הכביש בין עין־גב ו... ישראל

בימי מלחמת העצמאות היתה עין גב הישוב היחיד בחוף המזרחי של ים כנרת, ועורף התחבורה היחיד ש־לה היה בדרך הים. מיד אחר המלחמה ברור היה כי יש הכרח לחבר את עין גב עם שאר שטחי הארץ בדרך ה־יבשה, ב כ ב י ש.

אולם אותה שעה היה חלק מהחוף הדרומי־מזרחי של האגם בידי הסורים. זה היה הקטע שס־סמרא צפונה.

אי אפשר היה לבנות כביש אס־פאלט, כי את החצץ לצורך זה צריך היה ל־הביא במכוניות־משא. עין־גב התחילה איפוא לסלול כביש של ביצוע. את המלט הביאו יום יום בסירות. וכן ניצלו אבנים מקוטות.

הסלילה מתחילה

באוקטובר 1949 החלה הסלילה מצד עין גב. ובכתתים התנהל ה־מרץ על תוואה שביתת נשק עם הסורים. העקרון שלפיו התנהל ה־מרץ היה, שהסורים יסוגו אל מע־בר לגבול הבינלאומי הישן של ארץ־ישראל, ואותם השטחים שהיו בידי־הם יוכרזו כאזורים מפורזים. זה חל גם על השטח שבחוף הדרומי־מזרחי של הכנרת.

כעבור חדשים בערך הרשנו הס־כם, והשטח החזור לרבונות ישר־אל.

עתה לא היה עוד צורך להמשיך בסלילה במלט, וזה גם היה יקר־מדי. ארבעה קילומטרים מהכביש,

מעין גב דרומה, סבר היו יצוקים בביטון. את שבעת הקילומטרים ה־נותרים סימנו באספאלט. את הוד־צן הביאו עתה במכוניות משא דרך צמח. באפריל 1950 הושלם הכביש כולו.

מחיר הדחיפות

מחירו היה 105.000 לירות, אולם מזה הושקעו 80.000 לירות באותם ארבעת הקילומטרים הראשונים ש־נעשו כביטון בתקופת „בין המצ־רים", ואילו שבעת הקילומטרים עלו רק 25.000 לירות. אך הכביש היה חזוק ואי אפשר היה להש־הותו.

לפני המלחמה היתה דרך עפר לעין גב, אבל בחורף לא היתה ראויה לשימוש. עתה זכה הקיבוץ המבודד סוף סוף לקשר יבשתי עם הישוב.

בדרך בין צמח לעין גב צץ סי־בוץ חדש, ה א ו ן, בעת וכעונה אחת עם הכביש. חבריו, שכולם צעירים, מתפרנסים מן הדיג, ובו זמן האחרון התקינו כמה בריכות דגים.

בעין גב צמחה בונים עכשיו תח־נת שטרה לשלושים שוטר. ובסך סיתה הגבעה שממזרח לעין גב, נסלל שביל עד לחורבות העיר ה־רומאית העתיקה.

בדרך כלל, כאשר סוללים כביש גישה לישוב, חייב אותו ישוב להש־תתף בהוצאות. אולם הממשלה שי־למה את כל מחיר הסלילה של ה־כביש לעין גב, כי ישוב זה הוא חיוני למעמדנו ממזרח לכנרת וה־כביש הוא כעין ביטוי של הוקרה לסמכון המלחמה של עין גב.

ג'ון רוז

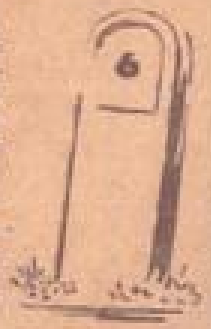
22.11.51

25.11.51

הכביש שקירב את תל־אביב לנגב

מאות אלפי דונאם נפתחו להתישבות עם סלילת הכביש פלוג'ה – באר־שבע

מכם צנוע נתקיים ב־25 ב־יוני שנה זו בשדה בקרבת פלוג'ה. שרת העבודה מרת גולדה מאירסון, פתחה את הכביש באר שבע—פלוג'ה —ממזרח. תל אביב נתקר־בה לנגב בשיעור של 26 קילומטר, ומאות אלפי דונם נפתחו להתישבות



על סלילת כביש זה הוחלט בעי־קר כדי להקל על האכטרה באר־שבע לוד—רמלה. מחלקת העבודות הציבוריות סר־רה את ביצוע העבודה לידי „מולל בונה", שר־סלל את קטע הכב־מבאר־שבע.

זאת היתה הפעם הראשונה שר־מבוה קבלנית נטלה על עצמה סלי־לת כביש באורך כזה על ידי ער־לים וחדשים חסרי נסיון — לא רק בעבודות סלילה, אלא בכל עבודה כזאת.

מיבצע צבאי

לעתים רחוקות העבודה למיבצע צבאי. באזור פלוג'ה הוסמנו מוקד־שים רבים ביסי מלחמת השחרור.

שני טרקטורים ומכונות אחת עלו על מוקשים. ר־נהג טרקטור אחד מת מפצעיו. נוסף על כך היו מקרי נגיפה רבים, דבר הצריך להסקיר שמירה על העובדים ועל החמרים.

העבודה בקטע באר שבע פלוג'ה התחילה ביולי 1949 והכביש חו־שלם ביולי 1951.

שלשה סעמים גרמו לכך שעבודת הכביש הזה תמשך קרוב לשנתים.

ראשית, לא עבדו יותר מארבעה או ארבעה וחצי ימים בשבוע, כל ב־יום ששי בבוקר כבר צריך היה להוציא את הפועלים לדרך, רמלה או בבית עליה, והם לא חזרו אלא ביום א' בשורים.

שנית, העבודה הוסמכה לשלושת חרשים מעצמם ארמיוסטרטיבים. ושלישית, מבחינה מסויימת היתה סלילה זו בנדר ניסוי: בפעם הראר־שונה השתמשו אך ורק בחמרים מן הנגב.

מחצבה בנגב

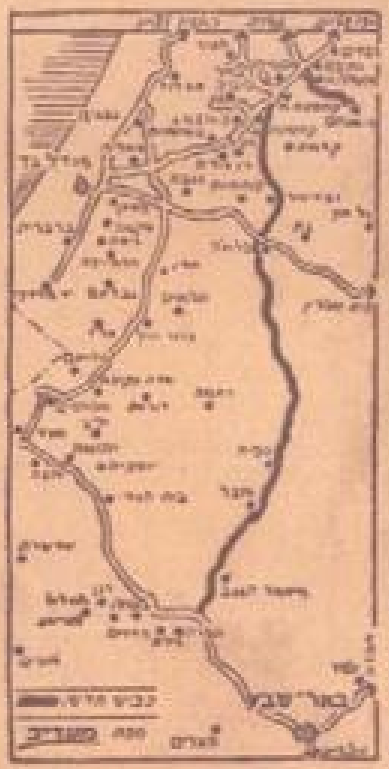
ביסי המנדט היו משתמשים בד־רום הארץ בחמרים ממחצבות בסר־ביבות חברון. שם היה שטח של אבן ממדרגה ראשונה. אולם מקור זה נמחם בפניני מיסי מלחמת השחרור, וניתרו רק אבנים מסביבות בנימינה, הקאסטל או מחוז הקרה. מחצבות אלו היו מרוחקות מדי, וזה היה עשוי לייקר את הסלילה במקרה דנן.

אלה נפתחה מחצבה מדרום לבאר שבע, זו המחצבה הידועה עתה ב־שם „מחצבה 4 — כביש הנגב".

קבוץ הגלויות סולל כבישים

מספר העסוקים בסלילה השתנה ב־משך הזמן — מ־60 עד 360. הם היו נציגים סיסוסים של קיבוץ ה־גלויות. היו ביניהם עולים מהומן, מרוקו, תורכיה, רומניה, בולגריה ומ־, ומטלי העבודה נתקלו בב־עיות בלשניות רבות. אך לפרות מבטול זה השתלמו העולים היטב בעבודות סלילה שונות.

בסך הכל הושקעו 86.000 ימי ע־בודה. הכביש, המתחיל בקיים הדרום לפני באר שבע, ארכו 26 קיים ושמחיר 300.000 סמר מרבעים. סלילתו עלי־תה 300.000 ליי. היינו קצת פחות משלש וחצי לדרות המטר המרובע. יש בו חמשה גשרים. שאף הם נבנו על ידי פועל מומה. מלבד אלה נבנו 5 גשרונים.



