט של המחסנים והקמתם בפועל נשכרו, על-ידי החברות המקימות שזכו במכרז, מספר אדריכלים ומהנדסים. במקור לא היו במחסנים חלוקות פנימיות. בתי כיסא נוספו מחוץ לשטח המחסן, בצמוד למבנים.

<u>להלן ריכוז המאפיינים המשותפים למבני המחסנים (נכון לתקופת הקמתם):</u>

א- החזית מאופיינת בשלד בטון מודגש כלפי חוץ.

ב- רב פינות המבנים מעוגלות.

ג- למחסנים שלד מבטון מזויין, קירות יצוקים מבטון וגג שטוח ללא מעקה גג.

ד- לכל המבנים גובה זהה: גובה ברוטו כ-6.5 מ', גובה נטו בפנים המחסנים כ-6 מ'.

ה- בחזית נקבעו פתחים משני סוגים:

1) חלונות אוורור צרים וארוכים עם הדגשה אופקית ברורה, כדוגמת חלונות ה'סרט' המקובלים בסגנון הבינלאומי. פתח החלון קצר יותר ממודול העמודים של השלד.

דלתות הזזה מברזל, הנעות על מסילה עליונה חיצונית. גובה פתח הדלת כ-3.80 מ'.

2. <u>גשר רידינג</u>

גשר רידינג, הנקרא גם גשר חברת החשמל, הוקם כעשור לפני מחסני הערובה וללא קשר אליהם. הגשר הוקם לצרכי תפעול ושינוע של חומרי בניין ושל סחורות משטח חצי האי הירקוני אל תחנת הכוח רידינג. הקמת הגשר הייתה פריצת דרך מרחבית שאפשרה מעבר זמין ונוח בין שתי גדות הירקון, ולמעשה היה הגשר הראשון שנבנה מעל הנחל בתחומי תל אביב. בהיבט התכנוני-אדריכלי טכנולוגיות הבניה של הגשר המקורי שיקפו את תקופת הקמתו: פרטי הגשר דומים מאוד לפרטים של המזח שהוקם בשנת 1936 צפונית לנמל תל אביב.

הגשר שוקם בשנת 2001 והוסב לגשר להולכי רגל. במסגרת זו הוחלף הגשר ההיסטורי בגשר חדש הנשען על הכלונסאות ההיסטוריים. בתקופה זו זוהה הגשר בטעות כ"גשר ווקופ".

<u>המלצות</u>

מחסני שפך הירקון:

מהמידע העולה ממחקר נמצא כי המבנים הנמצאים בתחום צפון הנמל אינם נושאים ערכים אדריכליים, היסטוריים, חברתיים או מדעיים בעלי חשיבות נמוכה. בכל הנוגע לתכנון עתידי **מבנים אלו אינם מומלצים לשימור**.

גשר רידינג:

מהמידע העולה ממחקר נמצא כי גשר רידינג מהווה חלק מתשתית עירונית חשובה היסטורית ומרחבית, ומתפקד כאלמנט המחבר את העיר הוותיקה עם עבר הירקון הצפוני. הגשר הנוכחי אינו מומלץ לשימור שכן כמעט ולא נותרו בו פריטים מקוריים מהגשר ההיסטורי. עם זאת המופע האדריכלי והמרחבי נשמרו. **בתכנון עתידי מומלץ לשמור על מופע הגשר ומאפייניו המרחביים**: מיקום, גובה, מפגש עם דפנות הנחל משני צדדיו, וכן **שמירה על המאפיינים הקונסטרוקטיביים של הגשר המקורי** – ביסוס על גבי זוגות של כלונסאות עגולים, קונסטרוקציית מזבחי פלדה, ומופע אווירי של גשר קל.

- רשימת מקורות
- פרטי עורכות התיעוד

רשימת מקורות

ביבליוגרפיה:

הערה: הפניות של מקורות בעלי תרומה נקודתית שולבו בגוף הטקסט.

אביצור שמואל, 1972. נמל יפו בגאותו ושקיעתו 1865-1965. הוצאת מילוא.

אביצור שמואל, 1980. עם חופי הירקון ,לפני קום המדינה, הוצאת דביר. עמ': 199-208.

אברמוביץ ראובן, שמואלי גדעון, 2008. ישראל לחוף ימים. הוצאה עצמית, 2008.

אפרת אלישע, 2012. קווי יסוד בבניינה ובהתפתחותה של תל אביב. בתוך: שילר, א. (עורך). 101 שנים לתל אביב. עמ' 46-33, גיליון 190-189, הוצאת אריאל.

גולדברג יוסי, 2012. 75 שנה לנמל תל אביב הנמל העברי הראשון. בתוך: שילר, א. (עורך). 101 שנים לתל אביב. גיליון 190-189, עמ' 112-99. הוצאת אריאל.

