

משק האנרגיה של היישוב היהודי בארץ ישראל בשלהי המנדט הבריטי

אפרים (אפי) מילוטין

תקציר

מאמר זה עוסק במשק האנרגיה של היישוב היהודי בשלהי המנדט הבריטי, בתקופה שמשתרעת מהחודשים האחרונים של שנת 1947 ועד הכרזת העצמאות במחצית מאי 1948. במאמר תיענה השאלה כיצד נערכו קברניטי היישוב והאנשים האמונים על אספקת האנרגיה לקראת עזיבת הבריטים את הארץ ואילו אמצעים נקטו כדי להבטיח את צורכי היישוב בתקופה זו; כיצד נערכו אלה למילוי צורכי האנרגיה של היישוב בהתחשב בכך שעד לאותה עת הם נוהלו על ידי שלטונות המנדט וכעת יעברו לאחריותם וניהולם של מוסדות המדינה היהודית עם הקמתה? האם היערכות זו התמקדה רק בהכנות למלחמה או גם בהכנות להקמת מדינה?

מקורות ארכיוניים ומקורות ראשוניים אחרים שימשו את כותב המאמר. לצד ניתוח המידע הטכני מבקש המאמר להעלות על נס את האנשים אשר עסקו בשימור האנרגיה של היישוב היהודי ובהבטחתה. אלה היו בעלי תושייה ואנשי חזון שביצירתיות, ביוזמה ובתעוזה סייעו ליישוב להתגבר על הקשיים ולתמרן בין שלל אינטרסים מדיניים וכלכליים ובין צורכי המשק והכוחות הלוחמים. בהצלחה לא מבוטלת הם הצליחו לנווט את ספינת האנרגיה הרעועה בתקופת המלחמה הבין־קהילתית בארץ ישראל ולהכין את התשתית למשק האנרגיה של מדינה ריבונית אחרי הכרזת העצמאות.

מילות מפתח: אנרגיה, בתי זיקוק, דלק, ועדת המצב, חשמל, היישוב היהודי, ירושלים במצור, המלחמה הבין־קהילתית, המנדט הבריטי, נפט

מבוא

בתקופת המנדט הבריטי, הנפרסת על פני שלושה עשורים, התפתח היישוב למעין אוטונומיה מדינית של הקהילה היהודית בארץ ישראל. תשתית מוסדית זו נשענה על סמכות ללא ריבונות. בחודשיה הראשונים של המלחמה, הידועה גם בשם המלחמה הבין־קהילתית, ועד ההכרזה על עצמאות המדינה, נשאב הממסד הפוליטי של היישוב

* מאמר זה מבוסס על חלק מעבודת מוסמך שנכתבה במסגרת תוכנית הלימודים לתואר שני בהיסטוריה באוניברסיטה הפתוחה בהנחייתו והדרכתו של ד"ר איתמר רדאי.

לריק השלטוני שנוצר עם תחילת הנסיגה של הבריטים. המעבר מיישוב למדינה דרש מהמוסדות הפוליטיים להתמחות בהיבטים תפעוליים רבים, גם בתחומים שלא עסקו בהם קודם לכן. אחד מני רבים היה ניהול אספקת האנרגיה ליישוב והבטחת רציפותה.

במאמר זה יסקר משק האנרגיה של היישוב היהודי משלהי המנדט הבריטי בארץ ישראל ועד הכרזת העצמאות. בתקופה זאת עדיין הייתה נוכחות בריטית בארץ ישראל, בתי הזיקוק בחיפה המשיכו לקבל הזנה של נפט גולמי לזיקוק המוצרים וחברות שיווק הדלק הזרות הפיצו את מוצרי בתי הזיקוק לצרכנים השונים. אף על פי כן, תשומת הלב של שלטונות המנדט הייתה נתונה כמעט לחלוטין לפיגוי הכוחות הבריטים מארץ ישראל ובוודאי לא למתן מענה לצורכי האוכלוסייה המקומית, שהעיוותים בתוכה נעשו לשגרה בחמשת החודשים וחצי מאז החלטת החלוקה באו"ם ככ"ט בנובמבר. דרכי ההתמודדות עם מצוקות אספקת אנרגיה בימים קשים אלה הן הנושא העיקרי של מאמר זה.

ספרות המחקר על אודות היישוב היהודי בתקופת המנדט הבריטי בארץ ישראל נרחבת למדי. גם הספרות על תקופת המעבר מיישוב למדינה או כפי שלעתים מכונה זו 'המדינה שבדרך' רחבה ומקיפה. על אף המחקר המקיף בענייני מדיניות, ביטחון, כלכלה, חברה ועוד, ההתייחסות לנושאי אנרגיה בכלל ונפט ומוצרי פטרט מעטה. הכלכלה שהתפתחה בתקופת המנדט, לרבות מגזר התשתיות והתעשייה, תוארה במחקריהם של יעקב מצר, עודד קפלן, ג'ייקוב נוריס, נחום גרוס, יעקב שביט, שמואל אביצור, ארנון סופר, אבי בראלי ואחרים.¹ אך גם ענף מחקר זה אינו נוגע בצורכי האנרגיה שתרומתם הייתה כה חיונית להתפתחותם הכלכלית של שני המשקים – היהודי והערבי – בארץ ישראל המנדטורית. דלותו של המחקר על משק האנרגיה בתקופה זו דרש להיעזר במקורות ראשוניים שלוקטו מתוך ארכיונים, עיתונים, יומנים וספרי זיכרונות של מקבלי החלטות וגורמים אשר השפיעו על משק האנרגיה של אותם הימים.

חריג לעניין זה הוא מחקרו פורץ הדרך של אורי ביאלר בספרו *Oil and the Arab-Israeli Conflict, 1948-63*.² הפרקים הראשונים העוסקים בתקופה של שלהי המנדט הבריטי

1 יעקב מצר ועודד קפלן, משק יהודי ומשק ערבי בארץ ישראל: תוצר, תעסוקה וצמיחה בתקופת המנדט, המכון למחקר כלכלי בישראל על שם מוריס פאלק, ירושלים 1990; נחום גרוס, 'המדיניות הכלכלית של ממשלת המנדט'; יעקב שביט ושמואל אביצור, 'ארץ ישראל המאנדטורית כיחידה כלכלית', שניהם בתוך: יעקב שביט (עורך ראשי) ההיסטוריה של ארץ ישראל, ט: המאנדט והבית הלאומי (1917-1947), כתר, ירושלים 1998, עמ' 106-137 ו-138-146 בהתאמה; ארנון סופר, 'התעשייה בחיפה בתקופת המנדט הבריטי', בתוך: מרדכי נאור ויוסי בן ארצי (עורכים), חיפה בהתפתחותה 1918-1948: מקורות, סיכומים, פרשיות נבחרות וחומר עזר (עידן, 12), יד יצחק בן-צבי, ירושלים 1989, עמ' 147-154; אבי בראלי ונחום קרלינסקי (עורכים), חברה וכלכלה בימי המנדט (עיונים בתקומת ישראל, סדרת נושא, Jacob Norris, *Land of Progress: Palestine in the Age of Colonial Development*, 2003; Jacob Metzger, *The Divided Economy 1905-1948*, Oxford University Press, Oxford 2013; *of Mandatory Palestine*, Cambridge University Press, New York 1998

2 Uri Bialer, *Oil and the Arab-Israeli Conflict, 1948-63*, Macmillan in association with St. Antony's College, Basingstoke 1999

ומלחמת העצמאות בספרו הם מבוא למחקר העיקרי של המחבר על אודות מרכיב הנפט בעימות הערבי-ישראלי בשנים 1948-1963. עוד ראוי לציין את מאמרו של יעקב נאור, העוסק במשק הדלק במלחמת העצמאות ומתרכז בעיקר בתקופה שאחרי הכרזת העצמאות בדגש על סוגיית הלוגיסטיקה ואספקת הדלק (בנוזין בלבד).³

כיצד נערכו קברניטי היישוב והאנשים האמונים על אספקת האנרגיה לקראת עזיבת הבריטים את הארץ ואילו אמצעים נקטו כדי להבטיח את צורכי היישוב בזמן המלחמה הבין-קהילתית? כיצד נערכו אותם גורמים לקראת העברת ניהול משק האנרגיה מידי שלטונות המנדט אליהם? מי היו אותם אנשים שעסקו בשימור אספקת האנרגיה של היישוב היהודי ובהבטחתה, ולרוב אינם מוזכרים בספרי ההיסטוריה? אמנם פועלם לא נחשב למעשה גבורה, אך אלה היו בעלי תושייה ואנשי חזון שביצירתיות, ביוזמה ובתעוזה סייעו ליישוב היהודי ואחר כך למדינה הצעירה לצלוח את התקופה. אלמלא עבודתם האפורה, ספק אם היה יכול היישוב לעמוד באתגר הגדול שניצב בפניו.

רקע

בתקופת המנדט הוקמו שלושה נדבכי תשתית ששירתו את משק האנרגיה: נמל מודרני בחיפה, קו צינור שהזרים נפט משדות הנפט בצפון עיראק לחיפה שהיה בבעלות 'חברת הנפט העירקית' (IPC) ובית זיקוק שנבנה בקצהו: 'בתי זיקוק מאוחדים' (CRL) שהיה בבעלות חברת הנפט האנגלו-אירנית (AIOC) וחברת הנפט של (Shell). לכאורה, קיומו של בית זיקוק המזקק מוצרי נפט וזרימה קבועה של נפט גולמי המזין אותו היו המקור לביטחון האנרגטי של המדינה שבדרך, אך לא כך היו פני הדברים.⁴

אחרי מלחמת העולם השנייה היו מוצרי הדלק שליש מהיצוא של ארץ ישראל וכרבע מהיבוא שלה,⁵ אך למרות זאת לא הניבה פעילות נרחבת זו כל הכנסה לטובת ארץ ישראל ואוכלוסייתה, לא מתמלוגים ולא ממסים על הפעילות התפעולית והמסחרית. ההסבר למצב עניינים מעוות זה טמון בחלישתן של חברות הנפט הגדולות שיוזכרו להלן על משק האנרגיה המקומי. אף שרשמית הן היו בין-לאומיות, נשלטו ברובן בידי ישות משפטית בריטית והאינטרסים הגלובליים של ממשלת בריטניה הם אשר הכתיבו את גובה המס ויתרה מכך, את ניתוב מוצרי הדלק שזוקקו בבתי הזיקוק ליעדים בשוקי העולם.

מוצרי הדלק, אשר זוקקו בבתי הזיקוק בחיפה וסיפקו את כל צורכי האנרגיה של השוק המקומי, שווקו על ידי קרטל מאושר של שלוש חברות הפצה שחילקו ביניהן את השוק:

3 יעקב נאור, 'משק הדלק של היישוב היהודי בתש"ח ובשנות המדינה הראשונות', יסודות, 4 (2022), עמ' 488-456.

4 סוכנות האנרגיה הבינלאומית - IEA - מגדירה ביטחון אנרגטי כהבטחת זמינות, ללא הפרעה, של מקורות אנרגיה במחיר סביר. הגדרה זו כורכת את המחיר הכלכלי כשיקול מרכזי במרכיבי הביטחון. ראו: <https://www.iea.org/topics/energy-security>.

5 Bialer, *Oil and the Arab-Israeli Conflict*, p. 12

שָׁל, סוקוני ואקום (Socony Vacuum) ואסו (Esso).⁶ שתי החברות הראשונות שירתו את השוק היהודי ואת השוק הערבי ואילו האחרונה שירתה בעיקר את השוק הערבי.⁷ חברת של החזיקה בנתח הגדול ביותר, כ-55 עד 60 אחוזים ממנו, סוקוני ואקום החזיקה נתח שוק של 25 עד 30 אחוזים ואסו החזיקה בנתח של 10 עד 15 אחוזים.⁸ בשלהי המנדט נמכרו מוצרי הדלק לציבור בכחמישים תחנות דלק שהיו פרוסות ברחבי הארץ.⁹ בשלהי המנדט הבריטי הייתה צריכת האנרגיה של ארץ ישראל כחצי מיליון טונה של מוצרי דלק, כרבע מהם בנוין למנועי בעירה פנימית, שיטית קרוסין (נפט) ששימש אז לחימום ובישול וכשלוש חמישיות סולר למנועי דיזל ומזוט להסקת תחנות כוח ותדלוק אוניות. בתקופה זו נאמדה אוכלוסיית הארץ בכשני מיליון תושבים, כשליש מהם יהודים וכשני שלישים ערבים.¹⁰ על אף העדיפות הדמוגרפית של האוכלוסייה הערבית, צרכה האוכלוסייה היהודית את מרבית האנרגיה בארץ ישראל. מהאמור לעיל ובשל נסיבות אחרות, הגיוני וסביר כי ערב הקמת המדינה תידרש הנהגת היישוב היהודי לסוגיית אספקת האנרגיה. וכך אכן עשתה כדי להבטיח שגלגלי המשק ימשיכו לנוע עצמאית למען ייצור החשמל ולצורכי המשק האזרחי מחד גיסא, ולמען אספקת מוצרי דלק להנעת כוחות צבא, אספקת ציוד, מזון, כלי נשק ותחמושת הנדרשים לעימות הצבאי הצפוי (שהיקפו לא היה ידוע באותה עת למנהיגי היישוב), מאידך גיסא.

