

מסילות ברזל בארץ הגליל ובשוליה

מאת יאיר ספרן ותמיר גורן

רקע

ב-1 במאי 1900, הכריז הסולטן התורכי עבד אל-חמיד השני על בניית מסילת ברזל מדמשק אל הערים הקדושות בחגי'אז. המסילה נועדה בעיקר להקל על עולי הרגל בביצוע מצוות החאגי – העלייה לרגל שכל מוסלמי מאמין חייב בה. במקביל לבניית מסילה זו עלה גם הצורך בחיבור לחוף הים התיכון, משלוש סיבות:

- 1) קשר מסילתי לעולי הרגל שהגיעו בספינות מרחבי הים התיכון.
- 2) הצורך בהעברת הציוד הנדרש להנחת המסילה הראשית, שהובא באוניות משא מאירופה.
- 3) חיבור נוח ומהיר ליצוא תוצרת החורן, שהיה אחד מאסמי התבואה של האימפריה.

החל משנת 1895 פעל קו רכבת בין ביירות לדמשק, ואולם הצרפתים, ששלטו בנמל בירות ובמסילה מדמשק למז'ריב, היקשו על העות'מאנים את השימוש בקו ובנמל. חיפה הועדפה על פני עכו, בשלהי המאה התשע-עשרה, בשל ירידת מעמדה של האחרונה. הכריעו יתרונותיה הכלכליים של חיפה ומיקומה הגיאוגרפי כנמל עמוק מים לאוניות קיטור. הסתעפות בת 161 קילומטרים, מדרעא (אדרעי) שבעבר הירדן המזרחי דרך נהר הירמוך, עמק הירדן ועמק יזרעאל בואכה חיפה, הולידה את קו הרכבת שכונה בתקופת המנדט "רכבת העמק".

חנוכת קו מסילת ברזל ב-1905, בין חיפה לדמשק היווה את סופה של דרך חתחתים שראשיתה בשלהי המאה התשע-עשרה וסיומה בתחילת המאה העשרים. פרק מרתק הוא סיפור הענקת הזיכיון לבניית המסילה, כפי שהשתקף בעיתונות העברית בת התקופה.

1882 - הזיכיון הראשון

איזכור ראשון לכוונה לבנות קו מסילת ברזל מדמשק למפרץ חיפה אנו מוצאים בשנת 1882, כשקבוצת יזמים ערבים, בראשות משפחת סורסוק, קיבלה את הזיכיון להנחת מסילת רכבת מעכו לדמשק. הרעיון היה טוב, אולם לא הגיע לכדי מימוש. בעיתונות העברית מאותה תקופה לא נמצאה שום התייחסות לזיכיון של משפחת סורסוק, כנראה משום שלא הגיע לשלב ביצוע.

1890-1903 הזיכיון השני

עיתון *חבצלת* משנת 1889 הביא פרטים ראשונים על פרסום הזיכיון השני:

... "מוטראן איפענדי וחבריו מבקשים רישום מאת הממשלה הרוממה לבנין מסילת ברזל מעכו לדמשק. ולפי דברי מכה"ע היו"ל [מכתב העתים היוצא לאור] בעיר הבירה יש את נפש הממשלה

למלא בקשתם, אך מפני כי עוד חברה אחרת דרשה רשיון כזה, נמסרו שתי הבקשות לקומיססיאן [ועדה] מיוחדת בבית מועצת שר המלחמה לחות דעתם למי משתי החברות האלה משפט בכורה"...

במאי 1890 הוחלט להעניק ליוסף אליאס, ערבי נוצרי מבירות, את הזיכיון לבניית המסילה. מתוך רצון להבטיח מימון למימוש המיזם, התקשר אליאס עם היזם האנגלי פילינג (J.R. Pilling) ויחד ייסדו את "חברת מסילת הברזל הסורית-עות'מאנית" - "Syria Ottoman Railway Company" (להלן: "חברת מסילת הברזל").

