

סלילתו של כביש נהלל-גניגר בשנות ה-30 מרים אהרוני

בדיווח בעלון קבוצת השרון אודות רכישת אוטו משא ע"י קבוצות רמת-דוד וגבת במשותף – הוא "האוטו שלנו", שזכה לתהילת עולם הודות לשיר הילדים המתוק בן ארבע השורות של פניה – נמסר, בין היתר: "יש לקוות שהאוטו יהיה מוכן עם התחלת העבודה בכביש". הכביש שבו מדובר הוא הכביש בין גניגר לנהלל.

עוד לפני תחילתו של סיפור הכביש, יש להוסיף את הגילוי המפתיע של התחקיר, ששפך אור בהיר יותר על התקווה שהאוטו יהיה מוכן עם התחלת העבודה. מסתבר, ש"האוטו שלנו" לא נרכש במקרה בסמיכות-זמן לסלילת הכביש, אלא נרכש בראש ובראשונה לשם ביצוע העבודה הזאת!

ביומן גבת מיום 31.7.1936 כותב חיים גבתי:

...העבודה תיעשה בתקופה שיש בה רווחה במשק בידי עבודה (במילים פשוטות: עודף כוח אדם, מ.א.), ואנו נוכל בטח להעמיד לרשות העבודה הזאת מספר אנשים. צריך כבר היום להתעניין בזה ולברר את הדברים. על אחת העבודות היה כבר השבוע דיון בוועדת המשק, ואת הדיון ימשיכו באסיפה הכללית הקרובה: עבודת ההובלה לכביש. הצעה העומדת לדיון על רכישת אוטו משא, באיזו צורה שלא יהיה, אם באופן משותף יחד עם המשקים השכנים או רק על חשבוננו, הצעה זו היא חשובה מאוד ורצינית מאוד וצריך לקבל אותה.

האוטו נרכש ע"י גבת, השרון ועיינות במשותף, ועבודתו הראשונה היתה בכביש, שעליו יסופר כאן בפירוט ובהרחבה.

פרולוג

נהלל עלתה להתיישבות בשנת 1921 וחבורה עם הקמתה לכביש נצרת-חיפה, שוותיקי קבוצת השרון היו שותפים בסלילת קטעים ממנו עוד בשנות ה-20. גניגר עלתה להתיישבות שנה לאחר מכן, בשנת 1922. בשנת 1930, בעקבות מאורעות תרפ"ט (1929), זכתה גניגר לחיבור סלול לכביש עפולה-נצרת (שגם בסלילת קטעים ממנו השתתפו חברים מקבוצת השרון, בשבתם כקבוצת עבודה בעפולה טרם העלייה להתיישבות). לא ממש ברור מדוע לא נסלל אז גם קטע הדרך שבין נהלל לגניגר, מה שהיה נותן מענה לארבעה יישובים שעלו להתיישבות ארבע שנים קודם לכן – שריד, גבת, קבוצת השרון ועיינות – ולו רק מאותם טעמי ביטחון.

במשך כ-10 שנים אחרי העלייה לקרקע נאלצו עדיין חברי ארבעת היישובים האלה לנסוע עד נהלל או עד גניגר בדרך עפר קשה ובעייתית, שבחורף נעלמה לא פעם בבוץ הטובעני של העמק ובקיץ העלתה ענני אבק. קשיי התנועה הפכו את המרחקים הקצרים לארוכים. כדי להבין את הקושי, די להתבונן בתמונות מראשית שנות ה-30 של הובלת ביצים וחלב לנהלל או לתחנת רכבת העמק בכפר ברוך בדרך ל"תנובה" בחיפה: בחורף העמיסו מדי יום את כדי החלב וארגזי הביצים על ה"מגרת" (כך קראו הוותיקים ל"מזחלת הבוץ" שהמציאו על בסיס מזחלת השלג של ארצות הולדתם) – הדרך היחידה לנוע על פני הבוץ. בקיץ העמיסו את הכדים והארגזים על עגלה רתומה לבהמות, ואם לא היתה עגלה פנויה – ישירות על גב הפרדות, כשהביצים ארוזות בזהירות בסלים גדולים.



ברוך השרוני נוהג ב'מגררת' (מזחלת הבוץ) של קבוצת השרון בחורף תר"ץ (1930).
על המגררת: כדי חלב וארגזי ביצים, המיועדים ל'תנובה' בחיפה



ברוך השרוני (מימין) ויצחק בן-ישראל (משמאל) מובילים על גב פרדות כדי חלב וסלי ביצים מקבוצת השרון לנהלל,
ראשית האביב תרפ"ט (1929)

פרק ראשון: תקועים

בעיתון "דבר" מיום 27.4.1930 מדווח "כתבנו בעמק":

...מורגש מחסור בכביש שיחבר את הנקודות לנהלל. משם מביאים צורכי אוכל מהמחסן, שם גם טחנת הקמח, אוטו החלב של נהלל משמש גם הוא את כל הסביבה הזקוקה בהובלה לחיפה. בימי החורף קשה מאוד החיבור עם נהלל...

השנים עוברות, ועניין הכביש עדיין תקוע.

שנתיים וחצי מאוחר יותר, ביום 10.9.1932, מספר כתב "דבר" בעמק על המו"מ שנתקע בעניין חיבור הקבוצות, לכל הפחות בין רמת דוד לנהלל:

...ככל המקומות הסמוכים סובלת גם קבוצת השרון מניתוק החיבורים המרכזיים הקרובים במשך חודשי החורף, בשעה שהדרך לנהלל משתבשת על ידי הגשמים. בזמן האחרון היה משא ומתן בדבר סלילת כביש מנהלל לרמת דוד באורך קילומטר וחצי, אך לפי שעה לא בא העניין לידי גמר.

*

עוד שנה עוברת בלי מעש, אבל משהו בכל זאת מתחיל לכאורה לזוז:

"דבר", 13.11.1933

כביש גניגר-נהלל: סו"ס הושג הסכם בין הממשלה ובין משקי גוש נהלל על סכומי השתתפות בהוצאות סלילת כביש גניגר-נהלל. 20 אחוז מההוצאות נוטלים עליהם המשקים, 50 אחוז נותנת הממשלה. יתר 30 אחוז נותנת הממשלה למשקים בתורת הלוואה.

לקרוא ולא להאמין!

ארבעת היישובים הסכימו, איפוא, לקבל על עצמם עול כספי עצום, ובלבד שיהיה להם כביש. אף-על-פי-כן, לא חלה התקדמות בעבודה עצמה. ברשימה ב"דבר" מיום 14.1.1935, תחת הכותרת: "היסולל סוף סוף כביש נהלל-גניגר", משמיע חיים גבתי בחריפות ובמרירות את זעקת היישובים. בסופה של רשימה זאת הוא מפנה כלפי הממשלה האשמה חמורה ומזעזעת: המחדל בסלילת הכביש גבה חיי אדם!

מכל המשקים שבעמק נשארו רק ארבע הקבוצות אשר בגוש הקישון – שריד, גבת, עיינות והשרון – ללא חיבור וקשר בימי הגשמים עם העולם החיצוני. המשקים מרוחקים 3-4 קילומטר מתחנת הרכבת ומכביש חיפה-נצרת. עם הגשם הראשון נהפכת אדמת החמר הכבדה לביצה עמוקה שאין לעבור אותה. ברוב ימי הגשמים מנותקים המשקים האלה ללא כל אפשרות להמציא את תוצרתם העירה ולהביא מהעיר את החומרים וצורכי האספקה הדרושים להם.

אמצעי החיבור היחידי הוא הכרכרה הרתומה ל-4 פרדות והשוקעת בבוץ עד למעלה מצירי הגלגלים, עד שלפעמים קרובות היא נשארת תקועה בבוץ ללא כל אפשרות להוציאה. ויש הרבה ימים שאין אפשרות אחרת להוביל את החלב לכביש, אלא ברכיבה. אין לתאר כלל את הסבל וההפסדים הנגרמים שנה-שנה למשקים: אין מספיקים להוביל את התוצרת בזמן, חלק ממנה מתקלקל והולך לאיבוד. יש והכרכרה מתהפכת בוואדי וארגזי הביצים אשר בתוכה מתנפצים לרסיסים.

[...] השנה הגיעה הרעה למרום קיצה. גשמי הברכה הפכו למשקים לקללה: עם גשמי הזעף שירדו בדצמבר נותק כליל הקשר בין המשקים לבין עצמם ובינם לכביש. הבוץ העמוק העמיד את הדרך בחזקת סכנה לעוברים ושבים אפילו ברכיבה. ויקר, יקר עד מאוד, המחיר ששילמנו השנה בעד ההזנחה של הממשלה במילוי חובתה לגבי המשקים החקלאיים. לפני כמה ימים מת בקבוצת שריד ילד בן 8 חודשים. הרופא מנהלל שהובלה לשם הגיע לשריד אחרי רכיבה ממושכת בבוץ רק כעבור שעה וחצי. הוא קבע, שלו היה מקדים לבוא שעה אחת, הוא היה מצליח להציל את הילד.

