

'שלד הברזל

שותק כמו רעי' (חיים גורי)

סיפורם של שרידי המשוריינים בשער הגיא



היבט חשוב של המיתולוגיזציה של מלחמת העצמאות היה עיצוב נופי ההנצחה שיצקו את סיפורה של המלחמה בתבנית של זיכרון. מצבות זיכרון הנציתו בנוף הישראלי את הנופלים ובאמצעותם את סיפור הגבורה וההקרבה.¹ יישובים הקימו אנדרטאות להנצחת הנופלים בני היישוב; לוחמים ובני משפחות הקימו אנדרטאות באתרי קרב. רובן המכריע של מצבות הזיכרון שנבנו או שהקמתן נדונה בתקופה זו הנציתו את זכרם של הנופלים, הם 'מגש הכסף שעליו ניתנה מדינת היהודים'. מעבר לאינטרסים של הגופים המנציחים בעיצוב הסיפור הלאומי הנכתב בנוף הדגישו האנדרטאות הללו את משמעות הנפילה בקרב במונחים של מורשת הקרבה הרואית. בין האנדרטאות שהופיעו מיד לאחר המלחמה בנוף הישראלי בלטו שרידי מלחמה שזכו למעמד מיוחד בנוף ההנצחה המתגבש. לקבוצה זו שייכים מגדלי המים של נגבה ושל יד-מרדכי,² שרידי הטנק הסורי בדגניה ושלדי המשוריינים בצד הדרך המובילה לירושלים. מיסוד שרידי הקרבות כמצבות זיכרון היה כרוך בהחלטה מודעת שלא להרחיקם ממקומם (שרידי הטנק והמשוריינים) או שלא להרסם (מגדלי המים) וכן בטעינתם בפונקציה סמלית של הנצחה. עצמתם הדרמטית נבעה מתפקידם הכפול – כעדים

1 על אנדרטאות בישראל ראו: א' לוינגר, אנדרטות לנופלים בישראל, תל-אביב 1993; מ' עזריהו, פולחני מדינה: חגיגת העצמאות והנצחת הנופלים בישראל 1948-1956, שדה-בוקר 1995; הנ"ל, "ההלך – בדתך לנגב זכור אותנו": האנדרטה לחללי גדוד 54 מחטיבת גבעתי בחוליקאת: מחקר בהנצחת מלחמת העצמאות, עיונים בתקומת ישראל, 5 (1995), עמ' 363-336; א' שמיר, הנצחה וזיכרון: דרכה של החברה הישראלית בעיצוב נופי הזיכרון, תל-אביב 1996.

2 מ' עזריהו, 'מגדלי מים בנוף הזיכרון: נגבה, יד-מרדכי ובארות יצחק', קתדרה, 79 (ניסן תשנ"ו) עמ' 160-173.

(המספרים את הסיפור) וכעדות (במובן של עדות פיזית): בהיותם שרידים אותנטיים הם סיפרו את ההיסטוריה שהיו חלק ממנה. מקום שבו התרחשה. הם ביטאו את הקפאת הזמן ההיסטורי ובכך אפשרו קפיצה תודעתית בין אז לעכשיו, קפיצה החיונית לתפקודה של אנדרטה כממשק בין עבר להווה. העובדה שהיו שרידים אותנטיים, ולא מבנים מאוחרים שבנייתם היא בגדר מניפולציה פרשנית של הנוף המקומי, הייתה מרכיב חיוני של הרטוריקה שלהם. השרידים ההיסטוריים שמוסדו כמצבות זיכרון רשמיות שימשו תזכורת קבועה לעבר שזוהו אתו. הם גם ייצרו נופי זיכרון שהיה להם מעמד מיוחד בגאוגרפיה התרבותית של סיפור כינונה של ישראל הריבונית.

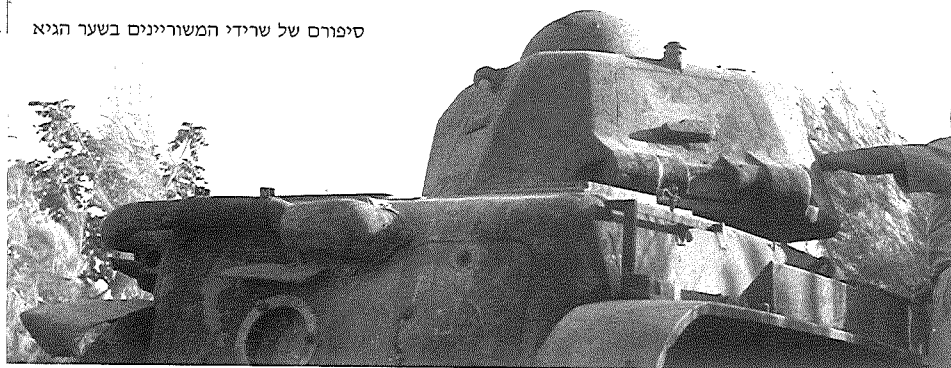
מאמר זה עוסק בסיפורם של שרידי המשוריינים המוטלים בצד הדרך באזור שער הגיא (באב-אלואד). במישור גלוי סיפורם הוא סיפור השיירות שנטלו

חלק במאבק לפריצת המצור על ירושלים. במישור סמוי סיפורם הוא ההיסטוריה של מיסודם ותפקודם התרבותי כמצבות זיכרון המנציחות את המאבק על הדרך לירושלים במלחמת העצמאות. הדיון מתחלק לשלושה חלקים. החלק הראשון עוסק בתהליך מיסודם של מה שלכאורה לא

משמאל: מגדל המים בנגבה, 30 באוקטובר 1948 (צילום: טדי בראונר)
למטה: יד-מרדכי לאחר נסיגת הצבא המצרי, 6 בנובמבר 1948 (צילום: דוד אלדן)

היו אלא גרזאות ברזל המונחות בצד הדרך כמצבות זיכרון רשמיות. בחלק השני נדונים הפונקציה הנרטיבית של המשוריינים והאופן שבו הם מספרים את ההיסטוריה שהם עצמם חלק ממנה. החלק השלישי עוסק בתפקודם של שרידי כלי הרכב המשוריינים כייצוגים אותנטיים של העבר המיתי המשמשים לא רק כעדים אלא גם כעדות פיזית לגבורה ולהקרבה, וכן באופן שבו המודעות לחשיבות האותנטיות שלהם באה לידי ביטוי בעיצוב נוף ההנצחה בשער הגיא.





הטנק הסורי
בקיבוץ דגניה, 1
בספטמבר 1948

י[ב]אותה צורה כפי שנשארו לצד הדרך

המאבק על הדרך מהשפלה לירושלים היה אחד ממוקדיה של מלחמת העצמאות, וזאת בשל חשיבות עמידתה של ירושלים העברית. שיירות האספקה שעלו לעיר וניסו לפרוץ את המצור שהוטל עליה העמידו פרק מרכזי במאבק זה. ההכרה בחשיבותו של המאבק על הדרך באה לידי ביטוי בין השאר בערך הסמלי שניתן לזירת קרב זו לאחר המלחמה. כך למשל הונפק בשנת 1950 בול רשמי של מדינת ישראל שהוקדש לתיאור הדרך העולה לירושלים. המאבק על הדרך לירושלים זכה לחשיבות גם בהקשר של המאמץ הפוליטי להדגיש כי ירושלים העברית היא בירתה של מדינת ישראל הריבונית, למרות התנגדותה של הקהילה הבין-לאומית.

החשיבות של פריצת הדרך מהשפלה לירושלים השתקפה גם בתחום ההנצחה. כבר בשנת 1950 החליטה המחלקה להנצחת החייל במשרד הביטחון להקים שתי אנדרטאות ממלכתיות: האחת לזכר החייל האלמוני בקריית הממשלה הנבנית בירושלים והאחרת לזכר פורצי הדרך לירושלים.



