

אחד המצליח לעבור את הגבול עם מטען של חומר נפץ — והכביש כאילו לא היה; סדום תנותק מן החוף.

לכן היה הצורך ל"מלא את הגיא". היו מקומה שעשרות אלפי מטרים מעוקבים של אדמה הוער מו עלידי דחפורי-ענק לגשר בין שני הרים. מחיר הכביש עלה בהתאם: בכל קילומטר הושקעו קרוב ל-50,000 ל"י. במקום אחד נעשה חסכון גדול — לאחר שקו הדרך הותווה על ידי המהנדסים, נמצא מעבר חדש שקיצר את הכביש בארבעה וחצי קילומטרים; ביטל את הצורך לבנות עקלתון מסובך. היה זה חסכון לא רק בכסף (כולל היבלה יקרה מאד של מלט ליציקת קירות מגן) אלא גם הקלה על המכונות העתידות להגיע עמוסות מסדום.

במובן, שהיו גם מקרים של בזבוז ואייעולות במבצע "בעל ממדים כאלה אי אפשר היה לצפות כי לא יהיו. היו גם מקרים של שחיתות פלילית ומוסרית.

לפני שנה, למשל, נתגלה כי במחסן החמרים של מחנה ג' חסרו חפצים לא מעטים. המחסנאי נטפר למשטרה. היה גם מקרה שקצין צ.ה.ל.

הכביש יהיה, העורק שדרכו ירום האשלג מכניס הדיכויים ללבו החולה של אוצר המדינה. כל עוד אין כביש, כאילו לא היו אוצרות הים קיימים.

לקשר את מפעל האשלג בסדום עם רשת הכבישים ועם נמלי היצוא לא היה דבר קל. לפני המלחמה היבלה תוצרת המפעל בסירות משא עד לקצה הצפוני של ים המלח. למפעל הראשי, ומשם במכונות-משא, דרך ירושלים. לחיפה. רוב התוצרת נשלח אז לארצות המזרח הרחוק, דרך תעלת סואץ, תמורת תשלום גבוה. בפני מדינת ישראל היתה האפשרות לסלול כביש בדרך הקצרה ביותר — דרך הערבה — לאילת. סידור זה היה מקצר את מסע התוצרת למזרח הרחוק, חוסך גם את התשלום עבור מעבר הסואץ. אולם אין מדינת ישראל יכולה להשתמש, לעת עתה — ואפשר, זמן ארוך לא תוכל להשתמש — במוצאה הדרומי. הוחלט לקשר את סדום עם צפון הארץ.

כאן היה צורך להתחיל במלאכה מבראשית. בנגב הדרומי והתיכון נמצאו עד קום המדינה רק דרכים עקלקלות ושביילי גמלים, אם להוציא



מישחק בחדרים. אפשרויות הביוליו במחנה העבודה מוגבלות ביותר. פעם לשבוע מוצג סרט ופעם מופיע אמן אורח. את שאר הלילות מבליים בצורה זו או אחרת, בעיקר בצורה זו (קלפים). המנהלים היו רוצים להפסיק את הביוליו הזה — אך סוף סוף חופי שים האנשים לעשות בזמנם — ובכספם — כטוב בעיניהם. החשי מל, המסופק לכל חדר עליידי מצבר המחנה, מופסק בשעה 11.



ארם נגר הטבע. המהנדסים שהתוו את תחיל הכביש לסדום השתדלו להעבירו עד כמה שאפשר במישורים, אבל בכל זאת הפריעו להם אי אלה הרים שניצבו בדרך. הם קראו לעזרת הס.נ.ס.; פיצוץ זה הוא תוצאת 150 מטענים — אך לנימת איתני הטבע מטניב נראה כמשחק ילדים חסר ערך.

כידור. שמו פיניא. הוא אחרי אי לכביש המכוננו המכוננו את השטח לעבודות הסלילה, שולחן הפיננפונג הוא אחת הנדיות של חדר התרבות המקומי.



הכוכב המקומי. סימנטוב הוא בדרך כלל עובדי-הצבא במחנה. במסיבות הוא הכוכב המקומי. כשרון החיקוי שלו תמיד סינור צחוק חבריו, כולל עולה מפרס, עולה מתמן ואשכנזי מתפלג.

לשעבר בקש עבודה, נשלח כמנהל המחנה שהוקם בשעתו על ידי מ.ע.צ. כדי לשכן בו פועלים שסללו כביש מסדום. שיתחבר עם הקטע מי כורנוב. לא עבר זמן ונתברר כי למנהל החדש היו שיטות גדול מוזרות ביותר: פועלים שגרו שמו כעובדים בכביש, ואשר קבלו משכורת בהתאם, נראו משוטטים ברחובות בבארשבע ותל אביב בשעה שעבדו בסדום, כביכול.

היו גם מקרים אחרים. אחדים נתגלו, אחדים לא.

מחנה צבאי וקבוץ. לפני קרוב לשנה נשלח לכביש סדום מפקח מחנות חדש, גרשון אוסטרובסקי, לשעבר איש עין-חרוד, יידו האישי של בני-גוריון ואדם אשר תכונתו הבולטת היא יושר ללא סייג, כמעט פאנאטי. הוא הקים

מן החשבון שנים-שלושה כבישים שהאנגלים סללו בין ארץ-ישראל ומצרים. אחד מאלה היה כביש בארשבע עוגיה-אל-חפיר; אליו — או ליתר דיוק, אל כביש אילת המתחבר אליו ומגיע עד לכורנוב — הוחלט לקשר את הכביש החדש. משם עד לקצהו יהיה אורכו 38 קילומטר. המרחק הכולל בכביש זה מסדום לבארשבע — 88 ק"מ.

לנצח על המפעל, נשלח מהנדס צעיר (35), גבה-קומה ובעל שיער גינגי לוהט, אפרים לוטן, שבנה לפני כן את כביש מגדל-אשכולון, היה מהנדס בעירית חיפה.

חסכון בעקלתון אחד. אחד הגורמים החשובים שהמהנדסים היו חייבים לקחת בחשבון היה גורם הבטחון. הדבר היקשה מאד על עובדי החם. בכביש רגיל היו יכולים המהנדסים לבנות גשרים מעל לגיאיות ואדיות שבדרך; אולם גשר הוא מטרה נוחה מאד לחבלנים. די בערבי



• בסך הכל הוצאו עד היום: 2.467.000 ל"י, מהם 45% על שכר עבודה, השאר על ציוד, חמרים, הספקה ושרותים.