כחמשה עשר מראקטורים, חד־סרים ומכונות יישור ויותר משלי־שים מכוניות משא שימשו בסלילה. כדי להעתיק מסקומם 190.000 קיב אדמה ולהביא 66.000 קוב חצץ ו־16.000 קוב חמרי ציפוי.

קיבוצים ושתי מעברות

יש בים שבעה ישובים לאורך כ־ביש זה. ואלה הם לפי הסדר (מבאר שבע צפונה): משמר הנגב (נר־מד בשנת 1946), שיבל (1946), ד־ביר (ספטמבר 1951), סמיה (1949). כל אלה הם קיבוצים. ומלבדם הוקמו השנה שתי מעברות לאורך הכביש, העתידות להיות למושבים. אלה הן תל קוניטרה ופלוג'ה אלף. אך זאת אינה אלא התחלה. הכביש יצר אס־ערויות נרחבות להתישבות. לפני שנה עוד היה כל האזור שמם. ואילו השנה אין במעט קילומטר לאורך הכביש שלא נחרש. למשמר הנגב שוכל וסמיה יש כרמים ועצי פרי לאורך הכביש. סדר שוכל נמצא מזר־אנו של שייך פוליסן. חברת „מקו־ריות" הנחה צנורות מים לכל אורך הדרך מפלוגית עד באר שבע.

כים פלוג'ה

אותו חלק של הכביש העובר מחל קוניטרה לפלוגיה רחוי היסטוריה. במלחמת השחרור התנהלו פאן קר־בות עזים. „כים פלוגה" הפך לשם דבר.

אחר פלוגה מגיע הכביש לדרך מגדל גד — בית גוברין — חברון, ומעבר לדרך זו נמשך הכביש שמונה לממדיה.

השנים ששבעו

מ.כביש הרעב.

בשנת 1946 עשו שלטונות המנ־דט הבריטיים נסיון לסלול כביש מס־לולה חדישה. אולם לא נסלל יותר מ־10 קילומטר, ואף אלה לא הרחר־בו. זה היה למעשה חלק מ„כביש הרעב" שנועד לתת תעסוקה לבחלים אשר מבלי משנית בצורה. אותו קטע קצר של 10 קיים שלא הושלמו, עלה לבריטים בשעתו 100.000 לי־רות. אולם הבחלים הרעבים לא ראו הרבה מכסף זה. הוא זרם לכיסיהם על שייך אפרך יגיטי שיחך עלי אבי־מון, שניהם נמלטו בתחילת המלחמה למצרים עם שלגם חברה אחת בבאר שבע עוד חייבת להם 250 לירות. והמנהל אומר שהיא מוכן לפרוע את חובו — בתנאי שיבואו לבאר שבע כדי לגבותו.

ח. בן עדי

29.11.51

הדרך לאילת — העתיקה בדרכי ישראל

1250 איש עסקו בסלילתה, שהחלה מיד אחר שחרור אילת ע"י צ. ה. ל.

– מאת ה. בן־עדי –

הדרך לאילת היא וודאי הדרך העתיקה ביותר בארץ. חלק ממנה שימש עוד בשעתו ליוצאי מצרים, חלקים שימשו בימי שלמה המלך, בשביל הרומאים הותה זו דרך אסטרטגית חשובה. בימי הצלבנים ירד מה אחר אביר הרסתקן שקבע את מושבו באילות, ובראשית המאה הזאת שימשה דרך שיירות חשובה של הקישרות התורכית.

במלחמה הד עולמית האחרונה נועדה לשמש דרך מגר סה לכריתים ב מקרה של כיבוש מצרים על ידי הגרמנים, ולשם כך שר מרה במקבת: פילאר את הדורים הגדולים ביותר וכל אף על פי כן נשאר אדה עד הכיבוש הישראלי שביל מדבר באורך של 250 ק"מ.

1250 עובדים — 12 מחנות

ב"ל במרץ 1949 הגיע צ. ה. ל. לאילת, וביומו של אותה שנה הת־חיל בסלילת הכביש.

המספר המכסימלי של עובדים היה 150 יהודים וכ־800 בדווים. בסך הכל הוקמו 12 מחנות עובדים, אך לא יותר מחשעה מהם שימשו כעת ובעונה אחת.

למעשה נתחלק המבצע לשלושת חלקים: תיקון כללי של הדרך, הר־חבת המרפסטיה במעלה עקרבים (מבצע הגדול ממדרגה ראשונה), והפריצה דרך המכתש הגדול. באמ־צע שנת 1950 סיים את המלאכה. מחלקת העבודות הר־ציבוריות פתחה מחנה בביר מלר־חת בשביל קבוצת עובדים שתסקידים לתקן את בדש הכביש.

המורד המסוכן — שמבנתו חלפה

היום יכולים כל סוגי כלי הרכב להגיע לאילת, לרוכות אוטובוסים. אך כאשר עברתי לראשונה בדרך זו, לפני שהושלם מבצע הסלילה נמשכה הנסיעה שש שעות שעות. וזה נחשב שיא בימים ההם. הוחר־ה במעלה העקרבים נחשבה הרפת־קה מסוכנת שעיר בשביל כל כלי רכב, גרם רגים. על פי רוב היו הנוסעים נושאים את מכתיותיהם ר־משקיפים מלמעלה ביצד המתנים מסכנים את נפשם במורד המתלול. כמה מכוניות נפלו לתוך התהום ומעם הובאו תשקה פגיעים במעלה העקרבים לבאר שבע. עד היום אפ־שר לראות במורד את המכוניות שי־נפלו בנסותם לרדת במעלה העקר־בים.

העובדים בערבה לא סבלו ביותר מנשמים, אך מקם אחת היתה המת־מה בלתי נעימה לעובדים במחנה עין חצבה. ירדו גשמי זעף, והצריר מים, שלא הוכנו לקראת אסונות גדולות זו, ולמר, כל המיסמכים, ה־מסות התכניות הושמדו בסים, ר־היה הכרח לעשות את העבודה מ־חדש.

שלג במעלה עקרבים

בדצמבר 1950 היה מעלה העקר־רבים מכוסה שלג — מחזה נדיר שכל רואיו לא ישכחוהו במהרה. אולם אויבם הגדול ביותר של ה־פרעלים היה החול, וזוכר אני כתו־בת שהיתה רשומה על המסבת ב־ראדי גיראפיז: „המבחים מתבקשים להגיש את המגון ואת החול באר־מן נמרדי".

בתחילה היו נוסעים מבאר שבע דרך נבשים לעין חצבה, והיו עוקפים את כורנוב. זה היה שביל אחוים, וכל עצמות הנוסעים העידו על כך.

היום עוברת הדרך לאורך הכביש לעונבה עד לכביש הנמס, ומשם דרך תל ירוחם והמכתש הגדול למעלה עקרבים ולבאר שבע. אפילו תחי־רים משמיים ומארגות הברית, שיש להם בבישים הרדיים בארצותיהם, מלאים התמעלות מעוף המכתש ומ־מראה מעלה העקרבים.

מעין חצבה נמשכת הנסיעה כ־מעט בקו ישר לאורך הערבה עד אילת. אולם גם כאן חלו שינויים ניכרים. ראשית, נאלצנו למטר ב־שנה שעברה קטע של שלשה קילו־מטר מהדרך לירדנים ונסלל קטע מקביל. ושנית, הערבה הריקה אר־נה עוד ריקה, יש בה תחנות נסיר־נות חקלאיות וירקות צומחים במ־קומות בהם היתה שממה במשך אלפים שנה ויותר. והנסיעה כולה אינה נמשכת ביום יותר משמונה שעות. אף כל הדרך הוארכה ב־15 קילומטר עם פתיחת דרך המכתש.

3.12.51

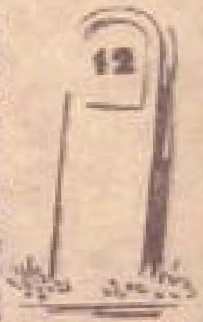
הקרע שאוחה על-ידי סוללי הכבישים

המלחמה ניתקה את התחבורה בין עמק בית־שאן ועמק־הירדן -

עד שנסלל כביש גשר–מנחמיה

– מאת ג'ון רוז –

מלחמת השחרור והסכם שביתת הנשק עם עבר ה־ירדן ניתקו את התחבורה בין עמק בית שאן ועמק הירדן. באה מחלקת הנעבו־רות הציבוריות ואיחתה את הקרע.



