

אגרת מספר 164 הנוכחות הבריטית בגליל המערבי בתקופת המנדט

ד"ר שרי מרק – אדריכלית. עשתה דוקטורט על הנושא "הנוכחות הבריטית הצבאית בארץ". חברה של רונת קלונר מאבירים.

12.4.19. 26 איש. סיור ארוך מהרגיל שהתחיל בשעה 9:00 והסתיים בשעה 15:30. סיור שעבר בשש נקודות, מרתק.

הנושא של תקופת המנדט באזורינו עלה בוועדה המארגנת כבר לפני שנים, ויצא כ"קול קורא" לכל ציבור המדריכים. רונת הרימה את הכפפה. היה שווה לחכות, תודה לרונת.

"30 שנות מנדט הם הרף עין" מנקודת ראות היסטורית. בארץ השנים הללו השאירו חותם כבד.

שרי חילקה את היום לשש תחנות שמחולקות לזוגות מבחינה כרונולוגית וקרובות גיאוגרפית אחת לשנייה:

1. מחיפה עד "שרגא" – התפיסה הצבאית המנדטורית, הנובעת מהתפיסה האימפריאליסטית הבריטית. שתי התחנות הן: בוסתן הגליל ומחנה שרגא.
2. המרד הערבי הגדול בשנות השלושים. "בין משטרות למצודות". שתי התחנות: הר אגר ויערה.
3. "לעת מלחמה". זירת צפון אפריקה, כאן זו הפלטפורמה למצרים. הגזרה הצפונית-מערבית. שתי הנקודות: מנחת בצת וראש הנקרה.

 - הערה / הארה – את המסע הזה, מבחינה חומרית, מלווה הבטון, חומר אופייני לבריטים. חומר שמתייבש מהר, מוכן מיד. "צימנט פורטלנד".
 - כאן לא הייתה מלחמה. כאן הייתה אימה – דיכטומי למה שקרה באירופה.

תחנה ראשונה – בוסתן הגליל (ליד עמדת התצפית נגד צוללות).

יש כאן תצפית לכרמל מעבר למפרץ.

במפת סייקס-פיקו יש כתם כחול בצורת חצי-סהר, כתם שמסמן שליטה בריטית עתידית בכל אזור המפרץ, מחיפה ועד כאן. למה? למה דווקא המרחב הזה עניין את הבריטים עוד כשהיה בידי התורכים? התשובה היא **נפט**. "השריר" הכי מפותח של הבריטים היה הצי, בגלל היותם אי. עד ערב מלחמת העולם הראשונה היו האניות מוסקות פחם, ואז החליף הנפט את הפחם. ללוגיסטיקה היה חלק חשוב בכל מהלך צבאי. והבריטים ידעו שיש נפט בעירק. חיפה וכירכך נראים רחוקים כיום, אבל לא אז מנקודת ראות אימפריאלית בריטית.

ואכן, אחרי כיבוש הארץ והשגת המנדט, ניגשו הבריטים לעבודה. 1918-1936 הן שנות "הפוריות" הבריטית. בשנת 1927 הם החלו לכרות כורכר בעתלית ובנו את נמל חיפה. במקביל הונחו צינורות נפט מעירק לחיפה ולטריפולי. על קו הנפט היו שיברים. בכל נקודת שיבר עשו הבריטים מנחת. כולם קיבלו את האות H (חיפה) ומספר רץ. 1-3 הם נקודות בעירק. 4-5 הן נקודות בירדן. 6H היא נקודה מאוחרת יותר – זו רמת דוד. כך גם נבנה שדה התעופה בחיפה במקביל לשדה התעופה בלוד. הכל בשביל חברת הנפט I.P.C. האימפריה הבריטית השתמשה בעיקר במסילות ברזל. כבישים היו בדרגה נמוכה יותר לפי תפישתם. בשנת 1932 הונחה מסילת ברזל במקביל לצינור הנפט. כל הסיפור של הבריטים וחיפה הוא רק הנפט.

עוד "גל" של השקעה בריטית במרחב הגיע מאוחר יותר בקשר למלחמת העולם השנייה. בתי הזיקוק הוקמו מאוחר יותר לטובת צרכי מלחמת העולם השנייה. חיפה עד המלחמה הייתה בקטגוריה B מבחינת צרכי המלחמה הבריטית וההגנה הבריטית. צרכי המלחמה העלו אותה לדרגה A (הגנה על נכסי האימפריה) בגלל הנפט והנמל. לכן היה צורך להקים מערך נגד מטוסים ומערך נגד צוללות. הוקם בור פיקוד עצום בסטלה מאריס – "דורצסטר" (בור פיקוד כזה יש גם בגיברלטר, סינגפור, מלטה ועוד)..

