יום הזכרון תש"ם

Memorial Day 1980

משרד התקשורת - השירות הבולאי

המשרד הראשי: שד' ירושלים 12, יפו 61080

MINISTRY OF COMMUNICATIONS

PHILATELIC SERVICES

MAIN OFFICE: TEL AVIV - YAFO · ISRAEL

258

4/1980

אנדרטת כביש הגבורה

אנדרטת כביש הגבורה ניצבת ליד קיבוץ משמר דוד, סמוך לנקודת המוצא של "כביש הגבורה". היא באה להנציח את מאמציהם של הלוחמים והסוללים לקיים נתיב פתוח אל ירושלים העברית במלחמת העצמאות.

דרך המלך משפלת החוף לירושלים עברה באותה עת מתל־אביב דרך יאזור לרמלה ומשם ללטרון, שער הגיא, הקסטל ומוצא. הכביש עבר במספר נקודות יישוב ערביות, ביניהן העיר רמלה, ועם פרוץ מלחמת העצמאות (למחרת החלטת האו"ם בכ"ט בנובמבר תש"ח) נמנע מהתחבורה־העברית המעבר במקומות אלו.

כדי לעקוף את הריכוזים הערביים, נעה התחבורה העברית לירושלים דרך חולון, ראשון־לציון, רחובות, עקרון, חולדה ויצאה לכביש ירושלים בלטרון. יש שהשתמשו בדרכי עפר, ויש שנדרש איגוף גדול דרך גדרה וצומת מסמיה (כיום צומת ראם). אולם בקטע מלטרון לירושלים לא היו דרכים עוקפות. התנועה נעשתה בשיירות שהיו מלוות בלוחמים מאנשי ה"הגנה". הללו היו חמושים בנשק קל, שנאלצו להסתירו מעיניהם הבולשות של נציגי השלטון הבריטי, אשר התנכלו לנשק המגן העברי, בעוד שהעלימו עין מן הפעילות הכמעט גלוייה של הכנופיות הערביות. דרכי העקיפין, התנועה בשיירות, הליווי החמוש ולאחר מכן גם השימוש במכוניות ששוריינו בלוחות פלדה, לא פתרו את הבעיה ולא הבטיחו את השיירות מפני התקפות ערביות. בעיקר היו מועדים לפורענות המיצר המיוער של שער הגיא ופיתולי הכביש החדים שבהר הקסטל, אך גם קטעים אחרים היו נתונים לסכנה מתמדת. ההתקפות הערביות תבעו קורבנות רבים מבין מלווי השיירות והיקשו על קיום הקשר עם ירושלים. למעשה איימו לנתקו. המצב החמיר בחודש מרס 1948, שבו רבו ההתקפות הערביות. שיירה שיצאה לירושלים ב־31 במרס הותקפה ליד חולדה, 17 מאנשיה נפלו, והיא נאלצה לסגת — דבר שקבע את עובדת ניתוקו של הכביש לירושלים.

מצב זה חייב לנקוט יוזמה חדשה כדי לפרוץ את הדרך לירושלים. לצורך זה תוכנן ובוצע מיבצע "נחשון" (3־15.4.48), שהיווה

נקודת מפנה במלחמה כולה. לראשונה רוכז כוח בעוצמה של חטיבה שלמה, עליו הוטל לכבוש משלטים לצדי הדרך לירושלים ולהחזיק בהם.

קרבות עזים במיוחד ניטשו סביב הר הקסטל שעבר פעמיים מיד ליד, אולם במהלך המיבצע נשמר נתיב פתוח והועלו מספר שיירות לירושלים.

כהמשך למיבצע "נחשון" נערך מיבצע "הראל" (15־21.4.48), שבמהלכו הועלו 3 שיירות ענק בנות מאות מכוניות לירושלים. אולם בשל המצב החמור בירושלים עצמה, נאלצה חטיבת "הראל" להפסיק את המיבצע ולעלות ירושלימה והכביש נחסם שוב.

מיבצע "מכבי" (8־18.5.48) נועד לפתוח מחדש את הכביש. במהלכו נכבשו לאחר קרבות עזים משלט ה"מסרק" ובית מחסיר שלידו (בית מאיר כיום), אולם הכוחות שהשתתפו במיבצע נאלצו לצאת לגזרותיהם, כדי לקדם את פני הפלישה הצפוייה של צבאות ערב הסדירים. בלילה האחרון למיבצע עוד הועלתה שיירה אחת לירושלים — האחרונה שהגיעה לעיר, וירושלים נותרה מנותקת עד לפריצת "דרך בורמה".