בעיתון *חבצלת* משנת 1890 הופיע הדיווח הזה:

... "הוד מלכותו הסולטאן יר"ה [ירוס הודו] הואל לתת רישיון כמאמר המלך מיוחד, לבנית מסילת ברזל מעכו לדמשק, דרך חיפה באניאס וחרן. בעל הרישיון הוא האדון הנכבד יוסף אליאס אפנדי מביירוט, והנותן כסף למלאכה הזאת הוא האדון פיללינג, בריטי עשיר העומד בראש חברת עשירים מארץ בריטניא אשר השלישו באוצר הממשלה עשרת אלפים לירא שטערלינג לקיום התנאים. במשך שישה חודשים, מיום נתינת הרשיון, עליהם להתחיל במלאכה הזאת ולכלותה במשך שנתיים. אורך המסילה מעכו לדמשק היא מאה ושמונים קילאמעטער ועם מסילות צדדיות אשר יבנו לבאניאס, ויתר הערים הנזכרות, תעלה למאתים ושמונים קילאמעטער. זכות הנאה מהכנסת המסילה ניתן לבעלי הרישיון למשך תשעים ותשע שנים"...

בידיעה זו מצוין גם שמה של העיירה "בניאס", ולא ברור ממנה האם הקו הראשי היה אמור לעבור דרך המקום, או שמא היה זה קו צדדי שתוכנן לצאת מבניאס ולהתחבר לקו הראשי בהתפצלות לכיוון החורן.

שלושה חודשים מאוחר יותר באותה שנה דיווח *חבצלת*: "...מהנדסים בריטאניים באו לחיפה ביום השמונה ועשרים לירח יולי החולף [ט' באב תר"נ] ויגשו למלאכה למד את המסילה אשר חברה בריטית אומרת לבנות מחיפה לדמשק"...

בעיתון *המגיד* משנת 1890 פורסמה כתבה המבטאת את התקוות הגדולות שתלו המתיישבים היהודים ב"מרכבות הברזל":

[...] "מושב יהודי חדש נוסד בימים אלה בקרבת ראש-פינה על יד הירדן אצל המעברות הנקראות בפי הערבים "גשר בנות יעקב" [...] ועוד יתרון גדול למקום ההוא, כי הוא פינה יקרה לסחר הארץ כי שם המעברה המחברת את סחר דמשק עם סחר א"י. גם בית נתיבות אשר יבנה פה בקרוב למסלת הברזל יגדיל את כבוד המקום [...] ועל אודות המסילה אשר תצא מחיפה ותעבור על פני עכו, טבריה וחורן עד דמשק נתן הרשיון מאת הסולטאן עתה מקרוב ועל עושי המלאכה לכלותה לשנתיים וחצי. כבר החלו סוללים אנגלים לעבור בארץ, עבור ונטה קו והציב ציונים למעשה המסילה וזה מקרוב עברו גם על "ייסוד המעלה" וילינו שם ויתוו להם את המקום ויועצו לבנות בית נתיבות גדול על יד המעברה, וכן יהיה המקום לראש פינה בהיותו מעמד ומעבר למרכבות הברזל העוברות הנה והלום בין חיפה ודמשק"...

*הכוונה – למושבה משמר הירדן (העורך)

תקוות רבות תלו המתיישבים במסילה שתביא להם רווחה כלכלית: [...] "והמושב הדל והקטן הזה יהיה, ברצות ה', לעיר יהודית אשר לא במסכנות יאכלו לחם...". המשפט - [...] "לבנות בית נתיבות גדול על יד המעברה, וכן יהיה המקום לראש פינה בהיותו מעמד ומעבר למרכבות הברזל [...]" - מחזק את ההשערה כי כוונת המתכננים הייתה לעלות לגולן דרך צפון בקעת החולה. חברת מסילת הברזל התחילה בעבודתה בתנופה רבה. המהנדסים תכננו את המסלול והסוללים הספיקו לבנות כשמונה קילומטרים של סוללה מחיפה ועד למבואות קיבוץ יגור של ימינו.

