

## יעקב שביט: הגנרל גורדון והתעלה גורדון ורעיון התעלה בין ים-סוף לים התיכון

שנתיים לפני מותו בח'רטום בשחר ה-26 בינואר 1855, בטרם יהפכוהו תעמלגיו של "האימפריאליזם החדש" לראשון בגיבוריו,<sup>1</sup> בא הגנרל צ'ארלס ג'ורג' גורדון, הידוע כגורדון ה"סיני", לביקור בארץ-ישראל. הוא ירד בנמלה של יפו ב-16 בינואר 1883 והחל ב"אינטרלוד שהפך להיות פרולוג לטראגדיה".<sup>2</sup> יום אחר רדתו מן האניה כבר בא לירושלים והתישב בעין-כרם. ביולי חזר ליפו, ובדצמבר שב והפליג לאירופה כדי לקבל עליו שליחות חדשה. בירושלים וביפו התעתד גורדון לשקוע בהתבוננות ובפרישה סגפנית-למחצה. הירהוריו התיאולוגיים והמיסטיים, אותם העלה על הכתב במכתביו הרבים מאד, התפרסמו בחלקם בספרון קטן שיצא לאור בבריטניה בעודו נצור בח'רטום.<sup>3</sup> אך גורדון לא היה מסוגל לשבת במקום אחד. מכיון שהיה מהנדס צבאי, שקע בשירטוטים טופוגרפיים של ארכיאולוגיה תנ"כית, מיתוס גוצרי וקוסמוגוניה: עיונים רציניים השתלבו בחזיונות הלובשים ממד "ריאליסטי" בעזרת חישובים ושירטוטים המתארים את מקומם של התופת או גן-העדן. לא מפליא הדבר ששהותו בארץ-ישראל עוררה חשדות בקונסוליה הצרפתית בירושלים, ששמרה את צעדי, וגורדון אף נאלץ לחמוק מעיניה הפקוחות.<sup>4</sup> הצרפתים לא נטו להאמין כי קצין-הצבא המקצועי הוא גם תיאולוג ומיסטיקן, אך אף שידועים אנו כי אכן כזה היה, לא שווא חשדו בו הצרפתים. מכתביו של גורדון לנמעניו השונים בבריטניה עסקו בנושאים מדיניים וצבאיים, ואם לא ידעו הצרפתים את תכנם הנה סר גורדון פעמיים לבקר את לורנס אוליפנט,<sup>5</sup> שהתישב בחיפה בנובמבר 1822 ועסק, כידוע, ב"דיפלומטיה ציונית" מטעמים תיאולוגיים ומדיניים כאחד. בין שאר נושאים שדנו בהם גורדון ואוליפנט היה גם הרעיון לכריית תעלה בין ים-סוף ומפרץ עקבה לבין מפרץ חיפה והים התיכון.

ב

הרעיון לחבר את מפרץ-עקבה עם הים התיכון עלה בבריטניה עוד בראשית שנות ה-30 למאה שעברה. במהלך הוויכוח על הדרכים לשפר את אמצעי-התחבורה בין הודו לבריטניה, הוצגה האפשרות לחיבור עקבה עם הים התיכון ליד אל-עריש באמצעות מסילת-ברזל,<sup>6</sup> אך לעדיפות ראשונה זכו הרעיונות שתמכו בחיבור המפרץ הפרסי ועמק-הפרת עם חיפה באמצעות מסילת-ברזל.<sup>7</sup> תכנית המסילה, שלא יצאה אל הפועל, הולידה גם נוסח חדש: מסילת-ברזל ארצישראלית בין עקבה לחיפה. קבוצה בראשותו של משה מונטיפיורי הציעה את התכנית ב-1862. למסילת-ברזל כזאת נודע ערך כפול: היא היתה רחוקה מן הגבול הרוסי, והיא חיברה את הים

התיכון עם ים-סוף וחצי-האי ערב. קו המסילה המוצע נמתח מעקבה בדרך הערבה מצדו המערבי של הירדן עד היבוק, שם חצה הקו את הירדן מערבה, עלה עד טבריה ופנה בקו ישר כמעט לעבר מפרץ חיפה. שלוחה ארוכה שלו חיברה את איסמאעיליה בדרך החוף הצפוני של חצי-האי סיני עם הערבה, ושתי שלוחות קצרות נמתחו מיריחו לירושלים ומטבריה לדמשק.<sup>8</sup>