מטרני קרן **ופביאן** רועי, 2012. פרוגרמה למרחב חצי האי הירקוני ומרחב רוקח-אבן גבירול: חלק א' - דו"ח מצב קיים. עיריית תל אביב, מינהל ההנדסה, אגף תכנון ובניין עיר, מחלקת תכנון מרכז.

נאור מרדכי, '7 נציבים', עת-מול : עיתון לתולדות ארץ ישראל ועם ישראל, גל' י"ט 4 (114).

רגב עפר, **רז** יורם, 1996. יריד החלומות: מפעלי חצי האי הירקוני בשנות ה-30. הוצאת החברה לשימור מבנים ואתרי התיישבות.

שטרן שמעון, 1982. נמל תל-אביב – אפיזודה בתולדות היישוב. קתדרה 25 עמ' 134-113.

שטרן שמעון, 1989. הנמל בחיפה. בתוך: חיפה בהתפתחותה 1918 - 1948 : מקורות, סיכומים, פרשיות נבחרות וחומר עזר, עורכים: נאור, מ. ובן ארצי, י. הוצאת יד בן צבי. זמין גם בספרייה הוירטואלית של מט"ח . http://lib.cet.ac.il/pages/item.asp?item=12941

ארכיונים ומאגרי מידע:

ארכיון אוצר מפעלי ים

ארכיון המפות של המחלקה לגיאוגרפיה, אוניברסיטת תל אביב

ארכיון עיריית תל אביב-יפו, גנזך עיריית תל אביב-יפו

המרכז למיפוי ישראל

ישראל נגלית אל העין

לשכת העיתונות הממשלתית

ספריית יונס וסוראיה נזריאן, אוניברסיטת חיפה

תיקי תיעוד

מקור: ארכיון מח' השימור, מינהל ההנדסה, עת"א, ובאדיבות המחברים.

אמנון בר אור אדריכלים בע"מ, ספטמבר 2007. מתחם יריד המזרח - תיעוד היסטורי ותיעוד אדריכלי.

גל-מסטר נילי, אוגוסט 2014. תיק תיעוד למחסן 3 נמל יפו.

טל אייל אדריכלות, נובמבר 2014. תיק תיעוד למבנה 'תוצרת הארץ' במתחם יריד המזרח.

ליר אדריכלים, 2000(?). תיעוד היסטורי ופיסי של נמל יפו 2000-1800. ארכיון מח' השימור, עת"א.

מילבאואר אייל אדריכלים, ספטמבר 2014. תיק תיעוד למבנה רידינג א+ב.

אינטרנט

זיכרונותיו של יאיר שוחט על הקמת "נמל ת"א", 1936.

מקור: http://www.yamiya.co.il/index.php?s=216

שער לים: התפתחות הימאות בתל אביב - סיפורו של רב החובל בנימין ליברמן. מקור: http://cgate.co.il/nostalgia/liberman/capt_lib.htm

ויקיפדיה

סקר היסטורי של נמל 'הודו' בלונדון export deck, west india docks 1930-1929, עמ' 310. http://www.british-history.ac.uk/survey-london/vols43-4/pp300-310

המשך רשימת המקורות ...

פרסומים של אוצר מפעלי ים

מקור: ארכיון עיריית תל אביב

קיצורים ביבליוגרפיים

אמ"י 1 - תכנון ראשוני של נמל מים עמוק תל אביב, אוצר מפעלי הים בע"מ, 1937 (טקסט באנגלית). ארכיון עיריית תל אביב, מספר פריט 22761 סימול: 01-1937-15-40 מיקום (02)2194.

אמ"י 2 - נמל תל אביב: קובץ לכבוד פתיחת הנמל לנוסעים ביום כ"ב באדר א' תרצ"ח, אוצר מפעלי הים בע"מ, 1938 (טקסט בעברית ובאנגלית). ארכיון עיריית תל אביב, פריט 22762 סימול: 01-1938-15-40 מיקום (05) 2194.

אמ"י 3 - נמל תל אביב תרצ"ו-תש"ו 1936-1946, אוצר מפעלי הים בע"מ, 1946 (טקסט בעברית ובאנגלית). ארכיון עיריית תל אביב, פריט 22763 סימול: 01-1946-15-40 מיקום (03) 2194.

אמ"י 4 - תוכנית פיתוח לנמל תל אביב, אוצר מפעלי הים בע"מ, 1949 (טקסט באנגלית). ארכיון עיריית תל אביב, פריט 22764 סימול: 01-1949-15-40 מיקום (01) 2194.

אמ"י 5 - לקראת הישיבה הראשונה של המועצה המייעצת שליד נמל תל אביב, אוצר מפעלי ים, 1957. פריט 43072 סימול: 01-1957-15-40 מיקום (09) 2194

אמ"י 6 - נמל תל אביב: לקראת ביקור ועדת הכלכלה של הכנסת בנמל תל אביב, אוצר מפעלי הים בע"מ, 1960. ארכיון עיריית תל אביב, פריט 22765 סימול: 01-1960-15-40 מיקום (04) 2194.

