

# ה'תעפכה' שנעלמה

תחנת סג'ד כצוהר לתולדות  
מסילת הברזל מיפו לירושלים  
לפני מלחמת העולם הראשונה

יעקב ורמן (ז"ל),

רון שפיר

ודרור ורמן

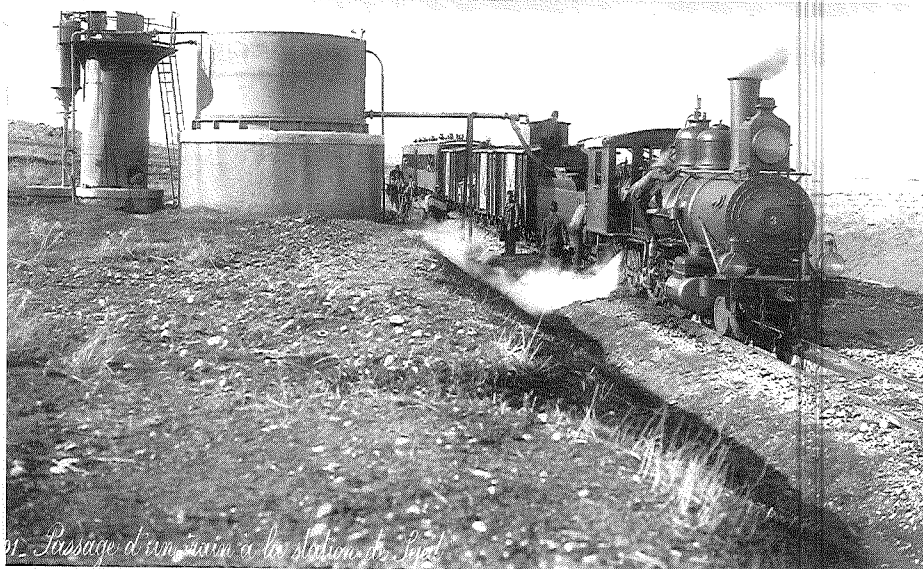


'במאה זו, מאה של קיטור וחשמל, הכול משתנה [...] אפילו מקומות: במישור הקדמוני של השרון כבר נשמע צופרו של הקטר [...] הדרך האלמותית לדמשק, אשר ראתה את פאולוס השליח ממיר את דתו, הפכה ללא יותר מאשר מסילת ברזל המונית!<sup>1</sup> – מילים אלה כתב הצלם הביירוני אדריאן בונפיס (Bonfils) בשנת 1898 כהסבר לפעילותו הצילומית. 'לפני שזה יקרה', הוסיף, 'לפני שהקדמה תשלים את עבודתה ההרסנית, לפני שההווה שלפנינו – זה שהוא עדיין העבר – יימוג לנצח, אנחנו ניסינו, אם אפשר לומר כך, לקבע ולהקפיא [את המציאות הארץ-ישראלית] בסדרה של תצלומים'. במילה 'אנחנו' כיוון בונפיס אל עצמו ואל אביו המנוח, פליקס, אשר עוד בשנת 1867 הקים עם אשתו לידיה קבניס בונפיס את סטודיו הצילום שאכן תרם לתייעוד של ארץ-ישראל, סוריה ולבנון יותר מכל מתחריו עד ראשית המאה העשרים.

אולם פעילותו הצילומית של אדריאן בונפיס – כפעילותו של אביו לפניו – רחוקה הייתה מלהסתכם בקלישאות רומנטיות-אוריינטליסטיות שכאלו. ההפך הוא הנכון. פחות או יותר באותו

מאמר זה נשלח למערכת 'קתדרה' זמן קצר לפני מותו של פרופ' יעקב ורמן ב-12 ביוני 2005. יעקב ורמן עסק בשנים האחרונות בין השאר בהכנת חיבור נרחב, יחד עם רוני שפיר ודרור ורמן, על תרומתה של מסילת הברזל מיפו לירושלים לפיתוח הארץ לפני מלחמת העולם הראשונה, ומאמר זה היה חלק ממנו. אנו מקווים להביא את כולו לידי גמר בעתיד הקרוב – ר"ש ור'.

1 C.E.S. Gavin, אצל A. Bonfils, 'Introduction', *Nouveau testament*, Beirut [c.1898] (unpublished manuscript)  
*The Image of the East: Nineteenth-Century Near Eastern Photographs by Bonfils from the Collections of the Harvard Semitic Museum*, I, Chicago 1982, p. 1. התרגומים שלנו, אלא אם כן צוין אחרת.



איור 1 (משמאל):  
'מעבר רכבת בתחנת  
סג'ד' - אדריאן  
בונפיס, תצלום 1201,  
שנות התשעים של  
המאה התשע-עשרה  
(מקור: אוסף פאולה  
וברטרנד לור)

איור 2 (למטה):  
'מעבר רכבת בדיך'  
אבאן' - אדריאן  
בונפיס, תצלום 1202,  
שנות התשעים של  
המאה התשע-עשרה  
(מקור: Rudolf-Ernst  
Brunnow Papers,  
Manuscripts Division,  
Department of Rare Books  
and Special Collections,  
Princeton University  
Library)



הזמן שבו ביכה בכתיבתו את חדירת הרכבת לנוף הארץ-ישראלי והועיד לצילום את תפקיד השימור של מה שקדם לה, כחר אדריאן לעלות עם מצלמתו לאותה רכבת ממש, הרכבת הראשונה בארץ-ישראל, אשר משנת 1892 חיברה את יפו אל ירושלים, ולתעד בפרוטרוט כיצד – במילותיו שלו – חצה הקטר עם צופרו את השרון הקדמוני. כפי שניתן לראות מהתוצאה (איורים 1, 2), לא את העבר השתדל בונפיס לתפוס בעדשתו, אלא את רוחות השינוי המהפכניות – את אותה קדמה הרסנית כביכול – שבישרה מסילת הברזל.

תגובתו הרו צדדית של בונפיס לרכבת, דהיינו עניין רב מחד גיסא וחרדה נוסטלגית מאידך גיסא, הייתה טיפוסית לגל נרחב של תגובות נסערות של תושבים וזרים כאחד להכנסתה של מסילת הברזל הראשונה לארץ-ישראל. הסופרת האיטלקייה מתילדה טראו הלינה במילים דומות מאוד בשנת 1893:

לעבור במהירות כה רבה את מישור השרון היפה, שבו לחמו הפלשתים בבני ישראל, הרי זה ממש איום מנשוא [...] תאר לך להגיע לשעריה של עירם של דוד ושלמה במהירות מופרות שכזו! [...] עוד לפני שנים אחדות יכלו האנשים, שהגיעו לכאן לאטם בעגלות, או על גבי סוסים, או ברגל, לכרוע ברך, ליפול אפיים ארצה [...]. כל זה השתנה עתה, ואנחנו, המעורכנים בכל חידושי הטכניקה המודרנית, ממהרים לתוך ירושלים [...] כאילו היינו סוחרים המגיעים הנה לרגל עסקיהם השגרתיים.<sup>2</sup>

בראייה רחבה יותר, בונפיס וטראו שחזרו בארץ-ישראל את התגובה התרבותית שאפיינה את המערב כמה עשורים קודם לכן, כשמסילות הברזל החלו לחצות בראשונה את נופי מערב אירופה ואחר כך צפון אמריקה. האירופים שצפו בהן – סופרים, משוררים, ציירים (פחות מכך צלמים, שכן הצילום רק החל להתפשט במהלך הדור הראשון של עידן הרכבות) וסתם הדיוטות – התחרו זה בזה בתגובות מתרשמות, נפעמות ולעתים אפילו היסטוריות על הופעת מסילת הברזל על מפת ההיסטוריה ועל האפקט הרמטי שלה על המרחב הפיזי ועל החברה האנושית בכל מקום שאליו הגיעה. וכפי שהראה וולפגנג שיוולבוש בספרו פורץ הדרך 'מסע הרכבת', לא בכדי הם הגיבו כך: קשה למצוא התפתחות אחרת במעבר מהעולם הקדם-מודרני למודרני שהייתה לה השפעה עמוקה, רבת פנים וטוטלית כל כך כמו להופעת מסילת הברזל.<sup>3</sup>

הספר המקביל ל'מסע הרכבת' של שיוולבוש, על ההשפעות הרבות של כניסת הרכבת לארץ-ישראל ועל השלכותיה מרחיקות הלכת בכל תחומי החיים, טרם נכתב, ובכוונתנו למלא חסר זה בחיבור שיוקדש למסילת הברזל מיפו לירושלים ולתרומתה לשינוי הנוף, החברה והתרבות בארץ-ישראל מהקמתה ועד למלחמת העולם הראשונה. במאמר זה אנו רוצים לעסוק בפרשה צדית לסיפור הרחב יותר, העולה מתוך תצלומי מסע הרכבת של בונפיס שבהם פתחנו.

