

האפוס של טיראן

מארב בוודי קיד

...יחידת חיג ההנדסה נקראה לפלס דרך
לחטיבה בין סלעי ההו ואחר תשעה
פיצוצים היה המעבר פתוח לשיירה...

קיים או עוברים קטני חול, לפעמים מקפצים על סלעים. מרוב אבק, קשה לראות את הסלע האדום של זחלם האבטחה, הנוסע לפנינו. הנסיעה איטית מאד והמנוע סוחב בכל כוחו, בהילוך ראשון, בהנעה קדמית, כשפנסיו דולקים במלאו האור. מלבד המאמץ המיוחד המוטל על המנוע, מעוררת שיטה זו של נסיעה בעיה חמורה שניה: בצורה זו שורף המנוע כמות כפולה של בנזין, על כל קילומטר של נסיעה. ומלבד מה שיש במיכלי המכונות, אין אף טיפה אחת רור-בית של דלק בכל השיירה.

המכונות מטפסות במעלה ההר, כשמצד אחד צוקי ענק ומצד שני תהום עמוקה. הקור ממש מקפיא את הידים סביב ההגה. לפי סימוני המפה, נצטרך לחצות את ההר רים בגובה של 900 מטר, לפני שנרד בח' זרה אל תוך וואדי קיד, המוביל אל חוף הים, במבואות היעדים שלנו.

כעבור שעה של זחילה בתוך ההוד הנורא של צוקי בראשית, נעצרת השיירה. מפקד יחידת ההנדסה מודיע כי לא נוכל להמשיך בדרך, ללא פיצוצים. יחד עם אברהם, הוא מסייד ברגל, לאורך המסלול שבו צריכה לנוע השיירה.

בדרך כלל, עוברים בשבילי ההר הזה רק שיירות גמלים, המסתפקות במעברים צרים בין הנקיקים ועל פי התומות. למכונות

עיד כה, השתדל אברהם לנוע מהר ככל האפשר בשעות היום, ולחנות משך הר לילה. זוהי שיטת התקדמות נבונה מאד. כי אחרי המאמץ הממושך של שעות האור, בהן גומעת השיירה ממוצע של 120 קילומטרים, זקוקים גם האנשים וגם המכונות למנוחה, מנוח וטיסול. אך החניה בדהב היא קצרה מאד וכשיורדת החשיכה, נותן אברהם את הפקודה לזנו.

השיירה יוצאת מבין קבוצות הדקלים ושוב מסתדרת בשורה עורפית ארוכה, כשפניה מופת גים לרומה. במקום אנו משאירים את חולי יית חיל הים שתפקידה להדריך אל החוף את הגונחות, שיביאו דלק מאילת. יחידת שירותים קטנה נשארת גם היא במקום. כל השאר זזים קדימה.

ידיעה אלחוטית, שהגיעה מיחידת הסיוע, מוהירה אותנו בפני קשיי הדרך שלפנינו. הדיפים, שיצאו מדהב עוד בשעות הצהריים המוקדמות, בדקו את הדרך והוויצו כי המעבר יהיה קשה ביותר. הם מיעצים להציב קדימה את מכונות חיל ההנדסה. משך מע שנצטרך לפוצץ דרך בין צוקי ההרים. עם ערב, זוהי השיירה. אני נוהג בגיפס הראשון, המוביל את שירת המפקדה. לפנינו נוסעים המהנדסים וזחלמי האבטחה. לידי יור שב אוראל, ומאחר שרוע עקיבא לרוחב הגיפס, משתדל לחסוף שינה קלה. במשך הלילה, גתחלף, כדי שהנהג לא יירדם.



השיירה מתקדמת בוואדי, רגלי צוקי הענק של גרניס אדום. במשך היום הפיצוץ ההרים חום איום ובליה היו קרים כקרח. השיירה התמסכה לאורך של קילומטרים רבים.

