

(המשך מעמוד 11)

לשלוש מנוסעי השיירה את הזכות לנסוע באופן חופשי היתה פגיעה חמורה בחופש התנועה של האזרחים. כל החיכוך לא עזר. המשטרה עמדה על כך, כי היא דמוקרטית, היא תכפה על הנהגים מתי ואיך לנסוע ולאן.

שש המכוניות הראשונות עברו את ה"מחסום". הן התקבצו יחד, במרחק 200 מטרים מן המחסום, ונהגיהן חיכו לשיחורור יתר המכוניות. אך המחסום לא נפתח. המכוניות פשוט נכלאו. ואז החליטו ראשי השיירה: אם אין מרשים לשיירה הזאת לנסוע לירושלים — לא יסע איש לירושלים או ממנה. הם חסמו את הכביש לכל רוחבו.

שמונה הפתק

לתגובה זאת לא ציפתה המשטרה. קציני ירושלים היו רגילים, שבדברים מסוג מתקבלות תמיד דרישותיהם. אלא שבשיירת השבת היו הפעם אלמנטים בלתי רגילים. אמנם אפשר היה לטעון, כי השיירה היתה המשך למאבק החילוניים על חופש התנועה בכירה, אולם היה בה גם משום התחלה חדשה. עצם רעיון השיירה הממונעת העיד על כך. רעיון זה נוסה בשתי שיירות השלום, שערכה רשימת העולם הזה — כוח חדש במערכת הבחירות. באותן הזדמנויות הוכח, כי רכב נותן יתרונות טקטיים שאין למסע רגלי לתמונה של קציני המשטרה, וגם של כמה מוחתיקי המלחמה בכפייה הדתית, הסתבר כי שוב לא יסתפקו החילוניים בדיבורים. הם מוכנים לחתום ובשטיה שלא נוסתה בארץ: ההתנגדות הפאסיבית. ברגע זה, כאשר נערכה התייעצות בין ראשי השיירה, שאל מישור: "איפה ויקטור שמוטוב?" הסתבר שהוא הסתלק. במשך כל אותו בוקר שבו אנשים ושאלו: "איפה שמוטוב?" והתשובה חזרה והייתה: "הוא הסתלק!"

בני הקיבוצים, וכמה מפעילי החטיבה הצעירה, רתחו מבושה על ההסתלקות. אבל הם לא הלכו בעקבות הה"כ שלהם, אלא נשארו עד הסוף. אחד מהם, דויד מרגלית מהראל, אף היה בין 13 העצורים של אותו יום.

כניעת המשטרה

ברגע שנחסם הכביש, היה ברור כי לא נותרה אפשרות של פשרה: אחד משני הצדדים יהיה חייב להיכנע. המשטרה הזעיקה מיד תגבורת של כ-100 שוטרים, מצויידים בקסדות, אלות וזמגנים. שתי מכוניות גרר הובאו למקום. אחת מהן

* ביניהם: עורך הדין אורי הופרט, ד"ר רם מואב, וראש מערכת העולם הזה שלום כהן.

אחרי מערכת הבחירות נכנסת עתה

תנועת העולם הזה — כוח חדש לשלב התארגנות

האוהדים והפעילים מוזמנים להשתתף באסיפות הכינון של החטיבות האזוריות במקומות הבאים:

● **רמת גן, גבעתיים, בני ברק**

ביום ג' 7.12, בשעה 8.30 בערב. מי שלא קיבל מכתב הזמנה אישי יוכל לפנות טלפונית לאחד המספרים האלה: 729423, 732940, 727755.

● **ירושלים**

ביום ד' 8.12, בשעה 8 בערב, בבית החלוצות, רח' אבן גבירול 14. דמי כניסה 2 ל"י לכיסוי ההוצאות.

● **נתניה והסביבה**

ביום ה' 9.12 בשעה 8.30 בבית ד"ר דין, רח' וייצמן 61.

תושבי נצרת

ביום שישי זה, 3.12 בשעה 5.30 אחרי הצהריים תיערך אסיפת עם בקולנוע דיאנה. ידברו

אורי אבנרי שלום כהן אחמד מסארווה

על הנושא: **המאבק על עריית נצרת**

נשאה את סמל עריית ירושלים. אולם מכוניות הגרר לא יכלו לגשת אל רכב השיירה: בין הגרר לבין הרכב השתרעו נוסעי השיירה על הכביש.