לא מפליא הדבר שבין התכניות המפורטות לסלילת מסילות עלה דווקא בבריטניה גם הרעיון לחבר את ים-סוף עם מפרץ-חיפה באמצעות תעלה. הנתונים הגיאוגרפיים של ארץ-ישראל הולידו תכנית כזו בחינת מובן-מאליו. בסוף שנות ה-80 סוכמה ההתרשמות בדברי תומסון (W. M. Thomson), שכתב כי אין ספק שפעם עבר נתיב-מים לאורך השבר הארוך מן הלבנון ועד מפרץ-עקבה.<sup>9</sup> הקפטן ויליאם אלן (W. Allen), שערך מסע-סיוור בארץ-ישראל ב-1850–51, בא במיוחד כדי לבחון את האפשרות לכריית נתיב-מים מעכו בדרך עמק-יזרעאל לעמק-הירדן ומשם לים-המלח ולערבה. בהקדמה לספרו "ים המלח, דרך חדשה להודו", שיצא לאור ב-1855, קבע אלן כי מטרתו הראשונה של המסע היתה להסב תשומת-לב לטבע המיוחד-במינו של ים-המלח ולהצביע על האפשרות להפכו לאמצעי-תחבורה בין בריטניה להודו. אלן חקר את הגיאולוגיה, הגיאוגרפיה והטופוגרפיה של אזור ים-המלח, בקעת-הירדן והערבה, והגיע למסקנה כי המיבצע אפשרי הטבע, כך כתב, עשה את עיקר המלאכה בשביל האדם. "כברק חלף הדבר בדעתי כי ההשגחה העליונה נתנה לאומות התעשייתיות, בתקופה בה המסחר הגדל והולך שוחר אמצעי-תחבורה משוכללים, את התנאים להקים תעלה ראויה-לשמה בין שני הימים שלחופיהם מצויים יסודות הייצור והמיומנות ואשר רצוי כל-כך לקרבם".<sup>10</sup>

אלן מסר כי יהיה צורך לכרות רק 25 מיל כדי להשלים את התעלה בין חיפה לבקעת-הירדן. מי הים התיכון ישטפו פנימה ויחסכו את העבודה הקשה של הפרייה. הגזק היחיד הצפוי כרוך בהצפתה של טבריה, שהיא אמנם עיר קדושה ליהודים אך מספר אוכלוסיה מועט, היא שוממה לגמרי, והיהודים המתגוררים בה הם מהגרים ממזרח-אירופה הממתינים לביאת המשיח. יתרונות התעלה רבים: היא תקצר לתורכייה ולמוסלמים את הדרך למפה, ותביא לשולטן הכנסות גדולות; היא תקל על עוליה-הרגל הנוצרים את הגישה אל מקורות הירדן; ועיקרו של דבר, היא תבטיח לאנגליה נתיב-תחבורה בטוח להודו. אלן סבר כי תכנית התעלה בין עקבה לחיפה מתקבלת על הדעת יותר מן התכנית לכריית תעלת-סואץ: כרייתיה של תעלת-סואץ תצריך עבודת פועלים רבים, ואילו התעלה הארצישראלית זקוקה לעבודת-ידיים מועטת. עומק המים בעקבה ובחיפה גדול מעומק המים בשתי קצותיה של תעלת-סואץ המוצעת, וגם הלך-הרוחות עדיף. אלן בטוח כי השולטן יתן זכיון לכרייתיה של תעלה בארץ-ישראל ממש כמו שנתן זכיון למהנדס הצרפתי דה-לספס.<sup>11</sup>

בשנות ה-50 נועדה התעלה הארצישראלית לשמש תשובה בריטית להצלחה הצרפתית בהשגת הזכיון לכרייתיה של תעלת-סואץ. לא כך היה המצב בהגיע גורדון לארץ-ישראל ב-1883: מצרים כבר היתה נתונה לפיקוח בריטי-צרפתי משותף מאז 1882,

ודיוראלי רכש את מניותיו של אסמאעיל בתעלה ב-1875. אם אפשר להבין את רעיון התעלה הארצישראלית על רקע ניגודי-האינטרסים ופולמוס האלטרנטיבות שקדמו לפתיחתה של תעלת-סואץ לשיט ב-1869, איך אפשר להבין את תחייתו של הרעיון בשנות ה-80, כאשר שליטה בריטית על התעלה הפכה כמעט עובדה גלויה ומוגמרת? נראה כי רעיונו של גורדון, שאמור היה לשאוב השראתו מאינטרסים ימיים בריטיים המנוגדים לחברת-התעלה, היה אנאכרוניסטי במידה רבה לתקופתו, אך בה-בשעה היו בו ניצוצות מפתיעים של ראייה למרחוק.

ג

רוב הביוגרפים של גורדון-והם רבים מאד!<sup>12</sup>—מזכירים בקצרה את רעיון התעלה כאחד הרעיונות הגדולים האחרונים של הגנרל גורדון והם משתאים לנוכח הרצינות והפירוט שהשקיע בתיכנונה.<sup>13</sup> גורדון כתב הרבה על התכנית ללונדון, שוחח על-אודותיה עם אוליפנט, ושיגר את מפת התכנית והמידות גם לארכיטקט השווייצרי קונרד שיק, שהתגורר בירושלים מאז 1846, בה ייסד יחד עם אחיו אכסניה לעולי-רגל פרוטסטאנטיים ("בית אחים") ומוסד חינוכי מיסיונרי ("בית התעשייה"). שיק עסק גם במחקרים גיאוגרפיים וארכיאולוגיים ופירסם בבטאוני החברות הגיאוגרפיות הגרמנית והבריטית.<sup>14</sup> כתב גורדון: "I deluge a poor old German, Mr. Schick, with these papers and plans".<sup>14</sup>

