

הקיטור בא!

160 שנה עברו מאז שמשה מונטיפיורי הגיע לירושלים בלויית מהנדס רכבות כדי לבחון את האפשרות להקים מסילת ברזל מיפו לירושלים. הרכבת ידעה עליות ומורדות, והיום נותרה ממנה פיסה של היסטוריה בלב העיר

מועטה יחסית, והיו סביבו מקורות מים שיוכלו לצנן את הקטר המתלהט במעלה ההר. מונטיפיורי פנה לסולטן וביקש זיכיון ללא מכרז לפרויקט השאפתני, אלא שאז התערבו הצרפתים והאוסטרו-הונגרים וטענו בפני הסולטן שמונטיפיורי מבקש לקדם אינטרסים בריטיים בלב האימפריה העות'מאנית. עד היום לא ברור אם היה זה עניין פוליטי או קנוניה של מתחרים עסקיים, אך הדבר גרם לסולטן המבוהל לגנוז את רעיון הרכבת למשך 12 שנים נוספות. ב-1869, עם חנוכת תעלת סואץ, יזם מהנדס התעלה הצרפתי עבור הסולטן תכנית תחבורה רחבת היקף שכללה גם את חיבור ירושלים למערכת המסילות המצרית, אלא שגם זה התמסס בעשן קטר סמיך. לכן מה השתוממו הירושלמים כאשר שלוש שנים אחר כך קלטה לפתע עינם ידיעה נרגשת ביותר בעיתון 'חבצלת':

כשמן בעצמותינו באה לנו הידיעה ... לאמור כי יצא דבר המלך סולטן ירום הודו ופקודתו הרוממה לעשות מסילות ברזל מיפו לירושלים. השמועה הזאת תאלפנו דעת כי רגלינו עומדות לא הרחק מקצה התקווה, כי לב מי לא יבין את האושר והטוב הצרור בכנפיה? ("ירושלים", 'חבצלת', ז' באדר ראשון תרל"ב, 16.2.1872, עמ' 3).

אישורי הערייה. שנתיים נוספות חלפו בטרם נחפר התלם הראשון למסילת הרכבת, אך לירושלמים הובטח שיזכו לראות בבנייה תוך שש שנים, כלומר לא יאוחר מ-2006. ההבטחות היו נחרצות, אך איש לא הופתע כשהרכבת יצאה לדרך רק בשלהי 2011, כלומר לא פחות מ-16 שנה מיום הגיית התכנית המקורית.

ניסיונות ראשונים

זקני ירושלים כבר היו בסרט הזה 150 שנה קודם לכן, כשעלה הרעיון לחבר את ירושלים לנמל יפו ברכבת 'כבדה' עם כל העשן והרעש. המסע מיפו לירושלים בעגלה באותה עת, כלומר במאה ה-19, נמשך כמעט יומיים, והצליינים שפקדו את המקומות הקדושים התפללו שיזוז כבר משהו במזרח התיכון, כשבכל העולם כבר דהרו רכבות.

הראשון שניסה להעביר את הרכבת הירושלמית לפסים מעשיים היה ידידנו העסקן משה מונטיפיורי, שכבר במסעו השני לארץ ישראל ב-1839 חיפש את התוואי המתאים ביותר למעבר רכבת. הרעיון התבשל לאט מאוד, עד שבמסעו החמישי של מונטיפיורי ב-1857 התלווה אליו מהנדס אנגלי מומחה לרכבות. הלה סקר שוב את השטח והיה הראשון להציע את נחל שורק בואכה נחל רפאים כמתאים ביותר למעבר רכבת. לתוואי זה נדרשה עבודת חציבה

לאן נוסעים?

מתחם התחנה הראשונה

מתחם בילוי, פנאי וספורט בתחנת הרכבת ההיסטורית של ירושלים

רחוב דוד רמז 4

רושלים הקשישה חגגה לאחורונה יום הולדת 3,000, ובגיל כזה כבר לא כל כך מתרגשים אם התכניות העירוניות מתגשמות הרבה אחרי שהובטח. קחו למשל את הרכבת הקלה. רעיון הקמתה הופרח לאוויר הצלול כיון ב-1995 אבל הוא נאבק על קיומו במשך שלוש שנים עד שקיבל את

תחנת הרכבת בירושלים בראשית המאה העשרים ובראשית המאה ה-21. בתקופת המנדט הבריטי נוסף למבנה המקורי גמלון וכן תוספת מעוגלת משני צדיו



מונטיפיורי ביקש זיכיון, אלא שאז טענו הצרפתים והאוסטרו-הונגרים שהוא מבקש לקדם אינטרסים בריטיים בלב האימפריה העות'מאנית והסולטן גנז את רעיון הרכבת למשך 12 שנה



צילום: ניר אורטל

הפריזאית לעבודות ציבוריות ולבניין ירושלים'.

