



# נמל אשדוד: כתבה שניה על דרך-היסורים של הנמל, שעלה

שובר-הגלים הענק, בעת ובעונה אחת התברר גם שהספקת האבן בכמות הדרושה לעבודה תקינה אינה בכוחו של ה- ספק: חברה לבנין ולעבודות ציבוריות — שגם היא שייכת לקונצרן של סולל-בונה.

כבר אז היה ברור, שמועד גמר העבודות של השלב הראשון — שלב ההדריס — 15 בדצמבר 1964, אינו מציב ארזי בתנאים כאלה, לפי החוזה, כל יום של פיגור חייב את הקבלן בתשלום פיצויים עד 15 אלף דולר. כחצי שנה אחרי הנחת אבן-הפינה, הכיעו הצרפתים את נכונותם לפי רוש מן השותפות.

היה זה, כשביל הממשלה, אות-האזעקה הראשון של המשבר הגדול והבלתי-ימנע. אז עוד היה אפשר להקן את הטעות, ואומנם נעשו מאמצים בכיוון זה, הוחלט לפנות, בבושת-פנים, לקינור אינדיבידואלי, אותה חברה אמריקאית, שהצעתה נפסלה במיכרו לפני כשנה.

האמריקאים, אחרי הנסיון הראשון, לא נתלהבו במיוחד מן ההצעה הישראלית. לבסוף, אחרי מיבצע שיכנוע ממושך, הם הסכימו והעמידו את תנאיהם: תוספת של 2.5 מיליון דולר למחיר העבודה, 50 אחוז בשותפות, וזכות-הנהלה בלעדית. הממשלה הסכימה, החברה של סולל-בונה הסכימה גם היא, ולאחר מימי מארס 1962 נקבע מועד חתימת החוזה החדש.

ואז, שלושה ימים אחרי החלטה עקרונית בוועדת השרים הכלכליים, התפוצצה הפצצה. המו"מ הופסק, העסקה בוטלה, והוכרז על שותפות חדשה לבניית הנמל. השותפים החדשים לא היו כל-כך חדשים. היו אלה החברה

כלכליים של ישראל במדינות הגדולות, בעלות נסיון ימי מוכר. הדיפלומטים הישראליים נתבקשו לערוך בדיקות על יכולתן של חברות בארצותיהם לעמוד בתנאים הקשים של העבודה המיועדת. שנית — יצאו נציגי הממשלה לחו"ל, שם התקשרו עם 23 חברות נבחרות, והציעו להן שהת-פות במיכרו הישראלי. ולבסוף התקבלו שבע הצעות, משבע החברות הטובות ביותר.

על ועדת המיכרוים המיוחדת, שהחלה בעבודתה בינואר 1961, היה להחליט איזו חברה היא הטובה ביותר. ואיזו הצעה היא המתאימה למשק הישראלי. הוועדה החליטה שי-מבין כל חברות בעלות המוניטין הבינלאומי, החברה הי-ראויה לבצע את המיפעל הגדול והמסוכן ביותר במדינה — היא חברה ישראלית. היתה זאת החברה לעבודות חוץ ונמלים של סולל-בונה.

למרות השם הימאי, לא עסקה החברה מעולם בבניית נמ-לים. אך בחירתה היתה חוקית בהחלט: הצעתה היתה הווליה ביותר. יחד עם זה היו בהצעות של סולל-בונה נקודות רבות, שפסלו אותה מיסודה. היא לא ענתה על כל דרישות המיכרו, ותוכנית-העבודה והספקת-החומרים היתה מעורפלת מדי. אך זה לא השפיע במאומה על ההחלטה.

כבר אז, בדיוני ועדת-המיכרוים, הביעו אנשי-המקצוע את הסתייגותם וספקותם אם אומנם ניתן לבצע תוכנית אלה. אך לא אנשי-המקצוע היו הקובעים. ההכרעה הסופית היתה בידי חברי הוועדה, המיצגים את "הצד הציבורי": פקידים בכירים של הממשלה.

זלת הכותרת של פעולותינו בשנים האחרונות היה דבר הקמת נמל-אשדוד. וזאת עלי-אף חוסר-ההכנה של אלה, אשר עשו להרפות את ידנו על-ידי טיפול קל בבעיות, אשר אני התרנו, והתגייסנו בכל-יכולנו להתי-גבר עליהן. לנו היתה הקמת הנמל עמוקה-מים בדרום ה-ארץ — כצו החובה הלאומית, כנושא של זיקרה לעם ה-יוצר בארץ הזאת.

מגענו שביצוע הנמל יימסר לקבלן חו"ל, ונאלצנו לשם שיכנוע כביכול לצרף אלינו שותפי חו"ל, עד שהיתה השותפות, שלא הצדיקה את עצמה, והחברה הקבלנית הי-הסתדרותית נרתמה, היא כלבד למאמץ הביצוע הגדול. הי-עניין החדש, אם כי תוך מאבק גדול עם הים הפתוח והסוּעָר והחוסר-האמון של כתבי-העיתונות בעיקר, אשר הכל ברור וגלוי להם, זולת כוחו היוצר של הקבלן הצי-בורי, שנשא על כתפיו את נסיונו בן 45 שנות בניין-הארץ, והעמידו לרשות בניין הנמל.

