

# אהוד בן עזר

## תעלומת הגלוייה של תחנת הרכבת יפו-ירושלים משנת 1908

מתוך המכתב העתי "חדשות בן עזר" 678 מיום 15.9.11

כאספני גלויות ישנות של ארץ-ישראל יש לנו קשר עם בית המכירות האמריקאי לבולים ולגלויות של ארץ-ישראל, "האוז אוןף זיון". אנחנו מקבלים את הקטלוגים היפים שלהם ובזכותם רכשנו את "בול פתח תקווה" ההיסטורי משנת 1909, שכנראה המתווה הראשון שלו נעשה בידי סבנו יהודה ראב בן עזר.

עכשיו רכשנו, תמורת 75 דולר + 5 דולר דמי משלוח בדואר, את הגלוייה של תחנת הרכבת התורכית בירושלים, עם קטר הקיטור העומד על המשטה העגול ששימש לסיבוב הקטרים לדרך חזרה ליפו. הגלוייה נשלחה בדואר האוסטרי מחיפה, כנראה בחודש יולי 1908. הבול, שיש לשער שהיה ירוק ונשא את דיוקנו של הקיסר פרנץ יוזף – חסר, אבל חותמת הדואר קיימת. נודה למי שיפענח עבורנו את הכתוב מאחור. אולי מדובר באביו של אורי קיסרי, קייזרמן במקור, בתל אביב? הגלוייה נשלחה בדואר האוסטרי בתוך הארץ.

שלחנו את הגלוייה לחוקרת תל-אביב המובהקת שולה וידריך, והיא העבירה אותו לחוקרת הניה מליכסון, העושה מצגות היסטוריות נפלאות של ארץ-ישראל במאתיים השנים האחרונות. הניה קבעה בוודאות שמדובר בתחנת הרכבת בירושלים, ושולה מוסיפה:



גלוייה של תחנת הרכבת בירושלים בשנת 1908 לערך, פנים ואחור, שרכשנו ב-75 דולר.



**שולה וידריך:** "הניה גם מעורבת בחשיפת המשטח העגול לסיכוב הקטרים [ביפו], שאותר בתצלום אוויר ובימים אלו משחזרים אותו. הוא היה מתחת למבנה במוזיאון בתי האוסף [של צה"ל]. המבנים [של תחנות הרכבת ביפו ובירושלים] זהים כמעט, והכיתוב שונה. מצורפים תצלומים של [תחנות] יפו וירושלים מאותה תקופה. תודה על הגלוייה. שלחתי אותה למנהל התחנה ביפו."

חרף כל הנאמר לעיל לא ברור לנו מדוע על הגלוייה שרכשנו נדפס בבירור "תחנת יפו" וכך גם בשאר הכיתובים המופיעים בה, בדפוס ובכתב-יד. אולי הגלוייה שרכשנו היא בכל זאת התחנה ביפו ולא בירושלים?

**אותה תמונה של תחנת הרכבת ששלחה שולה וידריך, ללא כיתוב גלוייה.**



**אותה תמונה של תחנת הרכבת מאוספה של הניה מליכסון עם הכיתוב למטה:  
Jerusalem Railway Station**



**תמונה של תחנת הרכבת ביפו ב-1908, ששלחה שולה וידריך.**



\* \* \*

## אהוד בן עזר / הניה מליכסון על הבלבול בין תחנות הרכבת של יפו וירושלים בגלויית דואר אוסטרי בארץ לפני יותר ממאה שנה

מתוך המכתב העתי "חדשות בן עזר" 679 מיום 18.9.11

**ציטוט מגיליון 678:** כאספני גלויות ישנות של ארץ-ישראל יש לנו קשר עם בית המכירות האמריקאי לבולים ולגלויות של ארץ-ישראל, "האוז אוןף זיון" [באמצעות בעליו אד רוזן, שגם מבקר מדי פעם בארץ]. אנחנו מקבלים את הקטלוגים היפים שלו ובזכותם רכשנו את "בול פתח תקווה" ההיסטורי משנת 1909, שכנראה המתווה הראשון שלו נעשה בידי סבנו יהודה ראב בן עזר.

עכשיו רכשנו, תמורת 75 דולר + 5 דולר דמי משלוח בדואר, את הגלוייה של תחנת הרכבת התורכית בירושלים, עם קטר הקיטור העומד על המשטה העגול ששימש לסיבוב הקטרים לדרך חזרה ליפו. הגלוייה נשלחה בדואר האוסטרי מחיפה, כנראה בחודש יולי 1908. הבול, שיש לשער שהיה ירוק ונשא את דיוקנו של הקיסר פרנץ יוזף – חסר, אבל חותמת הדואר קיימת. נודה למי שיפענח עבורנו את הכתוב מאחור. אולי מדובר באביו של אורי קיסרי, קייזרמן במקור, בתל אביב? הגלוייה נשלחה בדואר האוסטרי בתוך הארץ.

