

חוק התכנון והבניה, התשכ"ה - 1965
משרד הפנים - מחוז הדרום
הוועדה המחוזית החליטה ביום

31/03/14

להפקיד את התכנית
6/1/14
נייד הוועדה המחוזית

שמורת טבע חולות שונרה, נחל לבן וכלך סיני
נספח מס' 1

תיעוד מקדים (עפ"י ידע אישי, סקר אמנה / ציור מוגבל)
מס' תכנית: 318/03/30
2014

כותרת:

שם התכנית: שמורת טבע חולות שונרה, נחל לבן וכלך סיני
תיעוד מקדים לתכנית מס': 318/03/30

1. נתונים כלליים:

- 1.1 כתובת - לא רלוונטי.
- 1.2 גושים וחלקות - בהתאם לתקנון ולחשריט התכנית.
- 1.3 גבולות התכנית - בהתאם לחשריט ולמפת הסביבה כאן.
- 1.4 סוג בעלות - מדינה.
- 1.5 תאור תמציתי של האתר: שרידי מסילת הרכבת התורכית בתוך שמורת חולות שונרה.
- 1.6 מפת סביבה:

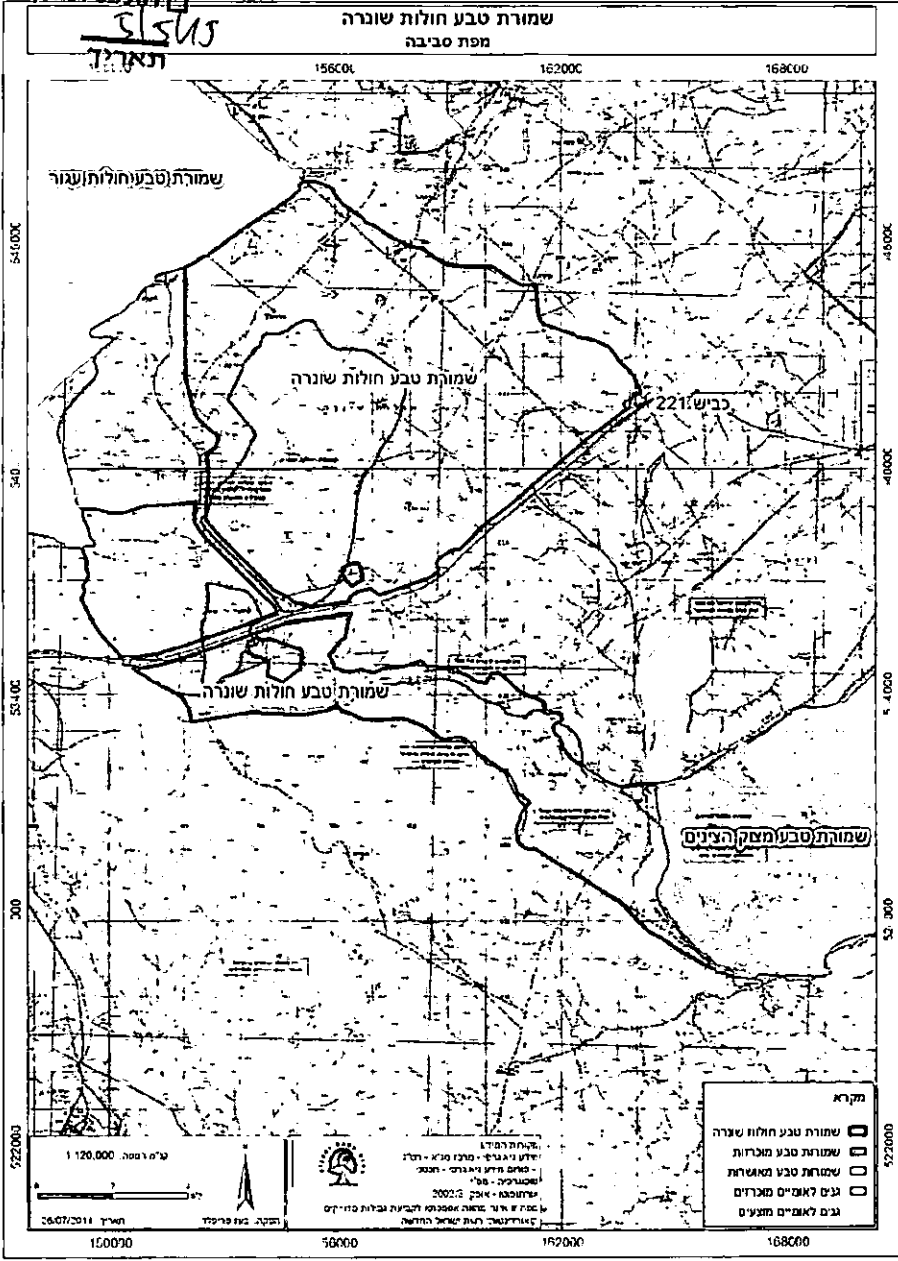
חוק התכנון והבניה, התשכ"ה-1965
משרד הפנים - מחוז הדרום
הוועדה המחוזית החליטה ביום:

