



חמת גדר -
מבנה מגורי
עובדי הרכבת
תיק תיעוד

מרץ 2013

מדידות: מודדי טבעון שרותי הנדסה בע"מ

דו"ח הנדסי:

המזמין: המועצה לשימור אתרים

RUTH LIBERTY-SHALEV Architecture & Conservation
18 KADIMA ST. HAIFA 34383 rlshalev@gmail.com

רות ליברטי-שלו אדריכלות ושימור
קדימה 18 חיפה, 34383 טל 04-8360332 פקס 04-8361604 FAX

מסמך זה הוכן על פי הנחיות מינהל תכנון משנת 2008 להכנת תיקי תיעוד, ובהזמנת המועצה לשימור אתרים.

המזמין: המועצה לשימור אתרים

הכנת סקר התיעוד: אדר' רות ליברטי-שלו

אדריכלית אחראית: אדר' עדי הר-נוי

אדר' הדר יונה

צבא ניקולא

אדר' ענת ברלוביץ

אדר' נעה מרקביץ

מדידות: מודדי טבעון שרותי הנדסה בע"מ

מדד: משה מריין

שירטטה: מאיה

דו"ח הנדסי: אינג' יעקב שפר

צילומים ומסמכים היסטוריים: ארכיון רכבת ישראל, המרכז למיפוי ישראל, גנזך המדינה, הארכיון הציוני, ארכיון הגולן

תודות מיוחדות:

לרז עפרון ממינהל שימור ברשות העתיקות על החומר הרב שהעביר לנו

ליערה שאלתיאל ומיכל רטנר ממינהל שימור ברשות העתיקות על החומר הרב והמועיל שאספו והנגישו בסקר חמת גדר בשנת 2011.

לאמיתי שלם מקיבוץ מבוא חמה

למאיר שפירא חוקר רכבת העמק

לגיל ממשרד מושלי-אלדר

לאנדריאה מחמת גדר על האירוח במקום

תודה מיוחדת לחן מלינג מארכיון רכבת ישראל, שכמו בתיקי תיעוד קודמים, עזר במסירות בחיפוש חומרים בארכיון

ותרם להכנת תיק זה מהידע האישי הרב שלו בנושא רכבות.

ולכל האחרים שהתלהבו, היפנו, העירו, תרמו ותמכו באיסוף המידע המובא כאן.

מבנה מגורי עובדי הרכבת הוקם בתחילת המאה ה-20 כחלק מתחנת הרכבת באל-חמה, לאורך שלוחת המסילה החיג'אזית בין חיפה לדרעא.

בניגוד לתחנות האחרות לאורך מסילת "רכבת העמק", החל מסוף שנות ה-20 עברה תחנת אל-חמה לידי חברת הרכבות הצרפתית שפעלה בסוריה (Chemin de Fer de Hedjaz).

במנהלת הרכבת המנדטורית (Palestine Railways) אבד הקשר עימה, והתחדש רק בשנת 1967, עם כיבוש הגולן, עת עברה תחנת אל-חמה לשליטה ישראלית.

בשל האמור לעיל, וכיון שארכיון רכבת המנדט (המצוי היום בארכיון רכבת ישראל) הוא המקור העיקרי למידע שיש בידינו היום על ההסטוריה של הרכבות בארץ, קיים חסר באינפורמציה הנוגעת לתחנת אל-חמה.

אחת ממטרותיו של תיק תיעוד זה, מעבר לתיעוד מבנה מגורי עובדי הרכבת, הינה לשפוך אור על תחנת הרכבת אל-חמה בהקשרה ההיסטורי-סביבתי, ולהשלים במעט את תיעוד קטע המסילה מחיפה לדרעא שנמצא כיום בתחומי מדינת ישראל.

הכנתו של תיק התיעוד הסתייעה ונסמכה על מידע שנאסף במסגרת סקר חמת גדר שהוכן על ידי מינהל שימור רשות העתיקות בשנת 2011.

הסקר קיבץ מידע היסטורי-פיזי מקיף בנוגע המבנים ההיסטוריים בחמת גדר, ביניהם גם מבני תחנת הרכבת, ושולב במלואו כנספח שימור בתכנית ג/20221 לאתר הנופש חמת גדר העומדת כיום לפני דיון לקראת הפקדה במועצה הארצית לתכנון ובניה.

תיק תיעוד זה מתבסס על נתוני נספח השימור ומתעד באופן פרטני את מבנה מגורי עובדי הרכבת.

על פי הנתונים שבידינו נראה ברור שבתקופות בהן היתה במקום תחנת רכבת פעילה, שימש המבנה למגורי צוות תפעול התחנה.

עם זאת, בשל היעדר מידע מספק לגבי זהות דייריו של המבנה (האם היו אלה מסילאים? הקוון? מנהל התחנה?) הוחלט לקרוא למבנה 'מגורי עובדי הרכבת' ולא 'מגורי המסילאים', כפי שמופיע במסמכי הרכבת משנת 1928 (ראו לדוגמא עמ' 3.21).

מבנה התיק הינו כדלקמן:

פרקים 1-2 בתיק תיעוד זה מספקים מידע כללי וסטטוטורי על האתר וסביבותיו.

פרק 3 סוקר את הרקע ההיסטורי-תרבותי של מבנה מגורי עובדי הרכבת בהקשר למתחם תחנת הרכבת, אתר מרחצאות חמת גדר, מסילת הרכבת החיג'אזית, והאיזור הגיאוגרפי-פוליטי סביבם.

פרק 4 מתמקד בתייעוד פיזי-אדריכלי של המבנה וכולל תיעוד צילומי של המצב הקיים, תכניות מצב קיים ותכניות משוחזרות.

פרק 5 מוקצה לסקר הנדסי שיושלם ויצורף לחוברת זו בהמשך.

פרק 6 מוקדש להסקת מסקנות, הערכת המשמעות התרבותית של מבנה מגורי עובדי הרכבת והמלצות ראשונית לשימור (פרק 6).

תיק תיעוד זה הוכן בהזמנת המועצה לשימור אתרים ובתיאום עם הנהלת אתר הנופש חמת גדר.

התיק הוכן על פי הנחיות מנהל תכנון משנת 2008, ובליוי מר אורי בן ציוני, נציג המועצה לשימור אתרים בצפון.

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל 3A, כפי שמוגדר בקבצי ה-PDF.

© כל הזכויות שמורות לרות ליברטי-שלו - אדריכלות ושימור. אין לעשות שימוש כלשהו במסמך זה ו/או חלקים מתוכו ללא אישור מפורש מהמחברת.

פרק 1: **נתונים כללים**

עמ' 1.1-1.3

פרק 2: **נתונים סטטוריים**

עמ' 2.1-2.8

פרק 3: **רקע היסטורי תרבותי**

עמ' 3.1-3.46

פרק 4: **תיעוד אדריכלי**

עמ' 4.1-4.53

פרק 5: **סקר הנדסי**

פרק 6: **הצהרת משמעות ומסקנות**

עמ' 6.1-6.5

פרק 7: **נספחים**

עמ' 7.1-7.7

1. אביגד, נ. (1987), **זכרונות מחפירות בית-הכנסת בחמת-גדר בשנת 1932**, אריאל - כתב עת לידיעת ארץ-ישראל: רמת הגולן, 50-51, ירושלים.
2. אילן, צ. (1967), **משוט בארץ. טיולים באיזורים משוחררים**, הוצאת מפעלי תרבות וחינוך בע"מ, תל אביב.
3. בן אריה, י. וברטל, י. (1983), **ההיסטוריה של ארץ-ישראל בשלהי התקופה העות'מנית (1799-1917)**, כרך שמיני, בית הוצאה כתר, ירושלים.
4. בן-פורת, י. (1999), **בעיות המים בין ארץ ישראל לסוריה במבט של 80 שנה**, מים והשקיה, גיליון 394, עמ' 19-24.
5. ברור, מ. (1995), **גבול ישראל-ירדן**, ירדן ואתריה - גיאוגרפיה והיסטוריה קדמונית, אריאל - כתב עת לידיעת ארץ-ישראל, 107-108, ירושלים.
6. הירשפלד, י. (1994), **חמת גדר ומרחצאותיה**, רשות העתיקות.
7. וילנאי, ז. (1948), **מדריך ארץ-ישראל**, הוצאת "תור"-ארץ ישראל, ירושלים.
8. לביא, ב. (2001), **אל חמה, היסטוריה שנשכחה**, אריאל - כתב לידיעת ארץ-ישראל, 147-148, ירושלים.
9. סופר, א. (2006), **המאבק על המים במזרח התיכון**, הוצאת עם עובד, תל אביב.
10. ספרן, י. וגורן, ת. (2006), **רישיון לבניין מסילת ברזל**, עת-מול 185, יד יצחק בן צבי, ירושלים.
11. סוקניק, א.ל. (1935), **בית הכנסת העתיק בחמת גדר (סקירה מוקדמת)**, קובץ, החברה העברית לחקירת ארץ-ישראל ועתיקותיה, ירושלים.
12. פיק, פ. (1979), **מייסנר פחה: חלוץ הרכבות בארץ-ישראל ובשכנותיה. האיש, מסילותיו וקורותיהן**, קתדרה לתולדות ארץ-ישראל ויישובה, כרך 10, ירושלים.
13. פלקוב, א. (1992), **מאה שנה לרכבת בארץ ישראל**, רכבת ישראל, תל אביב.
14. קוטרל, פ. (2008), **ישרו בערבה מסילה**, רכבת ישראל, תל אביב.
15. קליאוט, נ. (2000), **מעט מים ושותפים רבים במערכת הירדן-ירמוך עבר ועתיד - חלק ראשון**, מים והשקיה, גיליון 410, עמ' 14-18.
16. רות, י. (1984), **סקר הגולן הדרומי**, סדרת אדם ועמלו, הוצאת מוזיאון הארץ, תל אביב.
17. שוורץ, י. (2010), **תוכניות אב למשק המים שנערכו בעבר והפקת לקחים**, רשות המים.
18. תירוש, ד. (1988), **רכבת העמק**, החברה להגנת הטבע.

19. Gullett, H. S. (1919), **Australia in Palestine**, Angus & Robertson LTD, Sydney.
20. Nicholson, J. (2005), **The Hejaz Railway**, Stacey International, London.
21. Oschsenwald, W. (1980), **The Hijaz Railroad**, The university press of Virginia.
22. Schumacher, G. (1888), **The Jaulan**, Richard Bently and son, London.
23. Sukenik, E. L. (1935), **The Ancient Synagogue of El Hammeh (Hammath-by-Gader)**, Rubin Mass, Jerusalem.
24. Tourret, R. (1989), **Hedjaz Railway**, Tourret Publishing, Oxon, GB.

ארכיונים:

1. ארכיון רכבת ישראל
2. מרכז המיפוי הישראלי
3. הארכיון הציוני
4. גנזך המדינה
5. ארכיון הגולן

אדריכלות רות ליברטי-שלו הוסמכה באדריכלות ע"י המחלקה לארכיטקטורה בבצלאל בשנת 1994, ובשנת 2002 סיימה בהצטיינות באוקספורד, אנגליה, לימודי תואר MA בשימור וחינוך מבנים ומרקמים אורבניים. רות היא אדריכלית רשומה בישראל ובאנגליה, ובעלת כ-17 שנות ניסיון עבודה בשימור ושיקום מבנים, אתרים ומרקמים הסטוריים בארץ ובחו"ל, חלקן הגדול כמנהלת פרויקטים במשרדי תכנון אחרים: מ. טרנר ושות' (3 שנים, ירושלים), CCH Architects (3 שנים, ניו ג'רסי, ארה"ב), AB&A Architecture & Environment (שנתיים, אוקספורד, אנגליה), (1 Montgomery Architects שנה, אוקספורד, אנגליה). בשנים אלה עסקה בתיעוד, שימור ופיתוח אתרים ארכיאולוגיים, שיקום מבני ציבור היסטוריים, הכנת תוכניות אסטראטגיות ותכנון מפורט למבני חינוך, ובנייה חדשה של מבני ציבור אקולוגיים («ירוקים»).

מאז שובה ארצה בקיץ 2005 מנהלת רות משרד אדריכלות עצמאי המתמחה בכל טווח העשייה האדריכלית הקשורה בשימור, מכתובת מסמכי מדיניות ותכניות מתאר ועד תכנון מפורט והכנת תכניות עבודה למבנים הסטוריים פרטניים. החל מינואר 2010 מכהנת רות כיועצת השימור של תכנית מתאר חיפה מטעם עיריית חיפה, וכיועצת הראשית למסמך המדיניות העירונית לשימור, שהכנתו בעיצומה הימים אלה.

ביולי 2008, ביוני 2009 וביוני 2012 השתתפה רות, כחברת המשלחת הישראלית, בועידות המורשת העולמית של אונסק"ו בקוויבק סיטי, קנדה, בסביליה, ספרד, ובסנט פטרבורג, רוסיה.

בקיץ 2011 זכה המשרד בציון לשבח על פרויקט «מבואה ומעלון באתר השחזור בראש פינה» שהוגש לתחרות הבולטת עמותת האדריכלים ובמועצה המקומית ראש פינה (ראו תחת פעילות מקצועית/ תחרויות באתר עמותת האדריכלים: <http://www.isra-arch.org>). הפרוייקט המוצע נרכש ואומץ על ידי המועצה לשימור אתרים.

בנוסף, נמנית רות מאז 2005 על סגל המרצים בתכנית ללימודי תואר שני בשימור אדריכלי ובלמודי תואר ראשון בפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים בטכניון. בספטמבר 2008 אירגנה והובילה, בשיתוף פעולה עם בית הספר לשימור Ecole de Chaillot פאריס, סמסטר קיץ לתלמידי התואר השני בשימור בפאריס. החל משנת 2012 עומדת רות בראשה של תכנית זו.

האדריכלית עדי הר-נוי היא מנהלת פרויקטים הבכירה במשרד החל משנת 2009. עדי סיימה בהצטיינות את לימודי האדריכלות בפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים בטכניון בשנת 2000, ובימים אלה מסיימת לימודי תואר שני בשימור מבנים בטכניון. עדי היא אדריכלית רשומה בעלת כ-11 שנות ניסיון עבודה בהן עסקה במגוון רחב של פרויקטי תכנון מתחום הבניה הציבורית והפרטית, תוך התמחות בפרוייקטים מתחום השימור החל מתכנון מבנים פרטניים לשימור ועד תכניות מתאר, החל מתיעוד ועד לקביעת מדיניות ותכנון מפורט.

תחומי העיסוק של המשרד: המשרד מתמחה בפרוייקטים אדריכליים בתחום השימור, השיקום והמיחזור, מתיעוד ותכנון מפורט לביצוע של עבודות שימור במבנים ועד הכנת מסמכי מדיניות ומפות לתכניות מתאר. התכניות האדריכליות שמפיק המשרד כוללות את כל או חלק מהמרכיבים הבאים: מחקר רקע, תיעוד ושיחזור, פיתוח רעיוני ופרוגרמטי, הגשת היתרי בנייה, תכנון מפורט, הכנת תכניות למכרז, פיקוח עליון. המשרד פעיל במתכונתו הנוכחית משנת 2009.

לקוחות ופרוייקטים עיקריים:

- 2012 - הבית הגדול/ המוסד החינוכי שומריה- תיעוד ותכנון לשיקום כספריה, ארכיון ומשרדי הנהלת הקיבוץ (עבור קיבוץ משמר העמק)
- 2012 - טחנת הנזירים בנחל ציפורי- תיעוד, תב"ע ותכנון מפורט לשיקום מבנה טחנה מהמאה ה-18 וסביבתו (עבור רשות ניקוז קישון)
- 2012 - מינוי כיועצות לתכנית אב לשימור עמק זרעאל (הועדה המקומית לתכנון ובנייה זרעאלים)
- 2011-2012 - הכנת מסמך המדיניות העירונית לשימור של העיר חיפה, כולל הנחיות והבנייה של מנגנון השימור העירוני (עבור עיריית חיפה).
- 2012 - תחנת רכבת חדרה מזרח: תכנון מפורט לשימור מבני התחנה והכנת תכנית מפורטת למתחם (עבור חברת כביש חוצה ישראל בע"מ).
- 2010-2012 - בוסתן כיאט בחיפה- הכנת תיק תיעוד, ייעוץ לתכנית מפורטת, תכנון לביצוע של שיקום חלקי (עבור החברה להגנת הטבע + המועצה לשימור אתרים ועיריית חיפה).
- 2010-2012 - הכנת וליווי תיק מועמדות לאתר מורשת עולמית של אונסק"ו 'פרהיסטוריה בכרמל': נחל מערות' (עבור מועצה איזורית חוף כרמל + רשות ניקוז כרמל)
- 2010-2011 - הכנת נספח השימור בתכנית המתאר של חיפה (עבור עיריית חיפה).
- 2011 - הכנת תיק תיעוד לתחנת רכבת זכרון יעקב, כולל ייעוץ לתכנון תחנה חדשה (עבור רכבת ישראל)
- 2009 - תחנת רכבת חדרה מזרח- הכנת תיק תיעוד מתחמי למכלול תחנת רכבת מנדטורית כולל ייעוץ לתת"ל 22 (עבור רכבת ישראל).
- 2009-2012 - תכנון פנים למעבדות מחקר, אונ- תל אביב (עבור יחידת הבינוי, אוניברסיטת תל אביב).
- 2009-2010 - בית אונגר בולדהיים/ אלוני אבא- תיעוד, בקשה להיתר ותכנון מפורט למגורים (עבור לקוח פרטי).
- 2008 - כתיבת מחקר יישומי בנושא תוספות בנייה בעיר העתיקה בעכו (עבור רשות העתיקות)

לקוחות נוספים: עיריית תל אביב, המדעטק, הקואליציה למען בוסתן כיאט, עיריית רחובות, עמק איילון ניהול פרויקטים.

**נספח מס' 4 -
הצהרת עורך המסמך**

אני החתום מטה..... רות ליברטי-שלו.....(שם משפחה ופרטי) מס' ת.ז. 0235612509.....
מזהיר בזה לאמור:

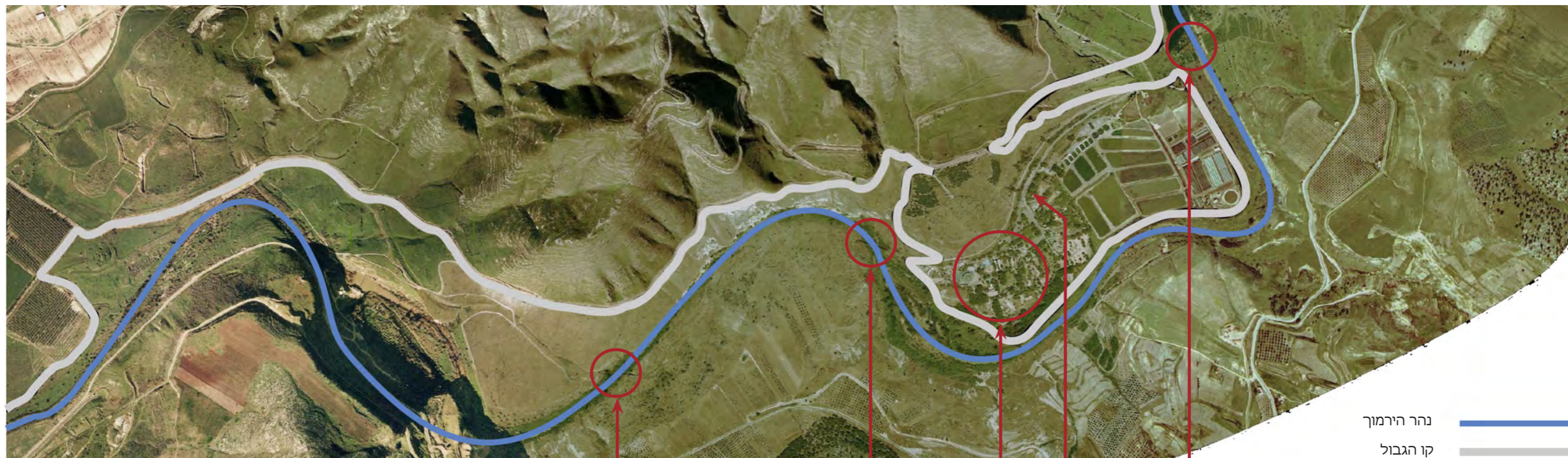
1. אני ערכתי תיעוד מקדים / תיק תיעוד לתכנית מס'.....
לאתר..... המסילאים חמת גדר..... (שם האתר).
 2. אני בעל ההכשרה והמומחיות הדרושים לערוך מסמך זה, לפי המסמכים המצורפים בזה (יש לצרף מסמכים המעידים על ההשכלה והניסיון המקצועי של עורך המסמך).
 3. אני ערכתי את המסמך בעצמי ובסיוע יועצים נוספים כמפורט להלן:
- | שם היועץ | תחום מומחיותו והכשרתו | הסעיפים במסמך שבהם סייע היועץ |
|--------------------|-----------------------|-------------------------------|
| א. אדו' עדי הר-נוי | אדריכלית שימור | הסעיפים במסמך שבהם סייע היועץ |
| ב. | | אדריכלית אחראית |
| ג. | | |
4. אני אחראי להכנת המסמך ולתוכנו, לרבות הנתונים וההערכה המופיעים בו.
 5. אני מאשר כי למיטב ידיעתי המקצועית, הנתונים נכונים ותואמים את ההנחיות שנתן מוסד התכנון ביום..... 4 מרץ 2008.....
 6. הצהרה זו ניתנה ביום..... 3 מרץ 2013.....



פרק 1:

נתונים כלליים

פרק 1: נתונים כלליים



נהר הירמוך
קו הגבול

תצ"א של אזור חמת גדר בימינו. מקור: אתר "מפה"

גשר מס' 2:
"אל האיון"

גשר מס' 3:
"אל באונה"

מעיינות חמים

מעיינות חמים
מגורי עובדי הרכבת

גשר מס' 4:
"אום בוטמה"

1.5 תיאור תמציתי של האתר: מבנה מגורי עובדי הרכבת נמצא באזור מישורי, למרגלות צוקי דרום רמת הגולן. זהו מבנה עשוי אבן בזלת בן שתי קומות. הקומה התחתונה היא "חצי מרתף", מחופרת בקרקע בצידה הצפון-מערבי ומעליה קומה עליונה אליה מגיעים שני גרמי מדרגות מצידה הדרום-מזרחי, והיא נמצאת על הקרקע מצידה הצפון-מערבי. למבנה מרפסת קדמית וגג רעפים.

אזור חמת גדר נמצא בשטח עתיקות מוכרז שמספרו: 3888/0 שם האתר: חמת גדר. במסגרת תכנית ג/20221 לכפר הנופש חמת גדר, שנמצאת בדיונים לפני הפקדה, מסומן מבנה מגורי עובדי הרכבת כמבנה לשימור, ומתחם תחנת הרכבת בו הוא נמצא כמתחם לשימור.

1.3 מיקום מבנה מגורי עובדי הרכבת במרחב הגיאוגרפי: מצפון למבנה נמצא גביש הגישה לחמת גדר והצוקים של דרום רמת הגולן. ממזרח למבנה נמצאים מבנה תחנת הרכבת, השירותים ומבנה היסטורי נוסף, מעבר להם בריכות הדגים של קיבוץ מבוא חמה. מדרום למבנה נמצאים מרחצאות חמת גדר, מיני גן חיות וחוות התנינים. עוד דרומה עובר ערוץ הירמוך, שמקיף את אזור חמת גדר ממערב, מדרום וממזרח.

1.4 סוג הבעלות על הקרקע: בבעלות מדינת ישראל.

1.1 מבנה מגורי עובדי הרכבת נמצא בחמת גדר בתחום המועצה האזורית עמק הירדן, במרחב תכנוני מקומי עמק הירדן שבמחוז צפון. חמת גדר נמצאת על גבולן המדיני של ישראל וירדן, ולא רחוק מהגבול עם סוריה.

1.2 גוש: 15212 חלקה: 14
נ.צ. 732543 / 262770

1.3

פרק 2:

נתונים סטטוטורים

תמ"א 35 (2005) - תכנון כולל משולב למדינת ישראל/ מחוז הצפון

תכנית המתאר הארצית המשולבת לבניה, לפיתוח ולשימור, תמ"א 35, אשר קודמה על ידי מינהל התכנון ואושרה על ידי הממשלה בסוף שנת 2005, מטרתה לתת מענה לצורכי הבנייה והפיתוח של המדינה תוך שמירה על השטחים הפתוחים ועל עתודות הקרקע לדורות הבאים.

על פי מטרות העל ועקרונות התכנון העומדים בבסיסה, מבחינה התכנית בין חמישה סוגי מרקמים (אזורים מאפשרי פיתוח ואזורים מוטי שימור) בהם ניתן ביטוי ומענה תכנוני לצרכי הפיתוח של ישראל תוך הדגשת עקרון הרצף של השטחים הפתוחים, לרבות החייצים לאורך הנחלים ושמירה על ערכי טבע, חקלאות, נוף ומורשת.

מצב סטטוטורי: התכנית אושרה ע"י הממשלה בשנת 2005.

מקור: אתר משרד הפנים.

פרק 2: נתונים סטטוטוריים

תשריט המרקמים:

אזור חמת-גדר מופיע כמרקם שימור משולב.

מרקם שימור משולב מטרתו לאחד ברצף ערכי טבע, חקלאות, נוף, התיישבות ומורשת תוך יצירת שדרה ירוקה וחיצים פתוחים לאורך ערוצי נחלים. המרקם מיועד להשיג את השילוב המירבי של הערכים המאפיינים את האזור.

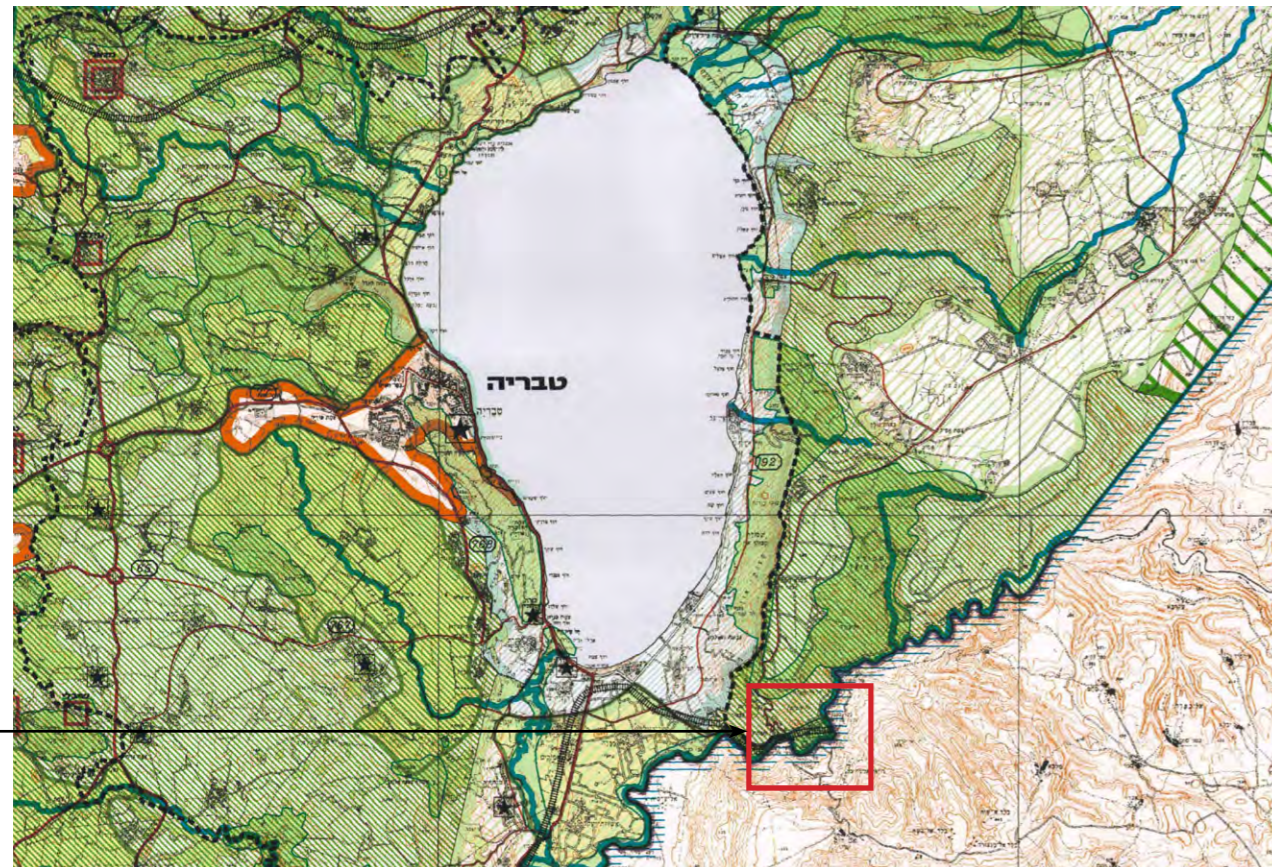
מקור: הוראות התכנית תמ"א 35.

תשריט ההנחיות הסביבתיות:

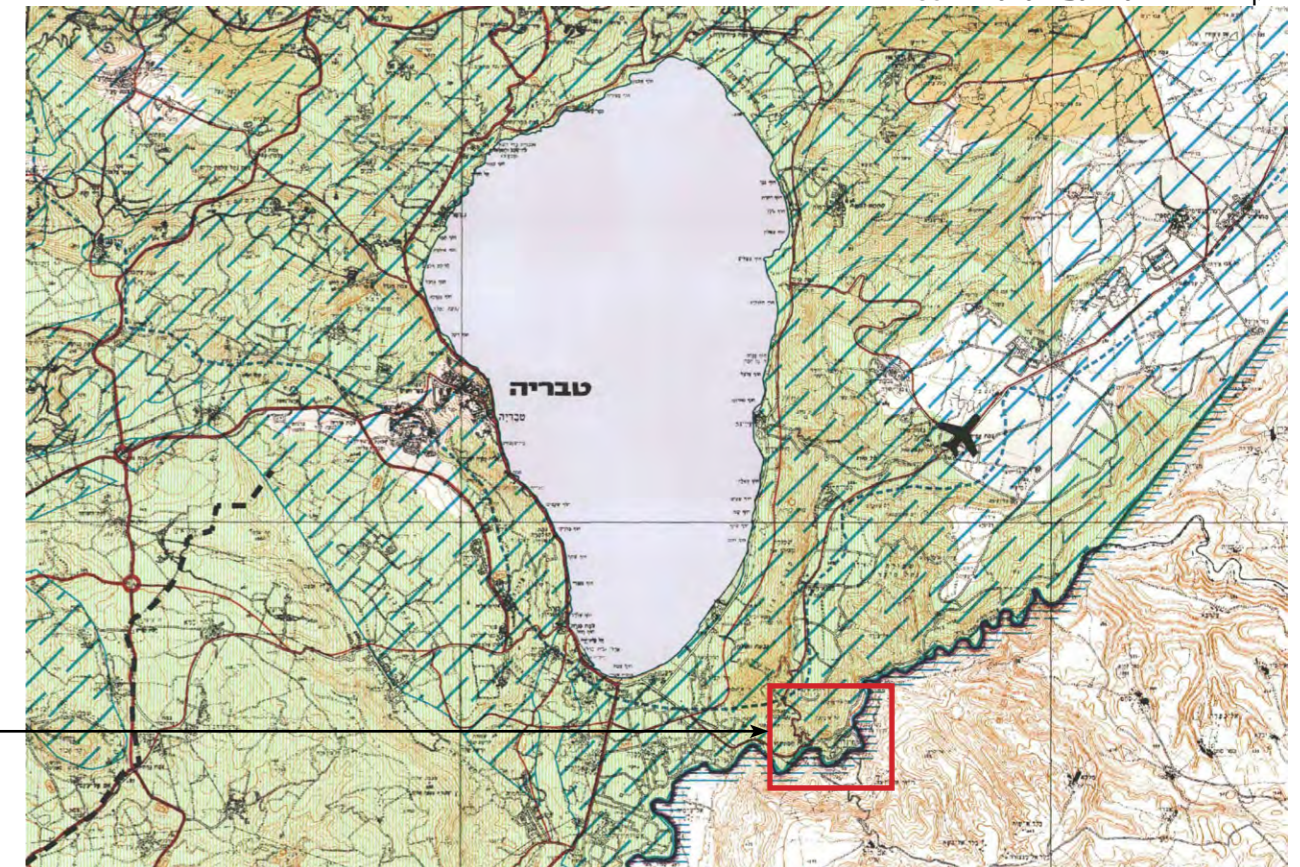
אזור חמת-גדר מופיע כאזור בעל רגישות נופית - סביבתית גבוהה וכשטח לשימור משאבי מים.

מטרת הגדרה זו היא לשמור על משאבי הקרקע, המים והאוויר באזור תוך מתן אפשרות לפיתוח זהיר ומבוקר המשתלב בסביבתו.

מקור: הוראות התכנית תמ"א 35.



קטע מתשריט תמ"א 35 - מרקמים



קטע מתשריט תמ"א 35 - הנחיות סביבתיות

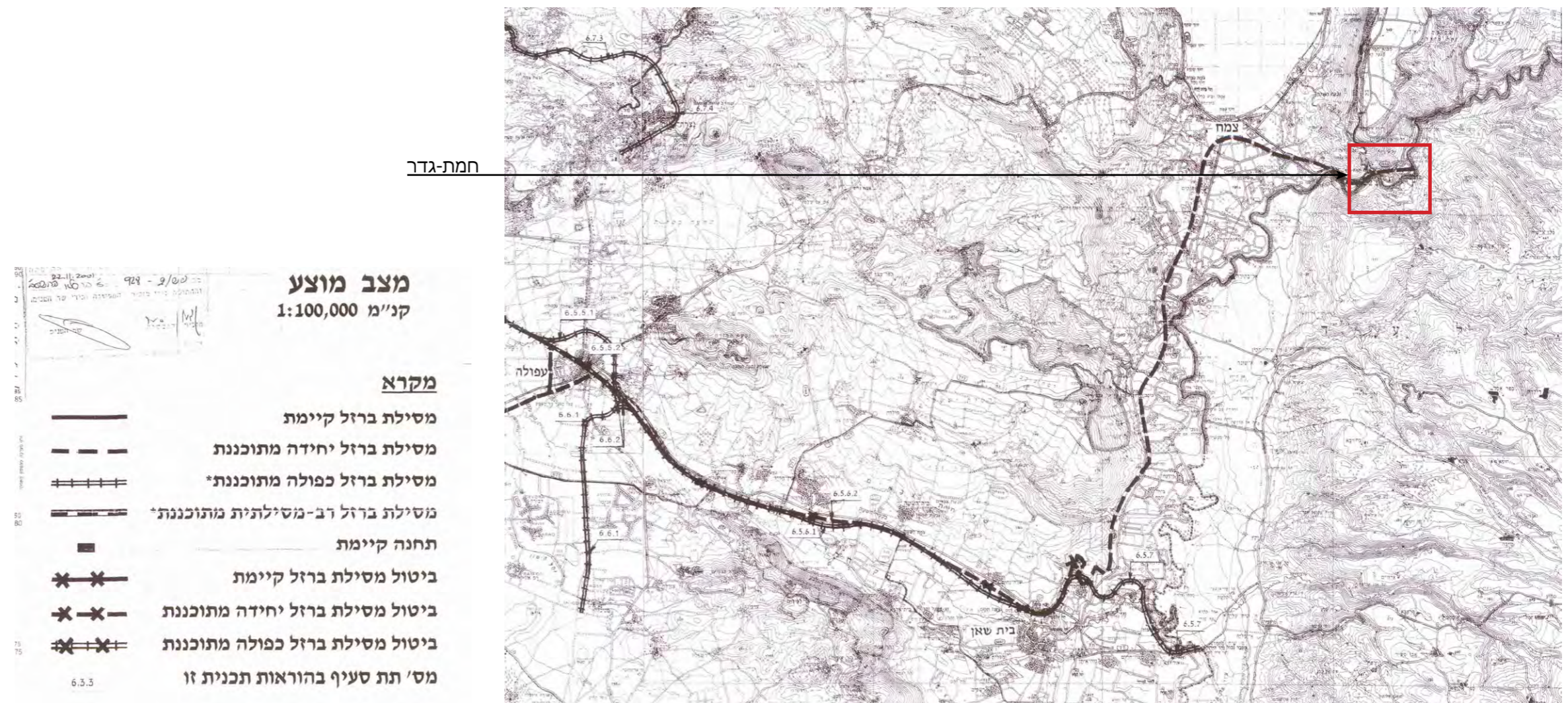
מקרא		מקרא	
דרכים ומחלפים	רצועת נחל	מרקם עירוני	מרקם כפרי
מסילות רכבת ותחנות	מכלול עירוני לשימור	מרקם שמור משולב	מכלול נובי
גבול נפה	מכלול כפרי לשימור	שמורות וגנים	יער ויעור
גבול תוכנית	ישוב מיוחד		
	ישוב מיוחד גדול		

מקרא	
רגישות נופית - סביבתית גבוהה	שטחי שימור משאבי מים
דרכים ומחלפים	קו צנרת גז טבעי
גבול נפה	קו חשמל ראשי
גבול תוכנית	

מטרת התכנית הינה לשנות את תשריט התכנית העיקרית באזור חיפה והצפון על מנת לאפשר שיפור מערך מסילות הברזל בין מוקדי האוכלוסיה ומוקדי הפעילות הכלכלית באזור חיפה והצפון, תוך ניצול יעיל של משאב הקרקע ושמירה על איכות הסביבה לרבות ע"י הצמדת תשתיות וצמצום רוחב הרצועה.

מצב סטטוטורי: התכנית אושרה ע"י הממשלה בשנת 2001.

באזור חמת-גדר מסומן תוואי רכבת מתוכננת ובתשריט מצויין כי נשמרת אופציה לתוואי מסילתי עתידי מהעמק לגשר שיח' חוסיין, צמח-חמת-גדר וסוריה. בפועל, רכבת ישראל סוללת בימים אלה את מסילת העמק מחיפה עד לבית שאן. בעתיד מתוכנן חיבור רכבתי לכיוון ירדן דרך גשר שיח' חוסיין. החיבור לסוריה דרך צמח וחמת-גדר לא נמצא כרגע על הפרק.



קטע מתשריט תמ"א 23 תיקון 15

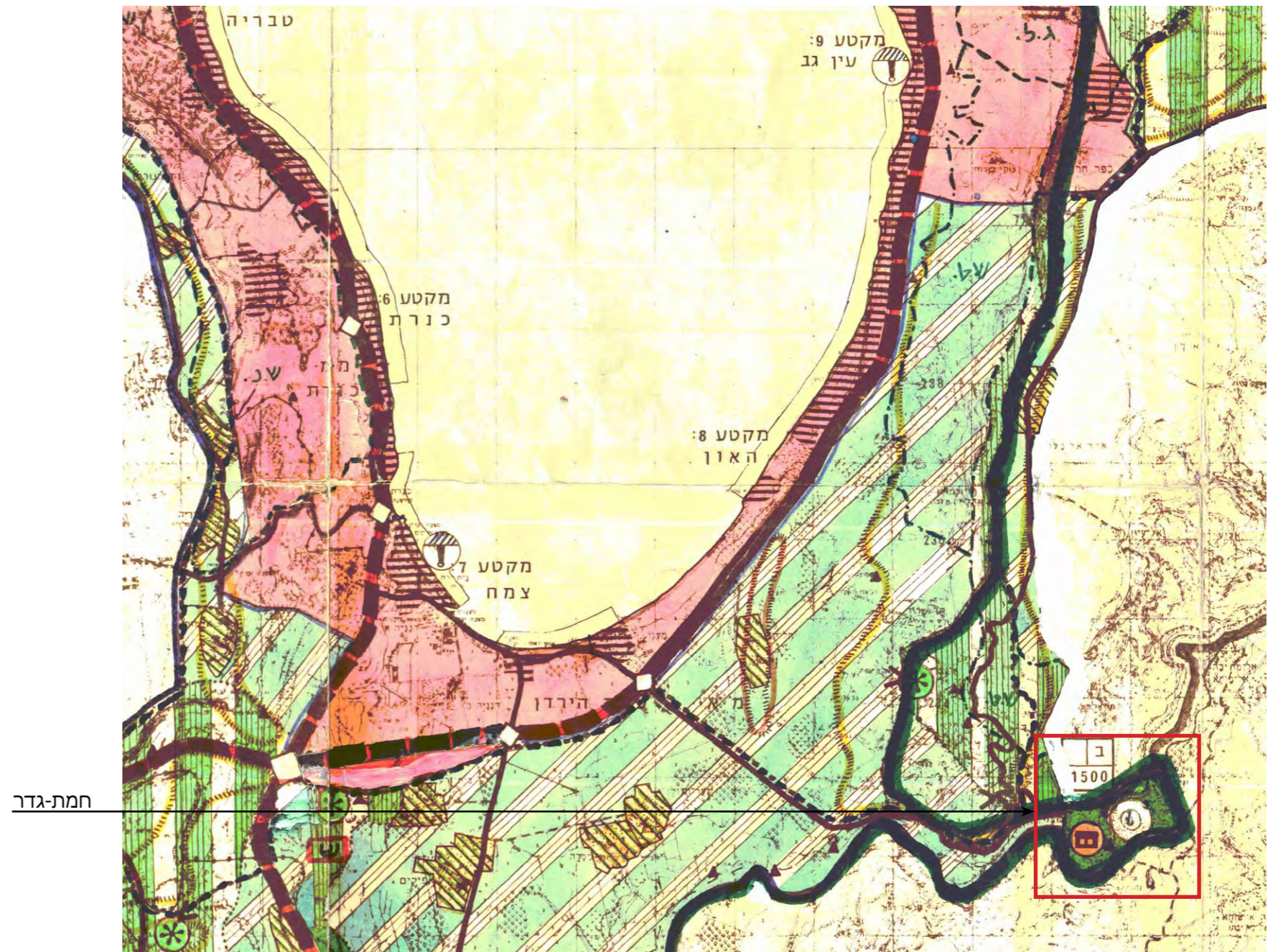
תמ"א 13 (1981) תכנית מתאר ארצית, חלקית לחופים - מרחב הכנרת וחופיה

פרק 2: נתונים סטטוטוריים

מטרות התכנית הן הסדרת ייעודי ושימושי הקרקע במרחב הכנרת וחופיה, תוך ראייה תכנונית כוללת של האזור, וניצול המשאבים הטבעיים של האזור לצורכי נופש ולרווחת הציבור תוך שמירה על איכות מי הכנרת, וערכי הנוף באזור.

מצב סטטוטורי: התכנית אושרה ע"י הממשלה בשנת 1981.
 מקור: אתר מנהל מקרקעי ישראל.

אזור חמת-גדר מסומן כאזור אכסון ב', כשהכוונה היא לאזור מלונאות אכסטנסיבית כולל שטחים פתוחים ומרכז נופש ובידור, כמעין מרפא וכאתר נופש עורפי.



קטע מתשריט תמ"א 13

2.5

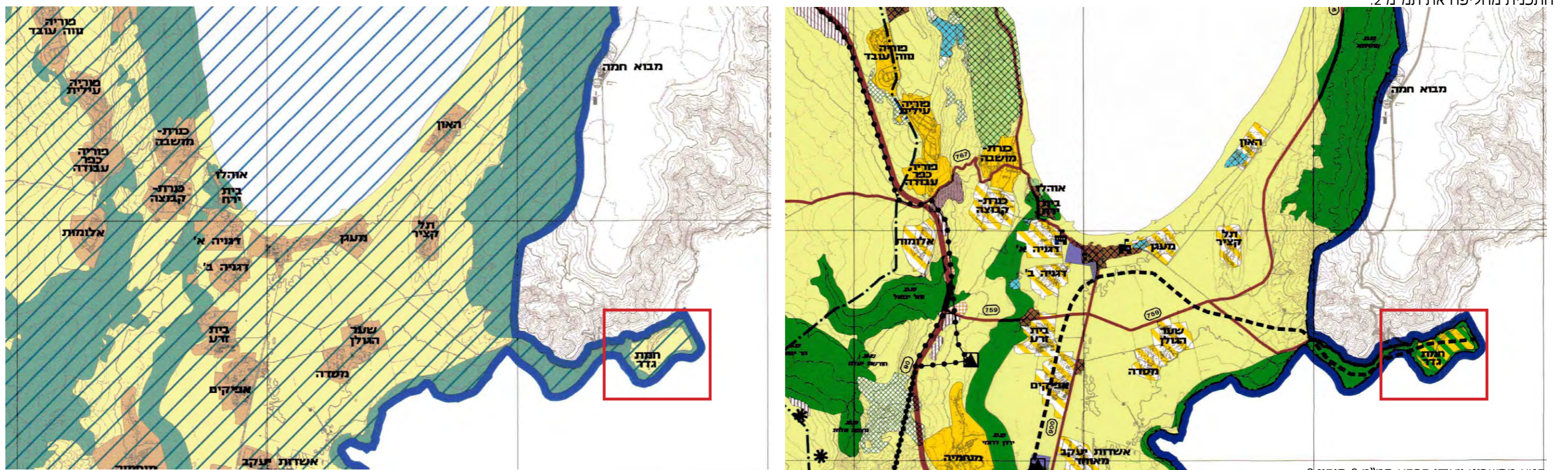
תמ"מ 9/2 (2007) - תכנית מתאר מחוזית למחוז צפון

חמת-גדר שייכת למחוז צפון ונמצאת במרחב תכנון מקומי עמק הירדן.

בתשריט ייעודי הקרקע אזור חמת-גדר מופיע כפארק טבע ותיירות, אזור שנועד, לפי הגדרות התכנית, לאפשר פיתוח תיירותי בשטח בעל משאבי טבע, ארכיאולוגיה או מורשת מיוחדים, תוך שמירה מרבית על ערכי הטבע, הנוף, התרבות והמורשת הכלולים בו. כמו-כן ניתן לראות בתשריט את תוואי מסילת הרכבת.

בתשריט הנחיות סביבתיות לפיתוח סווגו האזורים על פי קבוצות רגישות, ניתן לראות שאזור חמת-גדר מופיע כשטח לפיתוח שימוש קרקע מוגדר. הכוונה, לפי הגדרות התכנית, היא לשטח בקבוצת רגישות 3: שטח המכיל משאבי טבע ושטחים חקלאיים אשר אינם מסווגים בקבוצות רגישות 1 ו-2 (קבוצת רגישות 1: שטח מוגן מפיתוח, קבוצת רגישות 2: שטח לפיתוח מותנה). תכנית בשטח זה תאושר רק לאחר ששוכנע מוסד תכנון כי היא תואמת את אופייה החזותי של הסביבה מבחינת צורת הבנייה הקיימת, צפיפותה, רציפותה ומידת חשיפתה החזותית לשימושי קרקע אחרים.
מקור: תקנון תמ"מ 2/9.

מצב סטטוטורי: תמ"מ 9/2 פורסמה למתן תוקף בתאריך 30.7.07 (י.פ. 5696). התכנית מחליפה את תמ"מ 2.



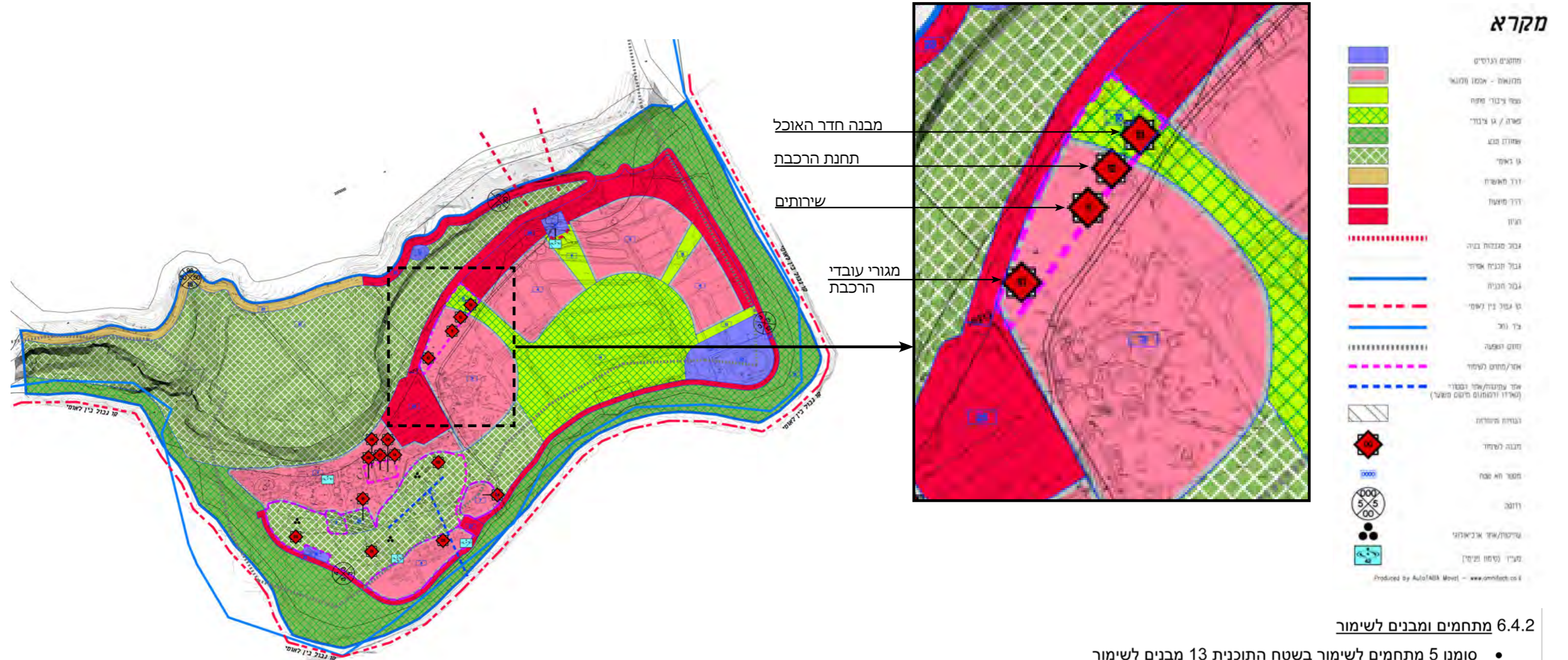
קטע מתשריט הנחיות סביבתיות לפיתוח תמ"מ 2 תיקון 9

קטע מתשריט ייעודי קרקע תמ"מ 9/2 תיקון 9

- (1) שטח מוגן מפיתוח
- (2) שטח לפיתוח מותנה
- (3) שטח לפיתוח שימוש קרקע מוגדר
- (6) שטח ללא הגבלות סביבתיות
- גבול תכנית
- גבול המחוז

- ישוב כפרי
- ישוב כפרי /קהילתי
- שמורת טבע
- פארק טבע ותיירות
- יער נטע אדם קיים
- יער נטע אדם מוצע
- יער טבעי לטיפוח
- דרך מהירה
- דרך ראשית
- דרך אזורית
- דרך מקומית בעלת חשיבות אזורית
- מחלף
- קו מתח עליון
- מסילת ברזל
- גבול התכנית
- גבול המחוז

כיום אין תכנית מתאר מקומית מאושרת לאזור חמת-גדר, אך קיימת תכנית ג/2021 שנמצאת לקראת דיון במועצה הארצית לתכנון ובניה, ולקראת הפקדה. התכנית הוכנה ע"י משרד מושלי-אלדר ביוזמת חמת-גדר, רשות הטבע והגנים והמועצה האזורית עמק הירדן ומטרתה תכנון מחדש של שטח התכנית הקרוי חמת-גדר כפארק טבע ותיירות. במסגרת התכנית נקבעו ייעודי הקרקע והמתחמים וכן נקבעו מתחמים לשימור ומבנים לשימור. לתכנית נספח שימור שהוכן ע"י רשות העתיקות ומשמש כמסמך מנחה. התכנית מגדירה את מבני הרכבת ההיסטוריים, כולל מבנה מגורי עובדי הרכבת, כמבנים לשימור. מתחם הרכבת ההיסטורי מסומן כמתחם לשימור, ובמסגרת הוראות התוכנית מצויין כי "מתחם הרכבת והמבנים ההיסטוריים מיועדים לשימור בשלמותם. תנאי להשמשתם והוצאת היתר בניה הינה הכנת סקר שימור לכל מבנה".



תשריט ג/2021 נכון לנובמבר 2012. מקור: משרד מושלי-אלדר אדריכלים

6.4.2 מתחמים ומבנים לשימור

- סומנו 5 מתחמים לשימור בשטח התוכנית 13 מבנים לשימור
- לפני כל פיתוח במתחמים אלה יוכן בנפרד סקר שימור-תיק תיעוד לכל מתחם שיאושר בוועדה המקומית.
- תיק תחזוקה: כל התערבות/פיתוח ילווה בהנחיות לתחזוקת האתר לאורך זמן. ההנחיות יכללו פירוט סוגי החומרים לשימוש, הרכב חומרי המליטה טכנולוגיית בניה ותקציב לתחזוקת האתר
- שילוט ימוקם שילוט הסבר למבקרים אודות האתר. נוסח השילוט ועיצובו יאושרו בוועדה המקומית



תחנת הרכבת אל-חמה (חמת-גדר)

אתר עתיקות מוכרז 3888/0 - שם אתר: חמת גדר
תיאור העתיקות: ישוב קדום, גבעה שחלקה מלאכותית, שרידי תיאטרון, בתי מרחץ, בית כנסת עם רצפת פסיפס, מבנים, קברים, עמודים, בסיסים, כותרות, כתובות בעברית ובארמית, אמת מים. חרסים מן התקופות הכלכלית, הברונזה הקדומה א', הברונזה הקדומה ב', הברונזה התיכונה.

אתר עתיקות מוכרז 3888/1 - שם אתר: חמת גדר, מרחץ חם
תיאור העתיקות: בית מרחץ מהתקופה הרומית.

אתר עתיקות מוכרז 3888/2 - שם אתר: חמת גדר, בית כנסת

העיר גדרה (גדר)

גדרה היא עיר מקראית ששכנה בעבר הירדן, והיא נמצאת בשוליים הצפוניים של רכס ערי הגלעד. גדרה היתה אחת מערי ה"דקפוליס", אשר הייתה ברית של 10 ערים הלניסטיות, שארגן פומפיוס לאחר כיבוש ארץ ישראל וסוריה בשנת 63 לפנה"ס. המרחצאות בחמת-גדר נבנו כפרבר של העיר גדרה, אשר על חורבותיה בנויים כיום בתי הכפר הערבי אום-קייס, שנבנו ברובם מאבנים שפורקו ממבני העיר העתיקים. הכפר פונה מתושביו בשנות ה-70 כדי לאפשר את חפירת האתר ושיחזורו, ומאז מבוצעות בו עבודות חפירה ושיחזור. במהלך העבודות נחשפו רחוב קרדו, פורום, תיאטרון, כנסייה ועוד.

תחנת רכבת צמח התחנה ממוקמת בעמק הירדן בצד הדרומי של הכינרת, במקום בו עמד הישוב היהודי הקדום "צמח", שמאוחר יותר שינה את שמו ל"סמח". התחנה נבנתה כחלק משלוחת הרכבת החיג'אזית חיפה-דמשק, ומוקמה בק"מ ה-87 מתחנת חיפה מזרח. במקום נשאר שרידי המבנים, העוברים כעת תהליך שיחזור. כמו כן נשאר במקום גם שרידי סובבן, שמטרתו הייתה להפוך את הקטר על מנת שיוכל לחזור לחיפה.

צומת צמח מקבץ אזורי של אתרי נופש ובילוי, וביניהם מגוון מבנים עתיקים (שרידי תחנת הרכבת החיג'אזית, מבנה משטרה משנות ה-30, אמפי-תיאטרון), חוף לרצחה ובילוי, מרכז לתרבות ואומנות "בית גבריאל", מסעדות ועוד.

נהריים נהריים הוא אתר בבקעת הירדן, שבו שכן מפעל החשמל של חברת החשמל, על גדות שני הנהרות: נהר הירמוק ונהר הירדן. המפעל הוא מפעל הידרו-אלקטרי שהוקם ע"י פנחס רוטנברג, מנהל חברת החשמל, בסוף שנות ה-20. במקום הוקמה גם תחנת רכבת (על שלוחת חיפה-דרעא של הרכבת החיג'אזית) להסעת עובדים ולהעברת כלים להקמת התחנה. בנוסף למבנה תחנת הכוח, הוקמה במקום מערכת של מאגרים, סכרים ותעלות.

פרק 3:

רקע היסטורי תרבותי

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

חמת-גדר (בערבית: אל-חמה) שוכנת בבקעה קטנה על גדות נהר הירמוק, בין רכסי רמת הגולן ורכסי הגלעד. הבקעה נמצאת כ-160 מ' מתחת לפני הים, ורכסי ההרים שסביבה מטפסים לגובה של כ-300 מ' מעל פני הים. ייחודו של המקום בחמישה מעיינות הנובעים בו, כל אחד בטמפ' שונה. חמת-גדר נקראת על שם המעיינות החמים שבה, וכדי להבדילה ממקומות אחרים בשם זה, הוסיפו לה "גדר", בשם העיר הקרובה לה.¹ הקמתה של חמת-גדר כמקום מרחצאות מרפא, הייתה מפעלם של בני גדרה (שנמצאת היום בשטח ירדן, כ-4 קילומטרים מחמת-גדר). מרבית המקורות הדנים בחמת-גדר, מציינים שהמרחצאות מצויים אצל העיר גדרה, על ידה או לרגליה.²

מעיינות חמת-גדר נזכרים לראשונה בכתביו של הגיאוגרף היווני סטארבו, במחצית המאה הראשונה לסה"נ. הוא מתאר את מי המעיינות כביצות שהבהמות השותות את מימיהן משירות את צפורניהן, פרסותיהן וקרניהן.³ בדברי חז"ל מצטיירת חמת-גדר כעיירת מרפא ובה חנויות, פונדקים ובתי מגורים.⁴ אל-חמה מזוהה יותר מכל עם המרחצאות מהתקופה הרומית, שנודעו בזכות סגולות המרפא שלהם. במשך מאות שנים אנשים רבים הגיעו אליהם כדי מזור למדוניהם.⁵

ככל הנראה, המקום נפגע ברעידת אדמה בשנת 749 לסה"נ. רעידת האדמה פגעה במכלול המרחצאות שקרס וקבר את עצמו באחת. העיר עצמה חרבה ונטשה, אך עם זאת, המעיינות החמים לא הפסיקו למשוך מתרחצים.⁶



מפת רמת הגולן בשנת 1885. מקור: שומאכר, 1888.



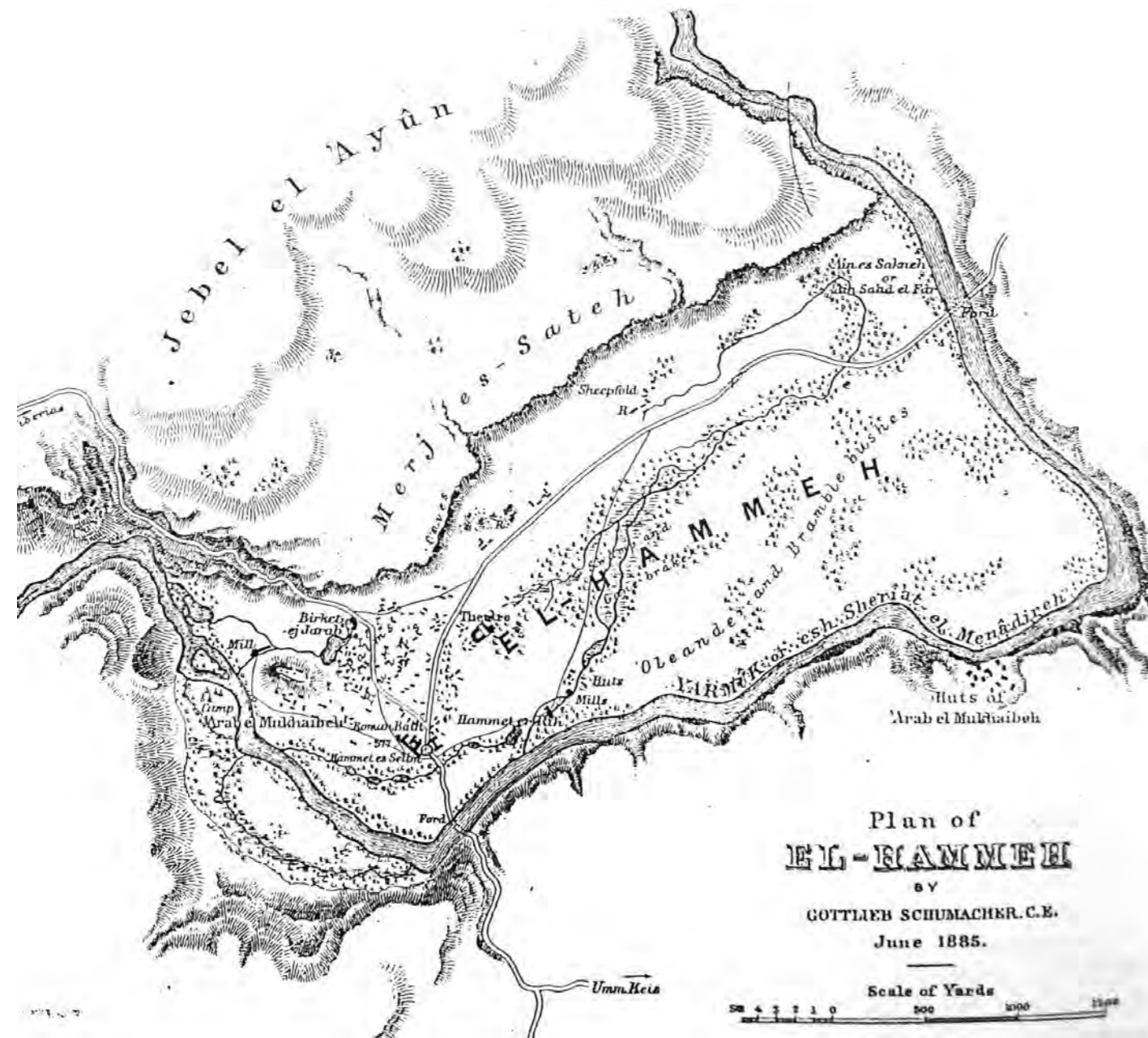
אל-חמה במאה ה-19. מקור: באקינגהם, 1821.



אל-חמה, מראה כללי משנות ה-70. מקור: לביא, 2001.

1. וילנאי 1948, עמ' 228.
2. הירשפלד, עמ' 6-7.
3. סוקניק, עמ' 43.
4. הירשפלד, עמ' 8.
5. לביא, עמ' 53.
6. הירשפלד, עמ' 11-12.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



מפת אל-חמה בשנת 1885. מקור: שומאכר, 1888

התיאור הראשון של אזור אל-חמה בתקופה המודרנית הוא מ-1816, ומופיע בסיפרו של באקינגהם "Travels in Palestine". באקינגהם היה סופר אנגלי שיצא למסע באזור המזרח התיכון ב-1815. הוא כתב יומן מסע בו תיעד ותיאר את המקומות בהם ביקר ואשר יצא לאור כספר ב-1821. בסיפרו של באקינגהם מופיע האזור בשם Nahr-el Hami. באקינגהם מתאר ואף מצייר (ראה עמוד 3.3) את הריסותיו של מבנה רומי הבנוי מעל למעיינות החמים. למרות המרחצאות ההרוסים, באקינגהם מציין כי אנשים הסובלים מבעיות רפואיות שונות, ומקווים למצוא מזור במי המעיינות, פוקדים את המקום. עוד מציין באקינגהם כי כמות המים הנובעים מהמעין וכוח הזרימה מספיקים על מנת להפעיל טחנת קמח גדולה וכי המים מהווים תוספת משמעותית למי הירמוק, במקום בו הם מתחברים אליו.

