

## הרכבת: איש לא רצה בעשרים וחמישה מיליון

רוצת השנים לישוברי קבע הקשורים ברכבת. אין שום סיבה מדוע לא יקומו קיבוצים, שחבריהם יעבדו בשנים הראשונות בהקמת הרכבת, עד שיבססו את משקם העצמאי.

★ ★ ★

### רכבת ללא גשרים

**א**חד הנימוקים המשכנעים נביכול הנימוקים מושמעים נגד מסילת-הנגב הוא נימוק הבטחון. המסילה תעבור במרבית הדרך לאורך הגבול הירדני (ראה מפה). תהיה נזיחה להקמת הפידאיון.

אולם מחשבה שניה תפסול נימוק זה. אם רוצה אויב לפגוע ברכבת, כדאי לו הרבה יותר לפגוע ברכבת קלקיליה, העוררת גם היא ליד הגבול, והחיונית לישראל הרבה יותר. כל מקום בישראל ניתן לפגיעה — רכבת, כביש וישוב. עד כה לא סגרה ישראל כבישים בגלל זה.

דווקא מסילת-רכבת זו, שלא יהיה לה אף גשר אחד, אינה ניתנת לסביעה רצינית. סיוע ציוץ הפסים יכול לבוא על תקונו תוך שעות מעטות. ישנן שיטות מקובלות להגנה על קווי-רכבת ועל גוסעיהם.

אולם ישנו גם נימוק הפוך. אם ישראל לא תודרו לבנות את הרכבת, לא מן הנמנע שירדן תפוזן על אותה מציאה. הבעיות כמעט שוות. גם ירדן מייצרת אשלג ומלת-אם היפאנים, למשל, יממנו רכבת כזאת מעבר לגבול, כדי לקנות בירדן את האשלג, לא יקום איש לממן רכבת שניה ומקבילה בישראל.

★ ★ ★

### כביש הזפת

**א**ין פתירה בין רכבת לכביש. אילת זקוקה לשניהם. כיום כמעט אי-אפשר לנסוע לאילת. כל מכונית חייבת להיכנס לבדק אחרי נסיעה אחת הלך והחזרה כדי להחלים מדרך האמים. ביבשה, אילת כמעט מנותקת למעשה, ועוד יותר מנותקת מכינה פסיכולוגית — דבר שאינו מאפשר ישוב של קבע.

התובלה לאילת בכביש עולה כיום, במקרה הטוב ביותר, 25 ל"י לטון לכיוון אחד, בתנאי שהמכונית מלאה גם לכיוון השני. בימים כתיקונם הנאי זה אינו מתגשם. ל"י סחורות יקרות במיוחד, כמו נחושת וגרנית מחוצרת אילת, החייבות להגיע לנמלי הים התיכון, אין הדבר גורם לחבלה מכרעת לסחורות אחרות, מחיר זה יכול להיות ה"פרש בין רווח להפסד.

הממשלה מתכוננת עתה לזפת את הדרך הקיימת. אולם גם זה רק פתרון זמני מאד. מומחה כמו מאיר בתיאש, בונם מעלה העצמאות ומעלה העקרבים וכיום מנהל ה"קמת המפעל התימני, סבור כי דרוש להריח את הכביש כפליים ולסללו על תשתית (טולינג) כבושה.

★ ★ ★

### אף פרוטה אחת

**כ**ל זה נראה כמובן מאליו, אם מישוה חושב ברצינות על הפיכת אילת לשער הדרומי של ישראל. אולם יש, כנראה, די חושבים אחרת, או שאינם תושבים כלל.

בתקציב הבא של המדינה, לשנת 1957/58, אין אף פרוטה אחת לא לסלילה הרכבת לאילת, ואף לא לסקר המוקדם לסלילה זו. הממשלה פשוט התעלמה מכך.

התלונן לא מכבר מרדכי בנטוב, עוד לפני מיבצע סיני: "אלו רצינו לחתור על אילת, יכולנו להשיג שלום. אנו מוציאים מליונים מתקציב הבטחון, כדי להגן על אילת ולפי תוח לפניה את חופשה-שיש. אולם כשאנו רוצים לנצל את אילת, אין כסף. אנו דומים לאדם המשקיע כסף לבניית בית, אולם כ" שתבית עומד על תליו, אינו נבנס לגנוב בו המשאיר-דוקי".

התיחס באדישות לסכנות פוליטיות העשר יות לחבל בהחזרת ההשקעה. היא תגרום, כמו צינור הנפט המוצע (ראה להלן) ל"אינטרס צרפתי חיוני בקיום חופשה-שיש במיצר טיראן — לא אינטרס לשעה קלה. אלא ענין של קבע.

לא פחות חשוב נימוק התעסוקה. במדינה בה מתרחבת האבטלה בממדים מדיאגים, אין לזלזל בבניית רכבת שתעסיק במישרין 2000 פועלים משך שנתיים, נוסף על קבלני המשי"נה ויצור חלקים בארץ. במדינה המוציאה

יצאו. אולם יפאן מוכנה לקלוט כמיות בלתי-מוגבלות.

לכמיות אלה יש להוסיף את האספקה הרגילה לאילת, העשויה להגיע ל-50 אלף טון לשנה, אם האוכלוסיה תגדל עד או ל-5000 נפש. הרכבת תהיה עמוסה.

בדרך חזרה תוכל הרכבת להוביל את ה"סחורות שעל המדינה להביאן מן המזרח — אורז, גומי, בשר, זרעי שמנים, קמח דגים, גרעינים למספוא, תבואות ומטען כללי — כמות משוערת של 180 אלף טון לשנה.



