

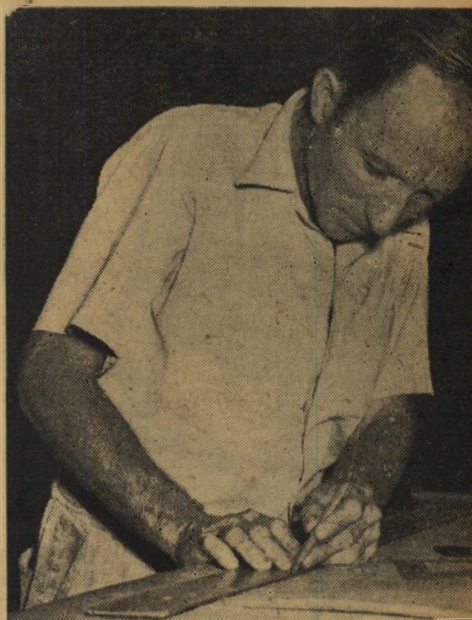
אליהם אחרים. במקום זה נמסר קטע של קילומטר וחצי לקבלן פרטי המשתמש בכוח אדם כתחליף לכוחות-סוס. צעד משונה, בדור המיכון. **מקום בשביל גבר.** העובדים על הטרקטורים ברובם חברי קיבוץ אשר משיקיהם בעלי מניות בחברת חריש ואשר נשלחו לעבודות חוץ. הם מרברים ביניהם עברית. זוהי לשון-מיעוט בפניה דרומית זאת; השפה השלטת כאן היא הירפתחית. מנהל העבודה משתמש בה להעביר בצעקה את הוראותיו לקודח העובד בפטיש האוויר מחריש האזנים; היא שגורה בפי הנהג, הטבח, השומר והקנטינאי. כי רובם המוחלט של עובדי הרביש נולדו באפריקה הצפונית. לוריא, למשל, הוא אחראי לשמירה על המתנה ועל כל המכונות הנשארות לאורך הכביש בלילה. תחת פיקודו נמצאים 18 איש — ממש צבא זעיר. הוא המציב אותם למקומות השמירה, הוא הבדוק אם אינם נרדמים בשעות הבוקר המוקדמות. הוא גם מסמל את זרוע החוק והמשמעת במחנה.

לוריא ע"ה ארצה לפני חמש שנים, מקצועו: חייל. כיליד אלג'יר, נחשב לאזרח צרפתי, שירת בצבא צרפת משך חמש שנים. נכון מאו"ם הוא מודה, החיים כאן בנגב קשים מאד. אבל אין דבר. זהו מקום בשביל גבר; ואני אינני מפחד מכל קשיים. אחרת, מה יש בכלל לעשות כאן בארץ-ישראל? לפתוח קיוסק גוון בתל-אביב? זה לא בשבילי!"

מה יעשה לכשתתיים העבודה בכביש? "ארד לסדום, גם שם

כמשעו, את ההר אל תוך הגיא. לפעמים מחליטים כי אין צורך בט.נ.ט. — הטרקטור יוכל למוטט את הצוק בכוח עצמו. הוא קרב אל הצוק האיתן, משנה במפתיע את כיוונו ובכנף הפלדה שבראשו מנגח את ההר. נגיחה, ועוד נגיחה — והסלע המוצק נסדק ומתפורר. מרחוק הרי זה מראה נפלא: שכל ופלדה מתנגשים בטבע, ויכולים לו, מקרוב כל זה נפלא שבעתיים — ומסוכן. הגגון שעל ראש הנהג סוכך עליו מפני האבנים המתפוררות; אך הבחור המנחית את מהלך מות הפלדה בצוק אינו יכול להיות בטוח כי רק אבנים קטנות תיפולנה על הגגון. אין הוא יכול אלא לקוות שלא יכוסה — יחד עם הטרקטור — במפולת האפורה. לפעמים כל אלה אינם מועילים — לא הזוית המחושבת, לא הגישה המקצועית, לא הגגון והתקופה: בהמולה מחרישה נקברים הסטקטור ונהגו תחת גל מאובק של עפר וסלע. אם יש לנהג מזל, יספיקו חבריו להוציאו בזמן. אם לא — מבקשים מההנהלה לשלוח טרקטור ריסט חדש.

כוח-אדם במקום כוח-סוס. האחראי לעבודת המכונות הגדור לות בכביש סדום הוא בחור יפה תואר ושקט, סקוטי בעל שיער חום ועיני תכלת, המדבר עברית בניב חותך. זהו פיניא, מנהל חברת חריש בחלק זה של המדינה. לרשותו עומדים עשרים עובדים ו"אייאפשר לומר כמה בדיוק" טרקטורים.