ואחרון-אחרון: חברנו הרשל פינסקי, שטבע בוואדי בדרכו מכביש חיפה-נצרת לגבת. בקושי רב הגיע בדרך המשובשת, בבוץ עד הברכיים, עד הוואדי, וכאן נסחף בגלי השיטפון שהציפו את הוואדי. [...] אולי עכשיו, לפחות, אחרי האסונות הקשים שקרו למשקים, יתעוררו מוסדותינו להמריץ במוסדות הממשלה שייענו לזעקת המשקים ויסללו סו"ס את כביש נהלל-גניגר.

סופר "דבר" בעמק מצטרף לתיאורים קשים בדיווחו בעיתון מיום 11.2.1935 :
...מהקבוצות מובילים לנהל את החלב ואת יתר התוצרת באמצעים פרימיטיביים:
ברכיבה, במגררות וכד'... בימות הגשמים, מחמת העדר כביש בין נהלל לגניגר, הופכים
היישובים שבדרך לאיים מנותקים מהעולם כולו בימי מצור. על ידי ההבלטה המיוחדת
שקיבלה שאלת הכביש בעונת השטפונות של השתא, וע"י הקורבן בנפש שהקריבו
הקבוצות על מזבח זה של שיבושי-דרכים, מקווים אנשי המקום ששאלת הכביש תיפתר
סוף-סוף לחיוב. אין אפשרות להמשיך עוד שנה בצורה שכזו!

*

כמה חודשים לאחר מכן, בעיתון מיום **18.6.1935**, מעדכן **כתב "דבר"** את הקוראים ומוסיף
תיאורית קונספירציה מעניינת כהסבר אפשרי לעיכוב:

...נדמה היה בחורף שעבר, כשכל היישוב היהודי נזדעזע לשמע האסון הטרגי שקרה עם
הרשל פינסקי, אחד מטובי בניה של גבת, לרגל שיבושי הדרכים, שוודאי תשים הממשלה
אוזן לזעקת יישובי היהודים בגוש נהלל ותיגש לסלול את הדרך מגניגר עד נהלל. הוגש גם
תזכיר משותף לנציב העליון בענייני הכביש. תשובה טרם נתקבלה. יש התולים זאת
בקנאה מצד פקידי הממשלה לכביש נצרת, שמא תעבור התנועה לחיפה דרך העמק
ותעזוב את דרך ההרים. בינתיים עובר שוב הקיץ, אין כלל הכנות לסלילת הכביש, מרץ
יהודי שוב יבזבז לבטלה, זעקת דמי האח שנספה בלא-עת לא תמצא הד לה ובמשרדי
הממשלה שקט ושלווה. תזכיר בא ותזכיר הולך, ואוזן הממשלה אטומה. ע ד מ ת י ?

*

קרוב לחצי שנה אחרי הגשת התזכיר לנציב העליון בנושא הכביש, התקבלה ביישובי גוש קישון
התשובה, שעליה היה חתום מושל נפת נצרת **ודיע עיסאווי** :

משרדי המחוז בנצרת

15 ביולי 1935

לכבוד הוועדים: נהלל, קבוצת השרון, קבוצת עיינות, קבוצת גבת, קיבוץ שריד, קבוצת גניגר

בקשר עם הבקשה מיום 10.2.1935 אשר היגשתם להוד מעלתו הנציב העליון בעניין סלילת כביש בין
גניגר לנהלל נצטויתי להודיעכם, כי הממשלה דנה באהדה בדברכם, אבל מסיבת הדרישות המרובות
כעת מכספי הציבור לצורך סלילת דרכים, שחשיבותן קודמת, מצטערים, כי אין תקווה שבקרוב אפשר
יהיה למלאות את בקשתכם.

חתום: מושל נפת נצרת

"ובכן, הממשלה דנה באהדה", מגיב **חיים גבתי** בסרקזם מר וזועם ברשימתו הבאה, "**קיר אטום**",
שנדפסה ב"**דבר**" ביום **19.8.1935**.

אנו חייבים להאמין בכך, אף על פי שאהדתה היתרה לעניין זה הביאה אותה לידי אמירה
ש'אין תקווה' שבקרוב אפשר יהיה למלא את בקשתנו, כי התקציב הממשלתי עמוס
דרישות לצורך סלילת כבישים. אהה, מה מסכן התקציב, שבמשך השנה האחרונה, אפריל
1934 עד מאי 1935, עלו הכנסותיו על המשוער רק ב-2 מיליון לא", ומה מסכנה
הממשלה, שיש בה רווח נוסף נקי בסכום של 2¼ מיליון לא", שאין בכוחה לעמוד בפני
ההוצאות לסלילת דרכים ליישובים המנותקים במשך חודשים רבים בשנה מכל העולם.
ארבעה משקים, שיישובם מגיע כיום ל-700 נפש, משוועים זה שנים באוזני הממשלה,
מבקשים את עזרתה בסלילת הכביש ואינם נענים.

בחיפושו אחר הסבר הגיוני לעיכוב, מצטרף **חיים** לכתב "**דבר**" בדבריו דלעיל:

נוכח יחס ההתנכרות הזה לדרישותינו ותביעותינו, לא יפלא כי מתגברת האמונה
באמיתות השמועה כי יש ויש המעוניין להכשיל במזיד ובכוונה את מאמצי המשקים
בעניין הכביש, שיש החושש שמא עלולה סלילת כביש גניגר-נהלל לגרום הפסד-מה
לנצרת, שיש יד המעוניינת, בשל חשש של הפסד מדומה, להקריב ענייניהם וגורלם של
המשקים העברים, ושהיד הזאת מכשילה כל הצעה הבאה מצד המשקים לשלטונות, כל
פנייה ובקשה שלהם. ואם יש חתירה כזו, הרי נשאה עתה פרי. תשובת הממשלה הפעם
ברורה מאוד ואינה נשמעת לשתי פנים: "אין תקווה שבקרוב יהיה אפשר למלאות את
בקשתכם". כלומר, אל תשלו את עצמכם: את הכביש שלכם לא נסלול.

בסוף דבריו תובע **חיים** את מוסדות היישוב היהודי להתערב למען סלילת הכביש ו"להבקיע את
הקיר האטום הזה של אדישות והתנכרות": "יתאזרו נא המוסדות ויעשו חובתם!"

*

שנה נוספת תעבור עד שהעניינים יתחילו לזוז וסלילת הכביש תצא לדרך. בסופו של דבר, נראה שפרוץ המאורעות באפריל 1936 נתן לכך את הדחיפה הממשית העיקרית, ולא מאבק היישובים.

במדור **"דבר היום"** (מאמר המערכת) ב**"דבר"** מיום **15.7.1936** מתוארת המציאות הביטחונית הקשה ביישובים ובדרכים, המחייבת פעולה מיידית. בין היתר נכתב שם: האומנם תיטול עליה הממשלה את האחריות לכך, שבחורף יוסיף גוש נהלל להיות מנותק מכביש חיפה-נצרת וגוש חרוד מעפולה, בלא קשר בין משק למשנהו? מאורעות 1936 – על ניפוץ גשרים, עקירת פסי מסילות הברזל, התנקשויות ברכבת – דומה שהבהירו במידה מספקת את ערך הכבישים ליישוב ולכוחות הביטחון כאחד. בהוצאות אלו אסור לה לממשלה לקצץ. אדרבא, מן הראוי היה שתיתן פקודה להתחיל בסלילת הכבישים מייד ובקצב מהיר. מאות פועלים עברים מוכנים לעבודה זו מייד. והן היו ימים – ימי מרד הדרוזים והחמרת המצב בסוריה – שנסללו כבישים בארץ במשך שבועות ולא במשך חודשים...

פרק שני: כמעט סוללים

באמצעות עלוני קבוצת השרון השמורים בארכיון יפעת ויומני גבת, השמורים כמוכן בארכיון גבת, ניתן לעקוב אחרי סלילת הכביש שנמשכה למעלה משנה, למרות שאורכו הוא 8.5 קילומטר בלבד. אלה השמים לב לפרטים הקטנים, בוודאי יבחינו בהבדלי הניסוח הדקים כמעט בכל דבר ועניין בין גבת לקבוצת השרון. כך, למשל, קוראים בגבת ליישובים השותפים לעניין בשם **"משקים"**, ואילו בקבוצת השרון הם נקראים **"קבוצות"**; בגבת מכנסים את החברים ל**"אסיפה"** ובקבוצת השרון – ל**"שיחת חברים"**; כל זה מדווח ב**"עלון"** של קבוצת השרון, וב**"יומן"** של גבת; בקבוצת השרון התאריך הכללי טפל לתאריך העברי ובגבת להיפך, ועוד כהנה וכהנה...

