

ובניהם עבדו אצל היהודים או מכרו להם קרקע ומוזנות, בה במידה נתערער ונהרס שם בנין השלטון העתיק. בסביבות יהודיות רבו הממרים את פי בעלי השלטון בכפר. שתי סיבות עיקריות גרמו לתופעה זו: (1) השפיעה הדוגמא של היחסים ההדדיים בין היהודים, (2) נמצא מוצא, מקום לנדוד אליו ולהתפרנס שם; במקרה ש-המורד לא התפשר עם השליטים, או שלא נשמע לשררה בכפר, ידע, כי יש לו מקום-עבודה בטוח וקבוע, במידה פחותה או יתירה, ב-שכונות העובדים הערביות ליד המושבות העבריות או בעיר. אולם נדידה זו לא ניתקה את קשרי הפלח עם כפרו. לדוגמא נציין, שכולם, כמעט בלי יוצא מן הכלל, חוזרים לכפרם לימי חג ומועד. כמו כן הם נוהגים להתחתן, כמעט תמיד, רק עם בנות המשפחה מכפר המולדת, או מקרובי המשפחה בכפרים השכנים. רק במקרים נדירים מאד יקרה הדבר, שבן כפר שנרד מכפרו יתחתן עם זרה.

סטיות מאורח החיים הקבוע המתואר כאן אנו מוצאים אצל הדור הצעיר. המאורעות, שסחפו את הארץ בארבעת השנים האחרונות, חוללו שינויים זמניים חריפים מאד. היסודות החברתיים של הכפר נתערערו. עליונים ירדו מטה ותחתונים עלו מעלה. אך זה הוא נושא מיוחד.

חיים רזילי

## כביש ארץ-ישראל — מצרים

(בעקבות מסע-נסיון)

א

מראשית הימים היה חצי-האי סיני הגשר המחבר את מצרים עם א"י. בדרך זו הלך אברהם אבינו בעלותו ממצרים. ויעל אברם ממצרים הוא ואשתו וכל אשר לו ולוט עמו הנגבה" (בראשית י"ג, א'). בדרך הזאת נמלטה הגר המצרית בברחה מפני שְׂרֵי גברתה, בבקשה להגיע שוב לארץ מולדתה; ובדרך הזאת ירד יעקב מצרימה - בעגלות אשר שלח פרעה לשאת אותו" (בראשית מ"ו, ה). פסוק זה מלמדנו, אגב, שכבר בימים הקדומים ההם היתה בסיני מסילה, אשר לא רק אורחות גמלים ובהמות יכלו לשרך בה את דרכן, כי אם גם עגלות וכלי רכב. כאשר ברח אליהו הנביא מחמת איזבל, פנה גם הוא לבאר שבע, ומשם הוסיף ללכת במדבר, ארבעים יום וארבעים לילה, עד הר האלוהים חֲרֵב" (מלכים א', י"ט). ובמדבר סיני הן ניתנה לנו התורה.

שטחו של חצי האי הזה הוא 11.200 מילין מרובעים, כאלף מילין, בערך, יותר משטחה של א"י. אולם מספר תושביו אינו עולה על 4000-5 נפש, או כ-800 משפחה של בדואים משבטים שונים. החונים בעיקר בקצה המדבר ועל שפת הים. ידוע, כי חצי האי סיני היה לפנינו עשיר במתכות ואבנים יקרות, והמצרים הקדמונים היו משלחים שמה את הפושעים שלהם ושבויה-המלחמה, לעבוד במכרות הנחושת והזהב. משערים, שבימים קדומים היה חצי-האי הזה מיושב יותר, והיו בו גם יותר עצים וצמחים. על כל פנים, בתקופה הרומאית-הביזנטית נמצא בצפונו של חצי-האי סיני ישוב עירוני וחקלאי מפותח, שמנה, לפחות, כמה עשרות אלפים נפש. עד היום