גורדון בא לארץ-ישראל כשהוא מצויד כבר בפרטים על רעיון התעלה הארצישראלית, ומיד גילה בה ענין רב. כמה סיבות מנה לענין שמצא בתכנית ולצורך להגות בה ברצינות ואף להוציאה אל הפועל. דעתו היתה שבריטניה מנהלת במצרים מדיניות שלילית. הצבא הבריטי תומך בח'דיב, שאינו אהוד על העם, ושפוחו נובע רק מכידוני חיל-המשלוח הבריטי. בריטניה אינה שולטת במצרים, אינה נוטלת עליה אחריות למתרחש שם, אך מפעילה כוח כדי להבטיח תשלום החובות לאינטרסים פיננסיים שונים (לא רק בריטיים) ונגררת אף להתערבות בסודאן. בגלל הפיקוח ההדדי במצרים מתחדדים היחסים בין בריטניה לצרפת—"כי התעלה תשאר תמיד שלהם" (של הצרפתים).<sup>15</sup> לעומת הערה זו, מפתיע גורדון בהברקה הרואה את הנולד: דיכוי המרד של עראבי-פחה ושיעבודה הכלכלי והלאומי של מצרים עתידים, לדעתו, להביא ביום מן הימים לגירוש בריטניה ממצרים בהתפרצות של פטריוטיזם מצרי. שנאת המצרים לבריטניה גוברת והולכת ומתלבה לאיבת-מוות. "יום-נקמות יבוא אם לא נגלה להם יתר-אהדה. מה טובה עשינו לאנשים הללו?"<sup>16</sup>

בתעלה הארצישראלית ראה תחליף מצוין לתעלת-סואץ. ראשית לכול, היא תפטור את בריטניה מן הצורך להחזיק במצרים בכל מחיר תוך התגוששות עם צרפת וליבוי השנאה העממית. יתירה מזו, ראוי לה לבריטניה להכין תחליף לתעלת-סואץ שיוכל לשרתה ביום שיבוא המרי הלאומי ויסלקה ממצרים! אך אין זה היתרון היחיד שמוצא גורדון בתעלת-התחליף. חלף הנימוקים הכלכליים-הדתיים שהביא אלו מעלה גורדון שורה של נימוקים מדיניים ואסטרטגיים. ראש-וראשון להם: התועלת שתביא התעלה

הרחבה בין חיפה לירדן להגנת ארץ-ישראל, המפרץ הפרסי והאוקינוס ההודי מפני פולש מצפון.

נפתלי הרץ אימבר, ששימש מזכירו של אוליפנט בחיפה, מספר על כך שגורדון התעניין באפשרויות ההגנה של ארץ-ישראל. אימבר שוחח עם גורדון שיחה קצרה שבמהלכה הביע גורדון את פליאתו על כך שהיהודים לא קיימו מעולם צי ראוי לשמו ולא הבינו כי "המושל בימים מושל גם בהרים". גורדון הוסיף כי "כיום יכול הייתי, בעזרת צבא של 10,000 איש וציוד של טורפדות ואניות-שריון וכל כלי-המלחמה החדשים, להגן על הארץ הזאת מחיפה ועד יפו, אפילו כנגד מדינה כבריטניה-הגדולה".<sup>17</sup> לתעלה היה מקום בשיקול אסטרטגי זה: תעלת-מים רחבה תשמש מחסום בלי-עבור לחיל-יבשה רוסי שיירד מצפון בדרך אנאטוליה וסוריה, ותקל על יכולת ההגנה הבריטית. "תעלה כזאת תבלום את כל ההתקפות הרוסיות על פלשתינה, להוציא את הקו שבין חיפה וזרעין (יזרעל)", ובאורח מוזר למדי תכפה עליה לתקוף במגידו (הר-מגידו)—הרי זה מקום הקרב הגדול האחרון, זירת המערכה ביום-הדין!

יתרונות וחסרונות אחרים שמנה גורדון:

1. "נאבד את המקומות הקדושים ליד הירדן, כפר נחום, בית-שאן וטבריה, יריחו ועין-גדי.
2. "נטביע את העמק הארור והמזיק שאין לו עתיד.
3. "נעצור את מארת הארץ, הבדווים.
4. "נשיג את האדמות הפוריות של מואב ועמון.
5. "קפריסין תהיה מרוחקת 150 מיל ממוצא התעלה בים התיכון.
6. "יהיה לנו מעבר-מים במרחק 50 מיל מדמשק.
7. "לא יפריענו אי-סדר פנימי".<sup>18</sup>

התעלה הארצישראלית תיצור אפוא טריטוריה המוגנת מים מכל עבריה. מצפון—תעלת מים שרחבה יהפוך אותה לתעלת-חיץ יעילה וממערב, בקע-הירדן הרחב והמוצף מים החוצץ בין המדבר לארץ הנושבת; ארץ הדומה לבלגיה בהיותה נתונה תחת פיקוח משותף של המעצמות, לפי שערפה הדתי ימנע השתלטות של מעצמה אחת עליה. תהיה זו ארץ קטנה שהיקפה 10,000 מיל מרובעים ואוכלוסייתה תמנה 130,000 נפש. למעשה, ארץ שלבד מן הממד הדתי שבה תמלא תפקיד חיוני כציר מקשר בין הים התיכון והאוקינוס האטלנטי לבין האוקינוס ההודי והודו. אמצעי ולא תכלית.