מערך מקושר ברדיו וברדאר. נפרשו רשתות נגד צוללות ונפרש מערך תותחנים. עד המלחמה היו סוללות תותחנים ניידות באזור הקישון. עם העלייה לקטגוריה גבוהה יותר נבנו סוללות תותחנים קבועות. מתקן התצפית נגד צוללות שנמצא כאן, בחוף בוסתן הגליל היה אחד מכמה, בחוף הכרמל נותר אחד נוסף, זהה. הבנייה סטנדרטית. דרך סולינג מובילה עד לעמדה.

מדרום לנו, קרוב, רואים את מגדל המים של מחנה "סידני סמית" – מחנה מפקדה בריטי, בו נחתם הסכם הכניעה, בשנת 1941, של כוחות "צרפת וישי" הגרמנים בסוריה ולבנון – המרחב שהיה בשליטת המנדט הצרפתי שהפך להיות בשליטת וישי.

מצפון לנו רואים את מטווח סנט-ג'ין הוא "מטווח סמאריה" הבריטי, מטווח לכיוון הים.

תחנה שנייה - מחנה "שרגא" ("מחנה שרגא הוא מחנה צבאי, הממוקם מערבית לקיבוץ לוחמי הגטאות (צפונית לעיר עכו) ומשמש את חטיבת גולני. במחנה ממוקמות מפקדת חטיבת גולני, יחידת אגוז שהייתה מסופחת לחטיבת גולני, סיירת גולני ופולוגת הקשר (פלח"ק) של גולני. המחנה קרוי על שמו של סרן שרגא (יהושפט) מוסטוילישקר-גשרי, שנפל ביוני 1948 בקרב מול כוחות הצבא העיראקי בעמק הירדן. שרגא מוסטוילישקר-גשרי היה איש פלמ"ח וחבר בוועד ההגנה של אזור חיפה, וסגן מפקד גדוד בחטיבת כרמלי. הוא נקבר בבית העלמין הצבאי בהר הרצל בירושלים". מתוך ויקיפדיה:).

אחרי ציפיה לאישור כניסה לבסיס, עלינו בין העשבים הגבוהים לגבעה במרכז הבסיס, אל שני מגדלי המים. המקום נקרא "גבעת יסף". זהו מחנה צבאי בריטי, אחד מ-450 מחנות ומתקנים בפלסטינה, ואחד מ-25 בגליל המערבי. אין תיארוך מדויק לבנייתו, אבל, ברור שהוא נבנה לפני מלחמת העולם השנייה ובתוך המרד הערבי, כי אין הקשר הגיוני אחר לבנייתו כאן.

מגדל המים – בדרך כלל הבנייה הייתה סטנדרטית. בדרך כלל על פי סטנדרט של הרפורמה הבריטית משנת 1905 (סינופסיס). לפי הרפורמה יש הבדל ארכיטקטוני מהותי בין בנייה לכוחות הטריטוריאליים (אלו שנמצאים באי האנגלי) לבין הכוחות האימפריאליים. עיקר ההבדל הוא בחומרים – למשל, במקום צריפי עץ בנייה מלבנים בסטנדרט גודל של 10X8X22. בתנאי המלחמה לא ניתן היה להביא חומרי גלם מאנגליה, לכן, ככל שמתקרבים למלחמה הבנייה הייתה יותר מחומרים ברי-קיימא (הפוך להגיון). שימוש נרחב בפח גלי. הלבנים היו מייצור מקומי.

מגדלי המים היו על פי תכנון בתוך המחנות, כדי לשמור עליהם. במחנות גדולים היו שני מגדלים (בית נבאלה למשל). בתוך המלחמה הבנייה הייתה ארעית יותר, ללא סטנדרניזציה.

מחנה שרגא הוא מחנה היבשה הצפוני-מערבי ביותר. מחנה גדול נוסף באזור היה מזרחית לכפר מסריק ועין המפרץ. "מתחם בירוה". זה היה מחנה לוגיסטי, מתחם תחמושת עם סעיף מסילת ברזל ומנחת.

יש כאן שני מגדלי מים שונים – כנראה נבנו בזמנים שונים בעקבות צרכים משתנים. בבית נבאלה שני המגדלים זהים.

בדרכינו החוצה נעצרנו ליד מבנה מפקדה, שגם היום עדיין ניתן לראות את בנייתו הבריטית. מבנה מוארך עם מרפסת ארוכה בחזית. דגם של דלת - חלון - חלון – דלת וכן הלאה. משרדים. המרפסת המקורה היא כנראה סטנדרט שהובא מהאימפריה המזרחית בהודו. בעיקר נגד שמש.

