

## הגיאוגרפיה היישובית של דימונה

מאט

ד. עמירן ו. שחרי<sup>1</sup>

### א. מערך היישובים בנגב הצפוני

הובחנו את מפות הנגב מתוקופות שונות ישם לב לשתי תופעות היישוב המשלימות זו את זו.

התופעה האחת היא, שקיים היישובים באיזור זה הוא בלתי-ציב לשלוטין: בעודו שהיו תקופות שנעדכו בו למגרי יישובים של קבע, היו תקופות שהיו פוזרים בו יישובי-קבוע משגשגים.<sup>2</sup> בהקשר זה מן הרואוי להדגиш, כי גורמי האקלים משפיעים השפעה מכרעת על התוחום המישב בארץ-ישראל וכי הגבול בין האיזור שבו שורר אקלים ים-תיכוני לבין זה שבו שורר אקלים מדברי תואם, בדרונ-כלול, את תחום יישובי-הקבוע. כאשר לא היו גורמים שחיבו במילוי יישוב בנגב — הוצמצם תחום יישובי-הקבוע לאותו איזור שבו אפשר היה לקיים חקלאות בלבד שתהיה צפופה סכנה חמורה של בזורת. תנאי המשטר המדייני חיזקו גורמים אלה או החילישו. כך אירע, שבשלבי המאה הקודמת עדין עבר גבולו הדרומי של היישוב לא הרחק מקרית-גנת וליד דלהיה ואשתמוץ, בהר חברון. באראשבע עצמה עמדה בחורבנה במשך מאות שנים, עד שבשנת 1900 חידשו השליטונות המורכבים את יישובת. לעומת זאת מספרת הרב של יישובי-הקבוע שהיו פוזרים בנגב בתקופות הפריחה,<sup>3</sup> ובעיקר בתקופות הנבטית והביזנטית, פסק היישוב בו לשלוטין לאחר הכיבוש הערבי.

1. המחברים מכירים טובות לאנשי דימונה שסייעו בידם באיסוף החומר למאמר זה. נהנו מערותם האדירות של המועצה המקומית, הנהלות מפעלי-ה תעשייה, לשכת העבודה, עמידר ואחרים. במיוחד אנו מודים למר. א. לדדו, ראש המועצה המקומית. מר עוזי פארן, מנ המחלקה לגיאוגרפיה של האוניברסיטה העברית, סייע בהשגת הנתונים על הבניה והאוכרוסיה בדימונה והשתתף באחד מסיורי ההכנה. מר ג. צ. בארמן המחלקה לגיאוגרפיה הכין את המפות.

2. ראה : D. H. K. Amiran, The Pattern of Settlement in Palestine, *IEJ*, 3, 1953, pp. 65–78, 192–209, 250–260  
Y. Kedar, Water and Soil from the Desert; Some Ancient Agricultural Achievements in the Central Negev, *Geogr. Journ.*, 123, 1957, pp. 179–187

יסוד מספר רב למדוי של ערים במרחב זה מאז קום המדינה יש בו כדי לשמש עדות למאזם הרבים ששמייה המדינה בפיתוח הנגב ולהצלחתה בשילוב האיזור בהתקפותו הכללית.

התופעה השנייה האפיגנית ליישובי האיזור, בעבר כבוהה, הוא מערכת המזווה. בעוד שברוב אורי הארץ מבוססת מערכת היישובים על רשת נרחבת של יישובים כפריים, שפרנסתם על החקלאות, ואילו מספר היישובים העירוניים, המשמשים מרכזי תעשייה ומסחר ובחלוקם מלאים תפקידי מינהל ושירותים, הוא מצומצם — הרי מערכת היישובים בנגב הצפוני שונה מיסודה. עתה כבעבר יישוביו הם בעיקר עירוניים, ובמידה מסוימת בו כפרים — או היו מצויים בו כפרים בעבר — תפקידם וחשיבותם משתנים בלבד. פיראמידת היישובים של הנגב אינה בעלת בסיס רחב של כפרים וקדקד צר של ערים, אלא להיפך, בעלת מספר ניכר של ערים ומספר קטן מאוד של כפרים.

חומר-אייזון זה בין אוכלוסייה עירונית וכפרית אינו מיוחד רק לנגב, כי אם אפיינני ליישוב באזורי הצחיחים בעולם כולו.<sup>4</sup> הסיבה לכך היא, שמצוות לנאות-מדבר אין אפשרות לקיים חקלאות. אפשרות קיום יש רק ליישובים הממלאים תפקיד מוגדר.

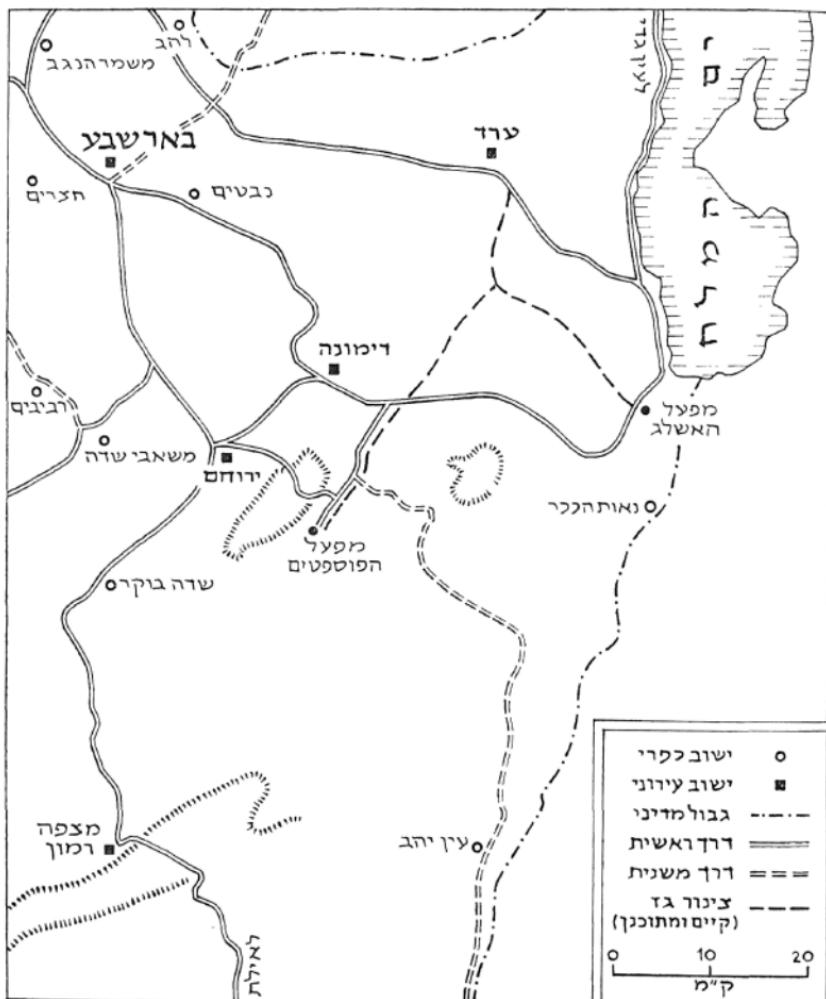
דוגמה יפה לכך עשויה לשמש ערי הנגב הצפוני בתחום הנטבית והביולוגית. תחילתה נתנו ערים אלה שירותים לשירותם שעברו בין פטרה ועריה-הנמל שעל חוף הים התיכון, ואילו בימי Palaestina Tertia שימשו יישובי ספר, שהוחזקו על ידי חיללים משוחזרים. מסתבר אפוא, שתפקידיהם של יישובים אלה היו תפקודים של מסחר, של שירותים לתעשייה, של בטחון ושל מינהל, אך לא של שירות לכפרים חקלאיים בעורף. עם זאת עסקו תושביהם בחקלאות-יעוז, על מנת לטפק לעצם ולשירות מצריכי חקלאות טריים. דבר שנודעה לו ביום הנטחנות הרבה רבה ביותר לאור התהבותה האטית והעדר אמצעים טכניים לשימורם של מצריכים אלה או לקירורם.

