



תיק תיעוד – מחצבת בית נבאלא

טיוטה 1: אוגוסט 2020

גרסה 2: ספטמבר 2020

גרסה 3: אוקטובר 2020

55	סיכום – הערכת האתר	5.	3.	רקע היסטורי ותרבותי	1	פתח דבר
					1.	נתונים כלליים
			3.1	שמות היסטוריים של האתר	1.1	שם המתחם, רחובות גובלים
56	פרטי עורך התיעוד	6.	3.2	התפתחות האתר	1.2	גושים, חלקות, נ"צ
			3.3	הצגה וניתוח מסמכים וצילומי אוויר היסטוריים	1.3	גבולות התכנית
57	מקורות	7.	3.4	מפת סימון אתרים היסטוריים בקרבת שטח התכנית	1.4	בעלות
			3.5	מסמכים היסטוריים – מבנים מקוריים, שלבי בנייה, ייעוד ושימוש לאורך השנים	1.5	תיאור האתר
					1.6	מפת סביבה – כולל סימון גבולות התכנית
			4.	תיאור מצב קיים	2.	נתונים סטטוטוריים
			4.1	מפה טופוגרפית – מצב קיים	2.1	שם ומספר תכנית מוצעת
			4.2	צילום אוויר – מצב קיים	2.2	שטח התכנית המוצעת במ"ר
			4.3	צילומים כלליים - מצב קיים	2.3	שטח בנוי קיים
			4.4	צילומי סביבת האתר	2.4	זכויות בנייה מתוקף תכניות תקפות
			4.5	צילומי חזיתות	2.5	ייעוד עפ"י תכנית תקפה ושימושים בפועל
			4.6	צילומי קומות וגג המבנה	2.6	תכניות בהן הוכרז האתר לשימור
			4.7	תיאור כללי וצילום צמחייה	2.7	נתונים מרשימת שימור מקומית
			4.8	תיאור כללי וצילום שיטות הבנייה	2.8	שטח עתיקות
			4.9	תיאור כללי וצילום מפגעים	2.9	רשימה טנטטיבית לשימור
					2.10	תכנית בינוי מוצעת



מחצבת בית נבאלא, שוכנת בשטח המועצה האזורית שהם, בצמוד לכביש 444.

המחצבה הוקמה על ידי שלטונות המנדט הבריטי, בתקופת מלחמת העולם הראשונה. שינוע המחצבים נעשה באמצעות רכבת משא שעברה בצמוד לאתר.

במקור, נסלל קו רכבת זה לצורך צבאי - במהלך המערכה על סיני וארץ ישראל במלחמת העולם הראשונה לתמיכה לוגיסטית בכוחותיהם בחזית שנמתחה לרוחבה של ארץ ישראל - קו שתי העוג'ות.

המסילה בעלת רוחב הפס הצר נסללה במחצית הראשונה של 1918 מזרחה ממסילה המזרחית העות'מאנית. תחילת המסילה בכפר ג'יניס ומשם נמשכה לאורך נחל בית עריף ועד לכפר א-לובן.

לאחר המלחמה הרחיבו הבריטים חלק מהמסילה לרוחב סטנדרטי (105 ס"מ) על מנת לשרת את המחצבה. כמו כן נסללה שלוחה, לשירות מחנות הצבא בבית נבאלא והמפעלים במקום.

כיום, המחצבה איננה בשימוש. באתר נותר מבנה היסטורי ששימש ככל הנראה כמסוף לפריקה ולטעינת רכבת המשא ובו משולבים כאלמנט הנדסי פרופילי פלדה שלמעשה שימשו כמסילות הרכבת המקוריות ששימשו את הצבא הבריטי.

בסביבת האתר קיימת צמחייה האופיינית לאתרים בהם התקיימו יישובים ערביים לפני קום המדינה: צמחי צבר, עצי זית, אקליפטוס ועוד.

האתר מיועד לשמש שטח ציבורי פתוח ובו יוקם אמפיתיאטרון ומרכז מבקרים. בשל מצבו המוזנח של האתר, שינויים שנערכו בו וחוסר במידע ארכיוני הנדסי, מומלץ לבצע השלמה לתיק תיעוד מלא הכולל מדידת האתר על ידי מודד מוסמך, ביצוע סקר אדריכלי מלא וסקר הנדסי משלים לרבות הצעה תכנונית לשחזור המבנה ושילובו בתכנון המוצע.

ברצוני להודות למזמין העבודה ולחן מלינג, מנהל מוזיאון וארכיון רכבת ישראל על החומרים ההיסטוריים והסיוע במחקר. אני תקווה כי עבודה זו תעזור לשפוך אור על תולדות האתר ואיכויותיו.

אדריכל מימר נאור

אוגוסט 2020



- 1.1 שם המתחם:** מחצבת בית נבאלא
רחובות/כבישים גובלים: ממערב – כביש 444, שוהם. מדרום – מושב בית נחמיה, ממזרח – כביש 6.
1.2 גושים: 4960
חלקות: 33
נ.צ: 31.949281, 34.893414
1.3 גבולות התכנית: (ראה תצ"א)
1.4 בעלות: ציבורית.

תצ"א 2018, מקור: GIS מועצה מקומית שוהם <https://v5.gis-net.co.il/v5/Shoham> אוחרז: 30.07.2020

1.5 תיאור האתר

מתחם מחצבת בית נבאלא, שוכן בשטח המועצה המקומית שהם. האתר גובל בכביש 444 ממערב, בכביש 6 ממזרח ובמושב בית נחמיה מדרום. הגישה אל האתר מתבצעת דרך מושב בית נחמיה או דרך כביש 444 – בסמוך לשטח מטווח שהיה קיים באתר.

המבנה והמחצבה, נבנו ופותחו כחלק מהקמה של אזור תעשייתי – צבאי באופיו, ששימש את הצבא הבריטי במהלך מלחמת העולם השנייה ולאחריה. בראשית שנותיה, המחצבה תופעלה על ידי צבא הכיבוש הבריטי ולאחר מכן על ידי מע"צ (מחלקה לעבודות ציבוריות) של שלטונות המנדט. המחצבים שנכרו במחצבה – היו בשימוש בעיקר על ידי רכבת פלשתינה ושימשו לבניית תחנות וכחצץ עבור מצע למסילות.

האתר שכן בין שני כפרים פלשתינאיים: דר טריף ובית נבאלא, שהתקיימו באתר החל מהמאה השש-עשרה ועד לשנת 1948.

בסמוך לאזור המחצבה, הוקם על ידי שלטונות המנדט בסיס תובלה צבאי ומפעל לייצור ג'ריקנים, בזמן מלחמת העולם השנייה. חלק ממבני הבסיס המקורי קיימים עדיין מערבית לאתר – בסמוך לכניסה הדרומית לשהם ובסיס תובלה של צה"ל.

כחלק מתפקוד האתר, לצורך שינוע תוצרת המחצבה – נסללה מסילת רכבת על ידי שלטונות המנדט (בשנת 1921), שהגיעה עד חלקה הדרומי של המחצבה. מסילה זו שימשה לצורך תנועת רכבות משא בלבד והייתה חלק מקו הרכבת שעבר בין כפר ג'ניס לכפר א-לובן. מאוחר יותר, בין השנים 1923-1937, הוארכה המסילה על מנת לשמש מחצבות שהיו בבעלות או בתפעולם של קבלנים אזרחיים – מזרחית לאתר. בין השנים 1949-1951 פעלה באתר אגודה שיתופית של חוצבים – "הסלע". האגודה פורקה עקב אי סדרים והמחצבה פונתה.

באתר שרד מבנה בודד, ששימש ככל הנראה מסוף פריקה העמסה של קרונות הרכבת. המבנה, במקור, נבנה בטכנולוגיה התואמת את טכנולוגיית הבניה האופיינית לאזור בשנות העשרים של המאה העשרים – שימוש באבן, תקרת בטון ורלסים מפלדה (במקור - פסי רכבת צבאיים). בשנות התשעים (ראה מסמכים היסטוריים) נעשו שינויים במבנה ונוספו לו קירות בטון טרומיים בשילוב אגרגטים.

באתר לא נמצאו אלמנטים נופיים או אלמנטי פיתוח הקשורים במסילת הרכבת שעברה באתר. בסמוך לאתר קיימים מספר גשרוני רכבת המעידים על מעבר של המסילה במקום.

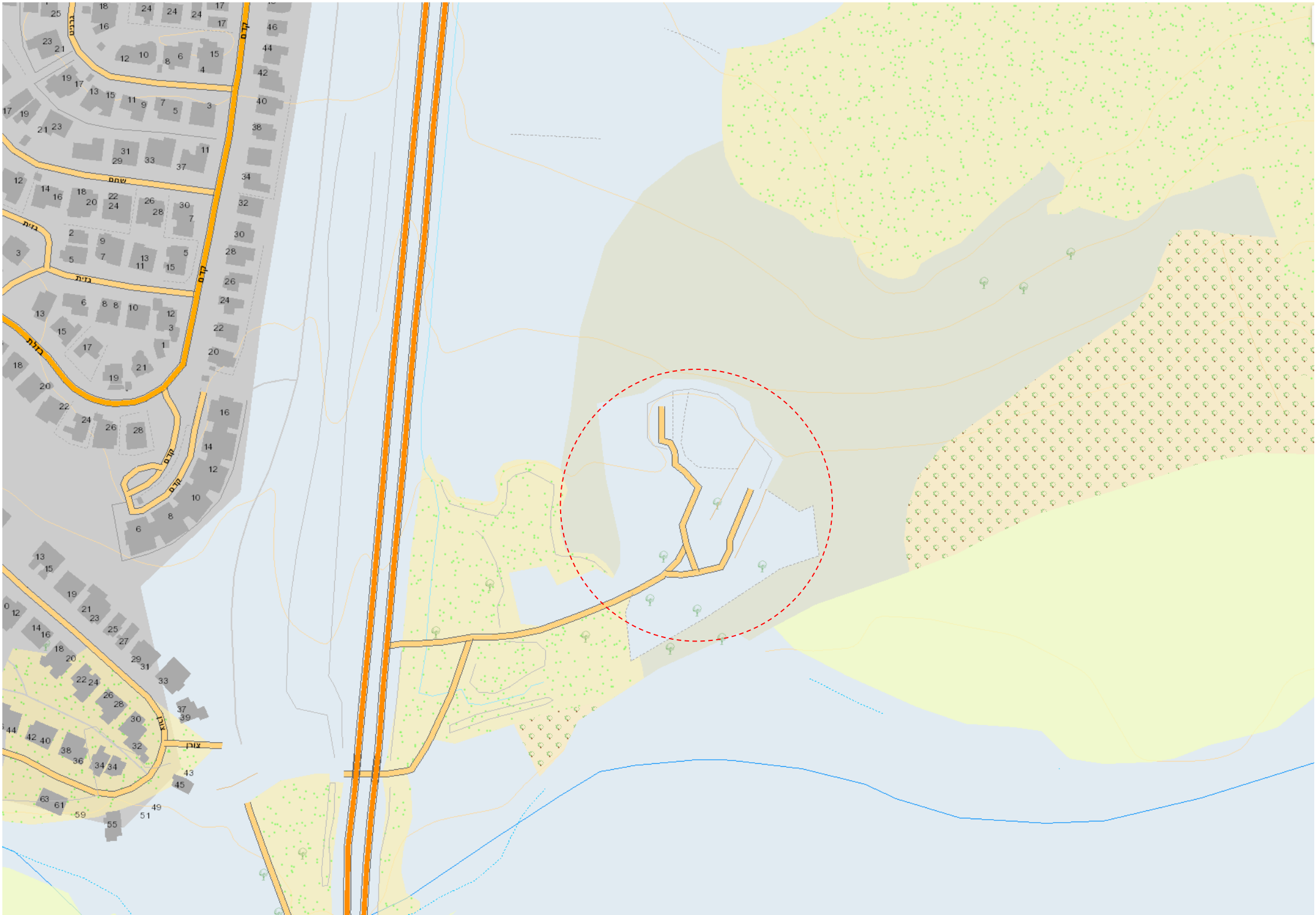
הטופוגרפיה באתר עדיין תואמת את הטופוגרפיה המלאכותית שנוצרה כתוצאה מכריית המחצבים באזור זה וניתן לראות את תוואי המחצבה כפי שנותר לאחר סגירתה בשנות החמישים של המאה העשרים.

באתר קיימת צמחייה אופיינית לאזור – ריבוי צמחי צבר ועצי זית שאפיינו כפרים ערביים חקלאיים שהיו קיימים במקום, דקל תמר וצמחייה נוספת – ברובה איננה ותיקה.



צילומים: אדר' אפרת שלום וולף, 24/07/2020

1.6 מפת סביבה



מקור: Gov Maps – אוזר 08/20 <https://www.govmap.gov.il/?c=195661.18,654637.27&z=8&b=1>

2.1 שם ומספר תכנית מוצעת: אמפי מחצבה – שכונה כ"א

2.2 שטח התכנית המוצעת במ"ר: שטח תמ"ל – 36,766 מ"ר

2.3 שטח בנוי קיים: לא ידוע

2.4 זכויות בנייה מתוקף תכניות תקפות, במ"ר: במסגרת התכנית - תכנון שצ"פ.

2.5 ייעוד עפ"י תכנית תקפה, שימוש בפועל ושימוש מתוכנן:

עפ"י תכנית תקפה תמל/107: ייעוד -שטח ציבורי פתוח (שצ"פ)

שימוש בפועל: ללא

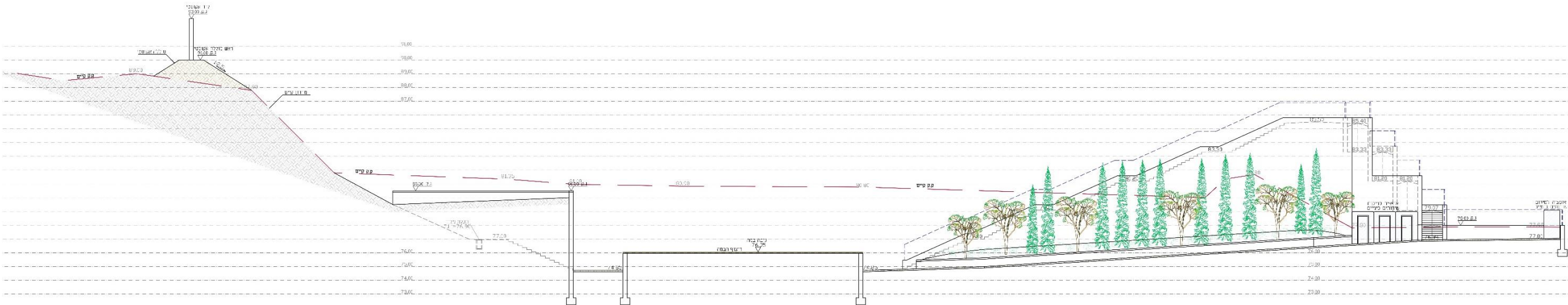
שימוש מתוכנן: שצ"פ – אמפיתיאטרון של 1,500 מקומות ישיבה. מבנה של כ- 250 מ"ר שיהווה מרכז ביקור ביער.

2.6 פירוט תכניות בהן הוכרז האתר לשימור: האתר טרם הוכרז לשימור במסגרת תכנית.

2.7 נתונים מרשימת שימור מקומית: לא קיימים

2.8 שטח עתיקות: האתר נכלל בשטח עתיקות: שוהם 13130/0

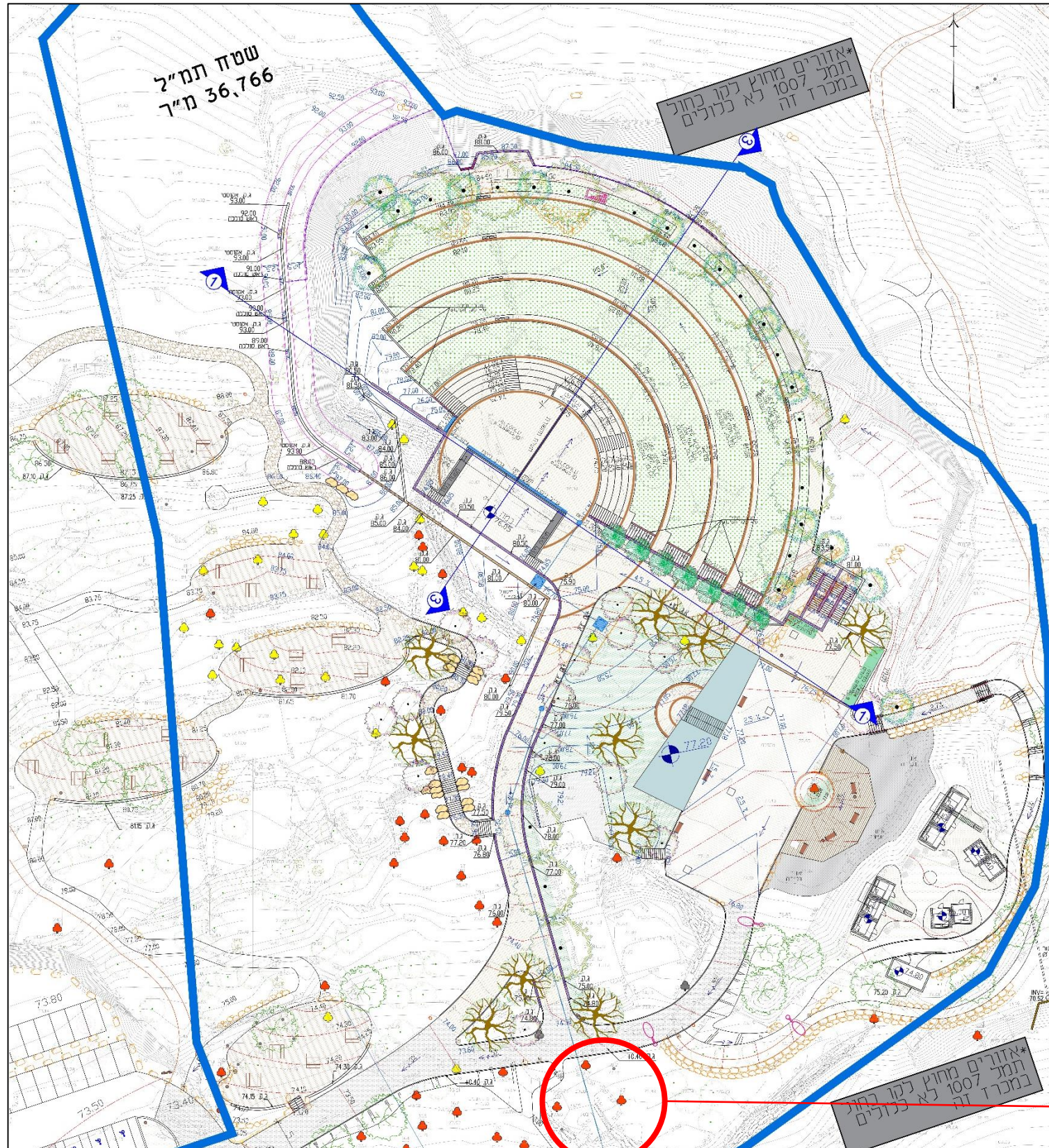
2.9 רשימה טנטטיבית לשימור: האתר איננו מופיע ברשימה טנטטיבית נוספת לשימור



ח.ת.ר. הפרויקט - תכנון ע"י: ק.ס.מ. - קבוצת סוף מערכת אדריכלים

2.10 תכנית בינוי :

תכנון מוצע לאתר : אמפיתיאטרון של 1,500 מקומות ישיבה.
מבנה של כ- 250 מ"ר שיהווה מרכז ביקור ביער.



מבנה היסטורי קיים

תכנון ע"י: ק.ס.מ. – קבוצת סוף מערבת אדריכלים

3.1 שמות היסטוריים של האתר

מחצבת "בית נבאלא":

מחצבת בית נבאלא, הוקמה על ידי הצבא הבריטי במהלך מלחמת העולם הראשונה, בין שני כפרים ערביים שהיו קיימים באתר: דר טריף (מצפון למחצבה) ובית נבאלא. המחצבה נקראה על שם הכפר עקב היותו היישוב הקרוב ביותר למחצבה. שמו של הכפר, נובע משם היישוב "נבלט", ששרידים ממנו נתגלו בסמוך לשרידי הכפר. נבלט היה יישוב מקראי. בתקופת שיבת ציון כאשר התאפשרה חזרתם של הגולים מבבל לארץ ישראל לאחר הכרזת כורש, יושבה נבלט על ידי בני שבט בנימין, על פי המסופר בספר נחמיה: "וּבְנֵי בִנְיָמִן נָבְלַט הָיָה יְיֻשׁוֹב מִקְרָאִי. בַּתְּקוּפַת שִׁיבַת צִיּוֹן כֹּאשֶׁר הִתְאַפְּשֶׁרָה חֲזָרְתָם שֶׁל הַגּוֹלִים מִבָּבֶל לָאָרֶץ יִשְׂרָאֵל לְאַחַר הַכְרַזַּת כּוֹרֶשׁ, יוֹשְׁבֵה נְבֻלַּט עַל יְדֵי בְנֵי שְׁבַט בְּנִימִין, עַל פִּי הַמְּסוּפָּר בַּסֵּפֶר נְחֻמְיָה: "וּבְנֵי בִנְיָמִן מִגִּבְעַת מִקְמֶשׁ וְעֵינָה וּבֵית אֵל וּבְנֵי־הָיִה: עֲנֹתוֹת נֹב עֲנֵיָה: חֲצוֹר רָמָה גִּתִּים: חֲדִיד צִבְעִים נְבֻלַּט". במאה ה-20 הציעו לזהותה בבית נבאלא, הסמוכה למושב בית נחמיה של ימינו, מצפון מזרח ללוד, ואשר נמצאת צפונית לתל חדיד, וזאת בהתאם להקשר המקראי. בתל הסמוך לבית נבאלא נתגלו שרידים מתקופת הברונזה עד התקופה הביזנטית. יש לציין כי בתוספתא נזכרת על ידי חז"ל "משפחת בית נבלטא", וכמו כן, בשטר גירושין בארמית ממדבר יהודה, המתוארך לתקופת המרד הגדול, מצוין כי שם האישה הוא "מרים בת יהונתן מן הנבלטא". הנחל העובר באזור נקרא כיום נחל נבלט, על שם העיר מקראית, ובראשית ימיו נקרא מושב בית נחמיה בשם "בית נבלטא".

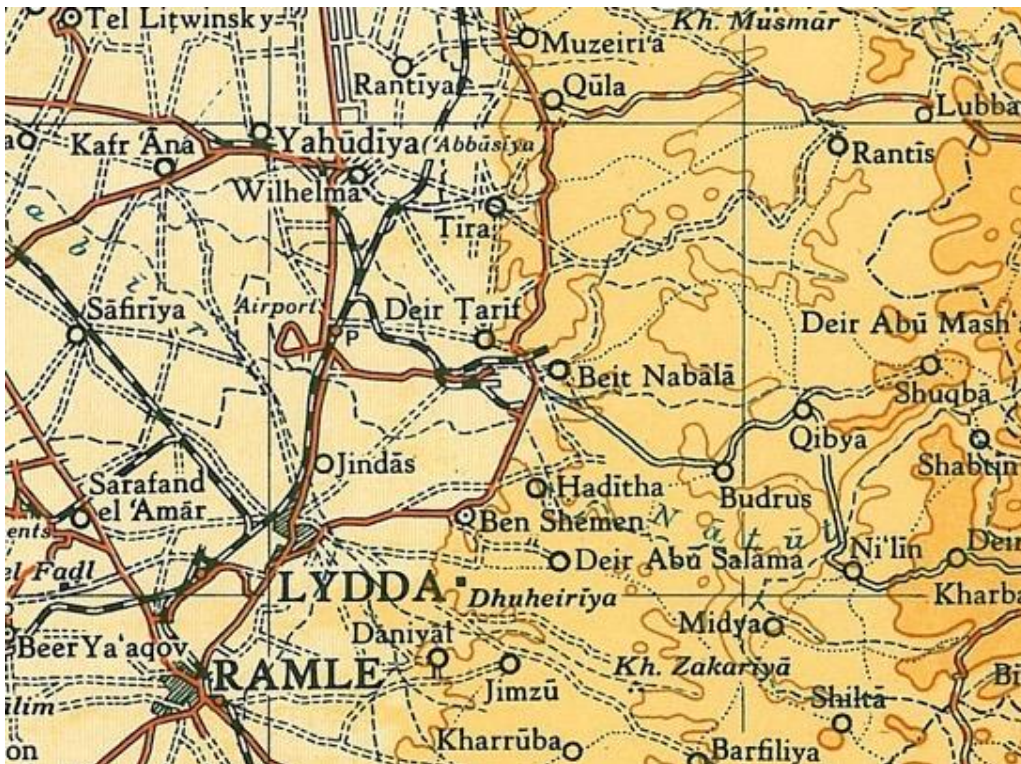


מקטע: מפה המציגה את הכפר בית נבאלא (ודר טריף) – מקור: ויקיפדיה – תחת הערך "בית נבאלא", אוחר 08/20

3.2 התפתחות האזור והקשר בין האתר לאזור השנים: סקירה היסטורית – הכפרים בית נבאלא ודר טריף



הכפר בית נבאלא – תאריך לא ידוע. מקור: אתר "ביתמונה" צילום: מליה, פרול



מפה משנת 1945 – בה מופיעים הכפרים דר טריף ובית נבאלא. מקור: ויקיפדיה, תחת הערך "דיר טריף". אוחזר: 08/20.

מחצבת בית נבאלא, הוקמה על ידי הצבא הבריטי במהלך מלחמת העולם הראשונה, בין שני כפרים ערביים שהיו קיימים באתר: דר טריף (מצפון למחצבה) ובית נבאלא.

שטחי המחצבה, היו שייכים בחלקם לבית נבאלא, ובחלקם לדר טריף. בעת מלחה"ע הראשונה, הצבא הבריטי חקר את אדמות המחצבה משני הכפרים ומאחר יותר הפקיע אותן תמורת תשלום.