תחנה שלישית – הר אגר

מיגון המשטרות הפשוט לא הספיק בזמן המרד הערבי. הפתרון הבריטי (צארלס טיגרט) מפברואר 1940 היה רה-ביצוע לגבי תכנית של 77 משטרות. תחילה נבנו 11 משטרות, כולן בדרום. לאחר מכן נבנו משטרות נוספות בגלים. בסוף נבנו 59 משטרות ו-7 מצודות. יש דגמים שונים למשטרות בהתאם למיקומן ותפקידן. כולם על פי התכנון של אדריכל המשטרות הבריטי מהודו - פירסטר טרנר. **המשטרות אינן תוצר של המרד הערבי וצארלס טיגרט, אלא, תוצר של הכלכלה הצבאית הבריטית.** השימוש

בבטון כחומר קיים שייך גם הוא לכלכלת מלחמה. הבטון היה תחליף לחיילים שרובם היו עסוקים באירופה.

נושא המים היה חשוב וקריטי עבור הבריטים. כל אתר היה צריך לדאוג ולספק את צרכיו. נושא המים היה חלק מהחשיבה של כל תחנת משטרה. הדגם המצוי של המשטרות היה "מיקי מאוס" עם שני מגדלים ובדרך כלל מאגר מים תת-קרקעי. כאן יש 5 דונם אוספי מים בשיפוע עם מדרגות, המים נאגרים בבריכה ומובלים לבריכה נוספת במתחם המשטרה. הסיפור כאן הוא ייחודי מאד. פתרון מקומי של מהנדס מוכשר. מנהל העבודה בשם גרינברג. בשנת 1941 המאגר התחיל לעבוד.

אני מוסיף כאן מזכרונותיו של אנדריאס מאייר:

"... ב-1940 זכינו בעבודה משתלמת בתחנת משטרה, שנבנתה סמוך לתרשיחא, וכאן למעשה מתחיל סיפורנו.

תרשיחא היא עיירה ערבית בגליל, עשרים קילומטר מזרחית לנהריה במעלה ההר. במרחק כמה מאות מטרים מתחנת המשטרה נחצב בור גדול בתוך ההר, ומורד ההר שמעליו צופה בטון, כך שבתקופת הגשם, מי הגשמים יכלו לזרום לתוך הבור. הבור סיפק את המים לתחנת המשטרה, והמקום נקרא "ששבה". היינו צריכים לרתך צינורות ולבצע עבודות מסגרות נוספות דוגמת ריתוך מאווררים מצינורות. לתרשיחא כבר הובילה דרך עבירה למדי, וכך השתרכתי לי במשאית יחד עם החניך שלנו מילטון, ועם כל הציוד הדרוש לעבר אתר הבנייה. כן, היה לנו חניך, על אף שרק שנים מעטות קודם לכן אני עצמי עוד הייתי חניך. שכרנו 'חדר' אצל אליאס בכפר הערבי-נוצרי השכן מעלייה – מקום מגורים, שהיום איש לא היה מתקרב אליו מרצונו. אבל עד מהרה התיידדנו עם כולם, בייחוד עם בנו סוהיל. עוד שנים אחר כך, כשהגעתי לכפר, יותר מכל הוא רצה לשחוט כבש לכבודי. אלא שהגעתי לשם מעט, כי רק לעיתים נדירות יכולתי להרשות לעצמי לבלות חצאי ימים בטקסים – משך הזמן המקובל לטקס שכזה. בתום הליכה של כעשרים דקות בואדי זרוע סלעים הגענו לאתר הבנייה. במקום שלט נציג שלטונות המנדט מר גרינברג – חווג'ה 'גרומבל' בפי הערבים. חווג'ה – אדון, וגרומבל – שיבוש של גרינברג. במשך כשלושה שבועות דאג מילטון למלא את המכשיר לייצור האציטילן שלי, ואני חתכתי את הצינורות, וריתכתי אותם שוב לזויות וקשתות. אוקסיג'ן זה מכונה כאן, חמצן בעברית. ובאמת בקבוק החמצן הוא חלק מהעניין. מכל מקום, עד מהרה נודעתי בכל האזור בכינוי 'אבו אוקסיג'ן'...". זכרונות – אנדריאס מאייר. עמודים 107-108. (בפי המקומיים בתרשיחא נקרא הר אגר – "סיח שושאבה" – הערה של ג.ס.).

- התכנית הבריטית הייתה לפי 5 קוב/יום/ממוצע שנתי, וחושב לפי שנת בצורת של 375-400 מ"מ שנתיים.

- גם במשטרת נצרת יש מאגר מים ענק

עד המרד הערבי היו המשטרות בנויות בתוך הכפרים הערביים. עד מלחמת העולם השנייה הייתה כלכלת הביטחון מושתת על כספי המיסים המקומיים ("המקום ישא את עצמו"). משנת 1939 הביטחון שולם על חשבון משלם המיסים הבריטי.

כאן עשינו הפסקת אוכל עם כיבוד שהבאנו.