בנהרים נמצא הלגיון הערבי, ר־אי אשר היה להגיע מסטריה לבית שאן אלא על ידי נטיעה דרך עמולה.

הכביש גשר–מנחמיה, העוקף את המובלעת הירדנית ארכו כ־סך הכל שבעה קילומטר. אך אם כמותו מעמה אימותו מצוה על כך, סלילתו דרושה כרוכה מקשיים הנדסיים ובמאבק קשה במבע.

שלושים רששת גשרים

שלושים רששת גשרים חוצים קטע קצר זה, כדי לבטות את „הגשר על הואדי בקרבת מנחמיה מצבו אשר כלום בהירדן הואדי והיטו את אפיקו של הואדי לצדדים. לא כל הגי שרים היו כה קטנים לבניה, אך יש ביניהם עוד אחדים שהם מובנעים הגדולים מהדרגה הראשונה.

מאתים רשמים מעלים, עולים אר־רשים מסטריה, עמולה, בית־שאן ואר־אך נצרת, עמלו בכביש משב כאמ־ריל 1950 ועד עב באוקטובר של שנתה שנה. הייטו חצי שנה ומעלה. היה הכרח להעתיק 130,000 קוב אדמה ולהביא 11,450 קוב חצץ ובר־בים להשתמש ר־מצב מון אספאלט ל־מישרי. בסך הכל עלה הכביש 330,000 לירות. מזה למעלה מ־88,000 לירות לשכר עובדים. ביום בנובמבר 1950 נפתח הכביש לתחבורה.

חנוסע הבא מעמק בית שאן מרגיש עצמו כמי שנגנבה מתאום את עולם התרבות הנכנס לתחום המבע הסוריאי.

הכביש החדש משאיר את בשר מ־ערבי ומפסם תעלה בסר שמוב. מבר מים שוחים דלים. ומיד הוא חוצה את הואדי הראשון ועולה ומתמתל במסלול החצוב בצלע הגר.

משמאל מתגלה מתוך עמק הירדן הנהרים לרגלי הנוסע. הנבעות מר־ריקות קמעה, ובעמק מצטיירים כתמים ירוקים. מימין לנוסע נמצאת עתה שרשרת גבעות, שבחסי בל וכחמי אור השמש משמשים בה בערבמיה.

המבע מתיר רסן ארם

הכביש הוא סרט אשר המוסיף לעלות ולהתפתל, ועוף העמק מל־מה את הנוסע. אריאים עשה הכביש כדרגה שמנה חד, כי עתה הנוף ואנו מיסין, ומדרון הדר משמאל.

המבע ומלך ומחמרע, מחיר רסן ארם. הכביש עונר על גבי רמה. חר עמק מאחריהם.

שד מיאיל אחר, ומנה הכנרת מכר מיל לאנינו ומשקף במימיו את הר־קיע. הישובים אשר על שפתו, ור־רוסת ומחרן, ובריכות הדגים כמר־מחת בחולות מתמנגים יחד לסיר ג'ניה של צבעים. הרחק לאנינו מת־נשקים שמים הארץ, ומחק של ערבל מרוש בבריכות של מקום הזמאמתם.

עתה עבר הכביש את שיאו, ומת־מילה בירידה, בתפנית ימינה. ומנר־

בית שמאלה, ומצור חלילה. משמאלנו מעמק הארוי, ומעבר לו מבטיה הר גר.

המכונית נכנסת עתה לתוך הנאדי הנוטפת בעורק בין הירדן למחרן, עד שהגרים מרשים מתנה הצוף מנר־חיל לצאת למרחב.

אילנות מבשרים לנו שיגיענו מר־מום השממה ומחרנו למקום ישוב. הנה הירדן ומנחמיה לפנינו. אנו מתקרבים לכפרם.

ישובי הנגב מחכים לכביש

מאת סופרי "מעריב" בנגב ובגליל

מארבעים וארבעת הישובים שלנו בנגב, רק מעטים נבנו לאורך דרכי תחבורה בזמן התנחלות לא היו כ־בישים בסביבה. ואחר כך, מאשר נסללו, צריך היה לה־תחשב בכל מיני צרכים כ־מחוגים וכלכלים. שהיו ע־דיפים מצרכי המתישבים.

נמצא שישובי הנגב נמצאים ברר־בב במרחק של 500 מטר עד 15 קי־לומטר מהכביש. השנה סוללת מחל־קת העבודות הציבוריות שני כבישי גישה בנגב, ולשנה הבאה מבטיחים כבישי גישה נוספים.

צריך לדעת מה משמעותו של כ־ביש בשביל ישוב בנגב, כדי להבין את המרירות ש־דבר זה מעורר בישובים. כביש גישה הוא עורק החיים של ישוב. יום יום צריך להביא אביזר אפ־שקה. צריך לה־ביא את יבולו ו־תוצרתו לשווקים. לעתים קרובות זקוק הישוב לביקורו של רופא.

התחבורה "הסדירה" בלי־ין סידורה נסיעה בתוך ענני אבק, המכבדים על הנשימה, מכסים כלי רכב ואדם בשכבה עבה של חול דק ואינם מאפשרים ראיה אלא למרחק מטרים מספר.

הרגשת קיפוח בנגב

הנגב מרגיש את עצמו מקופח ב־שפח זה. מומחה חקלאי העובד זה שנים בנגב, ושהיותה לו לפני כמה שבועות הזדמנות לסייר בכל הארץ, אומר שבעמק בית שאן אין אף ישוב אחד בלי כביש גישה. בארזי ערה מקימים עתה מעברה חדשה, ובמ־קום הראשון סוללים כביש. למרכז הבריאות בפורייה, במרחק 8 ק"מ מ־טבריה, שאין בו עדיין אף בנין אחד, סוללים שלושה כבישים. ואין זה סוד בקרב יודעי דבר שחלק גדול ההעזבה בישובים יש לר־קוף על חשבון התחבורה הקשה מה־עדר כבישי גישה.

עבודות סלילה וחרחבה בצפון

בצפון הארץ המצב הרבה יותר טוב. בשלש השנים האחרונות נסל־לו כבישי גישה מעין חדוד למולידת, וכן כבישים לבית קשת, כפר קיש וירין דור. בעמק בית שאן נסללו כבי־שים ל־3 ישובים. בגליל העליון הר־שלמו הכבישים ליובים אחרונים.

בוצעו גם עבודות גדולות לשכ־לול הכבישים בגליל. רבים מהם היו במצב של הזנחה עם חיסול שלטון המנדאט. אפילו הכביש למטולה. ש־היה בעל חשיבות כה גדולה ברשת דרכי התחבורה הבריטיים במורת התיכון, לא היה מצופה לכל ארכו. הכבישים הקיימים היו צרים מאד. בימי המנדט היה הסטנדרד שלו חב חמשה או חמשה וחצי מטר. בחלקת העבודות הציבוריות החלי־טה להעלותו. הרחיבו הכביש למטר־ה. ומרחיבים עתה את הכביש מ־ראש פנה לצפת.

וכבישים רבים שמעולם לא היה בדקם על המפ־שלה. עכרו לסקוח מ.ע.צ. "הרואגת לתיקונם.

דרכה של ירושלים אל הנגב והשפלה

בין הר־טוב ובית גוברין, בכביש שימיו כימי עם ישראל בארצו

— מאת יונתן אמיר —

דרך קדומה, שעתיקות רבות מצדיה, מחברת עתה את ירושלים ומרחב פרוז־דורה אל מוצא חדש לים, ומוליכה לדרום הארץ, לנ־גב ולשפלה התיכונה, אשר כותב העתים הקדמוני קרא לה „ארץ נגב" — מחוז מגו־רי אברהם יצחק ויעקב.

36 קילומטרים של כביש

זה מוכרים כעיקר הון סחר שוב דרך בית גו־ברין לנתשלו־בה ומשם הם מתחברים עם הכביש החדשה את השפלה עד לאשקלון, סללו לירושלים את הדרך העתיק לי־גמל עמוק המים השני ש־יקום במדינה. אם לא יהולו שינויים בקביעת מקום הגמל שיותקן בדרו־מה של הארץ, הרי ירושלים מרוח־קת רק מאה קילומטרים מגמל זה.

