



עלייתה ושקיעתה של תל אביב

הופעתה בחופי חיפה בשנת 1935 של אניית הפאר הציונית הראשונה "תל אביב" שינתה את מפת הימאות העברית לבלי שוב. הדרמה של שנות פעילותה המועטות משתווה רק לסופה העגום. צחוק הגורל הוא ששנים מאוחר יותר סיימה את דרכה בנסיבות קודרות לא פחות ספינת מסע נוספת, הפעם תחת כנפי הצי הישראלי, שנשאה את שמו של לא אחר ממאיר דיזנגוף | **אילן שחורי**

בסוף מאי 1935, זמן קצר לאחר שהחלים זמנית ממחלה קשה, כשהוא חלש ונעזר במקורבים, עשה מאיר דיזנגוף את דרכו לחיפה. הוא לא יכול היה לוותר על הטקס הגדול, המרשים והמפואר שעמד להתקיים בנמל העיר, עם בואה של אניית הנור סעים הראשונה של הצי העברי המתחדש לחופי ארץ ישראל. דיזנגוף, כשנה וחצי לפני מותו, עשה מאמץ עליון לקבל את פני אניית "תל אביב", שנשאה את שמה של העיר שאהב ועמד בראשה, למעט הפסקה קלה, במשך 25 שנה. דיזנגוף אהב גם את הים. ב־1921 והוא בן 60 נתפס מתרחץ עירום בחופי תל אביב, אך חיבתו למים ולעולם הספנות הייתה מוקדמת הרבה יותר. כבר ב־1904, טרם נתמנה לראש העירייה, הקים וניהל יחד עם שלושה שותפים חברת ספנות גדולה, מ. דיזנגוף ושות'. החברה, למרבה הפלא, קיימת עד היום כחלק מחברת הספנות צים. דיזנגוף עצמו זכה לאחר מותו להנצחה על ידי חברתו, באניית המשא "מאיר דיזנגוף", ששייטה בראשית שנות ה־50 בקו ישראל–אמריקה.

הגעתה של אניית "תל אביב" לחופי ארץ ישראל עוררה גאווה והתרגשות גדולה לא רק בקרב תושבי תל אביב אלא בארץ כולה. אניית הפאר הגדולה, שעל סיפונה משרתים מלחים בני היישוב, ובעיקר שמה העברי, היוו אז דרמה של ממש. אמנם פעילותה הימית של אניית הנוסעים "תל אביב" הייתה אפיזודה חולפת בהיסטוריית הימאות העברית המתחדשת, שהרי בסך הכל פעלה בארץ פחות משנתיים, אך הופעתה חוללה תפנית מיוחלת, בהיותה כר לימודי לעשרות ומאות אנשי וקציני ים שמילאו לאחר מכן את הצי הסוחר הישראלי.

ארנולד ברנשטיין, איש עסקים יהודי־גרמני אמיד, היה האחראי לפריצת דרך היסטורית זו של אנייה עברית מודרנית. יליד 1888 מברסלאו, גרמניה, בנו הבכור של איש עסקים גרמני שפשט רגל, הקים בשנת 1919 בהמבורג חברה לספנות, שבסיסה היה בניו יורק ואשר אניותיה שייטו בקו גרמניה–אמריקה. עליית הנאצים לשלטון פגעה בעסקיו הנרחבים ובצי בן עשר אניותיו של ברנשטיין, וזה החל לחפש דרכים להוציא את הונו מגרמניה במהירות. היו אלה ימים שבהם משפחות יהודיות אמידות עוד הצליחו בדרכים אלו ואחרות לחלץ את כספן מגרמניה, וחלקן עשו דרכן אל מחוץ לאירופה בסיוע חברתו של ברנשטיין. מש־נודע לקבוצת יהודים בעלי עסקים כי ברנשטיין מבקש למכור חלק מאניותיו תמורת מטבע גרמני, חברו אליו, רכשו אחת מאניותיו, ויחד הקימו בסוף 1933 חברת אניות חדשה בשם Palestine Shipping Co. Ltd. – חברת ספנות ארץ ישראלית. האנייה שנגרעה מחברתו של ברנשטיין הייתה אניית משא, בתפוסת ברוטו של 10,000 טונות.

