

באתר הבניה עם מגשים עמוסי סנדוויצ'ים ושת"יה. אלא, כפי שהתברר מיד, השת"יה הייתה משקה חריף. מרעב, חטפתי כמה מהסנדוויצ'ים עם נקניק ולגמתי מספר כוסיות ליקר או י"ש. מרוב צימאון - באותו רגע לא שמתי לב מה שתיתי. אך כעבור דקות מספר הכל התערפל סביבי; כבר לא קלטתי הודעת הקבלן בנוגע לתשלום עבור יום העבודה. הביתה הגעתי בדרך עקלקלה, אפילו נכנסתי ללשכת העבודה להיוודע, מתי הבריטים מתחילים בעבודתם - שם כולם הסתכלו בי כעל אחד שעומד לבצע אקט לוליני על חבל דק.

בסתיו התחילו האנגלים בעבודתם הנרחבת בצפון - בניית שדה תעופה צבאי ליד בסא הערבית (בצת של היום). הצטרפתי לקבוצות הפועלים, שיצאו כל בוקר במשאית של הקבלן לעבודה. המעסיקה הייתה חברה חיפאית לבניית כבישים, בשם המצלצל NERCO - Near East Road Constuction, שאני מניח קמה ונוסדה עם קבלת עבודה זו. שדה התעופה לא נראה כעומד להיות גדול במיוחד: שני מסלולי המראה מצטלבים זה בזה ובצדדים מספר הנגרים, ויותר נכון מקלטים, המוקמים ע"י שלושה קירות גבוהים ובנויים מאבני שדה, פתוחים אל המסלולים ורחבים מספיק לקליטת ליברטור ארבעה מנועי, שהיה בשרות קרבי במדבר המערבי.

סלילת המסלולים נעשתה בשיטה השמרנית - סלילת שכבת אבני שדה שנהדקה במכבש ועליה פוזרו שכבות נוספות של חצץ בגדלים שונים, תוך כבישה חוזרת, ולבסוף שכבת אספלט מסיימת את העבודה. כשהגענו ביום הראשון למקום, כבר ישבו שם מאות פועלים ערבים, תושבי הסביבה ומעבר לגבול (של היום) הלבנוני, שהשתרע לאורך כביש הצפון. כל בוקר בשעה שבע נפתח שער גדול סמוך לכפר בסא, מעין "גדר טובה" במהדורה מוקדמת. גדר הצפון הייתה Tegart Wall המפורסם שהוקם, לפי המלצות לורד טגארט, מושל הודו לשעבר, עם מבני המשטרה המוכרים ברחבי הארץ, כדי לעצור הסתננות חבלנית מהצפון. גדר התיל הפשוטה איכזבה אך נשארה כמזכרת למדיניות ביטחונית, שמקורה בהודו במאה הקודמת.

מאות אנשים נשפכו, אפוא, לפלשתינה, בכל בוקר כדי למצוא יום עבודה. עם פטיש ביד שמו אבן ליד אבן מבלי להרים את הראש. סבלים סיפקו להם את האבנים שהוכנו לא הרחק, במחצבה בסביבה. שבילי הגישה באדמה הכבדה, בפרט לאחר ליל גשם, השתבשו מהר ע"י המשאיות וצוות עם טוריה ביד היה צריך ללכת לפני כל משאית ולאפשר לה לעבור קטעים של בוץ. זה קרה, בדרך כלל, אחרי שמשאית כבר שקעה וצעקות עלו השמימה, כאילו קרב Agincourt מתרחש מחדש.

במהרה התברר שתפקידנו, היהודים מנהרייה, היה לפקח על קבוצות פועלים ערבים. הפיקוח חייב היה להתבטא קודם כל בצעקות ובקללות, מאחר וההנחה הייתה, שהערבים אינם מבינים שפה אחרת. למעשה השפה שהערבים הבינו הייתה השפה הערבית ואם הייתה זו שגורה בפ"ך יכולת לדבר אתם בלי קושי וללא כל אי הבנות. פועלים אלה, שישבו שם עם הפטיש ביד, היו סוללי כבישים מקצועיים. מסלול ההמראה, ה-Runway, נבנה במתכונת של כביש טוב, בטכניקה של הימים ההם. לא הסתפקו כמובן בטכניקת ה-Mix and Place כדוגמת הכביש בחאן-יונס - רפיח. המפציצים בעלי ארבעה מנועים, עמוסי פצצות, לא היו קלים כלל, ולכן הסלילה והתשתית (צורת הדרך, הרבה שכבות כורכר וחול כבושים וגשרי ניקוז רבים בנויי בטון משורין) הוכנו בקפדנות. אחרי רצף סלילה כבושה בפעם הראשונה, החלו לפזר עליו חצץ בגדלים שונים, מ"דבש-וואדי" (שני בגודל), ג'ועזיה (גודל אגוז) ועדשיה (גודל עדשים) וכלה בחול מחצבה, שפוזר ביד מתוך סל על השטח הסלול, בין כיבוש לכיבוש, ע"י מפזרי חצץ מקצועיים, יהודים, שעשו את מלאכתם לפי תביעת עין די לשמור על קימור רצוף של הכביש. מפזרי החצץ השתכרו פי עשרה ליום העבודה המקובל, כי עבודתם עשויה הייתה למנוע התהוות של שלוליות ושקיעות במסלול. אך את העבודה הגסה עשו הסוללים הערבים - וגם הם גמרו את קטעי הסלילה שלהם ישרים כשולחן.

על מקצועיים למיניהם לא היה לנו הרבה מה לפקח, אבל עבודה רבה הושקעה בהכנת הבנקטים ובחפירה (ידינית) של גשרי המעברים. על פי הבנת המנהל עלינו היה לאחוז בטוריה ובסגנון ה"אחרי" ל דרבן את הפועלים להישגיות חזשה למען המאמץ המלחמתי. זו, על פי הבנת המנהל בלבד, מלבדו ל