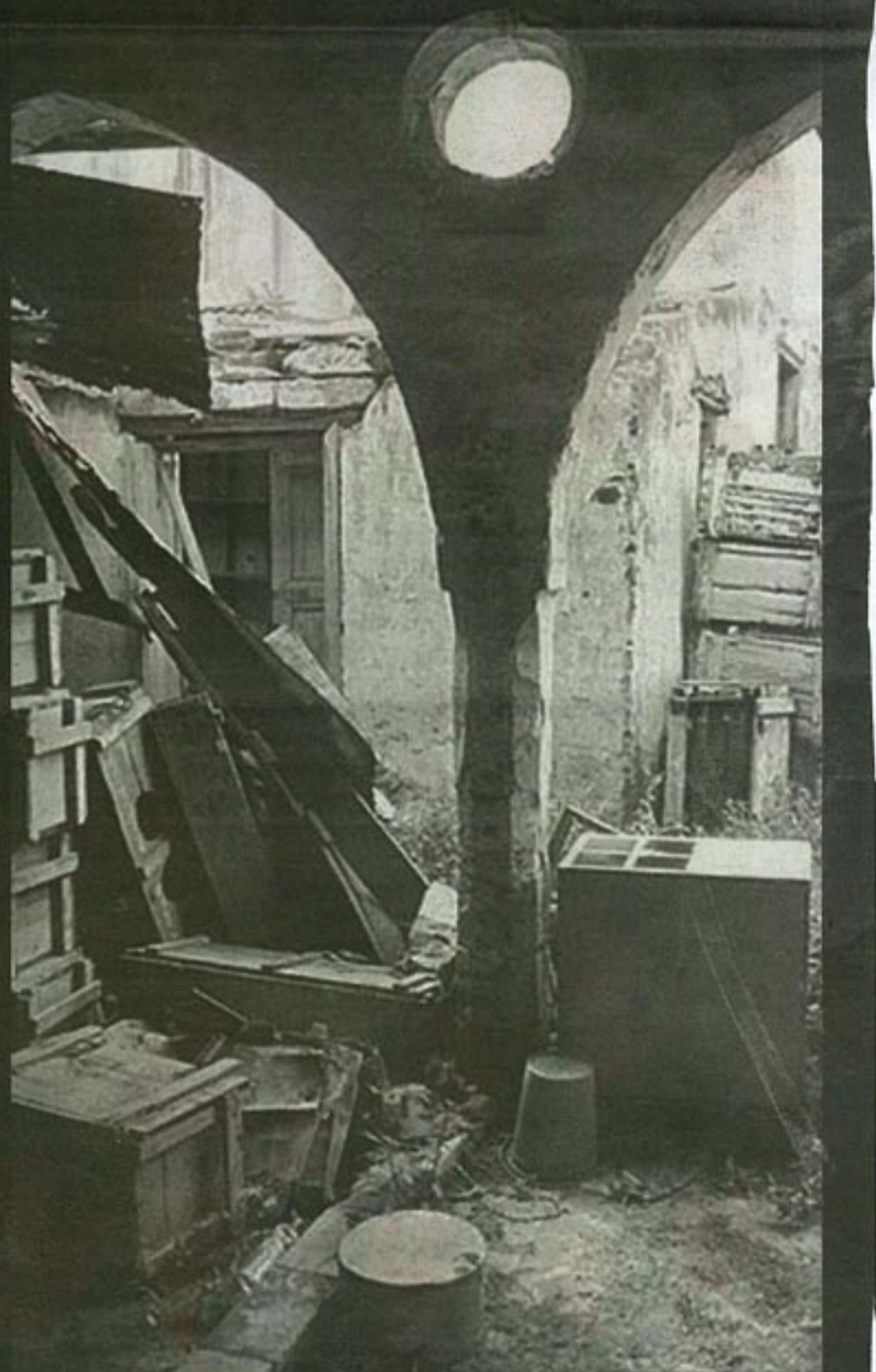


הרכבת היפואית



צילומים: זיו עדאקי



הכל ריק ומחפור. המרצפות הן של פסיפס מאויר. יפוח יותר מהמרצפות בדירה הראשונה שלי בתל אביב