בשנת 1886 פורסם סקר שערך גוטליב שומאכר בגולן. הסקר נעשה עבור "החברה הגרמנית לחקר ארץ הקודש" וזו הייתה הפעם הראשונה שאזור הגולן נסקר ונחקר באופן מקיף בתקופה המודרנית. במסגרת הכנת הסקר ביקר שומאכר באזור אל-חמה ותיאר תיאור מפורט של האזור. בתיאורו מונה שומאכר את המעיינות הנובעים באזור, טמפרטורת המים וכמות המים הנובעים מהם. בנוסף הוא מתאר תעלות בהן מוזרמים מים לצורך הנעת טחנת קמח "פרימיטיבית", לצורך השקייה ומתן מים לבעלי החיים. שומאכר מציין כי ליד הריסות המרחצאות הרומיים ישנו אזור קבורה מוסלמי, Wely Selim, שהמבקרים במקום תולים סביבו בדים צבעוניים, כמנהג המכבד את המקום. לפי שומאכר, המקום פעיל מאוד, ובעונת הרחצה, שנמשכת בין אפריל ליולי, מוקמים בו בין 100 ל-200 אוהלים של משפחות הבאות למקום על מנת להנות מסגולותיו הרפואיות. בין המבקרים ניתן לראות בעיקר נשים צעירות, עקרות, המגיעות למקום עם בעליהן או קרובי משפחתן. המבקרים מגיעים מכל חלקי הארץ לטבילה של יום או לשהייה ממושכת של מספר שבועות. חלק מהמבקרים מתגוררים בבקתות זרדים וקש אותן הם מקימים בעצמם. לדברי שומאכר, המקום אינו מספק עבור המבקרים במקום שירותים כלשהם. שומאכר מציין כי הסדרת תנאי הלינה במקום היא נחוצה, ואף תישא רווח כלכלי.

שומאכר מתאר במקום שפע של צמחיה: עצי תאנה, תות והרדוף. במקומות מסוימים ישנה אפילו קרקע ביצתית. לפי שומאכר, אדמות המקום נמצאות בבעלותו של תושב עכו, אבל המעיינות עצמם הם ברשות המדינה.

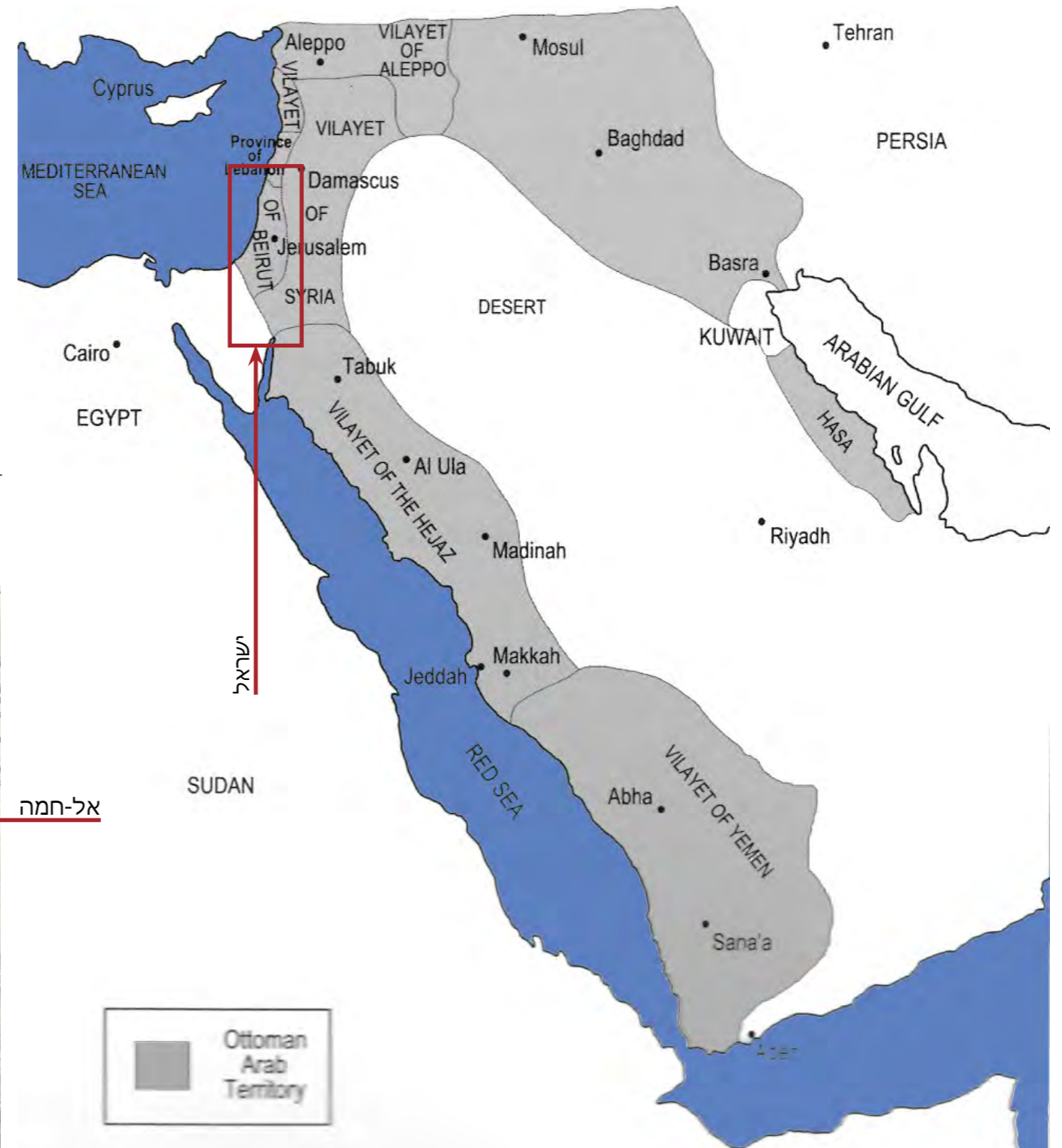
מתוך התיאורים הללו ניכר כי המעיינות החמים המשיכו לשמש לאורך כל השנים כמוקד פעילות עבור מתרחצים מתושבי הסביבה הקרובה ואף מאזורים מרוחקים יותר, אך מעבר למעיינות עצמם לא היה במקום יישוב משמעותי.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

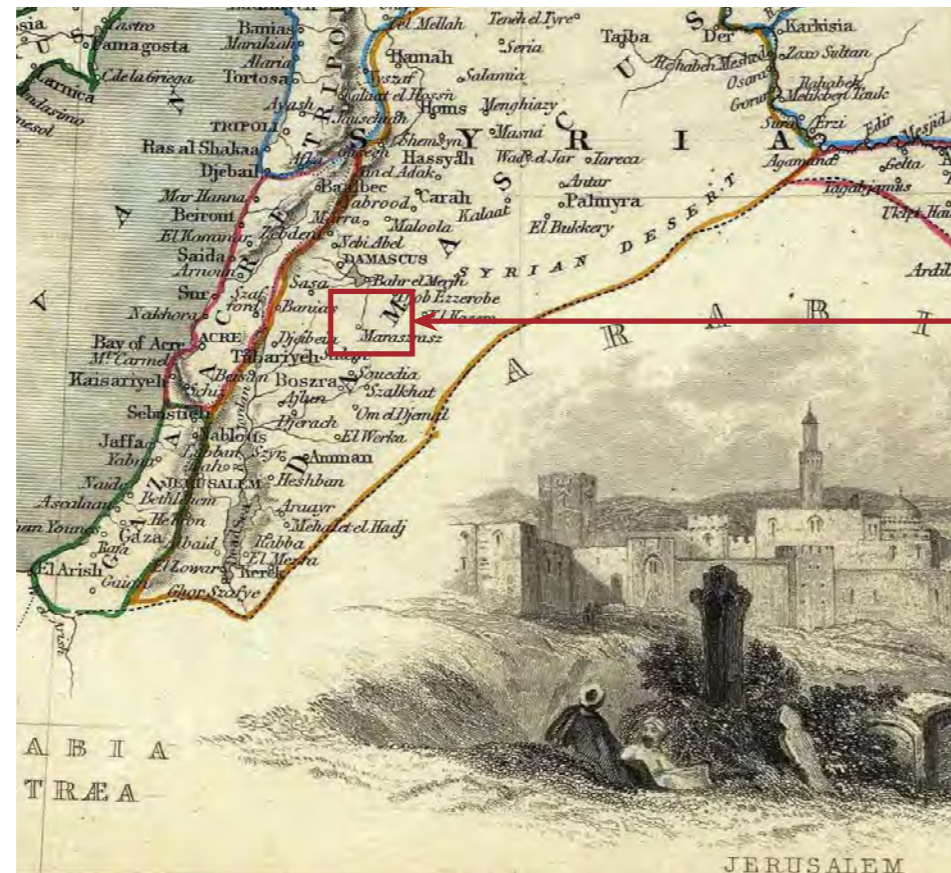
האימפריה העות'מאנית התקיימה משלהי המאה ה-13 עד תחילת המאה ה-20, והשתרעה מדרום מזרח אירופה ועד לצפון אפריקה וחצי האי ערב. בתוך אזור זה נכלל גם המזרח התיכון, וכך נוצר רצף טריטוריאלי, ללא גבולות, מהים התיכון ועד המפרץ הפרסי. בתקופת שלטונם, חילקו העות'מאנים את האימפריה למחוזות מנהליים שכונו "סנג'קים", ובראש כל מחוז עמד סנג'ק ביי. פלשתינה נחלקה בתקופה זו לארבעה מחוזות: סנג'ק עכו, סנג'ק שכם, סנג'ק ירושלים וסנג'ק עזה. החלק המזרחי של הכנרת, כולל הגולן ואזור אל-חמה היה חלק מסנג'ק דמשק.

בתחילת המאה ה-19, הייתה האימפריה נתונה בעיצומו של תהליך ממושך של ניוון ושקיעה. הנסיגה המתמשכת של האימפריה במרוצת המאה ה-18, היא שיצרה במאה ה-19 את "השאלה המזרחית": האם תמשיך האימפריה העות'מאנית להתקיים ומה יעלה בגורלה? שאלה זו הפכה עתה לבעיה של אירופה כולה. מעצמות אירופה שצפו את קיצה המתקרב של האימפריה העות'מאנית, ביקשו להשיג דריסת רגל בטריטוריה שלה.²

הרכבת החיג'אזית היא סמל של נסיון האימפריה העות'מאנית להתנגד להשפעת התרבות האירופאית. לפני שאיבדה את אחיזתה במזרח התיכון, עשתה האימפריה העות'מאנית "נסיון החיאה" אחרון לאזור זה. למרות היותם בפשיטת רגל, אחרי תבוסת מלחמה ותלויים בהשקעות זרות, ניסו העות'מאנים לקחת יוזמה על מנת להיות חופשיים מהאפוסטרופוסות הטכנולוגית של אירופה, ולהתנגד לאיום הגובר מצד צבאות אירופה.³ בעוד ששאר נתיבי התחבורה ברחבי האימפריה העות'מאנית נבנו בידי האירופאים, רצו התורכים שהרכבת החיג'אזית תמומן, תיבנה ותופעל על-ידם.⁴



1. בן אריה וברטל, עמ' 13.
2. שם.
3. Oschenwald, עמ' 1-2.
4. שם.

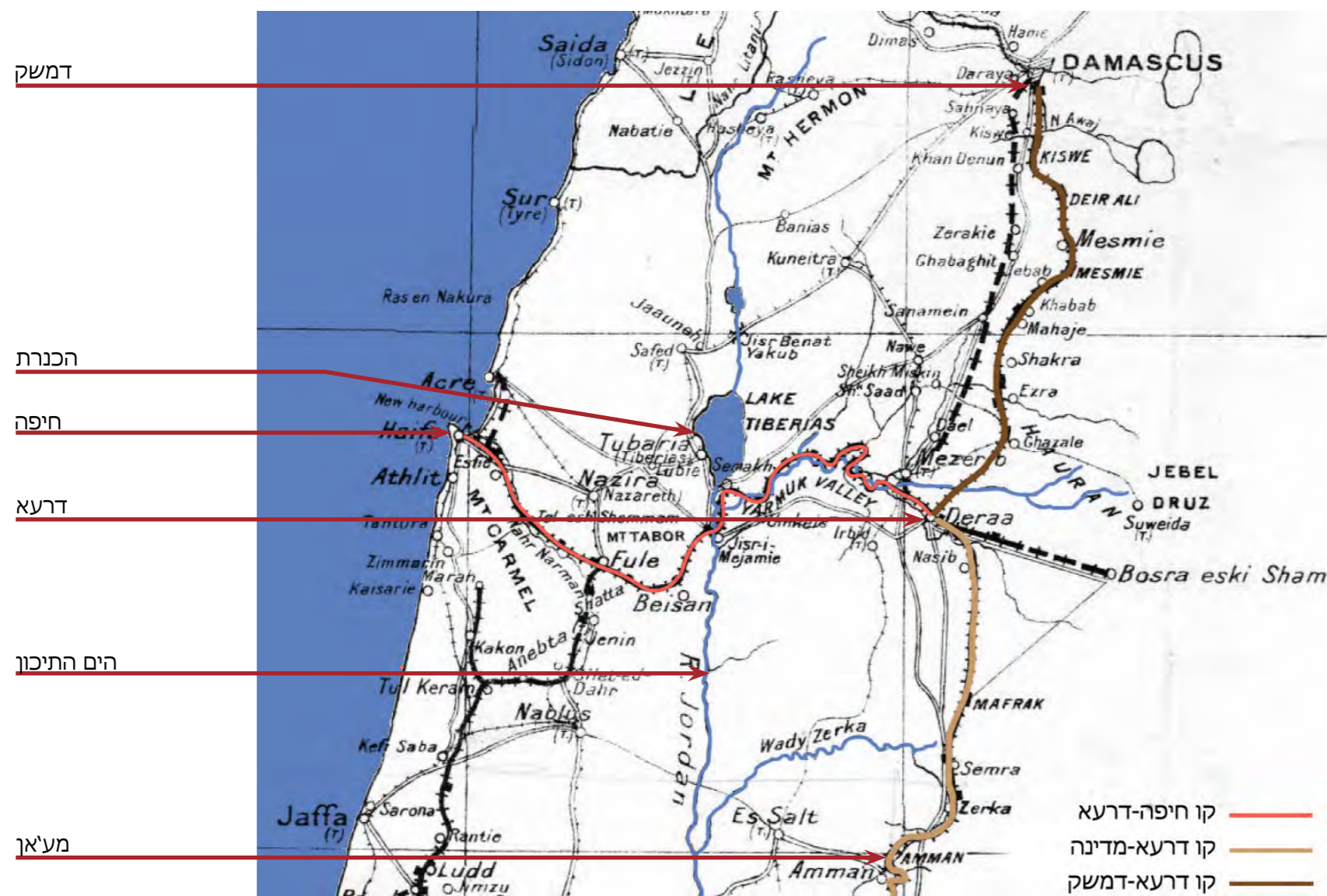


חלוקת פלשתינה לסנג'קים בתקופת האימפריה העות'מאנית. מקור: אתר מט"ח.

מפת אזור המזה"ת שבשליטת האימפריה העות'מאנית 1851. מקור: David Rumsey historical map collection.

שטחי האימפריה העות'מאנית במזרח התיכון בשנת 1900. מקור: Nicholson, 2005

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



דמשק
הכנרת
חיפה
דרעא
הים התיכון
מע'אן

ביירות
דמשק
הים התיכון
מע'אן
ים סוף
מדינה
מכה

תוואי מסילות הברזל במזה"ת בשנת 1918, מקור: הספרייה הלאומית באוסטרליה

מפה עות'מאנית המראה את כוונת המסילה החיג'אזית להגיע למכה. מקור: Nicholson, 2005.

עבדול-עזיז, סולטן האימפריה העות'מאנית בשנים 1861-1876, הכיר במשמעות הפוליטית והיתרון הכלכלי של ביסוס מערכת תחבורה לאורך האימפריה, כאשר ראה את יתרונותיה של מערכת כזו אצל מעצמות אירופה, והחליט ליוזם בניית מערכת תחבורה באימפריה העות'מאנית.¹ החולשה הכלכלית של האימפריה אילצה את הסולטן לפנות לאירופה כדי למצוא את ההון והידע הטכנולוגי הנדרש, והוא העניק זכויות לחברות אירופאיות על מנת שיבצעו את העבודות.² לאחר מותו ב-1883, קונסטנטינופול היתה מחוברת ליונה, פריז ולונדון ברכבות. בסוריה ובפלשתינה, זיכיונות הרכבת הוענקו הן לחברות צרפתיות והן לחברות בריטיות. ב-1891 צרפת החלה לבנות מסילה בין דמשק ומזריב. שנה לאחר מכן, החלו הבריטים לעבוד על הזיכיון שלהם בקו חיפה-דרעא (שנקנה בחזרה ע"י העות'מאנים בשלב מאוחר יותר). ב-1892, החלו הצרפתים בבניית מסילה בין ביירות ודמשק.

1. Nicholson, עמ' 9-8.
שם.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

ב-1 במאי 1900, לרגל חגיגות ה-25 שנה לשלטונו, הכריז הסולטן עבדול-חמיד השני על בניית מסילת ברזל מדמשק דרך מדינה ועד מכה, כדי שתשמש להסעת עולי הרגל המוסלמים אל הערים הקדושות. ביצוע טקס החאג' (העלייה לרגל) לפני הקמת הרכבת היה משימה קשה. המסע מדמשק היה ארוך (כ-40 יום) ועולי הרגל סבלו מהתנאים הקשים של הדרך: הטמפל' הקיצוניות, מחלות, מחסור במים והאיום המתמיד להיות נתונים למתקפות. המסע היה גם מאוד יקר, והיו שחסכו במשל כל חייהם בשביל לבצעו פעם אחת בלבד. בעקבות הגורמים האלו, מס' העולים לרגל ירד משמעותית במאה ה-19.¹

בניית הרכבת אמורה הייתה לייצג הישג מוסלמי גדול. מטרתה לספק דרך מהירה, זולה ובטוחה יותר לביצוע הטקס. כמשימה עות'מאנית-מוסלמית טהורה בלא תקדים, נועדה בניית המסילה לתקן את דימויים של התורכים, שבאותם ימים היה בשפל המדרגה. תרומתו של הסולטן בסך 50,000 לירות תורכיות, היתה ריית הפתיחה שבעקבותיה אספו המאמינים המוסלמים ברחבי העולם 74 מיליון פרנק זהב. בניית המסילה התבצעה ללא סיוע של הלוואות וללא חובות.²

בעוד הסיבות הדתיות היו המפורסמות ביותר, הן לא היו היחידות. הסולטן ידע שהוא ירוויח מכך הכרה פוליטית מנתיניו, וממוסלמים במדינות אחרות. למסילה נודעה גם חשיבות כלכלית מסוימת, שכן הקטעים הצפוניים עשויים היו להביא לידי פיתוח ייצוא יבולי החיטה מהחורן; והקטעים הדרומיים ייתרמו לפיתוח כלכלתם של חבל גלעד ומואב. כמו כן, קו תחבורה זה עתיד לשחרר את התורכים מתלות בלעדית בתעלת סואץ שהייתה בפיקוח בריטי, ולהקל על שמירת הקשר המנהלי והצבאי עם המחוזות הרחוקים של האימפריה.³

1. Nicholson, עמ' 11.
2. ספרן וגורן.
3. פלקוב, עמ' 12-14.

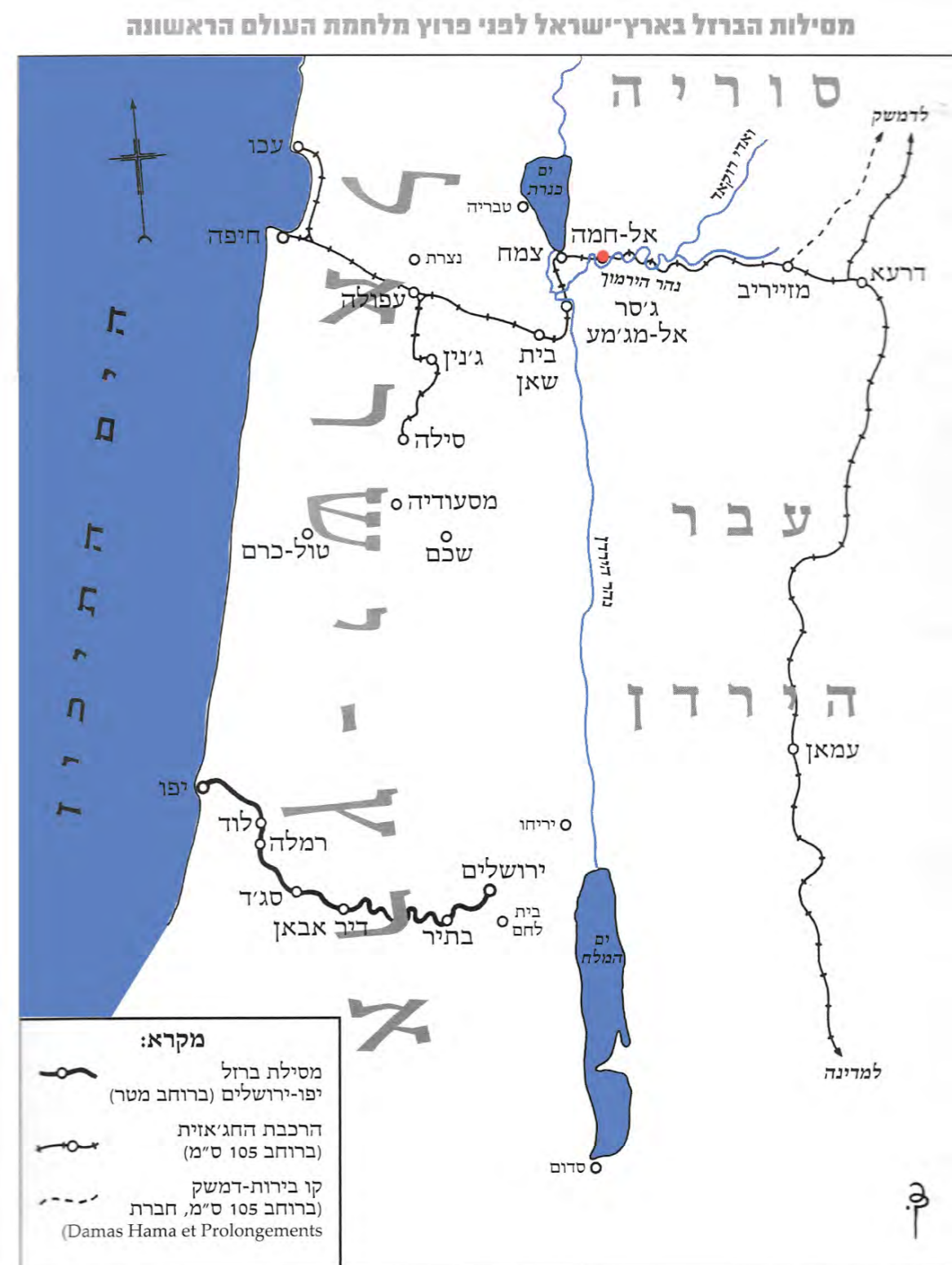
העבודות על המסילה החיג'אזית החלו ב-1903, בראשותו של המהנדס הראשי הגרמני היינריך אוגוסט מייסנר, אשר החל משנת 1886, ובמשך 14 שנים, בנה מסילות ברזל ברחבי האימפריה העות'מאנית (בבולגריה הדרומית, אנטוליה, מקדוניה ותארקיד). ב-8 שנים בלבד הצליח מייסנר להשלים את בניית המסילה הראשית דמשק-מדינה וכן גם את השלוחה חיפה-דרעא.

מייסנר החליט כי מסילת הברזל תהייה צרה, ברוחב של 1,050 מ"מ (לעומת 1,435 מ"מ התיקניים). מסילה כזו היא זולה הרבה יותר וניתן לבנותה במהירות רבה יותר. כמו כן תכנן מייסנר להתחבר למסילה הצרפתית ביירות-דמשק-מזריב שהייתה גם היא מסילה צרה. הקטע המתוכנן של המסילה, ממדינה למכה, שמייסנר ריכז בשעתו ציוד וחומרים לבנייתו לא הושלם מעולם. עקב עליית "התורכים הצעירים" לשלטון ב-1908, והדחת הסולטן, דער העניין במסילה, שכונתה 'אתונו של הסולטן' ונחשבה לתחביבו הפרטי.¹ כיוון שמייסנר היה מזוהה עם שלטון הסולטן, הוא עזב ב-1909 את מסילת חיג'אז והצטרף למסילת הברזל האנטולית - מסילת בגדאד.

1. פיק, עמ' 109-102.

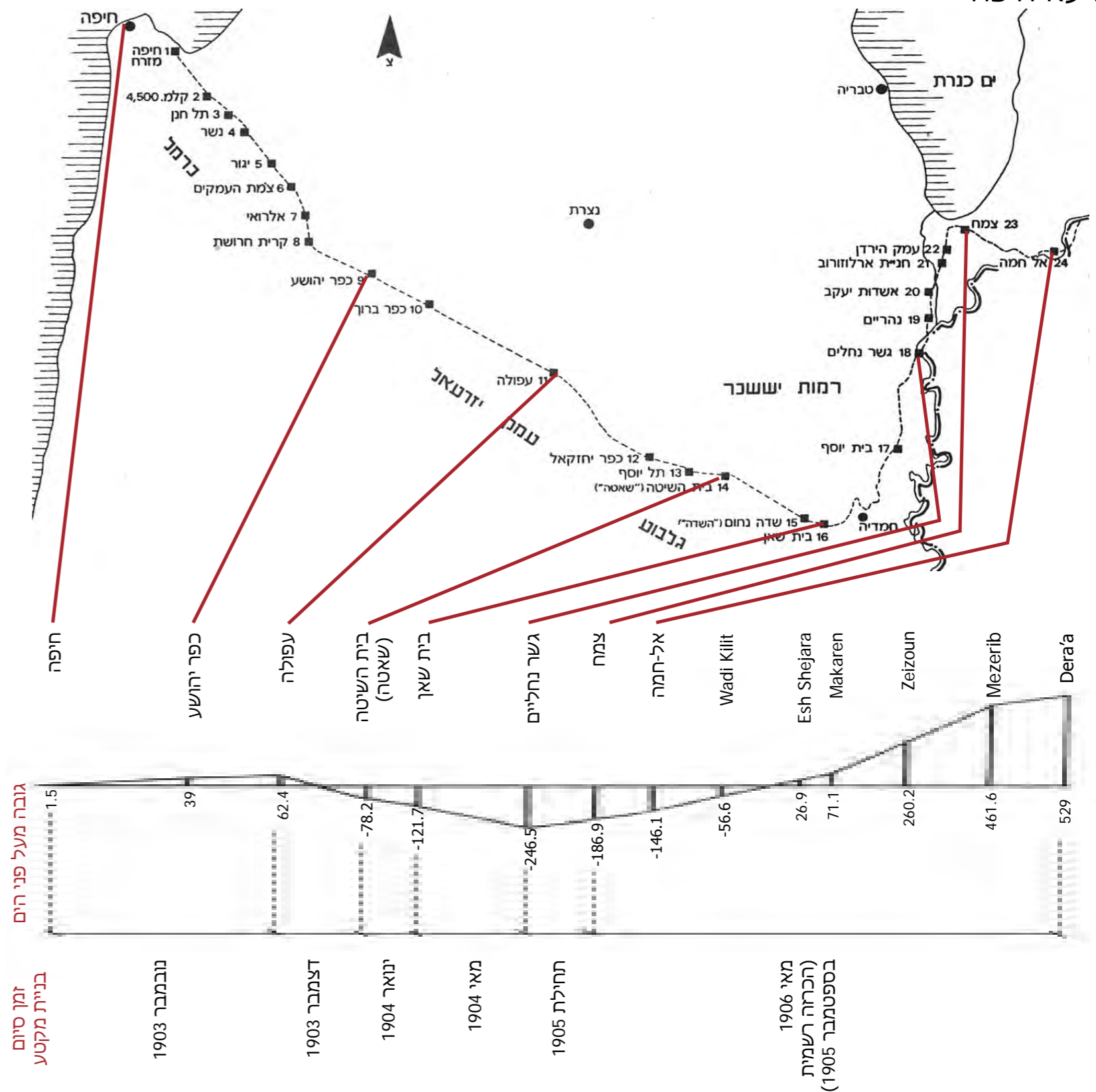


תוואי המסילה החיג'אזית על רקע הגבולות במזרח התיכון בימנו. מקור: Nicholson, 2005.



מסילות הברזל בארץ-ישראל לפני פרוץ מלחמת העולם הראשונה. מקור: ארנסט, 2005.

קו דרעא-חיפה



פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

התחרות עם מסילת החורן הצרפתית, והרצון במוצא עצמאי לים התיכון היו הגורמים העיקריים לבניית מסילת חיפה-צמח-דרעא.

ב-1890 ניתן זיכיון ליוסף אליאס לבניית מסילת ברזל מחיפה ומעכו לדמשק. אליאס חבר ליזם אנגלי בשם רוברט פילינג, ויחד הם ייסדו חברה שנקראה: Syrian Ottoman Railway (S.O.R). מאז קבלת הזיכיון ועד תחילת העבודות חלפו כשנתיים וחצי. הגורם העיקרי לעיכוב הייתה חברת הרכבות הצרפתית, Damas-Hama et Prolongements (D.H.P). עד אז הפעילה החברה הצרפתית קו עגלות מביירות (מוצאה היחיד של הרכבת החיג'אזית לים התיכון באותה העת) לדמשק. החברה, שבנתה אז נמל עמוק מים בביירות, חששה מהטיית התנועה מקו ביירות-דמשק לקו חיפה-דמשק.¹

חברת S.O.R התקדמה באיטיות בעבודות הבנייה. היא בנתה בחיפה מזח לפריקת ציוד, והחלה בבניית מסילה בעלת רוחב תקני (1,435 מ"מ) מחיפה מזרחה. החברה השלימה הנחת פסים לאורך כ-9 ק"מ, וכן בנתה סוללה וגשרים באורך 20 ק"מ נוספים.

קשיי מימון, המאבק עם הצרפתים וסכסוך בין הבעלים, הביאו את החברה האנגלית לסף פשיטת רגל. העבודות הופסקו, והזיכיון בוטל.² בשנים 1898-9 אורגנה החברה מחדש, בשותפות עם חברת "פלמר וטריטון" מלונדון. הזיכיון הוארך פעם נוספת והוחלל בבניית הסוללה בכמה מקומות.³ בשנת 1902, קנתה הממשלה העות'מאנית בחזרה את הזיכיון על המסילה, שילמה פיצויים בסך 150,000 לירות תורכיות וכללה את קו זה במסילה החיג'אזית שהלכה ונבנתה.⁴

בניית השלוחה חיפה-דרעא החלה ב-1903, בראשות מייסנר. השלוחה נבנתה גם כן ברוב של 1,050 מ"מ, כפי שנבנתה שאר המסילה החיג'אזית, והמסילה ברוב התקני שהונחה לאורך תשעת הק"מ הראשונים הוחלפה. אורך השלוחה בין חיפה לדרעא היה 162 ק"מ. בניגוד לקטע הראשי של המסילה החיג'אזית שבסלילתו הועסקו בעיקר חיילים ופועלים עות'מאנים, השלוחה מחיפה לדרעא חולקה לקטעים שהוצעו במכרז לקבלנים עות'מאנים זרים. בקטע שבין צמח לדרעא, לדוגמה, חולקו 68 הק"מ בין שני קבלנים גרמניים, קבלן איטלקי, קבלן אוסטרי וקבלן מדמשק.⁵

האתגר העיקרי בסלילת מסילת הרכבת בקטע זה היה הפרשי הגובה בין אזור שפך הירדן מהכנרת לאזור דרעא שברמת החורן, הפרש של כ-700 מ' לאורך של כ-50 ק"מ בקו אוירי. לפי התכניות המקוריות תוואי המסילה היה אמור לעבור לאורך הגדה המזרחית של ים כנרת ומשם לעלות לרמת החורן דרך ואדי סמך, במקביל לדרך רומית ששרדה במקום.⁶ מייסנר החליט לשנות את התכניות ולהעביר את המסילה דרך עמק הירמוך. הסיבה לשינוי תוואי הרכבת היא כנראה חששו של מייסנר שהשיפוע דרך ואדי סמך יהיה תלול מדי עבור הקטרים וכן החשש ממחסור במקורות לאספקת מים עבור דודי הקיטור של הרכבת. לעלייה במקביל לירמוך היה שיפוע נוח יחסית והאזור היה עשיר במים. השלוחה חצתה אזורים בהם ההתיישבות הייתה דלילה ומיקומן של התחנות הראשונות שהוקמו, ובהם תחנת אל-חמה, נקבע בהתאם לקיבולת המים של הקטר.

גובה מעל פני הים
בניית מקטע
זמן סיום

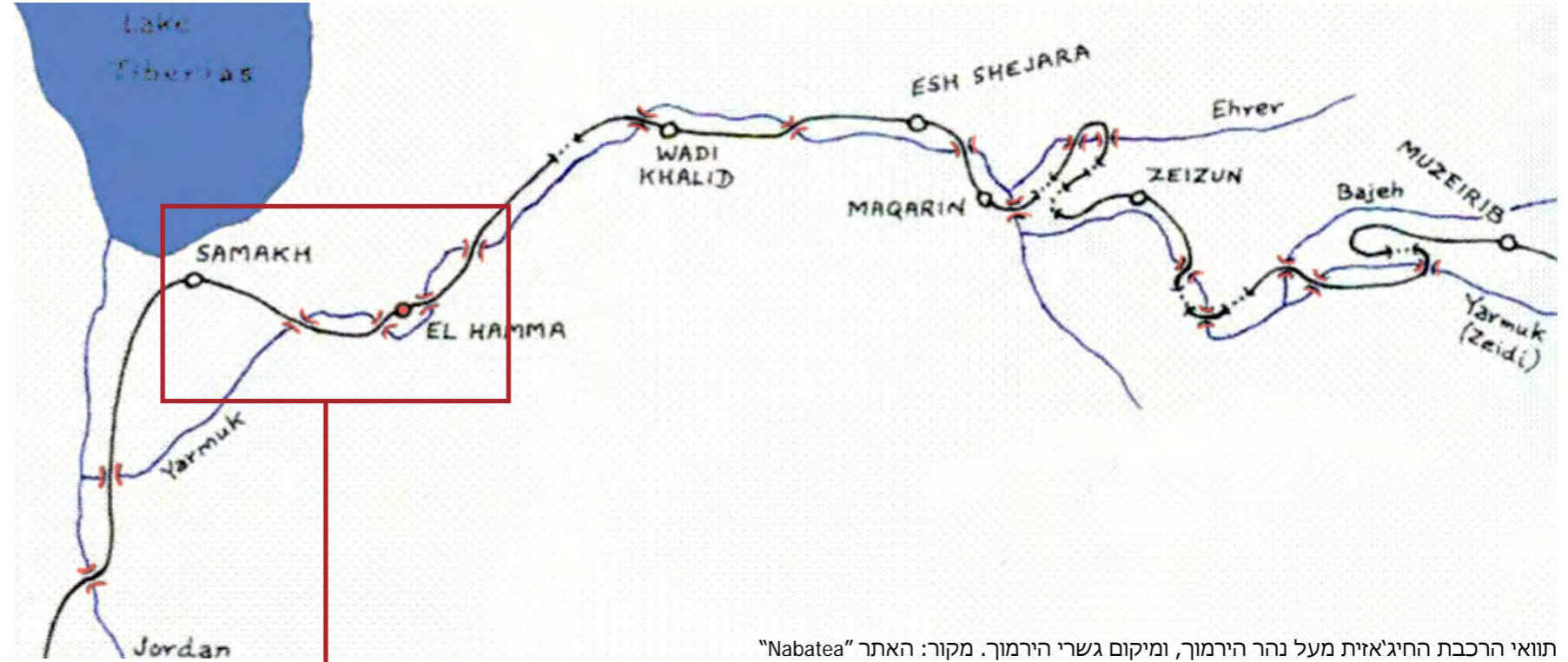
1. תירוש, עמ' 11.
2. שם.
3. פלקוב, עמ' 12.
4. תירוש, עמ' 11.
5. Ochsenwald, עמ' 40.
6. פיק, עמ' 110-111.

תוואי קו דרעא-חיפה, זמני בנייתו לפי מקטעים. מקור: Tourret, 1989; תירוש, 1988.

קו דרעא-חיפה לאורך הירמוך

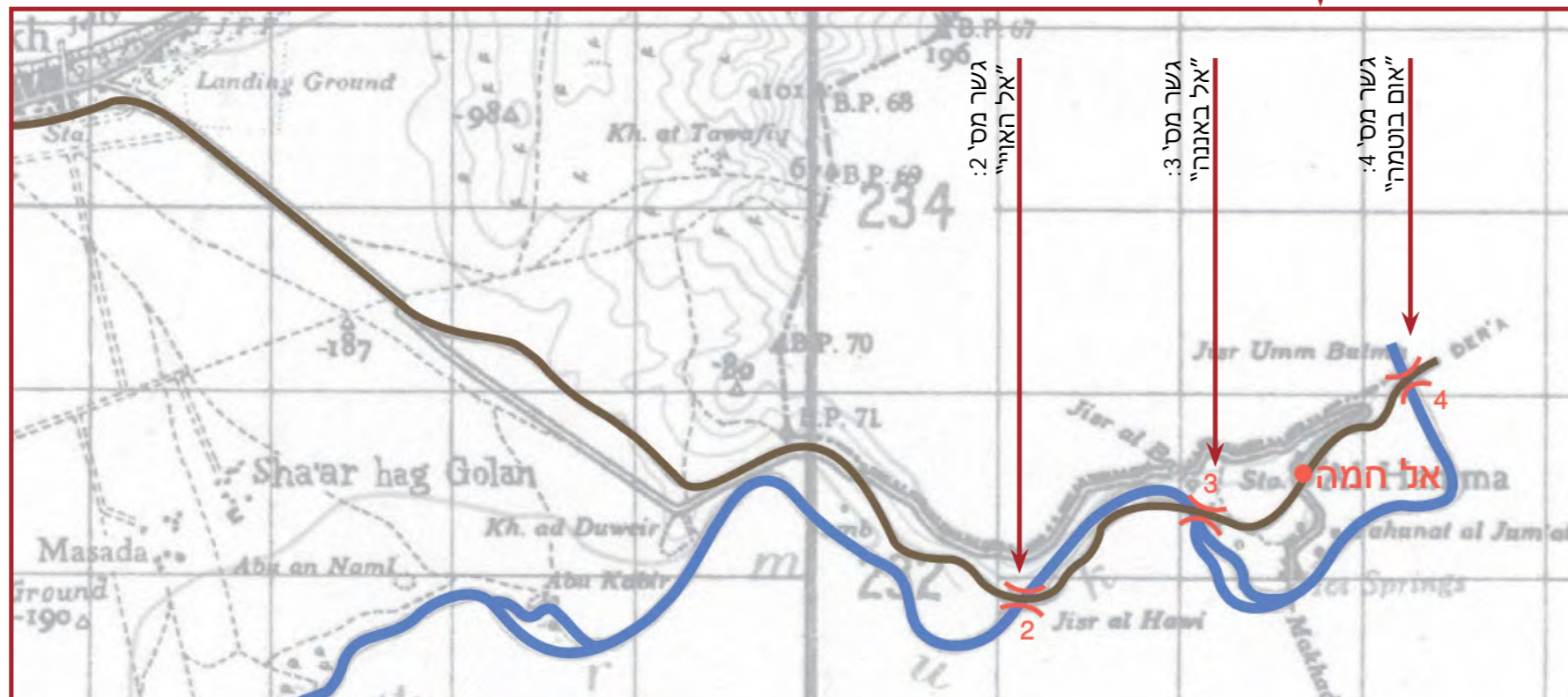
פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

נהר הירמוך זורם מאזור החורן שבסוריה, לאורך כ-70 ק"מ ונשפך לנהר הירדן בנהריים, כ-10 ק"מ מדרום למוצאו התחתון (מצידה הדרומי של הכנרת). הנהר חתור בקניון עמוק בין הרמות שמשני צדדיו, ובנופיו הוא משלב מצוקי בזלת שחורים, גיר לבן וצמחייה עשירה.¹ מכלול הקשיים ובעיות השימוש במי הירמוך (והירדן) נובעים מכך שהנהר עובר בתחומיהם של סוריה, ירדן וישראל הבסיס העיקרי לסכסוכים באזור זה נובע מכך שהמדינות השותפות למערכת הירדן-ירמוך חשופות כולן למחסור ולמצוקת מים, אם כי בדרגת חומרה שונה.² הירמוך כתוואי לדרך נודע בעיקר עם הנחת המסילה החיג'אזית. הקטע שעובר בירמוך היה הקשה ביותר לסלילה ולנסיעה בשל תנאי השטח. הסיבה העיקרית לקושי היא חציית עמק הירמוך, והפרשי גבהים גדולים בין תחנה לתחנה. התחנה הנמוכה ביותר הייתה תחנת נחליים (נהריים), שגובהה 246.5 מ' מתחת לפני הים. תחנת אל-חמה נמצאת בגובה של 146.1 מ' מתחת לפני הים, ותחנת דרעא נמצאת בגובה של 529 מ' מעל לפני הים. בכדי להעלות את הקו עד לרמת החורן, נדרשו בוני המסילה להקים 7 מנהרות, 14 גשרים, שיפועים של עד 1:56 ועקומות חדות של פיתולי הקו.³ קטע זה אף היה היקר ביותר לבנייה, עלות סלילתו של הייתה יקרה פי שתיים מסלילתם של הקטעים האחרים של המסילה.⁴

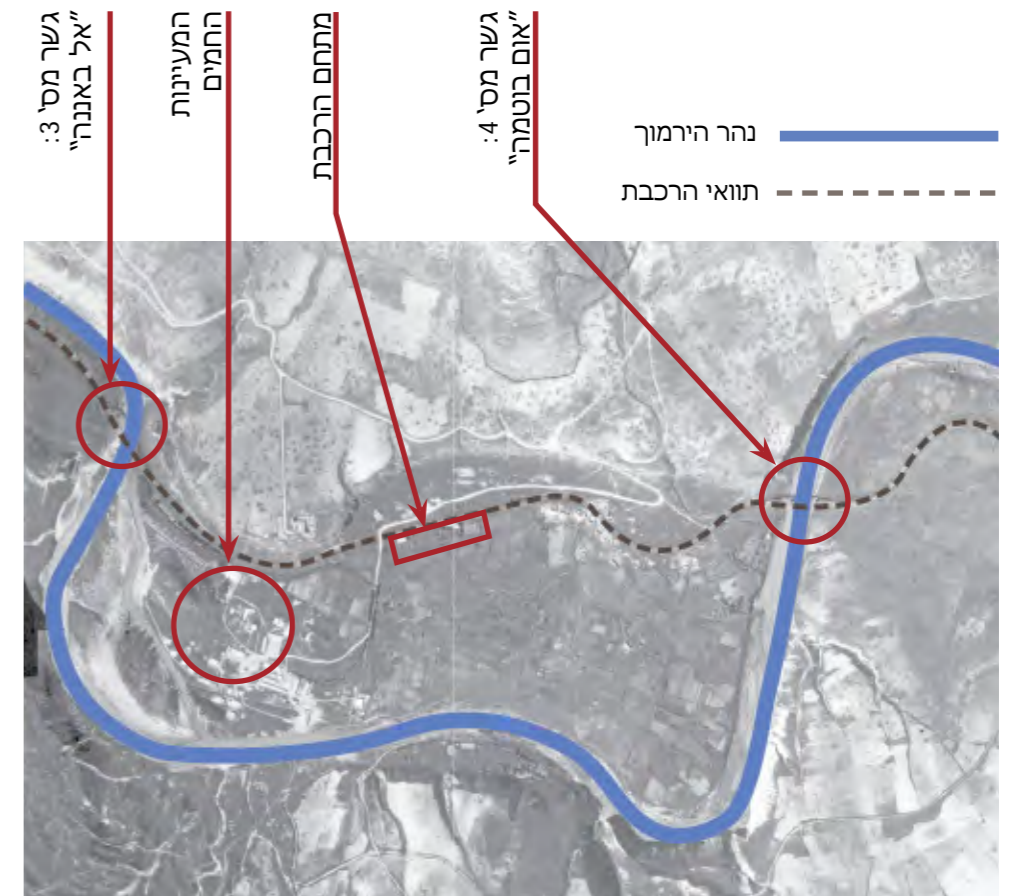


תוואי הרכבת החיג'אזית מעל נהר הירמוך, ומיקום גשרי הירמוך. מקור: האתר "Nabatea"

1. אתר מט"ח: <http://www3.cet.ac.il>
2. קליאוט, עמ' 15-18.
3. קוטרל, עמ' 25.
4. Ochsenwald, עמ' 44-45.



תוואי הרכבת החיג'אזית מעל נהר הירמוך. מקור: Survey of Palestine, 1939-1345.



תצ"א של אזור חמת-גדר משנת 1945, שבה ניתן לראות את תוואי הרכבת. מקור: מפ"י

3.9

גשר מס' 2, "אל האווי", גשר מס' 3, "אל באננה" וגשר מס' 4, "אום בוטמה"

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



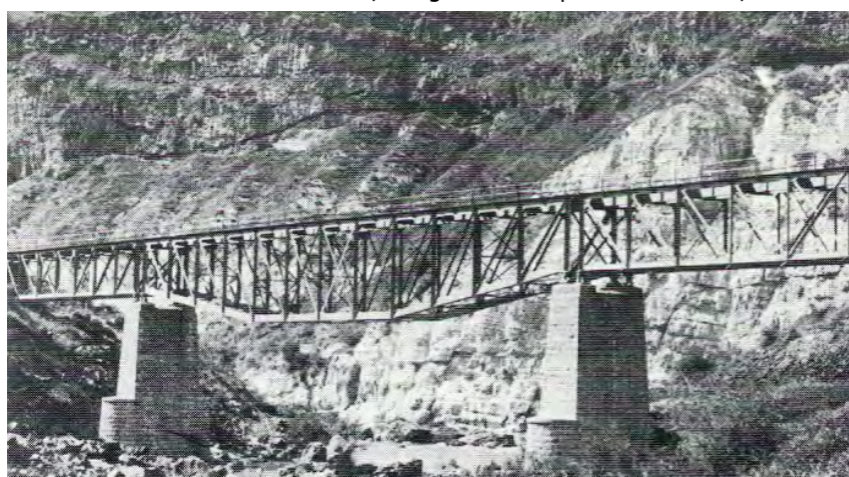
גשר מס' 3, "אל באננה". מקור: Google Earth, 2007.



גשר מס' 2, "אל האווי", בזמן שיפוץ אחרי מלה"ע ה-1, מקור: Nicholson, 2005.



גשר מס' 2, "אל האווי", מקור: Tourret, 1989.



גשר מס' 3, "אל באננה". מקור: Tourret, 1989.

חמת-גדר מוקפת מ-2 צידה בנהר הירמוך המתפתל סביבה, ולכן נבנו גשרים המובילים את מסילת הרכבת אליה וממנה.

גשר מס' 2, "אל האווי" הוא הארוך מבין גשרי הירמוך. בתקופה שמיד לאחר מלה"ע הראשונה, הופרע השירות בקווי הרכבת החיג'אזית בא"י בגלל החבלות שביצעו התורכים והגרמנים בעת נסיגתם בספטמבר 1918, בין נזקי החבלות היו גם גשר הירמוך השני והשלישי. פיגומי עץ זמניים הוקמו בגשרים ההרוסים, כדי לאפשר תנועה. תיקון הגשרים הושלם רק ב-1923.¹ פיצוץ נוסף של גשר מס' 2 נערך במסגרת "מבצע מרכלת" (המכונה גם "ליל הגשרים"), שהוא הגדול והמקיף ביותר מבין מבצעי "תנועת המרי העברי". בלילה שבין ה-16 ל-17 ביוני 1946 נהרסו או חובלו באורח קשה, בתשע פשיטות, עשרה מתוך אחד-עשר הגשרים שהותקפו. לאחר פיצוץ זה הגשר לא שופץ שוב.²

גשר מס' 3, "אל באננה", הוא הגשר המוביל את הרכבת אל חמת-גדר, וגשר מס' 4, "אום בוטמה", הוא הגשר המוביל את הרכבת מחמת-גדר לסוריה. בחתימת הסכם הגבול בין בריטניה וצרפת במאוס 1923, נקודת הגבול בין סוריה לבין ארץ ישראל נקבעה במרכזו של גשר הרכבת אום בוטמה, כק"מ מצפון מזרח לאל-חמה.³



Yarmuk valley 4-4-1947 - Bridge No 2

גשר מס' 2, "אל האווי", לאחר הפיצוץ ב"ליל הגשרים", 1947. מקור: אתר Nabatea.



גשר מס' 4 "אום בוטמה", מקור: Tourret, 1989.



גשר מס' 2, "אל האווי". מקור: וויקיפדיה, 2005.

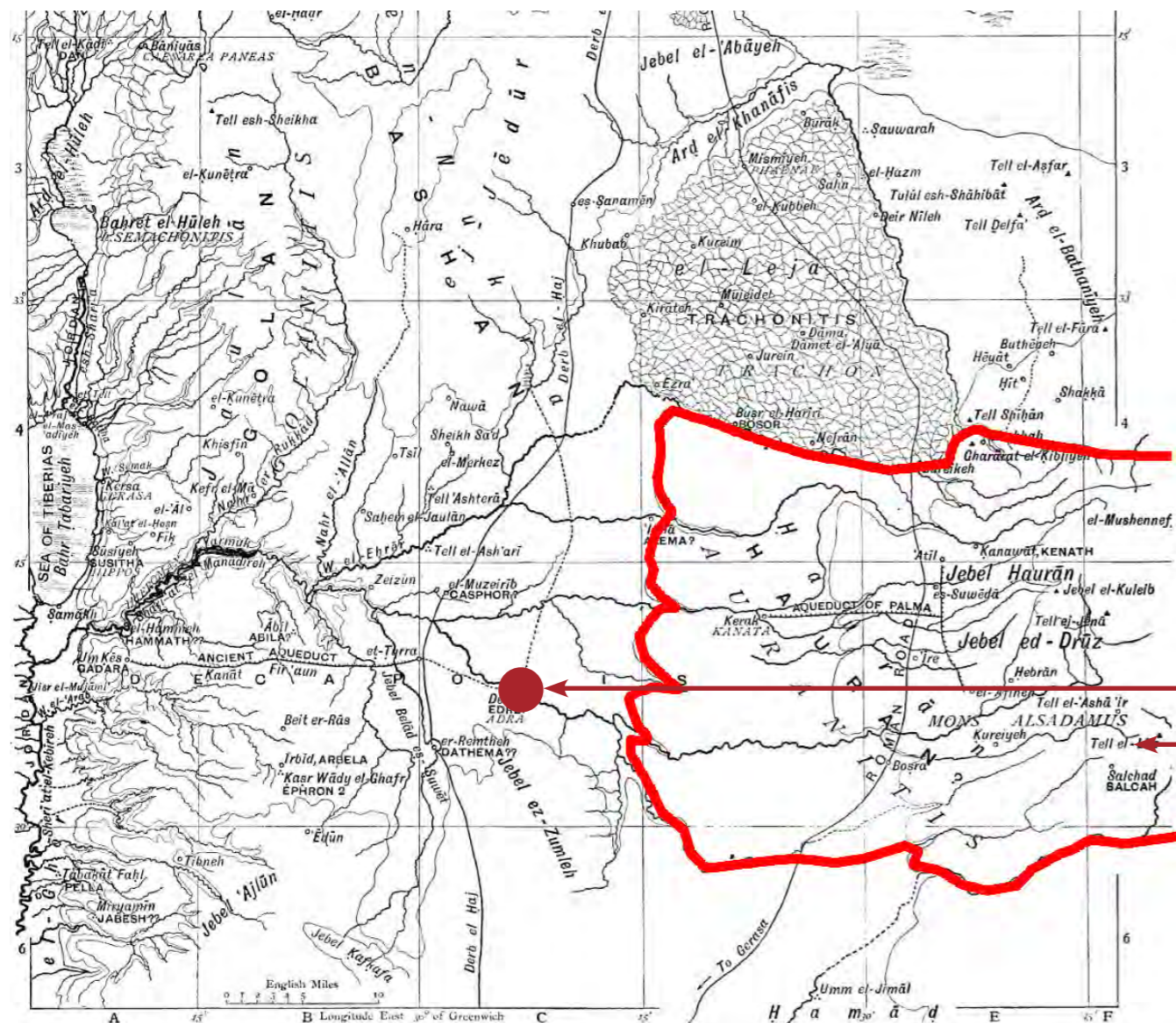
1. קוטרל, עמ' 69.
2. אתר הפלמ"ח.
3. לביא, עמ' 54.

קו דרעא-חיפה והשפעתו הכלכלית וההתיישבותית

פתיחת הקו הוכרזה באופן רשמי באוקטובר 1905 ביום השנה של הסולטן. ככל הנראה הפתיחה הוכרזה בעוד חלק מן הגשרים טרם הושלמו. הנוסעים והמטענים ברכבות הועברו מצד אחד של הגשר לצידו השני בדרך חלופית כדי להשלים את נסיעתם. רק במאי 1906, כאשר הושלמו הגשרים האחרונים בעמק הירמוך, החלה תנועת רכבות רציפה בקו חיפה-דרעא.¹

קטע קו הרכבת בין חיפה לדרעא חולל במהרה שינוי כלכלי והתיישבותי באזור כולו. בניית המסילה והפעלתה תרמו, בראש ובראשונה, להתפתחות המואצת של חיפה. חל גידול בתנועת אוניות הקיטור למעגן המחובר למסילה, והתפתחו שירותי לואי כמו בנקאות, אחסון ומסחר. בעקבות התמקמותה של המנהלה הכללית של הרכבת החיג'אזית בחיפה, התרכזו בעיר מהנדסים ועובדים מיומנים, נפתחו בתי ספר, שירותי דת, התפתחו שירותים מוניציפאליים ועוד.²

המסילה בין חיפה לדרעא פתחה ערוץ תנועה נוסף עבור אזור החורן, אזור הנמצא בין הגולן במערב, הירמוך בדרום, הר החרמון בצפון והמדבר במזרח. אזור החורן נחשב לאחד מחבלי הארץ הפוריים ביותר באזור בזכות החקלאות העשירה שבו הכוללת בעיקר גידולי חיטה וגפנים. עד לסלילת המסילה בין חיפה לדרעא הועברו היבולים מהחורן אל נמלי הים התיכון באמצעות מסילת הברזל של החברה הצרפתית D.H.P - Damas, Hama and Prolongements. החברה, שהיתה אחראית גם על פיתוחו של נמל ביירות, עודדה את העברת הסחורות אליו. עם פתיחת המסילה בין חיפה לדרעא נפתח מעבר נוסף עבור יבולי החיטה של החורן, לחיפה וממנה באוניות לנמל ביירות. התפתחה תחרות בין המסילה הצרפתית לדמשק ולביירות לבין המסילה החיג'אזית לחיפה מי תזכה להוביל יותר חיטה מהחורן. לעות'מאנים היה אינטרס להפחית את חשיבותו של נמל ביירות שהיה נתון להשפעה צרפתית ולכן בכדי לעודד את העברת הסחורות באמצעות המסילה החיג'אזית דרך נמל חיפה הם הפחיתו מחירים והקלו במיסים. ואכן, ב-1913 חברות ספנות קטנות התחילו לקנות בחיפה חיטה שמקורה מהחורן ולהעבירה דרך הים לנמל ביירות. זו הייתה אלטרנטיבה זולה יותר מאשר באמצעות הרכבת הצרפתית לביירות.³



1. Tourret, עמ' 29.

2. פלקוב, עמ' 14.

3. Ochsenwald, עמ' 107-109.



אזור החורן, ליד דרעא, כיום. מקור: google earth.

שלוחת חיפה דרעא היתה הקטע הריווחי ביותר לאורך מסילת הברזל החיג'אזית. ב-1913 נקבע כי 77% מרווחי מסילת הרכבת כולה באו מקטע זה, שמהווה רק 11% מהמסילה החיג'אזית.⁴

כך, בנוסף להיותה אמצעי עזר לקידום מסילת עולי הרגל, גרמה המסילה לשינויים במבנה הכלכלי של האזור, נפתח פתח נוסף של מסילת הברזל אל הים (דרך חיפה), הופחת משקלה המסחרי של ביירות. והתורכים יכלו לפעול בשטחים כלכליים בלי שהיו נתונים ללחץ הצרפתים.⁵

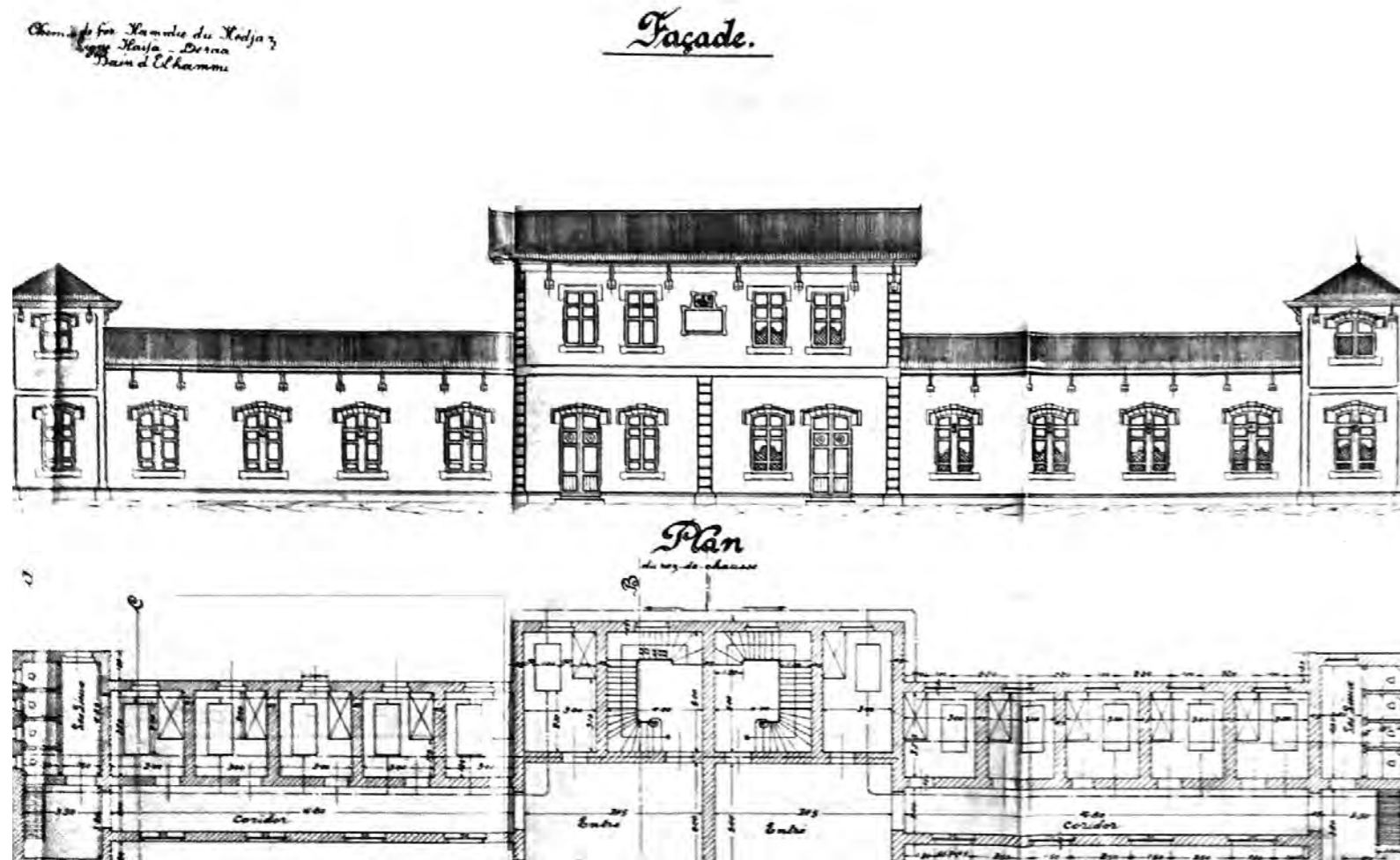
4. פלקוב, עמ' 14.

5. פיק, עמ' 111.



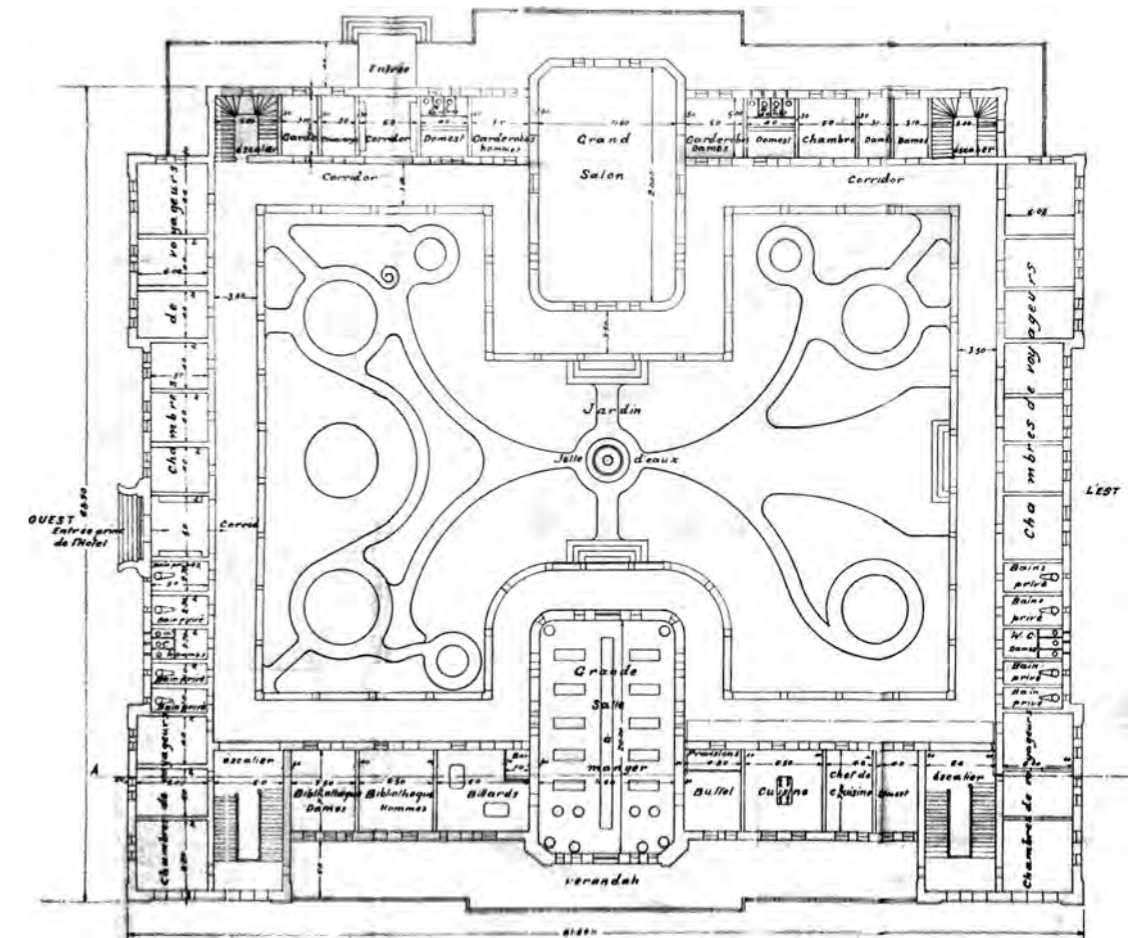
תחנת הרכבת בחיפה 1925, מקור: ארכיון הרכבת.

