

רכבת העמק

The Valley Railway

כסלו התשע"ב • 12/2011 • 885



רבים ומגוונים, מהלצות על איטיותה של הרכבת ועד לטענה על הגברת היקף הילודה בעמק בגלל צפירות הרכבת בשעות הבוקר המוקדמות.

בסוף שנות ה-30 השתפרו הדרכים באזור, היישוב היהודי נטה לתעבורה פרטית בכבישים, וזנח במידה רבה את הרכבת. למרות התגברות זמנית של התנועה במלחמת העולם השנייה, צנחו שוב הכנסות הרכבת מייד לאחר ובמיוחד לאחר "ליל הגשרים" ב-1946, עת נותק הקשר עם סוריה וירדן. במלחמת העצמאות ניזוק התוואי ממזרח לעפולה, וב-1951 סגרה רכבת ישראל סופית את הקו בגלל היעדר ביקוש.

בימים אלו (שנת 2011) מתחילות העבודות להקמתו מחדש של הקו מחיפה לבית שאן, הפעם כקו מודרני, שיאפשר זמן נסיעה של כ-45 דקות מחיפה לבית שאן לעומת כמעט שעתיים בתקופת המנדט. לקראת הפרויקט ובמהלכו מתבצעות גם עבודות לזיהוי ולשימור של השרידים הבנויים החשובים של הקו המקורי.

חן מלינג
מוזיאון רכבת ישראל

תיאור הכול, הגיליון והמעטפה

גוף הכול - קטר קיטור מסוג "הארטמן 2-8-2" של הרכבת החיג'אזית, ורכבת על רקע נופי עמק יזרעאל.
שובל - בנייני תחנת כפר יהושע מתקופת התורכים, ששופצו ושוחזרו, משמשים כיום כמרכז מבקרים.

שולי גיליון הבולים - תצלום של גבעת המורה מכיוון דרום (אלבטרוס צילומי אוויר).

מעטפת היום הראשון - קטר קיטור מספר 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 שבנתה הרכבת החיג'אזית בתקופה העות'מאנית.

"רכבת העמק" הוא כינויה העברי של שלוחתה לחיפה של הרכבת החיג'אזית המפורסמת. את הרכבת החיג'אזית בנתה האימפריה העות'מאנית בשלהי קיומה כדי לקשר לצרכים דתיים ובטחוניים בין דמשק לערים מדינה ומכה שבחבל החיג'אז בחצי האי ערב.

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

השלוחה לחיפה התבססה ברובה על פרויקט כושל מסוף המאה ה-19 של חברה בריטית שניסתה להקים קו רכבת מחיפה לדמשק, וחלק מהתשתיות ומהמבנים שנשמרו עד היום מקורם באותו פרויקט. תחילתה בתחנת חיפה (כיום חיפה מזרח), משם המשיכה דרום-מזרחה למרגלות הכרמל אל עמק יזרעאל ועפולה. אחרי עפולה התחילה המסילה לרדת לכיוון בית שאן, שם פנתה צפונה והמשיכה לאורך עמק הירדן עד צמח, בה נבנתה תחנה ראשית נוספת, ששירתה גם את טבריה. מצמח המשיכה המסילה מזרחה ועלתה לעבר רמת החוראן דרך עמק הירמוק, עד לדרעא שבדרום סוריה, שם פגשה את הקו הראשי של הרכבת החיג'אזית. חלקו האחרון של הקו הציב בפני בוניו אתגרים הנדסיים מורכבים שהובילו להקמת כ-15 גשרים ו-7 מנהרות רק לאורך הירמוק.

לאחר השלמת שלוחת חיפה, הוקמו שלוחות קצרות נוספות מעפולה לכיוון שכם, ומחיפה לעכו, וכדי לשרת את הצבא התורכי במלחמת העולם הראשונה נבנתה שלוחה ארוכה מהשומרון אל חצי האי סיני ולכיוון רצועת עזה.

למרות שאורכה של המסילה בעמק יזרעאל ובעמק הירדן היה קטן ביחס לכלל הרכבת החיג'אזית - הפך קטע זה לחלק המשגשג ביותר של הרכבת החיג'אזית, בין היתר בזכות ההתיישבות היהודית הנמרצת לאורך העמקים, שהעניקו למסילה בין חיפה לצמח את כינויה העברי. מיקומם של חלק מאותם יישובים נבחר בגלל הקירבה למסילת הברזל בתקופה שבה הדרכים הסלולות היו מועטות ורועועות. הסתמכות היישובים על הרכבת הגבירה את השפעתה על חיי 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.

חוממת אירוע להופעת 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.

השירות הבולאי - טל: 076-8873933

שדרות ירושלים 12, תל-אביב יפו 68021

The Israel Philatelic Service - Tel: 972-76-8873933

12 Sderot Yerushalayim, Tel-Aviv-Yafo 68021

www.israelpost.co.il • e-mail: philserv@postil.com

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