

"בתנאיה

הקרקעיים-אקלימיים של הערבה כיום, משוללת היא בשבילנו כל אפשרות להיאחזות מיידית מבחינה חקלאית באיזו צורה שהיא, אפילו בצורת נוודים, רועי גמלים וצאן [...] לפי התנאים האקלימיים-קרקעיים של היום, אין עמק הערבה מוכשר לעיבוד חקלאי משקי כלל וכלל [...] ברור שאין לדבר על איזה שהוא תכנון יישובי בערבה, על בסיס חקלאות, אלא אם יבדקו מה שיעורם ומה טיבם של מי הנחלים. בוודאי שרבים מהם מלוחים המה. אין אפשרות טכנית-מעשית להביא מים לכאן מאזורים אחרים [...] עמק הערבה נכלל בתוך החבל הסהר-סינדי של הארץ ולפי התנאים האקלימיים השוררים בו, לא היה עמק זה אלא מדבר קיצוני. כתוצאה ממי-הצפה וזרימה התפתח כאן צומח מדברי טיפוסי [...] מכל הצומח הרב-שנתי המצוי בערבה, מעניינים אלה שיש להם ערך כלכלי-יישובי, כגון עצי האשל המשמשים לעצה ושכיחים בביצת העיור שמדרום לים המלח. טיבה של הצמחייה החד-שנתית, המשמשת מרעה לצאן ולגמלים בחודשי החורף, כשהבדואים יורדים עם גמליהם לחרוף בערבה. באיזה שיעור היא נפוצה — לא ידוע לנו [...] אם ימצא, אף-על-פי-כן, עניין ליצור פלוגת נוודים יהודים שינדדו בערבה על גמלים, יהיה צורך לבוא תחילה לידי הסכם עם השבטים שיש להם זכויות באותו אזור. נראה שהסכם זה לא קשה להשיגו. הקושי יהיה מצד השלטונות, מכיוון שהערבה נמצאת באזור שזרים אסורים להימצא בו לפי חוק הגנת הארץ."

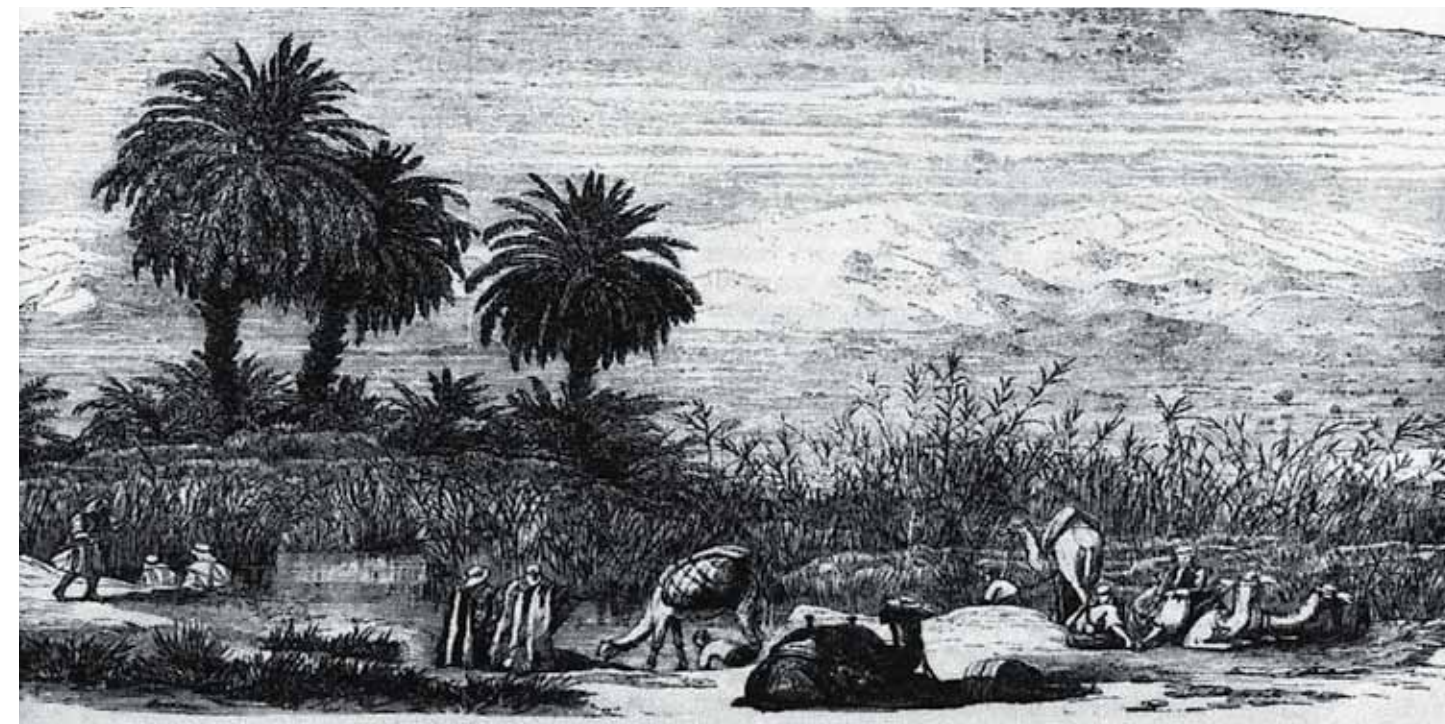
אבי נבון, מתעד, חוקר וכותב על ראשית הנוכחות היהודית בנגב הרחוק, הערבה ומדבר יהודה. חבר קיבוץ להב, ומדריך טיולים ותיק המתמקד בנגב ובשפלת יהודה

קטעים אלו מצוטטים מהסקירה שהגיש יוסף וייץ, איש הקרקעות של קק"ל, לדוד בן-גוריון, יו"ר ההנהלה הציונית, בדצמבר 1943 בעקבות סיור בן שישה ימים שערכו בערבה. תוך עשרים שנה מאז הפכה הערבה לאזור של התיישבות חקלאית איכותית ומותג של חקלאות מצליחה. קשה היום להבין עד כמה האזור היה בלתי מוכר ולא ידוע.

מאמר זה יסקור את תולדות הנוכחות העברית בערבה מראשיתה, כעשרים שנה לפני אותו סיור, ועד מרס 1949, סוף מלחמת העצמאות, עת ירדה חטיבת גולני בדרך הערבה במסגרת "מבצע עובדה".