בית נבאלא

תיעוד ראשון לקיומו של הכפר בית נבאלא, נמצא במפקד האוכלוסין העות'מאני משנת 1596, בו נמנו בכפר 297 תושבים. תושבי בית נבאלא התפרנסו בעיקר מחקלאות, כריית אבן במחצבות וגידול בעלי חיים. באדמות בית נבאלא היו כמה מחצבות בבעלות תושבים מהכפר ואנשים מחוץ לכפר. בשנת 1921 הקימו שלטונות המנדט בית ספר לילדי הכפר, שבו למדו למעלה ממאתיים תלמידים באמצע שנות הארבעים של המאה העשרים. על פי סקר הכפרים שהתקיים בשנת 1945 מספר התושבים הוערך בכ-2,310, שטח הכפר הוערך כ-15,051 דונם טורקי מתוכם 624 דונם בבעלות ציבורית.

במקור, הכפר בית נבאלא נועד להישאר בשטח המדינה הערבית שתוכננה לקום על פי תכנית החלוקה. ערב מלחמת העצמאות עם התגברות הקרבות עזבו רוב התושבים את היישוב, כשאת הבתים תפסו כוחות צבא ההצלה. התושבים עזבו מזרחה לרמאללה, רנתים ולמחנה הפליטים ג'לזון. הכפר נכבש במהלך שלב א' של מבצע דני, שבמהלכו נכבשו רמלה ולוד. בתי הכפר נהרסו בספטמבר 1948.

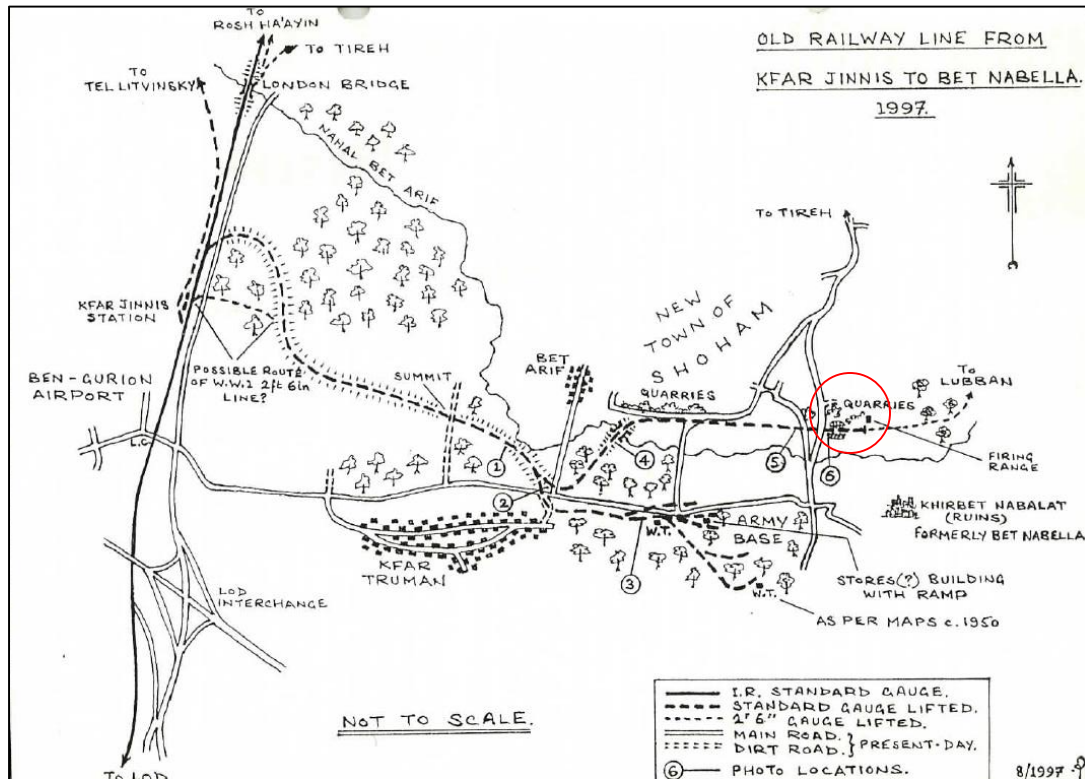
דר טריף

הכפר שכן עשרה ק"מ מצפון-מזרח לרמלה וכשלושה ק"מ ממזרח לשדה התעופה לוד. הכפר נבנה על תל שכיסה אתר רומי, שכונה בִּית'רִיף. שרידי בניינים קדומים ושברי חפצים עתיקים נמצאו במקום. ב-1596 חיו בכפר 270 תושבים, ובתקופת המנדט הבריטי התרחבה הבנייה בכפר במידה רבה, בעיקר בחלקו המזרחי. ב-1931 חיו בכפר 1,246 תושבים, ב-291 בתים, שרובם נבנו מלבני בוץ וקש.

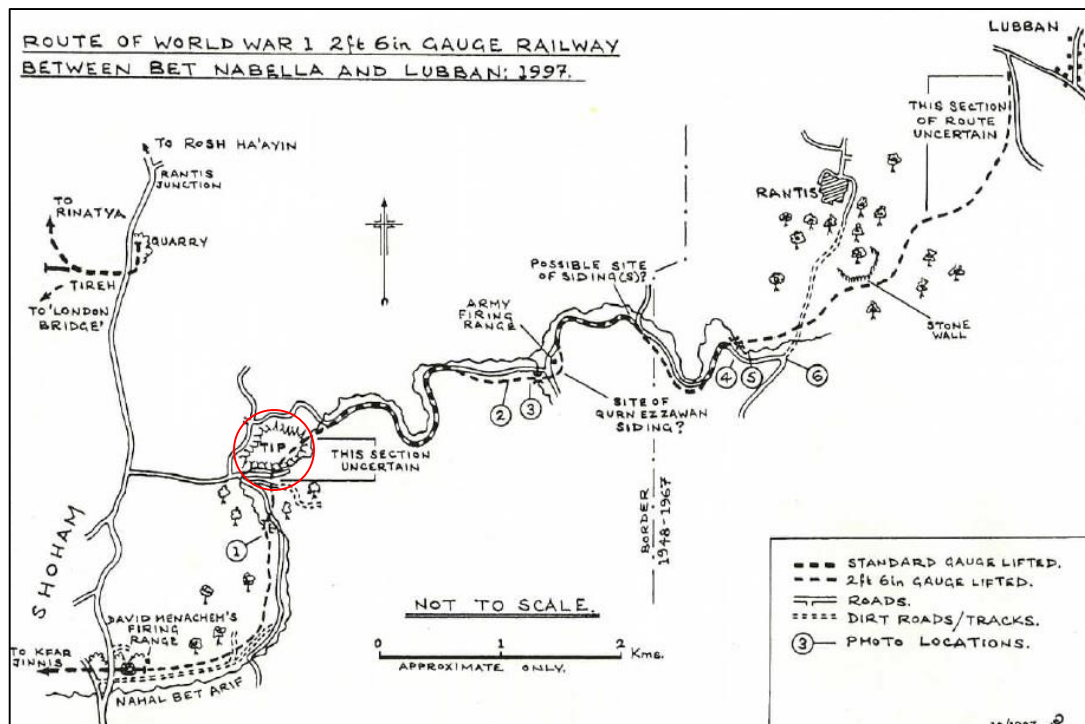
ב-1949 הוקם מושב בית עריף על חורבות הכפר דיר טריף. אתר הכפר מכוסה בע"י חורבות מהבתים ההרוסים ובקוצים וצמחי בר אחרים שגדלו פרא.

3.2 התפתחות האזור והקשר בין האתר לאורך השנים: סקירה היסטורית – הרכבת המנדטורית

מסילת הרכבת מכפר ג'ניס לכפר א-לובן



מיפוי של קו הרכבת המנדטורית מכפר ג'ניס לבית נבאלא (שורטט - 1997).



מיפוי של קו הרכבת המנדטורית מבית נבאלא לכפר א-לובן (שורטט - 1997).

במהלך מלחמת העולם הראשונה נעו הכוחות הבריטים מחצי האי סיני צפונה תוך שהם מסיגים את הכוחות הטורקים. במהלך דצמבר 1917 התייצבו הכוחות הלוחמים לאורך חזית שנקראה "קו שתי העוגות" ונמתחה לרוחבה של הארץ מנחל הירקון (הקרוי בערבית "אלעוגה") במערב לכפר הערבי עוג'ה א-תחתא שמצפון ליריחו במזרח. קו החזית נפרץ בספטמבר 1918.

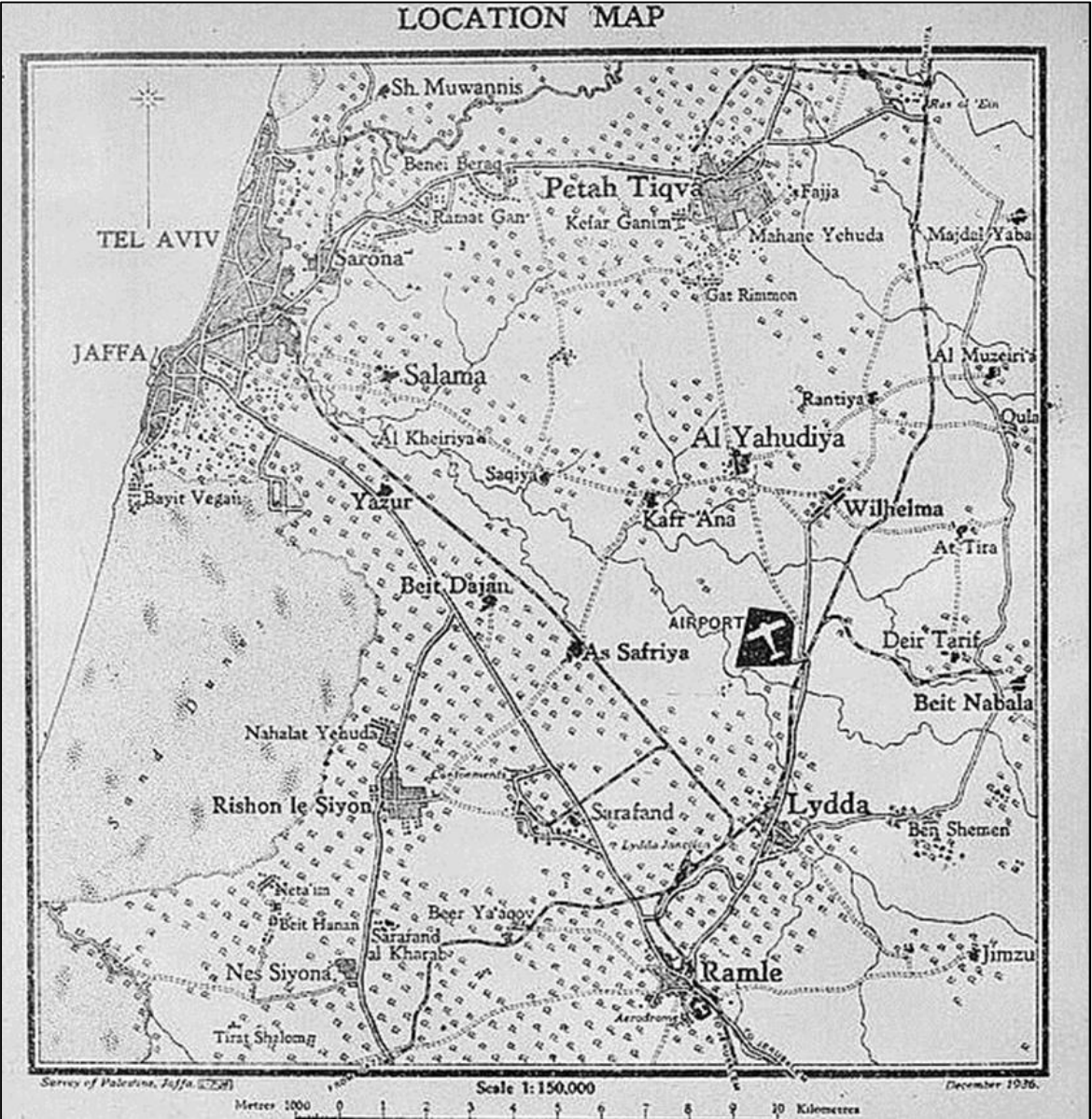
כדי לתמוך בכוחותיהם על קו שתי העוגות סללו הבריטים, במהלך המחצית הראשונה של 1918, מסילה צרה (76.2 ס"מ) באורך 20 ק"מ מקרבת תחנת הרכבת כפר ג'ניס מזרחה עד כפר א-לובן שבדרום השומרון. המסילה נסללה בתוך 6 חודשים, אך בעקבות הצלחות הבריטים במהלך ספטמבר 1918 ותזוזת קו החזית צפונה שימשה המסילה למטרותיה המקוריות רק למשך תקופה קצרה, וננטשה עם סיום המלחמה.

ב-1921 הרחיבו הבריטים חלק מהמסילה, מתחנת הרכבת כפר ג'ניס עד למחצבות בית נבאלא, לרוחב תקני של 143.5 ס"מ והיא שימשה להובלת תוצרת מהמחצבות שהיו בבעלות מע"צ המנדטורית. המשך הקו מזרחה, מהמחצבה עד הכפר א-לובן, נשאר ברוחבו המקורי.

לאחר מלחמת העולם הראשונה, בנו הבריטים מחנה ציוד ותחזוקה גדול בבית נבאלא שכלל מספר רב של מחסנים ומפעלים. לצורך השינוע של חומרי הגלם בנו הבריטים, בתוך המחנה, מספר רב של שלוחות של מסילת הרכבת ואף הקימו מסופים ורציפים לשירות המחסנים והמפעלים במקום. אחת השלוחות שירתה מפעל גריקנים ושלוחה אחרת הגיעה לתחנת שינוע חצץ אותה ניתן לראות בשולי כפר טרומן. שלוחות אלו, נסללו לפי מחקרו של קוטרל רק במהלך מלחמת העולם השנייה.

בתחנת בית נבאלא, צמוד למחצבה, נותר מבנה בן שתי קומות, שבנוי כ"רמפה" בחלקו – ושימש להעמסת חצץ מהמחצבה על גבי הקרונות הריקים שהוסעו על המסילה לתחנת בית נבאלא. בעדותו של מקס סיידנברג, שעבד ככבאי אש ברכבת בשנים בהם פעל הקו מבית נבאלא לכפר ג'ניס, מתאר סיידנברג את אופן פעילותו של הקו: רכבת הגיעה מתחנת לוד, שהייתה מהתחנות הראשיות ברכבת המנדטורית, לתחנת ג'ניס – שם הופרדו הקרונות מהקטר. הקטר נשלח, קל וללא משא כאשר חלקו האחורי מוביל, לעבר מחצבת בית נבאלא. במחצבה חוברו קרונות מלאי חצץ לקטר – שנשלח לכפר ג'ניס בחזרה. הקרונות המלאים הוחלפו בקרונות ריקים ונשלחו בחזרה למחצבת בית נבאלא. לאחר מכן, נשלח הקטר בחזרה לאסוף את הקרונות המלאים ולהעבירם מתחנת ג'ניס ללוד. ביצוע כל התהליך באופן זה, נדרש כיוון שאין במסילה סמוך למחצבת בית נבאלא עיקול דרכו יוכל הקטר להסתובב. פעילות הקו התבצעה בעיקר בלילות על מנת לא להפריע לנסיעת רכבות נוסעים – שעברו מתחנת ג'ניס לתחנת א-לובן, שהייתה בהמשך הקו לכיוון מזרח.

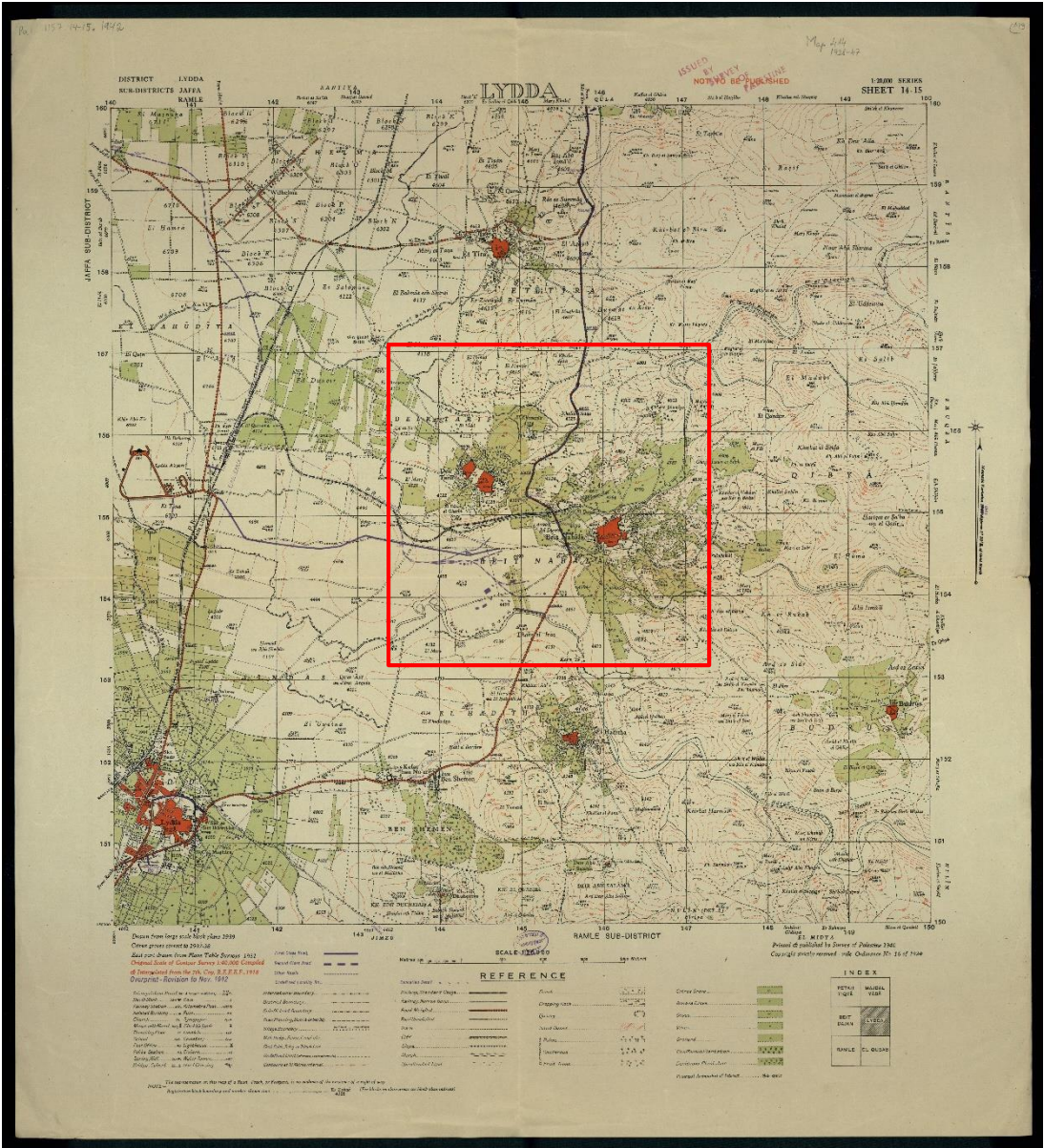
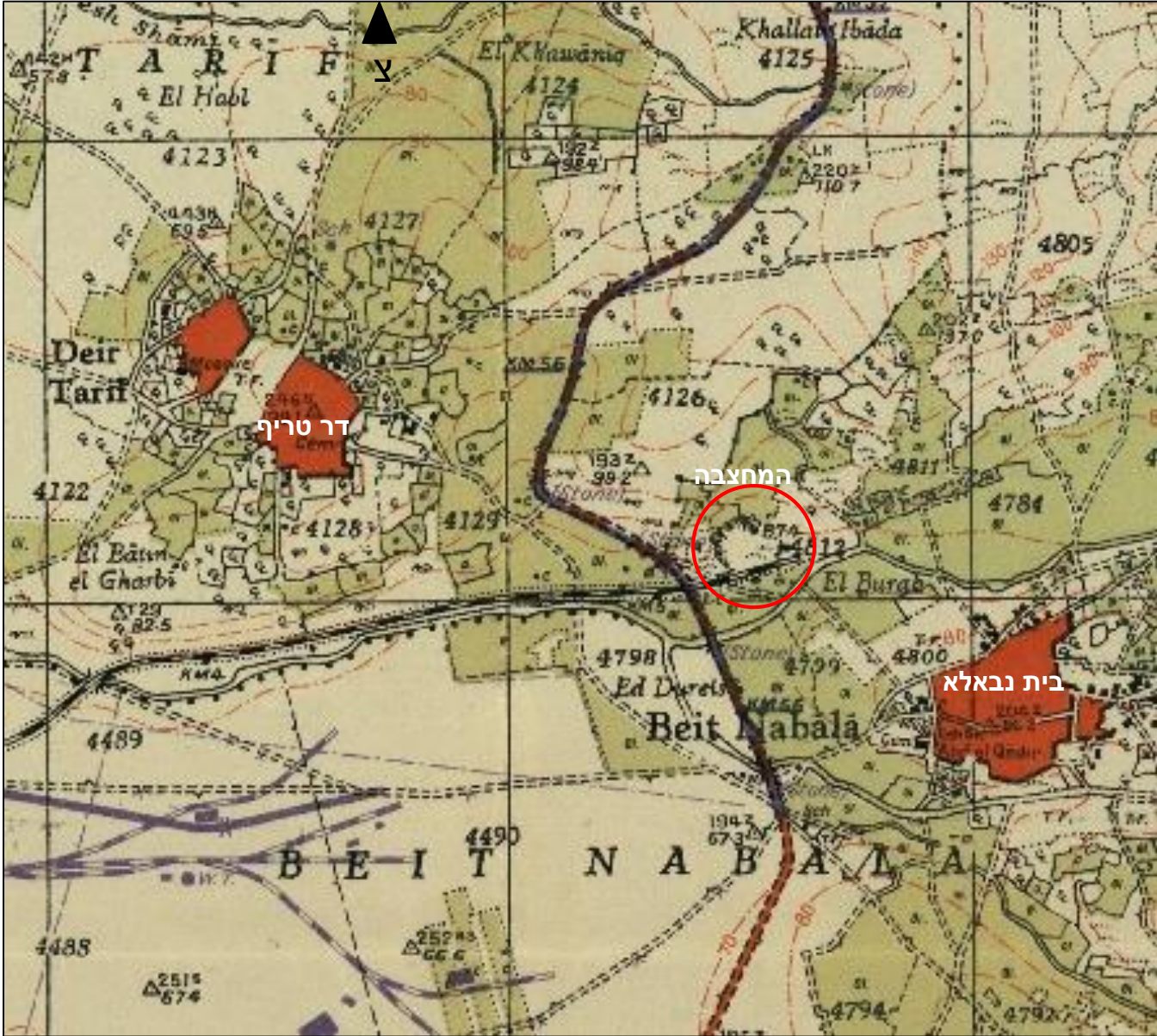
מקור המידע והמפות: Cotterell paul, Exploring lost railways, Part 1. Kfar Jinnis to Bet Nabella, Part 2. Bet Nabella to Lubban



מפת הקרן לחקר פלשתינה. ניתן לראות מיפוי דרכים, יישובים וקווי הרכבת. קו הרכבת מתפצל צפונית לעיר לוד וממשיך מזרחה – בין הכפרים דר טריף ובית נבאלא.	ארכיון המדינה ברשת (אוחזר 08.20)	1936	Palestine Exploration Fund map	1
מפת הקרן לחקר פלשתינה – ניתן לראות את הכפרים דר טריף ובית נבאלא. בין הכפרים – ממוקמת המחצבה. דרומית למחצבה קיים קו רכבת המוביל אליה. מסביב לאתר קיימים שטחים חקלאיים ששימשו את הכפרים שהתקיימו באתר.		1939	Palestine Exploration Fund map	2