כאמור, גם היום מספר הערים רב למדוי בהשוואה למספר הקטן של יישובים חקלאיים (ראה ציור 1). גם בימינו מלאות הערים בנגב הצפוני תפקודים מוסווים ומוגדרים. אף אחת מהן לא צמחה באופן ספונטני — قولן נוסדו

L. Koenig, The Economics of Water Sources, in G. F. White (ed.), .4  
*The Future of Arid Lands*, Washington 1956, pp. 326-327

## הגיאוגרפיה היישובית של דימונה

לאור שיקולים של מדיניות ובמסגרת התכנון הארצי של ההתיישבות, במסגרת תכנון היישובים המוכנים "עיר-פיתוח". מבחינה היסטורית העיר היחידה בנגב שנבנתה נמנית עם סוג זה היא באר שבע, אפק-כרי באר שבע החדישה, זו שהפתחה לאחר קום המדינה, דומה לעיר-הפיתוח האחרות, הן באפריה והן בתכנונה, על- אף שרשיה הקדומים.



1 ציור  
מפת היישובים בנגב הצפוני (1963)

## ד. עמירון ווא. שחר

## טבלת 1

עיריה-הפטוח ואוכלוסייתן, לפי אזוריים גיאוגרפיים  
על-פי נתוני מפקד האוכלוסין, 1961

האוכלוסייה ב-22.5.1961	היישובים הירונמיים	הגוליל
11.818	קרית-شمונה	
4.625	חצור	
20.483	טבריה	
10.586	צפת	
1.667	שלומי	
1.658	מעלות	
2.893	עַמְקִיּוֹרָעָל	יקנעם
3.947	מגדל-העמק	
13.816	עפולה	
9.684	בית-שאן	
3.186	אור-עקיבא	הדרון
6.980	פרוזדור ירושלים בתי-שם	
5.397	יבנה	הדרום
4.604	אשדוד	
24.185	אשקלון	
4.630	קרית-מלacci	
10.088	קרית-גת	
3.544	שדרות	
2.945	נתיבות	בקעת
4.614	אפקים	באר-שבע
43.158	בארי-שבע	
5.067	דימונה	הנגב
1.569	ירוחם	
1.000	מצפה-דרמן	
5.146	אילת	
207.290	ס"ה אוכלוסייה בעיריה-הפטוח	
9.5	אחווי מאוכלוסיות ישראל	

ה מקור: הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה, רשות ההיישובים, אוכלוסיותם וסמליהם,  
פרסומי מפקד האוכלוסין והדירות 1961, מס' 6, ירושלים 1962.

**ב. עיריה הפיתוח בישראל ומגמתן**

בעשור הראשון למדינה נקלטה אוכלוסייה עולמית שהיא גדולה כפלים מן האוכלוסייה היהודית בארץ לפני קום המדינה. דבר זה חייב נקיטת אמצעים אחרים מלאה הנוהגים, בדרך כלל, בחלוקת אוכלוסייה הגדלה בקצב רגיל. לא כאן המקום לעמוד על דרכיה החקלאית כוון, ונסתפק בדיון באחת מהן, זו של עיריה הפיתוח, שמדובר בהן:

**א. קליטת העולים בஸגת יוצרת, בעיקר במפעלי-תעשייה, דבר הנitionן לביצועiesel בערים בגודל בינוני (טבלה 1).**

**ב. תמיית המשלה בפיתוחן של ערים אלה, ובעיקר בפיתוחם של מפעלי תעשייה, דבר הבא לידי ביטוי בדאגה לשירותי-היסוד לערים אלה, כגון: כבישים, מסילות-ברזל, מים וחשמל. כן נזورو מפעלי-התעשייה החדשנות נוחים (ראה טבלה 2): בעלי-ידי הנחה במסיטים עירוניים ומשלטיים במשרתקופה מסוימת; בעלי-ידי סובסידיות ממשלתיות ניכרות במחירים השירותים; ובמקרים מסוים — בעלי-ידי הבטחת שכר נמוך במקצת מן המקבול בארץ. במשך התקופה הראשונה לעבודות המפעלים.**

טבלה 2

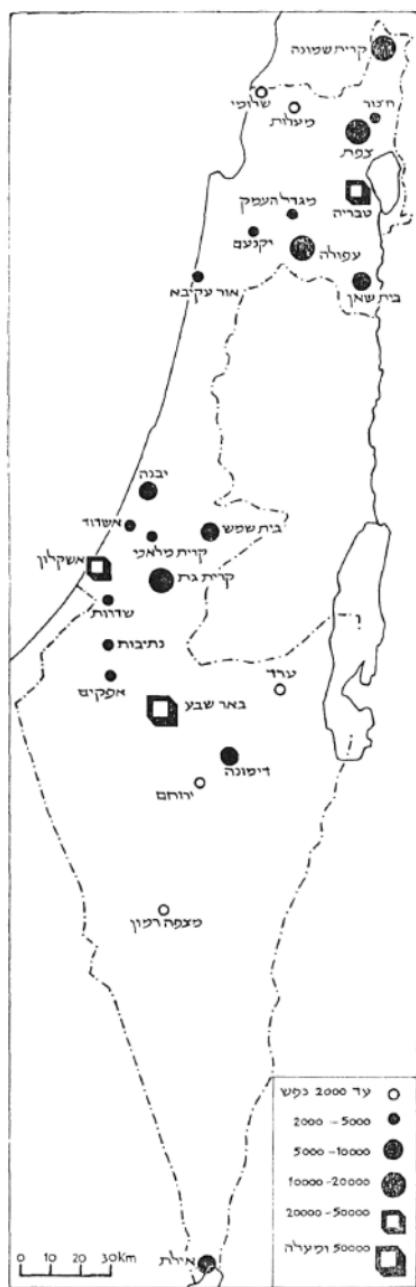
הלוואות שניתנו בעלי-ידי משרד המסחר והתעשייה למספר ערים בישראל  
בשנים 7/1956—2/1961, במליאוני ל"י

(מחירים שוטפים)

28.3	חיפה
19.1	תל-אביב—יפו
17.0	דימונה
15.4	עכו
13.3	ירושלים
10.1	באר-שבע
9.9	פתחת-תקווה

מקור: אטלס ישראל, גליון 110/X.8, לפי דיווחשanton משרד המסחר והתעשייה מסוף 1961 על ההלוואות שניתנו לתעשייה ולמלאכה. הערה: בעוד שב מרבית הערים חולקו ההלוואות למספר רב של ענפי תעשייה, הרי בדמיונה מרוכזו הסכום כולו בענף הטכסטיל בלבד.

ד. עמיidan וא. שחדר



ציור 2

מפה עיר-הפיתוח בישראל, לפי גודל האוכלוסייה (1961)

## הגיאוגרפיה היישובית של דימונה

ג. "פיוור האוכלוסין", דבר שגראה חיוני, שכן מונע הוא ריכוז מופרז, הן של האוכלוסייה והן של מפעלי-התעשייה, באגד-הערים של תל-אביב ובתחום השפעתו הישירה.

מקום של עיר-היפותוח נקבע בהתאם לאפיקים של האזוריים השונים שבhem נסדו (ציור 2). באזוריים החקלאיים רוכזו בהן תעשיות לעיבוד תוצרתו החקלאית של האיזור. כן מספקות הערים החדשות את השירותים העירוניים ואת כוח-האדם לאיזור כולו בעונות הבוערות בחקלאות. כאמור, אין שיקול זה חל על אף יכולות לשמש קריית-شمونה וקריית-תאגת. כאמור, אין שיקול זה חל על הערים שבנגב הצפוני — חוץ מלאה שבבקעת באר-שבע — שכן חסר להן לחלוותnis חקלאי. במקומות זאת מבוססת כלכלת הערים באיזור זה על ניצול האוצרות המינראליות שבה, על מפעלי-התעשייה, ובמקומות מסוימים — על שירותי-דרך<sup>5</sup>. בהתחשב בכל אלה נקבע מקום של עיר-היפותוח בנגב הצפוני בקרבתם של אוצרות מינראלים, או ליד אחת הדרכים הראשיות, בנקודות בעלות יתרונות גיאוגרפיים מובהקים.