ראשונים בערבה

אבי נבון



איש לא התעניין בערבה בתקופת השלטון הטורקי, לא כחבל ארץ ולא כדרך ומעבר, לא כמקור לאוצרות טבע ולא כאזור שיש בו סיכוי לחקלאות. עם ראשית השלטון הבריטי התעורר עניין מסוים במפרץ אילת, אך הבודדים שהגיעו לחוף המפרץ לא עברו בערבה אלא כים. ד"ר חיים ויצמן יצא לפגוש את האמיר פייצל, בנו של חוסיין מלך חגי'אז, שנמצא באותה עת (4 ביוני 1918) באזור מעאן שבדרום עבר הירדן. ויצמן עשה את דרכו בנסיעה ברכבת לסואץ ומשם בשיט סביב חצי האי סיני למפרץ עקבה. גם אליהו אפשטיין, שעבד ב-1926 בהקמת בסיס צבאי בריטי במעאן וניצל חופשת סוף שבוע לביקור בעקבה, לא עבר בנגב, אבל כתב אז "בחוף זה תקום עיר עברית", ומאוחר יותר עברת את שמו לאליהו אילת. ב-1927 הדריך אפשטיין את פרופ' נחום סלושץ, את יצחק ורחל בן-צבי ואת שמואל אפטר בביקור דומה בחוף אילת לאחר שעברו את עבר הירדן לאורכה. הווג בן-צבי פרסם בסוף 1926 תזכיר על הנגב, למרות שטרם ביקרו בו, ובו תיארוהו כ"בלוק שצורתו משולש שקודקודו בעקבה". מלבד החקלאות וההתיישבות שהיו צפויות לדעתם בנגב הם הציעו לפתח תעשייה סביב ים המלח, להפיק נפט באזור כורנוב ולפתוח שער לים הודו באילת, 235 ק"מ מבאר שבע. אולם כל החזון הזה הוא נטול ממש כל עוד אין דרך טובה לאילת, והתוואי הנוח הוא לאורך הערבה.

הערבה לא שימשה ציר אורך לתחבורה בתקופות קדומות, והדרכים ההיסטוריות חצו אותה לרוחבה, מהנגב לאדום. הדרך הרומית שירדה מסביבת ממשית לערבה במעלה צפיר, המשיכה מזרחה לאדום ולא דרומה למפרץ אילת (ראו המאמר "הדרכים הקדומות בערבה" בספר). בתזכיר מפורט על הנגב וסיכויי החקלאות בו, שהכין המהנדס החקלאי ברוך בסין ב-1919, הוא ציין: "אפשר שבעתיד הרחוק, כשהנגב יתיישב, יהיו מוכרחים לחשוב גם אודות חיבור טוב עם עקבה, בהיות ויצטרכו בו בתור מוצא לים האדום ולהאוקעץ ההינדי [=האוקינוס ההודי]".

השינוי החל רק ב-1927, כאשר הבריטים פרצו דרך למכוניות שירדה אל הערבה, כחלק מפריסת תחנות משטרה בריטיות לאורכה שיזם הנציב העליון הלורד פלומר. סמוך למעלה הרומי "נקב סופי" (היום: מעלה צפיר) נסללה דרך מפותלת שקיבלה את השם המקראי מעלה עקרבים.



צילום אוויר של עין חוצוב, 1947. בתצלום: הדרך ממעלה עקרבים לעין חוצוב, דרך הערבה, מתנה משטרת הרוכבים המנדטורית ועץ השיזף העתיק בכל הדרו

נתיב זה אפשר נסיעה לאורך הערבה עד חוף אילת. המעבר בדרך נשאר מותנה באישור השלטונות הבריטים, אך יש בידינו עדות כבר משנת 1928 על נסיעה במעלה עקרבים ולאורך הערבה דרומה. עדות זו נמסרה מפי קבוצת החולמים על פיתוח דיג במפרץ עקבה.

חולמי הדיג במפרץ עקבה

משה רוזנגרט היה היזם הראשון שפעל לפיתוח דיג במפרץ אילת. תומך נלהב לרעיון זה הוא מצא בנחום תשבי (טיש), מנהל המחלקה למסחר ותעשייה בהנהלה הציונית. נחום טיש עצמו פרסם תזכיר בנושא עוד ב-1921, בו פירט את הצעתו לדיג במפרץ עקבה, אך נקודת החולשה בתכנית הייתה הדרך הארוכה מעקבה לעמאן וממנה בכביש לירושלים. רוזנגרט סבר ב-1929 כי המפרץ "התקרב" בעקבות הכשרת דרך הרכב במעלה עקרבים. לפי חשבונו, נסיעה מעקבה דרך הערבה עם עלייה במעלה עקרבים החדש ודרך כורנוב לבאר שבע-חברון-ירושלים תימשך 16 שעות בלבד, לעומת הנסיעה הארוכה דרך עבר הירדן עד עמאן ומשם לירושלים שנמשכה כמעט שלושים שעות. בדרך קצרה זו יגיעו דגים טריים מדי בוקר לחנויות בירושלים ואפילו ביפו, לאחר שנשלחו ערב קודם לכן מעקבה בארגזים מכוסים בפחית קרח. את תשבי לא היה קשה לגייס לרעיון, וגם הבריטים גילו עניין בתכניתו של רוזנגרט. כבר ב-1929 הוא ירד לעקבה עם תשבי וקפטן ספייסר, ביולוג ימי בריטי, כדי לבחון אפשרויות לדיג. בעקבה הוא מצא אהדה לתכניתו אצל משפחת בישארה, בעלי הזיכיון לדיג ומפעילי בית חרושת לקרח המקומי. אולם כאשר הגיעה התכנית אל הסוכנות היהודית, התפרץ זיגפריד ואן-פריזלנד, גזבר הסוכנות, וסירב לסייע ליוזם. במרץ 1931 ניסה רוזנגרט לחדש את הרעיון. הוא ירד שנית למפרץ והצליח לקבל זיכיון בריטי להקמת מזח ורציף לנמל הדיג שלו. אבל, גם מכך לא יצא כלום. רוזנגרט פרש מהרעיון, אך הנושא לא נזנח. טוביה פרידמן הגיע ב-1933 לחוף המפרץ, הקים בו צריף קטן והחל לדוג עבור חברת "ספינס", ספקית המזון הבריטית הגדולה.

משאיות של "דרום יהודה" ושל "התנועה" החלו לעבור הלוך ושוב בערבה, והובילו דגי ים סוף לשוקי הארץ. קבוצה נוספת, שבראשה עמד בן־אברהם, הגישה הצעה מפורטת להובלה, ואף ירדה ב־1935 כדי לנסות לארגן את משלוחי הדגים.

בעקבות פניות של היזמים השונים, גם הבריטים ביקשו לבדוק את הסיכוי למצוא מקור לאספקת מזון. בפברואר 1936 ובאפריל 1938 אורגנו שני סיורים ובהם יצאו פקידי חקלאות, דיג וכלכלה בריטים כדי להתרשם מסיכויי החקלאות בערבה ומאפשרויות הדיג במפרץ עקבה. השלב הבא היה שליחת ספינה לדיג ניסיוני במפרץ. הספינה הפליגה דרך תעלת סואץ תוך הקפת חצי האי סיני במאי 1938. לצוות צורפו, בהזמנת הבריטים, שני חברי קיבוץ כדי שידווחו לתנועתם על המקום. לבריטים היה ברור שרק יישוב עברי, ורצוי קיבוץ, יחזיק מעמד בתנאים הקשים של יישוב דייגים מבודד בחוף אילת. בעקבות הדיווח של השניים — פנחס "מינק" שיש ואריה שועלי — יצאה משלחת מטעם מזכירות הקיבוץ הארצי בנסיעה לאורך הערבה לבדיקת התכנית, אך הממשל הבריטי ביטל את כוונתו.