הלגיון הערבי שהצטרף למלחמה תפש את לטרון וסביבתה ושלט על הדרך לירושלים. מיתחם הלגיון בלטרון הפך למוקד המערכה על הדרך, ולמעשה למערכה שהכריעה את גורל בירת ישראל. לצורך כיבוש מיתחם הלגיון ופריצת הדרך הוקמה חטיבה חדשה, חטיבה 7, והוטלה למערכה. אולם שתי ההתקפות שנערכו על לטרון בסוף חודש מאי 1948 נכשלו.

השליטה בכמה כפרים שנכבשו איפשרה ליצור מגע עם כוחות ההגנה בפרוזדור ירושלים ולאתר דרך לעיר, שהיתה מוסתרת מעין הלגיון הירדני. ניתן לה הכינוי "דרך בורמה" (על שם הדרך שנסללה בצפון בורמה במלחמת העולם השנייה, כדי להזרים אספקה לסינים במלחמתם ביפאנים). התוואי עבר מדיר מוחיזין דרך בית ג'יז לבית סוסין, חצה את כביש הר טוב־שער הגיא, עלה לבית מחסיר ומשם ירד לכביש ירושלים ליד סאריס (ליד שואבה כיום).

תחילה היה זה נתיב, שרק גיפים היו מסוגלים לעבור בו. בקטע מסויים ליד בית סוסין נאלצו להעביר את האספקה באמצעות פרדות וסבלים — מהמכוניות שבאו מהשפלה למכוניות שהגיעו מירושלים. אולם בעבודה מאומצת של מאות פועלים מירושלים ומהשפלה שופר התוואי והוכשר לתנועה. עד להפוגה הראשונה (11.6.48) הפך הקשר המחודש עם ירושלים לעובדה קיימת.

הפרוזדור לירושלים הורחב, ונכבשו לוד ורמלה. אולם שלוש התקפות נוספות על לטרון נכשלו, וקטע הכביש העובר ליד מיבצר לטרון נשאר בידי הלגיון עד למלחמת ששת הימים.

בהמשך מלחמת העצמאות אותר תוואי נוח יותר לסלילת כביש לירושלים, הוא "כביש הגבורה". כביש זה החל מצומת חולדה, המשיך לצומת נחשון ומשם לצומת שמשון, מקום בו התחבר לכביש הר טוב־שער הגיא, ומשם לירושלים. ב־7 בדצמבר 1948 נתנך הכביש ושימש כדרך הראשית לירושלים עד למלחמת ששת הימים.

בטקס חנוכת הדרך עמד ראש הממשלה ושר הבטחון דאז, דוד בן־גוריון, על המערכה לפריצת הדרך לירושלים ועל "כביש הגבורה": "...דרך כבושה בת־קיימא, שסביבה יצמחו נקודות ישוב אשר יחברו בגשר חי, באנשים ובצמח את מרכז המשק והכוח היהודי במדינת ישראל עם בירתה הנצחית ירושלים... ובחנכנו היום את דרך הגבורה והגאולה, נזכור בהודיה עמוקה את אלה הלוחמים והעובדים, גדודי חיל הרגלים והשריון והתותחנים, סוללי חיל ההנדסה, מניחי צינור המים, פועלי סולל בונה, עובדי ירושלים ותל אביב והנהגים אמיצי הלב מכל קצות הארץ, שהשתתפו יחד במאמץ מלחמתי והתישבותי זה, שיעמוד לעד בתולדות ציון המשוחררת. כביש זה הוא גל־עד לגבורת המלחמה והעבודה העברית — שניצחה ותנצח".

משרד הבטחון
המחלקה להנצחת החייל

remained in the hands of the Arab Legion until the 6-Day War.

Later in the war a more convenient path was found for constructing a road to Jerusalem — the "Road of Courage". This road began at Hulda, joined the Hartuv-Shaar Haggai road at the Shimshon junction and continued to Jerusalem. This road was inaugurated on the 7th December 1948 and served as the main road to Jerusalem right up to the 6-Day War.

In inaugurating the new road, David Ben-Gurion, then Prime Minister and Minister of Defence recalled the battles to open the road to Jerusalem and in referring to the "Road of Courage" talked about "a permanent road along which there will spring up a string of settlements to form a living link between the centre of Jewish settlement and the Jew's eternal capital — Jerusalem".