אם אלה הן תכניות לעתיד (שהנו־ים תדאגבוהה הרבה להעתיד עלי המסרות עליהן בנסענו לאורך הר־רך החדשה) הרי גמר סלילתה של הדרך זו היא ע ו ב ד ה מפורסת, נר־את באילו מחוז פורה ורחב ידים פוסח ברצועת כביש זו למדינה טילה.

תעסוקה ליושבי המערות

דרך בית גוברין ההיסטורית, אשר מאז נגו שבטי בנען בין בכל למצרים היתה לדרך שיירות מסחר ונבא, לא איבדה את חשיבותה הי־אסטרטגית גם בימינו. בכמה נקו־דות היא עוברת כרוז עשרה רשתה קילומטרים מבגיל הרי חברון. אך נדמה כי נסלולה בעיקר מסעיל הע־סוקה. אם ישנה הנסוקה שלא בוד בוה, תבוא דרך זו והעיד על כך, לסלילת מעשרים אלף ימי עבודה הושקעו בדרך. רק לפני למעלה מ־שנה ניגשו לסלילתה. למען האמת יאמר כי הפולים מצאו לפניהם דרך קדומה, במאמצים לא גדולים ניתן להם לסלול

הדחיפה הראשונה ניתנה כאשר כסביבות הר טוב עלו המערות וכפרי העבודה, תחילת הנעסקו תר־שביהם בייעור. כאשר הובדר כי הבחכה ארגה רבה בתעסוקה זו, הועברו לעבודות חרכים. כבל שכביש זה הולים, הדריכו אתו כמה יישו־בים ומערות. והיתה מעברה כפר עגיר של עולי תימן אשר הקימה אותו בחיל חלוץ בכמה עשרות קר־לומטרים.

אוצר בלום של עתיקות

דרך זו קבלה את השם מהמבע. היא עוברת במקום שקרומנים קראו לה: בקעת האלה. יתכן כי השם בא לה בגלל עבודות האלילים או עצי האלה. ששרידיהם האחרונים מצויים על שיטולי הר חברון, הי־ורדים בתבניות אסטיתיאסרוניות. היא מתמתלת לאורך ואדי הבולע לתוכו ואדיות־בת השוצפים ביטות הגשמים מהר יהודה.

בגלל אוצר עתיקותיה שהיא צר־מת בקרבה, ובסביבתה עלולה דרך זו על ידי המברה מתאימה לפתוח שמה ישה ומקנין לתיירות. כי דרך הר־טוב־בית־גוברין היא אחת הדרכים המעניינות מבחינה היסטורית ונראוגרפית את התיר, ובעיקר את התחר הנוצרי המצוי אצל התנ"ך. אמנם בימים קדומים נחלקו חכמי התלמוד אם בית גוברין היא בתחום ארץ ישראל הואיל והיתה חובה מיושבת נכרים. אבל כיום שוב אין חילוקי דעות בשאלה זו. בית גוברין היא עתה על דרך המלך.

חפסיפסים חיפים ביותר בארץ

העיר מעולם לא הוגברה בתנ"ך. חוקרים קובעים כי השם בא לה על שום האגדה כי ענקים התגוררו בסביבה. (הרי היא קרובה לחברון). אבל מימי חורבן בית שני יסוד לפני כן היתה עיר מסחר חשובה ונסודה צבאית מבוצרת. והמקום התפרסם מאז ביקורו של קיסר רומי מסמיקים מיוחדים בראשית המאה השלישית. שנתן לה את הזכות ומאז נקראה: אלבתרוסוליס. מאז ועד לפני כמאה שנה. היתה בית־גוברין עיר חשובה. תושביה הערי־ביים. שעסקו במשך דורות בהכנת אבק שריפה מגפרית שהמציקו בה־רים או במחצו עזה, נודעו בשנים האחרונות כמבריחים מומחים.

התחפירות שנעשו באיזור זה אר־כיחו כי עבר יהודי עשיר היה לעמק זה. ותעלו שרידי בתי כנסת. זכר לישובים יהודיים עתיקים. בית גו־ברין עכמה, שהיא חרבה עד הלמה, שומרת עדיין בתוכה את הפסיפסים היפים ביותר בארץ, אם לא במדינת התילון. מתעיירת תגדולת השקועה בעיי משולת הפסולים על שלשה גבעות נשאר עומד רק הבנין הר־מעל השופר על הפסיפסים. ממולו בין המשמרת הגדול. בעמק. לאורך הדרך, קיבוץ יציבים שהתישב במ־קום סמוך לשמרור האיזור. במשך כשנתיים היה הקיבוץ בודד בסקום. עתה התקרבו לו שכנים מצפון ומ־דרום.

ששת המערות

עתיקות בית גוברין עצמה כאילו הוסקרו. הפסיפסים נתונים לרחמי המבע ואדם. חלק מיכר מעתיקות אלה. שנשתמרו כמעבה האדמה ב־משך מאות בשנים. נחרבו במשך שלש השנים האחרונות. לא רק פסיפסים יפים לבית גוברין. זה מחוז המערות המצוין ביותר במ־דינה. הגל ממערות חצובות בסלע. מעשי ידי אדם מתקופה קדומה. עד למערות בתם התגלו שריפי חומם הקדמון. ממקום זה מסתעפת הדרך להברון, כדי שלושים קילומטרים כ־מעלה ההר.

הדומה לבית גוברין משתרעת הי־שמלה על מרחבית האמקיים. מחר־נים המתנוצצים לאור השמש ומר־זים על ישובי עולים שקמו במביבה הקרובה והרחוקה. מציאות הישו־בים עדיין לא נאלה את הפסחים הגדולים מהשממה. צפונה לבית גוברין עוברת הדרך שלנו לירוש־לים. כאן ממעי דיתים עתיקים שר־ק חשמה החלו במסיקתם. הרי־מות מדרגות ומעגים עזובים. ישבו מעברת עגיר סיימו לאחר חרשי הר־קרן מיקול שמחים בדולים בעמק זא. גלי האבנים שנערמו עומדים כ־מצבות מלמים קדומים. על הגבעות מסביב מציצות כיפות של קדושים מוסלמיים. כל בשה מיצבת קבר ואגדה בצדה. צפונה מכאן בולטות חרבות עתיקות. מיאות אשר התגיך מסער עליהם במרשת מלחמות ישר־ראל ומלשתים.

ליד בתים ריקים חוקמו מחונים

ונה עזקה. שבה מסר האבנים השמיד את המשת המלכים בסני יהושע. ובשנים מאוחרות הסמה לעיר מבצר גדולה. מת ושם סלר־נים התחירות שנעשו בעשרות הסר־נים האחרונות. חוקרים צרפתים. אמריקאים ואנגליים חשבו מובנים להמליא. שרק חלק מהם נשמר ב־מוזאון רוקפלר בירושלים שביתי הלגיון והוחר הועברו מתאריך.

ותנה כסר זבריה על שמו של חנביא זכריה. בעבר היו התושבים הערביים מצביעים על קברו ביוכתי הכפר. עתה הוא מיושב עולים מ־ציראק. כפר פורה הוא. שתושביו הנרשים מרם הפסיקו להשתלם על עשרו הרב. הכפר עומד על תלו. למרבה חמתינו של העובר במקום זה. יושבים המתישבים בבחונים ר־מחכים לבנין בתים חדשים בעיר בתי הכפר נתונים לשוד. העובר הרואה עשרות בתים בחורבנם בשר־עה שוכלו לשמש מקום מגורים לבמאות. חייב להתחר אחר מידת זר־תבנון הנאורה.

הדרך עוברת על שני בית בעמ. בית הכפר החקלאי של הוחיקו. נר־מת בבית שמש העתיקה ונופה על מרישה ההיסטורית. מקום מולדתו של מיכה המורשתי. ונבי לעת בתוך צרור המערות של הר מוב ומבובתה.

הכביש המעפיל לרמים ומשגב-עם

מאת ש. שניצר

קצת צפונה מאגם החולה, בכביש המוליך למטולה, ישנה סגיה שמאלה. כאן מתחיל כביש הגבול הצפו־ני.