א. הסכמות

יומן גבת, 18.9.35, כ"א תשרי תרצ"ו

ביום ד' ביקר כאן מושל נפת נצרת ודיע עיסאווי. התקיימה כאן ישיבה איתו יחד עם באי כוח משקי רמת דוד ושריד בשאלת הכביש. הוא מסר שאחד המכשולים המעכבים את הוצאת הכביש לפועל הוא שאין המחלקה לעבודות ציבוריות מסכימה לקבל חלק מהשתתפותנו בהוצאות סלילת הכביש בעבודה (20%), כפי שהצענו בזמנו. הוא הציע לנו שנסכים להשתתף בכל הסכום בכסף (50% מהוצאות הכביש) שנשלם לממשלה במשך 10 שנים בריבית של 3%. הבענו את הסכמתנו לכך והוא הבטיח להמשיך תיכף לטפל בעניין.

היה גם בירור אתו בשאלת הגשרים על הוואדיות. לפי הצעת המהנדס הממשלתי יעלו הגשרים כ-200 לא". הודענו שאנחנו מוכנים להשתתף רק בגשרים קבועים שייעשו בדרך שבה יעבור הכביש, אולם על גשרים זמניים, לפי הצעת המהנדס, אנו מוכנים לוותר.

יומן גבת, 20.12.35, כ"ד כסלו תרצ"ו

בין כל המשקים בסביבה, לרבות נהלל, הושג הסכם שהתקציב שהוקצב בממשלה להתחלת סלילת הכביש גניגר-נהלל יוצא קודם כל לבניין הכביש מנהלל בכיוון לשריד.

*

כאשר נגמרו הדיונים האינסופיים, והעבודה עמדה לצאת סוף-סוף לדרך, סיכם **חיים גבתי** את המאבק בדברים נוקבים, המבהירים כי אלמלא מאורעות תרצ"ו, אפשר שהמאבק על סלילת הכביש לא היה נגמר אז. הגילוי שלא סבלם ומצוקתם של היישובים ולא תחנוניהם במשך שנים הזיז את העניינים, כי אם אינטרס של גורמים אחרים הוא גילוי מכאיב, שקשה להודות בו ובלתי אפשרי לקבל אותו. עם כל זאת, נראה שהניתוח נטול האשליות של **חיים** הוא נכון:

יומן גבת, 31.7.36, י"ב אב תרצ"ו

פרשת הכביש הארוכה הולכת ומסתיימת סוף סוף. המשא ומתן הארוך והמייגע במשך שנים, התביעות והזעקות של המשקים על אי צדק שנעשה להם, על הקיפוח הגדול שקופחו משקי הסביבה, שהופקרו במשך שנים רבות ללא דרך וללא חיבור במשך חודשי החורף הקשים – כל זה נשאר ללא תוצאות במשך שנים. צריך היה שיבואו מאורעות הדמים בארץ בשביל להבליט ולהוכיח גם לממשלה וגם למוסדותינו-אנו מה רב ערכו וחינויותו של הכביש הקצר שיחבר את נהלל עם גניגר, לא רק בשביל משקי הסביבה

הזאת, בשביל שמירת הביטחון במשקים האלה, כי אם גם מבחינה יישובית כללית, מבחינתה שמירה על דרכי החיבור בין כל חלקי הארץ: בין חיפה לתל-אביב וירושלים וגם בין חיפה לטבריה. סוף סוף הודתה הממשלה בהכרח שישנו בסלילת הכביש הזה מייד, בלי דיחוי, עוד לפני עונת הגשמים המתקרבת, כי כביש זה נחוץ עכשיו גם לה, לממשלה, למשטרה, לצבא, כביש בטוח העובר דרך יישובים עבריים, כביש שבו לא צפויה להם סכנה של התנפלות ויריות מן המארב.

ב. תוואי הכביש

יומן גבת, 2.1.36, ח' טבת תרצ"ו


אחרי שסומן כבר קו הכביש בינינו ובין רמת דוד, תוך הסכם איתנו, הציע המהנדס המחוזי לשנות את הקו ולהעביר אותו מצד צפון של הנקודה. הנימוק הוא שהקו החדש הזה הוא יותר ישר, יש בו פחות סיבובים ופחות עליות וירידות ומפני זה הוא גם יעלה יותר בזול.

הצעה זו לא יכולה בשום אופן להתקבל על ידינו, מתוך כמה וכמה נימוקים משקיים וטעמי ביטחון. באנו בדברים עם המהנדס המחוזי, מר שטרן, והסברנו לו את סיבת התנגדותנו לקו זה. ביום רביעי ביקר כאן באופן מיוחד לשם בירור השאלה הזאת על המקום, ואחרי סיור ממושך של הסביבה ומו"מ ארוך הוא הסכים סוף סוף להצעתנו להעביר את הכביש דרומה מגבת, בתנאי שנסכים לקרב בכמה מטרים את הכביש לחצר. לפי זה נצטרך לפרק כמה פינות בולטות של הגדר, וגם לעקור מספר עצים מהחורשה שעל יד בית הילדים. מתוך חוסר ברירה הסכמנו להצעה זאת.

יומן גבת, 21.1.36, ז' שבט תרצ"ו

הכנת תוכנית הכביש נתקלה שוב בעיכוב חדש. מושב נהלל מתנגד בכל תוקף שהכביש יעבור בתוך המושב. היו שם כמה אסיפות כלליות בווערות שדנו בשאלה זו ולבסוף נדחו כל ההצעות שהוצעו לנהלל בקשר עם העברת הכביש בתוך המושב והוחלט שם לדרוש מהממשלה להעביר את הכביש מחוץ לנהלל וגם מחוץ לאדמת נהלל. זה מעמיד את הקבוצות במצב קשה כי זה משנה את כל כיוון הכביש ומכביד מאוד על הקשר עם המושב, שבו מרוכזים כמה וכמה מוסדות חשובים שיש לנו איתם מגע יום-יומי: הדואר, המרפאה וכו'. העניין הזה יעבור כנראה לבירור במוסדות הלאומיים ומוסדות ההסתדרות. בינתיים זה מעכב את העבודה.

בקשר עם עצם בניין הכביש הוזמנו השבוע באי כוח המשקים בסביבה לישיבה עם הרצפלד. בישיבה הוצעה הצעה שבקשר עם מצב העבודה בארץ תשתתף 'קרן חוסר העבודה' במחצית הסכום על הוצאות הכביש שאותו צריכים להכניס המשקים לפי ההסכם עם הממשלה במשך 10 שנים. לדעת הרצפלד תהיה אפשרות להחיש את ההוצאה לפועל של הכביש באם 'קרן חוסר העבודה' תכניס את הכסף הזה מייד, והמשקים ישלמו את החוב לא לממשלה כי אם לקרן. באי כוח המשקים הסכימו בפרניציפ להצעה זאת והעניין עומד לדיון.

	<p>מושגים ואישים: קרן חוסר העבודה קרן של ההסתדרות, שדאגה לעבודה למובטלים בתקופת המשבר הכלכלי הגדול בשנות ה-30. הקרן נסמכה על דברי דוד בן-גוריון: "אנו ערבים איש לאחיו, והיום ערב למחרתו". וראו בכרזה משמאל, בעיצובו של רודי דויטש: המוני פועלים עם כלי עבודה מקיפים את הפטיש האדום – סמל ההסתדרות – שעליו הכיתוב "קרן חוסר עבודה", ומושיטים ידם אל המובטל הצועד לעברם.</p>
---	--

כלי עבודה מקיפים את הפטיש האדום – סמל ההסתדרות – שעליו הכיתוב "קרן חוסר עבודה", ומושיטים ידם אל המובטל הצועד לעברם.

בצד שמאל כתוב: "יד למזכיק! נלכד רבבות לשרשרת מגן".
הרצפלד (אברהם): איש העלייה השנייה, מיוזמי הקמת ההסתדרות ומנהל המרכז החקלאי, ידיד אמת להתיישבות העובדת.

יומן גבת, 7.2.36, י"ד שבט תרצ"ו

עוד לא נגמרה השאלה על תוכנית הכביש וכיוונו. מושב נהלל מסרב לקבל אף אחת משלוש ההצעות שהוצעו לו על ידי הממשלה. לפי דברי מר שטרן, נמצאת החלטה הסופית בידי מושל המחוז, מר בלקבורן.