באוגוסט 1939 התיישב מאיר רובינשטיין בעקבה והחל לשלוח דגים צפונה. להובלה הוא גייס את הנהג ראובן סדובסקי, מראשוני המושבה כפר סבא. את הדיג עצמו ערכו דייגים ערבים מטנטורה, שירדו דרומה במשאית הריקה. כאשר הצטברה כמות מתאימה, הועמסו הדגים על המשאית, כוסו בקרח, שלפעמים הובא מתל־אביב (!), והמשאית יצאה בדרכה צפונה דרך הערבה, בעוד הדייגים נותרים לדוג במפרץ. סדובסקי עשה את כל הדרך הארוכה, פרק את הדגים ביפו ובירושלים ושב לעקבה שם כבר המתין לו משלוח נוסף. לאחר כמה משלוחים חזרו הדייגים צפונה עד לגיחה הבאה. הפעולה הזאת נמשכה כחצי שנה, עד מרץ 1940, אז נפל הקרבן הראשון על מזבח התחבורה בנגב. סיפר ראובן סדובסקי:

אחי אריה היה נהג אוטובוס, אבל בנסיעותיי לעקבה הוא נסע אתי פעמיים — גם כדי לטייל למרחבי הדרום וגם כדי לסייע לי בנסיעה הארוכה. באותו שבוע מקולל (2.3.1940) חליתי, הרגשתי לא טוב, ולא יכולתי לצאת לנסיעה ארוכה כזו. אריה עמד על כך שאשאר בבית והוא יחליף אותי בנהיגה, שהרי הוא הכיר את המסלול ואת העבודה. כאשר לא הגיע עם המשאית לחוף אילת, התחלנו לברר מה קרה לו בדרך. הסתבר שהוא עבר את תחנת המשטרה הבריטית בכורנוב, וכאשר הגיע לפיתולים בואכה מעלה עקרבים נפתחה עליו אש מהמארב. רק בבוקר מצא סיור השוטרים את המשאית וגופתו של אריה בתוכה. עקבות הרוצחים הובילו צפונה. כנראה שהם באו מהר חברון ומטרתם הייתה עצירת הפעילות היהודית באזור.

ואכן, בכך בא הקץ לניסיונות הדיג בחוף אילת עד לאחר קום המדינה.

נוסעים וחוקרים בערבה

נחזור מספר שנים אחורנית. איש לא עבר בערבה, להוציא בדווים שירדו אליה לשהות עונתית בתקופת המרעה. לאדם מן השורה כמעט שלא היה סיכוי לערוך טיול נועז ונדיר כזה ולהגיע לערבה ולחוף אום־רשרש. זכות זו נשמרה למנהיגים ולבעלי תפקידים, אולם המעטים שהגיעו בשנות ה־20 לעקבה, עשו זאת דרך עבר הירדן. קבוצה ממנהיגי ההסתדרות שנסעה ב־1934 לעקבה כדי ללמוד על אפשרויות ההתיישבות בנגב, הגיעה אליה דרך עבר הירדן.

שנה אחר כך נסע צוות נוסף, והפעם רק לערבה ודרך הנגב. יומן הנסיעה, השמור בארכיון מורשת בן־גוריון לא מפרט מי היו הנוסעים, אך מפרט את לוח הזמנים ורישום הקילומטרים, מהם נראה שהמסלול היה בהתאם לציר הפטרולים של סיורי משטרת המדבר, לפי תחנות המשטרה שנקבעו בתחילת שנות ה־30 בנגב המזרחי ובערבה: חברון—באר־שבע—תל ערד—ראש זוזוירה—ואדי פוקרה (נחל צין, בתחתית מעלה עקרבים)—ואדי סיף (דרומית לפוקרה)—ערבה צפונית [חצבה?]. החזרה דרך כורנוב, מהלך 431 ק"מ, נעשתה ביום אחד ארוך.

מסע נוסף שתוכנן לערבה לא מומש. אליהו אילת, החולם הגדול על פיתוח הנגב הדרומי, יזם

סיור בערבה מטעם המחלקה המדינית של הסוכנות היהודית. ב־11 במרס 1936 הוא כתב לחיים שטורמן, איש הביטחון מקיבוץ עין חרוד:

חיים היקר,

הנך מוזמן להשתתף בנסיעה לוואדי ערבה. הנוסעים: ד. בן גוריון, ד"ר אייג, ד"ר אשבל ואנוכי. מטרת הנסיעה לחקור את הוואדי מהקצה הצפוני ועד עקבה. נצא ביום ד' הבא, 25 לח"ז, בסירה מחברת האשלג שבים המלח לנקודה הדרומית. משם נמשיך את הדרך לעקבה בסוסים. הנסיעה תימשך שבוע ימים. מעקבה נחזור באוטומובילים. נסיעתך הכרחית, ואני פונה אליך בעניין זה בשמו של בן־גוריון. תודיעני מיד ע"י הטלפון לשם קביעת פרטים בנוגע ליום בואך הנה. שלך אליהו.

אבל משהו השתבש. ב־23 במרס שלח אילת מכתב נוסף:

חיים היקר,

כנראה שנגזר משמים שלא ניסע. אחרי שסודרו העניינים עם הממשלה בא מגנס והודיע שהוא אוסר את הנסיעה מטעם האוניברסיטה היות ואדם "מסוכן" כמו ב. ג. משתתף בנסיעה שהאוניברסיטה אחראית בעדה. העניין עלה לנו בהרבה התאמצות והוצאות חומריות ורוחניות וחבל שהכול היה בחינם. אי אפשר לסדר את הנסיעה בלי רצון האוניברסיטה ומאידך לא הסכים ב.ג. שהנסיעה תצא בלעדיו [...]

בכך הפסדנו תמונה של בן־גוריון כובש את הערבה על גבי סוס דוהר.

במקביל להקמת מערך תחנות משטרה בנגב הוקם "חיל הספר העבר־ירדני", בדומה ל"משטרה המעולה הארץ־ישראלית". אנשי חיל הספר העבר־ירדני סיירו ברחבי עבר הירדן וגם בנגב. ביחידה היו כמה עשרות נוטרים יהודים. וכך סיפר מוסה שמעוני (שכטרמן):

היינו שלושה שהשתתפנו במספר פטרולים כאלה במהלך 1938 — יגאל בקר, בן זאב ואנוכי.

סיור כזה נמשך כשבועיים ויותר. יצאנו ברכיבה מבאר־שבע לחפיר [ניצנה] ומשם דרך הר חורשה למכתש רמון וממנו לערבה. מבאר מנוחה המשכנו בדרך כלל צפונה. לעין חוצוב וגם לסדום.

בדרום הערבה פעלו באותו עשור (1937-1947) שני האחים לנברג, שערכו סקר הידרוגרפי סביב מפרץ אילת וסקר מחצבים בעבר הירדן. הם עברו בערבה לאורכה ולרוחבה. עבודתם זו מעמידה אותם בין חלוצי הנוכחות היהודית בערבה.

באפריל 1940 יצאו דוד בן־גוריון ויצחק טבנקין (מראשי הקיבוץ המאוחד, איש עין חרוד), לסיור בערבה. הם הגיעו עד אום־רשרש. לפי עדות שמריה גוטמן, אשר התלווה לנסיעה זו כמורה דרך, התגלה במהלכה ויכוח. תוך התרשמותם מגודלה ומשיממונה של הערבה, חזה טבנקין נוער עברי יורד לערבה, חי עם הבדווים, לומד לנהוג צאן ולמתוח אוהל וכך תתמלא הערבה. בן־גוריון, לעומתו, דמיין כיצד יונחו קווי מים שישקו את הערבה, יוקמו יישובים ונוער עברי יעבוד בשדות... במילים אחרות — זה רצה להתאים את הנוער למדבר, וזה רצה להתאים את המדבר לנוער. "כאשר הם פנו אליי וביקשו את דעתי עם מי הצדק, לא העזתי להתערב בוויכוח כזה בין הגדולים, ונחלצתי בהצעה שנמתין עד סוף הסיוור" סיפר שמריה. לאחר שחזר מהנסיעה, הכריז יצחק טבנקין: "נגיע לנגב על אף גזרות המנדטור האנגלי".

