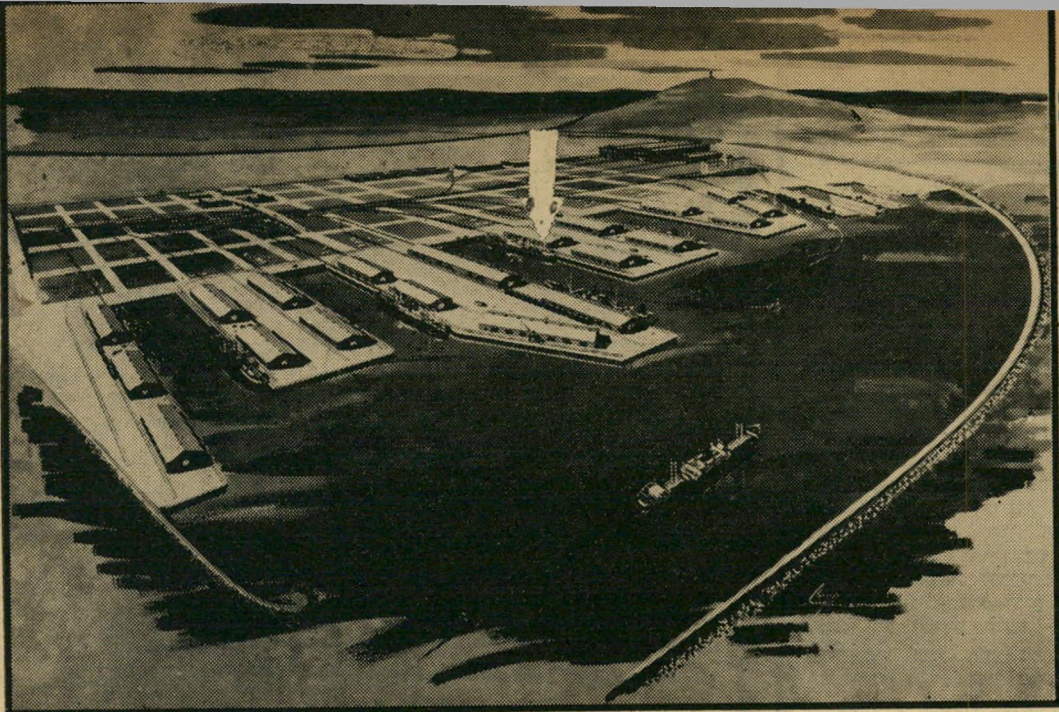


# פי שניים ומעלה מן המתוכנן



5000 אורחים מכובדים. שבע ספינות כיבוי את הרגע הגדול בצפירותיהן. המונים רקדו במחולות.

- 16 באוקטובר 1961: בפעם הראשונה הוקפאה העבודה בנמל אשדוד. משניחי חברת פרדריק האריס טענו שטיב האבן, המיועדת לבניית שוברי-הגלים, אינו עונה על הדרישה. בפעם הראשונה דובר על פיגור בעבודות.
- 19 באוקטובר: שרה-התחבורה מכריז: אין יסוד לעיר-עור על טיב האבן. לפירסומת יש מגמות חשודות. הפיגורים לא ישיערו על השלמת הנמל.
- 19 בדצמבר 1961: במשך יום אחד הוחזרו לספק 280 טון אבן, שנפסלו עליידי החברה המפקחת.
- 25 בדצמבר: הוחזרה רכבת שלמה של אבנים. הבנק העולמי שלח את נציגו כדי לברר את סיבות הפיגור ב-בניית הנמל. איום של ביטול ההלוואה.
- 31 בדצמבר: ישיבת-חירום במשרדו של השר יצחק בן-אהרון. הנושא: הבטחת קצב העבודות.
- 24 בינואר 1962: העניין הגיע לכנסת, כשאלתא של חרות.

4 בפברואר 1962: הצרפתים פרשו מן השותפות. פנייה לחברת קייזר אינג'ינירינג.