בקו הרכבת מיפו לירושלים היו שבע תחנות, ובונפיס תיעד אותן כשבעה תצלומים, לפי הסדר ממערב למזרח: יפו, לוד, רמלה, סג'ד, דיר-אבאן (בית-שמש), ביתיר וירושלים. שש מתחנות אלה

2 M. Serao, *Au Pays de Jésus: Souvenirs d'un voyage en Palestine*, 3rd edition, trans. J. Darcy, Paris 1903, pp. 45–46. התרגום בחלקו לפי ג' שור, ספר הנוסעים לארץ ישראל במאה הי"ט, ירושלים 1988, עמ' 184–185, אולם המקור של שור היה התרגום האנגלי, אשר נאמן למקור האיטלקי פחות מן התרגום הצרפתי (וראו להלן, הערה 11).

3 W. Schivelbusch, *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in the 19th Century*, Berkeley 1986

ידועות היטב, המשיכו לתפקד בתקופת המנדט הבריטי, וגם אם בשלב מסוים נפסק השימוש בהן, נוכחותן המשיכה להיות ניכרת בסביבתן. אולם התחנה השביעית, סג'ד, לא הייתה חלק ממסילת הברזל המנדטורית או לאחר קום המדינה, לא נותרה כזיכרון בנוף הארץ-ישראלי המוכר או כאתר במסלולי ידיעת הארץ, ולמעשה נעלמה כלא הייתה. ואולי באמת לא הייתה? כך לפחות הציע אחד מבכירי 'צופי הרכבות' (trainspotters) של ארץ-ישראל, פול קוטרל, בכתב-העת 'הרכבת', המוקדש כולו לענייני מסילות הברזל בארץ: החיפוש אחר תחנת סג'ד המסתורית, טען, בטעות יסודו, שכן למעשה לא הייתה אלא גלגול מוקדם של תחנת 'הצומת' שבנחל שורק, הקיימת עד היום.<sup>4</sup>

במאמר זה נשים מחדש את תחנת סג'ד על המפה, נדון במיקומה ובתפקידיה שנבעו ממיקום זה, נסביר את היעלמותה ממערכת מסילות הברזל הארץ-ישראליות לאחר מלחמת העולם הראשונה, ונתאר את שרידיה כפי שנחשפו בחפירה קטנה שערכנו במקום בשנת 2002.

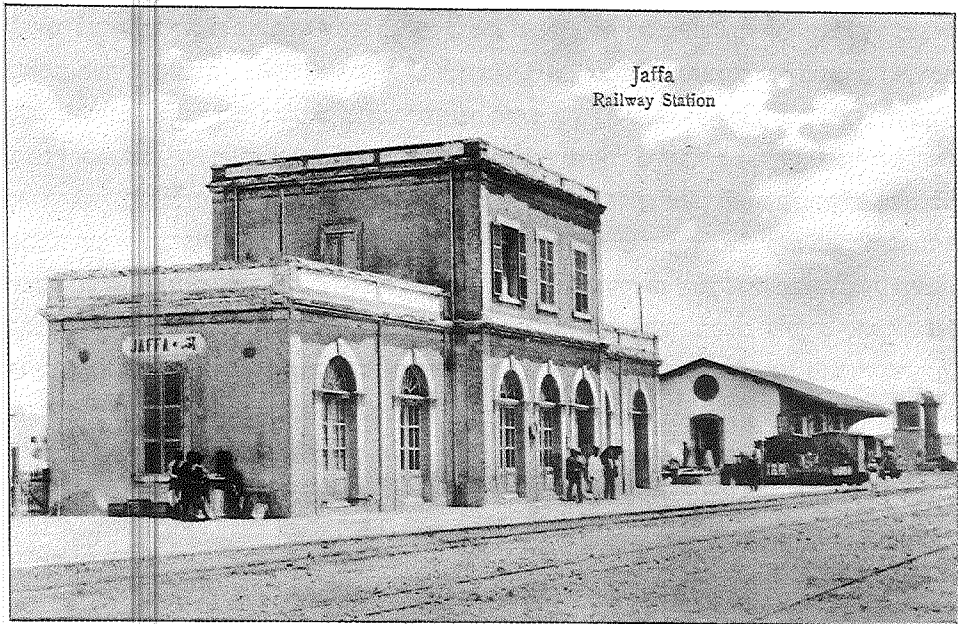
לכתיבתנו על תחנת סג'ד יש גם מטרה מתודולוגית. כפי שיתברר להלן, מרכיב חיוני בפתרון ה'תעלומה' היו שלושה תצלומים נדירים של התחנה, אשר אלמלא הגיעו לידנו קשה היה עד מאוד לשזור יחד את רסיסי העדויות הכתובות ואת השרידים המועטים שבשטח לכלל תמונה שלמה. מאז שהגיעה המצלמה לארץ-ישראל, בשנת 1840, חודשים מספר לאחר שהומצאה, ועד מלחמת העולם הראשונה, צולמו ברחבי הארץ אלפים רבים של תצלומים, על ידי עשרות רבות של צלמים, מקצוענים וחובבים – עד כדי כך שקרוב לוודאי שלא היה עוד אזור בעולם אשר זכה לתצלומים שונים רבים כל כך ביחס לשטחו כמו ארץ הקודש. אולם עושר זה של חומר צילומי מנוצל רק לעתים רחוקות כמקור היסטורי עשיר המתעד – לעתים, כמו במקרה שלפנינו, באופן יחידאי – את התפתחות הארץ בתקופה זו. ברצוננו לפיכך להציע במאמר זה גם דוגמה לשימוש בתצלומים מוקדמים לא כאיורים לניתוחים טקסטואליים אלא כתעודות בזכות עצמם. לשם כך נשוב ראשית כול להתבונן בפרטיו של התצלום של בונפיס שבו פתחנו. בתצלום זה אין נראית כלל תחנת רכבת: מהשוואה בינו לבין התצלום הבא אחריו בסדרה, של תחנת דיר-אבאן, המצולמת בדיוק מאותה זווית, עולה מיד שהמבנה שאליו רצה בונפיס להפנות את תשומת לבנו אינו תחנה אלא מגדל מים.<sup>5</sup>

## סג'ד ובעיית המים של מסילת הברזל מיפו לירושלים

קו הרכבת מיפו לירושלים היה תוצאה של יזמות פרטית ולא של פעילות הממשל העות'מאני. הזיכיון למיזם הושג על ידי שני אנשי עסקים ירושלמים, היהודי הספרדי יוסף נבון והבנקאי הפרוסטטנטי

4 P. Cotterell, 'Whither El Sejed?', *Harakevet*, 26 (September 1994), pp. 21–22. אביצור כבר זיהה בטעות את תחנת סג'ד עם תחנת נחל שורק, ראו: ש' אביצור, המהפכה התעשייתית בארץ-ישראל בתהליכיה האנרגטיים, (תל-אביב) 1989, עמ' 207–208. בהתכתבות בגיליונות הבאים של כתב-העת 'הרכבת' ובפרט במאמרו של שפיר תוקנה טעותו של קוטרל, ראו: R. Shafir, 'Sejed Station: Lost and Found', *Harakevet*, 51 (January 2001), pp. 19–21. כתב-העת 'הרכבת' ראוי לציון מיוחד, בהיותו מפעל של אדם אחד, הרב ולטר רוטשילד מברלין, המוציא לאור באופן פרטי כשירות ל'צופי הרכבות' בארץ-ישראל.

5 תודתנו מקרב לב לפאולה ולברטרנד לור על שהעמידו לרשותנו את התצלום הנדיר של סג'ד שצילם בונפיס, תצלום שבלעדיו מאמר זה מן הסתם לא היה יוצא לאוויר העולם.