3.11



תכנית לבניין המרחצאות באל-חמה. העתק של תכנית של Turkish Ireads מתאריך: 22.2.1320, שנעשה עבור הנהלת קטע חיפה-דרעא ברכבת החיג'אזית, מקור: ארכיון הרכבת

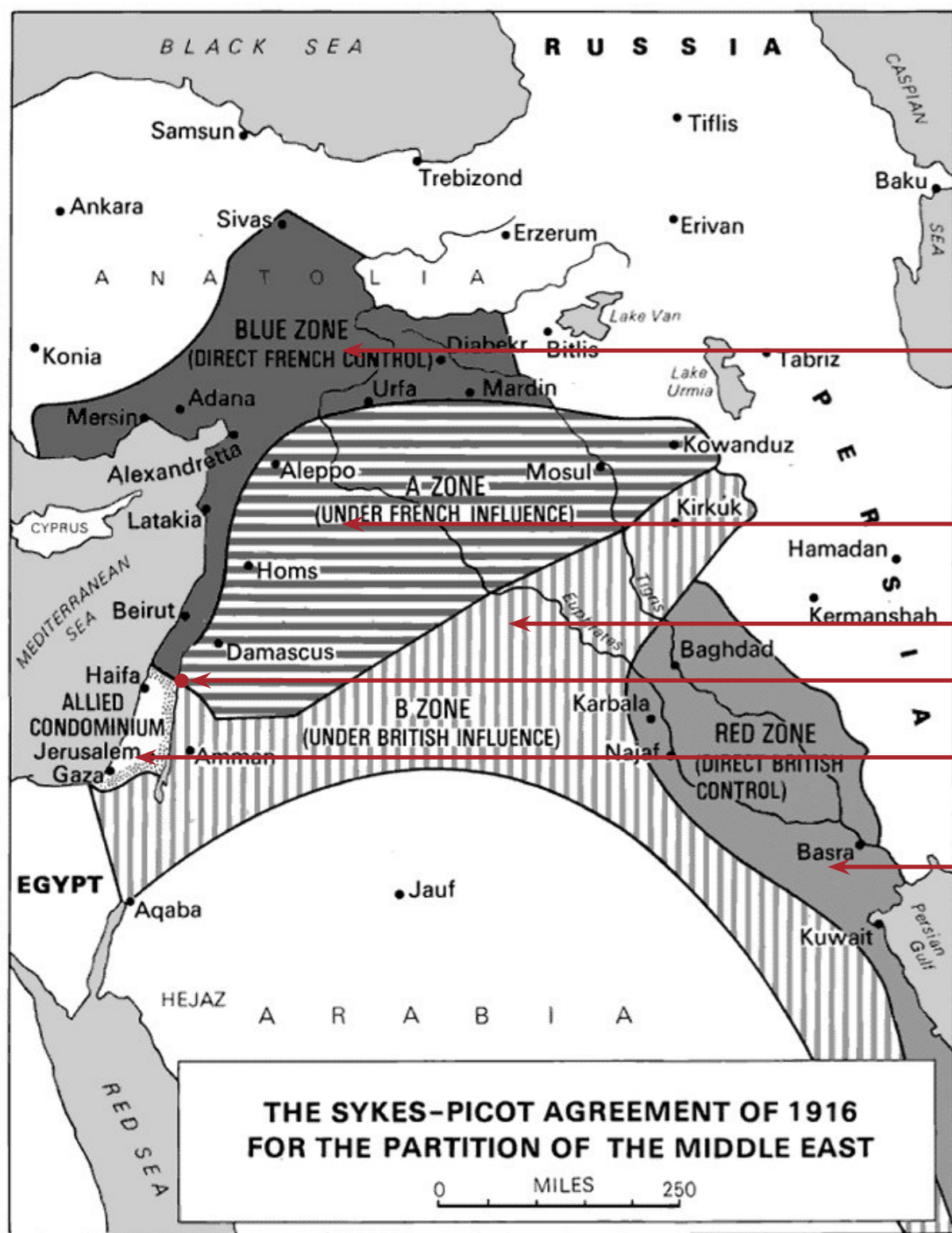
תחנת אל-חמה נמצאת 96 ק"מ מחיפה, קצת יותר מחצי הדרך בין חיפה לדרעא. היא היתה אחת משמונה התחנות המקוריות של המסילה בחלקה המערבי, שבין חיפה לאל-חמה. הסיבה להקמת התחנה באל-חמה, כמו גם הסיבה להקמתן של כל התחנות המקוריות לאורך המסילה, הייתה הימצאותם של מים עבור הקטרים, כאשר המרחק בין התחנות נקבע בהתאם לקיבולת המים של הקטרים. בתחנת אל-חמה נעשה שימוש במימיו של מעיין סעד אל-פאר. עם זאת, נראה כי העות'מאנים זיהו את הפוטנציאל התיירותי של האזור הנובע מהקרבה אל המעינות החמים. ב-1909 קודמה תכנית להקמת מלון באזור המרחצאות באל-חמה, תכנית שלא יצאה לפועל. התחנה כנראה שימשה בין היתר את הבאים למרחצאות החמים, אך במרחצאות עצמם לא בוצעו עבודות כלשהן עד לתקופת המנדט הבריטי.



תכנית להקמת מלון באל-חמה, 1909 מקור: ארכיון הרכבת

כיבוש האימפריה העות'מאנית, וחלוקת גבולות חדשה

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



שלטון צרפתי ישיר

שלטון תחת השפעה צרפתית

שלטון תחת השפעה בריטית

אזור אל-חמה

שלטון בין לאומי

שלטון בריטי ישיר

האימפריה העות'מאנית התמוטטה סופית לאחר שלקחה חלק במלחמת העולם הראשונה, לצד מעצמות המרכז (גרמניה, בולגריה, אוסטריה והונגריה). שר המלחמה, אנוור פאשא בטח בכוחם של הגרמנים, וקיווה להחזיר לאימפריה את שטחיה הכבושים ולכבוש שטחים חדשים. מעצמות ההסכמה (בריטניה, צרפת, רוסיה, איטליה וארה"ב), שלחמו נגד מעצמות המרכז, היו משוכנעות שהמלחמה תביא לקץ האימפריה העות'מאנית, ולכן נוצרה הזדמנות בינ"ל לתכנן את ביתורה של האימפריה. במאי 1916 נחתם חוזה בין אנגליה וצרפת שהגדיר את תחומי ההשפעה והמנהל הישיר שלהן במזרח (הסכם סייקס-פיקו).

בחלקה הראשון של המלחמה שימשה המסילה החיג'אזית ושלוחתה לחיפה לצורך העברת כוחות גדולים של חיילים לאזור החיג'אז ולארץ ישראל, ובכך הפכה לאלמנט מפתח משמעותי במערכת המלחמתית.² החל מאביב 1917 ניצבו העות'מאנים בפני מתקפת נגד של בריטניה שהסתיימה לבסוף בכיבוש א"י וסוריה. מפתחיה של האימפריה העות'מאנית בעיראק ובסוריה, נוסף על תבוסת הגרמנים באירופה, הובילו את הממשלה העות'מאנית לחתימת הסכם שביתת הנשק באוקטובר 1918.³

הממשלה התורכית ויתרה על זכויותיה בנוגע למסילה החיג'אזית והפקידה אותם בידי הממשלות הנוגעות בדבר. אם זאת, הדגישה כי מעמדה המיוחד של הרכבת מבחינה דתית יוכר וישמר ע"י ממשלות אלו.⁴ במסגרת ההסכמים בין אנגליה וצרפת, מחולק הנייד (הרכבות, הקטרים והקרונות) של המסילה החיג'אזית בין מנהלת הרכבות הצרפתית המפעילה את המסילות בסוריה ובלבנון, לבין המנהלה הבריטית המפעילה רכבות בא"י ובעבר הירדן.⁵

לאחר המלחמה, ב-23.12.1920, כ-8 חודשים לאחר שוועידת השלום בוורסאי אישרה הקמת מדינות חסות במזרח ("מנדטים"), נחתם הסכם מפורט בין בריטניה וצרפת. במפות נספחות להסכם שורטט קו הגבול, שגם תואר מילולית אך לא סומן בשטח. המו"מ לתיקוני הגבול נמשך עד 1923.

1. בן אריה וברטל, עמ' 23.
2. Ochsenwald, עמ' 142.
3. בן אריה וברטל, עמ' 23.
4. Serves treaty, 1920.
5. פלקוב, עמ' 18.

ARTICLE 360.

The Turkish Government abandons whatever rights it possesses over the Hedjaz railway, and accepts such arrangements as shall be made for its working, and for the distribution of the property belonging to or used in connection with the railway, by the Governments concerned. In any such arrangements the special position of the railway from the religious point of view shall be fully recognised and safeguarded.

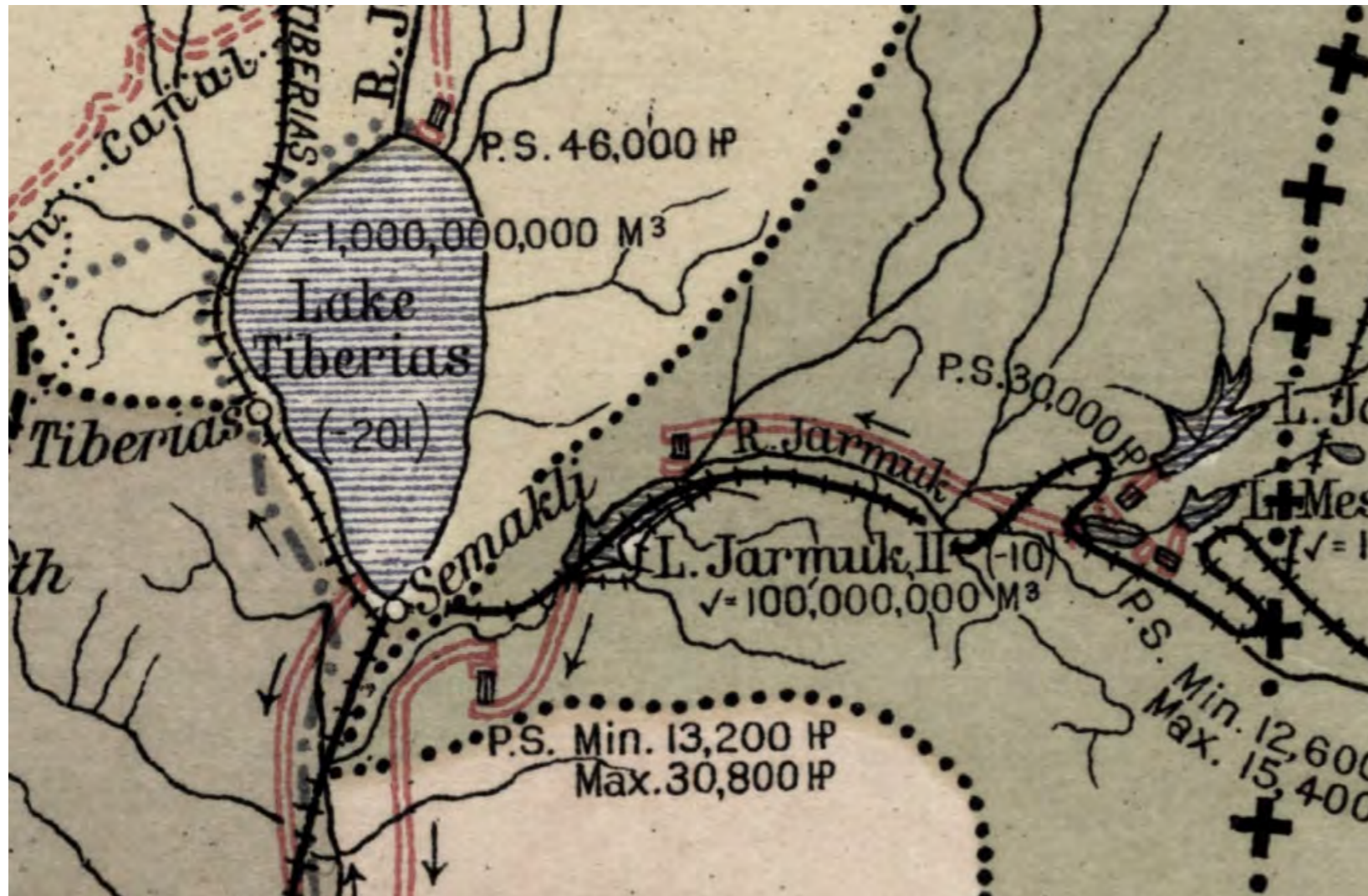
סעיף 360 בהסכם סוור (הסכם השלום בין בריטניה ומעצמות ההסכמה ובין תורכיה) מראה כי הממשלה התורכית מכירה ברכבת החיג'אזית כיחידה אחת, שתמשיך לפעול גם לאחר חלוקת הגבולות בין המעצמות.

sevres treaty, 1920. מקור: גנזך המדינה.

סקר מקורות המים בישראל של פנחס רוטנברג

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

בין המשפיעים על קו הגבול היה פנחס רוטנברג, שקיבל במרץ 1920 את הבלעדיות לניצול מי הירדן לפיתוח הידרואלקטרי (חשמל המופק בעזרת מים), שנקראת "זיכיון החשמל". רוטנברג, שראה את התעשייה כנושא פיתוח מידי של היישוב ואת פיתוח האנרגיה ההידרואלקטרית כתנאי לכך, הכין על רקע זה, בטרם נקבעו סופית גבולות המנדט הבריטי בא"י, תכנית רחבת היקף שנשאה את הכותרת: "משק המים בישראל, אזור עמק הירדן - הצעת תכנית מוקדמת". תכנית זו מהווה מצע לקביעת גבולות המנדט הבריטי בא"י.¹ בעקבות דרישותיו נקבע הגבול מהבניאס לגשר בנות יעקב על שליש רכס הגולן. המטרה המנחה את דרישותיו של רוטנברג הייתה למקם תעלה, שתפקידה יהיה להסיט את מי הבניאס והדן לכיוון מזרח, כך שניתן יהיה לייבש את ביצת החולה. כמו כן, שאף רוטנברג לאגור מים בכינרת, ועל כן דרש שמובלעת אל-חמה תהייה בתחומי א"י, לצורך הטיית מי הירמוק אל הכינרת.² בקטע זה של הנחר הוא זורם ברום של 60 מטר מעל מפלס הכינרת, מה שיקל על הטייתו אליה דווקא מנקודה זו.³ אף שההכרעה בוועידת סו-רמו, שהתקיימה בעת הוצאת התכנית, לא קיבלה את גבולות רוטנברג, כל תכניות המים עד להקמת המדינה נערכו על פיהם וכללו את הליטאני והירמוק.⁴



קטע מתוך תכנית מקורות המים של פנחס רוטנברג, 1920

1. שוורץ, עמ' 4-5.
2. בן-פורת.
3. http://www.telhai.ac.il/gifted/gvul/hatayat_lifne.htm
4. שוורץ, עמ' 4-5.



תחנת הכוח בנהריים. מקור: ארכיון חברת החשמל לישראל.

לאחר המלחמה, המזרח התיכון, שהיה בעבר מרחב רציף של האימפריה העות'מאנית, חולק בין מעצמות ההסכמה ונוצרו בו גבולות חדשים. הגבולות, שנקבעו סופית רק ב-1923, כ-5 שנים לאחר חתימת הסכם הפסקת האש, היו לא ברורים והשתנו מעת לעת. אל-חמה שנמצאה בנקודת הגבול החדשה בין א"י (פלשתינה) ועבר הירדן שהיו תחת מנדט בריטי, ובין סוריה שהיתה תחת מנדט צרפתי עברה מספר פעמים בין הגבולות של מדינות אלו. בנפרד מהיישוב באל-חמה, עברה גם תחנת הרכבת מספר פעמים בין חברת הרכבות הבריטית לבין חברת הרכבות הצרפתית.

הגבול בין א"י ועבר הירדן עבר ככל הנראה במרכז הירמוק.¹ לפיכך, אל-חמה הייתה צריכה להיות חלק משטחי א"י. למרות זאת, בפועל לא היה ברור למי היא שייכת, ואף נראה כי לתקופה מסוימת השתייכה אל-חמה לשטחי עבר הירדן. זאת ניתן לתמוך בעדותו של עוזר הממונה על מחוז הגליל אשר לדבריו: "אחרי הכיבוש הבריטי של ארץ זו, הגבול הבינלאומי בין ארץ ישראל ועבר הירדן היה עניין לוויכוח מסויים, ובמשך זמן מה אל-חמה נכללה בארץ השנייה". מדובר היה בתקופה קצרה במהלכה החכירה ממשלת עבר הירדן את שטח המעיינות לאדם בשם עבד אל פתח ג'ריר, תושב צמח.² כמו כן, ניתן לראות בדו"ח שנעשה ע"י וועדת שביתת הנשק עם סוריה ולבנון משנת 1950,³ שבשנת 1925 נערכו חילופי שטחים ע"י הממשלה המנדטורית, ואל-חמה עברה להיות בשטח הישראלי. מכאן ניתן להסיק שעד 1925, אל-חמה הייתה בשליטת עבר הירדן (למרות שבאופן רשמי היא כנראה היתה שייכת לא"י).

בשנת 1924 אנו למדים על פי קטע מתוך עיתון הארץ,⁴ כי במשפט שנערך באותה שנה, הוכח עפ"י מפה רשמית כי אל-חמה ו-50 מטר אחריה נכנסים בגבולות ישראל. כמו כן זיכרון שניתן לסולימאן בק נסיף⁵ על שטח המעיינות החמים מידי ממשלת המנדט בארץ ישראל בשנת 1924, שהסתיים לאחר שנה וחודש שוב רק בשנת 1930, מראה כי אזור אל-חמה שייך לה בשלב זה.

בשנת 1928, העיתון "אלג'אמע'ה אל ערביה" מודיע כי המעיינות החמים של אל-חמה סופחו בהחלט לא"י.⁶ זוהי הפעם הראשונה שאנחנו למדים מתוך מקור ערבי כי אל-חמה נמצאת בשטחי ארץ ישראל.

1. ברור, עמ' 66.

2. לביא, עמ' 55.

3. ראה קטע מתוך תיק של וועדת שביתת הנשק עם סוריה ולבנון בגיליון זה.

4. ראה קטע מתוך עיתון הארץ בגיליון זה.

5. שם בעל הזיכרון הוא "סומלין בק נסיף" ולא כפי שמקובל לחשוב בטעות "סולימאן ביי נסיף". בתרגום מערבית התואר "בק" הוא תואר של כבוד אשר מתווסף לשם.

6. ראה קטע מתוך עיתון "דואר היום" בגיליון זה.

אל-חמה בגבולנו
 במשפט הפלילי שהתברר בבית המשפט המחוזי בטבריה בדבר רצח שקרה בכפר חמה, מקום מפורסם במי מיו מעיינות רפואה חמים ושהוא תחנת הרכבת היראשונה אחרי סמך והגבול שבין ארצנו וסוריה—טען הטו"ד הסניגור של הנאשם כי מקום הרצח "חמה" הוא בגבול סוריה ולפי"ז איז כל סמכות לבית משפט המחוזי המקומי לדון ולשפוט במשפט זה.
 יו"ר בית המשפט מר ליט דרש מהתו"כ מר הרכבי לברר ע"י מפה רשמית בתוך גבול מי נכנס הכפר הנ"ז. השבוע בהתברר המשפט הזה שנית הוכיח התו"כ במפה רשמית מאושרת ע"י הממשלה המסמנת את הגבולות ושבה מכואר כי הכפר "חמה" וכו' 50 מטר אחרי נכנסים בגבול ארץ ישראל. הנה כי כן יש לשמוח כי גבול ארצנו הוא הלאה מהמה ולא אחרי סמך כמו שרבים חושבים.
 על ערכה של חמה וסגולות מימיה— במאמר מיוחד.
 נשטי על הוכחת התו"כ בדבר שיכות "חמה" לארצנו דו בית המשפט את הנאשם אחרי הודאתו להמש עשרה שנה טבודת פרך.

קטע מתוך עיתון הארץ המראה כי במסגרת משפט שהתקיים בטבריה, הוכח כי אל-חמה נמצאת בגבולות הארץ ולא בגבולות סוריה או עבר הירדן כפי שרבים חשבו בטעות.
 מקור: "הארץ", 1924

המצב בעבר.
 יהודים מא"י נהגו לבוא לאל-חמה ולחחרחץ במרחצאות שם עוד לפני שנת 1925, כאשר השטח היה עדיין עבר ירדני והקונצסיה על המרחצאות היתה בידי ערבי אשר קבלה מעבדללה. בערך בשנת 1925 נעשו חלופי שטחים ע"י הממשלה המנדטורית ואל-חמה העברה להיות שטח ישראלי, נתנה קונצסיה למשך 45 שנה לסולימאן נסיף בק אשר קבל ששה מסוים וכו' המעיינות והתחייב לשלם לממשלה אחוז מסוים מחרוטים. חקים מספר חוסוה עבור המתהציים.

מקור: עיתון "דואר היום", 20.4.1928, עמ' 4

מקור: עיתון "הארץ", 1924

כתוצאה מהחלטתו לעקירת נשיר הרכבת מצאו לנחית לבנות חתנת חרשת לטעמים בשם המורחית של התעלה, טענת זה דוש לקבוע קו חדש של 8 קילומט'.

אם כי עד סוף חדש דצמבר לא ידעו בהחלט מה יהא גורלו של נשיר זה בכל זאת כבר הייתה הרחבת החדשה עומדת על חלה בסג לחדש דצמבר והיא נמצאת במרחק של שני רגעים מהרכבת המצרית אשר בקנטרה המערבית.

אך קו הרכבת המחנל על ידי הנהלת הרכבות של פלשתינה (א"י) מגיע ל-1000 קילומטר ובכלל זה נחשב הקו קנטרה-רסה המרחנל על ירי וצנא.

האזורים הם אלה:

קנטרה-חיסה	
רסה	באר-שבע
יפו	ירושלים
חיסה	עכו
חיסה	אל-חמה
אפולה	חל-כיס

פסעודיה-נבלוס

ככדי לחשך בהוצאות נעשים סדורים לסיק את כל הבילות ודאר בשביל הרכבות חיסה ומשהמשים עד כמה שאפשר בפועלים זבני המקום.

חשבים לחעתיק את שישני הקטרים ואח זועלי הרכבת מקנטרה כעזר וקירוב, טליל זה חן עבודה רבת לבני הארץ.

חושבים להתחיל בדבר בנין בנינים הגנים לחנויות ומחסני סחורות וכת"ג לסקידים בעתיד הקירוב וחזמן יומינו עגלות נוסעים במדה מספיק בשביל דרישות העתיד.

הבלבולים בבקעת הירדן

(הודעות רשמיות)

מסרו לנו מאת הממשלה את ההודעה הרשמית הזאת:

ד א ש פ נ ה, כ"ד אפריל.

בנוגע להכלולים בין צמח וב-ישאן בכל דהחבל של בקעת הירדן נחונים פרטים אלה: בששה עשר לחדש זה נתקפה ברבורה על-ידי ששים ערבים, ואולם לא היו יריות. בשבעה עשר לחדש נתקפה אל-עדיסה על ידי קבוצת בדואים מזוינת. מיד נשלחה פלוגה לברבורה לתפס את החוקפים, בראשונה יצאו גדודינו מתוך עדיסה, לא אחרי כן לכדונה שוב. לחכפרים האלה ניתן נשק על-ידי המחלקה הצבאית של טבריה, והחיל שב לעדיסה. מחוקפים הבדואים נהרגו שנים.

בתשעה עשר לחדש נגנבו ארבעים בקר מב-ישאן על ידי שבט הנזאיה. הפרשים האנגלים הגנו על ב-ישאן והצבא במוח עכשיו כמעמד. שלשה סוסים של הפרשים ההודים נהרגו ושנים נפצעו. בשנים ועשרים נתקפה פלוגת שמירה אנגלית על ידי חמש מאות בדואים. הפלוגה נסוגה אחור לבי-שאן ומיד נשלחו כחות עזרה לקראתם. קצין אנגלי ושלשה אנשי-חיל נפצעו. משערים שמספר החללים של אנשי החורן עולה למאה ועשרים. בביתו של מוחמד זנאטיס מצאו נשק רב וציודת-מלחמה למכביר. הפרשים האנגלים החריבוהו.

ככיג לחדש נפגשו פרשים הודים ליד גשר מג'אמיה בשלשים ערבים. מיד נשלחו לעזרת הירודים עוד שתי פלוגות. הפרשים הסתערו על הערבים ברמחים ויהרגו שלשים מהם. מצדנו נפלו שני סוסים.

באותו יום יצאו אוירונים לרגל את המעמד ויודיעו כי הרגועה רבה בבקעת שממזרח לבי-שאן. הערבים ירו על רכבת-המשא ליד צמח וחוש-המברקה נותקו ליד גשר מג'אמיה. שום רכבת אינה הולכת ממזרח לצמח, ורכבות ההולכות בין צמח והלאפונה דושמו שומרים צבאיים. עזרה נשלחה מיד הן של צבא-רגלים, והן של מקלעים.

בו ביום נתקפה פלוגת שוטרים של מחוז שכס, כשהיתה הפלוגה על טשמרתה בבקעת הירדן. בליל הארבעה ועשרים שלש שקטן בב-ישאן, אך אלפים ערבים תקפו את צמח. עזרה נשלחה מיד אל המקום, וגם אוירונים נשלחו. מנהל אחד האוירונים נפצע, ומכונתו נפלה כחוך מחנה האנגלים. המכונה לא נתקלקלה ואפשר להשתמש בה.

פרשים ומקלעים יוצאים לעזרת חלוצינו. בשעה עשר אור לארבעה ועשרים אפריל המעמד בראש-פנה לא נשתנה בכלום.

על החתום: הנהלת-שטח הנכבש דרום

קטע עיתון המלמד אותנו כי בשנת 1920 התחנה הפעילה האחרונה בתוך שטח ישראל היא צמח, וכי הקו ממזרח לצמח נתון לידי מתקפות של ערביי האזור.

מקור: הבלבולים בבקעת הירדן, עיתון "דואר היום", 1920.27.4 עמ' 3.

קטע עיתון המלמד אותנו כי בשנת 1921 התחנה האחרונה תחת מנהלת הרכבות הבריטית היא תחנת אל-חמה.

מקור: תזכיר על הרכבות בפלשתינה (א"י), עיתון "דואר היום", 1921.15.2 עמ' 4.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

אין הרבה מידע על פעילות תחנת הרכבת באל-חמה בתקופה שבין סוף מלחמת העולם הראשונה לבין זמן החתימה על הסכם המו"מ בין בריטניה וצרפת. על פעילות תחנת הרכבת אנו יכולים ללמוד בעיקר מקטעי עיתונות מתקופה זו. קטעי העיתונות מלמדים אותנו כי בשנת 1920, ממש לאחר סוף המלחמה, התחנה כנראה לא הייתה פעילה, אך החל משנת 1921 פעילותה חוזרת לשגרה. בשנת 1923, ככל הנראה, התחנה אינה מנוהלת ע"י חברת הרכבות הבריטית.

מספר 95		מספר 94	
2026	תעוב בשעה	— תל-כרם	0710 תעוב בשעה
2049	תגיע בשעה	— ענבטה	0740 תגיע בשעה
2050	תעוב בשעה	— מסודיה	0750 תעוב בשעה
1844	1028 תגיע בשעה	— סבסטיה	0803 תגיע בשעה
2117	תעוב בשעה	— שכם	0811 תעוב בשעה
2130	תגיע בשעה	—	0830 תגיע בשעה
2140	תעוב בשעה	—	0831 תעוב בשעה
2210	תגיע בשעה	—	0845 תגיע בשעה

חיפה — צמת
מספר 63 — רק ביום הראשון.

שרות נוספת חדשה

1514	תגיע בשעה	— שוכה	1330	תעוב בשעה	— חיפה
1515	תעוב בשעה	—	1340	תגיע בשעה	— חברת המסלות בעכו
1531	תגיע בשעה	— בשן	1341	תעוב בשעה	— תל-אש-שמן
1534	תעוב בשעה	—	1411	תגיע בשעה	— עפולה
1604	תגיע בשעה	— ג'וראל-מז'מיה	1415	תעוב בשעה	— עין-חרוך
1608	תעוב בשעה	— צמה	1441	תגיע בשעה	—
1630	תגיע בשעה	—	1443	תעוב בשעה	—
			1500	תגיע בשעה	—
			1502	תעוב בשעה	—

**באחד הצדדים של עבר הירדן
אמורי שזרר שקט גמור. תנועת מסה"ב
היא כרגיל, 3 פעמים בשבוע ביום ג',
א' ו' הולכת הרכבת מחיפה לדמשק
ושלש פעמים — ביום ב', ד' ו' — באה
רכבת מדמשק לחיפה.**

לוח זמנים משנת 1923, המראה כי התחנה האחרונה תחת מנהלת הרכבות הבריטית היא צמח ולא אל-חמה.

קטע עיתון המלמד אותנו כי בשנת 1921 תנועת הרכבות מחיפה לדמשק מתקיימת 3 פעמים בשבוע ללא הפרעות.

מקור: עיתון "דואר היום", 30.7.1923 עמ' 1.

מקור: עיתון "הצפירה", 14.6.1921 עמ' 3.

”רכבת המנדט”

ב-1 באוקטובר 1920, ייסדו שלטונות המנדט הבריטיים בארץ ישראל את חברת: ”מסילות ברזל פלשתינה” (Palestine Railways - P.R), הידועה בכינויה ”רכבת המנדט”, והפעלת שלוחת הרכבת החיג'אזית מדרעא ועד חיפה (כמו גם קווים נוספים שנבנו בא"י במהלך מלחמת העולם הראשונה) הועברה לידיה של רכבת המנדט.

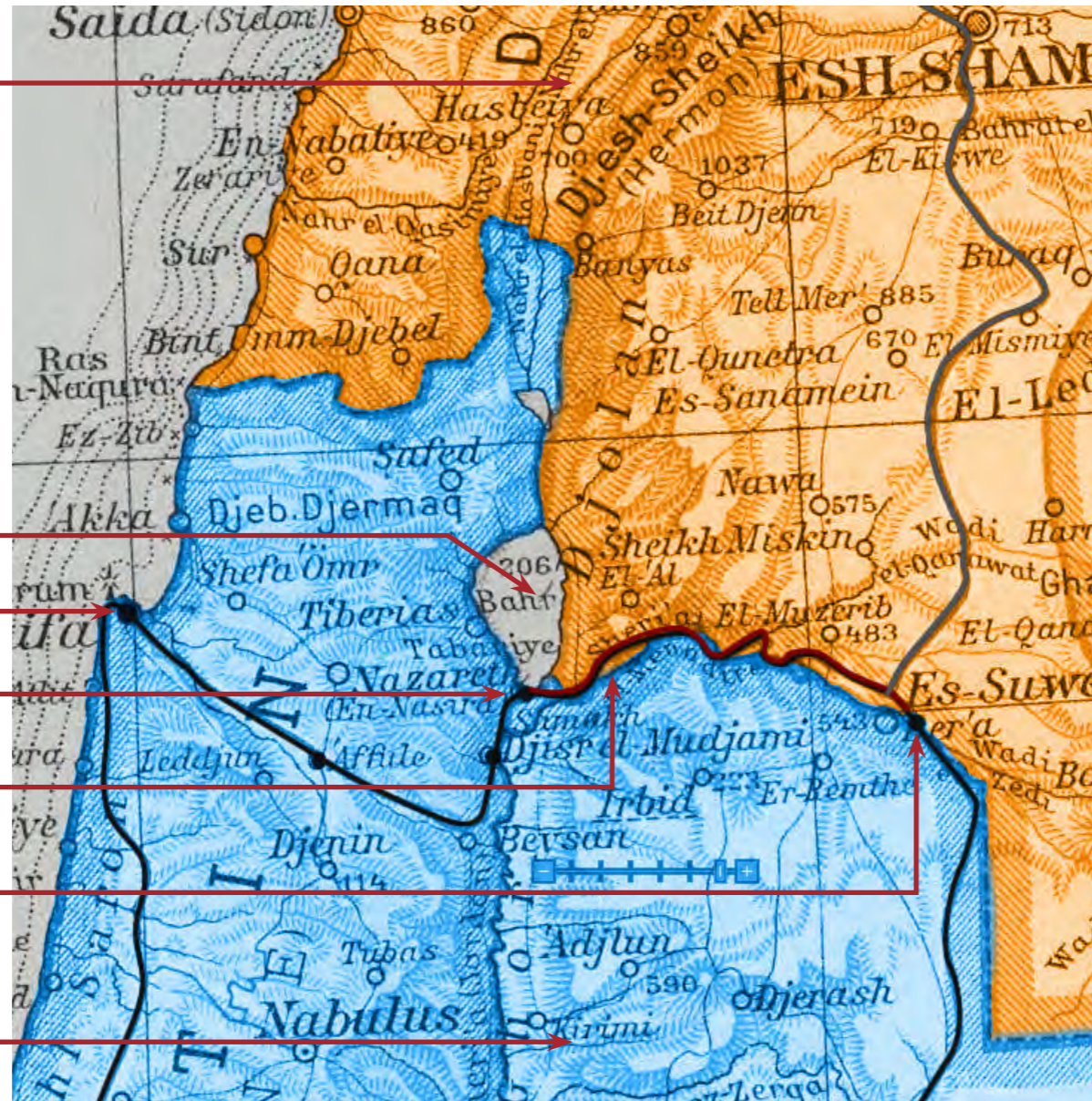
קטע אל-חמה-דרעא הוא היחיד מבין קטעי המסילה החיג'אזית שנמצא בתחומי המנדט הצרפתי ולא בתחומי המנדט הבריטי. מכיוון שקטע זה הוא הקטע המקשר בין המסילה החיג'אזית בארץ ישראל ובין המסילה החיג'אזית בעבר הירדן, הוא הופעל תחילה ע"י חברת P.R, כהמשך ישיר של קטע חיפה-אל-חמה. עם זאת, כפי שניתן לראות בדו"ח לשכת המסחר אל הנציב העליון ב-1924, ממשלת המנדט החליטה לוותר על קטע אל-חמה-דרעא מכיוון שהקו התגלה כלא רווחי והוצאות התפעול שלו גדולות מהכנסותיו (ריבוי המנהרות והגשרים שחייבו הפרשי הגובה דרשו תחזוקה אינטנסיבית, שעלתה על הרווחים מתפעול הקטע), והעבירה אותו לידי הממשלה בסוריה.

למרות חילופי הגבולות לאורך הקו, לוח זמנים משנת 1924 מלמד אותנו כי הנסיעה ברכבות הייתה רציפה ומשמעות מעבר הגבול היא מינורית.²

1. ראה דו"ח לשכת המסחר משנת 1924 בגיליון הבא.
2. ראה לוח רכבות משנת 1924 בגיליון זה.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

שטח תחת שלטון המנדט הצרפתי



הכינת

חיפה

צמח

אל-חמה

דרעא

שטח תחת שלטון המנדט הבריטי

- מקרא קיצורים לחברות הרכבות:
- H.R - Hejaz Railway
 - H.R.P - Hejaz Railway Palestine
 - H.R.T - Hejaz Railway Transjordenia
 - P.R - Palestine Railways
 - D.H.P - Damas-Hama et Prolongements
 - C.F.H - Chemins de Fur du Hedjaz

חיפה-צמח-אדרעי-דמשק		דמשק-אדרעי-צמח-חיפה	
מס. ק"מ	מס. ק"מ	מס. ק"מ	מס. ק"מ
0800	0001	0810	0610
0810	0610	0846	0440
0846	1400	0902	1005
0902	1411	0942	1016
0942	1412	1090	1017
1090	1453	1012	1040
1012	1524	1028	1113
1028	1527	1053	1114
1053	1550	1121	1132
1121	1605	1151	1143
1151	1640	11630	1150
11630	1729	1216	1229
1216	1800	1237	1246
1237	1800	1318	1300
1318	1316	1354	1316
1354	1343	1407	1343
1407	1407	1440	1429
1440	1429	1440	1452
1440	1452	1510	1525
1510	1544	1528	1544
1528	1639	1548	1639
1548	1639	1608	1639
1608	1639	1641	1639
1641	1639	1658	1639
1658	1639	1711	1639
1711	1639	1730	1639
1730	1639	1731	1639
1731	1639	1801	1639
1801	1639	1831	1639
1831	1639	1832	1639
1832	1639	1842	1639
1842	1639		1639

מפה המראה את קו הרכבת החיג'אזית על רקע חלוקת האזור למנדטים משנת 1929. מקור: David Ramsey Map Collection

עוד ניתן ללמוד מן הדו"ח כי לשכת המסחר, בזמן העברת קטע אל-חמה-דרעא לידי ממשלת סוריה, מנתה בעבור ממשלת המנדט הבריטי את ההשלכות שצפויות ממהלך זה, אך לאזהרות אלו לא ניתנה תשומת לב. עובדי הרכבת טוענים כי כעת הם נאלצים להתמודד עם כך שהצרפתים רואים את עצמם בעמדה בה הם יכולים לעשות ככל העולה על רוחם (בקטע המסילה המדובר). ראשי לשכת המסחר מתארים את המצב הכלכלי הגרוע בפלשתינה שהולך ונהייה קשה מיום ליום. הם מצביעים על מגבלות המכס במסחר בין פלשתינה לבין סוריה כאחת הסיבות להידרדרות המצב הכלכלי (בעבר, תחת השלטון העות'מאני, הגבולות היו פתוחים ולא היו מגבלות מכס על מעבר סחורות), ועל הצלחתם של ראשי הממשל בסוריה, בזכות מגבלות המכס, להעביר את כל הסחורות דרך נמל ביירות, במקום מדרעא לחיפה ומשם באוניות לביירות כפי שהיה נהוג בימי השלטון העות'מאני. עכשיו, בגלל המיסוי, העברת הסחורות מסוריה לפלשתינה פחות משתלמת, מפני שהצרפתים העלו ב-25% את מחירי העברת הסחורות בקטע שבין אל-חמה לדרעא, כנראה כחלק ממגמה של הצרפתים לחזק את נמל ביירות. כמו כן הם מציינים ששלטון המנדט הצרפתי בסוריה אסר על ייצוא של דגנים וחיטה מסוריה, אחרי שהבין שיש יצוא גדול של דגנים לפלשתינה.

לוח רכבות משנת 1924. מקור: ארכיון הרכבת

1. ראה דו"ח לשכת המסחר משנת 1924 בגיליון הבא.

غرفة التجارة
 صندوق البريد ٢١٨
 تلفون ٦٧
 نمرة الدوسيه

P. O. B. 218
 Telephone 67

Chamber of Commerce

In reply please quote
 No.....

Haifa 1922
 (Palestine)

REPORT

مينا في (نلسطين)
 ١٩٢٢ سنة

Attached to our letter No. 0/10 submitted to His Excellency the A/High Commissioner.

There is no more doubt that the economic situation of Palestine is very bad, and that it is growing worse and worse day after day. This is due to several reasons which it is not our intention to enumerate here. We will limit ourselves, however, to what concerns our subject. But we must say, by the way, that the Government of Palestine could have avoided some of them had it listened to the advises given it by those concerned. It is also needless to say that the better economic situation of a country the better the position of its Government and vice versa.

The danger signal began to show itself on the establishment of Custom barriers between Palestine and Syria whose disastrous consequences we are still suffering. We strained every nerve at the time, spared no efforts nor pains and left no stone unturned in trying to represent to the Government the ill and injury that are sure to befall our economic situation, but, sorry to state, deaf ears were turned to us. But hardly a time passed when the Government felt the bad results that we had foreseen and foretold, as it clearly appeared that the Government of Syria succeeded after the establishment of the said barriers in deviating the route of trade to the port of Beirut, and unfortunately we had to pay the expense.

But apparently the said blow did not satisfy the ambitions of the Government of Syria, so it began to look round to see how it can deal the deadly blow to Palestine trade. It did not wait long before it saw its course clear. It started by annexing the section of the Hedjaz Line El-Hamme-Damascus to the Beirut-Aleppo-Damascus Railway Company, in order to be able to realise its wishes by dealing directly with the management of the said company. It attempts to justify this action on its part by pretending to have done what the Government of Palestine formerly did, namely the annexation of the section Haifa-El-Hamme, although there is a world of difference between the two, as the railways in Palestine belong to the State while those in Syria belong to a commercial company. And in spite of the fact that the Syrians protested against this step taken by their Government by actually striking work for several days, yet the Government treated the matter indifferently and proceeded in its course.

This was the stepping stone for what it suggests now to do,

namely the imposition of 25% upon the freights on El Hamme Deraa, Nassib-Damascus Section. All this has been done by the French Government in order to enable it to deal the deadly blow to the Palestine trade with the hinterland by deviating the route of trade to the port of Beirut. This blow will not only have an adverse effect on trade and traders, but the Government also will sooner or later see the consequences thereof in its revenue.

This blow is by no means a matter of chance, but the result of an intended and planned scheme. The Government of Syria, it is believed, is on the watch for monopolising the commercial interests and deviating the routes of trade to its territory. As a proof of this, we might mention, is the fact that when it found that a good portion of the cereals of the Howran leaks out to Palestine it prohibited the exportation of wheat and barley from Syria, although trade is now free all over the world. And in order to escape criticism and blame it has arranged to impose this 25% increase on freights, and, it is almost sure, that it will allow their exportation on the Damascus-Beirut Line. The probable consequences will be that Palestine will find itself obliged to export its products, such as melons and oranges, owing to the said increase of freights, via Beirut and therefrom to the hinterland, the products of the Howran will enormously decrease and much less traffic, if any left, will be carried on the Haifa-Semakh Line both in exportation and importation.

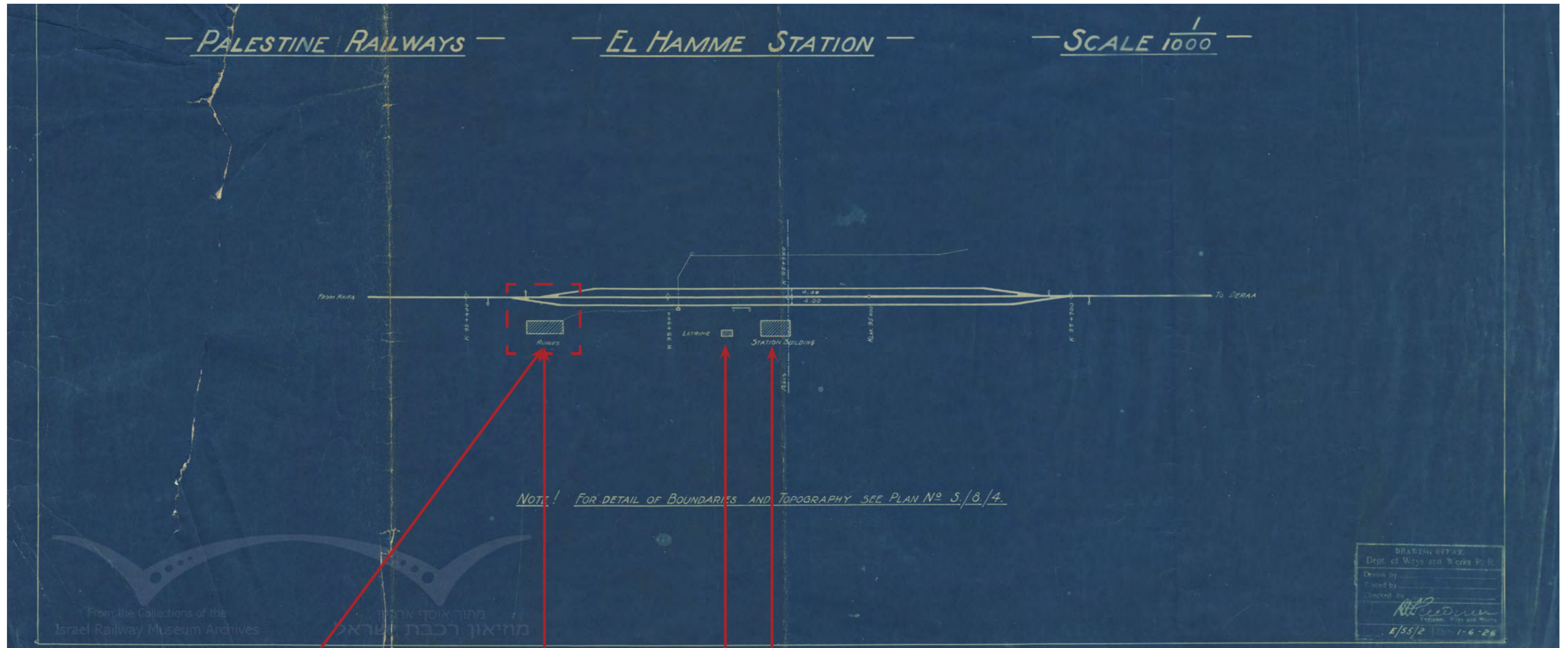
The most lamentable phase of this problem is the fact that the section of the line Hamme-Deraa was in the hands of the Government of Palestine who handed it over to the Government of Syria. It did so because, as it stated, the line did not pay, owing to the elevation which made the expenses incurred on it exceed the earnings. This Chamber pointed out to Government at the time the consequences that are likely to follow, and again its warnings were not heeded. And now we have only begun to reap the results as the French now find themselves in a position to do what they like.

But we do not believe the impossibility of stopping the French from taking this last step. The Hedjaz Line which (as was decided the Lausanne Congress) should be supervised by a supreme Moslem Committee is now temporarily controlled by the Governments of Syria, Palestine and Hedjaz. We could therefore insist on maintaining the Status Quo without any modifications in the fares until the said committee is appointed.

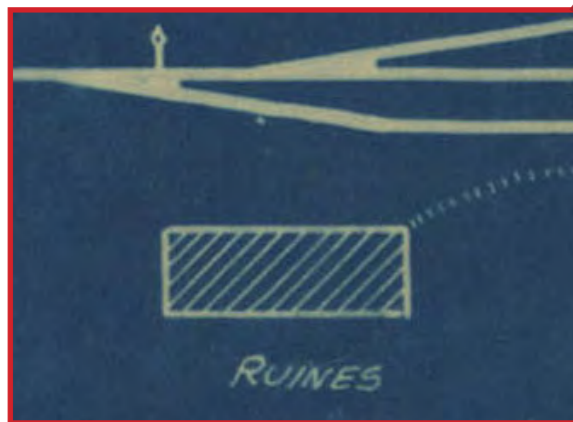
Further, there are other means by which, we believe, the Government of Syria could be stopped from realising its harmful wishes at

דוח שנעשה ע"י לשכת המסחר והוגש לנציב העליון, בנוגע לתפקוד הרכבת בארץ בשנת 1924.
 מקור: גנר המדינה.

המנדט הצרפתי בסוריה סיפח את קו הרכבת אל-חמה-דרעא לחברת הרכבת ביירות-חלב-דמשק. הצרפתים טענו שהצעד הזה מקביל לצעד של המנדט הבריטי שסיפח את קטע קו הרכבת מחיפה לצמח ל-P.R, אך ההבדל הוא שחברת הרכבות בפלשתינה היא חברה ממשלתית בעוד שהחברה הצרפתית היא חברה מסחרית. לפי הדו"ח, תושבי סוריה עצמם מחו נגד ההחלטה הזו של שלטון המנדט הצרפתי. ראשי לשכת המסחר מזכירים שיש מה לעשות בנדון, כי לפי הסכמי לוזאן קו הרכבת החיג'אזית אמור להיות בפיקוח מועצה מוסלמית עליונה ואפשר להתעקש כי הסטטוס קוו יישמר עד למינויה של מועצה כזו. בנוסף הם מציעים לקיים דיון עם נציגי שלושת המדינות הנוגעות לקו הרכבת: פלשתינה, סוריה וירדן ולחזות על הצרפתים לא להעלות את המחירים. בסופו של דבר, המחאות השונות לא הועילו והמסילה בין חיפה לדרעא אכן חולקה כך שחלקה המערבי היה בידי P.R ואילו חלקה המזרחי היה בידי חברת הרכבות הצרפתית. בדו"ח הנהלת הרכבת בפלשתינה מ-1928 ניתן לראות, שאכן חלוקה זו של המסילה הביאה לידיה משמעותית במעבר הסחורות לאורכו. בניגוד לקטע המזרחי של המסילה בין חיפה לדרעא, הקטע המערבי שנודע בשנות המנדט כ"רכבת העמק" ופעל בין חיפה לצמח היה קטע פעיל מאוד ובעל השפעה רבה על התפתחות ההתיישבות הציונית בעמק זרעאל.



תכנית תחנת הרכבת באל-חמה, 01.06.1926, מתוך: ארכיון הרכבת



מגורי עובדי הרכבת

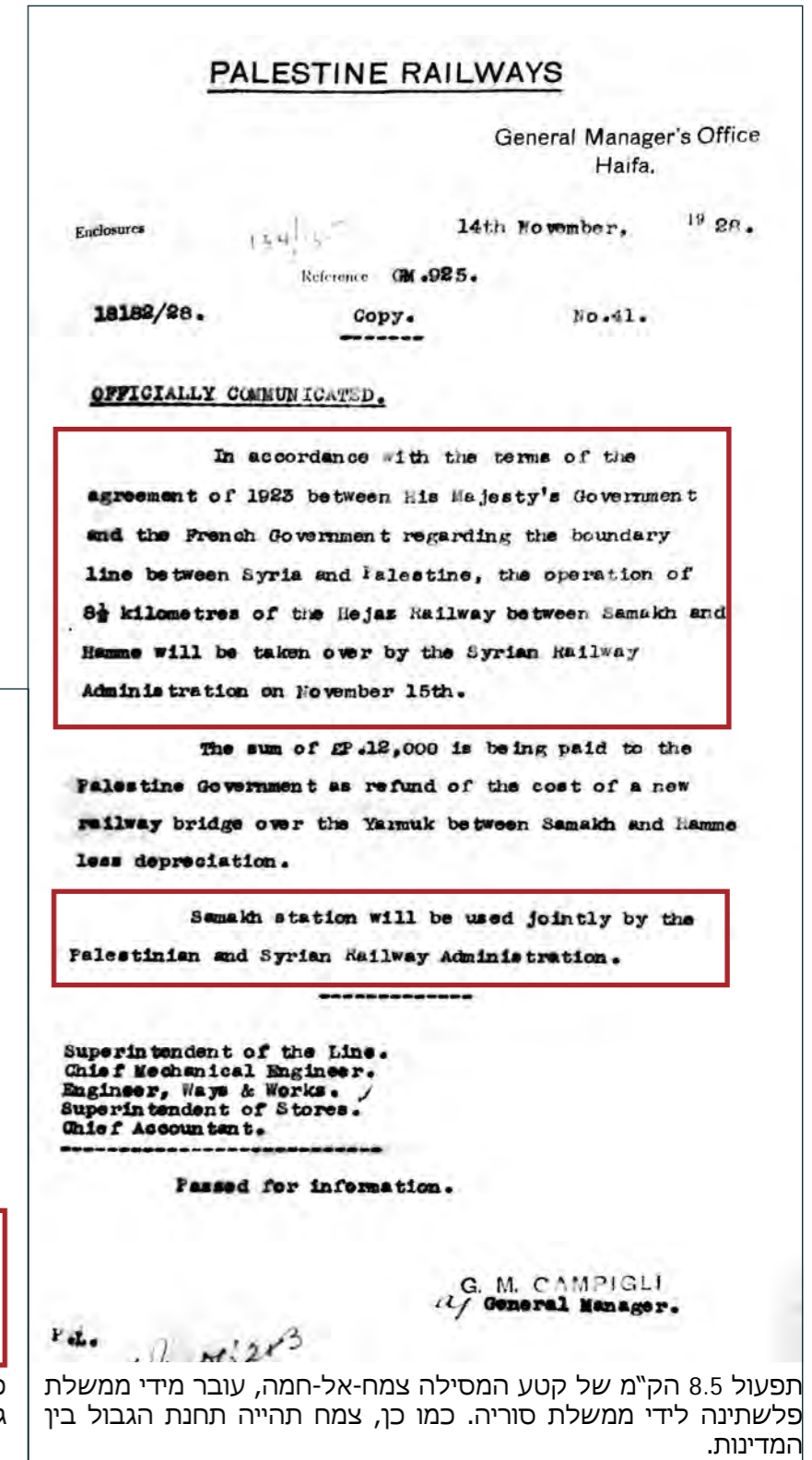
מבנה השירותים

תחנת הרכבת

מתכנית שהכינה מנהלת מסילות הברזל בארץ לתחנת אל-חמה, אנחנו למדים כי בשנת 1926 מבנה מגורי העובדים מוגדר כחורבה.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

בנוסף על האחריות הישירה של מנהלת מסילות הברזל בארץ ישראל (P.R) על רשת הרכבות, היו למחלקת הרכבות זכויות מעבר (trackage rights) בקטע המסילה החיג'אזית שבתחומי סוריה: צמח-דראע-נסיב, כ-74 ק"מ. הקטע הראשון, באורך 8.5 ק"מ בין צמח לאל-חמה, היה בתחומי ארץ ישראל. אבל, משיקולי תפעול, הוסכם שתחנת הגבול בין שתי רשויות הרכבת, וכן תחנת המכס, יהיו בצמח, וקטע זה ינוהל ע"י המסילה החיג'אזית הסורית.¹ בשנת 1928, מחליטה מנהלת רכבות הברזל בא"י להעביר גם את קטע צמח-אל-חמה לידי מנהלת הרכבות בסוריה. לפני העברת התחנה, מבצעת מנהלת הרכבות בא"י דיווח² שמתאר בין היתר את מצב התחנה על שלושת מבניה ואת מצב הפסים. בדו"ח זה אנו למדים כי מבני התחנה במצב תחזוקתי גרוע. ממבנה מגורי עובדי הרכבת נותרו רק הקירות החיצוניים ואילו כל הפרטים - הגג, הרצפות, הדלתות, החלונות, המרפסת והעמודים התומכים אותה - כולם חסרים. מתוך התכתבות בין מנהלת הרכבות בא"י לבין מנהלת הרכבות בסוריה³ ניתן ללמוד כי קיימת חולייה של 6 מסילאים אשר אחראית על תחזוקת קטע המסילה צמח-אל-חמה. עם זאת, מכך שהדוח מציין כי מגורי עובדי הרכבת במצב תחזוקתי ירוד, אנו למדים כי חוליית המסילאים לא מתגוררת במגורי עובדי הרכבת וככל הנראה היא מתגוררת במקום אחר. חברת הרכבות מבקשת מחברת הרכבות הצרפתית להמשיך להעסיק את חוליית המסילאים גם לאחר העברת הקו לידיהם, אולם אלו מסרבים ומציינים כתגובה שכבר יש להם את כוח האדם הדרוש.



1. תירוש, עמ' 38.
2. ראה קטעים מדו"ח מצב תחנת הרכבת גיליון זה.
3. ראה קטעים מתוך התכתבות מנהלת הרכבות בא"י ומנהלת הרכבות בסוריה בגיליון זה.

<p>As regards personnel, there is a gang consisting of a ganger and five platelayers who are employed exclusively upon the maintenance of the section which is to be transferred to the Control of the C.F.H. It is hoped that the new controlling authority will be able to take the personnel of this gang on to its establishment. The gang is stationed at El Hamme.</p>	<p>I. STATION OF EL HAMME.</p> <p>a) Buildings.</p> <p>Station building. A two storey masonry building of which the ground floor is complete except for staircase up to second floor. Of the second floor there remains only the external walls & partition walls, which need repairs. Roof, doors, windows and all other details in the second floor, are missing. The inhabited portion of the ground floor is in fair condition but requiring renovations and the present roof (old floor of top storey) requires waterproofing.</p> <p>Latrines. Masonry built of standard Hijaz Railway type in bad state of repair with no roof, windows or doors.</p> <p>Gang House. Masonry structure of one storey and basement in bad state of repair; comprises now external walls and no partition wall. All other details such as roofing, flooring, doors, windows, verandah and verandah columns are missing.</p>
<p>חברת הרכבות הבריטית מציינת כי קיימת חולייה של 6 מסילאים, האחראית על תחזוקת קטע המסילה צמח-אל-חמה, ומבקשת מחברת הרכבות הצרפתית להמשיך להעסיק את האנשים האלו גם לאחר העברת הקטע לידיהם.</p>	<p>כל מבני תחנת הרכבת (מבנה התחנה, השירותים ומגורי עובדי הרכבת) מצויים במצב תחזוקתי גרוע. ממבנה מגורי עובדי הרכבת נותרו רק הקירות החיצוניים, ללא גג או רצפות.</p>
<p>With regard to Personnel. The C.F.H. has already made arrangements for the maintenance of the section with personnel of its own establishment, it is therefore regretted that the C.F.H. is unable to retain the men who have been hitherto employed.</p>	
<p>חברת הרכבות הצרפתית, בתגובה מציינת כי יש לה כבר את כוח האדם הדרוש ולכן היא לא תמשיך להעסיק את המסילאים הנוכחיים</p>	

תיק המהנדס הראשי של רכבת המנדט מס' 134/33, 1928. מקור: ארכיון הרכבת

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

Station.	Tons.	Percentage of Increase.	Commodity.	Remarks.
Kahn Yunis	1644	9670.58	Barley & Cereals.	
Gaza	4933	319.63	Barley.	
Majdal	1741	680.08	Barley.	
Jaffa	3964	20.36	Miscellaneous & Sand	Due to closing down of Jaffa Customs Station and decrease of Sand traffic from Tel Aviv.
Ras el Ain	4566	237.44	Stones.	

24. The increase of Revenue and tonnage transported over the Sinai (Kantara-Rafa) Railway is due to a non-recurrent traffic of old rails consigned from Kantara, El Arish and Rafa stations to Port Said.

25. The decrease in Revenue and Tonnage Originating on the Hijaz Railway is due to the decrease in transports of Barley (33,106 Tons), Sand (3443 Tons) and Melons (1736 Tons); (Haifa station shows an increase in Barley, Stones, Other Building Materials and Miscellaneous Traffic).

The principal decreases are noted at the following stations :-

Station.	Tons.	Percentage of Decrease.	Commodity.	Remarks.
Acre	3676	57.45	Sand.	
Jenin	1149	59.20	Barley.	
Afula	2086	81.45	do.	
Nablus	2438	74.65	do.	
Shutta	1789	90.68	do.	
Beisan	4299	69.07	do.	
Jisr Mejame	9493	86.95	do.	
Ramleh	5622	81.22	do.	
El Homme	2144	95.55	do.	Closed - 15.11.1928.
Amman	2259	52.30	do.	
Other H. R. T. Stations.	4109	22.54	do.	

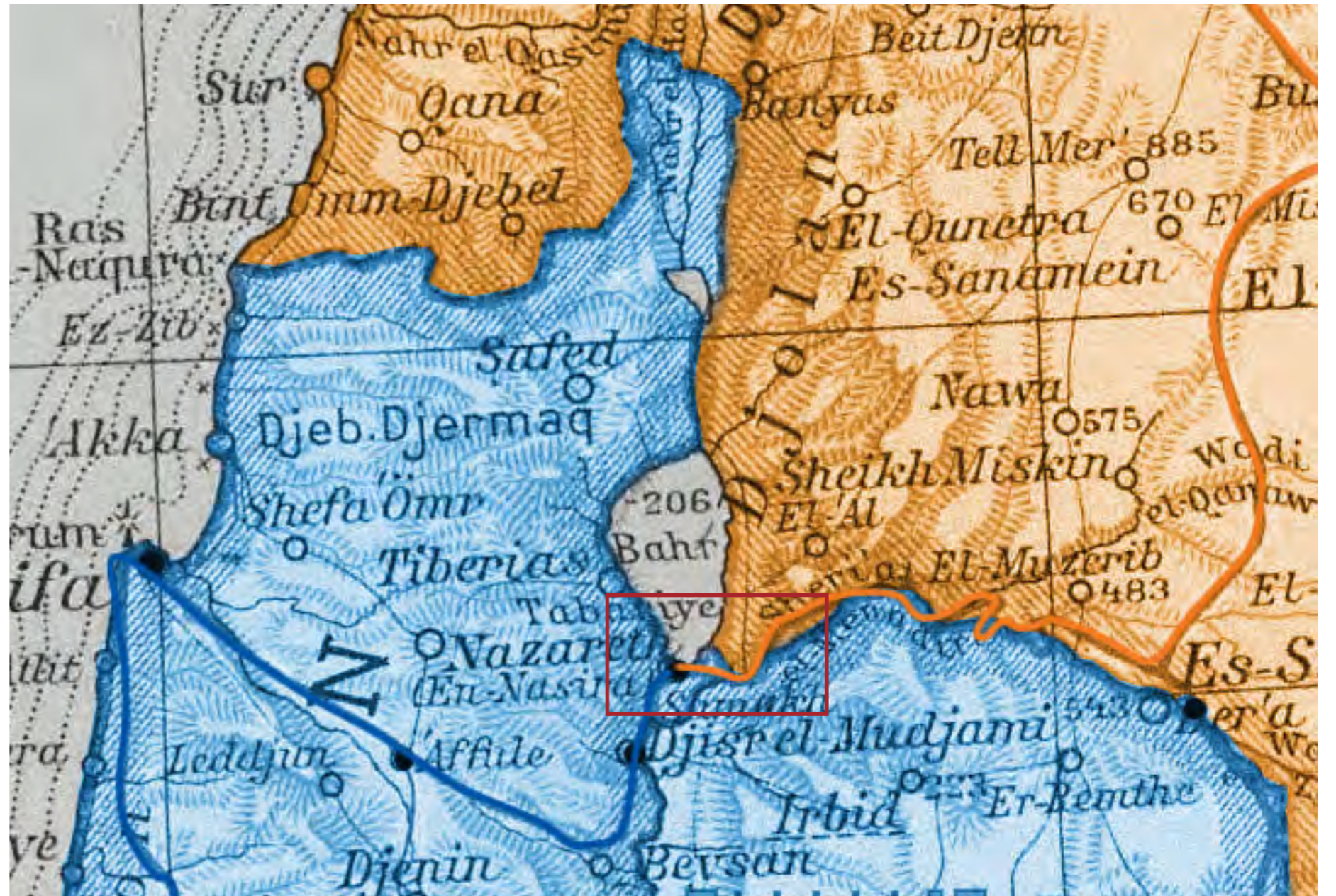
26. It will be seen that the decrease of Goods Revenue is due mainly to bad crops of 1928; less building activity; less orange traffic due to closing down of Jaffa Customs Station and construction of a good road Patah Tikvah - Jaffa; growing road motor transport (high class traffic and small goods) etc. etc.

Miscellaneous Revenue.