הכבדות שלנו דרושה דרך שרוחבה שני מטרים לפחות. לשם כך, צריך לקצץ את שולי הצוקים ולהרחיב את המעברים. גם את תחתית השבילים עצמם יש ליישר. כי בר עוד שגמל יכול לטפס על סלע הבולט מי תוך הקרקע, עלולים ציירי הגלגלים של מכור גיט להיתקע שם ולחסום את הדרך בפני השיירה כולה.

בעצמם, אם כבר מדברים על חסימה, קשה להבין איך עברנו עד כאן ללא כל נסיון מצד המצרים לחסום בפנינו את המעברים הצרים בהרים. מספיק היה להעמיד מחלקה אחת של חיל רגלים בצדי הוואדיות, כדי לעצור את החטיבה כולה למשך שעות ארוכות. אפשר היה גם לחסום את הדרך בקלות עוד יותר גדולה, בעזרת חצי טון של חומר נפץ.

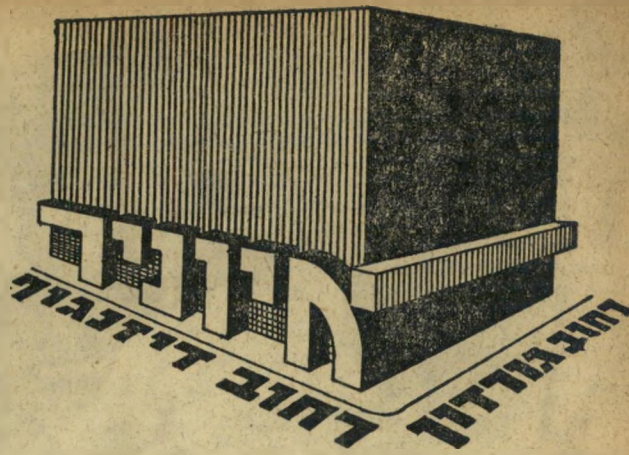
אך המצרים סמכו כנראה על הטבע. ובצדק. עד כה, הוא נתגלה כבן-בריתם הנאמן ביותר. מיבצע זה, קצין החבלה, מסמן את המקור מות לפיצוץ, מפנה את השטה, מגיח את לבנות התבלה ומיבצע כיבוש השממה של

הדרך הכבושה, המובילה לאורך החוף, ישרה ונוחה. מימי ים סוף רוגעים כמו הכינרת לביל קיץ, ומדי פעם אני תופס את עצמי מחפש את אורותיה של עין גב, בגדה השנייה. צריך מאמץ מיוחד כדי לוכור כי אנתנו רחוקים מאד מהגליל וכי החוף ממול אינו הרי גלעד כי אם הרי סעודיה הערבית.

שרשרת ההרים השגיאים מימינו מתקרבת בהרבה אל החוף. שלושה סלעית אחת חור סמת לנו את הדרך, נכנסת ישר אל תוך הים. אולם כמו בסיפורי עלי באבא ר-40 השודדים, נפתח לפנינו דרך בתוך הסלע. הגיפס נכנס לקאנון צר מאד. משני צדינו מתנשאים קירות של גרניט לגובה עצום, עד כי אי אפשר לראות את השמים מעל לראשינו. הקור גופל עלינו בבת אחת, כצלר פת שוט.

אל ראש ההר

דרך חתחתים עולה בהתמדה, כי שיסוע הנעשה יותר ויותר תלול... לפר



בית האופנה החדיש
ביותר של תל-אביב
נפתח



איוניר

רח' אלנבי 31 • רח' דיזנוף פנת רח' גורדון

שתיהן זולות...

אבל אחת מזכוכית והשניה עשויה קריסטל... גב מקלטי הרדין דומים אולם לאחר האזנה לתכנית באמצעות רדיו שניידר - בעל הצליל המעולה יאפשר לך להבחין ביתרונותיו ובטיבו.

רדיו שניידר

מפעלי רדיו קליפר בע"מ