המעבר מיישוב למדינה

הקמת מוסדות היישוב בתקופת המנדט וארגונם היו הישג מעורר הערכה כמעט בכל היבט, אך הם לא פעלו במדינה ריבונית שהתנסתה בניהול מערכת ממשל מודרנית עצמאית, אלא בגוף חברתי-פוליטי בעל אופי התנדבותי. אמנם מוסדות אלה היו מסד חשוב לעליית המדרגה הנדרשת, אך עיסוקם הקיף רק מקצת מהתחומים שעליהם אמונות מערכות השלטון במדינה ריבונית. הסיכוי להקמת מדינה דחף את הנהגת היישוב לקיים דיונים על התארגנות מעשית להעברה אפשרית של השלטון ולגיבוש אסטרטגיה כוללת בכל הנוגע לתכנון קבלת אחריות שלטונית וביצועה.¹¹

6 בשנת 1931 רכשה חברת Standard Oil New Jersey את מניותיה של חברת A. I. Mantachef (חברת נפט שוויצרית-מצרית שהייתה פעילה בארץ ישראל משנת 1918) וכך ירשה Esso – חברת הסחר של הראשונה – את פעילותה של השנייה. שנים רבות אחר כך ולתוך התקופה הנחקרת המשיך הציבור לכוונת את Esso בשם מנטשף, שם החברה הקודם.

7 Bialer, *Oil and the Arab-Israeli Conflict*, p. 12

8 שם.

9 פרטיכל ישיבת ועדת המשנה, 7.3.1948, הארכיון הציוני המרכזי (להלן: אצ"מ), S90/941.

10 Metzger, *The Divided Economy of Mandatory Palestine*, p. 29

11 יונתן פיין, 'ארגון העורף היהודי לקראת מלחמת העצמאות: בעיות יסוד בממשל ובלוגיסטיקה', בתוך: אלון קדיש (עורך) *מלחמת העצמאות, תש"ח-תש"ט, דיון מחודש*, ב, משרד הביטחון, תל אביב 2004, עמ' 681.

המעבר מיישוב למדינה היה כרוך בטיפול בסוגיות רבות ומגוונות נוסף על ניהול המעבר לשלטון ריבוני. אחת מאלה הייתה הסוגיה הכלכלית, שכבר העיקה על היישוב, והצורך לנתב את הכספים בקופה המדולדלת ממילא למילוי הדרישות הרבות של הביטחון והמשק האזרחי. אחת מדרישות אלה הייתה אספקת אנרגיה רציפה למילוי צורכי היישוב. לשם כך התארגנה בוועדת המצב, שתיסקר בהמשך, תת-ועדה שתדון ותמצא דרכי התמודדות ופתרונות נאותים לסוגיית האנרגיה שכה חיונית לשימון גלגלי 'המדינה שבדרך'.

באפריל 1947 הציע אליעזר קפלן, גזבר הסוכנות היהודית, בהכירו את הרגישויות הפוליטיות, להקים ועדה משותפת להנהלת הסוכנות היהודית (שפעלה מטעם ההסתדרות הציונית) והוועד הלאומי (שייצג את כנסת ישראל). ימים ארוכים חלפו עד שהתגבש המפתח המפלגתי שעל פיו תורכב הוועדה החדשה בשל הצורך לגשר על פערי הדרישות של חבריה, שחששו לעתידם הפוליטי. לבסוף, בתחילת אוקטובר 1947 כחודש וחצי לפני ההצבעה בעצרת הכללית של האומות המאוחדות על תכנית החלוקה, החליטה הנהלת הסוכנות היהודית על הקמת גוף מקצועי שירכז בידי את כל מערכת השירותים של הממשל הבריטי. גוף זה – שמוכן היה להנהגת היישוב כי בלעדיו ישתר כאוס מוחלט – היה הוועדה 'לדיון בשאלות השעה' שבמרוצת הזמן כונתה 'ועדת המצב'.¹²

בישיבה האמורה, שהייתה ישיבת ההתנעה של הוועדה החדשה, הביע דוד בן-גוריון את התרשמותו שכוונותיה של בריטניה לסגת מארץ ישראל רציניות. בניתוח הצעדים שיש לנקוט לנוכח המצב החדש, הבחין בן-גוריון בין בעיות ביטחון, שלהן נתן כמובן עדיפות, ובין שימור שירותים ממשלתיים חיוניים שיבטיחו את המשך תפקודה של הארץ ביום שאחרי.¹³

עלינו לראות שיהיו מכשירים שיקימו ויממשו השירותים ההכרחיים והשירותים הכספיים, הדואר והטלגרף, טלפון, נמל, מזון, תחבורה. זה המשך החיים הכלכליים פחות או יותר כסדרם. אנחנו משק מאוד מלאכותי ומודרני. אם ברגים אחדים יסודיים מתקלקלים, תהיה זאת מפולת, ועם המפולת הכלכלית תבוא המפולת המדינית.¹⁴

בד בבד עם הקמת גוף מקצועי אזרחי, נערכו גם הכוחות הלוחמים למלחמה הממששת ובאה. מערך לוגיסטי מסודר לא היה קיים כלל והיה צורך להקימו מן המסד. גם בעניין זה של בניית גוף צבאי במדינה ריבונית, לכשתקום, ראה בן-גוריון למרחוק. בהיותו מופקד על תיק הביטחון, הניח את היסודות לגוף מקצועי צבאי שיעסוק בכל היבטי האספקה לכוחות הלוחמים, ובהם: אספקת מזון וביגוד, חימוש וכלי רכב, הקמת בסיסים ובינוי ליחידות השונות, מיגון התחבורה וכמובן הקצאת דלק לשינוע הכוחות. גוף לוגיסטי שכזה התאפשר בעיקר בזכות אנשי מקצוע שצברו ניסיון רב בשירותם בצבא הבריטי.

12 פרוטוקול ישיבת הנהלת הסוכנות היהודית, 12.10.1947, ארכיון בן-גוריון (להלן: אב"ג), 227582.

13 יונתן פיין, כך נולדה: הקמת מערכת הממשל בישראל 1947-1951, כרמל, ירושלים 2009, עמ' 40-41.

14 פרוטוקול הנהלת הסוכנות היהודית, 12.10.1947, אב"ג, 227582.

ועדת המצב והטיפול בסוגיית האנרגיה

תרומתו העיקרית של המנדט הבריטי בארץ ישראל בהנחת תשתית שלטונית מודרנית בארץ נסקרת באריכות בספרו של גדעון ביגר **מושבת כתר או בית לאומי**.¹⁵ תרומה זו כללה בין השאר השקעות רבות בתשתיות לתחבורה יבשתית (רשת כבישים ומסילות ברזל), תשתיות ימיות ובראשן הקמת נמל חיפה ותשתיות לתחבורה אווירית. כל זאת מתוך מגמה להבטיח חוק וסדר ולשרת את צורכי האימפריה. אמנם בספרו ביגר סוקר רק את 13 שנותיו הראשונות של המנדט הבריטי, אך הנחת התשתית השלטונית בניהול ענייני הארץ רק הלכה והתרחבה עם השנים. מחלקות מקצועיות עמדו בראשו של כל תחום (מדינה, ביטחון, כלכלה, חינוך, בריאות, רווחה ותשתיות) כדי לתכנן, לבצע, לפקח וכמובן לנהל את ענייני הארץ. במערכת השלטון המנדטורית ערב פינוי הכוחות הבריטים את הארץ היו 45 מחלקות מקצועיות. אפשר לחלקן לחמש קטגוריות: שירותים למען הציבור, שירותי הביטחון,

המחלקה המשפטית ובתי הדין, המחלקות הפיסקליות, המחלקות המנהליות ואחרות.¹⁶ הכוונה והמאמץ להקים מערכת ממשל מודרנית ולתכננה לעתיד נבעו משתי מגמות מנוגדות זו לזו: מצד אחד נדרשה ההנהגה להיערך לחילופי השלטון ולקבלת אחריות לניהול המדינה עם התפנות הבריטים (לא היה ברור אם בהיערכות זאת ישתף פעולה הממשל היוצא עם מוסדות היישוב) ומן הצד האחר, ההתדרדרות הצפויה של המצב הביטחוני לכדי מלחמה. ברור היה כי בסתירה לתכנון יסודי של חילופי ממשל, במצב חירום תידרש הנהגת היישוב להחליט החלטות במהירות ללא נוהל סדור.¹⁷

שבוע לאחר ההחלטה על הקמת 'הוועדה לדיון בשאלות השעה' התכנסו חבריה – שלושה עשר במספר – בראשותו של דוד בן-גוריון, יושב ראש הוועדה. החלטתם הראשונה הייתה הקמת ועדות מומחים מיוחדות לכל תחום ותחום, והמזכירות הראשית של אותן ועדות בראשות מזכיר הוועדה, זאב שרף, תרכז את העבודה מול ועדות המשנה.¹⁸ בן-גוריון הדגיש שוועדת המצב תעסוק באופן בלעדי בלימוד הבעיות ובהכנת תכניות לאירוע של נסיגה בריטית. עוד אמר כי מטרתה העיקרית היא להתכונן לתפיסת השלטון בידי האנשים המתאימים ולדאוג לאספקת משאבים בעוד מועד. הוועדה הראשית של ועדות המשנה ותתי-הוועדות שלה הרכיבו את ועדת המצב.¹⁹

שלוש ועדות המשנה הראשונות הוקמו ב-5 בנובמבר 1947: ועדה לענייני כלכלה ומימון; ועדת תחבורה, תקשורת, עבודות ציבוריות והכשרת כוח אדם לשירותים מקצועיים, וועדה

15 גדעון ביגר, **מושבת כתר או בית לאומי: השפעת השלטון הבריטי על ארץ-ישראל 1917-1930: בחינה גיאוגרפית-היסטורית**, יד יצחק בן-צבי, ירושלים 1983.

16 *A Survey of Palestine prepared in December 1945 and January 1946 for the Information of the Anglo-American Committee of Inquiry*, Printed by the Government Printer, Palestine, pp. 108-127. <https://tinyurl.com/2948k9mt>, ראו: 234961.

17 פיין, 'ארגון העורף היהודי לקראת מלחמת העצמאות', עמ' 682.

18 פרוטוקול ישיבת הנהלת הסוכנות היהודית לא"י שנתקימה בירושלים, 19.10.1947, אב"ג, 227583.

19 ישיבת ועדת המצב, 28.10.1948, שם, 234961.