תחנה רביעית – מצודת יערה (באסה טו)

מערכת הכבישים – כמו שכבר ציינתי היא הנחותה בסדרי העדיפויות הבריטית, אבל, איפה שלא ניתן היה להגיע עם מסילת ברזל, והיה צורך, עשו. בין המפות של 1935 לאלו של שנת 1940 רואים הפרש דרמטי בכמות דרכי העפר והכבישים, ממש קפיצה. זהו עוד מבט על ההשקעה הצבאית הבריטית בצורך להגיע אל ומ... מה שעושה את ההבדל הזה היא מלחמת העולם השנייה.

מצודת יערה – בתקופת המרד הערבי בין השנים 1936-1939 יש שינוי שלטוני בצבא, מהגמוניה של חיל האוויר לחיל היבשה (גנרל דיל), זה קורה בגלל המרד הערבי והצורך להגיע לכל כפר קטן, "לכן השרביט עובר".

כאן בצפון היה קו שעשה כאב ראש, הגבול הבעייתי עם המנדט הצרפתי, שבעצם היה הגבול היחידי (קו שנחתם סופית בשנת 1928 לפי גדעון ביגר). הבריטים החליטו לעשות חיץ לאורך הגבול הזה. חיץ לפי דוגמה מהעבר מדרום אפריקה, שם הם עשו קו חיץ של גדר ופילבוקסים במלחמת הבורים בשנים 1884-1892. כאן אורך הגבול הוא 75 ק"מ. נבנתה דרך עם גדר ופילבוקסים. בראש פינה הייתה נקודת מכס. (רצפת המשקולת של המכס עדיין נמצאת בפלאפל בראש פינה). יותר מאוחר בשנת 1938 נוספה השכבה היותר גבוהה – ביצורים ממש בדמות מצודות. נבנו 5 כאלו לאורך קו הצפון ועוד שתיים בגבול בין הגליל העליון לתחתון.

המצודה בנויה בטון. יש צריח. היו שני סוגי צריחים – 1. בטון. 2. לוחות פלדה. יש לכל מצודה פתח אחד. יש להן אוריינטציה לכיוון צפון. המצודה "סגורה אל עצמה" – חצר פנימית. הכל כאן ביצורי בשונה ממבני המשטרות. לכן נכון להפריד בין מבנה מצודה למבנה משטרה.

- הערה / הארה – על תג היחידה של משמר הגבול מצוירת המצודה של נבי יושע. הצבא עדיין מחזיק בחלק מהמצודות, ולא באמת יודעים מה לעשות איתן.

תחנה חמישית – מנחת בצת

פגשנו את צ'יקו נימקוצקי. צ'יקו ממקימי מושב בצת. בהתחלה לכל בית במושב היו כ-40 דונם. בהמשך פוצלה כל חלקה ל-2. היום נבנית שכונה חדשה על המנחת. בחלקה של הבן של צ'יקו יש האנגר / דיר. הוא לא מתכוון להרוס אותו למרות שמותר לו. סומנו רק 5 מבנים לשימור.

על גג ההאנגר יש ווים ממתכת שנועדו למתוח רשת הסוואה. אל ההאנגר יורד באלכסון משטח בטון עם חריץ מרכזי שנועד לישר את הגלגל האחורי של המטוס. ההאנגרים מסודרים בשלשות, והם קרובים לתחילתו של אחד משני המסלולים הצולבים.

