

בן הוא מאחרוני המשוגעים לדבר. המהנדס בן 49, יליד רוסיה, שירת בפלמ"ח והיה מפקד ימין-משה, מול הרציון, במלחמת תש"ח. השבוע הוא עומד להגיש לשרי העבודה, יגאל אלון, תזכיר מנומק בו הוא מציע לכתות את הבוספורוס העיברי.

### תעלה בתוך מינהרה

**מ** סיכות מוכנות, שהזמן גרמן, שוב אין המדובר בתעלת עזה-עקבה. הנושא עתה הוא תעלת אשדוד-אילת.

האורך הכללי של התעלה המתוכננת יהיה 278 קילומטרים — לעומת 161 הקילומטרים של תעלת-סואץ. ו-81 הקילומטרים של תעלת-פנמה. אולם המרחק הכללי בין הים התיכון והאוקיינוס ההודי לא ישתנה, כי מפרץ אילת קצר בהרבה ממיפרץ סואץ. רוחב התעלה המתוכננת: 140 מטרים (לעומת 60 מטרים של תעלת-סואץ). עומקה: 25 מטרים (לעומת 8.5 מטרים בסואץ).

הקטע הצפוני והקטע הדרומי של התעלה אינם יוצרים בעיות מיוחדות. מאילת ועד הצבה קיים מישור טבעי, כמעט ולא תהיינה בעיות-הפירה מסובכות. רק בקטע קצר עולה הערבה לגובה של 140 מטרים מעל לפני הים, ושם יהיה צורך להעמיק לחפור. הקטע הצפוני, שיתחיל באשדוד, יעקוף את הרצועה ויעבור בפנים הארץ מדרום לבאר-שבע ומדרום לרביבים. אף הוא אינו מסוכן ביותר. אך בין שני קטעים אלה מתנשא המישור הטבעי, שהפחיד את קציני ראת הורבלישה: הרהנגב השניא.

כדי להתגבר על מישור זה, מוצע עתה פתרון מהפכני, יחיד במינו בעולם כולו: שהאוניות תפלגנה מתחת לפני החרים. לאורך 34 קילומטרים תיחפר מינהרה, שרוחבה 50 מטרים וגובהה 52 מטרים, ובה תעבור התעלה. יהיה צורך בחציבת 83 מיליון מטרים מעוקבים של סלע קשה. (להשוואה: מינהרת הכביש האטלקי-צרפתי, מתחת להר מון-בלאן, אורכה כ-12 קילומטרים. המינהרה המוצעת מתחת לתעלת לה-מאנש, שתחבר את צרפת ובריטניה בכביש יבשתי, תעלה על 30 קילומטרים). בסך הכל יהיה צורך לחפור כ-9 מיליארד מטרים מעוקבים של עפר.

### כמה זה יעלה?

**א** זמן זהיר של הוצאות כריית התעלה מגיע ל-3000 מיליון דולאר — דהיינו, פי שניים מן התקציב השנתי הנוכחי של ממשלת ישראל. האומדן של ד"ר נפתלי וידרא, מי שהיה מנהל צ"מ והורבך גם הוא ברעיון זה עולה במיליארד נוסף.

לפי אומדן זה, תוקדשנה שלוש שנים לעבודות סקר, תיכנון והכנה. 12 שנים נוספות תימשך העבודה עצמה.

לצורך כריית המינהרה בהרהנגב, מוצע להשתמש בכוח גרעיני — דבר שיואפשר שימוש בכוח הגרעיני המפותח בישראל עצמה.

לפי הסכם מוסקבה, מותר לערוך פיצוצים גרעיניים תת-קרקעיים. פיצוץ תת-קרקעי יכול להיעשות רק בעומק של למעלה מ-150 מטרים — ואילו קטעים רבים של התעלה המוצעת אמנם עוברים במקומות בהם יש צורך בחפירה בעומק כזה.