עכשיו עומד הנמל להיגמר ולהימסר לממשלה, לצרכי הובלת פרי-ההדר וכל ייצוא אחר. ייזכר כל מי שעורר ב-משימה וייסלח גם למעוטי-האמונה, ולכלבד שילמדו לקח וישאבו ממעיינות האמונה והעידוד — לחזק את ידי ה-בונים. אנו מאמינים ששמרנו על כבוד המדינה וכבוד ה-הסתדרות ויוקרת העם היוצר, וכל בר-לבב ונאמן עם עצמו יעריך כראוי את מאמצנו הגדול, שהוכתר בהצלחה.

# שרשרת השערוריות

לעבודות חוץ ונמלים והחברה לבנין ולעבודות ציבוריות — שתי חברות של סולל-בונה, שבמשך שמונת החודשים הרא-שונים תרמו יחד לכשולון החמור — האחת באירגון כושל, והשניה בהספקת-אבן כושלת. עתה, כפרס, קיבלו את השלי-טה המלאה בנמל אשדוד. והשותף השלישי, הצרפתי, נשאר בשותפות באופן סימלי, ללא אחריות, כבעל הציוד שהובא וישעתיד היה לבוא.

היה זה מיפנה שלישי, בלתי-צפוי ובלתי-הגיוני בקודמיו בהיסטוריה הקצרה של נמל אשדוד. אך לא היתה זו הפתעה כשביל אותם שידעו מה מתרחש מאחורי הקלעים. הם ידעו גם שהיה בכך הגיון-מה, אם כי לא היה זה הגיון כלכלי, אלא מפלגתי ומשפחתי.

הריב המשפחתי בסולל-בונה פרץ בין שני הבוסים ההסי-תדרותיים, לפני שנפתח המיכרו הבינלאומי. היתה זו מלחמה בין שמחה גולן, הבוס של חברה לעבודות חוץ, לבין הלל כהן, המנהל של חברה לבנין, על זכותם לתואר של בונה נמל אשדוד. המלחמה הסתיימה בהספקת-אש וחלוקת-תפקידים ומינות: גולן קיבל את הנהלת הבנייה, ואילו כהן קיבל את המונופול הבלעדי להספקת אבן.

המלחמה פרצה מחדש, כשהוחלט על שינוי בהרכב הקבל-נים וצירוף החברה האמריקאית. במשך שלושה ימים נמשכו דיונים קדחתניים, לאו דווקא במוסדות המדינה, אלא במשרדו של מזכיר ההסתדרות, אהרון בקר. ההחלטה הסופית התי-קבלה ברחוב הירקון, שם ויתרו לוי אשכול ופנחס ספיר על עמדתם הממלכתית, לשם החזרת חלומות במשפחת מפא"י הגדולה.

## לוח השערוריות

לוח המפורט של בניית נמל-אשדוד הוא גם הלוח של שרשרת ארוכה של פנצ'רים ושערוריות. אלה הם התא-ריכים החשובים בלוח היסטורי זה: 31 ביולי 1961: הונחה אבן-הפינה של הנמל. הוזמנו

לצד הציבורי הזה היה אופי לאומי, פטרוטי טהור. נמל אשדוד תוכנן ביסודו כמיפעל-הראווה של ישראל, כהפגנת-הכוח של המדינה החדשה, כאור לגויים. כדי שהאור יהיה בולט עוד יותר, רצוי שתבנה את הנמל חברה ישראלית מקורית, ולא חברה זרה.

כך נתקבלה במיכרו הצעתה של חברה לעבודות חוץ ונמ-לים ולא, למשל, הצעת החברה האמריקאית קינור אינדי-ביינג, הידועה כמובתה בינלאומי מעולה בעבודות-ים. אחרי הניצחון המבריק נאלצה סולל-בונה להכניס שינויים בהצ-עתה המקורית, כדי להתאימה לדרישות המיכרו, דבר ש-ייקר את המחיר ב-100,000 דולר, אך לא היה בכך כדי לשנות את ההכרעה שנפלה ושהוכרו עליה חגיגית כבר קודם לכן.



## ריב במשפחה הסתדרותית

כדי לחפות על חוסר-נסיונה הבוולט, הופיעה החברה של סולל-בונה יחד עם שותף מנוסה: שלוש חברות צרפתיות, שהתאחדו לצורך זה. החלוקה בתוך השותפות הבטיחה רוב מכריע לסולל-בונה: 55 אחוז, לעומת 45 אחוז של הצרפתים. למרות החלוקה הזו היה — לפי ה-חוזה — מיועד לשותף הזר תפקיד חשוב: הנהגה המק-צועית והספקת הציוד הכבד, שלגבי השימוש בו לא היה לאנשי סולל-בונה כל מושג.