שלושת הקילומטרים הראשונים של הכביש, העולים ל„מצודת הבת" היא גבי ישע, מתאימים להגיעה אר־רחות. שלושת הקילומטרים האלה שוטרים הפתעה גדולה לנוסע בהם: המכונית מתחילה לעלות בזעף ה־הר, בכביש המתפתל בפיתולים נעקמים וחדים, ואם אם הולך ונפר־ש כל עסק המעלה לרגליך באילו על כף היד, הופכת מכחילה בדרום,

הביצות מסקפות את הרקע הכי חול מצמון לה, ובריכות הדגים נראות כמטפחות בחולות בין ירק השדות ובגבעה החום של האר־מה ההרשה. זאת היא כעין ההרשמות ראשו־נה מהמלאים הנ־פיים למשיל ה־מעין להעפיל ה־הרה, אל רמים ומשגב־עם.

אל „גגה" של מדינת ישראל.

קצת אחרי גבי ישע ישנה סגיה ימינה. כאן מתחיל הכביש למשגב עם, המתפתל ועולה גבוה בגבה מעל לעמק החולה, נוסע בגבול הלבנון, ומביא אותך אל „גגה" של מדינת ישראל.

בכביש חדש זה, שנסלל לפני שב־תיים על ידי מחלקת הפכוזות ה־ציבוריות במקום בו לא היה לפ־נים אלא שביל, אולי אינו ראוי לשם כביש. בחלקו הגדול אינו אלא שתי רצועות מקבילות של אספלט, ובינתיים „סולינגי", אבל הוא כבר

שלשת משקים מבודדים מבודדותם, והוא נוטל חסד רב עם מי שפורח ללכת אחר קריאתו.

אותה נוסע מרחק קטן, ומשמאלך מתרוממת הבריכה התמידית והגבוהה של י ס ת ח. המשק שקם כאן ב־אוקטובר 1948 כדי לשמור על בבר־לנו. אותר יפתח נוחרות מן הכביש שתי התנורות השחורות כלבד למשל עין הגלגלים. הדרך עוברת בין שדות זרועים עד ששוב מרשלת בכיסה השממה העליונה: האדמה זרועה אבנים, ורק פת ושם עומדים אולי נות בודדים. שא עיניך ימינה ותר־אה שוב את עמק החולה לרגליך. מעבר לו הרי הגולן, ולפניך החר־מון, גם משמאלך רחם — והבטל הלבנון.

עצור! הנוף מרחיב עין.

עתה מתחילה העליה מתר לר־מים, הוא מגרה הגבוהה 930 מטר מעל לפני הים. עליה מרחק מה, ותובה עליך לעצור את המכונית, כי כאן עליך לגבות את גמול מס־עין. המכונית עומדת על קף תהום תלולה, ולמטה, מאות מטרים נמוך יותר, רואה אתה את עמק החולה כאילו מתוך מטוס. דומה הוא לא־הד מאותם המעילים הישנים שמתל עטפים בהם בחדים זקנים: מלאים הם מלאים עד כדי כך, שקשה להבר־חין באיזנם המקורי.

רבים מאר המלאים המחולים כ־מחול השמים: אתה הם ימה החולה והביצות והבריכות של ישובי הע־מק. הבריכות יש להן צורות גר־אומטריות נאות: ריבועים ומלבנים.

גם מלאים ירוקים יש כאן לא מעט: אלה הם השדות המבורכים בתנובה. ומלאים חומים: השדות הנרשים. ויש מלאים אפורים: ה־שממה שלא נכבשה עדיין.

הכביש למטולה העובר את עמק

החולה לארכו מתפתל לרגליך כחוט לבן, ולבבו אשולו לא כרותב זר סרט — רק חוט. ויכול אתה להבר־חין בקבוצות בתים — כל בית נקודה לבנה המשובצת במלאי חום או בשלאי ירוק.

חומה הוא העמק כאילו צויר על מפת מדולה. יכול אתה להבחי בו כל ישוב וישוב. חלמה, אם קריות שמונה, ושדות הבתים שלה. ובית הלל והגושרים ושדה נחמיה וקמיר וכפר כלום ונאות מרדכי ולהבות הבשן, ראש של סילה, והוא בריכת מים, נקודה ירוקה, והיא מישמר דשא, צרור ירוק, מצא בוסתן עצי פרי.

ומסגרת של הרים עוטרת צ„ור נוף זה, והחרמון הגבוה שבכולם. זאת היא חזיה. הוסי הנדיר מס־סיק את נשימתך. אתה עומד פרוחק ושאינ יכול להנתק.

זחירות — הגבול!

אך שתי תנורות האסמאלם רומזות. רמים עוד ממך והלאה. הנה מצמיד המשק על הרכס אשר לפנ־ך. בן שמונה הוא כיום, והוא נבנה בשעה שעוד צריך היה לעבור דרך הלבנון כדי להגיע אליו, והחברים נאבקו בכ־פור ובשלגי החורף ובבדידות האיו־מה, עד שבא הכביש קוש — משגב־עם וחזר וחיברם למדינת ישראל.

לפני שער המשק עובר גבול הל־בנון, ואבן גבול עומדת בצד כביש, ואזהרה חמורה בכמה לשונות קבו־עה על שלט שכל המונה כאן שמאר לה, נכנס לשטח האויב.

הכביש נמשך צפונה, ונדר חיל ב־מוכה אשר בצדו מסמנת את הגבול, עוד כמה קילומטרים. וכפר ערבו לפנ־ך: חונין. כפר נמוש הוא. אך מכשירים אותו להיות מעברה. הכביש הנוב כאן בצלע ההר, מנוך לתנ־ן מוריקה השממה. בוסתן ש־רב עצי־יבשו מלחה אותך מימין לכביש. ליד הכפר נראים בכר צריפים ראשונים של המעברה העתידה להיות. גדרי אבן מקושות שדות שזה כמה שנים לא נחרשו ולא נזרעו, אך עתה שוב ישאו פרי.

שתי תנורות האסמאלם משמשות לך מורת דרך. הן מביאות אותך ישר למשגב עם. כאן נפסק הכביש באר־רת מתאומל — בבית החרושת למר־מות של המשק, המתישבים יושבים כאן מ־1948, ובגבול אדמתם הוא גבול הארץ.

ההיסטוריה של הכביש

(ג. ר.) הדרך מגבי ישע עד רמים היתה שביל שנסלל בחפזה על ידי הבריטים במלחמת העולם השנית. מרמים ועד משגב עם לא היה אלא שביל בהרים, שמכוניות מש־ א יכלו לעבור בו רק בקושי, ורק בחדשי הקיץ.

מיד אחרי מלחמת השחרור השת־מש משגב עם בכביש זרך עדיפה לממולה. כביש זה עובר על אדמת הלבנון, ועם חתימת הסכם שביתת הנשק נסגר בפני תנועה ישראלית.

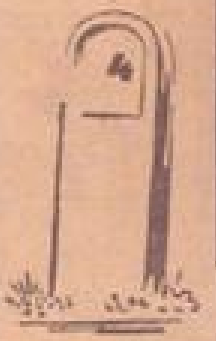
בתחילת שנת 1949 התקלקלו שני הקילומטרים הראשונים של הדרך שנסללה על ידי הבריטים, והיה חשש לניתוק הקשר עם שלושת הישובים. ביולי 1949 התחילה מחלקת העבו־דות הציבוריות בסלילת הכביש. שמונה עשר הקילומטרים שלו עלו בסך הכל 73.000 לירות, מפני שקר־מצו וציפו באסמאלם רק שתי חגו־רות בשביל הגלגלים. העבודה הוש־למה בשמונה חודשים, בינואר 1950.

המיבצע המפואר ביותר של סוללי הכבישים

כביש כורנוב־סדום „שאפילו באמריקה היו מתקשים בסלילתו"

— מאת ה. בן־עדי —

הכביש מבאר שבע לסדום מורכב מארבעה חלקים, ש־לכל אחד מהם היסטוריה מושלמת.



תחילה נוסעים מבאר שבע בכ־ביש המוביל ל־עזבת אל חסיר שבנגב המערבי ולאיסמעיליה ש־באזור תעלת סו־ץ. ש זה נבנה על ידי ־סונות המגדל הבריטים. בחר־רת כביש אספ־דסמר ויארץ ישר־ראל למואב.

