



המזח בדרדרה, על שפת החולה (אוסף פוטו שוורץ, מעבדת "ביתמונה")

## במים עזים נתיבה "דרך החביות" מחולתה לדרדרה

**בדרומו של עמק החולה, ממזרח לקיבוץ חולתה, מתנשאת מעל פני השטח סוללת עפר גבוהה משובצת בחלוקי נחל. בראשה מצויה דרך עפר החוצה את העמק ממערב למזרח. סוללת העפר מסתירה סיפור יוצא דופן מראשית שנות המדינה, סיפור שראשיתו במפעל חלוצי וסופו בפתרון יצירתי.**

### ממפלט – למשלט

בדרומו של עמק החולה היה מאז ימי קדם אגם מים מתוקים ומצפון לו ביצות. אורכו המרבי של האגם היה יותר מ-5 קילומטרים, רוחבו המרבי היה כ-4.4 קילומטרים (בחלקו הצפוני) ושטחו 14 קמ"ר. אגם החולה היה רדוד יחסית, ועומקו נע בין שני מטרים לחמישה. אגם החולה נמצא כולו בשטח ארץ ישראל המנדטורית והגבול

"בדרדרה שממזרח לאגם" – קנים, צריך ומגדל אבן (איור: אריה חצור)



בשנים 1951-1958 בוצעו עבודות נרחבות לייבוש אגם החולה. כחלק מהעבודות נחפרה "תעלת הירדן", ששימשה נתיב מים לנהר הירדן וניקזה (עם תעלות נוספות) את מימי האגם. עד לייבושו של האגם, נשמר הקשר בין דרדרה לקיבוץ חולתה - ולמדינת ישראל - רק באמצעות סירות ששטו על פני האגם. קשר זה לא סיפק את צורכי המקום. גידול מספר השוהים בו הצריך נפח הובלה גדול וכבד יותר, וכן היה צורך בנתיבי גישה קבוע וזמין. בגלל קרבת העמדות הסוריות, סלילת דרך יבשתית מסביב לאגם החולה לא הייתה אפשרית. התקדמות מפעל ייבוש החולה הביאה לירידה הדרגתית של מפלס מי האגם. המים הנסוגים הותירו רצועת בוץ הולכת ומתרחבת, ועלה חשש לניתוקה המוחלט של דרדרה גם מגישה עם סירות. לאחיה בדרדרה הייתה חשיבות עליונה לשמירה על הריבונות הישראלית ממזרח לאגם החולה, מול ניסיונות ההשתלטות הסורית על השטחים המפורזים שנקבעו בהסכם שביתת הנשק.

### "הנותן בים דרך"

האחריות לשמירת הקשר עם המוצב בדרדרה הונחה לפתחו של מפקד ההנדסה של פיקוד הצפון דאז, סגן אלוף דוד לסקוב. תחילה הקים חיל ההנדסה, תוך זמן קצר, מזח צף באורך 180 מ' מכיוון חולתה מזרחה, ומזח צף נוסף באורך 320 מ' מצד דרדרה מערבה. אך פתרון זה היה זמני, נוכח הירידה הצפויה הנוספת במפלס מי האגם. על רקע זה נבחנה האפשרות לסלול דרך עפר בתוך מימי האגם מחולתה לדרדרה, מרחק של כ-1,500 מ'. אלא שסלילת דרך שכזו הייתה כרוכה בקושי טכני של ממש: הקרקע הבוצית של קרקעית האגם "בלעה" והשקיעה כל חומר המונח עליה. היה צורך אפוא בפתרון הנדסי לביסוס דרך עפר אל דרדרה בתוך מימי האגם וקרקעיתו הטובענית.