## ג. דימונה

דימונה של היום אינה היישוב הראשון באיזור, ואף אינה העיר הראשונה הנושאת שם זה — זהו שם הקדום של אחת הערים ששכנה בקצת נחלתו של מטה יהודה, בגבול אדום (יהרו טה כב).

מרחבי דימונה משתרע לאורך אחת הדרכיס החשובות ביותר בנגב הצפוני-מזרחי, זו המחברת את באר-שבע עם הערבה הצפונית. בעבר הוליכה דרך זו לפונו, עיר-המכרות שבערבה, ולעריך-הגובל בין מואב ואדום, כגון כדר וטפילה. בתקופות השונות ירדה הדרך דרך בערבה בתוואיים שונים, כמו, למשל, במעלה-העקרבים או במעלה-התרמג. עדות לקיומן של דרכיס אלה עשויים לשמש סימני-הדרך ששרדו בכמה מהן<sup>6</sup> וכן מצדדים כמו "מצד תמר". מרחב דימונה שימוש שעריך-כנית צפוני בדרך, דבר הבא לידי ביטוי בקיים יישובים כדוגמת ערערה, השוכנת כ-10 ק"מ מצפון-מערב לדימונה, בכיוון לבאר-שבע, וכורנוב, הנמצאת כ-5 ק"מ מדרום-מזרח לדימונה. עצם היעובדה, שבתקופות

Abeles, Savitzky, Weiler & Levine, *A Development Plan for Kfar-Yeruham*, 1962, pp. 4-24

6. מ. הראל, כביש "מעלה העקרבים" הרומי, ידיעות, כב, תש"ה, עמ' 152-148.

שונות שכנו במרחב זה יישובים מסוימים, מוכיחה, שמרחב דימונה היה חינויי כ"יווצר יישובים" כל זמן שהשתמשו בדרך ארץ-ישראל—הערבה שימוש רב.

### 1. מיקומה של דימונה

יסודה של דימונה ומיקומה קשורים במידה רבה בשיקומם של מפעלי ים-המלח בסודום. בימי המאנדרט הונגה העקרון, שעובדי המפעל הצפוני של חברת-האשלג ולימיים גם אלה של המפעל בסודום, יתגוררו במחנה שהוקם במקום, בעוד משפחותיהם — מלבד יוצאים מן הכלל מועטים — יישארו בערים, בעיקר בירושלים ובתל-אביב. אל משפחותיהם היו העובדים נסעים בימי חופשה מרוכזים. והטעם לכך ברור: תנאי-הأكلים הקשים השוררים באיזור ים-המלח מנעו את התנהלות המשפחות ליד המפעלים.

לאחר מלחמת-השחרור, עם שיקום המפעל בסודום, החלו מתחשיים דרכיהם לשינוי יסודי בשיטה זו שנתקחה את העובדים משך זמן רב, ואף הביאה לכך, שהעובדים ישוכנו באקלימו החם של איזור ים-המלח בסודום פרקי-עבודה רצופים. וכןן, תוכננה הקמת עיר, שמרקח הנסעה ממנה לسدום יהיה סביר ושהקלימה לא זו בלבד שיאפשר את שכונתם של עובדי המפעל, אלא גם את השתקעות משפחותיהם. שהרי היה ברור, שהשתתת העבודה במפעל על ציבור-עובדים שייחיה חיית תקינית בחוג-המשפחה — תהיה בה כדי לשפר את האווירה ואת ייעילות העבודה. — גורם מסייע למיקום דימונה שימש מפעל הפספסאים באורון, שהוקם בהתאם תקופה.

בהתחשב בכל הגורמים האלה הוקמה דימונה במקום שיענה, ככל האפשר, על הדרישות השונות, ליד הק"מ ה-35 בכביש ארץ-שבע—סודום, למרחק של 45 ק"מ מסדום (הנסעה באוטובוס מיוחד נמשכת כ-50 דקות) ושל 24 ק"מ מאורון. מעלה נוספת היא, שהעיר שוכנת בצומת-דריכים חשוב בナンגר, מקום

שם מסתעפים הכבישים לסודום ולאלית, דרך ירוחם ומצפה-ירמון. העיר דימונה שוכנת בעמק סינקליניאלי נרחב, לרגלי הרי דימונה ומול הרי כורנוב שבדרות-מזרחה. העיר הוקמה בגובה של 540–560 מ' מעל פני הים, בעוד שהרכסים שמטביה מתנשאים עד 700 מ', בקירות. דימונה גבוהה אף בא-280 מ' מבארץ-שבע, שגובהה המוצע הוא 270 מ'. כתוצאה מכך, וכן הודות לעובדה, שדימונה מרוחקת יותר מן הים (78 ק"מ לעומת 45 ק"מ

של בארץ-שבע), האקלים בדימונה יבשתי עוד יותר מזה של בארץ-שבע. אקלים דימונה מצטיין ביבוש, המחליש את השפעתן של השיליות של הטמי-

## הגייאוגרפיה היישובית של דימונה

פראותוות הגבות השוררות במשך היום (טבלה 3). כן גורם מבנה הרכסים והמעברים ביניהם להיווצרות רוחות סדיroot, המושיפות לאוורור המקום. עם זאת מעוררות רוחות אלה בעיות-אקלים מסוימות, שכן מביאות הן להיווצרות סופות-חול.

הרוחות והטמפרטורות הגבוהות השוררות ביום גרמא, שפעלי התעשייה העיקריות במקום יתוכנו מראש עם מיזוג אויר מלא, כדי לבטל, ככל האפשר את ההשפעות השליליות של האקלים. התנאים הקשיים של אקלים מדברי מחיבים בניה טובה וモזקה במיוחד, על מנת למנוע בלאי מהיר של הבניינים.

מן הרואי להציג פרטים אחדים באקלימה של דימונה:  
א. גם בחודשי-הקיץ החמים יורדות הטמפרטורות במידה ניכרת בשעות הערב והלילה; במשך שישה חודשים חודי השנה טמפרטורות-המניגמות המוגזמות הן מתחת ל-15 מעלות.

ב. מספר ימי-הגשם הוא אمنם קטן, וקטנה אף הכמות השנתית המוגזמת של המשקעים, אך על-פיירוב יורד חלק גדול של כמות המשקעים במטרות עז, העולמים ליצור שטפונות חזקים ביותר, המחייבים ניקיטת אמצעים לניקוזם. גורם חשוב זה, אפילו הוא נדיר, מחייב תכנון קפדי של מיקום העיר, על חלקה השונים, ובנויות רשת-ניקוז לרגלי הרכסים. דבר זה נתברר להם לבוני דימונה בראשית בנייתה, כאשר בשעת הקמתו של בנין תעשייה גדול שף דרכו שטפון וגורם לו נזק רציני.

## 2. אוכלוסיית דימונה

העיר דימונה נוסדה בסתיו 1955, ולאחר התגברות על מכשולים ראשונים גדלה במהירות רבה, בקצב העולה במידה ניכרת על זה של מרבית ערי הפיתוח האחרות. דימונה מצוינת ביציבות אוכלוסייתית: מעתים, יחסית, עצובה. רובם המכريع של תושבי דימונה הם עולים חדשים, יוצאי ארץות שונות. ארצות-המושג העיקריות של תושבי דימונה הן, לפי הסדר: מא羅וקה, אלג'יר, רומניה ופולין.

