

שביל החמורים של הקיסר

מבנה עתיק ששוחזר לאחרונה בפתחו של שער הגיא, על אם הדרך מהשפלה לירושלים, רומז לסיפור מרתק על תורכים ואוסטרים, פחה וקיסר, עגלון יהודי וכביש אחד רעוע במיוחד | תמר הירדני

הולם להשתדלותו של המושל. בראשית 1867 הודיע הקיסר האוסטרו-הונגרי פרנץ יוזף כי כאשר תעלת סואץ ההולכת ונבנית תיחנך לבסוף בנוכחות שועי עולם, הוא ינצל את ההזדמנות לביקור מלכותי בירושלים. הסולטן התורכי עבד אל-עזיז שלח הוראה בהולה להכשיר את דרך באב אל וואד למרכבת הקיסר, אבל רק בשלהי הקיץ החלו העבודות, כפי שתואר בעיתון 'הלבנון':

ביום 7 אוקטובר העבר החלו לפנות הדרך, לסקלהו ולהרימהו ולעשות העקוב למישור ברוחב 12 אמות באקת הדרך. ומטעם פחות הממשלה הוטל על כל בני הכפרים היושבים ליד הדרך שכל איש מהם אשר יכול לעבוד – יעבוד במלאכת הדרך חמישה ימים, ואשר לא יאבה לעבוד ייתן שלושים פיאסטר. גם מאוצר הממשלה ניתן סך 150 אלף פיאסטר, גם אבק שרפה וכלי חוצבי בהר הנדרש להבקיע הסלעים והאבנים אשר על אם הדרך, גם שלחה חרשי מתקני דרכים להשגיח ולפקח על המלאכה. גם יושבי הערים, כאזרחים כגרים, התנדבו במסת כספם לעזר ההוצאה הנדרשת לדבר הטוב הזה. והמלאכה נעשתה בידי חרוצים ובהשגחה פקוחה, עד כי במשך שבעה ושלושים יום נשלמה הדרך מירושלים עד באבי אל ואדי ('הלבנון', י"ט בשבט תרכ"ח, 1868, עמ' 112).

מ י שלא נסע לאחרונה בכביש שער הגיא לא ראה שיפוץ דרך מהו. המקום עובר תהפוכות מדהימות היוצרות ציפייה רבה וענני אבק עצומים. חלקים מהכביש התרוממו לגבהים, ואחרים הועמקו עד תהום רבה. הגשר הישן לאבו גוש נעלם לטובת גשר בטון צעיר וחטוב, והנתיב מירושלים למבשרת עובר עתה על גשר גבוה ופקוק להחריד. האטרקציה האמיתית נחפרת מתחת לכביש בדמות מנהרה הצפויה לגאול את הנהגים מייסורי סיבוב מוצא.

בנייה חוזרת

כביש שער הגיא, המוכר גם בכינוי 'באב אל וואד', ידע בתולדותיו עליות ומורדות. עד מחצית המאה ה-19 הוא היה סוג של שביל חמורים עלוב שטלטל את הנוסעים וסיפק להם לא פעם ריגושים בדמות מפגש עם שודדי דרכים שהציבו בפניהם את הבחירה – להמשיך בדרך המלך או ללכת בדרך כל בשר. למושל ירושלים התורכי נמאס ממצב זה, וב-1860 הוא פרס 17 מצדיות שמירה בין יפו לירושלים. אחדות מהמצדיות עדיין עומדות, ובהן אחת הניצבת עד עצם היום הזה על צוואר הבקבוק בפתח שער הגיא, מאחורי תחנת פז ומבחר עצי קק"ל המסתירים אותה היטב. מצדית צנועה זו נוצלה בראשית דרכה לגביית מס מעבר מהעולים לירושלים – תגמול





תחנת הדיליז'נסים הסמוכה לשער יפו שממנה יצאו הנוסעים למסע המפרך לעבר יפו. המחצית השנייה של המאה ה-19

במעלה הר היה אומר ליושבים בעגלתו: "הכנדו ורדו משום צער בעלי חיים"; במורד הר היה אומר להם: "עצתי שתרו משום חשש סכנה"

סכום הגון על הנסיעה. פייבל כהנוב, ממנהיגי העלייה הראשונה, שזכה ב-1877 לכבוד המפוקפק לנסוע בדיליז'נס של שרצר, סיפר:

במעלה הר היה אומר ליושבים בעגלתו: "הכנדו ורדו משום צער בעלי חיים"; במורד הר היה אומר להם: "עצתי שתרו משום חשש סכנה"; ובמישור הר היה אומר להם: "לו בקולי תשמעו, תרדו ותטיילו לשם התענוג". ואין תמה שהנסיעה