31/03/14

לאשר את התכנית

התכנית לא נקבעה טעונה אישור הש
 התכנית נקבעה טעונה אישור הש

נייד הוועדה המחוזית



2. נתונים סטטוטוריים:

- 2.1 שם ומספר תכנית מוצעת: שמורת טבע חולות שונרה, נחל לבן וכלך סיני, מס': 318/03/30
- 2.2 שטח התכנית המוצעת במ"ר: 131,279,000
- 2.3 שטח בנוי קיים – לא רלוונטי
- 2.4 זכויות בנייה מוקנות מתוקף תכניות תקפות – לא רלוונטי.
- 2.5 ייעוד עפ"י תכנית תקפה ושימוש בפועל – שמורת טבע.
- 2.6 פירוט תכנית/תכניות בהם הוכרז האתר או חלקים ממנו לשימור ותיאור תמציתי של ההוראות הרלוונטיות – האתר לא מוכרז לשימור, מטופל כחלק מהתכנית המוצעת לשמורת טבע חולות שונרה, נחל לבן וכלך סיני ובתאום עם רשות העתיקות.
- 2.7 נתונים מרשימת השימור המקומית: מס' אתר, פרוט ערכי השימור – לא רלוונטי.
- 2.8 האם האתר נכלל בשטח עתיקות מוכרז – לא.
- 2.9 האם האתר מופיע ברשימת אתרים סטטיביים אחרת לשימור – לא. נכלל בתחום שמורת טבע חולות שונרה, נחל לבן וכלך סיני לפי הוראות לשכת התכנון מחוז דרום.
- 2.10 צירוף תכנית בינוי המציגה את התכנון במשולב עם פרויקטים חדשים, במידה ומתוכננים, באזור הקרוב לתכנית – לא רלוונטי.

רקע היסטורי ותרבותי:

רקע על השמורה:

שמורת טבע חולות שונרה, נחל לבן וכלך סיני מהווה חלק מגוש החולות הגדול ביותר בארץ, המשתרע מחולות חלוצה ועגור ועד נחל סכר אשר מהווה את הקצה המזרחי של חדירת החולות ממוצא ימי בנגב. חשיבות השמורה נובעת מגודלה וממיקומה, ובכך שהיא מאפשרת לאוכלוסיות גדולות של בעלי חיים וצמחים להתקיים בה.

לחולות בארץ שני מקורות עיקריים:

חולות ממקור ימי שיצרו את חולות מישור החוף ואת חולות מערב הנגב; חולות ממקור יבשתי שיצרו את חולות מישור ימין, את חולות הערבה ואת חולות כסוי. מקור החול שיצר את חולות נחל סכר ברמת אתיופיה. הנילוס הכחול הביא את החולות אל הים התיכון ומחופיו הדרום-מזרחיים הוסעו על ידי הרוח דרומה. בשל הקמת סכר אסואן נפסק תהליך הסעת החול ומאז ואילך אין עוד מקור להוספת חול לשמורה, למעט מסיני. בשמורה מגוון טיפוסים נופי: דיונות חול מיוצבות שביניהן עמקים (במרכז השמורה); מישורי חול (בצפון מזרח השמורה); אפיקי נחלים שיטפוניים - נחל לבן (בדרום השמורה); מבין שרידי אדם ראוי לציין כי יש כאן שרידים מסוללת הרכבת התורכית, תוואי הכביש המנדטורי, בורות מים, חווה חקלאית, כבשני סיד ואתר תעשיית כלי צור. העמקים שביין הדיונות נוצלו לחקלאות בתקופה הרומית ביזנטית וגם ע"י הבדואים. עדות לכך הם הסכרים שבעמקה. בשמורה חברות צומח המיוחדות לחולות ממקור ימי והנבדלות מחברות הצומח של הערבה, למשל בהעדר צמחים כפרקרק פרסי ובנדירות של שבטוט מצויץ. לעומת זאת מצויים בחולות שונרה נחל סכר חבלבל החוף הנעדר מן הערבה, ולענה חד זרעית הנעדרת מכל אזורי החולות היבשתיים. אירוס הנגב ומצילות שנהב הם מאפיינים יהודיים לחולות נחל סכר. לפחות סוג אחד של צמח. מלענן, מיוצג על ידי שלשה מינים. בנוסף קיימת שמורה ייחודית של צמח בר נדיר – כלך סיני