הנה באה הרכבת

בטקס חגיגי שהתקיים ב-1890 ליד מקווה ישראל הוכרז סוף סוף על תחילת העבודות. המסילה נמתחה לאורך 87 קילומטרים וכללה לא מעט פיתולים מיפו דרך לוד ורמלה במעלה נחל שורק אל עמק רפאים. בקיץ תרנ"ב (1892), בתום שלוש שנים של עבודה מאומצת, נחנכה המסילה בהתרגשות עצומה, באיחור לא מפתיע של 53 שנה מיום הגיית התכנית המקורית. בטקס הפתיחה גדש קהל רב את

אולי "לא הרחק מקצה התקווה", אבל בהחלט הרחק מקצה המסילה, שכן אם מישוהו חשב אז ברצינות על רכבת בארץ ישראל הרי שהוא ירד לגמרי מהפסים. אבל "קצה התקווה" הפציע לבסוף ב-1888, כאשר היום הירושלמי יוסף נבון – קרוב משפחתו של נשיאנו לימים יצחק נבון – השיג זיכיון ממשלתי להפעלת רכבת מיפו לירושלים. הירושלמים חגגו, כוסות 'לחיים' הורמו, אבל לאחר שנה שבה לא הצליח נבון לגייס את ההון הנדרש להרמת הפרויקט הוא נאלץ למכור את הזיכיון לצרפתים ולהסתפק בתפקיד סמלי בדירקטוריון של 'החברה

שעות ארוכות ומייגעויות. בכ"ד במרחשון תרס"ט (1908), במלאות לרכבת 16 שנה, כבר נשמע בן יהודה אחרת כשתיאר בעיתון 'הצבי' את אכזבתו מהצעצוע התחבורתי שלקרונוטיו קרא 'עגלות':

צילום: לאה אבן חורב



לפני ואחרי. פסי הרכבת השוקקים הוזנחו במשך למעלה מעשרים שנה. פארק המסילה משמר את הפסים ומושך אליו מטיילים רבים להליכה ולרכיבה בלב העיר

אחרי מלחמת ששת הימים נסלל כביש 1 המהיר אשר קיצר באופן נחרץ את זמן הנסיעה לירושלים והפך את הרכבת לחלופה מיושנת ומייגעת

הרכבת היפו ירושלמית עושה רק חמישה ועשרים קילומטר לשעה, לאמור, מעט יותר מעגלה פשוטה, אך כל אלה נוכל לסבול אנחנו הנוסעים. אולם מה שנורא באמת הוא שחסרים ברכבת דברים אחדים נחוצים כל כך. איך למשל בעגלות הרכבת המים לשתייה, המים לרחיצה? איך למשל בעגלות האלה אפרונים לאפר הסיגריות? ואחרון אחרון חביב: איך, במחילת כבודכם, בית הכבוד החשוב כל כך בנסיעות ארוכות? (שלמה שבא ודן בן-אמוץ, 'ארץ ציון ירושלים', עמ' 180).

צילום: Detorawi



כן, קשה להאמין, אבל ברכבת לא היו תאי שירותים, מה שהביא לתקריות בלתי נעימות כמו זו המובאת אצל בן יהודה בהמשך הידיעה, על כומר מסכן שנסע ברכבת כשהוא סובל מקלקול קיבה:

הכומר צעד בתוך העגלה שוב ושוב, וירגז וירקע ברגליו ויישך את שפתיו, הכל לשווא, את מבוקשו לא מצא. האורחים שנסעו יחד אתו חמלו על המסכן וישתתפו בצערו, ואחדים מהם דיברו עם מנהל העגלות וידרשו כי להבא יתוקן הדבר. בו ברגע קפץ הכומר האומלל מהעגלה שרצה במהירות החוצה. האורחים נזעקו, הרכבת הועמדה, וייצאו רבים להציל את הקופץ. אולם בינתיים הוטב להכומר, וכשבאו אליו 'המושיעים' צחק לאט. "מה זה עשית?" שאלוהו הנוסעים, "את שאשר הייתי צריך לעשות", ענה הכומר. וזוהו שבו כולם להעגלה והרכבת עפה ליפו (שם).