למרות מורכבות הפרויקט והקשיים עם השלטונות הטורקיים, שנפתרו לרוב בתשלום בקשיש, נבנו מסילת ברזל ותחנות רכבת, ובכללן זו היפואית, במהירות מרהימה של שנתיים וחצי בלבד. בעיתון "הצבי" נכתב ב־1907: "... הרכבת היפירורושלמית 'עושה' רק 25 קילומטר לשעה, לאמר מעט יותר מעגלה פשוטה... אולם מה שנורא באמת הוא, שחסיים ברכבת דברים אחרים נחוצים כל כך. איה למשל בעגלת הרכבת המים לשתיה, המים להחיצה איה למשל בעגלות האלה אפרונים לאפר הסיגריות? ... איה במחילת כבוד רב בית הכבוד, החשוב כל כך בנסיעות ארוכות? ... רכבת קטנה חיברה את נמל יפו עם התחנה, הובילה משאות מאוניות שהגיעו לחופי הארץ ופירות הדר מפרסיה של יפו. המוח שנבנה לניסיעת הרכבת נשטף פעמיים בגלי ים והקו חוסל, אבל הוקם מחדש ב־1917 בידי השלטון הבריטי, שקנה את הרכבת מהצרפתים. הרכבת הקטנה נקראה טרוינה. חלק מהשער שממנו יצאה הרכבת שדר. היא עברה בכיכר השעון דרך רחוב בוטרוס (רחוב רויאל של היום) וברחובות העיר העתיקה. הרכבת פעלה כמעט עשר שנים, היותה תחליף לכ־100-120 גמלים ונשא בשמונת קרונותיה כ־30-35 טונות מטען. תוואי נוסף עבר בשדרות ירושלים, היכן שמתוכננת לעבור הרכבת הקלה.

הפסים נגנבו, המדרגות קרסו

מהר מאוד הפכה הרכבת לרווחית, הסיעה את הצליינים הרבים שהגיעו לארץ, הובילה מים לירושלים ממעינות סג'ר וממלה ואת התושבים - מחלקה ראשונה לנשים ומכובדים, מחלקה שנייה לפשוטי העם וקרונות מותאמים לשיבה מזרחית. הנסיעה נמשכה כשש שעות, הרבה יותר מהמתוכנן, אך ירושלים וצורה לאי הופה ויצאה מבידודה, ויפו היתה לעיר משגשגת.

בשנות העשרים נבנתה תחנה חדשה בבית הדר. כעשר שנים מאוחר יותר בוטל הקו בין יפו לבית הדר, ומאו עמדה התחנה בשרי ממונה. בימי מלחמת העצמאות תפסו אותה לוחמי אצ"ל. סביב המקום היו קרבות עזים, אך מתחם הרכבת שרד. לאחר קום המדינה הוא עבר לידי צה"ל, וברכבת ובמבניה לא נעשה שימוש אלא כמחסנים לציוד ומסמכים. בשנות החמישים פירקה רכבת ישראל את הקרונות והקטרים.

בשנות התשעים הכניסה הארדיכלית ניצה סמוק את הרכבת לפרויקט השימור העירוני, בעידודה של תמר טוכלר מהמועצה לשימור אתרים, שנלחמה עשרות שנים על שימור השטח. לפני שבע שנים קיבלה העירייה תקציב של כמיליון שקל לשימור המיתחם, אך מאחר שמינהל מקרקעי ישראל לא שיתף את השטח, הועבר התקציב לאתרים אחרים. ב־2004 קיבלה העירייה זיכיון לעשר שנים על השטח והחלה עבודת שיקום. במהלך העבודות נגנבו פסי הרכבת, המדרגות המובילות לקומה השנייה קרסו, ופי געים נוספים החלו מאיימים על המקום.