שלחנו את הגלוייה לחוקרת תל-אביב המובהקת שולה וידריך, והיא העבירה אותו לחוקרת הניה מליכסון, העושה מצגות היסטוריות נפלאות של ארץ-ישראל במאתיים השנים האחרונות. הניה קבעה בוודאות שמדובר בתחנת הרכבת בירושלים, ושולה מוסיפה: "הניה גם מעורבת בחשיפת המשטח העגול לסיבוב הקטרים [ביפו], שאותר בתצלום אוויר ובימים אלו משחזרים אותו. הוא היה מתחת למבנה במוזיאון בתי האוסף [של צה"ל]. המבנים [של תחנות הרכבת ביפו ובירושלים] זהים כמעט, והכיתוב שונה. מצורפים תצלומים של [תחנות] יפו וירושלים מאותה תקופה. תודה על הגלוייה. שלחתי אותה למנהל התחנה ביפו."

חרף כל הנאמר לעיל לא ברור לנו מדוע על הגלוייה שרכשנו נדפס בבירור "תחנת יפו" וכך גם בשאר הכיתובים המופיעים בה, בדפוס ובכתב-יד. אולי הגלוייה שרכשנו היא בכל זאת התחנה ביפו ולא בירושלים?

להניה מליכסון היקרה,

עדיין הגלוייה של תחנת הרכבת, שרכשתי, היא תעלומה בעיניי. הרי כתוב עליה במפורש "תחנת יפו" ואילו על בניין התחנה כתוב "ג'רוזלם". האם זו טעות של מפיקי הגלוייה?

**אהוד**

**הניה:** זה בסדר לגבי הטעות. לגבי הגלוייה זו טעות גמורה. טעות מסוג זה נעשתה במקרים רבים, כאשר מו"לים בחו"ל קיבלו חומרים מהארץ ולא ידעו על מה בדיוק הם מסתכלים. ייתכן שהטעות מקורה בנוהג לכנות את תחנת המוצא בשם היעד. כך בירושלים "שער יפו" מעיד על הדרך היוצאת ליפו ואילו שער הכניסה ליפו העתיקה נקרא בעבר "שער ירושלים" מאותה סיבה ממש.

האמת שלרוב האנשים זה נראה די מובן כי התחנה עצמה (המיבנה), זהה בשתי הערים, בתחנה ביפו כתוב על השלט בפירוש JAFFA.

הירידה לרזולוציה של היכן נמצא בדיוק מתקן הסובבן שמורה לחוקרים, אם תשאל את מרבית מדריכי הטילים בארץ, גם הם לא יודעים (שיישאר בינינו: א. ב-א, אדריכל השימור של מתחם התחנה, שמע ממני לראשונה על קיום סובבן כזה בתל אביב [יפו] ועל חשיפתו. לא היה לו מושג! אין זכר לנושא הסובבן בתיק התיעוד של התחנה).

הסובבן בירושלים נעלם מזמן וזה שבתל-אביב נחשף רק בשנה שעברה, אני פשוט עוקבת אחרי זה ומצלמת את כל תהליך החשיפה מתחילתו ולכן כל כך מודעת לעניין.

מצ"ב עוד תמונה שצילמתי לאחרונה במוזיאון בתי האוסף. כרגע הסובבן נמצא בטיפולו של אפולו (מומחה לטיפול מתכות) כדי למנוע מהמתכת להיהרס במהירות מהחלודה לאחר שנחשפה לחמצן (עקב היותה מכוסה כל השנים, המתכת נשתמרה מצוין). כל העסק יעבור שימור ושיחזור ויהווה אטרקציה במוזיאון).

**הניה מליכסון : סובבן הקטר שנתגלה בתחנת יפו.**



**תחנת יפו.**



\* \* \*

## יואל נץ: פיענוח הגלוייה

שלום אהוד,  
כתב היד שבגלוייה [של תחנת הרכבת] מן הצרופה הוא בלתי קריא ביותר. הנה מה שעלה בידי לפענח ולתרגם מרוסית:  
נרי [?] היקר. מ. שלחה אליך זה עתה עם לנה דססה [?] ( גרגרי יער [?]), שוקולד [?] ומכתב. אצלנו הכל בסדר [?] תאכל לבריאות. אוהבים [?] אותך ליזה [ואולי מישה].  
התרגום "בערבון מוגבל", אבל לכל הפחות רוח הדברים היא אמינה.  
שנה טובה!  
יואל נץ

\* \* \*

## ישראל שק: לתולדות הכיתוב על הגלוייה החיפאית של תחנת הרכבת בירושלים משנת 1908 לערך

מתוך המכתב העיתי "חדשות בן עזר" 680 מיום 22.9.11

שלום לאהוד בן עזר ולהנייה מליכסון,  
הגלוייה שמצאה הניה [לא היא מצאה אלא הגלוייה הזו נקנתה בידי אהוד בן עזר תמורת 75 דולר מסוחר הבולים והגלויות הקליפורני אד רוזן. — אב"ע] ממוענת ככל הנראה לנתן קייזרמן שהיה מנהל בנק א.פ.ק. (הגלגול הראשון של בל"ל) בחיפה. בגלל קוטן הקהילה, אין כמובן צורך בכתובת מדויקת, וכתוב רק שם הנמען.  
נתן קייזרמן הוא אכן אבי אורי קיסרי (שמואל קייזרמן), וכן אביהם של יוסף, הרצלה (!), כרמלה (!), תמרה ושלומית.  
קייזרמן נולד באוקראינה בשנת 1863, עלה בעשור האחרון של המאה ה-19 ונפטר בפרדס חנה בשנת 1945.  
הגלוייה כתובה רוסיית, ולפי תרגום של חבר היא מציינת שנשלח אליו [לקייזרמן] טנא עם ענבים בידי לאה אסא (?), ומסיימת בדרישת שלום, כנראה למירה (רעייתו של נתן).