27. The increase in this class of Revenue is £P. 63,493 and is allocated as follows :-

	Increase. £P.	Decrease. £P.
Palestine Railways.	60710	-
Sinai (Kantara-Rafa) Railway.	5341	-
Hijaz Railway.	-	2558
Net Increase.	66051	2558

28. This increase is mainly due to transfer to Revenue of



דו"ח שנתי של הרכבת המנדט (P.R) משנת 1928 מראה כי מבחינת תחנת אל-חמה נסגרה ב-15.11.1928, הוא היום בו עברה התחנה לידי החברת הרכבות הצרפתית (C.F.H). מקור: ארכיון הרכבת

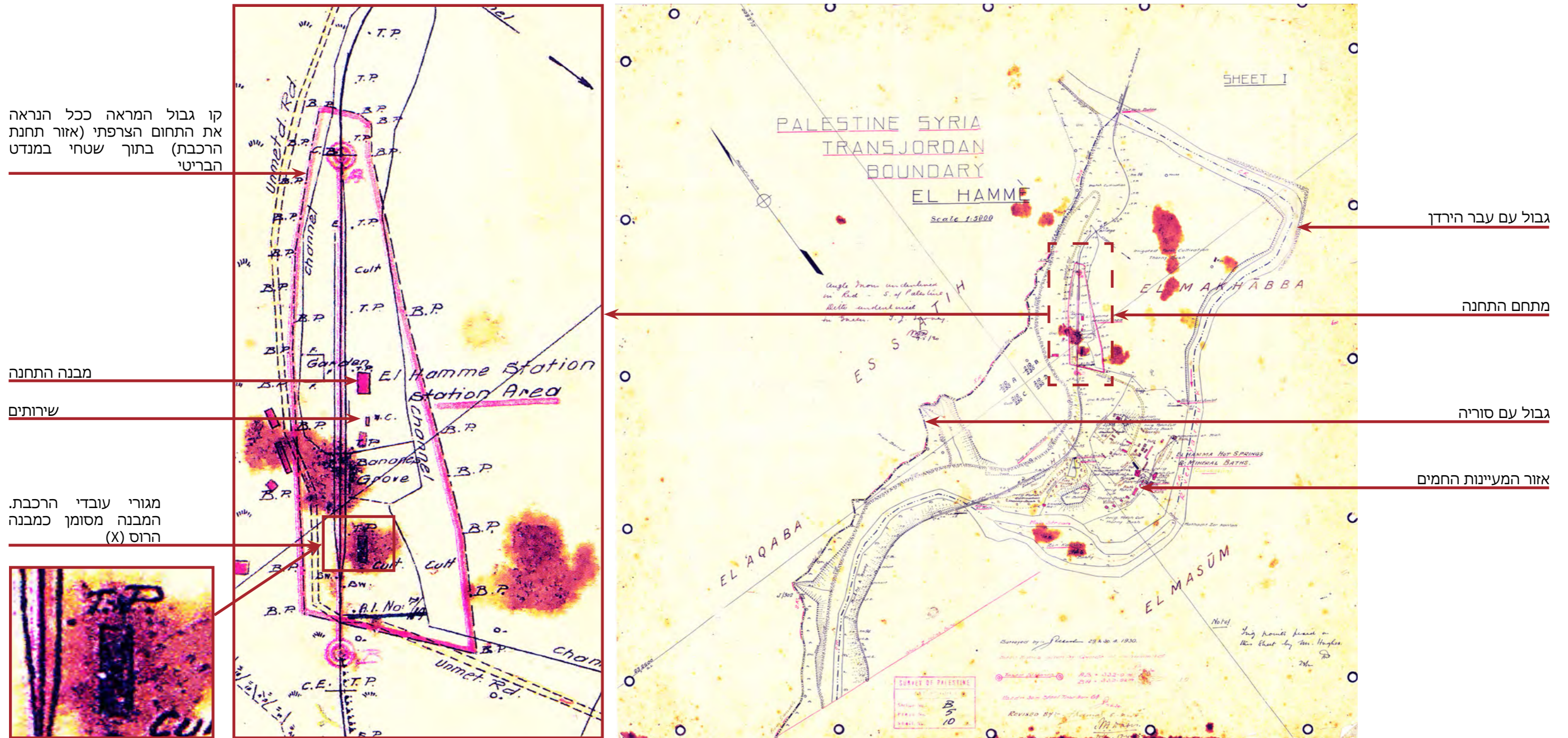
מפה המראה את חלוקת האזור למנדט בריטי ולמנדט צרפתי ביחס להפעלת הרכבת ע"י חברת הרכבות הצרפתית וחברת הרכבות הבריטית אחרי שנת 1928. מקור: David Ramsey Map Collection

מהרגע שבו עובר קטע צמח-אל-חמה לידי חברת הרכבות הצרפתית, נוצר מצב שבו קטע הרכבת הוא בעצם מובלעת של המנדט הצרפתי בתוך שטחי המנדט הבריטי. פרט לרכבת, שטח המעיינות והיישוב באל-חמה נשארו בשטחי ארץ ישראל. היום שבו עבר קטע הרכבת לידי חברת הרכבות הצרפתית, ה-15.11.28, מצויין בדו"ח הרכבת השנתי משנת 1928 ' כיום בו תחנת רכבת אל-חמה נסגרה. ככל הנראה התחנה נסגרה רק מבחינת הבריטים, אך ייתכן כי היא נסגרה לחלוטין לזמן קצר לצורך שיפוצים. החל משלב זה, אין בארכיון ישראל מידע על תחנת אל-חמה (כיוון שהמידע שנאסף עד כה, נאסף ע"י הבריטים), ומקורות המידע עליה מתמעטים.

1. ראה דו"ח שנתי של רכבת המנדט משנת 1928 בגיליון זה.

היישוב באל-חמה תחת שלטון המנדט הבריטי ותחנת הרכבת באל-חמה מופעלת על-ידי חברת הרכבות הצרפתית.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



במפה משנת 1930 ניתן לראות את אזור חמת-גדר כולל מתחם התחנה. גבולות מתחם התחנה מסומנים בצורה ברורה בקו ורוד, דבר העשוי להעיד על סימון גבול השליטה הצרפתית במתחם תחנת הרכבת בתוך אזור השליטה הבריטי בשאר השטח. במתחם התחנה ניתן לזהות את מבנה התחנה, שירותי התחנה, מבנה נוסף מדרום-מערב למבנה התחנה (שלא קיים כיום באתר) ומבנה מגורי עובדי הרכבת. מבנה מגורי עובדי הרכבת מסומן ב-X, דבר המעיד ככל הנראה על היותו של המבנה הרוס בעת הכנת המפה. בתוך מתחם התחנה, בין מבנה התחנה למגורי עובדי הרכבת מסומן מטע בננות. מצידה המערבי של המסילה ניתן להבחין באזור ריבועי המסומן כגן (Garden). גני נוי מסוג זה היו קיימים בתחנות רבות נוספות מאותה תקופה כמו תחנת חיפה-מזרח, חדרה, זכרון יעקב ועוד. אל מתחם התחנה מובילות מספר תעלות מים. יתכן שתעלות אלה שימשו להשקיית הגידולים ואולי גם לצורך אספקת מים עבור קטרי הקיטור בתחנה.

3.23

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



סולימאן ביי נסיף. מקור: לביא, 2001.

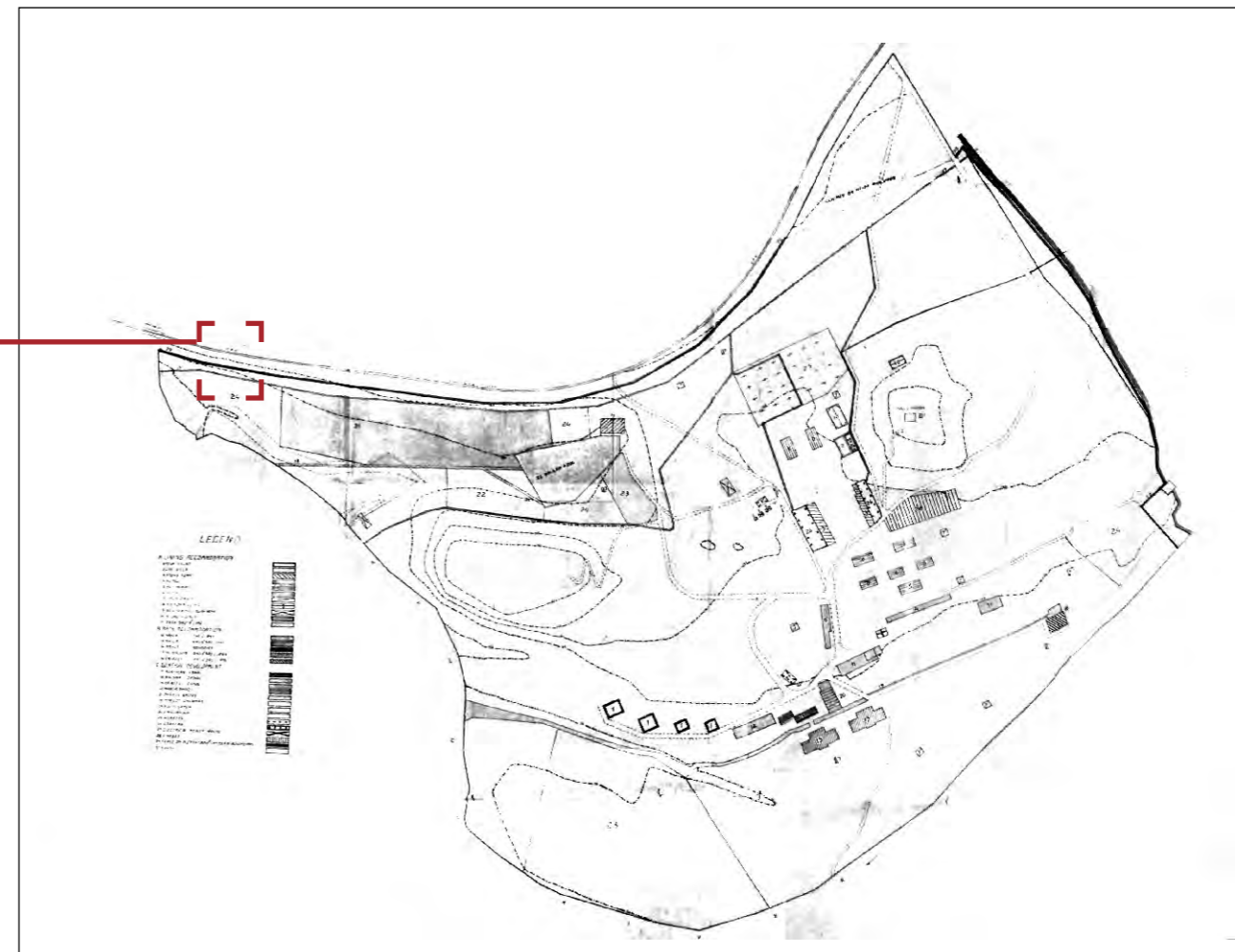
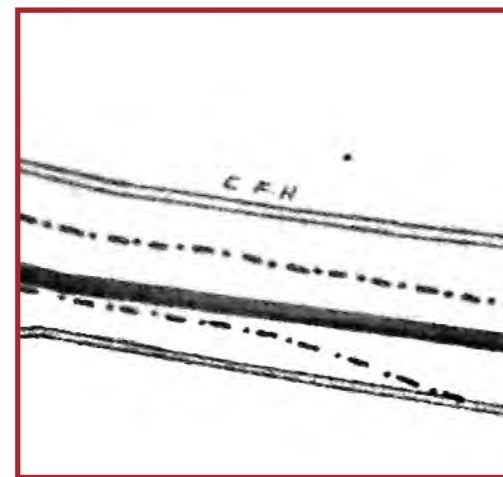


שטח הזיכיון של סולימאן ביי נסיף. מקור: לביא, 2001.

לאחר שאל-חמה סופחה בחזרה לשטחי ארץ ישראל המנדטורית, הבריטים התעניינו בפיתוח המקום מבחינה תיירותית. תכניות למרחצאות ולמלונות שנעשו בשנת 1909 הודפסו מחדש בשנת 1926 ונבחנו שוב.¹ החל משנת 1927 ישנה התכתבות בין ממשלת המנדט ובין סולימאן בק נסיף, שהיה בעל זיכיון באזור למשך כשנה בשנת 1924, באשר לתנאים לקבלת זיכיון חדש על השטח. ההסכם בין סולימאן בק נסיף לממשלת המנדט נחתם לבסוף ב-22 באפריל 1930, והוחלף מאוחר יותר בחוזה שנחתם ע"י הנציב העליון סר ג'ון צ'נסלור ונסיף ב-30 לדצמבר 1930. שטח הזיכיון היה כ-194 דונם, שהיוו כשליש משטח בקעת אל-חמה, והוא נמסר למשך 31 שנים. נסיף התחייב לייסד תוך שנתיים חברה בע"מ ולשלם תמלוגים בגובה של 10% על רווחים. בנוסף, הוא התחייב להגיש תכניות להקמת מבנים שונים בשטח הזיכיון.²

בתחילת דרכו, לא זכה נסיף לרווחים מהשקעתו. מצבו הגרוע של הכביש מצמח לאל-חמה השפיע על מספר המבקרים במרחצאות ועל רווחיו, וכך היו לו מחלוקות מתמשכות עם הפלאחים והבדווים השכנים באשר לגבולות שטח הזיכיון.³ לנסיף היו דיונים רבים עם ממשלת המנדט בארץ באשר לדחיית המועד להקמת החברה, והקלות שונות בתנאי הזיכיון. הממשלה מצידה, נעתרה לבקשותיו של נסיף, מועד הקמת החברה נדחה ל-5 שנים מתחילת הזיכיון ומשך הזיכיון הוארך ל-45 שנים. בין התלונות והדחיות, הצליח נסיף להפעיל את האתר, ואולם עם פרוץ המרד הערבי, החל קהל הנופשים לעזוב. רק בשנות ה-40 חזרו המבקרים לפקוד את האתר, אולם האתר סבל מהזנחה וחסרו בו שירותים נאותים.⁴ בשנת 1945 הקים נסיף, ביחד עם איש העסקים החיפאי זאב ספיר מלון אבן בשם "מרפא". ספיר נאלץ לנטוש את המקום עם פרוץ מלחמת העצמאות בשנת 1948, ואילו משפחת נסיף המשיכה להפעיל את המלון עד יוני 1967 שבו נכבשה רמת הגולן, ע"י ישראל, יחד עם חמת-גדר.

1. ראה תכניות לבניית מלון ומרחצאות בגיליון 3.12
2. לביא, עמ' 55.
3. שם.
4. לביא, עמ' 58.



באחת החלופות שהכין האדריכל קליפורד הולידיי לאתר הנופש באל-חמה עבור בעל הזיכיון סולימאן בק נסיף, ניתן לראות בבירור כי המסילה בתכנית מסומלת כמסילה הצרפתית - C.F.H. סימון זה מאשר כי בשנת 1935, שנת הכנת התכנית, עדיין הייתה המסילה בקטע צמח-אל-חמה מופעלת בידי חברת הרכבות הצרפתית בסוריה.

תכנית של קליפורד הולידיי למרחצאות אל-חמה, שנעשתה עבור סולימאן ביי נסיף בשנת 1935. מקור: גנר המדינה.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



שרידי בית מרחץ רומי בחמת-גדר שנתגלו בחפירות בשנת 1932. מקור: סוקניק, 1935.



שרידי אמפיתאטרון בחמת-גדר שנתגלו בחפירות בשנת 1932. מקור: סוקניק, 1935.



משלחת החפירות בחמת-גדר יחד עם מתנדבים ממשקי הסביבה ופועלים ערבים. מקור: אביגד, 1987.

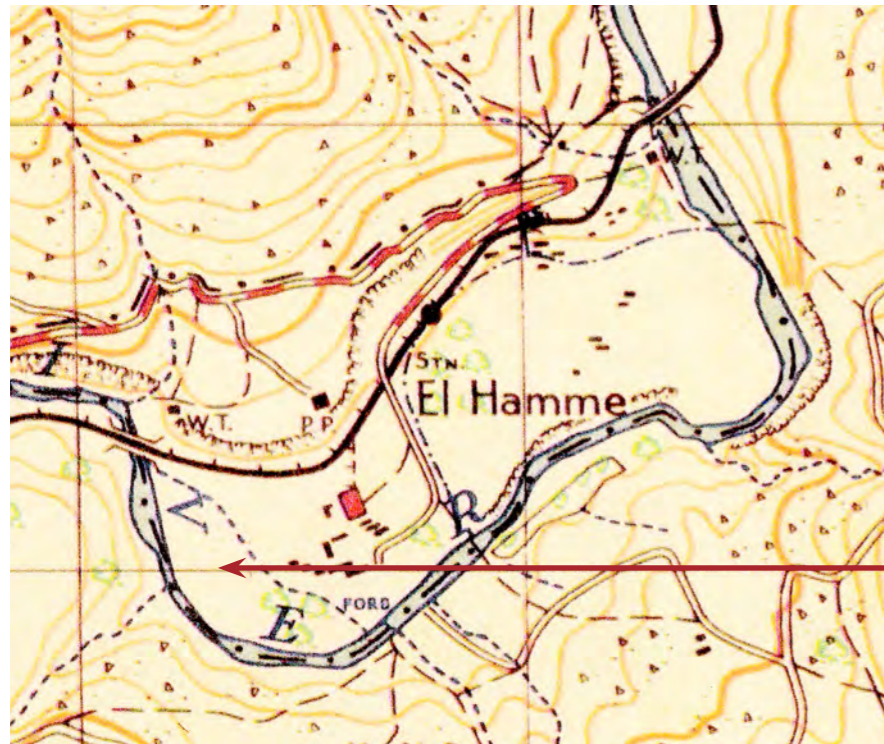
החפירות באל-חמה החלו בעקבות גילוי מקרי של קטעי פסיפס בתל-באני שבבקעת חמה. הן החלו בשנת 1932 ע"י מנהל החפירה א.ל. סוקניק, נחמן אביגד, האדרכ' יעקב פינקרפלד והצלם יוסף שוויג. אל-חמה היא האתר הראשון ברמת הגולן שבו נערכו חפירות ארכיאולוגיות. מטרת החפירות הייתה לחשוף את קטעי הפסיפס וכן את בית הכנסת העתיק. בזמן החפירות הגולן כולו היה בשטח סוריה ורק אל-חמה הייתה בגבולות ארץ ישראל המנדטורית.¹ כאשר הגיעו החופרים לאל-חמה באוקטובר 1932, היו המרחצאות סגורים.² את פניהם קיבל בעל הסיכיון סולימאן בק-נסיף, שהתעניין מאוד בחפירות ואף הרים תרומה צנועה לפרסום דו"ח החקירה. חפירות נוספות באת המרחצאות הרומיים באל-חמה התקיימו בשנים 1979-1982 בניהולם של יזהר הירשפלד וגיורא סולר. על ממצאי החפירות ניתן ללמוד מדו"ח שנעשה בנושא ע"י רשות העתיקות.³

1. אביגד, עמ' 162.

2. שם.

3. סקר חמת-גדר מאת רשות העתיקות

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



מפת האזור משנת 1942. מקור: מפי"י.

בשנת 1936 פרץ המרד הערבי הגדול (מאורעות תרצ"ו-תרצ"ט). המאורעות כללו תקיפות נגד חיילים, נציגי ומוסדות השלטון הבריטי וכן ביצוע פעולות איבה אלימות כנגד היהודים. הרכבות, המסילות, התחנות ושאר המתקנים של הרכבת הפכו אף הם למטרות חבלה תדירות של הערבים. כדי לספק הגנה, הוקמו עמדות שמירה מבוטנות (Pill Boxes) להגנה על גשרים רגישים, מגדלי שמירה צצו בתחנות הראשיות והרכבות הופעלו בשיירות. שימוש הנוסעים ברכבת בשנים הללו פחות בצורה משמעותית, בשל תחושת חוסר הבטחון. בדו"ח הרכבת ה-1938/9 מצויין כי בקטע הרכבת החיג'אזית שבארץ ישראל, בין חיפה לצמח אין בכלל תנועת תיירים. ואכן, עם פרץ המרד הערבי מיהרו הנופשים לעזוב את המקום. במקומם התחילו להגיע לאל-חמה מגורשים, "אנשים בלתי רצויים", שהובאו עם משפחותיהם ושוכנו במקום. לפי עדותו של עוזר הממונה על המחוז, "קרוב לשנה היתה אל-חמה לא יותר מאשר בית החלמה עבור גנגסטרים תשושים או פצועים". לפי התרשמותו ב-1939 היה זה המקום הפרוע ביותר באזור, ו"היה זה חסר תכלית להעמיד פנים כי חוק הממשלה שולט באזור אל-חמה". נסיף, בעל הזיכיון במרחצאות, שהה באותה תקופה בסוריה, בשל המצב.¹

אחד מתנאי הזיכיון שנחתם ב-1930 בין נסיף לשלטונות הבריטיים היה הקמתה של נקודת משטרה במקום. תחנת משטרה בעלת מבנה אופייני של מצודת טיגארט אכן נבנתה מעל המצוקים מצפון למרחצאות אבל לפי עדותו של נסיף דווקא בשנות המרד הערבי החליטו השלטונות ליטול את כלי נשקם של השוטרים ואחר כך לפנותם מהמקום. התוצאה הבלתי נמנעת הייתה שבסביבות 1939 כנופיות מזוינות פשטו על המקום, בזזו ושרפו מבנים וציוד והרגו ופצעו אנשים.²

רק משנת 1940, החלו מבקרים לשוב ולפקוד את האתר.

תחנת המשטרה



תחנת המשטרה כיום. מקור: נספח השימור לתכנית ג/20221 עבור חמת-גדר.



הפילבוקס כיום. מקור: נספח השימור לתכנית ג/20221 עבור חמת-גדר.

1. לביא, עמ' 56.
2. שם, עמ' 56-57.

תחנת אל-חמה חוזרת באופן זמני לידיים בריטיות

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

צרפת נכבשה בידי גרמניה ביוני 1940. לאחר מכן היא חולקה לשני חלקים: החלק הצפון מערבי שהיה אזור כבוש תחת שליטה גרמנית ישירה, והחלק הדרומי שהיה אזור חופשי, אך תחת השפעה גרמנית. באזור זה הוקמה ממשלה צרפתית הידועה בכינויה "ממשלת וישי", על שם העיר ששימשה כמקום מושב לממשל. משטר וישי, שהיה משטר פרו-נאצי ושיתף פעולה עם גרמניה הנאצית, הוחל גם על סוריה ולבנון. בעקבות כך התעוררה בסוריה תסיסה חברתית ופוליטית שהגיעה לשיאה בראשית 1941, כשפרצו בסוריה מהומות ושבייתה כללית.

לבריטים היה אינטרס לשמור על רציפות הקו מחיפה עד לעקבה. בעקבה נבנה נמל החירום אשר עתיד היה לשרת את הכוחות הבריטיים במהלך מלחמת העולם השנייה. הצרפתים הושיים מצידם, ניסו במכוון לחבל בקו הרכבת כדי למנוע את מעבר הציוד מחיפה לעקבה. באחד המקרים נסגר קו הרכבת מעל הירמוק לזמן קצר בשנת 1941, כיוון שהצרפתים הושיים הרסו את אחד הגשרים שנמצא מס' ק"מ ממזרח לאל-חמה. גדודים ניו-זילנדיים, שלחמו לטובת הבריטים תיקנו את הגשר זמן קצר לאחר מכן, והקו נפתח מחדש.¹

הבריטים, שפחדו שההשפעה הגרמנית בסוריה ובלבנון תפר את השקט באזור, יצאו ביוני 1941 למבצע צבאי קצר, שכונה "מבצע אקספורטר", שבו השתתפו גם כוחות צבא "צרפת החופשית"², וב-14 ביולי 1941 נכנע צבא הלבאנט - צבאו של משטר וישי.

במברק שנשלח ממנהל חברת הרכבות בסוריה D.H.P למנהל חברת הרכבות בארץ ישראל P.R. הוא אומר כי מעבר הגבול בין ישראל וסוריה יחזור להיות בצמח כפי שהיה בעבר.³ עם זאת לא ידוע לנו האם המעבר התרחש, עד לשנת 1944, בה ניתן לראות בלוח זמנים מה-1 במאי, שתחנת אל-חמה עובדת, והיא התחנה הראשונה בסוריה.⁴

דמשק - חיפה מזרחית			חיפה מזרחית - דמשק		
שרותים יומיים			שרותים יומיים		
501/602 מעורב	600* מעורב	תחנות	603* מעורב	601/502 מעורב	תחנות
0750		דמשק . . . יוצאת	1750	0800	חיפה מזרחית . . . יוצאת
0800		" . . . קדם	1808	0817	" . . . משק יג'ור
0850		" . . . קיסווה	1817	0826	" . . . אל-ראי
908		" . . . דר עלי	1824	0833	" . . . קרית חרשת
0953		" . . . מסמיה	1839	0848	" . . . כפר יהושע
1016		" . . . ג'באב	1851	0900	" . . . כפר ברוך
1031		" . . . כבאב	1915	0920	" . . . עפולה
1051		" . . . מחדויה	1931	0936	" . . . גבעה
1119		" . . . אורע	1938	0943	" . . . תל-יוסף
1152		" . . . גולה	1946	0951	" . . . שטה
1230		" . . . אדרעי	1956	1001	" . . . השרה
		" . . . (קטר לרבת-עמון)	2006	1011	" . . . (ביסן) בית-שאן
1325		" . . . אדרעי	2025	1030	" . . . בית יוסף
1347		" . . . מזריב	2043	1048	" . . . ג'סר אל מג'מע
1423		" . . . זיוון	2056	1101	" . . . אשדות יעקב
1455		" . . . מקרן	2103	1108	" . . . ארלוזורוב
1506		" . . . שג'רה	2110	1115	" . . . סמח
1530		" . . . ודי כלד		1129	" . . . יוצאת
1554		" . . . אל-חמה		1145	" . . . אל-חמה
1610		" . . . סמח		1209	" . . . ודי כלד
1700	0400	" . . . יוצאת		1231	" . . . שג'רה
708	0408	" . . . ארלוזורוב		1243	" . . . מקרן
1715	0415	" . . . אשדות יעקב		1316	" . . . זיוון
1729	0428	" . . . ג'סר אל מג'מע		1349	" . . . מזריב
1746	0453	" . . . בית יוסף		1410	" . . . אדרעי
1815	0524	" . . . (ביסן) בית שאן			" . . . (קטר לרבת-עמון)
1822	0531	" . . . השרה		1504	" . . . אדרעי
1835	0544	" . . . שטה		1546	" . . . גולה
1844	0553	" . . . תל-יוסף		1620	" . . . אורע
1853	0602	" . . . גבעה		1644	" . . . מחדויה
1918	0635	" . . . עפולה		1704	" . . . כבאב
1935	0652	" . . . כפר ברוך		1721	" . . . ג'באב
1948	0703	" . . . כפר יהושע		1744	" . . . מסמיה
1959	0714	" . . . קרית חרשת		1825	" . . . דר עלי
2006	0721	" . . . אל-ראי		1855	" . . . קיסווה
2015	0730	" . . . משק יג'ור		1937	" . . . קדם
2030	0745	" . . . חיפה מזרחית		1947	" . . . דמשק

PALESTINE RAILWAYS
OFFICE OF THE CHIEF ENGINEER.

Ref. 134/33.
Haifa, 10th October, 1941.

COPY.

12/1/3.

GENERAL MANAGER'S OFFICE,
PALESTINE RAILWAYS,
HAIFA.

9th October, 1941.

Chief Mechanical Engineer.
Chief Engineer.
Superintendent of the Line.
Chief Accountant.
Stores Superintendent.

**Subject :- Resumption of operation of Samakh -
Deraa Section by Chemin de Fer du Hedjaz.**

The following telegram from the Director D.H.P. railway
is circulated for your information :-

No. 84, 8th October, 1941.

THE DERA'A-SAMAKH SECTION WILL BE RESTITUTED TO US ON THE
10TH INSTANT AND THE REGULAR AGREEMENT FOR THE EXCHANGE
OF ROLLING STOCK WILL BECOME OPERATIVE AT SAMAKH ON THE
11TH, A MINUTE AFTER MIDNIGHT.

(Sgt.) G.R. Campigli.
for GENERAL MANAGER.

District Engineer, Haifa.
District Engineer, Lydda.
Telegraph & Signal Inspector.

For information.

FILE

CHIEF ENGINEER.

לוח זמני הרכבת החל מה-1.5.1944, אשר בו רואים כי בשלב זה תחנת אל-חמה שייכת למסילת הברזל הסורית.

מנהל חברת הרכבות הצרפתית (D.H.P) שלח מברק למנהל חברת הרכבות שישראל (P.R) ובו נאמר כי ההסכם הרגיל להחלפת הרכבות בתחנת צמח ישוב על כנו ב-11 באוקטובר 1941.

מקור: ארכיון הרכבת.

מקור: ארכיון הרכבת.

העברת דגנים מאזור פיק בסוריה דרך תחנת אל-חמה (בשליטה בריטית) לדרעא שבסוריה

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

על אף חילופי השלטון ומלחמת העולם ה-2, נראה כי לאחר העברת השלטון בסוריה לידי אנשי "צרפת החופשית" חזרו העניינים באזור למסלולם. בעקבות ההכנות למלחמת העולם השנייה, נסללה באזור דרך צבאית חדשה בין פיק לאל-חמה. דרך זו פתחה אפשרות להעברת דגנים מאזור פיק שברמת הגולן ישירות לתחנת אל-חמה וממנה ברכבת לכיוון דרעא. דגנים אלה הועברו קודם לכן על גבי משאיות בדרכים עקלקלות ומשובשות ובעלות כספית גבוהה. בשנת 1943 פנה האחראי על נושא הדגנים בסוריה בבקשה לשלטונות המנדט הבריטי בא"י לאפשר העברה של דגנים באמצעות משאיות על גבי הדרך הצבאית בין פיק לאל-חמה, לאפשר כניסה חופשית דרך מעבר הגבול שנמצא צפונית לתחנת המשטרה באל-חמה (שנבנה זמן קצר קודם לכן) ולאפשר העמסתם של הדגנים על גבי הרכבת הנוסעת לכיוון דרעא. מדובר במעבר של 3 ק"מ בתוך השטח של המנדט הבריטי (מתחנת הגבול של אל-חמה ועד ליציאה עם הרכבת מזרחה לכיוון דרעא). ב-1945 אכן ניתן אישור למעבר של 5000 טון דגנים שיכנסו לא"י בתחנת הגבול באל-חמה ויצאו באמצעות הרכבת לכיוון דרעא.

GOVERNMENT OF PALESTINE.

DISTRICT COMMISSIONER'S OFFICE,
GALILEE AND ACRE DISTRICT,
NAZARETH.

12 June, 1943.

IN REPLY PLEASE QUOTE
No. G.913/8/1.


CHIEF SECRETARY.

The Officier des Céréales Panifiables at Dera'a has enquired whether there is any objection to the transport of cereals from Fiq in Syria along the recently constructed Military road to El Hamma Railway station in Palestine in transit to Dera'a. If the request is acceded to it will amount to the grant of free transit of cereals along the El Hamma - Fiq road, entering Palestine at the gate recently constructed just north of the El Hamma Police Station and the free exit of cereals by rail from El Hamma station into Syria en route for Dera'a.

At present cereals from the Fiq district of the Hauran are transported by lorry on a round-about route over very inferior roads at considerable expense, both in cash and in wear and tear of tyres and spare parts. This wastage, it is suggested, would be saved if permission were granted for lorries to cross the three kilometres of Palestinian territory from the gate on the Fiq road to El Hamma station.

The request is for permission for three trucks per week to pass through Palestine at specified times. Further, it is stated that the sacks will be sealed and, if considered necessary, can be escorted by a Syrian Gendarme who will be responsible for seeing them safely put on the train.

In the interest of goods relations, I should like to further this request which will, if granted, be of great value to our neighbours and, so far as I can see, will do no very obvious harm to ourselves.


DISTRICT COMMISSIONER
GALILEE DISTRICT.

Copy to:-
Inspector General of Police.
Director of Customs, Excise and Trade.
Military Commander.
Superintendent of Police, Galilee.

התפתחות אתר הנופש ובניית המלון

כאמור, בשנות ה-40 חזרו מבקרים לפקוד את המקום. אחד מראשוני קיבוץ שער הגולן, היישוב היהודי הקרוב ביותר לאל-חמה באותה תקופה תיאר את האתר בראשית שנות ה-40: "בעוד שחמי טבריה נכבשו יותר ויותר ע"י הישוב החדש ואיבדו לאט לאט את אופיים המזרחי - נשארה אל-חמה המקום הבלעדי לרחיצה ולמרפא בשביל האוכלוסיה הערבית, הדרוזית והצ'רקסית בתוספת ניכרת של ותיקי עדות המזרח היהודיות. בעונת הרחצה הוקם מחנה אוהלים, ששימש למגורי האורחים. בשנים טובות היו למחנה זה מימדים ניכרים ואוהלים רבים קושטו בדגלונים וברק..."¹

למרות התיאור הפסטורלי, הבריטים היו מאוד לא מרוצים מההשקעה המינימלית של בעלי המקום. ב-1944 הוציא הנציב לשיקום והממונה על שירותי הרפואה דו"ח נוקב על המצב הסניטרי הירוד באתר המרחצאות: "...הבריכות מלוכלכות, בתי השימוש הם חרפה והביוב מאוד שטחיי".²

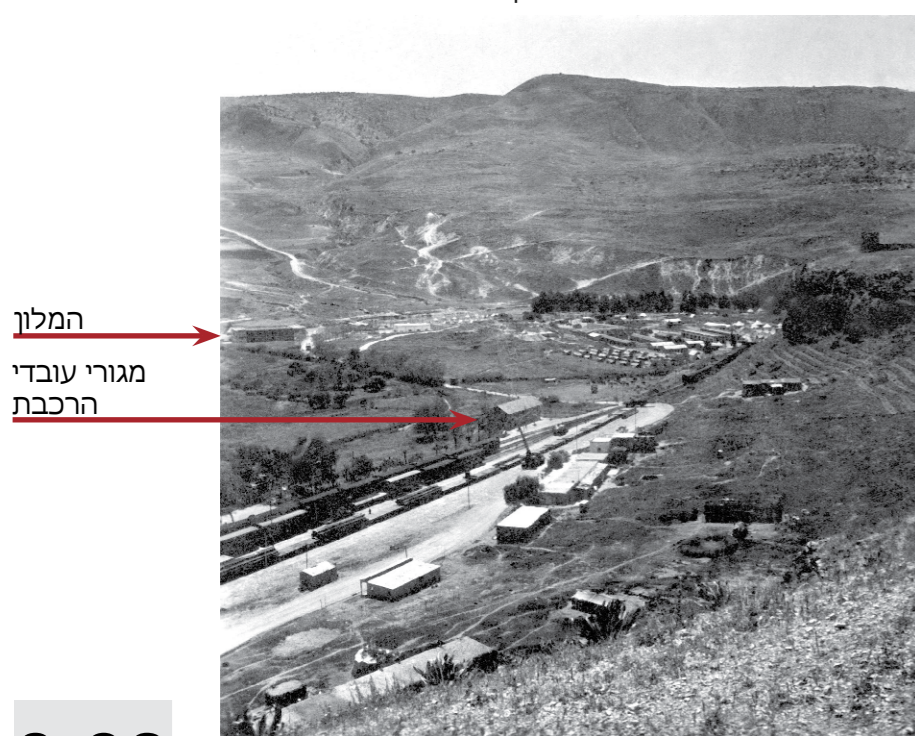
בשנים 1945-46 הוחל בבניה מואצת באתר. במקום הוקם מלון במבנה אבן. עד אז, מלבד מספר וילות, התאכסנו רוב הנופשים במבנים עשויים טיט.³ בשנים 1946-47 שקק אתר המרחצאות חיים. רוב הנופשים היו יהודים וביניהם כאלה ששהו במקום שבועיים-שלושה.⁴

עד סוף 1947 כלל אתר הנופש: 10 וילות, מלון עם 30 חדרים, מספר מבנים ובהם 20 דירות קטנות, מעל 100 חדרים מרוהטים בנוסף לחמישה מבנים גדולים לרחצה.⁵

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



המרחצאות באל-חמה בשנות ה-40. מקור: ספריית המדיה אוניברסיטת חיפה.



3.29

המרחצאות באל-חמה בשנות ה-40. מקור: ספריית המדיה אוניברסיטת חיפה.

אודעה חשובה

הרוצים ליהנות מההפסקה הנאה רוחנית ונופית כאחד, נבחר את חג הפסח

במלון איל חמה

(מקום הרחצה הנו מבריא בארץ)

המלון מצטיין בכשרותו, במאכליו הטעימים והמכריזים, ובשרותו המדויגת.

מספר מקומות מנומנים - חודרו בהמנותיהם הנחלת המלון - הילקח דעתו: מלון איל חמה, דאר-צמח.

"מרפא אלחמה"

המלון היהודי הכשר באלחמה, הברוכה במענות עשירים במינרלים הידועת עד מימי התנ"ך בשם: **חמת-גדר**

המלון נמצא במקום נהדר ונקיים בריא. רופא מומחה במקום לשרות הקהל. מתקבלים אורחים לפנסיון מלא ולארזחות בודדות. במלון הוכנסו שכלולים רבים והא נפתח לשרות הקהל מימ 1.12 ש.נ.

דבר פרטים נא לפנות "מרפא אלחמה" דאר צמח, טלפון 15.



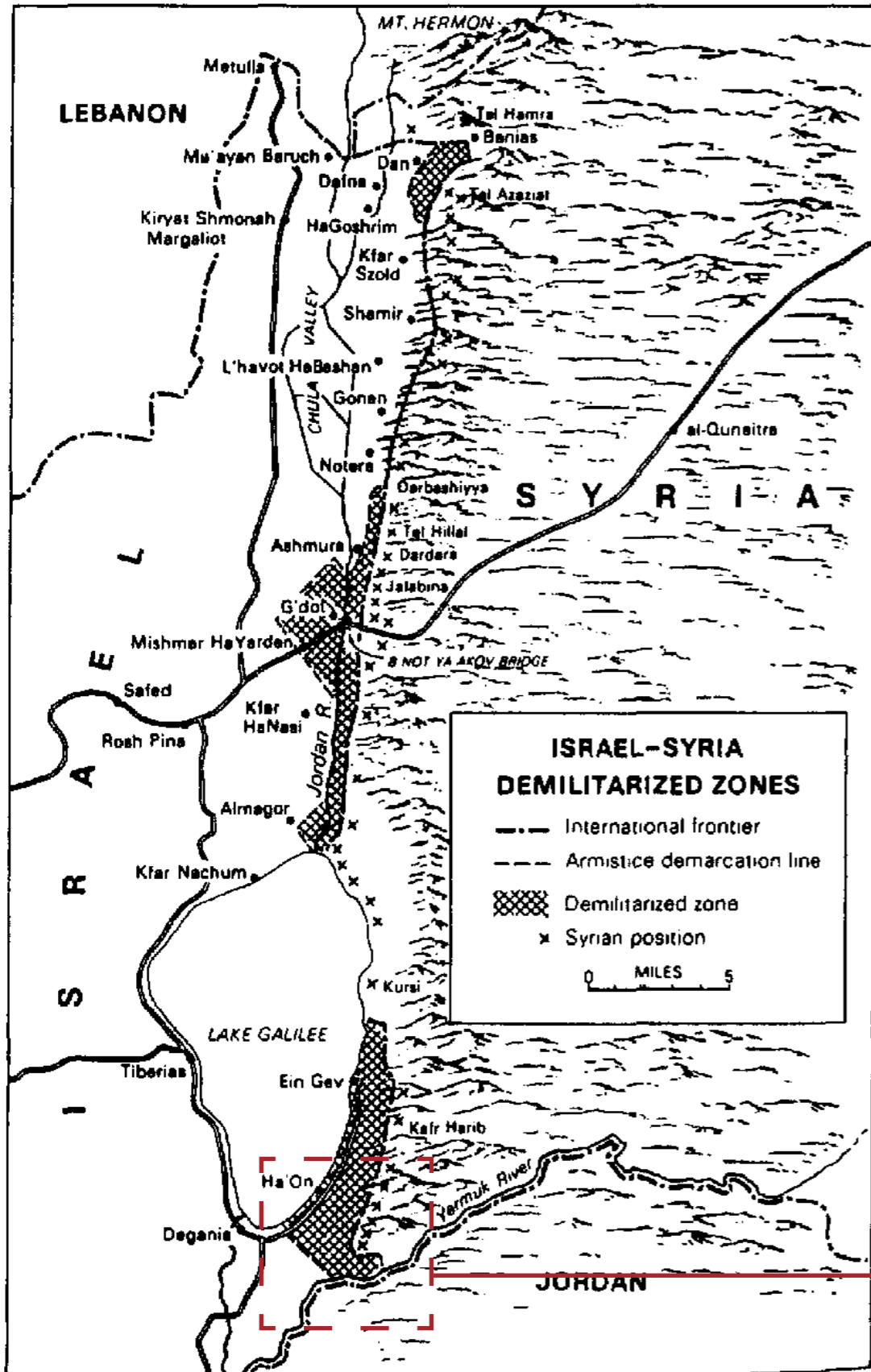
חצר המלון: צוות המלון עם אורחים. במרכז, אברהם שפירא, זקן השומרים המלון באל-חמה בשנות ה-40. מקור: לביא, 2001.

1. לביא, עמ' 57.
2. שם, עמ' 58.
3. שם, עמ' 59.
4. שם, עמ' 63.
5. שם, עמ' 60.

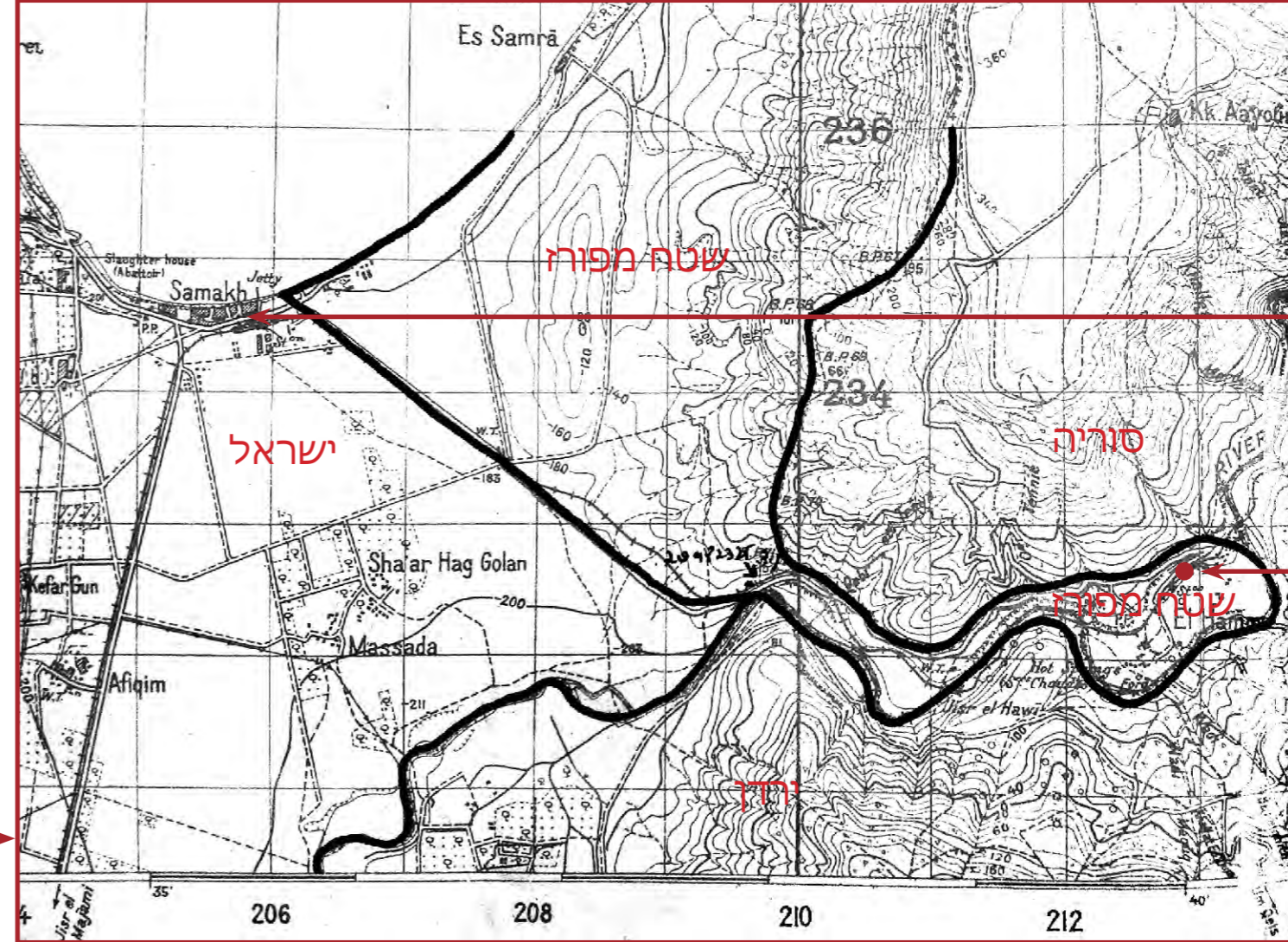
ב-29.11.1947 התקבלה באו"ם תכנית החלוקה וההחלטה על הקמתה של מדינה יהודית לצד מדינה ערבית בשטחי א"י המנדטורית. מיד לאחר קבלת ההחלטה פרצה מלחמת העצמאות.

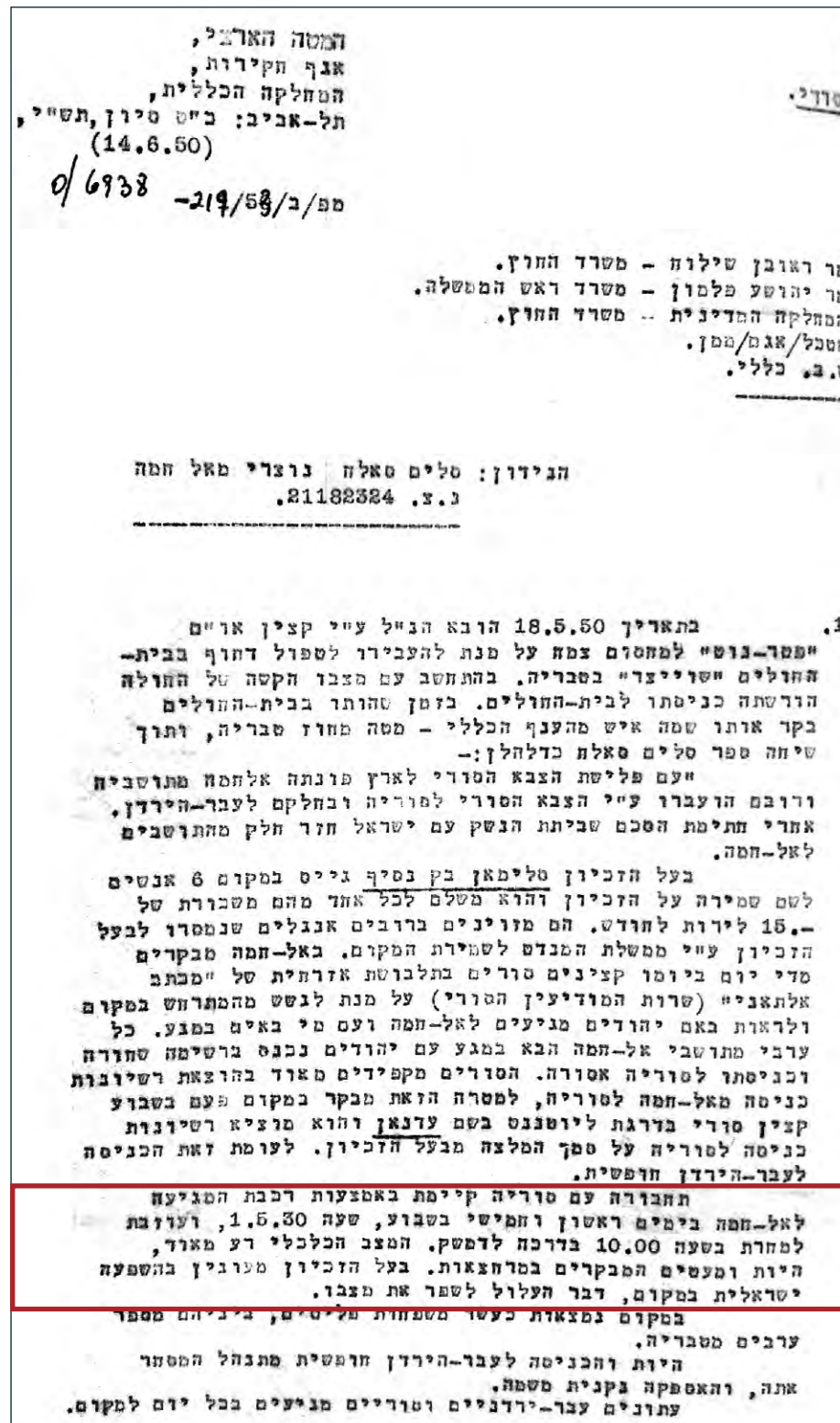
ב-15.5.1948 החלה פלישתם של צבאות סדירים ממדינות ערב השכנות לשטחי ארץ ישראל. סוריה, שהשתחררה מהמנדט הצרפתי כבר ב-1946 והייתה למדינה ערבית עצמאית, השתלטה על שטח בקעת אל-חמה ועל הפרוזדור הצר שחיבר את הבקעה לשטחה של א"י המנדטורית. אל-חמה שימשה בסיס לצבא הסורי, שהחזיק בה, באל קאסר (היום קיבוץ תל-קציר) ובכפר סמרה (היום קיבוץ האון) עד לחתימת הסכם שביתת הנשק.

ב-20.7.1949 נחתם הסכם שביתת נשק בין ישראל לסוריה. על פי ההסכם הצבא הסורי נסוג לגבול הבינלאומי וכל השטחים שהוחזקו על ידו ממערב לגבול הבינלאומי הפכו לאזורים מפורזים. אזור בקעת אל-חמה נכלל בשטחה של מדינת ישראל, אבל כאזור מפורז. משמעות הדבר הייתה כי יכלו לחזור אליו רק תושבי המקום מלפני המלחמה. כיוון שיהודים כמעט ולא היו באל-חמה לפני המלחמה חזרו אל המקום תושביו הערבים, והריבונות הישראלית במקום באה לידי ביטוי רק בסיורי המשטרה. הסטאטוס המשפטי של האזור המפורז לא היה מוגדר, והיה שרוי במחלוקת בין הצדדים. כל צד טען לריבונות על אל-חמה.¹



1. חמת-גדר, חומר רקע לכנס (1987), עמ' 31.





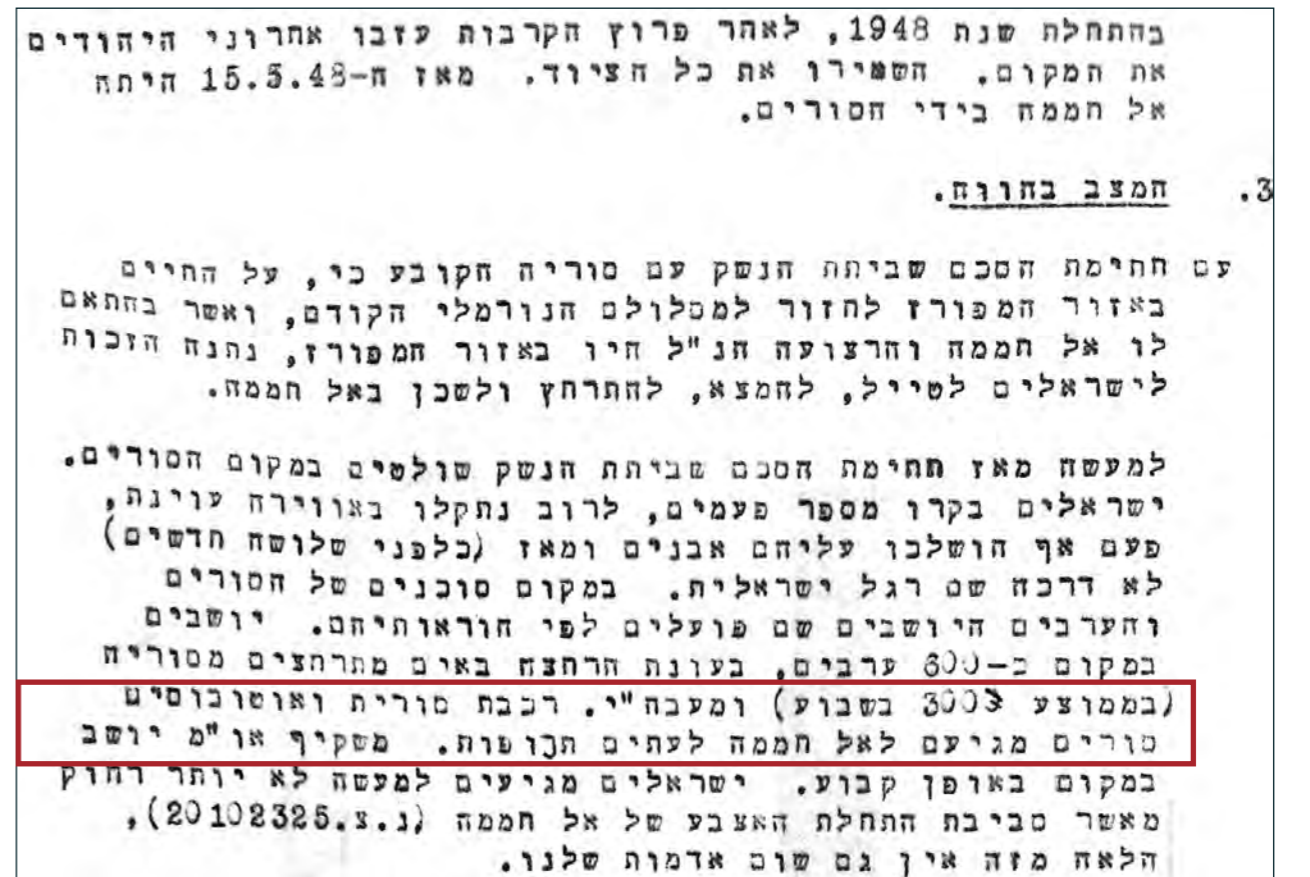
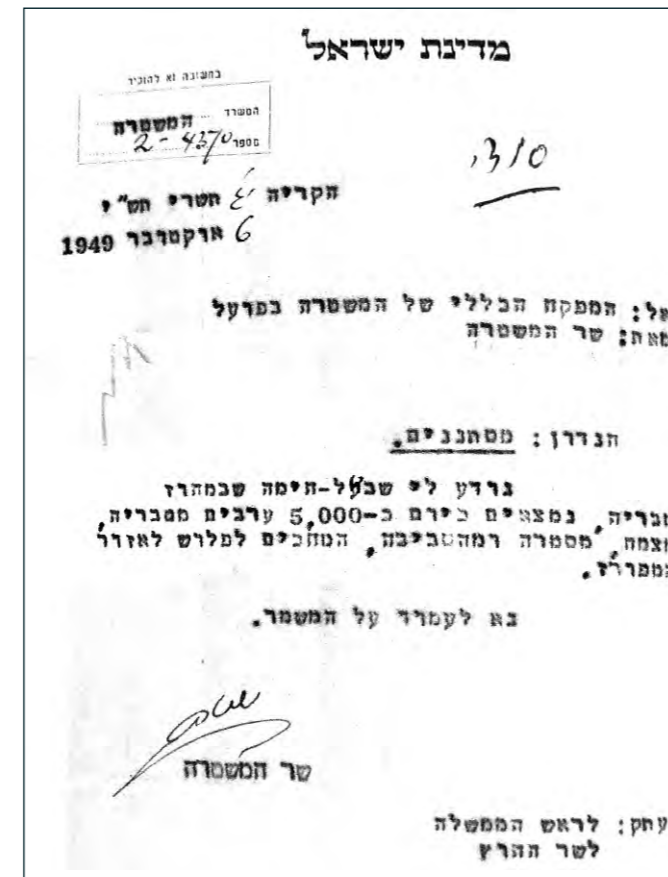
לפני פרוץ מלחמת העצמאות התגוררו באל-חמה כ-500 ערבים. במהלך המלחמה פינו הסורים את אל-חמה מתושביה אשר הועברו על ידי הצבא הסורי לסוריה ומקצתם לעבר הירדן. עם חתימת הסכם שביתת הנשק חזרו חלק מהתושבים למקום. בנוסף שהו באל-חמה באותה תקופה (אוקטובר 1949) כ-5,000 ערבים תושבי טבריה, צמח, סמרה (כיום קיבוץ האון) והסביבה, שברחו במהלך המלחמה מבתיהם.

ב-1950, לאחר חתימת הסכם שביתת הנשק, מי ששלט בפועל באל-חמה היו הסורים. במקום התגוררו כ-600 ערבים ובעונת הרחצה היו באים מדי שבוע כ-300 מתרחצים מסוריה ומעבר הירדן. ישראלים שניסו לבקר במקום ניתקלו באווירה עוינת, ולכן נמנעו מלהגיע למקום. על פי העדויות פעלה הרכבת בקטע מאל-חמה ומזרחה לכיוון דרעא והיוותה את הקשר העיקרי לכיוון סוריה. לעומת זאת קטע המסילה ממערב לאל-חמה פורק בחלקו, וחלקים ממנו נגנבו. בשנים אלה הייתה תחנת אל-חמה תחנת הקצה של המסילה הסורית מדרעא. על פי אחת העדויות הרכבת הגיעה לאל-חמה פעמיים בשבוע, בימים ראשון וחמישי, ועזבה למחרת בבוקר לכיוון דמשק.

ב-4 באפריל 1951, במסגרת הניסיונות של ישראל להשליט את ריבונותה באזור נשלחו לאזור חיילים לבושים במדי שוטרים מלווים בקצין משטרה וסמל. הכוח יצא לאזור בעקבות ידיעה מודיעינית על כניסתה של יחידה סורית לבושה אזרחית למובלעת, בניגוד להסכמי שביתת הנשק. הכוח נתקל בשלושה חיילים סוריים ולאחר חילופי דברים בין הכוחות, פתח הכוח הסורי באש והרג שבעה חיילים ישראלים. התקריט נודעה בשם "תקריט אל-חמה".¹

בעקבות התקריט וחיכוכים נוספים בין ישראל לסוריה עבר אזור חמת-גדר באופן מעשי לשליטת הסורים והוא נשאר בשליטתם עד למלחמת ששת הימים.

1 לתיאור התקריט ראה כתבה של העיתון מעריב מה-5.4.1951 בפרק הנספחים.



עדותו של ערבי נוצרי מאל-חמה מה-15.5.1950. בעדותו הוא מציין את המצב הכלכלי הקשה בו נמצאים המרחצאות ואת הגעתה של הרכבת לאל-חמה פעמיים בשבוע.

מכתב משר המשטרה אל מפכ"ל המשטרה מה-6.10.1949 בו הוא מתריע על קיומם של כ-5,000 ערבים מטבריה, צמח, סמרה והסביבה באל-חמה.

קטע מדו"ח שנכתב ע"י קצין המשלחת הישראלית לוועדת שביתת הנשק עם סוריה ולבנון בנושא אל-חמה. 13.11.1950. מתוך תיק של וועדת שביתת הנשק עם סוריה ולבנון משנת 1950.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



הכפר אל-חמה

מתחם תחנת הרכבת

המסגד

כפר הנופש הסורי

שלטון סוריה באזור אל-חמה היה בין השנים 1951-1967. בשנים אלה היה במקום כפר, מצפון למתחם תחנת הרכבת, בו התגוררו כ-2000 איש לפני 1967, והמרצאות שהתפתחו וגדלו בשנים הללו והפכו לאתר נופש עבור עשירי דמשק.¹ בנו של סולימאן בק נסיף המשיך לנהל את המקום אותו פקדו אזרחים מארצות-ערב השכנות ומומחים צבאיים סובייטיים ומערב גרמניים.² ניכר כי היה פער גדול בין הכפר, ששכן מצפון למתחם תחנת הרכבת ובו חיו כפריים, חלקם בודאי פליטים, בצפיפות רבה,³ ובין אתר המרצאות שהיה "עיירה ציורית, יפה ומסודרת".⁴

בתקופת שלטון סוריה נוספו לאתר המרצאות מספר מבנים נוספים כשהעיקריים הם כפר הנופש הסורי ומסגד מודרני שנועד לשרת את באי המקום. כפר הנופש הסורי, מתחם שהיה ככל הנראה בבעלות צבא סורי ושימש את הקצינים הסוריים שבאו לנפש במקום, בנוי מעשרה מבנים חד-קומתיים זהים, בנויים במרווחים רבועים. ביניהם שורות מסודרות של עצי פיקוס בוגרים, הנטועות בין המבנים. במתחם משולבת תעלה ששימשה בעבר להובלת המים מהמעיים ומעליה שלושה גשרונים. סידור המבנים יוצר חצר משותפת הפונה לירמוך.⁵ המסגד, אשר נבנה אף הוא בתקופה זו, הינו מבנה בטון בן 2 קומות. לפי תיאוריהם של ראשוני הישראלים שהגיעו לאזור לאחר מלחמת ששת הימים, מתחם המרצאות היה מטופח מאוד, עם שדרת עצים בכניסה, עצי נוי גזומים בצורות גיאומטריות שונות וגינות מטופחות. במקום ניכרה החלוקה המעמדית: העשירים היו רוחצים באמבטיות שבחדריהם ולרשות מעוטי האמצעים עמדו בריכות מרכזיות שנבנו על המעיינות עצמם, במרכז היישוב, או שמימיהם הובלו אליהם.⁶ במקום אף פעל מועדון לילה מפואר, סמוך לכניסה למקום, לא הרחק מהתיאטרון הרומי.⁷

תצ"א של האזור מ-1967. מקור: מפי"י.



כפר נופש הסורי באל-חמה, 1965. מקור: אתר Palestine Remembers.



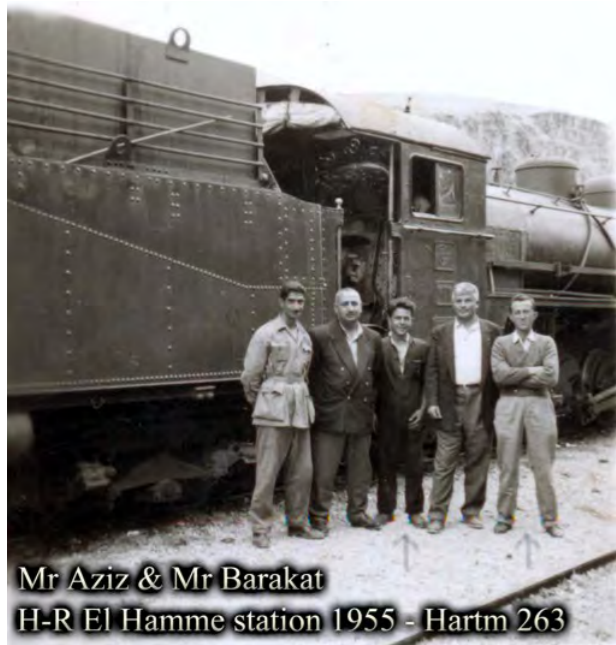
כפר הנופש הסורי ב-1968. מקור: ארכיון הגולן.



המסגד בחמת-גדר ב-1968. מקור: ארכיון הגולן.

1. מתוך "עתיד ועבר בחמת-גדר" כתבה במערב מה-14.2.1969. ראה פרק הנספחים.
2. אילן, עמ' 21.
3. שם, עמ' 18.
4. מתוך "טבילה באל-חמה" כתבה במערב מה-23.6.1967. ראה פרק הנספחים.
5. נספח השימור של חמת-גדר, עמ' 103.
6. אילן, עמ' 18.
7. שם, עמ' 21.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



Mr Aziz & Mr Barakat
H-R El Hamme station 1955 - Hartm 263

תחנת אל-חמה, 1955. מקור: אתר Nabatea.

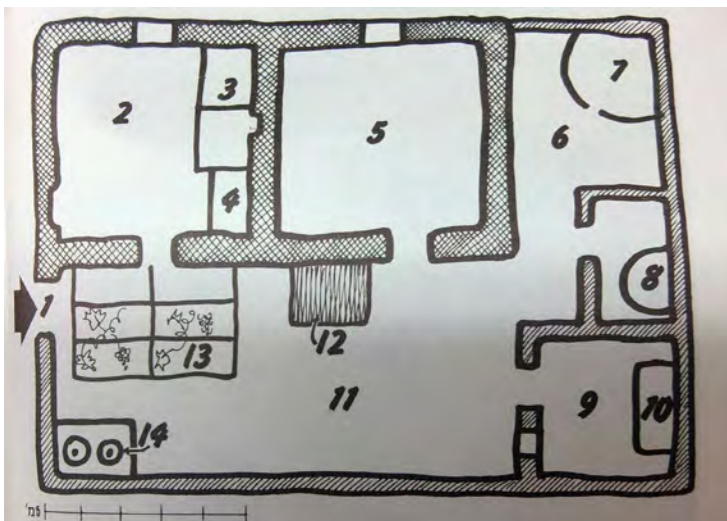


El Hamme station 1965 - Hartmann 259

תחנת אל-חמה, 1965. מקור: אתר Nabatea.

מסילת הרכבת מדרעא לאל-חמה ככל הנראה המשיכה לפעול במהלך השנים הללו, כשתחנת אל-חמה הפכה למעשה לתחנת הקצה של המסילה. אנו מסיקים זאת מתמונות של התחנה מ-1955 ומ-1965 בהן נראית רכבת שעצרה בתחנה. רשת מסילות הברזל בסוריה הולאמה בשנת 1956, והמסילות, וביניהן גם המסילה שהובילה לאל-חמה פעלו תחת חברת הרכבות הסורית: Chemins de Fer Syriens CFS. לא ידוע לנו האם המשיך מבנה מגורי עובדי הרכבת לשמש את תחנת הרכבת בייעודו המקורי, אך ידוע לנו שב-1967, עם כיבוש האתר, ניכר היה במבנה כי שימש למגורים.⁸ האם הוא שימש למגורי עובדי הרכבת או שהפך לביתו של אחד מבעלי הקרקעות באזור, לא ידוע.

8. מתוך ראיון שנערך עם אמיתי שלם מקיבוץ מבוא-חמה, ראה פרק נספחים.



תכנית סכמטית של בקתה ארפידינית על-פי הבקתה באל-חמה:
1 - כניסה; 2 - חדר; 3 - מטבחה; 4 - מיתקן לאחסון גפת; 5 - חדר; 6 - חצר; 7 - לול; 8 - טאבוך; 9 - אררוה; 10 - אבוט; 11 - חצר; 12 - סככת מטבח; 13 - סוכת גפנים; 14 - פינת מיס.