3. תיעוד היסטורי | הצגה וניתוח מפות היסטוריות

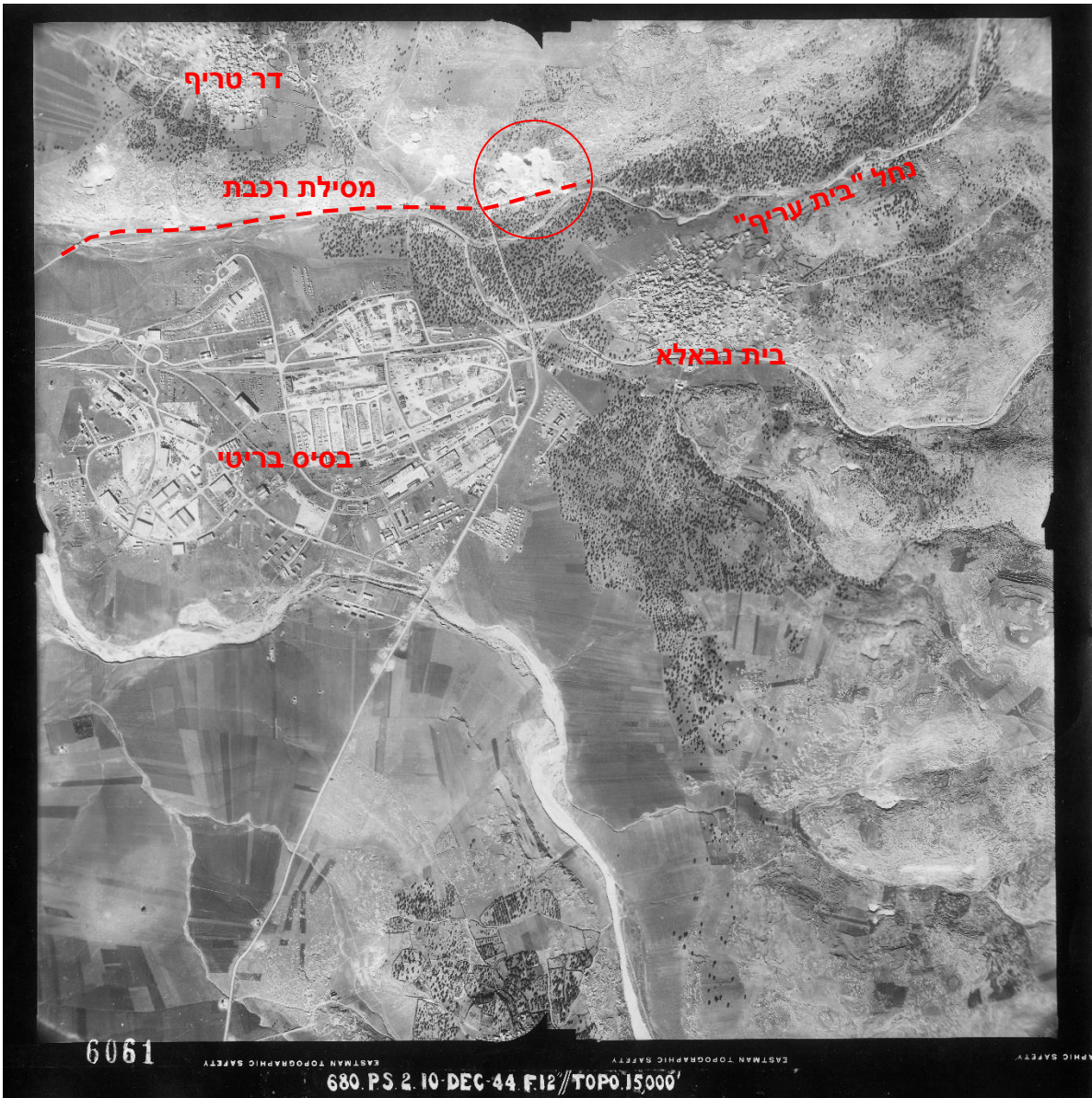
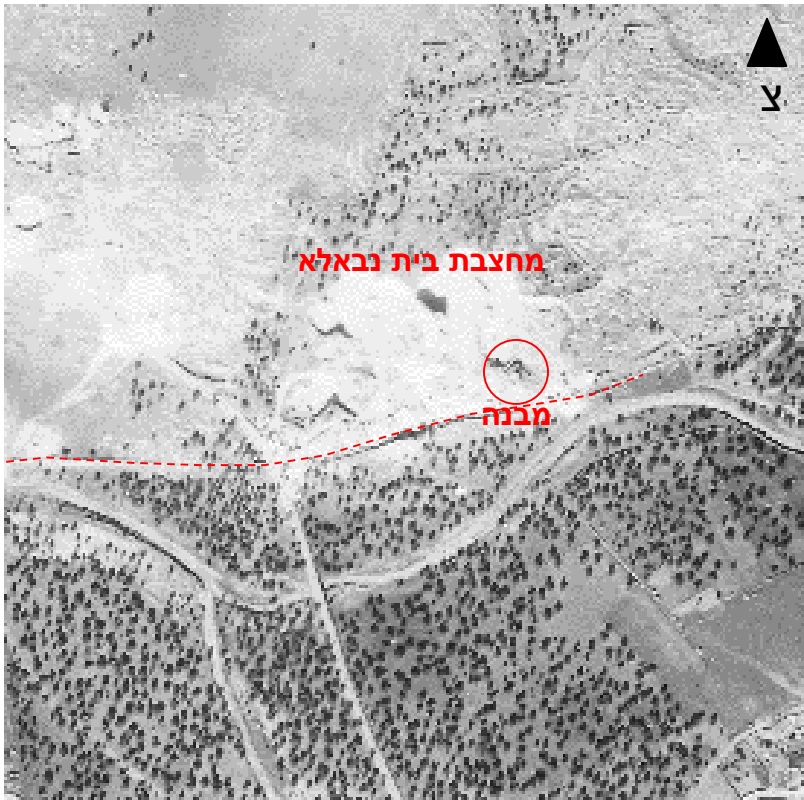
מחצבת בית נבאלא



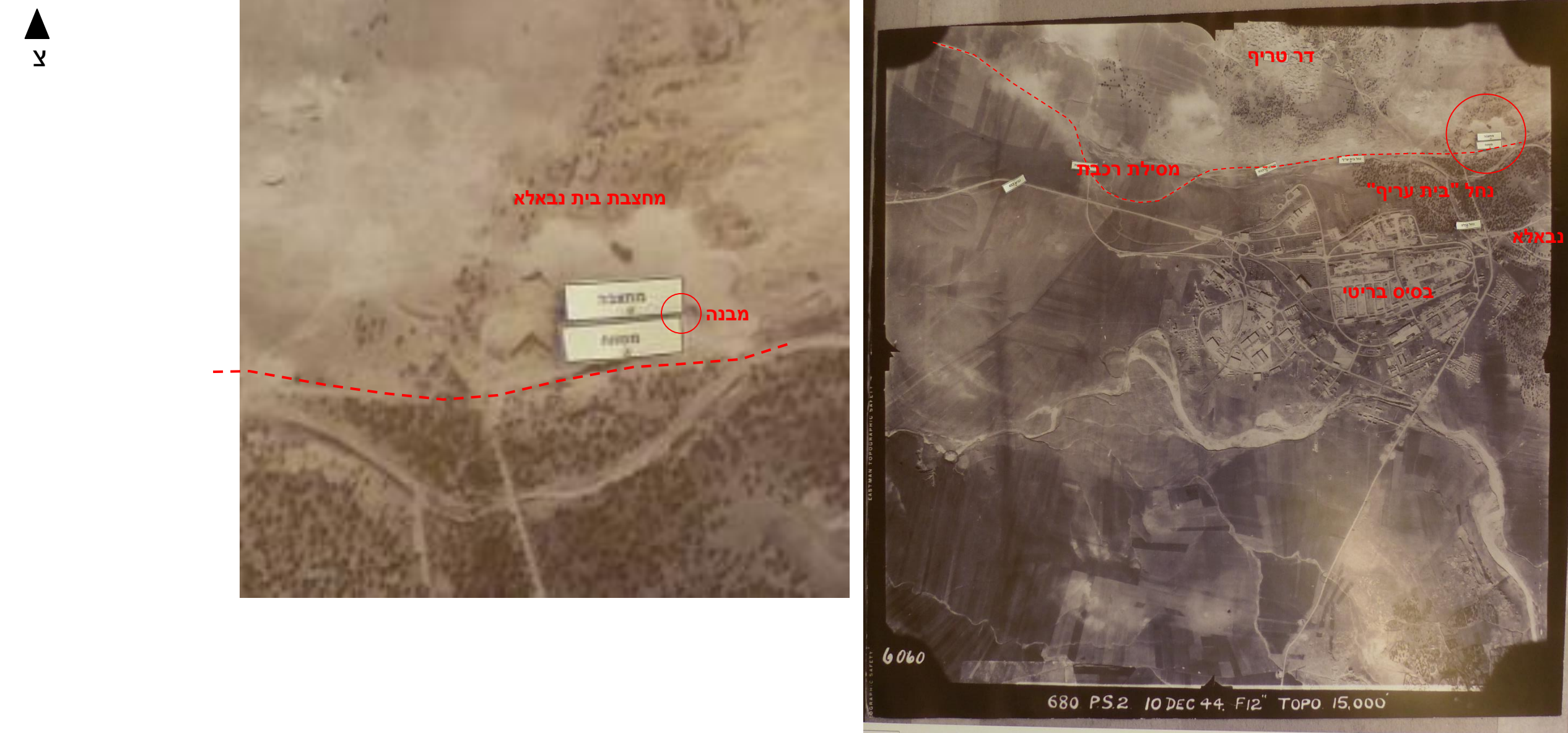
מפת הקרן לחקר פלשתינה. ניתן לראות מיפוי דרכים, יישובים וקווי הרכבת. קו הרכבת מתפצל צפונית לעיר לוד וממשיך מזרחה – בין הכפרים דר טריף ובית נבאלא.	1	1936	Palestine Exploration Fund map
מפת הקרן לחקר פלשתינה – ניתן לראות את הכפרים דר טריף ובית נבאלא. בין הכפרים – ממוקמת המחצבה. דרומית למחצבה קיים קו רכבת המוביל אליה. מסביב לאתר קיימים שטחים חקלאיים ששימשו את הכפרים שהתקיימו באתר.	2	1939	Palestine Exploration Fund map



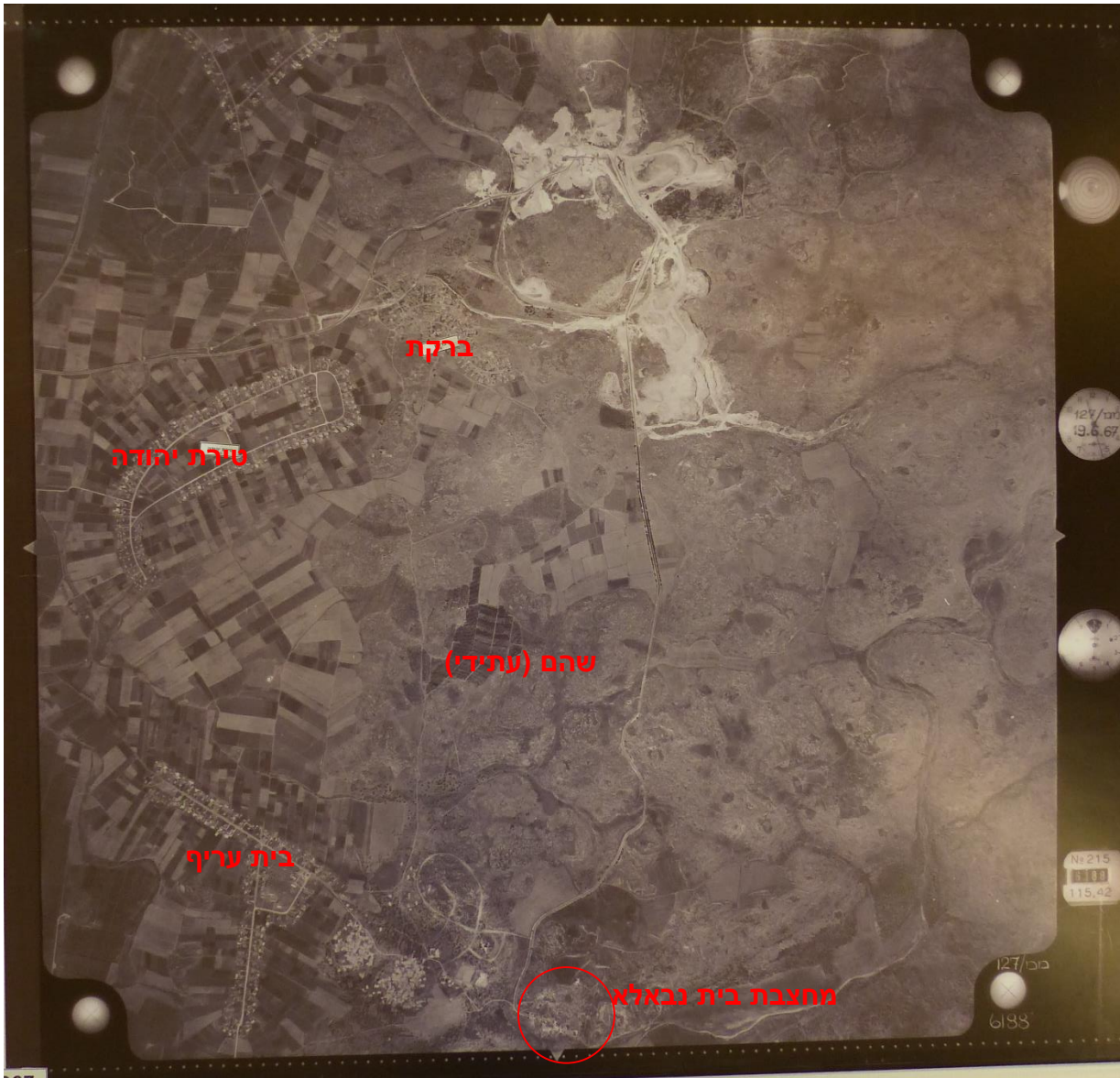
1	תצ"א בית דר טריף FL.304.174	16.12.1917	ארכיון תצלומי הטייסת הבווארית	צילום אוויר של הכפרים דר טריף ובית נבאלא ואזור המחצבה לפני הקמתה – בתקופת מלחמת העולם הראשונה. ניתן לראות את שני הכפרים ששכנו בסמוך לאתר המחצבה. מסילת הרכבת והמחצבה התפתחו רק לאחר שנת 1918.
2	680.PS.2 תצ"א בסיס בית נבאלא	10.12.1944	ספריית המפות המחלקה לגיאוגרפיה אונ' ת"א (באדיבות מועצה מקומית שהם)	תצלום של הצבא הבריטי. ניתן לראות את התפתחות המכלול התעשייתי – צבאי: שני הכפרים עדיין קיימים, ובנוסף להם מדרום בסיס תובלה. בשלב זה המחצבה קיימת בשיא גדלה וכוללת את המבנה הקיים בשטח. ניתן לראות את קו מסילת הרכבת שהיה קיים בצמוד לאתר.
3	680.PS.2 תצ"א בסיס בית נבאלא	10.12.1944		זווית נוספת של צילום אוויר – ע"י הצבא הבריטי. ניתן לראות ממערב לאתר את התפצלות קו הרכבת לבסיס התובלה ולמחצבה.
4	תצ"א יישובי חבל מודיעים	1967		בתצלום אוויר זה ניתן לראות את היישובים שהתפתחו בסביבת האתר לאחר קום המדינה: בית עריף, טירת יהודה וברק. שהם טרם הוקמה. המחצבה איננה מתפקדת כמחצבה בשלב זה וניתן לראות התפתחות צמחייה באתר.
5	תצ"א יישובי חבל מודיעים	1991		תצלום אוויר זה מציג את תחילת התפתחותו של היישוב שהם. המחצבה איננה בשימוש – ניתן לראות את המושב בית נחמיה שנבנה במקום הכפר בית נבאלא.
6	תצ"א – שהם וסביבתה	1993		תצלום אוויר זה מציג את תחילת התפתחותו של היישוב שהם. המחצבה איננה בשימוש ובסביבתה מתפתחים שטחים חקלאיים.



צילום אוויר של הכפרים דר טריף ובית נבאלא ואזור המחצבה לפני הקמתה – בתקופת מלחמת העולם הראשונה. ניתן לראות את שני הכפרים ששכנו בסמוך לאתר המחצבה. מסילת הרכבת והמחצבה התפתחו רק לאחר שנת 1918.	ארכיון תצלומי הטייסת הבווארית	16.12.1917	תצ"א בית דר טריף FL.304.174	1
תצלום של הצבא הבריטי. ניתן לראות את התפתחות המכלול התעשייתי – צבאי: שני הכפרים עדיין קיימים, ובנוסף להם מדרום בסיס תובלה. בשלב זה המחצבה קיימת בשיא גדלה וכוללת את המבנה הקיים בשטח. ניתן לראות את קו מסילת הרכבת שהיה קיים בצמוד לאתר.	ספריית המפות המחלקה לגיאוגרפיה אונ' ת"א (באדיבות מועצה מקומית שהם)	10.12.1944	680.PS.2 תצ"א בסיס בית נבאלא	2
זווית נוספת של צילום אוויר – ע"י הצבא הבריטי. ניתן לראות ממערב לאתר את התפצלות קו הרכבת לבסיס התובלה ולמחצבה.		10.12.1944	680.PS.2 תצ"א בסיס בית נבאלא	3
בתצלום אוויר זה ניתן לראות את היישובים שהתפתחו בסביבת האתר לאחר קום המדינה: בית ערף, טירת יהודה וברק. שהם טרם הוקמה. המחצבה איננה מתפקדת כמחצבה בשלב זה וניתן לראות התפתחות צמחייה באתר.		1967	תצ"א יישובי חבל מודיעים	4
תצלום אוויר זה מציג את תחילת התפתחותו של היישוב שהם. המחצבה איננה בשימוש – ניתן לראות את המושב בית נחמיה שנבנה במקום הכפר בית נבאלא.		1991	תצ"א יישובי חבל מודיעים	5
תצלום אוויר זה מציג את תחילת התפתחותו של היישוב שהם. המחצבה איננה בשימוש ובסביבתה מתפתחים שטחים חקלאיים.		1993	תצ"א – שהם וסביבתה	6



1	תצ"א בית דר טריף FL.304.174	16.12.1917	ארכיון תצלומי הטייסת הבווארית	צילום אוויר של הכפרים דר טריף ובית נבאלא ואזור המחצבה לפני הקמתה – בתקופת מלחמת העולם הראשונה. ניתן לראות את שני הכפרים ששכנו בסמוך לאתר המחצבה. מסילת הרכבת והמחצבה התפתחו רק לאחר שנת 1918.
2	680.PS.2 תצ"א בסיס בית נבאלא	10.12.1944	ספריית המפות המחלקה לגיאוגרפיה אונ' ת"א (באדיבות מועצה מקומית שהם)	תצלום של הצבא הבריטי. ניתן לראות את התפתחות המכלול התעשייתי – צבאי: שני הכפרים עדיין קיימים, ובנוסף להם מדרום בסיס תובלה. בשלב זה המחצבה קיימת בשיא גדלה וכוללת את המבנה הקיים בשטח. ניתן לראות את קו מסילת הרכבת שהיה קיים בצמוד לאתר.
3	680.PS.2 תצ"א בסיס בית נבאלא	10.12.1944		זווית נוספת של צילום אוויר – ע"י הצבא הבריטי. ניתן לראות ממערב לאתר את התפצלות קו הרכבת לבסיס התובלה ולמחצבה.
4	תצ"א יישובי חבל מודיעים	1967		בתצלום אוויר זה ניתן לראות את היישובים שהתפתחו בסביבת האתר לאחר קום המדינה: בית עריף, טירת יהודה וברק. שהם טרם הוקמה. המחצבה איננה מתפקדת כמחצבה בשלב זה וניתן לראות התפתחות צמחייה באתר.
5	תצ"א יישובי חבל מודיעים	1991		תצלום אוויר זה מציג את תחילת התפתחותו של היישוב שהם. המחצבה איננה בשימוש – ניתן לראות את המושב בית נחמיה שנבנה במקום הכפר בית נבאלא.
6	תצ"א – שהם וסביבתה	1993		תצלום אוויר זה מציג את תחילת התפתחותו של היישוב שהם. המחצבה איננה בשימוש ובסביבתה מתפתחים שטחים חקלאיים.



1	תצ"א בית דר טריף FL.304.174	16.12.1917	ארכיון תצלומי הטייסת הבווארית	צילום אוויר של הכפרים דר טריף ובית נבאלא ואזור המחצבה לפני הקמתה – בתקופת מלחמת העולם הראשונה. ניתן לראות את שני הכפרים ששכנו בסמוך לאתר המחצבה. מסילת הרכבת והמחצבה התפתחו רק לאחר שנת 1918.
2	680.PS.2 תצ"א בסיס בית נבאלא	10.12.1944	ספריית המפות המחלקה לגיאוגרפיה אונ' ת"א (באדיבות מועצה מקומית שהם)	תצלום של הצבא הבריטי. ניתן לראות את התפתחות המכלול התעשייתי – צבאי: שני הכפרים עדיין קיימים, ובנוסף להם מדרום בסיס תובלה. בשלב זה המחצבה קיימת בשיא גדלה וכוללת את המבנה הקיים בשטח. ניתן לראות את קו מסילת הרכבת שהיה קיים בצמוד לאתר.
3	680.PS.2 תצ"א בסיס בית נבאלא	10.12.1944		זווית נוספת של צילום אוויר – ע"י הצבא הבריטי. ניתן לראות ממערב לאתר את התפצלות קו הרכבת לבסיס התובלה ולמחצבה.
4	תצ"א יישובי חבל מודיעים	1967		בתצלום אוויר זה ניתן לראות את היישובים שהתפתחו בסביבת האתר לאחר קום המדינה: בית עריף, טירת יהודה וברק. שהם טרם הוקמה. המחצבה איננה מתפקדת כמחצבה בשלב זה וניתן לראות התפתחות צמחייה באתר.
5	תצ"א יישובי חבל מודיעים	1991		תצלום אוויר זה מציג את תחילת התפתחותו של היישוב שהם. המחצבה איננה בשימוש – ניתן לראות את המושב בית נחמיה שנבנה במקום הכפר בית נבאלא.
6	תצ"א – שהם וסביבתה	1993		תצלום אוויר זה מציג את תחילת התפתחותו של היישוב שהם. המחצבה איננה בשימוש ובסביבתה מתפתחים שטחים חקלאיים.



1	תצ"א בית דר טריף FL.304.174	16.12.1917	ארכיון תצלומי הטייסת הבווארית	צילום אוויר של הכפרים דר טריף ובית נבאלא ואזור המחצבה לפני הקמתה – בתקופת מלחמת העולם הראשונה. ניתן לראות את שני הכפרים ששכנו בסמוך לאתר המחצבה. מסילת הרכבת והמחצבה התפתחו רק לאחר שנת 1918.
2	680.PS.2 תצ"א בסיס בית נבאלא	10.12.1944	ספריית המפות המחלקה לגיאוגרפיה אונ' ת"א (באדיבות מועצה מקומית שהם)	תצלום של הצבא הבריטי. ניתן לראות את התפתחות המכלול התעשייתי – צבאי: שני הכפרים עדיין קיימים, ובנוסף להם מדרום בסיס תובלה. בשלב זה המחצבה קיימת בשיא גדלה וכוללת את המבנה הקיים בשטח. ניתן לראות את קו מסילת הרכבת שהיה קיים בצמוד לאתר.
3	680.PS.2 תצ"א בסיס בית נבאלא	10.12.1944		זווית נוספת של צילום אוויר – ע"י הצבא הבריטי. ניתן לראות ממערב לאתר את התפצלות קו הרכבת לבסיס התובלה ולמחצבה.
4	תצ"א יישובי חבל מודיעים	1967		בתצלום אוויר זה ניתן לראות את היישובים שהתפתחו בסביבת האתר לאחר קום המדינה: בית ערף, טירת יהודה וברק. שהם טרם הוקמה. המחצבה איננה מתפקדת כמחצבה בשלב זה וניתן לראות התפתחות צמחייה באתר.
5	תצ"א יישובי חבל מודיעים	1991		תצלום אוויר זה מציג את תחילת התפתחותו של היישוב שהם. המחצבה איננה בשימוש – ניתן לראות את המושב בית נחמיה שנבנה במקום הכפר בית נבאלא.
6	תצ"א – שהם וסביבתה	1993		תצלום אוויר זה מציג את תחילת התפתחותו של היישוב שהם. המחצבה איננה בשימוש ובסביבתה מתפתחים שטחים חקלאיים.



1	תצ"א בית דר טריף FL.304.174	16.12.1917	ארכיון תצלומי הטייסת הבווארית	צילום אוויר של הכפרים דר טריף ובית נבאלא ואזור המחצבה לפני הקמתה – בתקופת מלחמת העולם הראשונה. ניתן לראות את שני הכפרים ששכנו בסמוך לאתר המחצבה. מסילת הרכבת והמחצבה התפתחו רק לאחר שנת 1918.
2	680.PS.2 תצ"א בסיס בית נבאלא	10.12.1944	ספריית המפות המחלקה לגיאוגרפיה אונ' ת"א (באדיבות מועצה מקומית שהם)	תצלום של הצבא הבריטי. ניתן לראות את התפתחות המכלול התעשייתי – צבאי: שני הכפרים עדיין קיימים, ובנוסף להם מדרום בסיס תובלה. בשלב זה המחצבה קיימת בשיא גדלה וכוללת את המבנה הקיים בשטח. ניתן לראות את קו מסילת הרכבת שהיה קיים בצמוד לאתר.
3	680.PS.2 תצ"א בסיס בית נבאלא	10.12.1944		זווית נוספת של צילום אוויר – ע"י הצבא הבריטי. ניתן לראות ממערב לאתר את התפצלות קו הרכבת לבסיס התובלה ולמחצבה.
4	תצ"א יישובי חבל מודיעים	1967		בתצלום אוויר זה ניתן לראות את היישובים שהתפתחו בסביבת האתר לאחר קום המדינה: בית ערף, טירת יהודה וברק. שהם טרם הוקמה. המחצבה איננה מתפקדת כמחצבה בשלב זה וניתן לראות התפתחות צמחייה באתר.
5	תצ"א יישובי חבל מודיעים	1991		תצלום אוויר זה מציג את תחילת התפתחותו של היישוב שהם. המחצבה איננה בשימוש – ניתן לראות את המושב בית נחמיה שנבנה במקום הכפר בית נבאלא.
6	תצ"א – שהם וסביבתה	1993		תצלום אוויר זה מציג את תחילת התפתחותו של היישוב שהם. המחצבה איננה בשימוש ובסביבתה מתפתחים שטחים חקלאיים.



