

בתצלום: ברוך קטינקא ניצב בראש
מגדל הפעמונים של ימק"א
בירושלים, בעת בנייתו ב-1932.

אבני מורשת

המהנדס קטינקא שבנה בגדול

מאז עלייתו ארצה ב-1913, היה ברוך קטינקא שקוע כולו בחיי המעשה, החל מניהול רכבת העמק העותמאנית, עבור להנחת מסילת ברזל לסיני וכלה בפרוייקטים גדולים של בנייה ברחבי הארץ. וכל זאת – במקביל למעורבות עמוקה בפעילות ה"הגנה" בירושלים בתקופת המנדט ובמלחמת העצמאות.

כשהגיע ברוך קטינקא בן ה-21 ארצה מביאליסטוק, ב-1908, כבר היה מהנדס מכונות וחשמל, מקצוע שלמד בפוליטכניקום של העיר מיטווייידה בגרמניה. בתחילה שהה בירושלים עם אמו ושלוש אחיותיו, שהגיעו ארצה איתו, וניסה למצוא שם עבודה. הוא אכן קיבל עבודות מזדמנות, כגון הזמנה למפות את מערת צדקיהו, אבל עד מהרה הבין שאם ברצונו להתפרנס, עדיף שיתמקם ביפו הסואנת יותר – ונסע לשם.

הוא התמקם בשכונת נוה צדק, אצל הסנדלר פרץ קומר ועסק בכל עבודה שהזדמנה לו. אלא שביתו של קומר היה גם מקום מיפגש לצעירים יהודיים שהתארגנו כדי לתקוף צעירים ערביים שנהגו להיטפל לנערות יהודיות בחוף הים. כאן זומנה לו התקרית הביטחונית הראשונה בארץ וזה סיפורו: "יום אחד לפנות בוקר נשמעה דפיקה בדלת. פתחנו ונכנס ילד, שסיפר כי מקוה ישראל מוקפת ערביי הסביבה המאיימים להתנפל עליה. לדבריו, 'השומר הערבי הרג גנב ערבי וקרוביו חושבים שאנו עשינו זאת'. עד מהרה נתלקטנו 6-7 אנשים, חגרנו נשק בלתי חוקי, כמובן, חכרנו סוסים בחאן הסמוך ושמנו פעמינו לכיוון מקווה... בלא מורא נכנסנו בעד השער הראשי כשהמחנה הגדול של כפריי הסביבה מפנה לנו דרך. אנשי מקווה הסתתרו בבית הספר והמת היה מוטל עדיין ליד השער. כאשר חזרנו לשם קיבלו פנינו ביללות וזעקות. פתאום ירד מסוסו אחד מאיתנו שהיה חובב תיאטרון, ניגש אל המת, התכופף לעברו ועשה עצמו כרופא... הקשיב ל'הלמות' ליבו, הזדקף ובקול חמור פנה אל הערבים הדרוכים לשמיעת ה'אנליזה' שלו: 'מדוע אתם מניחים לו למות?! קחוהו מייד לבית החולים, אחרת ימות!' הכפריים לא העזו להתווכח עם הרופא, החישו עגלה, הטילו את ה'פצוע' עליה ומיהרו לכיוון יפו. בזה ראינו את תפקידנו כמוגמר..."



עוד בחו"ל הצטרף קטינקא למפלגת "פועלי ציון" (שברבות הימים הפכה למפא"י). כבר בהגיעו ארצה המשיך בקשר זה ואף נבחר בשלב מסויים לוועד הגלילי של המפלגה, שהיה בראשות יצחק בן צבי, לימים נשיא מדינת ישראל השני. "העבודה המפלגתית-תרבותית, כתוספת לעבודתי הרגילה, מילאה את חיי בתוכן" סיפר לאחר שנים. בתצלום: חברי הוועד הפועל בטיול בהרי ירושלים ב-1909. יצחק בן צבי ראשון מימין וקטינקא, במגבעת ועניבה, הוא השלישי מימין.

יום אחד נקלע קטינקא במקרה למשרד של חברת "עתיד", שהפעילה בחיפה בית חרושת לייצור שמן וסבון ובית חרושת למכונות, שנתן במקביל שירותים טכנולוגיים, כגון תיקוני מכונות ש"נתקעו". הוא פגש אז לראשונה את נחום וילבוש, היזם שהקים את החברה. כשהציג קטינקא את עצמו כמהנדס מכונות, סיפר לו וילבוש שבדיוק הגיעה אליו הזמנת עבודה מטחנת קמח ליד דמשק – אך מדובר בבעיה קשה... קטינקא גילה עניין אך וילבוש אמר לו שהוא מתערב איתו שלא יוכל לפתור את הבעיה. ואם כן – הוא קונה לו קנקן בירה. השניים נסעו לטחנה ושם גילה קטינקא שמדובר במנוע שהיה מיועד לפעול על נפט, אבל הוסב לפעול על גז פחם. לאחר מכן סיפר, כי "בחנתי את חלקי המנוע, נגעתי פה ושם וראה זה פלא: המנוע החל לעבוד... חזרנו לדמשק, קיבלתי את הבירה המובטחת וארוחה כיד המלך והעיקר: הצלחתי כה השפיעה עליו, עד כי כבר באותו ערב הציע לי עבודה קבועה במשכורת טובה ב'עתיד' – המפעל הגדול ביותר בחיפה באותה עת..."
וכך החל קטינקא לטפל במכונות המפעל – ולפתור בעיות טכנולוגיות של בעלי מיתקנים שונים ברחבי הארץ, שפנו ל"עתיד" בבקשת עזרה. אולם בגלל קשיים כלכליים נסגר מפעל השמן ב-1909 ומפעל המכונות ב-1910.



המיבנה של בית החרושת "עתיד", לאחר שעבר שימור. כיום הוא משמש מוזיאון לתולדות הפקת השמן בארץ והוא כלול במיתחם של מפעל "שמן" בחוף מפרץ חיפה.



הבן שמואל בילדותו



הבנות גִּליליה (משמאל) וניצניה בצעירותן

עבודתו של קטינקא ב"עתיד" הביאה בין השאר לנישואיו: באחד הימים הוזעק לתקן תקלה במפעל כלשהו בביירות. בהיותו שם נתקל ביהודית צירולניק, גננת שהוזמנה על ידי חברת "עזרה" (אירגון יהודי-גרמני לא ציוני, שסייע אז ליהודי מזרח אירופה וארץ ישראל), לתפעל את גן הילדים היהודי שנפתח שם. הוא הכיר אותה זה מכבר, כי הייתה חברתה של אחותו בהיותם ילדים בביאליסטוק.... היה זה מיפגש חם ולמרות שמפעל "עתיד" נסגר וקטינקא שוב היה ללא עבודה קבועה, נישא הזוג ב-1913, כשקטינקא היה בן 28 ויהודית בת 24.

החופה נערכה בתל אביב, אצל הרב קוק – והזוג הצעיר התיישב בחיפה. שנה לאחר מכן נולד בנם הבכור, שמואל (על שם אביו המנוח של קטינקא) ובמשך הזמן נולדו גם בנותיהם, גִּליליה וניצניה (ניצה).



יהודית צירולניק-קטינקא

כמעט מייד אחרי עליית קטינקא ארצה, הורשו כל התושבים, כולל יהודים, להתאזרח רשמית באימפריה העותמנית. מנהיגי הציבור היהודי בארץ, כולל ראשי "פועלי ציון", יצאו במסע תעמולה גדול לטובת ההתאזרחות, מחשש שכל אלה שלא יתעתמנו יגורשו מהארץ – כפי שאכן קרה אחרי הצטרפות האימפריה העותמנית לגרמניה במלחמת העולם הראשונה. כחבר מפלגה נאמן, היה קטינקא בין חברי "פועלי ציון" שהתעתמנו והפך לאזרח עותמני מלא. אלא שאז חלה עליו החובה להתגייס לצבא – ובלית ברירה התייצב בלשכת הגיוס. למזלו, הוא שוייך לא לחיל היבשה אלא לצי העותמני ובזכות היותו מהנדס מדופלם קיבל מייד דרגת בינבאשי – רב סרן. עם זאת, מאחר שבאותה עת היתה האימפריה בין מלחמות, הוא לא גוייס מייד לשירות פעיל.