פעם נוספת הגלוייה של תחנת הרכבת בירושלים בשנת 1908 לערך, פנים ואחור, שמתברר כי נשלחה בחיפה לנתן קייזרמן, אביו של אורי קיסרי.



**בנק אפ"ק בחיפה**



אני מצרף צילום מתוך ויקיפדיה של הבנין היפה (לדברי נעה בתי – שילוב ארצישראלי של סגנונות מזרח ומערב) של בנק א.פ.ק, בתכנון פרופ' אלכסנדר ברוואלד (מייסד הפקולטה לארכיטקטורה בטכניון). על קירותיו מדליות בולטות של מטבעות עבריים עתיקים. הבניין נמצא בעיר התחתית בקרן הרחובות קייזרמן-נתנון.

לדברי נעה בתי, סגנון הבנייה של בנק א.פ.ק בעיר התחתית של חיפה הוא אקלקטי (לקטני) כמו בבנייניו האחרים של ברוואלד בחיפה, הטכניון וביה"ס הריאלי, שניהם בהדר הכרמל.

אנקדוטה ששמעתי מפי שפרה בת כרמלה בת נתן מספרת שקייזומן ביקש את ביאליק ללמד את רעייתו מרים עברית, אבל בזאת דוקא נכשל משוררנו. בברכת שנה טובה על כל עם ישראל,  
**ישראל שק (דמתקרא איסי)**  
[schek@post.tau.ac.il](mailto:schek@post.tau.ac.il)

\* \* \*

## מזיכרונותיו של נחום גוטמן על אורי קיסרי

בגבעות-החול, היכן שכיום משתרע רחוב אלנבי, היו מתיישבים בלילות התלמידים [של גימנסיה "הרצליה"] בקבוצות-קבוצות, במעגלים, מדברים, מספרים ומתווכחים. שרים שירים. שם לראשונה, בין ויכוחים על שאלות ציונות, קמו בינינו אנשי תיאוריה שאמרו כי כל שפה יש לה מילים וביטויים הקרויים – גסים, אי-לכך תבעו לחדש גם בתחום זה מילים עבריות; למשל המילה "נאד" במובן של נפיחה, בעקבות הביטוי "נאד נפוח". או המילה – "זָרְג", ודומני שאפילו "זין" היה חידוש שלנו. וכן – מְשׁוּיץ.

זוכר אני פני נערים רציניים שעמדו והוכיחו כי יש לעשות את שפתנו בית-קיבול לכל דבר. מבין התלמידים, חברי-למחלקה שהבריכו בהומור ובתאוות חיים, ועסקו ב"חידושי לשון" מן הסוג שהבאתי, היו אורי קיסרי, דוד הכהן, אריה רובינשטיין, וברונר מזכרון-יעקב, וכל זה על רקע של מרחב גבעות-החול. רק לאחר שנים רבות יצא מילון עברי שמכיל מילים אלה, וזכה בהצלחה רבה.

באחד הלילות הלכנו, אורי קיסרי, דוד הכהן ואני, להסתובב בגבעות-החול. עמדנו ליד מגדל-המים, שניחצב בשדרות רוטשילד, ומנורת-הלוכס שמעליו האירה את שממת גבעות-החול. הסתכלנו בה כאילו היתה לנו מגדת עתידות, ודיברנו על מה שכל אחד מאיתנו רוצה להיות כשיגדל.

ראשון התפרץ דוד הכהן, ודומני שביקש להיות אישיות ציבורית.

אורי קיסרי לחש: "עיתונאי".

וכשפנו אליי ושאלוני מה אהיה, מצמצתי עיניי ואמרתי:

"אולי צייר".

כל אחד מאיתנו ניחש נכונה את עתידו. רק דבר אחד לא ניחשנו, כי עתיד מגדל המים הראשון בתל-אביב להיהרס. מגדל שהכיל בתוכו זכר כה הרבה ממעשי-בראשית של חיינו הציבוריים.

כך היתה מנורת-הלוכס על מגדל-המים עדה ראשונה לשלוש משאלות של שלושה תלמידים, אשר התממשו ברבות הימים.

**מתוך: נחום גוטמן ואהוד בן עזר: "בין חולות וכחול שמיים", הוצאת "יבנה", 1980 ואילך, צמ' 80-81.**

\* \* \*

לישראל (איסי) שק: מעולם לא טענתי שאני מצאתי את הגלוייה. את הגלוייה רכש כמובן אהוד בן עזר ובטוב ליבו שיתף במימצא, עוד בטרם פורסם ב"חדשות בן עזר". אני מצדי שיתפתי את אהוד בתצלום זהה שנמצא ברשותי שמוכר בתור הסובבן הירושלמי. כך התחיל השיח בינינו לגבי הכיתוב על הגלוייה ואיזו תחנה בעצם מצולמת בה. גם את התצלום עצמו לא אני מצאתי. את התצלום שלח אלי חן מלינג ממוזיאון הרכבת בחיפה לפני למעלה משנה, כשהתחלנו להיחשף לגילוי סובבן הקטרים של תחנת יפו.