על-פי חישובי גורדון, לא יהיה מחירה של תעלה כזאת גדול. אם כרייתה של תעלת-סואץ עלתה 20 מיליון ל"ש, הרי התעלה הארצישראלית תעלה רק 10.5 מיליוני ל"ש בפירוט הב"ל:<sup>19</sup>

— 2,000,000 ל"ש	תעלה מחיפה לירדן
— 1,000,000	פיצויים לתושבים המפונים
— 6,000,000	תעלה בערבה

—	1,000,000	נמל בחיפה
—	500,000	נמל בעקבה
	10,500,000	סך-הכל

בחישוב אחר, ששלח לקונרד שיק, העריך גורדון את מחיר התעלה בשני מיליוני ל"ש נוספות, כשהוא מעלה את מחיר כרייתה של התעלה מחיפה לירדן ל-4 מיליוני ל"ש חלף 2 מיליונים.<sup>20</sup> אוליפנט, שהתיחס לתכנית בספקנות-מה, אמד את מחירה ב-50 מיליון ל"ש אך העריך כי השקעה גדולה זו תכוסה במהירות על-ידי ההכנסות הכספיות הצפויות.<sup>21</sup>

\*

השראה תנ"כית ושיקולים אימפריאליסטיים מובהקים שימשו אצל גורדון בערבוביה שאין בה כדי להפליא. הוא כותב: "אל תצטט אותי אם תכתוב על כך. מזור ביותר, דומה כי יחזקאל מ"ז, 10 אומר כי בים-המלח יהיו דגים כמו בים התיכון (ניאמר אלי המים האלה יוצאים אל הגלילה הקדמונה וירדו על הערבה ובאו הימה אל הימה המוצאים ונרפאו המים וגו')". גורדון מזכיר גם את זכריה י"א, 14 ("והיה ביום ההוא יצאו מים חיים מירושלים חציים אל הים הקדמוני וחציים אל הים האחרון בקיץ ובחורף יהיה").<sup>22</sup>

גורדון כתב על תכניתו גם לסיר ויליאם מקינזון (Mackinnon), בעל חברת-הספנות "B.I.S.N.C." (British and India Steam Navigation Company), מתוך הכרה ברורה כי ממשלת בריטניה, בעלת המניות בתעלת-סואץ, תגלה התנגדות נמרצת לכל רעיון של תעלה מתחרה בסואץ. לא זימון מקרי הוא שהביא לארץ-ישראל בשנת 1883 משלחת נוספת, שבתוך השאר באה לבחון מה מידת הממש ברעיון של כריית התעלה בעמק-הירדן. היתה זו משלחת רשמית מטעם "החברה הגיאוגרפית המלכותית" ובראשם עמד אדווארד הול, ועמו המאיור קיצ'נר, שכעבור שנים מעטות עתיד היה לכבוש את סודאן מחדש אחרי מותו של גורדון בחירטום, וארמסטרונג. בשורות קצרות ביטל הול בדו"ח שלו את רעיון התעלה, מסיבות פיוזות טהורות. סבור היה כי הפרשי הגובה בין הערבה, מפרץ-עקבה וים-המלח יחייבו הקמת תעלה באמצעות סכרים—דבר המחייב מקור גדול של מים זורמים ממקום גבוה יותר, שלפי הערכתו לא היה בגמצא משני צדי עמק-הירדן. אפילו יתגברו על המכשולים המדיניים והכלכליים, כתב הול בקצרה, כמעט כבדרך-אגב, אין סיכוי למימוש התכנית. אין תימה שהמשלחת הרשמית חרצה דינה לשלילה על התכנית שעה שגורדון, החוקר הפרטי, כתב בבטחון מוחלט על כדאיותה הרבה.<sup>23</sup>

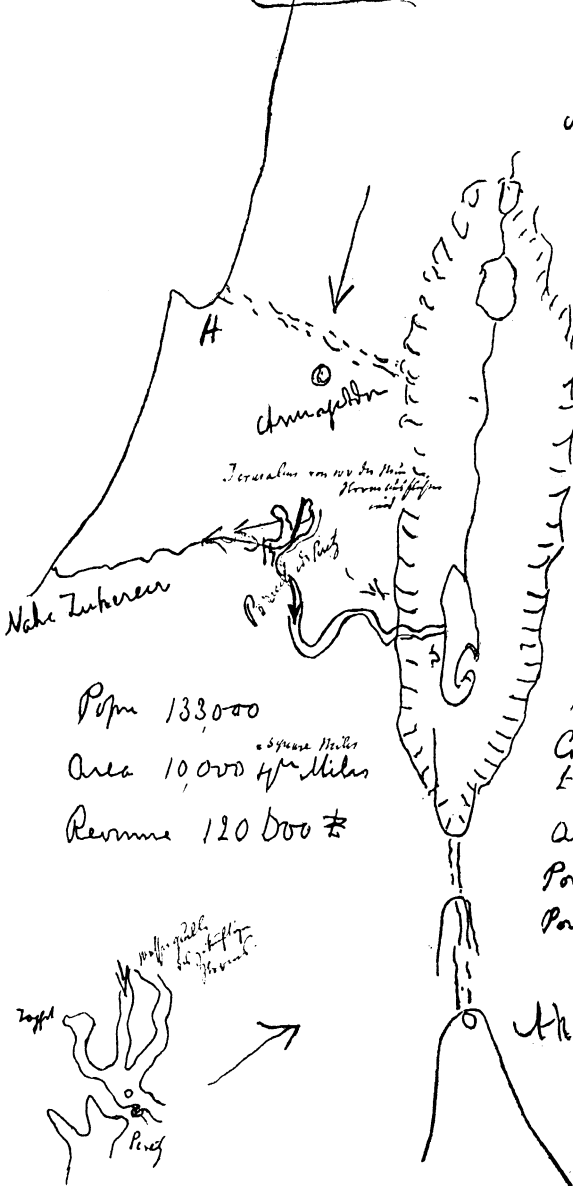
גורדון הגיע לארץ-ישראל כנוסע חפשי על סיפון אחת מאניות-הקיסור של חברת-הספנות הגדולה של מקינזון ומקינטוש, שפעולתם החלה בייסוד החברה "Calcutta and Burma Steam Navigation Company", שנוסדה ב-1856, ונמשכה ב-"B.I.S.N.C.", שנוסדה ב-1862 וב-1869 געשתה חברת-הספנות השניה בגדלה המקיימת קשר אניות למזרח, בעלת יותר מחמישים אניות-קיסור.<sup>24</sup> לא