1	צילום: מחצבת בית נבאלא – קרונות להובלת מחצבים	1920-1921 משוער	ארכיון רכבת ישראל, מתוך אוסף מנחם גורפינקל (באדיבות שי פרקש)	קרן 833 וקרן גלוי נוסף במחצבה – פסי רכבת וקרונות פתוחים – עליהם הועמסו מחצבים מהמחצבה הצמודה לקו הרכבת.
---	---	-----------------	--	---

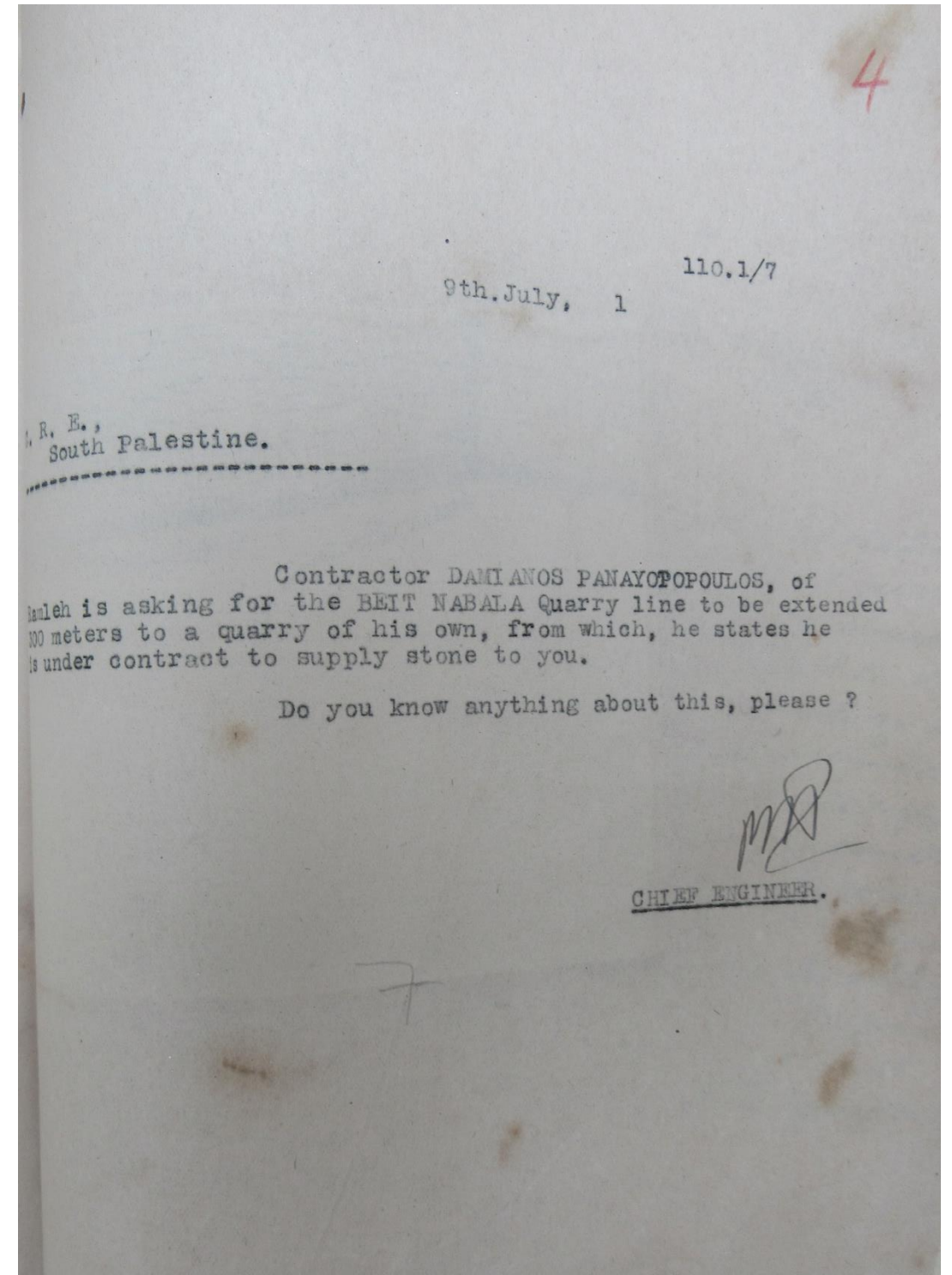
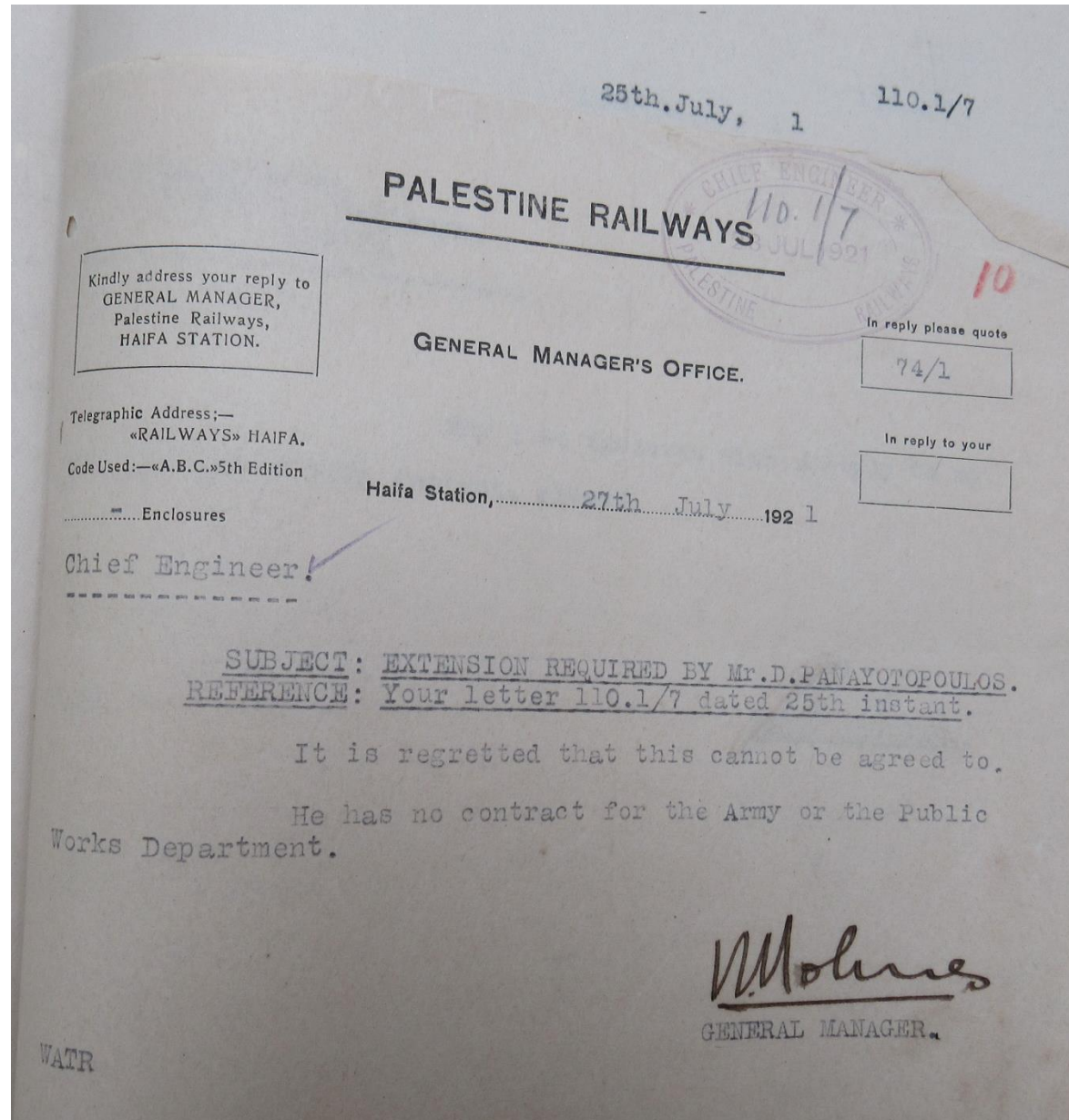
3.4 מיפוי אתרים היסטוריים בקרבת האתר



תצ"א 2018 | מקור: Gov Maps – אוחדר 08/20 <https://www.govmap.gov.il/?c=195661.18,654637.27&z=8&b=1>

3.5 מסמכים היסטוריים – מבנים מקוריים, שלבי בנייה, ייעוד ושימוש לאורך השנים

מסמך	שנה	מסמך	יוצר המסמך	מקור
1	09.07.1921	מסילת רכבת למחצבת בית נבאלא – התכתבות בנוגע להארכת המסילה	Palestine Railways - Chief Engineer	ארכיון הרכבת - חיפה
2	27.07.1921	מסילת רכבת למחצבת בית נבאלא – התכתבות בנוגע להארכת המסילה	Palestine Railways – General Maneger	
3	27.04.1922	מסילת רכבת למחצבת בית נבאלא – בקשה רשמית להארכת המסילה	Demianos Panayatopoulos	
4	06.11.1922	קרקע – מחצבת בית נבאלא: בקשה לקבלת רישום הקרקע השייכת לדמיאנוס פאנאיאטופולוס	Palestine Railways - Chief Engineer	
5	10.11.1922	תכתובת בין המהנדס הראשי של שלטון המנדט למהנדס מחוז לוד – בקשה לתחזוקת קרקעות באזור קו הרכבת לבית נבאלא	Palestine Railways - Chief Engineer	
6	27.11.1922	קרקע – מחצבת בית נבאלא: תכתובת בנוגע למסילה הקיימת	Palestine Railways – District Engineer	
7	1923	מיפוי ידני של השטחים הנמצאים בבעלות דמיאנוס פאנאיאטופולוס	Demianos Panayatopoulos	
8	08.04.1923	תכנית קו הרכבת מכפר ג'ניס לכפר א-לובן	District Engineer – P.R Surveys	
9	20.01.1923	קרקעות – קו בית נבאלא. חכירה מהכפרים הסמוכים.	Palestine Railways - Chief Engineer	
10	14.11.1923	קו בית נבאלא – בעלות על קרקעות הקו ותיאור הקמתו	-	
11	31.08.1926	תכנית (1:5000) של קו הרכבת לבית נבאלא – סימון הקו הקיים, הארכה מבוקשת והארכות שכבר בוצעו ומתוחזקות על ידי בעלי מחצבות	Department of Ways and Works – P.R	
12	11.11.1929	הסכם המסדיר את החלק בקו הרכבת לבית נבאלא שבטיפול ציבורי של שלטונות המנדט והחלקים בטיפול חברות פרטיות (בעלי מחצבות)	Palestine Railways – District Engineer	
13	17.11.1936	קו בית נבאלא – בעלות על קרקעות הקו ותיאור הקמתו	Palestine Railways - Chief Engineer	
14	11.06.1937	קו בית נבאלא – קו בבעלות רכבת פלשתינה – קרקעות הקו. במסמך מפורט ההסכם עם מוכ'תרי הכפרים בית נבאלא ודר טריף.	Palestine Railways - Chief Engineer	
15	16.06.1938	מסילת רכבת מכפר ג'ניס למחצבת בית נבאלא (סיכום)	Palestine Railways - Chief Engineer	
16	1949	תקנות אגודה שיתופית "הסלע" – מפעלי מחצבות קואופרטיביות של חיילים משוחררים.	-	ארכיון מדינת ישראל ברשת
17	22.05.1949	בקשה לרישום אגודה שיתופית "הסלע" – מפעלי מחצבות קואופרטיביות של חיילים משוחררים.	רשם האגודות השיתופיות	
18	23.06.1950	רישיון חציבה במחצבת בית נבאלא – לאגודה שיתופית "הסלע".	משרד העבודה והבטוח העממי	
19	03.01.1951	הודעה על פירוק האגודה השיתופית "הסלע" הפועלת בבית נבאלא.	רשם האגודות השיתופיות	
20	05.12.1990	החלטת וועדה מקומית : בקשה לשימוש חורג – מטווח אזרחי בבית נבאלא.	וועדה מקומית "לודים"	
21	30.12.1990	החלטת הוועדה המחוזית: אישור בקשה לשימוש חורג בשטח.	וועדה מחוזית – מחוז מרכז	
22	26.12.1990	תכניות להיתר שימשו חריג – מטווח בית נבאלא,	מהנדס מנשה דגן	
23	05.02.1991	היתר לשימוש בקרקע חקלאית (שימוש חורג) לצורך הקמת מטווח	ועדה מחוזית – מחוז מרכז	
24	10.02.1991	טופס ויתור על פיצויים, חתום ע"י בעלי המטווח – מנחם דוד	וועדה מקומית "לודים"	



מסמך מס': 1

תאריך: 09.07.1921

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: מסילת רכבת למחצבת בית נבאלא – התכתבות בנוגע לבקשה של קבלן
אזרחי להארכת המסילה עד למחצבה בבעלותו, סמך למחצבת בית נבאלא.

מסמך מס': 2

תאריך: 27.07.1921

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: מסילת רכבת למחצבת בית נבאלא – התכתבות בנוגע להארכת
המסילה – סירוב לביצוע ההארכה של המסילה.



110.1/7
6TH. NOVEMBER.

District Engineer,
Ludd.

SUBJECT :- BEIT NABALA QUARRY.
REFERENCE :- Your 3/2 dated 1st instant.

The Railway cannot expropriate land for private people.

If Mr PANAYOTOPOULOS can get into touch with the owner of the land and get him to assent in writing the purchase of his land, then I may be able to take the matter up on behalf of the Railway.

CHIEF ENGINEER.

LUDD 27.4.22.

Sir,

I beg to inform you that I wish to the line from my quarry to a new one nearly 500 away from the one I own at present.

My present quarry is not sufficient to some big orders I received. I am in partnership Mr. John Habra who is also a stone Contractor.

Should my request meet with your kind I undertake to do the necessary earthwork.

Hoping to be favoured with a favourable

I remain Sir,

Yours truly

D. Panayotopoulos & Co.
QUARRY PROPRIETOR AT BEIT NABALA.

Damianos Panayotopoulos & Co.
Quarry Proprietor at Beit Nabala,
c/o District Engineer, P.Rlys., Ludd.

מסמך מס': 3

תאריך: 27.04.1922

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: מסילת רכבת למחצבת בית נבאלא – בקשה רשמית להארכת המסילה –
ע"י דמיאנוס פאנאיאטופולוס, בעל מחצבה בבית נבאלא.

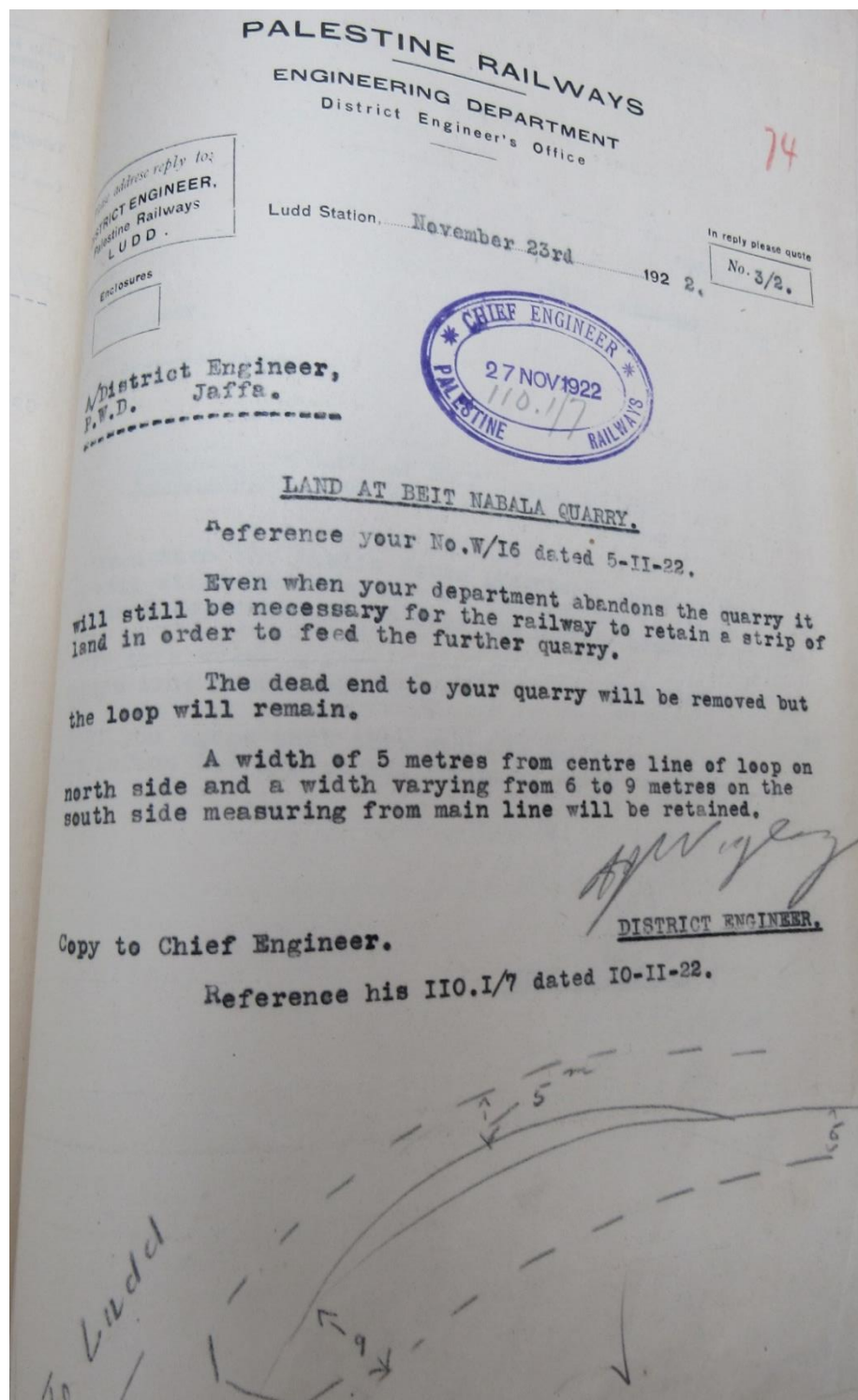
מסמך מס': 4

תאריך: 06.11.1922

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: קרקע – מחצבת בית נבאלא: בקשה לקבלת רישום הקרקע השייכת
לדמיאנוס פאנאיאטופולוס, בעל מחצבה בבית נבאלא.



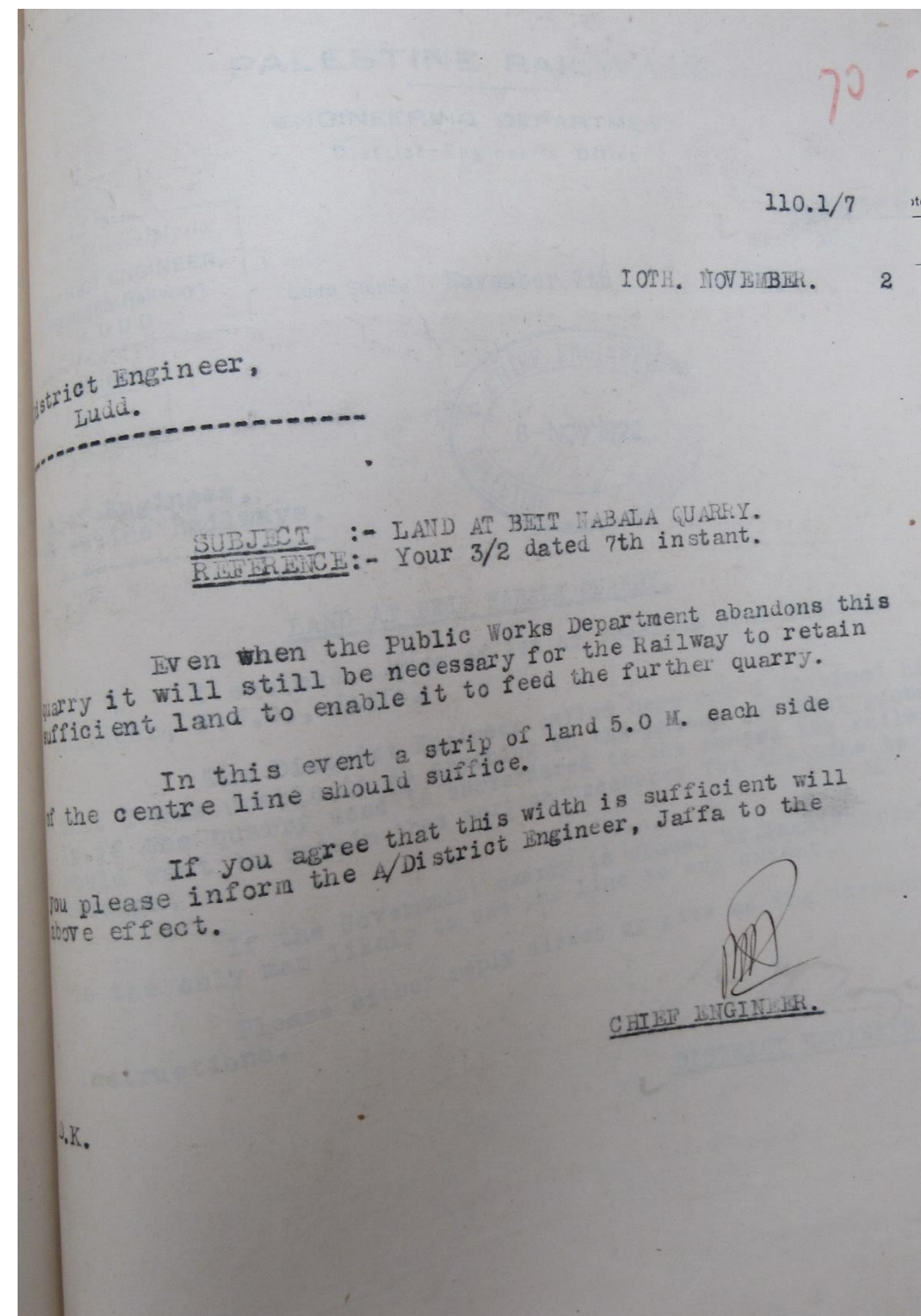


מסמך מס': 6

תאריך: 27.11.1922

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: קרקע – מחצבת בית נבאלא: תכתובת בנוגע למסילה הקיימת לאחר שהמחלקה לעבודות ציבוריות של המנדט הבריטי הפסיקה להשתמש במחצבה שבבעלותם.



מסמך מס': 5

תאריך: 10.11.1922

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: תכתובת בין המהנדס הראשי של שלטון המנדט למהנדס מחוז לוד – בקשה לתחזוקת קרקעות באזור קו הרכבת לבית נבאלא על מנת לאפשר לו לשרת מחצבות נוספות – לאחר שהמחצבת שהייתה בבעלות מע"צ ננטשה



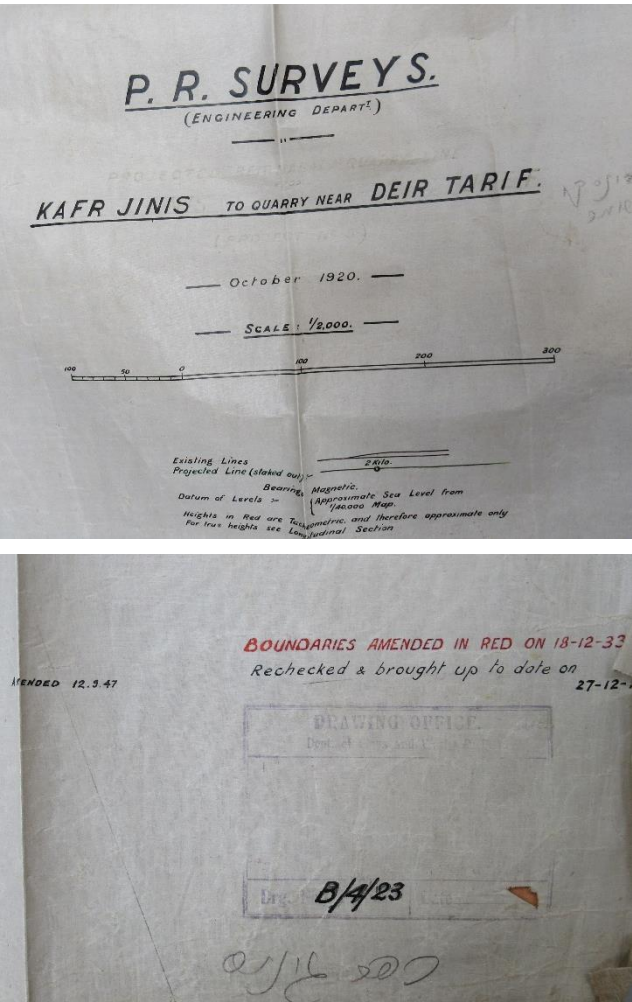


מסמך מס': 7

תאריך: 1923

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: מיפוי ידני של השטחים הנמצאים בבעלות דמיאנוס פאנאיאטופולוס, עם חתימתו בתחתית. המחצבה הייתה קיימת כ-300 מטרים מזרחית למחצבה שהייתה בשימוש מע"צ הבריטית.



מסמך מס': 8

תאריך: 08/04/1923

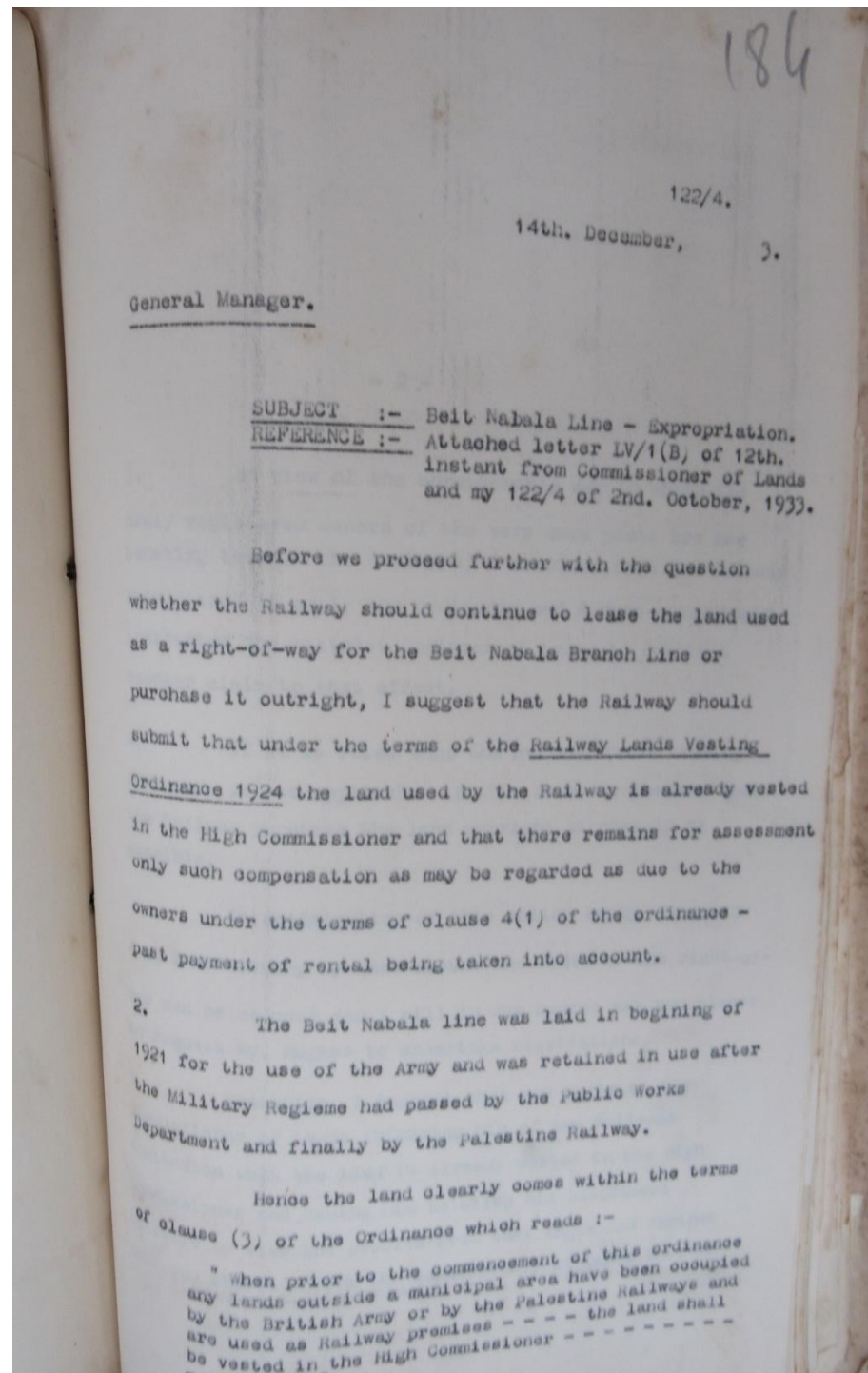
עדכונים:

18/12/1932

12/09/1947

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: תכנית קו הרכבת מכפר ג'ניס לכפר א-לובן, מסילת הרכבת לבית נבאלא משורטטת כחלק מכלל התכנית עד קצה המקטע המקורי. תוספת לתכנית משנת 1932, מתארת את המשך הקו שנסלל על מנת לשרת את המחצבה האזרחית שפעלה בהמשך.