הנתונים היסטוריים על אוכלוסיית דימונה מבוססים על מפקד האוכלוסין והධיר שערך הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה בסוף Mai 1961. לפי תוצאות המפקד מנתה האוכלוסייה במועד זה 5,067 נפש. בייחודה בזמן האחרון גדלה העיר בקצב נמרץ: מאז המפקד גדל מספר תושבה יותר מכפלים. ככלל עיר-

## טבַּלְתָּה 3

## נתונים משווים על אקלים בארכ'שבע ואיזור דימונה

תקופה *	טמפרטורה ימית ממוצעת (ב咩ילות צלסיוס)											
	כמות הגשם הממוצעת				לחות יחסית יומית (ב אחוזים)				מקסימום מינימום			
	משך והירות המשמש בשעות		באר-שבע		באר-שבע		באר-שבע		באר-שבע		באר-שבע	
ה	ה	ה	ד	ג	ב	א	ב	ב	א	ב	א	התקופה *
יאנואר	7.1	6.7	8.3	47.9	60	70	8.2	6.2	16.2	17.0	—	
פברואר	7.4	6.5	17.0	40.8	59	67	7.0	6.3	15.4	18.4	—	
מרץ	8.2	8.0	9.0	30.5	56	62	9.2	8.0	19.3	20.0	—	
אפריל	9.7	9.9	1.5	7.4	46	56	13.5	10.7	25.5	25.1	—	
מאי	11.4	11.2	1.7	4.3	40	48	17.0	15.0	30.5	30.5	—	
יוני	12.7	12.1	0	0	43	48	18.8	16.9	32.5	32.2	—	
יולי	13.0	12.2	0	0	48	52	19.5	18.8	32.8	33.6	—	
אוגוסט	12.1	11.7	0	0	49	56	20.0	18.4	33.0	33.7	—	
ספטמבר	10.6	10.4	0	0.3	56	58	18.0	16.9	30.2	31.5	—	
אוקטובר	9.7	9.4	1.7	4.0	53	55	17.0	14.6	28.0	29.4	—	
נובמבר	8.8	8.7	10.8	25.2	56	60	13.8	12.0	22.8	25.0	—	
דצמבר	7.2	7.1	9.1	39.6	58	68	11.0	8.0	19.0	19.0	—	
שנה	9.8	9.5	59	200	52	58	14.4	12.6	25.4	26.3	—	

טבלה הוכנה לפי נתונים שהועמדו לרשות המחברים באדיבות השירות המטאורולוגי במשרד התעשייה. חלק מן החומר כבר פורסם בחוברות הבאות שהוצעו על ידי השירות הנ"ל: השירות המטאורולוגי, ספר העשר, תל-אביב תש"ח (1958), עמ' 61; השירות המטאורולוגי, סדרה א, מס' 3, ממצאים אקלימיים רב-שנתיים, א, ב, טמפרטורה ולחות יחסית תל-אביב תשכ"א (1961).

\* תקופות החישוב: א. — 1949–1958 ; ב. — 1961–1958 ; ג. — 1921–1958 ; ד. — 1962/3–1958/9 ; ה. — 1959–1962.

\*\* תקופה זו של חמיש שנים שוליה מבוסטם נתנו על איזור דימונה איננה תקופה נורמללית. שנים אלה הציטינו בצחיחותן המובהקת. בעודן חמיש שנים המוצע בארכ'שבע היה 124 מ"מ, במקום ממוצע של 200 מ"מ בשלוש השנים 1950–1959. בחמש השנים שבثان גערבו אפוא בארכ'שבע דק 62% זו המוצע הרבשתי, וביתר להבירה. וביתר להבירה. השם המוצע של 59 מ"מ נמור אף הוא בשליש. לעומת

## הגייאוגרפיה היישובית של דימונה

ועלותם בישראל משקפת אוכלוסיות דימונה את ארצות-המצוא של גלי העלית, שהגיבו ארצה בימי גידול העיר. כן מאפייניות את תושבי העיר עצמה של קשרו-המשפחה ומידת ערבותם, דבר שיש בו כדי להסביר את הנטייה לקלות במקום קרובי-משפחה מיד עם הגעתם ארץ-ה.

שלא כשנים הראשונות, שהיו שנים קשות למקום, כאשר גם אותו פקדו עזיבות — הרי היום מצוינות דימונה ביציבות רבת, וגידול האוכלוסייה תלוי אך ורק בקצב בנייתה של הדיירות. בשנתיים האחרונות היה קצב הבנייה בדימונה גדול יותר מbullet עיר-פיתוח אחרית נגב (לרובות באר-שבע). בהקד שר זה מלפט במיוחד ההשוואה בין מספר הדיירות בדימונה בזמן המפקד לבין זה באביב 1962: לפי נתוני הלשכה המרכזית לסטטיסטיקה היה מספר הדיירות בזמן המפקד כ-1,150, ואילו במשך 10 החודשים שאחרי המפקד גוטפו כ-1,050 ייחידות דירות, כך שבאביב 1962 הגיע מספרם לכ-2,200, בקירוב. קצב מהיר זה של גידול היה מלאה כמעט של העולים המטו גלים לעבוד, וזאת על-אף העובדה, שאין באיזור כל אפשרות לעבוד בחקלאות. בכך ניתן לראות את הישגה הגדול והבולט של העיר דימונה לעומת ערי-הפיתוח האחרות.

## 3. התעסוקה בדימונה

למכלול התעסוקה של דימונה אפיינית שילובם של מקורות-פרנסת שונים. עם הקמת העיר היה חכוננה הכלכלי מבוסס על ניצול הפטונציגיאל האזרחי למקור-פרנסת עיקרי של העיר, היינה עבודה במפעלי יס-המלח ובמפעל הפטנסאטמים. אולם תוך תקופה קצרה התבර, שתעסוקה המבוססת על הפטונ-ציאל האזרחי בלבד אין בה כדי לאפשר פיתוח של עיר בעלת אוכלוסייה גדולה. משום כך הגיעו לידי מסקנה, שיש הכרח להקים בעיר מפעל-יתשייה, על מנת שאפשר יהיה להרחיב את בסיס התעסוקה במקום. בחירת מפעל-

התשייה שהוקמו בדימונה הودרכה על ידי השיקולים הבאים:

א. "גורם מיקום" נマー, היינה מפעל שאין הכרח להקימו בקרבת שוק או מקורות של חמרי-גלם.

ב. מקורות-פרנסת למספר רב, ככל האפשר, של עובדים, בעיקר נשים, בהתחשב בעובדה, שמקורות-הפרנסת הראשונים של המקום — מפעלי ים-

המלח ומפעל הפטנסאטמים — מעסיקים גברים בלבד.

ג. השקעות-יסוד קטנה, יחתית, על כל מושך.

לאור שיקולים אלה נבחר ענף הטכסטיל, שהוא אחד הענפים המבוססים בתעשייה הישראלית, ענף העונה היטב על דרישותיה המיווחדות של תעשייה בעיר-פיתוח מרוחקת.

ה证实ו של מפעל טכסטיל גדול בדימונה, הרחק מאזור הייצור והצריכה העיקריים, מחייבת בדיקה גיאוגרפית-כלכלית מודוקדת בדבר כיאות הייצור. במיוחד יש לבחון את חלון ההזדאות התובלה, הן של חמרי-הgelם והן של התוצרת המוגמרת, בהזאות הייצור. לא כאן המקום לנתח נושא זה במפורט, אך נראה, שה;zאות התובלה אין מיקורות את מוצרי הטכסטיל של דימונה בשיעור כזה שהיה לדבר משמעות כלכלית. הסיבות העיקריות לכך הן המרחק הקטן, יחסית, בין מרכז גידול הכותנה לבין מפעלי הטכסטיל וכן אופן התובלה של חמרי-הgelם ושל התוצרת המוגמרת. אם נזכיר, כי התובלה נעשית במשאיות וכי העבודה והזמן המשוקעים בתובלה דרושים בעיקר להעמתה המטען ולפריקתו — הרי יתרה, שריחוקם היחסי של המפעלים ממרכז הארץ אינו מעלה את הזאות הייצור במידה ניכרת. כן מן הרואין לציין, כי לדימונה "יתרון יחסית" מבחינת גובה הזאות התובלה לגבי אותו חלק מתוצרת המפעלים (20% בקירוב) המוצא לארצות אפריקה דרך נמל אילית.