קטינקא בעת גיוסו לצבא

כשנסגרה חברת "עתיד", החל קטינקא לחפש עבודה. אבל אז פרצה מלחמת הבלקן והיתה סכנה שהוא יגוייס... "התלהבותי פגה", אמר לאחר זמן "ואז יעצו לי לחפש עבודה ברכבת החיג'אזית." מה שעזר לו היה, שהרכבת נמצאה באחריותו של שר הצי העותמני וקטינקא הרי היה רב סרן בצי...

"פניתי למהנדס הראשי של הרכבת בחיפה, שהיה גרמני בשם קורץ. הראיתי לו את תעודותיי והן מצאו חן בעיניו", סיפר. "נכנסתי לעבוד במשרד הטכני הראשי של הרכבת... ניתנו לי עבודות שירטוט קלות ועשיית חשבונות טכניים רגילים. יום אחד ניגש אלי קורץ והודיעני כי התפנתה משרה טכנית והוא מוכן לקבלני כעובד קבוע בשכר. ניתן לי מעמד של פקיד טכני דרגה ב' במשכורת חודשית של 22 וחצי לירות תורכיות זהב וקורץ הוסיף בנימת התנצלות, כי הוא יודע שגם מישרה זו נמוכה מידיי בשבילי – אך עוד ידו נטויה."

ואכן, תוך שנתיים מונה קטינקא למומחה הטכני הראשי של כל הרכבת החיג'אזית. "היה עלי לבחון כל קטר היוצא מתיקון יסודי ומוניתי גם לשמש כשופט חוקר בכל מקרה של תאונת מסילה."

מיד כשהצטרפה האימפריה העותמאנית לגרמניה במלחמת העולם הראשונה, החלה בהכנות לכיבוש תעלת סואץ מידי הבריטים. הכנות אלה כללו הנחת מסילה להובלת הכוחות וציודם אל תוך סיני. קטינקא נשלח לסייע ולאחר שנים סיפר לעיתונאי של "דבר" איך התנהלה העבודה: "המסילה הסתעפה מנחל שורק לבאר שבע ומשם לעוג'ה אל חפיר וניצנה, עד קסיימה... אנוכי שימשתי אז כבא כוח הנהלת הרכבות, שישבה בדמשק, וכמפקח טכני ראשי ובתור שכזה הייתי אחראי לסלילת המסילה מקסיימה לעבר התעלה."



תחנת הרכבת העותמאנית בבאר שבע ב-1915

מאחר שקטרי הקיטור היו זקוקים למים כדי להניע את הרכבות, היה הכרח למצוא מקורות מים זמינים ליד כל תחנה. "בתחנת באר שבע החליט המפקד, המאיור הגרמני פון גרבה, לחפור באר במקום מסויים לעומק 36 מטר, כי שם – כך אמרה האינטואיציה שלו - יימצאו מים. לא היה לכך כל סיכוי אך פקודה היא פקודה... לאחר שהגענו לעומק של 50 מטר ומים כמובן אין, החלטתי לסלול מסילה צדדית קצרה לעבר ואדי באר שבע, העשיר במים. ידעתי, כי שם נמצא מים עליונים אפילו בעומק של 5-6 מטרים... וכך היה. יום אחד הגיעה מדמשק ועדה עליונה לביקורת המים במקום. ראש הוועדה היה מייסנר פאשה, שבנה את הרכבת באנטוליה וגם מיודענו פון גרבה היה חבר בה. שעה שראתה הוועדה שהקטר נפרד מהרכבת ופונה הצידה לעבר הוואדי, קראו לי, בהיותי המהנדס האחראי במקום.

- 'הר קטינקא', שאלו, 'שמא תסביר לאן מועדות פני הקטר, הא?'
- 'לוואדי אדוני. הן חייבים אנו להצטייד במים!'
- 'ומדוע אינכם מצטיידים במי הבאר שבכאן? הלא קיימת כאן באר.'
- 'הבאר', השיבותי, 'הגיעה כבר לעומק 72 מטר, עומק כפול מזה שניבא האדון המיור, ועדיין אין סימן למים.'
- חברי הוועד החליפו ביניהם מבטים רבי-משמעות ופקדו עליי לא להמשיך בחפירה ולסתום את באר האכזב.
- בו במקום הרשיתי לעצמי לייעץ לאדונים הנכבדים להשתמש בחפירה כבור סופג לבתי השימוש..."

הנחת המסילה לסיני נעשתה בתנאים קשים. לאחר שנים סיפר קטינקא, כי "בניית מסילת הברזל נעשתה בשעות היום, אך את הפסים והאדנים, שלהטו מחום השמש, הנחנו בלילה. מעברי מים וגשרים נבנו תחילה באופן ארעי ובמשך הזמן הוקמו מיבני הקבע. ליד כל מיתקן ארעי היתה הרכבת מתעכבת והקבלן בונה המיתקן חייב היה לעלות על הקטר ויחד איתנו לעבור במעבר שאותו בנה. יום אחד קיבלתי ידיעה כי אנוואר פאשה – חתנו של השולטן (וגם שר המלחמה העותמאני – ב.ג.) הוא ופמלייתו עמו, באים לבקר. מתוך אחריות לחייהם של האורחים, נסעתי אף אני בקטר. הנסיעה עברה בהצלחה עד לתחנת משרפה שעל גבי הוואדי הקרוב, עליו הותקן מעבר ארעי. בהתאם למקובל, צפרתי וחיכיתי לקבלן שיבוא לעבור עימנו את הגשר. בהתקרבנו לוואדי ראיתי, כי הקבלן איננו. מובן שלא העזתי לעבור ברכבת מיוחסת מעין זו על פני מיבנה שאינו בטוח. משנעצרתי ירדו נוסעי. בראש צעד אדם נמוך קומה, כבן 40, אשר למרבה הפלא לא ענד כל סימני דרגה, אותות כבוד וקישוטים, המקובלים כל כך על אנשי מעלה תורכיים. היה זה אנוואר פאשה בכבודו ובעצמו. מאחוריו צעד ג'מאל פאשה 'הגדול' (שליט ארץ ישראל דאז – ב.ג.), שהיה שר הימיה התורכית ובתור שכזה שלט על הרכבת החיג'אזית, שמסילתנו נחשבה לאחד מסעיפיה. 'מי האחראי כאן?' שאל אנוואר פאשה בתורכית. מרוב פחד, ניטל מהמכונאי כוח דיבורו. לפיכך עניתי: 'אני!' כיוון שראה הפאשה כי לבושי טוב משל המכונאי, דיבר אלי בטון שקט ומאופק: 'מה אתה?' 'המהנדס המכונאי האחראי', עניתי. 'ומדוע אתה צופר כל הזמן?' 'כיוון שלפי הפקודה חייב הקבלן להעבירני את הגשר', הסברתי. 'ומה יקרה אם ימות הקבלן לפתע? האינך יכול לערוך ביקורת זו בעצמך?' שאל. 'אם תיתן לי פקודה לכך, הוד מעלתך, אשמח לעשות זאת'. 'ובכן עשה!' – אלא שבו ברגע ראיתי את הקבלן צועד לעברנו... משניגש אליו הפאשה והחל לחוקרו, חשב הקבלן כי אחד ה'פחותים' לפניו וכדרך תורכים של אותם ימים השיב לו בחוצפה... לא היה כבר כל צורך לקנא באותו תורכי מסכן. הפאשה הנכבד סטר לו על לחיו והלה, שטרם ידע מי העומד לפניו, לא טמן ידו בצלחת. פרצה מהומה ואף שלבסוף העביר הקבלן את הרכבת, הוא נעצר..."



אנוואר פאשה (במרכז) במעיל פשוט, ללא כל עיטור, מבקר בהר הבית ב-1916. מימין לו פוסע ג'מאל פאשה "הגדול".

