

רכבת העמק

The Valley Railway

כסלו התשע"ב ■ 12/2011 ■ 885



בכל מקום, בשבייל צולם



רבים ומוגנים, מHALTZOT אל איטייתה של רכבת העמק ועדי טענה על הגברת היקף היולה בעמק בוגל צפיפות הרכבת בשעות הבוקר המוקדמות.

בסוף שנות ה-30 השתפרו הדריכים באזורי היישוב היהודי העולם השני. צנחו שוב הרכבות מידי לאחיה ובמיוחד לאחר "ליל הגשרים" ב-1946, עת נזוק הקשר עם סוריה וידן. במלחת העצמאות נזוק התואוי ממוריה לעופלה, וב-1951 סגרה רכבת ישראל סופית את הקו בוגל היעדר ביקוש.

בימים אלו (שנת 2011) מתחילות העבודות להקמתו מחדש של הקו מהיפה לבית שאן, הפעם כקו מודרני, שיאפשר זמן נסעה של כ-45 דקות מהיפה לבית שאן לעומת כ-60 דקות בתקופת המנדט. לקרה הפיקט ובמהלכו מתבצעות גם עבודות ליז'וי ולשימור של השידים הבנויים החשובים של הקו המקורי.

חן מלינג

מוחיאן רכבת ישראל

טיאור הבול, הגלילין והמушפה

גוף הבול - קטר קויטו מסוג "הארטמן 2-8-2" של הרכבת החיג'אזית, ורכבת על רקע נוף עמק יזרעאל.

שובל - בנייני תחנת כפר יהושע מתקופת התורכים, ששופצו וושוחזו, משמשים כיום מרכז מבקרים.

שלוי גילין הבודדים - תצלום של גבעת המורה מכיוון דרום (אלבטروس צילומי אוויאו).

מעספת היום הראשון - קטר קויטו מסוג 152 מסוג "SLM 2-8-0" נכנס עם רכבת לתחנת בית יוסף בשנות ה-30. ברקע - מפה של קו העמק והתחנות העיקריות לאורכו; בשחור מסומנות התחנות שנבנתה הרכבת החיג'אזית בתקופה העות'מאנית.

"רכבת העמק" הוא כינוי העברי של שלוחתה לחיפה של הרכבת החיג'אזית המפוזמת. את הרכבת החיג'אזית בנתה האימפריה העות'מאנית בשלהי קיומה כדי לחבר לצרכם דתים ובטחונים בין דמשק לערים מידינה ומכה שבחבל החיג'אז בחצי הארץ.

שלוחת המסילה לחיפה הוקמה בשנים 1903-1906 להובלת חומרים שיובאו דרך הים לצורכי הקמת הקו הראשי של הרכבת החיג'אזית. הקמת השלוחה חסכה מהממשלה הטורקית מלהסתמך על מסילת ברזל פרטיט, שכבר הייתה קיימת בין דמשק לבירות.

השלוחה לחיפה התבססה ברובה על פרויקט כושל מסוף המאה ה-19 של חברת בריטית שניסתה להקים קו רכבת מיפה לדמשק, וחילק מהתשתיות ומהמבנים שנשמרו עד היום מקרים באוטו פרויקט. תחילתה בתחנת חיפה (כיום חיפה מזרחה), שם המשיכה דרום-מזרחה למוגלות הכרמל אל עמק יזרעאל ועפולה. אחריו עפולה התחילה המסילה לרדת לכיוון בית שאן, שם פונתה צפונה והמשיכה לאורך עמק הירדן עד צפת, בה נבנתה תחנה ראשית נוספת, ששירהה גם את טבריה. מצמח המשיכה המסילה מזרחה ועולה לעבר רמת החורן דרך עמק הירמן, עד לדראעא שבדרות-סורה, שם פגשה את הקו הראשי של הרכבת החיג'אזית. חילקו האחרון של הקו הציג בפני בניו אתגרים הנדסיים מורכבים שהובלו להקמת כ-15 גשרים ו-7 מנהרות רק לאורכו הירמן.

לאחר השלמת שלוחת חיפה, הוקמו שלוחות קצורות נוספות מיפה לכיוון שכם, ומיפה לעכט, כדי לשרת את הצבא הטורקי במלחמות העולם הראשונה נבנתה שלוחה נוספת מהשומרון אל חצי האי סיני ולכיוון מצעתה עדה.