אספקת הכוח לתעשייה דימונה באח על פתרונה בצורה נוחה ולא הזאות מיוחדות. תחילת חיבור דימונה אל רשת-החשמל הארץ-ית, בשעת הארכת רשת זו אל מפעל-האשלג בסדום, ואילו מאוחר יותר זכו המפעלים לאספקת גاز מרכזית, לאחר הפעלת צינור-הгаз מישות הגаз שנתגלו בשנים האחרונות בסביבות העיר ערד — שדות זהר, כידוד וקנאים — במרקח של פחות מ-30 ק"מ מדימונה.

אשר למחיר המים, שדריכתם במפעלי טכסטיל, וביחד בצביעה ובאשפה, היא רבה למדי — שונה המצב. שני מפעלי הטכסטיל של דימונה צורכים לפחות 1.5 מיליון מ"ק בשנה. מיט אלה מוזרמים אליהם מן הצפון בראשת צינורות, שתחבר בעתיד למוביל-המים הארץ-ית. כמות-המים הדרושה, המרחק שמננו יש להביא את המים וכן הגובה שאליו יש להעלותם (540 מ') — כל אלה מעילים את מחירם הריאלי של המים בדימונה. אילו היו המפעלים צריים לשלם מחיר ריאלי זה — היה הדבר מכובד עליהם. لكن מזוזילה המשלה את מחיר המים — על-ידי סובסידיה — ומספקת אותן במחיר המים באיזור תל-אביב, כאחד מאמצעי-העידוד למשיכת מפעלי-תעשייה לדימונה.

## הגייאוגרפיה היישובית של דימונה

שני יתרונות בולטים להקמת מפעלים בדימונה ובעיר-יפיתוחו אחוריות: היתרונו האחד הוא, שלמעשה ניתן להשיג את השטח הדרוש להקמת המפעלים ללא תשלום ובלי הגבלה. היתרונו השני הוא, שבמקום כdimona, המבודדת במידת-מה, קל יותר לגבות ציבור-פועלים מלוכה, המתקשר למפעל. ציבור כזה עשוי לרכוש מסורת-עבודה ולהגיע לדרגה גבוהה של התמחות, דבר המיעיל את העבודה. כן אין ציבור זה עלול להיפגע בכך כל עליידי התופעה השלילית של נידית עובדים ממוקם-תעסוקה אחד לשנהו, תופעה הפוקדת את מרכזיות העיירות של התעשייה הישראלית. אין מושגים גיבושים כזה על נקלת, ומושום כך אחד הדברים החשובים ביותר הנעים למען ציבור העובדים בדימונה הוא השרותם המקצועית, המוצאת אל הפועל בשלבים הראשונים עליידי משרד-העבודה ועליידי המפעלים עצםם. הכרה זו כוללת הן הקניית הלשון לעולים החדשים והן הכשרה מקצועית.

חתר התעסוקה בדימונה (ראה טבלה 4) מעיד, שמקור-הפרנסה העיקרי הוא ענף הטכסטיל, המעסיק כ-45% מן העובדים בעיר, בעוד שמחצבי האיזור (מפעלי ים-המלח ומחצבי הפספסאים) מעסיקים 11% בלבד מעובדי המקו. דבר זה מעיד, כי בהשוואה לתעשייה המבוססת על אוצרות האיזור, משקל מכריע ל"תעשייה הנוטראלית" בדימונה. ברור אפוא, שהרחבתה בסיסה הכלכלי של העיר עליידי הבאת תעשיות בעלות גורם מיקום נמוך היא-היא שאפשרה את התפתחותה המהירה של דימונה. עם זאת מן הראוי להזכיר על סכנה מסוימת הצפואה ליציבות התעסוקה במקום: התרכזות התעשיות הנוטראליות בענף אחד בלבד, הלא הוא ענף הטכסטיל. כל משבר, ولو זמני, בענף זה בארץ עלול לפגוע בעיר פגיעה חריפה ולזעוע את כל מאוזן-התעסוקה שלה. מן ההכרה אפוא להרחב את בסיס התעסוקה עליידי הקמת מפעלים בענפי יצור שונים ומגוונים.

תכנון כלכלת העיר לטוח אורך מהייב את הרחבת בסיס התעסוקה בעיר גם לאור האחו הגדולה של עובדים המועסקים היום בענף הבנייה (35% בקרוב, מכלל המועסקים). והסיבה ברורה: לעובדה בענף הבנייה משיכה חזקה, משומ שבחשוויה לענפי-כלכלת אחרים שכרי-העבודה בענף זה גבוהה. אך בהמשך הזמן, עם האטה קצב גידולה של העיר, ודאי יהיה צורך לקלוט חלק מעובדי הבניין בענפים אחרים, ורצוי להביא דבר זה בחשבון בשעת תכנון העיר.

מתוך בדיקת חתירה-התעסוקה בדימונה (ראה טבלה 4) עולה עבודה חשובה,

## טבלה 4

## התעסוקה בדימונה, לפי ענפים (מרץ 1962)

האחוז המכלול המפעלים	מספר הmployים	
טפסטייל :		
29.8	850	"ביתן דימונה"
15.8	450	"סיבי דימונה"
משאבים אזוריים :		
8.8	250	מפעלי ים-המלח
2.1	60	טוטפאים
21.0	600	בנייה
10.5	300	אדמיניסטרציה, מסחר ושירותים אישיים
1.8	50	עובדות יומיות
3.2	90	מוגבלים
7.0	200	לשכת-הסדר
100.0	2,850	סך-הכל

מקור: סקר בדימונה (מבוסס על נתוני העירייה ולשכתה העבודה).

המחייבות מסווגות מרוחיקות-יכלכתיות לגבי עתיד העיר: מקור-פרנסת אחד פותח עד כה רק במידה זעומה, הלוואו הוא ענף השירותים. לא זו בלבד שמקור חשוב זה עשוי ליזור תעסוקה נוספת, אלא העדרו אף פוגע קשה בהתפתחות העיר. בדימונה של היום בולט ביותר היקף המצומצם של שירותי המשחר: באביב 1962 היו בדימונה, שאוכלוסייתה מנתה כ-10,000 תושבים, לא יותר מ-40 חנויות מכל הסוגים. תושבי דימונה מציננים כאחת התופעות השיליות של המקומות את המחיירות הגבוחית ואת המבחר המצומצם של מצריכים וסחורות. שתי תופעות אלה גורמות, שאנשי המקום ערכיהם חלק גדול מקניותיהם בבארא-שבוע, אף-על-פי שהנסייה לשם באוטובוס נמשכת למעלה מחצי שעה. יש אף משפחות מספר העורכות שם את קניות המכולות אחת לשבוע, בעיקר ביום השוק, שכן ביום זה ניתן לקנות את עדפי תוצרתם של בני המושבים שבסייעתה במחירים נוחים.