לאחר שנכשל נסיון העותמנים לכבוש את תעלת סואץ, הופסקה בניית המסילה העותמנית לסיני. קטינקא הוחזר צפונה ומונה לאחראי על מיסעף המסילה החיג'אזית מעבר הירדן לחיפה, דרך צמח ועפולה ונודע בכינויו "רכבת העמק". לאורך המסילה נמצאו אז שתי טייסות גרמניות שתקפו יום יום את הקווים הבריטיים בדרום. בשעות הפנאי שלהם שיוועו טייסיהן לבידור – שאותו יכלו לקבל רק בחיפה.



ה"קרון-אווירון" עמוס בטייסים גרמנים. החץ מורה על אבי הרעיון – קטינקא.

מאחר שלא נמצאו להם מכוניות פנויות לכך, פנו דרך המפקדה העליונה אל מנהל "רכבת העמק", הלא הוא קטינקא, בבקשה שיתקין להם קרונועים קטנים להסעת הטייסים. על השתלשלות הדברים הוא מספר:

"פניתי לחיל האוויר במרחביה ובקשתי עזרתם כדי להשיג את המנוע הדרוש... למחרת בבוקר הודיע לי ראש התחנה בעפולה, כי נתקבל בשבילי מטוס והוא עומד על הפסים. ניגשתי למקום וראיתי מטוס שכנפיו קטועות, זנבו וההגה שלו נעדרים אבל גופו וכן גם המדחף, שלמים ובריאים. המטוס היה קשור בחבלים אל מישטח הקרון כשהמדחף בולט החוצה. נדהמתי לגודל המנוע. עוצמתו הייתה כ-160 כ"ס, בשעה שבשביל קרונוע היה מספיק החלק העשירי ואף העשרים מזה... קשרתי היטב את גוף המטוס אל הקרון והזמנתי את אחד הטייסים להפעיל את המנוע... הטייס התיישב והציע לי לשבת לידו, במקום המפציץ (מטילן בלשון ימינו). לבשנו כובעי טייס והטייס הפעיל את המנוע. המדחף התחיל להתנועע במהירות, פתחתי את בלם היד של הקרון שהתחיל לזוז קדימה כשהוא מקים רעש נורא ומהירותו הולכת וגוברת. באמצע הדרך מעפולה לחיפה, כשנוכחתי שהמהירות עוברת את גבול המותר, אותתי לטייס לעצור. רצינו לחזור לעפולה, אבל איך חוזרים? המדחף הרי אינו יכול להסתובב לאחור...

"הגענו לחיפה, שם היה מעגל סיבובי שתפקידו להפוך את כיוון הקטר העולה עליו. עלינו על המעגל, סובבנו את הקרון והמדחף הופנה קדימה, בכיוון לעפולה. טסנו חזרה לעפולה כשידי על הבלם כדי להאיט ככל האפשר את מהירותו של הקרון. הגענו לעפולה ללא תקלות. הודיתי לטייס והחלטתי לעשות לטייסים קרונועים אווריים לשימושם".

יש אומרים, שהקרון-אווירון של קטינקא מחזיק עד היום בשיא המהירות העולמי לקרונית על מסילה צרה...



קטינקא בשלהי תקופת שירותו ברכבת החיג׳אזית.



תחנת הרכבת החיג׳אזית במדינה. כיום – מוזיאון הרכבת. (תצלום: קיקורסון, ויקיפדיה).

בשלב מסויים הועבר קטינקא מרכבת העמק למרכז הרכבת החיג'אזית בדמשק ולאחר זמן לא רב מונה לתפקיד אחראי ביותר: המפקח הטכני הראשי על קטע המסילה החיג'אזית שבין רבת עמון לעיר מדינה שבחצי האי ערב – מרחק של למעלה מ-1000 קילומטרים. לאחר זמן סיפר קטינקא: "מינויי כמפקח ראשי לאיזור זה ותפקידי כאחראי לכל הקו, לבתי המלאכה ולתחנות השאיבה, היקנו לי רישיון מיוחד להגיע עד למרכז חצי האי ערב, שהיה נתון כולו תחת שלטונה של תורכיה." קטינקא נסע, איפוא, לתחנת הקצה של הקו, בעיר מדינה ושם נפגש עם מהנדס גרמני שאותו נועד להחליף. "הלה מסר לי שני משרדים מסודרים עם חדרי עבודה מרווחים וחדרי שינה לי ולמשרתי החייל. האחד היה ברבת עמון והשני במען. נוסף לכך היה לי משרד קטן גם בתחנת מדייען מליה, בקירבת מדינה... למרות הקשיים הרבים נכנסתי לאט לעבודה והחילותי משתלט על המכשולים בעזרת הצוות החדש שלי, שכלל אנשי מקצוע מוכשרים ומסודרים... את רוב זמני ביליתי בנסיעות לאורך הקו והשתדלתי עד כמה שאפשר לבקר לפחות אחת לשבוע בכל המקומות החשובים באזורי. שלוש פעמים ביקרתי בתחנת הרכבת במדינה. לא רציתי לצאת מהתחנה העירה ולבקר במסגדיה, אף כי הוזמנתי לכך על ידי בני לויה מהקצונה התורכית והגרמנית. הסתפקתי בראיית העיר ממרחק, על בנייניה וחודי מגדלי המסגדים המיתמרים."

רצה הגורל, ודווקא שם תם שירותו של קטינקא באימפריה העותמנית, כי בדיוק בעת שביקר שם בפעם האחרונה, הקיפו את התחנה חיילים בריטיים – וקטינקא נישבה. הוא ועוד 80 קצינים עותמנים וגרמנים הובלו לא-סלט בעבר הירדן ולאחר כמה הרפתקאות שעברו עליו, ברח ובדרך לא דרך הצליח להגיע לירושלים, כי חשב שמשפחתו נמצאת שם. אלא שבאותה עת מנעו הבריטים כניסה לעיר למי שאינו תושב בה. מובן שדבר פעוט כזה לא יכול היה לעכב את קטינקא: הוא שוטט בבית העלמין בהר הזיתים וכשראה ילד יהודי קורא תהילים על אחד הקברים. ביקש ממנו להתלוות אליו העירה. הילד הסכים, תמורת שילינג אחד... וכך פסע קטינקא, כשבידו ספר התהילים והוא מחזיק בידו של הילד. השומרים ההודים בכניסה היו בטוחים שהם אב ובנו ונתנו להם לעבור... אך בהגיעו העירה גילה קטינקא שמשפחתו בתל אביב...

לאחר שהמשפחה התאחדה מחדש, היא חזרה לחיפה וקטינקא החל לחפש מקורות פרנסה. באותם ימים ניסו הבריטים לדחוק את רגלי הצרפתים בסוריה, למרות הסכם סייקס-פיקו, שקבע כי סוריה תהיה בתחום ההשפעה הצרפתית. מכל מקום, הבריטים החלו להתערב בכל הנעשה בסוריה ובין כל אלה – להפעיל בעצמם את הרכבת החיג'אזית. קטינקא החליט לנצל את ניסיונו ולהציע את שירותיו להנהלה החדשה של הרכבת, שהופעלה על ידי חיל ההנדסה הבריטי. הבריטים שמחו לקבל אותו לשורותיהם והוא הגיע שוב אל מטה הרכבת החיג'אזית בדמשק. הוא אף קיבל בדיוק את תפקידו הקודם ונעשה שוב מפקח טכני ראשי בקטע המסילה שבין דמשק לצמח. אלא שבסופו של דבר נאלצו הבריטים לעזוב את סוריה. מספר קטינקא: "ב-23 בנובמבר 1919 הוזמנתי אל המנהל הראשי של הרכבת, קולונל הולמס. התקבלתי בחדרו הפרטי בחביבות רבה. הוא אמר, כי חבר העובדים הבריטים עומד לעזוב בימים אלה את דמשק ולעבור לעבודה בתפקידים דומים, במסילת הברזל בארץ ישראל. לדבריו, יראה ברצון רב אם גם אני אילווה אליו לשרת בא"י באותה מישרה שיש לי בדמשק. הבעתי את הסכמתי ובאותו מעמד כתבתי בקשה לפיטורים משירותי בדמשק. הולמס חתם עליה את הסכמתו ונתן פקודה לקופה לשלם לי את המשכורת המגיעה לי. הוא גם הוציא לי תעודת הערכה על העבודה הטובה שעשיתי בשירותו בדמשק. נפרדתי בלחיצת יד ובברכת 'להתראות בשירות החדש בארץ ישראל'."