ככה זה אצלנו, כולם משתפים את כולם בשמחה. תודה ישראל על הסיפור שמאחורי הגלוייה.

שנה טובה לך ולנעה.

**הניה מליכסון**



\* \* \*

## ישראל שק הכתובת כנראה מכוונת

שלום לכולם,  
ברור שלפי השלט על הבניין בכיתוב לטיני וערבי (אל-קודס) התחנה (בעברית רשום בכתב יד "טחנה") היא בירושלים. אבל אחרי מחצית המאה ה-19, דווקא יפו היתה המרכז הכלכלי (תפוזי יפו – Jaffa Citrus) ועם התגבשות הציונות – המרכז התרבותי וכן מרכז אדמיניסטרטיבי עיקרי.

המוציא לאור של התמונה, כפי שרשום בתחתית יש לו סוכנויות בשתי הערים:

Wilhelm Gross, Jaffa & Jerusalem

בדרך כלל הדפסות איכותיות בוצעו באירופה (גרמניה, אוסטריה), אבל גם כך יש לשער שאין כאן טעות. למרות מרכזיותה של ירושלים, הכתובת כנראה מכוונת, משהו המתייחס ליפו שדרך הנמל שלה נכנסים לארץ הקודש.

אני מפנה את תשומת לבכם לגלוייה אחרת באותה הוצאה, שהודפסה בברלין, ומופיעה באתר האינטרנט של VINTAGEPOSTCARDS.COM וכותרתה:

Greetings from Judea. Views of the Mount of Olives, Siloa Lake, Arab children, and Meadows of Sion.

Published by Wilhelm Gross, Jaffa & Jerusalem

printed by Kutzner & Berger, Berlin. Used 1899 Giessen, Germany.

Grade III

[http://www.vintagepostcards.com/mm5/merchant.mvc?Screen=PROD  
&Store\\_Code=VPC&Product\\_Code=ETHNJUH-  
F3138&Category\\_Code=ETHNJUH](http://www.vintagepostcards.com/mm5/merchant.mvc?Screen=PROD&Store_Code=VPC&Product_Code=ETHNJUH-F3138&Category_Code=ETHNJUH)

שנה טובה לכם ולכל עם ישראל ושוחרי טובתו,

**ישראל שק**

\* \* \*

**הניה מליכסון:** בכל מקרה, לשאלה, איזו תחנה מופיעה בתמונה נדמה לי שכולם מסכימים שהתצלום בגלוייה הוא מתחנת ירושלים ולו מהסיבה שהסובבן בירושלים היה מול הטרמינל, כפי שרואים בתמונה, ואילו ביפו הוא מאחורי מחסן הסחורות וכיום כבר אפשר לראותו. צירפתי תצלום נוסף שצילמתי באפריל האחרון.

1. מבנה סובבן הקטרים בתחנת הרכבת העות'מנית ביפו נמצא מתחת לרחבת הכניסה של מוזיאון בתי האוסף ולא מתחת למבנה.

2. בתשובה לתהייתך מדוע כתוב על הגלוייה "תחנת יפו" למרות שזאת בוודאות תחנת ירושלים אולי כדאי לכלול את הטיעון שהעליתי באשר לנוהג שהיה בעבר לכנות את נקודת המוצא בשם היעד. כך לדוגמא, "שער יפו: בירושלים, כי משם יצאה הדרך ליפו, "שער ירושלים" ביפו, כי משם יצאה הדרך לירושלים.

3. ואם תהית "אולי הגלוייה שרכשנו היא בכל זאת התחנה ביפו ולא בירושלים?", דומני שאין ספק שזוהי תחנת ירושלים. השלט על הבניין ברור לגמרי, כמו השלט על תחנת יפו ששלחה שולה.

ואולי בסופו של יום זו רק טעות של המגיה האוסטרי בבית הדפוס?

שבוע טוב,

**הניה**

**הגיה מליכסון: סובבן הקטר שנתגלה בתחנת יפו. תצלום נוסף מאפריל 2011.**



**\* \* \***

## **דייויד סלע** **השבוע לפני 119 שנים –** **צפירת רכבת ראשונה בירושלים...**

### **עורך נוסטלגיה אונליין – שימור המורשת הישראלית**

המבט המופתע בעיני המתבונן ברכבת הירושלמית הקלה של ימים אלה הוא כעין ואפס לעומת תגובתם הנדהמת וההמומה של תושבי העיר ירושלים ממש בעצם הימים האלה – לפני 119 שנים, כשצפירה חדה פילחה את חוצות ירושלים ב-26 לספטמבר 1892 בעת הגעת הרכבת הראשונה לעיר בקו יפו-ירושלים.