תכנית סכמטית של בקתה אופיינית עפ"י הבקתה באל-חמה. מקור: סקר הגולן הדרומי.



בקתה כפרית טיפוסית, אל-חמה. מקור: סקר הגולן הדרומי.



חמת-גדר ב-1976. סריקה של שקופית. מתוך אתר: Flickr.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

היאחזות מבוא-חמה עלתה על הקרקע יוקמו 3 היאחזויות חדשות בגולן

מאת סופר "דבר" פטרייה

בהכשרת קרקע ובחקלאות נודע שבקרוב יוקמו שלוש היאחזויות חדשות בגולן. שתיים בין רפיד לקונייטרה ואחת בין קונייטרה לכפר כוקתה. חברי ועד ישובי רמת-הגולן נפגשו בסוף השבוע האחרון עם אהרן אבריאלי, לשעבר שגריר יש"ר באלג'יריה, כדי לדון על רמת-הגולן. הוא טסכים לייצג את הישובים האלה כלפי מוסדות ציבור שונים.

היאחזות מבוא-חמה עלתה בסוף השבוע שעבר על הקרקע בעמדת א-זדין, לשעבר מוצב סורי בדרום רמת-הגולן. ההתנחלות נתאפשרה לאחר שהמחלקה להתיישבות ב"ג גיל הקימה במקום בניני מגורים ומשק והכשירה שטחי קרקע לצימוד חקלאי.

גרעין מבוא-חמה של איחוד הקבוצות והקיבוצים התמקם אחרי מלחמת ששת הימים במבנים הישנים של אל-חמה וחבריו עבדו

כתבה מ"דבר" 8.9.1968.

ב-1967, עם כיבוש צה"ל את רמת הגולן נכבשה גם אל-חמה ללא קרב ומבלי שנזרע הרס במקום. בני אל-חמה ברחו אל עברו השני של הירמוק, אל הישוב הירדני אום-קייס (שממקום על חורבות גדרה הקדומה).

הישראלים הראשונים להתיישב במקום בינואר 1968 היו חברי גרעין מבוא-חמה שהתגוררו במבני תחנת הרכבת ועסקו בהכשרת הקרקע ובחקלאות. הם התגוררו במקום עד ספטמבר 1968, אז עברו להקים את היאחזות מבוא-חמה בעמדת א-זדין, מוצב סורי לשעבר, ברמת בגולן.¹ חברי הגרעין התגוררו במבנה התחנה ובמבנה מגורי עובדי הרכבת, כאשר הקומה התחתונה במבנה מגורי עובדי הרכבת שימשה כמזכירות.² המבנה מצפון-מזרח למבנה התחנה, שנבנה לאחר 1945, שימש כחדר האוכל הראשון של הקיבוץ.

לאחר מלחמת ששת הימים נעשה ניסיון לחדש את הנופש והקיט באל-חמה. הוחל אז בשיפוץ המבנים ובהכשרתם לקליטת מבריאים ומחלימים.³ ממשלת ישראל השקיעה 2 מיליון שקל באמצעות מנהל מקרקעי ישראל בשיפוץ המקום, אשר הסתיים בפברואר 1968. עבודת התכנון נעשתה על ידי האדריכל עוזי יגר וכללה שיפוץ של שני מבנים שנותרו מימי הסורים והפיכתם לבניין מלתחות, חדרי מנוחה ואולם המתנה. בנוסף הוקמה גם מסעדה מפוארת במקום בו עמד מועדון הלילה הסורי, בית קפה וקיוסק.⁴ בכתבה ב"מעריב" מה-14.2.1969 מתוארות העבודות במקום: "עבודות השיפוץ שינו את פני המקום. בקתות העפר, הפחונים והמבנים הארעיים המכוערים נמחו ואינם. הוכשרו חניונים רחבי ידיים, החוילות שופצו והוקמו בנייני שירותים". אך למרות ההשקעה והתקוות לפעילות במקום, הקרבה למפגש הגבולות עם ירדן וסוריה ותקריות הגבול שהתרחשו מדי פעם באזור מנעו את פתיחת האתר לציבור. שיאן של התקריות היה במאי 1969, אז פוצצו מחבלים את בניין המרחצאות החדש שנבנה לקראת פתיחת האתר. אתר חמת-גדר הפך לשטח סגור בפני רוב הציבור, עד אחרי מלחמת יום כיפור. בשנים הללו, היחידים שביקרו במקום היו חברי קיבוץ "מבוא-חמה" שכבר לא גרו בו, אך באו הגיעו בכדי לעבד את חלקת הבנות שניטעה סמוך לבנייני המרחצאות בשטח של 110 דונם.⁵

1. כתבה בעיתון "דבר" מה-8.9.1968, ראה גיליון זה.

2. ראה ראיון עם אמיתי שלם בפרק הנספחים.

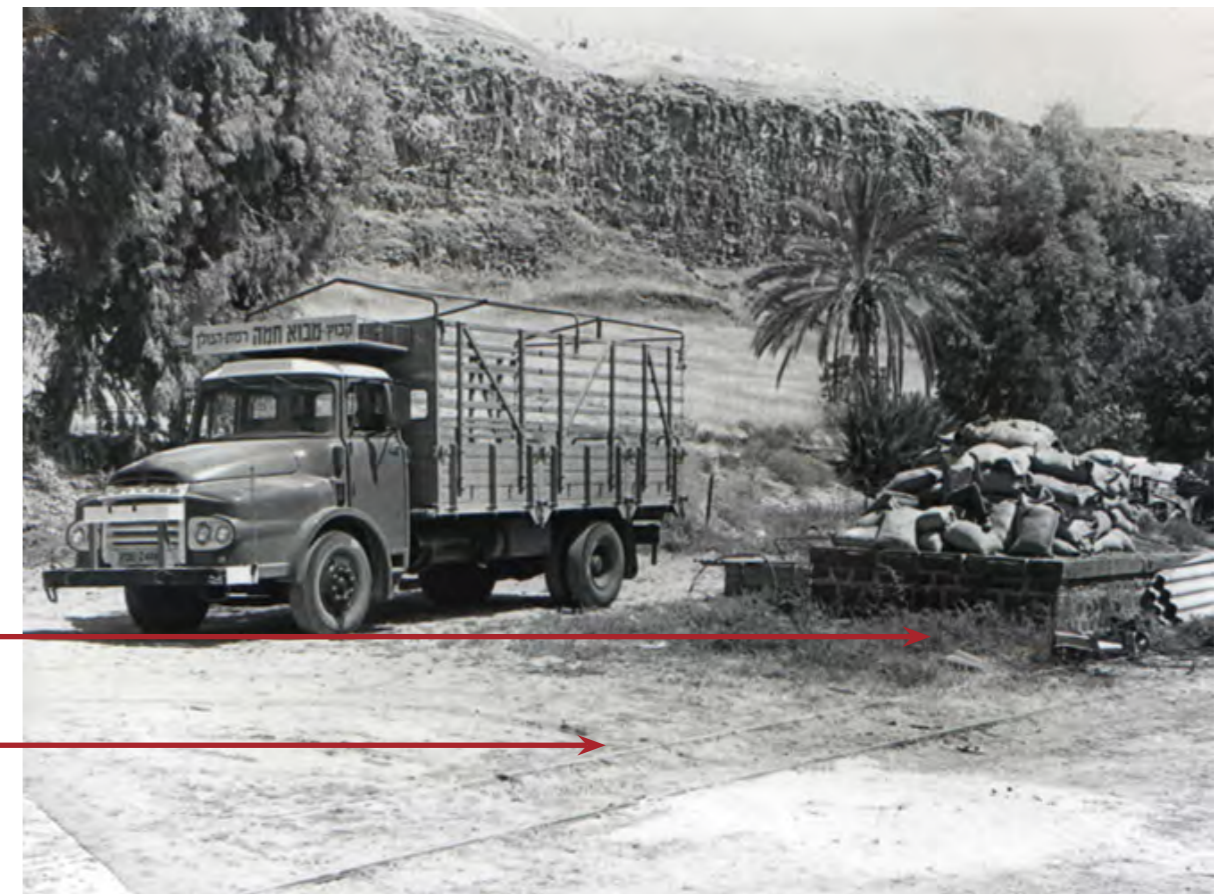
3. כתבה בעיתון "דבר" מה-19.9.1971, ראה נספחים/גיליון זה.

4. כתבה בעיתון "מעריב" מה-14.2.1969, ראה פרק נספחים.

5. כתבה בעיתון "דבר" מה-19.9.1971, ראה נספחים/גיליון זה.



חדר האוכל הראשון של קיבוץ מבוא-חמה, היה במבנה שמצפון-מזרח למבנה תחנת הרכבת. מקור: אתר קיבוץ מבוא-חמה.



רציף טעינת
ופריקת סחורות

מסילת הרכבת

יום העלייה לקיבוץ - ינואר 1968. מקור: אתר קיבוץ מבוא-חמה.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

נפתח אתר הנופש בחמת-גדר

מאת סופר "דבר" לענייני תיירות

בטקס הגיוני קצב נפתח אתמול בבוקר אתר הנופש חמת גדר בדרום רמת הגולן, המופעל על ידי חברת "מופעלי חמת גדר", שהיא כמעלות הקיבוצים אפיק, מבוא חמה וכפר חרוב.

בתחילת גדר יש מעיינות מרפא חמים והיא תיפתח מפורסמת בהם עוד בימי שלטון הרומאים ובתקופת התלמוד.

האתר שופץ והותקן לביקור קהל ויש בו בריכת רחצה במים מינרליים בסמפרטורה של 42 מעלות צלסיוס. כן יש לרשות קהל המבקרים חורשות מוצלות, שירידי תים ומקלחת, מגרש הניה, שולחן נוח פיקניק ומתקני בישול על פחמים.

סגן שר התעשייה, המסחר והתיירות, יצחק פרץ, הביא את ברכת הממשלה.

בדעון גזית בירד בשם הטבעיה האזורית עמק הירדן, כן בירכו מנכ"ל החברה הממשלתית לתיירות רות עדי גיב, ונציגי הישובים מפעילים את האתר.

במסיבת עיתונאים שהתקיימה ב" קיבוץ מבוא חמה אמר יו"ר מועצת המנהלים של חברת "מופעלי נופש חמת גדר", נחום פסה, כי באתר יושקעו 4.5 מיליון ל"י, בשלב שני ייבנו מלחמה נוספת, בריכת שחיה נוספת, וכן גן משי חקים לילדים הבאים לנופש.

פניה לארידור לכבוד חוק המינויים

מברק ההובע כיבוד חוק המינויים בשירות המדינה נשלח על

כתבה על פתיחת אתר הנופש בחמת-גדר. מקור: "דבר" 1.9.1977, עמ' 4.



המרחצאות ב-1976(?). מקור: אתר Flickr.



מבנה תחנת הרכבת והשירותים עם הבריכות של קיבוץ מבוא-חמה. תאריך לא ידוע. מקור: ארכיון הגולן



גלויה של אתר הנופש בחמת-גדר, 1995. מקור: ארכיון הגולן

אתר חמת-גדר

בספטמבר 1977, יותר מעשר שנים לאחר שעבר האזור לשליטת ישראל נפתח מחדש אתר המרחצאות. אתר הנופש "חמת-גדר" הופעל על ידי חברת "מופעלי חמת-גדר". בשנות ה-70 הייתה חברה זו בבעלותם של שלושה מקיבוצי האזור: אפיק, מבוא-חמה וכפר חרוב. כיום, גם קיבוץ מיצר שותף בחברה.

בשנת 1981 הוקמה במקום חוות תנינים, וכיום היא חוות התנינים הגדולה במזרח"ת בה חיים כ-200 תנינים.

בשנים האחרונות הייתה באתר תנופת בניה והתפתחות מואצת וכיום מלבד המרחצאות וחוות התנינים קיימים בו מיני חי בר ובו חיות שונות: יעלים, איילים, יענים, קופים, איגואנות ועוד, בריכות ומגלשות מים, שתי מסעדות, חדרי אירוח למשפחות, אזור פיקניקים ומגרשי ספורט.

מבנה תחנת הרכבת והמבנה שמצפון מזרח לו המשיכו לשמש באופן חלקי את גרעין מבוא-חמה כמחסנים עבור ציוד המדגה. בנוגע למבנה מגורי עובדי הרכבת לא ידוע מתי הוא הפסיק לשמש את הקיבוץ, אך נראה כי המבנה עומד נטוש וללא שימוש במשך תקופה ארוכה.



מפת האתר כיום.

3.35

לוח זמנים היסטורי

אזור אל-חמה ותחנת הרכבת החליפו בעלויות והשתייכות מדינית פעמים רבות במהלך המאה ה-20. בטבלה שלעיל מתוארות התקופות העיקריות בחיי האזור, התחנה ובמבנה מגורי עובדי הרכבת.

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



מבנה המסילאים נבנה בסביבות 1905 ומשמש בתחילה כפי הנראה כמבנה התחנה הראשון ולמגורי הצוות.

בתקופת המלחמה נגרם הרס רב למבני התחנה. נראה כי חלקי העץ של המבנים (רצפות, חלונות, מרפסות עץ, שלדי גג) פורקו על ידי הטורקים ושימשו כחומרי בעירה להפעלת הקטרים.

אין בידינו עדות למצבו של מבנה מגורי עובדי הרכבת והאם בשימוש, אך יש יסוד סביר להניח כי המבנה הרוס.

ב-1928 מבנה מגורי עובדי הרכבת הרוס, ללא רצפה וללא גג. בין השנים 1930-1932 עבר המבנה שיפוץ מאסיבי. וחזר ושימש את הרכבת, כנראה ליעודו המקורי, מגורי עובדי רכבת.



המבנה ממשיך לתפקד כמבנה מגורים, לא ידוע האם של עובדי הרכבת או של תושבי הסביבה.

גרעין מבוא-חמה עולה לקרקע והתגורר במבני תחנת הרכבת בין ינואר לספטמבר 1968, עד המעבר ליישוב הקבע במבוא-חמה.

לאחר עזיבת הגרעין עמד המבנה נטוש והפך למושבת רבייה עבור עטלפים.

תחנת הרכבת פועלת כחלק משלוחת הרכבת החיג'אזית בין חיפה לדרעא.

1905-1918

מלחמת העולם הראשונה

האזור נמצא בשליטת האימפריה העות'מאנית, תחת סג'וק דמשק.

המסילה בין חיפה לדרעא מחולקת בין חברת הרכבות הבריטית (חיפה עד אל-חמה) לבין חברת הרכבות הצרפתית (אל-חמה עד דרעא). תחנת אל-חמה מתפקדת, כנראה מ-1921, תחת מנהלת הרכבות הבריטית.

סוף מלחמת העולם הראשונה - 1928

ב-1928 קטע המסילה מתחנת צמח ועד אל-חמה עובר לידי חברת הרכבות הצרפתית, למרות שהאזור עצמו נותר בשליטת בריטית. תחנת אל-חמה מתפקדת, תחת מנהלת הרכבות הצרפתית, כמובלעת בשטח שבשליטת בריטית. ב-1946 סוריה מכריזה עצמאות אך נראה שכיון שהרכבת היתה בבעלות חברה צרפתית פרטית לא הייתה לכך השפעה.

1928 - 1948
למעט תקופה קצרה ב-1941

האזור נמצא בשליטת המנדט הבריטי, עד 1925 כחלק מעבר הירדן המזרחי והחל מ-1925 כחלק מפלשתינה א"י.

בתקופת מלחמת העולם ה-2, בזמן שליטת ממשל וישי בסוריה השתלטו הבריטים על תחנת אל-חמה והמסילה. מיד לאחר כיבוש סוריה על ידי כוחות צרפת החופשית הוחזרה התחנה לידי החברה הצרפתית וסוריה.

1941

תחנת אל-חמה ממשיכה לתפקד, הפעם כתחנת קצה של קטע המסילה מדרעא. (הקטע המערבי לכיוון חיפה נמצא בשליטת ישראל). ב-1956 מולאמים קווי הרכבת בסוריה והתחנה ממשיכה לתפקד תחת חברת הרכבות הסורית.

1948-1967

האזור הוא שטח מפורז אך בפועל החל משנות ה-50 נמצא בשליטת סורית בלעדית

התחנה מפסיקה לתפקד כתחנה רכבת.

1967 עד היום

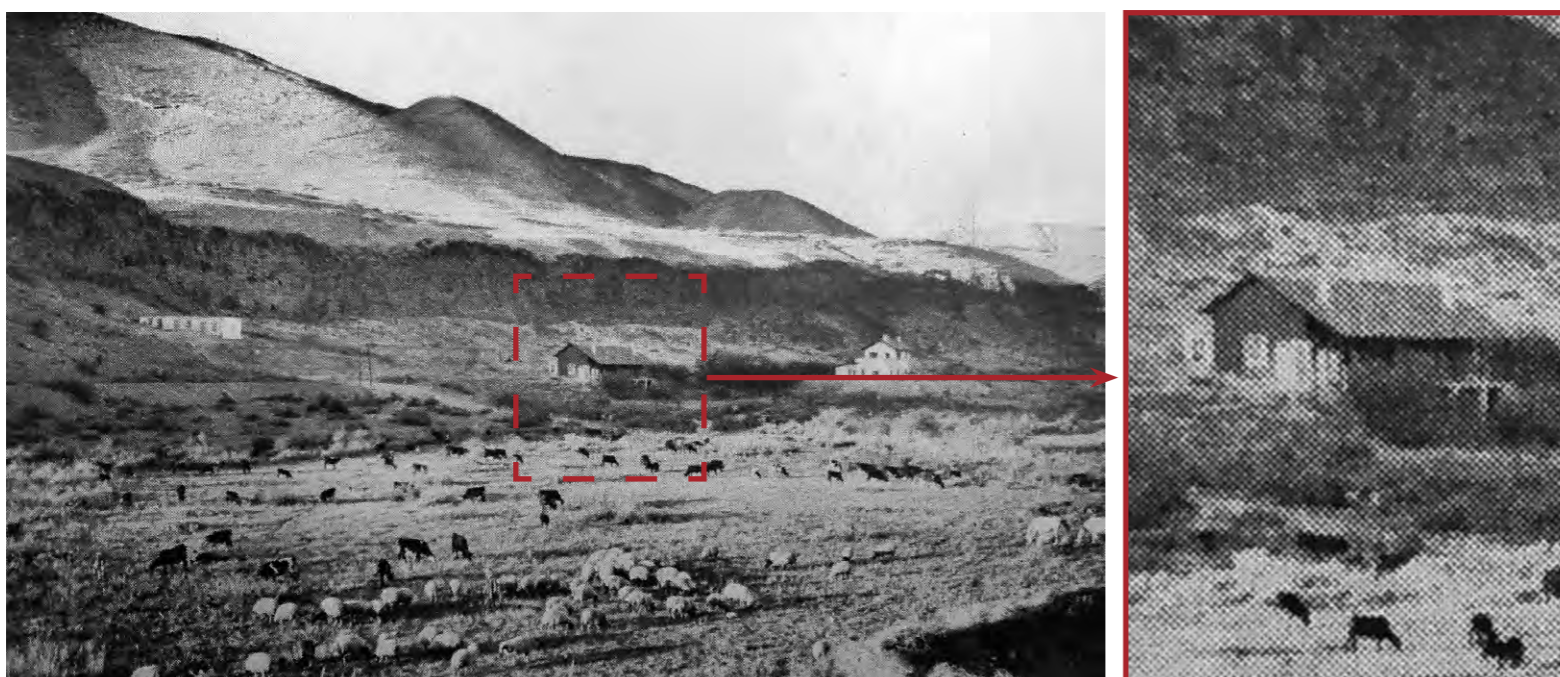
האזור הוא בשליטת מדינת ישראל

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

בתמונה מ-1932 ניתן לראות את מבנה מגורי עובדי הרכבת. המבנה נראה שלם, בניגוד לתיאורים על מבנה הרוס מ-1928. מכאן אנו מסיקים כי בתחילת שנות ה-30 עבר המבנה שיפוץ.



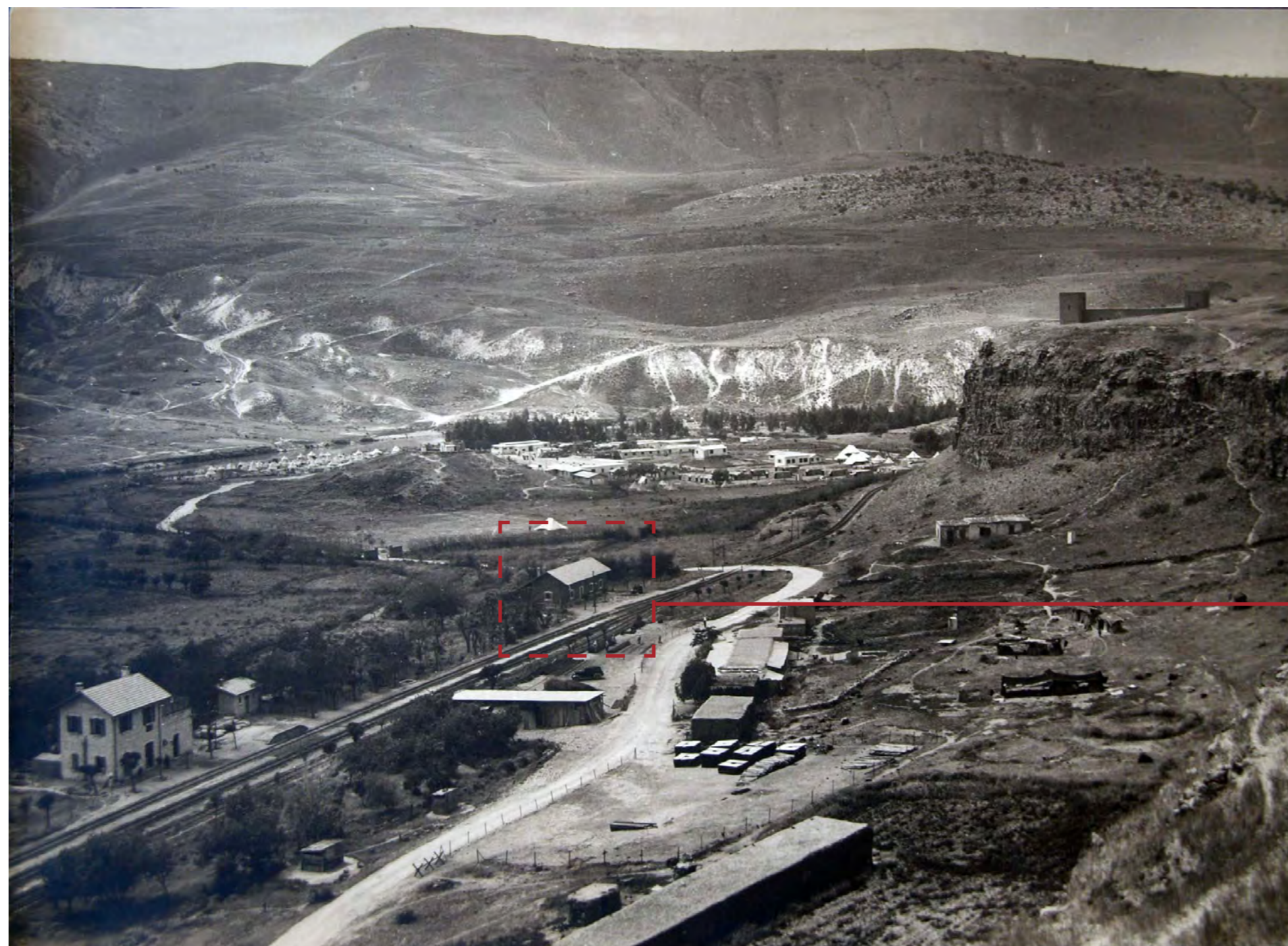
מבט על חמת-גדר וגשר "אל באנה" משנת 1932. מקור: סוקניק, 1935.



מבנה מגורי עובדי הרכבת בשנת 1932. מקור: סוקניק, 1935.

3.37

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



בשנות ה-40 ניתן לראות את מבנה מגורי עובדי הרכבת כחלק ממערך תחנת הרכבת.

מגורי עובדי הרכבת בזמן שלטון המנדט. מקור: ארכיון הרכבת.



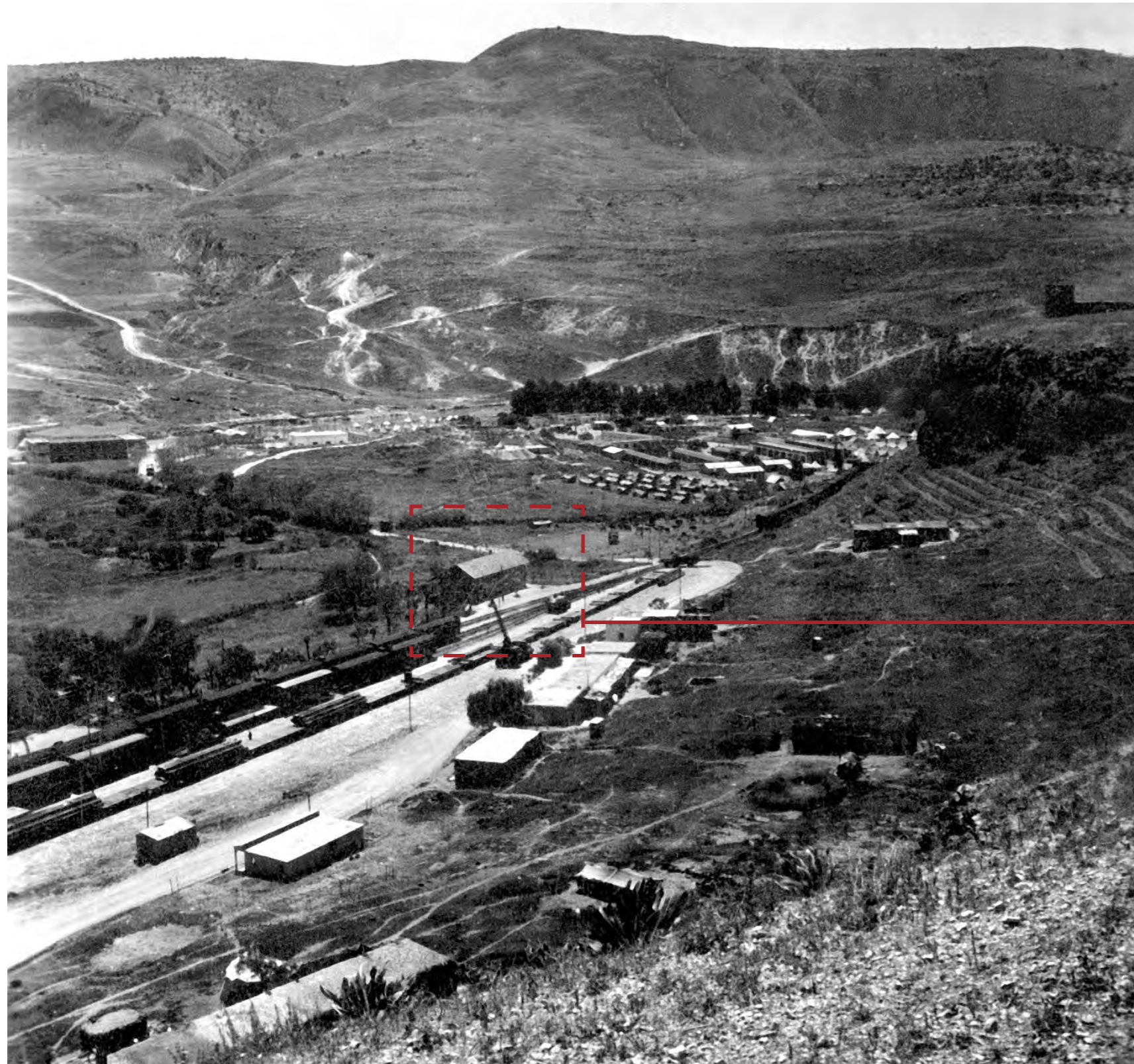
3.38

חמת גדר: מבנה מגורי עובדי הרכבת
רות ליברטי-שלו אדריכלות ושימור

3.38

מרץ
2013

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



מגורי עובדי הרכבת בין השנים 1940-1948. מקור: אוסף הצלם משה שוורץ, אוניברסיטת חיפה.

3.39

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



חתך עקרוני של מבנה מגורי עובדי הרכבת המראה את בית הגידול העיקרי של העטלפים.

סדרת העטלפים היא הגדולה ביותר מבין הסדרות של מחלקת היונקים המיוצגות בישראל, מבחינת מספר המינים, ומונה 33 מינים: 32 מיני עטלפי חרקים, משמונה משפחות שונות, ומין אחד של עטלף פירות. חלק ניכר ממינים אלו נמצאים בגבול תפוצתם הגיאוגרפי. באוכלוסיות פריפריאליות אלו צפוי להיות מגוון גנטי נמוך ושונות גבוהה ביחס לאוכלוסיות העיקריות של אותם מינים. אוכלוסיות אלו משמרות תכונות גנטיות המייצגות התאמות לקיום בתנאי סביבה קיצוניים, ולכן יש חשיבות גבוהה לשימורן. בגלל חוסר בידע, הניסיון להדביר את עטלפי הפירות משנות ה-60 ועד לשנות ה-80 הביא לפגיעה חמורה גם בעטלפי החרקים, ששכנו בעומקן של אותן המערות בהן שכנו עטלפי הפירות. הדרך העיקרית להגן על מיני עטלפי החרקים, שמאז שנות ה-80 נמצאים רובם בסכנת הכחדה, היא להגן על מקומות המשכן שלהם.

אזור חמת-גדר, בשל מיקומו הגיאוגרפי, כולל עושר רב של בתי גידול לחים באקלים חם ולח שמשמש כנראה לפעילות רבה מאוד של חרקים. פעילות העטלפים במבנים נטושים בחמת-גדר אותרה כחלק מסקרים שנערכו באזור בניהול מרכז היונקים של החברה להגנת הטבע החל משנת 2006. מתחם חמת-גדר, שכולל חורבות ומרתפים נטושים, הפך לאזור משכן עיקרי למושבות רבייה של 7 מיני עטלפים לפחות. מתוך הפרטים האלו, ישנם שני מינים שמשתכנים בקומת הקרקע של מבנה מגורי עובדי הרכבת: פרספים גדולים ונשפונים פגומי אוזן, ושניהם נמצאים בסכנת הכחדה.

העטלפים מאכלסים את המקום בתק' שבין מרץ לאוקטובר, ואלו הן משבות הרבייה הגדולות ביותר מסוגן שמוכרות בישראל. כפי שהתגלה במהלך פרויקט פינוי מוצבים נטושים בשנים 2011-2012, מבניה הנטושים של חמת-גדר הם רק חלק משורה של בתי גידול מלאכותיים שנוצרו לאורך בקעת הירדן. כפי שד"ר נועם לידר, האקולוג הראשי של רשות הטבע והגנים מסביר: "לאורך כל הגזרה, מים המלח ועד חמת-גדר, יש מוצבים נטושים שנשארו פתוחים ואוכלסו ע"י עטלפים. בשעה שהמערות הטבעיות ששימשו בעבר כבתי גידול לעטלפים התמעטו או נחסמו, הפכו המוצבים הנטושים למעין מערות חלופיות".¹ עוד הוא אומר כי "יש שם אוכלוסיות גדולות של מינים שידענו מעט מאוד על התפוצה שלהם. אני מדבר גם על הכמויות שלהם וגם על מגוון המינים של עטלפי החרקים הנמצאים בסכנת הכחדה: פרספונים, יזנובים, פרספוני נגב - זאת תופעה בקנ"מ עולמי".²

גם מבנה מגורי עובדי הרכבת בחמת-גדר, יחד עם מבנים נטשים נוספים בלאורך הבקעה, ייחודי בחשיבותו למיני העטלפים הנכחדים, גם ברמה הארצית וגם ברמה העולמית.³

1. "מוצבי צה"ל ב"ארץ המרדפים" יהפכו לשמורות טבע", עדי חשמונאי, מעריב, 16.3.2012.

2. שם.

3. חמת גדר: חשיבות מבנים נטושים למושבות עטלפי חרקים, חוות דעת מומחה ד"ר עמית דולב, מטעם רט"ג.



פרספים גדולים ונשפונים פגומי אוזן על תקרת המרתף של מגורי עובדי הרכבת. מקור: דו"ח רט"ג, 2012



תקרת קומת הקרקע של מגורי עובדי הרכבת ללא עטלפים.



פסולת של עטלפים במבנה



פרספ גדול. מקור: דו"ח רט"ג, 2012



נשפון פגום אוזן. מקור: דו"ח רט"ג, 2012

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי



תכנית אזור אל-חמה, 1906. מקור: הארכיון הציוני.



קו הרכבת הקיים

נהר הירמוך

סימון לתחנה העתידית

בתכנית מ-1906 ניתן לראות את תוואי המסילה מחיפה לדרעא בקטע שממזרח לכנרת ולאורך הירמוך. סימוני התחנות הינם ככל הנראה סכמטיים וקשה לדעת מהמפה אילו מבנים היו בתחנת הרכבת בשנה זו.

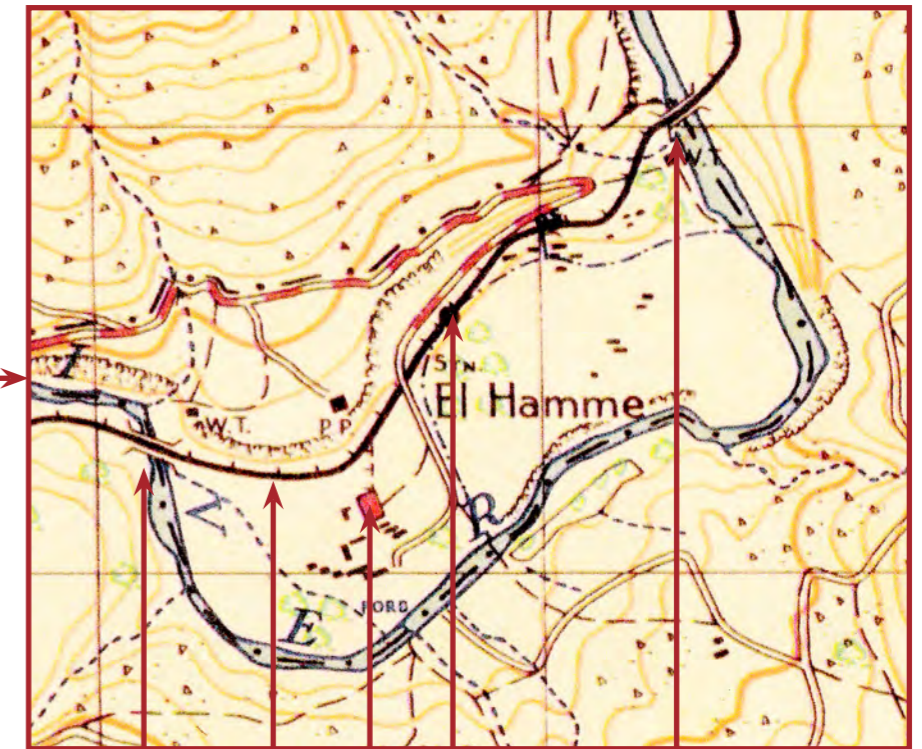
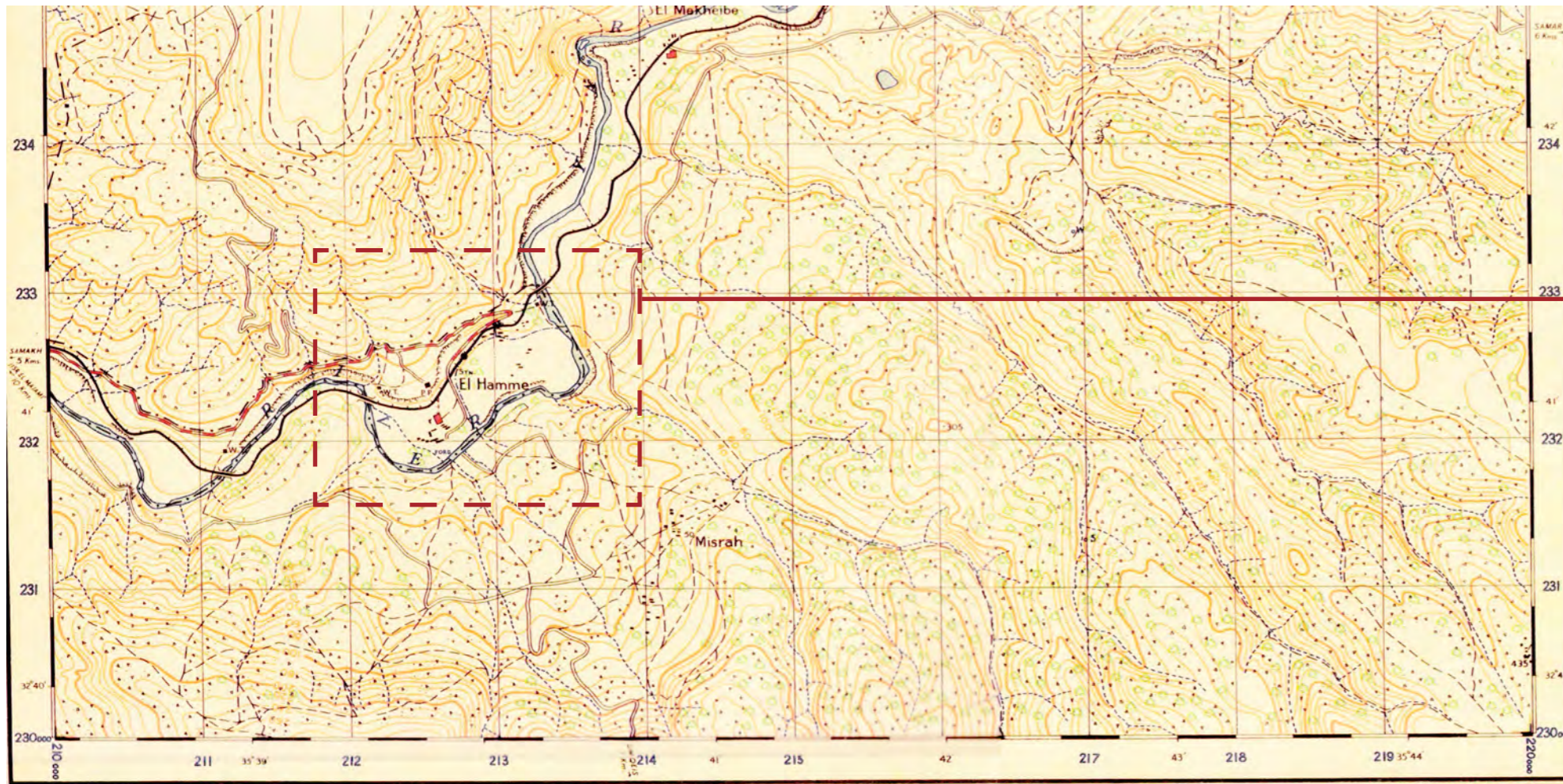


תכנית אזור אל-חמה משנת 1933. מקור: מרכז מיפוי ישראל.

3.42

חמת גדר: מבנה מגורי עובדי הרכבת

רות ליברטי-שלו אדריכלות ושימור



תכנית אזור אל-חמה משנת 1942. מקור: מרכז מיפוי ישראל.

- גשר מס' 4, "אום בוטמרי"
- מתחם תחנת הרכבת
- מבני הישוב
- מסילת הרכבת
- גשר מס' 3, "אל באנתרי"



גשר מס' 2, "אל האו"י"

גשר מס' 3, "אל באנה"

גשר מס' 4, "אום בוטמה"

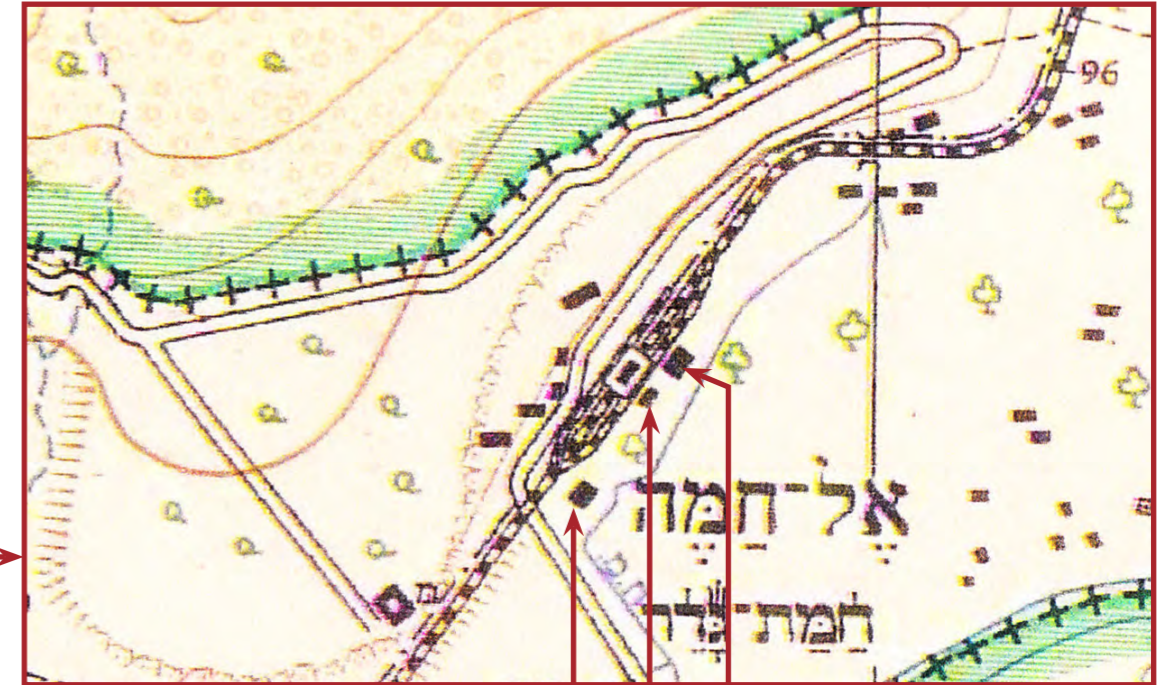
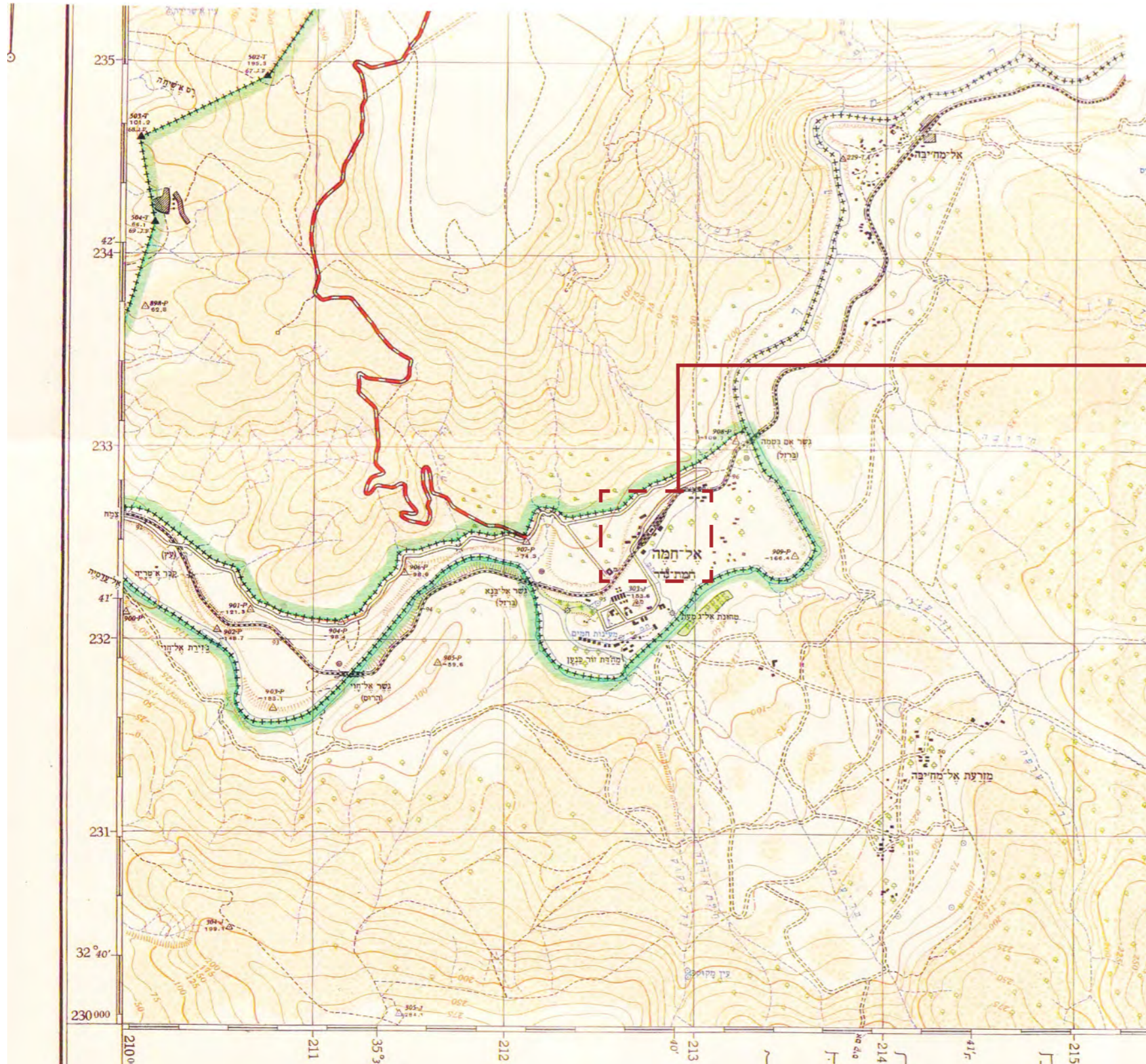
מגורי עובדי הרכבת

מבנה השירותים

מבנה התחנה

תצלום אוויר משנת 1945. מקור: מרכז מיפוי ישראל.

3.44



מבנה התחנה
 מבנה השירותים
 מגורי עובדי הרכבת

תכנית אזור אל-חמה משנת 1953. מקור: מרכז מיפוי ישראל.

3.45



גשר מס' 3 "אל באנה"

גשר מס' 4 "אום בוטמה"

מגורי עובדי הרכבת

מבנה השירותים

מבנה התחנה

תצלום אוויר משנת 1967. מקור: מרכז מיפוי ישראל.

3.46

פרק 4:

תיעוד אדריכלי

פרק 4: תיעוד אדריכלי

כללי: מבנה מגורי עובדי הרכבת הינו מבנה עשוי אבן בזלת בן שתי קומות. הקומה העליונה נמצאת במפלס הקרקע בצידה הצפון-מערבי ובגובה של כ-2.5 מ' מעל הקרקע בצידה הדרום-מזרחי. הקומה התחתונה חפורה בקרקע בצידה הצפון-מערבי ונמצאת במפלס הקרקע בצידה הדרום-מזרחי. בחזית הדרום-מזרחית מצויים שני גרמי מדרגות המובילים למרפסת חיצונית עליונה. למבנה גג רעפים דו-שיפועי המקרה גם את המרפסת החיצונית בקומה העליונה. המבנה בנוי מאבן בזלת מקומית.

קירות חיצוניים: בקומה התחתונה עובי הקירות החיצוניים הוא כ-65 ס"מ. ככל הנראה זהו קיר אבן דו-פני. כלפי פנים גמר טיח, כלפי חוץ אבן הבזלת מורכבת מאבנים בצורות א-רגולריות בסידור חופשי. בקומה העליונה עובי הקירות החיצוניים הוא כ-45 ס"מ. ככל הנראה זהו קיר אבן בפן החיצוני עם חומר מליטה צמנטי בצידו הפנימי ועל גביו טיח וצבע. הקיר עשוי אבני בזלת מסותתות ומלבניות בגדלים זהים בסידור רגולרי. לקירות החיצוניים בקומה העליונה רצועת מסד בגובה 40 ס"מ מסביב למבנה, הבולטת כ-5 ס"מ ממישור הקיר.

קירות פנימיים: קירות בעובי כ-15 ס"מ, ככל הנראה מאבני גוויל מטוחים.

גג המבנה: המבנה בעל גג עץ דו שיפועי מחופה רעפים. הגג עשוי קונסטרוקציית עץ עליה מונחים רעפים. קורות העץ הראשיות בולטות מקירות המבנה. הגג בולט כ-50 ס"מ מעבר לקירות המבנה ומי הגשמים נוקזו בשפיכה חופשית, ללא מרזבים. הגג מקרה גם את המרפסת החיצונית ובחזית זו הוא נשען על עמודי עץ וקורת עץ ביניהם.

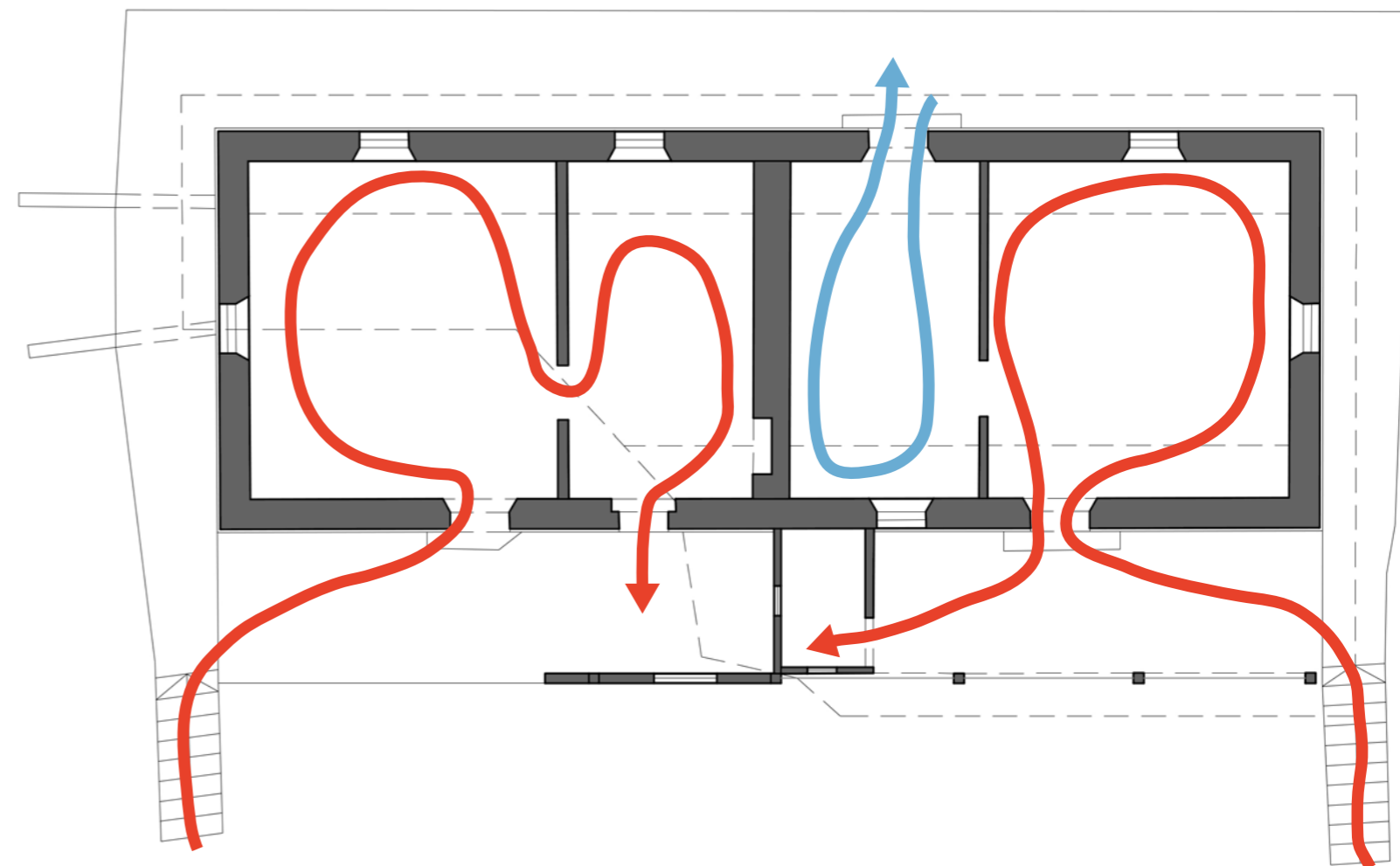
תקרה: התקרה בין הקומה העליונה לתחתונה עשויה מקורות פלדה, שחלקן נראות כמו קורות רכבת וביניהן "בטון עתיק": אבני נחל, חול וחומרי מליטה על בסיס סיד/צמנטי.

רצפות: הרצפה בקומה העליונה מרוצפת כולה. ברוב החדרים ישנן מרצפות בטון 20/20 בגוון טרה-קוטה, בחדר אחד ישנן מרצפות טרצו מצויירות, משני סוגים שונים, זה ליד זה. הרצפה בקומה התחתונה איננה מרוצפת.

פתחים: הפתחים המקוריים של המבנה הם פתחים מקושתיים. סביב ובספי הפתחים נעשה שימוש באבן גיר מסותתת. פתחי החלונות הם במידות 75/115 לערך. החלונות מורכבים מחלון זכוכית דו-כנפי, הנפתח פנימה, סורג ברזל ותריס ברזל חיצוני. פתחי הדלתות הם במידות 206/89 ובהם דלתות עץ. לפתחים החיצוניים במבנה היו שתי דלתות: דלת חיצונית שנפתחה החוצה, ודלת פנימית, שנפתחה פנימה.

פרק 4: תיעוד אדריכלי

למבנה מגורי העובדים שתי חזיתות עיקריות, הן החזיתות הארוכות של המבנה: החזית הצפון מערבית והחזית הדרום מזרחית. לקומה העליונה פתחי כניסה משתי החזיתות. הפתח מהחזית הצפון מערבית, הפונה לכיוון מסילת הרכבת, שימש ככל הנראה לגישה מכיוון הרכבת, בתקופה שהמבנה שימש גם כתחנת רכבת (לפני הקמתו של מבנה תחנת הרכבת). הפתחים בחזית הדרום-מזרחית שימשו לכניסה לשתי יחידות דיור במבנה.

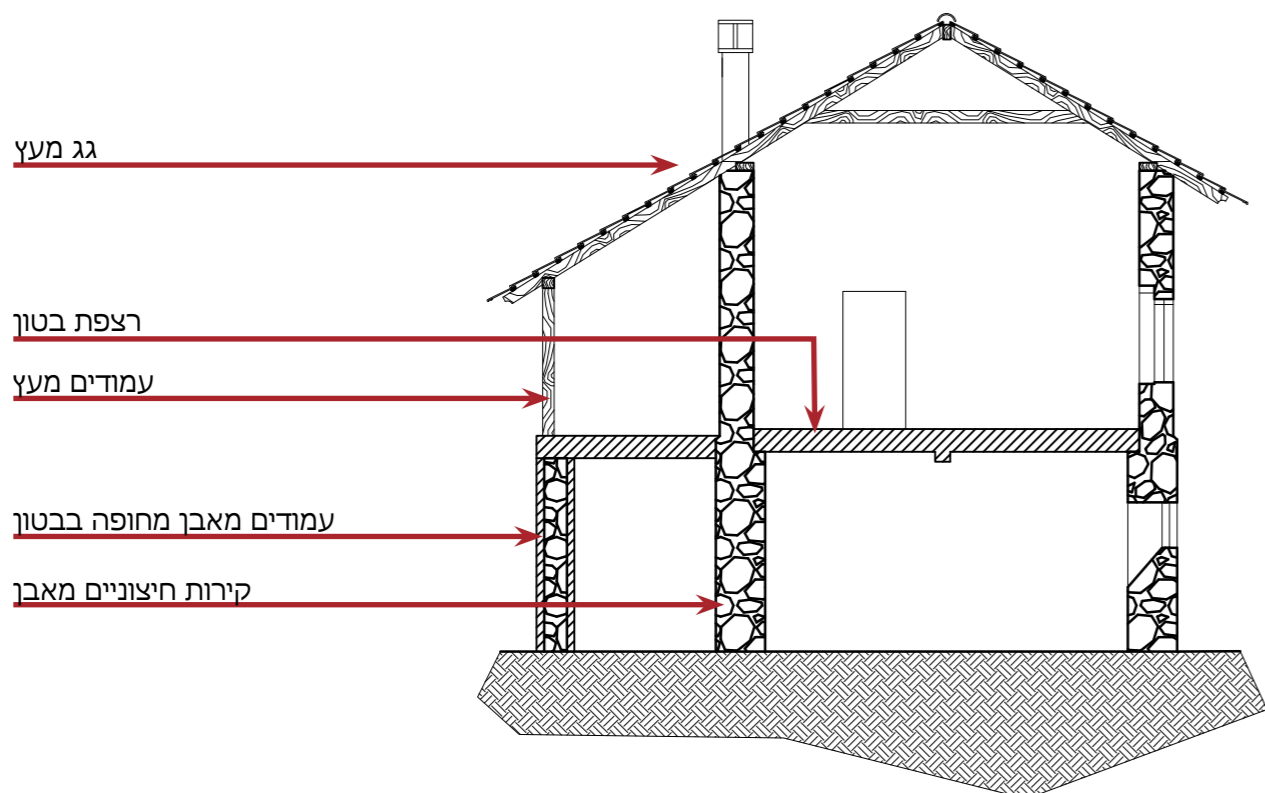


תכנית קומה ראשית

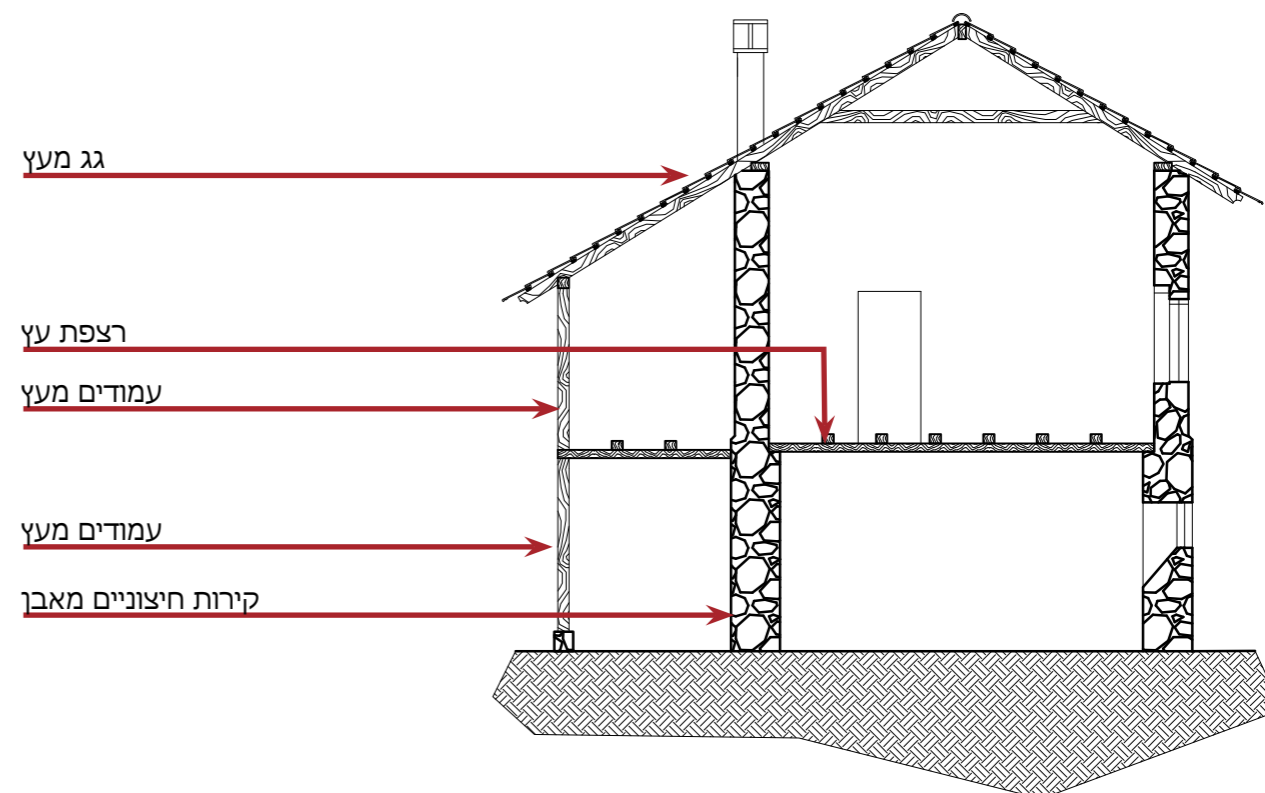
פרק 4: תיעוד אדריכלי

מבנה מגורי עובדי הרכבת נבנה בשני שלבים. השלב הראשון היה עם הקמת מסילת הברזל, בין השנים 1905-1906. על שלב זה בחיי המבנה אין לנו כלל מידע. מתוך דו"ח מצב הרכבת שנעשה ע"י מנהלת הרכבות הבריטיות בארץ¹ אנו למדים שבשנת 1928 הבנה נמצא במצב הרוס לחלוטין, כשרק הקירות החיצוניים שלו עומדים. אנו משערים כי שאר האלמנטים המבניים במבנה היו בנויים מעץ (הרצפה, הגג, והעמודים) היו בנויים מעץ, ובגלל החוסר בדלק לקטרים בתקופת מלחמת העולם הראשונה, פירקו את כל חלקי העץ במבנה והשתמשו בהם להסקה. תופעה זו הייתה נפוצה במהלך מלחמת העולם הראשונה והתרחשה במקומות נוספים. תמונות משנות ה-30 ואילך (כשהמוקדמת ביניהם היא תמונה משנת 1932, שצולמה בעת החפירות הארכיאולוגיות בחמת-גדר²) מלמדות אותנו כי בשנים אלו עבר המבנה שיפוץ, כנראה ע"י מנהלת הרכבות הצרפתית, והחלקים החסרים בו הוחלפו בחלקים חדשים. בשלב בנייה מאוחר זה, נוסף למבנה חומר בנייה חדש - הבטון. במקום רצפות עץ נבנו רצפות בטון, ובמקום עמודי עץ בקומת המרתף, נבנו עמודי אבן שחופו בבטון.

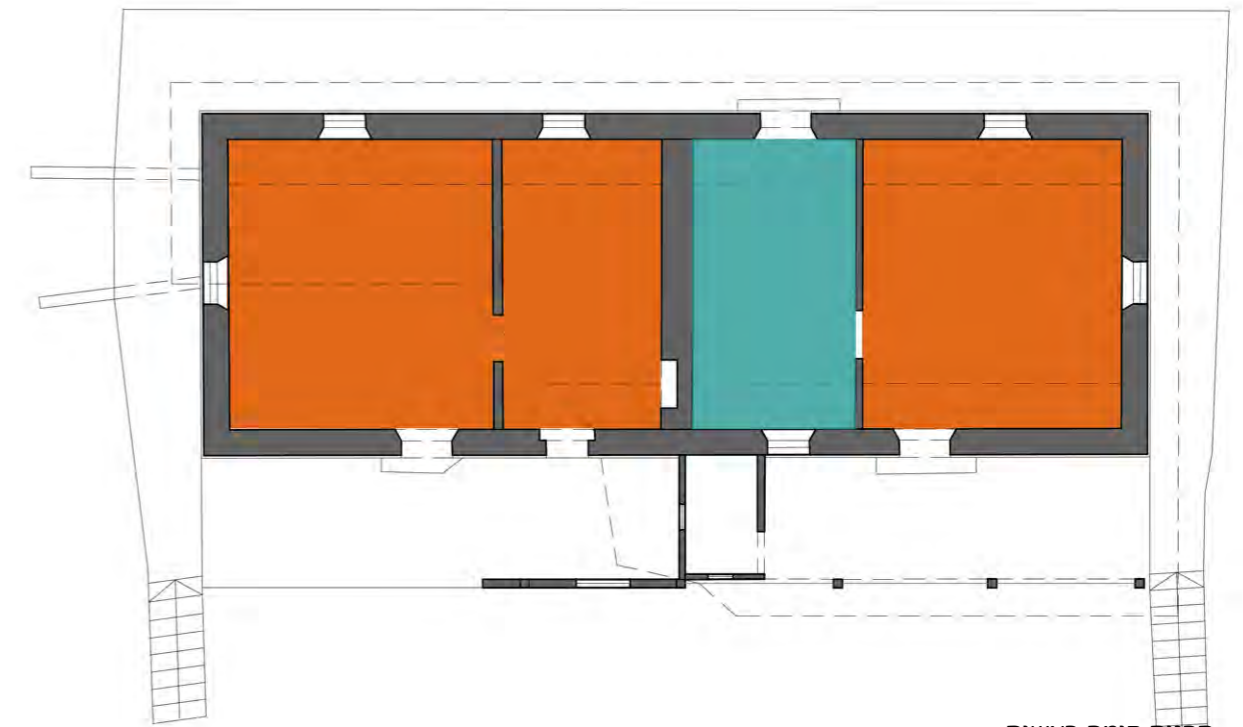
1. ראה דו"ח מצב הרכבת משנת 1928, בפרק הקודם בגיליון 3.21.
2. ראה תמונה בפרק הקודם בגיליון 3.31.