שרידי משוריין
בשער הגיא,
6 ביולי 1950
(צילום: סיימור קטקוף)

באותה עת קיבלו שרידי כלי רכב משוריינים שנפגעו, ושנסארו מוטלים בצד הדרך לירושלים, מעמד של שרידים מקודשים, וזכו להכרה ציבורית כמייצגים את סיפור ההקרבה ההרואית המזוהה עם באב-אלואד. גם ללא ציון מפורש של שמות הנופלים הנציחו שרידי כלי הרכב בצד הדרך את הנופלים ואת הדרמה של מאבק השיירות לפריצת הדרך לירושלים: 'כשאתה מגיע לבאב-אלואד ורואה את המכוניות המונחות לצד הדרך אתה נזכר בעבר. אתה נזכר בהתקפות של הערבים על שיירות יהודיות המעבירות מזון לירושלים הנצורה'.³ 'באב-אלואד', שירו של חיים גורי, שהיה לטקסט מרכזי של תרבות הזיכרון הישראלית המתעצבת, העניק לגרוטאות המתכת המוטלות בצד הדרך משמעות מיתית: 'שיירות פרצו בדרך אל העיר / בצדי הדרך מוטלים מתינו / שלד הברזל שותק כמו רעי / באב-אלואד! נצח זכור נא את שמותינו / באב-אלואד בדרך אל העיר'.



בול שער הגיא,
אדר תשי"ד

אף שוועדת השמות במשרד ראש הממשלה קבעה את השם שער הגיא כשמו העברי של באב-אלואד (השם העברי הוא תרגום השם הערבי), הציון הגאוגרפי באב-אלואד הוא שהגדיר את הזירה שבה התחוללה הדרמה ההרואית. התתייחסות אל באב-אלואד בשירו של גורי סייעה לשמר את הקשר בין השם הערבי למיתוס הגבורה. המילים 'בדרך אל העיר' סיפקו את ההקשר הרחב יותר, של המאבק על ירושלים. השורה 'שלד הברזל שותק כמו רעי' יצרה חיבור מטפורי בין השרידים ובין הנופלים. שתיקת הנופלים התחלפה בשתיקת השרידים, אך בכל מקרה זו שתיקה רועמת: התפיסה המקובלת היא של השלדים כעדות אילמת,⁴ אולם למעשה מדובר היה בועקה מתמדת הלכודה בשרידי המתכת המייצגים את הזמן שקפא: 'שלדי המכוניות, שרידי השרפות והכדורים, המוטלים שם עד היום בצידי הדרך... שלדים שרופים שעצם הוויתם היא זעקה - זעקת הדרך הפתוחה'.⁵

לעובדה ששרידי המכוניות המשוריינות נותרו בצד הדרך לאחר תום הקרבות הייתה חשיבות מכרעת בהליך מיסודם כשרידים היסטוריים מקודשים המתפקדים כמצבות זיכרון. בקיץ 1948 עלה העיתונאי האמריקני רוברט סנט-ג'ון לירושלים. בספר שתיעד את ביקורו בארץ-ישראל הוא תיאר את מה שראו עיניו בדרך לירושלים:

מה שראינו בערוץ הקרוי באב-אלואד סיפר טוב יותר משיוכלו ספרי היסטוריה לספר אי פעם על המחיר ששילמו היהודים בתל-אביב כדי להעביר אספקה לאחיהם בעיר הקודש. לאורך כל הדרך לא היה קטע של דרך ללא חתיכת גרוטאה. כמה מהמשאיות שנפגעו ממוקשים או שהושלכו אל התעלה שבצד הדרך והועלו באש היו גדולות. הן היו מונחות עתה כמו חיות מתות שרגליהן בשמים ואבריהן הפנימיים פעורים לרווחה וחשופים. הרוח שנשבה בבאב-אלואד באותו היום הייתה תוקה דיה לגרום לכך שגלגליה של אחת מהמשאיות ההפוכות יסתובבו ללא הפסקה, כמו זרועותיה של טחנת רוח.⁶

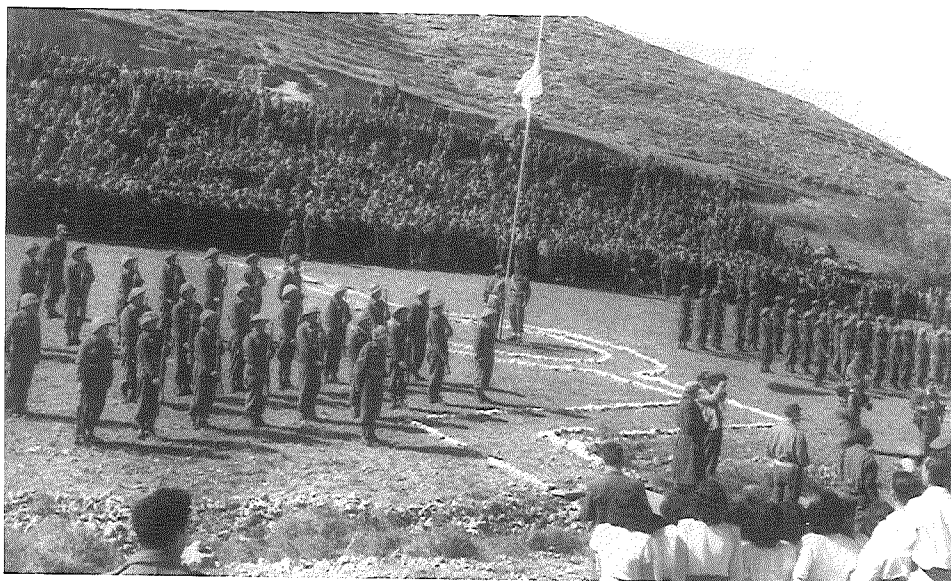
3 עלון בית חנוך רחובות, 9 (אביב 1951), אח"י, 3/4.165.

4 א' אייכנר, 'המשוריינים לאוברול', ידיעות אחרונות, 3 במרס 1996.

5 'יד לשער הגיא', במחנה, 30 בנובמבר 1955, עמ' 17.

6 R. St. John, *Shalom Means Peace*, New York 1949, p. 70

האווירה הסוראליסטית של באב־אלואד חודשים ספורים לאחר הקרבות שהתחוללו שם באביב תש"ח הייתה תוצאה של השילוב בין הדרמה האנושית שהתחוללה במקום ובין המראה הגרוטסקי כמעט של שרידי המשאיות השרופות והנטושות הפזורות בצד הדרך. השקט היה שקט שלאחר הסערה. התנועה היחידה הייתה הסיבוב חסר התוחלת של גלגלי המשאית ההפוכה. ההשוואה בין שרידי המשאיות לפגרי חיות הקנתה לנוף נופך של בית מטבחים נטוש.



מימין: מסדר לכבוד
נטיעות בשער הגיא,
ט"ו בשבט תש"ט,
14 בפברואר 1949

למטה: הרבנים
הראשיים צופים
בטקס הנטיעה
(צילום: דוד אלדן)



אי פיגוים של שרידי כלי הרכב היה תנאי הכרחי להפיכתם למצבות וזיכרון, אך לא תנאי

מספיק; היה צורך גם לטעון את השרידים במטען סמלי של דרמה היסטורית ושל זיכרון. השאלה מה לעשות בשרידי כלי הרכב עלתה לדיון לראשונה בתחילת 1950. בתקופה הקריטית שמיד לאחר הקרבות והניצחון במלחמה נתנה נוכחותם הפיזית של שרידי המשוריינים תוקף קונקרטי לסיפור גבורה שהיה בגדר התנסות קולקטיבית גם למי שלא נטל חלק פעיל

בקרב על הדרך לירושלים. זיהוים של שרידי המשוריינים בתודעה הציבורית עם האירועים הדרמטיים העניק להם בשלב זה משמעות של שרידים מקודשים. כבר כשדנו לראשונה בגורלם של שרידים, בהקשר של עיצוב מדיניות הנצחה רשמית, היה ברור כי אין המדובר בגרוטאות סתם אלא בפריטים בעלי ערך היסטורי מיוחד.