איור 3: תחנת הרכבת ביפו; מימין מגדל המים הכפול. גליה של The Cairo Postcard Trust (מקור: אוסף רוו שפיר)

יליד שווייץ יוהנס פרוטיגר,<sup>6</sup> והם מכרוהו למשקיעים צרפתים. המשקיעים הצרפתים הקימו את 'חברת מסילת הברזל העות'מאנית מיפו לירושלים והמשכיה' (Société du chemin de fer Ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements), וזו בנתה והפעילה את הקו משנת 1892 עד מלחמת העולם הראשונה. בדין וחשבון השנתי של החברה הצרפתית שסיכם עבור בעלי המניות, כמדי שנה, את שנת 1899 הופיעה הידיעה הבאה:

בור מים ברציף סג'ד. בנינו בסג'ד, בשטח שבין המסילות וממול למאגר המים הקיים בתחנה זו, בור מים בעל קיבול של 15 מטרים מעוקבים, לשם אחסון המים מקרונות המים של הרכבות היורדות, אשר מולאו בביתר, בקילומטר ה-83.4, ואשר נשאבו ונאגרו מחדש במאגר סג'ד. וזאת לשעה שמי המקורות המקומיים, אשר הובלו לכאן בתעלה, מתייבשים, כפי שקורה כמעט מדי שנה בשנים-שלושה חודשי היובש הגדול שבין אוגוסט לנובמבר.<sup>7</sup>

משפט זה – משפט יבשושי זה – חושף טפח מאחת הבעיות הקשות שאתן נאלצה החברה הצרפתית להתמודד: כיצד להבטיח בצחיחות הארץ-ישראלית הספקת מים קבועה ואמינה בכמויות ניכרות לשם יצירת קיטור, שהיה נשמת אפם של קטרי מסילת הברזל החדשה (המים הובלו יחד עם הפחם בקרון בעל מבנה מיוחד שנקרא טנדר [tender]). תוואי המסילה ותחנותיה תוכננו מלכתחילה סביב מקורות מים – כך ביפו, ברמלה, בביתר וכן בסג'ד. מי המעיין המקומי, עין סג'ד, נאספו בתעלה הנזכרת כאן

6 על המחלוקת בשאלת תרומתם היחסית של השניים לפרויקט, ראו: א' כרמל, 'לתולדותיו של יוהנס פרוטיגר, בנקאי בירושלים', קתדרה, 48 (תמוז תשמ"ח), עמ' 66-70; ומנגד: י' גלס, 'יוסף נבון ביי – מעורבותו בפיתוח ארץ-ישראל בשלהי המאה הי"ט', שם, 66 (טבת תשנ"ג), עמ' 100-102.

7 Société du chemin de fer Ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, Assemblée générale ordinaire du 28 mars 1900, rapport du conseil d'administration, Mallet [1900], p. 9 (אצ"מ, 15,347 ג').

למאגר בצד המסילה, ולמאגר זה נוספו כנראה מים שנשאבו בשאיבה רדודה (מי התהום בסג'ד נמצאו בעומק מטרים ספורים). מאגר זה הוא קרוב לוודאי המתקן שבמרכז התצלום של בונפיס, המורכב משני מגדלים. המגדל הצר משמאל שימש לשאיבת המים, שאיבה שנתבצעה ככל הנראה בעזרת מנוע קרוסין (כפי שמעידה הארובה, שהיא הצינור הדק בקצהו השמאלי ביותר של המתקן, צינור המתרחב בחלקו העליון לגליל עם תחתית קונצנטרית).<sup>8</sup> אם אמנם כך הדבר, ייתכן מאוד שמתקנים אלה של מסילת הברזל הצרפתית היו חלוצי השימוש – המהפכני – במנועי השרפה הפנימית בארץ-ישראל.<sup>9</sup> המגדל הרחב מבין השניים שימש לאחסון המים ולהובלתם במהירות האפשרית אל הרכבת החונה: בתצלום נראה צינור אופקי המזין את הטנדר של הרכבת אשר מאחורי הקטר. עוד יש להשוות את תמונתו של בונפיס עם גלוית תצלום של תחנת הרכבת ביפו (איור 3): בימין התמונה, מאחורי התחנה, נראה זוג מגדלים דומים מאוד לאלו שבסג'ד.

'בכל תחנה בקו [יפו-ירושלים] יש מאגר מים', ציין אחד מנוסעי הרכבת בתחילת המאה, 'ובין המעיינות השופעים ביותר היו אלה של א-סג'ד'.<sup>10</sup> שופעים, אך לא שופעים דים. החברה הצרפתית יכלה לבנות מגדל משוכלל, אך לא יכלה להבטיח שמשעת עזיבתה של רכבת אחת את התחנה ועד לעזירתה של הרכבת הבאה ספיקת המעיין אכן תמלא תמיד את המגדל לגובה מספיק. (במרומי המגדל הרחב בתצלום של בונפיס, בצד ימין, ניתן להבחין במה שנראה כדגלון סימון שהופעל על ידי מצוף, ושצייין כי המאגר מלא.) כך למשל סראו, שיצאה למסעה ביום אביב בחודש מאי 1893, דיווחה בעקימת אף כי בתחנת סג'ד 'לא מצאנו מים למכונה', והתוצאה הייתה עיכוב לא מתוכנן של ארבעים דקות, עיכוב שלאחר מכן חייב את הנהג לנסוע לירושלים במהירות רבה מאוד אגב 'שלטולת נוראות'.<sup>11</sup> ואף גרוע מכך, כפי שהעיד דוח החברה הצרפתית לשנת 1899, בחודשי 'היובש הגדול' של שלהי הקיץ יבש המעיין בסג'ד כמעט כליל. תחילה התגברו על קושי זה בעזרת קרון מים מיוחד שנוסף לרכבות היוצאות מיפו בעונת היובש, על מנת להגיע עד ביתר, שם נבעו המעיינות כל השנה. אולם בשנת 1899 הוחלט לשרג את תחנת סג'ד – כפי שתואר בדוח השנתי שציטטנו לעיל – במטרה להביא 'לא רק לחיסכון רב, אלא גם להקלה גדולה מאוד בהספקת הקטרים של הרכבות העולות [להרים], אשר צריכות כולן להצטייד במים בסג'ד'. הפתרון שנמצא היה מוצלח במיוחד מפני שאת המים למילוי הבור החדש (שבנייתו עלתה 1,767.54 פרנק) הביאה כעת לא הרכבת שהגיעה מיפו עמוסת סחורות אלא זו שירדה מביתר, ושהייתה כמעט ריקה מסחורות – עובדה שעד אז גרמה לחברה להפסדים תפעוליים.

8 תודתנו למר יואל אמיר על עזרתו בניתוח הצדדים הטכניים של מתקנים אלה. לפי השערתו, הגליל הקונצנטרי הנראה בתצלום סביב הארובה נועד לשימוש משני בגזי הפליטה לשם הקלת תהליך ההתנעה מחדש של מנוע הקרוסין.

9 לדברי אביצור מנועי שרפה פנימית הובאו לארץ בשלוש-ארבע השנים האחרונות של המאה התשע-עשרה, בראש ובראשונה להשקיית פרדסים. ראו: אביצור (לעיל, הערה 4), עמ' 87-91; הנ"ל, חיי יום-יום בארץ-ישראל במאה התשע-עשרה, תל-אביב תשל"ג, עמ' 339.

10 M. Vale, 'The Jaffa-Jerusalem Railway', *The Railway Magazine*, 10 (April 1902), p. 327

11 סראו (לעיל, הערה 2), עמ' 42-43. והשוו: *Ricordi di un viaggio in Palestina*, Napoli, 1907, p. 55 (הספר יצא לאור לראשונה בשנת 1899). תודות לגברת פאולה לזר על עזרתה בקריאת המקור האיטלקי.

## סג'ד – התחנה

עד כאן לעניין מגדלי המים שבתצלומו של בונפיס. אולם בסג'ד היו לא רק מתקני מים, אלא גם תחנה של ממש, או אולי, ליתר דיוק, תפּפּכה. כך מכל מקום הציע דוד יודילוביץ בתארו מסע ברכבת מיפו לירושלים בשנת 1894, והסביר: 'תעכבה: בצרפתית halte, ברוסית זה 'חצי תחנה', מתעכב אך לרגע'. דוחות חברת הרכבת הצרפתית מתייחסים לתחנה בסג'ד – כמו לאלו שבלוד ובדיר-אבאן – כ-halte, להברדיל מ-gare או station; ואכן, יודילוביץ, שלא כסראו, דיווח שבסג'ד 'כשני דקים נחננו בתחנה והננו נוסעים הלאה'.<sup>12</sup> ואולם גם ל'חצי תחנה' היה מבנה שלם. על צורתו אנו למדים משני תצלומי חובבים מהשנים שקדמו למלחמת העולם הראשונה (איורים 4, 5).