מטרת החברה החדשה הייתה ברורה – להפוך את האנייה לסמל עברי באמצעות המרתה לאניית נוסעים מהודרת. היעד היה להגיע תוך שנה לנמל חיפה, ולפ־תוח קו נוסעים מפואר: חיפה–טרייסט–חיפה. ארנו־לד ברנשטיין התוודע בזכות קשריו לאיש ספנות ציוני ארץ ישראלי בשם יוסף (ברנרד) הרשקוביץ' ומינה אותו לנציג החברה החדשה בחיפה. הרשקוביץ' הפך לימים לאביהם של סמי ויולי עופר, בעליהם של אחת מחברות הספנות הגדולות בעולם.

לאחר שיפוץ ארוך הפכה אניית המשא הישנה, שנב־נתה ב־1904 ונשאה תחילה את השמות Colonia ו־Polynesia, לאניית נוסעים מפוארת שזכתה לשם העברי "תל אביב". אורכה עמד על 136 מטרים ורוחבה 15.5 מטרים. לאחר השיפוץ היו בה כמה סיפונים רחבים ונוחים, והאנייה הצטיינה במע־כת אוורור יעילה, כנראה הראשונה מסוגה בים התיכון. מתוך מודעות ברורה, החליטו בעליה לפתוח בה מח־לקת נוסעים אחת בלבד. בכך הייתה האנייה המחודשת לחלוצת מחלקת התיירים בקווי הים התיכון; תאיה היו מרווחים ובעלי אמבט צמוד, היה בה אולם אוכל גדול, וכל 400 נוסעיה הרגישו שווי זכויות. "תל אביב" נסקה למהירות 13 קשר, ואף על פי שצרכה כמות גדולה של פחם, הייתה לפי העדויות נקיה ומסודרת למופת.

הבעלים ניסו ככל יכולתם להשוות לאנייה העברית החדשה אווירה עברית־ציונית מושלמת. כל צוות "תל אביב" התהלך במדים; הקצינים עטו בנוסף לפסים על שרווליהם סמל מגן דוד, והמלחים חבשו כובעים וע־ליהם הסרט "אניית תל אביב". כדי לא לפגוע ברג־שות הציבור הדתי, הותקנו באנייה מטבח וחדרי אוכל מיוחדים לשומרי כשרות, כמו גם בית כנסת מהודר. כשעגנה "תל אביב" לראשונה בנמל חיפה מנה צוותה 142 איש, בכללם שני יהודים שוטפי כלים. שנתיים אחר כך כבר עבדו בה 132 יהודים. קברניטה הראשון של "תל אביב" היה רב חובל לידק והקצין הראשון היה רב חובל הנס רוזנטל. המכונאי הראשי היה אמיל רוזנטל.

כל עת שיצאה האנייה מהנמל או הגיעה אליו נוג־נה על סיפונה "התקווה", למורת רוחם של ערביי נמל חיפה. רב החובל זאב הים מספר בספרו "ספינות מס־פרות – תולדות הספנות העברית" כי מנהל נמל חיפה דאז, רוג־רס, קרא אליו את יוסף הרשקוביץ' ודרש שלא יניפו עוד על התורן הקדמי דגל עברי, אלא את דגל המנדט הבריטי על פלשתינה. הרשקוביץ' כמובן סירב. האנייה המפוארת עוררה התרגשות עצומה בקרב יהודי אירופה, והעיתונות הכללית באותה תקופה לא יכלה להתעלם ממאורע חשוב שכזה. ב־18 בפברואר 1935, כמה שבועות לפני הגעתה לחופי ארץ ישראל, פורסם בלונדון מאמר מערכת קצר על האנייה היהודית החדשה, תחת הכותרת "אל הים", וכך נכתב: "הסוּס־