הזה אנו מוצאים שרידי חרבות של הערים מן התקופה ההיא. אולם קודם לכן, בתקופת התנ"ך, היתה כאן שממה, כנראה. ישעיהו הנביא, השופך את חמתו על הבנים הסוררים, ההולכים לרדת מצרים ופי לא שאלו, לעזו במעוז פרעה ולחסות בצל מצרים, מתאר את הדרך כ- "משא בהמות נגב בארץ צרה וצוקה, לביא, בְּהֵמוֹת וְלִישׁ מֵהֶם אִמְעָה וּשְׂרָף מֵעוֹסֶף" (ישעיה ל', ו'). "הנגב", צפונו של חצי האי, הוא כיום כמעט כולו מדבר והרי-חול, אם כי בעמקים יש אשר נתקלים לפעמים בשרידי ירק דל, ביחוד ממשפחת השיטה והאשל, הוא שיח-המֶן. בין חיות הטרף, המוצאות להן מחסה בסיני, במספר מצומצם, מונים גם את הנמר (הפנתר) והצבוע.

## ב

מפני מצבו הגיאוגרפי המיוחד, מקשר חצי-האי סיני לא רק את א"י עם מצרים בלבד, אלא גם את יבשת אפריקה עם אסיה ואירופה. כאשר סללו הרומאים את כבישיהם לשם ליכוד הקיסרות לא יכלו לפסוח על סיני. כבישים עברו מקיריניקה (כיום לוב המזרחית) לאלכסנדריה, ונמשכו הלאה דרך סיני לא"י, ומכאן לבירות, דמשק וביצנץ\*. אחרי תקופת השלטון הרומאי פסקה התקנת הדרכים בסיני עד ראשית המאה התשע-עשרה, כשנעשתה עבודה רבה בשביל להכשיר את הדרך הזאת לחילותיו של איברהים פחה והארטילריה שלו בנסיונו לכבוש את חיג'אז, אולם מהעבודה הזאת לא נשאר כמעט כל שריד. הדרך הכבושה היחידה היתה זו, ששימשה במשך דורות לשיירות עולי-הרגל, אשר עשו את דרכם, בת 1600 קילומטר, ממצרים למכה על גמלים, במהירות מקסימלית של 35 ק"מ ליום. רק בימי מלחמת 1914-1918 הספיקו התורכים בזמן הקצר שהם החזיקו בסיני, לסול כביש טוב למדי, דרך באר-שבע ועוג'ה אל-חפיר, לביר-חסנה אשר בחצי הדרך בין א"י ומצרים.

במשך 20 השנים האחרונות, מזמן המלחמה הקודמת, נעשו כמה נסיונות להניע את ממשלות מצרים וא"י להקציב את הסכומים הדרושים לסלילת כביש אספלט אשר יחבר את שתי הארצות ויקרב בהרבה את תעלת סואץ לארצנו. ביחוד טיפל בזאת מי שהיה מושל סיני, המיור ג'רביס, אולם גם הוא לא הספיק הרבה. ממשלת א"י לא הביטה בעין יפה על כביש כזה בחששה שהוא ימשוך חלק מנוסעי-הרכבת, העמוסה גם בלאו-הכי גרעונות גדולים, המתכסים מדי שנה מאוצר הממשלה. אף ממשלת מצרים היתה דואגת פן ישמש חלילה הכביש הזה דרך קלה ביותר לתירים לחצות בה את המדבר ולבקר בירושלים, בדמשק ובמקומות אחרים במזרח הקרוב. מצרים עוד לא שכחה את טיפוס-התירים המכובד שמלפני מלחמת 18-1914 ומלפני תקופת המכוניות, שהיו באים אליה לבלות את רוב חדשי החורף, והיו מוציאים כסף רב בבתי המלון היקרים של קהיר ולוקסור. ממשלת מצרים לא היתה מעונינת להקל עליהם ביותר את היציאה למרכזי תיור אחרים. אמנם, בהשפעתו של ג'רביס נאות המלך פואד המנוח להפריש סכומים לא גדולים לסלילת מספר קילומטרים של כביש מזרחה מסואץ דרך מעבר מיטלה; תיקון זה אפשר למכוניות חזקות ולא נמוכות ביותר לעבור את המדבר בחדשי הקיץ. המכוניות האלה היו משתמשות בכביש התורכי הישן דרך ביר-חסנה ועוג'ה אל-חפיר.

## ג

אולם כפי שכבר קרה הדבר פעמים רבות בתולדות ימי הכבישים, שונה המצב עקב הצרכים האסטרטגיים. אחרי ועידת מינכן (ספטמבר 1938) בשל החשש

\* הכביש הזה נרס, בחלקו, ע"י המורדים היתודים ונסלל מחדש ע"י אדרינוס קיסר.