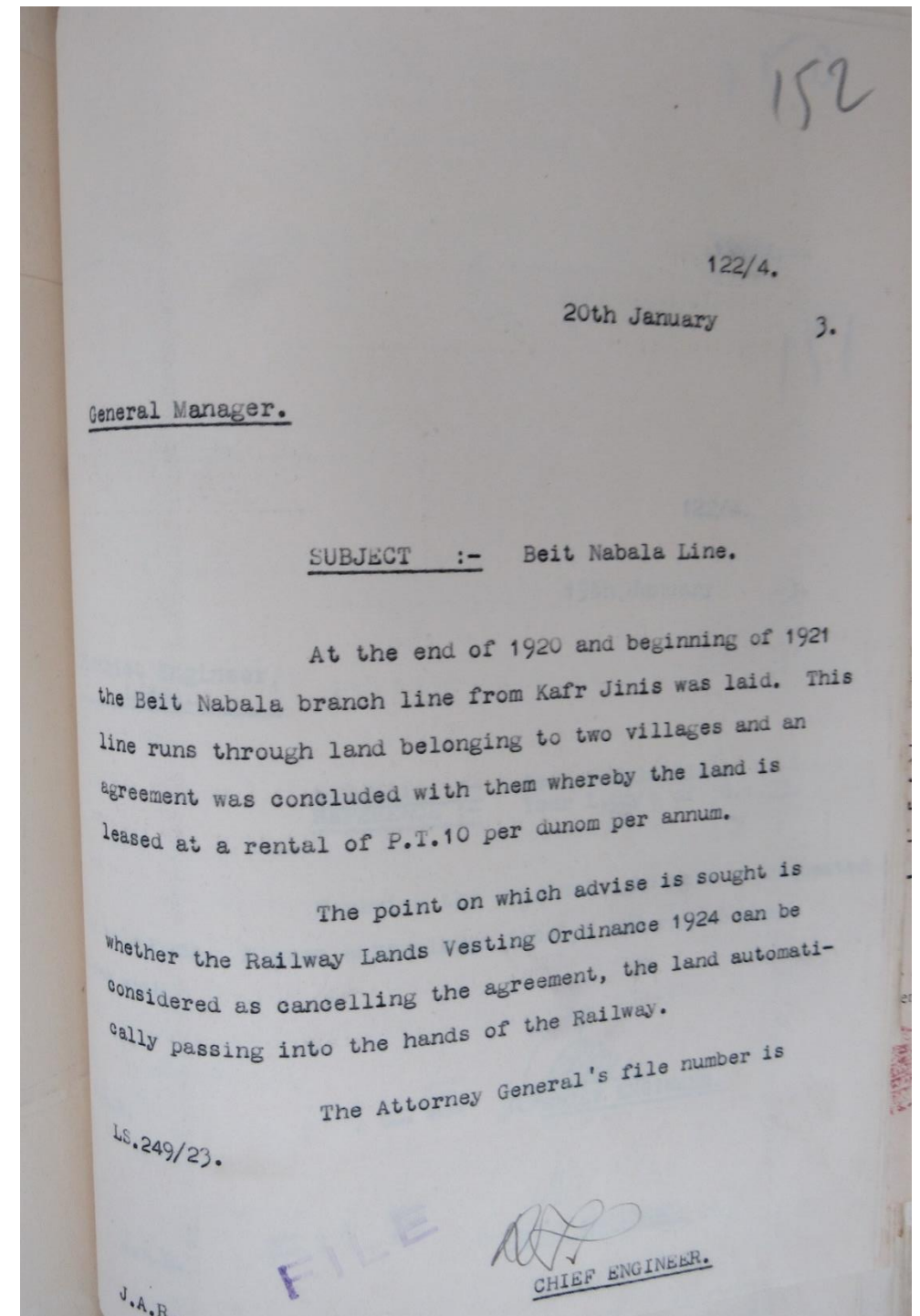


מסמך מס': 10

תאריך: 14.11.1923

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: קו בית נבאלא – בעלות על קרקעות הקו ותיאור הקמתו – הקו הוקם ע"י המשטר הצבאי הבריטי בתחילת שנת 1921, עבר למע"צ המנדטורית ולבסוף לרכבת פלשתינה.



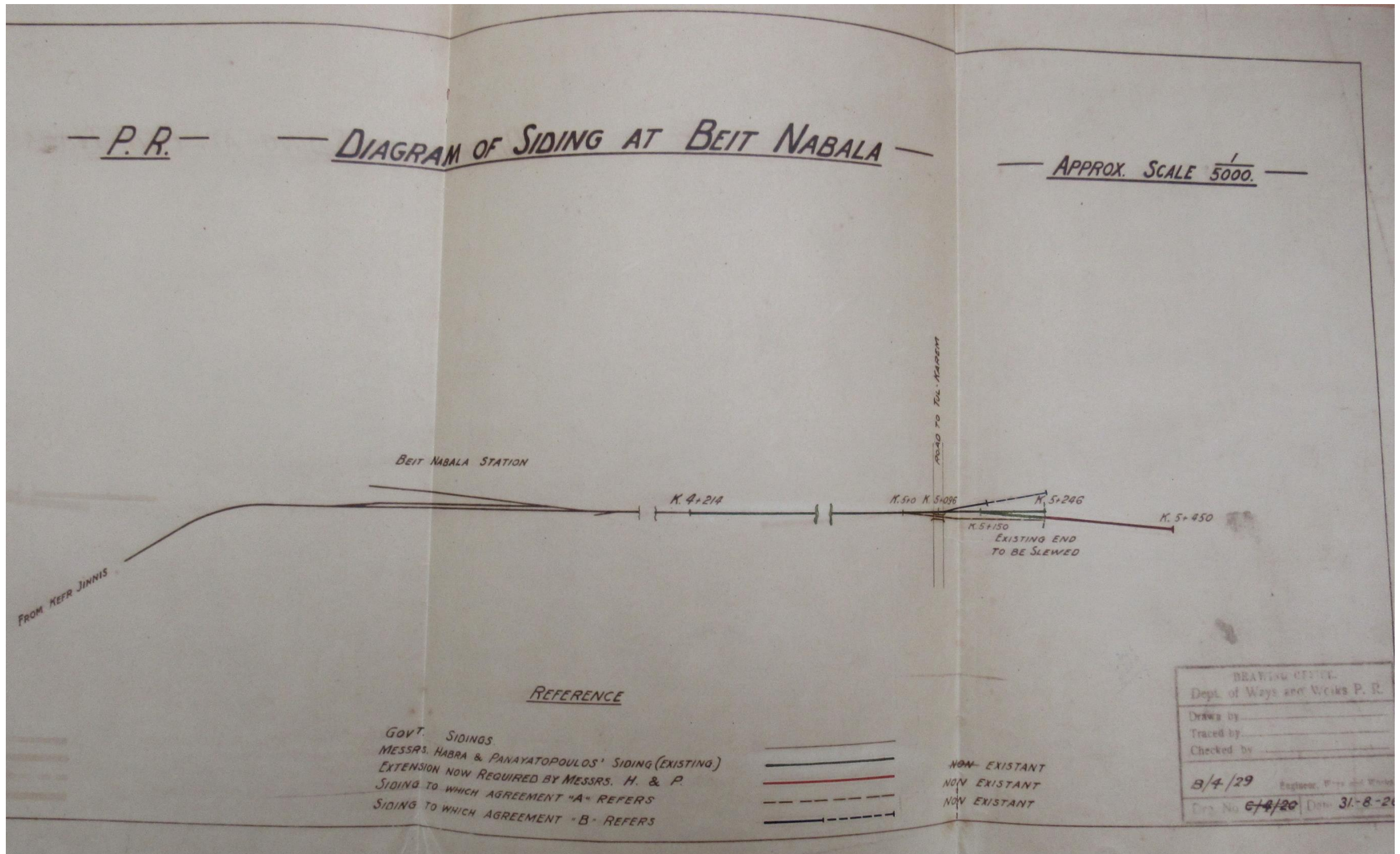
מסמך מס': 9

תאריך: 20.01.1923

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: קו בית נבאלא – הקרקע עליה נסלל קו הרכבת הוחכרה מהכפרים דר טריף ובית נבאלא. בשנת 1924 – הקרקע הועברה לפי ההסכם לרכבת המנדטורית.



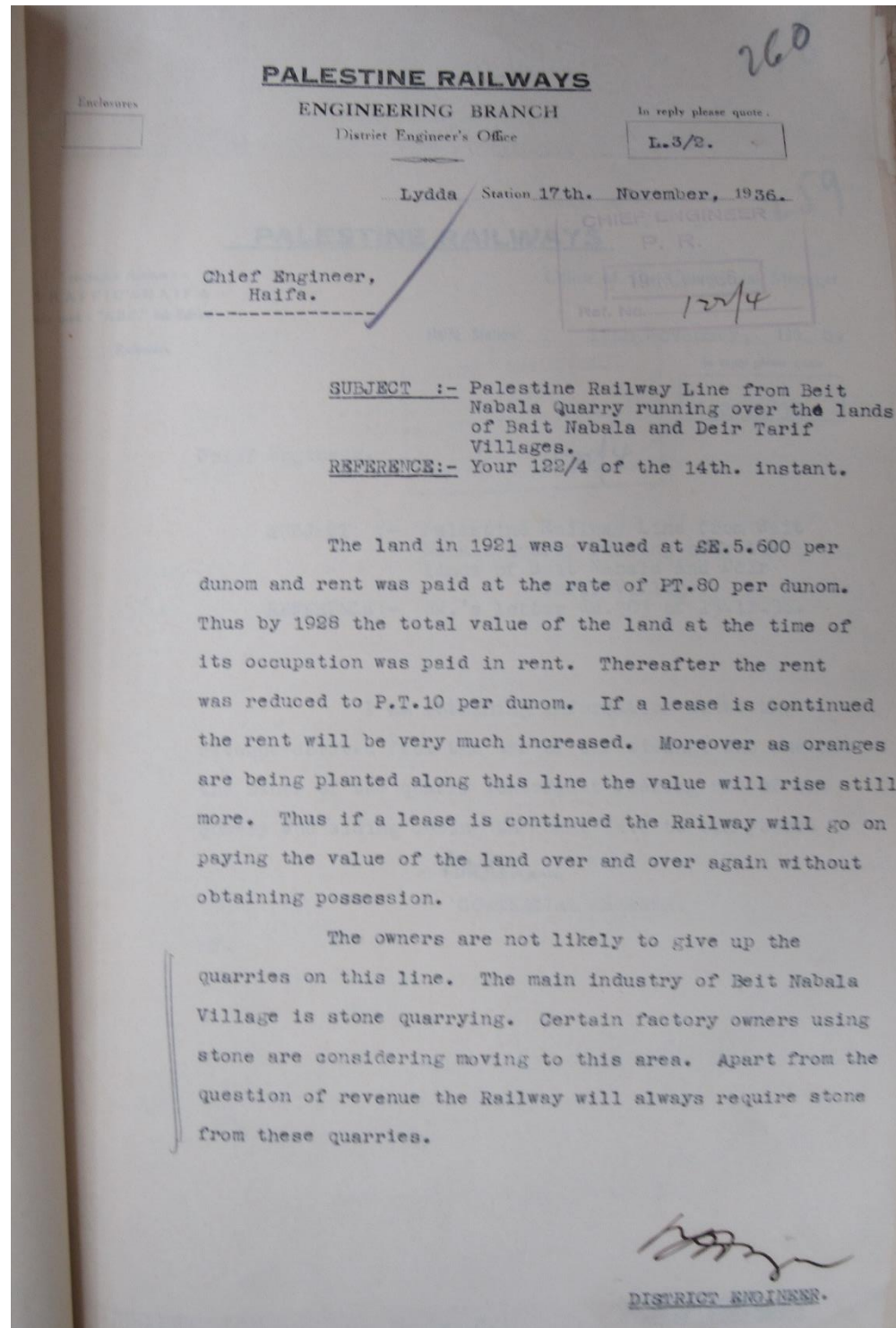


מסמך מס': 11

תאריך: 31.08.1926

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: תכנית (1:5000) של קו הרכבת לבית נבאלא – סימון הקו הקיים, הארכה מבוקשת והארכות שכבר בוצעו ומתוחזקות על ידי בעלי מחצבות (שני חברות/בעלים שונים: מסר וחברה, פאנאיאטופולוס)

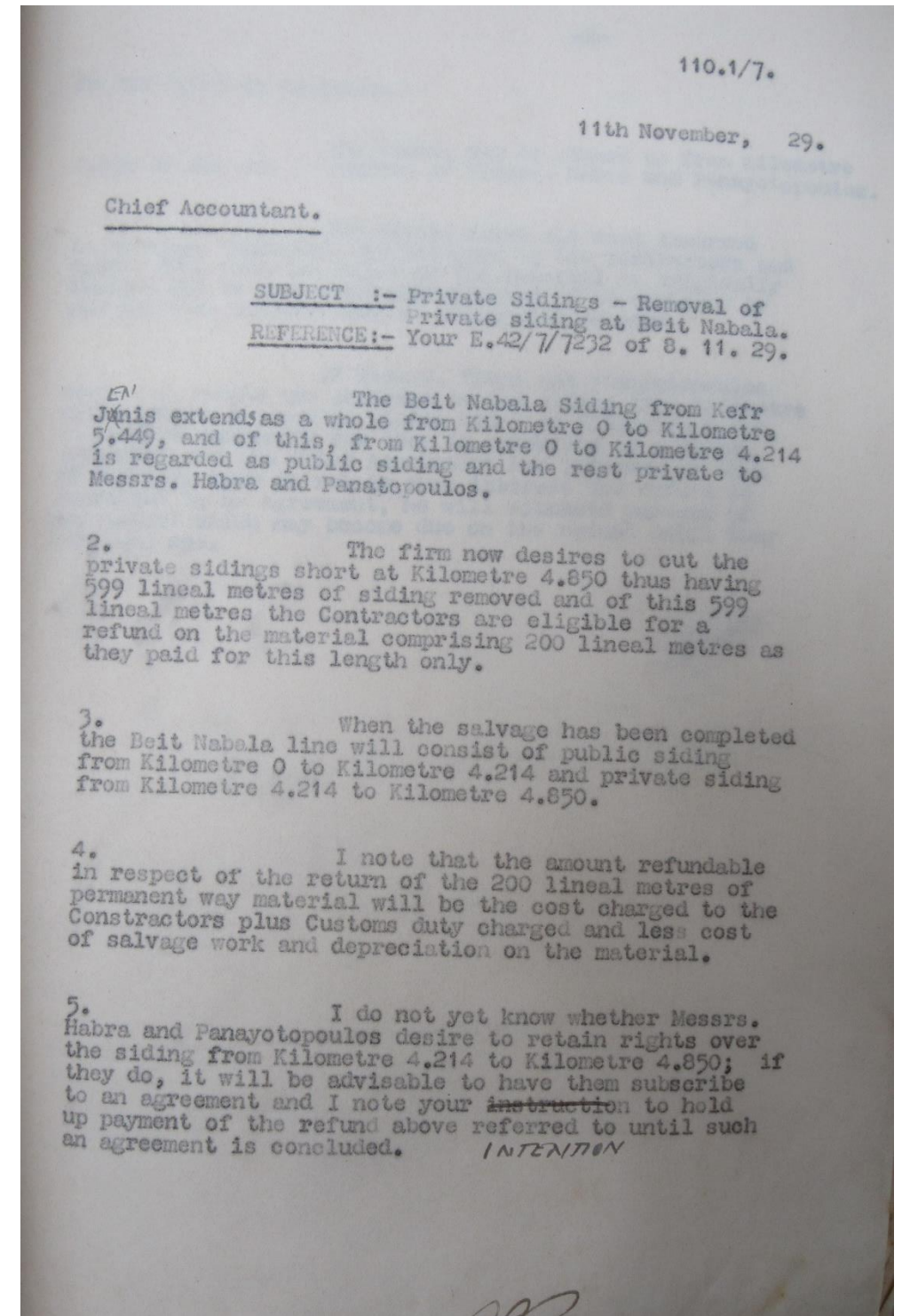


מסמך מס': 13

תאריך: 14.11.1923

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: קו בית נבאלא – בעלות על קרקעות הקו ותיאור הקמתו – הקו הוקם ע"י המשטר הצבאי הבריטי בתחילת שנת 1921, עבר למע"צ המנדטורית ולבסוף לרכבת פלשתינה.



מסמך מס': 12

תאריך: 11.11.1929

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: תחזוקת ופיתוח של צדי קו הרכבת על ידי גורם פרטי – הסכם המסדיר את החלק שבטיפול ציבורי של שטחונות המנדט והחלקים בטיפול חברות פרטיות (בעלי מחצבות)



122/4.
16th. June, 7.

General Manager.

SUBJECT :- Palestine Railway Track to Beit Nabala Quarry.
REFERENCE :- Your 20/2/1 of 4th. instant.

The Railway line from Kafr Jinis Station to the quarries at Beit Nabala was laid down in 1921 at the instance of Army Headquarters.

The quarries were worked by the C.R.E. Palestine at first and later by the Department of Public Works.

In 1921 it was arranged by Government that the Railway should deal with claims in respect of the land occupied by the railway line leading to the quarries and the Public Works Department with claims in respect of the quarries.

In November 1922 the Public Works Department gave up their interests in the quarries and since that date the line has served other quarries worked by stone merchants.

When the railway was laid the Attorney General decided that the land, being Mashaa, could not be purchased and could not be expropriated with compensation. It would appear however that, under the Railway Lands Vesting Ordinance, 1924, the land is vested in the High Commissioner.

On the 30.4.23 an agreement was signed under which the Mukhtars of Deir Tarif and Beit Nabala agreed to accept rent for the land occupied by the line, the rent being calculated at the rate of P.T.80 (Egyptian) per dunom for seven years from the date of occupation of the land and

P.T.O.

מסמך מס': 15

תאריך: 16.06.1938

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: מסילת רכבת מכפר ג'ניס למחצבת בית נבאלא (סיכום) – הקו והמחצבה הוקמו בשנת 1921 ע"י הצבא הבריטי והועברו בהמשך למע"צ. בשנת 1922 מע"צ ייתרו על המחצבה והיא הופעלה לאחר מכן בידי קבלנים.

280

PALESTINE RAILWAYS
ENGINEERING BRANCH
District Engineer's Office

In reply please quote:
L.3/2.

Lydda Station 11th. June, 1937.

Chief Engineer, Haifa. ✓ 122/4

SUBJECT :- Palestine Railway Track to Beit Nabala Quarry.
REFERENCE:- Your 122/4 of the 7th. instant.

Herewith the rest of the story:-

The ordinary traffic from the stone merchants at the quarries has been considerable. The Railway depends upon the quarries for a large part of its supplies of stone and ballast. Most of the stone for Jaffa Port Improvements was taken from these quarries.

When the railway was laid the Attorney General decided that the land, being Mashaa, could not be purchased and could not be expropriated with compensation. It would appear however that, under the Railway Lands Vesting Ordinance, 1924, the land is vested in the High Commissioner.

On the 30.4.23 an agreement was signed under which the Mukhtars of Deir Tarif and Beit Nabala agreed to accept rent for the land occupied by the line, the rent being calculated at the rate of P.T.80 (Egyptian) per dunom for seven years from the date of occupation of the land and thereafter at the rate of P.T.10 per dunom. The reason why the reduction in rent was made is because it was calculated that after seven years the Government would have paid the complete purchase price of the land. The rent at the lower rate has continued to be paid to date.

On 10.6.25 the agreement was renewed.

The original occupation of the land and lease were arranged through the Governor of Jaffa District and Mr. Hughes who was then Railway Claims Officer. The lease was prepared on the advice of the Attorney General.

The Line extends from Kafr Jinis station, Km.0.388.2 to Km.5.200 at Beit Nabala Village. The line and land occupied are shown on plan B/4/23 (amended 18.12.33) and on the Commissioner of Surveys' recent revised survey. According to the Settlement Officer, the village lands are as under:-

Km. 0.388.2 - Km.1.233.2	Deir Tarif.
Km. 1.233.2 - Km.3.734	Beit Nabala.
Km. 3.734 - Km.4.918	Deir Tarif.
Km. 4.918 - Km.5.200	Beit Nabala.

CONTINUED.

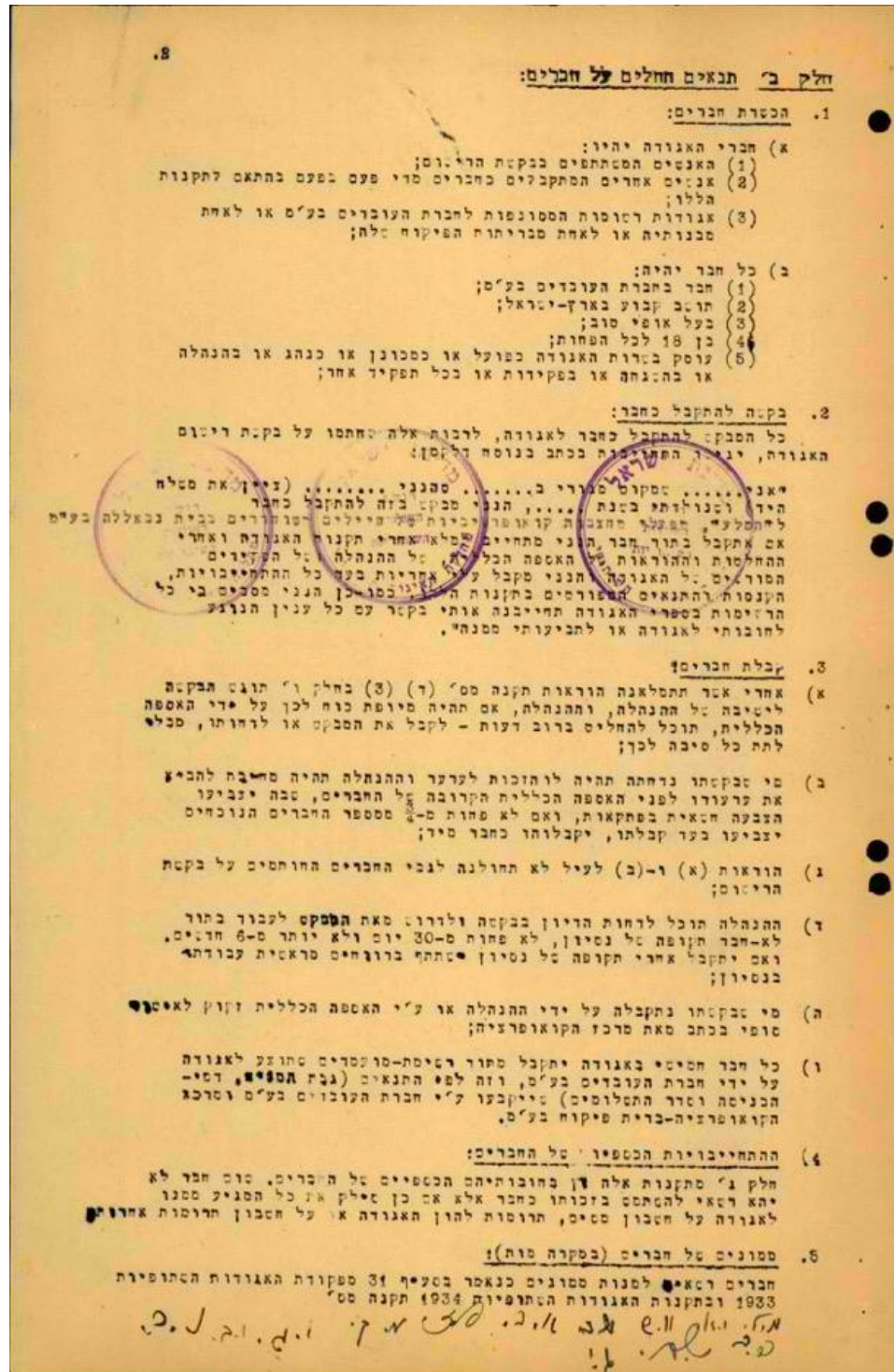
מסמך מס': 14

תאריך: 11.06.1937

מקור: ארכיון הרכבת - חיפה

הערות: קו בית נבאלא – קו בבעלות רכבת פלשתינה – קרקעות הקו. במסמך מפורט ההסכם עם מוכ'תרי הכפרים בית נבאלא ודר טריף. מצוין במסמך כי רכבת פלשתינה משתמשת באופן נרחב באבן הנחצבת ממחצבה זו.