חימין: אניית הקיטור "תל אביב" (חולטן קלוגר, לע"מ)



טיקה הנאצית יורדת מטה מן התורן, ומעלה-מעלה עולה סמלה של ארץ ישראל ומתנופף ברום. היהודים רוכשים את אנייתם הראשונה. גדול הוא תפקידו של העם העברי בהיסטוריה של העולם. הם הנחילו לעולם שתי דתות וגם פילוסופים רבים, ואנשי מדע ואמ-נות אשר לא ייספרו מרוב. ואולי תחשבו, כי אין זה גזע צבאי? הרומאים יספרו לכם אחרת – היהודה המכבי. אולם אנשי ים? לא! אפילו שלמה החכם שאל את הצי של חירם מלך צור כדי להשיג את זהב אופיר. 'כי אני תרשיש למלך בים עם אני חירם; אחת לשלוש שנים תבוא אני תרשיש נושאת כסף וזהב, שנהבים וקופים ותוכיים'. 'אני תרשיש' – היו אנשים מספרד, אולם העם הזה לא איחר עדיין את המועד. גזע זה שהוא יודע להסתגל יותר מכל האומות שעל פני האד-מה, יכול יוכל לצאת גם אל הים".

יום הגעתה של האנייה "תל אביב" לחופי חיפה ב־22 בפברואר 1935 היה ליום חג של ממש. רבים נהרו לח-זות בפלא הגדול הניצב על המים מול הר הכרמל. בין המבקרים הרבים הייתה גם משלחת מכובדת של פרנסי עיריית תל אביב ובראשם ראש העירייה מאיר דיזנגוף, שבנוכחותו הודבק סמלה של עירו על דופן האנייה.

וכך אמר בין היתר כבוד ראש העיר, אשר נשא באירוע דברי ברכה מרגשים: "מי אלה כעב תעופינה וכיונים אל ארובותיהם. אלה הם נידחי ישראל השבים אל מולדתם מכל ארבע כנפות הארץ, נישאים על כנפי נשרים באניות יהודיות ודגל ציון על ראשן. מי פילל לנו, ששם הקסם אשר בו קראנו את העיר העברית שהקימונו על חולות ישימון רק לפני 26 שנים, יתייצב לפנינו היום גם בצורת אנייה הנושאת עליה בגאון את שמה ואת דגלה של עירנו זו, והמעלה אלינו אחים גר-לים מכל ארצות פזוריהם. ימי חג גדול הם לנו הימים האלה בהם עוגנת האנייה 'תל אביב' בפעם הראשונה במימי ארצנו.

"אנייה זו לקחה עליה תפקיד כפול: להביא לכל חופי ימים את שם עירנו, המסמלת תחיית ישראל באר-צו, ולהציע אל חוף מבטחים של מולדת את כל גולי ציון, השואפים לקומם את הריסותיה ולהחיות את שממותיה. אנייה זו ובעליה מחדשים את המסורת ההיסטורית הנפלאה של יורדי ים עבריים ופותרים לפנינו אופקים חדשים מחוץ לגבולות יבשתנו".

ב־17 במאי 1935 נרשמה האנייה "תל אביב" בספ-רי נמל חיפה כאניית נוסעים מספר 1 (S.S. א/ק), ובאותו יום כבר הניפה את הדגל העברי. עשרה ימים לאחר מכן עשתה "תל אביב" בפעם הראשונה את הדרך מחיפה לנמל טרייסט, כשעל סיפונה תיירים יהודים ואחרים שרכשו כרטיס בארץ ישראל.