השמורה עשירה בבעלי חיים מכרסמים/יניגלים וטורפים כגון מיני גרביל, מריון, ירבווע, פסמון. דרבן. הולד. ארנבת. צבי יעוד. צבוע, שועל מצוי, שיעל חילות, תן. קרקל וחיהול בר. בשמורה מגוון עשיר של זוחלים המאפיינים בתי גידול חיליים

הרכבת התורכית.

ב-4 באוגוסט 1914, עם פלישת גרמניה לשטחי בלגיה פרצה מלחמת העולם הראשונה באירופה. לאחר מס' חודשי ניטרליות הצטרפה למלחמה תורכיה, לצידן של גרמניה ואוסטריה. בכך הגיעה מלחמת העולם הראשונה גם לאזור מזרח הים התיכון - כאשר נפתחה תזית חדשה מול בריטניה, אשר יושבת במצרים. תורכיה לוטשת עיניה לתעלת סואץ.

בעקבות ההוראה של ג'מאל פאשה לכבוש את תעלת סואץ מידי הבריטים הועלה לראשונה הצורך ברכבת שתגיע לאזור הדרום. כבר ערב תחילת המלחמה החלו התורכים להשקיע אנרגיה ומשאבים לצורך פיתוח תחבורת הרכבות בישראל מתוך הבנה של המצב המלחמתי החדש במזרח התיכון אשר הוציא לחלוטין את אפשרות התנועה בים התיכון הנשלט ע"י הצי הבריטי, הצי החזק בעולם דאז. התורכים הטילו את המשימה של תכנון הרכבת אל תעלת סואץ על היינריך מייסנר, מהנדס גרמני שעבד עם השלטון התורכי וזכה לתואר פשה המכובד. מייסנר שינה את תכנון המסלול של מסילה חדשה שנעה מעפולה דרך השומרון ובמקום להמשיכה לשכם וירושלים כמתוכנן היא נעה לכוון טול כרם ומשם לוואדי סרור (נחל סורק), פלוג'ה, משמר הנגב של היום ולבאר שבע. מסילת הרכבת הגיעה לבאר שבע באוקטובר 19158 חודשים לאחר ניסיון כ- הנפל לכבוש את התעלה.

התורכים שעדיין לא נואשו מלכבוש את אזור התעלה המשיכו את בניית המסילה דרך ביר עסלוג' (צומת משאבים), לנחל לבן ומשם במאי 1916 הגיעה המסילה לניצנה, מקום מושבה של המפקדה התורכית האזורית, משם המשיכה המסילה כ-17 ק"מ נוספים עד עזון, בארותיים שם חצתה את הגבול לסיני והגיעה עד קציימה (קוסימה) כ-30 ק"מ מעזון ונעצרה.