- 21 בפברואר: הדיון בכנסת עובר לוועדת הכלכלה.
- 2 במארס 1962: קייזר מסרבת להיכנס לשותפות.
- 11 במארס: המו"מ עם החברה האמריקאית מתחדש.
- 30 במארס: הוחלט על קבלת התנאים של קייזר.
- 3 באפריל: בוסלה השתתפות קייזר. קמה שותפות

102-בונה-טולל-בונה.

16 בספטמבר: המגנינה הישנה חוזרת — גדל הפייגור בנמל אשדוד. בשוברי-הגלים קיים פיגור של קילומטר אחד. מנוף טיטאן אינו עובד כחודש, בגלל שבירת חלק ומחסור במומחים לטיפול.

5 באוקטובר 1962: מבקר-המדינה שלח את מימצאי הביקורת בנמל אשדוד לידועת שרה-האוצר ושר-התחבורה. הדו"ח מותח ביקורת קסלנית על צורת הטיפול בתוכנית אשדוד והביצוע של סולל-בונה. המבקר כותב: „גם אם אפשר להסביר — ואין זאת אומרת להצדיק — את המצב, כפי שהתפתח בשנת 1961, הרי גם ההתפתחות מאז היתה חמורה במידה כזאת, שאסור להתעלם מתוצאותיה האפשריות.“

18 בדצמבר 1962: נתגלו סדקים ב-30 מטרים של קיר-הבטון של שוברי-הגלים. הפיקוח פסל כ-50 טרפרודים, בגלל הסדקים שנתגלו גם בהם. לאשדוד יוצאת ועדה מיוחדת של הטכניון, כדי לבדוק את עבודות-היציקה בנמל.

9 בפברואר 1963: העבודה בנמל הופסקה. שלושה מנופים, בנייהם טיטאן, הושקו. אחד מהמנופים נפל לים. 26 בפברואר: שררויה חדשה. עשרות טרפרודים שנפסלו עליידי צוותי-הפיקוח, הוכנסו לים. שני המנהלים של חברת פרדריק האריס עוזבים את הארץ לאות מחאה.

1 ביולי 1963: שוב נתגלו סדקים בכל אורך קיר-הבטון של שוברי-הגלים הראשי.

25 באוגוסט 1963: במשך שבוע ימים נהרגו ב-תאונות-עבודה שלושה אנשים.

9 באוקטובר 1963: הקרבן הרביעי בתאונות עבודה. הפועלים מאיימים שבביתה.

25 באוקטובר: נגמר הקילומטר הראשון של שובר-הגלים הראשי. לפי החוזה, היה שובר הגלים צריך להגיע במועד בנייהם — 16.4.1963 — ל-1600 מטר.

11 בנובמבר 1963: המיבחן הראשון של השובר — סערה בים. ציוד של רבבות ל"י נשפך לים. העבודה הופסקה לשבועיים.

5 בפברואר 1964: סערה שנייה, והפסקת-עבודה.

27 באוגוסט 1964: הקרבן החמישי בתאונות-עבודה.

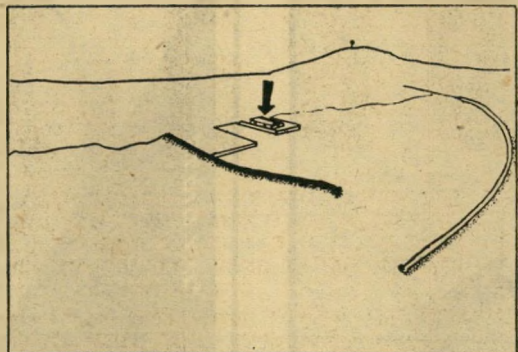
22 באוקטובר 1964: 2002 מטר של שובר גלים מוכנים. המועד האחרון להפעלת שלב ההדריים של הנמל: התחלת קיץ 1965, מכריז משרד-התחבורה.

22 בנובמבר 1964: הסערה הראשונה של השנה.

\* טרפרודים — גוש-בטון בני 4 ג'וליים, המיועדים להגנת הקיר החיצוני של שובר הגלים. משקלם מגיע ל-38.5 טון.