לשירותים חברתיים, שתעסוק בחינוך, רווחה ועבודה. בהמשך הוקמו עוד חמש ועדות משנה שעסקו בכל הנושאים הדרושים להפעלת מנגנון 'המדינה שבדרך', לרבות שירות חוץ, שלטון מקומי ומערכת משפט. ועדה מיוחדת נתמנתה לענייני ירושלים. עיון במסמכי ועדת המצב וועדות המשנה שלה מלמד כי בשל צו השעה הושמו חילוקי הדעות האידאולוגיים בצד בתקופת המשבר והחברים התעלו מעל שיקולים מפלגתיים. אווירת התפוררות השלטון הבריטי, שאפיינה את תום המנדט, וההתלכדות ההדרגתית של נציגי היישוב על כל גווניו בקרב המוסדות הלאומיים, שמודרו עד כה, חיזקו את עבודת ועדת המצב.²⁰

לא כאן המקום לפרט את טיבן של כל אחת ואחת משמונה הוועדות. לעניין נושא מאמר זה תצוין ועדת משנה א שעניינה כלכלה, כספים, מסים, יצוא, יבוא, מסחר ותעשייה, אספקה שוטפת, בניין, קרקע חקלאית וסטיסטיקה. לצדה של ועדה זו פעלו עוד שלוש תת-ועדות שאחת מהן עסקה בענייני דלק ותחבורה לשעת חירום.²¹ הן ועדת משנה זאת הן תת-הוועדה בנושא דלק ותחבורה היו בראשותו של מרדכי שטנר, אשר באותו זמן כיהן כנציג מפא"י בהנהלת הוועד הלאומי, וחבר במועצת העם, שהייתה עם הקמת המדינה למועצת המדינה הזמנית. דוד הורוביץ, חבר ועדת המשנה א, שלימים שימש המנהל הכללי הראשון של משרד האוצר ונגידו הראשון של בנק ישראל, מספר בזיכרונותיו כי 'ההצלחה במאבק הצבאי לא תתכן בלי הצלחה בארגון החזית המשקית. במלחמה מודרנית, וביחוד בארץ כה קטנה, אין עורף וחזית בנפרד'.²²

במחצית דצמבר הכינה תת-הוועדה לענייני דלק ותחבורה תחזית צריכה של מוצרי הנפט שיידרשו בארץ לשנת 1948. המידע בתחזית מתבסס על ניתוח סטיסטי ועל הנחות מסוימות המבוארות במסמך על בניין, קרוסין, מזוט וסולר (שני האחרונים מכונים במסמך דלקים כבדים). על פי המסמך, אין פרסום רשמי של נתוני הצריכה בשנים 1945 ו-1946 לא של ממשלת המנדט ולא של הספק היחיד של מוצרי דלק בארץ. קרי בתי הזיקוק בחיפה. הנתונים הרשמיים האחרונים בנושא פורסמו לשנים 1939-1944 בסקר שהוכן עבור ועדת החקירה האנגלו-אמריקאית (Survey of Palestine) כמעט שנתיים קודם לכן. התחזית נשענת על נתונים אלה ומביאה בחשבון נתונים רשמיים נוספים של מחלקת הסטיסטיקה של ממשלת המנדט, המציינים את המגמה הכללית של צורכי הארץ.²³

על פי תחזית זאת, ובכללה הערכת כותבי המסמך שתהיה ירידה מסוימת בצריכה בשל מעשי האיבה בחודשים נובמבר ודצמבר, האומדן לשנת 1947 הוא כדלקמן (הנתונים בטונות):²⁴

שנה	בניין	קרוסין	דלק כבד	סך הכל
1947	145,000	94,000	320,000	559,000

20 פיין, כך נולדה, עמ' 41-45.

21 הנ"ל, 'ארגון העורף היהודי לקראת מלחמת העצמאות', עמ' 684.

22 דוד הורוביץ, בשליחות מדינה נולדת, שוקן, תל אביב 1951, עמ' 347-348.

23 Palestine's 1948 requirements of certain mineral oil products, ארכיון המדינה (להלן: א"מ), ג-119/23.

24 שם.

הנתונים לעיל ואלה שמובאים בהמשך פסקה זו כוללים את הערכת הצריכה בארץ על שתי אוכלוסיותיה – הערבית והיהודית. התחזית מתבססת על כמה וכמה הנחות, מקצתן מוסיפות מקורות גידול בצריכה משיעור הגידול הסטטיסטי התאורטי ומקצתן מוסיפות מקורות קיטון. כך, ההנחה הייתה שב-1948 תגדל אוכלוסיית הארץ נוסף לגידול הטבעי, בשל הציפייה לקלוט מהגרים רבים מאירופה. על פי הדוח, הגידול במספר התושבים יביא לצריכה מוגברת של מוצרי דלק לתחבורה, לחקלאות (השקיית חלקים נוספים בנגב), לבנייה (שרפת לבנים) ולתעשייה (ייצור תרכיזי מיצי הדורים). מנגד, מקורות קיטון שהתחזית מציינת באופטימיות כי 'קשה להניח [שיש] כאלה', עלולים לנבוע מנתונים כלכליים ירודים, לדוגמה התכווצות נפח התעבורה בשל ירידה בתחושת הביטחון בכבישים, או ירידה בכוח הצרכני של תושביה הערביים של הארץ כמו שקרה במרד הערבי הגדול ב-1936. כאמור, בהיתן הנחות אלה, זו הייתה התחזית בגין צריכת מוצרי הנפט לשנת 1948 (הנתונים בטונות):²⁵

שנה	בניין	קרוסין	דלק כבד	סך הכל
1948	162,500	102,600	377,300	642,400

התחזית האופטימית לא התממשה. כותבי המסמך לא העריכו נכונה את עוצמתם של האירועים שרדפו זה את זה בשנה שלאחר מכן והביאו לצריכה הנמוכה שידעה הארץ מתום מלחמת העולם השנייה. הם גם לא הביאו בחשבון את הסיכון בהפסקת ההזרמה של הנפט הגולמי לבתי הזיקוק כחודש לפני הכרזת העצמאות ואת הוצאת מלאי הדלק מחוץ למדינה על ידי חברות הנפט. זו הייתה תחזית שהתעלמה כמעט לחלוטין מסיכונים וגם אלה שצוינו בה, השפעתם על צריכת המשק – על פי הערכת כותביה – תהיה זניחה. תקלות באספקת אנרגיה בשל זמינות מוגבלת של מוצרי נפט והיכולת לשנעם למוקדי הצריכה היו חלק מהמציאות הקיומית של היישוב היהודי הן בשלבי הפינוי הבריטי הן לאחר מכן. תשומת הלב של שלטונות המנדט הבריטי הייתה נתונה ברובה לפינוי שקט ונטול אלימות. כוחותיהם השתדלו שלא להתערב בהתגשויות הדמים בין ערבים ליהודים והם התנערו ממצוקות האוכלוסייה המקומית, שעמן התקשו להתמודד גם כאשר היו הריבון המוחלט על הארץ.

נושא אספקת הדלק הטריד את חברי ועדת המצב כבר מיישובותיהם הראשונות. היה ברור לכולם כי נדרש מענה לוגיסטי שיתכלל את צורכי היישוב וכי ללא אספקה סדירה של דלק לא יוכל המשק להחזיק מעמד לאורך זמן. הדלק היה נחוץ להובלת חומרי הגלם למקומות הייצור השונים, להובלת המוצרים המוגמרים למרכזי החלוקה, להנעת גלגלי התעשייה לרבות אספקת דלק לתחנות הכוח הקיטוריות של חברת החשמל. הנושא דרש התייחסות לכמה עניינים: מימון ומקורותיו, אמצעי הובלה, יכולת הפקת הנפט הגולמי למוצריו בבתי הזיקוק, אגירת דלק ואחסנתו וכמובן ניהול ההכנסות ממכירתו.²⁶

25 שם.

26 פיין, 'ארגון העורף היהודי לקראת מלחמת העצמאות', עמ' 689.

באמצע נובמבר 1947 דיווח חבר תת-הוועדה לענייני דלק, בר-כוכבא מאירוביץ, שהיה בקשר שוטף עם הנהלת חברות הדלק, על הגבלות באספקת הנפט מצד חברות הדלק הזרות. הסיבה לכך, טען, לא הייתה משום התנכלות ליישוב: 'קיימות הגבלות עוד יותר דרמטיות בכל המזרח התיכון. התצרוכת בדלק בא"י גדלה מאוד וזה מקפח את יצוא הדלק'.²⁷ מתברר שמאז הקיץ לחצו חברות הדלק על ממשלת המנדט, בתמיכת משרד המושבות, להנהיג קיצוב בדלק ובפרט בבנוזין. הסיבה הייתה הצורך לספק דלק לארצות אירופה בכלל ולבריטניה בפרט, המשוועות לו כדי לשקם את כלכלתן. דווקא ממשלת המנדט היא שדחתה את ההצעה.²⁸

אגירת הדלק הייתה סוגיה מורכבת בפני עצמה. עד מארס 1948 הגיעה הקיבולת הכוללת של מכלי האגירה ל-100,000 גלון בלבד (כ-450,000 ליטרים). להובלה עצמה היו שתי חלופות: האחת, רכבת בשליטה בריטית מוחלטת, שאבטחתה לא פשוטה והייתה מוגבלת במסילותיה. האחרת, מכלי דלק המורכבים על משאיות. עלותן של הוצאות ההובלה היו גבוהות והתקציב שהוקצה לוועדת המצב היה בטל בשישים בהשוואה לצורכי המשק.²⁹ בעיה נוספת הייתה שנהגי משאיות המכל (מכליות-כביש) ששירתו את חברות השיווק היו ברובם המוחלט ערבים. עם ההחלטה על שביתה כללית של הוועד הערבי העליון בתחילת דצמבר, מיד אחרי החלטת החלוקה, נוצר מחסור בתחנות הדלק של היישוב היהודי. הבקשות לספק ליווי חמוש למכליות אלה ולהגדיל את מספר הנהגים היהודים נענה בשלילה. גם הבקשה לחכור מכליות מחברות הדלק נתקלה בסירוב, בין השאר בשל חששן מהפרת הניטרליות בין שני הצדדים הנצים.³⁰

בתי הזיקוק הוזנו בנפט גולמי מקו של 'חברת הנפט העיראקית'. מקור הנפט שהוזרם בקו זה מכירכופ (כ-2 מיליון טונה בשנה) היה בשדות נפט שבשליטה ערבית ועבר בטריטוריה שגם היא בשליטה ערבית. בשל ספיקתו המוגבלת של הקו,³¹ הגיעו גם מכליות נפט בדרך הים למפרץ חיפה (כעוד 2 מיליון טונה בשנה). חברות זרות בבעלות בריטית ניהלו את בתי הזיקוק וחברות השיווק שהפיצו את מוצרי הדלק לצרכנים השונים היו גם הן בבעלות זרה. מנהלי בתי הזיקוק היו בריטים אך כוח העבודה העיקרי (כ-2,400 עובדים) התחלק בין ערבים ליהודים – שבעות משבר נטו יחסיהן של שתי קהילות אלה בארץ ישראל להתאפיין בעוינות – ביחס של 5:1 לטובת העובדים הערבים (העובדים הבריטים הועסקו בעיקר בתפקידי ניהול בכירים ולא בתפקידי ייצור ואחזקה).³²

27 ישיבת ועדת הדלק, 16.11.1947, א"מ, גל-45515/15.

28 זהר לבקוביץ, 'הספקת הדלק במלחמת העצמאות: הבעיה, האילוצים והפתרונות', מערכות, 304 (1986), עמ' 16-23.

29 פיין, 'ארגון העורף היהודי לקראת מלחמת העצמאות', עמ' 690.

30 ישיבת תת-הוועדה לדלק ותחבורה, 24.12.1947, א"מ, ג-109/21; שיחה של מרדכי שטנר עם מנהל חברת סוקוני ואקום, 6.1.1948, שם, ג-119/23.

31 ספיקה היא כמות או מסת הזורם (נוזל, גז וכדומה) העובר דרך שטח חתך נתון ביחידת זמן.

32 Zachary Lockman, *Comrades and Enemies: Arab and Jewish Workers in Palestine, 1906-1948*, University of California Press, Berkeley 1996, pp. 327-332.

בעקבות פיגוע של אנשי הארגון הצבאי הלאומי (אצ"ל) נגד קבוצת פועלים ערבים בכניסה לבתי הזיקוק חלה החמרה נוספת במצוקת אספקת הדלק ליישוב היהודי ותכנית האגירה ספגה מכה קשה. בפיגוע נהרגו שישה פועלים ערבים בבוקר 30 בדצמבר 1947. זמן קצר אחרי הפיגוע פשט המון ערבי (שכלל כנראה עובדים ותושבים מהסביבה) על בתי הזיקוק ו-39 עובדים יהודים נהרגו. למחרת יום עקוב מדם זה בוצעה פעולת תגמול בכפרים הסמוכים בלד א-שייח' וחואסא (כיום באזור העיר נשר). בפשיטה זאת נהרגו עשרות ערבים וכן שלושה מהתוקפים.³³ בעקבות האירועים הקשים שגבו מחיר דמים משני הצדדים הושבתה העבודה בבתי הזיקוק וחודשה רק לזמן קצר ובמתכונת מצומצמת, בשל סירוב העובדים לשוב לעבוד.³⁴ ביומנו, למחרת ההרג ההמוני בבתי הזיקוק, מציין בן-גוריון כי עתה מוטלת על ההנהגה האחריות להמשיך את עבודת היהודים בבתי הזיקוק ולהבטיח את אספקת הדלק ליישוב. החשש העיקרי של בן-גוריון ושל חברי הוועדה היה פן ייפול מפעל חיוני ואסטרטגי זה לידי העובדים הערבים במפעל שמספרם בו היה גדול פי חמש ממספר עובדיו היהודים (גבוה מהיחס הדמוגרפי של הקהילות באוכלוסייה הכללית של הארץ).³⁵ סגירת בתי הזיקוק השפיעה מאוד על בריטניה ואף על ארצות הברית. בדוח שהמציא משרד הדלק והכוח הבריטי כבר למחרת האירוע מצוינים היקפי הזיקוק של המפעל שהופסקו עם השבתתו: 330,000 טונה של מוצרי דלק בכל חודש. מתוכם צורכות החברות הבריטיות (של ו'חברת הנפט האנגלו-אירנית) 250,000 טונה בחודש וחברת סוקוני ואקום האמריקנית צורכת 80,000 טונה בכל חודש. בדוח המדובר נזכרים גם יעדי ההפצה: 50 אחוזים מהכמות משווקים למדינות גוש השטרלינג (לרבות בריטניה), 30 אחוזים לאזורי סחר בריטיים ו-20 אחוזים לאזורי סחר אמריקנים, במדינות כמו מצרים, יוון, טורקיה, סוריה, לוב, אלג'יריה, מרוקו הספרדית ובלגיה.³⁶ אבא חושי, מזכיר מועצת פועלי חיפה באותה העת, ויוסף אלמוגי ממלא מקומו (לימים כיהנו שניהם כראשי העיר חיפה) טיפלו בעניין בתי הזיקוק ברגישות ובתושייה רבה. באספה כללית של עובדי בתי הזיקוק הוסברה החשיבות הלאומית בהפעלה המחודשת של בתי הזיקוק, הן לשם אספקת דלק סדירה ליישוב הנתון למלחמה, הן כדי להבטיח שהמפעל היחיד מסוגו בארץ יישאר בידי יהודים. בהצבעה שהתקיימה בתום הישיבה הצביע הרוב המכריע בעד חזרה לעבודה סדירה.³⁷ עם צמצום הייצור בבתי הזיקוק צומצמה מאוד גם אגירת הדלק והתעוררו קשיי מימון והובלה מבתי הזיקוק ליישוב היהודי ברחבי הארץ.