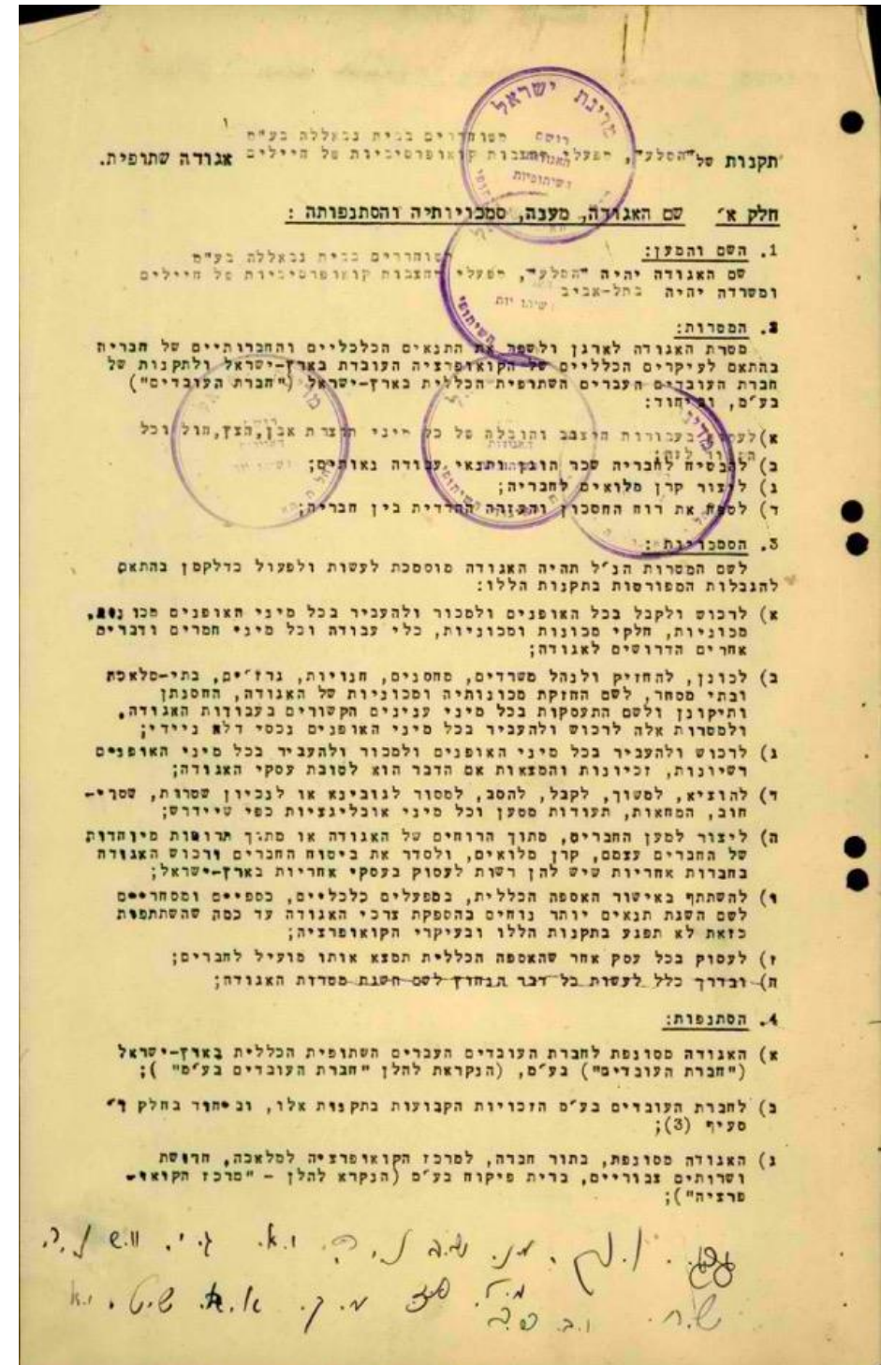
מסמך מס': 16

תאריך: 1949

מקור: ארכיון המדינה ברשת

הערות: תקנות אגודת שיתופית "הסלע" – אגודה שקיבלה לידיה את מחצבת בית

נבאלא לאחר קום המדינה ופעלה באתר עד לפירוקה.



מסמך מס': 16

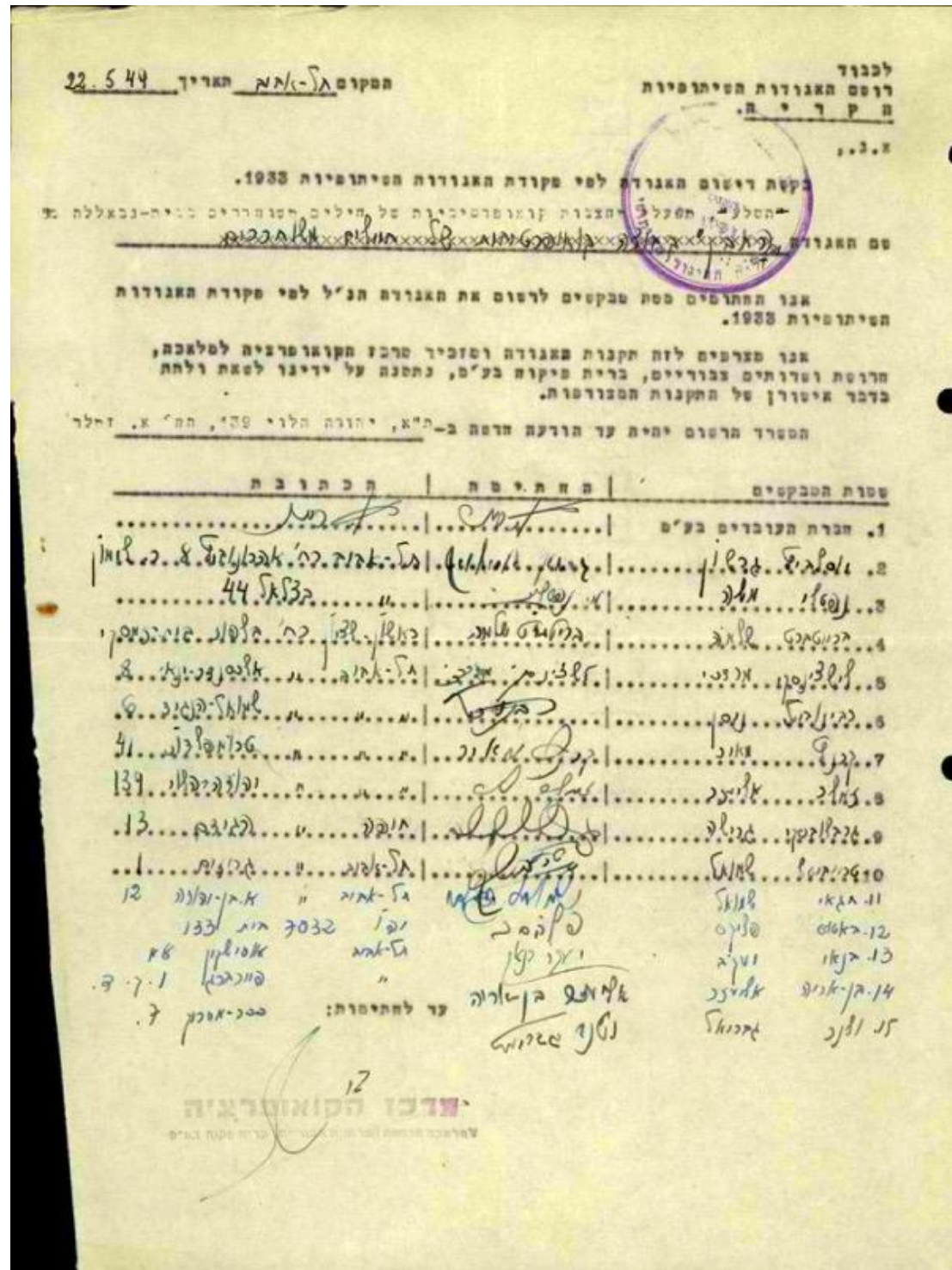
תאריך: 1949

מקור: ארכיון המדינה ברשת

הערות: תקנות אגודת שיתופית "הסלע" – אגודה שקיבלה לידיה את מחצבת בית

נבאלא לאחר קום המדינה ופעלה באתר עד לפירוקה.



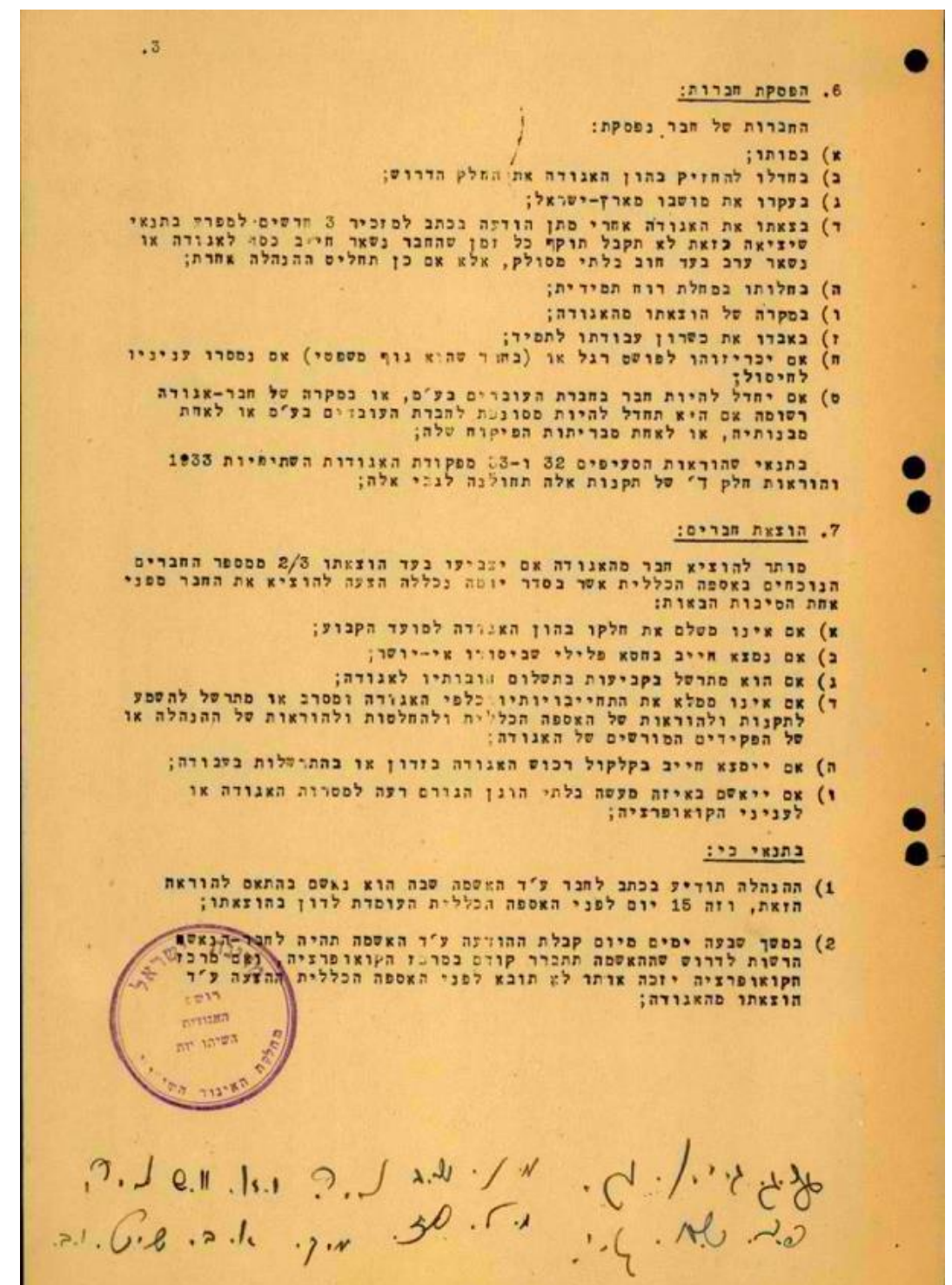


מסמך מס': 17

תאריך: 22.5.1949

מקור: ארכיון המדינה ברשת

הערות: פנייה לרשם האגודות בשם אגודת שיתופית "הסלע" - אגודה שקיבלה לידיה את מחצבת בית נבאלא לאחר קום המדינה ופעלה באתר עד לפירוקה. במסמך מופיעים שמות החברים באגודה.



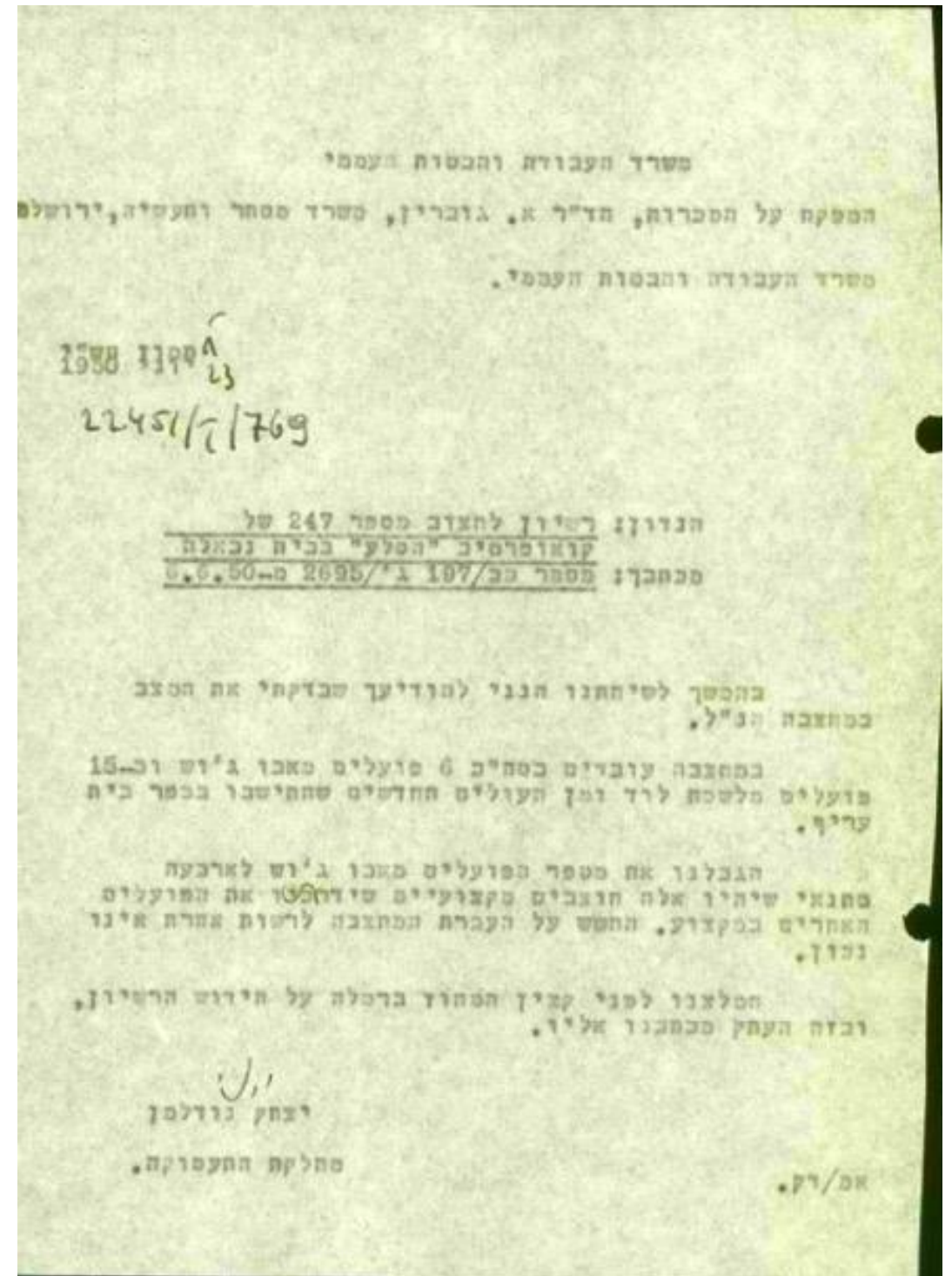
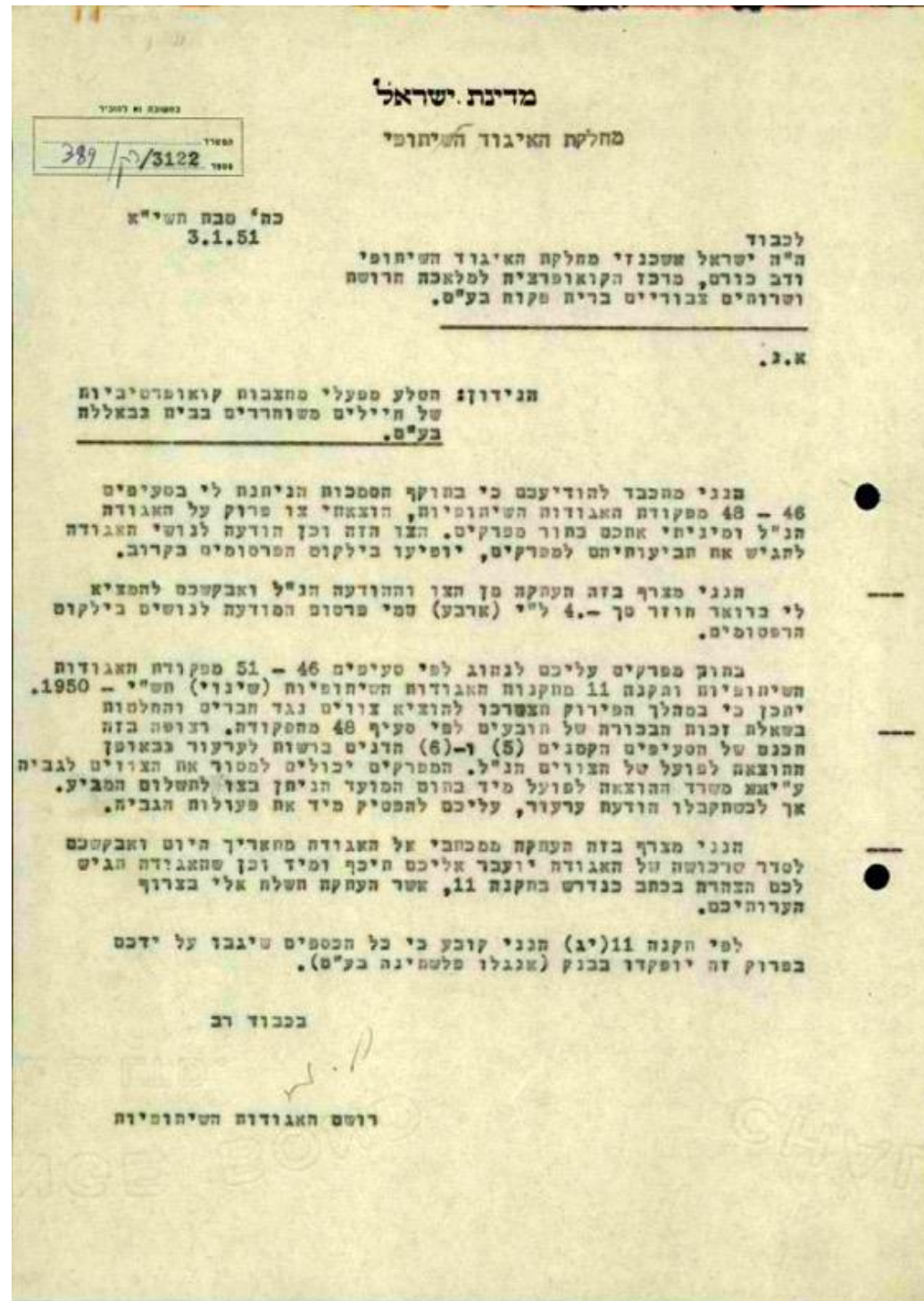
מסמך מס': 16

תאריך: 1949

מקור: ארכיון המדינה ברשת

הערות: תקנות אגודת שיתופית "הסלע" - אגודה שקיבלה לידיה את מחצבת בית נבאלא לאחר קום המדינה ופעלה באתר עד לפירוקה.





מסמך מס': 19
תאריך: 03.01.1951
מקור: ארכיון המדינה ברשת
הערות: הודעה על פירוק האגודה השיתופית "הסלע" הפועלת בבית נבאלא.

מסמך מס': 18
תאריך: 23.06.1950
מקור: ארכיון המדינה ברשת
הערות: המכתב מפרט את מצבת הפועלים במחצבה: שישה עובדים מאבו-ג'וש, חמישה עשר עובדים מלוד ופועלים שהיו עולים חדשים וחיו בבית עריף הסמוכה.

מדינת ישראל
משרד הפנים

הועדה המחוזית לתכנון ובניה מחוז המרכז.
ועדת המסנה: ב'

יג בטבת תשנ"א
30 בדצמבר 1990

לכבוד
הועדה המקומית לתכנון ובניה
לודים.

אדונים נכבדים,

הנדון: בקשה לשמש חורג למסווה אזורי בבית נבלה במבנים קיים למסרת
מסווה אזורי בגוש: 4812, 4811 חלקות: 9, 11, 12, 13, 14.

הנני מנכבדת להודיע כי הועדה לתכנון ובניה, מחוז המרכז החליטה
בישיבתה מיום 26.12.90

הנחלט: לאשר הבקשה לשמש חורג למסרת מסווה אזורי, מועדון, מחסן
אביזרים מחסן תחמושת, שירותים ומשרדים, בכפוף לאישור הולק"ח.
ובתנאי שהמבקש יחזום על התחייבות מתאימה כלפי הועדה המקומית שלא ידרוש
פיצויים אם יצטרך להתפנות עקב סלילת כביש מס' 6, וזאת
לתקופה של שלוש שנים או לחילופין עד לסלילת דרך מס' 6 ככל המוקדם
משתי האפשרויות.

הודעה זו כפופה לאישור פרוטוקול הישיבה ובכל שהיה סתירות נוסח
הפרוטוקול הוא הקובע.

בכבוד רב,
עמליה לגו
מזכירת הועדה

העמק: ליגס.

קבלת קהל בימים ב' ו-ד בשעה 12:30 - 14:30
שד הרצל 84, תל-אביב. טל: 08-225577

הועדה המקומית לתכנון ולבניה "לודים"

תאריך: 05/12/90

משרד הפנים
מינהל מת:
5-12-1990
7 4 8 0 0

לכבוד דוד מנחם
הרצל 93 רמלה

הנדון - תיק בניה 3520000 מס. בקשה 900239 גוש 4811 חלקה 0

כתובת הבניה - בית נבלה 0 אזור: מ.א. מודיעים

מטרה הבניה תאור הבניה
מ ג ר י ס שימוש חורג

מהות הבקשה
שמוש חורג במבנים קיימים למטרת מסווה: מועדון, מחסן אביזרים
ומחסן תחמושת, שירותים ומשרדים.
הערה: הודעה בדבר השמוש החורג פורסם בעתונים: הארץ חדשות ולוח
העיר ביום 28.10.90.

החלטות מליאה
====
מספר - 279 בתאריך 25/11/90
להעביר לועדת משנה שתצא לסיור במקום בתאריך 2.12.90 בהרכב
החברים: ע. לאלו, י. דמתי, י. מעטוף, א. לופטה וי. כלף.
הערה: ועדת משנה יצאה לשטח בתאריך 2/12/90 והוסמכה להחליט.
החלטה:
להמליץ בפני הועדה המחוזית על אישור התכנית בדבר השמוש החורג.

רק לאחר השלמת האמור לעיל תוכן אגרת הבניה לתשלום ויוצא ההיתר.
אין הודעה זו מהורה היתר בניה.
החלטה זו תוקפה ל ש נ ה.

קבלת קהל בימים א', ב', ד', ה' בין השעות: 08:30 - 12:00
מהנדס הועדה מקבל קהל ע"י תאום מראש, בימים א' ו ד'.
כתובת הועדה: רח' טשרניחובסקי 1 רמלה
טלפונים: 08-241312, 226586

בכבוד רב
הועדה המקומית "לודים"

מסמך מס': 20

תאריך: 05.12.1990

מקור: ארכיון המדינה ברשת

הערות: החלטת וועדה מקומית: בקשה לשימוש חורג - מסווה אזורי בבית נבאלא.

אושר שימוש במבנים הקיימים באתר לצורך מועדון, מחסנים ומשרד עבור המטווה.