שרמת העצבים שלו עברה בשלב זה את הקסטל, ערך שוב גיוס כללי, ובכספי המסים שגבה לטובת הדרך הביא גם מומחה בינלאומי לכבישים. בפעם הזו נסללה הדרך בתוואי מעט יותר גבוה, וכללה – בהתאם לשכלולים שפותחו בראשית המאה ה-19 – ציפוי אספלט דק ומערכת ניקוז למי הגשמים. שנתיים תמימות לקח לעשות את זה כמו שצריך, ומה רבה הייתה השמחה כאשר בי"ב בכסלו תר"ל (1869), כשהתעלה נחנכה והקיסר הגיע, נשאה הדרך בבטחה את מרכבתו הקלה ירושלימה.

עגלות שירות שנקראו דיליז'נסים החלו לנוע בדרך החדשה מיפו לירושלים, ובהן גם עגלתו של חיים שרצר, שהקים ב-1871 קו שירות שכלל עגלה אחת בלבד. העגלה החדשה שהגיעה ממצרים לא התמודדה יפה עם הדרך הארץ ישראלית הפרימיטיבית ונהגה להיתקע או להתפרק קמעא, אבל הדבר לא הפריע לשרצר לדרוש מנוסעיו

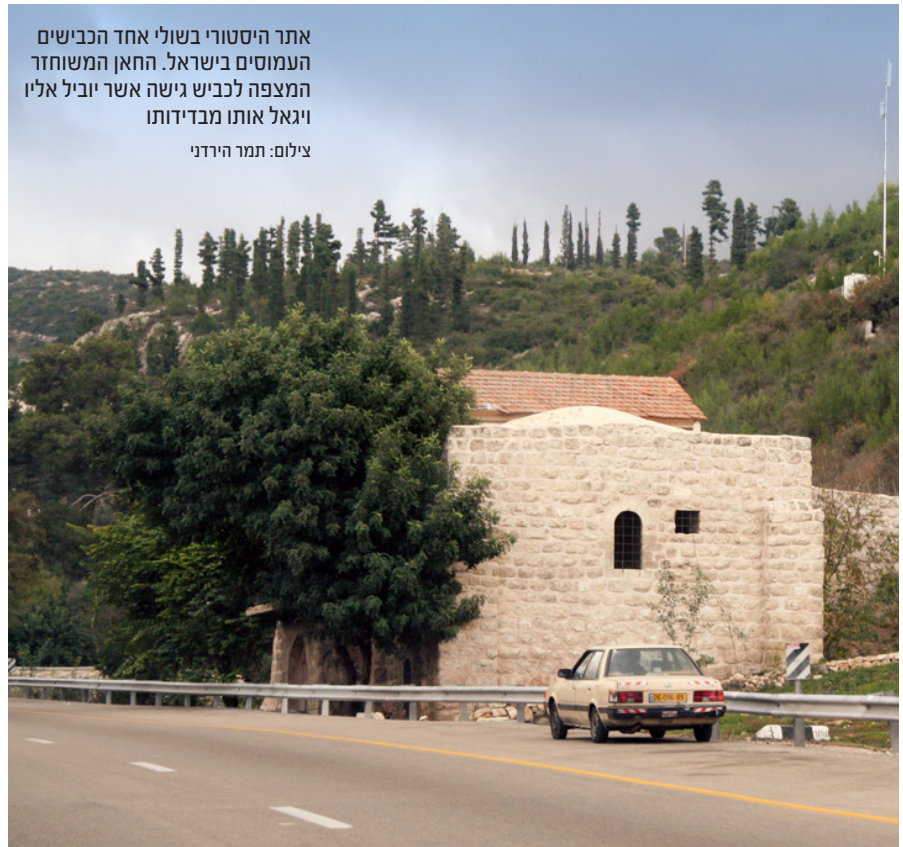
עם כל הכבוד לתיאור ב'הלבנון', איש לא התנדב לשלם או עבד בחריצות. כפריים ממורמרים מהסביבה רוכזו על ידי חיילים תורכים כפועלי כפייה ועבדו במשך שעות מדי יום. הכביש אמנם נסלל במהירות, אך איכותו תאמה את מצב רוחם של הפועלים: העבודה הייתה רשלנית, בורות נפערו בכל מקום והתוואי עבר בתחתית המדרון. לא פלא אפוא שעם הגשם הראשון כל העסק נשטף לגמרי והכביש צלח שוב רק לחמורים או לדולפינים. הפחה התעצבן וגייס את הפועלים בשנית. הפעם נשפכו ערמות חול וחצץ על התוואי ואלה חוזקו באבני ריצוף. ילדים שגויסו לעבודה צעדו הלך ושוב עם מכבשי יד כבדים, אך שוב בא הגשם והטביע הכל. הפחה לא ויתר, גייס את כפריי הסביבה בכל גיל, ואלה שבו וסללו את הדרך. האביב והקיץ חלפו בדממה מתוחה ובתפילה – שהתגשמה – לעיכוב חנוכתה של תעלת סואץ, אך בבוא החורף שוב נשטפה הדרך לקול יבבת הקהל. הפחה,

בעגלתו של חיים מיפו לירושלים
ארכה יום תמים יותר מן הרכיבה
על גבי החמור (בתוך: אברהם יערי,
'זכרונות ארץ ישראל' א', עמ' 235).