חברת עודה ובצרון אחראית על ביצוע תשתיות הפרויקט. הזכיין שיוכה במכרז וישקם וישמר את האתר לפי דרישות העירייה והמועצה לשימור מבנים ואתרי התיישבות. ארדיכל תכנן ופיתח השטח הוא אייל זיו, ולפניו עומדת משימה לא פשוטה. רן וולף ממשרד ארדיכלים צדיק אלייקים, מנהל התכנון של אתר הרכבת, מבטיח

"איה, למשל, בעגלת הרכבת החיים לשתייה? החיים לרחיצה? ... איה, במחילת כבוד רב, בית הכבוד?" ("הצבי", 1907)

שימור המקום ייעשה לפי תקנים מחמירים ביותר, שימור מוקפד ברמה עולמית", הוא אומר. ארדיכל השימור, אמנון בראור, הקפיד לכלול את רוב האתרים בשימור - בניין הרכבת, מחסן הקטרים, הווילה והבית הערבי על שני אגפים - בעלות של כ־9 מיליון שקל. העירייה הביעה נכונות לממן את החלק הזה בפרויקט, שזוכה בתמריכתו של ראש העירייה.

בית הדרושת, חמשת מחסניו, תנות המפעל, בתי הפרעלים ומבני שירותים מנרטורי - כל אלה ישומרו בדרגות שימור שונות. כמו כן יוגחו פסי רכבת וארני רכבת, שני קרונות עץ משוחזרים יעמדו עליהם, ובין האדנים יפוזרו שברי רעפים בסגנון הרעפים שייצר ויי לגר. מתוך 20 הדונם של האתר ישומרו 79 אחוז. השטח יהיה סגור לכלי רכב, והיוו בו בתי קפה ומסעדות, חנויות וגלריות לאמנות. ריצוף מיוחד, שיוכיר את הריצוף מהתקופה העותמנית, מתוכנן גם מחוץ לבניינים. מעגל היסטורי ייסגר כשבמקום תקום תחנה של הרכבת הקלה העתידית והמודרנית. המתכננים מגבשים ספר חוקים קפדני למקום, גם מבחינת השימור ותחזוקת הבניינים וגם מבחינת אופי הפעילות היוזמויות, למשל מלצרים שלבושים כמדי כרטיסי נים נוסח המאה ה־19 ושלטים שיעוצבו ברוח התקופה ויספרו את תולדות המקום.

הכוונה היא להפוך את המקום לאתר תיירות פנים וחוצי הפתוח ללא הפסקה, כדוגמת נמל תל אביב. תמצאו שם לא רק קניות, לא רק אוכל, לא רק תרבות, אלא עירוב של כל אלה, עם אפשרות לשבת על ספסל תחת עץ ולקרא את "תמול שלשים", למשל.

זיו עדאקו |



מרחוק, מהחוף ליד



אל התחנה נכנסים דרך שלוש דלתות עץ כפולות. גדולות ומקושטות



מחוץ החצבת של עזרה וכצרון. כך תיראה התחנה: שימור חוקפי ברנה עולמית

חלצרים לבושים בנוסח

המאה ה-19. בתי קפה ומסעדות יחגגו בעוד שנה־שנתיים במנשייה יחד

מ-100 שנה ליציאת הרכבת הראשונה חיפו לירושלים



החרושת פולשים ענפיו של עץ אפרסקים, ולמטה עץ רימון ועליו פירות מאדימים.