בעיתון *חבצלת* משנת 1892 התפרסמה כתבה שכותרתה: "מסלת הברזל עכו-דמשק". היא יוחדה להיבט הכלכלי של המסילה שתרומתה הצפויה להתפתחות הארץ תוארה כחזון נשגב והרה חשיבות:

[...] "בחק המסלה הזאת העתידה להבנות הוטל גודל סחר כל הארץ. אדמת עמק הבשן תוציא עתה לערך 200,000 טאן חטים מדי שנה בשנה, וחלק גדול מזה יובילו על דבשת גמלים לעכו וחיפה. ערך כל התבואות המוצאות דרך שני החפים האלה הוא 125,000 טאן. אם נתן אל לב לחשוב כי ע"י מסלת הברזל תמעט זמן ההובלה מפנים הארץ להחפים מן 75 שעות עד 7 שעות ושכר ההובלה ירד עד כפי שליש מאשר הוא עתה וגם כי אדמת המישור אשר המסילה תרוץ עליה, הלא קרוב לודאי כי תסיר בגדי אלמנותה מעליה ותוסיף ותרבה לתת את יבולה בעתה ובמדה מרובה" [...].

בחודש דצמבר 1892, כשנתיים וחצי לאחר קבלת האישור, התקיים בחיפה טקס הנחת אבן הפינה למסילה. האיחור בהנחתה נבע בעיקר מהתנכלות של בעלי הזיכיון הצרפתי בקו בירות דמשק. וכך סופר ב *חבצלת* משנת 1892:

"...ביום השלשה עשר לירח דעצעמבער, הונחה בעיר הזאת [חיפה] לרגלי הר הכרמל, אבן הראשה לבנין מסילת ברזל ממנה לדמשק. הגבירה פיללינג אשת ראש החברה אשר קבלה הרשיוס לבנין המסילה הזאת, נתכבדה להניח את האבן בפני שר הפלך. כל פקידי הממשלה והמון אדם רב כחמשה עשר אלף אשר נאספו אל המקום ההוא. אחרי הנחת האבן, עשו מנהלי חברת הבונים משתה גדול לשרי הממשלה ונכבדי העיר וסביבותיה"...

גם גורלה של "חברת מסילת הברזל" לא צלח, והעבודה עליה התקדמה לאיטה. עד לסוף שנת 1898 לא נמצא בעיתונים מידע חדש על אודותיה, אך תקופה זו תוארה מאוחר יותר בעיתון *חבצלת* משנת 1899 כך: "...מסילת הברזל מחיפה לדמשק אשר הוחלה להבנות לפני שנים אחדות, ע"י חברה אנגלית, ומלאכה שבתה מפני חסרון כסף, שבה להבנות עתה על ידי החברה ההיא בעצמה והיא תעבור על בית שאן (בייסאן) אשר על שפת הירדן, ואשר היא עתה אחוזת אוצר פרטי אשר להוד מלכותו הסולטאן יר"ה"...

כל ניסיונות החברה לגייס הון נוסף ולהשלים את המלאכה, מעבר לשמונת הקילומטרים שנבנו, עלו בתוהו.

השיקול שהנחה את היזמים הפרטיים, משפחת סורסוק ואת "חברת מסילת הברזל" בהנחת המסילה היה מסחרי וכלכלי, והתבסס בעיקר על האפשרות לייצא לאירופה את יבול התבואה מהחורן באמצעות העברתו ברכבת לנמל בים התיכון. העלות של דרך זו הייתה אמורה להיות נמוכה בהרבה מזו של הובלה באמצעות גמלים. בספרו של לורנס אוליפנט "חיפה - כתבות מארץ-ישראל", נאמר:

[...] "מתוך הדברים שאמר לי מר סורסוק עצמו לפני שבועות אחדים. לדבריו, ההוצאות הכרוכות רק בהעברת היבול השנתי מאדמותיו לחיפה ועכו מסתכם בחמישים אלף דולר לשנה. הוא אמר דברים אלה, כשביקש לתאר את הנחיצות במסילת ברזל שתחצה את העמק, כדי להזיל את מחיר ההובלה. דבר שגם הסולטאן מעוניין בו, מאחר שגם הוא, כאמור, בעל שטחי-קרקע עצומים באזור [...] שעה שאני כותב דברים אלה מתחילים המהנדסים במדידתו ובדיקתו של התוואי למסילה זו..."

בשנת 1879 הגיע ארצה לראשונה לורנס אוליפנט, חובב ציון, שהחל להתעניין בשאלת ארץ-ישראל ובאפשרות של התיישבות יהודית בה כדרך לפתרון בעיית היהודים במזרח אירופה. במהלך סיוריו בארץ הגיע למסקנה שארץ הגלעד (עבר הירדן המזרחי) היא המקום המתאים ביותר לכך. בתוכנית שהגה בשם "ארץ הגלעד" הציע גם בנייה של מסילת ברזל מחופי הים התיכון לגלעד. הוא עשה זאת בשל הכרתו בתרומה החשובה של מסילות הברזל באנגליה ובאירופה להתפתחות הכלכלית של האזורים שבהם הונחו.