קפה חובה

הדיליז'נס היה פינוק לעשירים בלבד
ועלה פי כמה מרכיבה על חמור,
אך אלה וגם אלה נאלצו להצטייד
במזומנים למקרה של מפגש לא נעים
עם שודדים מאבו גוש. האבו גושים,
ששמעם יצא אז לשמצה בקרב עוברי
הדרכים, טענו כי מגיע להם נתח
מרווחי הדרך שאותה סללו לטובת
הציבור שוב ושוב חינם אין כסף.
הדרך מירושלים ליפו נמשכה
אז כ-14 שעות, וזמן ארוך אף יותר
למטפסים בכיוון ההפוך. אלה נהגו
לצאת מיפו בשעת בין ערביים, לבלות
את הלילה ברמלה, ולצאת עם שחר
למסע המפרך לירושלים. כדי לחסוך
את הנסיעה המיותרת לרמלה, בנה
המושל הנחמד של ירושלים ב-1873
האן דרכים מול המצדית שבכניסה
לשער הגיא, והעביר אליו את הקופה
שבה נגבה מס המעבר. החאן נועד
לשמש פונדק קטן לאנשים ולבהמות,
ולכן נבנו בקומת קרקע אורוות ומחסן
סחורות, ובקומה השנייה חדרים
ללגימת קפה וללינה.
את הזיכיון להפעלת המקום קנה
צעיר יהודי בשם בנימין (בייניש) סלנט,
בנו של הרב שמואל סלנט, רבה הראשי
של ירושלים. הבחור, שכבר התפרסם
אז כאחד ממקימי שכונת נחלת שבעה,
הקפיד שהאוכל שיוגש בפונדק יהיה
כשר למהדרין וקרא למקום בשם
היומריני משהו 'מלון הרי יהודה'. וכך
תיאר ש"י עגנון את 'המלון':

עמדו כמה נוסעים ונכנסו. מקצתם
השתטחו על הקרקע ומקצתם ביקשו
מקום לעצמותיהם. כל המקומות כבר
תפוסים. זה שוכב בצדו של זה, וזה



אתר היסטורי בשולי אחד הכבישים
העמוסים בישראל. החאן המשוחזר
המצפה לכביש גישה אשר יוביל אליו
ויגאל אותו מבדידותו
צילום: תמר הירדני

ארזתם לבד?

- ◀ המזרחית מבין 17 מצדיות השמירה שנבנו על הדרך מיפו לירושלים ב-1860 עומדת עד עצם היום הזה ליד שוק מחנה יהודה, מול הכניסה לרחוב יהודית. ייתכן שאתם מכירים אותה בשם 'תחנת המשטרה העות'מאנית' או בשם 'בית האריות', בזכות זוג פסלי האריות העצבניים שבחזיתה.
- ◀ 'שיטת מקאדם', שבה נסלל כביש שער הגיא ב-1867, נשמעת כמו שיטה תורכית עתיקה, אך האמת היא שמדובר בשיטה שפיתח מהנדס הדרכים הסקוטי, ג'ון לאודון מקאדם. הוא השתמש לראשונה באספלט ובניקוז יעיל, והפך את כבישי אנגליה הבוציות לדרכים מתקונות.
- ◀ קרן קיימת לישראל השקיעה כ-18 מיליון שקלים בעבודות הצלה ושיפוץ חאן שער הגיא כדי להפכו למרכז מבקרים המגולל את סיפור השיירות בתש"ח. למרבה הצער, טרם הוסדרה הגישה אל המקום מכביש 1, והיא אפשרית בשלב זה רק מכביש 38 מכיוון בית שמש, ולכן העניין הוקפא. בסדר, נחכה בסבלנות.