התעוררה עכשיו שאלה על כיוון הכביש מצד אנשים נוספים. לדעת אנשים יודעי דבר שהתייעצנו איתם, אסור להסכים שהכביש הזה, שכפי הנראה יהפוך במשך הזמן לאחד הכבישים המרכזיים בארץ, יעבור כל כך קרוב לחצר ויסקן את מצב הביטחון בגבת. מתנהל עכשיו משא ומתן עם המהנדסים של הממשלה על שינוי בתוכנית הכביש. השאלה היא קשה מאוד ונצטרך כנראה מחר בערב לדון בזה באסיפה הכללית ולקבל החלטה סופית בשאלה זאת. ההצעות שישנן הן שתיים:

א. שהכביש יעבור דרומה מהחצר, אולם במרחק קצת יותר גדול מהגדר, באותו הקו שסומן לראשונה על ידי המהנדס.

ב. להעביר את הכביש צפונה מהנקודה.

כל הצעה – יתרונותיה וליקוייה בצידה.

להצעה הראשונה יש גם התנגדות חריפה מאוד מצד המהנדס המודד את הכביש.

יומן גבת, 28.2.36, ה' אדר תרצ"ו

לפני כמה ימים נגמר כבר סידור התוכנית של הכביש מנהלל עד גניגר. אורך כל הכביש 8.4 ק"מ. לפי התוכנית יעבור הכביש מאחורי המגרשים של נהלל ויתחבר לכביש הפנימי של נהלל אחרי הכרם של בית הספר.

יומן גבת, 27.3.36, ד' ניסן תרצ"ו

השבוע חל שוב פעם שינוי בתוכנית הכביש. קשה כבר למנות מספר לוריאנטים השונים שהוצעו על כיוון הכביש. צריך לקוות שהוריאנט שהוצע לפנינו הפעם, ושאונו הסכמנו לקבל אותו, יהיה כבר הוריאנט האחרון.

המהנדס הממשלתי הציע לשנות את כיוון הכביש בין הוואדי והזיתים כדי להימנע מעלייה חזקה במדרון ההוא. אחרי ברור על המקום הוסכם בינינו להעביר את הכביש בקו ישר מהנקודה שמול בריכת רמת דוד עד פינת שדרת הברושים הנמצאת מערבה מהחצר.

הכביש יעבור במרחק של 10-15 מטר מהשדרה. משם יפנה הכביש בקו ישר לכרם הזיתים, לנקודה שסומנה כבר מזמן. הכביש אומנם מתקרב על ידי זה יותר לחצר, אולם היתרונות שבהצעה זו הם:

א. הכביש לא יחצה באלכסון את שטח ההשקאה שלנו, ולא יפגע לגמרי בשטח הגן.

ב. חלק גדול ממנו יעבור בשטח של סלעים, שאינם ניתנים בין כך לעיבוד.

הכיוון הזה של הכביש יקל גם על סידור החיבור הפנימי לחצר.

מייד אחרי שנקבע הכיוון הזה הוחל בעבודת בניין הגשר על הוואדי.

יומן גבת, 16.6.36, כ"ט סיון תרצ"ו

ביום ד' התקיימה ישיבה של באי כוח המשקים עם המהנדס המחוזי מר שטרן בעניין הכביש. הממשלה הציעה להכניס תיקונים בקו הכביש שסומן בין נהלל ורמת דוד. בישיבה ביררו את ההצעה הזאת, והיות שהיא נוגעת באופן מיוחד לבית הספר החקלאי בנהלל, הוחלט למסור את ההכרעה בשאלה זו לחנה מייזל. לפי דברי שטרן, אין החלטה זאת או אחרת בשאלה זאת עלולה לדחות את התחלת העבודה.

*

מהדיווחים על תוואי הכביש ביומן גבת עולה, כי אנשי גבת רצו שהכביש יעבור מדרום ליישובם. כדי להבין זאת צריך לזכור שגבת תוכננה ע"י ריכרד קאופמן עם הפנים דרומה, והשער הראשי היה מדרום. היה ברור מאליה שהכביש צריך לעבור מצד השער הראשי ולא בסמיכות לאחורי הנקודה. המהנדס המחוזי, מר שטרן, סימן את הכביש בין גבת לרמת דוד מצפון לגבת, משיקולים הנדסיים ושיקולי עלות. תחת הלחץ הרב שהופעל עליו, נתן המהנדס הסכמה להעברת הכביש מדרום לגבת, אך לא בתוואי שאנשי גבת רצו, כי אם קרוב יותר ליישוב.

הצעה זאת חייבה המשך תוואי הכביש מדרום וכניסה לתוך שטח נהלל. אנשי נהלל דחו תוכנית זו מכל וכל. מסתבר, שהם הרחיקו ראות הרבה יותר מאנשי גבת, והבינו שחיי המושב עלולים להשתבש כליל אם הכביש יחצה אותו. התנגדותם העזה חייבה לסלול את הכביש בכל זאת מצפון לגבת – מה ששינה את כיוון היישוב כלפי צפון.

בדיעבד ברור, שההחלטה שהתקבלה, בניגוד לרצון גבת, היתה הנכונה.

פרק שלישי: תקציב

כזכור, קיבלו על עצמם ארבעת הקיבוצים שבין נהלל לגניגר בלית ברירה לממן חלק נכבד מעלות סלילת הכביש. דיווחים ראשונים על גובה התקציב הנדרש מופיעים רק כמה חודשים לפני תחילת ביצוע העבודה, והמספרים מטילים אימה.

יומן גבת, 7.2.36, י"ד שבט תרצ"ו

השבוע היתה פגישה בין באי כוח הקבוצות והמהנדס המחוזי מר שטרן בעניין הכביש. בשיחה התברר שהממשלה הכניסה לתקציב השנה החדשה, המתחילה ב-1 באפריל, סכום של 3000 לא"י לבניין הכביש הזה ו-1500 לא"י בתור הלוואה למשקים להשתתפותם בבניין כביש.

שלטונות המחוז, יחד עם מר שטרן, עושים פעולה במוסדות הממשלה המרכזיים להבטיח שם את השלמת הכביש כולו. הממשלה עוד לא החליטה מה לעשות השנה בסכום כסף זה. מתוך הברור שהיה עם מר שטרן הגיעו לידי מסקנה שרצוי להשתמש בכסף זה בשביל לסלול את הסולינג (תשתית הכביש) מנהלל עד שריד, בכדי שהמשקים יוכלו כבר בשנה הבאה להשתמש בכביש. אם יחסר סכום לא גדול בשביל להוציא את התוכנית הזאת לפועל, מקווה מר שטרן שתהיה אפשרות לקבל מהממשלה הקצבה נוספת.

יומן גבת, 28.2.36, ה' אדר תרצ"ו

בוועדת המשק נמסר דין וחשבון על ישיבת באי כוח המשקים עם יוסף כרמל, שמונה על ידי ההסתדרות לרכז את החומר על עבודות הכבישים במשקים בקשר עם המלחמה בחוסר העבודה. דנו על שתי שאלות:

א. במקרה אם הסכום שהממשלה הקציבה לכביש לא יספיק בשביל להשלים אותו עד שריד, היסכימו המשקים לקבל את הסכום שיחסר בתור הלוואה מקרן חוסר העבודה ולגמור בעצמם את סלילתו.

ב. אם המשקים מוכנים לקבל על עצמם את תשלום הפרש בשכר העבודה בין עבודה עברית ועבודה ערבית.

בישיבת באי כוח המשקים נשמעו כמה דעות בשאלות אלו והוחלט להעביר אותן לדיון במקומות. בישיבת ועדת המשק הובעה דעה שאנו נוכל להסכים לקבל רק חצי מהסכום שיחסר להשלמת הכביש בתור הלוואה, כי את החצי השני צריכה לתת הממשלה ואנו לא נוכל לקבל על עצמנו את סלילת החלק הזה של הכביש ב-100%. גם ביחס להפרש בין עבודה עברית וערבית, המגיע לסכומים גדולים, הובעה דעה שאנו נקבל על עצמנו את ההפרש רק של 50% מהעבודה, ז"א, של חלקנו שאנו משתתפים בו בהוצאות הכביש.

כל השאלה תעמוד עוד לדיון באסיפה.

עכשיו מכינים את תקציב הכביש ובעוד כמה ימים אפשר יהיה לקבוע את היקף העבודה שאפשר יהיה להוציא לפועל בסכום שהוקצב על ידי הממשלה.

יומן גבת, 16.6.36, כ"ט סיון תרצ"ו

עיקוב רציני ישנו בהחלטת הממשלה, שאינה מסכימה לסלול את הכביש ברוחב של 3 מטר לפי הצעת שטרן, בכדי שאפשר יהיה לסלול עד שריד. הממשלה דורשת לעשות את כל המסלול ברוחב של 5 מטר. באופן כזה תצטרך עלות סלילת הכביש מכביש נהלל עד שריד לא פחות מאשר 5000 לא"י, ז"א, יחסר סכום של 2000 לא"י. הודענו לשטרן שאנו עומדים על הצעתנו לסלול את הכביש עד שריד, ואנו נעשה פעולה לקבל הקצבה נוספת מהממשלה בשביל זה. בהתייעצות שהיתה לבאי כוח המשקים אחרי נסיעתו של שטרן הוחלט שבתחילת השבוע הבא ייצא צבי בן-שחר לתל-אביב וירושלים בשביל לטפל בעניין הזה.