למרות שאורכה של המסילה בעמק יזרעאל ובעמק הירדן היה קטן ביחס לכל הרכבת החיג'אזית - הפר קטע זה החלק המשגשג ביותר של הרכבת החיג'אזית, בין היתר בזכות ההתישבות היהודית הנמרצת לאורך העמקים, שהעניקו למסילה בין חיפה לצמח את כינויו העברי. מיקומם של חלק מאותם יישובים נבחר בוגל הקירבה למסילת הרכז בתקופה שבה הדריכים הsslולות היו מועטות ורעות. הסתמכות היישובים על הרכבת הגירה את השפעתה על חי היום-יום, והולידה זכרונות וסיפורים

The Valley Railway

"The Valley Railway" (Rakevet HaEmek) is the Hebrew nickname for the Haifa branch line of the famed Hijaz Railway, which was built in the latter days of the Ottoman Empire to connect Damascus to Medina and Mecca in the Hijaz region of the Arabian Peninsula. This railway served both religious and military purposes.

The branch line to Haifa was built from 1903-1906, to transport materials imported by sea and required for the construction of the Hijaz Railway's main line. The branch line relieved the Turkish government of the need to rely on the private railway that already ran from Damascus to Beirut.

The Haifa branch line was largely based on a failed project from the late 19th century, led by a British company that tried to establish a rail line from Haifa to Damascus, and some of the infrastructure and buildings that remain preserved today date back to that project. The line began at the Haifa Station (later Haifa East), continuing southeast along the foot of Mount Carmel to the Jezreel Valley and the city of Afula. From there, the track descended toward Beit She'an, where it turned north and continued through the Jordan Valley to Samakh, where a second main station was established, also serving the city of Tiberias. From Samakh the rail line continued eastward, ascending toward the Hauran Plateau through the Yarmouk Valley to Daraa in Southern Syria, where it connected to the main line of the Hijaz Railway. This last section of the line posed complex challenges for the railway engineers, eventually leading to the construction of some 15 bridges and 7 tunnels along the Yarmouk alone.

Once the Haifa branch line was completed, additional short branch lines were built from Afula toward Nablus and from Haifa to Acre and a longer branch line was constructed from the Samaria area to the Sinai Peninsula and toward the Gaza Strip in order to serve the Turkish army during World War I.

Despite the fact that the section of the line running through the Jezreel and Jordan valleys was short relative to the overall Hijaz Railway network, this became the most prosperous section of the entire railway, partially thanks to the flourishing Jewish settlement throughout those valleys, which gave the Haifa-Samakh line its Hebrew nickname.

At a time when paved roads were scarce and in poor condition, the locations of some of those valley settlements were selected specifically because of their proximity to the rail line. The residents' reliance upon the railway increased its influence over their daily lives and produced many varied memories and stories, from jokes about the train's slowness to a claim that the birth rate in the valley increased due to early morning train whistles.

חותמת אירוח לחרופת הבול SPECIAL CANCELLATION



In the late 1930's the roads in the area improved and the Jewish settlers began to gravitate more toward private vehicles, largely abandoning the railway. Despite a temporary increase in traffic during World War II, the railway's revenue plummeted again immediately afterward and especially after the "Night of the Bridges" in 1946, when the connection to Syria and Jordan was severed. The portion of the line to the east of Afula was damaged during the War of Independence in 1948 and in 1951 Israel Railways shut down the line permanently due to lack of demand.

Work is currently beginning (2011) to re-establish the Haifa-Beit She'an line, this time with a modern railway that will allow travelers to reach Beit She'an from Haifa in 45 minutes, as opposed to the 2-hour trip during the British Mandate. In preparation for the project and during its implementation, efforts are also being made to locate and preserve important built remnants of the original line.

Chen Melling
Israel Railway Museum

Description of the Stamp, Sheet and Cover

Stamp – Hijaz Railway "Hartmann 2-8-2" steam engine and a train against the background of the Jezreel Valley landscape

Tab – Turkish period buildings at the Kfar Yehoshua station, which were renovated and restored and currently serve as a visitor's center

Stamp Sheet Margins – A photograph of Givat Hamoreh from the south (Albatross Aerial Photography)

First Day Cover – Steam engine number 152, an "SLM 2-8-0" leading a train into the Beit Yosef station in the 1930's. In the background – a map of the Valley line and its main stations. The stations built by the Hijaz Railway during the Ottoman period are marked in black.

Issue: December 2011

Design: Ronen Goldberg, Tuvia Kurz

Stamp Size: 30 mm x 40 mm

Plate nos: 849 (no phosphor bar)

Sheet of 10 stamps

Tabs: 5

Printers: Joh. Enschede, The Netherlands

Method of printing: Offset