אצל השלטונות הבריטיים, שבאחד הימים הקרובים יעמדו שוב בפני הצורך להגן על הסואץ. ויתכן, שהאויב המשוער יצליח, לסתום את התעלה ע"י הטבעת אניה וכדומה, ולגרום ע"י כך להפסקה ממושכת ומסוכנת בתחבורת הים עם דרום-אפריקה, אוסטרליה והודו. נחוץ היה, איפוא, להבטיח דרך שניה – ביבשה. עלולות גם להוצר מסיבות עת אשר ים סוף מצד אחד והמפרץ הפרסי מהצד השני יוכרו כאיזורים מסוכנים, ושוב לא תהא ברירה אלא להשתמש בדרך היבשה. אם בהמשך המלחמה יהא הכרח להחיש עזרה מהירה לעירק או לאירן, הרי אין טוב ככביש אשר יאפשר להעביר צבא ותחמושת במינימום של זמן. ארץ ישראל ומצרים אמנם מחוברות עכשיו על ידי מסילת ברזל רחבה, אולם הנסיון הראה, שמסילת ברזל משמשת מטרה נוחה ביותר להפצצות מהאוויר ותיקונה קשה וממושך. ואילו כביש אינו ניתן כל כך לנזקים מהאוויר, ותיקונו, באמצעים אשר בידינו, הנהו, לרוב, ענין של שעות בלבד. ברוב המקרים אפשר גם לכוון את התנועה לדרך צדדית, כל הסיבות הנ"ל העלו בשנה שעברה את שאלת הכביש ארץ-ישראל-מצרים על הפרק, והפעם נגשו לענין בכובד-ראש. במשך זמן קצר עובדו התכניות, אושר התקציב והוזמנו הצעות לסלילת הכביש מישמעאליה, אשר במצרים, עד הגבול הארץ-ישראלי בעוג'ה-אל-חפיר.

#### ד

לפי החוזה עם חברת "של", אשר קבלה על עצמה את סלילת הכביש הזה, צריכה היתה העבודה להתחיל בראשית יולי ולהגמר בסוף דצמבר 1939. אולם מפאת העכובים שחלו בהכנות הדרושות ובהבאת המכונות והמכשירים מאנגליה, נסתיימה סלילת 230 הק"מ מישמעאליה לעוג'ה-אל-חפיר רק בסוף פברואר 1940, כלומר מקץ 8 חדשים אחרי התחלת העבודה; אולם גם זה הוא שיא הראוי לשבת. בדרך כלל נסללו במוצע מ 1½ עד 2 קילומטרים כביש בכל יום של עבודה. הכביש הזה נסלל לפי השיטה הידועה בשם "Mix in Place", או תערובת במקום. לפי שיטה זו מערבבים, בעזרת מכונות מיוחדות, את חול המדבר בביטומן קל – חומר זול המתקבל מפסולת של שמני דלק – באופן שהחול נהפך לחומר שחור ומדבק. את החומר הזה פורשים כשטיח על פני המדבר בעובי של 10 סנטימטרים, בלי כל יסודות. אחרי טיפול ויבוש פוחת העובי של השטיח ומגיע ל-7½ ס"מ. כמעט כל הכבישים הגדולים במצרים, לרבות כביש ישמעאליה-קהיר, קהיר-אלכסנדריה נסללו ע"י חברת "של" לפי השיטה הזאת. אצלנו נסללו כבישים כאלה בשדות האוויר של לוד, תל-אביב וחיפה. רוחב הכביש הוא 6 מטרים עם "בלנקטים", בשעור שלשה מטרים מכל צד, וסלילתו עלתה רק 640 לא"י הק"מ (לעומת 2000 לא"י הק"מ כביש רגיל בארץ). הסכום 640 לא"י כולל את ההוצאות המיוחדות להעברת החמרים, הכלים, המכונות, המים והאספקה לסועלים במדבר. הכביש כולו עלה 163000 לא"י. לשם סלילת הכביש היה צורך להוביל 70 טון חמרים לכל ק"מ, ואילו בנו אותו על יסודות אבנים, כמקובל אצלנו, היו צריכים להעביר לא-פחות מ 3070 טון חמרים לכל ק"מ! חשבו ומצאו, שמפני הקשיים אשר בהובלת חמרים במדבר, כדאי יותר להעביר כביש של "Mix in Place", כדרגת הכנה לסלילת כביש אבנים, מאשר לסלול את האחרון בלי כל הכנה.