### **ההתחלה: רעיון גאוני וכישלון בצידו...**

במהלך המאה ה-19 התפשט פלא הרכבת ברחבי אירופה. המחשבה להביא את רעיון הרכבת לארץ ישראל עלתה לראשונה במוחו של משה מונטיפיורי בעת סיורו השני בארץ ישראל ב-1839, אך פעולה ממשית ראשונה בנושא נעשתה על ידו רק 17 שנים לאחר מכן, בשנת 1856. באותה שנה הסתיימה מלחמת קרים כאשר במהלכה הקימו הבריטים בחצי האי קרים מסילת ברזל, לצורך תחזוקת קו האספקה לכוחות הבריטיים שהשתתפו במלחמה. מונטיפיורי, שהיה בעל תביעת עין טובה לעסקים ועסקאות עלה על רעיון גאוני: הוא מציע לראש ממשלת בריטניה בזמן ההוא, הנרי פלמרסטון Palmerston להפוך את הנכס שבו השקיעה האימפריה הבריטית ממון רב וכעת עומד כאבן שאין לה הופכין – למשהו שיכול להכניס כמה פאונדים לקופת הממלכה בכך שמסילת הברזל בחצי האי קרים תיעקר ממקומה ותועבר בשלמותה

לתחום השלטון העות'מאני בפלשתינה. "תשיג את האישור מהעות'מאנים לביצוע הפרויקט – ואני איתך, " – אמר לו פלמרסטון.

האישור התקבל והסכם נחתם, ומיד אחריו יצא מונטיפיורי ב-1857 למסעו החמישי לארץ ישראל, כאשר הפעם הוא הביא איתו מהנדס אנגלי מומחה לסלילת פסי רכבת. המשימה שהציב מונטיפיורי בפניו של מהנדס הרכבות היתה לאתר תוואי מתאים לרכבת בין יפו לירושלים, שבו יידרשו כמה שפחות חציבות בהרים; דרך שתעבור באזורים של מקורות מים זמינים כדי להזין את קטרי הקיטור, שהיו אמורים לנסוע על המסילה. המהנדס הקים משלחת סקר, בדק את תנאי השטח באזורים השונים שבין השפלה וירושלים, ולבסוף הציע את תוואי נחל רפאים, שבו אכן נסלל קו הרכבת, שנים רבות לאחר מכן.

אך בינתיים הפעילות סביב המשלחת יצרה מהומה לא קטנה: גיוס עובדים לצרכי המשלחת ביפו ובירושלים, הסכמים עם ספקים לאספקת מזון וצרכים אחרים של העובדים במשלחת הסקר, סוסים ועגלות שנשכרו ויצאו מפה ומשם, ודיבורים נרגשים של רבים בשערי העיר יפו וירושלים, כל אלה לא נעלמו מעניהם ומאוזניהם של הקונסולים של צרפת ואוסטרו-הונגריה בארץ ישראל. הם התחילו לרחרח סביב תוכניתו של מונטיפיורי, מצאו בה עניין רב ושלחו טלגרמות דחופות בעניין למרכזי השלטון שלהם באירופה, שנענו בהנחייה חד משמעית לבדוק בדחיפות כיצד יוכלו גם צרפת וגם אוסטרו-הונגריה להשתלב במיזם.

כל הרעש-בחש הזה הגיע במהירות לאוזני העות'מאניים, והם התחילו לחשוש פתאום שהרכבת הצפויה לא תפעל רק לטובת צרכי האוכלוסייה בפלשתינה, אלא בעיקר תעודד צליינים נוצריים רבים להגיע לארץ ישראל – וזה הדבר האחרון שהשלטונות העות'מאניים היו מעוניינים בו בשנים ההן. צריך להזכיר – מדובר בזמן קצר ממש לאחר סיום מלחמת קרים, שאחת הסיבות לפריצתה היו מאבקי סמכות ושליטה בין המעצמות על המקומות הקדושים בארץ-ישראל. אי לכך הטורקים ממהרים ומבטלים את ההסכם עם מונטיפיורי להקמת קו הרכבת, והוא מצידו נאלץ לחסל את משלחת הסקר ולגדוע את המיזם באיבו.

### **מקונראד שיק ועד סר לורנס אוליפנט**

לצידו של מונטיפיורי, מאמצע המאה ה-19 ואילך, פעלו עוד גורמים ואינטרסים שביקשו להקים בעצמם את קו הרכבת מהשפלה לירושלים. בהם היה קונראד שיק, אותו אדריכל ארכיאולוג וקרטוגרף פרוטסטנטי גרמני שחי ופעל בירושלים מהמחצית השנייה של המאה ה-19, נוסף אליו המהנדס הצרפתי פרדיננד דה לספס שסיים בהצלחה בשנת 1869 את כריית תעלת סואץ וכעת חיפש לעצמו פרויקטים גדולים אחרים – וכשלא עלה ידו לקדם את עניין קו הרכבת יפו-ירושלים עבר לפנמה ויזם שם את חפירת תעלת פנמה, וגורם שלישי שהיה בעניין הרכבת היה סר לורנס אוליפנט, אדם מרתק שפעל כאן מאמצע המאה ה-19. אמנם אוליפנט לא פעל במישרין בנושא קו רכבת לירושלים אך תוכניתו להקמת התיישבות יהודית בארץ-ישראל, שנקראה ארץ הגלעד, הועלתה על ידו בכתב בספר בעל אותו שם, וכללה בין השאר גם פירוט רב לתוכניות פיתוח אמצעי תחבורה כולל רכבת. ספר זה התגלגל שנים ספורות לאחר כתיבתו לידי של היזם הירושלמי יוסף נבון.