ההכרה בשרידי כלי הרכב כאובייקטים של זיכרון באה לידי ביטוי בתחילת 1950 בהצעה לרכוס במוזאון. הרמטכ"ל יגאל ידין התנגד להצעה וסבר שיש להשאירם במקומם.⁷ בכך ניתן בפעם הראשונה ביטוי רשמי להשקפה כי יש להותיר את השרידים במקומם כמצבות זיכרון. הסוגיה מה יעלה בגורלם של שרידי המשוריינים עלתה על סדר היום הציבורי חודשים ספורים לאחר מכן בעת שנדונה בכנסת. בשאלתה שהפנה משה ארם, נציג מפ"ם, לשר הביטחון, הוא קבע: 'לאורך שער הגיא, בדרך מלטרון לירושלים, מוטלים שלדי מכוניות-טנדרים, ג'יפים ומשוריינים, שהעלו כבר חלודה. כל מכונית מרוסקת היא מצבת זיכרון לגבורת גדוד הפורצים, מובילי השיירות ומבקיעי הדרך לירושלים הנצורה. כל שלד מכונית קשור בשם לוחמים שנפלו ומסרו את נפשם על מלחמת השחרור של המולדת'. לאחר שהדגיש את משמעותם הסמלית של השרידים, הוא המשיך ושאל: 'אם האם אין שר הביטחון סבור שיש בזה משום חילול כבוד הלוחמים שנפלו, והשכחה משוועת של פרקי גבורה במלחמה? (ב) האם מוכן שר הביטחון לקבל הצעתי – לגדר בצורה ראויה את המקומות שבהם נמצאים השלדים, לציין את המקומות בשמות החללים ובתיאור קצר של עלילותיהם, למען הנציה בדרך לירושלים את כל פרשת המאבק על בירת ישראל?'. אף שהדברים לא נאמרו במפורש יש להבין את השאלתה בהקשר של המאבק הפוליטי-האידאולוגי של מפ"ם כנגד התפיסה הממלכתית שקידם בן-גוריון. בנובמבר 1948 פירק בן-גוריון בשם הממלכתיות את הפלמ"ח, שהיה מזוהה במידה רבה עם מפ"ם. השאלתה של נציג מפ"ם עסקה אמנם באופן ספציפי בהפיכתם של שרידי המשוריינים למצבות זיכרון, אך הכוונה הייתה להכרה בתלקו המרכזי של הפלמ"ח במערכה על ירושלים, והדבר הובע בהתייחסות המפורשת לגדוד הפורצים. הנושא שעמד על הפרק היה אפוא הבטחת מקומו הראוי של הפלמ"ח בסיפור הלאומי.

בן-גוריון, בתפקידו כשר הביטחון, השיב: 'השואל עורר שאלה נכבדה, אם כי לא כל הצעתו נראית לי. יש לסלק שלדי המכוניות, ובמקומות המתאימים יש להקים עמודי זיכרון. הנצחת פרשת המלחמה בסידורים נאותים בכל רחבי הארץ ובמבואות ירושלים – עודה לפנינו'.⁸ בן-גוריון לא נגע בתשובתו בהיבט הפוליטי-המפלגתי של השאלתה, ולא הזכיר את עניין הפלמ"ח. לעומת זאת יש לשים לב שהוא סבר כי אמנם דרושה הנצחה נאותה של המלחמה במבואות ירושלים, אך את שלדי המכוניות יש לסלק ממקומם. מכאן שמבחינתו הם לא היו הנצחה נאותה. בתשובתו הקצרה הציג בן-גוריון שתי חלופות: שלדי המכוניות, שכבר זוהו בתודעה הציבורית עם ההקרבה ההרואית, ומצבות זיכרון שיציגו בעיצובן האדריכלי ובמסרים הסמליים שלהן את הגרסה הרשמית של ההיסטוריה. בן-גוריון, שבאופן עקרוני התנגד להנצחה 'באבנים ובעצים', העדיף את חלופת המצבות.

במרס 1950 פנה איגוד החיילים המשוחררים אל מנכ"ל משרד הביטחון בהצעה להקים אנדרטה לפורצי הדרך לירושלים באזור שער הגיא. ביולי 1951 השלימה תת-ועדה של המועצה הציבורית להנצחת החייל שבראשה ישב יצחק בן-צבי תכנית מפורטת להנצחה ממלכתית של מלחמת

7 ראו: שמיר (לעיל, הערה 1), עמ' 74.

8 תשובה לשאלתה של מ' ארם, 21 במרס 1950, 'שיבה קמ"ג של הכנסת הראשונה, 24 במאי 1950, דברי ימי הכנסת, עמ' 1474.



למעלה: ראש
הממשלה דוד
בן-גוריון נוטע עץ
-אשון בטקס
הנטיעות בשער הגיא,
ט"ו בשבט תש"ט
(צילום: דוד אלדף)
מימין: משתלה של
משרד החקלאות
בשער הגיא
(צילום: פריץ כהן)



העצמאות.⁹ התכנית קבעה כי נוסף על מצבת (או קבר) החייל האלמוני יוקמו שמונה אנדרטאות ממלכתיות ברחבי הארץ. התפיסה הייתה שיש לכתוב את סיפור המלחמה בנוף באמצעות מצבות זיכרון שכל אחת תנציח פרק אחר של מסכת הגבורה הלאומית. במסגרת תכנית זו אושרה שוב הקמתה של מצבת זיכרון ממלכתית לזכר פורצי הדרך לירושלים. עם פרסום הודעה על תחרות פתוחה לעיצוב האנדרטה נקבע כי לאחר התחרות תדון הוועדה בעניין שלדי המכוניות. החלטה זאת מלמדת כי בשלב זה, למרות ההכרה בהם כשרידים מקודשים, עדיין לא היה ברור מה יעלה בגורלם.

בתחרות הפומבית זכתה בפרס השני תכניתו של הפסל מיכאל קארה, שעיצב את האנדרטה לזכר כובשי יפו שהוצבה בגן הכובשים בתל-אביב.¹⁰ לאחר שהוצגו הדגמים השונים בפני הציבור בקיץ 1953 התעוררה התנגדות להחלטת השופטים. בין השאר נטען כי הפסל הוא בנלי וחסר ייחוד. חוגים דתיים התנגדו לפסל בדמות אדם. בעקבות ההתנגדות הוחלט שלא להקים את האנדרטה בצורה שנקבעה, ולערוך תחרות נוספת, דבר שפירושו היה דחיית הקמת האנדרטה לזמן בלתי ידוע.

9 לעניין זה ראו: עזריהו, פולחני מדינה (לעיל, הערה 1), עמ' 202-205.

10 על האנדרטה הממלכתית ראו: שמיר (לעיל, הערה 1), עמ' 64.

ההצעה שזכתה בתחרות ושרידי המכוניות המוטלות בצד הדרך הציגו שתי גישות הפוכות. בעוד הפסל ביקש להנציח את הגבורה באמצעות דמות מונומנטלית של לוחם, המשוריינים הציגו את הדרמה ההיסטורית במונחים של עדות פיזית. אפשרות של שילוב בין שתי דרכי ההנצחה עמדה גם היא על הפרק. בתנאים שהוצגו למשתתפים בתחרות על עיצוב האנדרטה הוצעה האפשרות לשלב את שרידי המכוניות באנדרטה שתוקם: 'בצד הדרך נמצאים שלדי המכוניות שנפגעו בפריצות לירושלים, אלה אינם רק שירי כלי הרכב, כי אם ציונים לגבורה ולהעפלה שקדושת מאורעותיהם חופפת עליהם ועל סביבתם מאז – ולדורות. במידה שהדבר אפשרי, רצוי שהמתחזה יושלב בפתרוננו גם פתרון לשלדי מכוניות אלה'.¹¹

האדריכל יוחנן רטנר, ששירת אז בצה"ל בדרגת אלוף, התבקש לחוות דעה בעניין. בתזכיר שכתב טען:

חבל להתמקין הודמנות ליצור דבר יוצא מהכלל, שיוזכר דבר יוצא מהכלל, ולבטא אותו בצורה המדברת אל ליבם של הדורות הבאים... מצב זה נוצר בדרך לירושלים. קשה לתאר מצב יותר דרמטי. שרידי מכוניות זרועות לצד הדרך... מוטלות עד היום כמו חיילים שנפגעו... אחרי כל סיבוב מופיעה 'מצבה' אחרת, בצורות מוזרות הנותנות מה קרה לחיילים ולנהגים... אין דבר שני כזה בעולם. איני מציע לעשות בכל אחד מ־20 המקומות האלה דבר יוצא מגדר הרגיל. להפך, מה שפחות ובאותה צורה כפי שנשארו לצד הדרך.¹²

אך גם בשלב זה עדיין לא הייתה הסכמה מלאה כי המשוריינים צריכים להישאר במקומם כמצבות זיכרון. בכתבה שפורסמה בעיתון 'זמנים' בספטמבר 1954 דווח כי סגן ראש עיריית ירושלים אליהו אלישר הודיע לשר הביטחון פנחס לבון על כוונת העירייה לתרום 10,000 לירות לבניית האנדרטה לפורצי הדרך בשער הגיא. במכתבו אל לבון טען אלישר כי על משרד הביטחון להחיש את בניית האנדרטה ולאסוף לאתר שבו תוקם את כל המכוניות מצד הכביש, 'ולו אך כדי להסיר לזות שפתיים'.¹³ במשפט זה התייחס לכתבה של עיתונאי חוץ שטען בין השאר כי כלי רכב שהוענקו למדינת ישראל במסגרת סיוע החוץ מוטלים בצדי הדרכים 'כהפקר'.

