

לפני הים יצא לעשות חיים בים המוות

ולנטי יוסף וסימי חברתו. זוג זה עומד להתחתן בעוד שבועיים ויוסף לקח את סימי להראות לה מה טיב עבודתו. יורדים. המנוי עים מיללים בקול יותר ויותר גבוה. דלת מכוניתם פתוחה — על כל צרה שלא תבא. עיניה של סימי פתוחות לרווחה. שפתיו של יוסף צמודות. פחד? לא. רק ריכוז מכסי מלי.

לפני הסיבוב הבא המכונית עוצרת. כאן שוב עומד אמנון רסין. הוא מפקח על העברת המכוניות בסיבוב המסוכן ביותר. מאחורי מכוניתו של יוסף קשורה מכונית אוטוקר ענקית אחת כדי לשמש עוגן ב־מקרה והמכונית תתחיל להתדרדר. אך אמנון מתיר את השרשרת. מוטב כך. ה־מכונית עוברת את הסיבוב. עיניה של סימי כבר לא כל כך רחבות. שפתיו של יוסף אינן צמודות כל כך. יש אף רמז של חיוך. אמנון בלי חולצה, כולו מוצע מחכה למכר גית הבאה.

מייצגים לחיי הספינות

את אחרי השניה יורדות המכוניות. המצפה משקיף על ים־המלח. זוהי ה־

סוס וטריילר. יש להחליפו. מתקשרים עם תחנת הסוסים הנמצאת בתחילת הירידה ה־תלולה. עוברת שעה... שעתים. מחליפים את הסוס. לשם כך צריכים לחתוך את הסוס הישן המולחם באופן מיוחד לטריילר כפול ולהלחים אליו את הסוס המזליף. עברת שעה נוספת.

הטרמפיסטית סימי

מהירות החדשות של שעה 13.30 אפתעה נעימה: מסתבר, לדברי הקריין, שהגענו כבר בשלום לסדום. אנשים מקללים בזעם.

שוב זזים. עכשיו עברנו את פרשת־המים ומתחילים לרדת. הירידה תלולה וארוכה. מתקרבים לקילומטר ה־17. מה זה הקילומטר ה־17 יורד כל נהג הנוסע לסדום. זה סיבוב חד וקצר אחרי ירידה תלולה וממור־שכת. סיבוב זה יורד גם בשם "סיבוב ה־מחת". כאן, לפני כחודשים קיפח את חייו אחד הנהגים של מפעלי תובלה, גדעון מרון. מבצע זה של העברת הספינות נקרא על שמו.

את הירידה הזאת אני רוצה לעשות עם



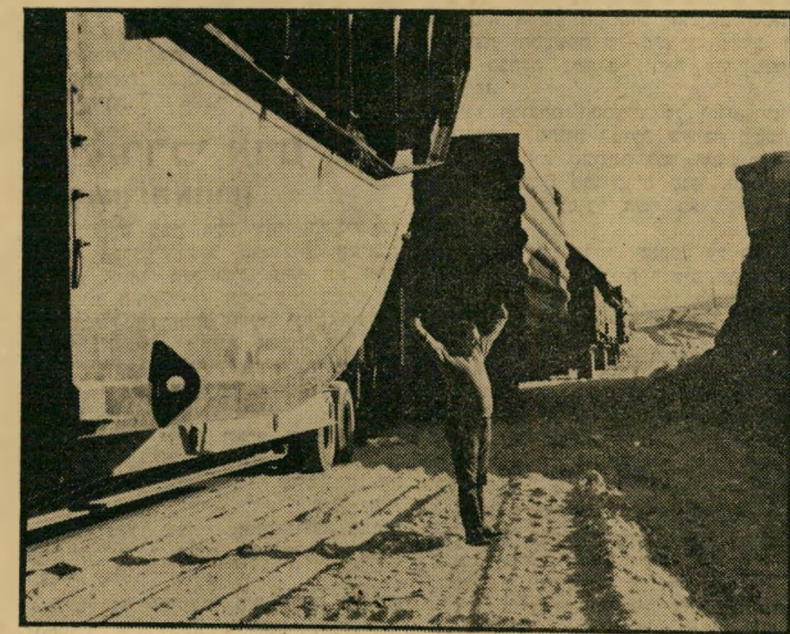
זוחלות בדרך המתפתלת. לנהיגה יש סבלנות של גמלים. לכל משאית קשורה משאית נוספת, המשמשת לה "עוגן" לעת ה־צורך. מאחוריהן נראית מכונית־קשר, שבה נסעו אנשי מטה המיבצע, המפקח על התנועה. הם קיימו במשך כל הזמן קשר מתמיד עם כל חלקי השיירה, נסעו הלון וחזרו ללא לאות.

לחיי הספינות שבדרך!