### **יוסף נבון יוזם את הסטארט-אפ הראשון בארץ ישראל**

נבון זה, שהיה בין השאר סבא של הנשיא החמישי של מדינת ישראל מר יצחק נבון, היה הציר המרכזי בפיתוח מפעל הרכבת יפו-ירושלים, ולמרות שסופו של נבון עצמו היה עצוב והוא לא זכה לראות פירות מיוזמתו הנחשונת ומעמלו – אין ספק שללא החזון היזמי של יוסף נבון מפעל קו הרכבת יפו-ירושלים לא היה מוקם.

נבון היה סלבריטי ירושלמי של המאה ה-19. הוא נולד בשנת 1858 כבן למשפחה ספרדית ירושלמית ידועה ומכובדת: אביו היה בא כוחה של הקהילה היהודית במועצת מחוז ירושלים ואימו היתה האחות של המכובד חיים אמזלג, סגן הקונסול הבריטי שישב ביפו. יוסף נבון נשלח בצעירותו על ידי הוריו ללמוד בתיכון במרסי וכשחזר חברה משפחתו המכובדת עם משפחה ירושלמית ידועה אחרת – משפחת פרומקין, שהיתה בין השאר הבעלים של העיתון "חבצלת", ויוסף נבון בא כברית הנישואין עם בוליסה פרומקין.

נבון הצעיר עסק בתחילת דרכו העסקית בנדל"ן. הוא היה קשור עם מה שהיה קרוב לוודאי קבוצת הרכישה הראשונה בארץ ישראל – אותו ועד יסוד המעלה שרכש את הקרקע להקמת ראשון לציון, ב-1882, ואז נופל לידי הספר "ארץ הגלעד" של אוליפנט ומצית את דמיונו. הוא רותם את עצמו למה שהיה אולי הסטארט אפ הראשון בפלשתינה: נבון מקים צוות ניהול ופיתוח בראשות כלכלן שמטפל באספקטים הפיננסיים-כלכליים ומהנדס שאחראי על תוכניות הפיתוח. הצוות כותב תוכנית עסקית מקיפה מסודרת ומנומקת, אולי הראשונה בארץ-ישראל מזה 2,000 שנה. "הביזנס פלאן" של נבון מראה שההשקעה הכספית בהקמת קו הרכבת יפו-ירושלים תיצור החזר למשקיעים ברמה של 36% בשנה לפחות. הוא מדפיס את התוכנית העסקית שלו, אולי בבית הדפוס של חתנו פרומקין, ומשווק אותה למשקיעים פוטנציאליים בארץ ובחו"ל, זאת עוד לפני שיש לו האישורים להקמת המיזם.

מיד לאחר תחילת שלב השיווק ניגש נבון לטפל בהיבטים הבירוקרטיים: הוא עוזב את משפחתו בירושלים ויושב ארבע שנים על הוורידים של הפקידות בקונסטנטינופול. הוא עורך מצגות רבות מול פקידי השלטון בנוגע לפרויקט, וכשצריך דואג גם לארוחות שחיתות, מסיבות חשק, שוחד פה ומעטפה עם שלמונים שם – קראו לזה "בקשיש", עד שלבסוף, בשנת 1888 כשהוא בן 30 בלבד הוא מקבל זיכיון להקמה והפעלה למשך 71 שנים של קו רכבת מיפו לירושלים.

### **הכסף נגמר, מתחילים להנפיק: המשקיעים – כמרים אירופאים**

לאחר שנים של עמל, כשיוסף נבון מתחיל לראות את קצה הגשמת חזונו, קורה לו מה שקורה ליזמים רבים מאז ועד עולם: שריפת המזומנים המואצת רוקנה לחלוטין את קופת החברה. בלית ברירה ובשברון לב גדול מוכר יוסף נבון את הזיכיון, שזה עתה קיבל, לחברה צרפתית, שמשאירה אותו מסיבות מובנות כדירקטור פעיל בחברה שהוקמה, אך ללא שליטה, ניהול או בעלות כל שהיא.

הצרפתים מקימים חברה חדשה בשם חברת הרכבת העות'מאנית מיפו לירושלים וסעיפים, ולתוכה הם יוצקים את כל פרי עמלו, תכנונוי רעיונותיו ותיחכמו העסקי של נבון, כפי שבאו לידי ביטוי במעשיו ובתוכנית העסקית שלו. הם ממנים באירופה מפיצים לעניין מכירת חלק ממניות החברה לצורך גיוס כספים, ואלה פונים מטעמם למשקיעים פוטנציאליים. רוב המשקיעים בהתחלה היו כמרים אירופאיים, שישבו על מזומנים וחיפשו לעצמם מן הסתם איזה אג"ח טוב או מנייה מבטיחה לשים עליהם את כספם. ההשקעה בחברת הרכבת העות'מאנית מיפו לירושלים נראתה אולי כהשקעה ספקולטיבית, אך כגודל הסיכון גודל הסיכוי וההבטחה לתשואה גבוהה, שקרצה לרבים.