הכביש הזה, לפי דברי המהנדס הראשי של חברת "של", הוא לא רק זול, כי

• זהו גם הטעם העיקרי אשר הניע את הממשלה לסול את הכביש חיפה-בגדד.

אם גם חזק ויכול לעמוד בפני תנועה רבה של מכוניות כבדות, אם רק תהיינה מצוידות בגלגלי גומי. גלגלי ברזל, אפילו של כלי-רכב קלי משקל, חותכים חריצים עמוקים בכביש כזה ומקלקלים אותו. אחת המעלות הגדולות של כביש הבנוי לפי שיטה זו, הוא, שקל מאד לתקנו. מלאי של ביטומן עומד תמיד מוכן בחביות לאורך הכביש (החומר הזה יכול לעמוד במשך חמש שנים מבלי להתקלקל). בשעת הצורך מכינים את תערובת החול בו במקום ומוציאים לפועל את התיקונים הדרושים, מבלי להזקק להכאת חמרים נוספים וללא איבוד זמן על הנחת יסודות וכו'.

אמנם לא בכל מקום נמצא חול-מדבר מתאים, אשר יוכל לשמש יסוד לכביש. בהרבה מקומות נמצא שהחול מתחלחל מתחת לאספלט והכביש שוקע ונהרס. במקרים כאלה מוציאים את החול המקומי ומחליפים אותו בחול מתאים, המובא ממקום אחר. התהליך של החלפת החול נמשך במשך כמה חדשים, עד אשר כל אורך הכביש נמצא בדוק ומחוסן. בהתחשב עם עובדה זו הותנה עם חברת „שלי“, שהכביש החדש ימסר לממשלת מצרים רק מקץ שנה לגמר העבודה. במשך השנה הזאת על חברת „שלי“ להוציא לפועל את כל התיקונים הדרושים על חשבונה.

את כביש-המדבר סוללים מבלי לישר קודם את החולות. הכביש מוכרח ללכת בקו אחד עם הקו הטבעי של החולות, שאם לא כן עלול הוא להשטף בורם החולות ולהעלים מן העין. הרי, שהכביש אינו ישר כל עיקר. הוא עולה ויורד כל הזמן, בהתאם לגלי החול אשר במדבר. במקומות ידועים, ביחוד בצד המזרחי, הקרוב לארץ-ישראל, הרגשתו של הנוסע במכונית היא כשל אדם הנמצא בלב ים סוער, אשר אניתו עולה ויורדת כל הזמן.

#### חלקי הכביש לפי הסוגים הם כדלקמן:

מתל-אביב לעזה	86	ק"מ	כביש אספלט ממדרגה ראשונה
מעזה לבאר-שבע	47	"	ממדרגה שניה
מבאר-שבע - לעוג'ה אל חפיר	76	"	כביש תורכי לא טוב
מעוג'ה אל חפיר לישמעאלית	229	"	כביש חדש "Mix in Place"
מישמעאלית - לקהיר	135	"	" " " " " "
סה מתל-אביב - לקהיר	573	ק"מ	

#### ה

במרחק של עשרים קילומטר בערך ממערב לעוג'ה אל-חפיר נמצאת תחנת הגבול המצרית, „אבו-אל-וגילה“. כאן בודקים באהלים את הויזות המצריות והפספורטים. אחד הפקידים במקום שח לי שהוא מקבל בשכרו 65 מיל ליום; משפחתו גרה באל-עריש, והוא בעצמו, כשאר העובדים במקום, גר באוהל. הוא סיים בשאלה: אולי אפשר להשיג עבודה באי?