משלחת המחקר היסודית הראשונה לחקר תנאי הערבה ירדה בטבת תש"ג (דצמבר 1942) לשבוע שלם לעין חוצוב. במשלחת היו אנשי מקצוע: הבוטנאים ד"ר מיכאל זהרי ובנו דני זהרי, אברהם גרנובסקי (גרנות) מקק"ל, איש הקרקעות חירם דנין, מהנדס המים שמחה בלאס, משרטט המפות זלמן ליף (ליפשיץ), הכימאי ש' רביקוביץ', והחקלאים צוקרמן ויוסף וייץ. האחרון, ששימש מנהל אגף קרקעות בקק"ל, עמד בראש המשלחת וכתב דו"ח. בנוסף להם כללה המשלחת צוות

חיים שטורמן מבקר בערבה

בשנות ה־30 טיילו זאב וילנאי וחיים שטורמן בפטרה, בערבה ובטיני. זאב וילנאי סיפר לימים כי כאשר הגיעו לפטרה קם חיים השתקן ואמר: "ראה זאב את המצבות הנהדרות האלה, המעידות על תרבות גדולה בימי קדם, על אנשים שידעו בכישרונם הרב להפוך את השממה הזאת לארץ יישוב. תגיד לי האם יבוא יום ויקום דור שיחדור לשממה הזאת, וגם יידע לנצל את הכוחות הטמונים במדבר הזה ולהפוך אותו לארץ יישוב?"

מהרי אדום ירדה קבוצת המטיילים לאום רשרש, מקום הלינה שלהם לאותו לילה. חיים שטורמן, נרגש מהמראות סביבו, לא יכול היה להירדם, לקח את זאב וילנאי לשיטוט לילי באזור ואמר לו בהתרגשות: "האם יום יבוא ואנו נגיע למקום הזה? האם החלוציות שלנו תוכל גם להפרות את האזור הזה?"

חיים שטורמן נפל בספטמבר 1938 בעלות רכבו על מוקש בעמק בית שאן, כשהוא מנסה לאתר מקום המיועד לעלייה על הקרקע של הקיבוצים כפר רופין ונווה איתן, ולא זכה לראות את הערבה כיום.

(על פי מסמך בארכיון עין חרוד)

ליווי — נהגים, טבחים, מורה דרך ושומר. המשלחת יצאה מבאר שבע, ביקרה באדמות שנרכשו ממזרח לעיר (עליהן הוקם מאוחר יותר מצפה בית אשל), ואחרי כורנוב הגיעה ל"תרייבה" (מישור ימין). את מה שראו עיניהם תיאר וייץ:

מישור רחב ידיים, מלבב בעינו הצהבהבה-רכה [...] על פניו גבנונים של חול צהוב, ובהם שיחי רותם למכביר [...] המבט מעלה את דמיון הטרקטור הכבד, הכובש עמקים ומישורים בפלחו את התלם הראשון, מעמיק וננעץ באדמת מישור זה, ושירת החיים מתגלגלת בעקבות שרשרותיו. אולם מיד מהדהדת השממה האורבת מכל העברים וצווחת: מים, מים! בלי מים גם הטרקטור הנערץ לא יצלח כאן לכלום.

למרות שביקור המשלחת בשטחי הערבה אושר בעל-פה במשטרת באר שבע, השוטר בתחנת עין חוצוב אסר על חברי המשלחת להמשיך ולנסוע דרומה. ראשי הקבוצה נאלצו לנסוע צפונה כדי להסדיר את העניין, בעוד שאר חברי המשלחת נשארו בערבה, ערכו תצפיות ומדידות ואספו נתונים. ספיקת מעיין עין חוצוב הגיעה ל-8 מ"ק לשעה, והמים זרמו בצינור לשוקת בטון וממנה בתעלות ובאמות מים לשטחי מזרע. המים היו תפלים ופושרים וחומם הגיע ל-28°C (בדצמבר!). חברי המשלחת אספו דוגמאות קרקע לבחינת רמת מליחותן כדי לקבוע אם הן ראיות לחקלאות. הם מדדו את הטמפרטורה בנקודות שונות, הגדירו צמחים ותיעדו עצים. הבוטנאים הופתעו לגלות שיש שני סוגי שיטה — "שיטת הסיאל" או הצאלים הנזכרים בספר איוב ו"שיטת הטלח", והגדירו את ההבדלים ביניהם. בינתיים חזרו האחראים עם האישור המבוקש, וחלק מחברי הקבוצה ערכו גיחה מהירה דרומה עד למפרץ עקבה. מלבד מי מעיין עין חוצוב לא נמצאו מים נוספים. הדו"ח הסופי של המשלחת שלל את סיכויי החקלאות באזור. רק שמחה בלאס, מהנדס המים, חזר בתחושה אופטימית. אף שנאלץ לסכם כי הובלת מים לערבה ממרחקים אינה מעשית, "ואם מישוהו ירצה לעסוק בחקלאות בערבה, הרי רק ערדי צאן וגידול עצי אשל יבואו בחשבון", הוא ראה את ההרים מסביב, שיער שמי הגשמים מתנקזים לתת-הקרקע בעמק, וסבר שניתן למצוא מים בערבה באמצעות קידוח. מלבד זה קבע: "במשך שבוע זה היו היהודים רוב בערבה".

גם מנהלי מפעל האשלג לטשו עין אל עמק הערבה, בתקווה שיימצאו בה אוצרות טבע ראויים לניצול. כמו כן הם ראו את הערבה כתוואי אפשרי לכביש או למסילת רכבת לייצוא אשלג דרך ים סוף. בקיץ 1936, תוך כדי הקמת מפעל האשלג בסדום, נתגלתה אפשרות לתנועת רכב בוואדי קצייב (נחל אמציהו) בין סדום ועין חוצוב. לראשונה הגיעו כלי רכב מסדום ויצאו ממנה. הקשר עם סדום היה עד אז דרך הים בלבד. ב-10 באוגוסט 1938 הגיעו לראשונה ארבע מכוניות של הצבא הבריטי מעין חוצוב לסדום. בעקבותיהם עבר בוואדי קצייב גם קפטן פורד, קצין המשטרה מבאר שבע, בטנדר שלו שהיה בעל גלגלי בלון. אורי יפה, מעובדי סדום, סיפר שגם אנשי המפעל רצו להכיר את הדרך, ובחנוכה תרצ"ח (25 בנובמבר 1938) יצאו חמישה מהם במכונית המפעל והצליחו להגיע לעין חוצוב, אך בהמשך דרכם דרומה נפגעו כל ארבעת הגלגלים, ומחוסר ציוד לתקן את הפנצ'רים הם חזרו למפעל על הג'אנפים. נסיעת סקר ממשית נערכה רק ביולי 1942, במהלכה נמדד זמן הנסיעה ברכב גדול ועמוס, סומנו קטעים קשים לעבירות וצוינו מקורות המים וטיבם. בנובמבר 1943 נערכה נסיעה נוספת לבדיקת האפשרות להנחת מסילת ברזל וצינור בין סדום למפרץ עקבה. בראש המשלחת הזאת עמד המהנדס אברהם דה-ליאו.