33 המספר המדויק אינו ידוע בוודאות.

34 דוד קורן, הטבח בבתי הזיקוק והביטחון במקומות עבודה מעורבים בחיפה תש"ח (מחברות תעוד ומחקר, ב), המרכז לתולדות כוח המגן ההגנה על שם ישראל גלילי, רמת אפעל 1988.

35 דוד בן-גוריון, יומן המלחמה, מלחמת העצמאות תש"ח-תש"ט (ערכו גרשון ריבלין ואלחנן אורן), משרד הביטחון – ההוצאה לאור, תל אביב 1982, עמ' 93.

36 *Palestine – British Oil Companies, Note by the Ministry of Fuel and Power*, 31.12.1947, British National Archive, London (hereinafter: BNA), POWE 33/1717

37 יוסף אלמוגי, בעובי הקורה, עידינים בשיתוף עם ידיעות אחרונות, ירושלים 1980, עמ' 68-69.

רעיון של בניית מסוף לדלק בנמל תל אביב גם הוא נגנז, הן בשל קשיי מימון הן בשל המגבלה שבהנחת צינור בים בחודשי החורף. התקציב הדחוק מנע גם חכירת מכלית ים לפריקת מטען דלק בנמל תל אביב.

הלחץ בקרב אנשי היישוב היהודי הלך וגבר והביטויים לו בעיתונות התקופה ומפי בכירים ממנהיגי היישוב מעידים שהם פירשו את המדיניות הבריטית כמוטה לצד הערבי. בנאום של אליעזר קפלן לפני מועצת מפא"י בתחילת פברואר 1948 הוא האשים את ממשלת המנדט 'במאמצים להניח אחריה אדמה חרוכה מבחינה כלכלית'.³⁸ לעומת זאת בעיני הערבים הייתה מדיניות הבריטים עקיבה וחד-צדדית נגדם ולטובת היהודים.³⁹ תפיסה נטועה בנרטיב ובהיסטוריוגרפיה הפלסטיניים ובקרב ההיסטוריונים מהצהרת בלפור ועד ימינו.⁴⁰ הבריטים מצדם חששו מתגובת הצד הערבי שכן כל צעד שינקטו בעתיד, לדוגמה מכירת ציוד מעודפי הצבא הבריטי לחימוש הצד היהודי בתגובה לפיגועים שיצאו מן הכפרים הערביים, עלול להתפרש כצעד לטובת הצד היהודי ונגד הצד הערבי. באותה העת (סוף פברואר) שלח ברל לוקר, נציג הסוכנות היהודית בלונדון, מכתב לאליעזר קפלן ובו דיווח על ממצאיו בלונדון ובפריז, בעקבות בקשתו של קפלן לבחון אפשרויות לרכישת דלק ממקורות שונים. במכתב מזכיר לוקר את מחירי הבנזין, את החסכון שבהובלת הדלק במכליות צובר ולא בחביות ואת עלות חכירת מכליות ים בגדלים שונים. לדברי לוקר, המחירים לייבוא דלק גבוהים ולכן יש להתאמץ ולשכנע את הספקים המקומיים בארץ, קרי, חברות הדלק הזרות, לספק כמויות גדולות יותר של דלק לצורכי המשק היהודי.⁴¹ חודש מאוחר יותר הגיב פרץ ברנשטיין למכתב זה וטען כי אין בתוכנו מן החידוש ואם לא ניתן להביא דלק בחביות אין עניין ברכש מכליות.⁴² יכולת אחסון הייתה חשובה לא פחות מהרכש עצמו, שכן בהיעדר יכולת שכזו אין לאן לפרוק מטעני צובר שיגיעו במכליות.

כחודש וחצי לאחר השבתתם חזרו בתי הזיקוק לפעילות והאספקה לחברות שיווק הדלק חודשה. המנהל המקומי של חברת סוקוני ואקום הודיע לוועדת הכלכלה של הוועד הלאומי כי עם חזרתם של בתי הזיקוק לעבודה מלאה, כל הגבלות האספקה שנבעו מהשבתת בתי הזיקוק הוסרו וכי אספקת מוצרי הנפט בחיפה תשוב למתכונת הרגילה ואם לא יהיה מצב חירום אחר, תמשיך לספק את הנדרש עד סוף 1948. גם חברת של נתנה הוראות לסוכניה לשוב ולספק את צורכי היישוב ולבטל את ההגבלות על האספקה.⁴³

בחודשים פברואר ומארס 1948, זמן קצר לפני הכרזת המדינה במחצית מאי, הוערכה מחדש צריכת הבנזין של היישוב בכ-10 מיליון גלון לשנה (כ-45 מיליון ליטרים שהם

38 'נאום של אליעזר קפלן', הארץ, 8.2.1948, עמ' 1.

39 Letter from Colonial Office to the Foreign Office, 27.1.1948, BNA, FO 371/68614

40 רשיד ח'לידי, **כלוב הברזל: סיפור מאבקם של הפלסטינים למדינה** (תרגמה מאנגלית איה בריר, מכון ון ליר בירושלים, ירושלים, 2010).

41 מכתב מברל לוקר, נציג הסוכנות היהודית בלונדון, לאליעזר קפלן, 26.2.1948, אצ"מ, S53/2089.

42 תגובת פרץ ברנשטיין לאליעזר קפלן לדיווח של לוקר, מארס 1948, שם.

43 מכתב מר רוס (Ross) מנהל סוקוני ואקום לוועד הלאומי, 10.2.1948, א"מ, ג-119/23.

כ־34,000 טונה). ההערכה של סולר ומזוט, למעט צריכת קטרי הרכבת וייצור החשמל בתחנות הכוח הקיטוריות, הייתה כ־100,000 טונה לשנה. ההערכה המעודכנת הייתה נמוכה בשיעור ניכר מזו של תחזית ועדת הדלק מאמצע דצמבר 1947, כחודשיים-שלושה קודם לכן.

בד בבד להתפתחויות בארץ ישראל, גם בעיראק הופיעו רמזים להתפתחויות שליליות מנקודת מבטם של הבריטים. עובדים בחברת הנפט העיראקית החלו להביע כעס ותסכול מההתנהלות הבריטית ודרשו מהנהלת החברה להשפיע על ממשלתם לפעול נגד מה שנראה בעיניהם מדיניות חד־צדדית של השלטון הבריטי בארץ ישראל לטובת היהודים. לדברי קצין הקישור הבריטי לחברת הנפט העיראקית, הציבור העיראקי עלול לכפות על הממשלה לנקוט צעדים נגד האינטרסים הבריטים, לרבות הפסקת הזרמת הנפט בצינור לחיפה.⁴⁴

חברות השיווק הזרות הקצו באותה עת מכסות דלק תלת־חודשיות לכל מחוז בארץ. המחסור, בשל האלימות הגוברת וחוסר הביטחון בדרכים, השפיע בעיקר על מחוז הדרום ועל מחוז ירושלים. אנשי ועדת הדלק והתחבורה ביקשו מחברות השיווק לעבור למכסות חצי שנתיות על בסיס ארצי ולא מחוזי. באופן זה ביקש היישוב לווסת בעצמו את צריכת הדלק ולהעבירו ממקומות ששרר בהם ביטחון יחסי למקומות שבמצוקה.⁴⁵ הבקשה שהוגשה פעם נוספת לחברת של כללה תוספת: הקצאת 250,000 גלון בנזין (כ־1.1 מיליון ליטרים), לסיוע בהשגת חביות לאחסון דלק ולהשלמת המלאי לירושלים. שתי הבקשות נענו בשלילה. אמנם החברה נענתה לבקשת ההקצאה של הבנזין על חשבון ההקצאה התלת־חודשית, אך הבקשה המקורית נדחתה כי 'אין לעת עתה אפשרות לזקוף כמויות בלתי מנוצלות בחודש אחד על חשבון החודשים הבאים [...] נוסף על כך מעיקה ביותר הצפיפות בתחבורת הרכבות. הנהלת הרכבת לא תוכל להקציב אלא חלק מנפח המטען שלה להעברת חומרי הדלק, הואיל והרכבות נחוצות לפינוי הצבא'.⁴⁶

באותה העת עסקה תת־הוועדה לדלק ותחבורה בעיקר בהבטחת האספקה וויסות צורכי היישוב וכן באחסון מוצרי הדלק לשימור הרציפות התפעולית. הוועדה מיעטה לעסוק ברכישת מוצרי דלק מחוץ לארץ. התפיסה הרווחת הייתה כי לבתי הזיקוק ולחברות הדלק הזרות מחויבות מלאה לאספקת צורכי היישוב בכל מקרה.

Telegram from H. M. Ambassador, Bagdad to Foreign Office, 11.3.1948, BNA, WO 44
624/130

45 זיכרון דברים עם מנהלי חברת של, 24.2.1948, א"מ, ג-119/20.

46 זיכרון דברים (סודי) בין מר בלנד וליונינגסטון, מנהלי חברת של, לד"ר אלפרד בונה, 1.4.1948, שם, ג-119/23.

משק החשמל בזמן המלחמה הבין־קהילתית

משק האנרגיה של היישוב היהודי כלל את משק הדלק ואת משק החשמל. הגם שלצורך ייצור החשמל נדרשו תחנות הכוח הקיטוריות לדלק, יש לנתח – ולו רק על קצה המזלג – גם את משק החשמל שחשיבותו לכלכלה היישובית רבה לאין ערוך. בשנת 1947 יכולת הייצור של חברת החשמל הארץ־ישראלית (PEC – Palestine Electric Company Ltd.) הייתה 76 מגה וואט באמצעות תחנת הכוח בחיפה (30 מגה וואט), תחנת הכוח רדינג מצפון לירקון (23 מגה וואט), תחנת הכוח ההידרו־אלקטרית בנהריים (18 מגה וואט) ותחנת כוח ישנה בתל אביב, ברחוב החשמל, שהופעלה בתקופות חירום בלבד בהספק של 5 מגה וואט.⁴⁷ שיא הביקוש באותה שנה היה כ־98 אחוזים מיכולת הייצור של חברת החשמל הארץ־ישראלית.⁴⁸ למעט תחנת הכוח ההידרו־אלקטרית בנהריים, שסיפקה כרבע מכושר ייצור החשמל של המשק המקומי, שאר תחנות הכוח בארץ ישראל הוזנו במזוט לרבות חברת החשמל והשירות הציבורי בירושלים, שהייתה בבעלות חברת בלפור ביטי (Balfour Beatty) הבריטית. תחנות הכוח הקיטוריות בחיפה ובתל אביב הוזנו ממקשרים ימיים שדרכם נפרק המזוט ממכליות ים למכלי החוף של התחנות.