ירידה האחרונה. אחר כך מישור של הערבה. עוד שמונה קילומטרים והיעד הושג. המכו־ניות זוחלות קדימה. הנה כבר האחרונה למטה. הם מפתחים מהירות. עוברים קצת את המותר. שוב תקלה. אחרונה? לעת עתה. זו שוב המכונית שברגיה נשברו ליד באר־שבע. עכשיו זה רק תקר, הגיקים הענקיים מרימים את המכונית. הספינה האחרונה מנסה לעבור אותה. היא עוברת אותה ב־סנטימטרים, מילימטרים — וישראל! רעם ברזל מתנגש. חריקה. אך הספינה ציגנקה עוברת את חברתה, ממשיכה ליעד. אולם ליד מפעל האשלג עוצרת גם היא. מנועה כבה. עכשיו היא פותחת את הדרך בפני המכונית שתיקנה בינתיים את התקר שלה. גם זה לא נורא. נשלחת הודעה אלחוטית לשלוח גרר. כעבור שעה וחצי עומדות כבר שתי המכוניות יחד עם 13 חברותיהן ברחבה הענקית של המפעל. מתחיל מבצע מסוכן כשלעצמו של הורדת הסירות. אך זהו כבר סיפור אחר — של סבלים, רת־כים ושלפריים — סיפור של עבודה מפ־רכת לא פחות, אך לא של נהגים.

הנהגים והמנהלים והמכונאים מתכנסים בחדר האיכל של המפעל. מרימים ספלי מי־תפוזים נהדר — לחיי הספינות שבדרך. כי אין זו שירה אחרונה העוברת את המסלול המפרך חיפה־סדום. השיירה הבאה תעבור בשבוע הבא.

הדרך חזרה קצרה ומהירה, ונמשכת 4 שעות בלבד.



מקבל את פני היום החדש (האחרון למסע), בהתמתחות שרי־רים ובברכה רוסית עסיית. הנהגים — גיבורי המיבצע — עב־רו את המיבחן בבטחון מוחלט, גילו שליטה מפליאה בהנה ובמפלצות האדירות שלרשותם. בעזרת ספליקפה לאין ספור ונימומים קצרי־זמן החזיקו מעמד במשך כל המסע הפייגע.

זורם. השעה 11.30, ממשיכים. מסעף קסטי־נה, פניה שמאלה. דרך לבאר־שבע. כאן השיירה מרביצה ספיד — כל 30 הקילו־מטרים המותרים. עוברים דרך משב קומ־מיות. למרות השעה המאוחרת ניצבת לצדי הכביש שורת חסידים, צעירים וקנים, ומל־חיים אותנו בשיר עליו: "ביס־ביס־בום! בים־ביס־בום! בום־ביס־בום! בום־ביס־בום!"

במסעף קריית־גת נכנסים לצמר גפן סמך של ענן כבד. קילומטר לשעה. סוגרים את החלונות. בחוץ חלב. קרני האור של הפנסים אינם חודרים דרך הערפל. לפתע יצאנו. משמאל — אורות קריית גת. חשבתו שנפענו חמישה קילומטר לפחות, ומסתבר שעברנו רק כמה מאות מטרים.

עד לבאר־שבע אין מה לדחוף, וגם בבאר־שבע אין. השעה שלוש בלילה. חושך מוח־לט. זרם החשמל מנותק. למקרה והמשאיות תתקלנה בחוטים, רק מעטים התושבים ה־יוצאים לקראתנו. אנשי באר־שבע רגילים לשיירות הנכנסות והיוצאות את העיר.

הברגים החסרים

זנים לכביש דימונה. התקלה הרא־שונה. המכונית שלפני האחרונה נעצרת. באחד הגלגלים נשברו הברגים הממזקים אותה. אין דבר. תקלה קטנה. רק להחליף אותם. לא יותר משעה. ומה זה שעה כש־הזמן נעלם? אך כאן מתברר כי אין לנהג ברגים רורביים. פשוט לא לקח בחשבון שובר שכזה יכול לקרות. למכונית חברת תובלה יש ברגים בשפע, אך אין הם מתאי־מים לגלגלי המכונית הזאת. ההם אוטוקרים וזה פורד. הסמל קליין מודח ביד באלחוט, לראש השיירה: חג אחד, חג אחד, כאן חג 3. הודעה דחופה... וכו'. מופיעה מכונית סטיישן מהודרת. זה המטה הכללי של ה־שירה עם מכשירי־שירור משוכללים ואנטי־נות ענק. במכונית יושבים "הבוסים". הם יוצאים, מבררים את המצב, רעש וצערות. הבלגן מתחיל. וכאן ראיתי אותו. את אמנון רסין. גבר חסון, גבה קומה, בעל קול צרוד כלשהו. הוא מעין קצין־המבצעים של ההעברה. אמנון ותיק בדרכי הנגב, וכבר העביר מטענים כבדים ללכביר, לסדום ול־אלת. הוא מתחיל מיד בפעולה: יש לו מכרים בבאר־שבע, סוחרים בחלקי־חילוף. הוא יסע ויעיר אותם. אולי יש להם את הברגים החסרים. אם אין — יש לטלפן לתל־אביב. טוב שהדבר קרה במקום זה, ובזנבה של השיירה — בינתיים — הראשונים קדימה! הנהג מתחיל להכין את המכונית לניתוח. גיפ של המשטרה דוהר עם אמנון לבאר־שבע. יתר המכוניות ממשיכות לנסוע, עד למסעף אורון.

מלחימים את הסוס

היה זה לילה של נסיעות ממסעף די־מונה. למסעף אורון, וחזרה לדימונה. עברתי לניידת של אחד ממפקדי המשטרה,



פני הים? איהו! עד שתירשב בטן הספינות, עליהן לרדת עוד 400 מטרים — לאחר שכבר טיפסו 600 מטרים בדרך מנמל חיפה ועד רמות הנגב. אורך המסלול הוא רק 302 קילומטרים, אך הן עברו אותו בחזילה של 30 קילומטר לשעה.