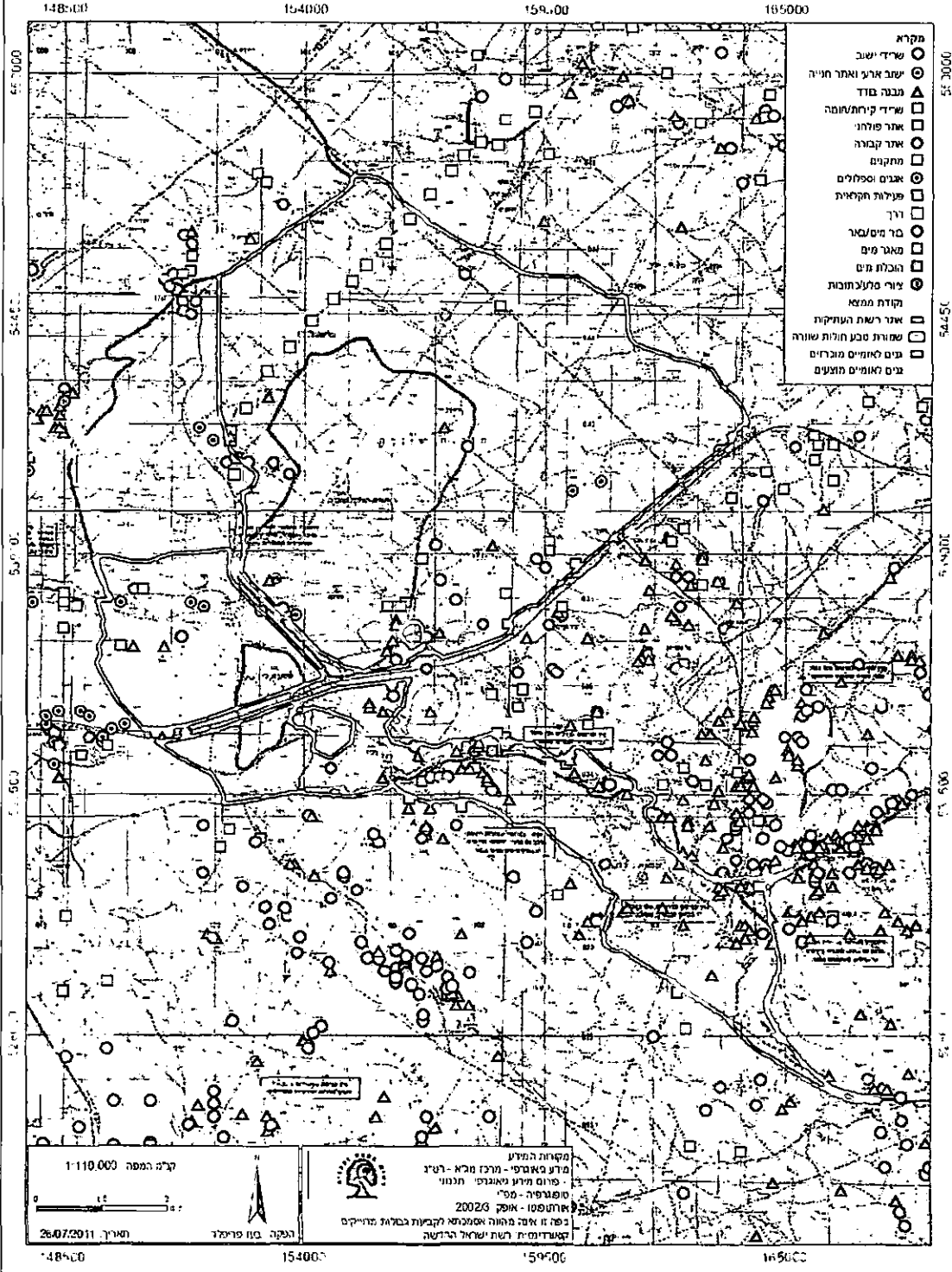
3.1 שמות היסטוריים של האתר:

- מסילת הרכבת התורכית נקראה רישמית "סעיף מצרים של מסילת חג'אז".
- 3.2 התפתחות האזור והקשר בין האתר לאזור לאורך השנים – לא רלוונטי.
- 3.3 הצגה וניתוח של מפות היסטוריות וצילומי אוויר מתקופות שונות (כולל מתקופת טרום הבניה) עם סימון גבולות התכנית. – לא רלוונטי.
- 3.4 מפה ובה סימון אתרים היסטוריים קיימים ובקרבה לשטח התכנית.

הערה:

סקר מפורט של סוללת הרכבת התורכית על כל מרכיביה וסביבתה הקרובה, כולל מילון מונחים מצולם עקרוני למרכיבי הסוללה הכוללים: מעברי מים, גשרים, אומנות ועוד. הסקר בוצע ע"י אמנון (בוצי) ליבנה, סקר מקיף המונה יותר ממאה מרכיבים מסוללת הרכבת בצרוף צילום כללי.