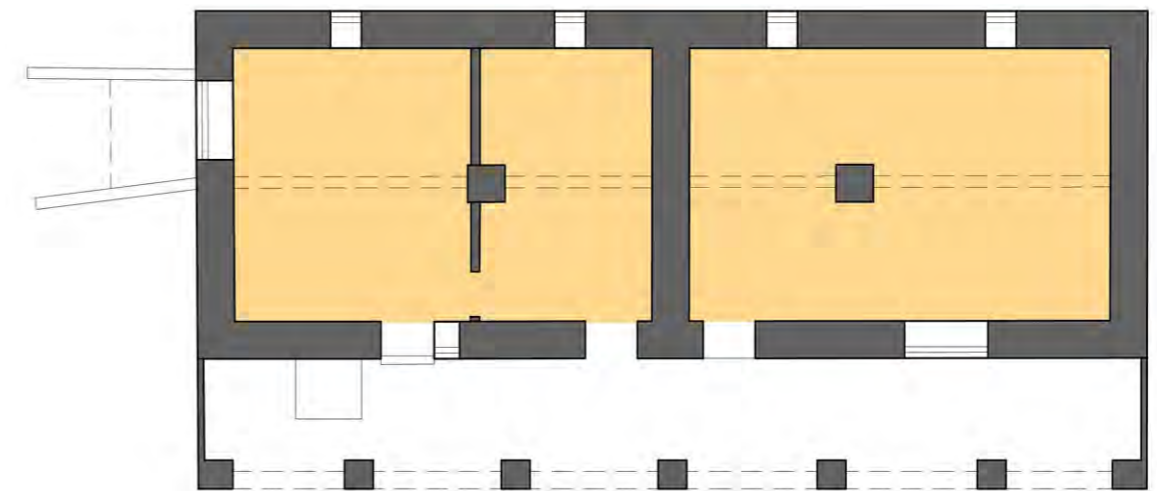
שלב ב': החל משנות ה-30



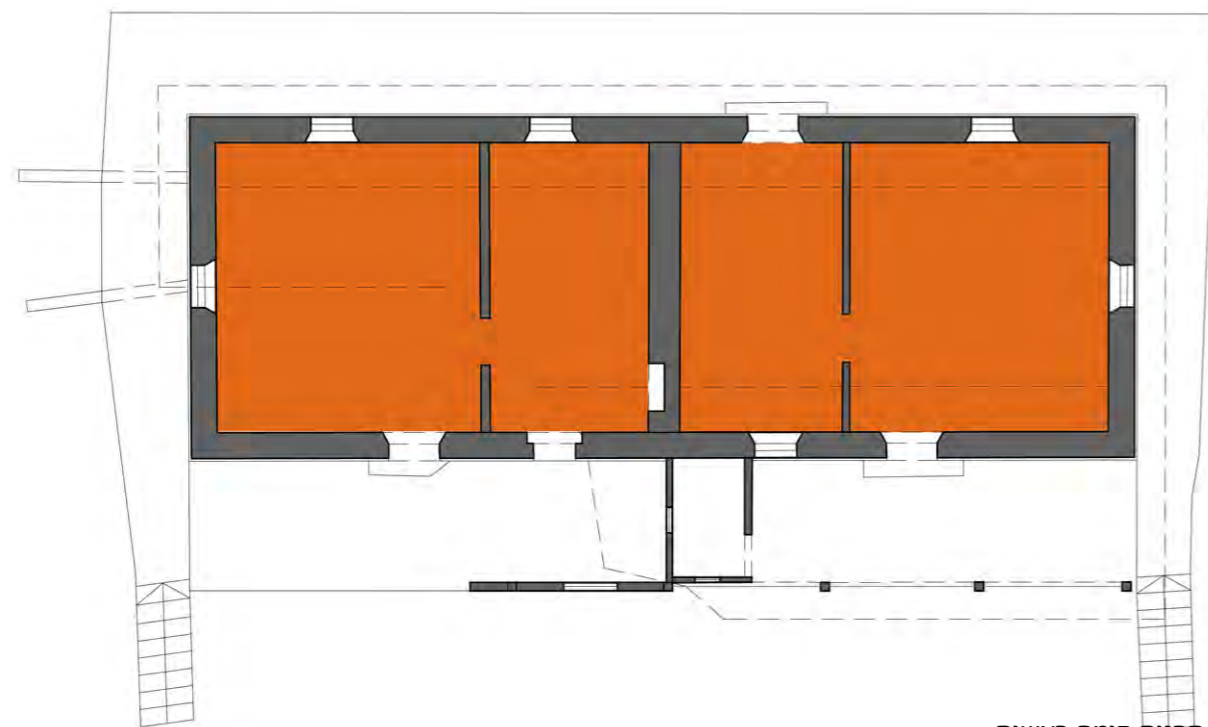
שלב א': משנת 1905 (בקירוב) ועד שנות ה-30



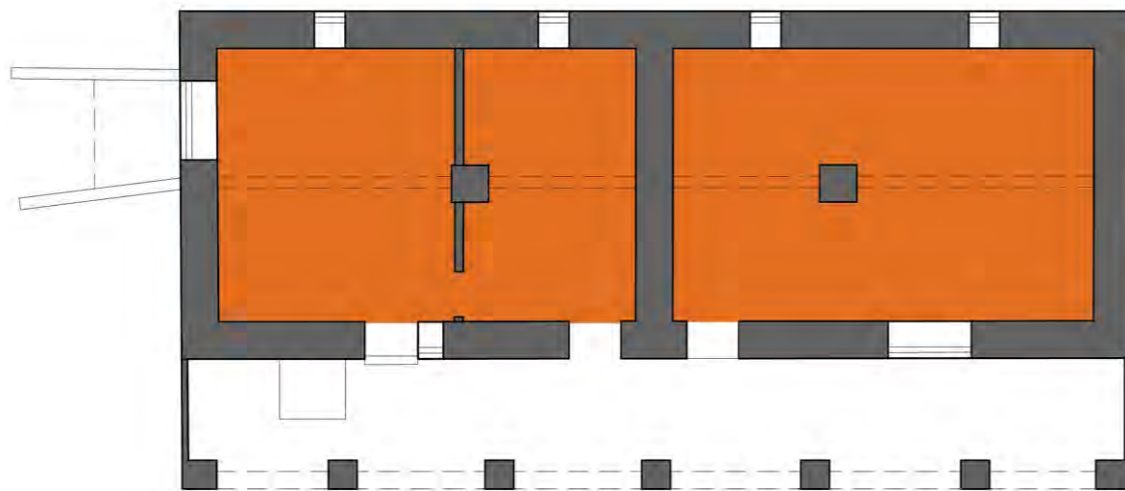
תכנית קומה ראשית



תכנית קומת מרתף



תכנית קומה ראשית



תכנית קומת מרתף

- שטח אחסון
- שטח בשימוש תחנת הרכבת
- מגורים

גגלל אופי הבנייה המהיר של הרכבת החיג'אזית, נבנו לאורכה מבנים פשוטים וזמניים, במקום המבנים הקבועים שנבנו לאחר מכן. אנו משערים כי מבנה זה שימש בתחילת דרכו כמבנה תחנה ורק לאחר מכן נבנה מבנה התחנה הקבוע. השערה זו יכולה להסביר את הפתח במבנה שפונה אל המסילה - פתח שאינו אופייני למבנים של מגורי מסילאים מאותה התקופה. הקומה התחתונה שימשה ככל הנראה לאחסון. לאחר השיפוץ בשנות ה-30, מבנה התחנה הקבוע כבר היה קיים, ולכן לא היה צורך עוד בשימוש במבנה זה כמבנה תחנה. בשלב זה, ככל הנראה, הוסב מבנה זה למבנה מגורים.

מבנה מגורי עובדי הרכבת כחלק ממתחם תחנת רכבת אל-חמה

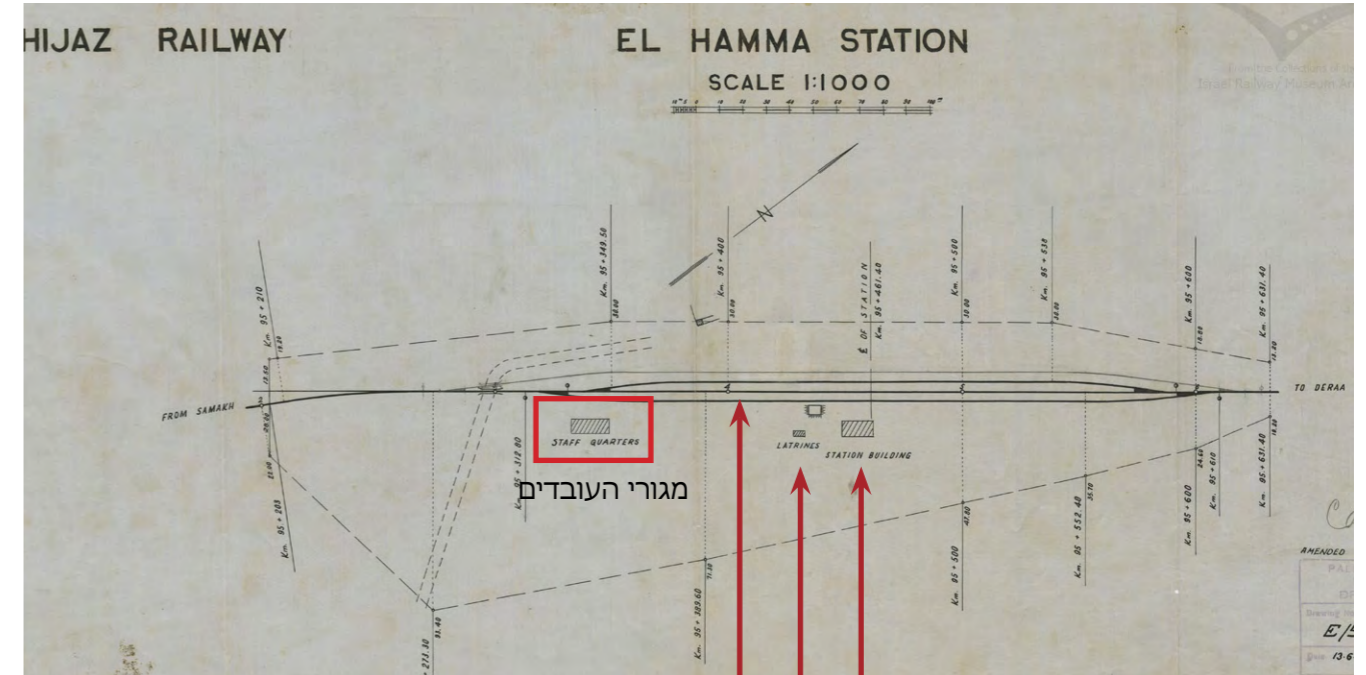
פרק 4: תיעוד אדריכלי

המבנים והאלמנטים ההיסטוריים הנוספים במתחם

במתחם תחנת הרכבת ההיסטורי באל-חמה היו שלושה מבנים מרכזיים: מבנה תחנת הרכבת, מבנה מגורי עובדי הרכבת ומבנה השירותים. שלושת המבנים הללו מתוארים בדו"ח מ-1928 שנכתב לקראת העברת התחנה משלטונות המנדט הבריטי וה-P.R. Palestine Railways לידי שלטונות המנדט הצרפתי ולחברת הרכבות הצרפתית בו מפורט מצבם של שלושת המבנים הקיימים בתחנה. המבנים הללו אף מופיעים במפת התחנה מ-1947. שלושת המבנים נשתמרו עד היום במתחם התחנה, כמו גם אלמנטים טכניים ונופיים נוספים כמו הרציפים, פסי הרכבת וצמחייה ועצים ותיקים. אחרי 1945 נבנה מבנה נוסף, ממזרח למבנה התחנה.



I. STATION OF EL HAMME.
a) Buildings.
Station building. A two storey measonry building of which the ground floor is complete except for staircase up to second floor. Of the second floor there remains only the external walls & partition walls, which need repairs. Roof, doors, windows and all other details in the second floor, are missing. The inhabited portion of the ground floor is in fair condition but requiring renovations and the present roof (old floor of top storey) requires waterproofing.
Latrines. Measonry built of standard Hijaz Railway type in bad state of repair with no roof, windows or doors.
Gang House. Measonry structure of one storey and basement in bad state of repair; comprises now external walls and no partition wall. All other details such as roofing, flooring, doors, windows, verandah and verandah columns are missing.



דו"ח מ-1928 המתאר את המבנים הקיימים בתחנת אל חמה ומצבם. מקור: ארכיון הרכבת.

תכנית מתחם תחנת אל-חמה ב-1947. מקור: ארכיון הרכבת.



מבנה מאוחר אחרי 1947 (לא ברור למה שימש)

רציפים

מבנה השירותים

מבנה התחנה



4.7

מבנה מגורי עובדי הרכבת כמבנה תחנה זמני

פרק 4: תיעוד אדריכלי

אחת המטרות החשובות, אם לא החשובה ביותר, שהציבו לעצמם העות'מאנים באשר לבניית המסילה היא מהירות ויעילות הבנייה. העות'מאנים היו מרוכזים בהשלמת פסי הרכבת עצמם ופתיחת הקו, וחלק ממבני התחנות, המחסנים, המוסכים והגשרים נבנו רק לאחר ההכרזה הרשמית על פתיחת הקו.¹ ניתן לשער כי בשנותיה הראשונות של התחנה, שימש מבנה מגורי עובדי הרכבת כמבנה התחנה, ואילו מבנה התחנה עצמו נבנה רק בשלב מאוחר יותר, יחד עם תחנות דומות בעלות טיפוס מבנה דומה לאורך הקו החיג'אזי (ראה עמוד הבא). תחנות מאקארן וז'ירה, שבנויות גם הן לאורך הקו החיג'אזי, מזכירות בטיפוס הבנייה שלהן את מבנה מגורי עובדי הרכבת, ואילו בתחנות אלו - המבנה משמש כמבנה התחנה ולא כמבנה מגורי העובדים. ניתן לשער כי תחנות אלו ניבנו באותו אופן - תחנות זמניות מהירות, אך לא הוחלפו מעולם בתחנות גדולות יותר. בדוגמה נוספת של תחנה ממקום לא ידוע, אך כנראה באזור נידח בחורן, ניתן לראות מבנה פשוט מטיפוס דומה למבנה מגורי העובדים המשמש כמבנה יחיד במתחם תחנת הרכבת.

1. Ocsenwald, עמ' 52.



תחנת מאקארן. מקור: Tourret, 1989



תחנת ז'ירה. מקור: Tourret, 1989



תחנה בחורן (מיקום מדויק לא ידוע). מקור: Ocsenwald, 1980

פרק 4: תיעוד אדריכלי

מבנה תחנת הרכבת כמבנה טיפוסי חזרתי



מבנה תחנת הרכבת בכפר יהושע. מקור: אתר nabatea.



מבנה תחנת הרכבת בבאר שבע. מקור: אתר nrg.

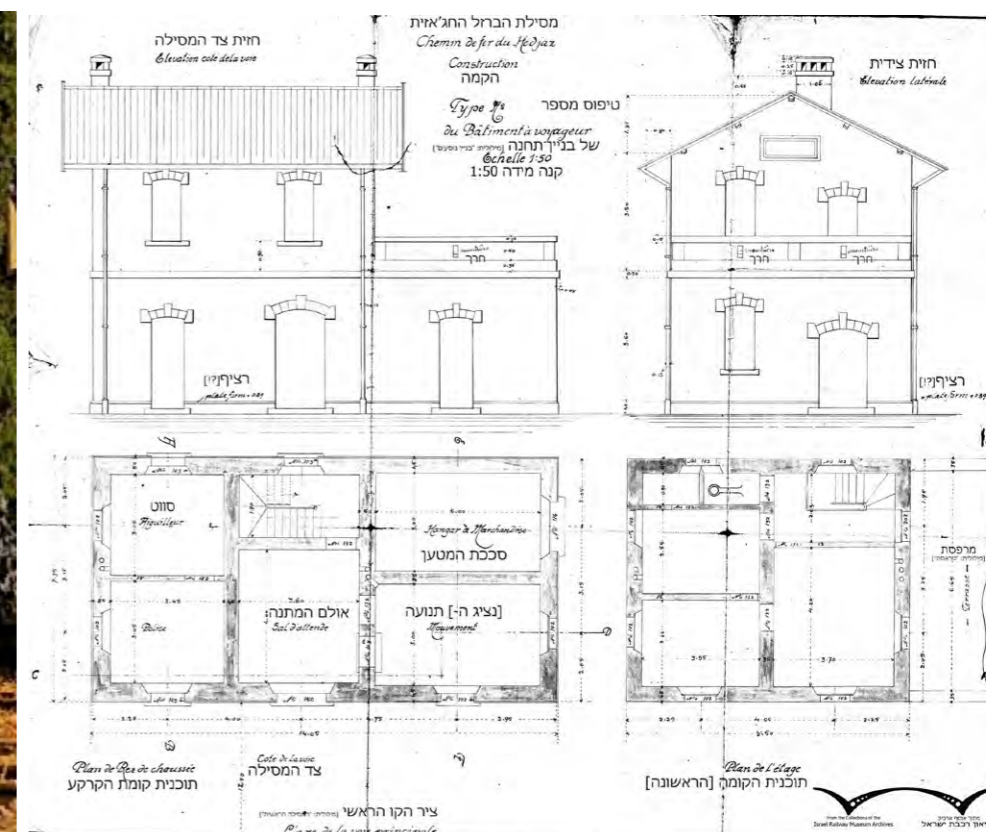


מבנה תחנת הרכבת באל-חמה. נוב' 2012.

כמו מבנה מגורי עובדי הרכבת, כך גם מבנה תחנת הרכבת היה מבנה טיפוסי חזרתי. מבנה מסוג זה ניתן למצוא כיום בתחנות רכבת נוספות בארץ כמו כפר יהושע ובאר שבע ואף בסוריה, בבוסרה.



מבנה תחנת הרכבת בבוסרה, סוריה. מקור: אתר nabatea.



תכנית מבנה תחנת רכבת טיפוסית התואמת למבנה התחנה באל-חמה. מקור: ארכיון הרכבת.

4.9

פרק 4: תיעוד אדריכלי



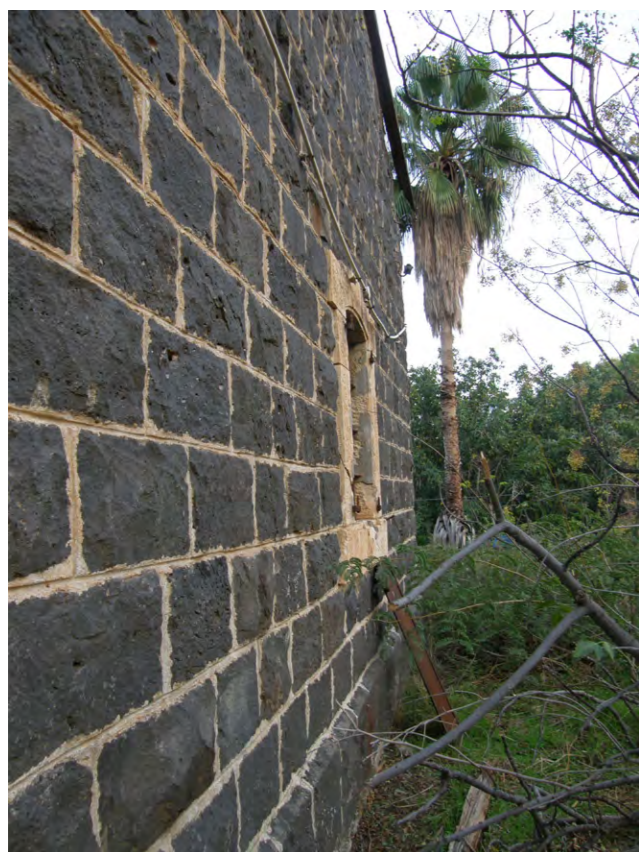
3 - הקצה הדרומי של המרפסת בחזית הדרום-מזרחית



2 - הפינה הדרומית של המבנה



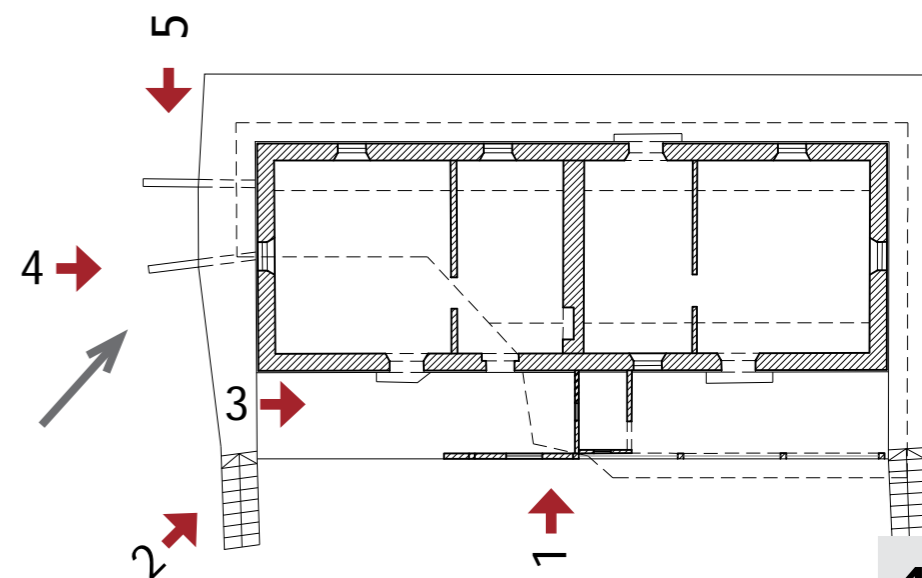
1 - חזית דרום-מזרחית



5 - חזית דרום-מערבית מבט מהפינה המערבית של המבנה



4 - חזית דרום-מערבית



4.10



8 - הפינה הצפונית של המבנה



7 - חזית צפון-מזרחית



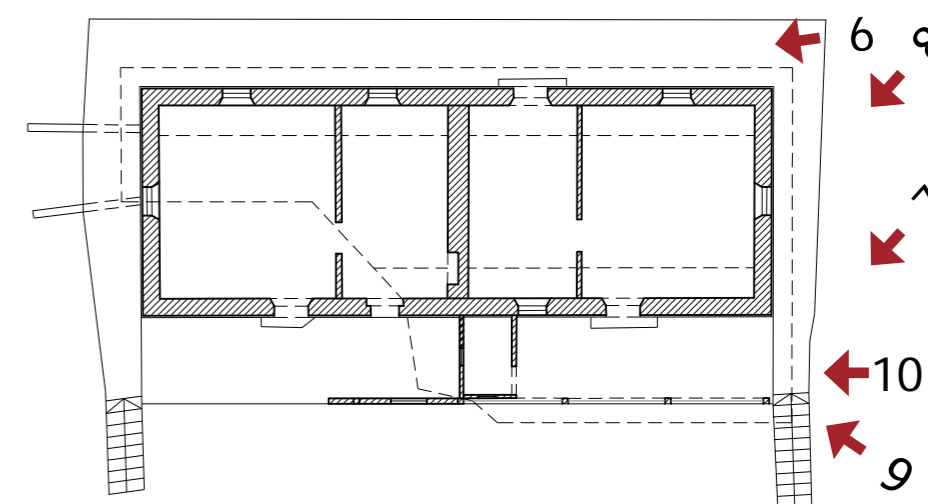
6 - חזית צפון-מערבית



10 - הצד המזרחי של המרפסת בחזית הדרום-מערבית



9 - המדרגות בפינה המזרחית של המבנה

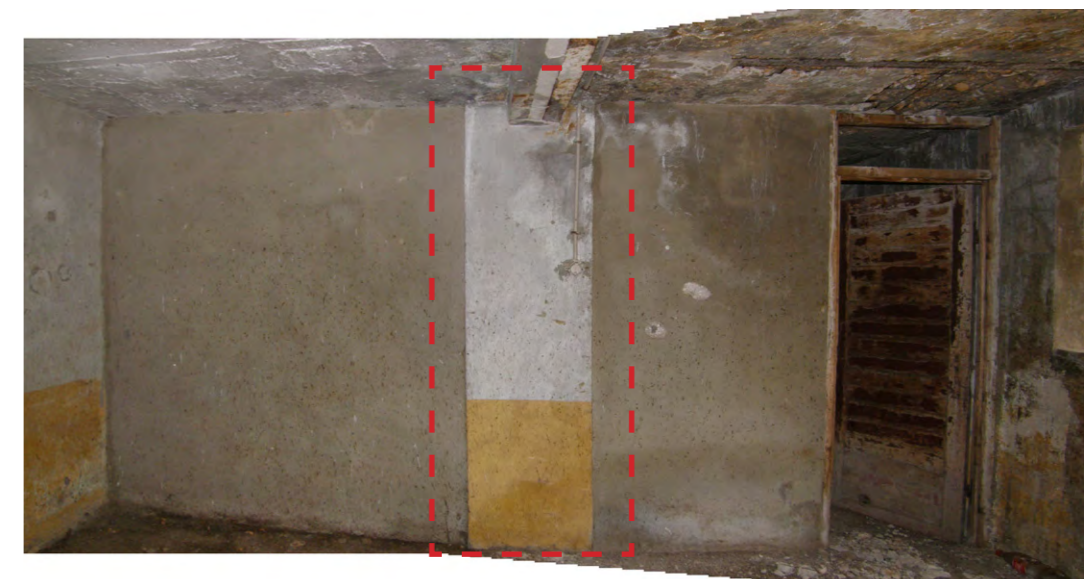




א - חלון אנגלי קטן שקוע בקיר, החלון סגור



2 - מבט לעבר הדופן הצפון-מערבית



1 - מבט לעבר המחיצה שמפרידה בין חדר A ו-B. במרכז: אפשר להבחין בעמוד. מימין: דלת שמובילה לחדר B



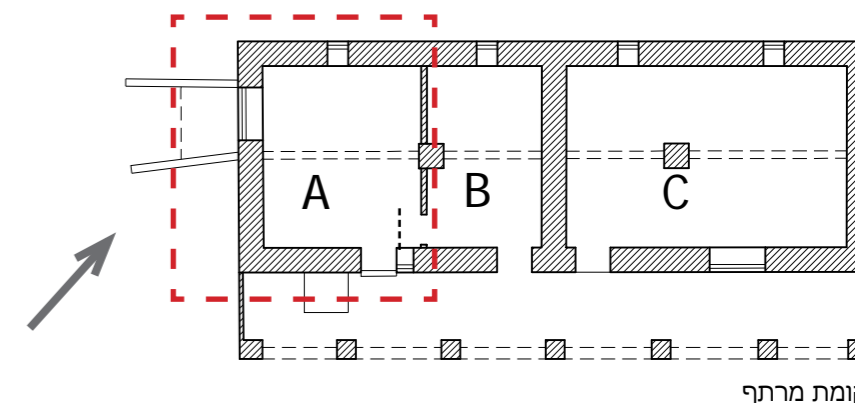
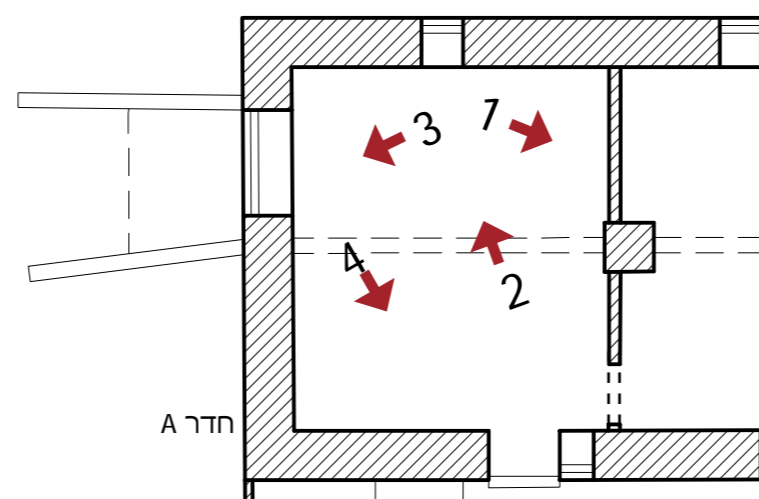
מבט חיצוני לעבר דלת הכניסה



4 - מבט לעבר הדופן הדרום-מזרחית. משמאל: דלת הכניסה לחדר וגם דלת שמובילה לחדר B



3 - מבט לעבר הדופן הדרום-מערבית



קומת מרתף



מבט חיצוני לעבר דלת הכניסה



2 - מבט לעבר הדופן הצפון-מערבית



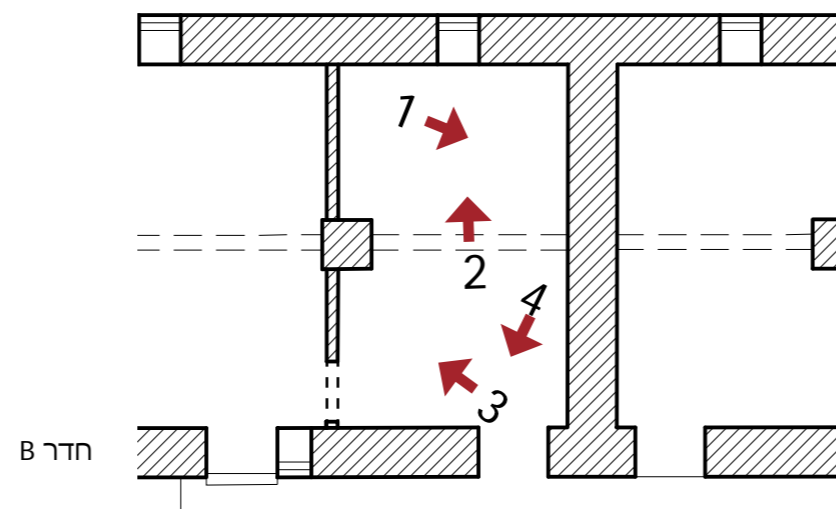
1 - מבט לעבר הדופן הצפון מזרחית שמפרידה בין חדר B ו-C. מימין: דלת הכניסה לחדר



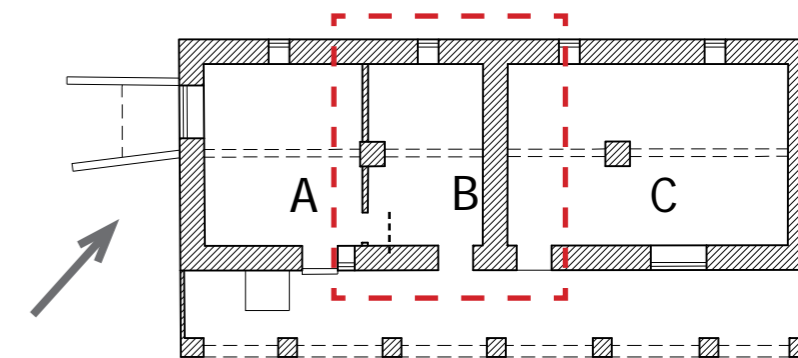
4 - מבט לעבר הדופן הדרום-מזרחית. משמאל: דלת הכניסה לחדר. מימין: דלת שמובילה לחדר A



3 - מבט לעבר המחיצה שמפרידה בין חדר A ו-B, אפשר להבחין בעמוד, משמאל דלת שמובילה לחדר A



חדר B



קומת מרתף



2 - מבט לעבר הדופן הצפון-מערבית. משמאל: עמוד נושא



1 - מבט לעבר הדופן הצפון-מזרחית



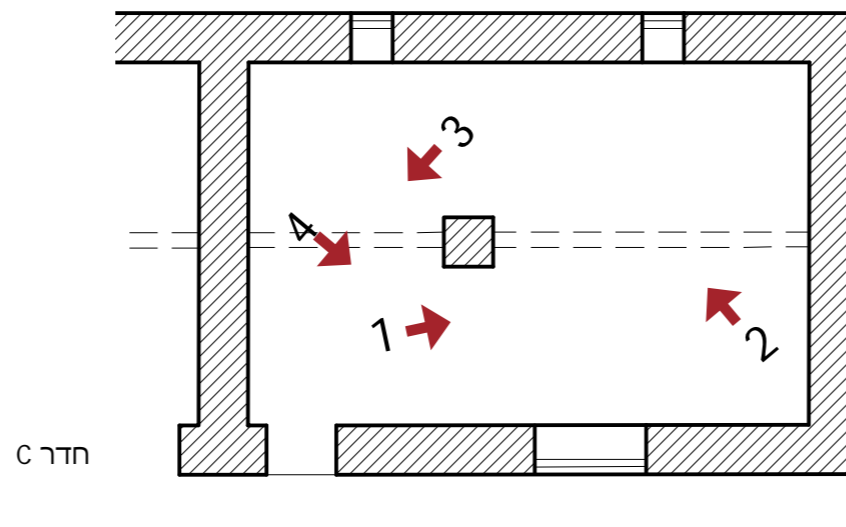
מבט חיצוני לעבר דלת הכניסה



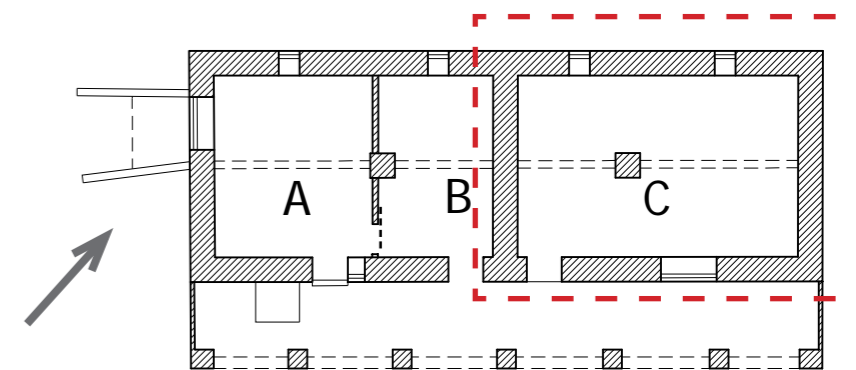
4 - מבט לעבר הדופן הדרום-מזרחית. משמאל: דלת הכניסה



3 - מבט לעבר הדופן הדרום-מערבית שמפרידה בין חדר B ו-C. משמאל: דלת הכניסה לחדר



חדר C



קומת מרתף



4 - מבט לעבר הדופן הדרום-מזרחית. משמאל: דלת הכניסה מהמרפסת. מלמעלה: גג רעפים הרוס



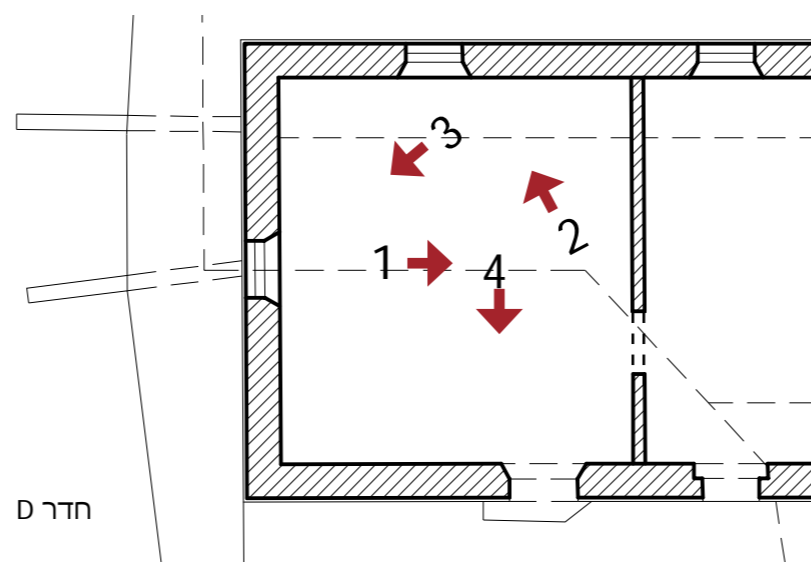
3 - מבט לעבר הדופן הדרום-מערבית



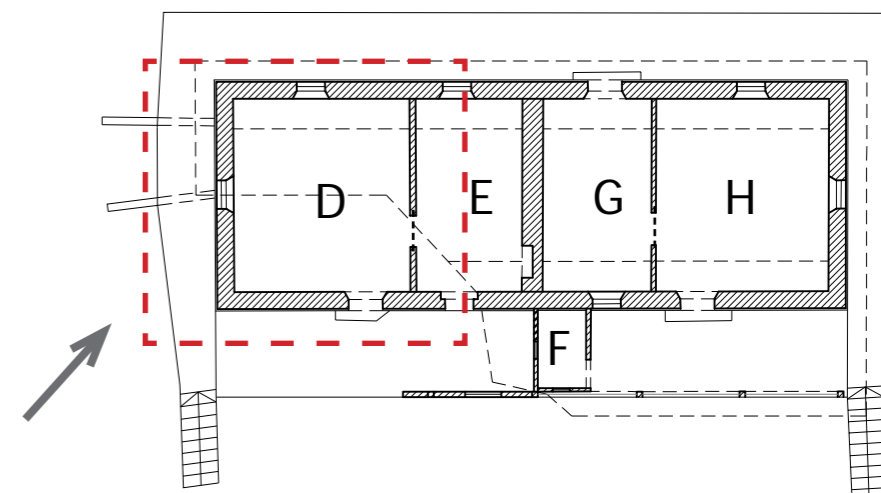
2 - מבט לעבר הדופן הצפון-מערבית



1 - מבט לעבר המחיצה שמפרידה בין חדר D ו-E. מימין: דלת שמובילה לחדר E



חדר D



קומה ראשית

4.15



4 - מבט לעבר הדופן הדרום-מזרחית. באמצע: דלת הכניסה לחדר מהמרפסת. מימין: דלת שמובילה לחדר D. משמאל: נישה בקיר



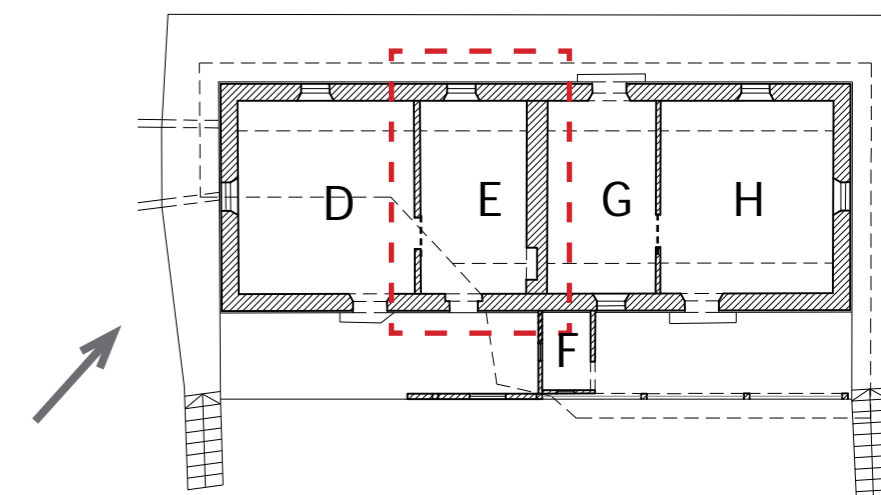
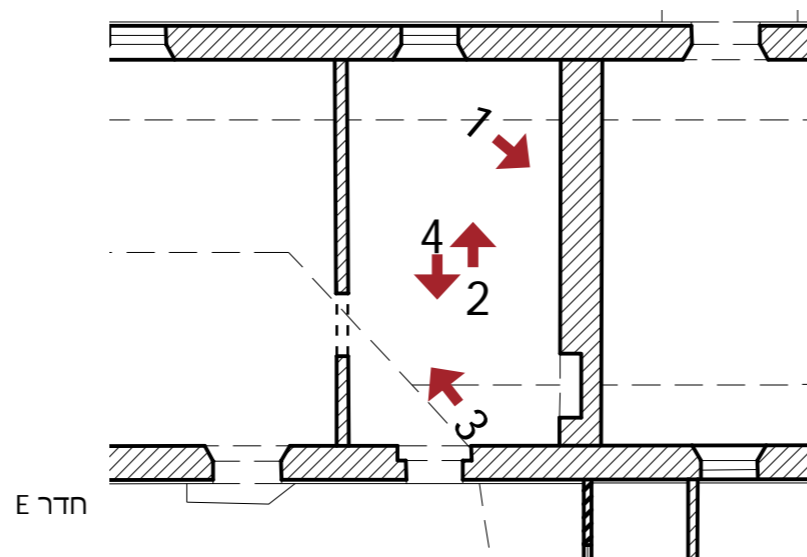
3 - מבט לעבר המחיצה הדרום-מערבית שמפרידה בין חדר D ו-E משמאל: דלת שמובילה לחדר D



2 - מבט לעבר הדופן הצפון-מערבית



1 - מבט לעבר הדופן הצפון-מזרחית שמפרידה בין חדר E ו-G. מימין: נישה בקיר



קומה ראשית



4 - מבט לעבר הדופן הדרום-מזרחית



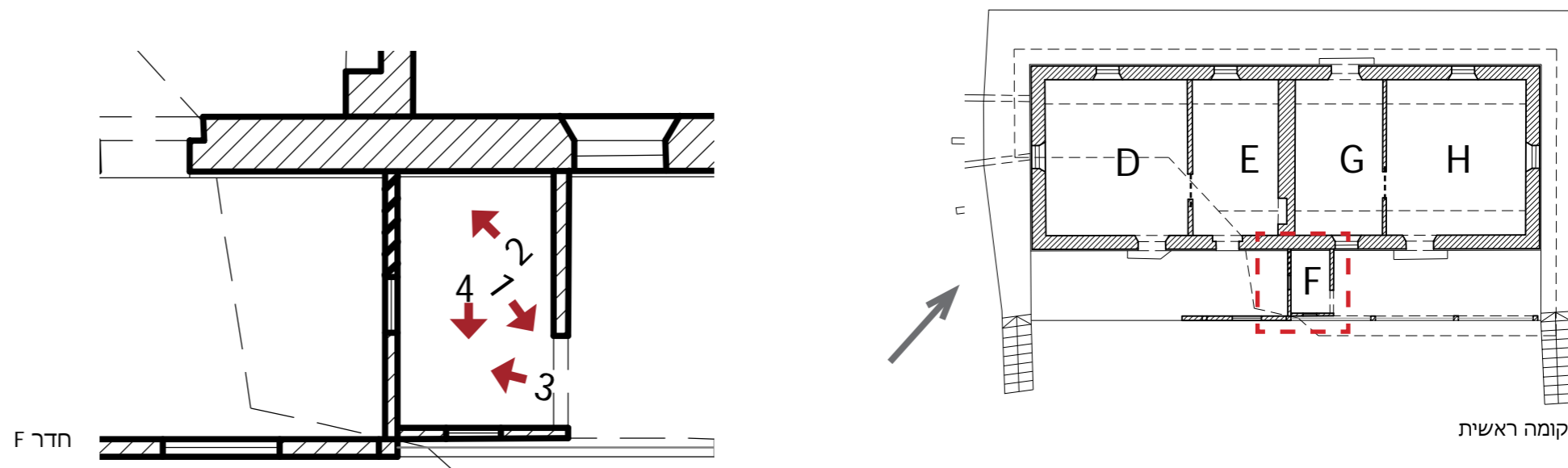
3 - מבט לעבר הדופן הדרום-מערבית



2 - מבט לעבר הדופן הצפון-מערבית



1 - מבט לעבר הדופן הצפון-מזרחית, דלת הכניסה לחדר מהמרפסת





4 - מבט לעבר הדופן הדרום-מזרחית. משמאל: דלת שמובילה לחדר H



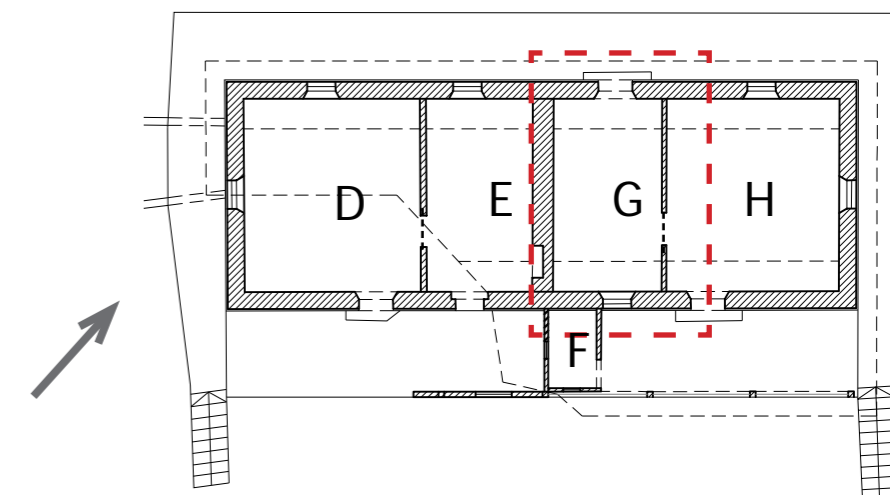
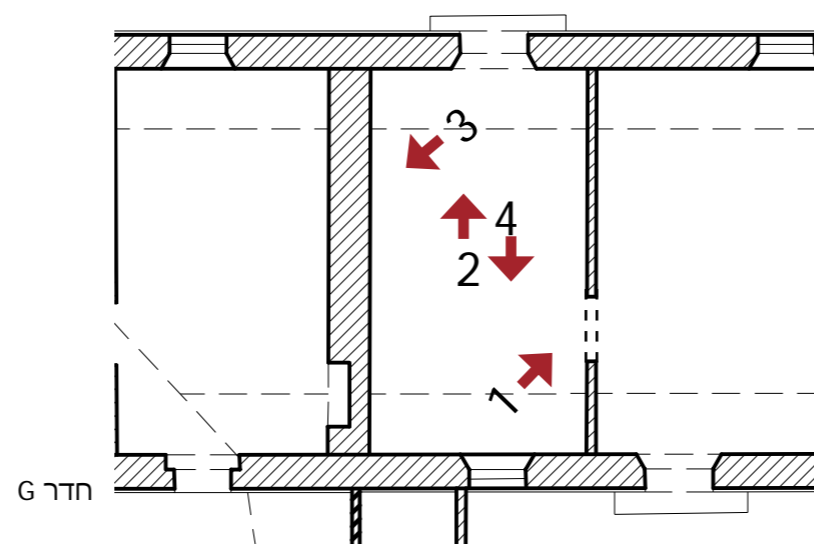
3 - מבט לעבר הדופן הדרום-מערבית



2 - מבט לעבר הדופן הצפון-מערבית, דלת הכניסה לחדר



1 - מבט לעבר המחיצה הצפון-מזרחית שמפרידה בין חדר G ו-H. מימין: דלת שמובילה לחדר H





4 - מבט לעבר הדופן הדרום-מזרחית. מימין: דלת הכניסה לחדר



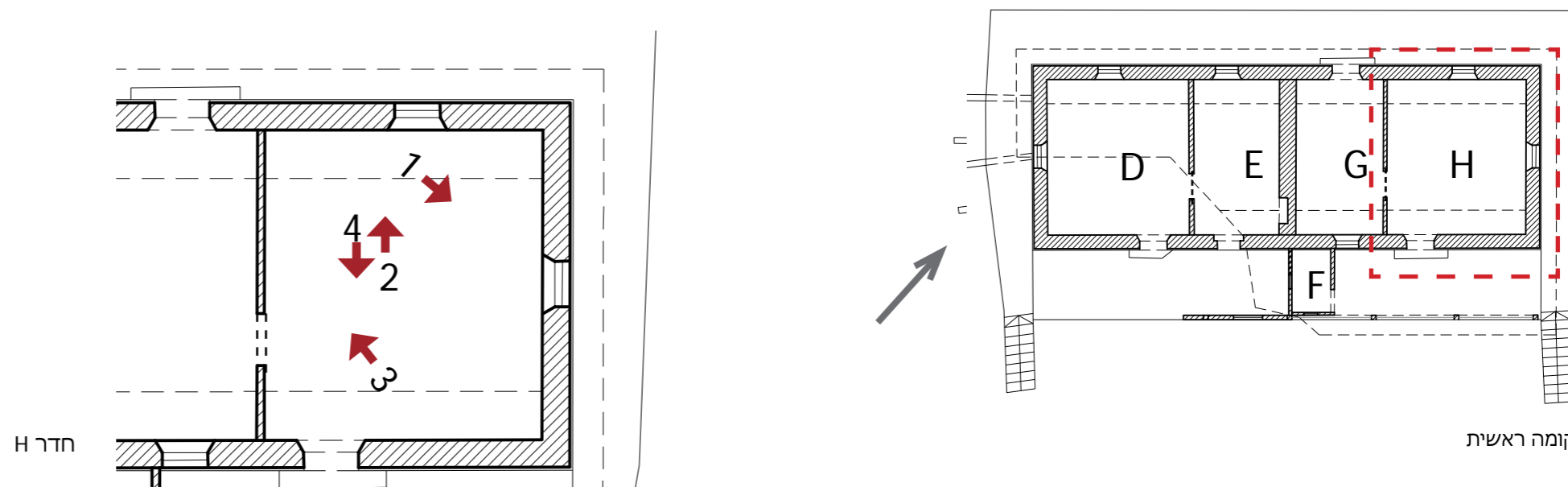
3 - מבט לעבר המחיצה הדרום-מערבית שמפרידה בין חדר H ו-G, דלת שמובילה לחדר G