## הבטחה והגשמה

עד כה הוזלם רק חלק קטן וזן הנמל, שתוכניתו המלאה נראית בתמונה למעלה. השרטוט למטה, המקביל בדיוק לתמונה, מראה את המצב כפי שהוא כיום: שוברי-הגלים הראשי הגיע לשלושה רבעים מן האורך המתוכנן. השובר הצדדי (משמאל) אינו במקום הסופי, אלא בשני



החלק הקדמי של שובר הגלים הראשי נהרס עליידי גלים. חלק ניכר של הציוד — מונח בקרקעית הים. קרב דראמתי על טיטאן, רק הודות למאמץ עליון של הפועלים אין המנוף הגדול נופל לים. הנוק הכלכלי — למעלה ממיליון ל"י, בנמל נתקבלה אזהרת השרות המטאורולוגי על הסערה המתקרבת. אך לא נעשה דבר כדי להבטיח את הציוד.

12 בפברואר 1965: הסערה הגדולה השנייה. נהרסו 10 מטר של שובר גלים. טרפרודים רבים נשפכו לתוך האגם של הנמל (הוצאתם נמשכת עוד היום).

3 בספטמבר 1965: התמוטטה קורת-בטון מרכזית במחסן-ההדריים. חקירת ועדת הטכניון: יש לחזק את כל קורות הגגות במחסנים.

30 בספטמבר 1965: מנוף ליטה, העובד בבניית ראש שוברי-הגלים צדדי, התהפך לתוך הים.

13 באוקטובר: פורסם מועד חדש של פתיחת הנמל: 24 בנובמבר.

26 באוקטובר: נמלי תל-אביב ויפו נסגרו, כדי לשלב חלק מן העובדים בנמל החדש. בחיפה בונים שני מחסנים נוספים, הדרושים לשנה אחת בשביל הסחורה הכללית, שלמרות התוכנית, לא תעבור השנה דרך אשדוד. גם רוב מטען ההדריים ימשיך השנה לעבור דרך נמל חיפה.

27 באוקטובר: הסתיימו עבודות הבנייה בשוברי-הגלים הראשי.

29 באוקטובר: הסיכסוך בין פועלי-הנמל לבין רשות

השלישים של אורך הנמל המתוכנן. מבין הרציפים נבנה רק רציף אחד מן ה-14 המתוכננים (מסומן בחץ בשתי הי-תמונות). זה רק חלק קטן מן השלב הראשון („שלב ההדריים“) של בניית הנמל. לפי המשוער כיום, תסתיים בניית כל הנמל בעוד שנים רבות. גם השלב השני של בניית הנמל, במיטגרת של שוברי הגלים הקיימים, יפגד בהרבה.

הנמלים הופך מלחמה גלויה. הפועלים סגרו את שערי הנמל בפני אנשי ההנהלה. הסיבה: חלוקת תפקידים בין פועלי אשדוד לבין פועלי תל-אביב ויפו.

7 בנובמבר: הושג הסדר עם פועלי אשדוד. פועלי יפו ותל-אביב מאיימים בהשקת הנמל.

21 בנובמבר: אניה ראשונה נכנסה לנמל אשדוד. 1 בדצמבר: בנמל התקיימה ישיבה הניגית של מועצת רשות-הנמלים. המשתתפים הרימו כוס שמפניה „לחיי נמל אשדוד“. בטקס צנעו זה נפתח רשמית נמל אשדוד.