איור 4: מקס זישל, משלחת המתעמלים והסטודנטים היהודים מגרמניה בתחנת סג'ד, אביב 1913 (מקור: הארכיון הציוני PHG 1003981)

איור 5: מלחי הספינה USS North Carolina בתחנת Carolina סג'ד, 13 ביוני 1909 (מקור: אוסף ירימהו רימון)



12 ד' יודילוביץ, 'ברכבת מיפו ירושלימה', אחיאסף: לוח עם, ב (תרנ"ה), עמ' 307. את המילה 'תעכבה' חידש יודילוביץ עוד קודם לכן, בתארו את תחנת לוד. Société du chemin de fer Ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, *Assemblée générale ordinaire du 4 mai 1895, rapport du conseil d'administration*, Mallet [1895], p. 8. לאמתו של דבר העצירה בסג'ד הייתה ממושכת מאשר ב'תעכבות' אחרות, מן הסתם בשל הצורך למלא או לרוקן את מיכלי המים; בשנת 1893 נרשם בתחנת סג'ד זמן שהייה הארוך ביותר לאורך הקו – שמונה דקות בכל כיוון, כנגד שתי דקות בכל תחנת ביניים אחרת. ראו: Consul Dickson to the Earl of Rosebery, 29 March 1893, in: Foreign Office, *Report on the Jaffa-Jerusalem Railway (with Plans)* (Miscellaneous Series, 288), London 1893, p. 5. ואכן בדוחות אחרים של החברה הצרפתית מופיעה סג'ד לא רק כ-halte אלא גם כ-station.

התצלום האחד, המזוהה בוודאות, צולם במהלך מסע בן חודש שערכו סטודנטים וספורטאים יהודים מגרמניה לארץ-ישראל באביב 1913. באחד מימי הטיוול הגיעו לחוות הקרן הקיימת בחולדה. 'מחולדה הלכנו בשעה 2:00 אחר הצהריים אל תחנת הרכבת (שהיום כבר לא קיימת) בסדרש [סג'ד]', סיפר אחד המשתתפים, עמנואל רר, בזיכרונותיו; 'הדרך נמשכה רק שעה אחת – אבל החמסין עדיין לא עבר והגענו אל התחנה צמאים מאד – לא היה שם שום דבר לשתייה!'.<sup>13</sup> בעיית המים, מסתבר, נגעה לא רק לקטרים. הצעירים הצמאים חיכו בתחנה כארבעים דקות עד שעלו לרכבת לירושלים – שעה שהיו, כעדות רר, 'כה עייפים וצמאים [עד] שכמעט לא הסתכלנו בדרך על הארץ היפה!'. במהלך ההמתנה בסג'ד צילם אחד המשתתפים – הרופא ד"ר מקס זישל (Sichel) מחמניץ – את חבריו יושבים בצד המסילה, מצוידים בכובעים רחבי תיתורה ובמקלות הליכה. תצלום זה נרשם אחר כך בקטלוג ה'רשמי' של התמונות מהטיוול בספר שפרסמה המשלחת בשובה לגרמניה.<sup>14</sup> עותק התצלום ששמר רר עצמו באלבום המסע שלו לווה בכתובית 'י"ז באדר בתחנת דוד לפני נסיעה לירושלים' (ובטקסט גרמני מקביל שם התחנה מדויק יותר, Sedjed).<sup>15</sup> בצירוף מקרים מפתיע, הצטלמה קבוצה אחרת של גברים צעירים ברציף התחנה ארבע שנים קודם לכן בתמונה דומה עד מאוד, כמעט מאותה הזווית. השוואת התצלומים אינה מותירה ספק שגם תצלום זה צולם בסג'ד, מן הסתם גם כן בעת הציפייה לבואה של הרכבת. הפעם היו אלה מלחיה של ספינת המלחמה האמריקנית USS North Carolina, אשר סיירה בחופי ארץ-ישראל באמצע יוני 1909 ועגנה ביפו ובחיפה.<sup>16</sup>

בשני התצלומים נראה בברור, מאחורי קבוצת האנשים, בניין התחנה, התחום בין עצי איקליפטוס גבוהים משמאלו לשררת עצים נמוכה יותר מימינו. הבניין, בית אבן דו-קומתי עם כרכובים בולטים, היה מבנה סטנדרטי, שכמותו היו בכמה מתחנות הרכבת האחרות – למשל בדיר-אבאן (איור 2), בתחנת ביתר, שעמדה על תלה עד שנהרסה במהלך השדרוג של קו יפו-ירושלים שהסתיים לא מכבר (איור 6), ובתחנת לוד (להלן איור 13). כמו בתחנות האחרות, בחזית התחנה של סג'ד נראים שלט שם התחנה, פנס ושעון. שעון התחנה לא היה עניין של מה בכך, וראוי למעט הרחבה.

מורכבותה של מדידת הזמן עולה למשל מפסקה סתמית לכאורה ביומנו של הר"ר אנדרו אדוארד ברין, אשר נסע ברכבת באפריל 1905 לסייר בחפירות גזר, וירד בתחנה הקרובה ביותר, הלוא היא תחנת סג'ד. לאחר אירוח נאה על ידי רוברט סטיוארט מקאליסטר, הממונה על החפירות בגזר, דיווח ברין, 'עזבנו את התל ב-2:15 אחה"צ לפי שעון העיר בירושלים. שעה זו הקבילה ל-1:50 בשעון הרכבת. הגענו בחזרה לסג'ד בפחות משעתיים, ולקחנו את הרכבת לירושלים ב-3:40 אחה"צ, כך

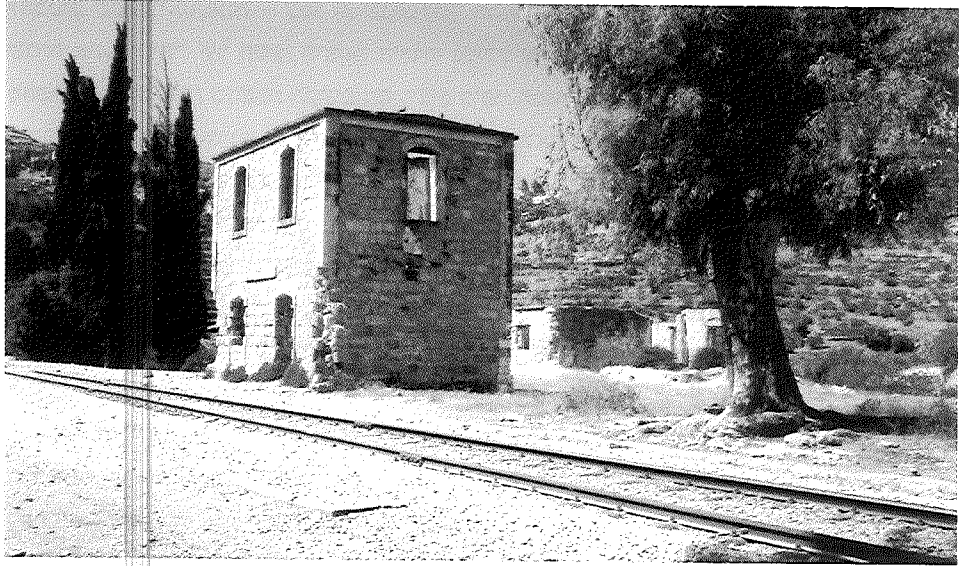
13 ע' רר, 'טיוול לארץ-ישראל של סטודנטים "מתעמלים" בשנת 1913, 1975, עמ' 73 [אצ"מ, 34.696]; Th. Zlocisti, *Bericht der ersten Palästinawanderfahrt zur Orientierung für die nächsten Fahrten*, Berlin 1913

14 *Palästinawanderung (1. Zlocistifahrt) 1913: Liste u. Preise der Fotografien*, no. 70

15 תודתנו נתונה לעלי רר ז"ל מקיבוץ שריד על שהעמיד לרשותנו את אלבום המסע של אביו; וכן לראובן קופלר, מנהל ארכיון התמונות באצ"מ, אשר איתר העתק טוב יותר של תצלום זה (אשר תויק ער אז כבלתי מזוהה).