*

עם התקרב מועד הסלילה, מנסים היישובים להפחית את הסכומים הגבוהים העומדים לחול עליהם. באיחור הם מבינים שהדרישות שלהן הסכימו תחת איומים ועיכובים, ישעבדו אותם למשך שנים להחזרים שלא יוכלו לעמוד בהם. הם תובעים השתתפות גופים נוספים במעמסה הכספית וגם החזרת חלק מהתשלום ע"י שיתופם בעבודה.

יומן גבת, 17.7.36, כ"ז תמוז תרצ"ו

בישיבת חברי הוועד הלאומי ובאי כוח היישובים במחוז הצפון שהתקיימה השבוע בחיפה, היתה הזדמנות לב"כ משקי הסביבה הזאת להיפגש עם הח' שרתוק ולשוחח אתו שיחה קצרה בעניין סלילת הכביש גניגר-נהלל. לפי דבריו של שרתוק התקדם העניין הזה בזמן האחרון באופן ניכר. הכביש הזה הוכנס למקום השני ברשימת הכבישים הראשיים שהסוכנות הגישה לממשלה ותובעת ממנה להוציא את זה לפועל עד החורף. לדברי שרתוק, יש בממשלה יחס חיובי להצעה זאת ויש לקוות שהיא תוצא לפועל. ייתכן שאם הצעה זו תתקבל, יסולל הכביש על חשבון הממשלה והשתתפותנו-אנו תהיה יותר קטנה משחשבנו קודם.

יומן גבת, 31.7.36, י"ב אב תרצ"ו

חיים גבתי: בהחלטת הממשלה יש משום קיפוח קשה ועוול גדול למשקים. למרות שברור לכולם עכשיו כי כביש זה כביש ביטחון הוא, דורשת הממשלה מהמשקים השתתפות בסלילת הכביש בסכום של 5000 לא"י. מתוך אונס, בליט ברירה, אחרי שהתדפקנו במשך שנים על דלתות הממשלה ולא נענינו, הסכמנו בזמנו להשתתף בהוצאות סלילת הכביש. אולם כעת, לנוכח המצב הקיים בארץ, לנוכח הצורך הכללי שישנו לכולם – ליישוב ולממשלה גם יחד – בכביש זה, יש בדרישה זאת משום עוול גדול למשקים, הכורעים זה חודשים תחת העול הכבד של הוצאות נוספות, הוצאות השמירה וההגנה הנגרמות להם על ידי המצב הפרוע בארץ.

וייתכן שנעשתה שגיאה גסה מאוד על ידי מוסדותינו המוסמכים, שהיה זה צעד פזיז מצידם שהזדרזו והסכימו להצעת הממשלה מבלי להימלך במשקים, והעמידו אותנו על ידי כך במצב קשה מאוד. אין להעלות כלל וכלל על הדעת שיש ביכולתם של ארבעת המשקים הזקוקים באופן מיוחד לכביש הזה, לקבל עליהם את ההשתתפות בסכום שהממשלה דורשת. גם החצי מהסכום הזה, שהמשקים הסכימו לקבל על עצמם, הוא מעמסה כבדה מאוד, שתעיק במשך שנים על כל משק ומשק.

על המוסדות מוטל עכשיו לחפש את המקורות והדרכים איך להשלים את הסכום החסר. עליהם מוטל גם להעמיד בפני הממשלה את התביעה, שהועמדה פעם על ידינו והממשלה קיבלה אותה באופן פרינציפיוני, שסכום הכסף שהמשקים צריכים להשתתף בכביש יותן להם בהלוואה מאת הממשלה למספר שנים גדול ובריבית מינימלית. זה יכול להקל במידה רבה את העול הכבד שהמשקים נוטלים על עצמם.

עלון קבוצת השרון, י' אלול תרצ"ו (28.8.1936)

ב-14 לאבגוסט נתקיימה בעפולה פגישת ב"כ משקי גוש נהלל ועפולה בקשר עם השתתפות בסכום של 5000 לא"י שהוטלו על המשקים הנוגעים בדבר. מטעם המרכז החקלאי השתתף הח' הרצפלד. הוא מסר שלאחר משא ומתן ארוך עלה בידי המרכז להשיג הלוואה בסוכנות ע"ס 2500 לא"י לעשר שנים ב-4% ריבית, בתנאי שהסכום הנותן ישיג המרכז ממקום אחר. יש תקווה שגם 2511 לא"י הנותרים יושגו בתור הלוואה למשקים באותם תנאים. משקי גוש עפולה הביעו את נכונותם להשתתף ב-1000 לא"י מקסימום. סוכם שארבע הקבוצות – עיינות, השרון, גבת ושריד – צריכים להשתתף בסכום של 2000-2500 לא"י להובלת משא ונוסעים אשר ישתמשו בכביש הזה. בתוך אלה באה בחשבון גם עפולה.

פרק רביעי: מאבק על העבודה בכביש

משיצאה העבודה לדרך, החל מאבק הקבוצות לשותפות בפועל בעבודה החשובה. זאת היתה תקופה קשה של מחסור בעבודה ופרנסה ועל כל עבודה שניתן היה להרוויח בה כמה פרוטות ניטש מאבק. לחברי הקבוצות היה עניין במיוחד בעבודות היותר-מכניסות של הובלה, יישור וכד', ועליהן היה המאבק העיקרי. עבור הובלת האבן בכביש נרכש "האוטו שלנו", כנזכר לעיל. הן לגבת והן לקבוצת השרון חסר סקרייפר (מגרד לעבודות יישור עפר, מ.א.). גבת רכשה סקרייפר יד שנייה ואילו קבוצת השרון השיגה את הכלי הנדרש בשכירות מחולדה. כמו-כן דאגו בשני היישובים לפועלים היהודים, בעיקר מעפולה, והחברים והחברות השתתפו בפועל ממש גם בעבודות הידיים, שבהן התמחו עוד בשנות העשרים, עת היו שותפים בסלילת הכבישים הראשונים בעמק.

עלון קבוצת השרון, י' אלול תרצ"ו (28.8.1936)

עבודת היישור בכביש, שתיעשה ע"י טרקטורים (עבודה על 800 לא"י בערך), נמסרה ע"י מרכז העבודה לקואופרטיב הארצי 'חריש'. אנחנו, גבת ועיינות דרשנו את חלקנו בעבודה מ'חריש', אם כי אין אנו נמנים על חברי הקואופרטיב, בהתחשב בסכום הגדול שנשתתף בו בסלילת כביש זה. השבוע נתקיים בירור בעניין זה בינינו ובין 'חריש' בפני בא כוח הוועד הפועל, הח' מרמינסקי. נוסף לב"כ השתתף גם הח' דובדבני מטעם המרכז החקלאי, שטען לטובתנו.

ב"כ 'חריש' טען שמרכז העבודה יכול למסור למשקים אלה את עבודת התעלות מצידי הכביש, שאף היא יכולה להיעשות ע"י הטרקטורים, וע"י כך יספקו את דרישת המשקים. מרכז העבודה עמד על כך שעבודת התעלות צריכה להיעשות בידיים, למען העסיק יותר מחוסרי עבודה.

הח' מרמינסקי יודיע את החלטתו בימים הקרובים. בינתיים התחיל כבר ארגון אפרים (חבר 'חריש') בעבודת היישור סמוך לרמת דוד. אנו הודענו על זאת לח' מרמינסקי ודרשנו את החשת גמר העניין.

מושגים ואישים:

קואופרטיב 'חריש'

הקואופרטיב הארצי 'חריש' היה קואופרטיב יהודי לעבודות עפר ותשתית שהוקם בשנת 1932 על רקע תחרות עזה על עבודות עפר באזור פתח תקווה – בעיקר בחקלאות (מכאן שמו). בהמשך הצטרפו לקואופרטיב חברים וארגונים בכל הארץ. הקואופרטיב נאבק למען חבריו על עבודה ופרנסה. הוא המשיך להתקיים גם אחרי קום המדינה ועסק בעיקר בעבודות תשתית שהצריכו ציוד כבד.

ארגון אפרים

ארגון אפרים היה גרעין של בני העמק (בלפוריה, מרחביה, תל עדשים וכפר יחזקאל), שהוקם בשנת 1930. הגרעין נקרא ע"ש אפרים צ'יזיק שנהרג בהגנה על חולדה מול מתקפת פורעים ערביים במאורעות תרפ"ט (1929). ארגון אפרים יישב מחדש בשנת 1936 את מושב בית שערים, אחרי שרוב מייסדיו – עולים חדשים מבולגריה – נטשו את המקום. בשנים הראשונות התפרנסו החברים בעיקר מעבודות החוץ שהשיגו הודות להצטרפותם לקואופרטיב 'חריש'.