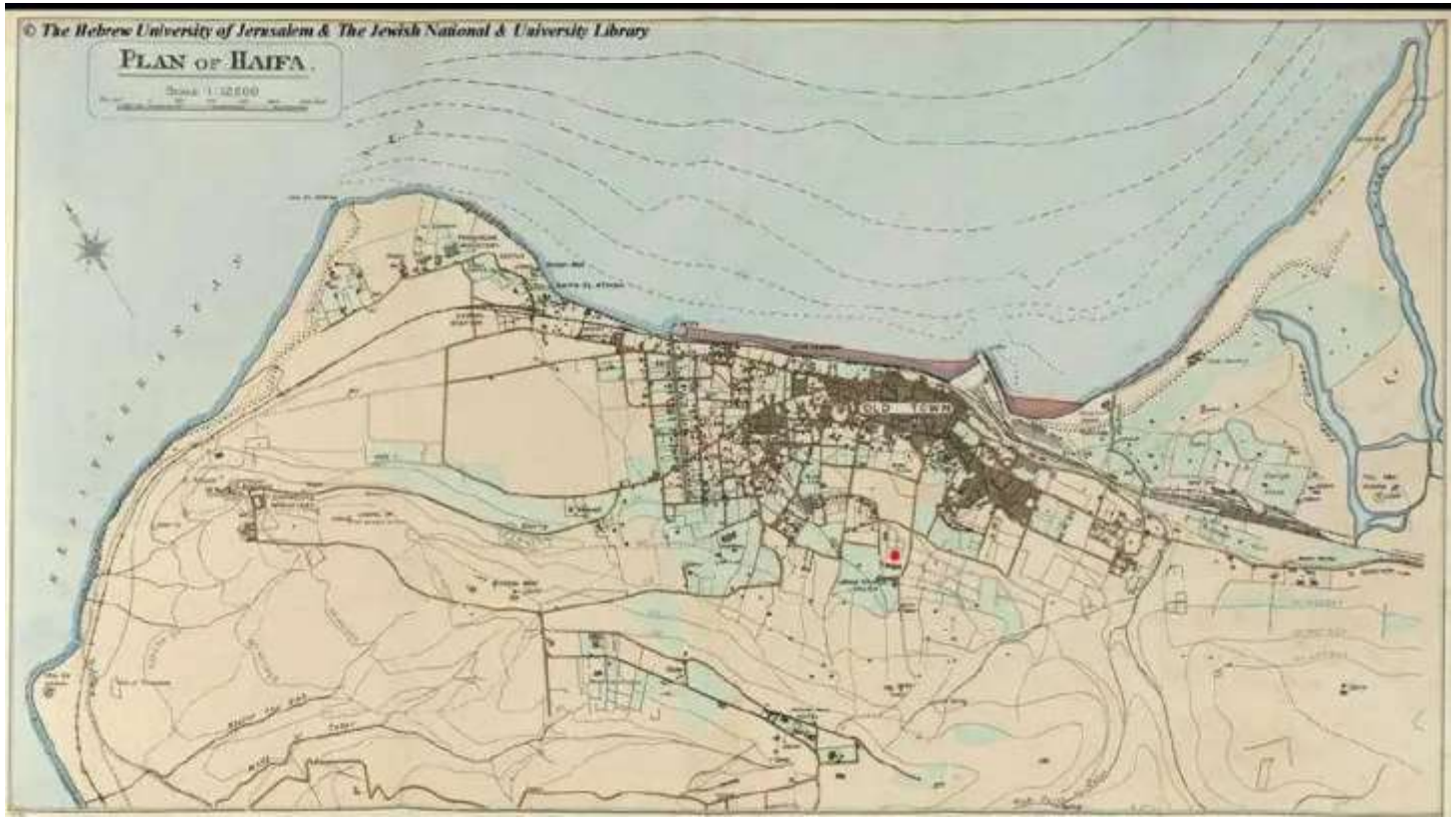
למחרת חזר קטינקא לחיפה – ולא שב עוד לעבוד ברכבת.



תחנת הרכבת החיג'אזית בדמשק בתצלום עכשווי.
(תצלום: הרטיג, ויקיפדיה)

מאז ימי עבודתו ב"עתיד" היה קטינקא מעורה בחיי הכלכלה של חיפה וכך נמצאה לו עבודה מייד לאחר שנודע כי הוא לא חוזר לרכבת. וכך סיפר על אותם ימים: "עם שובי לחיפה, החלטתי לקבל את הצעתו של טוביה דוניה ולפתוח יחד עימו ועם האדריכל ברסקי והמהנדס גליקשטיין משרד טכני... כבר בשבועות הראשונים להקמת המשרד המשותף קיבלנו עבודה... בנאים ופועלי בניין יהודים לא היו אז כמעט בארץ. שכרנו את טובי הבנאים הערבים ולצידם אספנו בחורים יהודים מתאימים, שלמדו את המלאכה מהאומנים הערבים וקיבלו מאיתנו שיעורי ערב בשרטוט וחשבון. כך נוסדה בחיפה 'קבוצת הבנאים'... העבודה לא היתה קלה, אבל ידענו כי אנו מניחים את היסוד לחבר הבונים היהודים הראשון בארץ. לאט לאט הקימונו ליד משרדנו חבר עובדים באבן, טפסנות, טיוח וריצוף.

"יחד עם הקמת 'קבוצת הבנאים' החילונו לטפל בהקמת אירגון המהנדסים העברים בארץ ישראל, שמנו בסך הכל 20-25 איש, כולל המהנדסים המודדים והחקלאיים. קראנו לאגודתנו זו בשם 'אגודת המהנדסים העברים בא"י'... כבר בשנתה השנייה היו באגודה למעלה מארבעים חברים. בשתי שנותיה הראשונות של האגודה נבחרתי כיו"ר שלה. דוניה מחיפה, פניבר מיפו-ת"א ואליעזר ילין מירושלים היו סגנים וחברי הוועד."



חיפה הקטנה בתחילת המאה ה-20

משרד המהנדסים המאוחדים, כפי שנקרא, עבד במלוא הקצב, אך בשלב מסויים צימצם את פעילותו וקטינקא הקים משרד טכני וקבלני עם גליקשטיין. אבל הקשר שלו עם דוניה נשמר ועד מהרה התחדשה שותפותם של השניים, אליה נוסף איש עסקים ערבי-נוצרי ירושלמי, ג'וזף פסקל אלבינה, שהיה בעל השליטה בחברה. מאז נקראה החברה "אלבינה, דוניה וקטינקא".



קטינקא ואלבינה יושבים מימין, בטקס חתימת החוזה להקמת מיתחם ימק״א.

ב-1926 קיבלה החברה עבודה גדולה בירושלים: הקמת מיתחם ימק"א.

ימק"א הוא ארגון נוצרי עולמי, המורכב מאגודות מקומיות ב-119 מדינות, ומטרתו לאחד בין צעירים נוצרים ברחבי תבל. מקום חשוב בפעילות זאת נוטלים בתי ימק"א ברחבי תבל – ויש אומרים שהמיתחם בירושלים הוא היפה בהם.

ב-1924 השיג המזכיר הכללי של הארגון מיליון דולר למען הקמת המיתחם. העיצוב נמסר לאדריכל ארתור לומיס הרמון, שתיכנן קודם לכן את ה"אמפייר סטייט בילדינג" בניו יורק והבניה בפועל נמסרה לקבוצת "אלבינה, דוניה וקטינקא" ב-1926. היתה זו עבודה מסובכת ומורכבת מאוד, בין השאר מכיוון שהאדריכל שילב במיבנה לא רק סמלים נוצריים, אלא גם מוסלמיים ויהודיים, כדי לקרב בין שלוש הדתות. כתוצאה מכך הסתיימה הבנייה רק ב-1933, שבע שנים לאחר שהחלה.