פחות מן האינטרסים שלה במזרח הרחוק, שפעולתו של גורדון מנעה שם פגיעה בהם ב-3—1864, היו לה עכשיו אינטרסים גם במזרח-אפריקה וב-1877 יסד מקיגון את ה-“East Africa Association” וב-1882 את “Imperial British East Africa Co.” שדחפה להשתלטות בריטית על מזרח-אפריקה תוך כדי תחרות עם גרמניה. פעולות גורדון במזרח-אפריקה עשויות להתפרש לא מעט מתוך קשריו עם החברה, שלא היתה מעוניינת בפניו סודאן אלא בשמירת הפיקוח הבריטי עליה. מכל-מקום, D. Boulger, שעמו עמד גורדון בקשר-מכתבים הדוק ואשר כתב ביוגרפיה של גורדון ב-1896, עמד כבר על הסתירה בין התנגדותו העזה של גורדון לכרייתתה של תעלת-סואץ ותמיכתו הקודמת בנתיב הישן של כף-התקוה-הטובה לבין תמיכתו הגלהבת והפעילה ברעיון התעלה מים-סוף לים התיכון: דווקא הנימוקים הכלכליים, שמביא גורדון בזכות כרייתתה של התעלה הארצישראלית, הם שביטלו את התנגדותו לתעלת-סואץ. אך פירכה זו דומה שאינה ברורה כל-כך. ב-1883 כבר היתה תעלת-סואץ עובדה קיימת וגורדון הגה בתכנית לתעלה אלטרנטיבית מתוך הכרה בחיוניות הקשר הימי בין הים התיכון לים-סוף והאוקיינוס ההודי, מצד אחד, ומצד שני—מתוך הסתמכות על הלך-רוח ערטילאי בקרב גורמים ימיים בבריטניה. הללו היו להם אינטרסים מסחריים במזרח-אפריקה ובמזרח הרחוק (כגון B.I.S.N.C.), וביקשו נתיב-מים מחוץ לתעלת-סואץ הנתונה לשליטה ולפיקוח של מתחריהם המסחריים, כדי לשבור את המונופולין של חברת-התעלה, אף התנגדו למדיניות קרומר במצרים באשר היא משרתת גם אינטרסים פיננסיים אירופיים ורואה במצרים מקום שאינטרסים משוקעים בו ולא נתיב-מעבר למקום שנמצאים בו אינטרסים אחרים. אוליפנט מספר על “הסכמתו” של השולטן להתיר בדיקות ראשונות בשטח ועל ביטול הסכמה זו לאחר שהבין כי בהכרח תביא להשתלטות בריטית על ארץ-ישראל לא רק בלחץ הצרכים האסטרטגיים אלא גם בלחץ המשקיעים בתעלה, כפי שקרה במצרים. ביקורו של גורדון מלכתחילה לא היה אפוא ביקור של מיסטיקן. התודעה האימפריאלית לא נטשה אותו אף רגע, ויחד עם הנהייה הדתית הוליתו גם היא לארץ-ישראל.

## ד

תכנית ה-“Jordan Valley Canal”, שאורך נתיבה למעלה מ-400 ק”מ (מהכינרת עד עקבה כ-380 ק”מ), התבססה על נתוני האיזור הטקטוני של בקע הירדן מעמק החולה ועד הערבה, ולפיה הקו הארוך הוא הקו הקצר והאפשרי ביותר. האיזור הקשה היא הערבה. אורך הערבה מדרום לבקעת-סדום ועד עקבה הוא 155 ק”מ (מים-המוות 170 ק”מ). במרחק 92 ק”מ מדרום ים-המלח מתרוממת הקרקע בשיפוע תלול עד לגובה שיא של 240—200 מ’ מעל פני ים-סוף, כלומר לגובה של 600 מ’ מעל פני ים-המלח (שבגובה 392- מ’ מתחת לפני הים), “גובה שמונע חפירת תעלה לספנות מים-המלח למפרץ-אילת”<sup>24</sup>. גורדון אינו רואה בגובה זה מכשלה. פתרונו נראה פשוט למדי לפי שבעיניו הערבה ובקעת-הירדן הם שטחים חסרי חשיבות וערך כשלעצמם. לפי חישוביו של גורדון, אין צורך אפוא לחבר את ים-המלח