2 - מבט לעבר הדופן הצפון-מערבית



1 - מבט לעבר הדופן הצפון-מזרחית



4.19

פרק 4: תיעוד אדריכלי



פרק 4: תיעוד אדריכלי

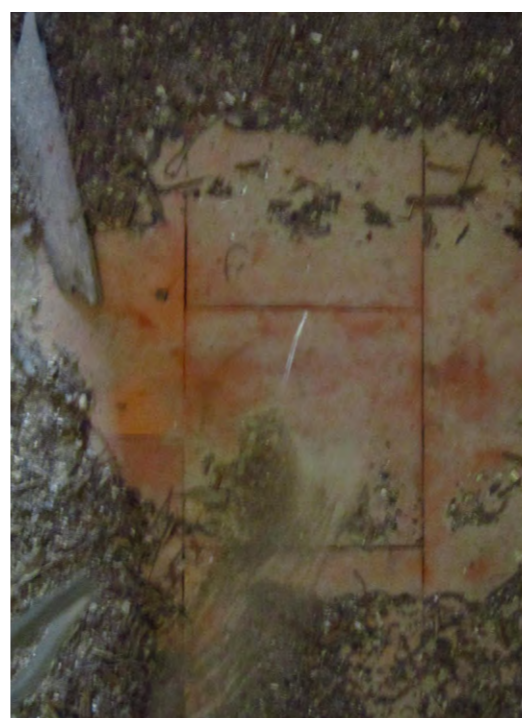


4.21

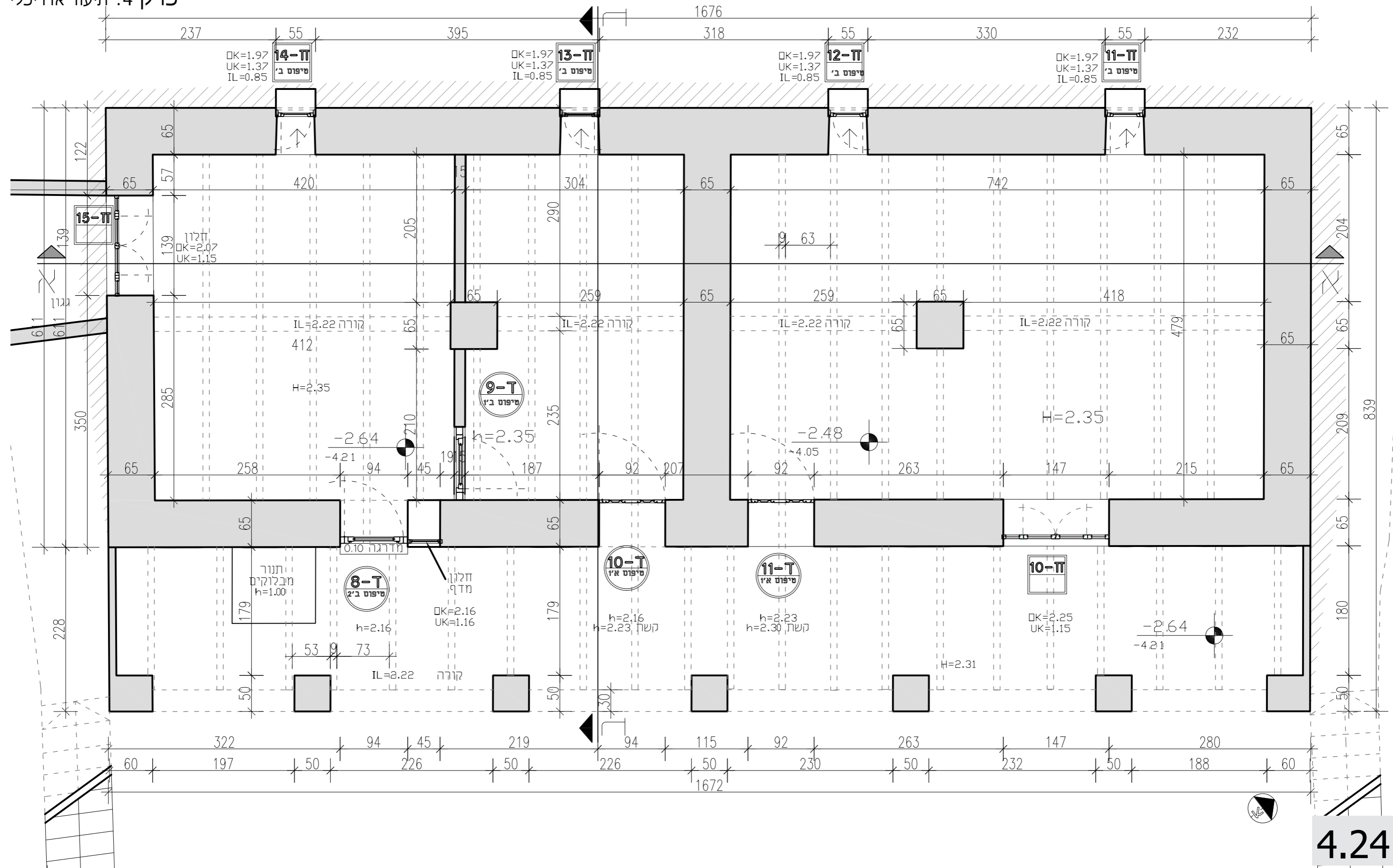
מרץ
2013

חמת גדר: מבנה מגורי עובדי הרכבת

רות ליברטי-שלו אדריכלות ושימור



פרק 4: תיעוד אדריכלי



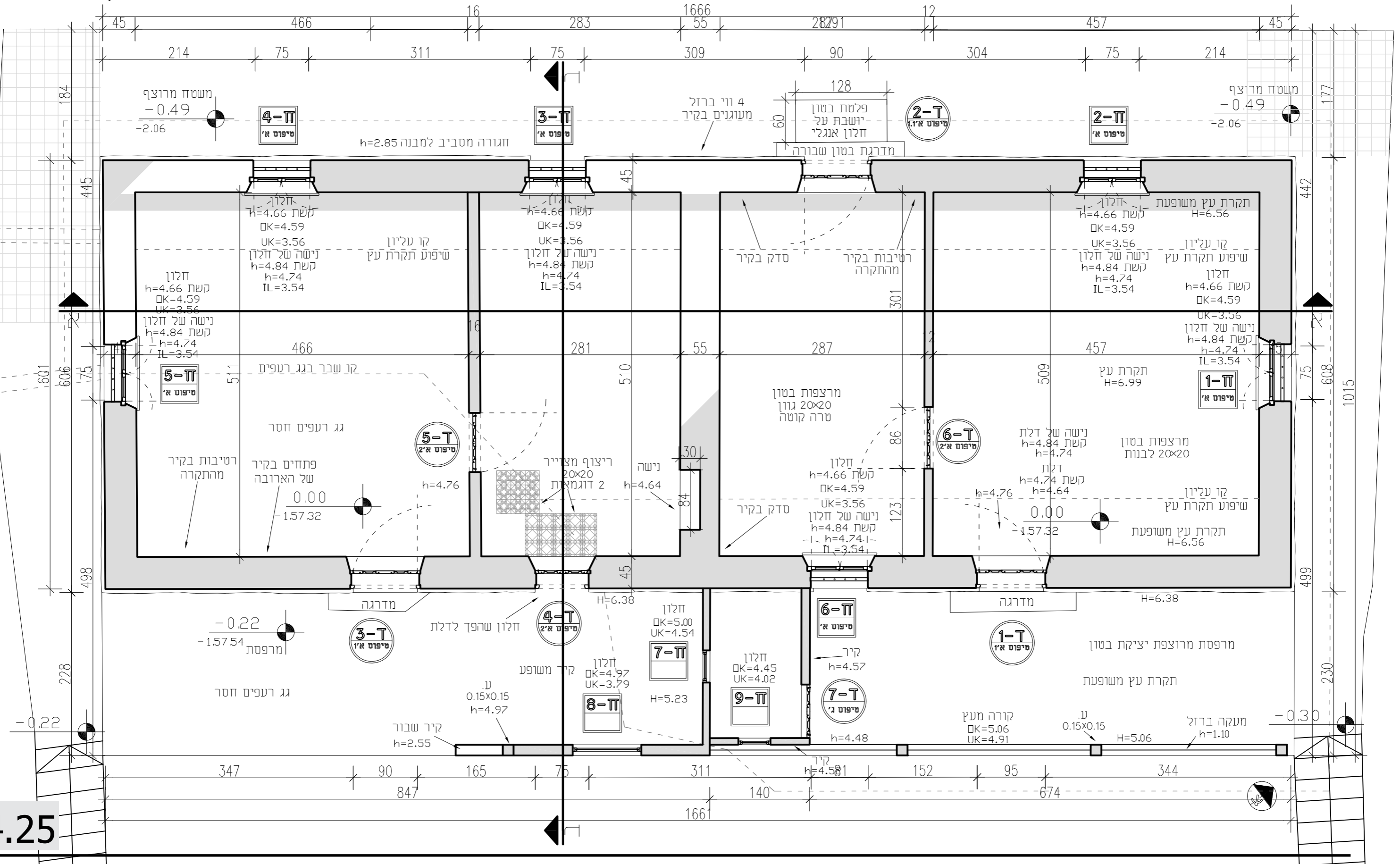
4.24

חמת גדר: מבנה מגורי עובדי הרכבת

רות ליברטי-שלו אדריכלות ושימור

מצב קיים: תכנית קומה ראשית, קנ"מ 1:50

פרק 4: תיעוד אדריכלי



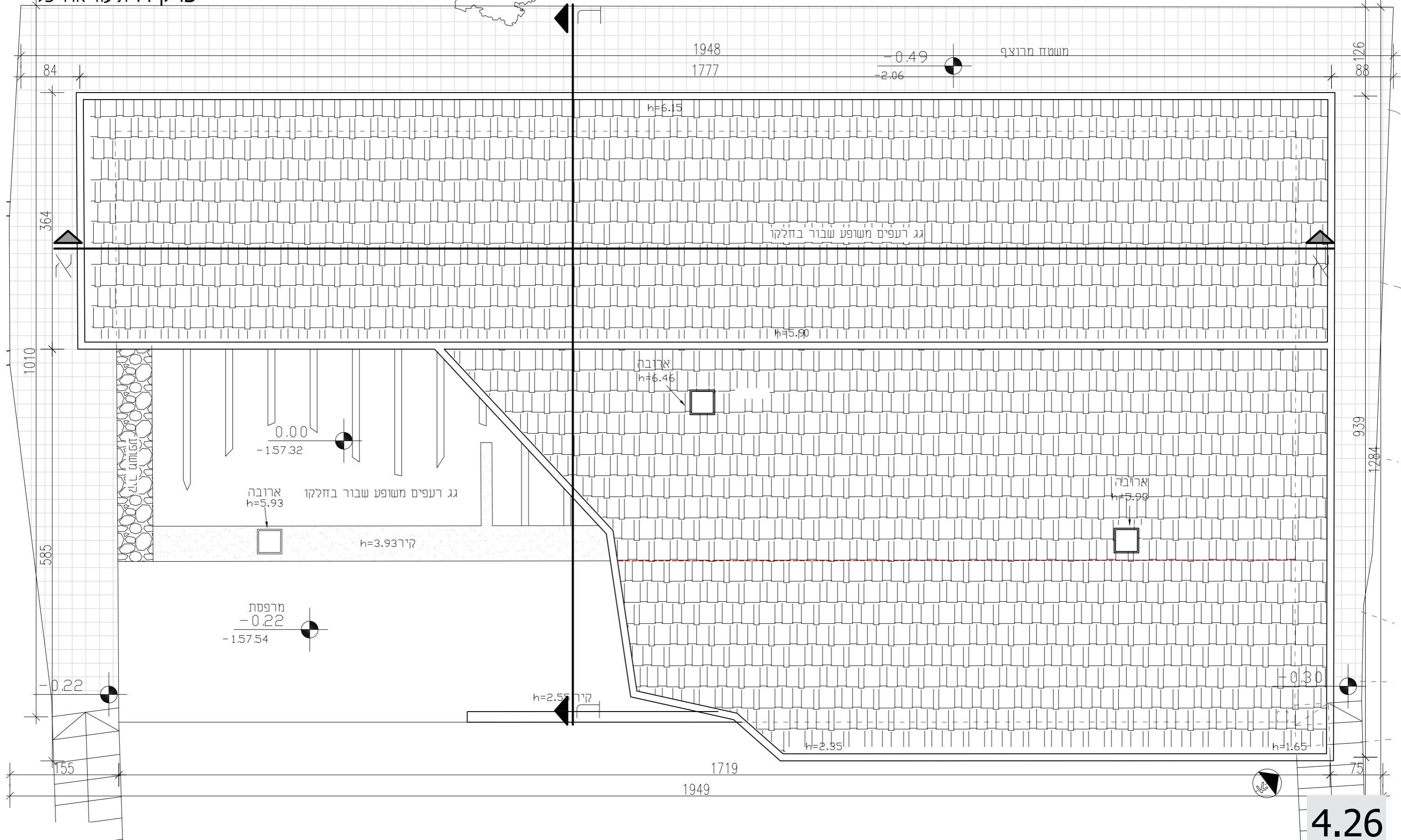
4.25

מרץ 2013

חמת גדר: מבנה מגורי עובדי הרכבת

רות ליברטי-שלו אדריכלות ושימור

פרק 4: תיעוד אדריכלי

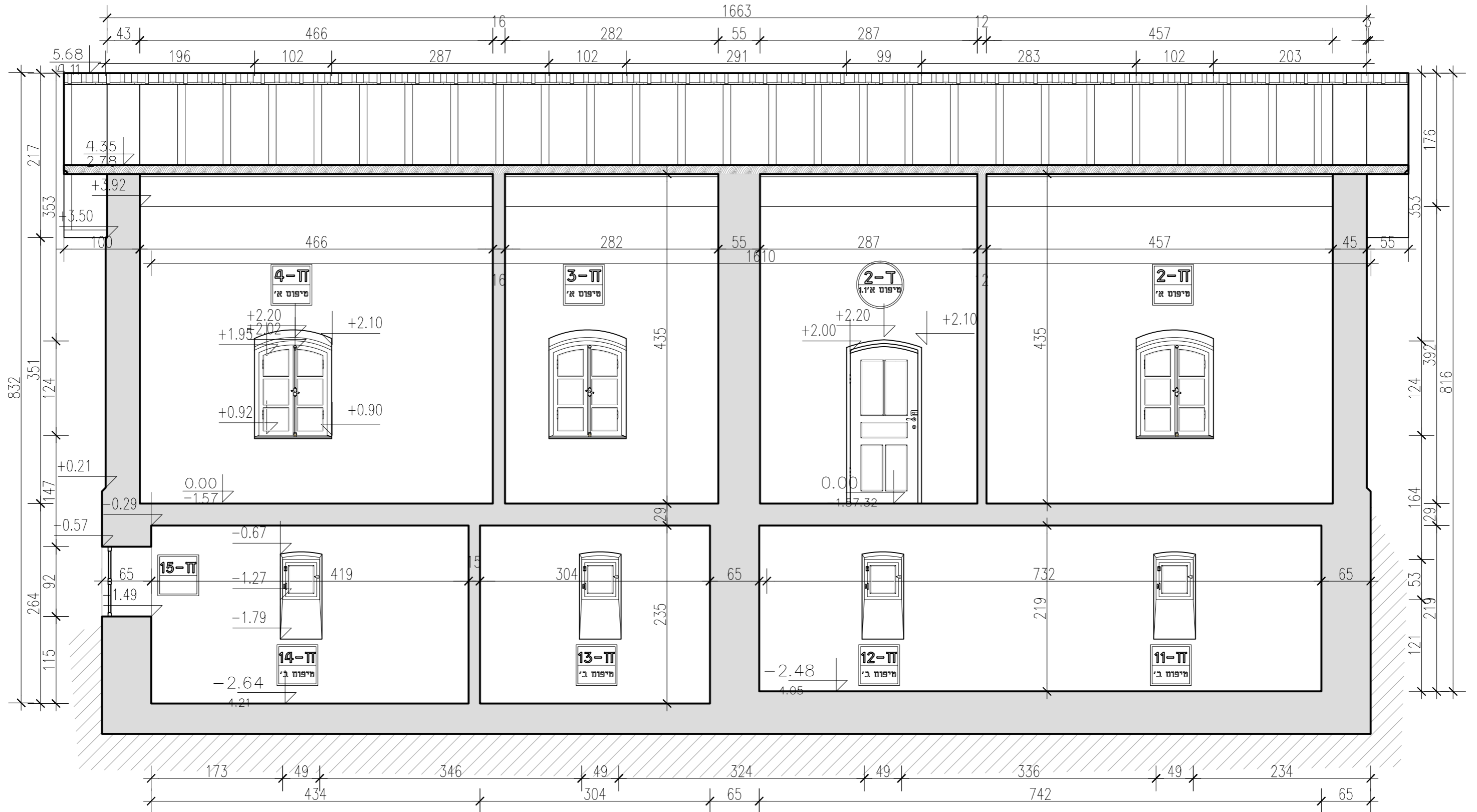


4.26

חמת גדר: מבנה מגורי עובדי הרכבת

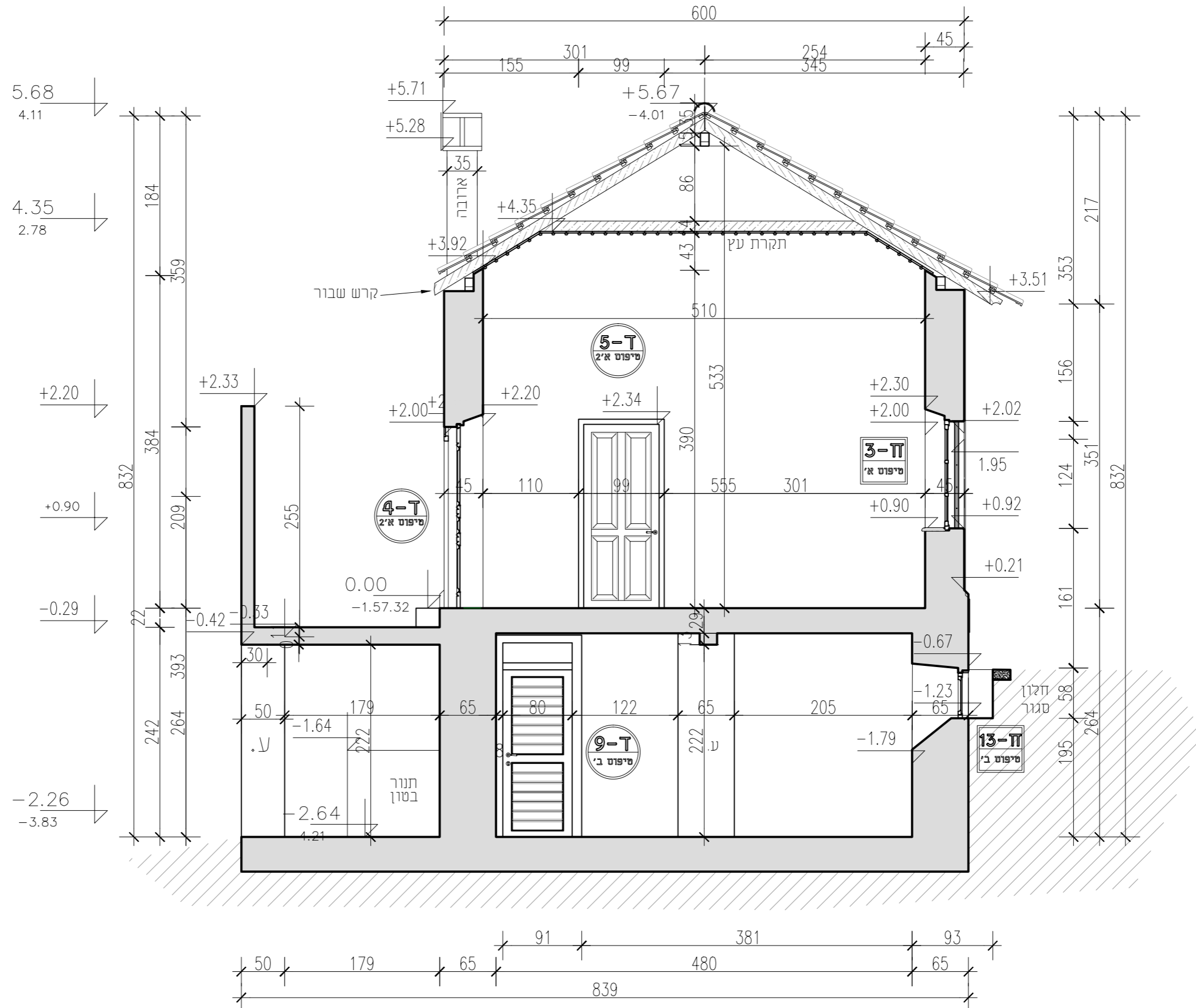
רות ליברטי-שלו אדריכלות ושימור

פרק 4: תיעוד אדריכלי

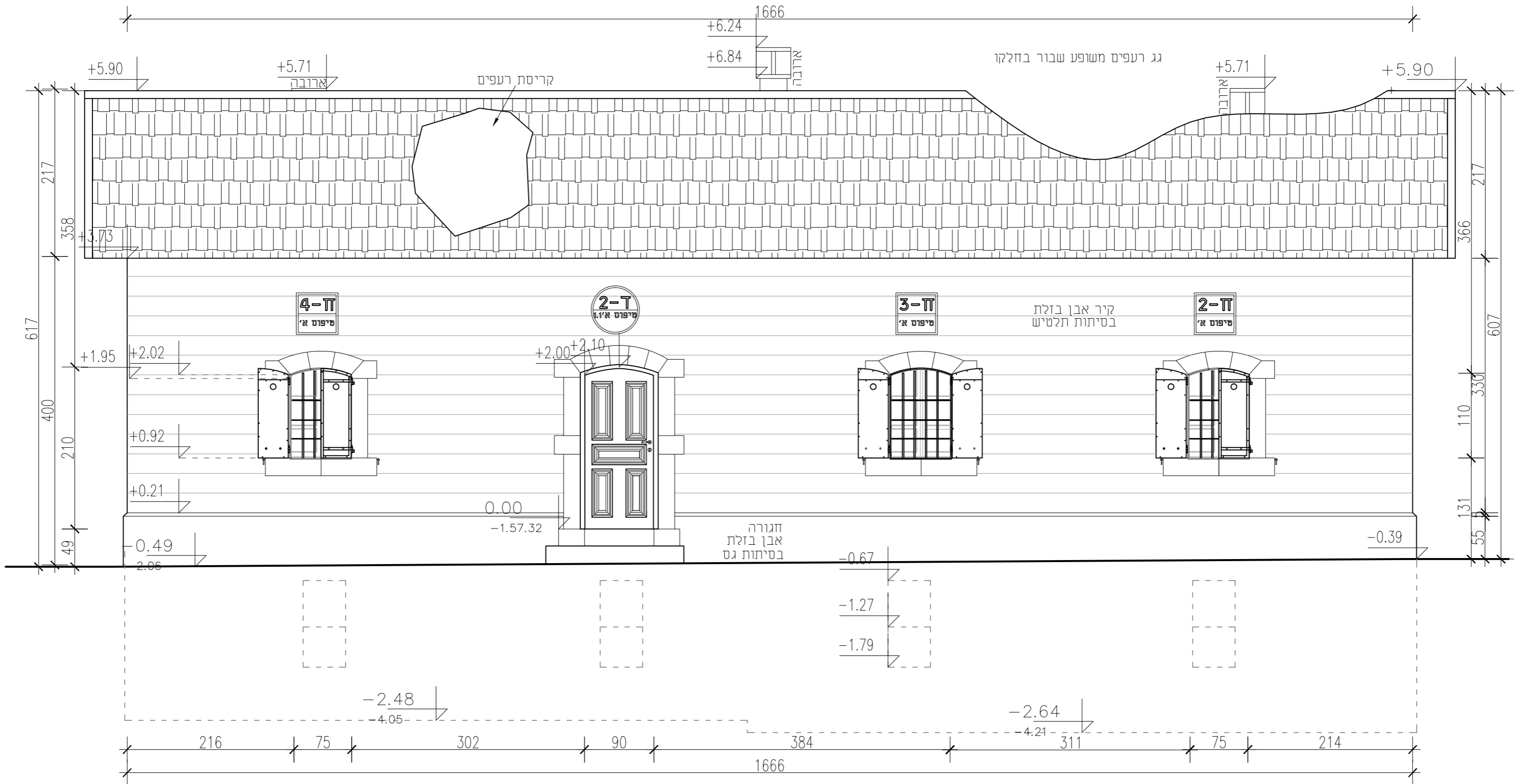


4.27

פרק 4: תיעוד אדריכלי

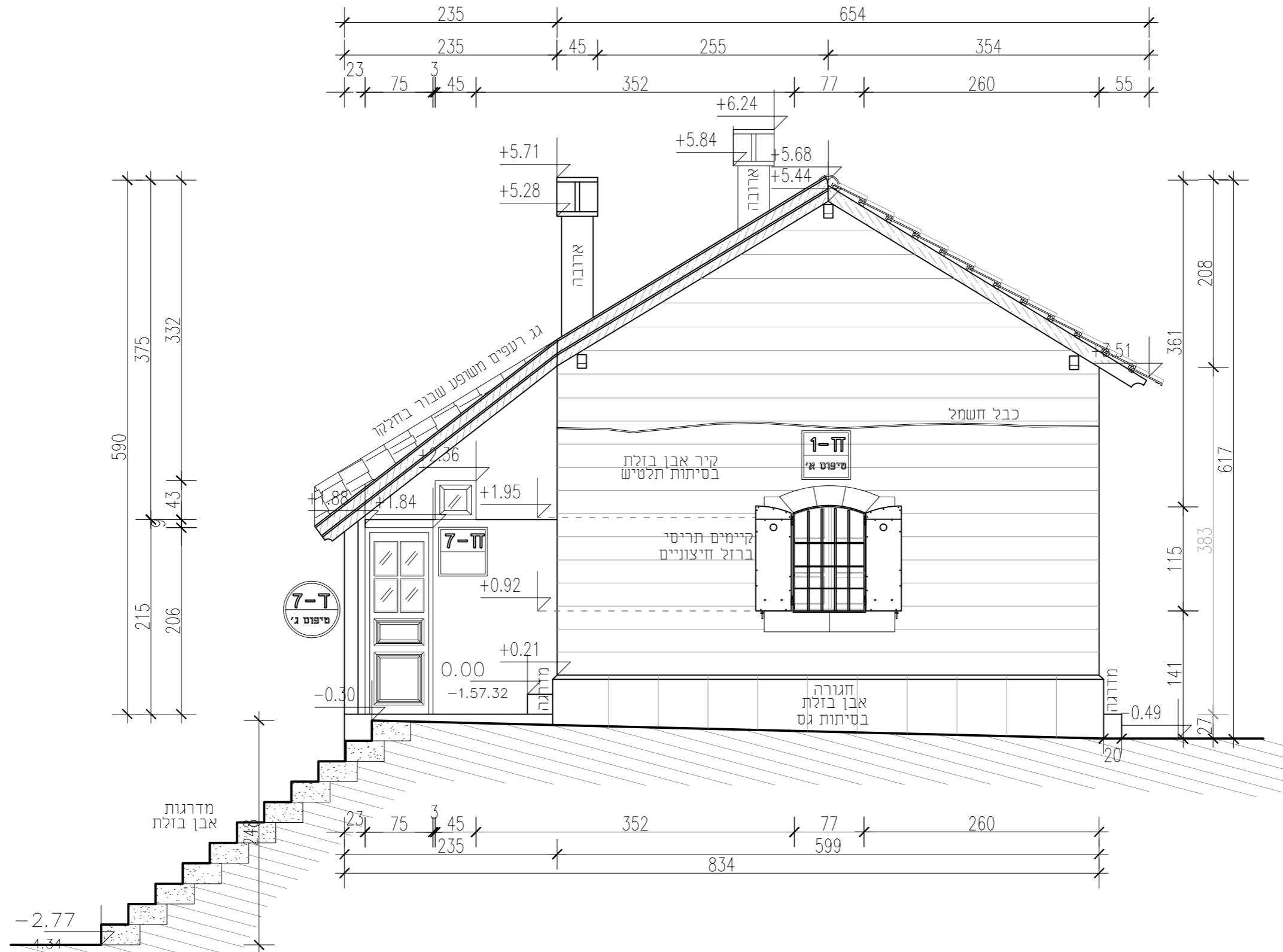


פרק 4: תיעוד אדריכלי

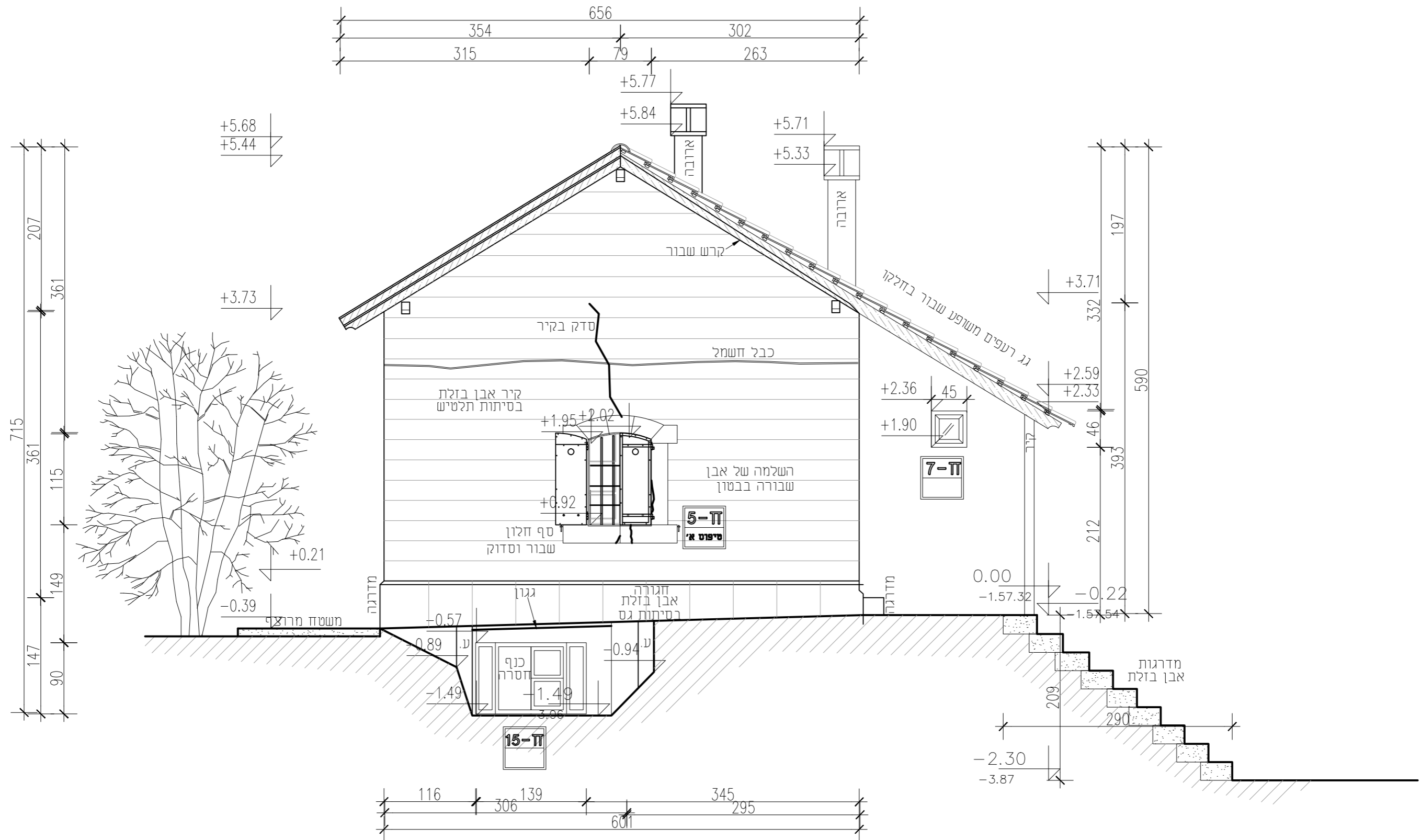


4.29

פרק 4: תיעוד אדריכלי



פרק 4: תיעוד אדריכלי



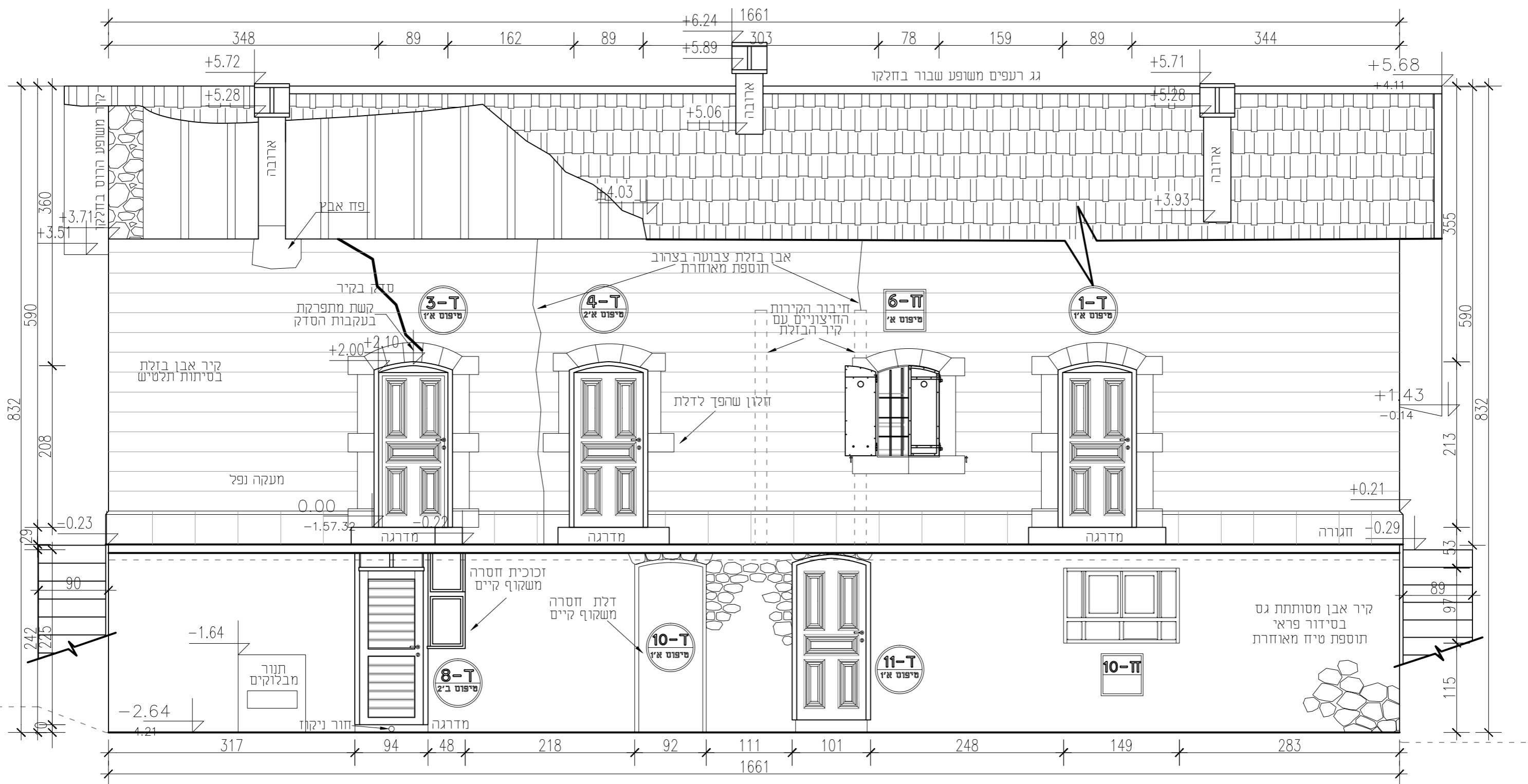
4.31

פרק 4: תיעוד אדריכלי



מצב קיים: חזית דרום-מזרחית, הקירות הפנימיים ללא המרפסת, קנ"מ 1:50

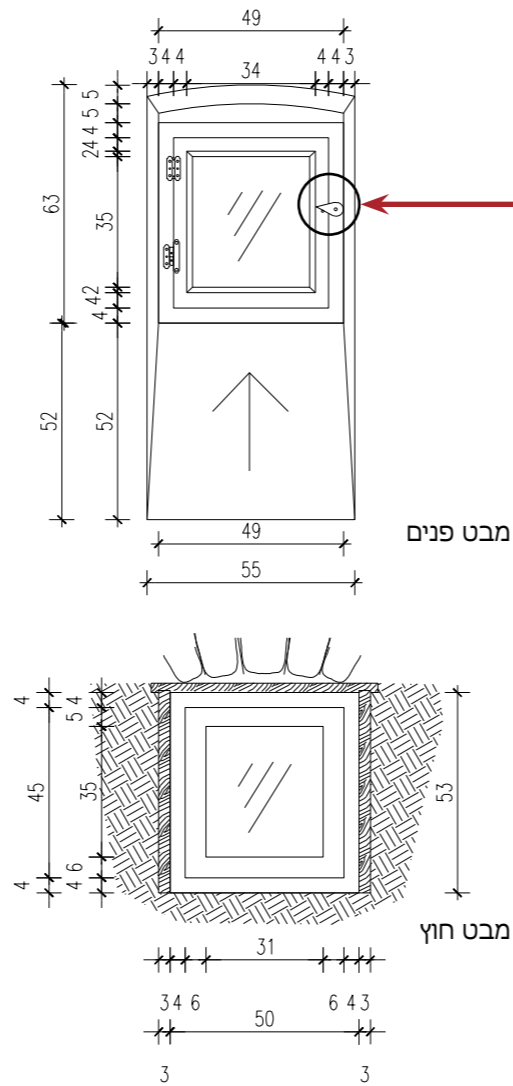
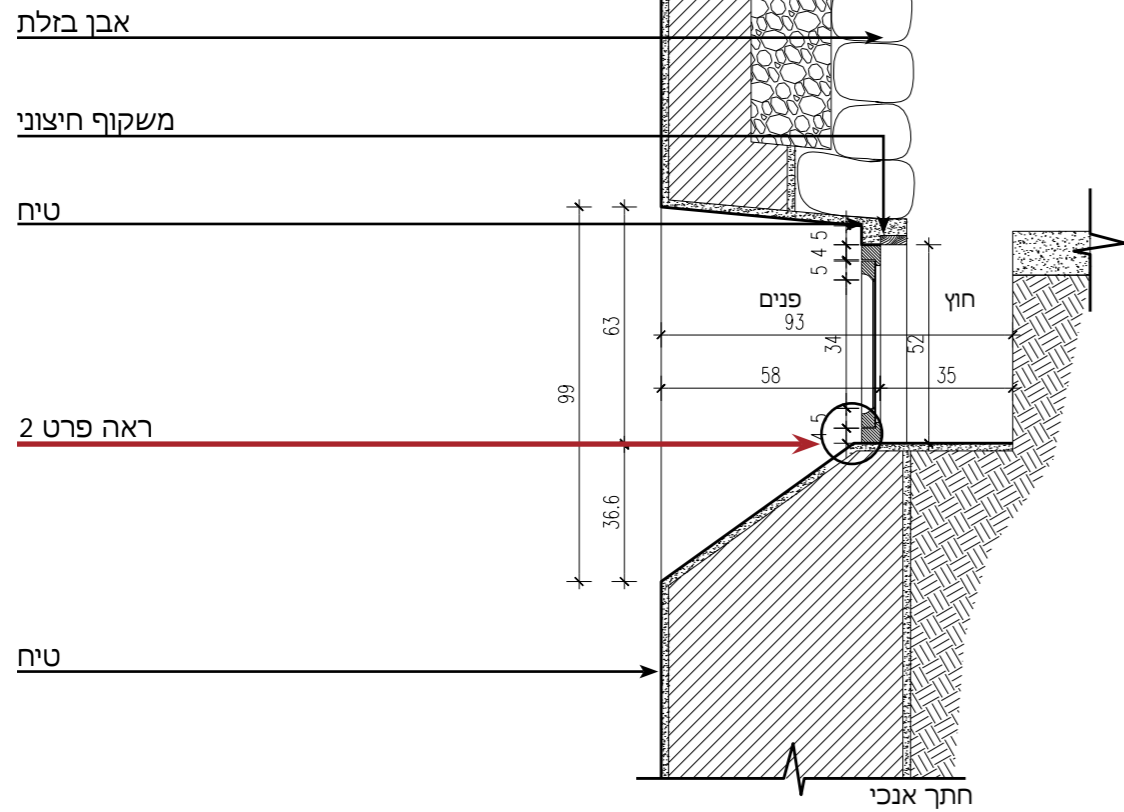
פרק 4: תיעוד אדריכלי



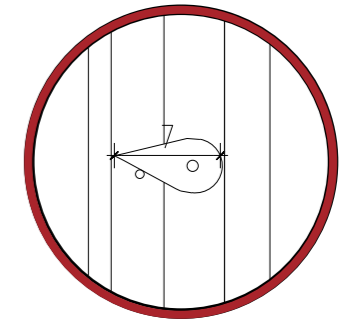
4.33

פרק 4: תיעוד אדריכלי

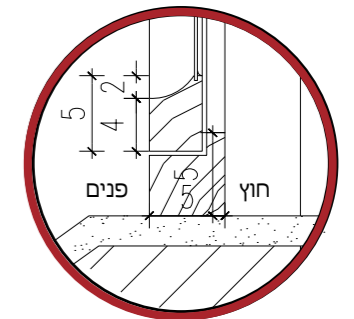
פרטים, קנ"מ 1:5



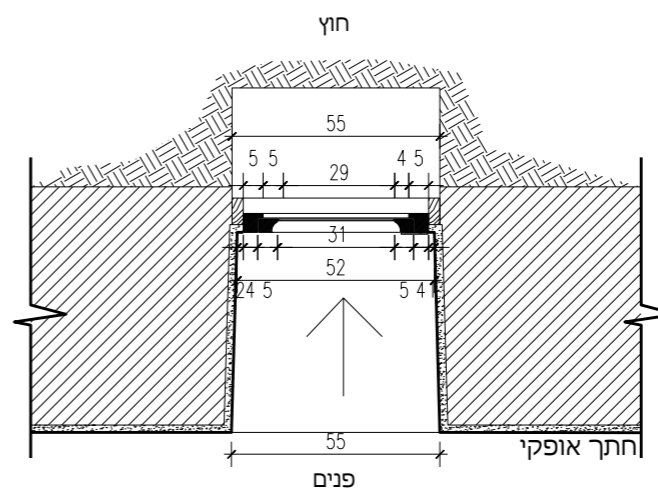
ראה פרט 1



1.



2.



מבט מבחוץ



פרט סוגר חלון (פרט 1)



פרט סוגר חלון (פרט 1)



מבט פנים, מצב פתוח



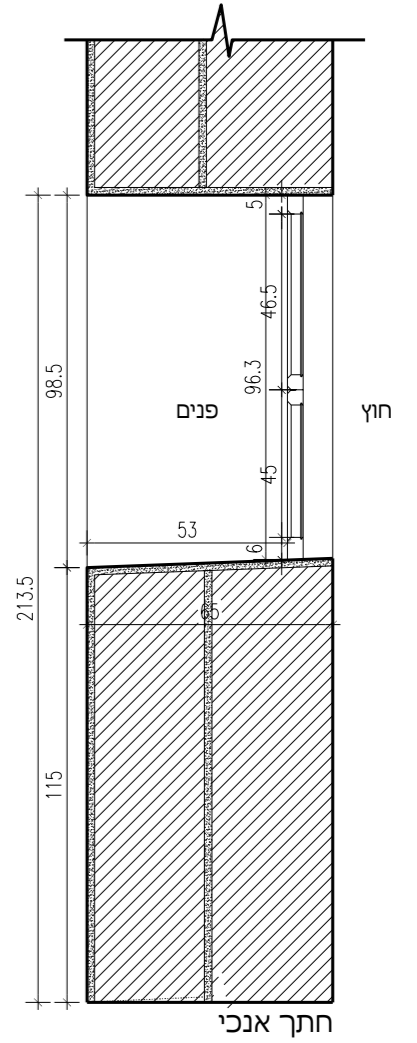
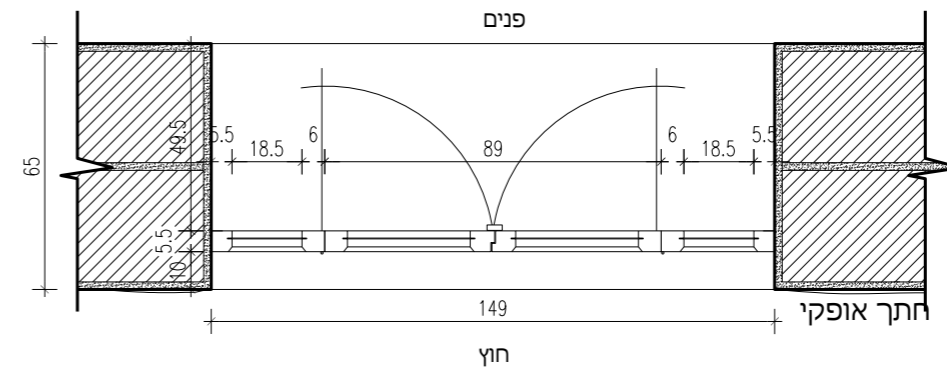
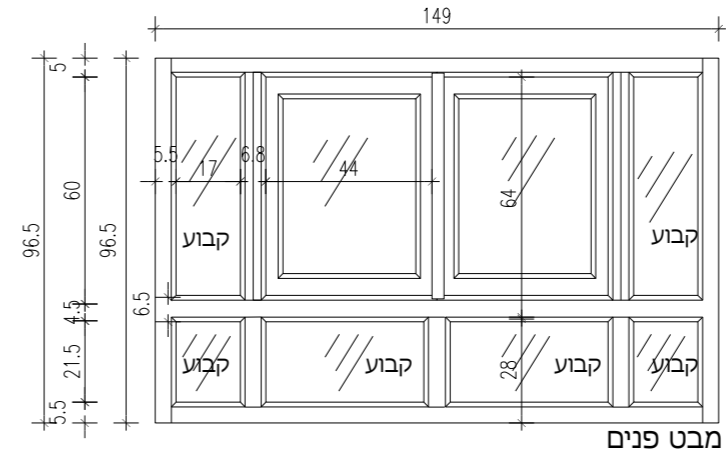
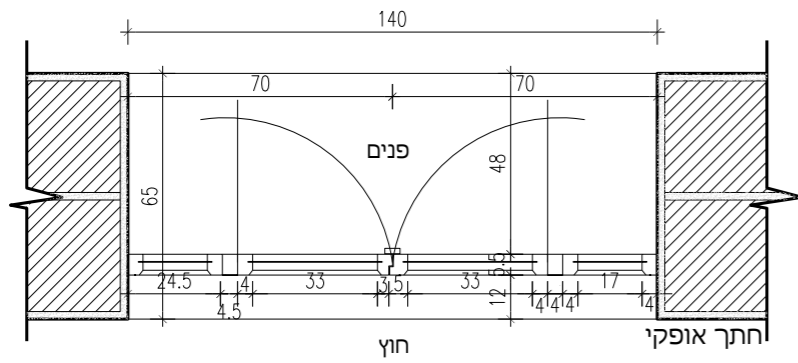
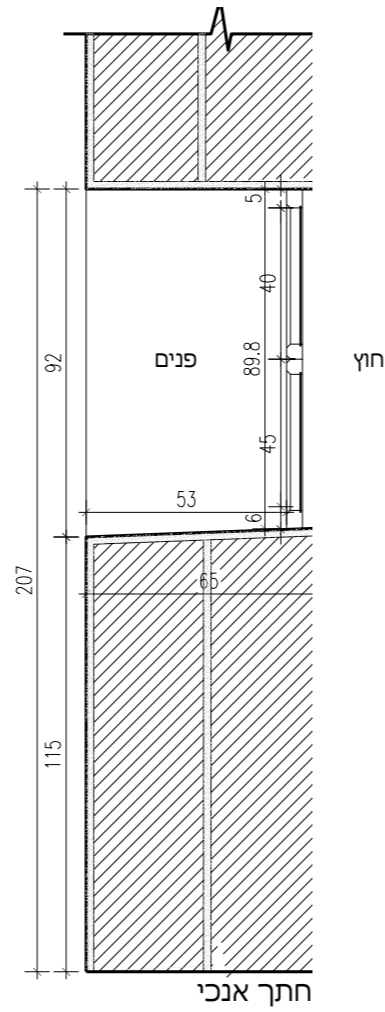
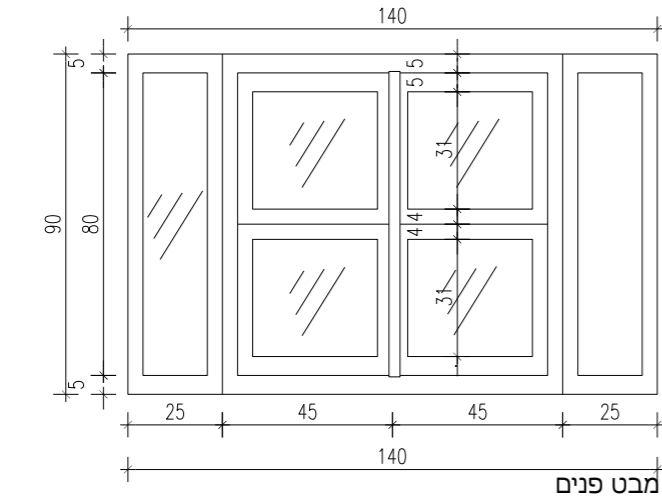
מבט פנים

4.35

פרק 4: תיעוד אדריכלי

חלון מס' 15

חלון מס' 10



חלון מספר 15 בחדר C מבט פנים



חלון מספר 15 בחדר C מבט חוץ



חלון מספר 10 בחדר A מבט חוץ



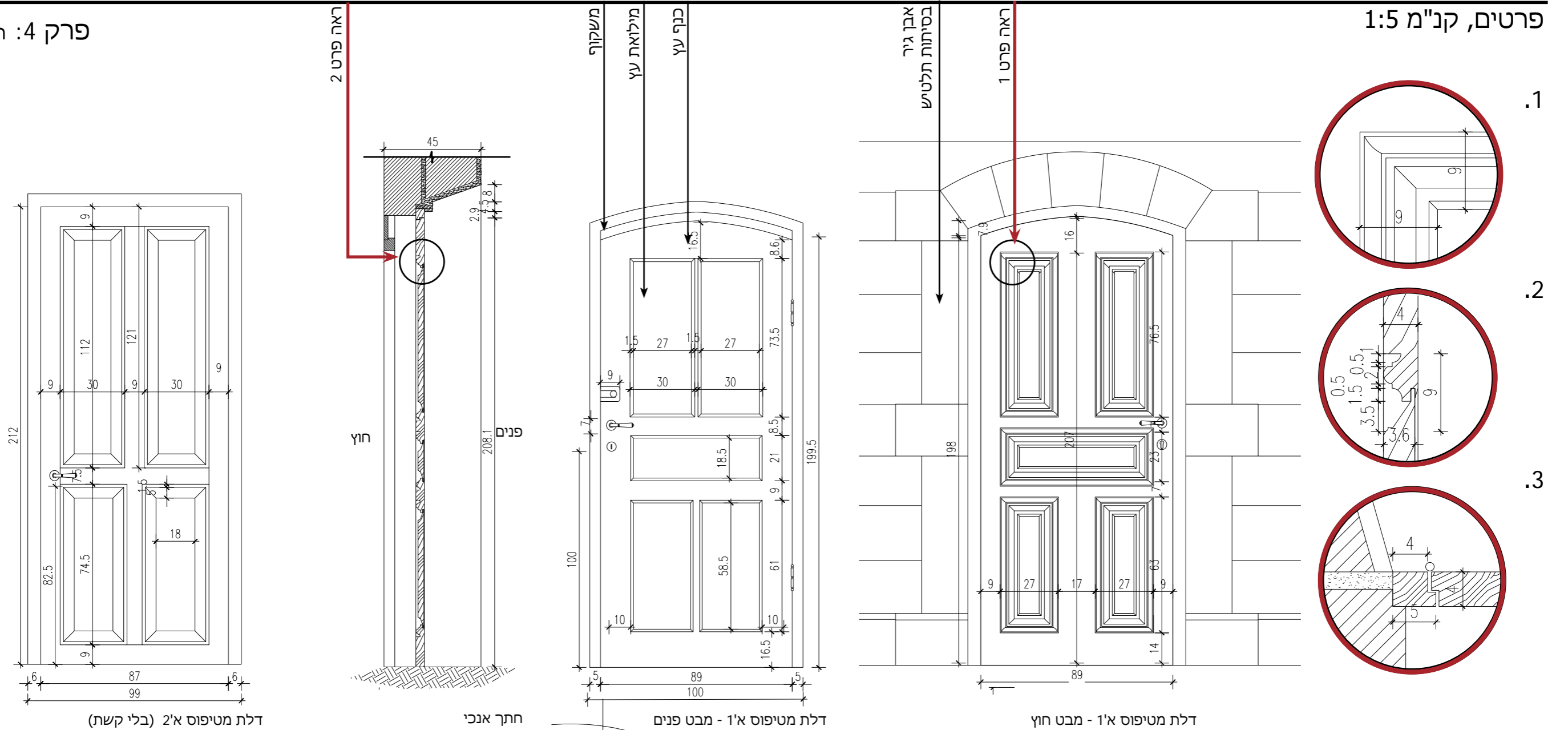
חלון מספר 10 בחדר A מבט פנים

4.36

מצב קיים: דלתות מטיפוס א'1 ו-א'2, קנ"מ 1:20

פרק 4: תיעוד אדריכלי

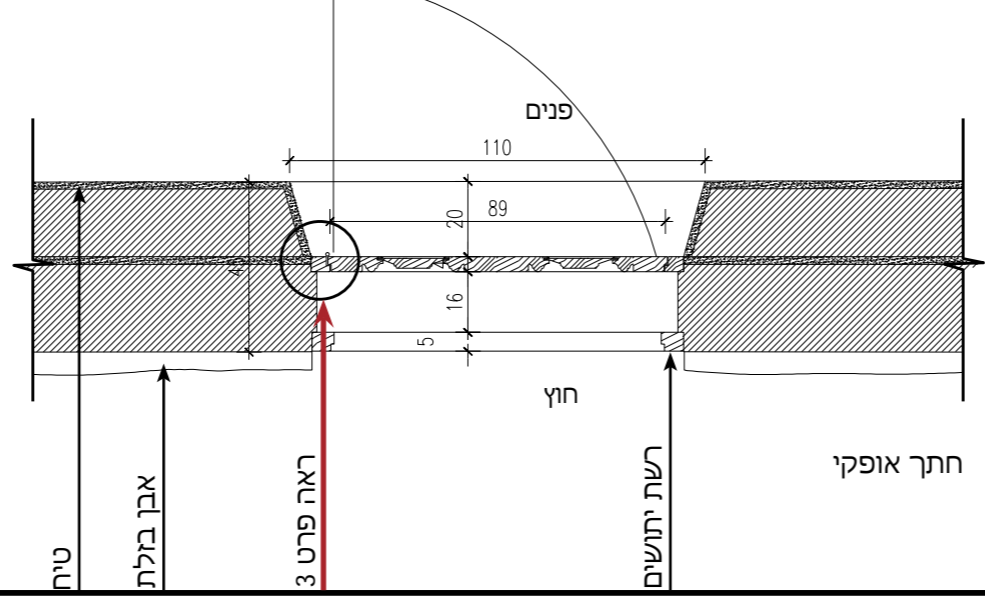
פרטים, קנ"מ 1:5



פרט נגרות דלת- צד חיצוני



טיפוס א'2 (בלי קשת) - דלת בין חדרים



דלת טיפוס א'1 (עם קשת) צד חיצוני

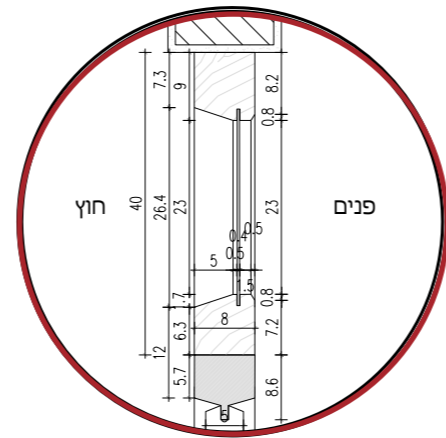
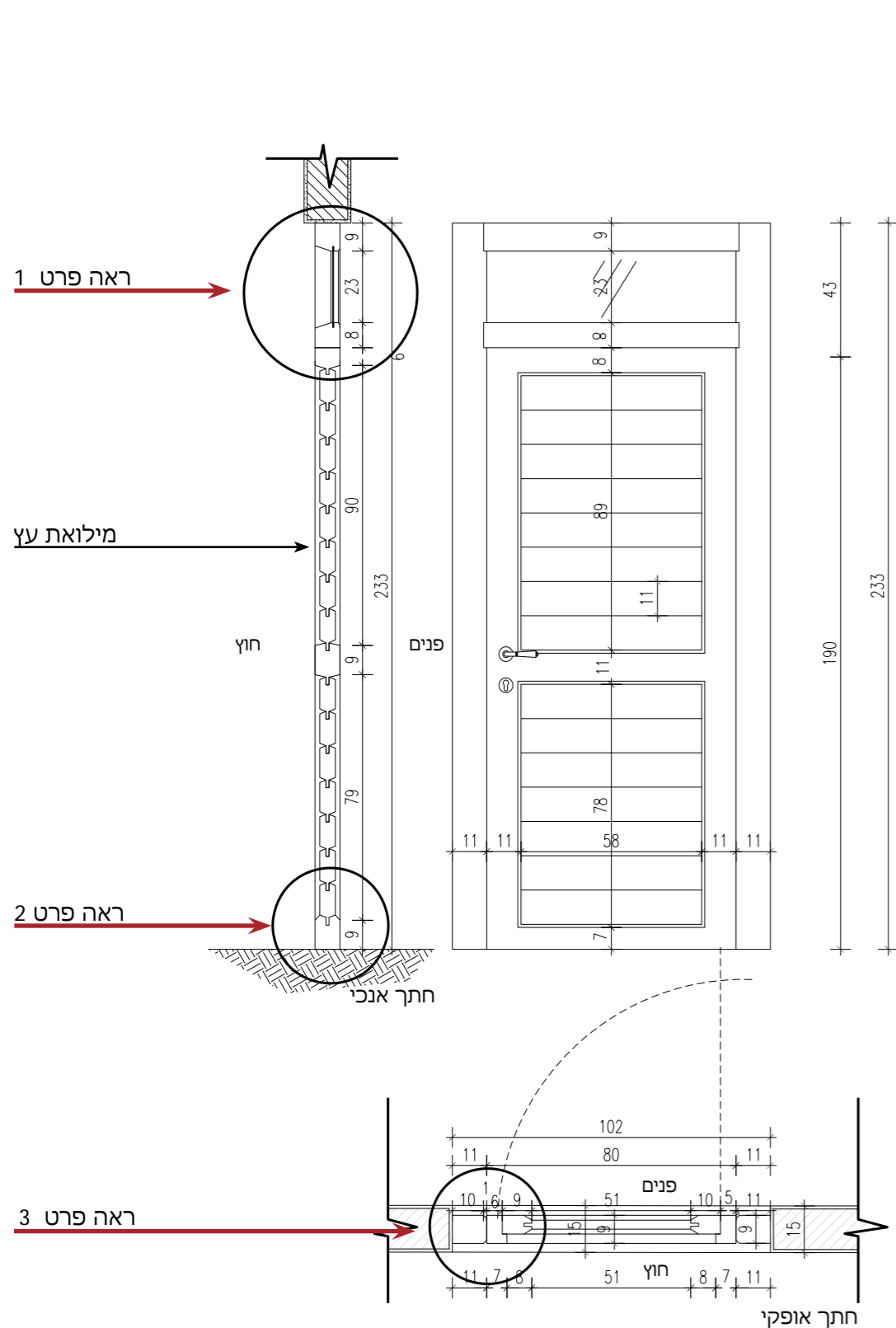
4.37

פרק 4: תיעוד אדריכלי

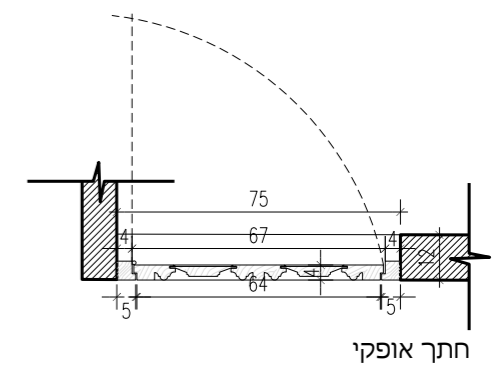
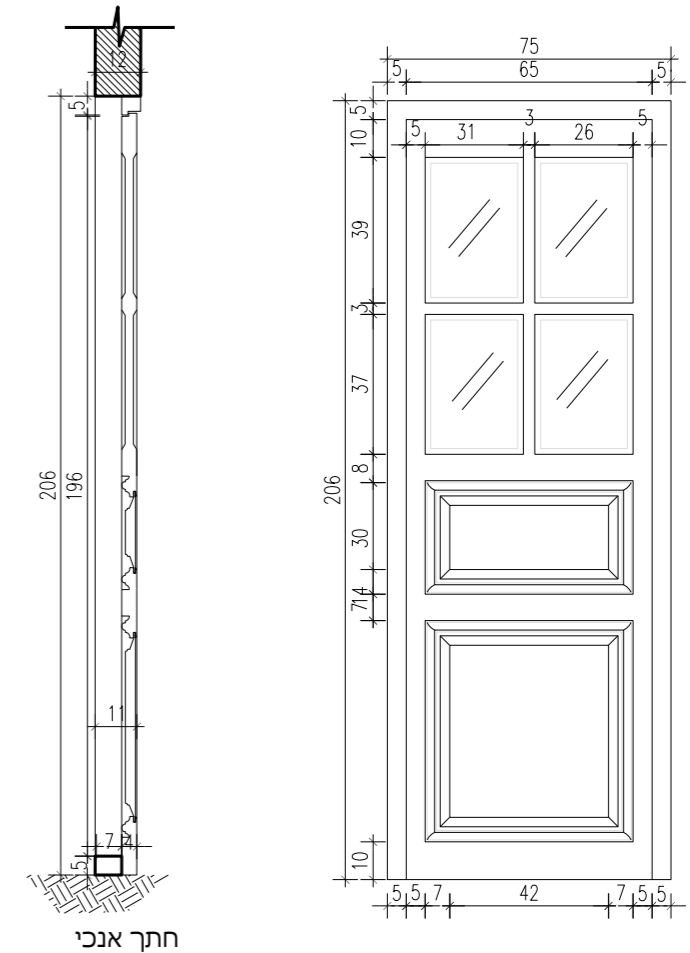
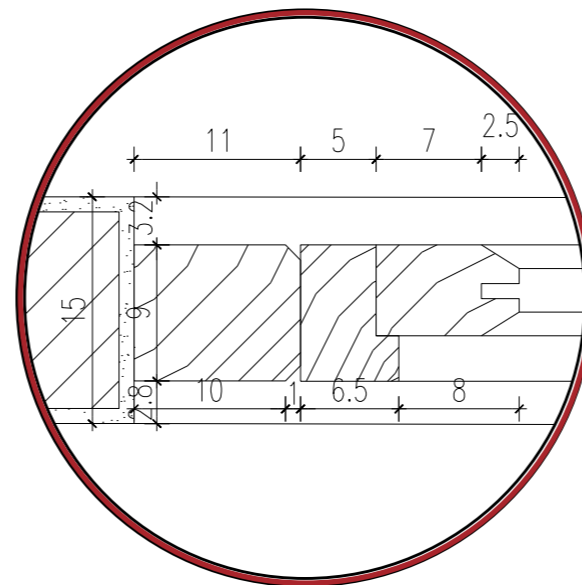
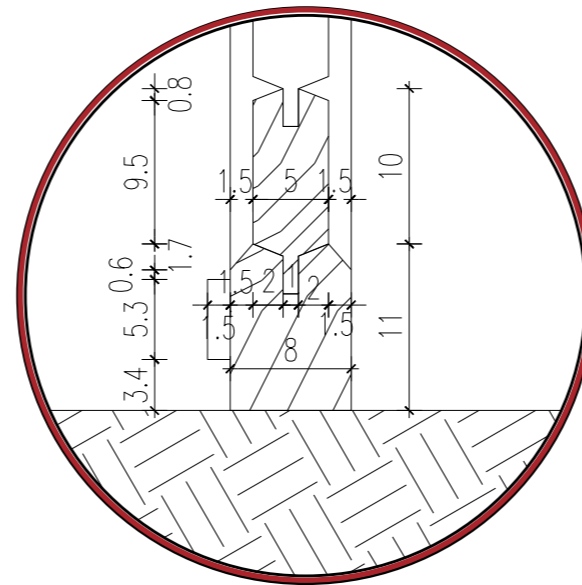
דלת מספר 9

פרט, קנ"מ 1:10

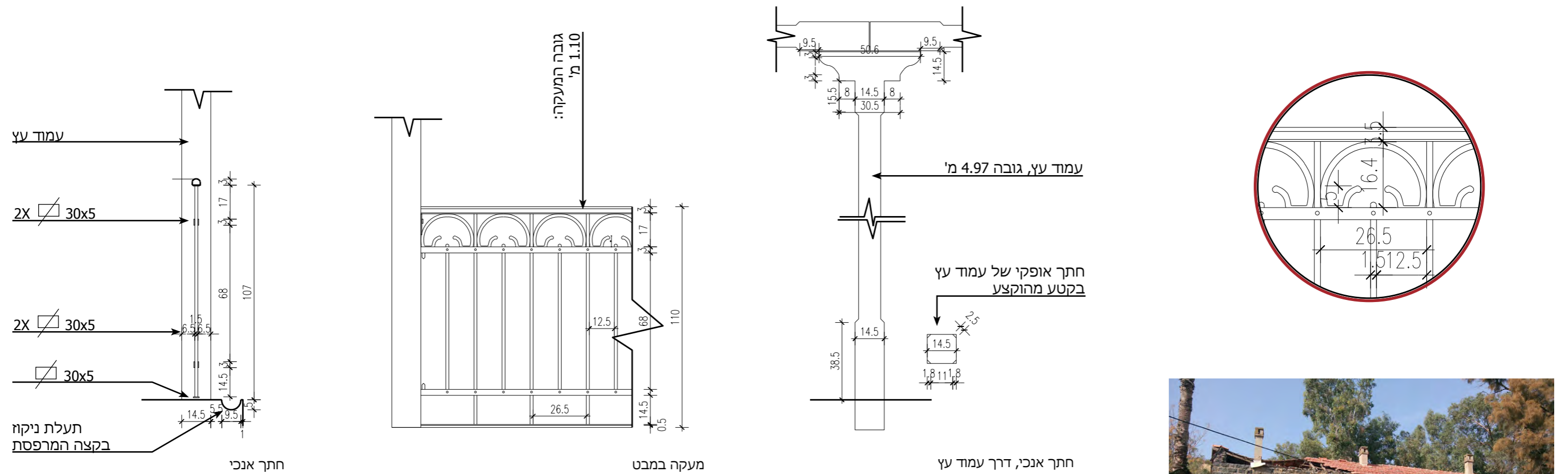
דלת מספר 7



פרטים, קנ"מ 1:5



4.39



מעקה שנפל

החזית הדרום מזרחית



מבט על המעקה



שרידי המעקה שנפל בקרבת המבנה



מבט על עמוד עץ המחזיק את קורות הגג



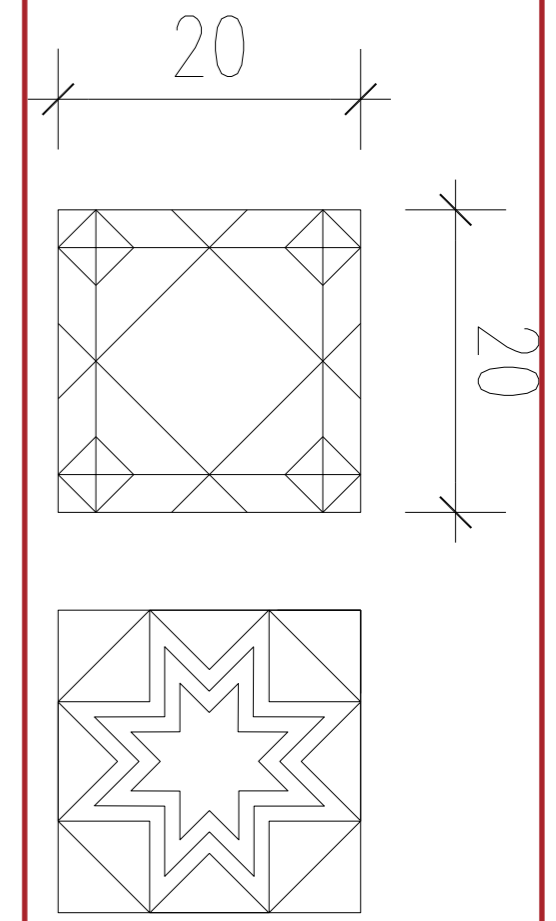
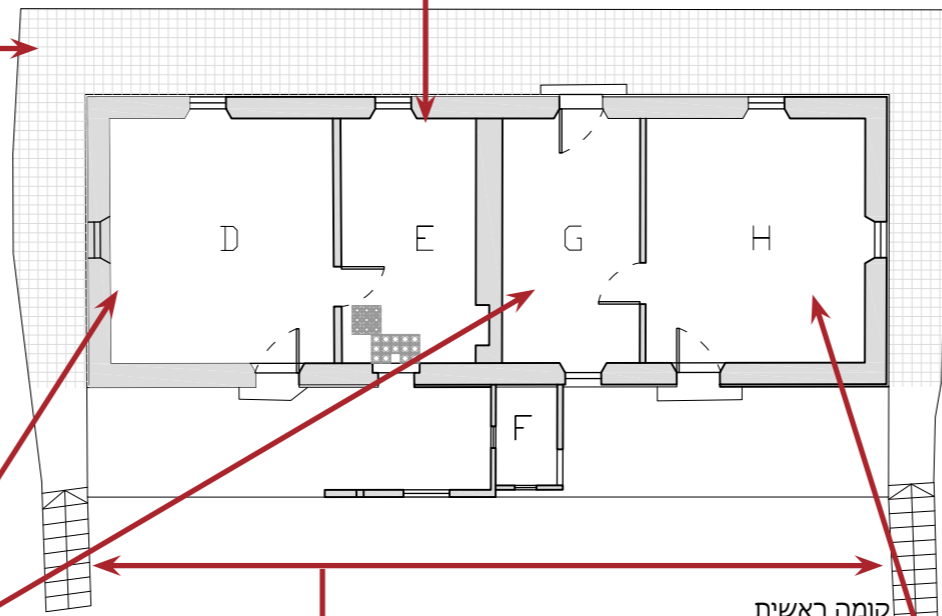
חיבור המעקה לעמוד עץ

פרק 4: תיעוד אדריכלי

ריצוף חוץ

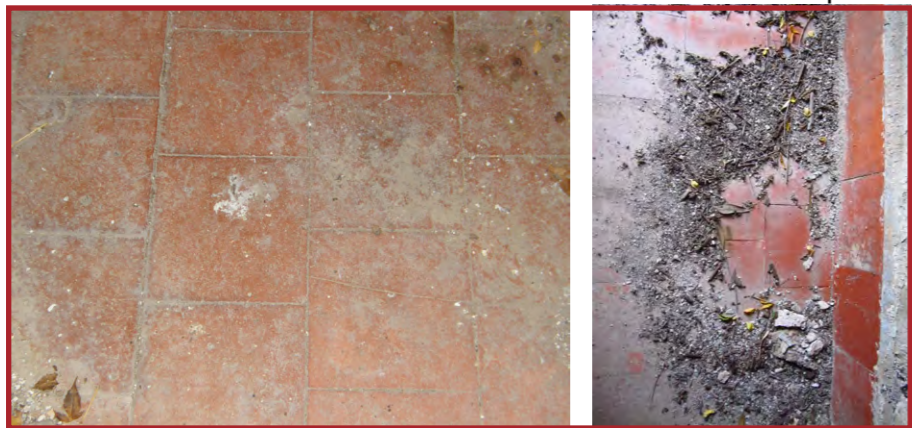


אריחי בטון בהירים בגודל 20*20 המחולקים לתת גריד של רשת קטנה יותר אשר שימשו את משטח הריצוף של רציף הרכבת



אריחי בטון 20*20 בדוגמאות צבעוניות מתחלפות באמצע החדר בסידור ישר

ריצוף חדר G ו-D



אריחי בטון 20*20 בצבע טרה קוטה בסידור מדורג



נקודת החיבור בין המדרגות בנויים מאבן בזלת לריצוף חוץ הסובב את הבית

ריצוף חדר H

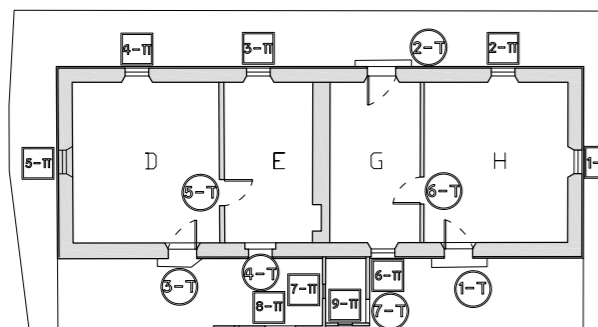


אריחי בטון 20*20 בגוון לבן בסידור מדורג

קומה ראשית

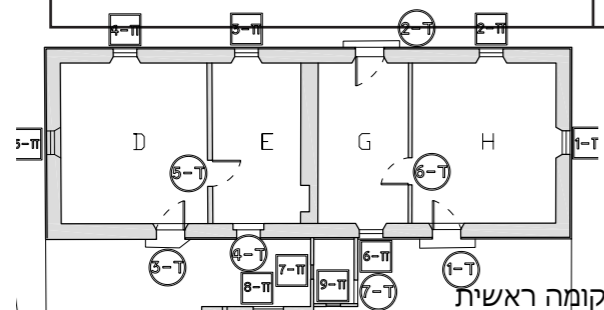
4.41

05 - n	04 - n	03 - n	02 - n	01 - n	
90x125	90x125	90x125	90x125	90x125	מידות בס"מ
טיפוס א'	טיפוס א'	טיפוס א'	טיפוס א'	טיפוס א'	טיפוס חלון
					תמונת חוץ
					תמונת פנים
<p>חוץ- תריס מתכת אחד נפל ואחד חסר. סורג קיים. האבני גיר מסביב לחלון סדוקים ונעשתה השלמה של החורים בבטון. יש סדק משמעותי מעל חלון. פנים- קיים חלון במלואו. זכוכית אחת שבורה.</p>	<p>חלון השתמר טוב. חוץ- קיים תריס מתכת וסורג במלואו. פנים- קיים חלון במלואו. זכוכית כנף ימין שבורות.</p>	<p>חלון השתמר טוב. חוץ- קיים תריס מתכת וסורג במלואו. פנים- קיים חלון במלואו.</p>	<p>חלון השתמר טוב. חוץ- קיים תריס מתכת וסורג במלואו. פנים- קיים חלון במלואו.</p>	<p>חלון השתמר טוב. חוץ- קיים תריס מתכת וסורג במלואו. פנים- קיים חלון במלואו.</p>	מצב השתמרות כללי














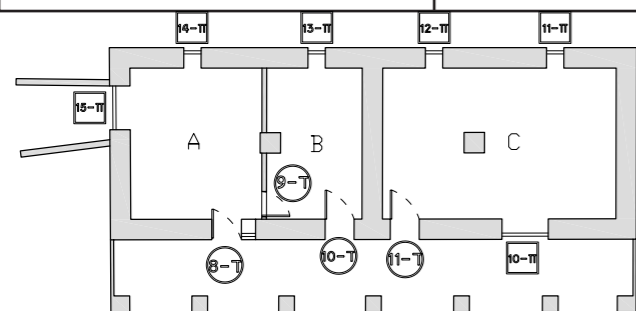
קומה ראשית

09 - n	08 - n	07 - n	06 - n	
45x43	96x118	45x43	90x125	מידות בס"מ
			טיפוס א'	טיפוס חלון
				תמונת חוץ
				תמונת פנים
תוספת מאוחרת	תוספת מאוחרת	תוספת מאוחרת	חלון השתמר טוב. חוץ- קיים תריס מתכת וסורג במלואו. פנים- קיים חלון במלואו.	מצב השתמרות כללי

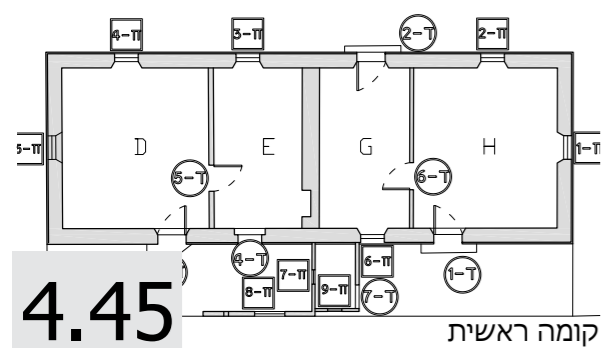


4.43

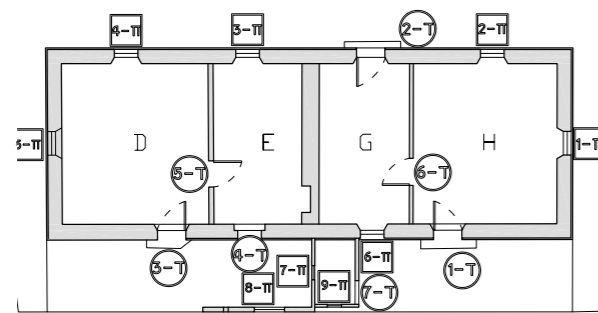
15 - n	14 - n	13 - n	12 - n	11 - n	10 - n	
140x90	50x53	50x53	50x53	50x53	96.5x149	מידות בס"מ
	טיפוס ב'	טיפוס ב'	טיפוס ב'	טיפוס ב'		טיפוס חלון
						תמונת חוץ
						תמונת פנים
נותר משקוף, חסרה כנף וזכוכיות.	חוץ- פנים- החלון עצמו חסר, נותר המשקוף.	חוץ- חלון נאטם מבחוץ. פנים- החלון חסר, נותר רק המשקוף. ישנה רטיבות בטיח מתחת לחלון.	חוץ- חלון אטום מבחוץ כי הוא יושב מתחת למדרגת דלת הכניסה. פנים- קיים משקוף, כנף ואלמנט סגירה. צירי החלון חלודים	חוץ- פנים- צירי החלון החלידו. העץ ספג רטיבות. השתמרו הפרטים המקוריים: משקוף, אלמנט סגירה וזכוכית.	כנראה תוספת מאוחרת (חלון בסגנון מאוחר יותר משאר החלונות). משקוף קיים, הזכוכית שבורה או חסרה בחלקה.	מצב השתמרות כללי