הקטר בהחלט עשוי להתלהב

לפני כחודש חזרתי לתחנת הרכבת. הפרצות נאטמו וגדר סרבת את החצר. לפני 113 שנה, באוגוסט 1892, הושלמה בניית הרכבת הראשונה בארץ ישראל, ובעצם בכל המזרח התיכון. כעת עוסקים בשיפוצים אחרונים של התחנות שנבנו בסגנון מסורתי לקראת השקתו של הקו לירושלים. אפשר לשמוע את תכונת האנשים ככוכבי צילינדר גבוהים ובחליפות, נשים בכי סויראש, אחרות בשמלות אופנתיות או בחולצות רוסיית רקר מות ומכנסיים קצרים, גברים בשמלות נזיר הומות או בגליביה לבנה ותרבוש, ובכל העושר הזה קריאות העגלונים, המביאים נוסעים מיפו אל הרכבת ומחפשים אחרים להסיע משם. כמה ימים לאחר תנוכתה של הרכבת, ב-26 בספטמבר 1982, מתחיל לות נסיעות סדירות. האירוע מרגש. בן יהודה כותב בעיתונו "הארץ": "כדורי אש ומשאות עשן ורעש אופן על מטילי ברזל, וקול אנוות עמוקות וקול כעבוע מים, וקול צפירה, וקול תרועות העם, הקיטור בא הקיטור בא". בן יהודה חירש את המילה "רכי בת" על משקל חמרת וגמלת (שיירת חמורים, שיירת גמלים, שיירת רכבים). מספרים שעל הקטר נכתב באנגלית inflammable ובעברית "עשוי להתלהב". תחנת הרכבת ביפו, בית התיבות העגנוני, נחנכה אמנם בספטמבר 1892, אבל סיי פור תכנונה ובנייתה מתחיל הרבה קודם.

במועצת העירייה החליטו להוציא מכרו על הויכוח לשקם ול-שמר את המתחם. על פרטי המכרו עוברים כבר כמה חודשים, והוא עתיד להתפרסם בקרוב. עלות הפרויקט מוערכת בכ-4.3 מיליון דולר, ובספטמבר מתוכנן אירוע ההשקה שלו. העבודות - מיד לאחד מכן. לפחות לעשר השנים הקרובות מוגן האתר מפני בנייה גדולה.

השבוע התכנסה הוועדה המקומית כדי לאשר את הבקשה לשימוש חורג לתקופה של עשר שנים. בין היתר התבקשה הור עדה לתת היתר להפעלת מסעדות, בתי קפה, חנויות, פאבים, גלריות, מוזיאונים, מלונות ועוד.

למרות שבעבר תוכנן לאשר פתיחה של דיסקוטקים "בכפוף לעמידה בדרישות כירוד אקוסטי תוך מניעה של כל מטריד לסי כיבת מגורים", השבוע הוגש תיקון, והוועדה דנה בהצעה לאי סוד הפעלת דיסקוטקים בשל "השפעה שלילית ביותר על אופי המתחם, לרבות בעיות אלימות, יצירת מבנה מנוכר לסביבה ושעות פעילות בעייתיות".

פרוטיגר השתגע. עוד לפני פשיטת רגל

האדריכלית ניצה סמוק, שייסדה את האגף לשימור בעירייה ועמד בה בראשו יותר מעשר שנים (על המחקר שלה ושל רועי פביאן נסמך כת כתבה זו), מגדירה את עצם קיומה של הרכבת כ"פלא ממש" ואת המפעל ההגנטי כ"גנריוו". הבדל הגובה בין ירושלים לתל אביב הוא כ-700 מטר, והאתר גדול עמד או בפני המבצעים. למימוש רעיון אירי כזה דרושים משוגעים לרבר. אחד מהם, דמות בולטת וירועה בירושלים, היה יוהאנס פרוטיגר - בנקאי, איש עסקים ויוזם שוויצרי. כבר ב-1864 עסק פרוטיגר בהכשרת דרך לעגלות שתחבר את יפו לירושלים, וב-1867, במקביל ליוזמות האחרות, הוא נרתם לרעיון הנחת מסילת הברזל. פרוטיגר שיתף פעולה עם יוסף נבון ביי, יום ספי רדי ירושלמי, ועם ג'ורג' פראנג'יה מהגרס לעבודות ציבוריות מטעם הממשל העותמני. שלושתם ניסו להשיג את הויכוח מירי הממשל הטורקי, וביוני 1888 זכו בוויכוח להנחת קו הרכבת בין יפו לירושלים למשך 71 שנה. תנאיו מדוקדקים ביותר. השלטונות חשבו על כל פרט ופרט: מיקום התחנות, תנאי האחוזה, הגנה על הרכי רגל, גידוד לאורך כל הקו (כ-15-10 השנים הראשונות היתה גדר עץ, ואחר כך הוד ליפה אותה גדר ברזל ואבן). שיערי הוצעו במפגש רכי בת עם אדוות בית, בין הרוחות הדיצ'ל ויהודה הלוי. בוויכוח מצוינים גם תעריפים ומחירים של העברת נוסעים וסחורות. נבן השקיע 5,000 לירה טורקית ערבית, פרוטיגר 800 אלף פרנק (כ-32 אלף ליש"ט). לאחר שנה מכרו את הויכוח לחברה צרפתית, שהגשימה סוף סוף את חלום הרכבת, אך הדי התוכנית לא זכו ליהנות מפירותיו של הפרויקט. נבן ופראנג'יה סיימו את חייהם כאביונים, ופרוטיגר השתגע ופגש את הרגל.