קטינקא השקיע בפרוייקט רבות. בין השאר הוא בחר למען בניית מזבח הכנסייה שבמיתחם אבנים מיוחדות באיזור בית אל. חלקים אחרים של המיבנה הוא הקים מאבנים שנחצבו למענו בתוך מערת צדקיהו – כי לפי האגדה, משם נלקחו האבנים לבניית בית המקדש בהר הבית... אגב, באחת הפינות בתוך מערת צדקיהו נמצא גרפיטי הנושא את שמו של קטינקא ובוודאי נרשם במו ידיו בעת חציבת האבן לבניין ימק"א.



מיתחם ימק״א בכל הדרו,
בתצלום מסוף שנות ה-30.

באותם ימים עצמם שבהם עסקה בבניית ימק"א, קיבלה השותפות עבודה גדולה נוספת בירושלים, אך לצורך כך נרשם כבעליה, במקום אלבינה, קבלן ערבי אחר. מספר קטינקא: "באחד הימים היה עליי למסור למר עוואד, איש עסקים ערבי מוסלמי, מכתב מדוניה בעניין קניית מכונה כלשהי. תוך כדי שיחה סיפר לי, כי המועצה המוסלמית העליונה פירסמה מיכרז לבניית מלון גדול על אדמת הווקף המוסלמי ברחוב ממילא. הוא הציע לי להתעניין במיכרז. עניתי כי המועצה המוסלמית העליונה, שבראשה עומד המופתי אמין ביי חוסייני (הידוע בשינאתו ליהודים – ב.ג.), תסרב בוודאי למסור את העבודה ליהודים. תשובתו הייתה כי הוא עצמו מוכן להשתתף איתנו בעבודה תחת השם 'עוואד, דוניה וקטינקא' ובהיות שמו בראש הרשימה לא יחשדו כי שותפיו יהודים.

"התקשרתי טלפונית עם דוניה וקיבלתי את הסכמתו. כשבוע לאחר שהגשנו את הצעתנו קיבלנו את העבודה. הוזמנו להופיע לפני המועצה המוסלמית והלכנו שלושתנו. החלטנו כי טוב יהיה אם נופיע יחד עם שותפנו הערבי, כדי שהעובדה כי יהודים יבצעו את עבודתם לא תבוא להם כהפתעה לאחר חתימת החוזה... ישבנו עם המופתי ועם חבר המועצה חילמי פאשה. השניים קיבלו את פנינו באדיבות וללא כל הקדמות ניגשו לניסוח תנאי החוזה..."

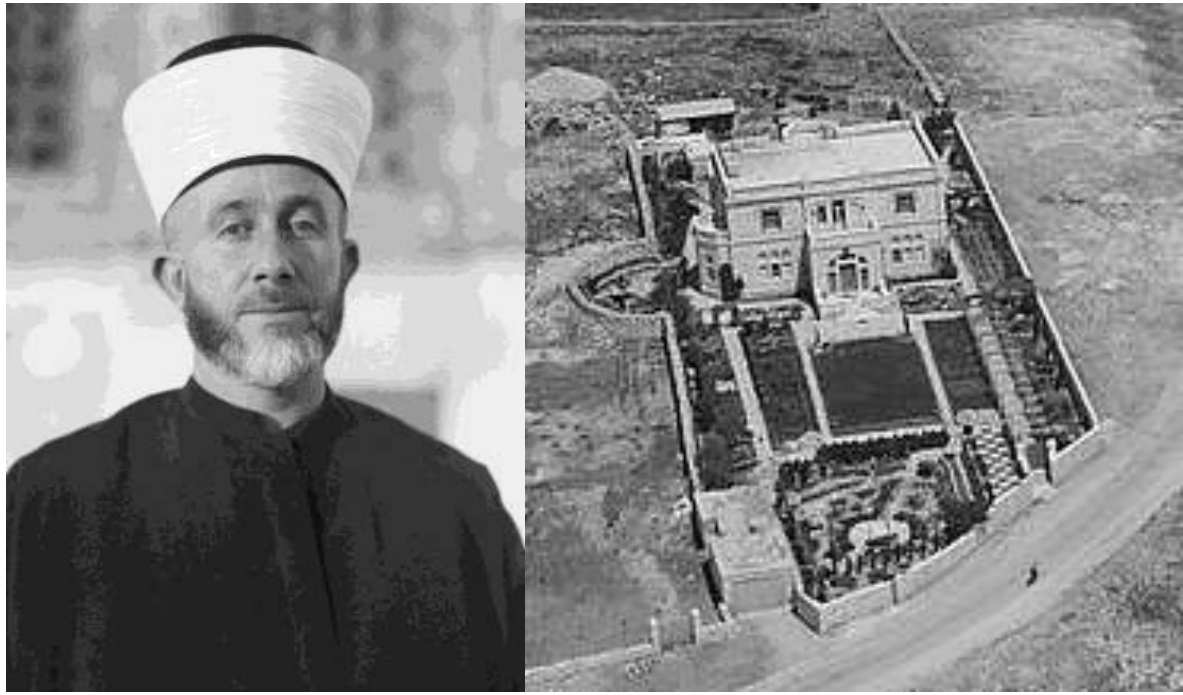


מלון פאלאס לאחר השלמתו

למרות שבניית מלון "פאלאס" נעשתה במקביל לבניית מיתחם ימק"א, נמצא קטינקא תמיד במקום כשהמופתי היה מבקר כדי לראות את התקדמות העבודה. מספר קטינקא: "באחת משיחותיי עם המופתי סיפר לי, כי למרות תפקידו הקשה ומישרתו הרמה, אין הוא עשיר כלל וידו אינה משגת אפילו להשלים את ביתו בשכונת שייך ג'ראח... ביקשתי ממנו להראות לי את תוכניות הבית ולאחר שבדקתי את היסודות המוכנים הצעתי לו שאנחנו נבנה את ביתו ובזול ואף נאפשר לו לשלם תמורת זאת במשך שנתיים.

"בלי כל חוזה ובלי לשאול למחיר, מסר לנו המופתי את העבודה. מאותו יום החל ביתו בשייך ג'ראח לצמוח ולעלות בד בבד עם בניין 'פאלאס הוטל'..."

ואז פרצו מאורעות תרפ"ט... מספר קטינקא: "יום-יומיים לפני פרוץ הפרעות אמר לי המופתי תוך שיחה, שאם כי היהודים פיקחים הם וערומים ומצליחים בפוליטיקה, הם לא יצליחו 'כשהכדורים יתחילו לדבר'. עם פרוץ המאורעות הפסקנו את העבודה לעשרה ימים... לאחר טבח חברון וצפת, חזרנו בלב כבד לעבודה. גם המופתי החל לבקר במקום כשהוא זעף על אי הצלחתן של הפרעות בתל-אביב ובירושלים. לא יכולתי להתאפק ובאחד הימים שאלתיו כיצד הוא מתייחס ל'שפת הכדורים' של היהודים. הוא נשך את שפתו ואמר, כי היהודים עשירים ויש להם כסף רב לצרכי הגנה, בעוד שהערבים עניים ועליהם לקנות את חירותם וזכויותיהם בדמם..."



משמאל: המופתי, חאג' אמין אל חוסייני. מימין: ביתו של המופתי בתצלום אוויר משנת 1933. המופתי לא גר בו אף פעם, אלא השכירו לערבי נוצרי, ג'ורג' אנטוניוס, שהתגורר בו עם אשתו. ברבות הימים הפך הבית למלון "שפרד". לאחר מלחמת ששת הימים עבר הבית לרשות האפוטרופוס לנכסי נפקדים ובסופו של דבר נמכר לחברה יהודית, שהרסה אותו לקראת הקמת שכונה יהודית במקום.



מצודת ה"טיגרט" של משטרת המנדט ביריחו.

כל שנות ה-30 היו פוריות מאוד עבור חברת "אלבינה, דוניה וקטינקא". לדברי קטינקא, "קיבלנו עבודות רבות, חשובות ואחראיות, לא רק מהמוסדות היהודיים אלא אף ובעיקר מהשלטונות המנדטוריים והצבא הבריטי. בין היתר בנינו את הדואר המרכזי בירושלים, את בניין משטרות 'טיגרט' ברמאללה, יריחו, נחלין, נבי מליח ועוד, מחנות צבא בכל חלקי הארץ ושדות תעופה כמו מגידו, תל נוף ומסמיה". גולת הכותרת של עבודתם בתחום זה היתה הקמת שדה התעופה הבינלאומי בלוד (כיום נתב"ג), בה עסקו כ-600 פועלים יהודים וערבים.