בין העשור הרביעי של המאה ה־20 ובין ימי שלהי המנדט הבריטי בארץ ישראל גדל מספר הצרכנים ב־50 אחוזים והיה 150,000 שצרכו כ־303 מיליוני קילו וואט שעה – קוט"ש (הנתון מתייחס הן לחברת החשמל הארץ־ישראלית הן לחברת החשמל והשירות הציבורי בירושלים).⁴⁹ האוכלוסייה היהודית צרכה יותר מ־90 אחוז מסך הצריכה הזו.⁵⁰ חברת החשמל הארץ־ישראלית מכרה בשנת 1947 281,341,000 קוט"ש.⁵¹ בחינת התפלגות הצריכה של החברה לשנה זו מראה כי כ־27 אחוזים מייצור החשמל של חברת החשמל הארץ־ישראלית שימש את החקלאות (צורכי השקיה), כ־30 אחוזים יועד לתעשייה וכ־42 אחוזים למטרות אחרות (צריכה ציבורית ופרטית).⁵²

חברת החשמל הארץ־ישראלית וחברת החשמל והשירות הציבורי בירושלים סיפקו את צורכי הארץ כולה למעט ארבעה חריגים, וחשוב לציין: מפעל חברת האשלג, בתי הזיקוק ומפעל חברת המלט 'נשר', ומפעל המים של עיריית ירושלים שבראש העין, אשר משם נשאבו המים עבורה. בשל צריכת החשמל הגדולה שלהם, היו לארבעת המפעלים הללו תחנות כוח ודיזל־גנרטורים לסיפוק עצמי של צורכיהם בהיקף של כ־14 מגה וואט נוספים. תחנות הכוח הפנימיות של המפעלים צרכו גם הן מזוט וסולר להפעלתן.⁵³

47 יחידת הספק חשמלי השווה למיליון וואט.

48 חברת החשמל לישראל / דין וחשבון סטטיסטי, 2011, עמ' 80.

49 שם.

50 Fredrik Meiton, *Electrical Palestine: Capital and Technology from Empire to Nation*, University of California Press, Berkeley 2019, p. 3

51 יחידת מידה של צריכת האנרגיה החשמלית המקובלת בבתים ועסקים קטנים ושווה לאלף וואט בשעה.

52 Meiton, *Electrical Palestine*, pp. xv-xvii

53 מסמך של המחלקה הכלכלית של הסוכנות היהודית, 'כח ודלק', אצ"מ, J1/30528.

האתגרים שעמדו בפני חברת החשמל הארץ-ישראלית בזמן מלחמת העצמאות היו רבים ומורכבים ובראש מעייניהם של מנהליה עמדה הבטחת אספקה סדירה של חשמל במצבי החירום שהלכו ותכפו. בזמן המלחמה הבין-קהילתית, כאשר ערפל הקרבות והעימותים עדיין לא התפזר ועדיין לא הובן כי מדובר במלחמה של ממש, הייתה ציפייה שהבריטים ימלאו תפקיד חשוב בהגנה על תחנות הכוח וקווי המתח, כפי שעשו בזמנים קודמים של מתיחויות בין יהודים לערבים. אבל לא כך היה הדבר. הבריטים היו טרודים, כאמור, כמעט אך ורק בפינויים הקרוב מארץ ישראל. קווי החשמל שעברו באזורים של יישובים ערביים צפופים חובלו חדשים לבקרים והיישובים היהודיים המרוחקים סבלו מניתוק זרם החשמל לעתים קרובות. ליישובים שנותקו לזמן ממושך סיפקה חברת החשמל גנרטורים לאספקת חירום.⁵⁴ כוח הביטחון של החברה הורחב וקיבל לוחמים נוספים מארגון ההגנה כדי להגן על נכסי החברה וקווי הרשת שלה וכן כדי לאבטח את עובדיה.⁵⁵

בישיבת דירקטוריון חברת החשמל בלונדון בסוף פברואר 1948 סקר מנהלה של החברה, אברהם רוטנברג, את צעדי הביטחון שננקטו כדי לאפשר פעילות תקינה של החברה ולהגן על רכוש ועל עובדיה. החברה נערכה מראש וננקטו צעדי חירום לאירועי קיצון, ואלה אכן התרחשו בהמשך הזמן, כמו ניתוק קווי המתח הגבוה המחברים את שלוש תחנות הכוח. בישיבה הביע רוטנברג תקווה כי יחידה נוספת לייצור 12 מגה וואט חשמל תושלם בתוך זמן קצר בתחנת רדינג בתל אביב, דבר שיאפשר אספקת חשמל לתל אביב וסביבותיה ללא תלות בתחנות הצפוניות.⁵⁶

הפגיעות בקווי החשמל נמשכו ולמרבית האירועים ביקשו רשויות עירוניות ערביות עזרה בתיקון הקווים ובחידוש הזרם. כך לדוגמה, בתחילת מאי 1948 פנה ראש העיר של טול כרם למנהל הסניף של חברת החשמל בנתניה, אליהו גלעדי, והתחנן לחידוש זרם החשמל שכן המים לתושבי עירו נשאבו מהבארות על ידי משאבות חשמליות.⁵⁷ גם ראש עיריית נצרת, שעירו נותקה מחשמל, פנה בבקשה דומה למנהל הסניף בעפולה, יעקב סימונוב.⁵⁸ במקרה של טול כרם, סיפק גלעדי מנוע דיזל מבית ספר חקלאי לבאר המרכזית של טול כרם. ובמקרה של נצרת, תוקן קו המתח הגבוה בשיתוף פעולה של עובדים ערבים ויהודים, אחרי שהובטח לסימונוב כי ייפסק הירי על באר חברת מקורות לרגלי הרי נצרת. אמנם שני האירועים התרחשו לפני הכרזת העצמאות ופלישת צבאות ערב הסדירים ופניות מסוג זה לא היו בלתי סבירות, אך במציאות האלימה של התקופה לא היה בסיוע מסוג זה

54 מרדכי נאור, 'חוטם של אש: חברת החשמל במלחמת העצמאות', בתוך: מרדכי בראון, יצחק גרינברג, מאיר חזן (עורכים), כלכלה במלחמה: קובץ מחקרים על החברה האזרחית במלחמת העצמאות, יד יצחק בן-צבי, ירושלים 2017, עמ' 420-421.

55 אברהם זוהר, חשמל מתוך האש: חברת החשמל וההגנה 1920-1948, המרכז לתולדות כח המגן, חיפה 1994, עמ' 101.

56 דוח הדירקטוריון, 27.2.1948, ארכיון חברת החשמל.

57 ג' שרונים, 'חואג'ה גלעדי מתבקש לטול כרם', מעריב, 29.4.1966, עמ' 9.

58 זוהר, חשמל מתוך האש, עמ' 108.

דבר של מה בכך. קשרי הידידות וההיכרות לא תמיד הניבו תוצאה חיובית והמתח בין שני הצדדים העוינים נתן את אותותיו.⁵⁹

האתגר הגדול שעוד ניצב מול חברת החשמל הארץ-ישראלית היה אספקת מזוט לתחנות הכוח הקיטוריות שלה. אתגר שהיה גדול מאין כמותו אחרי הכרות העצמאות, שכן באותו היום ממש נפלה תחנת הכוח בנהריים לידי כוחות הלגיון הירדני וכוחות צבא עיראק. באחת נגרע רבע מיכולת ייצור החשמל של ארץ ישראל.

ירושלים במצור, סוגיית האנרגיה

תיאור המצור שהושג על ירושלים דורש הרחבה מיוחדת משתי סיבות: ראשית, מעמדה וחשיבותה של ירושלים בעיני הנהגת היישוב ובראשה דוד בן-גוריון. ראשי היישוב ראו בעמידתה של ירושלים חשיבות סמלית והיסטורית.⁶⁰ על פי הגישה שהנהיג בן-גוריון הייתה השמירה על ירושלים היהודית אינטרס עליון, אף שלא נכללה בתחומי המדינה היהודית. שנית, משום שחיו בה כ־100,000 יהודים, כשישית מכלל היישוב (שנייה רק לתל אביב במספר תושביה היהודים), 'זוהי בלבד עושה את המקום לחשוב ביותר'.⁶¹

על הקמת ועדת ירושלים ותפקידיה כתב בזיכרונותיו זאב שרף, מזכיר ועדת המצב, כי על ועדה אחת הוטלה הדאגה ליישובים שנועדו להישאר בחלק שהוקצה למדינה הערבית, אך משהתברר כי בעיותיהם הן ביטחוניות בעיקרן, עברה האחריות ליישובים אלה לידי ארגון ההגנה. ועדת ירושלים הייתה ועדה ייחודית. היא קיבלה לידיה את האחריות לאספקת מזון ולאגירת מים וחלוקתם לאוכלוסיית העיר. עם ניתוק זרם המים מן השפלה ארגנה הוועדה את אספקת המים אל הבתים באמצעות כלי רכב מותאמים.⁶² אחריות נוספת של הוועדה הייתה הדאגה לאספקה של צורכי האנרגיה של תושבי העיר היהודים. עד תחילת המצור בפברואר 1948 הגיע הדלק לירושלים ברכבת, שתחנתה בעיר הייתה באזור ערבי ומוצרו הופצו לצרכנים על ידי חברות הדלק הזרות. בסוף חודש זה קיבלה העיר רק כ־80 אחוזים מצריכתה והנחייה על הידוק החגורה הייתה יכולה למנוע מצב אקוטי, אך היה בה די כדי לעורר בהלה בקרב הצרכנים. ממצב של מחסור ואגירה מבוהלת היה עלול המצב להתדרדר במהרה.⁶³

59 נאור, 'חוטם של אש', עמ' 426-427.

60 מאז תחילת ההתיישבות הציונית בארץ עמדתם של מקצת מראשי התנועה והיישוב כלפי ירושלים הייתה אמביוולנטית. להרחבה ראו: מוטי גולני, **ציון בציונות: המדיניות הציונית בשאלת ירושלים, 1937-1949**, משרד הביטחון – ההוצאה לאור, תל אביב 1992.

61 דוד בן-גוריון, **בהילחם ישראל**, מפלגת פועלי ארץ-ישראל, תל אביב 1951, עמ' 90.

62 זאב שרף, **שלושה ימים: והם ג' ד' ה' באייר התש"ח - 12, 13, 14 במאי 1948**, עם עובד, תל אביב 1959, עמ' 114.

63 דב יוסף, **קריה נאמנה: מצור ירושלים 1948**, שוקן, ירושלים 1960, עמ' 95.

בחודשים הראשונים של 1948 היה נראה כי מצבו של היישוב היהודי בארץ ישראל כבי רע. הקרבות התפשטו ברחבי הארץ, ירושלים הייתה נצורה, הנגב היה מנותק והיישובים בגליל היו תחת מתקפות חוזרות ונשנות. הכוחות הערביים הבלתי סדירים התעצמו והחשש שמדינות ערב תצטרפנה ללחימה עם סיום המנדט גדל אף הוא. מצב מלאי האנרגיה ואספקתו לרחבי היישוב היהודי בארץ ישראל היו בעיה קשה אך המצב בירושלים היה קשה שבעתיים. כך נכתב בעיתון הצֶפֶה באותה עת: 'שאלת אספקת הנפט בירושלים הולכת ומחריפה מיום ליום. מכאיב לראות, טורי אנשים ונשים ובתוכם ילדים רכים וזקנים מצטופפים בבהלה תחת גשמי זעף לקבל פח נפט ויש שבמקום לצאת מהתור בפחי נפט יוצאים בפחי נפש'.⁶⁴

המושל הצבאי של ירושלים בזמן המצור היה דב יוסף.⁶⁵ יוסף היה אחראי על ניהול כל ההיבטים האזרחיים של העיר וכיהן בראש ועדת ירושלים, אם כי בפועל לא היה איש צבא והתואר ניתן לו כדי לתקף את סמכותו. ירושלים לא הייתה אמורה להיות חלק ממדינת ישראל לפי החלטת החלוקה, אך חלקה היהודי היה בשליטה צבאית יהודית. את המערכה הצבאית ניהל מפקד חטיבת עצינוני, דוד שאלתיאל, שהיה בפועל מפקד מחוז ירושלים של ההגנה.

