

קשר - חבר - אג"ד

פלוגת חיפה—יגור עבדה בחיפה ובסביבתה: בנמל, במחצבות, בבנין ובמקומות אחרים. גם במשק היתה קבוצת בנין שעבדה בעיר. יום יום היינו צריכים להגיע לעבודה. נסענו ברכבת, אך היא לא התאימה לנו. הנהלת הרכבת הסכימה אמנם לקבוע תחנה ביגור ואף להקציב בשבילנו רכבות מיוחדות בהתחלת יום העבודה ובסיומו, אבל בעיות התחבורה לא נפתרו. מהתחנה המזרחית הצטרכנו לשרך דרכנו ברגל לכל מקומות העבודה וביניהם מרוחקים מאוד. הכרח היה לכן למצוא פיתרון אחר. התחלנו לנסוע במכונית שלנו, שנועדה בחציה להובלת משא ובחציה להובלת נוסעים. אך גם מכונית זו לא סיפקה את כל הצרכים ולמרות מסירותם של הנהגים ונכונותם לעבוד במאמץ יתר, לא תמיד הספיקו החברים להגיע לעבודה בזמן.

באותם הימים היה גם קשר לחיפה באוטומובילים של נהגים בודדים. הם היו מסייעים את הפועלים והתושבים מנשר לחיפה וחזרה. מספר הקו שלהם היה 8. הם לא היו מאוגדים

וסיכסוכים מתמידים היו ביניהם, אך בדבר אחד היו מאוחדים — המחיר. הם דרשו 1.5 גרוש בעד נסיעה מחיפה לנשר — מחיר די גבוה בתנאים דאז. ה"אוטובוסים" שלהם לא היו נוחים ופתוחים תמיד לגשם ורוח. נהגים אלה התחילו לעבוד גם בקו יגור, קבעו מחירים גבוהים ואף סדרי התחבורה היו משובשים. אז החליטה הפלוגה לקנות אוטובוס ולהסיע את חברי הפלוגה לחיפה.

כך נולד ה"ריאו", אוטובוס סגור של 12 מקומות ישיבה ואני נקבעתי כנהגו הקבוע. גם מספרנו היה קו"8. בתחילה חשבו הבודדים שלא נחזיק מעמד הרבה זמן, אך משראו שעברה שנה ועוד שנה באה ובינתיים הוספנו עוד אוטובוס "ווייט" גדול עם 25 מקומות ישיבה, החלו להצר צעדינו. המאבק היה קשה והתנהל בעיקרו בתוך כותלי ההסתדרות כשלצידנו מועצת פועלי נשר. הבודדים לא הסתפקו בכך והחלו בלחץ פיסי. סגרו לנו את הכניסה והיציאה לתחנה, איימו עלינו במעשי אלימות ואף הוציאו זממם לפועל בלחצם אותי פעם בין 2 אוטובוסים. כאן פקעה סבלנותם של חברי הפלוגה ולאחר תגובה חריפה מצידנו נפסק הלחץ הפיסי והמאבק נמשך בתוך ההסתדרות, אשר פסקה לאחד את שני הגורמים וכך נוצר הקואופרטיב "קשר" (השם הוצע ע"י חברנו ש. קנטור שקיבל פרס — שנת נסיעות חופשיות בקו"8). מאז התגלגלנו גילגולים רבים עד שהגענו לקואופרטיב הגדול "אגד".

ב־1933 נסעתי עם פועלי ביח"ר נשר לחיפה (היתה זו שנת העלייה של יהודי גרמניה, והערבים נאבקו עם השילטון על סגירת העלייה). הגעתי עד לביח"ר לסיגריות קרמן ברחוב נצרת. מתוך חצר בית החרושת יצא המון ערבי וסגר לי את הדרך. הם פקדו עלי לחזור, כי הערבים הכריזו שביתה כללית. "אין לנו שום דבר נגדכם ולא נפגע בכם" — אמרו לי. "יש לנו ענין עם השילטון הבריטי בלבד".

כשחזרתי הביתה הטילו עלי לעלות לנווה-שאנן ולהוריד משם את המבריאים שלנו חזרה הביתה.



בתקופת המאורעות 1936—1939 התנכלו הערבים קשות לתחבורה. נקודות התורפה היו ואדי רושמיה, חליסה וכל הדרך ממסעף הקריות עד שכונת נשר. מזרחה מיגור היו קרית־חרושת אלרואי ויקנעם. גם אלה היו נקודות תורפה שלנו. יום יום הותקפנו במטחי יריות מכוונות היטב. היו גם אבידות, אך את הקשר לא הפסקנו. היה פעם דיון על קטע התחבורה יגור—יקנעם, אם כדאי להסתכן בו או שמא מוטב לוותר עליו. התנדבתי לעבוד בקו זה ובלבד שלא ייסגר. אכן כמעט ושילמתי בחיי עבור העזתי זאת. באחד הימים הייתי מטרה להתקפה מרוכזת של כנופיה ערבית בנקודה לא הרחק מג'למי. הצילו אותי היישובים הקרובים אותם שירתנו. הם חילצו אותי בדיוק כשהחלה הסתערות הכנופיה על האוטו שלי. מספר פגזי מרגמה "2 ותנועה נועזת של אנשי ההגנה הבריחו את התוקפים ואנוכי ניצלתי והמשכתי בדרכי.

בימי המאבק נתקלנו לא פעם באיבה גלויה מצד הבריטים. החיפושים נערכו בגסות ובכוונה להעליב ולהשפיל. באחד הימים נסענו דרך המפרץ, עלו לאוטובוס 4 בחורים. לא ידעתי מי הם ולא שאלתי. ליד גשר הקישון היה מחסום ביקורת. האנגלים עצרו את האוטובוס וציוו על כולם לרדת. מתחת לספסל האחורי נמצאו שלושה רימוני־יד. החיילים פנו קודם אלי. אמרתי להם שאינני יודע למי הם שייכים, אני מוביל נוסעים ולא פצצות ואינני אחראי לאף נוסע ולא בודק. החיילים החליטו להעלות שוב את הנוסעים מתוך כוונה שכל אחד יתיישב על מקומו הקודם ואז הם יזהו את בעל הרימונים. אך אף נוסע לא התיישב בספסל האחורי. הם ציוו עלי להישאר ואת הנוסעים שוב הורידו מהאוטובוס. בינתיים הזדנב תור ארוך של מכוניות והקצין האחראי, מתוך לחץ התור הגדול, החל צועק עלי למה אני עומד ומעכב את כל התנועה "זוז כבר מכאן" צעק אלי. רמזתי לאנשים והם עלו על האוטובוס ואני זזתי לפני שהתברר לו במה העניין.

זכותנו היתה להיות בקואופרטיב "קשר" ב־12%. לאחר מכן כשהתאחדנו עם המפרץ ירדה זכותנו ל־5% ואילו ב"אגד" זכותנו שני אחוזים.

אריה שוחט

(מתוך ספר יגור)