צרות מטרייסט

מאורעות חשובים רבים הקשורים בתחיית הימאות

הישראלית התרחשו באנייה. חברי הקונגרס ה־19 שנסעו ללוצרן בקיץ 1935, התקבצו יחדיו על סיפר-נה כקונגרס ציוני זוטא ודנו בבעיות דיומא; די למנות עם הנוסעים את דוד רמז, אבא חושי, דוב הוז, ברל כצנלסון, גולדה מאיר, פולה בן גוריון ואחרים. רבים ראו ב"תל אביב" את התגשמות חלומו של בנימין זאב הרצל, על אודות אנייה עברית מנווטת בידיים עב-ריות, המסיעה צירים לקונגרס ציוני. ההצלחה אכן האירה פנים לאנייה בצעדיה הראשונים: כמות המטען שהובילה היה קטן משום שהיבואנים והיצואנים היו קשורים עם חברות אניות זרות, ואילו 400 המקומות המיועדים לנוסעים היו תפוסים כמעט תמיד.

אך השמחה הגדולה שהביאה ההפלגה העברית הראשונה הייתה קצרה, קצרה מאוד. הצלחת האנייה הייתה לצנינים בעיני מתחריה הזרים ואלה הערימו לא מעט קשיים, בעיקר בעיכובי אספקת מים ומזון, איחור במתן נתיבים ועוד. הפלגתה באותם ימים בקו טרייסט-חיפה-טרייסט נגסה קשות ברווחיה של חברת הספנות האיטלקית "לוידי טריאסטינו", שעד הגעתה של "תל אביב" היה מסלול קו זה בבעלותה המסורתית, והיא עשתה ככל יכולתה לסלק את הספי-נה העברית מהאזור. כחלק מניסיונות הפגיעה החליטו החברות האיטלקיות להכניס למסלול של "תל אביב" אניות גדולות ומודרניות, תוך כדי הורדה דרסטית של המחירים. מהלך זה פגע באופן משמעותי ברווחיה של "תל אביב", ולאחר שנתיים של הפלגות רצופות קשיים, התערער מצבה הכלכלי של החברה המפעילה. יוסף הרשקוביץ', הנציג בארץ, ומנהלי החברה לחמו ללא הרף להצלתה. הם גייסו לעזרה את דוד רמז, אבא חושי וברל לוקר, אך נכשלו. לפי דרישת חושי ובגיבויו של רמז, המזכיר הכללי של ההסתדרות בשעתו, רכשה ההסתדרות העובדים את 2,000 מניותיה של החברה, ברם גם זריקת הרגעה זו לא אפשרה לה להחזיק מעמד מעבר לחודשיים נוספים בלבד.

ב־1937 נקראה "אספת חירום" להצלתה של החברה והאנייה "תל אביב" בהשתתפות רבים מראשי היישוב. באספה נשמעו דברים קשים בעיקר מצד בעלי החב-רה ומנהליה בארץ על חוסר יכולתם להמשיך. יצחק רוקח, בנו של שמעון רוקח – מייסד נווה צדק ומראשי ענף הפרדסנות בארץ, נכח באספה והתנדב להשקיע 10,000 לירות א"י להצלת האנייה, בתנאי שגם הסר-כנות היהודית תשקיע סכום זהה. אליעזר קפלן הודיע כי הסוכנות תתנגד להצלתה של האנייה ולהשקיע בה כספים, מחשש להיכנס לעימות עם ממשלות זרות וב-עיקר עם ממשלת איטליה. עמדתו התקיפה של קפלן הכריעה את הכף וחברת Palestine Shipping Co. Ltd. החליטה למכור את אניית "תל אביב".

וכך ב־1936, בתום שנתיים של פעילות, פסקה האנייה להפליג, וזמן קצר לאחר מכן, בראשית 1937,

נמחקה "תל אביב" מהרישום הארץ ישראלי. הספי-נה נמכרה לחברה יפנית בשם "קייטאגה אסאקיצ'י" מאוסקה, והיא חזרה לשמש כאניית משא בקו למזרח הרחוק. ככל הנראה במהלך מלחמת העולם השנייה נפגעה האנייה באוקיאנוס ההודי וטבעה.