בקילומטר הרביע של כביש זה פונים מזרחה — ל„כביש הנפט". זאת היא דרך נסלולה על ידי חברת הנפט הבריטית, שהיתה בשעתו בעלת זכיון לקידוחי נפט בחיב שמחי אר־ץ ישראל. „כביש הנפט" הוביל למקום הקידוחים בנגב. למעשה לא היתה זה כלל כביש. יומי הבריטים אשר היה לקרוא לו בקושי שביל סלעי, מחלקת העבודות הציבוריות השלימה את מלאכתם של הבריטים. ביטאר של שנה זו החלה בסלילה. ונתה יש כביש מצויין באורך 12 קילומטר מהכביש הראשי התולך מערימה עד תל־ירוחם. בתל־ירוחם מתחיל החלק־השלישי של הדרך, הנמצא עדיין בבנין. הוא מוביל ל־כורנוב ואורכו יהיה כעשרים קילו־מטר. ובכורנוב מתחיל הכביש לסדום. הנמצא עתה בבניה ויסתיים בשנת 1952 (אספסיטסים אומרים — בקיץ של השנה הבאה: מסימר מסים מבורים שלא למני סוף השנה).

המרחק מבאר שבע לכורנוב הוא כ־52 קילומטר. הדרך אינה מבוטחת ביותר, אך יש בה שני מקומות הר־אויים להתעכב בהם.

האחד הוא מפעל „אבן וסיד". במרחק 25 קילומטר מבאר שבע. זה אחד המפעלים הגדולים ביותר מסוג זה בארץ. הוא מעסיק היום יותר מחמישים פועל ומספק חמריב לבאר שבע ולנגב הדרומי.

הכפר שצמח במדבר

תל ירוחם הוא כיום כפר בן שלש מאות תושבים, עם חנות ובית ספר מלא. לפני שמונה חודשים לא היה מאומה במקום זה. התישבים עובי־דים בסלילת כבישים ובמחצבי ה־מכתש הגדול. בשנה הבאה תתחיל העבודה החקלאית בסביבה.

בכורנוב רואים בנין אבן המשמש כיום חדר האוכל של הפועלים. לפר־נים היתה זו תחנת משטרה. שמטנת ניסו הבריטים להשגיח על השבטים הבדוחים ולמנוע חברתם סמים מסר־כרים למצרים. מאחורי בנין זה נמ־צא מסר קסן שבנה בשעתו על ידי חיילי רומי. חנר תבנה כעבור מאות בשנים על ידי הערבים ותוקן לב־סוף על ידי הבריטים.

במחנה הרומאי שהיה כאן לפנים חלו שינויים מסויימים. אילו חזר לכאן חיל מלגיונות רומי, היה בר־ראי שיסע אותו בבל של לשונות שעלול היה לשמוע בזמנו. הוא אף היה יכול להבחין בגלילים דומים לגלילי שמתו. ויתשמע קשקוש הר־תכת היה אולי חושב שאזה ערבות התקלות במניים ורמאים.

אולם חיש מהר היה מגלה אינה שינוי יסודי חל במקום. המחנה הרו־מאי העתיק הפך למחנה עבודה של מחלקת העבודות הציבוריות.

ירידת של 400 מטר

כאן נקודת המוצא של הכביש לס־דום. כביש זה הוא מאר העבודות שבוצעו על ידי מ.ע.ב. מיום הקמת המדינה. מומחה אמריקני אמר לי שאפילו מהנדסים אמריקניים. שיש להם יותר נסיון, יותר כסף ויותר ציוד ממה שקיבל לרשותנו, היו רואים בכביש זה אנוז קשה.

מוצא הכביש בנקודה הנמצאת 400 מטר מעל לפני הים. וסופו 400 מטר מתחת לפני הים. תחילתו במר־בר, אמצעיתו בגזור הרים וסלעים, וסופו ליד ביצות ים המלח. בקטע האחד שורר חום מרוסן, ואילו ב־קצה השני הלילות קרים כמעט עד לידי כפור.

מים אין לכל לאורך הדרך, ויש מהביאם ממרחק רב. כל קוב מים המובא לכורנוב עולה בערך תשע לירות. ורוב העובדים מימיהם לא חיו על יצית כמיהם. ומכל שכן ש־איש מהם לא עבד בתנאים אקלי־מיים כה קשים.

כיום ר' חוזרים רוב הפועלים לבי־אר שבע, ואין לדעת כמה מהם יח־יצבו שוב לעבודה ביום א' בבוקר. ארבעת אלפים איש התחלפו עד כה בשש מאות מקומות העבודה בסר־לילת הכביש.

וגם שאלת ההובלה קשה מאד. יש כאן מקומות שבהם אין מכונית משא יכולה לעבור ודרשים מבלי שתהיה זקוקה לתיקון יסודי. הב־מיגים מתקלקלים כאילו היו עשר יום מרגיזנה. ואין צורך לומר מה קשה להשיג חלקי חילוף.

חול וסלעים וביצות

אך המכשול העיקרי הוא השמח הקשה. עשרת הקילומטרים הראשו־נים אחר כורנוב יש להם יסוד של חול. מעם אחר מעם שקעה המש־תית, והיה הכרח לתרשה. מקילו־מטר 10 ועד 19 נעשה השטח סלעי. כאן יש הכרח בפיצוץ סלעים ובר־קידות בקומפרסורים. ואחר כך מתו חילת הלירוחה לים המלח. כאן יש שוב הכרח לפוצץ נושי סלעים. ובמקום אחר מתחתל הכביש בגר־ת „מרפגטינה" בסרוטו של הר אמר. עתה מניעה הדרך אמיץ של ואדי מוקרא. המוליך לעתים, אחר גשמי זעף, מיליון וחצי קוב מים לשקע. השמטון נדרש אחר כל מכ־שול שהוא נתקל בו בדרכו. שנים וחצי קילומטר האחרונים של הב־ביש יעברו בתוך האמיץ. ומסוף מסתיים הכביש בגרסה מלוחה ש־רמל אדם שוקעת בה. כאן היה הכ־רח „להחליף" את הארמה; סילקו רבבות קובים של אדמה והביאו במקומם אדמת סילוי אחרת.

„נקודת התורפה" של הכביש היא במקום בו הוא עובר באמיץ של ואדי מוקרה. כאן הותקנו מע־ברי מים קטנים ונסרים אורים. אך אין מסך שבשעת שטפון גדול יעברו המים על פני הכביש. רק ה־נסיון ילמד באיזו מדה יהיה הכרח לחזק את הכביש במקום זה.

אך רשימת המכשולים עוד לא הגיעה לקצה. כדי לסיים את הב־ביש יש הכרח להעתיק ממקומם שש מאות אלף מון אדמה ואבנים. יהיה צורך ב־130,000 מון חצץ וכ־1500 מון אספלט.

ארכו של כביש כורנוב סדום הוא 38 ק"מ. עבודות העבר נסתיי־מו לאורך 29 ק"מ. תשתיות הרש־למה לאורך 24 ק"מ. ואחיצה ק"מ בבר מכוסים אספאלט.

מכביש בורמה ועד ים המלח

כל העבודה נעשית בהשגחתו של המהנדס האזורי אסרים לוחן. הוא בעל נסיון בבנין אלה: הוא היה מהנדס ב. ה. ל. ביטי מלחמת השח־רור, מיקח על פיתוח כביש בור־מה ומתח את דרך המדבר לעזבה אל חשיר בימי הקרבות נגד המצ־ריים. הוא מראה בגאוה את מכתב התודה שקיבל בימים ההם מהרמ־טכ"ל. אך דעתו היא שכביש סדום הוא המבצע הקשה שבכולם.

אחר שיסיים את הדרך כורנוב סדום, התחיל העבודה בכביש בר־סף בין באר שבע וכורנוב. הוא כביש נבטים. הוא יהיה קצר יותר מהדרך הנוכחית העוברת את תל ירוחם.

עד מה היתה נסיעה מבאר שבע לסדום נמשכת הטש אי שש שעות. ואורך הדרך היה 138 קילומטר. הכביש החדש יקצר את הדרך עד עד קילומטר ויאפשר נסיעה מבאר שבע לסדום בשעה וחצי בערך. ר' הוא יאפשר את חידוש העבודה ב־מסגל האשלג. העתיד להיות מקור של מפעל זר בשבילנו.