אמ"י 7 - כ"ה לנמל תל אביב: תרצ"ו-תשכ"א, 1961. ארכיון עיריית תל אביב, פריט 22766 סימול: -15-40 1961-01 מיקום (07) 2194.

אמ"י 8 - שיקום נמל תל אביב, אוצר מפעלי ים, 2004. פריט 64804 סימול: 01-2004-15-40 מיקום (11) 2194.

דו"חות תכנון באנגלית

מקור: ארכיון עיריית תל אביב

Rendel, Palmer and Tritton Consulting Engineers, 1936. Palestine, Brief Report on Tel Aviv Harbour Project, October 1936. **קיצור ביבליוגרפי: רנדל, 1936**

De Vries John J.W., Consulting Engineer, 1937. Palestine, Preliminary Project of a Deep-Water Harbour at Tel Aviv.

Knappen, Tippetts, Abbett Engineering Co, 1949. Development Plan for the Port of Tel Aviv, by., New-York, Tel Aviv 1949.

דו"ח קצר על תוכנית נמל תל אביב, מועצת נמל תל אביב, 1936 (טקסט באנגלית). מספר פריט 22760 סימול: 01-1936-15-40 מיקום (06) 2194

ידיעות עיריית תל אביב

מקור: ארכיון עיריית תל אביב

קיצורים ביבליוגרפיים

ידיעות עירייה 1 - ידיעות עיריית תל אביב חוברת 1-2 (שנה ז'), עמ' 52-54

ידיעות עירייה 2 - ידיעות עיריית תל אביב חוברת 3-4 (שנה ז'), עמ' 102, 107-111

ידיעות עירייה 3 - ידיעות עיריית תל אביב חוברת 5-6 (שנה ז'), עמ' 43-47

ידיעות עירייה 4 - ידיעות עיריית תל אביב חוברת 7 (שנה ז'), עמ' 236-239

ידיעות עירייה 5 – ידיעות עיריית תל אביב ספר השנה תרצ"ו (1935-1936)

ידיעות עירייה 6 – ידיעות עיריית תל אביב ספר השנה תרצ"ח (1937-1938)

ידיעות עירייה 7 – ידיעות עיריית תל אביב חוברת 5 (שנה ט'), עמ' 124-125

ידיעות עירייה 8 – ידיעות עיריית תל אביב חוברת 3-4 (שנה י'), עמ' 52

עורכות התיעוד

אדר׳ ד״ר קרן מטרני

פרופיל מקצועי

אדריכלית רשויה בעלת התמחות בשימור מבנים ובתכנון עירוני מוטה שימור. מתמחה בדילמות העולות סביב מהלכי שימור ובמעמדו של הנכס השמור ביחס לדרישות התכנון העירוני וצורכי הפיתוח. משמשת יועצת שימור ללשכת התכנון המחוזית מחוז מרכז. מרצה במסלול לתואר שני ׳שימור ופיתוח נוף ונכס תרבות׳ באוניברסיטת בר אילן, ובתוכנית למגיסטר בארכיטקטורה עם התמחות בשימור של הטכניון. חברה בוועדה הישראלית למורשת עולמית, הוועד הישראלי לאונסקו, משרד החינוך ובאיקומוס ישראל. מתמחה בליווי ובהכנה של תכניות מתאר ומסמכי מדיניות הכוללים מרכיבי שימור. המשרד מספק שירותי מחקר, ייעוץ ותכנון בתחום השימור האדריכלי, ובכלל זה בעריכת סקרי מורשת ועבודות תיעוד לאתרים היסטוריים ברחבי הארץ.

השכלה

2009, תואר דוקטור בפילוסופיה Ph.D בהצטיינות, המחלקה לגיאוגרפיה וסביבה של אוניברסיטת בר אילן, במסגרת תכנית ׳מלגת נשיא׳ אוניברסיטת בר אילן לסטודנטים מצטיינים. העבודה זכתה בפרס קרן שניצר.

1999, תואר באדריכלות, הפקולטה לארכיטקטורה של הטכניון במילנו (Politecnico di Milano), איטליה. מסלול ישיר לתואר שני.

תחומי מחקר אקדמיים

שימור אדריכלי; דיני תכנון ובניה; מורשת תרבותית בנויה; תיעוד אדריכלי; היסטוריה של האדריכלות באי״י; התחדשות עירונית בדגש על מרכזים היסטוריים.