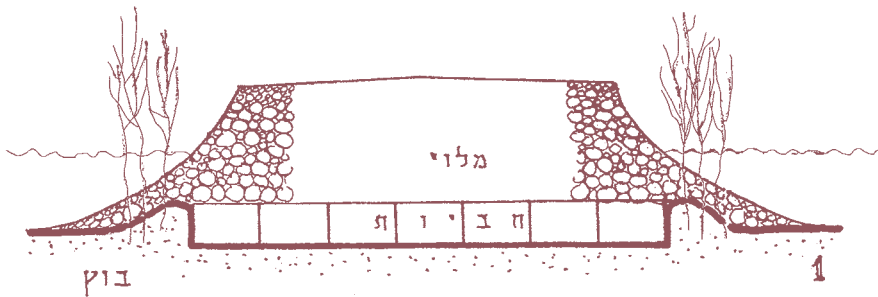
הבין-לאומי עבר מאות מטרים ממזרח לו, בשיפולי רמת הגולן. לחופו המערבי של האגם הוקמה המושבה יסוד המעלה (1883), וכעבור כיוכל שנים הוקם בצדה קיבוץ חולתה (1936).

בשנים 1937-1939 רכשה קק"ל קרקע בשטח של 1,300 דונם באזור דרדרה, בין חופו המזרחי של האגם לגבול הבין-לאומי, מול קיבוץ חולתה. בשנת 1942 נענה קיבוץ חולתה לפניית המוסדות להחזיק זמנית את המקום. הקיבוץ העביר לדרדרה חלק ממשקו הזעיר והקים סביב האתר חומת אבן ומגדל ביטחון. בשנות ה-40 שימשה דרדרה גם תחנת מעבר לעלייה לא חוקית של יהודים מסוריה. בחודש יולי 1947 עלה לדרדרה קיבוץ אייל. בימי מלחמת העצמאות, בחודש יולי 1948, התקיפו כוחות סוריים את הקיבוץ בסיוע ארטילריה ומטוסים. חברי הקיבוץ ולוחמי חטיבת "כרמלי" הדפו את ההתקפה, ושלושה מאנשי הקיבוץ נפלו בקרב.

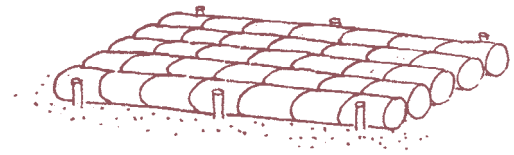
בקיץ 1949 נחתם הסכם שביתת הנשק עם סוריה, ודרדרה נכללה באזור המפורז. קיבוץ אייל עזב את המקום ועבר למקומו החדש בשרון. באוקטובר 1949 עלתה לדרדרה הכשרת "הגוברים" של הפלמ"ח, והחזיקה במקום מספר חודשים בטרם הקימו חבריה את קיבוץ גדות ממערב לגשר בנות יעקב. ממקומו החדש, קיבוץ גדות המשיך להחזיק בדרדרה עד אפריל 1951. באוקטובר 1952 הוקמה בדרדרה היאחזות הנח"ל "אשמורה", אולם במרץ 1954 הורדה היאחזות ודרדרה הפכה למוצב צבאי. במלחמת ששת הימים הותקף המוצב בידי כוחות סוריים, אך ההתקפה נהדפה. בתום המלחמה התרחק הגבול, הסתיים תפקידה הביטחוני של דרדרה ואדמותיה נמסרו ליישובי האזור. במלחמת יום הכיפורים (1973) הרסו כוחות צה"ל את גדר האבן ומגדל האבן בדרדרה, מחשש להשתלטות הסורים על המקום. מאז 1998 קיים בדרדרה חניון נופש ואתר זיכרון.