הטרמינל הראשון של שדה התעופה בלוד, בעת בנייתו.

אף כי היה עסוק מעל ראש בעבודת הבנייה, היה קטינקא פעיל מאוד גם מבחינה ציבורית. הוא היה חבר בלישכת "מצפה" של "הבונים החופשיים" בירושלים ונעשה מראשי האגודה בארץ. היה שופט במשפט השלום העברי ובבתי-הדין העירוניים בחיפה ובירושלים. בנוסף לכל אלה היה גם בהנהלת מפלגת "הציונים הכלליים" הארצית וחבר ועד הדר הכרמל במשך שנים רבות.



קטינקא בשנות ה-30.
(תצלום: צבי אורון-אורונטס)

בעיצומה של פעילותה הקדחתנית, איבדה השותפות הפוריה "אלבינה, דוניה וקטינקא" במאורעות תרצ"ו-תרצ"ח אחד משלושת מייסדיה: טוביה דוניה, שנרצח ליד השוק הערבי בחיפה ב-8 ביולי 1938. היתה זו מכה קשה במיוחד לקטינקא, שהקשר שלו עם דוניה החל כבר ב-1913. משהו מתחושותיו אפשר להרגיש בקריאת ההספד משמאל, שפירסם קטינקא בעיתון "דבר" ב-1958.



טוביה דוניה

(עשרים שנה להירצחו)

נולד בעיר שוולי (ליטה) בשנת 1877, ונרצח בחיפה בו' תמוז תרצ"ח. מראשוני העליה השניה (עלה ב־1906) ומבוני הישוב העברי בחיפה. הוא עבד שלוש שנים בבית חרושת „עתיד" והתמסר בכל מרצו לפיתוח התעשיה והבנייה. בשנות מלחמת העולם הראשונה, כשהארץ סבלה מחוסר שמנים לסיכה, החזיר לתתייה את ביהח"ר (שנסגר בינתיים), ומסניפו ב„בן־שמן" סיפק שמני סיכה לצבא התורכי, לרכבת ולתעשיה המקומית. אחרי המלחמה ייסד את „משרד המהנדסים המאוחדים" שבנה בארץ מכוני מים והשקאה, בתי חרושת ומחנות קמח וגם בנייני תעשיה ובניינים פרטיים לרוב. כן עסק בהספקת מכונות חקלאיות, מנועים ומשאבות לישובים היהודיים החדשים בתנאי תשלום נוחים. בשנת 1928 יסד את הפירמה הקבלנית „אלבינה, דוניה וקטינקא", ובמשך כל שנות עבודתו בארץ, קנה לו שם כמומחה טוב ומבצע ישר ונאמן.

עם זאת התמסר בכל מרצו לבנין שכונת „הדר הכרמל" והיה מראשוני בוניה וחבר מועצתה מיום היוסדה. ייסד „משפט השלום העברי" בחיפה ועמד בראשו במשך שנים רבות. כן היה חבר פעיל ב„ועד למען השפה העברית", במיסדר הבונים החפשים ואח בלשכת „מצפה" שבירושלים.

נשא לאשה את גיטה וייצמן, אחות הנשיא הראשון למדינת ישראל, ושני הם היו ממייסדיו ובוניו של הקונסרבטוריון העברי בחיפה. היא לימדה בו פסנתרנות וצומדת בראשו עד היום.

ביתו בחיפה היה בית־ועד לטובי הישוב העברי, ובין ידידיו היו ראשי הישוב והצירנות. היה שש לעזור לכל הפונים אליו. בעל הגיון בריא, חכם ושקול בדעתו.

ימים אחדים לפני הרצחו, קיבלה עליה הפירמה „אלבינה, דוניה וקטינקא" להקים מהנה צבא בשביל הבריטים ליד עכו, הימים אז ימי התפרעות, ועכו שימשה מרכז לכנופיות הערביות. כדי להבטיח את חייהם ושלומם של הפועלים העברים שעסקו בהקמת המחנה, נסע עם שותפו קטינקא לנצרת כדי לקבל ממנהל המחוז הבריטי נשק ליגאלי בשביל הפועלים, והשיג 14 רובים צבאיים. בשובו למקום העבודה בעכו, התפוצצה מצצה בשוק הערבי ויריות הערבים ניתכו מכל הצדדים. קצין ערבי נפצע בכדור ונפל מתבוסס בדמו. דוניה עצר את מכוניתו ואסף את הפצוע. הספיק רק להניע את המכונית ונפגע בכדור אויב ששם קץ לחייו.

וכך מת איש דגול זה שעה שעסק בהצלה חיי זולתו. יהי זכרו ברוך.

ב. קטינקא



נוכח ריבוי העבודה של קטינקא בירושלים, נאלץ לעזוב עם משפחתו את ביתם הפרטי בבת גלים ולעבור לשכונת תלפיות בירושלים. עד מהרה הפך ביתם החדש למרכז פעילויות של "ההגנה", מכיוון שקטינקא היה בנוסף לכל, חבר פעיל בה. הוא עצמו סיפר לאחר זמן, כי "היום היה לי למלאכה ומרבית הלילה – להגנה. לעיתים קרובות הייתי צריך, תחת מסווה של מחלה, להיעדר מעבודתי במשרד ימים ואף שבועות ולהתמסר לעבודת ההגנה".

פעילותו ההגנתית של קטינקא החלה למעשה כבר בימי פרעות תרפ"א. היה לו אז קשר הדוק עם פנחס רוטנברג, שאירגן את הגנת הרובע היהודי בירושלים מפני פורעים ערבים. כשהפרעות עמדו בפתח, הוא פנה אל קטינקא והזמין אצלו ארבע פצצות. קטינקא ייצר בכוחות עצמו את הפצצות והביא אותן לרוטנברג – שסירב להגיד לו מה הוא מתכונן לעשות בהן. התשובה ניתנה לו כמה ימים לאחר מכן, כאשר פורעים ערבים ניסו לחדור לרובע היהודי. המגינים השליכו עליהם את ארבע הפצצות וכמה מהפורעים נפצעו וכולם נמלטו מבלי לבצע את זממם...

בשנות ה-30 עסק קטינקא אישית בתיקון כלי נשק שהובאו אליו ובמקביל טיפל בבניית "סליקים" להחבאת נשק בשכונות היהודיות ברחבי העיר. בתו גְּליליה סיפרה פעם, כי "תמיד היו בביתנו כלי נשק ותחמושת... הייתי מסייעת לאבי לטפל בכלים ולהבריק את הכדורים שהביא. כשהגעתי לגיל שתים-עשרה, נתן לי אבי אקדח, כמתנת בת-מצווה".

בכלל היה קטינקא מטפל בענייני ההגנה באיזור המשתרע מימין משה עד רמת רחל, כולל שכונת תלפיות, ובקו הגבול בין השכונות היהודית לבית צפאפה.

ואם לא די בכל אלה: תחנת הרדיו המחתרתית "קול ההגנה" בירושלים, שידרה זמן מה מתוך ביתה הפרטי של משפחת קטינקא...

משמאל: עדות מאויירת של דוד כתר ל"סליק" שתיכנן קטינקא עבור "ההגנה" בבית הוריו בשכונת מקור חיים.