בשנת 1882 שכן לורנס אוליפנט, במושבה הגרמנית בחיפה. במתן הזיכיון הוא ראה שלב חשוב בהתגשמות חלומותיו לפיתוח ארץ-ישראל והגלעד. בשכנות לו התגורר הטמפלרי גוטליב שומאכר שבא לארץ כנער צעיר עם הוריו שהיו ממייסדי המושבה. בשנת 1881, עם סיום לימודיו בבית הספר הגבוה בשטוטגרט, שבו למד הנדסה וארכיטקטורה, חזר ארצה. את אחת מעבודותיו הראשונות קיבל מחברה מבירות: התוויית מסלול למסילת ברזל מחיפה לדמשק.

איזכור השם "בניאס" בכתבות שהופיעו בעיתונים *חבצלת* ו*המגיד* מחייב אותנו לענות על שתי שאלות:

1. באיזה תוואי חשב שומאכר להעלות את המסילה לכיוון החורן? תוואי זה היה חייב לעבור מצפון ל"מעברות הירדן"* דרך אזור הבניאס, בהתאם לכתוב.

2. מה הייתה הסיבה שמייסד פחה, שקיבל עליו את ניהול הנחת קו מסילת הברזל החיגי'אזית, ושהעמיד את הסעיף לחיפה בשנת 1903, לא השתמש בתכנון שהוצע על ידי שומאכר ובחר בתוואי אחר?(עמק נהר הירמוך – להלן)

על תוכניתו של שומאכר להעביר את המסילה דרך הבניאס לא נמצא כל מידע, למעט שני איזכורים. בביטאון "הרכבת" צוינו שני האתרים "חצביה" (Hasbeiyeh) ו"בוסרה" (Bosrah), שממזרח לעיר דרעא. נותר רק לשער מה היה התוואי שעליו חשב שומאכר:

1. מאזור הבניאס על שיפולי נחל סער. ברוב התקופות ההיסטוריות עברה הדרך מצידון לדמשק דרך תל דן, ומשם עלתה דרך נחל סער לגולן. (היום עובר בתוואי זה כביש בניאס – מסעדה)

2. מאזור הבניאס, על שרידי דרך רומית העולה במקביל לכביש העכשווי בניאס-מסעדה, מצדה הדרומי של הדרך.

3. * הכוונה לגשר בנות יעקב (העורך)

4. מאזור הבניאס לאורך ציר הנפט של ימינו, ומשם ממערב לכפרים עין פיט וזעורה ולחירבת סכיד.
5. ממזרח לקיבוץ שמיר של ימינו, צפונה, דרך נחל רחום, ומשם מזרחה לכיוון קלע וחרכת סכיד.
6. מגילבינה לכיוון עינת א-שמליה, עין מרזוק ומזרחה.

קיימת עוד אפשרות אחת, שאינה עונה על המצוין בכתבות שבעיתונים אבל אוליפנט התייחס אליה, והכוונה לוואדי סמכ (באזור עין-גב) ומשם לדרעא. על דרך זו כתב אוליפנט בספרו:

[...] "המסילה תעבור גם על פני נהר זה (הכוונה לירמוך), ואחר כך תעשה דרכה בשפלה הפורייה, העשירה בסחף, שאורכה כחמישה מילין ורוחבה כארבעה מילין, עד למרגלות הרכס הצופה אל חופו המזרחי של ים-טבריה. מכאן יצטרך קו המסילה לטפס כדי שלושת אלפים רגל, על פני דרך של חמישה-עשר מילין. זו בעיה הנדסית..."

מאחר שלא נמצאו מפות או מסמכים, כל תשובה תהיה טובה.

מה הייתה הסיבה לכך שמייסנר פחה קבע את הירמוך כפתרון מועדף בבואו לתכנן את מסילה לכיוון הגולן, למרות הבעיות ההנדסיות הקשות - חציבת מנהרות והנחת גשרים - שעמדו בפניו?