לימים כתב דוד רמז בספרו "לרוח הים", שראה אור ב־1951, על הפרשה העצובה של האנייה "תל אביב": "ואני, ברשות חברים, ברצוני להציב ציון למפעל חלוצי זה של יוזמה פרטית, אשר מקץ מלחמת קיום נואשת בא בשלום עליו – והיישוב העברי, על מור-סדותיו ואישיו והוגיו, והתנועה הציונית על מוסדו-תיה ואישיה ומפלגותיה, ילווה בשתיקה לעולם שכולו טוב, ואולי גם ירווח למישהו, כי חדלה התביעה החיה והתוכחה המטרידה של יצור עברי ימי, המבקש חיים ומגן [...] ואני נוטל רשות לשאול: עצם הופעת אניית נוסעים עברית ארץ ישראלית, המחברת את ארץ יש-ראל לאיטליה, כלום לא היה בה משום כיבוש מיוחד במינו? כלום לא הגיע למניעי המפעל הזה עידוד וסעד בכל הצורות האפשריות? וכלום אין זו מחובת המור-סדות העליונים לשקוד על הזדמנויות שאינן חוזרות על נקלה – או עליהם לעמוד מנגד ולבקש הצדקות להתחמקות? מהי משקיות ציונית: כיבוש או הסתכ-לות? היש לנו רשות, כי תהיה לנו אנייה עברית שלנו, קו עברי שלנו, צי עברי שלנו? היש לנו רשות לוותר למישהו על הרשות הזו? לכולם – לא רק לנו – הע-לייה שלנו? לכולם – לא רק לנו – הפרי שלנו הנשלח? מדוע אפוא היה כלי שיט עברי זה טרף ליריביו? מדוע לא נמצא במוסדותינו הכוח לעמידה גלויה לצד המפעל החלוצי בחייו ומדוע לא גאלוהו במותו? מדוע נמכ-רה האנייה "תל אביב" ליפנים? [...] בעלי העסק קראו לעזרה – הם היו מוכנים, באין ברירה, למחוק את כל ההפסד של התקופה הראשונה, לשם הצלת גוף המפ-על ועתידו, הם היו מוכנים לקבל מרות לאומית – אך גואל לא בא. שום גואל. לא גואל – שותף, לא גואל –

מימין למעלה: צוות האנייה תל אביב בנמל חיפה (זולטן קלוגר, לע"מ)

מימין למטה: פועלים ערבים של הסוכנות היהודית מקבלים את פני העולים (זולטן קלוגר, לע"מ)

למטה: חדר האוכל של אניית תל אביב (באדיבות אילן שחורי)





למעלה: משרדיו של מאיר דיזנגוף בעיר התחתית של חיפה (באדיבות אילן שחורי)

מימין: מבחר גזרי עיתונים המדווחים על הגעשה באניות

גרץ" שטה ארבעה ימים במרחק של 20 מיל מהחוף בין ארצות הברית וקנדה מבלי שהצוות יוכל להשתלט על רב החובל החמוש. לבסוף יצא אביו בסירה אל האנייה ושכנע אותו לרדת ממנה. הפרשה לא מנעה בסופו של דבר את עסקת מכירת החברה בראשית 1953. שלוש אניותיה וגם הסוכנויות עברו לרשות "צים", והסוכי נויות ממשיכות לפעול תחת השם המקורי עד היום. היינץ גרץ עצמו התיישב בטירה עתיקה ליד פירנצה, וכתב ספר על הצייר ון גוך.