בתגובה על הכתבה ב'זמנים' הודיע ראש המחלקה להנצחת החייל לשר הביטחון כי 'בנוגע לשלדי המכוניות שבצד הדרך לא הוצעה שום הצעה לפתרון הבעיה'. הוא הוסיף כי עשרות ועדות ביקרו באתר ולא מצאו פתרון לבעיה, וזאת משתי סיבות. האחת הייתה עקרונית: לשלדי המכוניות, כך נטען, יש ערך רק אם יושארו כפי שהם מונחים, וכל שינוי במקומם יפגע בערכם הסמלי. והסיבה האחרת הייתה מעשית: שלדי כלי הרכב נאכלו על ידי חלודה ולא נראה היה כי יש אפשרות לשמר אותם. מסקנתו הייתה שיש להציע פתרון של פשרה: 'עם הקמת גלעד לפורצי הדרך לירושלים, אפשר יהיה להוריד את שלדי המכוניות מצדי הדרך'.¹⁴

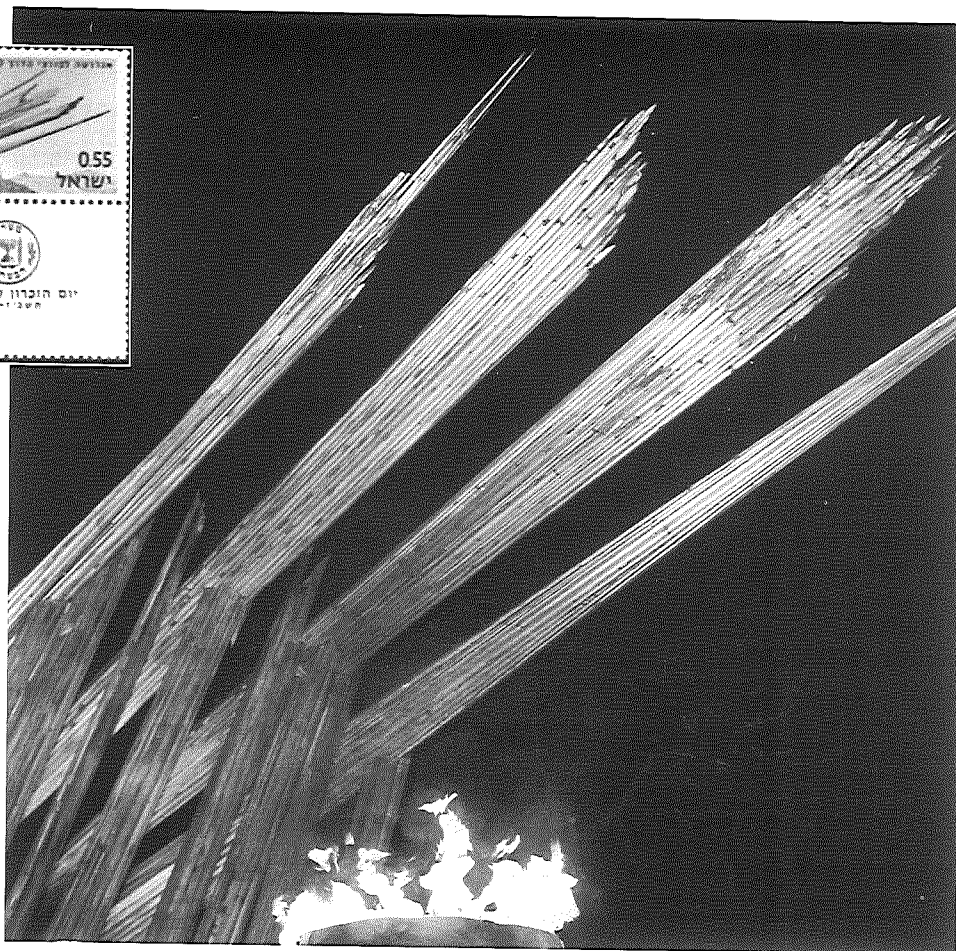
11 משרד הביטחון/המחלקה להנצחת החייל, תנאי התחרות להקמת יד בשער הגיא לזכר פורצי הדרך לירושלים במלחמת הקוממיות, עמ' 5.

12 מצוטט על פי: שמיר (לעיל, הערה 1), עמ' 74.

13 זמנים, 10 בספטמבר 1954, עמ' 3.

14 י' דקל, המחלקה להנצחת החייל, אל לשכת שר הביטחון, 15 בספטמבר 1954, א"צ, 157/72/90.

בשנת 1955 עסק הפסל יצחק דנציגר, יחד עם האדריכל מיכאל קון, בתכנון 'יד לפורצי הדרך, המעטים והעייפים, שהבקיעו אל הבירה' בשער הגיא. הרעיון שהנחה אותו היה 'לשלב את יד הזיכרון עם נוף הסלעים... לתת את זעקתם, את בדידותם ואת גדלותם של בחורים, הפורצים לעיר גדולה ומשאירים אחריהם את מתייהם'. לפי התכנית שהגה אמורים היו להיבנות בצד הדרך העולה לירושלים



הדלקת משואה ליד
האנדרטה לזכר פורצי
הדרך לירושלים
במלחמת העצמאות,
15 במרס 1967
(צילום: אילן ברוט)

למעלה משמאל: בול
שהונפק ליום הזיכרון
לחללי צה"ל, תשכ"ז

שני קירות: הראשון כ-600 מ' לאחר הכניסה לשער הגיא, והשני כ-300 מ' אחריו. הרעיון שהנחה את דנציגר היה שזמן הנסיעה בין שני קירות האבן יוקדש להתייחדות 'עם ימי הדמים של מלחמת הקוממיות'. מקיר הסלע אמור היה לפרוץ איל נגח 'עשוי אבן, הוא יהיה נטוי ויפרוץ קדימה, אל המרחב, אל הדרך העולה ירושליימה'. דנציגר ביקש לשלב את שרידי כלי הרכב במפעל ההנצחה. הוא תכנן להציבם במפוזר על משטח מיוחד שיוקם לצורך זה במדרון הצפוני של שער הגיא.¹⁵

15 'יד לשער הגיא' (לעיל, הערה 5).

התכנית שעיצב דנציגר נותרה כדגם בלבד. בשנות החמישים התגבשה פשרה מעשית שלפיה השרידים יישארו במקומם עד שתצא אל הפועל תכנית כוללת לעיצוב נוף ההנצחה באזור שער הגיא. השארת השרידים במקומם, אף אם יועתקו מן המקום בעתיד, חייבה את רשויות ההנצחה להתייחס אליהם כאל מצבות זיכרון לכל דבר. הדבר בא לידי ביטוי בזרים שהונחו עליהם מטעם המחלקה להנצחת החייל במשרד הביטחון ביום הזיכרון לנופלים. בשנת 1956 פרסמה החברה הממשלתית לתיירות שעל יד משרד ראש הממשלה מכרז לעיצוב שלטי ציון לאתרים ארכאולוגיים והיסטוריים, ביניהם 'אתרים בעלי חשיבות במלחמת השחרור' ובכללם באב-אלואד, גבי'ושע, הקסטל, עיראק-סוידאן ולטרון. במסגרת ההכנות לשנת העשור נעשתה פעילות נרחבת לשיפור הנוף. בין ההצעות שהופיעו על סדר היום התכנוני הציגה רחל הייבנר, האחראית לייפוי ושיפור פני הארץ בועדה העולמית לציון עשור לעצמאות ישראל, תפיסה עיצובית כוללת בנוגע לטיפולו של אזור שער הגיא כנוף זיכרון:

ניקה את כל הדרך הזו ונקרא לה עמק הזיכרון, נגייס את הצופים בארץ, בשיתוף עם יחידות הפלמ"ח שפרצו דרך זו, וההורים השכולים. כיועץ ניקח את אדריכל הגן של בית הקברות הצבאי בהר הרצל, כתורמי צמחים ניקח את המושבים והקיבוצים בפרוודור ירושלים, בפרט את אלה הנקראים על שמם של היחידות שלחמו שם... בט"ו באב תשי"ח ישתלו הצופים וילדי הפרוודור גנים וגני סלע מסביב לכל מכונית ומכונית.¹⁶

השם 'עמק הזיכרון' נועד לשמש ככותרת לסיפורם של שרידי כלי הרכב הפזורים בצד הכביש. התפיסה המוצעת ראתה בשרידים את האלמנטים המכוננים של נוף הזיכרון המקומי. אך כפי שהתברר, ההצעה לא ירדה מסדר היום של ההנצחה הרשמית.