המצור על ירושלים גרם למחסור חמור במזון, במים, בכלי נשק ותחמושת ובמוצרי דלק לצורכי מאור, לבישול ולחימום בחודשי החורף הקרים של 1948, שהעיקו על תושבי העיר הנצורה. במכתב שכתב בתחילת מארס 1948 אלפרד בונה, היועץ הכלכלי של הסוכנות היהודית, לדב יוסף, הוא כתב: 'מועט המלאי בירושלים יותר מאשר בערים אחרות. [...] למעשה יש היום מלאי של בניזין ליומיים או שלושה בלבד וכי לצרכנים הגדולים, כמו "אגד", אין נפח פנוי לאחסון של בניזין'. שירות האוטובוסים שצומצם עוד קודם, הופסק לגמרי. למותר לציין כי נסיעה בכלי רכב פרטיים נאסרה לחלוטין, לרבות שירות מוניות. במאפיות ובמפעלים חיוניים אחרים אול המלאי וגם לא היו אמצעים להחזקתו. בונה מפרט במכתבו את צריכת הדלק היומית של תושבי העיר: 20 טונה בניזין, 20 טונה קרוסין, 15 טונה שמן גז, 15 טונה שמן דיזל ו-10 טונה מזוט. המספרים שהוא נקב בהם אינם כוללים את תצרוכת חברת החשמל הירושלמית ואת צורכי ההגנה. נוסף למוצרי הנפט מציין בונה במכתב כי יש צורך דחוף באמצעי אגירה מכל הבא ליד: חביות, מכלים, פחים וכדומה.⁶⁶

על מצוקת הדלק גם במוסדות חיוניים אפשר ללמוד ממכתבו של ד"ר חיים יסקי, מנהל בית החולים הדסה בהר הצופים למנהל המקומי של חברת סוקוני ואקום בפברואר 1948: 'בית החולים ובית הספר לאחיות הסמוך לו צורכים ביחד כשני טונות של מזוט ליום או שישים טונות לחודש. בפועל, סופקו עד כה כ-36 טונות בלבד בכל חודש והיו ימים כי עקב המחסור לא ניתן היה לחמם את בית החולים ולא היה מים חמים וקיסטור הדרושים לעבודה

64 הרב נחמיה ראטה, 'בהלת הנפט בירושלים', הצֶפֶה, 8.1.1948, עמ' 3.

65 באותה העת שמו היה ברנרד ג'וזף בטרם עיברת אותו לדב יוסף.

66 שאלת אספקת נפט ומוצרי נפט לירושלים, מכתב אלפרד בונה לברנרד ג'וזף, 7.3.1948, אצ"מ, S90/941.

רפואית תקינה'. יסקי התחנן כי החברה תעשה מאמץ להגדיל את האספקה ל-60 טונות בחודש. הוא נהרג חודשיים מאוחר יותר, ב-13 באפריל בהתקפה על שיירת הר הצופים.⁶⁷ בתחילת מארס 1948 הנהיגה ועדת ירושלים שיטת קיצוב לנפט. כל משפחה קיבלה דלק לצורכי בישול בלבד (נפט), אך לא לצורכי חימום (סולר). בירושלים הייתה שיטת החימום המקובלת במרכז העיר ובשכונות המעמד הבינוני הסקה מרכזית של מים חמים, שחוממו באמצעות תנורי סולר בלבד. כך היה אפשר לשלוט באופן יחסי במכסת הדלק שחולקה לבתי האב ולוודא שתשמש בראש ובראשונה לבישול מזון ולא להסקה. בשל כך עברו חודשי החורף על התושבים לא רק ברעב ובמחסור, אלא גם בקור עז. בשל המחסור נאלצו התושבים להשתמש בתחליפים לחימום ולבישול וגדיעת עצים הייתה שכיחה למדי.⁶⁸ הקיצוב היה אישי כמו רוב הצרכים החיוניים. כרטיס נפט הכיל 24 תלושים לתקופה של שישה חודשים, וכל תלוש היה יחידת אספקה אחת שנקבעה מפעם לפעם על ידי הוועד המרכזי. העיר חולקה ל-15 אזורי חלוקת נפט; בכל אזור היו שתי תחנות חלוקה, וכל אחת מהן הופעלה על ידי ספק אחר. ההערכה הייתה שמנה שבועית היא חצי גלון נפט לנפש (כשני ליטרים), קרי כחצי פח נפט לחודש לנפש (פח נפט הכיל כ-18 ליטר שהם כ-4 גלונים). מחיר פח הנפט נקבע ל-200 מיל ועוד כ-20 מיל מס עבור ועדת האספקה.⁶⁹ עם פרוץ מעשי האיבה נאלצו העובדים והפקידים היהודים לעזוב את תחנת הרכבת ואת מאגרי הנפט הסמוכים לה. חברות הדלק הזרות היו תלויות עתה אך ורק בפועלים ערבים. משאיות מכל יכלו להגיע רק בליווי חמוש, וזה לא תמיד היה זמין. בתחילת אפריל פסקו גם משלוחי הנפט ברכבת ושירותי הרכבת הופנו לטובת מבצע הפינוי הצבאי של הבריטים.⁷⁰

ירושלים הייתה מנותקת מרשת החשמל של חברת החשמל הארץ-ישראלית ואספקת החשמל לעיר הייתה תלויה בחברת החשמל והשירות הציבורי בירושלים. כדי להזין את תחנת הכוח של החברה, נדרשה זאת ל-25 טונות דלק ביום; במכלי החברה היה מלאי מספיק לכשלושה שבועות. כמו כן, הייתה סכנה ממשית של ניתוק זרם החשמל לאזורים בשליטה יהודית משום שתחנת הכוח הייתה בשליטת הערבים. אם כן, הפעולה הראשונה שנקטה ועדת ירושלים הייתה חיבורם של מוסדות חיוניים שנקבעו בעוד מועד (כמו מאפיות, בתי חולים, מחסני קירור, בתי חרושת הנחוצים למאמץ המלחמתי ועוד) לתחנות עזר שאליהן הובאו מתל אביב דיזל-גנרטורים, המופעלים בסולר. מלאי הדלק שהיה ברשות התושבים במכלים להסקה מרכזית נאסף במכליות למחסנים שמורים היטב. דלק לא נופק ללא הוראה בכתב מפקיד בכיר.⁷¹

67 ד"ר יסקי, מנהל בית החולים הדסה למנהל סוקוני ואקום, רוס, 18.2.1948, שם, J113/7569.
 68 יוסף, קריה נאמנה, עמ' 87.
 69 יו"ר ועדת האספקה לוועדת המצב, ועד הקהילה העברית, א"מ, ג-275/4. המידות מתייחסות לגלון IMP שהוא 4.54 ליטר.
 70 יוסף, קריה נאמנה, עמ' 95-96.
 71 שם, עמ' 97.

הבעיה המתמדת באספקת לחם וחלוקתו הייתה קשורה אף היא למצוקת הדלק. רוב המאפיות היו פזורות בשכונות העיר. שתי המאפיות הגדולות היו מאפיית ברמן שצרכה כ-4 טונה סולר בשבוע ועוד כ-2.5 פחי נפט (קרוסין), ומאפיית אנג'ל שצרכה גם היא כ-4 טונה סולר בשבוע ועוד פח נפט. השלישית בגודלה הייתה מאפיית הויטמן-המשביע שצרכה כ-2.4 טונה סולר בשבוע ועוד 14 פחי נפט. שאר המאפיות, כ-30 במספר, צרכו כל אחת כ-0.5 טונה סולר בשבוע ועוד כ-1 עד 3 פחי נפט. ברוב המאפיות הקטנות הייתה אפשרות להשתמש בעץ במקום בסולר, אך רק בפחות ממחציתן הייתה אפשרות להשתמש בגנרטור חשמלי. שתי החלופות להזנה בסולר – שרפת עץ בטאבונים וגנרטורים (שגם הם צרכו סולר) – גם הם היו מוצרים במחסור.⁷²

בשל המחסור בדלק דרשה ועדת ירושלים להדק החגורה ולייעל את עבודת המאפיות.

בראשית אפריל פעלו עשרים ושש מאפיות בעיר. פירוש של מספר רב זה של מאפיות קטנות היה בזבוז חומר דלק. [...] החלטנו איפוא לצמצם את מספר המאפיות ולהעמידו על חמש, ובכך הורדנו את צריכת הדלק מעשרים ושניים טון לחמישה-עשר טון לשבוע. [...] בסוף אפריל היינו אופים עשרים ושמונה אלף ככרות לחם ליום, קצת פחות משליש הככר לנפש.⁷³

המצור המתארך והדרכים המנותקות לירושלים חייבו מתן מענה לוגיסטי מרוכז שכן לא היה די באותן שיירות שהצליחו מדי פעם לצלוח את המתקפות של הכוחות הערביים שחלשו על הדרך. השיירות שהגיעו אל ירושלים באפריל 1948 במבצע נחשון ובמבצע הראל, הקלו במידה מסוימת, אך עד מהרה שוב נותקה העיר. ביומן המלחמה ציין דוד בן-גוריון, שבוע אחרי מבצע הראל, כי: 'מצב הדלק בירושלים ברע. אנשי בטחון אמרו מקודם שיש 22,000 גלון, עכשיו מתברר שטעו. יש להם רק 5,600 גלון ולסקטור האזרחי רק 5,000 גלון. לחלוקת מים בלבד ידרשו 2,000 גלון (בשביל אוטומובילים [לחלוקת מים])'.⁷⁴ כדי להתגבר על המחסור בדלק למשאיות החלוקה הוחלפו אלה בעגלות רתומות לבעלי חיים.⁷⁵

עם פינוי הבריטים את העיר ופרוץ הקרבות הראשונים בה, נמצאה במחסני חברת של באזור שהיה כאמור עד אז בשליטה ערבית, כמות גדולה של דלק. הדבר שיפר מעט את המצב, אך לא היה בכך די כדי להתמודד עם המחסור לאורך זמן. ועדת ירושלים הזדקקה לאספקה נוספת ולאמצעים לאגירתה עד הסרת המצור על העיר, כחודשיים אחרי הכרזת העצמאות.

72 טבלת מאפיות העיר, א"מ, ג-275/4.

73 יוסף, קריה נאמנה, עמ' 89.

74 בן-גוריון, יומן המלחמה, עמ' 376.

75 יוסף, קריה נאמנה, עמ' 97.

הדלק לתחבורה עבור צורכי הביטחון

כוח האדם הצבאי של היישוב היהודי היה לא מיומן והיה נחות מספרית בתקופה זאת (רק כמה אלפים של לוחמים מגויסים), ונוסף לכך הנשק והתחמושת היו מעטים, לא היה ציוד די הצורך ואמצעי התחבורה היו דלים. רק עם תחילת המערכה והתפוררות המנדט בחודשים הראשונים של 1948 הובאה היכולת הארגונית של היישוב לידי מימוש בהתמודדות מתמדת אל מול קשיים ומצוקה לוגיסטית אמיתיים. יכולת זאת של היישוב היהודי לא צמחה יש מאין אלא הייתה פרי עבודה מתוכננת. הגם שחלק גדול ממנה נבנה 'תוך כדי תנועה', וזו לא חפה מכשלים בשל הנסיבות האובייקטיביות, הרי יד מכוונת וחשיבה יצירתית המסוגלת להוציא החלטות מן הכוח אל הפועל הייתה גם הייתה.

המערך הלוגיסטי והתחזוקתי של ארגון ההגנה לא היה מפותח די הצורך עקב אופיו המחתרתי למחצה של הארגון. אמנם התשתית הלוגיסטית הייתה קיימת, אך מקצתה הייתה מושבתת עד להתפנות הבריטים מהארץ. ההיערכות לבנייתו של צבא סדיר החלה עם החלטתו של דוד בן-גוריון, ראש הסוכנות היהודית, לשאת באחריות גם על נושא הביטחון. בארגון מחדש של מטה ההגנה הוקם אגף החימוש, שתוך זמן קצר היה אחראי גם על נושא המשק. בראש אגף החימוש והמשק עמד יוסף (רוכל) אבירד שהיה בעל ניסיון פיקודי עשיר. האגף היה פעיל עד סוף ינואר 1948 ושימש כתובת לכל הבעיות והמצוקות הלוגיסטיות של הכוחות אשר נבנו בו בזמן והיה רשות מרכזית אחת, שתפקידה תיאום של מכלול תחומי התחזוקה של ארגון ההגנה. האגף היה כפוף לדרג המדיני-ביטחוני שבראשו עמד כאמור בן-גוריון שראה בחזונו כיצד ארגון צבאי מחתרתי יהיה לצבא סדיר ומקצועי במדינה ריבונית. כמו במקרים רבים אחרים, גם בהשקפה זו הקדים דוד בן-גוריון את בני זמנו.⁷⁶

אגף החימוש והמשק התקשה לעמוד בלחץ המשימות והדרישות לאספקה של הכוחות בחזיתות השונות. גם חלוקת התפקידים והגדרת הסמכויות לא היו ברורות דיין. בן-גוריון קצר הרוח החליט פעם נוספת על ארגון מחדש של המטה הכללי של ההגנה וב-1 בפברואר 1948 הוקם אגף חדש – אגף האפסנאות (אג"א) – שאליו היה כפוף שירות התחבורה. לצד אבירד, היו אמונים על בניית האגף שני יוצאי הצבא הבריטי: אפרים בן ארצי ומונטי (לימים מרדכי) גרין. שניהם היו בזה אחר זה ראשי אג"א בתום מלחמת העצמאות.⁷⁷ תפקידו של שירות התחבורה שהיה חלק מאגף האפסנאות החדש תואר בתמציתיות כך: 'שירות התחבורה אחראי ל- א) תחבורה והובלה (מכוניות, סוסים פרדות). ב) כלי רכב, פקוח על שימושם, החזקתם ותיקונם. ג) דלק'.⁷⁸

76 זהר לבקוביץ, **אגף האפסנאות והמערך הלוגיסטי במלחמת העצמאות**, משרד הביטחון – ההוצאה לאור, תל אביב 1986, עמ' 15-16.