16 Record Group 45, U.S. Navy Subject File 1775-1910, OM Routine Movements of U.S. Ships USS North Carolina, Box 428; Logs of Naval Ship USS North Carolina, vol. 16, National Archives and Records Administration RG, 24 Deck Log, Stack 18W4 7/19/2. רוב תודות לירמיהו רימון על שהסב את תשומת לבנו לתמונה זו שבאוספו, ועל שהתיר לנו להביאה כאן.





איור 6: תחנת הרכבת בביתר, אוגוסט 2000; המבנה נהרס לאחר מכן במסגרת שדרוג קו יפו-ירושלים (צילום: רון שפיר)

שהגענו לירושלים ב-6:45 אחה"צ בשעון העיר.<sup>17</sup> מה פשר דיווח מסורבל ומבלבל זה? מהו 'שעון הרכבת' לעומת 'שעון העיר'? מן המפורסמות הוא שבארץ היו נהגו שני שעונים שונים: שעון ארץ-ישראל, שבו שעת האפס היא שקיעת החמה (שהשתנתה כמובן מדי יום), ושעון אירופה, שמתאפס בחצות. אולם הבחנה זו בין שתי שיטות חישוב זמנים, שהפער ביניהן היה כמה שעות, אינה מסבירה את שני הזמנים שציין ברין, אשר הפער ביניהם לפי חישובו היה 25 דקות בלבד. הברל עדין זה קשור לסטנדרטיזציה של הזמן ה'אירופי', תהליך שליווה את התפתחות מסילות הברזל גם באירופה עצמה. באופן מסורתי היה כל יישוב מורד את הזמן באופן בלתי תלוי בשכניו, וכך נוצרו פערים בין ערים שונות: שעון רדינג באנגליה למשל פיגר ארבע דקות אחרי שעון לונדון, שעון ברידג'ווטר פיגר אחריו עשר דקות נוספות, וכן הלאה. התפתחות מסילות הברזל באירופה ובצפון אמריקה, דהיינו טכנולוגיית תחבורה שחיברה אזורים שונים והסתמכה על תיאום וסינכרוניזציה ביניהם, שינתה את מפת הזמן העולמית. תחילה הנהיגו החברות שניהלו את מסילות הברזל 'זמן רכבת' מיוחד, פרטי, רק לניהול לוחות הזמנים שלהן (באנגליה הוכנס שעון גריניץ' כשעון רכבת סטנדרטי מאמצע המאה התשע-עשרה). בעקבותיהן עברו גם הממשלות לבסוף לשעונים אחידים המבוססים על שעון הרכבת (כך היה באנגליה בשנת 1880).<sup>18</sup> בארץ-ישראל הוסדרה מדידת הזמן לפי שעון גריניץ' רק בשנת 1918, ולפיכך מאז כינון מסילת הברזל מיפו לירושלים ועד מלחמת העולם הראשונה היו לאורכה שני שעונים – שעון ירושלים ושעון הרכבת, שכונה גם שעון פריז, ושכויל לפי זמן גריניץ'. ההפרש ביניהם, כפי שציין ברין כמעט בדיוק, היה כ-21 דקות. חברת הרכבות הצרפתית היתה כמובן צריכה

17 A.E. Breen, *A Diary of My Life in the Holy Land*, Rochester, NY 1906, p. 488. והשוו: שם, עמ' 487, וכן את ה'בלבול' בין שעונים שונים כפי שרשם וייל (לעיל, הערה 10), עמ' 332.

18 שיוולבוש (לעיל, הערה 3), עמ' 42-44.

להבטיח ששעוני התחנות – כמו זה שבתצלומי התחנה בסג'ד – ידייקו כשעון פריז. לשם כך היא שכרה את שירותיו של השען היפואי היהודי מוריץ שינברג, שמהנדסי הרכבת הצרפתים הכירוהו מחברותם המשותפת בלשכת הבונים החופשיים ביפו: תמורת 40 פרנק לחודש, פרנק נוסף לכל שעת עבודה וזכות נסיעה חינם ברכבת, היה שינברג נוסע לאורך הקו פעמיים בחודש ומכוון את שעוני התחנות, לאחר שאיפס את שעונו שלו לפי הכרונומטר של ספינת הדואר הצרפתית (Messageries Maritimes) שהגיעה ליפו ממרסיי מדי שבועיים.<sup>19</sup>

אולם לא היה די בשעונים מתואמים כדי להבטיח את תנועתן הסדירה של הרכבות בקו יפו-ירושלים: היה הכרחי גם לדעת בדיוק, בזמן אמת, מתי יצאה הרכבת מתחנה אחת לכאן אחרת. לשם כך מתחה חברת מסילת הברזל הצרפתית קו טלגרף לאורך המסילה מתחנה לתחנה. לא היה זה קו הטלגרף הראשון מיפו לירושלים – הממשל העות'מאני הקים קו כזה כבר בשנת 1865 – אולם קו הטלגרף הצרפתי נמתח במטרה ברורה לשרת את הרכבת. כאשר הלך המודד מרדכי לובמן, איש העלייה הראשונה, מראשון-לציון לתחנת הרכבת ברמלה כדי לנסוע לירושלים, ילדיו שליווהו לתחנה ביקשו מפקיד הרכבת 'להראות להם את מכונת התלגרף [...] אשר על ידה יעופו "מכתבים" כברקים דרך חוטי הברזל המתוחים על העמודים הנצבים בדרך' (ואכן, לצהלת הילדים, ממש בעודם מסתכלים, החל הטלגרף לפעול והעביר את הידיעה על כך שהרכבת עזבה את התחנה הקודמת).<sup>20</sup> בתצלומי התחנה בסג'ד – ובפרט בזה משנת 1909 – בולט מימין אחד מעמודי קו הטלגרף הצרפתי אשר ניצבו בדרך' לכל אורך מסילת הברזל (בתצלום הספורטאים משנת 1913 נחבא העמוד בחלקו בנוף העץ שמאחוריו). עמוד טלגרף נראה היטב גם בתצלום תחנת דיר-אבאן, משמאל לבניין התחנה.

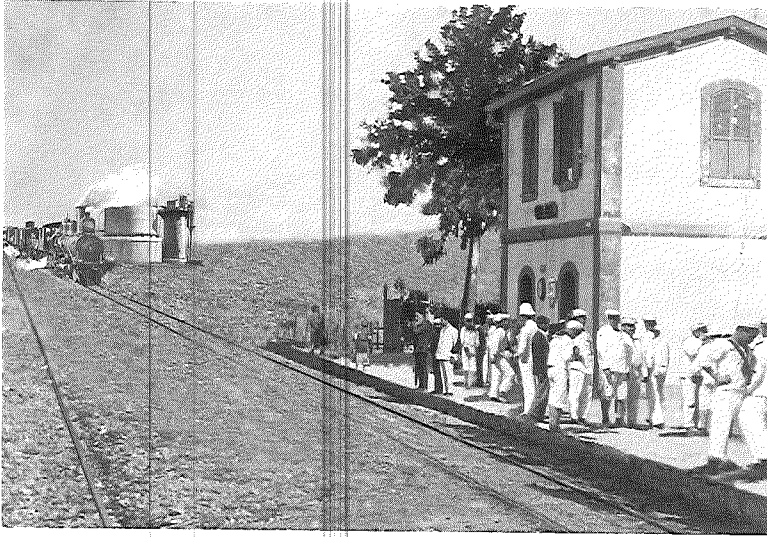
לסיכום, ערב מלחמת העולם הראשונה נראה מן הסתם מכלול תחנת סג'ד בשלמותו רומה לתמונת האילוסטרציה שיצר האדריכל פטר סמוק לבקשתנו, מעשה מרכבה מכל תצלומי התחנה שהגיעו לידינו (איור 7): באילוסטרציה זו נראים בניין התחנה, ובחזיתו שלט התחנה, השעון והפנס, שני מגדלי המים, שתי המסילות (שאפשרו מעבר שתי רכבות, אחת עולה ואחת יורדת, זו בצד זו), ומעט משדרת העצים שמאחורי התחנה.