מליונים לעבודות-דחק חסרות-ערך, הרי זהו גורם ראשון במעלה. הרכבת לא תגרום לבזבוז כספים, אלא לחסכון כספים.

רכבת יוצרת התלהבות. מיטב הרומנטיקה של המערב הפרוע האמריקאי, ושל כיבוש סיביר, קשור בבניית רכבות. יוגוסלביה ה"חזשה גייסה מתנדבים בכל העולם, כולל ישראל, לבניית רכבת-הנוער המפורסמת ישראל. הרואה את עצמה כמרכז היהדות העולמית, יכלה לגייס המוני-נוער בעולם לבניית רכבת זו, ולהפכה לגורם פסיכולוגי אדיר ולהידוק היחסים עם התפוצות.

רכבת יוצרת התישבות. לאורך המסילה יקומו מחנות עובדים, העשויים "ליהפך צ"י

**ב**עולם כולו אין אף נמל אחד שאינו מחובר במישרין לקו של רכבת. כמעט בכל המקרים מובילה הרכבת ישר עד ל"רציף.

נמל אילת יוצא כיום מכלל זה. הרכבת הקרובה ביותר היא בבאר-שבע, מרחק 320 קילומטרים של דרך רעועה ובלתי-סלולה. כל עוד ימשך מצב זה, לא תהיה אילת עיר-נמל רצינית, ולא יהיה הסחר עם אסיה סעיף רציני באמת בכלכלת ישראל.

המורד במצב זה הוא שאינו הכרחי כלל. אילו רצתה בכך מדינת ישראל, יכולה ה"תה רכבת אילת להיות כיום בשלב של בניה — מבלי שישראל היתה צריכה להשי"קע בה מזומנים אף פרוטה אחת מכספה.

★ ★ ★

### מליונים ללא דורש

**ה**יהם לרכבת אילת היה דומה לחיס ול"אילת עצמה. אין רצים עם בונה אחרי ממור.

לפני קרוב לשנה הופיע בארץ גורם הנקי רא"חברת דונקרואר. זוהי חברה קבלנית צרפתית עצומה, הנהיגת מגיבוי רשמי של ממשלת צרפת. אחרי שצרפת סולקה מטע"מים פוליטיים ממרבית שטחי-ההשקעה האס"ריים ברחבי העולם התענינה החברה ב"אפשרות להשקיע סכומים גדולים בישראל. היתה זאת אחת הסגנויות הראשונות של אביב ההתקרבות בין צרפת וישראל.

החברה הצרפתית, הידועה בעולם כבונה רכבות מצויינת, הביאה עמה הצעה מהפ"כנית: היא תערוך על חשבונה סקר של ה"אפשרויות להקים רכבת מבאר-שבע (דרך דימונה, אורון והצבה) עד אילת. אם הממ"שלה תקבל את התכנית, תשלם גם בשביל הסקר. אם לא תקבל את התוכנית, לא ת"שלם כלום. מחיר הסקר: רבע מליון דולאר.

לצורך בנית הרכבת עצמה, היתה החברה הצרפתית מוכנה להשקיע 25 מליון דולאר, ברבית הרגילה, כהלוואה ל-12 שנה. לא היתה זאת הצעה אידיאלית לגבי הלוואה בינלאומית גדולה (הניתנת לרוב ל-20 שנה), אולם היא היתה מצויינת בתנאים המיוחדים של ישראל.

אספר היה לצפות כי הממשלה תתפוס הזדמנות זו בשתי ידיה, היתן אישור דהוף לסקר, שלא היה קשור בשום התחייבות. תחת זאת קרה דבר מוזר מאד: החברה גר"חתה בלך ושוב. הוקמה ועדה ממשלתית בינמשרדית, שלא נחפזה במיוחד. הענין נס"חב מהודש לחודש, כשמשרד הפיתוח מא"שים את משרד התחבורה, ומשרד התחבורה מטיל את האחריות על משרד ראש-הממ"שלה. נראה שכמעט איש לא היה מעוניין במיוחד.

מה גרם להזנחה ממאירה זו? פה ושם הושמעו חשדות של ממש: שהנהלת הרכבת לא היתה מעוניינת בקו חדש שיפזיז את כמות הסחורות המובלות ברכבת-היפה ויג"רום לגרעונות בקו זה, וכדומה. אולם ה"אמת היתה, כנראה, פשוטה יותר — איש לא האמין ברצינות, עד למיבצע סיני, כי באמת נשקף עתיד כל שהוא לאילת.

★ ★ ★

### קרונות עמומים

**ל**פי חישובי המומחים תהיה ה"רכבת כדאית בתנאי שתוביל חצי מליון טון לשנה. משרד הפיתוח הבטיח כמות גדו"לה יותר לשנת 1959, שהיא שנת השלמת מסילת-הרכבת, אם יגשו מיד לביצוע ה"תוכנית.

כמות זו מבוססת על 80 אלף טון אשלג (כמות המופקת כבר עתה במפעל אחרי שהנהלה החדשה החלה להתגבר על ירד"שת התקלות), 300 אלף טון פוספאטים (מ"צר שאת תפוקתו אפשר להרחיב בארץ כמ"עט ללא הגבלה) ו-100 אלף טון מלת. כיום מייצר המלח באופן אוטומטי אגב יצור ה"אשלג בסדום, מוחזר תוך הוצאת עמל ר"כסף חזרה לים המלח, מפני שאין לאן ל"י