סלילת "דרך החבית", 1953 (אוסף קציר, ארכיון התמונות יד בן-צבי)



חתך הסוללה ותיאור החביות בתשתיתה



סלילת דרך החביות החלה ב־10 במאי 1953 והתבצעה משני הכיוונים: עיקרה מצד חולתה, ממערב למזרח (כ־1,160 מ' כולל הגשר) וכן מצד דרדרה, ממזרח למערב (כ־340 מ'). לצורך הסלילה מצד דרדרה הועברו דחפור ומשאיות על גבי דוברת אל החוף המזרחי. בסלילת הדרך לדרדרה הושקעו 2,300 ימי עבודה של פועלים, 2,600 שעות עבודה של ציוד מכני כבד ו־240 שעות של מחפר צף – וכן 12,400 חביות דלק ריקות. העבודה הושלמה באחד באוקטובר 1953, בתוך פחות מחמישה חודשים. המבחן העיקרי של הדרך קרה לאחר סיום העבודות להקמתה. לאחר כמה ימי גשם שוטף, עלה מפלס המים באגם והדרך כולה הוצפה במים. לסקוב סיפר

באותו זמן, כל המהנדסים האלה שכל הזמן טענו שאי אפשר לבצע את העבודה אמרו: נו, אתה רואה, עכשיו המים ירדו ולא תהיה דרך ולא יהיה כלום. והנה כעבור שלושה ימים קרה נס, המים ירדו והדרך לאחר שהתייבשה הייתה אף טובה יותר (פלס, שם).

### ריח דיבור רוסי וחלוציות אמיתית

ביום 16 באוגוסט 1953 ביקר במקום ראש הממשלה ושר הביטחון דוד בן־גוריון, וכתב ביומנו כך:

עשיתי טיול היום לחולה – למפעל המים במנהרה, לגשר שבונים על החולה לדרדרה, לחפירה של תעלה שטרם התחילה [...] בונים הארץ – הרגשה זו ליוותה אותי כל הזמן. הבחורים הגרמיים התוקעים "נקניקי" החביות על קרקע החולה, שהם נתונים במים עד הצוואר, לבנות עליהן הסוללה וגשר. המהנדס הצבאי לסקוב, מסביר, שריח הדיבור הרוסי נודף מהעברית שלו, בכל העושים במלאכה [...] מכולם נודפת חלוציות אמיתית, אם גם רבים מהם אינם יודעים זאת כלל.

שר החוץ משה שרת ביקר בדרך לאחר השלמתה, ביום 16 באוקטובר 1953, ואף הוא תיעד את הביקור ביומנו:

מהתעלה [תעלת הירדן] הסיענו אסף [שמחוני, אלוף פיקוד הצפון דאז] למי מרום [שמו המקראי של אגם החולה] להראותנו מפעל שעליו בייחוד גאות צה"ל בסביבה זו: סוללת עפר שנשפכה על פני האגם מחוף עד חוף, עם פער באמצע, שעליו נבנה גשר ביילי, מושתת על חביות ברזל ריקות שהונחו על קרקע האגם. סוללה זו משמשת דרך מעבר מכוניות עד 40 טון. בונה הסוללה הוא לסקוב מיוחדני, שהכרתיו סמל באחת מפלוגות המהנדסים שלנו במלחמת העולם, ועתה הוא קצין בחיל הנדסה של צה"ל. שב שיער ואדום לחיים, רזיז ורענן, 26 שנה בארץ, ואף על פי כן מדבר עברית בצלצול רוסי.