הח' מרמינסקי (ישראל) כיהן באותן שנים כחבר הוועד הפועל וגזבר ההסתדרות. הח' דובדבני (יחיאל) נמנה על מייסדי גבעת השלושה ואח"כ של עינת, והיה בהמשך למזכיר הראשון של איחוד הקיבוצים ואף ח"כ בכנסת הראשונה.

ההתייחסות בגבת באותו עניין:

יומן גבת, 21.8.36, ג' אלול תרצ"ו

מתוך המשא ומתן עם מרכז העבודה התברר שהוא מסר כבר את כל עבודת היישור לחברת 'חריש' – איגוד קואופרטיבי של כל בעלי הטרקטורים בארץ, העובדים עבודת חוץ. אנו, וכן גם יתר המשקים בסביבה, לא הצטרפנו בזמנו לאיגוד זה, כי אין לנו בדרך כלל טרקטורים המיועדים לעבוד עבודת חוץ.

אנו תובעים את חלקנו בעבודת הכביש על יסוד זה שאנו משתתפים בסלילת הכביש בסכום כסף גדול, ולפיכך אנו סבורים שלנו זכות הבכורה לעבודה. 'חריש' אינו מכיר

בזכותנו זאת, ואנו היגשנו תביעה לעבודה הזאת למרכז החקלאי ולוועד הפועל של ההסתדרות. תוצאות המשא ומתן עם המוסדות האלה אינן ידועות עדיין.

יומן גבת, 4.9.36, י"ז אלול תרצ"ו

הטרקטור שלנו עוד לא נכנס לעבודה בגלל חוסר סקרייפר. אחרי חיפושים רבים הישגנו לקנות סקרייפר ישן. מסרו אותו לבית מלאכה לשם תיקון ובתחילת השבוע הבא נקבל אותו. הוא יעלה כ-30 לא"י.

עלון קבוצת השרון, ערה"ש תרצ"ז (16.9.36)

פסק הדין של הוועד הפועל בעניין תביעתנו על חלקנו בעבודת הטרקטורים בכביש קובע ששלושת המשקים שלנו מקבלים 25% מכל עבודת הטרקטורים. דרשנו מהנהלת עבודת הכביש להשאיר לנו חלקות מתאימות לעבודה בזמן המתאים לנו. התקשינו בהשגת הסקרייפר הדרוש לעבודת היישוב. לקנות סקרייפר חדש לא היה כדאי, כי מחירו עולה ל-45 לא"י בערך, סכום גדול למדי לעומת ההכנסה הנשקפת מעבודה זו. לבסוף הישגנו סקרייפר לשימוש בקבוצת חולדה. התשלום המקובל בעד שימוש הוא כ-30 מא"י (מיל ארץ-ישראלי, מ.א.) לשעת עבודה.

יומן גבת, 21.8.36, ג' אלול תרצ"ו

בקשר עם סלילת הכביש זקוק מרכז העבודה למספר גדול של סוללים. התברר כי קשה מאוד להשיג את מספר הסוללים הדרוש לעבודה זאת. בין הפועלים שעלו ארצה בשנים האחרונות אין כמעט סוללים, כי מעטות היו עבודות בכביש שנעשו על ידי יהודים. ישנם רק הסוללים הוותיקים שעבדו בכבישים בתקופת המשרד לעבודות ציבוריות וסולל-בונה. חלק מהסוללים אלה נמצא במשקי העמק, ומרכז העבודה בא בתביעה למשקים להוציא את האנשים האלה, שברובם עובדים בענפי משק שונים, לעבודות הסילול. כנראה נצטרך גם אנו להוציא לעבודת הכביש מספר סוללים.

בכביש יעבדו כ-300 פועלים, ברובם מאנשי הסביבה: קבוצת הרועים (אלונים), ארגון אפרים (בית שערים), נהלל וכו'. חלק מהפועלים יבואו גם מהחוף. בגלל מיעוט מספרם לא יסודר בשבילם, כנראה, מטבח מיוחד והמשקים בסביבה יצטרכו לאכסן בחדרי האוכל שלהם את הפועלים האלה.

בכ"ש

עֲשֵׂתִי, כְּבֵד עֲשֵׂתִי
הַבֹּחַד בַּפְּעִילִים,
וְלִבְנֵי קִמְחָא סָרְתִי
הַנְּעִיחַ מִתְּכֵבִישׁ.

מִה נְצִיחַ כְּכֹה לְעֵת,
לְשִׁחָה וְנֶחֱדָה זְמַנָּה,
חֲזוֹת לְשִׁפְזֵי הָרֵיחַ,
בְּצִלָּה שֶׁל הַקְּמָחָה...

בְּחוֹף הַקְּמָחָה שִׁכְבְּתִי
הַנְּשִׁיחָה וְהַיָּדִי שֶׁיָּה,
הַלְּאִשְׁתָּה הַנְּאִנְתִי
שֶׁל הַשְּׂבִילֵי הַקְּמָחָה.

אֵךְ פְּתַע נְזַרְתִּי,
לְקַל הַקְּמָחָה פְּעִילִים,
כִּי הַעֲבֹדָה הַנְּסִיחָה
וְעַלִּי לְשׁוֹב לְקְבִישׁ.

אברהם עדיני
ימן תרצ"ו, 1926



נסיון שנות ה-20 בעבודה בכבישים:

שירו החביב של אברהם עדיני על מנוחה גנובה בזמן העבודה בכביש מופיע ב'ספר הקבוצה' של קבוצת השרון.

הצילום במחצבה, שבאמצעו אריה גלילי בחולצה רוסית ומכנסיים קצרים, צולם בחשוון תרפ"ה, נובמבר 1924.

יומן גבת, 4.9.36, י"ז אלול תרצ"ו

מרכז העבודה פנה אלינו בבקשה לאכסן אצלנו 20-26 פועלים מהחוף שיעבדו בכביש. הם יגורו באוהלים שיביאו איתם ויאכלו איתנו.

הפועלים שנטו אוהליהם בגבת היו פועלים יהודיים שהשתתפו בעבודה. בנוסף להם השתתפו בסלילה גם פועלים ערביים. כשתסתיים העבודה, יזכו לשבח, ובצדק, הפועלים הערביים שהמשיכו לעבוד חרף סיכון הנפשות שהדבר הביא עליהם בעיצומם של ימי המאורעות. מאידך גיסא, תישמע התמרמרותם של הפועלים הערביים בעפולה וסביבותיה, "שקיומם תלוי רק על עבודה כזו", על קיפוח חלקם בעבודות הכביש: "הממשלה המרכזית ומחלקת העבודות הציבוריות שלה נהגו לפנים שהעבודה הנעשית בשטחים יהודיים יעסקו בה רק פועלים עבריים, ואלה שבשטחים ערבים יעבדו בהם פועלים ערבים", כותב 'בן-שמעון' בעיתון "דבר" ביחס לכביש נהלל-גניגר. "בזמן האחרון שומרת הממשלה מאוד רק על חוק אחד של סידור זה, לאמור: מקפידה להעסיק רק פועלים ערבים בשטחים ערביים, אולם מחרימה את הפועל העברי בשטחים יהודיים".

פרק חמישי: המחצבה והובלת האבן

אספקת האבן לכביש היתה כרוכה גם היא בוויכוח ומאבק. בסופו של דבר הצליחו קבוצת השרון וגבת לקבל חלק בהובלת האבן מהמחצבות לכביש – כשהן עומדות כל הזמן על המשמר מול הפרת הבטחות והסכמים. לצורך זה נרכש, כאמור, האוטו שלנו.

עלון קבוצת השרון, ל' תשרי תרצ"ז (16.10.1936)

המחצבה שנפתחה בגניגר יכולה לספק את האבן רק בשביל החצץ. יהיה צורך בפיתוח מחצבה נוספת בשביל האבן לסילול ("סולינג", אבני דָּבֶשׁ). המקום היחידי המתאים לכך בסביבה נמצא על על צלע מג'דל הנשקפת אל שריד. ערביי מג'דל הסכימו לפתוח את המחצבה בתנאי שעבודת החציבה תיעשה על ידם, ומרכז העבודה אנוס היה להסכים לכך. עד היום העבודה במחצבה טרם החלה. שלושת המשקים שלנו קיבלו את חלקם בעבודת הובלת אבני הסילול לשני קילומטרים, שהם 2500 מטר מעוקב אבן בערך, עבודה שתימשך כחודשיים וחצי. המחיר לכל מטר מעוקב הובלה ייקבע לאחר ניסיון בעבודה.