ש״י עגנון בחדר הספרים שלו, כשספרי הש״ס נראים מאחוריו
בפינה השמאלית העליונה (תצלום: יכין הירש, הספרייה הלאומית)

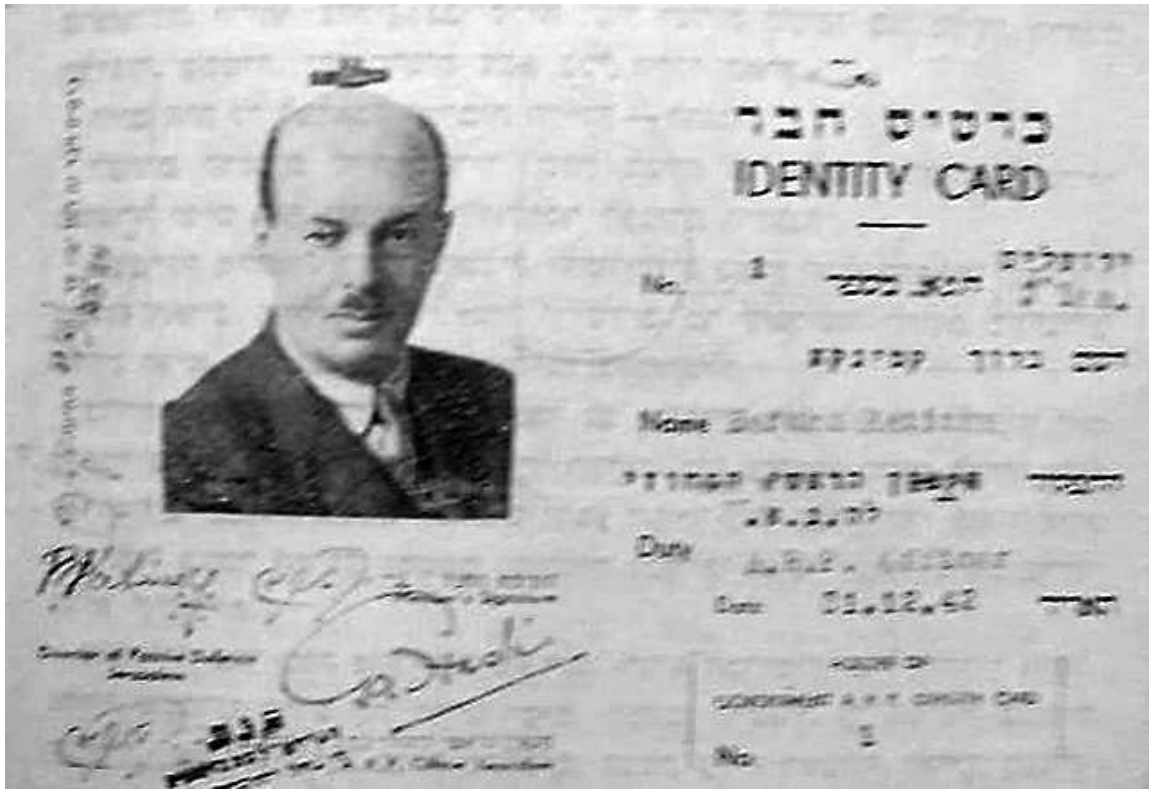
קשה להאמין, אבל אחד המקומות שבהם בנה קטינקא סליק היה... ביתו הפרטי של הסופר ש"י עגנון, בשכונת תלפיות. במהלך התקנת הסליק נוצר קשר טוב בין השניים וכאשר הוציא קטינקא ב-1964 את ספר זכרונותיו, "מעתה ועד הנה", הוא שלח עותק אחד לעגנון ובפתק שצירף אליו כתב, בין השאר: "זכורני יפה את יחסך הלבבי לאנשי 'ההגנה' בתלפיות (שביניהם הייתי גם אני), את ה'סליק' בביתך מאחורי ספרי הש"ס [התלמוד – ב.ג.] שבארון הספרים שלך ואת התה החם שהיית מגיש לנו בביקורינו ב'סליק' בשעות הלילה המאוחרות"...

עם פרוץ מלחמת העולם השנייה מצא קטינקא תחום פעילות נוסף על כל תעסוקותיו: ניהול הג"א בחלק היהודי של ירושלים. ואלה דבריו על אותה תקופה:

"כשפרצה מלחמת העולם השנייה והשלטונות בארץ החלו להתכונן להפצצות מטוסי האוייב, החליט מושל מחוז ירושלים להקים בירושלים שרות הג"א, בהתאם להוראות שקיבל מהממשלה.

"כדרך הבריטים בימים ההם, פנו גם ליהודים וגם לערבים להציע להם מועמדים לקצונה, מבין אנשי שתי העדות, כדי שיעמדו בראש שרותי הג"א בירושלים ובמחוז. מטעם הערבים הוצע עו"ד עוני עבדול הדי ומטעם הסוכנות היהודית נבחרתי אנוכי לעמוד בראש שרותי הג"א היהודיים... עברנו קורס של חודש ימים, שמענו הרצאות על הטיפול בפצצות, בניית מקלטים, הגשת עזרה ראשונה – ואחרי שעמדנו בבחינות בכל המקצועות שלמדנו, הוכרזתי לקצין הג"א בירושלים.

"מטעם השלטונות הייתי תחת פקודתו של השלטון הבריטי בירושלים, אך כיהודי, הייתי נתון לפקודתו של הקצין היהודי הראשי לענייני הג"א בארץ, ה' נימצובי... פקודות והוראות קיבלתי גם מפה וגם משם ולא היה זה כלל מן הדברים הקלים לגשר בין ההוראות השונות ולהשביע את רצון שני הצדדים – וביחד עם זה לדאוג ולפתח את העניין עצמו, בעיר ובמחוז... "



תעודת קצין הג״א ראשי של קטינקא



חובשות של מד״א מעבירות פצוע מעל גדר, במהלך תרגול של הג״א בירושלים ב-1942.

מובן מאליו שקטינקא ניצל את מעמדו זה לטובת "ההגנה"... ואלה דבריו בעניין זה:
"כבר בישיבתנו הראשונה במשרדו של מושל המחוז הוטל עליי לגייס מהנוער העברי כאלף איש לשורות הג"א... את האלף הראשון שלי ואת האלפים שבאו אחריו גייסתי כמעט אך ורק מבין חברי 'ההגנה' ואת התפקידים הראשיים והאחראים בשכונות השונות נתתי כמובן לאלה מבין המתנדבים שגם ב'הגנה' היו בשירות אחראי.
"פתחנו קורסים לאנשי הג"א וקורסים יותר גבוהים למפקדי כיתות ומחלקות בשירות. העניין התקדם יפה. ההשתתפות בקורסים ובתמרונים היתה כמעט מלאה ונאמנים לחינוך שקיבלנו ב'הגנה' עשינו את המוטל עלינו במסירות...
"השתייכותם של חברי 'ההגנה' להג"א עזרה להם הרבה בתפקידיהם ההגנתיים והקלה עליהם את התנועה ברחובות בכל מצב. תמרוני שדה 'הגנתיים' מובהקים נערכו תחת חסות הג"א, כשהמשתתפים לובשים מדי הג"א ונושאים מסיכות-גז..."

במקביל לכל תעסוקותיו, נעשה קטינקא "קצין רכש", שקנה ואסף למען "ההגנה" כל נשק אפשרי. וכך תיאר לאחר שנים, איך רכש בעיצומה של מלחמת העצמאות את המשוריין הבריטי הראשון של "ההגנה":

"לילה אחד בשעה מאוחרת, נתבקשתי על ידי אחד הקצינים הבריטים לגשת מיד לקרבת מועדון הקצינים, ליד מלון 'המלך דוד', שם הוא יחכה לי. הבנתי שמדובר במשוריין ומיד ישבתי במכוניתי ועברתי דרך המחסום היהודי שליד ביתי. הודעתי לשומרים שאולי אחזור עם עוד מכונית ושיפתחו לי את המעבר בשובי, אחרי שאתן להם צפירת סימן מיוחדת. נסעתי למקום הפגישה בלי אורות, כי הנסיעה דרך קטמון היתה אז בחזקת סכנה. קטמון היתה עדיין בידי הערבים וחלקים ממנה היו סגורים ואסורים במעבר בלי רישיון מיוחד, כי הבריטים התגוררו בהם. בידי היה רישיון מעבר בתוקף עבודתי כקבלן צבאי.