# iber Jordan Canal



Damascus  
 50  
 ↙

- Lost Abgeleitet von Canal entnommen  
 Tibanus See  
 Tibanus  
 Cafemann  
 Ruth und  
 Jerricho  
 Jordan

Popu 133000  
 Area 10000 square Meiles  $\frac{1}{2}$  Meiles  
 Revenue 120 000 £

*Supplimentofflag*

	<i>Meilen</i>
Hama Canal	4
Compart	1
± Jordan flupf	
Arabis Canal	6
Port Hama	1
Port Abesch	$\frac{1}{2}$
	<hr/>
	$12 \frac{1}{2}$ Meilen



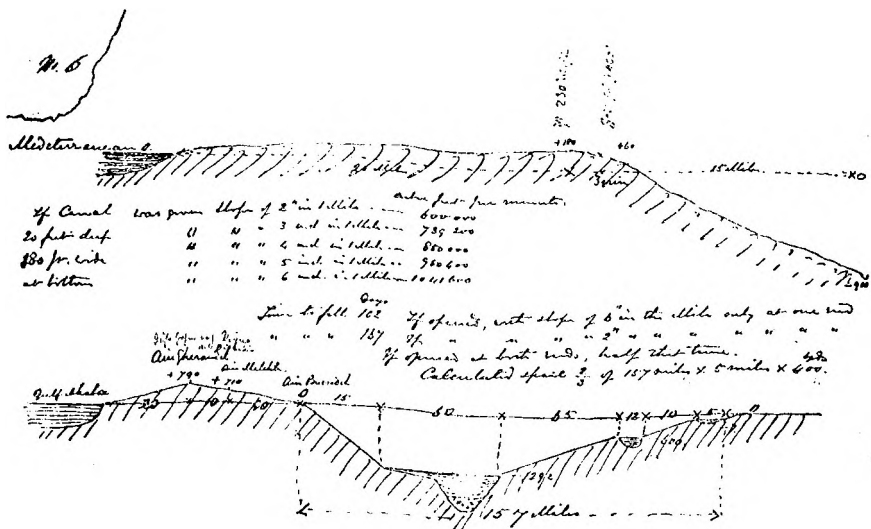
Mekkeh

ומפרץ-עקבה בתעלה כרויה לאורך אותם 170 ק"מ שבין בקעת-סדום ומפרץ-עקבה, ותוך התגברות על מירב הפרש-הגובה של 200 מטר בסביבות עין-גרנדל. גורדון סבר כי יהיה צורך רק לישר קרקע בחפירת תעלה באורך כ-100 ק"מ בערך בין מפרץ-עקבה ונקודת-האפס מעל ים-המלח. מירב הגובה של יישור הקרקע יהיה 40 מ', אבל זה רק בחלק קטן של הנתיב. התעלה תישר אפוא את השטח הגירני המכוסה חצץ וחול שבין מפרץ-עקבה לנקודת-השיא בערבה עד נקודת-האפס בבקעת-סדום מעל ים-המלח. מי התעלה ישטפו ממפרץ עקבה וים-סוף, יירדו במדרון תלול, ויזרמו לתוך ים-המלח וירימו את פניו למצבו הקדמון; מי ים-המלח יגאו אז לגובה פני מפרץ-עקבה ויתרוממו בכ-400 מ'. הערבה תוצף וים-המלח יהפוך אגן-מים גדול. בקעת-הירדן וכיכר-הירדן, מצפון ים-המלח ועד טבריה והחולה, יוצפו וייעשו אגם מים עמוק מאד, בלי שיהיה צורך בכרייה כלשהי. כלומר: 157 מיל, לפי חישובי גורדון, מנקודת-האפס בערבה ועד החולה, למעלה מ-200 ק"מ, יהפכו נתיבי-מים רחב ועמוק ללא צורך בעבודת אדם, בידי הטבע עצמו. מן העבר השני תיכרה התעלה על-ידי הרחבת אפיקו של הקישון. כרייה של ממש תידרש אפוא רק ממגידו ועד בית-שאן—תעלה באורך של 25 מיל, ברוחב של 180 רגל ובעומק 20 רגל. גם כאן תיחסך הכרייה, שהרי מי הים התיכון ישטפו לאורך אפיק הקישון ועמק-יורעאל ועמק בית-שאן, שהנקודה הגבוהה בהן היא רק 157 רגל (47 מ') מעל פני הים בורם הדומה בעצמתו לזרם של "עשרת נהרות ירדן". זרימת המים תוכל לבוא משני קצות התעלה—חיפה ועקבה. גורדון חישב את גובה השיפוע של התעלה כדי להעריך את משך הזמן וכמות המים הדרושים כדי שעמק-הירדן והערבה יוצפו מים וגבהם יתישר עם המיפלס של פני-הים (מפה מס' 2). העבודה תימשך חמש שנים ובמהלכה יוצפו הערבה, בקעת-הירדן ועמק-יורעאל. כפר נחום, טבריה, בית שאן ויריחו ייקברו במים וכמותם כן כפרים ערביים דלים, שלא קשה יהיה לפצות את תושביהם העניים. אוליפנט, שסקר את התכנית בשביל העתון "New York Sun", כותב כי נוסף על המכשלות הדתיות והפוליטיות יתגלו קשיים הנדסיים גדולים וחסוכי-פתרון, אך "מי יכול בימים אלה לומר מה ישיג המדע, או איזו תסבוכת תעלה השאלה המזרחית עד שיסולקו הקשיים הפוליטיים?"<sup>28</sup>