בנוסף יש לראות, כמו בכל מקרה של התייחסות וניתוח של אירועים היסטוריים, את ה"צייטיגייסט" – אותו "רוח דברים" שהיה קיים בזמנים ההם לגבי פוטנציאל המזרח התיכון, עם ההתעוררות הכלכלית בפלשתינה של אמצע המאה ה-19 לאחר 330 שנות ניוון עות'מאניים, ותוכניות הפיתוח בעיקר בתחום הרכבות: בזמנים ההם החלו להתייחס לרכבת כבעלת פוטנציאל לשינוי המציאות במזרח התיכון. הועלו מחשבות ראשונות על רכבת חוצה גבולות מדמשק לחיג'אז (לימים ערב הסעודית) עם סעיפים מתוכננים לבית שאן עמק יזרעאל ועד חיפה – כל אלה אכן קרו שנים ספורות לאחר מכן.

החלו לחשוב על הקמת נמל ימי בחיפה, כ-45 שנים לפני שהוקם הנמל בפועל, ובסופו של דבר על ידי הבריטים. אנשי עסקים איטלקיים החלו מסתובבים בחורן, מנסים לאתר דרכי תחבורה יעילות להעברת תפוקת החיטה משם לאיטליה לצורך תעשיית הפסטה. פלשתינה והמזרח התיכון כולו רחשו בזמנים ההם אין ספור ניצוצות רעיונות חלומות ופנטזיות, שחלקן בסופו של דבר הוגשמו לבסוף וחלקן נשאר על הנייר, אבל ה"צייטיגייסט" כאמור היווה את הזרז לבעלי הממון, להיכנס להשקעה בחברת הרכבת העות'מאנית מיפו לירושלים וסעיפים. הגיוס הוכתר בהצלחה ועם 5 מליון פרנק במזומן תמורת מניות השקעה ועוד 10 מליון פרנק בקופה שגויסו באגרות חוב – החברה יוצאת לפעילות ההקמה של קו הרכבת הראשונה במזרח התיכון, להוציא את טורקיה ומצרים.

## יוצאים לדרך

עבודות הנחת המסילה החלו ב-30 במרץ 1890 בטקס חגיגי שנערך ליד מקווה ישראל. קשיים בהשלמת המסילה בהרי ירושלים דרשו השקעות נוספות (נכון גייס יזמים נוספים מבבלגיה, משווייץ ומגרמניה, שישקיעו בחברה). כוח האדם במפעל הנחת המסילה הגיע ממצרים. חומרי הגלם למסילה, כמו גם הקטרים והקרונות, נקנו מחברה אמריקאית שפורקה. למרות העיכובים הרבים, העבודות התנהלו ברציפות במשך כשנתיים וחצי עד לסיומן. עוד לפני שיצאה הרכבת לנסיעתה הראשונה התפתח בישוב ויכוח נוקב לגבי השם העברי שיש לתת לכלי התחבורה החדש הזה: השמות שהגיעו למקצה הגמר היו סוס פלדה או עגלת, על משקל "שיירת עגלות" – אלה הוצעו על ידי פינס, אך השם שנבחר היה כידוע רכבת, על משקל "שיירה של מרכבות", שהוצע על ידי מי אם לא מחייה השפה העברית – אליעזר בן יהודה.

אותו בן יהודה היה גם אחד האורחים בנסיעת ההשקה של הרכבת מתחנת יפו לירושלים שהתקיימה ב-26.9.1982, הנה ציטוט מעיתון "האור" שיצא לאחר נסיעת הבכורה של הרכבת הראשונה לירושלים:

"...בשבע פחות רבע, עוד רשמו עקבות כפות רגליי רישומן בתוך שכבת החול בחוצות נווה שלום' ביפו, ועוד בטרם נשקה השעה העשירית – ומעל לראשי כיפת סלוני בירושלים. הרבה הרבה חזה רוחי במשך ג' השעות הללו, הרגשות יסערו, שמחה ודקירות, ענג ועיצבון, תקווה ודאגה לעתיד. התחנה ביפו, מצפון לעיר בנגב "נווה שלום" מקושטה בדגלי עותמן, ובשעה 7 ושלוש דקים השמיע הצפירה קולה, ורכב הפלדה יצא במסילתו, נוסע הוא ענוגות על מטיילי הברזל.

יאזור, בית דגן, הרים יעופו לעינינו, מזכרת בתיה, בשעה שמונה ו-7 דקים ננוח בתחנה סג'ד. הנה שטים אנו בצלעות הגבעות ופרצי ההרים, בשעה 9.34 דקים באנו לבתיר ובעשר שעה ושלושה דקים באנו למלחה, מרחק דקים ספורים ירושלימה..."

## אחרית דבר

מאז עברו 119 שנים. קו הרכבת יפו-ירושלים פעל, דעך, עד שהפסיק. היזם יוסף נבון זכה אמנם בכבוד רב, קיבל תואר "ביי" מטעם ממשלת טורקיה ואות כבוד מממשלת בריטניה, אולם כסף רב לא ראה נבון ביי ממפעל הרכבת; למעשה הוא איבד בו הון רב, וכך גם במיספר מפעלי פיתוח נוספים שניסה לייזום. לבסוף עזב את הארץ עזוב וממורמר, והתגורר שנים ארוכות בפרו ושמ גם נפטר ב-1934, בודד וחסר כול. אולם אין ספק שחזונו הנחשוני של יוסף נבון שימש כהשראה אצל כל מי שחשב חלם והזה על פיתוח קווי רכבות בארץ ובמדינת ישראל, תוצאות ההשראה הזאת אפשר לראות החל מימים אלה ברכבת הקלה הנעה ברחובות ירושלים, כמעט 120 שנים מהיום שבו החלה לנוע הרכבת הראשונה בקו יפו-ירושלים.