## מדוע הוקמה התחנה בסג'ד?

מדוע הוקמה תחנת רכבת בסג'ד? כדי להשיב על שאלה זו יש להבין תחילה היכן בדיוק נמצאת התחנה. במפת הצבא הבריטי מאוגוסט 1918 (מפת ה-RE, EEF, דהיינו Royal Engineer, Egypt Expeditionary Force, גיליון המלה) מצוינת תחנת סג'ד בנחל שורק, כשלושה קילומטרים וחצי מדרום לחולדה

19 ד' יודילוביץ, 'האח מוריץ שינברג', הבונה החפשי, 3 (ינואר 1935), עמ' 6-7; י' ינון, 'בעיטת החמור של מוריץ שינברג', עתמול, 161 (אדר תשס"ב), עמ' 28; ש' שבא, 'הו עיר הו אם, תל-אביב תשל"ז, עמ' 205 (מבוסס על כתבי-יד שבידי משפחת שינברג). R. Salles, *La Poste maritime française, II: Les paquebots de la Méditerranée de 1837-1939*, Limassol 1992, p. 308; P.W. Pick, 'The Development and History of Railways in Palestine, Israel, and Adjoining Areas, from 1838 Onward', Ph.D. dissertation, Dropsie University, 1976, p. 232. תודתנו למר Steffen Thorsen על הבהרות בעניין זמן גריניץ' מול זמן ירושלים.

20 י' לובמן הביב (עורך), מרדכי לובמן ז"ל: האיש ופעלו, תל-אביב תשכ"ח, עמ' 152-153.



(איור 8): היום המקום נמצא כקילומטר מדרום למושב טל-שחר. באותה מפה יוצאת מהתחנה דרך (המתוארת כ"Roman Road") המובילה דרומה אל ח'רבת סג'ד, ואורכה מעט יותר מקילומטר: סימון המבנים מעיד כי היה זה כפר קטן למדי, ואכן, במפקד האוכלוסין בשנת 1931 נמנו כאן 66 בתים נושבים ובהם 300 נפשות. כפר גדול מעט יותר, קזאזה, נמצא כקילומטר וחצי מדרום-מערב לסג'ד; בשנת 1931 היו בכפר זה כ-150 בתים נושבים ובהם 649 תושבים.<sup>21</sup>

איור 7: פטר סמוק, פוטו-מונטז' (2005) לשם אילוסטרציה של מראה תחנת הרכבת בסג'ד לפי התצלומים שבידנו מלפני מלחמת העולם הראשונה

(עוד נראית במפה תחנת הרכבת המכונה Wadi Surar Junction, כשני קילומטרים וחצי מצפון-מערב לתחנת סג'ד – לתחנה מאוחרת זו לא היה כל קשר לקו הרכבת הצרפתי מיפו לירושלים, כפי שנסביר בהמשך). בסך הכול היה זה מקום תמוה לתחנת רכבת, בהתחשב ביישוב האנושי שהיה בו באותה עת – שני כפרים לא גדולים במרחק מה – ובתקופות קודמות. סג'ד, סיכם ברין, היא 'תחנה קטנה, חסרת חשיבות היסטורית'.<sup>22</sup>

זאת ועוד: אם היה ייחוד ברור כלשהו לאזור סג'ד, היה זה המוניטין שלו כאזור ביצתי המסוכן לבריאות. 'תחנת סג'ד', דיווח מדריך 'בדקר' בשנת 1894, 'נמצאת במישור פורה אך לא בריא' – ואחריו חזרו החזיקו תיאורים רבים נוספים.<sup>23</sup> הרכבת, כתב יודילוביץ בתארו את מסעו מיפו לירושלים בשנת 1894, חוצה 'מישורים פוריים יפים; רק מעט לא בריאים, וביחוד בתחנת סג'ד וסביבותיה שולטת הקדחת הרבה, מסכת מעוט הצמחים הטובים, כנראה'. כמה עמודים אחרי כן נזכר יודילוביץ שוב בסכנה, והפעם תיאר אותה ביתר חומרה: 'סג'ד ידועה היא בקדחתה העזה ושמה לזוועה כפי כל יושבי הסביבה. קדחת האגמים הכתומה שוררת פה בכל תוקף ועוז, וכבר התפטרו פה הרבה פעמים פקידי המסלה ממשמרתם, אך בימים האחרונים משרבו הצמחים והנטעים שנטעו פקידי התחנה ונקלטו לאט לאט, הוטב מעט מעמד הבריאות'.<sup>24</sup> אין לנו עדויות אחרות על מרד כביכול של הפקידים בתחנת סג'ד, ואיננו יודעים אם הנטיעות הנראות היטב בתצלום הספורטאים הצעירים משנת 1913 (מימין לפסים, מוקפות חביות), ועצי האיקליפטוס שכבר בתצלום משנת 1909 נראים גבוהים מאוד, אכן נועדו –

E. Mills, *Census of Palestine 1931: Population of Villages, Towns and Administrative Areas*, Jerusalem 1932, pp. 22, 23

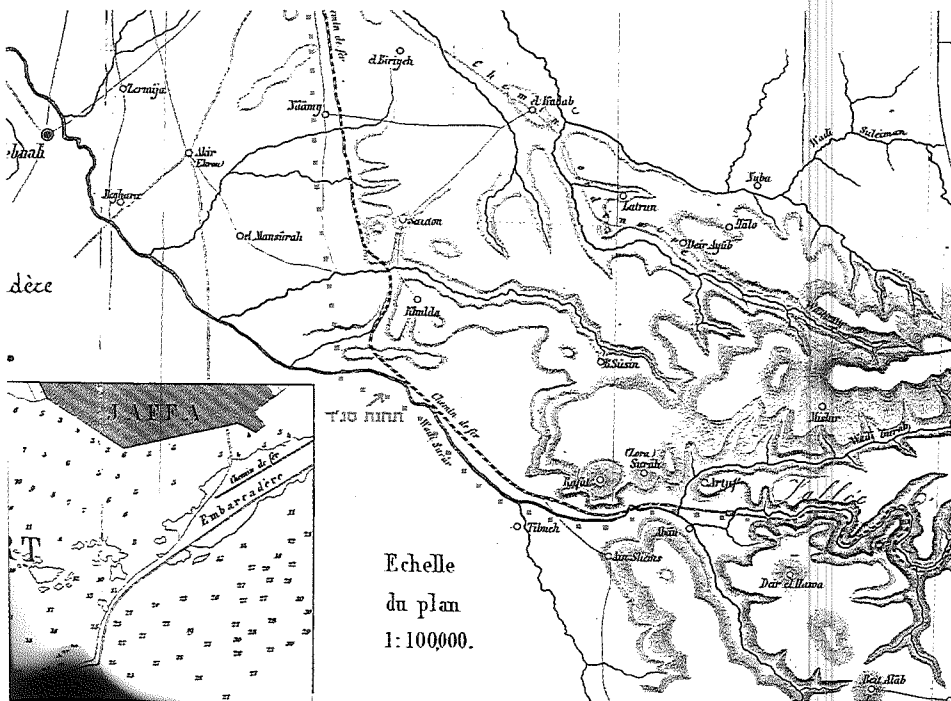
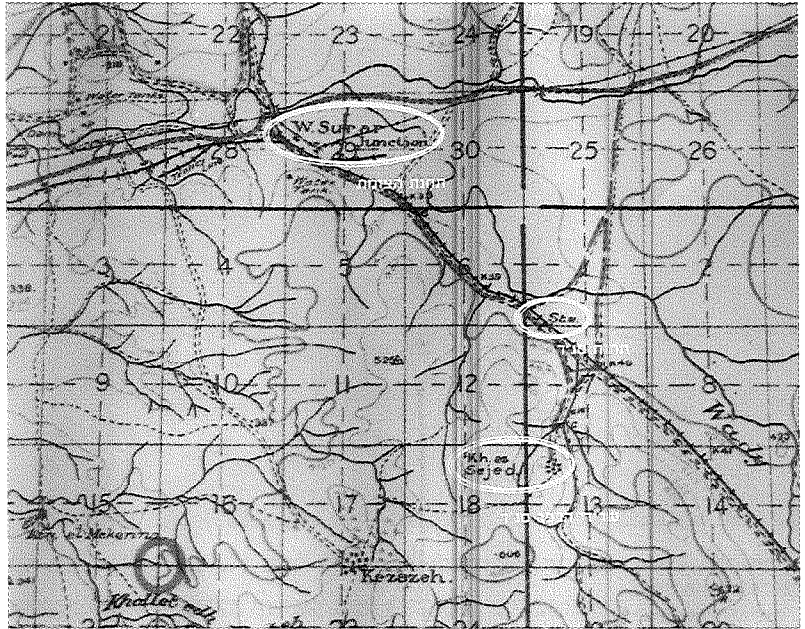
22 ברין (לעיל, הערה 17), עמ' 487.