התחרות השנייה על עיצוב האנדרטה לזכרם של פורצי הדרך לירושלים נערכה בשנת 1961. מבין חמישים ושבע ההצעות שהוגשו לתחרות זכתה בפרס הראשון התכנית של הפסלת נעמי הנריק ושל האדריכל טוביה קץ. התכנית הזוכה הציעה פסל מופשט: מבנה של צינורות פלדת אל-חלד הנטויים אלכסונית כלפי מעלה, לכיוון ירושלים. עיצוב האנדרטה אמור היה לבטא במונחים מופשטים אך מובנים היטב את רעיון הפריצה קדימה ומזרחה, לכיוון ירושלים. התפיסה מזכירה את הרעיון שהעלה דנציגר באמצע שנות החמישים: לבטא את הפריצה ואת שבירת המצור באמצעות איל נגח שיבלוט מקיר אבן לכיוון ירושלים. האנדרטה, שמיקומה נקבע בסוף קטע הכביש המוביל במעלה שער הגיא, נחנכה בשנת 1967, תשע"ע-שנה שנים לאחר האירועים שהנציחה בנוף המקומי. תצלום של האנדרטה הופיע על בול שהונפק באותה השנה לציון יום הזיכרון. הטקס הרשמי שעורך פיקוד הגדנ"ע באופן מסורתי ליד האנדרטה מעניק לה מעמד ממלכתי. פתרון הפשרה שהוצע בשנת 1954, ששרידי המשוריינים יפוגו כשתיבנה האנדרטה הממלכתית, לא היה קביל שלוש-עשרה שנים מאוחר, כיוון ששייכותם של שרידי המשוריינים לנוף המקומי קובעה בינתיים במונחים של מורשת גבורה לאומית.

מה סיפר לי שלד המשוריינין בשער הגיא?

הכביש השחור מתפתל וחודר פנימה אל לב מלכות האבן. הנה שלדי ברזל חלודים, שרידי מכוניות גיבורות, שעשו היסטוריה בימי מלחמת העצמאות. הברזל האילם, ההרוס, יודע הרבה על מאמץ גואש לפרוץ דרך אל ירושלים הנצורה, להביא לתושביה היהודים מעט מזון להחיות הגוף ומעט נשק לעמוד בו נגד אויב אכזר, צמא דמים. דומה שהד זעקתם של אלה אשר ישבו בשלד־ברזל זה, שהיה פעם מכונית חיה, נושמת ומתנועת, ואשר נפלו מכדורי הצר, דומה, שהד זה עדיין מהלך בשער־הגיא הירוק השאנן, למראית עין. דומה שהדם אשר נשפך כאן, כדי שאלה העוברים כיום בשער הגיא הפתוח, יעברו בו לבטח – עדין הומה ולא נרגע. כאילו הוא תובע ודורש: אל תשכחו את מה שנתרחש כאן בימי מלחמת העצמאות!¹⁷

תיאור זה, שנכתב בשנת 1958, מלמד עד כמה זוהו שלדי המשוריינים עם סיפור באב־אלואד כפרק של גבורה במלחמת העצמאות, ועד כמה נתפס סיפור זה במונחים של מחויבות לזכר הנופלים. מלבד זאת יש לשים לב כי שרידי המשוריינים זוהו עם ההיסטוריה, ובאמצעות שלדי המשוריינים הייתה ההיסטוריה להיבט בלתי נפרד של הנוף.



שרידי משוריינים
בשער הגיא,
4 במרץ 1958
(צילום: דוד אלדן)

רוב הנתקלים באנדרטה הם מי שהאירוע שהיא מנציחה אינו חלק מזיכרונם האישי; עבורם האירוע מן העבר אינו חוויה האצורה בזיכרון האישי אלא ידע היסטורי. הזיכרון האישי בהקשר זה הוא לכל היותר זיכרון הפגישה עם האנדרטה כמייצגת את האירוע ההיסטורי בנוף. המיוחד בשרידי המשוריינים הוא שהם משמשים הן כעדים המספרים על האירוע והן כעדות פיזית המוכיחה את אמיתות הסיפור. הם לא רק מספרים את הסיפור, כמו אנדרטה סטנדרטית הנבנית לאחר האירוע, אלא הם חלק מהסיפור עצמו. הם יוצרים קשר ישיר, על־זמני, בין העבר להווה, משום שהם כעין גשרים המאפשרים לצופה לשחזר בדמיונו את העבר.

17 א' תלמי, 'בשער הגיא', גלויות מן המולדת, תל־אביב תשי"ט, עמ' 231.

בשנת 1958 כתב אורי אבנרי כי שלדי המכוניות החלודים הפזורים בצד הדרך לירושלים מעוררים 'רגש הדומה לחרדת קודש' ו'מעלים מחדש' את סיפורם של אלו 'שעמדו מול פני המוות'.¹⁸ תפקודם של שלדי המשוריינים כשרידים פתטיים, טעוני רגש, נובע מעצמתו הדרמטית של הסיפור שהם מספרים ומיכולתם לספר את הסיפור באופן ישיר. דוגמה לכך יש בחיבור שכתב תלמיד כיתה ה' בעקבות טיול שערך עם כיתתו לאזור שער הגיא:

מה סיפר לי שלד המשוריין בשער הגיא

בקר. רוח קרירה נושבת. מה נעים לטייל עתה. ואני יצאתי בדרכי לירושלים כדי להתבונן בשרידי העבר המעניינים אשר בה. עליתי על האוטובוס ונסעתי. הצצתי מעבר לחלון, מראה מרהיב עין התגלה לעיני: יערות עבותים משתרעים על שטחים נרחבים, עצי פרי וגפנים נטועים לצדי הדרכים בשורות ארוכות. הגעתי לשער הגיא. התעכבתי במקום. הוא היה ודוע פה ושם שלדי משוריינים. התבוננתי בהם והרהרתי. עודי מהרהר והנה כעין בכי חרישי שומע אנכי. הטיתי את אוזני. בכי אימא-ארמה הוא זה המבכה את בניה, אשר נלחמו ונפלו עליה למען תהיה למדינת ישראל. 'אוייה לי!' הפסיק מחשבותי קול בכי אחר. השתוממתי מאוד וחפשתי אחר מקור הקול. פתאום הבחנתי בשלד שהיה מוטל לצד הדרך. היה זה שלד משוריין שהעלה חלודה וכאלו הועמד להיות לעד לגבורת בחורי ישראל ומלחמתם עד טיפת דמם האחרונה. נראה היה בו שעצוב הוא ודבר מה מעיק על נפשו. השלד נאנח מדי פעם בפעם בכבדות ומלמל. רגש רחמים תקפני על משוריין שרוף ועזוב זה. אנה כבדה שפרצה מלבו הפסיקתני מהרהורי...

'הוי!' - קרא המשוריין - 'היכן אתם, בני שישבתם בקרבי? מה חסרים אתם לי? ראו נא, יקירי, עתה מוטל אני בצד הכביש ככלי אין חפץ בו. לא כן היה בזמן שאתם נהגתם בי. בזמן ההוא הייתי בין כובשי הדרך לירושלים. זוכר אני את היום הנורא. הערבים העיפו עלי פגזים. אך נהגי הגיבורים והאמיצים השיבו אש ופגעו באויב. הו! מה רבים היו הערבים. פתאום מהלומה כבדה נתחה עלי. הרגשתי כאב חזק בכל אברי. חום עבר בכל גופי ונודעזעתי... והם, נהגי, שכבו בתוכי והצמידו גופם לגופי... אחר כך הוציאו אותם מקרבי והפרידו בינינו. חבל, חבל...' דמעות חנקו את גרונו של המשוריין ולא יכל להוסיף לדבר עוד. התקרבתי אליו, כרעתי ברכי והרכנתי את ראשי בפניו.¹⁹

18 א' אבנרי, 'הקרקס בא', העולם הזה, 5 במרס 1958.

19 א' פלשנר, 'מולדתי', עלון בית ספר ממלכתי א' נס-ציונה (תשי"ח), אח"י, 11/3.155.