במשך קרוב לשעה ניסתה המשטרה לנהל משא ומתן. לשוא. ראשי השיירה הכריזו: נפנה את הכביש רק כאשר תביטח לנו המשטרה, כי לא תחסום את דרכנו לירושלים. ואילו המשטרה טענה: בחוצות הבירה מתרכזים מאות בניישיבה, ישפך דם אם תיכנס השיירה.

אנשי ירושלים, המכירים מקרוב את בני עירם, ידעו כי לא יקרה דבר בהיכנס השיירה, שכן היא תעבור ברחובות הר ראשיים, הרחק מן השכונות החרדיות ו מרחובות המדינה. לכל היותר יצק מ"י שהו בו. אולם לו גם היתה טענת המשטרה נכונה, הרי תפקידה היה לדאוג שהקנאים הדתיים לא יפרעו לתנועה ברחוב הראשי. במקום להגן על השיירה,



הגרירה של המשטרה הגיעה ל כל ביטוי בגרירת מכר ינות. בתמונה: שוטרים גוררים אחת המכוניות.

העדיפה לעצור אותה — מפחד האיום הדתי. סברה אחרת: לוי אשכול עצמו נתן הוראה לבל תורשה השיירה לעבור בעיר, ולעשות רושם על תושביה. הנסיון להעביר את המכוניות טיפין טיפין נועד לטשטש רושם זה.

בעוד עוזי אורנן מנהל שיחות עם קציני המשטרה, נטל אורי אבנרי את הפיקוד על החסימה. כאשר נערכו השוטרים ל"מיבנה קרב, והחלו מסתערים על אנשי השיירה, נתן אבנרי את ההוראה: "להשת"ח על הכביש! להשיב בהתנגדות פאסיבית!" אורנן, שכל כשרונו הדיפלומטי לא הביא לפשרה, מיהר להצטרף אל ה"שוכבים על הכביש".

השוטרים גררו, דחפו, הרימו ואף היכו. לרוב התנהגו בהתאפקות, אך אחדים מהם עסקו במלאכתם בהנאה סאדיסטית גלויה. קורבן שהותקף פעמים רבות: היה אורי אבנרי, שחסינותו כחבר-כנסת לא עמדה לו מול השימוש בכוח. תוך כדי מאבק רצוף, הצליחה המשטרה לפנות מסלול-מעבר ב"כביש מכיוון שהמטרה היתה להגיע בכל זאת לירושלים, ומכיוון שכל מכוניות ה"שיירה היו עתה מרוכזות במקום אחד, הכריז אחד מראשי השיירה: "לעלות על המכוניות ולנסוע לירושלים" — בשיירה לא נסכים לתכתיב המשטרה! ניסע ביחוד! המכוניות הראשונות זזו. ואז שוב ניס"ת המשטרה את הטכסיס הישן, ביקשה לחסות את המעבר כדי שלא תיווצר שיירה. שוב נעצרו המכוניות הראשונות, ושוב נשמעה הקריאה: "לחסום מחדש את ה"כביש!"

הפעם כבר לא היתה המשטרה מוכנה לכך. חסימה חדשה היתה משתקת את התנועה עד הלילה. המשטרה הודיעה שהיא מוותרת ללא תנאי: המכוניות יכולות לנסוע — כשיירה. וכך היה: השיירה הגי עה לירושלים, מסרה את מכתב-המחאה למשרדו של טדי קולק.

הודות להתערבות המשטרה במוצא, לא היה כל צורך להגיש את המכתב לאש"כ. הוא יכול היה לקרוא את האזהרה שנכללה בו בכל עתוני ישראל והעולם.

13
איוחז

על הצורה בה בוצע חלום קבעו כי חוק אשדוד הוא

בניית נמל זה היא פרי הזינוק של כלכלת ארצנו בשנים האחרונות... בניית נמל זה פותחת שערים לדרום, לנגב ולירושלים. וסימנה — קליטת המיליון השלישי בעשור הקרוב...

מילים אלה אינן פסוק מן הנאום, שראש-הממשלה עומד לנאום ב"לדצמבר, בפתיחה חגיגית של נמל אשדוד. מילים אלה שייכות כבר להיסטוריה. הן, ואלפים אחרות דוגמתן, פורסמו במשך שנים בחוברות הפירסומת של רשות הנמלים, ובנאומים מלאי-רגש של לוי אשכול ושר-התחבורה דאז, שהושמעו באוזני אלפי מוזמנים מכובדים ב"3 במרץ 1961, בטקס ממלכתי בירושלים, בחוף אשדוד.