ב־27 בינואר 1951, בעת ששטה "מאיר דיזנגוף" באוקיינוס האטלנטי, פרצה באנייה שרפה גדולה, והיא ננטשה על ידי צוותה ועמדה לטבוע. פריגטה בריטית ששטה בקרבת מקום נחלצה לעזרתה, ובסיוע מלחי האנייה, כשמטוסי חיל האוויר האמריקאי חגים מעל, הצליחו להצילה מטביעה. "מאיר דיזנגוף" נמכרה לח־ברת Neptune Transportation S.A, הונף עליה דגל פנמה ושמה שונה ל־Neptune. ב־1959 נמכרה פעם נוספת תחת השם Marina D וכעבור שנה פור־קה לגרוטאות. ■

אילן שחורי הוא עיתונאי, חוקר תולדות תל אביב וארץ ישראל ומורה דרך מוסמך. פרסם כמה ספרים בנושא; באחרונה הוציא לאור מהדורה חדשה ומעודכנת לספרו "חלום שהפך לכרץ", עם תוספות לכבוד שנת המאה של תל אביב. שחורי מקיים הרצאות על ראשית תל אביב והחיים בה בשנותיה הראשונות ועורך סיורים על פי הזמנה ליחידים, קבוצות ואורחים מחו"ל, במבחר מסלולים ברחבי תל אביב וארץ ישראל, בעברית ובאנגלית. כמו כן, שחורי עורך ומפעיל את אתר "תל אביב שלי", המתמקד בתולדות העיר ובו אפשר להזמין את ספריו: **www.mytelaviv.co.il** | **ילן@mytelaviv.co.il** | נייד: 052-7747748

לפניות והזמנות: דוא"ל: **ilan@mytelaviv.co.il**

נה זו הגיעו לארץ ישראל רוב עולי העלייה החמישית מפולין.

בין השאר ייצגה חברת מ. דיזנגוף ושות' גם את חברת הספנות האמריקאית Isthmian, אשר בבעלות חברת הפלדה U.S. Steel. ב־1950 רצתה Isthmian להיפטר משלוש אניות המשא הישנות בנות השלושים: Steel Mariner, Atlanta City ו־Montgomery City, וגרץ רכש אותן בעסקה כלכלית טובה. הראשונה הפכה ל־"אברהם גרץ", על שמו של אביו של בעל החב־רה. Atlanta City הפכה ל־"מאיר דיזנגוף" והאחרונה ל־"הנרייטה סולד". אורכה של "מאיר דיזנגוף" היה 135 מטרים ורוחבה המרבי 17 מטרים. היא הייתה מסוגלת להוביל מטענים בגודל של כ־10,000 טונות.

העסקים של החברה שגשגו; האניות הפליגו בקו אמריקה–ישראל והיוו תחרות רצינית ל"צים". מאחר שלהיינץ גרץ היו קשיים מתמשכים בהשגת מטענים לאניותיו בקו ישראל–אמריקה, הוא נכנס בשלהי 1952 למשא ומתן עם "צים – חברת השיט", שהציעה לר־כוש את חברתו. כשנודעו פרטי העסקה, נתקף בנו אדן משבר פסיכוטי חמור, שהניע אותו למעשים קיצוניים על מנת לבטל את צעדי אביו. הוא עלה בראשית דצ־מבר על "אברהם גרץ", שעגנה באותה העת בניו יורק, פיטר את רב החובל והשתלט על פיקוד האנייה. לאחר שהייתה האנייה מחוץ למים הטריטוריאליים של אר־צות הברית הכריח את האלחוטאי לשלוח מברקים לראש ממשלת ישראל, לשר התחבורה, ליועץ המשפטי של הממשלה ולעיתון "מעריב", שבהם תבע למנות את אביו לשר התחבורה ואותו עצמו למפקד חיל הים. אם דרישותיו לא ייענו, איים, יטביע את האנייה. "אברהם

חברת "אל ים", שנשאה את השם "תל אביב". האנייה התפרסמה ב־14 בדצמבר 1951, היום שהתנגד צוותה בכוח להשתלטות המשטרה עליה, בעת שביתת הימאים הגדולה. בפברואר 1963 רשמה "אל ים" אניית צובר שהפליגה כ־20 שנה תחת השם "תל אביב". אולם שתי אניות משא אלה לא הצליחו אפילו להתקרב למ־פעל האדיר של אניית הנוסעים המקורית, גאוותו הג־דולה של היישוב במחצית שנות ה־30.