„כביש של יום טוב" לירושלים

ביי אשתאול והקאסטל, ובדרך בואכה עין כרם, מקום שם מתמנגים היסטוריה

ויפה נוף, והר וגיא אומרים שירה

– מאת **יונתן אמיר** –

„כביש ב׳ – לירושלים ה־עולה מאשתאול במעלות ה־גבעונים של הרי יהודה ונועץ את קצה חודו בקס־טל, אינו כבר „מנים חד־שות" במרחב הכירה. אמנם מעטים מוקדים אותו. הוא עובר כהתפתלות נמתרת על סני כמלון, רמת רזיאל, צובא, עולה בהרים צולל ל־עמקים, נחבא בין שורי זיזי סלעים ועולה מחדש במעלה שמונה מאות מטרים וחוזר חלילה.

נשתמרה לה לדרך זו תגיב־יות של יום־טוב. בימי חול לא מר־רוכים העוברים על פניו, רק ב־חגים ובשבתות מרבים טיילים לתור בו. מרחב ירושלים הבלתי־נודע מתגלה להם בכל הדר קדומיו.

ראשיתו של כביש זה במצור וסוסי בהברזת העיר הקדושה ל־בירה. חסות הרי יהודה שהוברחה מהדרך הראשית עיי מרשר המכונ־יות הנצמנה כאן. המכונית הזוהרת עוד תמנוש כאן יעלים ואילות תמ־ספנים בחמזה על פני הסלעים ומס־תכלים בעינים מבהיקות באדם הסר־לש לתחומם. כך הוא „כביש מי־ואלה צפונותיו.

חדשה ממנו היא הזרוע המשת־לחת ממנו דרומית מזרחית. זהו המשך הדרך העצמאית והבלתי־תלו־יה לירושלים. מבקעת דיר עמר — זה מבחר המוסתי לשעבר. חרצבת מחלקת העבודות הצבוריות דרך ל־עין כרם. חלקם הגדול של חמשה עשר הקילומטרים של כביש זה כבר סלול. אם דרושה המלצה לפי חמשי מורקן ליצר המיול שלהם, אזי דרך זו היא המובחת ביותר לכך. המוללים משנים סדרי בראשית. עוד חמשה קילומטרים והאספלט יכ־סה כברת ארץ חבויה וקורצת ב־אלפי סודותיה.

ארץ מוקסמת ששמים וארץ מתנשקים בה

לדרך זו ברציני להעביר את ה־קורא. המינה הזאת היא אחת הר־פות באיזורי ההר של המדינה. אין כדרך זו משוכבת ציונים היסטו־ריים. נוטה לעובר בה מאילו נת־רים. נוטה לעובר בה מאילו נת־קבצו במקום זה כל סתירות הסבע שארצנו מבורכת בהם. מרשים אמר־יפין מסודילה קבע כאן את מקור מחצבתם של החשמונאים. למרות הנראות הברורה כי מודיעין שוכ־נת לא הרחק מלוה. מאות בשנים השתרשה הטעות עד אשר באו חוקי־רי המאה שעברה ותקנוה.

„המנזר הת׳" – עד בליומה

הכביש ממשיך להתמלסל מגב הר לחברו, בעדנו הר תלול ועל שפתו תהום עמוקה ומבעיתה. הוא יורד לבקעה הסורית. ממולו המנזר הע־תיק על שמו של „יוחנן המטביל", שאת מקום הולדתו מראים מרבצים קנים ארוכי הגליפה ומגולחי הסדחה בעין כרם. מנזר זה, הנשקף על צלע הר חומה כאולו נעקר מאחז ממב־צרי יפי הבינים. זהו מקום תפילה והודיה לנזירים העושים את דרכם לכאן ברגל. הוא מחבלה לטעם בפר־ראמיות מפחיעה.

הבנין רב־האגפים נראה במבט ראשון כאילו תלוי על בליומה. מ־ביבו נפנים לרוב ויתים המבח־רים את מודדות ההר. הנזירים הקפ־דנים שתלו במשך מאות בשנים חרובים מביב המנזר לזכר קדושם יוחנן המטביל שחי על „קב חדר־בים", שביל ההרים המוביל למנזר יוחנן הקדוש בעין כרם למנזר מבר־ור זה מסתמן כהבלטה. הוא משמש שתי מעברות שנקבעו לא הרחק מה־מנזר בידכתי כסרים נמושים. הגר־צרים בילו בדרך זו סימנים „מוב־הקים" לזיהויו עם מקום התבודדו־תו של יוחנן המטביל שעליו מספרת הברית החדשה. לנו מחר לשקפ־באמיתות הזיהוי. כמעט כל מלע צר־ון באותם סמרי המסעות של יפי הבינים, עתה, בעבור העובר במ־טונית בעשרים דקת מירושלים הנה, אינו מבחין בין אותם הסלעים „ה־היסטוריים" לבין אחיהם ההדיוסות. שמש אחת מדוה אותם זה אלפי שנים.

אנו רגילים לחרבות ובדים על ה־מכתש הגחיל והקטן; על הדך אר־לת שנחצבה בסלע. אך גם בסלילת דרך זו יש משהו מן היהודה. היא נחצבה כמעט בין לילה. מאות התב־נון עוד שוטרות לסביבה זו המתעות מכניות מרובות. אבל המתעות אלה נראות כאיום לסביבה נהודה זו. טוב אם נמצא את שביל הזהב בין המיתות המודרני ושמירת העתיקות. עוד מס־פר קילומטרים ועין כרם של מגדלי מעמוניה נראית במעלה ההר. היא מזלת בעינה האחת לעבר ירושלים המתקרבת אליה וכביש ב׳ המתחבר אליה.

דרך זו היא מבצע לתפארת. היא המתיים במהרה ותחשוף מינה חבר־יה מהרי יהודה.

ויפה נוף, והר וגיא אומרים שירה

– מאת **יונתן אמיר** –

כביש חדש

רים ולידים דיתים עתיקים בירוקם הדתי, סמיקות מסמר מהם משתר־עות מדרגות שמאות בשנים שקדו בבנותן. מני מרי וגיבות ירק, עמוק בערוץ אמתתל בין נמצמות בודדות שוצף לו מעין מים. קילומטרים־קילומטרים עולים המים מתמבע התהומי. בד־מסה הכבדה כמרשרת שהסביבה משר תקנת בה עולים הרי משק המים סהר רחוק של משברים אדירים. שיב קירות מלעים ושוב מטיקות לרוב.

ישה המקום בזריחת החמה ושקי־עתה. במערב הרחוק מסתמן לו זר־תוף, כחול מחליף־גוונים צובע את הרקיע בעוד אחרוני קרני השמש מרצדים במשחק צבעים של ראשי ההרים.

השרדי בסביבה זו אינו יכול שלא להשתחוה לנוסים הנסים שראה בחייו. סביבה מוקסמת זו, שמים וארץ כתנשקים בה, הובקעה על ידי הב־ביש החדש.

נחלת עולי תימן

אם תשאלו: „בכמה עולה חצנת זה למרוצני" אוכל להשיב: „מרד צבאי". אבל אם יהיה מי שיתרעם „על הכזבוי" אזי יעבור נא בעצ־מי בדרך זו ויחכה כי כראי תדבר.

אם עד עתה תארנו את ההרים ומורדותיהם, הדור כמלים עמק זר־דיתים הרוכבן בין כפר מסף לעין כרם. רק בנגנון המחונים של מסמר מעברות בצדי הדרך אינו משתלב בנוף. אבל הבתים הלבנבנים הראר שונים שצצים כמעט בין לילה. ער־לים כמרגריות בין סרחי ההרים ומתבלטים באדמוניות הבישנית של בתיהם. חבל ארץ זה „בכפר שהה ביזדי עולי תימן.

באי המדבריות מרם התאחזו. ת־נרבת הנגים לא קסמה להם. קור ההרים הסיל מוראו עליהם. בעינים צונבות רואים בלילות את אורות תוף ומולמים על ירידה לשטלה. אבל חלק מהם נקלם, מתאחו ומכה שרשים. אל נתרגם עליהם. המתאר חי כאן, נאחז בצפרניו. עולי תימן החלושים רחוקים מהידמות לאורן המסה שרשיו בסלע ויכול לו.

בואי ירחים מחה ועד המלמ־ה

מהר מבא שביא ודומם משקיף על הסביבה חודר של כפר צובא החרב. כפר אלימים זה, שהתבאה במעמדו האסטרטגי התרלש, מקומל תחת חר־בות בתיו. יש והרא נראה מהר בעש כבוי, הכפר נחרב במלחמת החירות. אך בניו נשארו. אלה חולקו בין כמה וכמה נקודות התישבות.