לא עבר זמן רב, והשותפים הצרפתיים הבינו שבעיסקת אשדוד הם נכנסו עם ראש בריא למיטת חולה אנוש. מנהלי סולל-בונה ראו בבניית הנמל הזדמנות לסיפוק האמביציות של חברתם, ולא היו מוכנים לוותר על ניהול מלא ובלעדי. אף הצעה צרפתית אחת על אירגון העבודה לא התקבלה. נוסף לכך, מיד בהתחלה נפתחה שרשרת השערור-יות, כשהחברה המפקחת, פרדריק הריס, גילתה את ה-ליקויים הקאטאסטרופאליים בטיב האבן, המיועדת לבניית

במילים אלה התפאר הלל כהן, מנהל חברה לבנין ו-עבודות ציבוריות של סולל-בונה, בחזית הסתדרות פועלי הבניין.

גם במילים אלה הכל. גאוה לאומית מפותחת ונימה הסי-תדרותית מסורתית של עבודה עברית. ביקורת מבריקה על חסרי-אמונה, וסלחנות יהודית טובת-לב. שחצנות של מי היג מוצלח וסיסמה סוציאלי-דמוקרטית על "כוחות העם היוצרים".

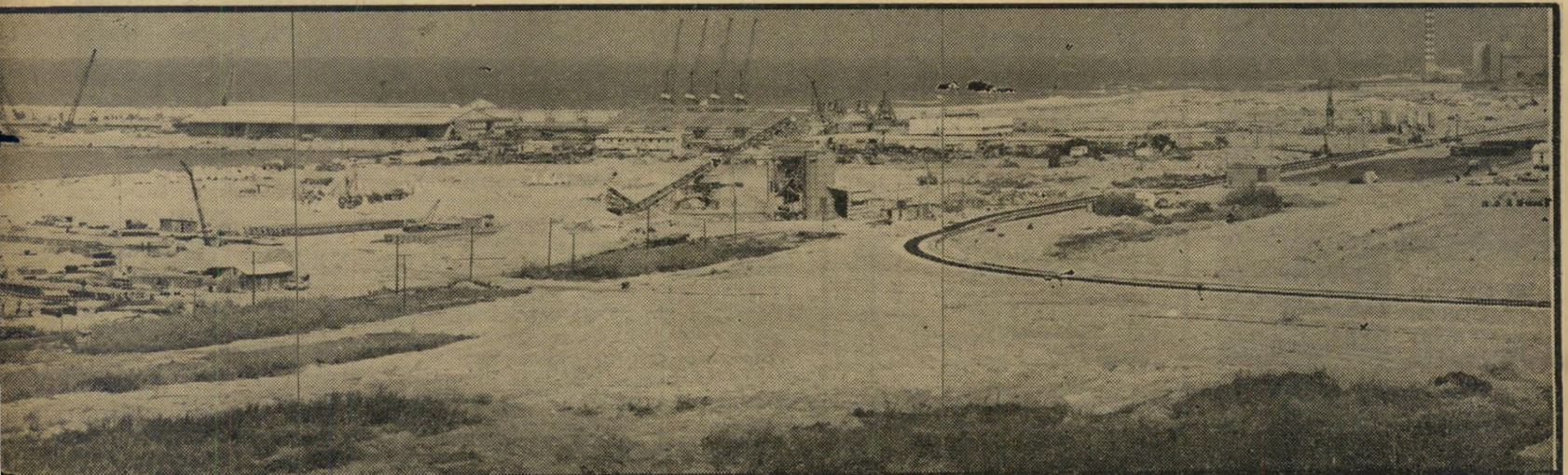
אך מעל לכל יש בהן מידה של חוצפה, שקשה למצוא דוגמתה.



## הניצחון המבריק של סולל-בונה

כשהוחלט, נגד הגיון כלכלי כלשהו, על בניית הנמל באשדוד דווקא, ולא במקום מתאים יותר, וכשעובדה חברה אמריקאית תוכנית-אב לנמל החדש היה ברור שההיה זאת עבודה ללא תקדים בארץ. נמלים בתנאים דומים הוקמו רק במקומות בודדים בעולם, וגם זה על-ידי חברות בעלות פוטנציאל עצום. איך זה קרה אם כן, שאת ביצוע נמל אשדוד הצליחה לקבל דווקא חברה ישראלית? הכל התנהל לפי שיטה מקורית, אופיינית לטיפול בנמל חדש מיום הולדתו. כמו באיתור מקום הנמל, היתה גם הפעם התחלה הגיונית ומקובלת. וגם הפעם חל מפנה פתאומי בשלב המכריע, שהרס את ההתחלה ההגיונית לחלוטין.

כשהחלה הגיונית ומקובלת בא מיכרו בינלאומי. לכך היו סיבות מרובות. בין היתר — העבודה, שחלק ניכר של תקציב-ההשקעה בא כהלואה של הבנק הטוטמי (27.5 מיליון דולר), שהעמיד כתנאי לכך את מסירת העבודה על סמך מיכרו. לפי כל הכללים הבינלאומיים. את התנאי הזה היתה מוכנה ישראל למלא לכל פרטי הפרטים. ראשית התקשר משרד-התחבורה עם הניספחים ה-



כך נראה נמל אשדוד ביום האחד בדצמבר 1965 — היום בו התכנסה מועצו