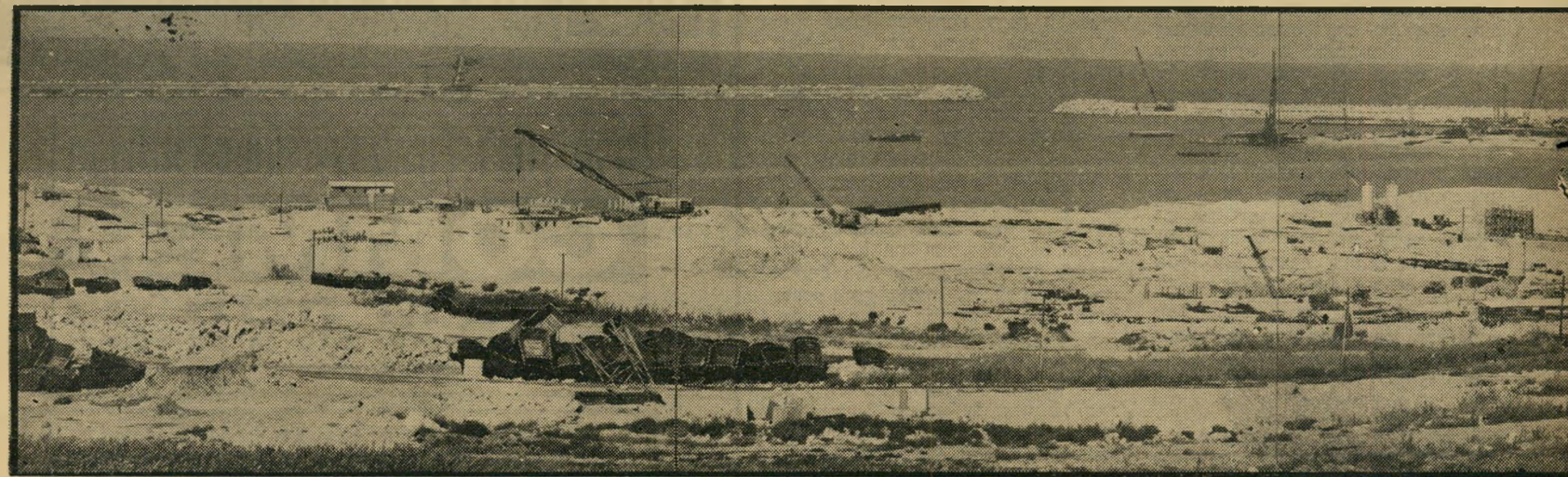


### השיעור עלה ביוקר

לוח הזמנים הארוך הזה אינו רק תוצאה ישירה של שני הגורמים: הזילזול במחקרים מדעיים שהצביעו נגד איתור מקום הנמל באשדוד דווקא, וחוסר ידע מיקצועי של הקבלן. זהו גם שיעור קשה במיקצוע הכלכלה. משמעותו: יש לתת זכות-קדימה לחשבון הכלכלי הקר על הרגש הפטריוטי בענייני המשק. הנמל היה יקר במיוחד, ובנייתו היתה מסובכת במיוחד, כי מקום בנייתו נבחר נגד ההגיון הכלכלי והמדעי גם יחד. אך הרגש הלאומי היה חזק מכל, והעבודה נמסרה לסולל-בונה, שהיה חסר-ניסיון.

היה זה שיעור חשוב, אבל יקר מדי. לפי הדו"ח הכספי של רשות-הנמלים, הושקעו בין ה-1 ביולי 1961 וה-1 באפריל 1965 כ-85.5 מיליון ל"י עליידי המדינה בנמל אשדוד. יחד עם המחקרים והעבודות מלפני יולי 1961, עד הרמת כוסות השמפניה החודש, גדל הסכום הזה עד ל-150 מיליון ל"י.

הסכום הזה נכבד מאד לעומת המחיר של כ-40 מיליון ל"י ר-8 מיליון דולר, שדרש סולל-בונה במיכרו. אבל גם הוא אינו מתאר את המציאות. יש להוסיף אליו כ-12 מיליון ל"י, הסכום שלפי מבקר המדינה הפסידה הממשלה כתוצאה מפיגור בהפעלת הנמל בעונה אחת. והפיגור הולך וגדל: בראשית החודש לא הופעל כל שלב-ההדריים של הנמל, אלא חלק קטן של שלב זה — 50 אחוז משני הרציפים ומחסן אחד, לעומת 4 המחסנים שנכללו בתוכנית השלב הזה. יש להוסיף למחיר 25 מיליון ל"י, שהממשלה שילמה כפיצויים לפועלי הנמלים ביפו ובתל-אביב. זהו מחירה הנוסף של החלטת הממשלה לבנות את הנמל דקא באשדוד. השיעור עלה ביוקר, ואין בטחון שהתלמידים למדו לקח.



# רשות-הנמלים והורמו כוסות השמפניה לחייו של הנמל החדש שנפתח