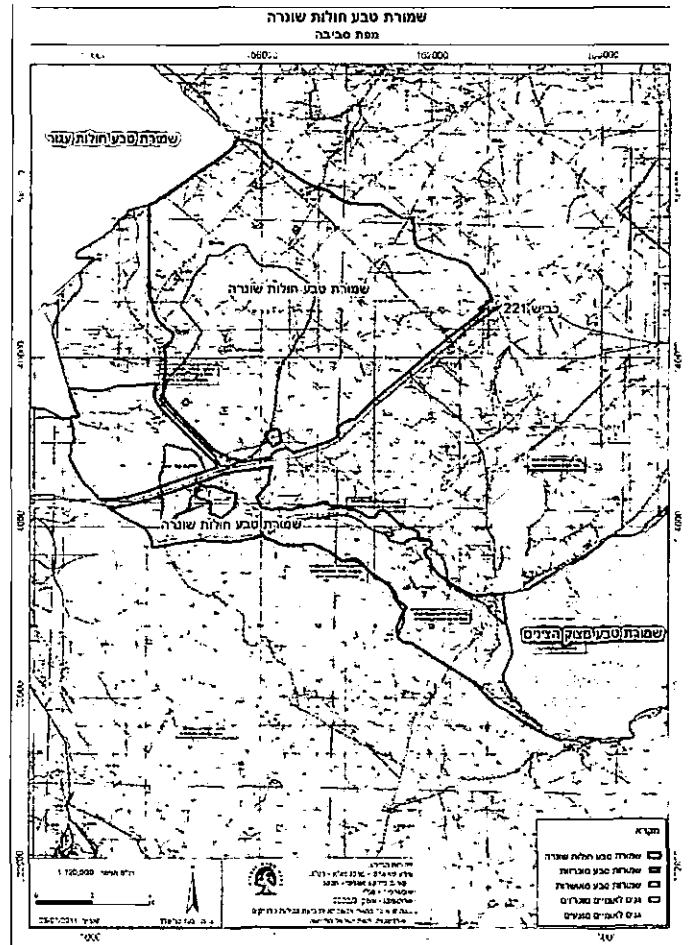
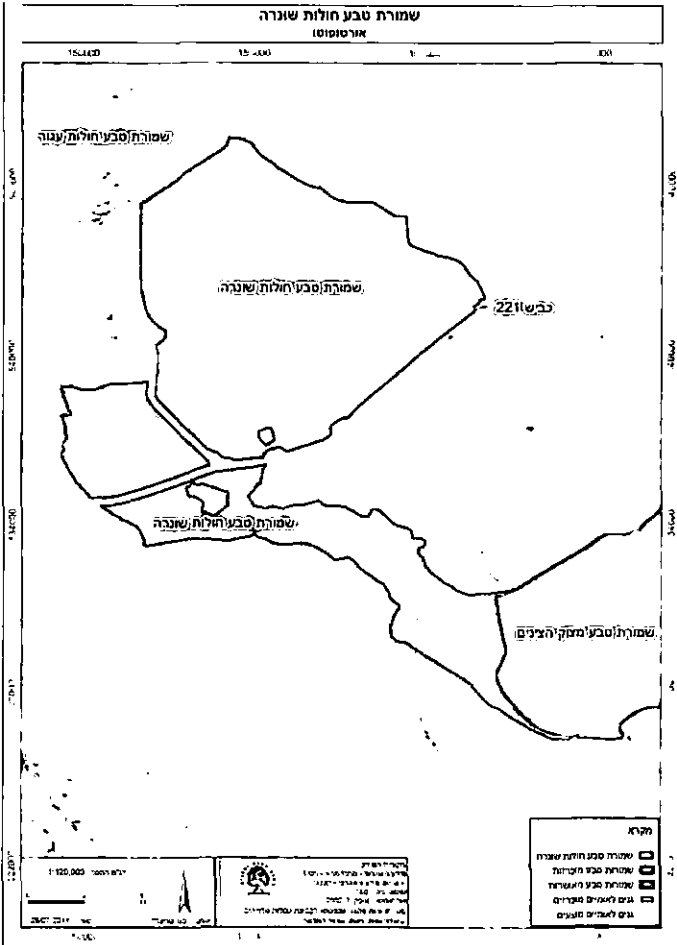
שמורת טבע חולות שונרה אתרי עתיקות



- 3.5 תכנית המציגה את המבנים המקוריים, שלבי הבניה, יעוד ושימור לאורך השנים – לא רלוונטי.
- 3.6 בעלות לאורך שנים – לא רלוונטי.
- 3.7 תולדות המשפחה, משפחות או דיירים לאורך השנים ואירועים משמעותיים הקשורים לאתר – לא רלוונטי
- 3.8 מתכננים/בונים/מהנדסים: פרטים ביוגרפיים ורקע היסטורי על האדריכל המקורי, המהנדס והמתכננים שפעלו באתר לאורך השנים. – לא רלוונטי.

4. מצב קיים:

4.1 מפה טופוגרפית (קנ"מ בין 1:500, 1:250) הכוללת סימון המבנים, שרידי מבנים, צמחיה, שבילים, קירות וכו' תוך הדגשת האתר הרלוונטי.