## ה

אין לדעת, כמובן, מה היתה התכלית ה"אמיתית" לביקורו של גורדון בארץ-ישראל ואם היתה הנהייה הדתית תואנה בלבד. אפשר לקבל כי בא לארץ-ישראל להגשים שאיפה ישנה ומתוך כמיהה לחוויה מיסטית ולביקור בארץ-הקודש, שפה היטיב להכירה מכתבי-הקודש וכתבים אחרים, אך גורדון היה מאותם בריטים שהתודעה האימפריאלית הכתיבה את התבוננותם ואת פעולתם בכל מקום בו שהו אפילו למטרות אחרות. התבוננותו בארץ-ישראל היתה מוכתבת על-ידי ההכרה כי ארץ-ישראל חשובה לקיסרות הבריטית באסיה וכי אסור שתהיה נתונה לשליטתה של מעצמה אחרת כרוסיה או צרפת. התיאולוג והמיסטיקן פיגו מקומם לאימפריאליסט,





שהיה אמנם בעל דעות של "אימפריאליזם הומאניטרי" אך בסופו של דבר שירת תמיד את "האימפריאליזם החדש", הפינאנסי. ארץ-ישראל היתה אמצעי, לא תכלית, ובעצם כך נשארה תמיד לגבי האימפריאליזם הבריטי. ב-1883 היתה דלת-תושבים וחסרת ערך כלכלי ולא עוררה משיכה של משקיעים. לפיכך לא מוזר היה בעיני גורדון הרעיון כי ארץ-ישראל תיקרע על-ידי תעלת-מים, שתציף בה אזורים בעלי משמעות היסטורית. לגביו קבע הערך האסטרטגי של התעלה, שעתידה היתה להפוך את חיפה ועקבה, וגם את ירושלים ודמשק, לערי-נמל או לערים סמוכות לנתיבי-מים. ב-1883 היתה זו תכנית מעורפלת, אף אם חישוביה ההנדסיים מדויקים, ונטולת צל של סיכוי. הצלחתה של תעלת-סואץ והגברת השליטה הבריטית עליה ביטלו את החיפוש אחר נתיבי-מים אלטרנטיבי. לאחר גורדון נפנו, בעצם, בעלי הרעיונות להעלות "אוטופיות" של חיבור ים-המלח עם הים התיכון בקו ישר ממזרח למערב הנועד לא לתחבורה אלא להפקת אנרגיה. הרצל כתב על ה"אוטופיה" ב"אלטנוילנד". וההשראה באה לו ממכתבו של א. שלמן מן ה-7.8.1891 בו חזר על רעיון התכנית והדגיש את תועלתו.

הכתיבה הושלמה כ-15 שנה לאחר מותו של גורדון (1902) והרעיון הכה הדים בתקופת המנדט. תכנית דומה למטרה של ייצור כוח מבוססת על העברת מי הים התיכון לירדן דרך הקישון, עמק יזרעאל ונחל-חרוד.<sup>26</sup> שינוי המסיבות הפולי-טיות במזרח התיכון חידש ומימש את התכנית להקמת הנתיב היבשתי בין מפרץ-עקבה וחוף הים התיכון כהוכחה לכך כי נתונים גיאואסטרטגיים בלתי-משתנים מעלים תמיד אותם פתרונות, אם גם בשינוי גירסה ובהתאם להתפתחות הטכנולוגית.