רחבת התחנה במרומי עמק רפאים, סמוך למושבה הגרמנית, ובו גם יהודי נרגש עם זקנקן בשם אליעזר בן יהודה, שעדיין לא המציא אז את המלה 'רכבת'. "הקטור בִּירוּשָׁלַיִם" הכריז בן יהודה בהתלהבות בעיתון 'האור':

תנו כבוד לערב המאה העשרים! ... בגאווה וגאון עבר הקטור אפיקים ונהרות, הרים וגבעות ... הנה הוא בא בה ותרועת ניצחון על שפתיו בקול השופר! ("הקטור בירושלים", 'האור', "באלול תרנ"ב, 2.9.1892, עמ' 3).

במושגים של היום קצת קשה להבין את גודל ההתלהבות מהרכבת. היא הייתה כלי תחבורה מסורבל ואטי שגמא את הדרך מיפו לירושלים במשך ארבע

התחנה הפכה למתחם של
מוזיקה, ריקודים ואוכל טוב
צילום: דניאל שני



לעלות לרכבת בקהיר, לחצות את
ישראל כולה מדרום ועד בירות, ועוד
לקפוץ בדרך לכותל.

קרטועים בעלייה

אחרי קום המדינה הלאימה מדינת
ישראל את הרכבת, הפעם לצרכים
אזרחיים, וב-1950 חנכה שירות סדיר

שבע שנים לאחר האירוע העגום הזה
פרצה מלחמת העולם הראשונה,
התורכים הלאימו את הרכבת והבלגן
התחיל: הרכבת הופקעה לצורכי צבא
בלבד, וחלקים מהמסילה בין יפו ללוד
פורקו והועברו לתוואי צבאי שנשלל
לכיוון מצרים. ב-1917 כבשו הבריטים
את הארץ, גם הם הלאימו את הרכבת
והבלגן המשיך: הרכבת הופקעה לצורכי
צבא בלבד, ונתיבים צרים ומהירים
לרכבות אספקה צבאיות היתוספו
והסתעפו צפונה ודרומה.

ב-1918 הסתיימה המלחמה והרכבת
זכתה סוף סוף למתיחת פנים מפנקת:
המסילה התורכית, שרוחבה היה מתחת
לתקן (מטר אחד בלבד) סולקה לגמרי
והוחלפה על ידי הבריטים במסילה
חדישה ותקנית ברוחב 1.435 מטרים;
הקרונות הישנים הושלכו והוחלפו
בקרונות חדשים ומצוידים היטב,
שכללו גם תאי שירותים; קטע המסילה
בין יפו ללוד הונח מחדש וחלק ניכר
מפיתולי הדרך בהרים בוטל בזכות
חציבה והוספת גשרונים, מה שקיצר את
משך הנסיעה לשעתיים בלבד. ב-1920
הועברה הרכבת כולה לחסות ממשלת
המנדט הבריטי ומסילות חדשות חוברו
לתוואי הוותיק. השינוי המהפכני אפשר

ארזתם לבד?

◀ שיקום ושיפוץ התחנה הראשונה עלה עשרות מיליוני שקלים, שמומנו
בעיקר על ידי שותפות של יזמים פרטיים ובהם גם רמי לוי הידוע. מדובר
בשיטה בשם BOT, כלומר Build, Operate, Transfer, שבה יזם פרטי מקבל
זיכיון מהמדינה כדי לתכנן, לממן, לבנות ולהפעיל מתקן ציבורי לתקופה
קצובה, לרוב עד 35 שנה. במהלך שנים אלה יכול היזם לגבות תשלום
וליהנות מרווחי המתקן, ובתום תקופת ההסכם הוא מחזיר אותו למדינה.
באופן זה יכולה המדינה לקדם תשתיות לאומיות בהוצאה מזערית. איפה
עוד הופעלה שיטה זו בארץ? בין השאר בכביש 6, ברכבת הקלה בירושלים,
במנהרות הכרמל, בתחנת הכוח באשלים ובעיר הבה"דים של צה"ל בנגב.

◀ חזון הרכבת לירושלים לא גווע עדיין. אדרבה, בימים אלה ממש עמלים
מאות פועלים על סלילת קו הרכבת המהיר מתל אביב לבירה דרך שדה
התעופה. עלות הפרויקט היא כשבעה מיליארד שקלים, עם אופציה
להרחבה קלה של עד תשעה מיליארד. הצפי לסיום הפרויקט הוא קיץ 2018,
אבל איך אומרים הירושלמים? קחו את הזמן.

מודיעין שלום

איפה לאכול?