4.2 תיאור כללי וצילום של שיטת הבניה וחומרי הבנייה:

אבן הבנייה – אבן גיר מקומית קשה עד בינונית, וקפיסי אבן, עיבוד גזיתי/גזיתי למחצה.
 חומר המליטה – ע"ב סיד – מעורב בחול וחצץ מקומיים.
 שיטת הבנייה:

- א. בבניית סוללת הרכבת התורכית על מרכיביה, נעשה מאמץ בהיבט האסתטי לצד התכנון ההנדסי המרשים. הבנייה נעשתה לרוב בנדבכי אבן גזיתית מסותתת היטב, תוך הקפדה על החזיתות הנצפות וגימור של מליטה סיד מדויקת בפוגות ובשיטת נדבך מתחלף (פוגה זזה).
- ב. שרידי הגשרים בנויים באבן גזיתית ברוחב משתנה של 30-45 ס"מ, גובה נדבך 25-40 ס"מ. בשיטת ליבה המייצבת מילוי דבש, ועליה נדבכי אבן.
- ג. שרידי תעלות מים בנויים באבן גזיתית בגדלים משתנים, עם מליטה אפרפרה מבוססת סיד חול וחצץ מקומי.
- ד. שרידי סוללת המסילה מראים קפיסי אבן גיר פזורים – יש קושי בהבנת שיטת ההנחה, שכנראה נדרשה לצרכי יישור מפלס הסוללה וייצובה לפני הנחת המסילה. שרידי תוואי הסוללה נראים היטב, אך שרידי בנייה, יישור מפלס כמעט ואינם נראים.
- ה. צילומים בהתאם למספור במפות בסעיף 4.1.

נספח צילומים עבור תיעוד מקדים
שמורת טבע - חולות שונרה, נהל לבן וכלך סיני
מספר תכנית: 318/03/30

תמונה כללית-שריד מגשר



ניתן לראות את הגימור
האסתטי בקשת החיצונית
של הקמרון מעליו עברה
המסילה. אבני גזית
מסותתות היטב, ואבן
הראשה בולטת משורת
האבנים.

בעיית ניקוז קשה ש"חופרת"
אט אט את רצפת המעבר,
ניתן לראות בבירור את
לוחות האבן שדפנו את
רצפת המעבר המקומר.
ניתן לראות את התפר בין
הריצוף לתשתית האדמה
ממנה מתחילה בניית
הקמרון.
המצב מסכן את יציבות
הקמרון, ומעמיד אותו
בסכנת קריסה.



תיאור מצב השתמרות כללי:

כיום שרידי המסילה על מרכיביה, השופים לבלייה שמקורה בעייפות החומר המתבטאת בהתפוררות חומר המליטה המלכד את ליבת המבנים, שחיקה של אבני הבנייה, נשירה של אבנים משרידי המבנים, ליבות חשופות, ניקוזים לקויים, צמחייה הגדלה בסמוך לקטעי בנייה. בלייה כתוצאה מחוסר בתחזוקה שימורית, ניקוז לקוי, ניכרים בשטח ערוצי זרימה ששטפו חלקים נרחבים משרידי המסילה. חלק מהרס השרידים קשור אף בפעילות של אימוני צבא באזור.

כללי:

סקר פיזי שבוצע בשנת 2002 העלה את מצאי השרידים שנותרו מהגשרים, תעלות מים והסוללה של הרכבת התורכית. ממצאי הסקר מובאים בטבלה ומבדילים בין סוג המבנה, מתארים מצב השתמרות פיזי המאופיין ב"תקין", "הרוס" או "ניזוק" ותאור קצר של השריד.

כל ממצאי הסקר ופרטים על מבצעי הסקר מובאים באתר האינטרנט:

<http://www.boker.org.il/learning/?http://www.boker.org.il/meida/negev/meida.htm>

על הסקר:

על קו גאר שבע - עוגה אל-חפיר (עוז) – קצימה, במקביל לכביש, נראים שרידיה של מסילת הרכבת התורכית. כיום ניתן לראות חלקים מהסוללה של המסילה וחלקים של הגשרים ששרדו. חלק מההרס של המסילה קשור בפעולות האיבה בין הבריטים לתורכים, אך חלקים לא מעטים נהרסו בשל אימוני הצבא והפיתוח האזורי המתקיימים באזורים אלה.

בשנת 2002, ביוזמה של ערן דורון שניהל את בית ספר בשדה בוקר, נערך סקר מקיף לאורך מסילת הרכבת בין באר שבע וניצנה. במהלך הסקר תועדו וצולמו הגשרים והמבנים שנמצאו לאורך המסילה התורכית. כל אחד מהמבנים תואר והוגדרה נקודת הציון שלו. ממצאי הסקר מובאים במאגר המצורף בליווי תמונות. בעתיד תתווסף מפה של המסילה שעליה יצוין המיקום של הגשרים ושל המבנים שנסקרו.