המחשבה שניתן למצוא בערבה אוצרות טבע ומחצבים ראויים לניצול משכה את תשומת לבם של ראשי חברת החשמל. פבזנר, מנהל החברה, ביקש מבן-גוריון לשמור לחברה על זכות החקירה. הוא פירט במכתב ארוך את הסיכויים למציאת אוצרות טבע באמצעות נוסחאות כימיות וניתוח תהליכים מקצועיים, וביקש שיובטח לחברת החשמל זיכיון להפקה אם יתגלו האוצרות. תשובת בן-גוריון הייתה קצרה למדי: "אינני מבין בכל אלו, אבל אם נמצא משהו, את הזיכיון יקבל נובו [=נובומיסקי, מנכ"ל חברת האשלג]".

סיור שערך בן-גוריון עם דב יוסף ואחרים לאורך הערבה עד לאום-רשרש, 1940 (התמונות מתוך הספר "בת שבע" של מירית גל-עד) למעלה: חניה בעין חוצוב בצל השיזף העתיק למטה: בצל נזיק בשולי הערבה





התארגנות בוקר לאחר לינת שטח בערבה, 1943

אוטובוסים של "דרום יהודה". הנהג יצחק הדר תיאר את הירידה במעלה עקבים כאתגר רציני לנהגים. המטיילים נהגו לרדת ברגל, בעוד הנהגים נאבקים על כל פיתול. לעתים האוטובוסים נקשרו בחבלים והאנשים יצרו תמיכת צד לרכב כדי למנוע את התהפכותו. אבל הקטע הבעייתי יותר היה אחרי המעלה, בקטעים בהם חצתה הדרך את אפיקי הנחלים. בקטעים חוליים אלו שקעו האוטובוסים, וכמעט בכל טיול דווח על שקיעות ועל גרירות וחילוץ. רבים מהטיולים שנערכו בחורף סבלו גם מהשיטפונות עצמם או מהנוזקים שגרמו (דרך שניזוקה בשיטפון וטרם תוקנה וכדומה).

השגת הרישיון לטיול בנגב ובערבה לוותה בקשיים רבים. בכמה נקודות על הדרך (בבאר שבע, סמוך למשטרת כורנוב, בעין חוצוב ליד העץ ובאום-רשרש) הייתה נוכחות קבועה של המשטרה הבריטית, ולא ניתן היה לעבור מבלי להיתקל בביקורת שלהם. "חוק הטיולים", שפורסם ב־14 בדצמבר 1942, הגדיר את כל הערבה כאזור שהכניסה אליו ל"לא תושבים" אסורה, ולא ניתן היה לעקוף או להתעלם מהגדרה זו. בעדויות רבות שאספנו, שמענו כיצד מארגני הטיולים סיפרו לשוטר, לרוב בדווי מקומי, על שהקבוצה היא "חוג טבע" של תלמידי אוניברסיטה, שהנסיעה היא סיור בבוטניקה והסברים דומים. כאשר השוטר ביקש הוראות מהממונים עליו והאישור התקבל, הייתה הרגשה נפלאה של "סידרנו אותם". לפני כמה שנים שוחררו מסמכי הכולשת הבריטית והגיעו ארצה. והנה, אנו מוצאים בהם דוחות מדויקים המפרטים את גודל הקבוצות, שמות הנהגים, מספרי כלי הרכב והערות השוטרים: "האחראי טען שהם חוג טבע, אבל לנו ברור שאין זה כך. לדעתנו מטרת הסיור היא לחפש מקום להתיישבות או כיסוי לעלייה בלתי לגלית דרך עקבה". מתברר שהבריטים היו חכמים דיים כדי להבין שהסיפור אינו נכון, אך לא הצליחו לקלוט שבאותה עת מטרת הטיול העיקרית היא סקרנות ורצון להכיר את הארץ, ולא מחשבות על התיישבות.

תפיסת הערבה התיכונה במלחמת העצמאות: מבצע לוט

באוקטובר 1948, בעקבות הצלחת מבצע "יואב", הוחלט לחדש את הקשר לסדום המנוקת. עד מלחמת העצמאות התנהל הקשר מצפון ים המלח לסדום דרך הים, והדרך היבשתית מעין חוצוב לא הייתה בשימוש שוטף. מאז נפילת צפון ים המלח ב־19 במאי 1948 הייתה סדום מנותקת. ההחלטה הייתה לפתוח ב"מבצע לוט", שיכלול השתלטות על משטרת כורנוב, ירידה במעלה עקבים, תפיסת עין חוצוב ונסיעה בנחל אמציהו לסדום. בשלב ראשון נשלחה מחלקת סיירים רגלית לסדום. המחלקה, בפיקוד קלמן רוזן, קצין הסיירים של גדוד 7, ירדה מראס זוזירה (ראש זוהר) לסדום. לקראת המבצע, המפקדים ניצלו נוכחות מטוס קל במנחת סדום, טסו מעל לוואדי קצייב ודיווחו על

עם הקמת הפלמ"ח והתארגנותו בפלוגות, החלו מסעות הפלמ"ח למדבר יהודה. כאשר התמנה אורי יפה למפקד פלוגה ג, חשב לשלב את המסע הפלוגתי המתוכנן עם תרגיל אש גדול, שינצל את ריחוקו של אזור סדום מעיני הבריטים. אורי היה עובד ותיק בסדום והכיר היטב את השטח. למרות זאת יצא עם מפקדי המחלקות ואחרים לסיור הכנה בטנדר בינואר 1944 דרך כורנוב ומעלה עקבים. הם עברו את עין חוצוב לפני שהשוטרים הבחינו בהם והגיעו עד סדום. לאחר שהושלמו ההכנות חזרו באותה דרך. הפעם המתינו להם שוטרי עין חוצוב, ואנשי הפלמ"ח ניסו לשכנעם שהם עובדי חברת האשלג ותפקידם לבדוק את תקינות הדרך. הנוסעים קיבלו הוראה לחזור לבאר שבע ולהיכנס למשטרה לחקירה. רצה הגורל, ובדרך עזרו בחילוץ רכב בריטי שהחליק בבוץ ובגשם, וליוו את נוסעיו עד למשטרת כורנוב. כשנכנסה חבורת הפלמ"חניקים להישפט בפני הלורד אוכספורד, סגן מושל המחוז, על כניסה לאזור סגור, התברר כי השופט הוא אותו בריטי שחילצו בדרך עם אורחיו. מיד כשהחל המשפט שחרר הלורד את ה"חשודים" ושילחם לחופשי.

מסע פלוגה ג נערך כמתוכנן ונמשך 21 יום — מסע הפלמ"ח הארוך ביותר. בסיומו של תרגיל האש במישור עמיעו, מאחורי הר סדום, נמנעה הפלוגה לעלות לסביבת כורנוב מחשש שקולות הנפץ נשמעו באוזני בדווים שידווחו עליהם לבריטים. חוליית הסיירים הובילה אותם לנחל ירקעם כדי להגיע בסופו של מסע לרביבים הצעירה. במהלך קטע זה נפרץ מעלה שלא עברו בו קודם מעולם, והוא זכה לכינוי "נאקב אל יהוד". לימים נקבע שמו הרשמי ל"מעלה פלמ"ח".