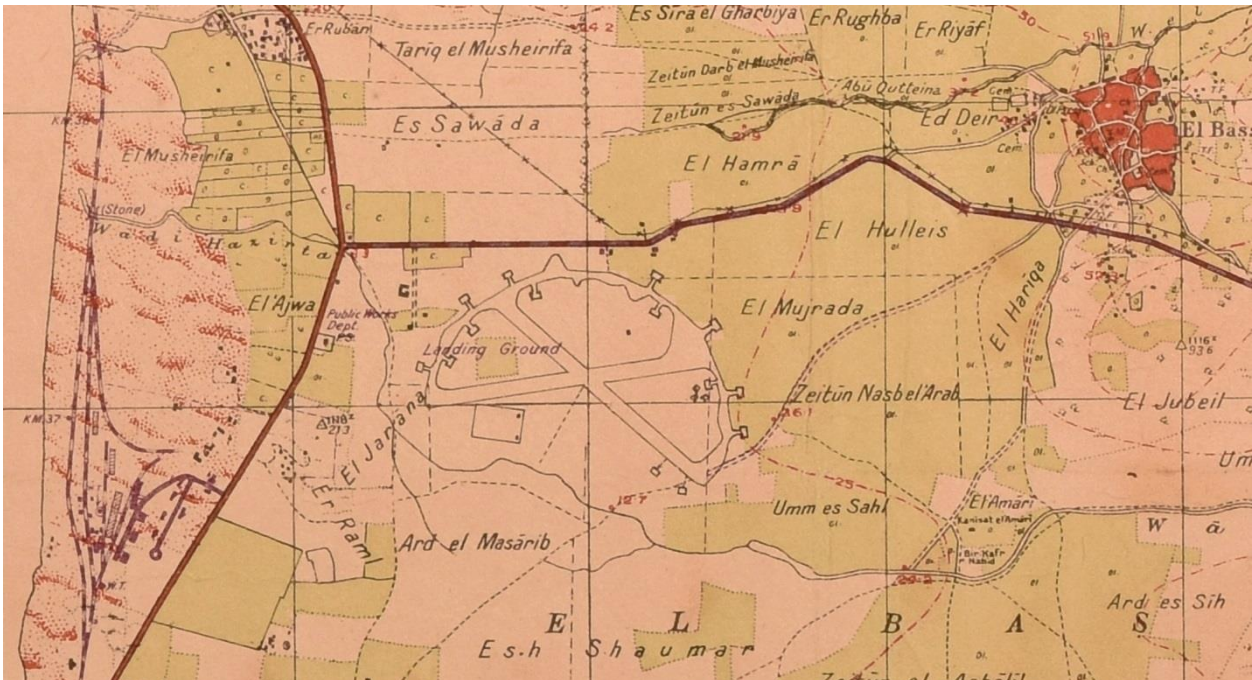
חיל האוויר הבריטי – עד שנת 1934 היה חיל האוויר מנוון וישן (במלחמת העולם הראשונה היה קרב אווירי ליד מגידו). הבריטים הוציאו חוק למשך עשר שנים כדי למנוע התפתחות תעשייה צבאית, וזאת מתוך המכה הגדולה שחוו במלחמת העולם הראשונה. דור שלם של צעירים אינטלקטואלים בוגרי אוניברסיטאות, צעירים שהוקפצו ישר לקצונה ונלקחו אל שדות הקרב באירופה, נכחד במלחמה. רק בתקופת "ההתרחבות" אחרי עליית הנאצים לשלטון, הם חזרו לייצר מטוסי יירוט ומפציצים.

עד מלחמת העולם השנייה היו בארץ רק מטוסים ישנים, ומנחתים בהתאם, למעט המנחתים בחיפה ובלוד. בלוד היה מנחת מרכזי ובו נחתו מטוסים מתקדמים ואפילו אפשרות לנחיתות לילה. הקונספט

הבריטי היה לעשות בכל מרחב / גזרה שלושה מנחתים שיגבו אחד את השני. במרחב שלנו היו מנחתים בבאסה, בירוה וסנט-ג'ין. כאן בבצת היו 7 טייסות. בסנט-ג'ין היו 21 טייסות. ב- 7.12.1941 הותקפה פרל הארבור וארה"ב נכנסה למלחמה. תחילה בצפון אפריקה (מבצע האלפרו). האמריקאים דרשו מנחתים ובתי חולים שיהיו רק שלהם. סנט-ג'ין היה מנחת אמריקאי. גם בית החולים תל השומר נבנה עבורם.

כאן בבצת יש גם ריבועי אבן פתוחים – פאנים. אלו נועדו לטובת המפציצים. ההאנגרים המכוסים נועדו לטובת מטוסי הקרב. במהלך המלחמה מטוסים מהארץ יצאו למשימות באירופה וצפון אפריקה. אין כאן בבצת מגדל פיקוח !! (מגדל פיקוח בריטי נשאר במנחת מגידו).

המפה משנת 1942.



מנחת מטוסים בריטי בתקופת המנדט ליד מה שהיה הכפר הערבי אל-באסה ובקרבת אלג'וה בין פלשתינה א"י ולבנון בראס אל נקורה- ראש הנקרה. היום המנחת הוא חלק מאדמות מושב בצת. למרות שהמנחת כבר לא פעילה הרי אפשר לראות בצילום אווירי [תצלום שהורד מ-Google Earth] את שרידיו ומשני צדדיו ניתן לראות האנדרט ודת יקום (ראה X) (דיר תת-קרקע)



השיחה בפינה המוצלת של ההאנגר נסחפה לאנקדוטות שונות ברחבי הארץ:

איזה בסיס צבאי של חיל האוויר הבריטי הפך לעיר בישראל? יחידת התחזוקה האווירית MU-120 הפכה להיות ראש העין.

מחנה מנצ'ורה ליד יקנעם הוקם בשנת 1943 כמפעל ענק לייצור טורפדו.

נאחאביר (בארי) או המנחת הבריטי "עזה מזרח" הוא מרכז תחמושת ענק, עורפי למצרים שהייתה תחת איום המפציצים הגרמניים עם התקדמות רומל בצפון אפריקה.

תחנה שיטית – ראש הנקרה.