23 K. Baedeker, *Palestine and Syria: Handbook for Travellers*, 2nd edition, Leipzig 1894, p. 13

F. Schmid, *Pilgerbuch für Wallfahrer ins Heilige Land* [n.p.] 1906, p. 247

24 יודילוביץ (לעיל, הערה 12), עמ' 301, 307.

כדברי יודילוביץ – לשיפור האוויר והבריאות. אולם דבריו עולים בקנה אחד עם מקור אחר המציין שבזמן סלילת המסילה, שנים אחדות קודם לכן, הובאו במיוחד פועלים מסודר, שנחשבו כמי שביכולתם להתגבר על תנאי התברואה הקשים באזור הביצתי של סג'ד, ואף ביניהם היו רבים שקיפחו את חייהם.<sup>25</sup> ומכל מקום, בין אם האזור אכן היה מסוכן לבריאות, ובין אם היה זה רק דימוי מושרש היטב, השאלה עולה ביתר שאת: מדוע, אם כן, נבחר דווקא אתר זה לבניית תחנה?

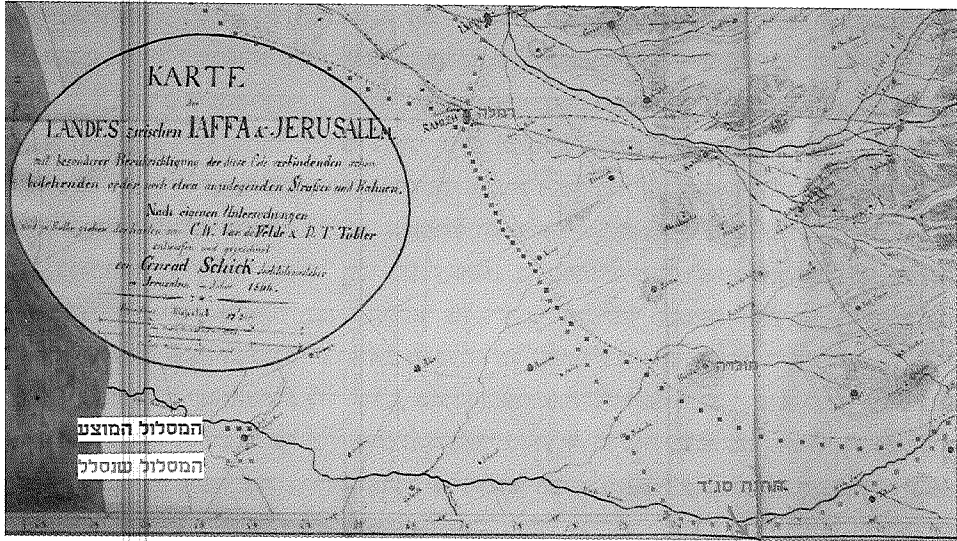


איור 8 (למעלה): תחנת סג'ד והתחנה המאוחרת יותר בוואדי צראר (מפת RE, EEF, אוגוסט 1918, גיליון רמלה)  
 איור 9 (משמאל): אזור נחל שורק במפת מסילת הברזל בקו יפו-ירושלים שהציע קרל פרידריך צימפל, אוקטובר 1864; הנקודות האדומות מציינות בקירוב את התוואי כפי שבוצע בשנת 1892 ואת מקומה העתידי של התחנה בסג'ד (מקור: ספרו של צימפל, נספח; ראו הערה 26)

25 אביצור (לעיל, הערה 4), עמ' 207.

איור 10: קונרד שיק, קטע ממפה בכתב-יד של התואאי המוצע למסילת הברזל בקו יפו-ירושלים, שהזמין צימפל, ב-1864; הנקודות האדומות מציינות גם כאן את הקו הממשי ואת תחנת סגיד

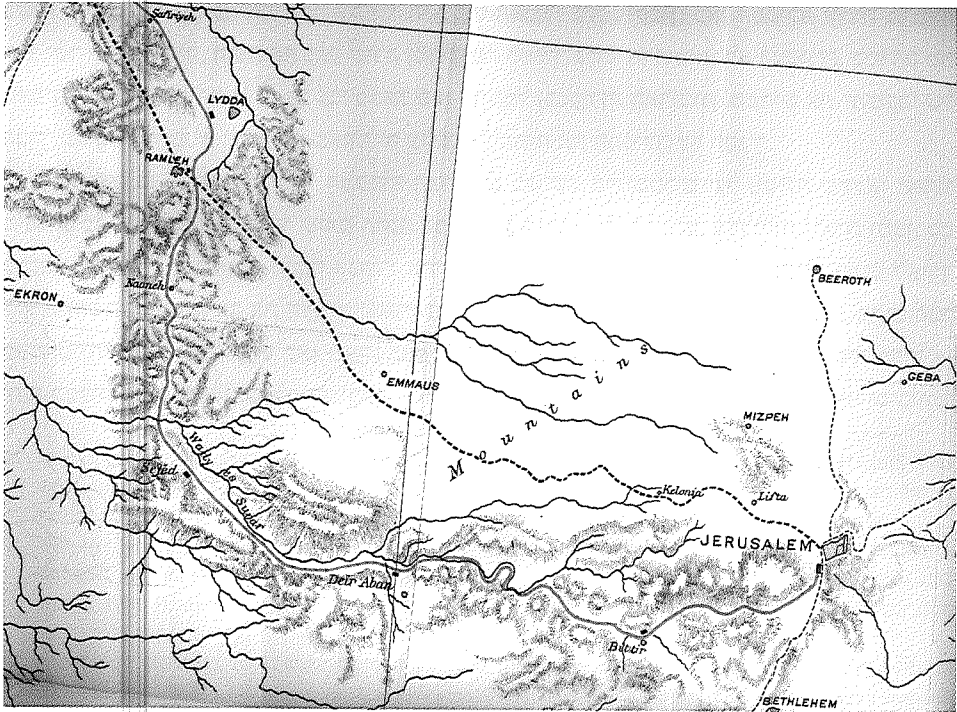
(מקור: ארכיון המכון הגאוגרפי של Justus Perthes בפרתס; צילום: חיים גורן)



יתר על כן, לא רק שלא ברור הצורך בתחנה במקום זה, אין הדבר מובן מאליו שתוואי מסילת הברזל מיפו לירושלים היה צריך מלכתחילה לעבור באזור סגיד. ההפך הוא הנכון – כך לפחות על פי התכנית המפורטת ביותר שהוצעה לקו זה בשנים שקדמו לעצם הקמתו. בראשית שנות השישים

איור 11: אזור נחל שורק ותחנת סגיד במפת מסילת הברזל יפו-ירושלים שהכין ג'ון דיקסון, 1893

(מקור: דוח שהכין דיקסון עבור משרד החוץ הבריטי, ראו הערה 12)