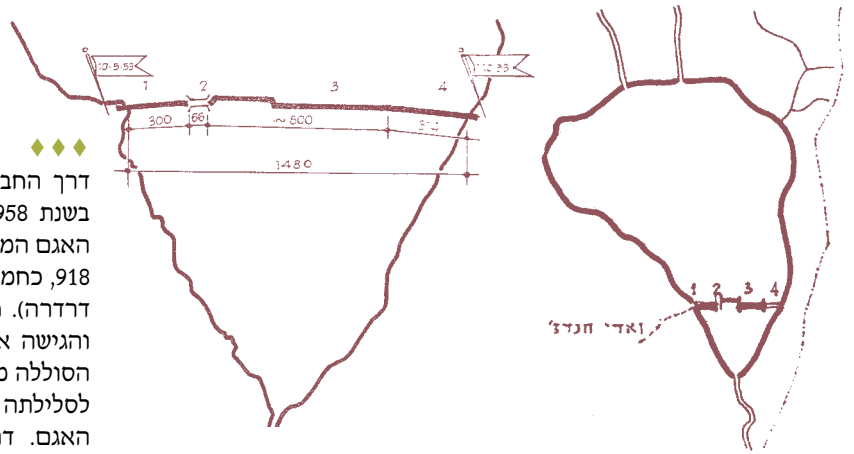
באותה עת היו קיימות בעולם שיטות שונות ליצירת ביסוס של דרך הנסללת על אדמה בוצית. באיטליה מרצפים את שטח הדרך באלומות חציר, וברוסיה עושים זאת בבולי עץ. שיטה אחרת היא הזרמת חול מהול במים בכמויות בלתי מוגבלות, הגורם לשינוי מבנה הקרקע הבוצית. כל אלו לא התאימו לתנאי אגם החולה בראשית שנות ה־50. היה אפוא צורך בפתרון יצירתי ופשוט שישגי את המטרה של יצירת קשר יבשתי של קבע עם דרדרה ביעילות ובצמצום של משאבי זמן וכסף.

בעיית סלילת הדרך לדרדרה הובאה לפני מפקד ההנדסה של פיקוד הצפון, דוד לסקוב, בשנת 1953. לדברי לסקוב, "עומק המים הגיע לכ־150 – 170 סנטימטרים, אך הבעיה העיקרית הייתה הקרקע הבוצית. הבוץ היה כל כך רך עד כי מוט ברזל באורך מטרים היה שוקע כליל עם דחיפה קלה ביד" (פלס, יולי 1974). לסקוב הגה פתרון פשוט ויצירתי: סלילת דרך עפר על מצע של חביות ריקות. שבע חביות מרותכות זו לזו לאורכן יוצרות גליל באורך של 6.30 מ'. הגלילים הושטו במי האגם אל תוואי הדרך, במקומם המיועד קדחו בהם חורים, והם התמלאו מים ושקעו אל הקרקעית. קבוצות של חמישה-שישה גלילים חוזקו בעמודי עץ שנתקעו בקרקעית. על גבי מצע זה שפכו את חומרי הסלילה לדרך. מצע החביות חילק את עומס החומרים שעליו על שטח גדול יותר, ובנוסף פעלו החביות כמעין רפסודה על פני השטח העליון של הבוץ.

חומר הדרך, שהיה תערובת של אדמה וחלוקי נחל, הובא במשאיות משפך נחל דישון הסמוך. פתרונו של לסקוב הצליח: לאחר שפיכתו בדרך, החביות שקעו לא יותר מ־20 ס"מ לתוך הבוץ. חומר הדרך נשפך גם מצדי החביות, וכך נוצרה סוללה בשיפוע קל להגנה מפני גלי האגם. המים גם המסו את האדמה שבחומר הדרך, וחלוקי הנחל שנותרו יצרו מעין שובר גלים שהגן על הדרך עצמה.

### 12,000 חביות וחמישה חודשים

תוואי "דרך החביות" מחולתה לדרדרה היה באורך של כ־1,500 מ'. הדרך חצתה את תוואי תעלת הירדן, שנחפרה מצפון לדרום במרחק כ־300 מ' מהחוף המערבי של אגם החולה. במקום בו חוצה הדרך את התעלה הוקם "גשר ביילי" צבאי באורך 66 מ'. הגשר נשען על שלושה בסיסים שהונחו על מצע של חביות, מעליהן שקי חול עם בטון ומעל אלו אדני עץ. הגשר נקרא "גשר החמישה", לזכרם של חמישה לוחמי הנדסה קרבית שנהרגו ביום 10 ביולי 1952 במהלך פינוי מוקשים באזור דרדרה. בשנת 1954, עם התקדמות מפעל ייבוש החולה, הוחלף הגשר בגשר ביילי בן מפתח אחד. לימים, פורק גם גשר זה ובמקומו נבנה גשר בטון כקילומטר צפונית לדרך, ממזרח ליסוד המעלה.