מכל המחשבות, התכנונים והשאיפות של חברת האשלג לגבי הערבה, רק דבר אחד הצליח — ניהול תחנה מטאורולוגית סמוך למשטרת אום-רשרש, אשר תופעלה בתורנות בידי אנשי מפעל האשלג מסדום. התחנה הוקמה בימים האחרונים של שנת 1944, ולמחרת ההפעלה, ב־31 בדצמבר 1944, ירדו גשמי זעף בכל הנגב, והתחנה נפגעה בשיטפון. נראה ששוקמה במהירות, כי כעשרה ימים אחר-כך הגיעו 14 הבחורים שערכו את המסע הרגלי הראשון מרביבים הצעירה עד לחוף אילת, והם ראו את התחנה עומדת על תלה, מוקפת שקי חול.

מ־1940 החלו טיולים מאורגנים לרדת בפיתולי מעלה עקבים במכוניות משא וגם באוטובוסים, והערבה החלה למשוך אליה מטיילים לא מעטים. הטיול הראשון נערך ביוזמתו של עזרא כדורי, איש מעוז חיים שהדריך ב"נוער העובד" בירושלים. בני הנוער יצאו בשלושה אוטובוסים. הם נסעו דרך באר שבע, עברו ליד כורנוב, ירדו במעלה עקבים, המשיכו לעין חוצוב ולאורך הערבה עד לאום-רשרש וחזרו באותה דרך.

לטיול נוסף, שנערך באותה שנה, יצאה קבוצת מפקדים ב"הגנה", בפיקודו של זכר (זכריהו) אריאלי, מפקד "ההגנה" בירושלים. הם ביקרו בחפירות של גלסון גליק בתל שבחוף מפרץ עקבה, ובדרכם חזרה הגיעו לעין חוצוב, עלו צפונה דרך נחל אמציהו עד לסדום וחזרו לעין חוצוב. זו הייתה הפעם הראשונה שבה הגיעו אוטובוסים לסדום.

שני טיולים אלה היו הסנוניות הראשונות, אך גל הטיולים הגדול לערבה החל רק ב־1945, בתום מלחמת העולם השנייה. מסע של "ההגנה" במסווה של תלמידי אוניברסיטה העברית עשה אותה דרך, לפי עדות של בבי מקיבוץ חצור. הכשרות חרמש (מקיבוץ החותרים) ושדמה (מקיבוץ מנרה) יצאו באוגוסט 1945 בארגונם של אורי טהון ו"איזה" זכרין (אשר נפל בקרב במלחמת העצמאות). לטיול הצטרפו שמריה גוטמן ומשה ברסלבסקי (יב"א מנען), רפי טהון (דודו של אורי), מנשה הראל, בן-עמי ריבלין ואריה אבולעפיה. האחרון עסק באחת ההפסקות בהגדרת צמחים ולא הבחין שהשיירה המשיכה בדרכה. רק לאחר זמן גילו שהוא נעדר ונאלצו לחזור ולאסוף אותו לאחר המתנה לא נעימה של כמה שעות באמצע הערבה הריקה. בסוף 1945 יצאו אורי טהון ו"איזה" זכרין שוב לאותו טיול, הפעם עם בני נהלל וכפר יהושע. בפסח תשי"ו (אפריל 1946) התקיימו שני טיולים גדולים: כ־250 כניכי הנוער העובד ובני מושבים מכל הארץ יצאו לטיול בשישה אוטובוסים של חברת "דרום יהודה": שלושה מדגם סופרוויט ושלושה מתוצרת מק, אשר נוסו לראשונה במסלול זה. באותו שבוע יצא טיול נוסף של אנשי "ההגנה" ופלמ"ח אותו הדריכו מנשה הראל ושמריה גוטמן, בשלושה

עבירותו. תשובת נחום שריג, מפקד חטיבת הנגב הייתה: "רק בדיקה ברגליים תאשר זאת! עליכם להגיע למקום פיזית, וכן לאשר שהמבנים שם הם כמו בתכניות שקיבלנו מ'סולל בונה'".
סיירי גדוד 7 קיבלו הוראה לצאת שנית לסדום ולרדת בסיוור רגלי לעין חוצוב. צורפו אליהם לוחמים מאנשי סדום. קלמן רוזן, שפיקד גם על סיור זה, כתב בסיומו את הדוח מה-18 בנובמבר 1948:
המטרה: סיור עין חוצוב והדרך אליה מסדום.
הכח: 7 סיירים, 20 מצורפים, 3 מקלעים.

א. סיפור האירוע

יצאנו מסדום ביום 16.11.48 בשעה 18:30. נסענו בשתי מכוניות וגיפ עד לפתח ואדי פוקרה. ירדנו מהמכוניות והתחלנו ללכת על הדרך לעין חוצוב בשעה 19:35. מפתח הפוקרה ועד עין-אל-בדה ישנם שדות מוקשים (מפות מיקוש אצל מפקד חבל סדום). מעין-בדה המשכנו לאורך הדרך עד לפתח היציאה של ואדי קוסייב. שם עלינו על הדרך והמשכנו עד עין חוצוב, אליה הגענו בשעה 01:50. בדקנו את המעיין, נכנסנו לתוך מחנה המשטרה ובדקנו גם אותה. שתינו ליד המעיין ואחר שהשמדנו את עקבותינו יצאנו בחזרה בשעה 03:30. לפתח הצפוני מזרחי של ואדי קוסייב הגענו בשעה 09:30. כאן האטנו את צעדינו בגלל בעלי יבלות, ולעין-בדה הגענו בשעה 10:45. אחרי התייעצות הוחלט שהאנשים הבריאים ילכו לפתח הפוקרה ושם יחכו למכוניות אשר הוזעקו על ידי שני סיירים אשר יצאו קדימה. כן גם הוחלט שהפצועים ילכו אחרינו עם מ"כ לאט עד הפוקרה. הגענו לפתח הפוקרה ב-12:00. המכוניות הגיעו ב-13:45, באותו זמן שהגיעו הפצועים. לסדום הגענו בשעה 14:45.

ב. הדרך

1. ממחנה סדום עד עין-בדה הדרך טובה מאד.
 2. מעין-בדה עד לפתח ואדי קוסייב הדרך הולכת לרגלי הגבעות ויש מקומות שהיא קצת משופעת.
 3. בתוך ואדי קוסייב הדרך באפיק כל הזמן. באפיק ראינו עקבות טריים של מכונית מהפתח עד עין חוצוב. לפי השערתי הם של סיור אנגלי. יש סימנים המראים שסיור אנגלי הגיע עד לפתח הצפוני מזרחי של ואדי קוסייב. הדרך עצמה בתוך הואדי היא טובה מאד ומתפתלת כל הזמן עם האפיק שהוא די רחב (8-9 מטר).
 4. מהפתח הדרומי מערבי ועד עין חוצוב הדרך בחלקה מרוצפת אבנים. הדרך עבירה לכל מכונית. הקטע יכול לשמש שדה תעופה יוצא מן הכלל אפילו לדקוטה. אין צורך בשום שפורים. השטח ישר לאורך ולרוחב קילומטרים. פני השטח הם מאבנים קטנטנות ושחורות של בזלת.
- ג. עין חוצוב
1. המחנה. מוקף גדר תיל עם עמודים מהסוג המצוי על משלטים מצריים. הגדר היא דלילה. השער נמצא בדרום. מהשער בגדר עד לשער המחנה הדרך מרוצפת אבנים לאורך 65 מטר בערך. המחנה מוקף חומת אבנים בגובה של 1.5 מטר בערך. בכל צלע של החומה ישנם 4-5 אשנבי יריה. ליד הפתח בדרום מערב ישנו פילבוקס מאבן. המחנה הוא בגודל 35 על 35 מטר לערך. ישנם 5 בנייני בטון עם גגות רעפים.
 2. המעיין. בנוי מבטון בצורת 'ח'. הוא נמצא מדרום למחנה כ-65 מטר. המעיין נובע מים רבים וטעימים מאד. ליד המעיין ישנה שקמה [צ"ל: שיוף] עתיקה יפה מאד. מצפון מערב למחנה ישנו במרחק 400 מטר צוק גדול החולש על המחנה. ישנה שרשרת גבעות בערך בגובה המחנה. צד דרום ומזרח הם מישור.