השלב הראשון יהיה כריית התעלה מאילת עד הצבה, מרחק של 160 קילומטרים. מאחר שהצבה נמצאת בעומק של 80 מטרים מתחת לפני הים, והתעלה עצמה תהיה בגובה פני הים, ואילו סדום נמצאת בעומק של 392 מטרים מתחת לפני הים, נוצרים כאן תנאים לסידור מפלמים טבעי, שימשם להפקת חשמל. זוהי אחת מתוצאות-הלוואי של התעלה. ביצוע שלב זה של הכרייה הוא קל ופשוט. יחסית, בחצבה ייבנה נמל עמוק.

זה יזיל בהרבה את התובלה של מוצרי האשגל, הפוספאטים והמלח.

התחבורה הימית העיקרית עוברת בין ארצות מפותחות. ככל שתעלה רמת ההתפתחות של מדינות אסיה ומזרח-אפריקה, תגבר התובלה הימית בינן לבין מדינות אירופה וארצות-הברית במאות אחוזים. תעלת-סואץ לא תוכל לקלוט כמויות כאלה אפילו אם תגשים מצריים את התוכנית להעמקה ולהרחבתה.

סקר מטעם האו"ם מעריך את אוכלוסיית העולם בשנת 2000 ב-6 מיליארד נפש, מהן למעלה מ-4 מיליארד סביב האוקיינוס ההודי. אוכלוסייה זו תהיה זקוקה למוצרי התעשייה האמריקאית והאירופית, ותצטרך למכור לה את חומרי-הגלם שבארצותיה.

לפי התחזית, תגיע התובלה הימית בין הים התיכון והאוקיינוס ההודי, כאותה תקופה, ל-400 מיליון טון לשנה. תעלת-סואץ יכולה לשמש כיום למעבר 180 מיליון טון, והיא עומדת על סף סתימה.

ההכנסה השנתית של תעלת-סואץ היא כיום בסך 550 מיליון דולאר. תוכנית ההרחבה המתוכננת תעלה 1800 מיליון דולאר, ותימשך כעשר שנים.

מכאן שמכחינה כלכלית, נראה עתידה של התעלה הישראלית כמובטחת. היא תהיה ריווחית, לפי האומדן, אם יעברו בה 80 מיליון טון לפחות בשנה.

מובן שהתעלה תביא גם לרווחים אחרים: הפקת החשמל בחצבה (מיליארד קילוואט בשנה); הסכון בדמי הובלה למוצרי הנגב; הבאת מים למהילה בכריכות חברת האשגל (300 מיליון מטרים מעוקבים לשנה); מים לצינון כורים גרעיניים (700 מיליון מטרים מעוקבים לכל כור המשמש למטרות שלום).

תוצאת-לאי נוספת: התעלה תהיה מלאת דגה. אפשר יהיה ליישב לאורכה כמה כפרים שיתפרנסו מדיג.

שטח פני התעלה יהיה גדול יותר משטח כל כריכות-הדגים בארץ. מובן מאליו שהתעלה תתרום תרומה נכבדה ליישוב הנגב.

במקום לתלות את עתיד הנגב בתוכניות הפורחות באוויר, ללא כל התחשבות בתנאים הגיאוגרפיים האמיתיים, כפי שעשה זאת ביג'ל, תביא התעלה לנגב מאה אלף פועלים, טכנאים ומהנדסים שיעסקו בכרייתה.

תקומנה ערים ועיירות לשיכון ולכילול ציבור זה בכשך זמן העבודה, וכפי שקרה במקומות אחרים בעולם, תישארה ערים אלה גם לאחר כן. תנצלנה את התעלה העוברת בתחומן לצורך מיסחה, דיג, מעגני-סירות ותעשייה הזקוקה לתובלה ימית.