## הערות ומקורות

- Thornton, A.P., *The Imperial Idea and its Enemies*, Anchor Books<sup>1</sup> edition; N.Y., 1968, p. 337
- Lord Elton, *General Gordon*, Collins, London, 1954, p. 312<sup>2</sup>
- Gordon, C.G., *Reflections in Palestine*, MacMillan and Co., London,<sup>3</sup> 1884
- Chriol, Sir Valentine, *Fifty Years in a Changing World*, Jonathan<sup>4</sup> Cape, London, 1927, pp. 42—44. על שהותו של גורדון בירושלים ישנה גם עדותה של ברטה וסטר, אשר כילדה קטנה פגשה את גורדון ב"מושב האמריקאית", שאביה היה מיסדה. אוליפנט מספר על ביקורו של גורדון ב-Haifa (ראה להלן, עמ' 280/4).
- <sup>5</sup> הביקור השני בדצמבר היה מקרי. ספינתו של גורדון, שהפליגה לפורט-סעיד, נהדפה על-ידי הרוח למפרץ-חיפה.
- <sup>6</sup> אילת, אליהו, בריטניה ונתיביה להודו, הוצאת-ספרים ע"ש מאגנס, ירושלים, 1971, ע' 80.
- <sup>7</sup> תיאור התכניות והוויכוח סביבן מצוי בהרחבה בספרו הנ"ל של אליהו אילת.
- <sup>8</sup> Oliphant, Lawrance, *Haifa or Life in Modern Palestine*, William Blackwood and Sons, London, 1887, pp. 63—67. הנ"ל—
- The Land of Gilead*, William Blackwood and Sons, London, 1880, pp. 301—304
- Thomson, W. M., *The Land and the Book*, Nelson and Son, London,<sup>9</sup> 1888, p. 624. את שקע הירדן, ים-המלח והערבה חקרו לא מעט משלחות ידועות, כגון של הלייטננט מולינה (1847) ושל לינץ' האמריקאי ב-1848.
- Allen, Captain William, *The Dead Sea, a New Route to India*, Long-<sup>10</sup> man, Brown, Green and Longmans, London, 1855, pp. 341—2, המפה המצורפת בע' 375.
- <sup>11</sup> *ibid.*, pp. 355—9. חמש-עשרה שנה אחרי אלן חקרה את אזור ים-המלח משלחת צרפתית של הדוכס דה-לילן. תוצאות המחקר התפרסמו על-ידי Lartet ב-*Essais de la Géologie de la Palestine*, 1870
- <sup>12</sup> שתי הביוגרפיות החדשות של גורדון הן מאת Nutting, Anthony, *Gordon Martyr and Mystic*, Constable, London, 1961, ומאת Marlowe, John, *Mission to Khartum*, Gollanz, 1969 בעמודים 299—304 אצל מארלו מובאת ביבליו-גרפיה מסכמת ומפורטת ביותר. שתי ביוגרפיות שהופיעו ב-1954 הן זו של לורד אלטון ושל Bealty, Charles, *His Country was the World, a Study of Gordon of Khartum*, Chatto & Windus, London. של Hake, A. Egmont, *The Story of Chinese Gordon*, Remington and Co., London, Fifth ed., 1844.
- Churchill, Seton, *General Gordon—a Christian Hero*, James Nisbet and Co., London, Ninth edition
- <sup>13</sup> שמואל אביצור, *חיי יום-יום בארץ-ישראל במאה הי"ט*, עם הספר, תל-אביב, 1972, עמ' 472, 457 ויהושע בן-אריה, *ארץ-ישראל במאה הי"ט*, גילוייה מחדש, הוצאת כרטא, ירושלים, 1970, ע' 209.
- <sup>14</sup> Elton, p. 314
- <sup>15</sup> Boulger, Demetrius C., *The Life of Gordon*, T. Fisher, Unwin, London, Eighth Impression, 1911, p. 254
- <sup>16</sup> Bealty, p. 218

- <sup>17</sup> המנוחה גליה ירדני העלתה מן הגשייה את יומני אימבר שהתפרסמו ב"ג'ואיש טטאנדארד" הלונדוני בשנים 1888—1890, "דפים מיומני בארץ-ישראל ומיומנים אחרים", הציונות / מאסף לתולדות התנועה הציונית והישוב היהודי בא"י, עורך דניאל קארפי, אוניברסיטת תל-אביב והקיבוץ המאוחד, 1970, עמ' 408.
- <sup>18</sup> Bealty, p. 218, Oliphant, Haifa, p. 207
- <sup>19</sup> Boulger, pp. 254—255
- <sup>20</sup> Gen. Gordons Zeichnungen & Briefe, 1883 (Collection of Manuscripts, letters, plans & drawings made or written by Gordon during his visit to Palestine in 1883) JNUL. MS. Var. 458. שתי המפות שבכאן מתפרסמות לראשונה ברשותו האדיבה של בית-הספרים הלאומי והאוניברסיטאי בירושלים. תודתי נתונה לו על מתן הרשות.
- <sup>21</sup> Oliphant, Haifa, p. 207
- <sup>22</sup> Boulger, p. 255
- <sup>23</sup> Hull Edward, **Mount Seir, Sinai and Western Palestine**, published by the Committee of the Palestine Exploration Fund, Richard Bentley and Son, London, 1855 (מפתו של ארמסטרונג בעמ' 223).
- <sup>24</sup> אנציקלופדיה עברית, כרך ו, עמ' 97. British Hoskins, Halford Lancaster, **Routes to India**, Longmans, Green and Co., N.Y., 1928, pp. 412—13
- <sup>25</sup> Oliphant, p. 206—7
- <sup>26</sup> אנציקלופדיה עברית, כרך ו, עמ' 880—879. וראה גם יוסף ברסלבי, הידעת את הארץ, כרך ג, הקיבוץ המאוחד, 1955, עמ' 341/3, וכן העלאת הרעיון בשיחת וייצמן-טרומן ביום 19.11.47, במסגרת ומעש, שוקן, 1949, ע' 444, כשווייצמן מציג את התעלה כחחליף לתעלת-סואץ למדינת-ישראל לצורך קשריה עם המזרח (ולא בשבילה בלבד).