מפת החולה עם פירוט קטעי הסלילה (פיקוד צפון)

דרך החביות לדרדרה שימשה עד להשלמת מפעל ייבוש החולה בשנת 1958, אז נוצר קשר יבשתי רציף עם חולתה על קרקעית האגם המיובש. כיום, ניתן לראותה כסוללה מוגבהת ממערב לכביש 918, כחמישה קילומטרים מצפון לצומת גדות (מול הכניסה לחניון דרדרה). חלק קטן מהדרך קיים כיום גם ממערב לתעלת הירדן, והגישה אליו אפשרית מקיבוץ חולתה. הדרך בולטת בזכות גובה הסוללה מעל פני השטח, בחומר הדרך המשובץ חלוקי נחל ששימש לסלילתה וכן בשל צמחי המים שנשתלו בסוללה להגנה מפני גלי האגם. דרך החביות היא דוגמה לנחישות, לדמיון, ליצירתיות ולפשטות שאפיינה את דרכו של דוד לסקוב לאורך חייו.



סוללי גשר החמישה עם השלמתו (לסקוב שלישי מימין)



סא"ל דוד לסקוב, שנות ה-50

## ממציא לנו פטנטים

דוד לסקוב נולד בשנת 1903 באומסק שבסיביר. בן 18 החל לסקוב ללמוד רפואה בעיר טומסק, אך נעצר בעקבות פעילותו הציונית. ב-1923 עבר ללנינגרד והחל בלימודי אדריכלות, אולם נרדף גם שם בשל פעילותו הציונית במחתרת. בשנת 1927 ברח לסקוב עם אשתו ציפורה לסין ומשם, לאחר שנה בעיר חרביין, עלה לארץ ישראל. הוא השלים את לימודי האדריכלות בטכניון והיה לאדריכל פרטי בחיפה. עם פרוץ מלחמת העולם השנייה התגייס לסקוב לצבא הבריטי ושירת בחיל ההנדסה המלכותי בארץ ישראל, במצרים, בלוב ובאיטליה. במלחמת העצמאות התגייס לסקוב (אז בן 45) לצה"ל ושירת כקצין ההנדסה של נפת כנרת בחטיבת גולני. תפקידו כלל את ביצור יישובי עמק הירדן אל מול פלישת הצבא הסורי.

בשנת 1951 מונה לסקוב למפקד ההנדסה של פיקוד הצפון. בינואר 1957 התמנה לסגן קצין הנדסה ראשי, והקדיש את רוב מרצו ויצירתו לפיתוח אמצעי לחימה. "חוליית לסקוב", אותה הקים ועליה פיקד עד לפטירתו בשנת 1989, הפכה לימים ליחידת "פחת". לסקוב פיתח עשרות אמצעי לחימה ובהם מטענים רקטיים לפריצת שדות מוקשים וביצורים בעלי שכבת פיצוץ המשמשים לבניית מוצבים ומקלטים. בין האמצעים המיוחדים שפיתח היו טיל ה"למ"ד" [לסקוב] ששימש לפיצוח עמדות ירדניות בירושלים במלחמת ששת הימים, "גשר הגלילים" לצליחת תעלת סואץ במלחמת יום הכיפורים ועוד רבים נוספים. לסקוב זכה בחייו להוקרה ולפרסים על תרומתו הייחודית לביטחון ישראל. תת-אלוף לסקוב נפטר בהיותו בן 85, בעודו בשירות קבע בצה"ל.

תודת המערכת למשה גבעתי.

לעיון נוסף

1. מ' גבעתי, מבקיע חומות: חייו ופועלו של תא"ל דוד לסקוב, 2015.
2. מ' דואני, "אדמת מריבה במי מרום", עת-מול, 235 (2014), עמ' 27-30.