הערות ומסקנות:

א. ישנה אפשרות להגיע מבאר שבע לסדום בדרך זאת. אין לשער שבמעלה העקרבים ישנם מוקשים. ישנה גם אפשרות לרדת מהדרך בצפון לעין חוצוב ואחר כך להתחבר עם הדרך לסדום במקרה של חשש למוקשים שם.

ב. התנהגות האנשים הייתה למופת כל הדרך, בשים לב שחלק מהם היו אנשי גח"ל אשר מימיהם לא הלכו במדבר.

חתום: קלמן רוזן

קצין סיירים גדוד 7

פירט אריה בר שירה, אחד ממפקדי הסיור:

הדרך טרם נבדקה, ולכן יצאנו שוב שבוע אחרי הסיור הקודם, מראס זוויירה לסדום, כדי לבדוק רגלית את כל הדרך מסדום דרך ואדי קצייב (נחל אמציהו) עד לעין חוצוב וחזרה לסדום. לסיירים שלי צורפו מספר לוחמים מנצורי סדום. הלכנו בקצב מהיר עד לעין חוצוב. סחבנו עלינו מקלעים וארגזי פעולה. עין חוצוב נמצאה נטושה. ביצענו את הבדיקות הדרושות, השווינו את התכניות שקיבלנו וערכנו תרשימים של המבנים שנוספו, בעוד שאנשי סדום התשושים נחו ליד המעיין. כשרצינו לצאת בדרכנו חזרה לסדום הסתבר ששניים מהם לא מסוגלים להליכה ממושכת עם משא כבד, ולכן קברנו שם את עודפי המזון ושמיכות מיותרות שהביאו (מצאתי אותם אחרי 3 שנים!). עזרנו להם לקום וההליכה הייתה איטית יותר. במישור של עין חוצוב עוד הלכנו בחסות החשיכה, אבל בוואדי קצייב התחיל להאיר. נתקלנו בפטרול ירדני בשריוניות עם קצין בריטי שרדפו קצת אחרינו. כאשר לא הגענו בזמן לסדום שלחו מטוס קל לחפש אותנו. אנחנו מצידנו שלחנו חוליה קדימה, לדווח על האיטיות ולבקש שרכב יצא לקראתנו. הגענו לסדום רק בצהריים, כשמאחורינו לילה ארוך (נובמבר) בו צעדנו 78 ק"מ! בדיקת קטע זה השלימה את המידע הדרוש לתכנון מבצע לוט, ועזרה לקבוע את אפשרות העבירות ולוח הזמנים למעבר זה במהלך המבצע. מטוס רפיד החזיר את הסיירים, במספר סבבים, לצפון.

ב-23 בנובמבר 1948 יצא מבצע לוט לדרך. סיירי גדוד 7 יצאו ראשונים מבאר שבע לנבטים והמשיכו בדרך העפר המוכרת והידועה עד שהגיעו בשעות אחר הצהריים לכורנוב. תחנת המשטרה שבפסגת האתר הנבטי נתפסה ללא קרב.

בשעות אחר הצהריים יצאו בעקבותיהם לוחמי גדוד 9 בפיקודו של חיים בר-לב, אשר קיבל את הפיקוד על הגדוד זמן קצר קודם לכן. הגדוד התקדם באיטיות, בשיירה של 60-70 כלי רכב – גיפים, קומנדקרים ומשאיות GMC וברוקוי עמוסות. עם רדת הערב הוחלט לאפשר לאנשים לישון עד שיעלה הירח ולהמשיך בנסיעה לאורו. לפנות בוקר הגיעו לכורנוב. שיירת גדוד 7 התקדמה בעקבות גדוד 9, וכשהגיעו לכורנוב השאירו בה כוח לשמור על המתחם. כך יכלו אנשי גדוד 9 להמשיך קדימה לבקעת הטרייבה (מישור ימין) וממנה בפיתולי הדרך אל ראש מעלה עקרבים.

הנוף המם את האנשים ופיתולי הכביש הדחימו את הנהגים. עם זריחה החלה הירידה, שנעשתה בעבודה אטית וזהירה. היו לא מעט רגעים של מתח, בהם סירבו הנהגים לרדת בקטעים המפותלים. בסופו של דבר ירדו כל כלי הרכב לבקעת צין. ב-5:30 כבר השתלטו סיירי גדוד 9 על עין חוצוב, שגם בה לא נתקלו בהתנגדות. כמה שעות אחר כך הגיעה שיירת הגדוד כולה למקום והאנשים ירדו לנוח ליד המעיין, בצל השיזף הענק.

מברקים נכנסים לאג"מ-מטכ"ל מחזית ד' 24-25 נוב' 1948

: 240930

א. בשעה 0400 התבססו כוחותינו בכורנוב.

ב. בשעה 0530 הגיעה יחידת סיור שלנו לעין חוצוב. טרם נתקבל אישור על התבססות כוחותינו במקום.

241405 : בשעה 0830 הגיעה שיירת גדוד 9 למעלה עקרבים ושיירת גדוד 7 לביר ערערה. יותר מאוחר תפס גדוד 7 את כורנוב.

250930 : הבוקר בשעה 0830 הגיעה שיירה של כוחותינו בדרך עין חוסוב לסדום.

מעטה נפתחה דרך היבשה לסדום.

ב"פקודת היום" של מפקד גדוד 9 נאמר:

ליחידותינו המתבססות בכורנוב ועין חוצוב, למשמרותינו הנעים בנתיבות באר שבע בואכה סדום — הברכה!

במסענו זה חידשנו את הקשר של פלוגות הפלמ"ח לחבל ארץ זה, קשר שטיפחנו משנים. בדרכים עקלקלות התנהלו אורחותינו בימים עברו, ונשקנו מוצנע מעין זר. ועתה הדרכים והגבעות לנו הן, ונשקנו האמיץ, גלוי לעין השמש, מבטיח את שלטוננו במרחבים אלה. הרחבנו את שטחי מדינת ישראל, פרצנו וגאלנו מרחבים אשר מאז שלטון התווה לא דרכה בו רגל יהודית. במסענו זה מתגשמת בחלקה משאת־הנפש של כולנו: אנו עומדים באמצע הדרך המובילה לנגב הרחוק, אל ים סוף. עדיין מתנהלים דיונים מי ישלוט בערבה ורבים הלוחטים עיניהם לחבל ארץ זה, אבל עובדת היותנו כאן — תשים לאל את מזימותיהם.

פזורים על פני מרחבים אנו נושאים את עינינו לדרום הרחוק, נכונים לאות.