77 שם.

78 תקציר אג"א/7 בתוך: יוסף אבירד, **בדרך לצה"ל: זכרונות אלוף אבירד**, מערכות, תל אביב 1970, עמ' 292.

בין שלל האתגרים והמצוקות שעמם נדרשו הכוחות הלוחמים להתמודד, הן בארגון ההגנה הן אחר כך בצבא הצעיר שאך זה הוקם, היה המחסור החמור באמצעי תחבורה ותובלה ממונעים. ברשות הכוחות הבריטיים היו כ־6,000 כלי רכב (בעיקר משאיות) וכבר בתחילת פברואר 1948 הציע מטה הכוחות הבריטיים בארץ ישראל למכור אותם למרבה במחיר. בין כלי הרכב היו כ־1,200-1,700 ג'פים שהמטה הציע לחלק שווה בשווה בין שני הצדדים הנצים.⁷⁹ בתחילת מארס המליץ משרד האספקה הבריטי לקבל את הצעת הסוכנות המרכזית לרכש של היהודים למכור להם את עודפי הצבא, אחרת יאלצו לנטוש את הצידוד ללא תמורה.⁸⁰

המשימה העיקרית של שירות התחבורה, שנוהל בידי ישראל (בוגאנוב) ברנע, לימים מקימו ומפקדו של חיל התובלה, הייתה רכישת כלי רכב והכשרת נהגים.⁸¹ על פי רוב היו אלה כלי רכב משומשים שנרכשו מסוחרי גרוטאות ומעודפי הצבא של הבריטים שהיו על סף פינוי כוחותיהם מארץ ישראל. את כלי הרכב נדרש לשקם בסדנאות וחלק לא מבוטל מהם – כמו טנדרים, משאיות ואוטובוסים – נדרש גם לשריין. עד יולי 1948 טיפל השירות גם ברכישת דלק, אחסנתו, הסתרתו וניפוקו ליחידות.⁸²

במצבת כלי רכב של ההגנה ב־1 באוקטובר 1947 היו 88 כלי רכב, שחלק הארי שלהם (56) היו אופנועים.⁸³ הגדלת מצבת כלי הרכב הייתה צו השעה ואף הוקצה תקציב מיוחד לטובת רכישתם. בוגאנוב וסגנו, יקותיאל קרן, עבדו בתיאום עם יוסף אבירד ועם פנחס (קוזלובסקי) ספיר, אשר טיפל בנושא הרכש.⁸⁴ בסוף ינואר 1948, ערב הקמתו של אג"א, גדלה מצבת כלי התחבורה ל־220 כלי רכב: כמעט מחציתם אופנועים (103) והשאר (117) כלי רכב בני ארבעה גלגלים, 23 מהם משוריינים. ביום הכרזת העצמאות מנתה כבר מצבת כלי הרכב של הצבא 926 כלי רכב ובהם 190 אופנועים, 185 כלי רכב משוריינים מסוגים שונים, 222 מכוניות נוסעים (לרבות 64 ג'פים), 172 טנדרים וקומנדקרים, 100 משאיות, 29 מכליות דלק ו־28 כלי רכב אחרים (בהם 12 אמבולנסים).⁸⁵

אחת המשימות הקשות והממושכות של אג"א הייתה ארגון, ריכוז והעלאה של שיירות אספקה לירושלים הנצורה. מחסני האספקה נדרשו להיערך ליציאה מידית: גיוס משאיות מתאימות שלהן תא נהג משוריין, ריכוז נהגים המוכנים לתזוזה מידית ויותר מכך – המוכנים לסכן את חייהם. בשיירה הגדולה ביותר לירושלים היו כ־300 משאיות והיא עלתה לבירה

Telegram from H.Q. British Troops, Palestine to Ministry of Defense, 10.2.1948, 79
BNA, FO 371/68615

Telegram from British Middle East Office Cairo to Ministry of Supply, 3.3.1948, 80
ibid., FO 371/68621

באוקטובר 1948 היה שירות התחבורה לחיל עצמאי 'חיל התובלה'. זה היה החיל הראשון מבין השירותים הלוגיסטיים שהיו כפופים לאגף האפסנאות.

82 לבקוביץ, אגף האפסנאות והמערך הלוגיסטי במלחמת העצמאות, עמ' 16-17.

83 כלי רכב דו־גלגליים שימשו להעברת הודעות.

84 לבקוביץ, אגף האפסנאות והמערך הלוגיסטי במלחמת העצמאות, עמ' 70-71.

85 שם, עמ' 78-79.

בערב פסח תש"ח במסגרת מבצע יבוס. מצבת כלי הרכב שגדלה במהירות עצומה חייבה גם תגבור של אספקת דלק. חברות שיווק הדלק הן שסיפקו את הדלק לסוגיו ואספקה זו הייתה מקורה כולה מבתי הזיקוק בחיפה. ליישוב היהודי לא הייתה יכולת לאגור דלק משל עצמו. המאגרים בחברות התובלה, תחנות הדלק, מפעלי התעשייה וביישובים הגיעו ל-4,000-4,500 טונה בלבד והספיקו לשבועיים עד שלושה שבועות בלבד.

בסוף מארס 1948 אורגן חיל אוויר (אז שירות האוויר של ההגנה) בתוך הצבא המתגבש, שכלל יותר מ-25 מטוסים קלים. כמחציתם מסוג אוסטר, שכונו 'פרימוסים', נקנו מהבריטים בתחבולה ושופצו על ידי אג"א, ומחציתם הורכבו מחלקים של מטוסים שונים. בצ'כוסלובקיה נרכשו מטוסי קרב מסוג מסרשמיט, שהגיעו לארץ בחשאי מפורקים, אך המחסור בבנזין עם אוקטן גבוה למטוסים (בנזין תעופתי) היה בעיה בפני עצמה. כשלושה שבועות לפני סיום המנדט, בסוף אפריל, שאל נציג חברת של בקהיר מה לעשות בבנזין התעופתי שנמצא בשדה התעופה בלוד. בתשובה נמסר כי מאחר שבנזין תעופתי נחשב חומר לחימה יש לנקוט כל האמצעים על מנת לפנותו ובלית ברירה, להשמידו כדי שלא ייפול למי מן הצדדים.⁸⁶ הבנזין התעופתי שהיה במכל בחיפה והיה שייך לאחת מחברות הדלק הושאר באיום על פקידים מקומיים שהיו אחראים לו ובאמצעותו תודלקו מטוסי חיל האוויר.⁸⁷

אין תמה אם כן כי המאמץ העיקרי לצרכים האזרחיים והביטחוניים הופנה להבטחת המשך הפעלתם של בתי הזיקוק ורכישת הדלק מחברות השיווק ובראשן של, לפחות בתנאים המסחריים הקיימים. על כך ניצחה ועדת המצב כפי שכבר תואר לעיל ואגף האפסנאות, אז עדיין זרוע של ההגנה.

'העברת המקל'

התכניות לארגון משרדי ממשלה התבהרו בחודשים דצמבר 1947 וינואר 1948. זאב שרף, מזכיר ועדת המצב, הכין מזכר לכל אחת מן המחלקות המקצועיות הכפופות ישירות למזכיר הכללי של ממשלת המנדט ובו תיאר את מבנה המחלקה, תפקידה ותקציבה. המתווה ריכז את כל מחלקות הממשלה המנדטורית ל-12 משרדים ועוד משרד לראש הממשלה.

ב-21 באפריל 1948, בזמן שהמערכת הפוליטית הייתה שקועה בארגון ההקמה של מנהלת העם ומועצת העם הזמניות לקראת סיום שלטון המנדט באופן רשמי ב-15 במאי 1948, הגיש שרף את הדוח המסכם של ועדת המצב לדוד בן-גוריון.⁸⁸ ההמלצות המפורטות של הוועדה הועלו על הכתב והופצו בין המפלגות השונות. מזכירות הוועדה שהיו בירושלים ובתל אביב המשיכו לתפקד תחת המנגנון החדש. מאמצי העיקריים

Cairo to Foreign Office, 24.4.1948, 'Shell', Telegram from Sir Ronald Campbell 86
BNA, FO 371/68619

87 אביר, בדרך לצה"ל: זכרונות אלוף אביר, עמ' 300.

88 מנהל הממשלה במדינה עברית: הצעה למבנה המחלקות, מנגנון ותקציביו, אפריל 1948, א"מ, ג-121/19.

הופנו לשמירת הרכוש הממשלתי והעברתו לרשויות המתאימות. רק עם הקמתה של הממשלה הזמנית, אחרי הכרזת העצמאות והמעבר למנגנון הארגוני, סיימה ועדת המצב על ועדות המשנה שלה את תפקידה והממשלה הזמנית הייתה לריבון בעל סמכויות אכיפה ומרות מלאים.⁸⁹ האחריות הכוללת על אספקת הדלק הוכפפה למשרד המסחר, התעשייה והאספקה שפרץ ברנשטיין מונה לעמוד בראשו.

ב־18 באפריל 1948 התכנסה מנהלת העם לראשונה (במנהלת העם היו 13 חברים ומכאן כינויה – הי"ג) ואחרי שלב הברכות להקמתו של המוסד החדש, העלה דוד בן-גוריון את הנושא הבוער:

מלבד שאלות סידוריות פנימיות – על 'יוד־ג'מל' לטפל מיד בעניינים הדחופים, שחלקם תוצאה ממצב המלחמה, חלקם נובעים ממצב המלחמה וחלקם – מהתפוררות השלטון המנדטורי, חלקם מהתכוונותנו לקראת חמישה עשר במאי, כשהשלטון הזר יסתלק לגמרי. הדברים הבוערים הם: תחבורה, דואר, טלגרף, רכבת, תחבורה פנימית, דלק, אספקה לכוחות הביטחון ולישוב, ארגון כוח אדם לצרכי ביטחון ולצרכי המשק בתקופת שעת החירום.⁹⁰

עובדיהם הערבים של בתי הזיקוק נטשו אותם עם כיבוש חיפה על ידי ארגון ההגנה בשלהי אפריל 1948 ורבות מתושביה הערבים ברחו. בתחילת מאי 1948 החליטה ההנהלה הראשית של בתי הזיקוק בלונדון על השבתת העבודה במפעל על פי הוראות משרד החוץ הבריטי. בבתי הזיקוק נותרו מעט עובדי מפתח יהודים (השאר פוטרו) ומתנדבים ספורים מההנהלה הבריטית ואילו שאר העובדים הבריטים פונו לקפריסין. הצפי להשבתה היה כחצי שנה ומלאי הדלק יועד כדלקמן: 50,000 טונה נפט גולמי הנמצאים במכלים יועברו לרשות חברת הנפט העיראקית שתעבירם לטריפולי שבלבנון. 18,000 טונה מזוט יועד לחברת החשמל, 12,000 טונה מזוט לאוניות הצי הבריטי. ההערכה כי 20,000 טונה בניזין יישאר בארץ.⁹¹

בינתיים, במרחב הערבי המקיף את ארץ ישראל נענו מתנדבים רבים ממדינות ערב לקריאות להצטרף למלחמה על פלשתינה ולהגן עליה ועל אחיהם הערבים מפני היהודים. רגשות אנטי־בריטיים שטפו את עיראק שבה נתפסה בריטניה אחראית לגורל אחיהם בארץ ישראל. ההשפעה המידית של האירועים באווירה טעונה זו הייתה הפסקת ההזרמה בקו כירכוכ-חיפה באפריל 1948. בשל כך נסגר הענף הדרומי של קווי הנפט משדות הנפט בצפון עיראק לחוף הים התיכון. קו נוסף של 16 אינצ'ים שהנחתו כבר החלה ונועד להגדיל את ייצוא הנפט מעיראק, ננטש בסמוך לגבולות הארץ. על אף שמבחינה כלכלית השתלם לעיראק לחדש את ההזרמה גם בשנים שלאחר מכן, באווירה האנטי־ציונית הקשה ששרתה לא הייתה שום ממשלה עיראקית שהייתה מוכנה לקחת את הסיכון הפוליטי להזרים נפט

89 פיין, כך נולדה, עמ' 111.