דווקא בגלל פשטותו מבהיר החיבור כיצד שימשו שרידי המשוריינים להחייאת העבר בדמיונו של המתבונן. העבר מסופר לא כנרטיב היסטורי 'אובייקטיווי', אלא מנקודת המבט של המשורייין, המשמש כמספר. המשורייין הופך מאובייקט של ההיסטוריה לסובייקט בעל זיכרון. הוא עובר תהליך של האנשה: הוא עצוב, דבר מה מעיק על נפשו, הוא נאנח, מרגיש כאב חזק בכל איבריו וחום עובר בכל גופו. ומה שחשוב ביותר: הוא מדבר. מכיוון שהוא גם זוכר, הרי הוא יכול לספר את מה שאירע מנקודת מבטו. זהו סיפור בתוך סיפור: הנער מספר על פגישתו עם המשורייין, והמשורייין מספר את מה שאירע במהלך הקרב. מכיוון שסיפור העבר מנוסח בגוף ראשון, הדוח נתפס כעדות. הסובייקטיויות של הסיפור היא שמקנה לו אמינות, והיא שמאפשרת להיסטוריה להיות מנוסחת במונחים של זיכרון.

'אנדרטאות מקוריות המשמשות עדות חיה'

בהיותם 'אנדרטאות מקוריות המשמשות עדות חיה'²⁰ שלדי המשוריינים הם עצמם חלק מן ההיסטוריה ולא רק כלי לסיפורה. בשל התפיסה שהמשוריינים כביכול קפאו בקרב או מיד לאחריו ונותרו במצבם המקורי, האותנטיות של שלדי המשוריינים היא מקור הסמכות של השרידים לספר את סיפור העבר 'כפי שהיה באמת'. כל שינוי במצבם המקורי פירושו לכן פגיעה באמינותם כמספרי הסיפור ובכוח השכנוע של הסיפור שהם מספרים. האותנטיות הייתה מרכיב חשוב ברטוריקה של השרידים כהיסטוריה נוכחת, והמאמץ לשמר את שרידי כלי הרכב במצבם המקורי היה חיוני לתפקודם כמצבות זיכרון.

למעשה ברור כי מיד לאחר הקרב פונו שרידי המשוריינים מהדרך לשוליה, וזאת כדי לאפשר נסיעה בכביש.²¹ הם קפאו אפוא בזמן לאחר שפונו לשולי הדרך, כלומר לאחר תום הקרב שאת סיפורו הם מספרים בנוף. בתודעה הציבורית נקבע כי מיקומם בצד הדרך הוא מצבם המקורי. בהתאם לכך כל שינוי במיקומם של המשוריינים פירושו היה פגיעה באותנטיות שלהם, ועל כן נודעה חשיבות רבה לשינויים שהתחוללו בעקבות עבודות פיתוח והרחבת הכביש.

בשנת 1970, בעקבות הסטת קטע של הכביש מהתוואי המקורי שלו והרחבת קטעים אחרים, הוחלט למקם מחדש מקצת המשוריינים 'במקומות נראים לעין מעל טרסת אבן פראית'. זאת כדי 'שיראו טוב יותר' מן הכביש בתוואי החדש.²² המחלקה להנצחת החייל, האחראית לתחזוקת השרידים, הייתה מודעת לצורך 'לשמר תמונה אותנטית ככל האפשר'.²³ לפיכך הוחלט לשחזר את התנאים המקוריים בנוף החדש שנוצר לאחר עבודות הפיתוח. בתקופת ביצוע העבודות רוכזו המשוריינים במקומות זמניים. בכתבה שפורסמה בעיתון 'דבר' נטען כי 'בפריצת הגבעות ובפיצוץ הסלעים נזרקו

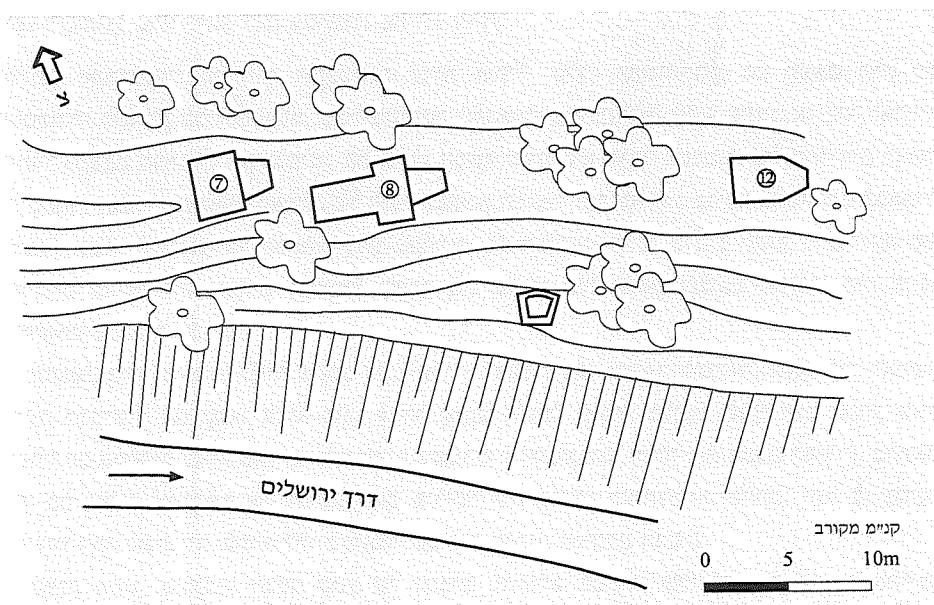
20 "נאמן, יושב ראש ארגון 'יד-לבנים', אל המועצה הציבורית לאתרי הנצחה, 13 בנובמבר 1995, תמה"ח/א"צ.

21 "שוורדלין אל ק' גרוסמן, 23 בינואר 1977, תמה"ח/א"צ.

22 דוח ביקור שערך במקום א' נבון, נציג המחלקה להנצחת החייל, 27 בדצמבר 1970, תמה"ח/א"צ.

23 ש' סר א' ח' רובינשטיין, 8 בספטמבר 1974, תמה"ח/א"צ.

המשוריינים הצידה, פוזרו או נערמו ללא סדר ואיש אינו תובע את עלבונם.²⁴ גם אזרחים מן השורה מחו על מה שנראה בעיניהם כזלזול בזכר הגופלים.²⁵ למעשה המחלקה להנצחת החייל ביקשה לשפר את המצב ששרר לפני עבודות הפיתוח, וזאת באמצעות עיצובו מחדש של הנוף על ידי אדריכלי נוף: 'לפני סלילת הכביש החדש המשוריינים היו פזורים לאורך הדרך בהרבה מקומות. את רובם לא ראו כלל בזמן הנסיעה בכביש. עם גמר סלילת הכביש מסרנו לארכיטקטים ואדריכלי נוף את תכנון ריכוז והצבת המשוריינים. במקום הפיזור הרב רוכזו המשוריינים בשלושה מקומות בצורה שאפשר לראותם היטב בעליה לירושלים ובירידה בכיוון ת"א. צורת הצבתם אינה מקרית אלא פרי מחשבה מתוכננת'.²⁶ המדיניות החדשה גרסה ריכוזיות: במקום בעשרה אתרים, כפי שהיה קודם לכן, רוכזו המשוריינים בשלושה אתרים בלבד. שניים מאתרי ההצבה החדשים היו בצד הדרך העולה לירושלים, והאתר השלישי נקבע בצד הדרך היורדת לתל-אביב.²⁷ לעומת זאת נדחתה האפשרות להציב את



מתווה להצבת המשוריינים בצד הדרך

המשוריינים על משטחי בטון, כיוון שכך היה מתקבל 'מוצג מוזיאוני מבריק ותו לא'.²⁸ הייתה זו מדיניות של פשרה שהובאו בה בחשבון האילוצים שנוצרו לאחר הרחבת הכביש אך גם השתקפה בה מודעות רבה לחשיבותה של תחושת האותנטיות לתפקודם של המשוריינים כמצבות זיכרון. הנקודה החשובה בהקשר זה הייתה שלמרות השינויים במיקומם של המשוריינים נשמר מיצובם בצד הדרך.

24 א.כ.א., 'המשוריינים השכוחים', דבר, 14 במרס 1972, עמ' 7.

25 ש' פלשנר אל מערכת 'במחנה', 3 באוגוסט 1972, תמה"ח/א"צ.

26 ש' סרי, היחידה להנצחת החייל, אל הממונה ליחסי ציבור, משרד הביטחון, 17 במרס 1972, תמה"ח/א"צ.

27 דוח ביקור שערך ד' ברוזאי, 18 בדצמבר 1972, תמה"ח/א"צ.