ברור אפוא, כי מספר השירותים בדימונה אינו מספק את כל הצרכים וכי מספר התושבים המועסקים בענפים יצירניים מניה מקום לתוספת ניכרת בענפי השירותים.<sup>7</sup>

אחד המבחנים המכריעים בניתוח חתך התעסוקה של יישוב מסוים הוא היחס בין מספר המועסקים ב"ענפי כלכלה בסיסיים" (מכנים אותם גם "ראשוניים") לבין מספר המועסקים ב"ענפי כלכלה שאינם בסיסיים" (מכנים אותם גם "משניים"). והנה, מן העיון בטבלה 4 עולה, שבdimונה יחס זה הוא 8:1 לטובות ענפי הכלכלה הבסיסיים. יחס מעין זה אינו רגיל כלל ביישובים עירוניים ותיקים בישראל, ומן הרואו לעמוד על סיבותיו ועל ההשפעות העוללות להיות לו על התפתחותה של dimונה. הסיבה למיועט השירותים האישיים והמסחריים בdimונה בכרך, שנitin למזוא במקומם התעסוקה של קבע במפעלי החקלאות, ודבר שאינו מצריך כל השקעה, ولو מזומצמת ביותר, מצד מבקש העבודה. לפתח חנות או שירות אישי כלשהו, לעומת זאת, דרישה השקעה מינימאלית; ובعود שככל מפעל או בית מלאכה יצירני יכול להיעזר במקורות הון ממשתתים או ציבוריים — הרי ענפי המסחר והשירותים אינם נהנים מעידוד מעין זה. כן علينا לזכור, שרמת-הצרכיה הנמוכה בעיר-פיתוח בשלבי-בנייה הראשונים אין בה כדי לדרבן להרחבה השירותים המסתחרים והאישיים.

ברור, שעם התבוסות היישוב מבחינה כלכלית וחברתית תלך ותגדל הדרישה למוסרי צריכה ולשירותות אישים. אם דרישת זו לא תבוא על סיפוקה במקום, ייאלצו תושביו להוסיף ולהיזקק לשירותי העיר הגודלה הקרויה ביותר — בא-רישבּע. מיועט החניות והשירותים האישיים בdimונה מביא לתוכאות נוספות, המכובידות אף הן על חשבן העיר: מבחוץ הסחרות הוא קטן ומהירן גבוהה מן המחיר המקובל בא-רישבּע או במרכז הארץ. מכל האמור נובעת המסקנה, שעיר-פיתוח שאינה רוצה עוד להישאר "יישוב לווין" (סאטelite) של עיר גודלה, אלא מעוניינת לעמוד בראשות עצמה — חייבת לשקו על פיתוח ענפי המסחר והשירותים האישיים במקום. יחס

R. B. Andrews, Mechanics of the Urban Economic Base: The Base .7 Concept and the Planning Process, in R. W. Pfouts (ed.), *The Techniques of Urban Economic Analysis*, West Trenton 1960 J. W. Alexander, The Basic-Nonbasic Concept of Urban Economic Functions, *Economic Geography*, 30, 1954, pp. 246—261

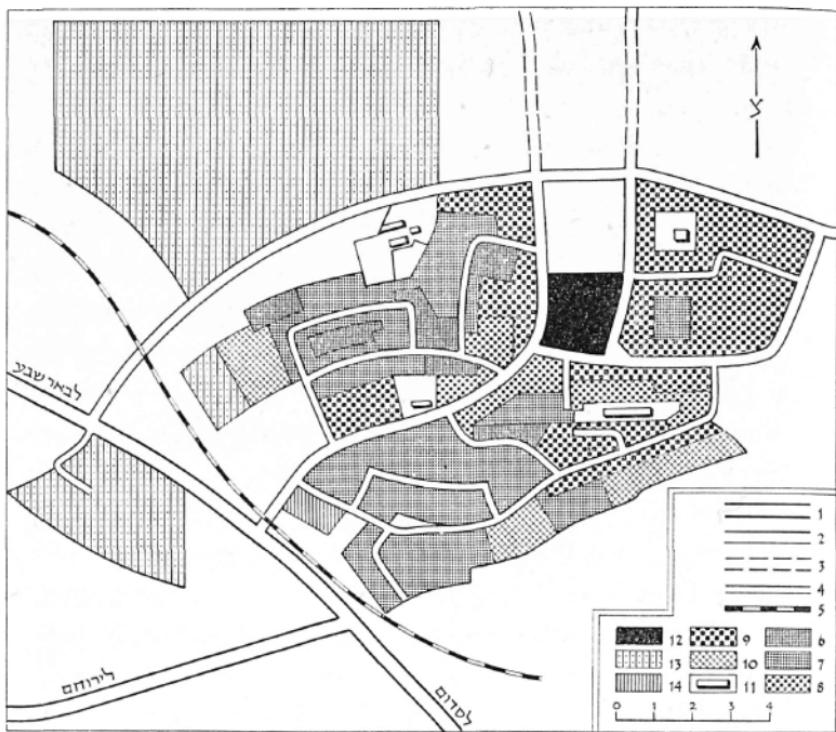
חובי בין ענפים בסיסיים ושאים בסיסיים כמו זה בדימונה הוא אמן היישג חשוב ליישוב בשנותיו הראשונות, אך איןנו מתאים לעיר כdimונה, שאוכף לוטיטה מנטה כבר בקץ 1963 למעלה 13,000 נפש, עיר שהתגברה זה מכבר על חבליה החקלאית הראשונית. לבסוף מן הראי להטעים, שיפיתוח נרחב של ענפי המסחר והשירותים בדימונה לא זו בלבד שיחוק את כלכלת המקום, יוזיל את מחירי הסחורות והשירותים ויצמצם את תלות המקום בבאר-שבע, אלא אף משמש תנאי מוקדם להגשמה התכניות למשך עיר עובדים בעלי רמה טכנית גבוהה, שיועסקו במפעלי האיזור.

לתשומת-לב מיוחדת ראוי ענף כלכלי נוסף בחני דימונה — זה של שירותי התחבורה והתחבורה, שמשקלו אפסי בחתך התעסוקה של העיר. עובדה תמורה היא, שבעיר כdimונה, היושבת על אם-הדרך לים-המלח, למכתשים ולנגב הדרומי, אין עדין אף תחנת דלק אחת. יתרה מזו: העיר אף אינה נהנית כלל מן העובדה, שהיא שוכנת על צומת הכבישים לים-המלח ולאילת, והרי כבישים אלה מהווים עורק תחבורה ראשי למפעל האשלאג ולמפעל הפוסט פאטימי, וכל המטענים הנשלחים דרך נמל אילת והموבאים אליו עוברים בצומת דימונה. גם תנועת התירים בכבישים אלה רבה למדי. והנה, לא הותקנו במקום שירותים כלשהם — כגון: מוסכים, שירותי תדלוק וסיכה, מסעדות ובתי- מלון — אף-כדי אין ספק, שירותים אלה צריכים להרום תרומה חשובה לבסיס התעסוקה של העיר. מן הראי לציין, שתופעה זו של עיר "המנפה את גבה אל הכביש" חייבה לעורר בלב מתכני עיריה הפיתוח מחשבות בדבר מידת היעילות והמעשיות שבקביעת התפקיד של "שירותי דרך" כאחד התפקידים הבסיסיים של כמה עיריה- פיתוח קיימות ומתוכננות.

#### 4. מבנה העיר

שלוש קבוצות-איזור<sup>8</sup> בדימונה, שכל אחת מהן ממלאת תפקיד מוגדר: א. איזור התעשייה (ראה ציור 3). — איזור זה משתרע בקצת המערבי של העיר, לאורך הדרך המוליכה לבאר-שבע. באיזור זה הוקזו למפעלים הקיימים שטחים רחביידים (לדוגמה: ל"כיכון דימונה" הוקצה שטח המשתרע על כ- 600 דונם). ברורו, שעם התפתחות התעשייה במקום יהיה צורך להגדיל במידה-מה את היקף השטחים שיינטו למפעלים השונים, אך