יומן גבת, 4.9.36, י"ז אלול תרצ"ו

הובלת האבנים עוד לא התחילה. מרכז העבודה פותח מחצבה בהרי מג'דל בשביל אבני סילול. העבודה נמסרה לקבלן ערבי, שיעסיק רק פועלים ערבים. האוטו שהזמנו עוד לא הגיע. למרות זה שהודיעו לנו בשבוע שעבר, כי הוא נתקבל כבר. הוא יגיע לארץ רק ב-12 לחודש זה.

יומן גבת, 11.9.36, כ"ד אלול תרצ"ו

העבודה מתנהלת עוד בצעדי צב, מלבד עבודת היישור בטרקטורים. הטרקטור שלנו יצא כבר היום לעבודה. תנאי העבודה הם 55 מיל עבור מ"ק מילוי, אם לא צריך לקחת את האדמה במרחק של יותר מ-200 מטר. נפתחה כבר המחצבה על אדמת מג'דל על יד שריד. עובדים שם פועלים ערבים מהסביבה שמענו שעובד גם אוטו ערבי בהובלת האבנים, למרות זה שמרכז העבודה הודיע לנו שכל הובלת האבנים מהמחצבה הזאת תימסר לאוטומובילים של הקבוצות בסביבה הזאת. עניין זה מחייב בירור דחוף עם מרכז העבודה. ייתכן שבשבוע הבא נוכל גם אנו לעבוד כבר בהובלה. אומנם האוטו שהזמנו עוד לא הגיע, אולם לפי החוזה עם המוכר הוא חייב לתת לנו אוטו לשימוש עד שיתקבל האוטו שלנו.

פרק שישי: התקדמות העבודה והמכשולים

הקטע הקשה ביותר של הכביש היה ליד קיבוץ שריד, במעבר צר שבין חצר הקיבוץ מדרום לבין חורשת שריד מצפון, שניטעה בעבודת המובטלים מהמשקים בשנים הראשונות להתיישבות. מעבר צר זה, שאיפשר נסיעה רק בעגלה צרה מאוד או ברכיבה, פונה בפי הוותיקים "הדרדנָלים", ע"ש המְצָרִים המפורסמים. עד היום, לאחר כל הרחבות הכביש, ניכרים המתלולים משני צידי הכביש בקטע זה. סלילת הכביש כאן חייבה מאמץ מיוחד. אפילו האינג'ינר ש.אטינגר, "מרצה לכבישים ומסילות ברזל בתכנון העברי בחיפה", ששימש כיועץ-על לעבודת סלילת הכביש, ציין כי השיפועים בכביש לכל אורכו היו נמוכים (1-3%), אך ליד שריד הגיע השיפוע ל-6%.

*

העבודה שהחלה בספטמבר 1936 התקדמה יפה, אבל בנובמבר החלו גשמי זעף, ששיבשו את העבודה, עד שעצרו אותה כליל. באביב התחדשה העבודה בקצב מזורז. בתקופת עצירת העבודה בכביש נשלח "האוטו שלנו" לעבודות חוץ בהובלה, אך עבודתו זו לא ארכה, אחרי שהתהפך ונכנס לתיקון...

יומן גבת, 13.11.36, כ"ח חשוון תרצ"ז

עבדו השבוע בממוצע 18 איש בעבודות שונות: יישור, חפירת תעלות, סילול, עבודות יומיות ובניין הגשרים. במשך כמה ימים בשבוע מעסיקים בכביש גם זוג בהמות עבודה. בניין הגשרים מתקדם. את הגשר הקטן יצקו כבר. היום יצקו את הפלטה לגשר הגדול.

יומן גבת, 4.12.36, כ' כסלו תרצ"ז

העבודה בכביש נפסקה עם התחלת הגשמים. בהפסקות בין הגשמים ממשיכים לעבוד רק בחפירת התעלות. יוצאים יום-יום לעבודה כ-15 איש בערך. החפירה עכשיו הרבה יותר קלה משהיתה קודם, ויש עכשיו אפשרות להרוויח יותר בעבודה זאת, אם רק תהיה מאורגנת כהוגן.

הגשר על יד שריד שהתחלנו בבניינו נשטף בימי הגשמים וכוסה אדמה. יש צורך להשקיע עכשיו הרבה עשרות ימי עבודה בשביל לפנות את המקום.

בדו"ח ועדת המשק באותו יומן:

הובאה לבירור שאלת קבלת בניין שני גשרים על הכביש ליד גניגר. יאמין מסר על הקשיים הכרוכים בעבודה זאת ועל תנאי העבודה שאינם נוחים. סוכם לנהל משא ומתן עם סולל-בונה על קבלת הגשר הגדול לבד, בלי הגשר הקטן, להתנות שכל עבודת היישור והחפירה שיצטרפו לעשות בבזלת צריכה להיעשות על חשבון סולל-בונה בעבודה יומית. בינתיים ירדו הגשמים וקבלת העבודה הזאת אינה אקטואלית כרגע.

יומן גבת, 11.12.36, כ"ז כסלו תרצ"ז

האוטו המשותף, שעמד בלי עבודה בימי הגשמים, התחיל לעבוד. הוא מוביל חומרי בניין בשביל המשקים ובשבוע הבא ייצא ליהודה לעבודות חוץ.

יומן גבת, 5.2.37, כ"ד שבט תרצ"ז

אוטו המשא המשותף שהתהפך על יד כפר סבא ונפל לתעלה הועבר לתל-אביב לגראז' לתיקון. הוא לא ניזוק באופן רציני. כנראה שהוא לא ימשיך בעבודה שהתחיל לעבוד בה: הובלת פרי מגן ליטבינסקי (פרדס של משפחת ליטבינסקי בקרבת שפיים, מ.א.) לפתח-תקווה, בגלל התנאים הקשים.

יומן גבת, 29.1.37, י"ז שבט תרצ"ז

מספר ימי עבודה בחודשים ספטמבר-דצמבר בכל עבודות הכביש, מחוץ לעבודות הטרקטור והסילול, היה 508. בחשבון זה לא נכנסה כל העבודה בגשרים, מחוץ לחפירה). השכר הממוצע ליום עבודה, מחוץ לעבודת הטרקטור והסילול, הוא 250 מא"י. הגורמים לשכר נמוך זה הם שונים. אביא רק אחדים מהם, כגון כניסתנו לסוגי עבודות שלא ידענו אותם, כמו עבודות יישור צורת דרך והכנסת חברים חדשים שאינם רגילים עוד לעבודה פיזית קשה. העבודות מתחלקות כדלקמן:

ס"ה"כ	עבודת בהמות	בנקטים	חפירה בגשרים	עבודות יומיות	חפירת תעלות	יישור	
508	7	9	19	97	214	160	ימי עבודה
1078.4		59	52.6		575.2	385.6	מ"מ חפירה
1838.1		300			703.1	835	מטר אורך

הערה:

בתוך העבודות היומיות כלול: יישור בנקטים, מדידה, נהגות, עגלונות ושונות. ההכנסה הכללית של עבודות החפירה השונות היתה 126.242 לא"י.

בן-ציון

פרק שביעי: מסיבת סיום

סמוך לגמר העבודה, מסכמת פניה ברגשטיין את פרשת הכביש מנקודת ראותם של חברי הקבוצות שיצאו למרחב.

יומן גבת, 14.5.37, ד' סיון תרצ"ז

והנה בא היום והכביש מגיע עד לשער החצר ממש. ואם כי עוד לא שלמה המלאכה, והקשר עד גניגר טרם סודר במלואו – הרי הכביש עד חיפה כבר ישנו. אימת הבוץ ושיבושי הדרכים בימי החורף הקשים חלפה, הפכה לנחלת העבר. איתה יחד הופכים לזכרונות כל הסבל הרב, הקשיים הנוראים והסכנות שליוו כל נסיעה, כל הובלה, זכרונות מרים וקשים.

פרשת הכביש מסתיימת והולכת. הכביש סולל ומוכן לקראת כל רכב ואוטו. ואומנם – תרועת חצוצרות האוטומובילים המנצחת ונישאת מעבר זה של החצר – כתרועת בשורה מעוררת היא עבורנו. כל פני החצר שלנו, הצופה תמיד דרומה, הופכת עתה את פניה לצפון, לדרך המלך הסלולה החלקה, ששבילים כה צרים, הרי סכנה ואסון, הובילו אליה.

הכביש סולל. והחורף הבא אינו מאיים כל-כך בניתוק, בהסגר הבוץ לחודשים ארוכים. ואם נדע לזרז את קצב העבודה לסידור הכביש הפנימי, ואם נצליח לרכז את הכוחות הדרושים להוצאת העבודה לפועל מבעוד זמן – הרי באמת תיפתח בשביל חיי נקודתנו עוד השנה תקופה חדשה של דרכים בטוחות וסלולות, אשר כה הרבינו להרגיש בחסרונן במשך עשר השנים של קיום המשק.