מזל מיוחד לכפר זה. צובא ואבו גוש היו ידועים במשך דורות ככפר רי השולמים על דרך ירושלים. אבו גוש ידועה מאז ותמיד „להסתדר עם הכובשים". צובא לא ידעה זאת. היא ידעה חורבנות. לאחרונה נחרבה לפ־ני מאה וארבעים שנה על ידי אוב־רהים מהה. אחריו בא הסלמ"ה. ואחריהם באו מתישבים שהקימו כפר עברי.

אם דרך זו נראית חדשה בעינינו, אינו אלא מרגים. הרי היא כתובה ומתוארת על ידי מאות תירים. חוק־רים. צלינים ועולי רגל במשך מאות בשנים. יחודים כמוצרים קבעו לפני מאות בשנים לא הרחק מאותו כפר מסף השוכן כקן נשרים על גב הר — את מודיעין העתיקה. אמילו בר־

„כביש המיליון" — המפתח ל„ערפו" של השרון

ההיסטוריה של כביש החוף תל־אביב–נתניה / מיבצע „קפיצת הדרך"

— מאת ג. שדונ׳ —

ממחלקת תיכנון הכבישים שממשרד העבודה, היתה נגזרה בסוף שנת 1948 תכנית של כביש חדש, שעליה היתה רשומה כדיון ארומה ההערה הבאה: „תכנית שביצועה אינו בא בחשבון בעתיד הקרוב".

לא עברו ימים רבים והנה נגרו את האבק מעל התכנית זאת. באה שעתה. היה לחץ מצד גורמים ישוביים ובמונים. נתניה תבעה, תל־אביב האיצה, וכך גם שה מחלקת העבודות הצבוריות של מדינת ישראל לביצוע מפעל הסלילה הראשון והגדול ביותר לאחר שלטון המנדט.

הכביש שנדחק אל הגניזה, כמס על חסר אקטואליות לפני 4 שנים, הוא־הוא כביש החוף תל אביב — נתניה, שיום ה„הולדת־הראשון" שלו היה בחודש ספטמבר האחרון, תוך הקמה קצרה הפך כביש זה לחיות הפופולרי והשוקק ביותר בפרכז המדינה. ולא זו בלבד: הוא קיצר את המרחק בין הערים והעסיק ב־16 קילומטר והביא ישע רב לתחבורה בקורק העיקרי של המדינה.

„והיא מאריים"

הרעיון של „נתיב הים" יש לו היסטוריה. עוד בשנת 1937 (והימים יפי כנוסיות קאוקבי בהרי שכם ר׳ תוליכרם) ניסה סר עובד בן־עבי לשכנע את הנציב העליון הבריטי כיר ארתור וקוב בחשיבותו של כביש זה לבסחון הכוחות הבריטיים. ראש נתניה ניסה לעזרתו את הרר מאים ונמוליאון וליכרד לב האריה ,כל הכובשים מאז ומעולם שעשו את דרכם בארץ לאורך רצועת החוף.

הנציב הוקן „התלהב", אולם התכר נית שהיתה צריכה לעלות אז 70 אלף ל״י, לא יצאה לפועל מחוסר תקציב ממשלתי לממרה כזאת. שוב עלתה ההצעה בשנת 1946 כשמר גרינבלם, בעלת של מאכסה גדולה, אמר לסלול את הכביש על חשבונו, בתנאי שיורשה לו לגבות מס מעבר. אולם הממשלה לא הסכימה לשר מת מס כזאת. בשלב הסופי החל התכנון של הכביש ע״י גורמים ישר״ ביים בשנת 1947. הסלילה היתה צריכה לעלות באותם הימים 300 אלף ל״י.

שנתיים לאחר מכן עלתה העבודה יותר ממיליון ל״י, ובטוד הכבישים הבינעירוניים של המדינה, שאורכו 23 קילומטר בלבד, ייזכר בהיסטוריה הצעירה של מפעלי הסלילה שלנו כ„כביש המיליון"!

„אוטומטראדה"

אם לא לדבר על המחיר הרב, הרי חובה להודיע, שמחלקת העבודות הצבוריות עמדה בהצלחה בנסיונה הראשון ובבעיה מפעל סלילה גדול במהירות וביעילות, תוך שימוש בכ״ לי עבודה חדישים. לפי התכנית ייסר ל מסלול שני, מקביל לאורך הק״ ים, ורוחב כל אחד משני המסלולים יהיה 10 מטר, ורק רצועה של 3 מטר תפסיק ביניהם. (רוחב המסלול הקיים הוא 7 מטר), הכביש עובר 5 1/2 קילומטר בתוך הגבולות העי״ רוניים של תל אביב ו־5 1/2 ק״מ בתוך תחומיה של נתניה. כל אחת משתי העיריות סללה על חשבונה את חלק הכביש העובר בתחומיה. את העבודה ביצע סולל בונה, מחיר לחלק הכביש בתחומי נתניה שנסלל ע״י החברה המרכזית לשיכון ובנין.

90 אלף ימי עבודה

400 פועלים היו שמוקים בממוצע מדי יום ביומו בעבודות הסלילה של כביש החוף, ביחד הושקעו ב־ נים והצן הוכאו לצורכי הסלילה ממחצבות קולה וטייבה. כמות ה־ אספלט שהשתמשו בה הגיעה ל־ 1700 טונות.

נוסים חדשים נתגלו

את שמחת תיאתו של העורק ה־ חדש לתנועה העיבה הידועה שיש כדעת הממשלה להטיל מס הלוך על כלי הרכב שיסעו בו. אולם הממשלה חזרה בה אחר כך מכוונה זו.

נוסים חדשים נתגלו עם הכביש החדש. נוסים לא נודעים. השרון נתגלה מתאום מערבו: נקודות ישוב — מה„חלת האחוריות" שלהן... הי תונה הראשונה בתחומה הדרומיים של נתניה — ה„מאליק". הנה שרי די מפעל הניקוז הרומאי מלפני 1500 שנה, ששימשו מרצא ובמים להגנות המודרניה. בנשתה ליבש את הביצות הממאירות לפני 17 שנה ולגאול את השרון ממגפת הקדחת. בסביבה זו גלום חזון העתיד של נתניה הזוהרת דלומה.. הנה אר״ דים ויקום, נקודות ניוחות בלב ה״ שממה, בבוקר אחר והנה הן ב״ מרכז צומת של התחבורה. הנה שמים ותשמון. ירק וים, ירק וים. ומסזרה — מרחבי אין סוף של ה״ שרון, משובץ נקודות ושמחות מרי חה. עוד דקה או שתים והנה מסר שמריאו מצרץ ותומק בגנותיו המר רומים החבויים במעבה ירק אילי נות. עוד אחה תהה על קפיצת ה״ דרך והנה הרצליה (אזור ב׳) ומבר מבואות תל אביב, כבר נשר הירקון.

„כביש סרגל"

מעלה חשובה מונים בו, בכביש החדש, מומחל התחבורה: הוא כביש סרגל, מתות ישר־ישר על פני המי שור ומיתולים אין בו כלל וכלל. הנהג רואה לפניו לשחות 200—300 מטר לאורך כל הדרך.

אכן, תעבורנה שנים לא מעטות ו„כביש המיליון" יוסיף להנות נתיב השעשועים של התחבורה — ראשית ארנה של המדינה.

כביש עצמו (מחוץ לעבודות הובלה וסר) מתשעים אלף ימי עבודה. כל הפועלים היו עולים חדשים ורבים מהם התמחו בסלילת כביש זה והר״ עברו אחר כך לפקומות שונים ב־ ארץ.

לפי רישום המהנדסים, ממחלקת עבודות צבוריות, הוצאו משמת ה״ כביש חצי מיליון ממע״ק אדמה. נעשו עבודות מילוי גדולות בעיקר בחוואדי מאליק. חישבו ומצאו שעבר דות הישורים והמלוי בכביש הגי״ עו עד חמשית מהעבודות בחסרת תעלת מואן!

הרקמו לאורכו של הכביש כ־30 בטרונים מלבד גשר גדול על חוא־ די מאליק, כמאה אלף ממע״ק אבי