מדירות הכביש. עד לפני שנה וחצי היה זלמן גולד'ן (41) מהנדס בעיריית תל-אביב. מאז עבר לכביש סדום, אחראי שם לעבודות המדידה. תפקידו: לקבוע את גובה הכביש והשיפוע אשר בו ייסלל



חורים לט.נ.ט. ררר... ררר... שמונה שעות ביממה מהדהד קול המקדחים. בחורים מכניסים ט.נ.ט. להוריד את פני ההר לגובה הדרוש. הירירות הפתאומית מצריכות חציבה בשיפוע קל בצלעי ההרים, להקל את הנסיעה על המכונות. שתובלנה אשלג מסדום, צפונה.

דרושים שומרים ואנשים המוכנים לחיות קשה. אחרי שאחסוך מספיק כסף אוכל לקנות לי מכונת משא ולעבוד בהובלה. **ללא צל או צלמחיה.** אייאפשר, כמעט, לשוחח עם מישהו כאן מבלי לשמוע את המלים: "כשאחסוך לי מספיק כסף..." זוהי, למראית עין, אבן הקסמים המושכת את כולם דרומה. הם באו לחסוך כסף, לאסוף סכום שיאפשר להם לעשות משהו רציני. אם בשביל זה צריכים לעבוד קשה, לחיות בתנאים לא נוחים — מילא, אין ברירה... רובם נמצאים בנגב למעלה משנה-שנתיים. יתכן שכבר הספיקו לאסוף את מאות הלירות שחיפשו; יתכן גם שאין לשמם אף פרוטה אחת יותר ממה שהיה להם בבואם לכאן. בינתיים הם נשארים כאן. "אני חושב שזוהי מחלה," אומר פיניא, "אני רוצה לעזוב, לנסוע לחוץ-לארץ. זה כבר למעלה משנה שאני רוצה. אבל הדבר בלתי אפשרי. הכביש הזה הוא כמו תינוק שחייתי אתו מן הרגע הראשון להולדו. לא קל לעזוב אותו. הוא פשוט נכנס לדם."

אולם פיניא הוא יוצא מן הכלל. עבודתו מעניינת יותר מזו של הסולל הפשוט; האפשרויות להחלטות נועזות ורגיעי החרדה שהוא חי אותם, אינם מנת חלקם של שאר הפועלים. בשבילם החשוב הוא הכסף: 4,800 ל"ל ליום בעד עבודה שחורה. זהו שכר הסתדרותי רגיל; התוספת היא הכלכלה הניתנת להם הימים ומגיעה ל-1,300 ל"ל ליום. והם חוסכים את הכסף זהיה מתכוזבו בעיר, על בחירות

אין פשר הדבר כי מספר הטרקטורים הוא רב עד שאייאפשר למנותם, אלא שמספר המכונות העובדות משתנה מדי פעם בפעם. "העבודה כאן היא כל כך קשה עד שתמיד יש לנו כמה מכונות המחכות לתיקון," הוא מספר. "תאר לעצמך, במקום אחר, שרשרת של טרקטור יכולה להחזיק מעמד 100,000 שעות וכאן צריך להחליף אותה אחרי 1000 שעות בלבד. וחלקי חילוף אין." זאת אחת הבעיות הקשות ביותר; בפתרונה תלויה כל עבודת הכביש. המכונות, שתפקידן לבצע את כל עבודות העפר, להכין את הקרקע עליה צריך לעבור הכביש, אינן מספיקות. בעוד שפעם עסקו למעלה מאלף פועלים בסלילת הכביש, בעקבות המכונות, מתקשות אלו עתה לספק עבודה לשלוש מאות פועלים.

עובדה זו גורמת, מפעם לפעם, לדחייה תאריך סיום העבודה. כאשר החלו בסלילה, בראשית שנת 1951, קבעו את מועד הגמר לאפריל 1952. עתה, שבעה חודשים לאחר תאריך זה אין כמעט אדם אחראי המוכן לומר מתי עלולה העבודה להסתיים. "אם לא יחול שינוי בקצב העבודה" מנבא יוסף פרל, מוכיר מ.ע.צ. כבר-שבע, תמשך הסלילה עוד ששה חודשים לפחות. אם תעבודנה מספיק מכונות, אפשר לגמור קודם — אולי עד סוף השנה. "מספיק מכונות" פירושו: לפחות עשרה טרקטורים בני 60-70 כוחות-סוס. עתה עובדים רק שלושה, ואין כל סיכויים כי יתווספו



הקטע האחרון. דני הוא מנהל עבודה בקטע הכביש שהוא כמעט הנקודה האחרונה שנבנית בה. משם אפשר לראות, בלי מאמץ, את המטרה אליה חותר הכביש; ים המלח ומפעל האשלג בסדום.