מאבו-אל-וגילה עד ישמעאלית - 210 ק"מ - נוסעים כל הזמן במדבר, בלי כל הפסקה ובלי ישוב. הכביש מתפתל כשטיח שחור ענקי בתוך גבעות החול. אין פוגשים נפש חיה, מלבד עכבר-שדה החוצה לעתים את הכביש בבהלה. ויש אשר אחרי קילומטרים רבים של מדבר מופיע לעיניך פתאום בידואי בודה, צועד בשממה, ואתה תוהה, מאין הוא בא ולאן הוא הולך. לשוא תחפש עקבות של שביל או סימנים של אוהל באופק. ריק המדבר מסביבך, והבידואי הולך לבדו, בלי ילקוט ובלי צידה. הגלימה שלו מורמה לפניו, ורגליו החשופות נראות מרחוק כשהן מתרוממות ויורדות

## בעקבות שאול ויהונתן

הקטע דלהלן, שתורגם מהקובץ "Warfare" (ערוך בידי קולונל אוליבר ל. ספולדינג), מתאר את כיבוש מקמש ב-1918. מתגלה כאן ערכו של התניך, כמקור ללקח צבאי-טקטי לפעולות-מלחמה בארץ-ישראל. לא לשוא לא מש ספר התניך מידו של אלנבי, מיום נרכו על אדמת ארץ-ישראל. — המערכת.

ב-13 לפברואר החלפנו את הדיביזיה ה-53 בקו דיר-אבו-עוביד — ראש-אל-צפה — חיזמה, וב-14 בו נתקבלו הפקודות האופרטיביות להתקפה על יריחו. מגמת הפקודות היתה להדוף את האויב אל מעבר לנהר הירדן. כדי להוציא לפועל את ההתקפה העיקרית היה עלינו לחזק קודם את קו-החזית שלנו ע"י תפיסת כפר קטן שעמד לעומתנו ממש, ונודע בשם מוכמש או מיכמש.

הכפר מיכמש שכן על גבעת-טרשים גבוהה. קו-משמרות-החוף שלנו נמצא גם הוא על שרשרת גבעות גבוהות, וביננו לבין האויב השתרעה בקעה עמוקה. הוחלט על התקפה חזיתית; בסיוע הארטילריה ומכונות-יריה היה על הבריגדה לצאת, לפני עלות השחר, להתקדם אל חוף העמק ולכבוש את מכמש מפנים. הפקודות נמסרו לאנשים לפנות-ערב, והכל התפזרו להחליף כוח, ככל האפשר, לפני „שעת האפס“.

בשדה-החניה קרא מיור-הבריגדה, לאור הנר, בספר התניך שלו. כאשר דובר בפעם הראשונה על ההתקפה העלה השם „מכמש“ איזה הד מוכר בזכרונו, והוא לא ידע על שום מה. והנה ברגע שכבר עמד לפרוש למנוחת לילו, נזכר באותו שם ועלה בדעתו לעיין בספרי-הקודש ולבקש את מקומו שם. הוא מצא את מבוקשו בשמואל א', פרקים י"ג י"ד:

„ושאול ויונתן בנו והעם הנמצא עמם ישיבים בגבע בנימן ופלשתים חנו במקמש... ויהי היום ויאמר יונתן בן שאול אל הנער נשא כליו: לכה ונצבקה אל מצב פלשתים אשר מצבר הלז, ולאביו לא הגיד... והעם לא ידע כי הלך יונתן. ובין המצברות, אשר בקש יונתן לעבר על מצב פלשתים, — שן הסלע מהצבר מזה, ושן הסלע מהצבר מזה; ושם האחד בוצץ, ושם האחד סנה. השן האחד מצויק מצפון מול מקמש, והאחד מנגב מול גבע. ויאמר יונתן אל הנער נשא כליו: לכה ונצבקה אל מצב הצרלים האלה, אולי יעשה הי לנו, כי אין להי מצצור להושיע, קרב או במקט“.

והמיור הוסיף וקרא, איך עבר יונתן דרך המעבר, או המיצר, של מכמש בין בוצץ ובין סנה, איך טיפס על הגבעה במשכו אחריו את נושא כליו, עד אשר באו אל מקום גבוה, „קבבצי מצנה צמד שדה“\*: והנה נתעוררו הפלשתים משנתם, ובחשבם שמוקפים הם על ידי צבאות שאול, ברחו על נפשם במבוכה, וחרב איש

\* בתרגום האנגלי של הפסוק שהוא, כמובן, גם פירוש לו, נאמר: „An half acre of land, which a yoke of oxen might plow, שחרגומו: „חצי אקר שדה, כדי תרישת צמד-שורים“.