

מתוך "טבע וארץ", י"ט/4, מאי-יוני 1977

התחבורה בבקעת בית-כרם במאה ה־20

— מאת עמיהוד ישראל —

בחוברת הקודמת של "טבע וארץ" הופיעה רשימתו של ד"ר עמיהוד ישראלי על בקעת בית-כרם, כאיזור ששימש מאז תחילת ההיסטוריה לציר תחבורה רוחבי בארץ-ישראל. מפאת אורך הרשימה, לא הופיע הפרק האחרון שלה: דרכי התחבורה בבקעה במאה ה־20. אנו מביאים כאן את הפרק הזה.

נתיב הרוחב של בקעת בית-כרם מופיע במקורות ובמפות של תחילת המאה ה־20 כמסלול עביר על ציר מזרח-מערב. לפי מפות PEF (גליון I, הדפסת נובמבר 1917; גליון III, הדפסת מאי 1917; גליון VI, הדפסת נובמבר 1971 ועידכון

דרכים לספטמבר 1918) — עוברת הדרך הרוחבית ממגיד אל-כרום לנחף, עין אל-ע'גם (ע"י סאג'ור), עין א-סראר, רמה, ח'רבת טחונה, כפר ענאן ופראדייה. הציר נמשך צפונה לסמוע'יה, עין-זיתון וצפת, בעוד שההמשך המזרחי לעבר גייב-יוסף מופיע רק כשביל. הקטע מנחף לרמה, שעודכן לשנת 1918, מסומן כעביר לעגלות תות-חם. שאר הקטעים מופיעים בקטגוריה של שביל רחב.

תנועת עגלות

מפה בריטית אחרת¹, במהדורת אפריל 1918, מסמנת את הדרך במלואה כדלקמן: עכו, תל א-תג'טור (ח'רבת טורית), היא מצד דה-טרוייה

ולדה (1860), המציינת עדיין את ציר כפר חנני-יה—ג'יב-יוסף כדרך שיירות ראשית.

עדויות בכתב על נתיב הבקעה קיימות אצל בן-צבי (1910)³, המציין בין השאר את מציאותה של משפחה יהודית במג'ד אל-כרום, וכן בספרו של בייקר⁴, המדגיש כי הדרך עבירה לעגלות בקיץ והיא חולפת מברווה למג'ד אל-כרום, לרמה ומירון.

חיפה—עכו לא עביר

במדריך רשמי למחצה משנת 1922⁵, המסווג את דרכי א"י לארבע קטגוריות (כאשר השתיים האחרונות מציינות עבירות-חורפית), לא מופיעה כלל דרך בבקעת בית-כרם, בעוד שהנתיב חיפה—עכו מסווג כדרך סוג ג', היינו בלתי-עביר בחורף.

במדריך קוק (1929) נקבע, כי "לאחרונה נסללה דרך בין צפת לעכו ומשך הנסיעה — שעתיים"⁶. התוואי עבר במירון, כפר-ענאן ור-מה ("שהוא המרכז העשיר והגדול ביותר של זיתים בא"י"), ולהלן נחף (NUHF), ברווה ועכו.

בתוכניות פיתוח כבישים משנת 1928 נקבע⁷, כי דרך עכו—צפת עבירה כל ימות השנה, בעוד שהדרך שפרעם—נצרת ראויה לשימוש עונתי בלבד. כביש האספלט הראשון בא"י נסלל, כידוע, בשנת 1925 בקטע שבין יפו לרמלה, ואילו הקטע עכו—צפת זופת באספלט רק בשנת 1930 עקב סיבות הכרוכות ב"בטחון הציבור"⁸. כביש עכו—חיפה נסלל בשנת 1932, ואילו נמל חיפה נפתח באוקטובר 1933. משנה זו ואילך נוספו גם סיבות כלכליות לתנועה הרוחבית על כביש בקעת בית-כרם.

ה ע ר ו ת

1. SVY. of Egypt (1915) Syria, Haifa. April 1918, 1:250,000.
2. PALÄSTINA, April 1918, 1:250,000.
3. בן-צבי — מסעות בשבילי הארץ, ע' 79.
4. BAEDER — PALESTINE, p. 235.
5. LUKE — HANDBOOK, pp. 119—120.
6. ELSTON — The Traveller's Handbook, pp. 264—65.
7. P.W.D. — Report 1928, Appx. 10, 11—16.
8. רייכמן — התפתחות מערכת התחבורה, 1920—1947, ע' 4.

מתקופת נפוליאון). מכאן — תוך חציית ואדי וואזייה מצפון לנחל חלזון — מגיעה הדרך לברווה (ע"י אחיהוד), ולהלן למג'ד אל-כרום.

הדרך סומנה כראוייה לתנועת עגלות. הכניסה לבקעת בית-כרם מפאת מערב נעשתה על תוואי קרוב מאוד לכביש הנוכחי, ולא דרך קניון נחל שגור.

לעומת זאת, מסמנת מפה גרמנית² מאפריל 1918 את הנתיב בתוואי שונה במקצת ובחזקת דרך סוג ב', כדלקמן: עכו, ג'דידה, צומת ברווה, ואדי א-שאע'ור, מג'ד אל-כרום, נחף ורמה. כדרך שיירות ראשונה במעלה מוצג התוואי מעכו, לש-פרעם, לנצרת ולטבריה, כלומר הנתיב הרומי הע-תיק.

בעייתיות הגישה

הואיל ושתיהם המפות הללו הודפסו למטרות צב-איות, באותו קנה מידה, באותו חודש ובאותה שנה, אפשר להניח, כי בעוד שהנתיב בבקעה זהה, פחות או יותר, בשתייהן, הרי שהגישות מפ-את מערב. היו שונות; שהרי המפה הגרמנית סיווגה את הנתיב כדרך סוג ב', היינו שביל מור-חב, בעוד שהמפה הבריטית סיווגה את הנתיב כדרך עבירה לעגלות. עגלות לא יכלו לעבור בקניון נחל שגור (ואדי א-שאע'ור), ומכאן השוני בין שתי הגירסות. שוני זה בולט על רקע בעייתיות הגישה לבקעה מפאת מערב.

ניצול פרצות

עיון נוסף במפות מלמד על ריבוי השבילים המישניים בבקעה, בעיקר באגפה הצפונית. הש-בילים מנצלים את הפרצות והערוצים במתלול-צורים על מנת להעפיל מעלה, הן מרמה, הן מסאג'ור והן מדיר אל-אסד. צומת השבילים הראשי בבקעה ממוקם ברמה (6 כיוונים שונים), ולא בכפר-חנניה, או בפראדייה, או בתל באר-שבע הגלילית. יש בכך כדי ללמד על ירידת חשיבות השלווה המזרחית, שהוליכה מבקעת חנניה לג'יב-יוסף ולגשר בנות-יעקב.

בתחילת המאה ה-20 הועדף הציר הפונה ל-סמוע'ייה, עין-זיתון וצפת, שכן מצפת ירדה כבר דרך כבושה לעבר ראש-פינה וגשר בנות יעקב. הטיית הציר הראשי לעבר צפת בולטת במיוחד על רקע המפות מהמאה ה-19, כגון מפת ואן-די