90 בן-גוריון, בהילחם ישראל, עמ' 94. ההדגשות שלי.

91 מכתב מאת דוד אריאן לפרץ ברנשטיין, 2.5.1948, אצ"מ, ג-119/23.

דרך שטחי הישות היהודית החדשה שהתהוותה. בפעם הראשונה במזרח התיכון היה חרם הנפט לכלי נשק בסכסוכים בין-לאומיים. המשמעות של הפסקת ההזרמה הייתה ייבוש מקור הדלק של בתי הזיקוק בחיפה וחניקתו של היישוב בארץ ישראל.⁹²

אחרי הכרזת העצמאות הצליחו בתי הזיקוק בחיפה, שהופעלו בידי העובדים היהודים, לזקק את מעט הדלק שעוד נותר בתחתיות המכלים באמצעות פתרונות יצירתיים לזיקוק מוצרי נפט שהמדינה שיוועה להם.⁹³ המצור על ירושלים נמשך עוד שבעה שבועות ושיירות המשיכו לתספק באופן מוגבל את צורכי העיר עם פריצת דרך בורמה. בד בבד, בחודשי המלחמה הבאים ייבאה המדינה שלושה משלוחי דלק, עד ששבו חברות הדלק לספק את צורכי המשק: ביולי 1948 יובא מזוט בהיקף של 9,100 טונה מבלגיה, בנובמבר ובדצמבר 1948 יובאו 30,000 טונה של מוצרי נפט מרומניה ובינואר 1949 יובאו עוד 6,600 טונה מברית המועצות. באוגוסט 1948 הוסכם עם החברות של וסוקוני ואקום על חזרתן לספק אספקה חודשית סדירה של צורכי המדינה.⁹⁴

אחד היעדים המרכזיים של מדיניות הממשלה הזמנית היה ונותר, גם בקרב הממשלות שכונו לאחר מכן, הבטחת אספקת אנרגיה לישראל. הגם שהוא לכאורה עניין טכני, חיוניותו עצומה. המשק של מדינת ישראל, הצועדת את צעדיה הראשונים, התקיים בחודשי המלחמה מהיד לפה. לנוכח האיומים בהלאמת בתי זיקוק וההכרה ביכולת המדינה החדשה לייבא דלק ולשמר מלאי, השתכנעו לבסוף הבריטים להמשיך באספקה מוגבלת של דלק גם בשלביה הבאים של המלחמה וכשנה לאחר סיומה גם להפעלתם המחודשת של בתי הזיקוק.⁹⁵

דיון וסיכום

התקופה מדצמבר 1947 ועד הכרזת העצמאות במאי 1948 הייתה בסימן המלחמה הבין-קהילתית. במשך חמישה חודשים וחצי עסקה ועדת המצב בתכנון משרדי הממשלה בטווח הארוך ובניהול השירותים החיוניים בטווח הקצר. ועדה זו הייתה ועדת תכנון מרכזית ותפקידה להתכונן לחילופי השלטון ולהקים את מנגנון המדינה כאשר זאת תקום, לרבות ארגון מערכות הממשל, הלוגיסטיקה והשירותים הציבוריים וכן הכשרת כוח אדם מקצועי לניהול מוסדות המדינה החדשה ועוד. נוסף על עבודתה בתכנון שירות המדינה העתידי, עסקה הוועדה גם בצרכים השוטפים בשעת החירום שהמדינה שבדרך הייתה נתונה בה. למרות הכשלים הלא מעטים, הרי שעם הקמת המדינה ותחילת השלב השני

James Bamberg, *The History of the British Petroleum Company*, Vol. 2, Cambridge University Press, Cambridge 1994, pp. 337-338 92

יובל אליצור ואליהו סלפטר, *עלילות נפט, סיפור פריצת מצור הדלק על ישראל*, זמורה-ביתן, תל אביב 1999, עמ' 40-41. 93

שנתון הממשלה, כסלו תש"י, א"מ, פר-7134/1. 94

Uri Bialer, *Israeli Foreign Policy: A People Shall Not Dwell Alone*, Indiana University Press, Bloomington 2020, pp. 110-111 95

של המלחמה, עמדה לרשות הממשלה הזמנית תכנית בסיס מפורטת באשר לדרך שבה יש להקים מערכת ממשל, ובכך השיגה הוועדה את יעדה העיקרי.

היישוב היהודי בארץ השכיל, כאמור, להכין את עצמו בעוד מועד ליום סיום המנדט באמצעות ועדת המצב על תת-הוועדה. תת-הוועדה לדלק ותחבורה עסקה עיסוק שוטף בצורכי היישוב והייתה בקשר רציף עם גורמים שונים במשק האנרגיה המקומי: ההנהלה הבריטית של בתי הזיקוק וחברות שיווק הדלק הזרות שפעלו בארץ מצד אחד וצרכני האנרגיה המקומיים שמהם דרשה היערכות מיוחדת וניטרה את מצב מלאי הדלק של היישוב עד הכרות העצמאות מצד אחר. בד בבד נערך גם ארגון ההגנה לצורכי הביטחון והעימות הממשלם ובא. הן ההיערכות האזרחית באמצעות ועדת המצב הן ההיערכות הביטחונית והקמתו של אגף אפסנאות שינהל את הצרכים הלוגיסטיים של הצבא הצעיר שצעד את צעדיו הראשונים, היו פרי מחשבתו של דוד בן-גוריון וחזונו מוטבע גם בתחום זה.

השפעתו של בן-גוריון לא הייתה רק בגדר השראת 'רוח המנהיג', אלא גם במעורבותו האישית הפעילה והבנתו את המצוקות שעלול היישוב להיקלע אליהן ביום פקודה. יעידו על כך יומני המלחמה שכתב באותה תקופה ובהם פוזרים הערות ונתונים שונים בתחום הבעיות הלוגיסטיות, מלאי דלק וכמובן ציוד ותחמושת. אלה היו עבורו כלי עבודה חיוני בנושאים רבים ומגוונים. יומניו של בן-גוריון מעידים עד כמה היה טרוד בנושא הלוגיסטיקה בכלל והאנרגיה בפרט ועד כמה הבין הדרג המדיני הבכיר ביותר את חומרת הבעיות הניצבות בפניו. הבנתו וראייתו הרחבה של בן-גוריון הניעו אותו לתכנון מקדים ולעשייה, ולכן לא הופתע היישוב מן האתגרים והקשיים הלוגיסטיים לכשהגיעו. בצמתו מפתח מינה בן-גוריון אנשי מעש יצירתיים וחדורי מטרה, שבחישות וביוזמה מעוררות הערכה דאגו כי היישוב יקבל את מוצרי האנרגיה הנחוצים לו בחזית וגם בעורף, שלא פעם, היו אחת.

משק האנרגיה של ארץ ישראל המנדטורית בדמדומי השלטון הבריטי הוזן מנפט גולמי שהגיע לחיפה הן מקו צינור הנפט כירכופ-חיפה של חברת הנפט העיראקית והן מייבוא של נפט גולמי ממקורות האספקה בשדות הנפט של אבאדאן במפרץ הפרסי שהופק על ידי חברת הנפט האנגלו-אירנית. רוב מוצרי הנפט שזוקקו בבתי הזיקוק בחיפה יועדו לשווקים מעבר לים, אך גם סיפקו את צרכיה של כלכלת היישוב היהודי וכן של כלכלת האוכלוסייה הערבית שחיה בארץ באותה עת. אירופה שיוועה למוצרי נפט שכן תעשיית הזיקוק שלה נפגעה ברובה בשנות מלחמת העולם השנייה, במחצית הראשונה של אותו העשור. שיקולים ואינטרסים מסחריים ולחצים להפנות את מוצרי הנפט המזוקקים למקומות אחרים בשל אינטרסים אימפריאליים היו גם הם, אך למעט המצב הקשה בירושלים בשל המצור עליה ולמרות החשש מפני מצוקה חריפה של דלק, דווקא בחודשי המלחמה הקשים מפברואר ועד מאי 1948 עשו חברות שיווק הדלק מאמץ כן לספק ליישוב היהודי את הצורך החיוני בו, במגבלות ובאילוצים שנבעו מכורח הנסיבות. אמנם הן לא נעתרו לבקשות להגדיל מכסות שנדרשו בשל הצורך ההולך ומתרחב ולא הסכימו להגדיל את מלאי הדלק שנדרש לזמינות תפעולית, אך הן גם לא עצרו את ההספקה.

הנציב העליון עזב את הארץ באמצע מאי והמנדט הבריטי הסתיים רשמית, אבל פיגוי הכוחות הבריטים נמשך עוד כחודש וחצי. הבריטים ביקשו להבטיח יציאה מסודרת ככל האפשר של כוחותיהם, בשלב זה ללא כל התערבות בנעשה בארץ ישראל המדוממת. הבטחת האנרגיה של היישוב היהודי הייתה למורכבת עוד יותר שכן הזנת הדלק מעיראק חדלה באחת, בתי הזיקוק בחיפה שבתו ממלאכתם בהיעדר נפט גולמי להזנתם, וחברות השיווק הזרות מצאו עצמן קרועות בין דרישת בעליהן והחששות לנכסיהן ובין לחצים ומחויבות ללקוחותיהם המקומיים באווירה של חוסר ודאות. האחריות המלאה לסוגיית האנרגיה מאותה העת הייתה של הממשלה הזמנית, והיא הייתה תלויה בחברות האנרגיה הזרות.

תקופת ההכנה המוקדמת של ועדת המצב, אשר הועידה את הפעילות בנושא אנרגיה למשרד התעשייה, המסחר והאספקה יצרה – בעזרת האנשים המתאימים – את הרציפות המבצעית שנדרשה למדינה, שזה אך נולדה. אמנם לרשות קברניטי המדינה עמדו אנשי לוגיסטיקה מצוינים בעלי כישורים וקשרים, אך אליה וקוץ בה; אלה לא היו מצויים בנבכי הסחר בנפט גולמי ומוצרי, שנדרש כעת לייבאם גם בשל הצורך במוזט להפעלת תחנות הכוח הקיטוריות של חברת החשמל. בעלי בתי הזיקוק (חברת הנפט האנגלו-אירנית וחברת הנפט של) היו נתונות ללחץ מדיני כבד לעניין הפעלתם מחדש, ונדרשה מדיניות חוץ נבונה כדי להתגבר על מכשולים רבים בדרך. על כל אלה נוספה בעיית קופת מטבע החוץ המדולדלת של היישוב, והוא נדרש להחליט כיצד יקצה את משאביו הכספיים לרכש החיוני להבטחת ביטחונה וכלכלתה של המדינה שבדרך.

רכישת מוצרי נפט משוקי חוץ הייתה אתגר מורכב, מה גם שהמשק בארץ ישראל צרך כאמור את מוצרי הנפט שלו אך ורק מחברת בתי הזיקוק המקומית שבשליטת חברות בבעלות בריטית. גם שיווק מוצרי הנפט ושינועם ליעדי ההפצה נשלטו בידי חברות זרות. למרות זאת, לצד ההצלחה היחסית בשמירת הרציפות התפעולית, שגתה ועדת המצב ולא תכננה ונערכה לייבוא נפט גולמי ומוצרי שיידרשו למדינה ריבונית בשל תפיסת ההנהגה המקומית כי לבתי הזיקוק ולחברות הדלק הזרות מחויבות מלאה לאספקת צורכי היישוב וכי יהיה אפשר לכפות מחויבות זו עליהן. ייצוב משק האנרגיה נמשך עוד חודשים רבים ונותרו עוד בעיות רבות לפתור, לרבות פיתוח היכולת לתמרן בין שחקני האנרגיה הגדולים בזירה הבין-לאומית ובזירה האזורית הן ברמת ממשלות הן ברמת חברות.

חוסר הוודאות והיעדר השליטה של קברניטי היישוב גרמו ליצירת תלות, אך בסופו של דבר אספקת צורכי האנרגיה של המשק הארץ-ישראלי הייתה מרכיב מהותי בהצלחת היישוב לעבור את התקופה הקשה. ערב הכרזת העצמאות נעשתה ארץ ישראל, ומדינת ישראל עוד עשרות שנים אחרי הקמתה, למעין אי אנרגטי. בהיעדר מקורות אנרגיה עצמיים הייתה הארץ תלויה לחלוטין בייבוא נפט גולמי, כמו מוצרי דלק ואמצעי ייצור מקומיים לאספקת האנרגיה החיונית הדרושה לה.