סיירי חטיבת הנגב התמקמו בעין חוצוב ועסקו בלימוד השטח ובהכרת צירי התנועה. השבוע האחרון של נובמבר הוקדש לסיור צפונה, לאורך ואדי פוקרה (נחל צין) ולכיוון צאפי העבר־ירדנית, שמול סדום. סיור אחר הצליח להגיע עד לנחל אשלים שממערב לסדום. סיירי גדוד 9 התקדמו בנחל נקרות לכיוון מכתש רמון והגיעו עד מצד נקרות. כלפי דרום הם הגיעו לביר מליחה (באר מנוחה) וגילו שהדרך חובלה ויש לתקנה. במהלך המחצית הראשונה של דצמבר סייר הכוח ששהה בעין וויבה (עין יבה) מזרחה לעומק הערבה והגיע עד ג'בל חופירה (מזרחית לעין יבה ומעבר לנחל הערבה) סוירים אחרים הגיעו הרחק מעבר לגבול עם ירדן, עד עין־פידאן ומכרות הנחושת הקדומים בפונון. כמיהתם של הכול להמשיך דרומה לעקבה שבה וצפה בכל הזדמנות. רבים מהלוחמים האמינו וקיוו שהשתלטות על צומת עין חוצוב היא רק התחלה להתקדמות דרומה לאורך הערבה. הדרך לאילת הייתה פנויה מכוחות של הלגיון והסיירים חשו שהיא פתוחה לפנייהם. הפעילות הזאת, שבאה מהשטח תאמה את תוכניותיו של בן־גוריון שהחל ללחוץ על התארגנות לקראת המשך כיבוש הנגב עד אילת. חליפת פתקים בין בן־גוריון, שר הביטחון, ליגאל אלון, מפקד חזית הדרום, מה־17 לנובמבר, מעט לפני מבצע לוט, מגלה כי השאיפה שבאה מלמטה הגיעה עד הדרג הגבוה:

ליגאל אלון מד' ב.ג.

שלחת אנשיך (וכמה) לכרנב?

” ” ” לעין חוצב?

” ” ” לרס זוידה

מיגאל אלון

שלחתי סוירים. הדרך נקייה המקומות עזובים. אפשר להתיישב שם ללא קרבות באקט הכניסה אולם יש לצפות להתנגשויות לאחר ההתבססות. מוכן ורוצה לתפוס את המקומות הנ"ל ואף להגיע לעקבה, אולם עלי לבחון את האפשרויות מבחינת כוח אדם יחד עם אג"ם.

ובן גוריון מגיב ופוסק:

אילת

לא נגיע לעקבה בקפיצה אחת. מן ההכרח לשבת בכרנב ובעין חוצב. היות המקום עזוב — עוזר לנו, בתנאי שלא נשאיר אותו עזוב. זה עניין חיוני ודחוף.

”אל נוף ההרים השבורים”

סיפורו של מבצע לוט ותפיסת מתחם עין חוצוב סופר בהרחבה. אולם, חסרים היו כאן תיאורי האווירה, האנשים, ריח המדורות ורעש המנועים. על כך הפליא לספר חיים גורי, לוחם ומשורר, שהעלה את חוויותיו מהמסע בפרק ”אל נוף ההרים השבורים”:

ערב ראשון בעין חוצוב, 35 ק"מ דרומית לסדום, 170 ק"מ צפונית לים סוף. הלילה היה חמים, ריח חמצמץ של צמחיית מים עמד באוויר והמדורה בערה. סביבה ישבו האנשים ופניהם המוארים בנוגה השלהבות השחימו כעשויים נחושת קלל, וזקנים פרוצים חברו לתלתלי ראשם. אלחוטאיות עטופות כפיות זימרו חרש וה"קהה־נגי" הנצחי סבב הלך בין המסוכים. ליד המעיין, סביב השקתות, התרוצצו בשאון בחורים, ערומים כביום היוולדם, ורחצו בשרם.

[...] האיר השחר. הבוקר היה מאותם הבקרים הזורחים על שינויים גדולים שהתחוללו בהיעדרם. בוקר כחלחל, נסוך שמש, בוקר של תקווה. הגיפים מילאו בנוזן, האנשים כילו את קפה השחרית וקיטרו עשן. השיירה הסתדרה במוצא הצפוני, פניה לסדום.

עד מהרה היינו בעבי גיא שמשני עבריו מתרוממים מצוקי הגיר והמרגל. האדמה הייתה רטובה, קרקעית הוואדי מכוסה צמחיית מדבר ואבנים גדולות, חלקלקות. קירותיו דמו לארמונות שהרוח בת־הדורות חרתה בהם אותותיה. נענו במהירות צפונה צופים לצדדים. היום תפתח הדרך [...] באוויר עמד ריח כבד של מלחים ונפט. רוגע השתרע ים המלח, שמנוני ואדיש. המקום הנמוך ביותר על פני כדור הארץ [...] התמונה נתבהרה והלכה: מסדום נשגר אילתה ולאוקיינוס ההודי עפרות ומלחים; מאילת צפונה — נחושת ופוספאטים. וכבישים נמתח דרך מעלה העקרבים, ראס־זווירה ויריחו [...]

שיירת גיפים... גלגלים... מגל"דים... ארגזי פעולה... רימוני־יד... סכינים... זקני פרע... ההיסטוריה חוזרת על עצמה. לפני חמש שנים רבצנו במקום זה לאחר שעברנו ברגל את המדבר [...] משם הלכנו למכתשים ולעסלוג'. בעצם, הן כבר עברנו ברגלינו את כל הארץ. האם לא היינו אז הסיירים־מכנינים למה שהתחולל עתה? ראה ראינו בחוש את העלול להתרחש. ימי הפלמ"ח הראשונים, מסע הפלוגה, מצדה, אבוקות האש, השירה. מה קסם לנו בארץ מדבר זאת, מה חזר ומשך אותנו הנה? אכן, כאן, בלב הצמאון, נוכח צחוק הנשר ונוף הבראשית — נולדו חיינו [...] בינתיים עברו שנים והגיפים סוחבים דרומה לעין חוצוב וסדום שוחררה ומחר נמשיך הלאה. על פני הסיירים והמקלענים מרפרפת בת־חיוך של שביעות־רצון. מוציאים סיגירות ומעשנים; רוח טרם־ערב נושבת.

במשך היום הגיעו לעין חוצוב שיירות נוספות; הוקמו צריפים ונתקעו אהלים. הבסיס הלך והתחזק, המשימה בוצעה: הדרך מבאר־שבע לסדום, דרך כורנוב-עין חוצוב, שלנו היא. נוצר בסיס למסע דרומה. למחרת נשלחו פלוגות סיור דרומה, לעבר עין־וויבה, בדרך הערבה המוליכה לים סוף.

מ.צ. אוהב סדר תקע עמוד־שלטים המנחה שלושה כיוונים: לבאר־שבע — 120 ק"מ, לתל־אביב — 270 ק"מ, לעקבה — 180 ק"מ. הניחש השוטר הצבאי בלבו את אשר עלול להתחולל כעבור חודשים מספר?

ב־5 במרץ 1949 יצא "מבצע עובדה" לדרך. חטיבת הנגב פילסה לה דרך־לא־דרך בהרי הנגב. חטיבת גולני ירדה במעלה עקרבים והתקדמה בערבה, כשמטרתה — קביעת נוכחותנו באילת ל"עובדה".