יתכן שהפעם יימונע לוי אשכול מהשתתפות במעמד החגיגי של פתיחת הנמל. כי ככל שהתקרב מועד הפתיחה, התברר שלא יושמעו נאומים נמלצים, לא יוזמנו אורחים חשובים ולא יוכרוזו הכרזות על ניצחון לאומי.

כל המעורבים בעניין — אלה שהחליטו על בניית הנמל, אלה שהשגיחו על המשך הבנייה ואלה שביצעו את העבודה — לא היו מעוניינים הפעם בפירסומת רעשנית מדי. הם היו מוכנים להסתפק בפתיחה צנועה ושקטה.

הצניעות היתה מוצדקת בהחלט. כי גם למומחים מעולים בפירסומת, קשה היה למצוא

פירמידה

הפעם נעימה לשיר-הניצחון הלאומי. כי אם היה כאן ניצחון, הרי זה בראש וראשונה, ניצחונה של שיטת ביזבוז כספי הציבור.

★ ★ ★

ההתחלה המוכנה

ביסודו של נמל אשדוד עומדת עובדה אחת שאינה ניתנת לעירור: כבר בשנת 1948 היה ברור לכל אנשי המשק הארצי, שבעתיד הקרוב לא יוכלו נמל חיפה ונמלים קטנים אחרים לננות על דרישות הכלכלה הישראלית המתפתחת. כדי למנוע זעזועים רציניים בעתיד, עלה כבר אז הצורך לחפש דרכים להיחלץ מהמשבר הצפוי.

על סמך עובדה זו נעשו, מיד אחרי קום המדינה, צעדים ראשוניים. היו אלה דחקא צעדים הגיוניים. בשנת 1949 פתחה קבוצת מומחים מהחברה האמריקאית קנאפ, טומטס ואבט בסקר ראשון של חופי הארץ. העבודה נעשתה לפי הזמנתה של ממשלת ישראל, ותוצאותיה היו עשויות להשפיע בצורה מכרעת על מסקנות-היסוד בתיכנון פיתוח הנמלים. עבודת הסקר נמשכה כשנה, ובשנת 1951 מינה שר-התחבורה דאז ועדה בין-משרדית לאיתור סופי של מקום הנמל החדש. הוועדה לקחה בחשבון לא רק את הנתונים של המחקר הימי, אלא גם את הנימוקים הכלכליים והפוליטיים של המדינה. בפברואר 1952 הוגש לממשלה דו"ח הוועדה. שמונה מבין עשרת חבריה הציעו לאתר את נמל העתיד בשפך נחל רובין במרחק-מה צפונה מתל-אביב. שני הנוותרים — בהשפעת נימוקים פוליטיים-ציוניים בלבד — הצביעו על שפך נחל לכיש, ליד איסדוד הערבית, כמקומו של הנמל. עד כאן התנהל הכל לפי הכללים המקובלים בכל מדינה בעולם. נבדקו התנאים הגיי אוגרפיים והימיים, הוספו אליהם תנאים כלכליים ותחזיות פוליטיות. על סמך כל הנתונים האלה נתקבל סיכום סופי, שנראה סביר מכל הבחינות. אך מכאן והלאה התחילו העניינים להתגלגל לפי שיטה ישראלית מובהקת.

עוד בטרם התקבלה החלטה סופית של הממשלה, נעשו כבר במקום עובדות מוגמרות: בסוף 1955 הובאה קבוצת-עולים ראשונה לחולות אשדוד. כעבור זמן קצר הוחל בבניית תחנת-כוח במקום. ומה שהיה חשוב עוד יותר: התקבלה החלטה על קביעת סופו של צינור מאילת — באשדוד.

לבסוף, בניגוד לכל הדעות ולכל הגיון, חתמה ממשלת ישראל ב"22 למאי 1955 חוזה עם החברה האמריקאית פרדריק ר. האריס להכנת תוכנית-אב לנמל אשדוד.

★ ★ ★

מחירו של החלום

ההיסטוריה המקורית של נמל אשדוד דומה להפליא להיסטוריה של מפעל ענק אחר: המוביל הארצי.



האבן הראשונה

31 ביולי 1961: הנחת אבן-הפינה של נמל אשדוד. לטקס המפואר בחולות החוף הוזמנו אז 5000 אורחים שרים, חברי-כנסת ודיפלומטים: ל"1 בדצמבר 1965, מועד הפתיחה הרשמית, לא הוזמן איש.