נסענו עד הכיכר שלפני כביש הכניסה למנהרת הרכבת הדרומית. משם הלכנו רגלית עד לנקודה על רכס הכורכר הצופה על הכניסה למנהרה ועל הבסיס הצבאי למעלה ליד מעבר הגבול.

מכאן שוב רואים את הכרמל וחיפה. זה מחזיר אותנו לתחילת היום עם הסכם סייקס-פיקו והנפט. אז הבריטים לא ידעו מה טומן העתיד עם המרד הערבי ועם מלחמת העולם השנייה.

במבט אל הבסיס למעלה ליד מעבר הגבול בולט מבנה אחד מתוך שניים הבנוי בטון, ששימשו את נקודת הגבול הבריטית. בעת בנייתן עוד לא דובר על קו הרכבת ומנהרות בתוך ההר. אז הייתה דרך של מעבר עילי על הרכס עם תחנת מכס (כמו בראש פינה ומטולה).

בתוך המלחמה צרפת איבדה את המנדט שלה והפכה לוישי בחסות גרמנית. הבריטים השתלטו על לבנון וסוריה. אחרי הכיבוש (הזכרנו גם את משה דיין) עשו הבריטים גם מסילת ברזל.

רכבת HBT - חיפה-ביירות-טריפולי. החשש היה מתנועת מלקחיים של הגרמנים עם תנועה דרומה מכיוון הקווקז ותנועה מצפון אפריקה של גנרל רומל. במסגרת זו בנו הבריטים גשר ענק על החידקל – גשר א-רקא, שנועד להעברת טנקים במקרה והגרמנים ירדו מכיוון הקווקז. תכנן את הגשר האדריכל הרפד גוט, שעשה גם גשר על הליטני לטובת אותה מטרה. זה נותן לנו את מרחב החשיבה והפעולה האימפריאלי הבריטי, מרחב ענק (לא רק "מצדה על הכרמל"). (הערה של רחל – זו גם הייתה התקופה בה הבריטים נתנו אישור להקים את הפלמ"ח).

הגינה – חשיבות עצומה לאנגלים, לכן חשיבות למתקני המים. זה התחיל במאה ה-19. המחנות הבריטים הראשונים היו בשולי הערים. מבנים גדולים עם חדרי קטנים. את המשפחות הנשואות שיכנו בפינות. לא היו מים זורמים והשירותים היו בחוץ. כל הלקחים מהמפגעים שם באו לידי ביטוי כאן במתקני המים.

- הערה / הארה – מדינת ישראל וצה"ל השתמשו ומשתמשים עד היום המבנים הבריטים.

זהו. תם. יום ארוך ומפרך, וביחד עם זה מעניין ומלמד. יש משהו נכון בלראות את מה שנמצא ברגע זה מול העיניים לאור מבט כולל ומרחבי. הדברים נראים כך אחרת, ההבנה היא אחרת.

תודה גדולה לד"ר שרי מרק, הידענית והמרתקת. היה נפלא.

ראו נספחים בדפים הבאים

נספחים

1. אנקדוטה מצובאית שקשורה לבניית שדה התעופה בבצת

מי מכיר את סלים אחסן בניית שדה התעופה בצת כתבה נעמי מנדלסון – סיפר דוד סיון

מתוך: "היה או לא היה". מצובה 1993

באותה תקופה המצב הכלכלי היה בשפל המדרגה. לא קיימו אירועי תרבות או מסיבות ביתיות, כי לא היה ממה לקנות כיבוד. בזמן ההוא הזדמן מקור פרנסה בכפר הערבי בסה – האנגלים החליטו לבנות שם שדה תעופה. חמישה חברים ממצובה התקבלו שם לעבודה. ביניהם דווי כנהג משאית ובבר כמנהל עבודה. דווי השתדל לבצע הובלות רבות, לפעמים 13 הובלות ביום. הוא קיבל 60 גרוש בעד כל הובלה. סכום זה נחשב בזמנו להרבה כסף. בבר הדריך שלושים פועלים בעבודה. אבל כל זה לא שינה את מצבנו הכספי בצורה משמעותית.

יום אחד פנה בבר אל דווי בהצעה מקורית, באמרו: "אין לנו תקציב תרבות במצובה. וכדי למצוא מקור לתקציב אנו צריכים לעשות משהו. עובדים כאן שלושים פועלים ערביים. מה יקרה אם "יעבדו" כאן שלושים ואחד פועלים? איש לא ירגיש בזה. ואת ההכנסה הנוספת נקדיש לתקציב תרבות במצובה".

כך התחילו לחשוב, ויצרו דמות של פועל נוסף וחרוץ. המציאו לו גם שם: "סלים אחסן". ומדי יום מלאו כרטיס עבודה לסלים אחסן ...