סקר נוסף, בוצע ע"י אמנון (בוצי) ליבנה:

סקר מפורט של סוללת הרכבת התורכית על כל מרכיביה וסביבתה הקרובה, כולל מילון מונחים מצולם עקרוני למרכיבי הסוללה הכוללים: מעבירי מים, גשרים, אומנות ועוד. סקר מקיף המונה יותר ממאה מרכיבים מסוללת הרכבת בצרוף צילום כללי.

- 4.3 תכנית וצילומים כלליים של האתר (כולל חצר). סימון בתכנית וצילום אלמנטים אדריכליים, נופיים ופרטי פיתוח חשובים (כגון שערים, פתחים, קמרונים, מדרגות, גדרות, בור מים, צמחיה וכו'). – לא רלוונטי.
- 4.4 צילום האתר בהקשרו הסביבתי (חזית הרחוב, חזית נגדית) תיאור תבנית הבניה האופיינית לאזור (כגון התך אופייני של הרחוב משני צידיו דרך האתר) – לא רלוונטי.
- 4.5 תכניות קיימות וצילומים של האתר וסביבתו – לא רלוונטי.
- 4.6 תכניות קיימות וצילומים של הקימות והגג – לא רלוונטי.
- 4.7 חתכים וחזיתות קיימים וצילומי חזיתות – לא רלוונטי.
- 4.8 תיאור כללי וצילום הצמחייה, מאפייניה, נדירותה ומצב השתמרותה. – לא רלוונטי.

4.9 תיאור כללי יצילים החללים הפנימיים – לא רלוונטי.

4.10 צילום פרטים אדריכליים חיצוניים ופנימיים של מבנה ימנה נגדיה – לא רלוונטי.

5. סיכום – הערכת אתר:

תוואי מסילת הברזל התורכית המאופיינת בעיקר ע"י שרידי גשרים וחיפירים מעידה על מפעל הנדסי בקנה מידה גדול ומרשים. השימור מוגדר כפעולה להבטחת המשך קיומם של מבנים הנושאים ערכים תרבותיים, היסטוריים וארכיטקטוניים בתוך תרבות עכשווית ובעלת צרכים מידיים ועתידיים. שימור מבנים היסטוריים דרוש לנו גם למען תחושת היציבות וההמשכיות ההיסטורית שלנו הן כפרטים והן כעם. שרידי מסילת הרכבת התורכית טומנת בהובה סיפור היסטורי המכיל בתוכו מאורעות מתוארכים המציינים שלבים ונקודות בהתפתחות האזורית האורבנית של האזור אז בימי מלחמת העולם הראשונה. חובתנו לשמר שרידים יפיפיים אלו לאורך תוואי מסילת הרכבת על מנת לשמר את סיפור הקמת המסילה, לשמר את רוח הימים ואת רוח השרידים הפיזיים שנותרו עדות יחידה לפעילות שרחשה אז בימים אלו.

נספח מס' 2:

תיק תיעוד – מבנה ותכולה מוצעים :

הערה: פריטים בתיק התיעוד כבר נדרשו במסגרת סקר תיעוד מקדים.

כותרת: שרידי מסילת הרכבת התורכית, תוואי כביש מנדטורי (תוואי כביש 211 הישן, תא שטח 103)

שם האתר וכתובת: לא רלוונטי

שם התכנית: שמורת טבע חולות שונרה, כלך סיני ונחל לבן.