קשיים רבים עמדו בפני המבצעים. רוב הפעלים הדבאו ממצרים ומסודן והיו מיומנים ובעלי ניסיון מכריית תעלת סואץ. הם עבדו ביעילות וחיונות, אך רבים נספו בקרבת פסי הרכבת נקנו ממפרקי חברת תעלת פנמה (הראשונה), שפשטה את הרגל, חמישה קטרים ראשונים הדבאו מפילולפיה, וכך גם קרונות, שהיו בנויים עץ על שלדת מתכת, בעלי מרפסות פתוחות ומקושטות בסדרים מדוקדקים.

פני שלוש שנים מצאתי את עצמי משוטטת ברחובות העיר, מחפשת את "פעם", ו"פעם" הציץ לעברי מפה ומשם. בתים מתמוטטים מסתירים עבר מפואר, חורשה ונוחה מחביאה בתר כה בריכות ניקיון, ובארות עמוקות מספרות סיפור של פרדס שנעקר. באותו זמן קראתי את "תמול שלשום" של עגנון וידעתי שבנבולה הדרומי של שכונת נווה צדק עברה רכבת מיפו לירושלים. הקפתי בעיפרון כל אוכר שלה ברומן העגנוני, החובק את יפו וירושלים, ופסעתי איתו בין ממדי הזמן, אבל את התחנה לא מצאתי. היה לי קשה להאמין שפיספסתי את הרכבת בכל פעם שעיניתי בספר המתפרד "יפו וארצה" (1981), שקניתי בתחנת ספי רים משומשים. עכשיו אני מוצאת בו צילום קטן ומטושטש. אפשר לראות בו את התחנה, מפוארת ויפה, בנויה שתי קומות, דלתותיה קמודות, גדרות ברזל ואבן מקיפות אותה, אנשים סביב לה וגם עגלות וסוסים. מיקומה מצוין במדויק בספר: "המבנים המקודדים נמד צאים עד היום באתרם בין רחובות המדר, חלק ואשקלון".

אני מדווחת באופניים אל רחוב אילת ובסמטאות סביבו. שוב ושוב סובבת את האוור, ואין רחוב חלק, או רחוב אשקלון, ואין גם תחנת רכבת. ברדכי חודה לרחוב אילת אני חוצה את גשר שלוש. מתחת לגשר, בתעלה, אני מוצאת שרידי מסילה, פסי ברזל, שכמו חץ ב"חפשי את המטמון" מעידים שאני בכיוון. סמוך לתחנת הרלק בתחילת רחוב אילת פתחים בפני שני עצי וושינגטוניה את דרך הרכי הרגל הישנה. זהו רחוב אשקלון, עדיין דרך לא סלולה בין שלדי בתים שמובילה לשער סגור ועליו שלט: "מוסיאון בתי האוסף של צה"ל פתוח בימים א"ה...". תחנת הרכבת כלואה שם וכלבים שומרים עליה. אני סובבת את החצר הגדולה מכל כיוונה, אולי אמצא לי פתח לחזור דרכו. עומדת במגרש החניה של בית הכשרת הישן, גבי אל הים. משם אני רואה אותה.