◀ בית הכּוּן

דוד רמז 2
כשר בשרי, 02-5633604

◀ Station 9

דוד רמז 3
כשר, בשרי, 072-2125152

◀ פיורי

דוד רמז 4
כשר, חלבי, 02-5873386

עוד באזור

◀ מסע בזמן – התחנה הראשונה 1892 ועד היום

תערוכת קבע של רכבת ישראל
פתוח א"ה' 11:00-20:00 ו' 11:00-16:00
כניסה חינם, 02-6535239

◀ פארק המסילה

שביל הליכה או רכיבה לאורך
תוואי הרכבת (השכרת אופניים)
פתוח א"ה' 9:00-18:00 ו' 9:00-12:30
02-5618056

◀ מוזאון מנחם בגין

מרכז מורשת מנחם בגין, ש.א. נכון 6
כניסה בתשלום בתיאום מראש
02-5652020

על השטחים הנטושים, אך השנים נקפו בחוסר הכרעה תוך הזנחה נוראה של המקום.

ב-2010 הוחל בהפיכת פסי הרכבת הישנים לפארק המסילה – טיילת המנצלת את תוואי המסילה הישן ומחברת את העיר עם הטבע שלצדה. קו המסילה המושבת זכה לשיקום נפלא והפך לפארק עירוני המושך אליו רצים ומדווישים בכל שעות היום. אפשר להתחיל את המסלול בעין לבן שמתחת למושב אורה, לעבור ליד גן החיות התנ"כי, להתחבר לפארק המסילה ליד תחנת מלחה, ולהמשיך לשכונת בית צפאפא כאשר הנוף הופך בהדרגה מטבעי לעירוני. כשנכנסים לשכונות העיר מלווים את המסלול מבנים ושלטים המגוללים את סיפורה של הרכבת הישנה.

ב-2011 החל סוף סוף מיזם השימור של מבני התחנה הישנה והוחלט להפוך את האזור למתחם בילוי, פנאי וספורט. התחנה זכתה לשיקום בניחוח נמל תל אביב הישן, ויש בה אפשרויות בילוי שונות. במקום הוקם מוזאון קטן של רכבת ישראל, אחרי הצהריים נפתחים דוכני אמנות, וכמעט כל ערב יש אירוע תרבות חינמי. בשנים החולפות מארח המקום אטרקציות רבות כמו יריד שבוע הספר, החלקה על קרח ואפילו מתחם חוף מלאכותי שפעל בימי הקיץ במשך עונות אחדות. ם

מחיפה דרך יפו לירושלים. לרכבת הייתה עדנה קצרה בלבד, שכן אחרי מלחמת ששת הימים נסלל כביש 1 המהיר אשר קיצר באופן נחרץ את זמן הנסיעה לירושלים והפך את הרכבת לחלופה מיושנת ומייגעת. תכניות פיתוח רבות צצו במשך השנים בעניין הרכבת, אך אף אחת מהן לא מצאה מסילות ללב הנוסעים. בקיץ 1998 הודיעה רכבת ישראל על סגירת הקו לירושלים, אשר ממילא סיפק רק נסיעה יומית בודדת לכל כיוון.

שלוש שנים אחר כך, בעקבות מחאה ציבורית על הנתק המסילתי ההיסטורי בין יפו לירושלים, החליט משרד התחבורה להפעיל את הקו מחדש. קשה למנות את מספר הכשלים, חריגות התקציב והפשלות שהיו כרוכים במיזם השאפתני והיקר להחריד הזה, שהגיע למאות מיליוני שקלים, מה גם שבסופו של דבר משך הנסיעה לא התקצר, והרכבת שפועלת בתדירות נמוכה עד ימינו מגיעה רק עד תחנת מלחה השוכנת בפאתי העיר ומעטים בלבד משתמשים בה.

אשר לתחנה הירושלמית ההיסטורית – היא יצאה לגמרי מהמשחק כאשר הוחלט שהתחנה האחרונה בקו תהיה תחנת מלחה, כלומר זו שהייתה תמיד האחת לפני האחרונה. קו המסילה בין מלחה לעמק רפאים הושבת והתמלא עשבייה, ואלפי זוגות עיניים של כרישי נדל"ן נתלו בו ובמתחם התחנה הנטוש בלב ירושלים. על הפרק עמדו תכניות כמו בניית מרכז מסחרי עצום על חורבות התחנה, פתיחת גן טכנולוגי או הקמת מלון יוקרה ואפילו שכונת פאר קטנה

תמר הירדני

מורת דרך מוסמכת, מדריכה ביד יצחק בן צבי, חוקרת ירושלים וסופרת ילדים