סלים אחסן התפתח והתגלה כפועל חרוץ: הוא עבד תמיד שעות נוספות. בצורה כזאת גדל תקציב התרבות במצובה ... השם סלים אחסן נעשה מקובל. ובמשך הזמן הפך למושג במצובה. עד כדי כך, שכאשר במלחמת השחרור "מצאו" חברים משאית נטושה בחיפה, החליטו לקרוא לה בשם "סלים אחסן".

2. המיגים

ב-12 באוגוסט 1968, הוזנקו שני מיראז'ים ליירט זוג מטוסי מיג-17 סוריים. שני הטייסים, סגן ואליד אדהם וסג"מ רדפן ריפעי, שהיו בקורס אימון מתקדם, ביצעו טעות חמורה בניווט. הם השתמשו במפות משנת 1945 וטעו בכיוון הטיסה. זוג המיגים נחתו במינחת בצת שבגליל המערבי, ועד לאחר הנחיתה הטייסים היו משוכנעים שנחתו במינחת לבנוני. רק כשהמסלול נגמר להם מתחת לגלגלים ואנשי האיזור החלו להתאסף, הבינו שני הטייסים הסורים את גודל טעותם. הם הוחזקו במאסר ושוחררו כעבור שנתיים בעסקת חילופי שבויים.

3 בנימין רדצבסקי זכרונות מבניית שדה התעופה

בסתיו (1941) התחילו האנגלים בעבודתם הנרחבת בצפון - בניית שדה תעופה צבאי ליד בסא הערבית (בצת של היום). הצטרפתי לקבוצת הפועלים, שיצאו כל בוקר במשאית של הקבלן לעבודה. המעסיקה הייתה חברה חיפאית לבניית כבישים, בשם המצלצל - NERCO - Near East Road Constuction, שאני מניח קמה ונוסדה עם קבלת עבודה זו. שדה התעופה לא נראה כעומד להיות גדול במיוחד: שני מסלולי המראה מצטלבים זה בזה ובצדדים מספר הנגרים, ויותר נכון מקלטים, המוקמים ע"י שלושה קירות גבוהים ובנויים מאבני שדה, פתוחים אל המסלולים ורחבים מספיק לקליטת ליברטור ארבעה מנועי, שהיה בשרות קרבי במדבר המערבי.

סלילת המסלולים נעשתה בשיטה השמרנית - סלילת שכבת אבני שדה שנהדקה במכש וועליה פוזרו שכבות נוספות של חצץ בגדלים שונים, תוך כבישה חוזרת, ולבסוף שכבת אספלט מסיימת את העבודה. כשהגענו ביום הראשון למקום, כבר ישבו שם מאות פועלים ערבים, תושבי הסביבה ומעבר לגבול (של היום) הלבנוני, שהשתרע לאורך כביש הצפון. כל בוקר בשעה שבע נפתח שער גדול סמוך לכפר בסא, מעין "גדר טובה" במהדורה מוקדמת. גדר הצפון הייתה Tegart Wall המפורסם שהוקם, לפי המלצות לורד טיגארט, מושל הודו לשעבר, עם מבני המשטרה המוכרים ברחבי הארץ, כדי לעצור הסתננות חבלנית מהצפון. גדר התיל הפשוטה אכזבה אך נשארה כמזכרת למדיניות ביטחונית, שמקורה בהודו במאה הקודמת.

מאות אנשים נשפכו, אפוא, לפלשתינה, בכל בוקר כדי למצוא יום עבודה. עם פטיש ביד שמו אבן ליד אבן מבלי להרים את הראש. סבלים סיפקו להם את האבנים שהוכנו לא הרחק, במחצבה בסביבה. שבילי הגישה באדמה הכבדה, בפרט לאחר ליל גשם, השתבשו מהר ע"י המשאיות וצוות עם טוריה ביד היה צריך ללכת לפני כל משאית ולאפשר לה לעבור קטעים של בוצ. זה קרה, בדרך כלל, אחרי שמשאית כבר שקעה וצעקות עלו השמימה, כאילו קרב Agincourt מתרחש מחדש.