הנחתנו היא שהמניעים לסלילה מצד משפחת סורסוק - אוליפנט ושומאכר מזה ומייסנר פחה מזה - היו שונים.

היזמים הראשונים חשבו על רכבת רגילה, להובלת נוסעים ומשאות, שהייתה אמורה להעלות לחורן בעיקר נוסעים ולהוביל את התבואה לנמלים במסלול היורד, ואז עיקר המאמץ שלה הוא בבלימה. מכך נגזר תכנון של קו עלייה בעל שיפוע מתון שהתאים לרכבות של אותם זמנים, ושבנייתו לא חייבה פעילויות הנדסיות יקרות שהיו עלולות להפוך את ההפעלה ללא כדאית.

בניגוד לכך, רצה מייסנר פחה רכבת שתעלה משאות כבדים - אדנים ופסי ברזל - לשם הנחת המסילה מדמשק לחיגיאז. הדבר חייב אותו לתכנן את העלייה בנתיב שיש בו אספקת מים רצופה לדודי הקטרים בכל עונות השנה. בשאר הנתיבים שצוינו לעיל, זרימת המים היא עונתית, מה שהיה מחייב מילוי מים פעם אחת בלבד, לפני תחילת העלייה. לכן בחר בנתיב שחייב אמנם מאמץ הנדסי גדול - בעזרת מבנים מלאכותיים, חציבה, בניית מובילי מים, מנהרות וגשרים, לפתרון בעיית השיפוע - אבל היה משופע במים מהירמוך לאורך כל שלבי העלייה. בנוסף - תוואי העלייה במעלה הירמוך הוא בעל שיפוע מתון בהרבה מן התוואים האחרים - עובדה בעלת משמעות קריטית לרכבות הקיטור של אותה תקופה. (העורך)

1903-1905 - הביצוע

בעקבות הכרזתו של הסולטאן עבד אל-חמיד השני, ב-1 במאי 1900, על הקמת הקו בין דמשק לחיגיאז, ולנוכח הניסיונות שלא צלחו לבנות את הקו על ידי יזמים פרטיים, החליט הסולטן כי הממשלה

העות'מאנית היא שתבנה את הסעיף לחיפה. הביצוע הוטל על היינריך אוגוסט מייסנר (Meissner), שנודע בכינוי מייסנר פאשא, מהנדס רכבות גרמני שהיה בעל ניסיון רב בבניית מסילות ברזל ברחבי האימפריה העות'מאנית. עד תחילת שנת 1903 התנהל המשא ומתן עם חברת מסילת הברזל על החזרת הזיכיון לממשלה העות'מאנית. העיתון *חבצלת* דיווח בשנת 1903, זמן קצר לאחר העברת הזיכיון מחברת מסילת הברזל לממשלה העות'מאנית, כך:

... "מחיפה מודיעים כי הואלי מושל מחוז ביירוט ואתו רבים מפקידי הממשלה באו אל העיר ההיא לבקר את מסילת הברזל חיפה דמשק הנבנת עתה על הוצאות הממשלה הרוממה, וכבר כלה מלאכת הבניין בשטח חמשה ועשרים קילאמעטער"...

בעיתון *המגיד* משנת 1903 צוין: "בקרוב יגמר בנין המסלת הברזל החדשה מעיר חיפה, אשר על חוף הים ועד ים כנרת. אורך המסילה ששים מיל".

ב-15 באוקטובר 1905 נערך בשטח תחנת חיפה טקס חגיגי לחנוכת המסילה.

הערת המערכת: על גאונותו ההנדסית של "מייסנר פחה", שניהל את בניית מערכת המסילות הנזכרת במאמר זה, תעיד העובדה הבאה: בין השנים 1903 – 1905 ביצע מייסנר, כמהנדס ראשי ומנהל הפרויקט, בניה של כ-1,600 ק"מ מסילה – מדרעא שבסוריה למדינה שבערב הסעודית (המסילה החיגיזית) וכן את מסילת העמק מחיפה לדרעא. 1800 קילומטר של מסילות ברזל בשנתיים!

בסוף שנות המאה עשרים, ביצעה חברת רכבת ישראל שדרוג של מסילת הרכבת בנחל שורק, כ-45 ק"מ, ומשך הביצוע היה כ-6 שנים!