פרסומים וכנסים נבחרים

- מטרני קרן, 2015. <u>הערך האדריכלי ומעמדו בתהליך קבלת החלטות שימור בישראל.</u> ״אתרים״ המגזין, גיליון 5, ספטמבר 2015.
- עירית עמית-כהן וקרן מטרני, 2013. <u>תפיסת שימור המורשת התרבותית הבנויה, בין המשכיות לתמורה.</u> ״אתרים״ המגזין, גיליון 3, ספטמבר 2013.
- **הכינוס הארצי ה- 1 לשימור מורשת התרבות,** 2012; מנחת פנל: נופי תרבות תפיסה ועיצוב.
- Metrany, K. Amit-Cohen, I., 2009. <u>׳The Modern Movement Heritage in Tel Aviv – Between Spatial Distribution and Public Consciousness</u>. In: Tel Aviv 100 Years, DOCOMOMO 40: 83-88.
- תזה לתואר דוקטור: <u>״הנכס השמור״ ויחסו לסביבה: המקרה של המרכז העירוני הישן של תל אביב</u>. בהנחיית ד״ר עירית עמית-כהן, המחלקה לגיאוגרפיה וסביבה, בר אילן 2008.
- תזה לתואר Dottore in Architettura: <u>מלון אקולוגי בעין בוקק: הצעה להתערבות ביו-ארכיטקטונית ובת-קיימא לפיתוח תיירות המרפא</u> (באיטלקית). בהנחיית פרופ׳ Arturo Dell׳Acqua Bellavitis, הטכניון במילנו, איטליה 1999.

אדר׳ עדי סלע וינר

פרופיל מקצועי

אדריכלית רשויה בעלת התמחות בשימור. משמשת כיועצת השימור של וועדה מחוזית חיפה וחברה בצוות שימור ארצי של מינהל התכנון, ולשעבר יועצת השימור של מחוז מרכז ועוזרת ליועץ השימור של מחוז ירושלים ומחוז דרום. מובילה פרויקטים בתחום מחקר ומדיניות עבור רשות העתיקות, מינהל שימור, המחלקה למחקר ולמדיניות, ביניהם אתיקה בשימור המורשת ולמשמריה, מדיניות בערים היסטוריות, ארכיאולוגיה אורבנית ומילוני מונחים בשימור המורשת. יועצת שימור לתכניות ועורכת סקרי תיעוד והערכה למתחמים היסטוריים. חברה בוועדה הישראלית למורשת עולמית, הוועד הישראלי לאונסקו, משרד החינוך ובאיקומוס ישראל. מרצה ומנחה בכנסים בארץ ובעולם. חברה בוועדה הפיזית, מינהל קהילתי יובלים, ירושלים.

השכלה

2013 תואר שני בלימודי שימור ומורשת תרבות, אוניברסיטת רטגרס, ארה״ב
Cultural Heritage and Preservation Studies (CHAPS), Rutgers University, NJ, U.S.A

2011 בי״ס למוסמכים באדריכלות, תכנון ושימור, אוניברסיטת קולומביה, ניו יורק
Graduate School of Architecture, Planning and Preservation (GSAPP), Columbia University, N.Y.C.

2005 בוגרת התכנית ללימודי תעודה בשימור המורשת הבנויה, אוניברסיטת תל אביב

1996 B.Arc הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים בטכניון, חיפה. סיום בהצטיינות

פרסומים וכנסים נבחרים

- Thesis: *The Historic Towns and Town Centres Concept and The UNESCO Recommendation on the Historic Urban Landscape: Is it a Natural Continuum or Have We Gone Too Far?* Advisor: Professor Archer St. Clair Harvey; 2013.
- Sela Wiener, Adi. *Englewood Public Library*. www.docomomo-us.org. Web. 17 September 2013. http://www.docomomo-us.org/news/englewood_public_library.
- **הכינוס הארצי ה- 2 לשימור מורשת התרבות,** 2014; מנחת פנל: אותנטיות ויושרה בשימור המורשת.
- Cultural Landscapes and Heritage Values, UMASS; May 2015: Title: *Managing the [un]manageable change in urban conservation* (Lecture).
- A workshop: **Urban Preservation In Context - Challenges and New Approaches in the Mid-Atlantic Region**; Rutgers University (co-sponsored by the Rutgers University Program in Cultural Heritage and Preservation Studies (CHAPS) and the Penn Cultural Heritage Center); May 2014; Summary Panel moderator.
- הכינוס הארצי ה-1 לשימור מורשת התרבות, ירושלים; נובמבר 2012; הרצאה: *אותנטיות ויושרה/שלמות במסמכי ההכרזה על אתר מורשת עולמית ׳דרך הבשמים - ערי המדבר בנגב׳.*
- **Cultural Landscapes: Preservation Challenges in the 21st Century**; CHAPS, Department of Art History, Rutgers University, NJ, USA; Oct. 2012; Panel Rapporteur; conference committee׳s member; head of the posters committee; volunteers coordinator.