

פיתוח ומחקר לשאח הגופים במדינה. בניגוד לדעה המקובלת על צבא כגורם הדסטי, מילא חי הזנדה תפקיד חלוצי גדול בפיתוח הנגב.

לא רוצים לחזור

המייבצע הגדול הראשון היה סלילת כביש הערבה לאילת. כאשר הוציא המטה הכללי את הפקודה לסלול כביש לאילת, ביולי 1949, הייתה קיימת מבאר-שבע לאילת דרך קשה, שהגסיעה בה ארכה למעלה מ-13 שעות והייתה אפשרית רק במכוניות בעלות הנעה "קדמית". מעלה העקרבים, שהיה קיים בצר שבייל צר, היווה מכשול רציני ומסכן ומכוניות "משא חייבות היו לתמרן כל סיבוב.

כעבור 11 חודש בדיוק הודיע חיל-ההנדסה על סיום המייבצע: 200 קילומטר של דרך היו פתוחים לתנועה.

אחרי המשימה הראשונה באו תפקידים נוספים: פריצת דרך מסדרם לעין-גדי, הכנת מאות קילומטרים של דרכים אחרות בלב-הנגב. ואז באה משימה חדשה: כביש פנימי לאילת. חיל-ההנדסה גייס את העובדים האזרחיים הדרושים, שלח את הציווד הכבד הטיל על אנשיו את אחריות הביצוע.

נשלחו לשם, בדרך כלל, חיילים צעירים, שהתעסקו בעברם האזרחי במכונות. ואז נתגלתה תופעה מיוחדת במינה: רבים מהם, במקום לבקש שיחליפו אותם כעבור כמה חודשים, התקשרו למקום, ביקשו להשאר שם עד גמר העבודה. הם יושבים שם עד היום, חושבים ברגשות מעורבים על היום הקרב ובא בו יצטרכו לחזור צפונה.



הבדידות הגדולה. האפשרויות לבילוי אפסיות כמעט. ישנו מכשיר רדיו במקום, שק"ם וכמה ספרים. לעתים רחוקות מאוד מבקרת להקת-אמנים. הביקורים הביתה מרוחקים מאוד — פעם לחודשיים-שלושה. הבילוי העיקרי: שיחות-רעים רחוקות-זכרונות או תוכניות חולמניות לעתיד. אפשר גם לרדת למחנה הבדואים העובדים במקום, שם נערכות פנטזיות מסביב למדורה.

זה החלק שלי

לא נבדל מהם גם מפקדם, אבנר. הוא דואג שאנשיו יצאו לעבודתם בשתי המשרות הקבועות, שהמכונות תהיינה במצב טוב ושמיכסת העבודה תבוצע בזמנה. בשעות הפנאי יושב הוא עם החברה, מחליף רעיונות חצי-חולמניים. "פעם החלטנו ל"הקים כאן נקודה של חיילי-ההנדסה משוח-ררים, קואופרטיב עם מכונות גדולות" — יסלול כבישים ויקים מיפעלים בנגב. אבל זה היה בערבים, כשלא היה מה לעשות. מה הן בכל זאת תוכניותיו לעתיד? "אחזור למשק. אני איש-עבודה. כל ימי עבודתי וגם עכשיו בצבא אני עובד. בווידאי אשוב למשק — גם שם מחכה עבודה רבה. גם שם צריכים לחרוש שדות חדשים, לכבוש שטחים נוספים. וכשאסע פעם בכביש חלק לנגב הדרומי, אעצור את המכונית ואגיד לחברה: אתם רואים? החלק הזה הוא שלי. אני הייתי בין א.ה. שבנו את הכביש." בה שהוא לא יספר להם הוא מגילה הבדידות והמחנה, הזיעה וכאבי-השרירים שעברו באותו מחנה "עבודה". כי דברים אלה לא ייראו חשובים לעומת הסיפוק של אדם שיצא אל המדבר והשאיר בו את יצירתו כסימן-דרך לדורות הבאים.



היור המדבר. מראות כאלה שופעים בכל מקום בנגב ובערבה. עם כל סיבוב של הכביש מתגלות מבעד לחלון הגיפ פינות חדשות של נוף, התווך כסם משכר לעורקים. בתמונה: השולחן הגדול (במרכז) והשולחן הקטן (ימין), המתנשאים בלב מכתש הרמאן. לידם כביש הערבה.

הכביש. קילומטר אחר קילומטר, ניצב הכביש — עדות עפר לרצון-ברזל מחושל.