ד-04	ד-03	ד-02	ד-01	
206x89	206x89	206x89	206x89	מידות בס"מ
טיפוס א' 2	טיפוס א' 1	טיפוס א' 1.1	טיפוס א' 1	טיפוס דלת
				תמונת חוץ
				תמונת פנים
	חוץ- חסרה דלת חזונית, נותר המשקוף. קיים סדק משמעותי מעל הדלת.	חוץ- חסרה דלת חזונית, נותר המשקוף. פנים- מצב השתמרות טוב. חסר חלק במילואה.	חוץ- חסרה דלת חזונית, נותר המשקוף. פנים- מצב השתמרות טוב.	מצב השתמרות כללי

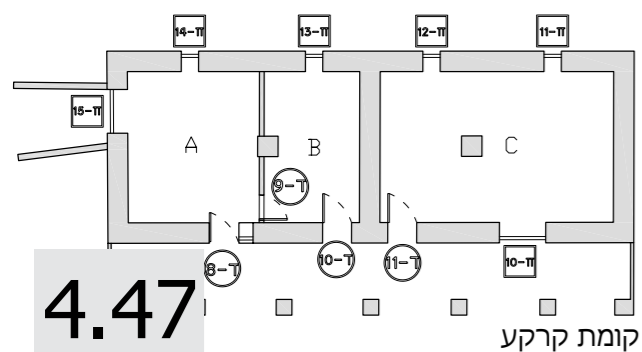


ד-07	ד-06	ד-05	
206x75	198x89	198x89	מידות בס"מ
טיפוס ג'	טיפוס א'2	טיפוס א'2	טיפוס דלת
			תמונת חוץ
			תמונת פנים
תוספת מאוחרת	דלת פנים בין חדרים. מצב השתמרות טוב.	דלת פנים בין חדרים. מצב השתמרות טוב.	מצב השתמרות כללי

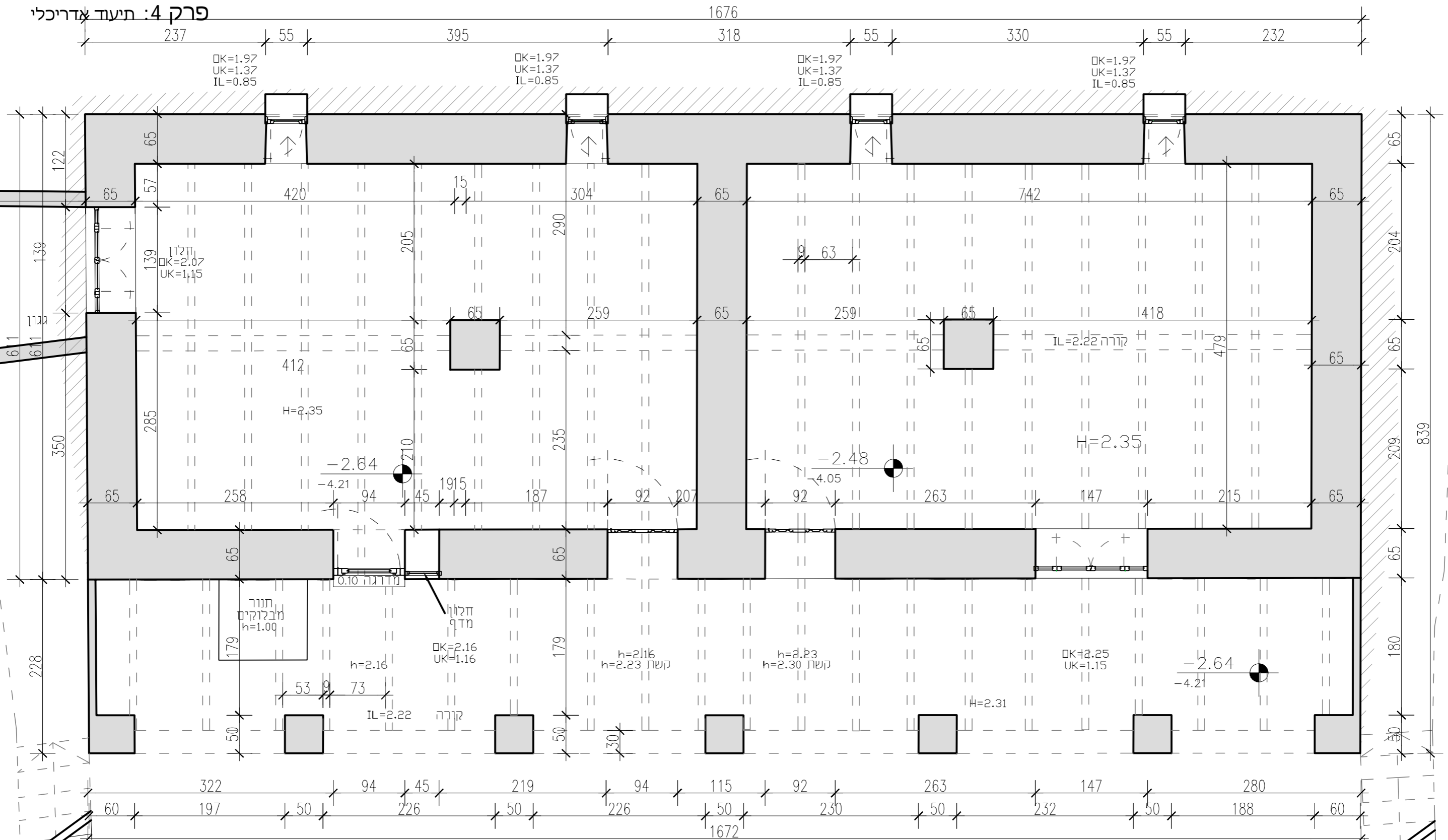


קומה ראשית

ד-11	ד-10	ד-09	ד-08	
206x89	214x82	87x230 עם חלון 87x190 בלי חלון	87x230 עם חלון 142x238 בלי חלון	מידות בס"מ
טיפוס א'1	טיפוס א1 (משוער)	טיפוס ב'1	טיפוס ב'2	טיפוס דלת
				תמונת חוץ
				תמונת פנים
מצב השתמרות טוב.	משקוף קיים, דלת שבורה ומפורקת.	דלת פנימית בין חדרים. מצב השתמרות טוב.	דלת עם חלון. מצב השתמרות טוב. חסר זכוכיות בחלון.	מצב השתמרות כללי



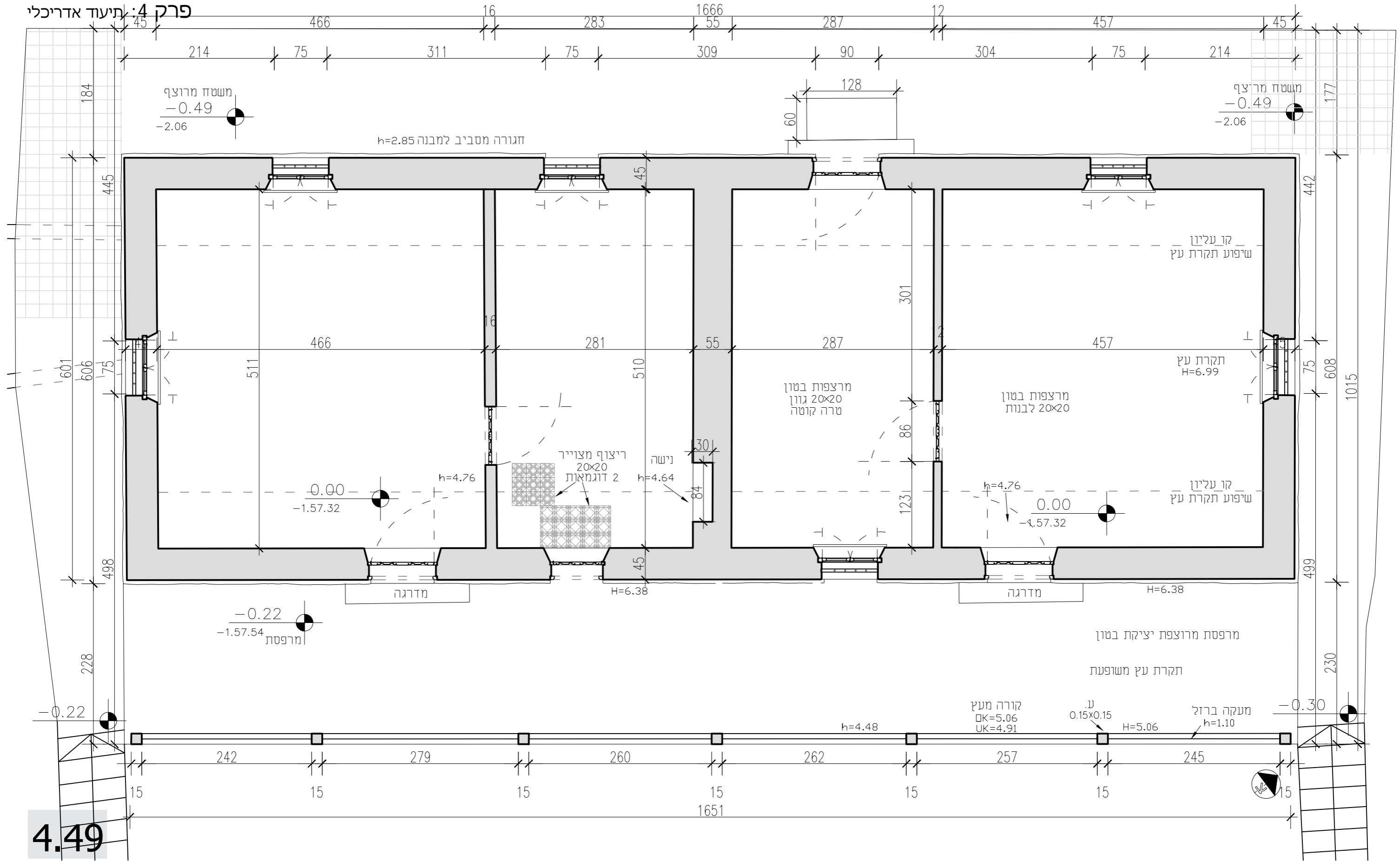
פרק 4: תיעוד אדריכלי



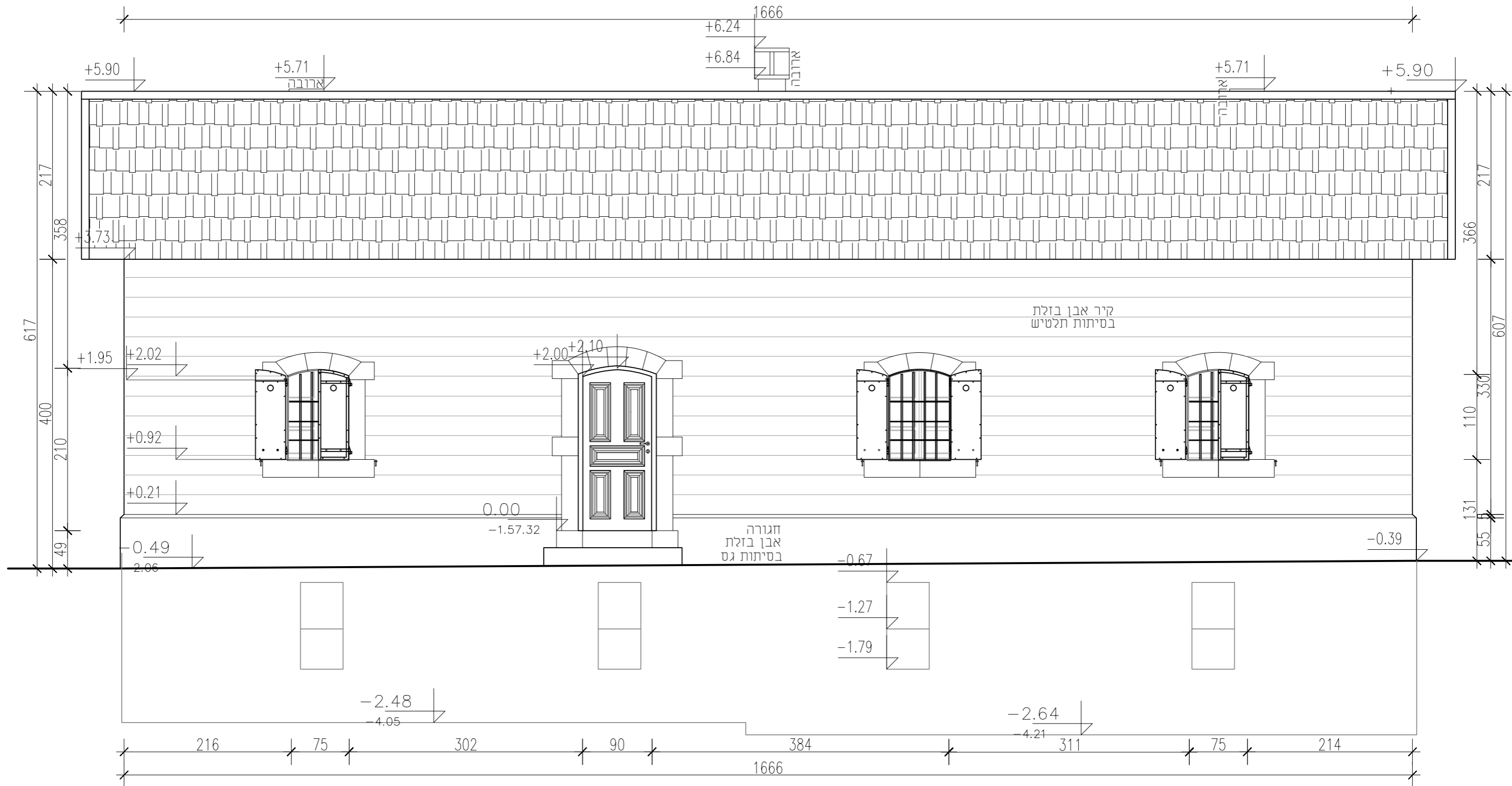
4.48

מצב משוחזר: תכנית קורמה ראשונה, קנ"מ 1:50

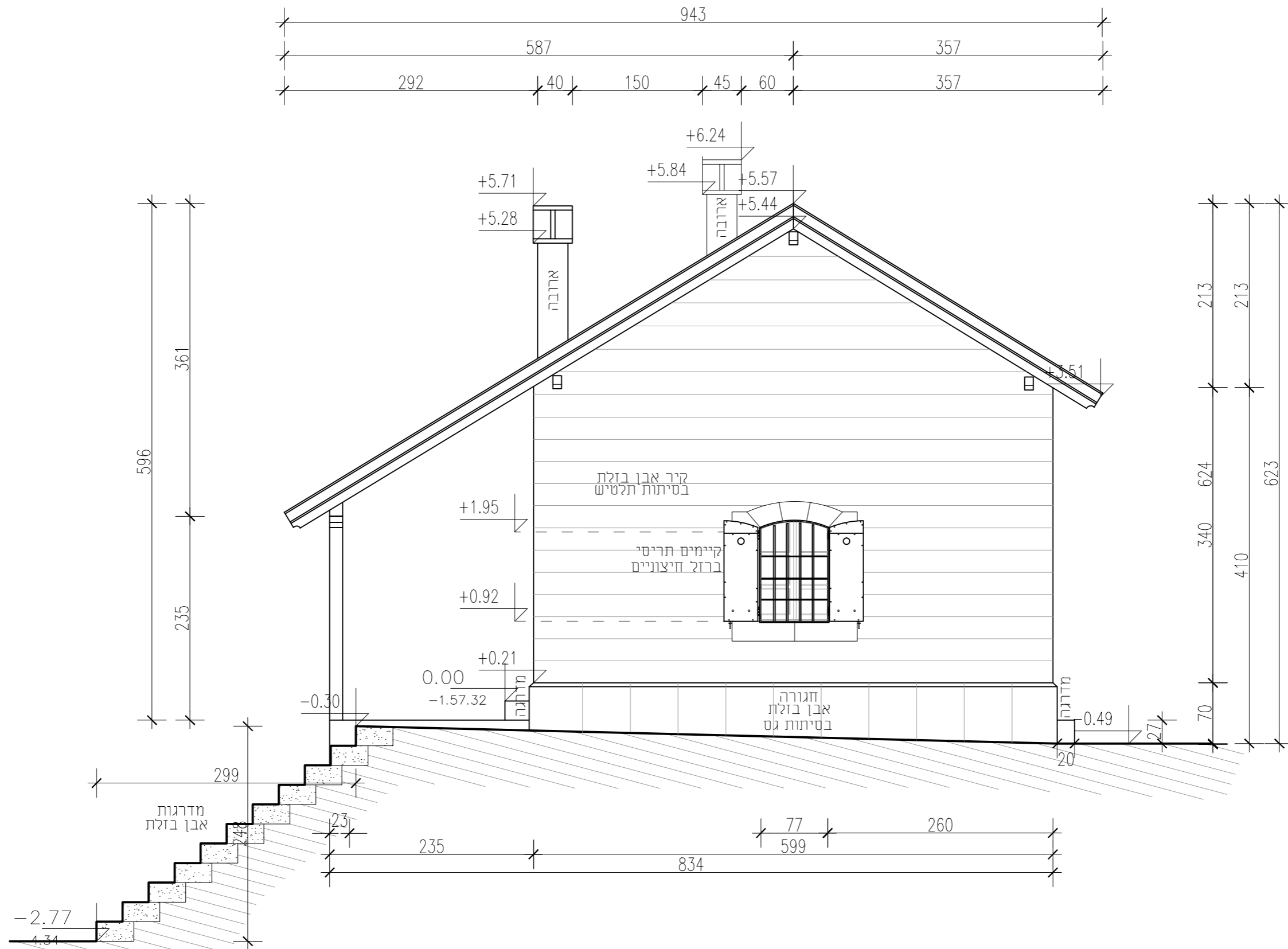
פרק 4: תיעוד אדריכלי



פרק 4: תיעוד אדריכלי

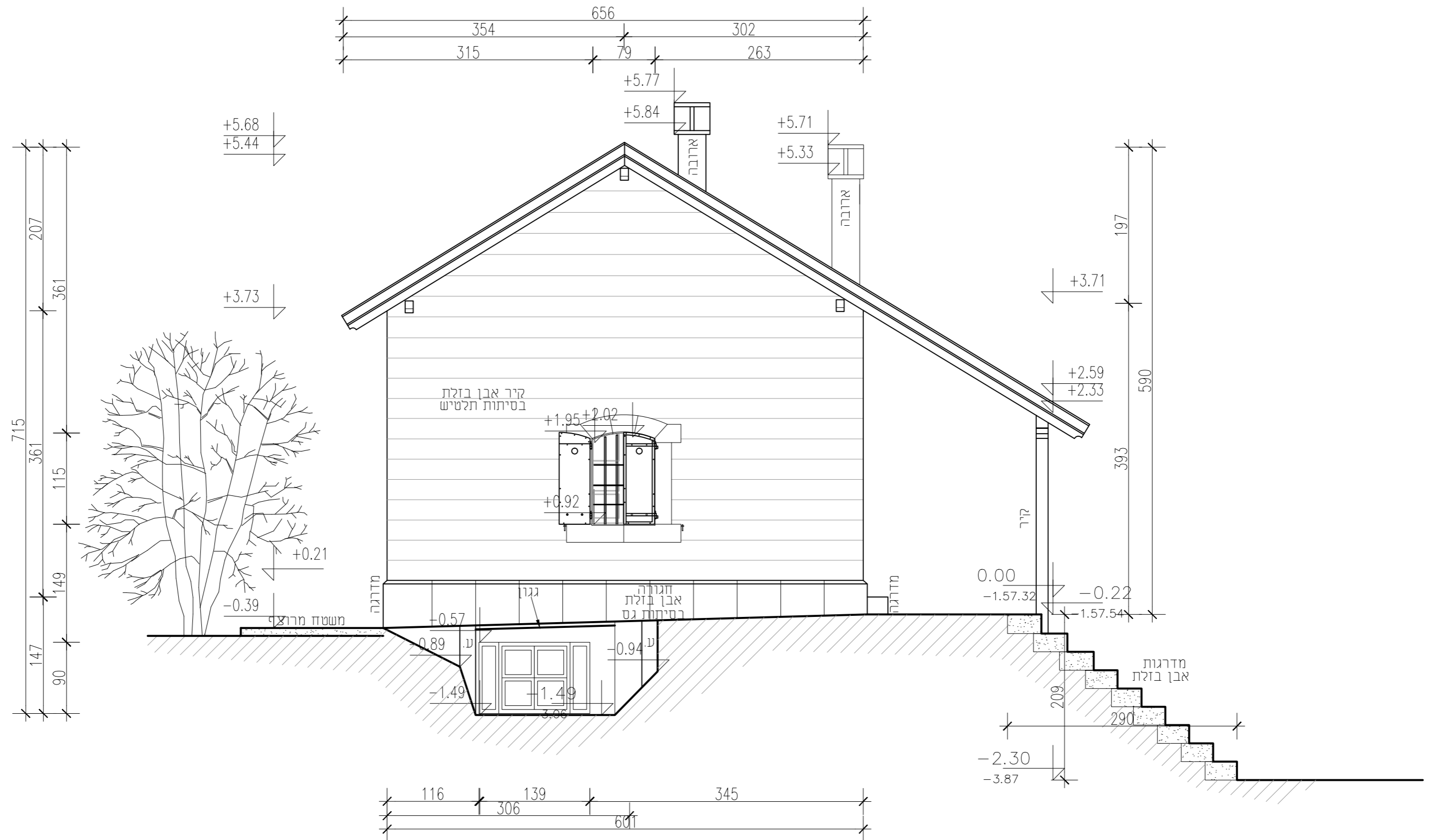


פרק 4: תיעוד אדריכלי



4.51

פרק 4: תיעוד אדריכלי



פרק 4: תיעוד אדריכלי



4.53

פרק 6:

הצהרת משמעות ומסקנות

הצהרת משמעות למבנה מגורי עובדי הרכבת

פרק 6: הצהרת משמעות ומסקנות

1. הרכבת, על מסילות הברזל והמבנים הפזורים לאורכה, היא מכלול נופי ואדריכלי לינארי יחודי. כל התייחסות אל אחד מפרטי מכלול זה מחייבת מבט רחב יותר הבוחן את הקשר בין אתרים נקודתיים לאורך צירי תנועה המשכיים כשורה של פרטים מרוחקים זה מזה, שיחדיו מרכיבים תמונה שלמה.
2. חשיבותה של כל תחנה לאורך קו הרכבת נובעת מהסיפור ההיסטורי שהיא מספרת, הן על התפתחות הרכבת בארץ ישראל וסביבותיה והן על התפתחות האזור.
3. תחנת רכבת אל-חמה הוקמה ב-1905, עם סלילת שלוחת הרכבת החיג'אזית מחיפה לדרעא. למסילת הרכבת החיג'אזית בכלל ולשלוחת הרכבת בין חיפה לדרעא בפרט הייתה השפעה עצומה על ההתפתחות הטכנולוגית, כלכלית והתיישבותית בארץ ישראל והאזור כולו בתחילת המאה ה-20. חשיבותה ההיסטורית של תחנת אל-חמה נובעת מהיותה תחנת רציף אופיינית לאורך המסילה, אחת מהתחנות המקוריות שנבנו עם הקמת השלוחה בין השנים 1903-1905.
4. תחנת אל-חמה הוקמה, בין היתר, בשל הימצאותם של מקורות מים ששימשו לאספקת קטרי הקיטור של הרכבת. מקורות המים באזור אל-חמה כוללים גם את המעיינות החמים המפורסמים של האזור, ששימשו את תושבי האזור לאורך התקופות השונות, מימי קדם ועד ימינו אנו. בתקופות קדומות נבנה סביב המעיינות מערך מרחצאות ששיאו בתקופה הרומית, ובמהלך המאה ה-20 נעשו מספר ניסיונות להקמת מיזמים תיירותיים במקום. תחנת הרכבת נמצאת בסמוך למתחם המרחצאות ושירתה בין היתר את הבאים להתרחץ בהם, בכך היא מהווה חלק ממתחם המרחצאות ההיסטורי.
5. מבנה מגורי עובדי הרכבת, נשוא תיק תיעוד זה, היה חלק ממתחם רכבת שפעל במקום החל מתחילת המאה ה-20 ועד לשנות ה-60 לערך. חשיבותו ההיסטורית של מבנה מגורי העובדים נובעת מהיותו, ככל הנראה, המבנה הראשון שהוקם בתחנה ואשר שימש, עד להקמת מבנה התחנה (בשנת 1910 לערך), כמבנה התחנה ומגורי המסילאים גם יחד. בשנותיו הראשונות היווה מבנה זה איבר חיוני שתחנת הרכבת לא יכלה לתפקד בלעדיו. כיום מהווה מבנה מגורי עובדי הרכבת חלק ממכלול תחנת הרכבת ששרד כמעט בשלמותו וכולל את מבנה תחנת הרכבת והשירותים, הריסות המבנה הנוסף שממערב למבנה התחנה וכן מבנה חדש יותר, ממזרח למבנה התחנה, שנבנה אחרי 1945. בצד הצפוני של הפסים הוקמו ופורקו בתקופות שונות סככות למטענים מסחריים וצבאיים, מהם שרד עד ימינו רציף הטענה. חלקים מרציף הרכבת המקורי, המסילות וכן צמחים ועצים נותרו פזורים בשטח.
6. תחנת אל-חמה ממוקמת במפגש הגבולות גיאוגרפי בין ארץ ישראל, עבר הירדן וסוריה, לצד המעיינות החמים של עמק הירמוך. במהלך המאה ה-20 החליף האזור את השתייכותו המדינית מספר פעמים והיווה נקודת מחלוקת טריטוריאלית בין המדינות שהתהוו באזור. התחנה עצמה, שלתקופה קצרה אף שימשה כתחנת גבול, הייתה נקודת המעבר בין חלקה הפלסטיני, המערבי, לבין חלקה הסורי, המזרחי, של מסילת חיפה-דרעא. בין שתי מלחמות העולם שימש מתחם התחנה כמובלעת צרפתית-סורית באזור המצוי בשליטת המנדט הבריטי, ובכך הדגימה באופן קיצוני את מאבקי השליטה וחילופי השלטון שאיפיינו את האתר לכל אורך המאה ה-20. ניתן לראות את אזור אל-חמה ותחנת הרכבת כציר קבוע במרחב אשר סביבו מתחלפים שלטונות וגבולות מדיניים ובאמצעותו משתקפות התמורות ההיסטוריות המשמעותיים שחלו באזור: עלייתה ודעיכתה של האימפריה העות'מאנית, מלחמת העולם ה-1, הקמת שלטונות המנדט הבריטי והצרפתי, מלחמת העולם ה-2, הקמתה של מדינת ישראל וסיפוח הגולן ב-1967.
7. תחנת אל-חמה היא חלק ממערך תחנות רכבת עות'מאניות הפרוסות לאורך המסילה החיג'אזית ושלוחתה בין חיפה לדרעא. שרידי התחנות הללו נמצאים כיום בישראל, סוריה, ירדן וערב הסעודית. בבניית התחנות הללו נעשה שימוש באבטיפוס אדריכלי החולק תכניות, פרטים אדריכליים ופרטי נגרות זהים. כך ניתן למצוא מבנים דומים למבנה מגורי העובדים בתחנות רכבת נוספות לאורך המסילה החיג'אזית, באזור החורן שבסוריה ובירדן. החזרתיות בתכניות המבנים, באופן העמדתם, בפרטי הבניין והנגרות, כפי שהיא באה לידי ביטוי במבנה מגורי עובדי הרכבת, תורמת להבנתה של מסילת הרכבת כמערכת שלמה במרחב המזרח התיכוני של ראשית המאה ה-20, נטול הגבולות הפוליטיים של היום.
8. סלילתה של מסילת הרכבת בקטע שלאורך הירמוך היוותה מבצע הנדסי-טכנולוגי מרשים. בכדי להתגבר על הפרשי גובה גדולים ותוואי קרקע הררי הוקם מערך מורכב של מנהרות וגשרים לחציית הירמוך. אל תחנת אל-חמה, שמדרום, מזרח ומערב לה מתחת הירמוך, מובילים שני גשרים המהווים חלק ממכלול התחנה: גשר מס' 4, הוא גשר "אום בוטמה" ממזרח, וגשר מס' 3, גשר "אל-באגנה" ממערב. גשרים אלה הינם עדות למורכבות וליכולת הטכנולוגית-הנדסית ששימשה בבניית המסילה.
9. מבנה מגורי עובדי הרכבת נבנה כאמור בתחילת המאה ה-20. לאחר הרס משמעותי של המבנה (ככל הנראה במהלך מלחמת העולם ה-1) שהותיר ממנו רק קירות חיצוניים, הוא עבר שיפוץ יסודי בשנות ה-30 של המאה ה-20. טכנולוגיית הבניה של המבנה המשופץ משלבת בין שיטות הבנייה המסורתיות של ארץ ישראל לבין ההשפעות האירופיות וחומרי הגלם החדשים שחדרו לאזור, כדוגמת אבן הבזלת לצד קורות הפלדה. המבנה בתצורתו כיום משקף שלב מעבר בין טכנולוגיה וחומרים מקומיים האופייניים לראשית המאה ה-20 באזור, לבין טכנולוגיות וחומרי הבנייה המוכרים של שנות ה-30.
10. על אף שכיום מצוי גג מבנה מגורי עובדי הרכבת במצב פיזי מדורדר, פרטי הבניין (פרטי אבן, נגרות ומסגרות) בו שרדו בצורה מצוינת, ובשלמות יוצאת דופן ביחס למבנים מתקופתו. פרטים אלה מהווים עדות נדירה בשלמותה לטכנולוגית הבנייה האופיינית לבנייה הפריפריאלית באזור בשנות ה-30.
11. החל מסוף שנות ה-60, עמד מבנה מגורי עובדי הרכבת (יחד עם מבנים נוספים ששימשו את תחנת הרכבת והמרחצאות) נטוש. אזור חמת-גדר והמבנים הנטושים הפכו למקום משכן עיקרי למושבות רבייה של מספר זנים של עטלפי חרקים, מרביתם בסכנת הכחדה בישראל. במבנה מגורי עובדי הרכבת מצויה כיום מושבת רבייה של פרספים גדולים ונשפונים פגומי אוזן המאכלסים את הקומה התחתונה של המבנה בתקופה שבין מרץ לאוקטובר. מושבה זו הנה מן הגדולות מסוגה המוכרות בארץ. מבנה מגורי עובדי הרכבת הינו ייחודי בחשיבותו כמושבת רבייה לעטלפים ברמה הארצית וייתכן שגם ברמה העולמית.

6.3

פרק 6: הצהרת משמעות ומסקנות

1. מבנה מגורי עובדי הרכבת בתחנת אל-חמה (חמת-גדר) הוא בעל ערך אסתטי ואדריכלי גבוה. מדובר במבנה צנוע ופונקציונאלי המשתייך לטיפוס אדריכלי מוכר בין מבני הרכבת העות'מאנית לאורך המסילה החיג'אזית, המבוצע בסגנון בנייה אופייני לאזור. מומלץ לשמר את המבנה בשלמותו, תוך תשומת לב מיוחדת לשיקום פרטי הבניין, הנגרות והמסגרות האותנטיים במבנה, שמידת ההשתמרות שלהם יוצאת הדופן.
2. עם זאת, ערכו העיקרי של המבנה, כפי שעולה מהסקירה ההיסטורית והאדריכלית, נובע מההקשר ההיסטורי-מרחבי בו הוא ממוקם, ומהיותו אובייקט פיזי קריא ושלם ששרד מתחנת הרכבת המקורית שהוקמה עם סלילת המסילה החיג'אזית בשנת 1905. לאור זאת, מומלץ להדגיש ולהנכיח את המבנה כאובייקט המתקיים במרחב התחנה והאתר.
3. על מנת לחזק את הבנת הקשרו המרחבי של מבנה מגורי עובדי הרכבת כחלק ממתחם הרכבת ומסילת הרכבת החיג'אזית מומלץ לשמר את שרידי רציף הרכבת ההיסטורי ולשחזר את מסילת הברזל בתחומי התחנה.
4. מבנה מגורי עובדי הרכבת הפך בשנים האחרונות למקום הרבייה של אוכלוסיית העטלפים באזור. לאור ייחודיותה, נדירותה וגודלה של אוכלוסיית העטלפים במבנה יש להימנע ככל האפשר מהפרת תנאי המחיה הדרושים לקיומה של מושבת הרבייה באתר, ולשמור על נוכחות אנושית מינימלית בחודשי הקינון (מרץ עד אוקטובר). לאור האמור לעיל, מומלץ להימנע מהשמשת המבנה לשימושים הכרוכים בפעילות אנושית רציפה בתוכו או בקרבתו. עוד מומלץ לבדוק עם הגורמים המקצועיים אפשרות לפעילות מוגבלת בחודשים בהם העטלפים נמצאים מחוץ למבנה.
5. כיום מצויים קירות ורצפות המבנה במצב סביר, אך גג המבנה קרס חלקית ומהווה סכנה. הרעפים מהם בנוי כיום הגג הם כפי הנראה רעפים שהותקנו במסגרת שיפוץ מאוחר. מומלץ להסיר את הגג הקיים, ולשקול בנייתו מחדש באופן חלקי בלבד, על מנת לשקף את שימוש החדש של המבנה כמושבת עטלפים.
6. מלבד הטיפול בגג, מומלץ לשמר את המבנה במצבו הנוכחי, בבחינת "להקפיא" מצב קיים ולמנוע הדרדרות פיזית נוספת: מומלץ ליצב את המבנה, לשמר את החזיתות במצבן הנוכחי ולהסיר את שרידי תוספות בנייה בחזית הדרומית. את פרטי הבניין, הנגרות והמסגרות המקוריים לשנות ה-30 של המאה ה-20 (חלונות, תריסים, דלתות, מעקות, מרצפות, עמודי המרפסת, שלד הגג) יש להשלים ולשמר.
7. מומלץ לאתר נקודות תצפית לעבר המבנה, שיאפשרו להתבונן בו ובסביבתו, בלי להפריע לאוכלוסיית העטלפים השוכנת בו. בנקודות אלה ניתן יהיה לקבל הסבר על ההיסטוריה של המבנה, תחנת הרכבת והאזור, וכן ללמוד על אוכלוסיית העטלפים, ואף לצפות באמצעות מצלמות וידיאו בפעילות העטלפים במבנה.
8. מבנה מגורי עובדי הרכבת מהווה חלק בלתי נפרד ממתחם תחנת הרכבת באל-חמה. מדובר במבנה תחנה אופייני לאורך השלוחה של הרכבת החיג'אזית בין חיפה לדרעא. מומלץ לקדם, במקביל לשימורו של מבנה זה, את תיעודם ושימורם של שאר המבנים המהווים חלק מהמתחם וכן את האלמנטים הטכניים והנופיים המצויים בו, לרבות הצמחיה, המטעים ותעלות המים ששימשו אותו.
9. מבני תחנת הרכבת בחמת-גדר מספרים את סיפורו ההיסטורי של אזור אל-חמה/ חמת-גדר לאורך המאה ה-20, על התמורות הגיאוגרפיות וחילופי השלטון הדרמטיים שעבר. הפרק המרתק והייחודי ביותר של סיפור זה הינו השנים שבין מלחמות העולם, בהן, החל משנת 1928, השתייכה תחנת הרכבת לשלטון הסורי-צרפתי, ופעלה כמובלעת אוטונומית, מנותקת מן הכפר הסמוך, בתוך אזור בשליטת המנדט הבריטי (ראו תיאור בעמודים 3.24-3.20, 3.36). בתקופה זו שוקמו כל מבני התחנה (שהיו הרוסים למחצה בשנות ה-20), תעלות השקיה נמתחו אל המתחם וגידולים חקלאיים כגון מטע בננות ניטעו בו. בשל העניין ההיסטורי הרב שיש בתקופה זו, וכן בשל העובדה כי כל המבנים הקיימים באתר שופצו בשנים אלה, מומלץ לשמר את מאפייניו הפיזיים של המתחם כפי שתפקד בשנים 1928-1941. יש לשקול טיפול נופי היקפי למבנה באופן שידגים את קיומו של המתחם כמובלעת עצמאית.
10. במסגרת תכנית המתאר לאתר המקודמת בימים אלה (תכנית ג/20221) הוגדרו מבני תחנת הרכבת כ'מבנים לשימור', ואילו מתחם התחנה סומן כ-'מתחם לשימור'. עם זאת, על פי התשריט המעודכן למועד כתיבת תיק זה, מתחם השימור של תחנת הרכבת אל-חמה מחולק לשני מתחמי ייעודי הקרקע: מתחם 15 המיועד לפארק/ גן ציבורי, ומתחם 3 המיועד למלונאות/ איכסון מלונאי. מומלץ להתייחס אל המתחם כיחידה שלמה בעלת ייעוד קרקע אחיד, ולבחון שוב מהו הייעוד המתאים, כל זאת בהתאם להמלצות סקר חמת-גדר שביצעה רשות העתיקות, המהווה נספח לתכנית זו.

פרק 6: הצהרת משמעות ומסקנות

6.5

פרק 7:

נספחים

נו ר י

הממשלה הישראלית
לוועדת שביתת הנשק
עם סוריה ולבנון.

תיק מ/ס/192
13.11.50

קצין המטה לוועדה שביתת הנשק
מר ז. דיבון.

הנדון: אל-חממה.

1. שטח (ראה מפה מצורפת (1:50,000)).

הצועה צרה ברוחב של מ'מק' אחד עד 300 מטר, מנ.צ. 20982325 עד אל-חממה. בדרום גובלת עם עבה'י (הגבול הבין-לאומי הוא נהל הירמוק) ובצפון עם סוריה (הגבול הבין-לאומי עובר כמורד ההרים). בחלקים המערבי והמזרחי של הצועה עמקים בין הרי סוריה ועבה'י. בחלק המרכזי שטח הררי והמרחק בין הגבול הסורי והעבה'י הוא כ-300 מטר.

כביש כולנינג סוג ב' עובר לאורך הרצועה ~~ממערב~~ עד לאל-חממה. במרחק של כ-100 מטר מהגבול הסורי, מתאים לתנועת מכוניות מכל הסוגים גם בחורף. כק"מ אחד מערבית לאל-חממה כביש הבא מסוריה (מסיק) והמחבר לכביש הנ"ל. מכילת הברזל אשר עברה ברובה לאורך הרצועה ובחלקה דרוסית לה (בשטח עבה'י) ואשר הובילה לאל-חממה פורקה בחלקה והפסים נגנבו, בעקר בצד המערבי, ויתרה נמצאת בשטח. באל-חממה שלוש מעיינות מים מינרליים.

2. המצב בעבר.

יהודים מא'י נהגו לבוא לאל-חממה ולהרחיף במרחצאות שם עוד לפני שנת 1925, כאשר השטח היה עדיין עבר ירדני והקונצסיה על המרחצאות היתה בידי ערבי אשר קבלה מעבדללה. בערך בשנת 1925 נעשו חלופי שטחים ע"י הממשלה המנדטורית ואל-חממה העברה להיות שטח ישראלי, נהנה קונצסיה למשך 45 שנה לסוליסן נכיר בק אשר קבל שטח מכוסים ובו המעינות והתחייב לשלם לממשלה אחוז מסוים מהרווחים. חקים מספר תוסות עבור המתקנים.

בשנת 1945 שכרו שני יהודים מחיפה מספר תוסות ומתקנים יהודים לנו בחלקם אצלם ובחלקם אצל הבאק.

בתחילת שנת 1947 שכרו שני היהודים הנ"ל קומה אחת במלון שנבנה ע"י הבאק למשך שלוש שנים ושלמו למפרע את הסכום. יהודים מא'י המשיכו לבוא ולהרחיף במרחצאות ולנו במקום. מספר העובדים היהודים היה: 18 בחורים ו-2 בחורות, השמירה היתה ערבית. היחסים היו ידידותיים גם עם המשטרה וגם עם הבאק. מספר המתקנים היהודים אשר לנו במלון היה כמנוצע מאה ליום. מספר הערבים שיבנו במקום היה כ-500. /.

בחתלת שנת 1948, לאחר פרוץ הקרבות עזבו אחרוני היהודים את המקום. השאירו את כל הציוד. מאז ה-15.3.48 היתה אל חממה בידי הסורים.

3. המצב בחוזה.

עם החימת הסכם שביתת הנשק עם סוריה קובע כי, על החיים באזור המפורז לחזור למסלולם הנורמלי הקודם, ואשר בהתאם לו אל חממה והרצועה הנ"ל חיו באזור המפורז, נהנה הזכות לישראלים לסייל, לחמצא, להרחיף ולשכן באל חממה.

למעשה מאז החימת הסכם שביתת הנשק שולטים במקום הסורים. ישראלים בקרו מספר פעמים, לרוב נחקלו באווירח עוינה, פעם אף הושלכו עליהם אבנים ומאז (כלפני שלוש חדשים) לא דרכה שם רגל ישראלית. במקום סוכנים של הסורים והערבים היושבים שם פועלים לפי הוראותיהם. יושבים במקום כ-300 ערבים, בעונת הרחצה באים מתרחצים מסוריה (בממוצע 300 בשבוע) ומעבה'י. רכבת סורית ואוטובוסים טורים מגיעים לאל חממה לעתים תכופות. מסקיף או"מ יושב במקום באופן קבוע. ישראלים מגיעים למעשה לא יותר רחוק מאשר סביבת התחלת האצבע של אל חממה (נ.צ. 20102325), הלאה מזה אין גם שום אדמות שלנו.

4. הצעות לעתיד.

כאשר אין לנו בעלות אף על חלק של האדמות שבאצבע לאל-חממה חרי אפשרות ההאחזות היחידה שלנו בשטח עתה היא באל-חממה עצמה, מקום שם יש לנו זכויות מסודרות.

למרות שחוזת השכירות של שני היהודים הוא לשלוש שנים ואלו עברו כבר, חרי כאשר נצלו רק שנה אחת מחשלוש, בשל חוקי הגנה הדייר הקיימים (ובאשר החסכם קובע כורך יחיד ומחייב וחוא יהודי בסבריה), חרי מבחינה משפטית והוקית נראה לי כי נוכל לעמוד בזאת שזכותם לחזור לשבת באל-חממה ולפתוח את המלון, כן זכותו של כל ישראלי לנסע לבקר, להרחיף ולחמצא באל-חממה.

שני היהודים מוכנים לחזור לאל-חממה עם סדורי הכסחה מתאימים (שוטרים וחכמה מוטוית אם נהוץ) ולפתוח את המרחצאות.

- פעולה כזו אשר מבהינת חסכם שביתת הנשק חיא הוקית מחייבת:
- א) הסדרתה עם יו"ר ועדת שביתת הנשק (אשר בהתאם לחסכם יש לו סמכויות ביחס לחזירת תושבים לבפורז).
- ב) לדאוג להכסחה מספקת ולנושק (משטרת ישראל והעובדים היהודים במקום).
- ג) לכון מיד לאחר זאת קבוצות מאורגנות, עם נשק בלתי גלוי, לבקורים ולהרחיף במקום.
- ד) לחקים קשר מיידו עם אל-חממה (שלטון או אלחוס).
- ה) לדאוג להכסחה מתמדת של הכביש לאל-חממה.
- ו) לנחוג במקום בתקופות ובתבונה על מנת שלא לומר לגרום

לאי נציגונסים רציניים (למנות איש אחראי מתאים).
ז) להחליט מראש אם במקרה של אי נציגונם רציני אשר ייעשה ע"י הערבים, לנצל אותו לפעולה רצינית נגד הכפרים הערביים האחרים שבמפורז, או לא. במקרה שכן - להיות מוכנים לכך.

יתרונותיה של פעולה כזו:

- א) המצאותנו במקום והתנועה המתמדת של ישראלים לשם תהן לנו חזקה למקום ולטביכה והקבע עובדות.
- ב) תבטל באופן חלקי לפחות את השליטה הסורית.
- ג) עלולה לחביא לשליפתנו במקום (הפעלת משטרת ישראל ועוד).
- ד) אינציגונם רציני עם ינוצע ע"י הערבים נוהן לנו פתח לפעולה נגד הכפרים הערבים האחרים שבמפורז.

הכרונותיה:

- א) מסוכנת במדה מסוימת מבחינה בשחונות.
- ב) עלולה לנבול אותנו בפעולותינו לסלוק הערבים מכפריהם באזור המפורז.
- ג) במקרה של נסיגה מצדנו - יהיה הדבר פרצדנס חמור ויצרע במאוד מעמדתנו בכלולתה ומחזקתנו באל-הממה בפרס.
- ד) קשיים שכנייים וחוצאות כספיות (הבטחה ועדו).

פרס לאפשרות החזרה לאל-הממה יש אפשרות לקנות חלקות אדמה במקום לבטביכה אשר הבטסנה אותנו עוד יותר במקום.

סכום:

- א) עקב מקומה הסופוגפי המיוחד של אל-הממה וקיומה של ארצועה צרה עד אליה (בין סוריה ועבה"י), הרי ערך פעולותינו אשר העשנה יהיה בעקרו מדיני, ולא סקסי צבאי. יתכן שכעבור זמן יהיה להם גם ערך מסחרי.
 - ב) אם ההחלטה לגבי החצעה דלעיל תהיה חיובית הרי רצוי שהיא תתבצע תוך זמן קצר משום שעונת הרחצה סם החלה כבר.
 - ג) אם הנסיה תהיה שלילית, רצוי שלפחות יהלס על כן שיש להדק את קשרינו ואת מגענו עם אל-הממה, ע"י תנועה מתמדת כמעט של ישראלים לשם (הכונת פיולים מאורגנים - רצוי נח"ל, פעולות שונות של מח. חבריאות - פעולה אנטי מלרית ועוד), קניה אדמות אשר נהן לקנותן ועוד.
- זה על מנת שלא לאבד את האצבע שבין עבה"י וסוריה עד אל-הממה, כי גם אם בשיחות הסכם שלום תהיה אף כונת לותר על אל-הממה המורת ששה אחר, הרי אפשר יהיה לותר על משחו שי היה בידינו, ולא על משחו שהסורים ישלסו בו באופן מלא (זה למרות שאל-הממה נצד המערבי של הגבול הבינלאומי).

אריה פרידלנדר, מרן.

משקיפי אר"ם מזהירים את סוריה מפני הסכנה

הממשלה והרמטכ"ל דנים במצב בגבול הסורי

גופות 7 השוטרים ההרוגים, הפצוע והשבוי נמסרו לישראל אחר חצות

הרמטכ"ל, רב-אלוף יגאל הגיע הבוקר לירושלים ויש תהף בישיבת הממשלה שתדון במאורעות בגבול הסורי שהגיעו אמש לשיאם עם רצח 7 השוטרים הישראליים ע"י סורים בתל-חמה.

בחוץ הממשלה מתיחסים בדאגה רבה למתיחות שנשתררה בגבול עקב מעשיהם הפורבוקציה והרצח של הסורים ואירעו של יריד הועזה מטעם אר"ם להתערב בענין. כן הגיעו הבוקר לירושלים ד"ר מ. איה, מנהל משרד החוץ הממונה על המשרד עם העדרו של מ. שרת מאת מחלה, ד"ר ז. איתן נועד לשיחה עם ראש הממשלה ד. בן-גוריון. הוא שוחח אתו על המצב בגבול הסורי והור לחל-אביב.

ברגע האחרון

שמות ההרוגים יפורסמו בשעות אחר הצהריים. באזור החולה נמשכת העבודה.

מולש התודר לשסחנו, אבל הפעם יש תסבוכת מדינית, כי המקרה אירע באזור המסורה, אך לאר"ם ברזר שאם לא יפעל מיד לנסיגת הסורים משטח ישראל, זרי לא תישאר ברירה לישראל אלא לפעול ביזמתה היא.

מאת סופר "מעריב" כגליל — הגויות של השוטרים הישראליים שנהרגו אתמול ע"י הצבא הסורי ליד אלחמון, נמסרו הלידה בשעה 1.40 אחר משקיפי או-ם באיזור. הגופות הועברו לבית-החולים "שתיצור" בטבריה והונחו שם עד ההלויה שתיערך היום אח"צ. הוחזרו 2 השבויים

כן הוחזרו שני השוטרים הישראליים שגשבו ע"י הסורים, האחד מהם פצוע קשה והוא הועבר לבית-החולים בטבריה, במקום שנחתה השני לא נפצע.

מצבם של שני השוטרים האחרים, שנפגעו ביריות הסורים במכר ניה הראשונה, אינו מעורר דאגה, משקיפי אר"ם יושבים בצמת ואי-נמצאים באלחמה, במקום שהם צבא הסורי התבסס, אעפ"י שהשטח הוא בתוך מדינת ישראל.

הועדה לא תתכנס ועדת שבתת הנשק הישראלית סורית לא התכנס היום, ולא תמי

שיך בדיניה כל עוד הצבא הסורי לא יסוג משטח ישראל.

המשקיפים חוששים:

תחנות הרדיו בעולם לרבות הן תחנות הערביות, מוסרות בענין אלחמה רק את היריעות ממקורות ישראלים מפי "קול ישראל" ומב"ר רקי סוכנויות הידיעות מת"א. רדיו דמשק התעלם אמש וגם היום מכל הענין.

פרשת הרצח

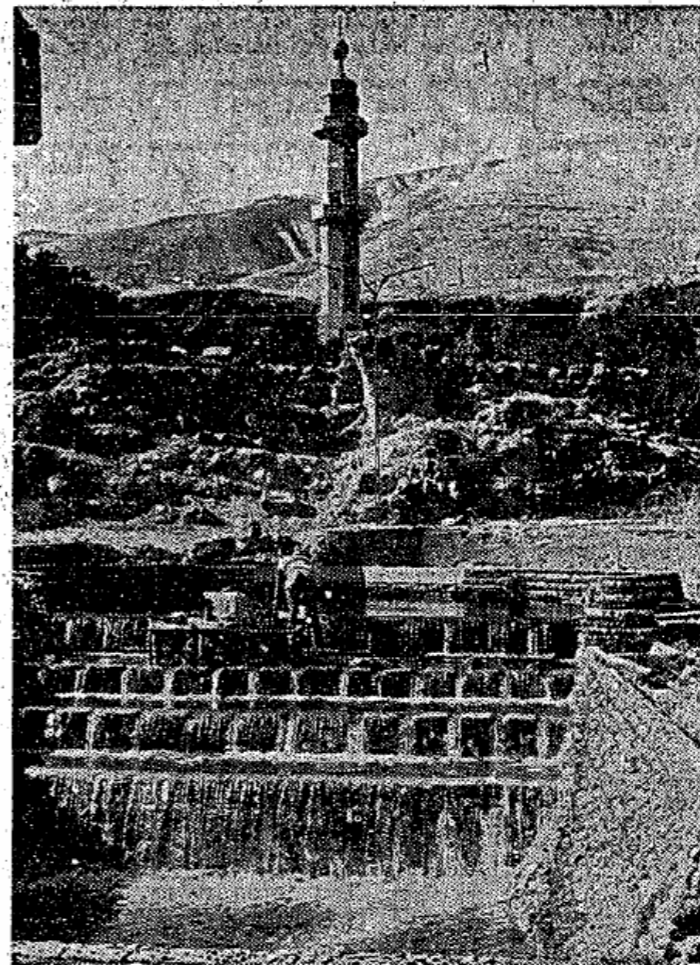
על פרשת הרצח נידעו אתמול הפ"רטים הבאים: כאחת משתי המכוניות הישראליות שיצאו אתמול אתה"צ לאזור המפורז היו 9 שוטרים ובשניה 3 שוטרים. השוטרים נפגשו עם הסורים שחדרו לתוך האזור והתחיל דו-קרב איתם. הישראלים דרשו מהסורים לעזוב את השטח, עם גמר השיחה המשיכו הישראלים בדרכם מורחה. הסורים נתנו למכונית הראשונה לעבור, אך פתחו באש על המכונית השנייה בה היו 3 שוטרים. שנים מן הם נפצעו, 2 המכוניות ניסו לתזור, אחת הצליחה לסגת, אולם המכונית

עתיד ועבר בחמת גדר

מעל שרידי המרחצאות העתיקים מסתיים שיפוץ המיבנים החדשים

— מאת יעקב ארז —

כשנכנסנו עתה העשן ורעם הפיצוץ לא נשמע עוד, דיה כלי הרכב נסו על צידו אסוף להכות שניי מנופעי נפצעו קשה והשלישי נהרג במקום. בקרקע נותר מבנה מסוויח נעמק. בשולי הכביש נשן ארז קרעי צמחים, שלולית שן שחור וחלקי מנוע — עדים אירי מים למעשה החובה. אבל בכביש האספלט שנמלט אחרי המלחמה המשיכה התנועה להתנהל כאילו לא אירע דבר.



מוצא מי המעינות החמים בחמת-גדר

כלי רכב האטו מהלכם ליד המכתש. נוסעתם הציצו החוצה ואחר ממשכים בדרך. אין בכוחם של מוקשים לעצור את זרם התיים לאורך הגבול הסוער עם ירדן, אף שבאחרונה שוב נבנו פעולות האביה באזורי הצפוניים של גבול זה. כמעט מדי בוקר מותחים המחבלים באש על יסורים מפעילים מטולי בוקה זוריים צרורות מקלעים קונצרט הבוקרי מסר בחלל של עמק הירדן מדי יום ביומו ותושבי האזור כבר נסגלו לתקרות המת חוללות באזורים הסמוכים לגדר. המוקש שוטטן בדרך לחמת-גדר לא ישב את ההכנות לפיתוחו הן קרובה של האתר. אנשי מינהל המקרקעין והעובדים במקום משובי נעים כי על אף הקירבה אל הגבול וחקירות האש המחוללות באזור זה עתים קרובות לא יסבלו מרחצאות הרמא של חמת-גדר מחוסרי מבקרים. ההיורים הם עם מור, קורה משנה וכולם רעים לראות מה קרה עם אומרים. אבל למרות זה אוסטמיות והאמונה בעתיד המקום נקטים צעדים מתאימים באזור ובינתים עדיין סגורה חמת-גדר בפני מבקרים. רק בעוד שבועות אחדים, משייטלם כל ההכנות יפתח מקום המרמא והקהל הרחב יציף את האתר המפלא בנופו ובפינות החמד הרבות שבו.

כשני מליין השקיעה מדינת ישראל באמצעות מינהל המקרקעין בבניית מתחם של חמת-גדר. בינוי 1967 מצאנו כאן כפר נטוש שבו התגוררו כ-2000 איש, וכן בחל מרחצאות וחילות שאליהם היו מגיעים עשרי דמשים ביום החורף. מספרים ה- אחראים עבודות השיפוץ שינו את פני המקום. נחתו-העפר הפחונים והמבנים הארעיים המכוערים נמחו ואינם. הוכשרו חניונים רחבי-ידיים, החילות שופצו והוקמו בנייני שירותים.

800 ירחני ביום

מעיינות המרמא של חמת-גדר הם המייחידים את המקום הנמצא בבקעת הירמוך, בין גלעד לגולן. מלחים ו-

ירמוך, וכן קיוסק עשוי גזעי אקליפ-טוסים, שהוקם ליד בריכת המים ה- מינרליים הנראית כאגם זעיר, וה- נקראת "בלום". על פעולות התקמה והתיפועל מוסקד במקום מטעם מינהל המקרקעין בני גלילי, איש קיבוץ ה- און, שעם פתיחת האתר יהיה מנהל מרחצאות חמת-גדר.

בעוד הקמת המרחצאות החדשים בשלמת והולכת, עסק אגף העתיקה בחשיפת המרחצאות העתיקים של חמת-גדר. עובדי האגף מספרים, כי סופר מן המאה הרביעית כתב על מרחצאות חמת-גדר שהיו שניים ב- מעלה ברחבי הקיסרות הרומית, אחרי מרחצאות באייה באיטליה.

על עבודות החשיפה והשימור ה- מתבצעות במקום מופקדים הארכיאולוג לוג דיר שמריל תמרי והארכיטקט יוחנן מינצקר מאגף העתיקות. מקץ עבודה הנמשכת כשנה נחשף מיבנה רחבי-ידיים אשר בכליו קבועות גומחות וקשתות קמורות. הקירות ה- מוקרמים כלפי מעלה מעידים כי ב- עבר כישו שתי כיפות וקמרון גלילי את המבנה האליפסי המאורך. דיר תמרי סבור כי בית המרחץ של אל- חמה הוקם בתקופה הרומית, ומסביר כי באותם ימים נועדו בתו המרחץ לא רק לרחצה, היו בהם גם אולמות ששימשו לכינוסים שונים, אולמי הת- עמלות, ספריות ואתרי בידור.

הרומאים אתרו להתרחץ

עד עתה נמצאו באתר המרחצאות הקדום שכונת מן התקופה הערבית המאוחרת והקדומה ומן התקופה ה- ביזאנטית, והופרים עומדים להעמיק מטה בשני מטרים נוספים. עד ש- ייחשפו הריצפה ובריכות המים. ל- דברי דיר תמרי, בית המרחץ של חמת-גדר הוא הגדול בבתי המרחץ הרומיים בארץ, ושירת את האוכלוסיה שהתגוררה בגלעד, בגולן ובגליל, וכן את חיילי הלגיונות הרומיים ששהו באזור.

בדרך כלל כללו המרחצאות אולם בחתימקורה, שבו היו ה- רוחצים מחממים, ואחר כך עוברים הלאה לאולמי רחצה שהיו מחולקים לבריכות מים חמים, קרים ופושרים (קאלידריים, פריגידיים וטיפידארי יום). בדיקת ראשונה שנעשתה עוד ב-1923 על ידי פרופ' סקניק קבעה, כי האולם הנחשף עתה היה ככל ה- נראה הקאליסטיום, ואכן, סמוך ל- כותלו הדרומי נובע מעיין המים ה- חמים ביותר במקום.

חמת-גדר עשירה בממצאים ארכי-אולוגיים. במקום מצויים בית כנסת יהודי עתיק מן המחצית הראשונה של המאה החמישית, אשר נחשף בשנתו על ידי פרופ' סקניק, וכן תיאטרון רומי ובו 15 שורות, שהכיל משבשים כ-1,500 צופים. חשיפתם תוסיף עניין רב למרחצים ולמבקרים של היום.



בנין המרחצאות החדש — ולפניו: שרידי המבנים העתיקים

מיכה חוזר לירושלים

— מאת שלמה גבעון —

סבו, אבי אמו, הוזמן עליידי הכרזת רב-שליח להיות רוסא יהודי ראשון בראשי-פינה בסוף המאה ה- קרובות, כעת שהשתוללה בגליל קרחת שחור השתן. שמו היה נפתלי וייץ. אביו, צבי אליהו כהן ברך מירושלם-אפריקה בהיותו נער רך ל- ימים, הגיע לארץ ישראל, היה כהן לעורך דין נודע, שהיה מסגנוריו של אברהם סטמבקי ולפעיל בתנועה הרכיזיוניסטית.



מיכה טזמון הנגב זקוק לקנאים

ואילו הוא — מיכה טלמון — דור שלישי בארץ, הצטרף בעצירתו לתנועת הנוער החלוצית, המתנות העולים, הפסיק את לימודיו במאורעות 1937 והלך עם, הכשרתו המוניטית" לאזור מות- לאחר 10 שנות חברות עוב את הקיבוץ והקים ביתו, לפני כ-20 שנה, בבאר-שבע. עתה, בתום חמש שנות כהונה כמנהל משרד השיכון במחוז הנגב, הוא חוזר ירושלימה, אל עיר מולדתו.

מיכה טלמון ארז מזוהרותיו כדי ליטול לידי תפקיד כביר במינהל מקרקעי ישראל, כממונה על יחידת הקרקעות העירוניות. במסיבות פרידה הנערכות עתה לכבודו, הוא מרגיע את חבריו: "המשפחה נשארת בינתיים בבאר-שבע אני רואה את עצמי קשור לאזור, ואכן, אזור זה טיפח לו אתגרים לרוב, שאילו נקשר בחוץ, אף שרק במקרה נקלע אליו. בשנת 1949, כאשר פתח אל המחלקה להתיישבות בסוכנות

ההכנון, אופן האיכוס של עיריה הפירווח ושכונות מגורים חדשות, ר- יצירת תנאי-שיכון נאותים למשיכה זוגות צעירים מבני הארץ והתיקים לעיריה הפירווח.

הקו המנחה שלסמו פעל מיכה טלמון היה יצירת מוקדי משיכה בעירוה הפירווח, לא רק לעולים חסרי-אמצעים. לשם כך צריך היה להתחיל בבניית יחידות-דיור מרווחות וטובות יותר, להרבות במיבנים למסודות ציבור, בתי קולנוע, בתי ספר משופרים, מרכזים מסחריים, גינות גוי וגנים, ולגבש כל זאת למיקס עירוני שיצניק את הרבי שח השתייכות לעיריהנו הנבנית.

באר-שבע, דימונה, ערד ואילת הן לדעתו דוגמאות מוצלחות של ישובים עירוניים כנגב. בהיקף אוכלוסייה גדלה באר-שבע בתמש השנים האחרונות פיישנים מהמובצע הארצי, וזאת דודתה לשיקוב מוצלח של כוח משיכה חברתי וחבאים כלכליים גאותים. במי קומות המפגרים בהתפתחותם, אינע חקר באתר משני המרכיבים הללו, וב- זום בלבד יש לחפש את הסיבות ל- פיגור.

יחכן שדבריו של מיכה טלמון לא ינעמו לכל, אך זו דעתו דאין הוא רואה צורך להסתירה הוא סבור שב- גבב היתה פעם תקופה של "משוגעים", אך תקופה זו הלפה לבלי שוב. עתה, בהיפרדו מתפקידו במחוז, הוא אומר בפה מלא שכדי למנוע סכנת היוצ- רות של אורחים מסוג אי במרכז הארץ, והיוצרות אורחים מסוג ב בדרום ה- ארץ, יש להתביע שינויים ארגוניים מר- חיקי-לכת ולהעביר את מרכז הפעילות

שיחה עם אמיתי, שלם מראשוני המתיישבים במבוא-חמה

תאריך: 2.12.12

מקום: שיחה טלפונית

ראיינה ורשמה: עדי הר-נוי.

רקע על המרואיין: אמיתי שלם הוא תושב קיבוץ מבוא-חמה, ממקימי הקיבוץ ומראשוני המתיישבים שהגיעו ב-1968 להתגורר במבני הרכבת באל-חמה.

תוכן השיחה: אמיתי אישר שאכן ראשוני המתיישבים התגוררו בשלושת המבנים ההיסטוריים של תחנת הרכבת באל-חמה (חמת-גדר): מבנה תחנת הרכבת, מבנה מגורי עובדי הרכבת והמבנה הנוסף מצפון למבנה תחנת הרכבת.

ניכר היה שעד לכיבוש המקום ע"י צה"ל ב-1967 שימש מגורי עובדי הרכבת כמבנה מגורים. אמיתי שיער כי המבנה שימש לאחד מבעלי האדמות מאחר וזהו מבנה אבן בניגוד למבני המגורים של הכפריים שהיו עשויים בוץ וטיט.

ראשוני המתיישבים התגוררו במקום לתקופה קצרה. הם התגוררו במבנה, ובאחד החדרים הייתה המזכירות. בהמשך עברו המתיישבים צפונה לשוב הקבע של מבוא-חמה ובמקום נותרו שטחי החקלאות שלהם ומאוחר יותר המדגה.