



סלילתו של כביש נהלל-גניגר בשנות ה-30

מאת: מרים אהרוני

בדיווח בעלון קבוצת השרון אודות רכישת אוטו משא ע"י קבוצת 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. ההצעה 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, קבוצת השרון ועיינות במשותף, ועבודתו הראשונה היתה בכביש, שאודותיו יסופר כאן. המתעניינים ממש מוזמנים להיכנס לגירסת "מיטיבי הלכת" (["סוללים כביש"](#) – [הסיפור המלא](#)), הכוללת עדויות ארכיוניות מפורטות.

רקע

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 (כ-9 קילומטר), 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 "לתנובה" בחיפה: בחורף העמיסו מדי יום את כדי החלב וארגזי הביצים על ה"מגֶרֶת" (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).
 צילום: צבי בן-שחר
 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)

תקועים

פניות חוזרות ונשנות של היישובים לממשלה, והתערבות באי-כוח מוסדות היישוב למענם, לא הועילו. עוד חורף ועוד קיץ, ועוד חורף... הניתוק מכביש ראוי שיבש את החיים, במיוחד בחורף, וגרם נזקים כלכליים וסבל רב. המצב החמור הגיע לשיאו עם מותו הטראגי של חבר גבת הרשל פינסקי. בשבת, 29.12.1934, חזר הרשל מחיפה לגבת בליל גשם. הוא ירד מהאוטובוס לנצרת במקום שמשם הדרך הקצרה ביותר להליכה רגלית והחל לחצות את מרחב הבוץ. בהליכה בבוץ עמוק הגיע עד הוואדי שבין רמת-דוד לגבת (הנקרא כיום על שמו "נחל צבי"), וכאשר ניסה לחצות את הוואדי, נסחף במים וטבע. החברים מצאו את גופתו למחרת לא הרחק מתחנת הרכבת ליד כפר ברוך, מרחק של מספר קילומטרים ממקום טביעתו המשוער. אל אסון מותו של הרשל הצטרף אסון מותו של תינוק בשריד. ד"ר רדובנסקי, שהוזעק מנהלל אל התינוק החולה, רכב על סוסו לשריד בבוץ כבד והגיע אחרי שעה וחצי. הרופא אמר שאילו היה מגיע שעה קודם, היה מציל את חיי הילד.

תביעת ארבעת היישובים לכביש הפכה לזעקה מרה. הם החלו לומר בגלוי את מה שחשבו כבר קודם, שסיבת העיכוב היא החשש הציני של הממשלה שהאינטרסים הכלכליים של נצרת ייפגעו, מאחר שאחרי סלילת הקטע החסר, יהפוך נתיב הנסיעה דרך העמק לנתיב הראשי בין עפולה לחיפה, ודרך ההר העוברת את נצרת תיזנח. ואכן, קשה היה להסביר באופן אחר את העיכוב, אחרי שארבעת היישובים כבר הסכימו לקבל על עצמם מימון של מחצית(!) מעלות הסלילה: 20% בעבודה עצמית של חברים ושל כלים (טרקטורים, האוטו וכלים נוספים) – לאמור, עבודה ללא תמורה, ו-30% באמצעות הלוואה ממוסדות היישוב היהודיים, שאותה היו אמורים להחזיר תוך 10 שנים.

בסופו של דבר, נראה שפרוץ המאורעות בשלהי 1935 נתן את הדחיפה הממשית העיקרית לסלילת כביש נהלל-גניגר, ולא מאבק היישובים ותחנוניהם. עתה, משנדרש השלטון הבריטי לנתיב בטוח עבור תנועת רכבים אזוריים ורכבי צבא ומשטרה, ללא סכנת התקפות פורעים, אושרה תחילת העבודה.

טרם הסלילה עוד התנהלו דיונים ממושכים על תוואי הכביש. חברי גבת רצו שהכביש יעבור מדרום ליישובם. כדי להבין זאת צריך לזכור שגבת תוכננה ע"י אדר' ריכרד קאופמן עם הפנים דרומה, והשער הראשי היה מדרום. היה ברור מאילו שהכביש צריך לעבור מצד השער הראשי ולא בסמיכות לאחורי הנקודה. המהנדס המחוזי 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, שהחלטה שהתקבלה, בניגוד לרצון גבת, היתה הנכונה

זזים

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 מהמחצבות לכביש נרכש "האוטו שלנו", כנוצר לעיל. שתי מחצבות סיפקו את האבן, האחת בגניגר – שסיפקה את החצץ הנדרש, והשניה – במורדות מגדל העמק לכיוון שריד, שסיפקה את אבני הדבש לתשתית הכביש. מחצבה זו היתה בשטחו של הכפר הערבי מגידל, שתבע שכל עבודת החציבה תיעשה ע"י אנשי הכפר.

סוף דבר

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 הזדרזו לנצל את נוכחות המכשירים בשטח וסללו את הכביש הפנימי במהירות.

בגבת, לעומת זאת, זכה העניין לזיכוכים 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 21-41 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

לחן: לפי "רבבות כוכבים"

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

לְשֵׁרִיד דְּרָכִים פְּתוּחוֹת	כְּבִישׁ לְבָן וּמְבָרִיק
לְרֵמֵת דָּוֶד תּוֹעֵלֶת	מִה לְךָ חֲפִינוּ.
וְלִגְבַת רַק הוֹכּוּחַ	כִּי חֲשַׁבְנוּ, זֶה מְסַפֵּיק
עַל זֶפֶת אוּ בַזְלֶת...	וְהִנֵּה טְעִינוּ...
הוּי, הוּי, סוּלוּ כְּבִישׁ לִגְבַת...	הוּי, הוּי, סוּלוּ כְּבִישׁ לִגְבַת...
אַחַת רַק לָנוּ נְחֻמָּה	מְכַל הַעֲמִים
מְעַנֵּן הַכְּבִישׁ:	אַתָּה בְּחֵרְתָנוּ
לְטֹאטָאוּ, לְנִקּוֹתוֹ –	כְּבִישׁ לְכָל הַמְּשֻׁקִים
הוּי עֲנֵף חֲדִישׁ!	וְרַק לֹא לָנוּ...
הוּי, הוּי, סוּלוּ כְּבִישׁ לִגְבַת...	הוּי, הוּי, סוּלוּ כְּבִישׁ לִגְבַת...
הוּי, הוּי, סוּלוּ כְּבִישׁ לִגְבַת	
מִבַּזְלֶת, מֵאֲסִפְלֵט,	
לֹא אֲכַפֶּת!	
כְּבִישׁ, כְּבִישׁ,	
אוּי לְמַזְל בִּישׁ,	
כְּבִישׁ כְּבִישׁ	
אוּי לְמַזְל בִּישׁ – כְּבִישׁ.	

מרים אהרוני, יפעת
חשוון תשע"ב (נובמבר 2011)