מודיעין שלום

איפה לאכול

◀ דרך הגפן

דרך הגפן 1, בית זית
כשר, חלבי, 02-6502044

◀ מוזה בהר

מושב שורש
כשר, בשרי, 02-6246897

◀ נשנושים

צומת שורש כשר,
בשרי, 02-5332701

עוד באזור

◀ אתר לאומי הקסטל

ירידה מכביש 1 במחלף הראל
למבשרת ציון
א"ה' 17:00-8:00, ו' 15:00-8:00
כניסה בתשלום, 02-5955012

◀ יד לשריון בלטרון

ליד צומת חטיבה שבע
א"ה' 16:00-8:30, ו' 12:00-8:30
כניסה בתשלום, 08-9784321

◀ מיני ישראל

על כביש 424, כק"מ צפונית לצומת
חטיבה שבע
א"ה' 17:00-10:00, ו' 14:00-10:00
כניסה בתשלום, 08-9130010

שם היה אפשר למצוא מיטה וגם ארוחת ערב. כל אחד הביא אמנם אתו צידה לדרך, אך קפה שחור היו כולם מוכרחים לקבל על פי החוק, גם אלה שנשארו בעגלה, ולשלם בעד ספל קפה שני מטליקים (בתוך: 'זכרונות ארץ ישראל' א', עמ' 403).

הכביש דרש תחזוקה שוטפת ומייגעת. הגשם פורר שוב ושוב את האבנים, עקר עצים ואף מוטט לא פעם את הגשר הרומי העתיק ליד מוצא. אלפי אנשים הועסקו בשנים ההן בתחזוקת הדרך ובניאוף שמו של הפחה בכל שפה. ב-1884 נבנה סוף סוף גשר חדש ויציב בסיבוב מוצא, אבל התורכים הגיעו למסקנה כי אין ברהר אלא לאמץ דרך חלופית לירושלים, וכך נולד רעיון קו הרכבת הראשון בארץ ישראל. המסילה, שנחנכה ב-1892, עברה דרך נחל רפאים וקיצרה את הדרך מיפו לירושלים לארבע שעות בלבד. נפח התנועה בכביש שער הגיא ירד בחדות והכנסות החאן צנחו בהתאם. הזיכיון על המקום הוחזר אחר כבוד למושל התורכי, וזה החכיר את החאן למשפחה ערבית שהורשתה בתמורה לבנות לידו את ביתה, העומד שם עד היום, ולעבד את האדמות שסביבו. בתקופת המנדט שימש החאן תחנת קנטינה לחיילים בריטים, ובמאורעות תרצ"ו-תרצ"ט הפך לתחנת נוטרים. במלחמת העצמאות היה כביש שער הגיא מלכודת מוות לשיירות יהודיות שהותקפו על ידי כפריים ערבים באזור, עד שבמבצע נחשון באביב 1948 נוקה המרחב מכוחות עוינים. הכביש חזר לשמש עורק התחבורה הראשי לירושלים ממערב, מעמד שממנו הוא נהנה עד עצם היום הזה. ׀

ידיו על כרסו. זה מקופל כעובר במעי עמו, וזה ראשו על כרסו של זה ורגליו לצד חוטמו של חברו (ש"י עגנון, 'תמול שלשום', עמ' 362)

סלנט גילה עד מהרה כי הנוסעים מתחכמים: רבים מהם אינם לנים בחאן אלא בעגלה או אפילו על הארץ סמוך למבנה, וכך הם נהנים מהביטחון שמעניק החאן בלי לשלם פרוטה. הוא הגיש קובלנה בפני המושל, וזה העניק לו את הזכות לגבות סכום נאה תמורת כוס קפה מכל מי שיעבור בדרך, גם אם לא ילון בחאן וגם אם הוא בכלל אלרגי לקפה. הדבר הביא לתופעה מוזרה ביותר:

משרתי הבית ממהרים ורצים ובידיהם כוסות וקיתוניות של קהווה, ושופכים חציים על הישנים ומוזגים חציים לערים, בין שרוצים לשתות בין שאין רוצים לשתות, ומשלמים על כורחם פי כמה מרובה משכוס קטנה זו שווה (שם).

סלנט מיצה במהירות את הרפתקת החאן, וב-1876 מכר את הזיכיון למשפחת רוקח הירושלמית. זו החזיקה מעמד עוד פחות ממנו והעבירה את הזיכיון כעבור שנתיים בלבד לשלמה רוזנטל השכן. תנאי האכסניה אמנם השתפרו, אבל חיוב התשלום עבור כוס קפה במקומו עמד, כפי שעולה מזיכרונותיה של ילדה בת עשר בשם איטה שלנה במקום עם אביה העסקן הציוני יחיאל מיכל פינס. איטה – לימים אשתו של דוד ילין – כתבה על המסע שערכה עם אביה מירושלים ליפו ב-1878:

הגענו לתחנה השנייה, היא באב אל וואד. בתחנה הזאת נחנו איזה שעות. אחדים ירדו מהעגלה ועלו לבית הקפה של שלמה רוזנטל, אשר

תמר הידני

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