### ארץ של מעבר

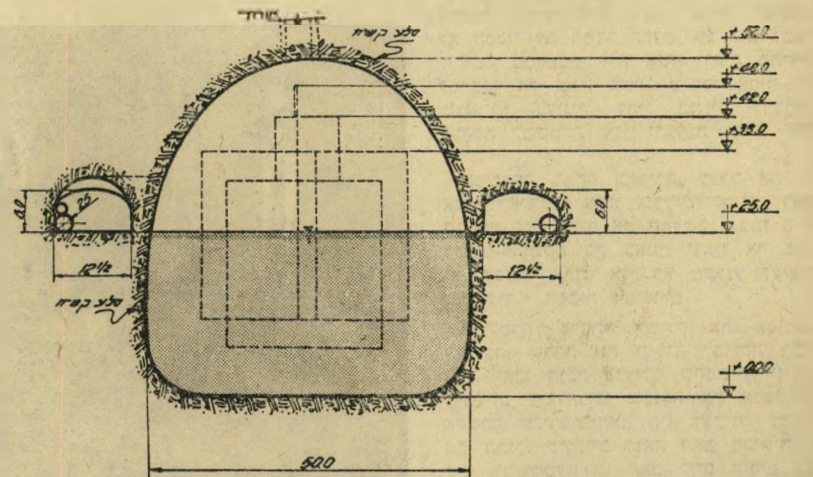
**ת** תמונה אינה כולה חיובית. מובן שיהיה לתעלה גם תוצאות-לוואי שליליות מסוימות. (למשל: ורימת המים המלוחים בתעלה עלולה לפגוע במים המתוקים המעטים, שמתחת לפני קרקע הערבה והנגב.)

החלק הצפוני של התעלה עובר באזור חקלאי. 20 אלף דונאם של קרקע תישללנה מן החקלאות.

אולם תכונות שליליות אלה הן כאין וכאפס לעומת היתרונות הכלכליים, המדיניים והחברתיים (ראה מיסרת).

תעלת אשדוד-אילת תפתח דף חדש, לא רק בתולדות המדינה, אלא גם בתולדות הארץ.

בכל תקופות זוהרה היתה ארץ-ישראל ארץ של מעבר וקשר בין מרכזים תרבותיים, מדיניים וכלכליים. פתיחת התעלה תחזיר עטרה זו ליושנה, במציאות העולם המודרני.



### חתך-רוחב של התעלה במינהרה המתוכננת בהר הנגב

המצויים בסביבה, ויחסוך את בניית הרכבת לאיתן אותה שוקלת הממשלה.

שלב ראשון זה יעלה 820 מיליון דולאר, פי ארבעה בלבד מן הכור הגרעיני המתוכנן להתפלת מייים.

בן מציע שהממשלה תכסה רק 15% מהוצאות התעלה, שהעם היהודי יזמן לרכוש מגיות ב-40%, וכי שאר ההשקעה תכא מידי ארגון בינלאומי של המשמשים העתידים בתעלה. אין בעיה בהשגת כספים בריבית סבירה ליימון פרויקט מומין זה.

### התעלה דרושה לעולם

**ר** צורך בתעלה שניה, בנוסף על הסואץ, מתבקש מניתוח נתוני ההתפתחות של התובלה העולמית.

כבר עתה צרה תעלת-סואץ מלהכיל את התובלה הזקוקה לה. אוניות גדולות מאד, כגון המיכליות המודרניות, אינן יכולות לעבור כלל בתעלה זו, והן מפליגות עתה בדרך הארוכה סביב יבשת אפריקה.

כיום מתכננים בי"ת אוניות בעלות תפוסה של 120 אלף טון ומעלה, פי שניים מן התפוסה המכסימלית היכולה לעבור עתה בתעלת-סואץ. עומקה של אוניה חדישה כזאת מתחת למים, יגיע עד ל-20 מטרים, בעוד שתעלת-סואץ מגיעה רק לעומק של 8.5 מטרים, (התעלה הישראלית המוצעת תהיה בעומק של 25 מטרים. עומק זה מתוכנן לפי הצפיית בניית האוניות עד שנת 2000).

\* עיקוף זה מייקר את התעלה ב-400 מיליון דולאר, לעומת תעלה המתחילה בעזה.  
\*\* כדי שאוניה בעלת תפוסה מכסימלית של 60 אלף טון תוכל לעבור כיום בסואץ, נעשים סידורים מיוחדים, המעכבים את המעבר של כל שאר האוניות ב-85 שעות.