מסמך מס': 21

תאריך: 30.12.1990

מקור: ארכיון המדינה ברשת

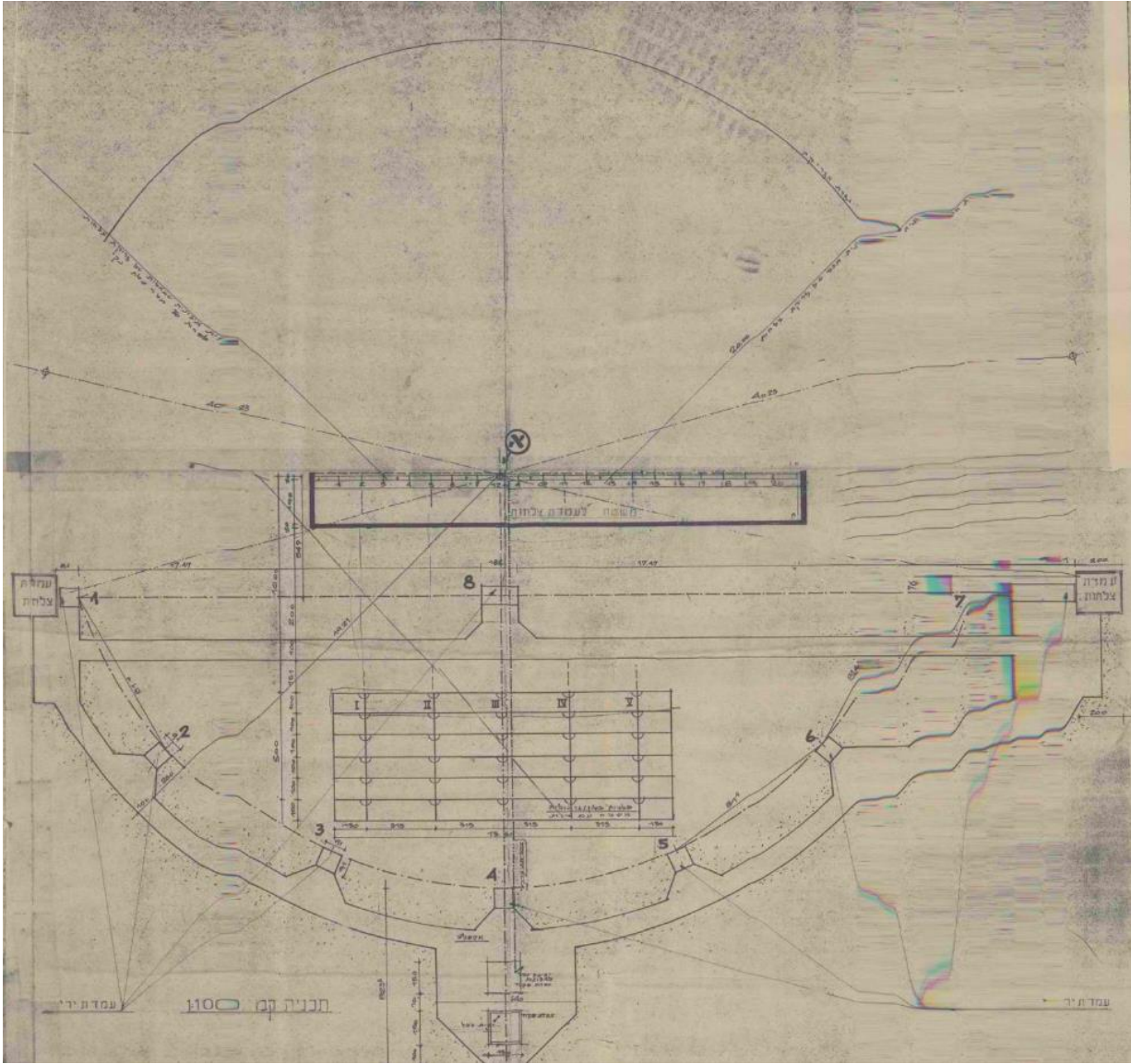
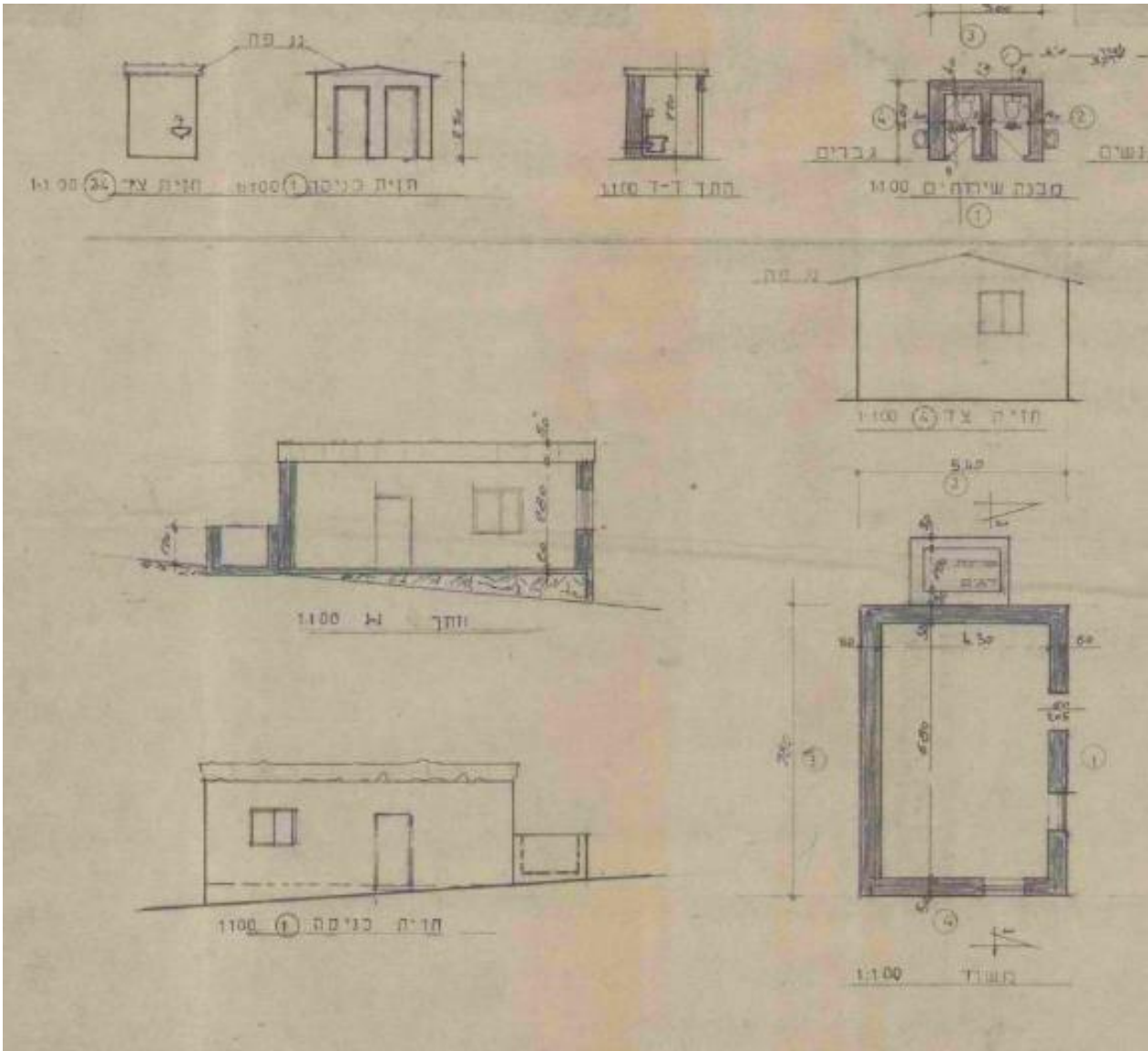
הערות: החלטת הועדה המחוזית: אישור בקשה לשימוש חורג בשטח.

הועדה מעמידה כתנאי - חתימה של היזם על כתב וויתור על פיצויים במידה

ופעילות המטווה תופסק עקב סלילת כביש 6.

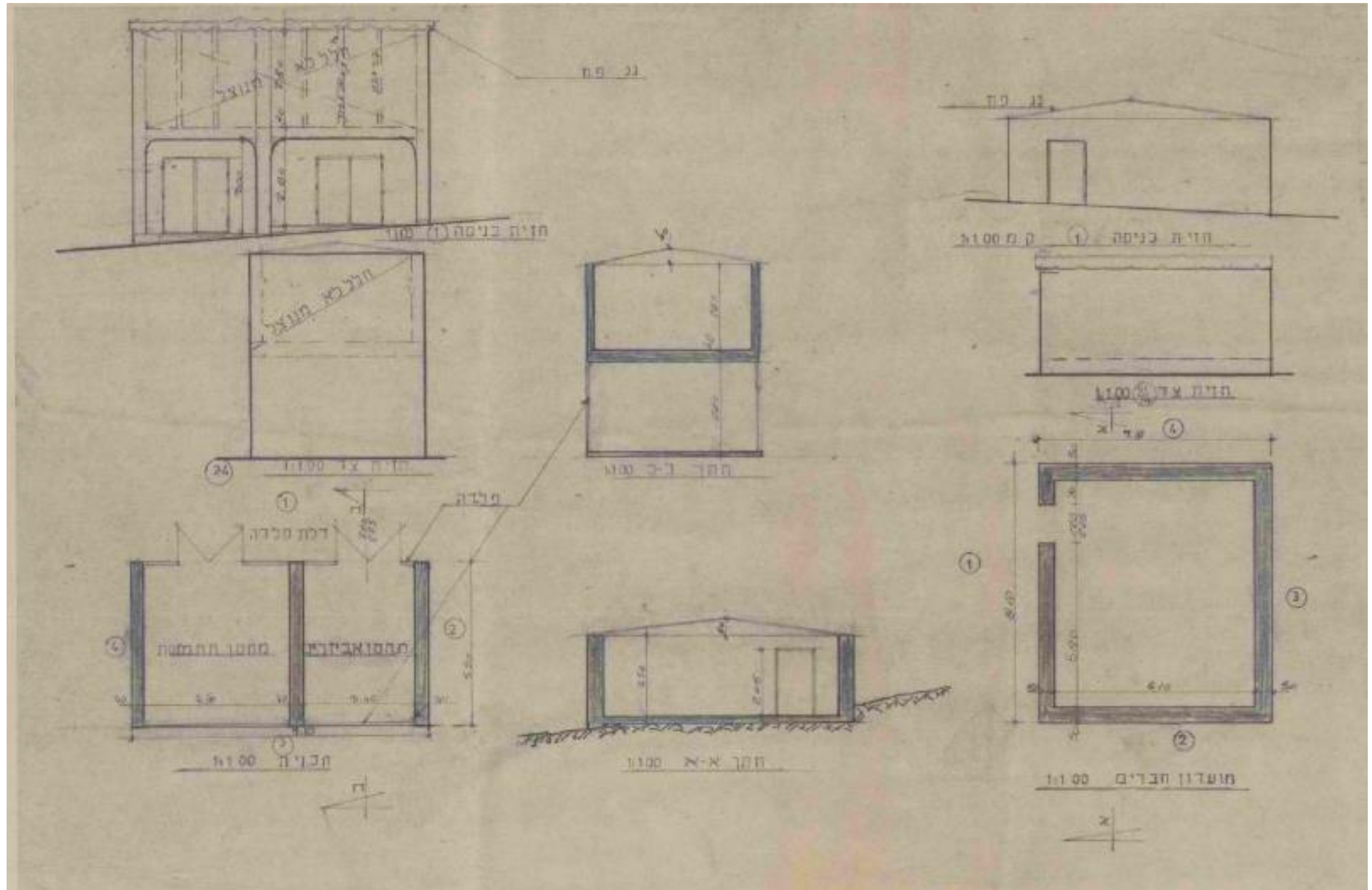






מסמך מס': 22
תאריך: 26.12.1990
מקור: ארכיון המדינה ברשת
הערות: תכניות להיתר שימוש חריג – מטווח בית נבאלא, תכנון מבנים באתר: מבנה שירותים ומשרד – בנייה חדשה.

מסמך מס': 22
תאריך: 26.12.1990
מקור: ארכיון המדינה ברשת
הערות: תכניות להיתר שימוש חריג – מטווח בית נבאלא, תכנון פיתוח השטח עבור אזור המטווח עצמו (אימון ירי בצלחות חרס).

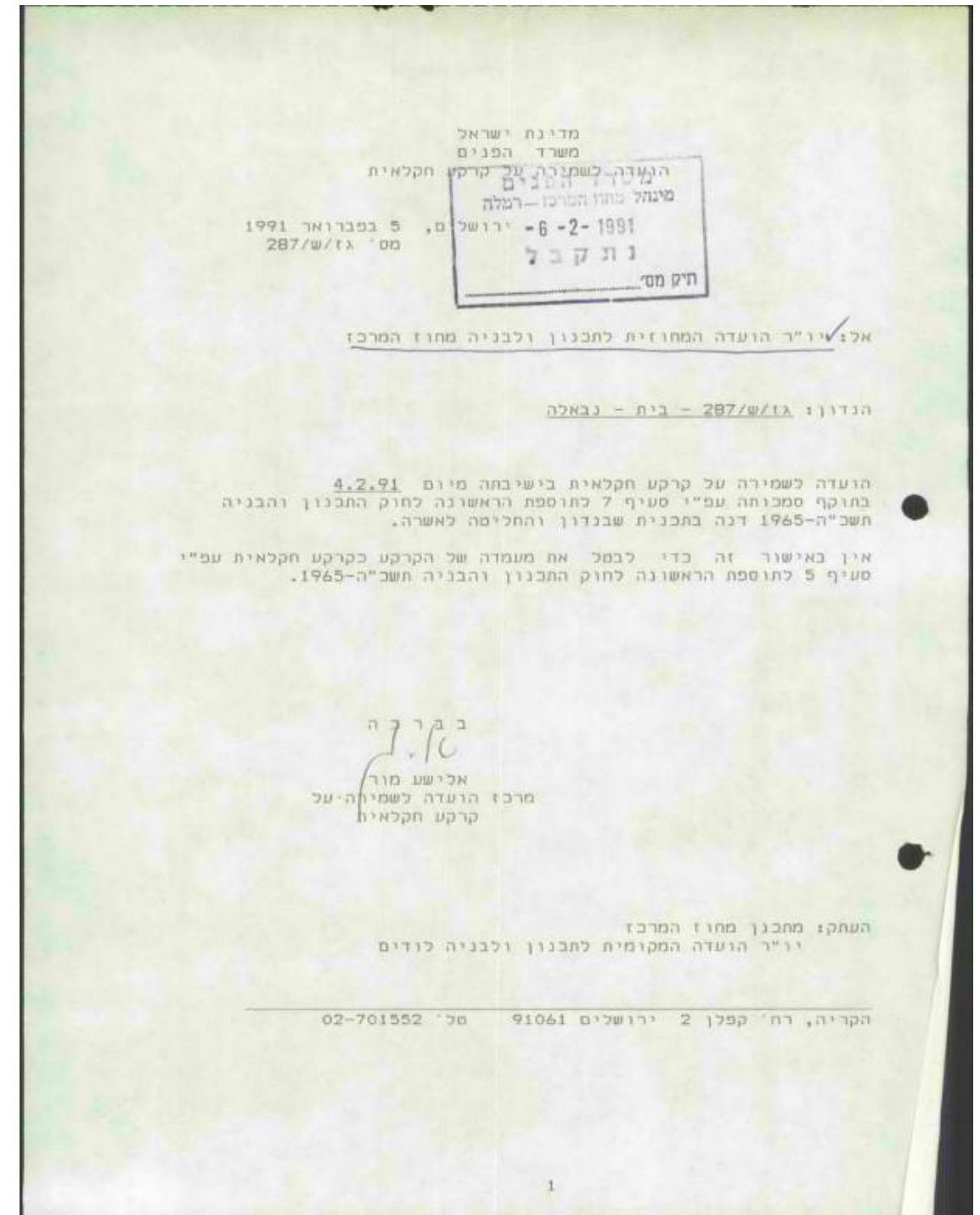
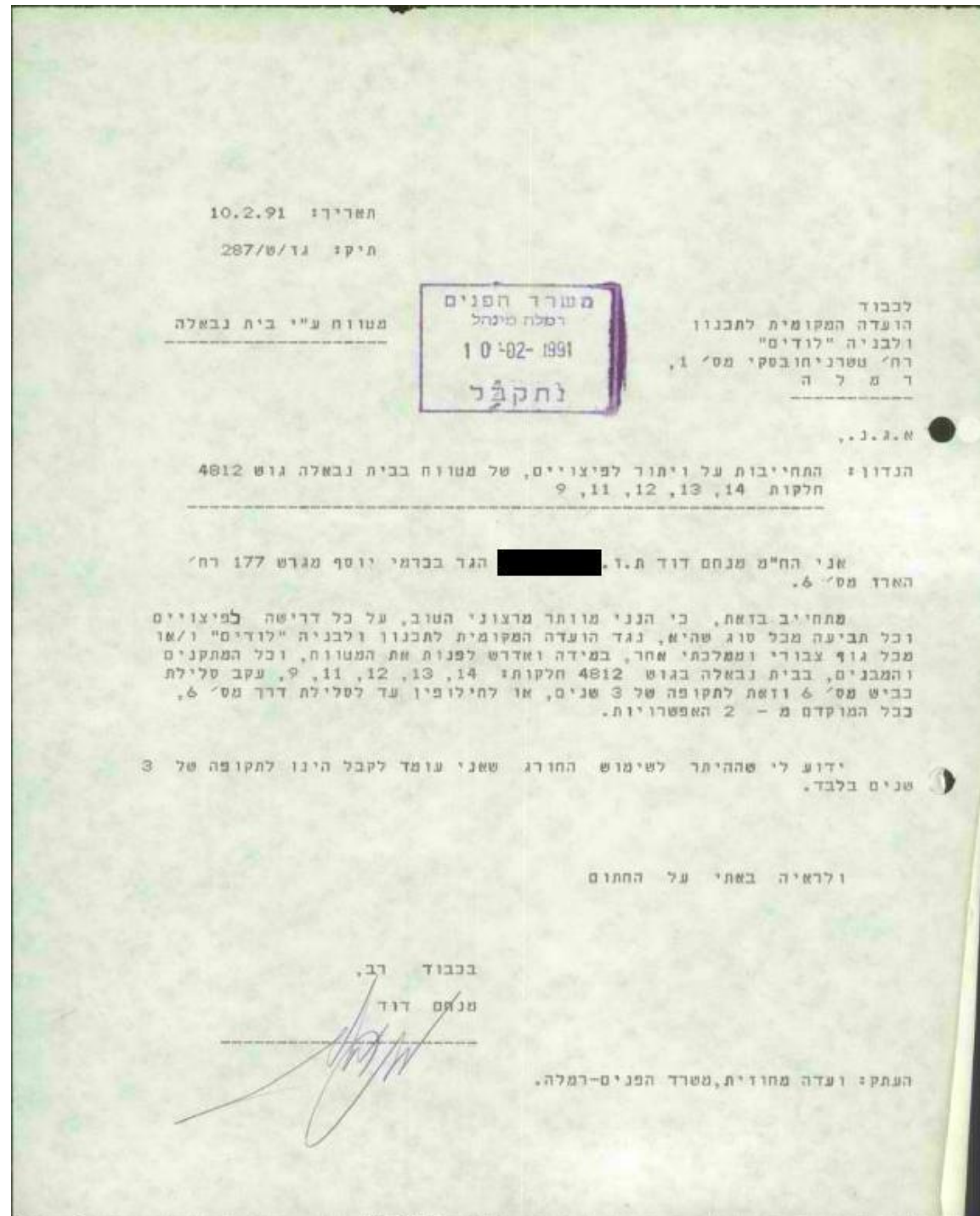


מסמך מס': 22

תאריך: 26.12.1990

מקור: ארכיון המדינה ברשת

הערות: תכניות להיתר שימשו חריג – מטווח בית נבאלא, תכניות המבנים. ניתן לראות את המבנה המקורי ואת התוספות המאוחרות המבוקשות ("מבנה על עמודים").



מסמך מס': 24
תאריך: 10.02.1991
מקור: ארכיון המדינה ברשת
הערות: ויתור על פיצויים - חתום על ידי מפעיל המטוח (מבקש הבקשה)
שהוקם בבית נבאלא - מנחם דוד. תוקף ההיתר: שלוש שנים.

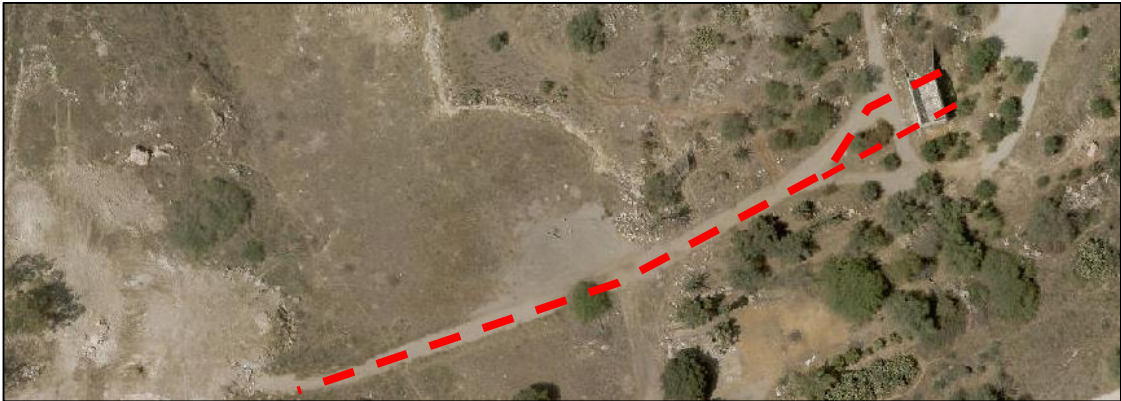
מסמך מס': 23
תאריך: 05.02.1991
מקור: ארכיון המדינה ברשת
הערות: היתר לשימוש בקרקע חקלאית (שימוש חורג) לצורך הקמת מטוח - וועדה
מחוזית מחוז מרכז.

3.5 תכניות היסטוריות – מבנים מקוריים, שלבי בנייה, ייעוד ושימוש לאורך השנים

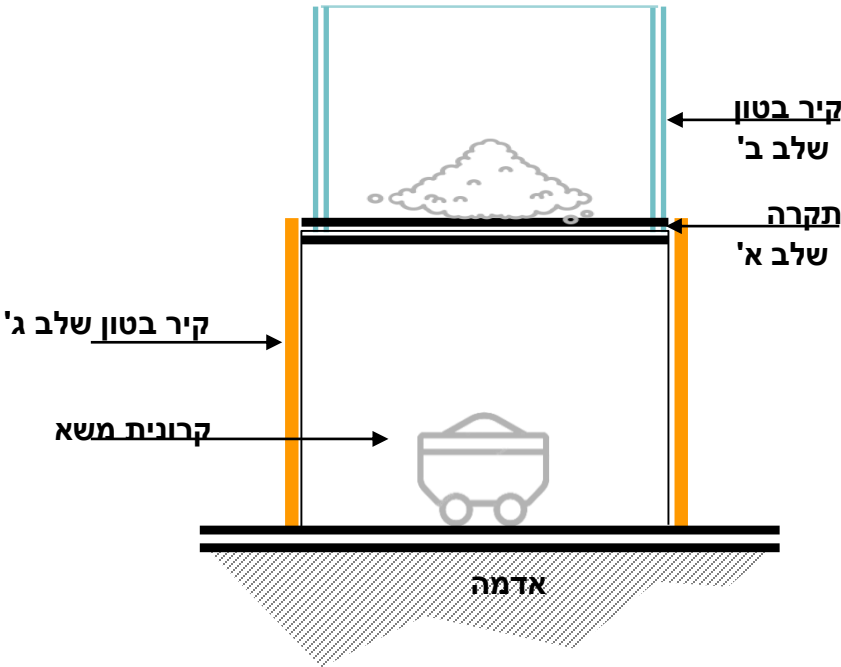
סיכום שלבי בנייה ושימושים – בהתבסס על מסמכים היסטוריים, מפות ותצ"א

חתך המבנה

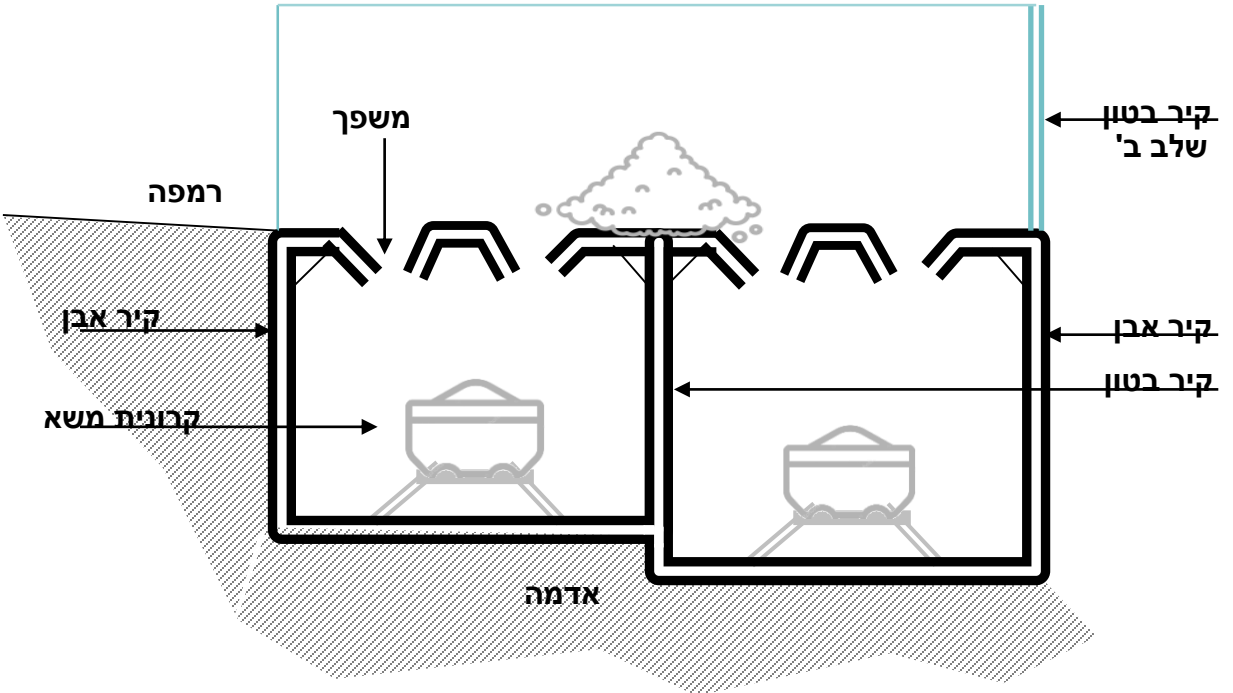
שלב	תקופה	תיאור	מקור	סימון
1	1921-1930	מבנה מקורי – עשוי אבן עם תקרת בטון ופרופילי פלדה. משמש לטעינה של קרונות במחצבים.	מצב בשטח	
2	1930-1950 משוער	תוספת קירות קומה עליונה	מצב בשטח	
3	1990 ואילך - משוער	תוספת קירות חיצוניים מבטון	מצב בשטח	



מיקום מסילת הרכבת (משוער) ביחס למבנה – ע"ג תצ"א 2018



חתך סכמטי של המבנה – בכיוון מסילת הרכבת



חתך סכמטי של המבנה – בניצב לכיוון מסילת הרכבת

4.1 מפת האתר



מפה טופוגרפית מצב קיים 2018 – GIS שהם

4.2 צילום אוויר – מצב קיים



צילום אוויר מצב קיים 2018 – GIS שהם

4.3 צילומים כלליים של האתר



Gov maps – מראה מקום



1. צילום כללי של האתר – מבט לכיוון מזרח. משמאל חלק מהמחצבה. במרכז התמונה – מבנה מסוף המטענים. מסילת הרכבת עברה במקור בסמוך לשביל



3. צילום כללי של האתר: מבט לעבר שרידי המחצבה.