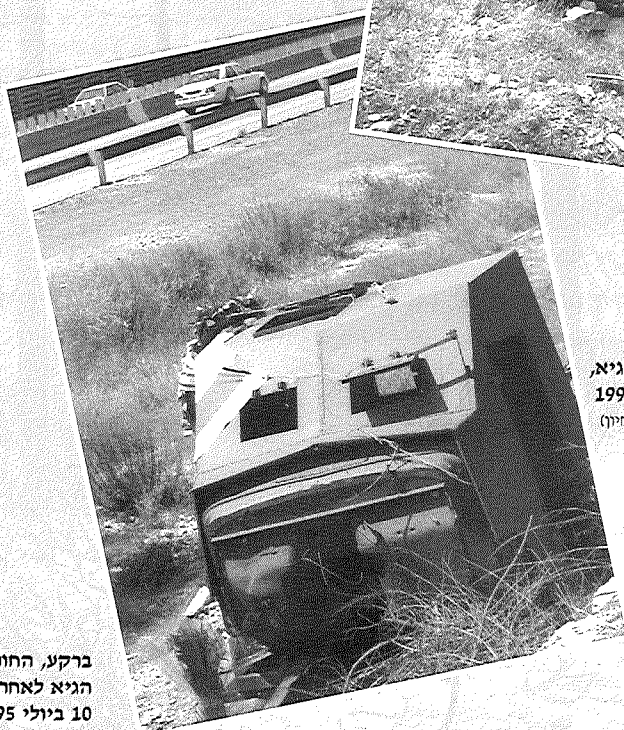
28 ש' סרי, ראש המחלקה להנצחת החייל, אל ש' פלשנר, 31 באוגוסט 1972, תמה"ח/א"צ.



הכביש לירושלים
בשער הגיא,
1 בנובמבר 1964
(צילום: מרץ כהן)



שער הגיא,
7 במאי 1971
(צילום: משה מילנר)



שער הגיא,
18 באפריל 1999
(צילום: אבי אוחיון)

ברקע, החורש בשער
הגיא לאחר השרפה,
10 ביולי 1995
(צילום: צביקה ישראלי)

אף שאתרי הריכוז נמצאו משני צדי הכביש, שרידי המכוניות פנו כלפי ירושלים, דבר שהדגיש את המוטיב המרכזי של הסיפור שסיפרו בנוף: פריצת הדרך לירושלים.

בשנת 1983 הוזזו המשוריינים שוב ממקומם, בעקבות הרחבה נוספת של כביש מס' 1, כביש ירושלים-תל-אביב.²⁹ לאחר שהוחזרו שלדי המשוריינים משיפוץ באפריל 1996, לקראת יום הזיכרון תשנ"ו, נקבע מחדש מיקומן של

האנדרטאות בצד הכביש המהיר. הפעם הוחלט כי המשוריינים יפוזרו בחמישה אתרים שונים, ששלושה מתוכם הם קטעים של הכביש הישן שנחשפו במיוחד לצורך זה. ההתייחסות אל קטעים אלה כאל כביש אותנטי היא ביטוי נוסף למודעותם של מעצבי הנוף ושל האחראים להנצחה לחשיבותה של האותנטיות לתפקודם של המשוריינים כמצבות זיכרון.³⁰ עם הצבתם על קטעי כביש ישנים חזרו המשוריינים לכביש, אלא שהיה זה קטע כביש צדדי, שלא נעשה בו שימוש, ומבחינת העוברים בכביש המהיר נותרו המשוריינים בצד הדרך (אמנם לא במקומם הקודם). בהצבתם של המשוריינים על קטעי כביש ישן שנחשפו במיוחד לצורך העניין הייתה בעצם התעלמות מן העובדה שבתום הקרב פונו לשולי הדרך כדי שלא



אם שכולה בטקס הקדשת האנדרטה לנופלים בקרבות על הדרך לירושלים, 15 במרס 1967 (צילום: אילן ברונר)

יחסמו את התנועה. הערך המוסף של המיקום החדש נבע מכך שהמדובר הוא בקטע כביש היסטורי, שהיה גם הוא חלק מהנוף של תש"ח. חשיפת קטעי הכביש הישנים ושילובם בנוף ההנצחה היו בגדר ביום, אך הוסיפו 'היסטוריה' לנוף וכך גם אותנטיות.

החשיבות שיוחסה למעמדם כאנדרטאות מקוריות באה לידי ביטוי גם בשימורם הפיזי של שלדי המשוריינים. ללא שימור צפויים היו תהליכים של קורוזיה להביא להתפוררותם ההדרגתית

29 א' אינשטיין אל המחלקה להנצחת החייל, 10 ביוני 1983, תמה"ח/א"צ; א' אינשטיין אל א' נבון, המחלקה להנצחת החייל, 12 ביולי 1983, שם.

30 קרן קיימת לישראל, מנהל פיתוח הקרקע, חבל ייעור מרכז, סיכום פגישה בנושא משורייני שער הגיא, 6 במרס 1996, תמה"ח/א"צ.

ולהיעלם מהנוף. הליך של שימור פירושו התערבות המכוונת למנוע את השפעת הזמן ולקבע את השרידים במצבם המקורי, במקרה זה במצבם לאחר הקרב. בשימור שרידי המשוריינים במצבם המקורי גלום פרדוקס. שימור הוא לכאורה ההפך מאוטנטיות, כיוון שהוא כרוך בהתערבות ובמניפולציה. לאחר אירועי שנת העשור ביקר אורי אבנרי נמרצות את הרשויות על שראו צורך



המשוריינים
בעת השימור
בבארות-יצחק

לביים את שרידי המשוריינים ו'לצבוע אותם יפה'.³¹ בה בעת שימור פירושו שמירת האובייקט כפי שהוא ללא שינוי. בנוגע לשרידי המשוריינים ההכרעה הייתה בעד אותנטיות היסטורית, כלומר שימור מצבם המקורי באמצעות התערבות שתמנע את התהליך הטבעי של התלדה והתפוררות. מכיוון שהסכנה העיקרית למרקם הפיזי של המשוריינים הייתה הקורוזיה, התמקד השימור בצביעה חוזרת שלהם בצבע נגד חלודה. בשלב מאוחר יותר נקבע כי המשוריינים ייצבעו דרך קבע אחת לשלוש שנים בצבע אוקסיד אדום. לאחר שניזוקו בשרפה הגדולה שהתחוללה ביערות שער הגיא בשלהי קיץ 1995 התעורר צורך לשקם את שלדי המשוריינים בצורה יסודית, ולשם כך הועברו

31 אבנרי (לעיל, הערה 18).

ארבעה-עשר שרידים למפעל המתכת של קיבוץ בארות-יצחק. העברתם של השרידים ממקומם לצורכי שיקום זכתה לסיקור חדשותי. הדיווחים בעיתונות הכתובה ובמהדורות החדשות ברדיו ובטלוויזיה העידו על החשיבות הציבורית שיוחסה לנושא. לראשונה עברו המשוריינים שיפוץ יסודי. ולראשונה נעלמו, אם כי לזמן מוגבל, מהנוף המקומי.

שאלה של גישה

אלמנט חיוני לתפקודה של אנדרטה כמנציחה וכמתווכת בין העבר להווה הוא מפגש עמה הנחוות כהתייחדות עם העבר. מפגש זה מצריך אפשרות גישה לאנדרטה וכן התכונות ומודעות למעמד ולמשמעותו.