He continued, "As we inaugurate this road, let us remember with gratitude all those fighters of the infantry, the armoured corps and the artillery, the roadbuilders of the engineering corps who laid the water pipes, the workers of Solel Boneh, the workers of Jerusalem and Tel Aviv and the brave drivers from all parts of the country who played a part in this military and colonising effort which will always have a place in the history of the redemption of Zion. This road is a monument to Jewish valour and labour which will always prevail".

The Arab Legion took Latrun and closed the road to Jerusalem. The Latrun fortress then became the prime target for reopening the road to Jerusalem and, in fact, for deciding the very fate of Jerusalem itself. A new brigade — the 7th — was put together for the attack on the fortress, but two attacks made at the end of May ended in failure.

However, the capture of several Arab villages in the vicinity enabled the force to make contact with the defenders of the Jerusalem corridor and made it possible to improvise an alternative route to Jerusalem hidden from the eyes of the Arab Legion. This road was called the "Burma Road" (after the road that the allied troops built in the north of Burma during World War II in order to get supplies through to the Chinese in their fight against Japan). The road went from Dir Mukhsin, cut the Hartuv-Shaar Haggai road and reached Jerusalem near what is now Shoeva.

At the beginning, only jeeps could use the road, and at one point it was necessary to unload the vehicles coming from the plain and carry them by mule and on the backs of porters to meet the vehicles coming from Jerusalem. But thanks to the efforts of hundreds of workers from Jerusalem and the coastal plain the road was improved and opened to traffic. By the time of the first cease fire (11 June 1948) the new road to Jerusalem was an established fact.

As the war continued, the corridor to Jerusalem was widened and Ramla and Lod (Lydda) were captured.

However, three further attacks on Latrun were thrown back and the section of the road near the Latrun fortress

those brave defenders of the convoys and threatened to cut the life-line to Jerusalem. The situation became critical in March 1948 as the Arabs intensified their attacks. The convoy which left for Jerusalem on the 31st March was attacked near Hulda, 17 of its defenders were killed and the convoy had to turn back and Jerusalem was effectively cut off.

A way had to be found of reopening the road to Jerusalem. Operation "Nachshon" was mounted from the 3-15 April 1948 and marked a turning point in the war. For the first time a force of division strength was assembled and given the task of conquering the Arab strongpoints along the road to Jerusalem and holding them in order to keep the road to Jerusalem open. There was fierce fighting particularly around Kastel which changed hands a number of times, but the road to Jerusalem was opened and a number of convoys reached Jerusalem.

Operation "Harel" (15-21 April 1948) followed operation "Nachshon" and three giant convoys consisting of hundreds of vehicles got through to Jerusalem. However, because of the difficult situation in Jerusalem itself, the "Harel" brigade had to break off the operation and take up positions in Jerusalem. So once again the road was closed.

Operation "Maccabi" (8-18 May 1948) was then mounted in order to clear the road but the troops had to take up positions in anticipation of an attack by the regular Arab armies and it was only on the last night that a single convoy got through to Jerusalem — that was the last convoy to reach the Holy City and Jerusalem remained isolated until the "Burma Road" was constructed.

The "Road of Courage" Monument

The monument stands next to Kibbutz Mishmar David near the beginning of the "Road of Courage" and it commemorates those fighters and roadbuilders who kept the road to Jerusalem open during the War of Independence.

In those days, the main road from the coast to Jerusalem went via Ramle, Shaar Haggai and the Kastel. It passed through a number of Arab settlements including Ramle, and on the outbreak of the War of Independence (the day after the United Nations decision of November 29, 1947) Jewish traffic through these settlements became impossible.

In order to by-pass these Arab settlements, Jewish traffic to Jerusalem was diverted via Holon and Rehovot to join the Jerusalem road at Latrun. At times dirt tracks had to be used and at others a major diversion had to be made via Gedera and Masmiya Junction. Between Latrun and Jerusalem, however, there were no alternative routes and traffic moved in convoys accompanied by Hagana fighters armed with light weapons which had to be hidden from the eye of the British who were only too ready to confiscate defensive arms from the Jews while turning a blind eye to the Arab gangs who operated quite openly

However, the use of alternative routes, travel in convoys, the armed escorts and at a later stage, the use of vehicles equipped with armour plating, failed to solve the problem of protecting the convoys against Arab attacks. A particularly dangerous section was the narrow stretch of road around Shaar Haggai and the sharp bends winding up to the Kastel but the rest of the road was by no means free of dangers. The Arab attacks cost the lives of many of