במהרה התברר שתפקידנו, היהודים מנהרייה, היה לפקח על קבוצות פועלים ערבים. הפיקוח חייב היה להתבטא קודם כל בצעקות ובקללות, מאחר וההנחה הייתה, שהערבים אינם מבינים שפה אחרת. למעשה השפה שהערבים הבינו הייתה השפה הערבית ואם הייתה זו שגורה בפיהם יכולת לדבר אתם בלי קושי וללא כל אי הבנות. פועלים אלה, שישבו שם עם הפטיש ביד, היו סוללי כבישים מקצועיים. מסלול ההמראה, ה-Runway, נבנה במתכונת של כביש טוב, בטכניקה של הימים ההם. לא הסתפקו כמובן בטכניקת ה-Mix and Place כדוגמת הכביש בחאן-יונס - רפיח. המפציצים בעלי ארבעה מנועים, עמוסי פצצות, לא היו קלים כלל, ולכן הסלילה והתשתית (צורת הדרך, הרבה שכבות כורכר וחול כבושים וגשרי ניקוז רבים בנויי בטון משורין) הוכנו בקפדנות. אחרי רצף סלילה כבושה בפעם הראשונה, החלו לפזר עליו חצץ בגדלים שונים, מ"דבש-וואדי" (שני בגודל), ג'ועזיה (גודל אגוז) ועדשיה (גודל עדשים) וכלה בחול מחצבה, שפוזר ביד מתוך סל על השטח הסלול, בין כיבוש לכיבוש, ע"י מפזרי חצץ מקצועיים, יהודים, שעשו את מלאכתם לפי תביעת עין די לשמור על קימור רצוף של הכביש. מפזרי החצץ השתכרו פי עשרה ליום העבודה המקובל, כי עבודתם עשויה הייתה למנוע התהוות של שלוליות ושקיעות במסלול. אך את העבודה הגסה עשו הסוללים הערבים - וגם הם גמרו את קטעי הסלילה שלהם ישרים כשולחן.

על מקצועיים למיניהם לא היה לנו הרבה מה לפקח, אבל עבודה רבה הושקעה בהכנת הבנקטים ובחפירה (ידנית) של גשרי המעברים. על פי הבנת המנהל עלינו היה לאחוז בטוריה ובסגנון ה"אחרי!" לדרבן את הפועלים להישגיות חדשה למען המאמץ המלחמתי. זו, על פי הבנת המנהל בלבד. מלבדו לא היה איש בסביבה שגרס כי על היהודים להרים טוריה. והרי האימפריה הבריטית הייתה אימפריה קולוניאלית. גם הערבים לא סברו כך: הם פנו אלינו ב"חווג'א" - פניה, כך מישהו הסביר לנו, מקבילה לפניה Sahib בהודו. ה-modus vivendi היה בהבנה עם הפועלים הערבים, שאנחנו לא נעמוד להם על הראש, והם לא יכשילו אותנו לפני המנהל. פעם תפס אותנו המנהל - מהנדס בגיל החמישים בעל כרס מכובדת - לשיחה קלה, בזמן שהערבים עמלו בזיעת אפם. "אתם", כך פתח, "אתם בודאי כולכם סוציאליסטים גדולים, כיצד אינכם מתביישים להסתכל על אנשים עובדים ולא לעשות כלום?" מה שמוכיח בעליל שלא היה לו מושג מה זה סוציאליזם; המנהלים הרוסיים יכלו ללמדו פרק... לשם בטחון הגענו להסכם עם נהג הטנדר האישי של המנהל, וזה דאג לאותת לנו, כשאדונו בדרך אלינו.

מי זה היינו "אנחנו"? קבוצות צעירים מנהרייה, ללא מקצוע או עיסוק קבוע, וחבורה עליזה מקבוץ געתון, היום נאות מרדכי, שאיכלסה אז מספר לולים ומבני משקיים אחרים במגרשים לא תפוסים בקצהו של נהרייה. רובם ככולם יוצאי ווינה, שנחנונו בחוש נדיר לקחת את החיים מהצד היותר קל - כיאה לעיר הוולסים. הבדיחות שסיפרו הפכו למטבע עובר לסוחר בפי הערבים.

העבודה שם ארכה עבורי שבועות מספר. עוד המשכתי לעבוד עם קבלנים פרטיים שהקימו מבנים למגורים או מחסנים. באמצע ינואר גם זה הסתיים. אינני יודע, אם בבצת נחת אי פעם ליברטור; שדה התעופה הפעיל הקרוב היה בעכו. בצת, כנראה, הוכנה למקרה של התקרבות החזית מהמדבר המערבי לארץ ישראל - זה היה שנה לפני אל-עלמיין והבריטים כלל לא חשו עצמם כל כך בטוחים. הנוסע היום בכביש הצפון יכול עוד לראות, מול מושב בצת, באמצע השדה, מבנה בנוי סלעים - אחד ההאנגרים שנותר לפליטה. מחומר הבניה הרב, שהושקע באתר, יכלו להקים את כל המושב. אני מניח שעשו זאת.

העבודה בשדה תעופה באסא נמשכה לא יותר מחודשיים, אך בדרך זו נכנסתי, משום מה, לרשימה של עובדי בנין בלשכה בנהרייה והשגתי עבודה באתר בנייה.

4 באסה טו

באגרת מספר 29 כתבנו על האירועים במקום בתש"ח. זוהר אופיר הקריא מזיכרונותיו של דב ירמיה.

5 בוסתן הגליל והצוללת האיטלקית שירה.

באגרת מספר 143 תוכלו למצוא את הסיפור. גם על סידני סמית.

6 הר אגר

באגרת מספר 28 כתוב על הסיור שעשינו במקום עם עמרם ויסמרק.