”דבר”, 27.6.1937

סלילת הכבישים מעפולה לבית השיטה ומגניגר עד נהלל נסתיימה בימים אלה. ביום ה' של השבוע שעבר כבר שתו שיכר (מתוצרת הארץ) לכבוד הסיום.

בקצה חורשת מרחביה נערכו שולחנות למאות הפועלים שבאו מכל העמק, מקיבוץ השדה [שדה נחום] עד גבת. במקום מושב שימשו קרשים שהונחו על גבי חביות הזפת הריקות. שתיית השיכר היתה כדת.

הראשון לנואמים, הלל דן (סולל בונה), העריך את מפעל הכביש שהוחל בו בעצם ימי המאורעות ואשר בוצע במאמצים משותפים של כל המסייעים בדבר. על ידי הכביש בוצר העמק וחברו כל נקודותיו. ראוי להוקרה הוא מהנדס הממשלה מר שטרן, שעזרתו למפעל היתה גדולה. הנואם גמר בברכה לחיי היישוב היהודי בארץ ולחיי הערבים שהשתתפו במלאכה.

[...] המהנדס שטרן דיבר בשבח סולל בונה, הפועלים והמכונאים. ראויים לציון מיוחד הערבים שהחלו במלאכה בימי המאורעות ועבדו תחת מטר של אימים ולחץ...

”דבר”, 2.7.1937

אינג'נר ש.אטינגר, מרצה לדרכים ומסילות ברזל בתכניון העברי בחיפה

[...] רק אחרי מאורעות 1929 זכה חלק מיישובי עמק יזרעאל להתחבר על ידי כבישים עם קו מסילת הברזל חיפה-צמח (כפר יהושע, כפר ברוך, מרחביה, עין חרוז, תל יוסף, מרחביה) או עם הכביש הראשי חיפה-עפולה (גניגר). בשנת 1930 הוצאו לסלילת כבישים אלה כ-15000 לירות, מזה כמחצית על חשבון הסוכנות היהודית, אולם הם נעשו ברוחב קטן ולפי שיטות פשוטות ביותר, ולכן גם התקלקלו במשך זמן קצר. חלק מיישובי העמק, כגון שריד, גבת ורמת-דוד, היו מנותקים מכביש כל השנים, ודבר זה עלה למשקים ברכוש ובנפש. כל השתדלויות המשקים לסלילת כביש גניגר-נהלל, ולו גם בצורה הפשוטה ביותר, לא הועילו, והדבר נדחה משנה לשנה.

חריפות הדבר נתגלתה במאורעות 1935. תחת השפעת הקשיים בתחבורה בזמן ההוא ניגשה הממשלה לסלילת הכבישים שהכרחיותם נראתה מזמן. באבגוסט 1935, באמצע זמן המאורעות, מסרה ממשלת ארץ ישראל לחברת 'סולל-בונה' לבנות את הכבישים נהלל-תל עדשים ועפולה-שטה.

[...] הכביש מתחיל על יד חורשת נהלל, עובר על יד נהלל, רמת דוד, גבת, שריד, גניגר ומתחבר עם כביש עפולה על יד תל עדשים. האורך הכללי של חלק זה: 11 קילומטר ו-600 מטר.

[...] הכבישים בנויים ככבישים עורקיים ובשום מקום אינם עוברים בתוך היישוב עצמו, אלא בקרבתו ובאדמותיו, והמשקים צריכים להתחבר עם הכביש הראשי על ידי ענפים קצרים שאורכם מאות מטרים. שיטה זו נוחה גם ליישוב וגם לתנועה.

[...] רוחבו של הכביש בחלק נהלל-גניגר חמישה וחצי מטר, ובחלק עפולה-שטה שישה מטרים, שזה רחב נורמלי לשני קווי תנועה. הכבישים בנויים ככבישי מקאדם – אספלט מחודר לחצאין והזיפות נעשה פעמיים: הפעם הראשונה בזמן בניית הכביש, והשנייה – זמן מה אחרי היבנותו והנסיעה עליו (במחצית השנייה של קיץ זה).

בעבודה הוחל בחודש ספטמבר, ועל סולל בונה הוטל לעשות במשך 4 חודשים וחצי את כל עבודות העפר, שהיקפן הגיע ל-110 אלף מטר מעוקב, לבנות את מעבירי המים והגשרונים (גשרים קטנים, שמספרם הגיע ל-59) ולסלול את היסוד (הסולניג) בשטח של 150 אלף מטר מרובע.

השאלה הראשונה שעמדה בפני סולל-בונה היתה שאלת האבן, כי כמות האבן והחצץ שנדרשה לכביש זה היתה כ-50 אלף מטר מעוקב – וכל זה בשעה פרועה ובחוסר כל מחצבות בסביבה זו. במהירות רבה סודרה מחצבה בהרי גלבוע על ידי "החוגים" ומחצבה קטנה יותר בהרי נצרת על יד גניגר. היתה דאגה לא רק להשגת מכשירים ומכונות. היה גם הכרח לדאוג לשלומם של החוצבים והמכונות, שלא פעם התנכלו בהם.

[...] למרות כל הקשיים האלה נסלל במשך שלושת החודשים הראשונים רוב השטח, אולם הגשמים הזועפים שהתחילו יורדים בסוף נובמבר הפסיקו את העבודה לשלושה חודשים, ורק בתחילת מרס התחילו את העבודה מחדש.

מתחילת מרס ועד עכשיו, במשך זמן פחות מארבעה חודשים, נגמרה כל עבודת הסלילה והאספלט.

[...] העבודה הוצעה לפועל מטעם סולל בונה בהנהלתו של י.זטולובסקי, לפי התוכניות ובפיקוחה של המחלקה לעבודות ציבוריות של מחוז נצרת (המהנדס המחוזי מ.שטרן). הכותב שימש יועץ טכני לעבודה זו.

[...] חוץ מערכם הכלכלי הרב של הכבישים האלה בשביל היישובים בעמק יזרעאל, יש להם חשיבות רבה ככביש תחבורה עיקרי. במקום הכביש הארוך והמתפתל בשיפועים גדולים דרך נצרת, תתאפשר עתה התנועה בכביש קצר, בטוח ונוח לתנועה, שיהיה העורק העיקרי של התחבורה בקו חיפה-עמק יזרעאל.

אפילוג

אחרי שנגמרה סוף סוף סלילת הכביש, עוד היה על הקבוצות לסלול את הכבישים הפנימיים – מהכביש הראשי אל החצר. מלאכה זו לא היתה פשוטה וקלה, בחינת "קטן עלינו". בקבוצת השרון זכה פרק זה להתייחסות מצומצמת בלבד:

עלון קבוצת השרון, י"ב אייר תרצ"ז (23.4.37)

בשבוע האחרון גמרנו להוביל את האבן לסילול הכביש בצד שלנו, עד הבריכה. יש הכרח להזדרז בסילול כדי שנוכל להשתמש במכשירים העובדים בכביש, אחרת נצטרך אחר כך לשכור מכבש אשר יעלה לנו בהוצאות מרובות...

בגבת, לעומת זאת, זכה העניין לוויכוחים מרובים והערכות מהערכות שונות. "מומחה לשאלות כבישים" שבו נועצו, הציע "להסתפק בפיזור 3 ס"מ בזלת שאפשר להביאה מסביבות שריד" במקום אספלט, "בתנאי מוקדם שבן-אדם ישגיח באופן מתמיד על הכביש, בעיקר אחרי הגשמים". בעבודת ההשגחה הנ"ל יצטרכו להשקיע רק 41-21 ימי עבודה בשנה...

כשתמה סוף-סוף גם פרשייה זו (אוגוסט 1937), כתבה פניה שיר לכבוד המאורע: **שיר הכביש**, שוותיקי גבת שרים ברגש עד היום.

שיר הכביש פניה ברגשטיין

(מתוך "אך זמר יש לנו – מזמורי ופזמוני גבת", בעריכת דני הדרי)

לשריד דרכי פתוחות לרמת דוד תועלת ולגבת רק הוויכוח על זפת או בזלת...	כביש לבן ומבריק מה לך חיכינו. כי חשבנו, זה מספיק והנה טעינו...
הוי, הוי, הוי, סולו כביש לגבת...	הוי, הוי, סולו כביש לגבת...
אחת רק לנו נחמה מעניין הכביש: לטאטאו, לנקותו – הוי ענף חדיש!	מכל העמים אתה בחרתנו כביש לכל המשקים ורק לא לנו...
הוי, הוי, סולו כביש לגבת...	הוי, הוי, סולו כביש לגבת...

הוי, הוי, סולו כביש לגבת
מבזלת, מאספלט,
לא איכפת!
כביש, כביש,
אוי למזל ביש,
כביש כביש
אוי למזל ביש – כביש.

נכתב לאתר יפעת, נובמבר 2011