הגיאוגרפיה היישובית של דימונה



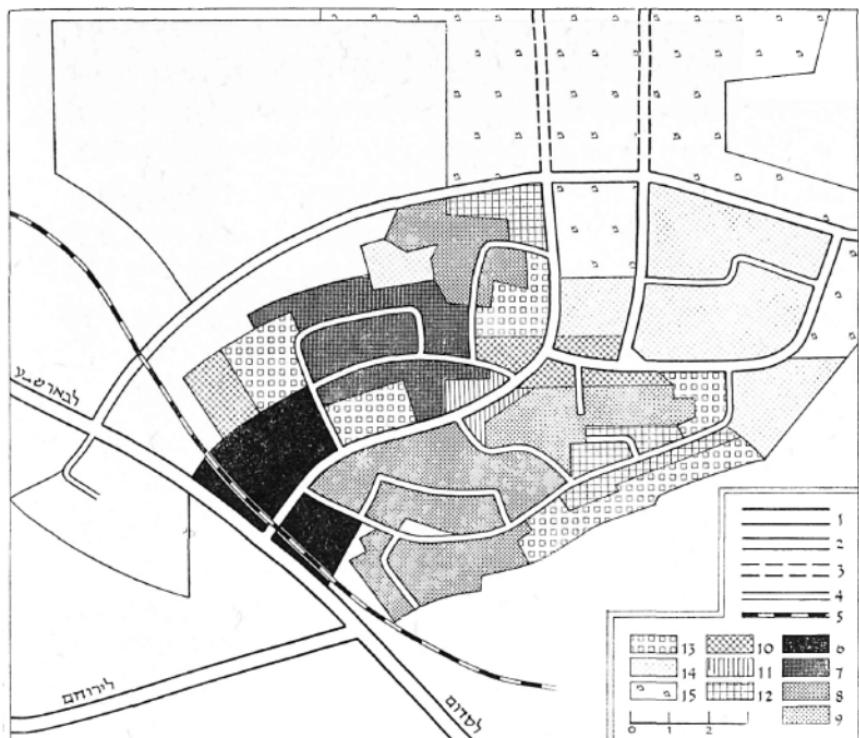
ציור 3

מפה תפקודית של דימונה, 1962

1. כביש ארצי ; 2. רחוב ראשי ; 3. רחוב מתחנן ; 4. רחוב משנה ; 5. מסילת-ברזל מתחננת ; 6. "שיכון-רכבת" ; 7. בתים בעלי קומה אחת, על-פירrob מאבני-קלקט ; 8. בתים בעלי שתי קומות ; 9. בתים בעלי שלוש קומות או יותר ; 10. אזבסטונים ; 11. בתיםפ-ר ; 12. מרנו מסחרי וציבוריו ; 13. איזור-תעשייה ; 14. איזור-מלאכה.
- (קנה-חמיידה 20:1 : קנה חמיידה הקווי ערך ביחידות של מאות מטרים)

עם זאת אין ספק, שמחסור בקרקע לא יהיה גורם מעכב בהתחפתחות התעשייה במקומות. באיזור זה גם תוקם בעתיד חאנת-הרכלבת בקו בא-ריש-בע—אורון, דבר שיקל אף הוא על הרחבת התעשייה בעיר. ריכוז כל שטחי התעשייה בחלק אחד של העיר גם יאפשר טיפול נאות בכל הבעיות הטכניות העוללות להתחזרה במרוצת הזמן, כגון: בעיות ביוב והרחקת שפכים<sup>9</sup>, בעיות שהן אפייניות למפעלי אשפה וצביעה; בעיות זיהום האוויר; וכו'.

9. בעיה זו דורשת היום תיקון דחווף. כרגע זורמים מיהה-בויו משני צדי הכביש



ציור 4

מפת התפתחות השטח הבניי של דימונה

1. כביש ארצי ; 2. רחוב ראשי ; 3. רחוב מתוכנן ; 4. רחוב משוני ; 5. מסילת-ברזל מתוכננת ; 6. שטח שנבנה בשנת תש"ז (1955) ; 7. שטח שנבנה בשנת תש"ז'ו (1955/56) ; 8. שטח שנבנה בשנת תש"ז' (1956/57) ; 9. שטח שנבנה בשנת תש"ח' (1957/58) ; 10. שטח שנבנה בשנת תש"ט' (1958/59) ; 11. שטח שנבנה בשנת תש"ט' (1959/60) ; 12. שטח שנבנה בשנת תשכ"א (1960/61) ; 13. שטח שנבנה בשנת תשכ"ב (1961/62) ; 14. שטח שנבנה בשנת תשכ"ג (1962/63) ; 15. שטח מיועד לבניה.

(קנה-הימידה הקווית ערוך ביחידות של מאות מטרים)

ב. המרכז האזרחי והמסחרי של העיר. — באיזור זה הוקם המרכז המנהלי של דימונה ובו בית-המרעצת, בית-ההסתדרות ובית-התברבות. לידם נבנה מרכזו מסחרי, הכולל כ-20 חניונות ושירותים אישיים. באיזור זה מצויה גם התחנה הסופית של האוטובוסים, המסומנת לעת עתה כנכודתי בואכה דימונה. הם אמנים מתקנים שדרות עצים וחורשה, אך עושים זאת במים דלולים ומכוירים את מבואות העיר.

## הגיוגרפיה היישובית של דימונה

עצירה בלבד, וכן תחנה למוניות-שירותות. בכך-קבע לתחנת-האוטובוסים יוקם במרכז העיר. לאור הנאמר לעיל על מבנה התעסוקה בעיר ברור, שבזמן הקרוב תחול התפתחות ניכרת בענף המסחר והשירותים האישיים ותהייה בנייה אינטנסיבית של בתעשייה, של חניונות ושל שירותים במרכז המסחרי, תכנונו המפורט של המרכז המסחרי יהיה שיקול זהיר בדבר גיוון בתיאר המסחרי, גודל ומידת התאמתם להרגלי הקنية של האוכלוסייה. מן הרואין לשוק, אם אין להקצות שטחים לבני-שוק קבועים, דבר שיש לו יתרונות מסוימים: התאמת להרגליה של אוכלוסייה יס-תיכונית; ריכוז מספר רב של חניונות בענפי-מסחר קרובים, ובקבות זה האגדת האתניות והגדלת המבחר; וכן פיקוח אגניטרייעיל יותר.

מן הרואין להציג, שהמרכז האזרחי והמסחרי הוא אבן-הבוחן למדינת חיותה וערנותה של עיר. כאן מוקד הפעילות, כאן מרכזו חיי הכלכללה, החברה והבידור. כל תכנית-פיתוח צריכה להיות מבוססת על פיתוחו המהיר של מרכזו העיר, כאחד האובייקטים החשובים ביותר. כן יש לדאוג לכך, שצורתו

תהיה נאה, למען ישרה אווירה נאותה של עיר.<sup>10</sup>

ג. שטח המגורים. — היום משתרעים שטחי המגורים על 2,000 דונם, בקירוב. עיון בפתח העיר מעמידנו על העובדה, שרביעי המגורים בניוים מסביב למרכז העיר (ראה ציור 3). עד אמצע שנת 1962 לא הייתה שכונה שהיתה מרוחקת ממרכז העיר יותר מ-800 מ'. מערך זה מייחד את דימונה מערי-פיתוח אחרות, כגון קריית-שםונה, בעלת המערך הקויי או באר-שבע, בעלת המערך הרבי-מרבי המפוזר, המקשה במידה רבה את חיי היום יום של בירת הנגב. בשלב זה של התפתחות העיר אין עדין ייחדות שכנות עצמאיות, ופרט להנויות מכלות וירקות אין כמעט למצואן חניונות או מרכז-

שירותים מחוץ למרכז המסחרי.

ניתן להבחן בדימונה בשלושה—ארבעה טיפוסי-בנייה עיקריים. טיפוסים הדומים מאוד אלה שביטר ערים-הפטוחות ומשקפים את השלבים השונים בתכנון השיכון בישראל (ראה לוחות 1 ו-2).