שלדי המשוריינים מוצבים בשולי הכביש המהיר, והמפגש החזותי עמם מתבצע בעיקר במהלך הנסיעה לירושלים וממנה. שאלת הגישה המוסדרת לשלדי המשוריינים החלה להעסיק את רשויות ההנצחה והפיתוח רק לאחר עבודות הרחבת הכביש בראשית שנות השבעים. כתוצאה מעבודות הפיתוח נעשה הכביש לכביש מהיר, שהחניה בשוליו אסורה על פי חוקי התעבורה: 'כביש שער הגיא הינו כביש מהיר מבלי אפשרות חניה או עצירה'.³² האיסור לחנות בשולי הכביש מנע כל גישה לשלדי המשוריינים, אך הוא גם שהעלה על סדר היום של המחלקה להנצחת החייל את שאלת הגישה המוסדרת אליהם. כבר בשנת 1970, במסגרת תכנון הצבתם מחדש של המשוריינים בצד הכביש בעקבות הרחבתו, הוצע פתרון שיאפשר גישה אליהם,³³ אך לא נמצאה אפשרות לממן את התכנית המוצעת. בשנת 1971, לאחר סיום העבודות, התברר כי לא הוסדרה שאלת הגישה, וכי כנראה לא יימצא פתרון פשוט לבעיה בגלל התנגדותה של מע"צ לבנייתם של מקומות עצירה מיוחדים ליד אתרי המשוריינים. הנושא לא ירד מסדר היום של המחלקה להנצחת החייל בין השאר בגלל תלונותיהם של מטיילים, מדריכי תיירים ומשפחות על כך שאין אפשרות לגשת לשלדי המשוריינים.³⁴ בשנת 1995, לאחר השרפה הגדולה ביערות שער הגיא, הסדירה מע"צ דרך גישה לאחד מאתרי המשוריינים.³⁵ לקראת השבתם של המשוריינים ממפעל המתכת שאליו הועברו לשם שיקום נערכו דיונים על הצבתם מחדש לאורך הכביש המהיר, והוחלט לאפשר גישה נוחה לקבוצה אחת של משוריינים.³⁶

התפיסה שהיעדר גישה מוסדרת הוא מצב שיש לשנותו הייתה חלק מתהליך מיסוד תפקודם של שלדי המשוריינים כמצבות זיכרון 'רגילות', שניתן לעלות אליהן לרגל. אולם גם לאחר שהתאפשרה גישה מוסדרת, הרי המפגש החזותי עם שרידי המשוריינים מתרחש בדרך כלל במהלך הנסיעה לירושלים וממנה. העצמה הרגשית של מפגשים אלה תלויה במידת המודעות של הנוסעים לנוף

32 י' שחק, מנהל המחלקה להנצחת החייל, אל ח' ישראלי, לשכת שר הביטחון, 31 במאי 1977, תמח"ח/א"צ.

33 מזכר, הוגש לב' סחייק, ראש המחלקה להנצחת החייל, 18 באפריל 1982, תמח"ח/א"צ.

34 מזכר מאת א' נבון אל ב' סחייק, ראש המחלקה להנצחת החייל, 12 באפריל 1982, תמח"ח/א"צ.

35 א' שגיא, מע"צ, מחוז ירושלים, אל א' נבון, המחלקה להנצחת החייל, 29 באוקטובר 1995, תמח"ח/א"צ.

36 סיכום פגישה בנושא משורייני שער הגיא, 6 במרס 1996, תמח"ח/א"צ.

ולהיסטוריה של המקום. אך חשיבותם של מפגשים אלה גם באישוש המשמעות המיוחדת למשוריינים כ'זעקת הדרך הפתוחה', בלשונו של הפסל יצחק דנציגר. חטופים ככל שיהיו, וגם מבלי שהנוסעים בכביש מודעים למשמעות השרידים המונחים בצד הדרך, המפגשים מאשרים ומחזקים את משמעות הסיפור שמספרים שרידי המשוריינים, שכן בעצם הנסיעה בדרך הפתוחה גלום הניצחון.³⁷

הערות לסיכום

עיצובו של אזור שער הגיא כנוף זיכרון של מלחמת העצמאות היה תהליך הדרגתי. בראשית שנות החמישים נחנך בית הקברות הצבאי בקריית-ענבים ונטמנו בו הלוחמים שנפלו באזור. בשנת 1967 נחנכה ביציאה המזרחית מאזור שער הגיא האנדרטה הממלכתית 'יד לפורצי הדרך לירושלים ולמגיניה'. אתר הקסטל הפך לאתר הנצחה. בצד הדרך הוקמו אנדרטאות המוקדשות לזכר לוחמי



המשוריינים שהוחזרו לתל-יוסף. ניצב כיום בבית חיים שטורמן, מוזאון ומכון לידיעת האזור, עין-חרוד (צילום: אילן צור, דצמבר 2002)

חטיבת פלמ"ח-הראל. הגשר שנבנה במעלה הקסטל מעל הכביש המהיר נקרא 'גשר הראל'. בשנת 1995, במסגרת חנוכתו של 'פארק רבין' באזור שער הגיא, 'נחשפו' משלטים ממלחמת העצמאות על הרכס והוכשרו כאתרי הנצחה. ליד לוח הזיכרון המוקדש לנופלים באחד המשלטים פזורים שרידים אותנטיים שנמצאו במהלך עבודת ההכשרה של השטח: קסדה ובה חור של כדור, כמה פחיות שימורים, חלק מסיר ששימש להכנת קפה, כמה תרמילי

37 דבר זה בא לידי ביטוי במשפט כמו 'כיאות לזכרם של אלה אשר אפשרו לנו את הנסיעה היום בדרך זו' (ח') רובינשטיין אל ראש המחלקה להנצחת החייל, 25 באוגוסט 1974, תמה"ח/א"צ).

כדורים. שרידים אלה שייכים לארכאולוגיה של המקום. עיתונאי שביקר באתר כתב כי שרידים אלה 'יוצרים אנדרטה מרגשת יותר מכל קיר זיכרון'.³⁸ משפט זה מתמצת את העצמה הדרמטית של שרידים היסטוריים בנוף.

למקומם של המשוריינים בצד הדרך יש חשיבות מכרעת לסיפור שהם מספרים. ראייה לכך יש בסיפורו של שלד משוריין שנלקח ממקומו בצד הדרך המובילה לירושלים, ושהוצב בקיבוץ תל-יוסף. המדובר הוא בשרידי משאית משורינת שהייתה שייכת לקיבוץ ושהשתתפה באחת השיירות לירושלים, ולאחר שנפגעה ונהגה, בן הקיבוץ, נהרג, הועברה (או הוחזרה) לקיבוץ לשמש כמצבת זיכרון. החזרת שרידי המשאית לקיבוץ תל-יוסף נועדה להנציח את זכר בן המשק שנהג בה ביישובו. בכך גם נקבע סיפורו כסיפור תרומתו של הקיבוץ למאבק על פריצת הדרך לירושלים.

סיפורו של שלד המשאית המשורינת בתל-יוסף הוא סיפור שונה מסיפורם של ארבעה-עשר השלדים שנותרו בצד הדרך לירושלים. המידע הנוגע לשלדי המתכת הפזורים בצד הדרך – תאריכים התקוקים בסלעים ליד שרידי המשוריינים ופרטים על המאבק לפריצת הדרך המפורטים על שלט ההסבר – מבהיר כי סיפורם הוא הסיפור הקולקטיבי של השיירות ושל המאבק על הדרך לירושלים. השרידים הם אנונימיים במובן זה שאין נמסר כל מידע על ההיסטוריה שלהם, למשל מי היו נהגיהם ומה עלה בגורלם. גורי ביקש בשירו: 'באב אל וואד / לנצה זכור נא את שמותינו', אך שרידי המשוריינים מנציחים אירוע היסטורי ואת משמעויותיו ההרואיות, ולא את הנופלים, ששמותיהם אינם נזכרים כלל בנוף.

זיהויים של המשוריינים עם הנוף משלב את סיפור השיירות והמאבק על הדרך בנוף המקומי. בהקשר זה יש חשיבות מיוחדת לדיאלוג שבין שלדי המשוריינים ובין האנדרטה הממלכתית לפורצי הדרך. בשנות החמישים המוקדמות התרכזה מדיניות ההנצחה הרשמית בהקמתה של האנדרטה הרשמית. מבחינת רשויות ההנצחה הקמתה של האנדרטה הממלכתית הייתה הנושא העיקרי על סדר היום. לעומת זאת בתודעה הציבורית נעשו שרידי המשוריינים לתמצית סיפור ההקרבה ההרואית המזוהה עם באב-אלואד. עם הנוכחה של האנדרטה הרשמית בשנת 1967 נוצר מצב חדש. אף שלא נותרו במקומם המקורי, שרידי המשוריינים שהוצבו בצד הדרך שמרו על מעמדם כייצוגים אותנטיים של ההיסטוריה ההרואית של שער הגיא. האנדרטה הרשמית לעומת זאת שילבה בנוף גרסה פרשנית של ההיסטוריה, והסמליות המודגשת של עיצובה הדגישה כי המדובר בהצהרה פרשנית ולא בעדות היסטורית. הדיאלוג הסמלי בין האנדרטה הרשמית ובין העדויות האילמות הפזורות בשולי הדרך ביטא ומבטא את המתח שבין הייצוג האותנטי ובין הייצוג הפרשני של סיפור ההקרבה של מלחמת העצמאות שהיה בתודעה הלאומית הישראלית לחלק בלתי נפרד ממשמעותו המיתית של נוף שער הגיא.