"בהתקרבי למיפגש ראיתי משוריין ופניו למולי. הקצינים שישבו בו רמזו לי להסתובב במהירות ולחזור. חזרתי – והם בעיקבותיי. המחסום ליד ביתנו נפתח, עברנו אותו ועלינו על המגרש הריק שליד ביתנו. הקצינים מסרו לי את מפתחות המשוריין ואף הראו לי מפסיק-זרם נסתר שבו והסבירו לי איך להפעילו. מרוב חיפזון לא רצו אפילו לקבל את הכסף ודחו זאת לפגישתנו הבאה. הם רק דרשו שאחזירם למקום שבו נפגשנו."



משוריין שהיה בשימוש הצבא והמשטרה הבריטיים בימי המנדט

בתו של קטינקא וידיד שלה, ששירתו בצבא הבריטי, נהגו במשוריין עד היציאה מירושלים וחבר "הגנה" אחר, שגם הוא עסק ברכש, הוביל אותו משם לקריית ענבים. שם הוסתר במתבן והופעל בלילות, למשימות מיוחדות.

בעסקות נוספות, נרכשו בירושלים ארבעה משוריינים, מצויידים במקלעים ובתותחים והרבה נשק ותחמושת. יתר על כן: כמה מהמוכרים הבריטים ערקו אחר כך מצבא הוד מלכותו ונלחמו בשורות "ההגנה".

כאשר "נשאב" קטינקא כליל לפעילותו ב"הגנה", הוא לא היה זמין לעבודה בחברת הבנייה שבה היה שותף. יתר על כן: כשפרצה מלחמת העצמאות התפרקה החברה לגמרי וכאשר עזבו הבריטים את הארץ, עזב אותה גם אלבינה – השותף הבכיר בחברה.

ג'וזף פסקל אלבינה נולד למשפחה ערבית נוצרית מ"העשירון העליון" בירושלים. ב-1899 הוא היה עמיל מכס עבור הכנסיות הנוצריות בארץ. לאחר מכן הפך בעצמו ליבואן וייצג בארץ את יצרנית הוויסקי הסקוטית "ג'וני ווקר", את חברות המים המינרליים הצרפתיות "פריה" ו"ויטאל" ואת חברת הסיגריות הטורקית. מלבד זאת היה בעל הזיכיון לשווק את יינות מנזר לטרון, בעל חברת Nile Film המצרית להפקת סרטי קולנוע, בעל קולנוע "רקס" בירושלים ובעל חנויות רבות ברחבי העיר. בנוסף לכל אלה הוא גם עסק רבות בנדל"ן, הן בתיווך והן ברכישת קרקעות ועוד ועוד.



ג'וזף פסקל אלבינה

אלבינה ראה את עצמו כידיד היהודים. הוא האמין בדו-קיום ובשיתוף פעולה ואפילו תרם לגופים יהודיים. למרות זאת העלילו עליו קיצונים יהודיים, כי הוא תומך בפאשיסטים הבריטים בראשות מוסלי והתוצאה היתה קשה: ב-1939 פוצץ האצ"ל מטעני חבלה בקולנוע "רקס". חמישה מהצופים נהרגו בפיצוצים ו-18 נפצעו.

בדצמבר 1947, שוב תקף האצ"ל את הקולנוע והצית אותו, בתגובה להצתת המרכז המסחרי היהודי בשכונת ממילא. בעיקבות זאת ניטש הקולנוע ובסופו של דבר נהרס ובמקומו קיימים כיום מיבנים אחרים.

לקראת הקמת המדינה ב-1948, יצאו אלבינה ואשתו את הארץ. הם עברו לאלכסנדריה, שם שהו עד שבעיקבות מהפיכת 1952 במצרים עברו לביירות ושם חיו עד סוף ימיהם.

לאחר שקמה מדינת ישראל, סווג כל רכושו של אלבינה שנותר בארץ, כ"רכוש אוייב". כשנודע הדבר לאלבינה התקומם על כך והכריז, כי "מעולם לא הייתי אוייב לעם היהודי"...



אחד מתצלומיו האחרונים של קטינקא, כשעל חזהו אות מלחמת הקוממיות.

עם הקמת המדינה, גוייס קטינקא לצה"ל וקיבל דרגת סרן. הוא סיים את שירותו ב-1949.
בסוף ימיו התגורר בתל אביב, שם נפטר ב-1965, בגיל 78.
אשתו יהודית נפטרה ב-1971, בגיל 82.



סרן קטינקא במדי צה״ל

אפילוג



מלון "אינטרקונטיננטל" בטהרן, שהוקם על ידי "רסקו" בפיקוחו של שמואל קטינקא ב-1972

שמואל קטינקא, בנו הבכור של ברוך, הלך בעיקבותיו של אביו גם מבחינה מקצועית וגם מבחינה ביטחונית. בגיל 19 נסע ללונדון, שם למד הנדסת בניין בקינגס קולג'. בשובו ארצה, ב-1936, עבד תקופה מסויימת בחברת "אלבינא, דוניה וקטינקא". היו אלה ימי מאורעות תרצ"ו-תרפ"ט ושמואל הצטרף כאביו ל"הגנה", נעשה נוטר מתנדב והשתתף בפעולות שונות נגד פורעים ערבים.

ב-1940, כמעט מייד לאחר פרוץ מלחמת העולם השנייה, נענה שמואל לקריאת המוסדות בארץ והתגייס לצבא הבריטי. תחילה שירת כטוראי, אך עבר הכשרה כמהנדס קרבי, הגיע לבריגדה היהודית ועלה בה עד לדרגת קפטן (סרן). בתפקידו האחרון היה מפקד מחנה שבויים גרמני בבלגיה, אך בנוסף לכך הגיש סיוע לפליטים יהודיים מבלגיה, הולנד, לוכסמבורג, צרפת וגרמניה.

שמואל השתחרר מהצבא הבריטי ב-1946 וחזר ארצה. מייד עם שובו חזר לשורות "ההגנה" והשתתף בפעולות שונות שלה.

במלחמת העצמאות לחם במסגרת חטיבת הראל בשער הגיא, תחת פיקודו של יצחק רבין. בין השאר השתתף בקרב על שכונת מלחה בירושלים, נפצע קשה מפיצוץ פגז מרגמה, אך התאושש.

כאשר שוחרר, חזר שמואל לעבוד כמהנדס, תחילה עם אביו ואחרי כן בחברת "רסקו", בה הופקד על מיזמי בינוי שונים, כגון בניית האוניברסיטה העברית בגבעת רם, הקמת בניינים למשרדי ממשלה שונים, בניית שכונות בירושלים, הקמת שדות תעופה ועוד. כאשר יצא צה"ל למיבצע קדש ב-1956 ולמלחמת ששת הימים ב-1967, הוא גוייס ושימש כקצין קישור. גם כאשר פרש לגמלאות, הוסיף לשרת כמתנדב במשמר האזרחי עד גיל 80.

בשנת 1968 נשלח שמואל מטעם "רסקו" לאיראן של ימי השאח והיה האחראי על בניית מרכז תקשורת של נאט"ו ומלון "אינטרקונטיננטל" בטהרן. עבודתו שם הסתיימה ב-1972.

שמואל היה נשוי ליהודית לבית צווייג ואב למיכאל-דורון. הוא נפטר בגיל 93, בשנת 2007, בבית מגוריו בשכונת רחביה בירושלים.

סוף

ליקט, כתב, ערך ועיצב: בני גבירצמן

benigv@bezeqint.net

אנו מכבדים את זכויותיהם של בעלי זכויות יוצרים ומשקיעים מאמצים באיתור בעלי זכויות יוצרים על חומרים המופיעים במצגת. השימוש נעשה על פי סעיף 27א לחוק זכויות יוצרים תשס"ח-2007. אם לדעתכם נפגעה זכותכם כבעלי זכויות יוצרים בחומר המופיע במצגת זאת, אנא פנו באמצעות דואר אלקטרוני, לכתובת המופיעה לעיל ובקשו לחדול מעשיית השימוש ביצירה. אנא ציינו שם מלא ומספר טלפון וצרפו צילום מסך וקישור לדף הרלוונטי במצגת.



בתצלום: שיחזור הקרון-אווירון של קטינקא, הניצב כיום בתחנת צמח של רכבת העמק. (צילום: מקבי, ויקימדיה קומונס)