[שודר בתוכניתו של משה טימור "שישי אישי", 22.9.2011](#)

\* \* \*

## ניצה וולפנזון

**תוספת לכתבתו של דייוויד סלע בגליון חב"ע 683**  
**3.10.2011 – "השבוע לפני 119 שנים – צפירת רכבת**  
**ראשונה בירושלים..."**

בכל פעם שמוזכרת הרכבת הראשונה שנסעה מיפו לירושלים אני נזכרת בקטע נפלא בספרו של ס. יזהר "מקדמות".

בכתבה הנ"ל הביא דייוויד סלע תיאור של נוסע ברכבת מיפו (פורסם בעתון "האור" של אותם ימים) ובין השאר נכתב:  
"הרבה הרבה חזה רוחי במשך ג' השעות הללו. הרגשות יסערו, שמחה ודקירות, עונג ועיצבון, תקווה ודאגה לעתיד.... ורכב הפלדה יצא במסילתו נוסע הוא ענוגות על מטילי הברזל..."  
דברים אלה נכתבו בשנת 1892.

מאה שנים בדיוק לאחר מכן (1992) יצא לאור ספרו של ס. יזהר "מקדמות". בעמוד 66 הוא מתאר בהתרגשות את הרכבת הנוסעת בתקופתו בקו יפו-ירושלים: "ורק עוד זה. איך פעם מתחת לגשר שלוש ואתה עומד מעליו צופה למטה ופתאום והיא באה במרוצה והקטר כבר ממש מתחתיך והקיטור בא לתוכך וניפח אותך ואל מתחת למכנסיך בא וניפח אותך וניפח ומילא אותך ושטף ומילא בכ חם כזה ונסער כזה ממלוא לחץ הקיטור המתפרץ. ואתה נעשית מתמלא פתאום ומתנפח וחס רטוב ומתנפח. ומתחתיך היה מתרעד הגשר עם קצב שעטת הרכבת הרצה לה ועוברת לה נחפזת בדרכה ליפו ממלאה פִּיֶרְצִי קיטור ועשן את כל הבתים הקטנים והשקטים מזה ומזה למסילה והם נסערים פתאום ומתנפחים פתאום בלבן הסואן והסוער והמתנפח הזה, ואתה מעל הגשר מתרונן כמו רב החובל על הגשר שלו, והכל כעת שלך וגם הריצה המופלאה וגם הקסם הזה של היות כל הדבר הזה מתממש ואפשרי, אפילו אם איש בעולם לא ירצה לשמוע על כך אף מלה."

תודה לך, אהוד, על שאתה מאפשר לי לחלוק עם הקוראים את השוואת התיאורים.  
גמר חתימה טובה,  
בהוקרה,  
**ניצה וולפנון**

\* \* \*

## הניה מליכסון: נבון לא סבא של נבון

אהוד שלום רב,  
ברצוני לתקן טעות קטנה הנוגעת לייחוסו המשפחתי של יוסף נבון, יזם ואיש עסקים ירושלמי, מיוזמי הקמת קו הרכבת יפו-ירושלים, ברשימתו של דייוויד סלע "השבוע לפני 119 שנים – צפירת רכבת ראשונה בירושלים..." [גיליון 683].

יוסף נבון, על אף השם הזהה, לא היה סבו של מר יצחק נבון, נשיאה החמישי של מדינת ישראל. בתקופה שבה ערכת את המצגת הראשונה שלי על מתחם התחנה נדרשתי לסוגיה זו. מצד אחד מצאתי במקומות שונים את המידע שזהו סבו של הנשיא ומאידך שמעתי שזו טעות. החלטתי לפנות אל המקור כדי לקבל את המידע המהימן ביותר. הדבר היה פשוט משחשבתי. התקשרתי ללשכתו של יצחק נבון ושמעתי מפיו שאין קשר משפחתי משום סוג שהוא בינו ובין יוסף נבון.

בברכת מועדים לשמחה.  
**הניה מליכסון**

\* \* \*

**אהוד:** הגלוייה של תחנת הרכבת שרכשנו ב-75 דולר שווה כיום לדעתנו לפחות כמה מאות דולרים – אם תועמד למכירה פומבית. אמנם בול-הדואר הוסר ממנה, אבל בה עצמה יש שגיאה קשה שאינה מופיעה בתמונות זהות אחרות שלה עם אותם תחנה, קטר וסובבן.

כתוב על הגלוייה "Station Jaffa" ואילו על בניין התחנה המצולם בה כתוב במפורש: "Jerusalem". אינני יודע כמה עוד גלויות כאלה יש בעולם, אבל די ברור ששגיאה כזו, לקרוא לתחנת הרכבת בירושלים תחנת יפו – אמורה להעלות את ערך הגלוייה כפי שהיא מעלה גם ערך של בולים נדירים.

**תודה לכל העוזרים בפיענוח. לולא היה קיים המכתב העיתי, לא היינו מגיעים זה אל זה וגם נעזרים כך זה בזה.**