תיעוד מקדים לתכנית מס': 318/03/30

נערך עבור: רשות שמורות הטבע

שם העורך: אורית בורטניק – ממונת שימור אתרים מחוז דרום – רטי"ג

תאריך: יוני 2011

1. נתונים כלליים: ראה סקר תיעוד מקדים.
2. נתונים סטטוטוריים: ראה סקר תיעוד מקדים.
3. רקע היסטורי ותרבותי: ראה סקר תיעוד מקדים.
4. שחזור היסטורי – לא רלוונטי.
5. תיאור מצב קיים: ראה סקר תיעוד מקדים.
- 5.5-5.8 לא רלוונטי.
- 5.9 – 5.11 – ראה סקר תיעוד מקדים.
6. סקר הנדסי – לא רלוונטי.
7. סקר מפגעים – לא רלוונטי.
8. סיכום הערכת אתר:
מערכת מסילת הרכבת אינה שרדה במלואה לאורך מסלולה, וכיום ניתן לראות חלקים מהסוללה של המסילה, וחלקים של הגשרים ששרדו. חלקם במצב טוב וחלקם פחות. ממצאי הסקר שקישור אליו נמצא בגוף "סקר תיעוד מקדים", העלה את סך השרידים של מרכיבי מערכת מסילת הרכבת עם הבחנה כללית של מצב השתמרותו. תוואי כביש 211 הישן, הינו תוואי דרך סולינג מנדטורית לשימור. הדרך נבנתה בתחילת שנות ה-40 למאה העשרים ע"י סולל בונה עבור הצבא האנגלי. התוואי רובד בשכבת אספלט במהלך השנים. ניתן לראות את אבני השפה המאפיינות דרך מנדטורית במקומות בהם התבלה האספלט. הדרך פעילה ואין מניע שכך תישאר. במסגרת ממשק השמורה, תינתן שימת לב לתחזוקה שימורית של שרידי מערכת המסילה, עפ"י סדרי עדיפויות שימוריים ועל פי ממצאי סקר השימור שבוצע ע"י רון טל וערן רישמן בשנת 2002, כתשתית לתכנית תחזוקה מפורטת.
בנוסף, **סקר מפורט של סוללת הרכבת התורכית על כל מרכיביה וסביבתה הקרובה, כולל מילון מונחים מצולם עקרוני למרכיבי הסוללה הכוללים: מעבירי מים, גשרים, אומנות ועוד. הסקר בוצע ע"י אמנון (בוצי) ליבנה, סקר מקיף המונה יותר ממאה מרכיבים מסוללת הרכבת בצדוף צילום כללי.** בתקווה שהסקר יראה אור בקרוב. הסקר של ליבנה ישמש אף הוא כתשתית מצוינת לסקירת מצב קיים וכתשתית לסקירת מצב השתמרות הממצאים ובניית תכנית שימור תחזוקתית.
במחוז דרום של רשות הטבע והגנים, תחום שימור, ישנה התייחסות לאתרים ארכיאולוגיים כמו גם לשרידי עתיקים של אתרים הפזורים בשטחים הפתוחים, והמחוז רואה חשיבות רבה בשימור והגנה על ערכי המורשת המצויים בתחומה.
9. תיעוד עכידות השימור והפיתוח:
לכשתוכן תכנית שימור תחזוקתית מפורטת, יעבר עיתק של העיין ולצרכי ארכיון.
10. פרטי עורך התיק, השכלתו וניסיונו בתחום:
עורך התיק: אורית בורטניק. תואר ראשון בארכיאולוגיה. אוניברסיטת בן גוריון.
ממונת שימור אתרים במחוז דרום. ניסיון בתחום השימור. משנת 94 ועד היום הנשרת.

והתמחויות בשימור מניעת, בתחזוקה שימורית, בשימור המורשת הבנויה על מרכיביה :
מבנים, טיח, סטוקו, פרסקו, פסיפסים, אבן רכה ועוד.
ממונת על תכנון וסקר שימור אתרים, הכשרות וליווי מקצועי של צוותי השימור בשטח.
שת"פ עם רשות העתיקות וגורמים חיצוניים נוספים. הכנת דוחות סופיים של פרויקטי
שימור לצרכי ניטור ותחזוקה.
11. מקורות – ראה סקר תיעוד מקדים.

נספח מס' 3:
מפרט למדידת מבנה לשימור לצורך תיעוד ותכנון.
לא רלוונטי.

נספח מס' 4 – הצהרת עורך המסמך.

- אני החתום מטה אוריית בורטניק מס' ת.ז. 025037540 מצהיר בזה לאמור:
1. אני ערכתי תיעוד מקדים/תיק תעוד לתכנית מס': 318/03/30 לאתרי: שרידי מסילת הרכבת התורכית בתחומי שמורת טבע חולות שוגרה, כלך סיני ונחל לבן.
 2. אני בעל ההכשרה והמומחיות הדרושים לערוך מסמך זה, לפי המסמכים המצורפים בזה.
 3. אני ערכתי את המסמך בעצמי ובסיוע יועצים נוספים כמפורט להלן:

שם היועץ	תחום מומחיותו והכשרתו	הסעיפים במסמך שבהם סייע היועץ
א. אסי שלום	ארכיאולוג, משמר אתרים יועץ לשימור, בנייה אקולוגית	הכוונה כללית.
ב.		

4. אני אחראי להכנת המסמך ותוכנו, לרבות הנתונים וההערכה המופיעים בו.
5. אני מאשר כי למיטב ידיעתי המקצועית, הנתונים נכונים ותואמים את ההנחיות שנתן מוסד התכנון ביום: _____
6. הצהרה זו ניתנה ביום: _____

התימת המצהיר
אוריית בורטניק
ממונת שימור אתרים
מחוז דרום
רשות הטבע והגנים

עזריאל אלון
מתכנ מחוז דרום
רשות הטבע והגנים
08-6280406
23/6/2014