סמוך לתחנה שער ברזל עתיק שעמדויו אבן. גדר ברזל מעוצבת יוצאת מפאתי בית התיבות ונחנכה באחת. צמחייה גדלה פרא על השטח המגודר, כלב נובת, וכמה שיחים מטפסים על תיל דוקרני ועומדים בדרכי. אני חוצה את התיל ומתקרמת בוהדות. מתכופפת מתחת לסכך עצי אקליפטוס נמוכים ומשתדלת לא ליפול לפיד כאר שנפער לפניי. והנה אני מול תחנת הרכבת. כמו בתי נתיבות במערבונים אמריקאים ניצבת לפני התחנה בחזיתה - רציף שגגו משובך פרחים בהירים. הוא מתקמר כלפי מעלה ונשען על עמודי ברזל שבסיסם רחב וכתובת "פריס" מוטבעת בהם.

התקופות החשיכות להתבלבל

פסי רכבת עוברים תחת הרציף ומובילים היישר אל מחסן גדול, כ-30 מטר אורכו. אל התחנה נכנסים דרך שלוש דלתות עץ כפולות, גדולות ומקושטות, שאור חודר דרך משולשי הזכויות המעטרים אותן. באולם המרכזי הכל ריק ומתפרד, אבל עמוד אבן מצופה עץ ניצב בו, כנראה כן לשעון שכמעט לא נפגע משינוי הדי מן. בחדר אחר גיבוב של מושבים ושברי ארונות. מאוני ברזל מוני חים על ערימה של עיתונים ישנים בערבית, תנורי נפט ועגלות לסחיבת ציוד. מדרגות ברזל לולייניות עשויות להוביל אל הקר מה השנייה. לצד התחנה עומד מחסן ענק, כ-40 מטר אורכו, בני אבן, צבעו הרדילי, וקשתות חומות מעטרות אותו לכל אורכו. בק צהו הסמוך לתחנה נמצאים אשנבי העץ למכירת הכרטיסים. כמה פסיעות מהרציף נמצא ביתם של הוגו וילנר, יצרן רעפים ומרצפות מאוידות, ומשפחתו. הבית המפואר מכונה "הווילה של וילנר". הווילה בנויה שתי קומות, רציף חדרים שמרפסת לאורכם ועמודים שתומכים את הקומה העליונה. המרפסת הזו וכל חדר וחדר מרצפים בפסיפס של מרצפות מאוידות. הן דומות למרצפות ברירה הראשונה שלי בתל אביב, אבל יפות יותר. אל הקומה השנייה עולים במדרגות חיצוניות. אלה לא המדרגות המקוריות. הן עשויות בטון, אך חלקים של מעקה העץ העשוי פיתוחים נשא רז מימי תפארתה של התחנה. על הקירות תלוים מענטשאלאך דו פרצופיים חלודים אך ברודי תווים, שמחזיקים את תריסי העץ הנפתחים כלפי חוץ. באחד החדרים אני מוצאת כמה מסיכות אב"כ ישנות ומשונות, צינור פלסטיק ארוך מוכרס בהן, במקום פילטר, לבקבוק מתכת. מול הווילה נמצא בית החרושת, ותחתיו חנות המפעל. בית החד

התחנה מפוארת ויפה, בנויה שתי קומות, דלתותיה קמודות, גדרות ברזל מקיפות אותה

רושת לייצור מרצפות ורעפים הוא מבנה דו קומתי, שמדרגות ברזל מובילות אליו. בכניסה שלט: "הכניסה לעוברי המתפרה בל' ברזל". מתברר ששימוש תקיפה כמתפרה של צה"ל, ופרט לשלט אפשר למצוא שם שולחנות ארוכים ושאריות בר לצד מבנה אבן סגור שהיה תנור במפעל המרצפות.

התקופות ממשיכות להתבלבל. אני מוצאת באחד ממחסני הענק הארוכים כמות עצמאות משנתה השישית של המדינה, פתקי הצבעה "אמת" וקלפיות מעוכות. למחסנים דלתות עץ רחבות וכבדות, והם ריקים ברובם. הבתים חוסים בצל עצי עתיר קים, אקליפטוסים ועץ שקמה אדיר ממדים וירוק, עצי זית וגפנים עמוסות ענבים שמתפסות על הווילה. אל מדרגות הברזל של בית