הטיפוס הראשון הוא זה של בניינים חד-משפחתיים בעלי קומה אחת, הבנויים על-פירrob אבן לקט, וסבבים שטח-ירקע נרחבים, שנועד למשקי

R. E. Murphy, Problems and Prospects of the CBD, *Geogr. Review*, 51, 1961, pp. 588-590; C. Abrams, *Downtown Decay and Revival, Journal of American Institute of Planners*, 27, 1961, pp. 3-10

עור. אין כל התאמה בין השטח התפוס על-ידי בתים אלה לבין גודל האוכלוסייה הגדולה בהם. הטיפוס השני של בתים — ולמוללה של דימונה נבנו בה רק בניינים מועטים מטיפוס זה — הוא זה של "שיכון-הרכבת". אלה בתים ארכיטקטוניים בעלי קומה אחת, ובهم דירות צמודות אחת לשכנתה. כדי לחתך לחושבי הדירות האלה מרחב מגוריים פרטני כלשהו הוקצתה לכל דירה חצר קטנה, שהוקפה בחומה. טיב הבניה של "שיכון-הרכבת" הוא גרווע, ולכנן דומה האיזור לשכונת-עוני ותיקה. הטיפוס השלישי, שאף הוא אינו תופס שטח רב, הוא שכונה של צריפים שוודים, שבכל אחד מהם גרות עלי-פירוב שתי משפחות, צפויים של עלייה גדולה. הטיפוס הרביעי של בניה, החוטפס את המקום הראשוני, הוא במספר דירותיו וחון במספר הנפשות שבוגר, והוא של בניינים רביקומיתיים ורב-משפחתיים. קבוצה זו כוללת בניינים בעלי סגנונות שונים, החל במבנה פשוטה למדי מבוקשים חלקיים, ללא כל גיון ארכיטקטוני, וכלה בבניינים של עיצובם הארכיטקטוני הוקדשה תשומת-לב רבה, כדי לשנות להם צורה נאה ומוגנת. בזמן האחרון המגמה היא לבנות בתים גבוהים יותר — בעלי ארבע קומות במקום שתיים. גם בגודל הדירות עצמן חלה התפתחות חשובה. בעוד שתחילה היו רוב הדירות בגובה 2– $\frac{1}{2}$  מ' בלבד, בגודל ממוצע של 50–65 מ' — נבנו היום גם דירות שטחן 70–85 מ'.

אך בעיות הדיור לממשפחות מ羅בות-ילדים עדין נפתרת עלי-פירוב על-ידי הקצתה שתי יחידות דיור קטנות סמכות.

במסגרת התכננית למשור עובדים שייטסקו במינהל ובאנדרה במפעל דימונה וסביבתה הקצתה העירייה שטח של 200 دونם להקמת בתים חד-משפחתיים בגודל של 120 מ'. אך טרם הוחל בהוצאה של חכנית זו אל הפועל. בזמן האחרון נעשית בנית הבתים בעלי קומות רבות כמעט אך ורק בדרך המיכון, בשילוב שיטות-בנייה טרומיות. בנוף העירוני בישראל מוחזה בלתי-רגיל הוא לראות "עיר" של כ-25 מונופי-ענק, המופעלים בבניינה של עיר. מכיוון זה מעיד על קצבי-הבנייה הקדחתני האפניי לדימונה, אך עם זאת הוא מציבע גם על מצב התעסוקה בעיר, שבו הביקוש לעובדים בענפי התעסוקה הבסיסיים עדין כה גדול עד שיש הכרח להעסיק מספר מינימאלי של פועלים בענף הבנייה. הוואיל ובdimונה אין מספר מספיק של מומחים ומנהלים בעבודה, באים חלק מהם מערימים אחרות לימאות-החול.

עיר הבנית באיזור מדברי — הכרח הוא לגוזן את נופת. ואכן, מתכני

## הגיאוגרפיה היישובית של דימונה

העיר שקדו על בעיה זו כבר בשלבי הבניה הראשוניים: בדורות-מערבה של העיר ניטה חורשה גדולה, המשתרעת על שטח של 300 דונם, בקירוב. חורשה זו הייתה תהילה בטבעת-העצים המתוכננת סביב העיר, שטורתה להפחתה במדתימה את כמות האבק החדר אל העיר בעת סופות-החול, ואולי אף לרסן במקצת את עצמת הרוחות. אך ההורשתה, אפקט-פוי שהיא מושקית במי-הביב של העיר, זומחת באוטו קצב אטי האפניי לכידן לגידול עצים באיזור צחיה, ולמעשה אינה ממלאת את התקנות שתלו בה. נראה, שגד בעתיד לא תהיה לטבעת-העצים המתוכננת השפעה רבה על שיפור מזג האוויר.

בתהום העיר עצמה מועטים עדין גינוח-הנוי והעצים. הדבר מובן לאור הממדים הגודלים של האופוטראנס-פיראציה באיזור צחיה, דבר הדורש כמויות גדולות של מים להשקיית גני-הנוי. נראה, שהדרך היחידה לעודד את תושבי העיר לטפח גינוח-גני היא תמייה עירונית או משלנית, או פיתוח גנים ציבוריים על-ידי העירייה עצמה.

מהתגבשות דפוסה התפקידים של דימונה, ובעיקר של רבעי המגורים, ניתן להסיק מסקנות מרוחיקות-ילכת לגבי תוכנון של עיר-יפתחה. בשלב הראשון תוכנוו שכונות עם משקיע-וזע, "שיכון-רכבת" או בתים בעלי קומה אחת, שהמשותף להם הוא פיזורם הרוב. כתוצאה ישירה לכך גדל שטח העיר במידה מופרזת, דבר שהכביר על הנטיונות לגבות את העיר ליחידה אורי-GANIT. בשנים האחרונות המגמה היא הפוכה: בניית צפופה של בניינים בעלי קומות רבות, דבר שנייתן לעמוד עליון היטב מתוך השוואה בין ציריים 3 ו-4. יתרונה של בניית זו לא רק בהקלת הקשר העירוני, אלא גם ביצירת אוירה של עיר מוגבשת מול מרחבי המדבר. ואכן, למגמה זו של בניית ניתן ביטוי נועז בתכנון המקורי של העיר ערד, שהוא מבוסס כולם על בניית צפופה של בתים בעלי קומות ורבות.

תכנון זה הולם יפה את הדפוס הכללי של יישוב באיזור צחיה, שאפיינית לו הבנייה הצפופה, כפי שמצוות הדוגמאות הרבות, הן מן העבר והן מן הווה, כגון ערי הנגב הצפוני במחצית הראשונה של האלף הראשון לספה"נ ועריו נאות-המדבר של היום באזורי הצחיחים למייניהם.<sup>11</sup>

11. ניתוח מסווה של מגמות התפתחותן של עיר-היפותזה בנגב הצפוני — ראה: ד. עמרן וא. שחר, עיר-היפותזה בנגב המדברי, ספר אילם, האברת לחקרת ארץ-ישראל ועתיקותיה, ירושלים תשכ"ג, עמ' 257—269.

### סוף דבר

בפרק זהמן שחלף בין הבנת המאמר לדפוס לבין פרטומו הושיפה דימונה להתחפתה בקצב מהיר. חלק מבעיות-הגידול של העיר שנדרנו לעיל החלו לבוא על פתרונו. בייחוד בולטות התופעות הבאות: (א) בשנת 1963 הוחל בהרחבת הבסיס הכלכלי של העיר, על ידי הקמת מפעלים קטנים בענפי-המתקנת. (ב) רמתם הנמוכה של שירותיהם מטהר, שפגעה בכושר-ה��פתחותה של העיר, עלתה במידה ניכרת עם פתיחת הסופרמרקט הראשון במקום. אין כל ספק, שבקבוקות פתיחת הסופרמרקט תחול עלייה גם בשאר שירותי-המסחר בעיר, ובכך יסולק אחד המכשולים העיקריים להשתקעויות אוכלוסייה בעלת רמה טכנית ומצוותית גבוהה. (ג) דימונה החלה לגולות את יתרונות מיקומה על דרך ראשית בישראל. הוחל בבניית מלון, שיוכל לספק שירותי-דרך לתיירים למרחבי מדביה יהודה והנגב הצפוני וללאה הרוצים להתאכטן בעיר.

התפתחות העיר בשנת 1963 מעידה על מאמצים רציניים להתגבר על הקשיים שהפריעו לתחילה-גידולה הנמרץ של דימונה.