תלאות האנייה "מאיר דיזנגוף"

מאיר דיזנגוף, ששלט 23 שנה ביד רמה על תל אביב, זכה כאמור לאנייה שתישא את שמו. הפעם הייתה זו אניית משא, תחת צי הסוחר הישראלי, ששטה כשעל תורנה מתנוסס דגל ישראלי חמש שנים בלבד (1950–1955).

דיזנגוף, מהנדס כימי במקצועו, היה איש עסקים רב־תחומי מעבר לעיסוקיו הפוליטיים. לאחר שנכשל בניהול בית החרושת לבקבוקי זכוכית שהקים הברון רוטשילד בכפר הערבי טנטורה ב־1891, יצא לאודסה ב־1895, ופחות מעשור לאחר מכן שב ועלה בשנית לארץ ישראל. בשנת 1904 ייסד ביפו יחד עם חברו זאב גלוסקין את חברת "גאולה" לרכישת קרקעות. במקביל עסק בייבוא מכוונות, והקים חברה לשירות עגלות מכניות להובלת נוסעים לירושלים ולמושבות, במקום הדיליז'נס הנמשך על ידי סוסים. שנה לאחר מכן, במשרדו בבניין סוקסוק ברחוב בוסטרוס ביפו (היום רחוב רזיאל), הקים דיזנגוף יחד עם עוד שני שותפים ולאחר מכן שותף שלישי את חברת מ. דיזנגוף ושות', שהייתה פעילה בפיתוח המסחר בארץ ישראל ובקשרים כלכליים עם ארצות חוץ. עוד לפני תום הע־שור החלה החברה לעסוק בהפעלת סוכנות לאניות ובייצוג חברות ספנות בארץ ישראל.

שלושת שותפיו של דיזנגוף היו מאיר אריסון, לי־מים אביו של תד אריסון, שהקים את חברת הספנות הגדולה בעולם "קרניבל קרוז ליינס", השותף השני היה היינץ גרץ והשלישי רפאל מלץ. בהסכם ייסוד השר־תפות הוסכם שלאחר פטירתו של אחד מהם יועבר חלקו בבעלות לשותפים האחרים, תוך פיצוי כספי למשפחתו. בנובמבר 1945, לאחר פטירת שני שותפיו, נותר היינץ גרץ בעליה היחיד של החברה.

חברת מ. דיזנגוף ושות' המשיכה לשאת את שמה המקורי גם בניהולו היחיד של גרץ, והיא הפכה להיות אחת מסוכנויות הספנות החזקות והמבוססות ביותר בארץ, וגרץ נבחר כנשיא לשכת הספנות בחיפה. הח־ברה ייצגה חברות ספנות וחברות מסחר גדולות וחז־קות בכל העולם. בשנות ה־30 הייתה החברה הסוכנת של אניית הנוסעים הגדולה "פולוניה", שהפליגה אחת לשבועיים ממל קונסטנצה בחוף הים השחור ברומניה דרך איסטנבול ופיראוס לנמל חיפה ובחזרה. בספ־י



פודה, לא גואל – משקיע, לא גואל – מלווה, לא גואל – מציל. לא בעוד האנייה מתאמצת לקיים את עצמה. לא בצאת נשמתה".

לאחר קום המדינה הונצח השם "תל אביב" בשתי אניות של צי הסוחר. מנובמבר 1949 הופעלה במשך כ־12 שנה אניית משא בקו ישראל–אמריקה מטעם