2. צילום כללי של האתר: מבט לעבר בית נחמיה, צולם בסמוך למחצבה. ניתן לראות קוביות בטון שייתכן ושימשו את תחנת הרכבת או המטווה שהתקיים באתר בשלב מאוחר.

4.3 צילומים כלליים של האתר



Gov maps – מראה מקום



1. צילום כללי של האתר – מבט לכיוון דרום (לעבר בית נחמיה) – קיים שביל המשמש רוכבי אופניים ורכבי שטח.



2. צילום כללי של האתר: מבט לכיוון צפון מזרח – באתר קיים פיתוח שטח מאוחר (סוכת גפנים שנהרסה חלקית ושרידים נוספים לפיתוח).

3. צילום כללי של האתר: מבט לעבר המבנה הקיים בשטח. משני צדי השביל המלווה את האתר – צמחייה המאפיינת את האזור: עצי זית, צבר ודקלים.

4.3 צילומים כלליים של האתר



Gov maps – מראה מקום



1. צילום כללי של האתר – מבט לכיוון דרום – באתר ריבוי עצי זית.



3. צילום כללי של האתר: מבט לכיוון צפון בצמוד לחזית המבנה המזרחית – עלייה לעבר המפלס הגבוה של המבנה ("קומה א")



2. צילום כללי של האתר: מבט לכיוון צפון בצמוד לחזית המבנה המזרחית – ניתן לראות את הפרש המפלס הקיים באתר.

4.3 צילומים כלליים של האתר



מראה מקום – Gov maps



1. צילום כללי של האתר – מפלס עליון של האתר ("מעל" המבנה), מבט לכיוון דרום. השטח שמעל למבנה – סלול באמצעות אספלט. נטיעות מאוחרות של עצים.



2,3. צילום כללי של האתר: מפלס עליון של האתר ("מעל" המבנה) – ברקע: המשך המחצבה. באתר קיים פיתוח שטח מאוחר – נטיעה של עצי ערבה ועצי פרי. רצפתו של מפלס זה סלולה, ייתכן שמשלב מוקדם בו שימש האזור לאחסון ושינוע חצץ מהמחצבה.

4.4 צילומי סביבת האתר



Gov maps – מראה מקום



1. צילום סביבת האתר: מבט לעבר כביש עפר – הגישה לאזור המחצבה, עובר במקביל לכביש 444. מבט לעבר היישוב בית נחמיה.



2. צילום סביבת האתר: מבט לכיוון חלקה המערבי של המחצבה וכביש 444. משמאל ניתן לראות מבנים השייכים לשהם.

4.5 צילומי חזיתות האתר



Gov maps – מראה מקום



1. חזית מערבית של המבנה – משתנה בהתאם לטופוגרפיית האתר. החזית חופתה בשלב מאוחר בלוחות בטון בשילוב אגרגט, במקור הייתה פתוחה.



2,3. חזיתות מערבית של המבנה (ימין) – בחזית המערבית קיימים קירות בטון ואגרגטים משלב מאוחר יותר, במקור הייתה חזית זו פתוחה.

4.5 צילומי חזיתות האתר

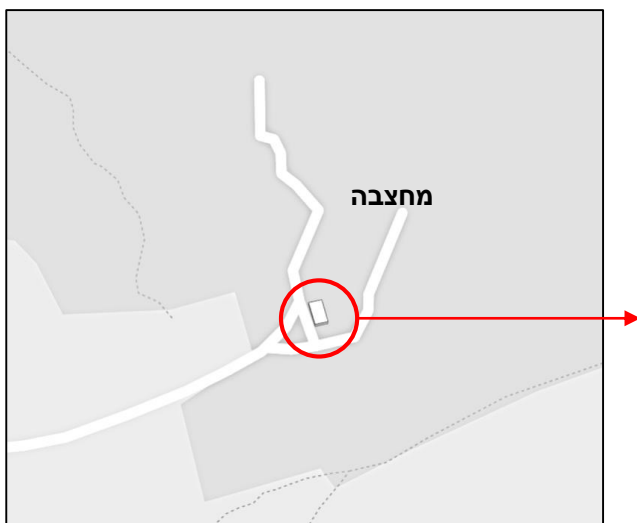


Gov maps – מראה מקום

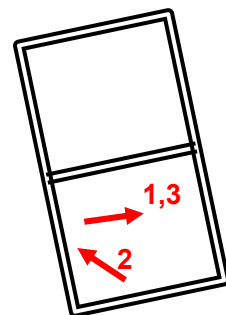


1. חזית דרומית של המבנה – במקור הייתה חזית זו בנויה מאבן גזית בסיתות גס. הקומה השנייה של המבנה – נבנתה יציקת בטון, על גבי תקרת בטון מאוחרת הנתמכת בפסי רכבת מפלדה, שנלקחו מהמסילה הצבאית שהייתה קיימת באתר עד לשנת 1921.

4.6 צילומי קומות וגג המבנה



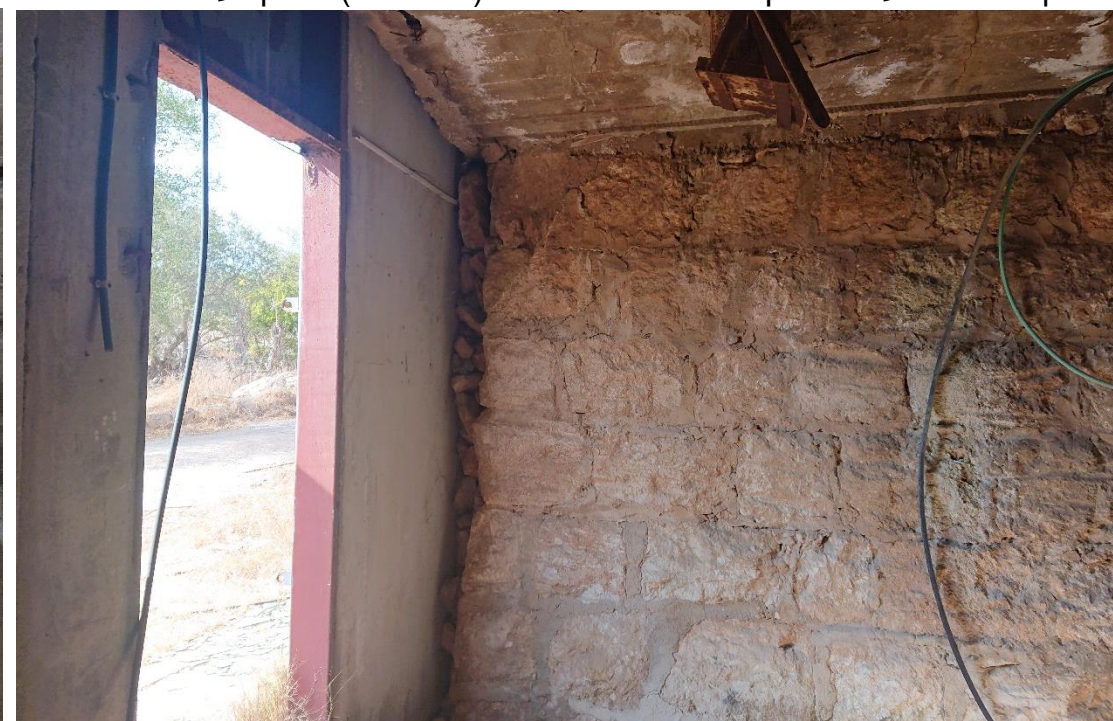
Gov maps – מראה מקום



תכנית סכמטית של המבנה



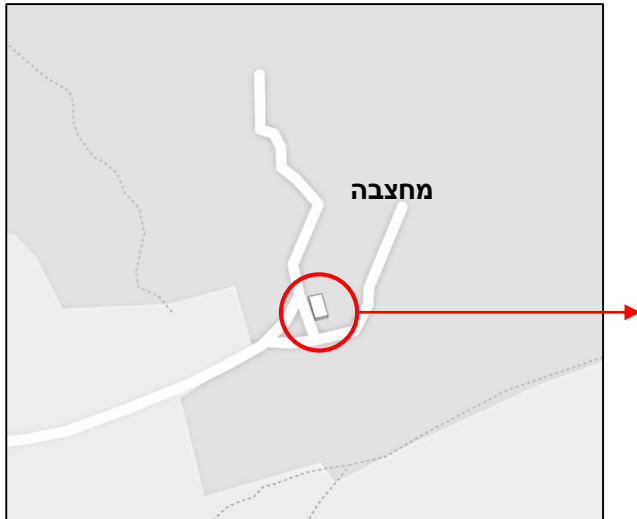
1. פנים המבנה – צילום החלל הדרומי. בחלקה הימני של התמונה – קיר בטון מקורי מתקופת בנייתו של המבנה המחלק אותו לשני חללים. תקרת המבנה עשויה בטון בשילוב פרופילי פלדה (פסי רכבת) ובה קבועים "משפכים" מפלדה ששימשו לצורך העמסת קרניות במחצבים.



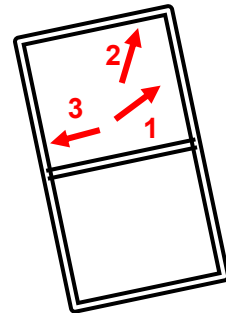
3. פנים המבנה – מבט לעבר התקרה – תקרת בטון ופלדה. ניתן לראות "משפכי" פלדה הקבועים בתקרה, שימשו ככל הנראה לטעינה של קרניות רכבת במחצבים. בחלקי התקרה הנשענים על הקירות – ניתן לראות שיפוע לצורך חיזוקה.

2. פנים המבנה – ניתן לראות את החיבור המאולתר של קירות הבטון המאחרים לקיר האבן המקורי.

4.6 צילומי קומות וגג המבנה



מראה מקום – Gov maps



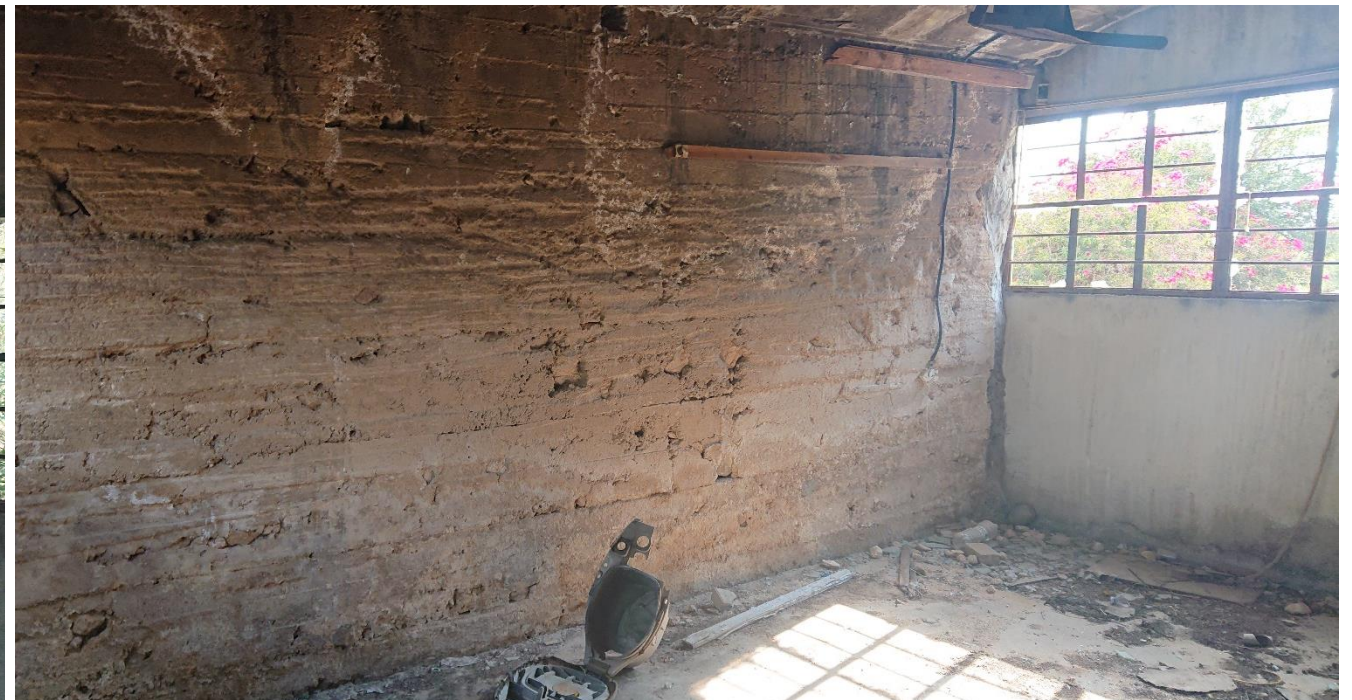
תכנית סכמטית של המבנה



1. פנים המבנה – צילום החלל הצפוני. ניתן לראות קיר אבן נוסף בחלקו הצפוני של המבנה (מימין) ואת קיר הבטון המחלק את החלל לשניים. בתקרתו של חלל זה קבועים גם כן משפכים – בדומה לקיים בחלל הדרומי. ניתן לראות שרידים לשימוש מאוחר במבנה (צנרת חשמל, תאורה). גם בתקרה זו קיים שיפוע לשם חיזוקה – בקצוות הנתמכים בקיר.

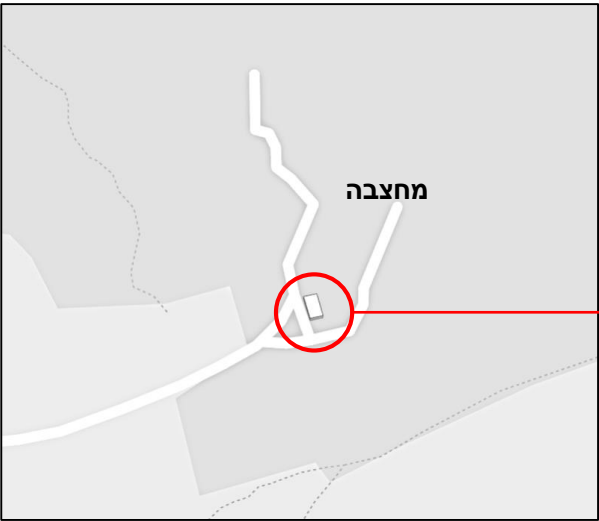


3. פנים המבנה – צילום החלל הצפוני – קיר בטון מקורי וקיר בטון מאוחר בו קבועים חלון פלדה ודלת מאוחרים.

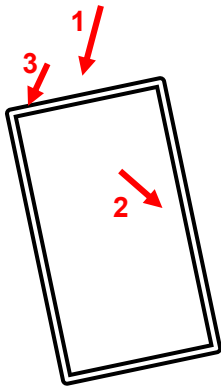


2. פנים המבנה – צילום החלל הצפוני – קיר בטון מקורי וקיר בטון מאוחר בו קבוע חלון פלדה.

4.6 צילומי קומות וגג המבנה



Gov maps – מראה מקום



תכנית סכמטית של המבנה



1. תקרת המבנה / קומה עליונה: קירותיו של חלק זה במבנה – מאוחרים ברובם. ניתן לראות שרידים לגג קל מאוחר.



3 . תקרת המבנה / קומה עליונה: קירות מאוחרים עשויים אבן לקט וחומר מליטה ("קיר דבש") בחיפוי טיח ע"ב צמנט.



2 . תקרת המבנה / קומה עליונה: קירות מאוחרים, ניתן להבחין במעקה גג היקפי מקורי (נמוך) עליו נבנו הקירות. המשפכים הקיימים נאטמו באמצעות בטון ועליהם הונחה רצפת עץ מאוחרת.

4.7 צילום ותיאור הצמחייה



מראה מקום – Gov maps



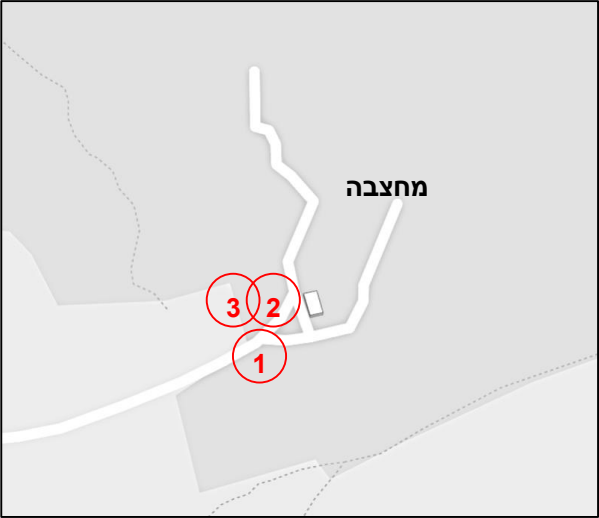
1. צילום ותיאור הצמחייה: צמחי ערבה מחודדת – צמח הגדל באופן אופייני בסמוך למקורות מים. קיימים באתר עצים רבים מסוג זה, בגילאים שונים.



3. צילום ותיאור הצמחייה: צמחי צבר על גבי חלקה הגבוה של המחצבה ועץ זית.

2. צילום ותיאור הצמחייה: עצי זית – נשתלו באתר בשלב מאוחר.

4.7 צילום ותיאור הצמחייה



Gov maps – מראה מקום

1. צילום ותיאור הצמחייה: דקלי תמר מצויים – צמחים צעירים



2. צילום ותיאור הצמחייה: דקל תמר ותיק.

3. צילום ותיאור הצמחייה: עצי תמר נוספים, גפנים ועץ זית - מאוחרים.

4.8 צילום ותיאור שיטת וחומרי הבנייה

המבנה הקיים באתר, שימש לצורך טעינה של חצץ מהמחצבה על קרונות הרכבת שהגיעה אל תחנת בית נבאלא. תקרת המבנה, נוצקה מבטון ובה נקבעו פרופילי פלדה לצורך חיזוק – שהם למעשה פסי רכבת צבאיים בשימוש משני. חלקיה של התקרה, הנתמכים על ידי הקירות, נוצקו בשיפוע קל על מנת לחזק את המפגש מבחינה הנדסית, כפי שרואים פעמים רבות בקורות רוחביות של מבנים תעשייתיים מהתקופה. קירות המבנה – עשויים אבן גזית בסיתות גס. למבנה תוספות בנייה – האחת משלב מוקדם (משוער עד שנות החמישים) – קירות בטון ואגרגט גס עבור קומה עליונה, וקירות בטון בשילוב אגרגט עדין שנוספו למבנה בשלב מאוחר (משוער החל משנות התשעים).

לסיכום, ניתן להסיק שהמבנה נבנה בשלושה שלבים עיקריים:

שלב א' – מבנה אבן עם תקרת בטון ופסי רכבת מפלדה (שימוש משני). האבן בה נעשה שימוש היא אבן בסיתות גס.

שלב ב' – בניית קירות – עשויים חומר מליטה צמנטי ואגרגטים גסים ("דבש"), מעל תקרת הבטון המוקדמת, ללא ביצוע של טיח או חיפויים.

לקומה זו לא קיים כיום קירוי – נותרה קונסטרוקציה קלה, הרוסה חלקית, משלב מאוחר יותר מזה בו בנו את הקירות.

שלב ג' – "עטיפה" של המבנה בקירות בטון טרומיים בשילוב אגרגט. באתר קיימים עדיין "מתלים" מפלדה – ששימשו לשינוע והרמת קירות הבטון הטרומיים.



חלקו העליון של המבנה – קירות בטון משלב ב'. ניתן לראות את האופן בו קיר הבטון המאוחר משלב ג' "הולבש" על גבי המבנה ובולט מקו החזית המקורית.



חתך תקרת הבטון – עיבוי של נקודת החיבור לקירות התומכים בתקרה על מנת לחזק אותה בפני מומנט פיתול. ניתן לראות בצילום קיר משלב א' (מימין) וקיר משלב ג' (מרכז התמונה) העשוי מבטון מתועש.

4.9 צילום ותיאור מפגעים ומצב פיזי נכחי

- המבנה הקיים באתר, ניצב במקומו ככל הנראה משנות העשרים או השלושים של המאה העשרים והוא איננו בשימוש משנות החמישים. למבנה נוספו בשלב מאוחר קירות עבור קומה עליונה העשויים מאבן לקט וחומר מליטה. בשלב מאוחר יותר נוספות למבנה קירות בטון בשילוב אגרגט, באופן מאולתר וללא ביסוס, חיבור לקירות הקיימים או איטום נאות. במבנה ניכרים מפגעים והדרדרות של מצבו הפיזי – ככל הנראה כתוצאה מהזנחה וחוסר השימוש במבנה:
- תוספות מאוחרות של קירות ואלמנטים שונים אחרים הפוגעים ביציבות המבנה המקורי ואינם מעוגנים אליו באופן מלא. תוספת ריצוף לתקרה עליונה והעמסתה באופן בלתי מתוכנן.
 - חשיפת אלמנטים מפלדה (רלסים - פסי רכבת, משפכים מפלדה, מוטות זיון וכו') והתפתחות קורוזיה כתוצאה מכך.
 - התפוררות של חלקים מהמבנה כתוצאה מהזנחה, חשיפה לתנאי מזג האוויר ובלאי טבעי – קריסה של חלק מתקרת המבנה וקירות אבן ששימשו כרמפה להעמסת קרונות הרכבת.
 - צמחייה מאוחרת – הצומחת על גבי חלקים של המבנה ופוגעת ביציבותו.
 - צנרת חשמל ומים מאוחרת על גבי קירות ותקרות המבנה.
- מומלץ לבצע למבנה סקר הנדסי מלא על מנת למפות באופן מקיף את הליקויים והמפגעים ההנדסיים הקיימים בו, בעיקר בתוצאה מביצוע תוספות מאוחרות.



חשיפת פרופילי פלדה, קורוזיה והצטברות מלחים המעידה על רטיבות בבטון.

קירות המבנה – קריסה של קיר בטון מאוחר שכלל הנראה עוגן למבנה המקורי באמצעות פרופילי פלדה. הקיר המקורי – מאבן, ניזוק כתוצאה מקריסה זו.

קירות המבנה –חיבור מאולתר בין קיר אבן מקורי לקיר בטון מאוחר.

ערך אדריכלי :

- במתחם קיים מבנה הבנוי באופן המעיד על ייעודו כמבנה תעשייתי, ומשקף את השימוש המקורי באתר.

ערך היסטורי - תרבותי:

- מחצבת בית נבאלא, ממוקמת בצמוד לדרכים היסטוריות (כביש 444 – במקור "דרך המחצבות"). דרכים אלה התפתחו במקביל להתפתחות האזור סביב המחצבה ומשמשות גם כיום כעורקי תנועה משמעותיים.
- האתר, הנו חלק מסדרת אתרים, הקשורים ברשת הרכבות המנדטורית שהוקמה בארץ ישראל-פלשתינה בזמן מלחמת העולם הראשונה ובתקופת המנדט הבריטי.

ערך נופי :

- האתר נמצא בשטח פתוח, ומאפשר מבט רציף ותצפית על סביבתו – שמורת הטבע הסובבת והיישובים הסמוכים – שהם ובית נחמיה.
- באתר קיימת צמחייה מקומית, המאפיינת את ארץ-ישראל פלשתינה וסביבותיה : עצי זית, צמחי צבר, דקל תמר ועוד.

ערך טכנולוגי – חומרי:

- המבנה הקיים באתר, משלב טכנולוגיות בנייה וחומרים מתקופות שונות – אבן מוקדמת בשילוב טכנולוגיית בניה מתקדמת העושה שימוש בבטון ופלדה.
- במבנה הקיים באתר נעשה שימוש במסילות רכבת מקוריות מתקופת מלחמת העולם הראשונה – בשימוש משני כפרופילי פלדה התומכים את תקרתו.
- האתר הוקם כחלק מהפיתוח הבריטי בתקופת המנדט בארץ ישראל ומהווה חלק מסדרת אתרים תעשייתיים וצבאיים בסביבת בית נבאלא (מפעל ג'ריקנים, המחצבה ובסיס תובלה צבאי).



14

נספח מס' 4 - הצהרת עורך המסמך

אני החתום מטה, **אדריכל מימר נאור**, מס' ת.ז. **028449189**, מצהיר בזה לאמור:

- אני ערכתי לאחר **מחצבת בית נבאלא** תיכנון לעבוד לתכנית מס'.....
- אני בעל ההכשרה והמומחיות הדרושים לערוך מסמך זה, לפי המסמכים המצורפים בזה (יש לצרף מסמכים המעידים על החשכלה והניסיון המקצועי של עורך המסמך).
- אני ערכתי את המסמך בעצמי ובסיוע יועצים נוספים כמפורט להלן:

שם היועץ	תחום מומחיותו והכשרתו	הסעיפים במסמך שבחס סיוע היועץ
א.		
ב.		
ג.		

- אני אחראי להכנת המסמך ולתוכנו, לרבות הנתונים וההערכה המופיעים בו.
- אני מאשר כי למיטב ידיעתי המוקדצות, הנתונים נכונים ותואמים את ההנחיות שנתן מוסד התכנון ביום.....
- הצהרה זו ניתנה ביום **08/2020**.

חתימת המצהיר

- "זוכרות את בית נבאלא", אתר זוכרות - <https://zochrot.org/he/village/49020> אוחזר: 23.07.20
- מנהל מקרקעי ישראל – תכניות מתאר ארציות www.land.gov.il/iturTabot/tochMitarArzi.asp
- ששון אבי, גאוגרפיה ואדריכלות בסלילת רכבות במהלך מלחמת העולם הראשונה - מקרה מסילת הברזל הבריטית מלוד ללובאן, "100 שנה לפרוץ מלחמת העולם הראשונה", אריאל, 2014, עמ' 158-171
- Cotterell paul, **Exploring lost railways, Part 1. Kfar Jinnis to Bet Nabella + Part 2. Bet Nabella to Lubban** – הרכבת – p. 26-43

ארכיונים

- ארכיון המדינה ברשת
- אגף המפות ותצלומי אוויר, ספריית המחלקה לגיאוגרפיה, אוניברסיטת תל אביב.
- ארכיון הטייסת הבווארית
- ארכיון התמונות Matson
- ארכיון רכבת ישראל - חיפה | תיקים מס' 110.1/7, 122/4

צילומי מצב קיים:

אדר' אפרת שלום וולף, 24/07/2020, 23/09/2020