של המאה התשע-עשרה, כשלושים שנה לפני שנסללה המסילה בפועל, נתפרסמה הצעה מפורטת לקו רכבת בין יפו לירושלים בליווי מפה מדוקדקת של התוואי המיטבי, הצעה שמחברה קבע כי 'לא משנה כמה אנשים חיפשו תוואי טוב יותר, זהו התוואי היחידי האפשרי'.<sup>26</sup> המחבר היה קרל פרידריך צימפל (Zimpel), רופא טבעוני ממוצא גרמני ונוסע מדופלם שהיה גם, לפי עדותו, 'מהנדס ראשי של חברות מסילות ברזל שונות באמריקה ובאירופה'. צימפל נכשל בניסונו להשיג זיכיון לבניית המסילה, אולם זכות הראשונים שלו לא נשכחה. הקונסול האמריקני וחוקר ארץ-ישראל סלה מריל (Merrill) כתב במאמר ארוך לכבוד פתיחת הקו בשנת 1892 כי המהנדסים הצרפתים 'למעשה בנו מסילת ברזל שעקבה ברקדנות אחרי תכנית התוואי של ד"ר צימפל. שתי הסטיות היחידות' – דהיינו שני המקומות שבהם חרגה המסילה הצרפתית מהצעתו של המהנדס הגרמני משנות השישים – 'הן שתי נקודות, האחת ליד יפו והאחרת ליד רמלה, שתיהן באזורים מישוריים, שבהם הוכנסו שינויים מסיבות של נוחיות גרידא'. התוצאה של שתי חריגות אלה, דיווח מריל, חריגות שכפי שהדגיש לא היו מחויבות המציאות מבחינה טופוגרפית, הייתה הארכה של התוואי הכולל מ-80 ק"מ בתכנית של צימפל ל-86.5 ק"מ בפועל; והעיקרית שבהן מבחינת אורכה הייתה ה'ברך' שנוספה למסילה אחרי רמלה, אל סג'ד.<sup>27</sup> השינוי נראה בכירור בהשוואת המפות שבאיורים 9-11. אלו שבאיורים 9 ו-10, שתיהן משנת 1864, הן מפת תוואי הרכבת המוצע שפרסם צימפל ומפה בכתב יד ששרטט קונרד שיק, אשר מדד את השטח עבור צימפל, ואשר הייתה מן הסתם הבסיס למפה המודפסת (אם כי בהבדלים קלים – למשל במעבר התוואי ממזרח או ממערב לנעאנה).<sup>28</sup> איור 11 הוא מפת התוואי הממשי מיפו לירושלים, כפי שהוכנה בשנת 1893, מיד עם פתיחת הקו, על ידי הקונסול האנגלי ג'ון דיקסון: כאן המסילה יורדת מרמלה בקו ישר יותר הרומה, חוצה את נחל שורק ומתקרמת לאורך גרתו הדרומית, לא הצפונית, במרחק מה מאפיק הנחל. סימון תוואי זה על גבי מפות שיק וצימפל (בנקודות האדומות) ממחיש את 'עומקה' של הברך שנוספה לתכנית המקורית באזור זה על מנת למתוח את המסילה עד לסג'ד.

מדוע, אם כן, הוסיפו מתכנני המסילה הצרפתים כשישה קילומטרים של מסילה בתוואי שאינו מתחייב מן הטופוגרפיה, ואשר שיאם תחנה הממוקמת באזור שהיה מיושב בדלילות יחסית ומפורסם בתנאים המזיקים לבריאות? הסבר אפשרי אחד מחזיר אותנו לנקודת ההתחלה: בעיית המים לאורך הקו. מריל עצמו הבין כך את העניין: 'אחרי כעשרה מילין [מרמלה] אנו מגיעים לא-סג'ד, מקום חסר עניין מיוחד, פרט לכך שיש כאן מעיין ואפשר לספק לקטר מים. שאלת המים' – הוסיף מריל – 'היא ככלות הכול שאלה בעלת חשיבות מכרעת, וכזאת שהיוותה את אחד הקשיים החמורים ביותר

Ch.F. Zimpel, *Railway between the Mediterranean, the Dead Sea, and Damascus, by Way of Jerusalem [...] with a Large Map, Based upon the First Actual Survey*, London 1865. על צימפל ראו: ח' גורן, 'לכו חיקרו את הארץ':

המחקר הגרמני של ארץ-ישראל במאה התשע-עשרה, ירושלים 1999, עמ' 224-230, והמקורות המצוינים שם.

27 S. Merrill, 'The Jaffa and Jerusalem Railway', *Scribner's Magazine*, 13:3 (March 1893), pp. 294-295 (הועתק בדריקנות אצל: D.L. Miller, *Wanderings in Bible Land: Notes of Travel in Italy, Greece [...] and Palestine*, Mount Morris, IL 1894, p. 474). וראו גם: וייל (לעיל, הערה 10), עמ' 329; וכן: א' פלוקוב, רכבות בארץ-ישראל: עבר הווה עתיד, חיפה 1982, עמ' 17.

28 צימפל (לעיל, הערה 26), עמ' 18 (המפה מתוארכת לאוקטובר 1864); C. Schick, 'Studien über Strassen- und Eisenbahn-; Anlagen zwischen Jaffa und Jerusalem', *Petermann's Geographische Mitteilungen*, 13 (1867), pp. 124-132 and map 5. תורתנו לפרופ' חיים גורן על שהעמיד לרשותנו את העתק המפה של שיק, ולבריאן ברורי על השרטוטים.

שעליהם היו צריכים להתגבר בבניית המסילה.<sup>29</sup> אכן כך, כפי שראינו. ייתכן מאוד שמעיין סג'ד היה מקור המים האמין או השופע ביותר באזור שמדרום לרמלה, ולפיכך נמשכו אליו בוני המסילה; הרי אנו יודעים כי מאגר סג'ד היה השני בעושר מימיו לאורך הקו כולו, אחרי ביתר. אולם גם תשובה זו היא חלקית בלבד, שכן גם אם תוואי המסילה נמתח עד סג'ד בגלל מקור המים, אין בכך הסבר לשאלה מדוע לא הסתפקו המתכננים במאגר המים אלא הוסיפו לו תחנה. לפחות בנקודה אחת לאורך הקו הם עשו בדיוק כך: בקילומטר ה-73.9 מיפו, ממערב לביתר, הייתה עצירה מוסדרת ליד מאגר מים, מבלי שנוספה לה תחנה לנוסעים – ושמה היה פשוט 'הקילומטר ה-73.9'.<sup>30</sup> אם כן עדיין אנו זקוקים להסבר לקיומה של התחנה.

את התשובה במקרה זה סיפק לא הקונסול האמריקני, אלא דיקסון, הקונסול האנגלי, בדוח ארוך ששלח למפעיליו בלונדון עם פתיחת קו יפו-ירושלים (כדאי אגב אורחא לשים לב לעניין הרב של הקונסולים הזרים בפרטי הקמתה ותפעולה של מסילת הברזל, שהייתה בעיניהם – בצדק – נקודת מפנה משמעותית ביותר באזור שעליו היו מופקדים). כך תיאר דיקסון את מהלך הקו: 'התחנות השונות בנויות היטב, ויש בהן כל הדרוש במקומות כאלה, כגון מכשירי טלגרף, מכלי מים וכו' [...]. בפועל יש רק שלוש תחנות משמעותיות במהלך הקו, דהיינו לוד, רמלה וביתר, בהיות שתי הראשונות כפרים גדולים בעלי אוכלוסייה של 6,000 או 7,000 נפש כל אחד, והאחרונה הכפר ההררי העשיר ביותר על הקו בקרבת ירושלים, והמשופע במים רבים. בסג'ד – הגנה ההסבר – נבנתה תחנה שכן להודר מלכותו הסלטאן יש 'גיפתליק', או חווה, בסמוך'.<sup>31</sup> (את הקמת התחנה בדיר-אבאן נימק הקונסול באופן דומה, בקרבתה הנוחה למנזר הלטיני, דהיינו דיר-ראפאת). תחנת סג'ד נבנתה אפוא לנוחיותו של הסלטאן עבר אלחמיד השני.

אולם מה לסלטאן העות'מאני, שישב באיסתנבול, ולסג'ד אשר בשפלת יהודה? המונח ג'יפתליק, שלו כמה משמעויות שונות, ציין בדרך כלל קרקעות שהיו שייכות ישירות לממשל העות'מאני: מרביתן נפלו בידי הממשל מסיבות שונות (אי תשלום מסים של בעליהן, אי מילוי חובה צבאית וכיוצא באלה) ונוהלו על ידי נציגיו; ומיעוטן קרקעות שהסלטאן או בא כוחו רכש מן האוצר ורשם אותן כאחוזתו הפרטית (ג'יפתליק הומאיון).<sup>32</sup> למשל כשהעמיד הממשל העות'מאני למכירה קרקעות ג'יפתליק שהיו ברשותו באזור יריחו, ואלה עמדו להירכש על ידי קבוצת יהודים בראשות יואל משה סלומון ובייגוש סלאנט, היה זה הסלטאן עבר אלחמיד בעצמו שהעלה את המחיר ב-500 לירות נוספות ובכך הוציא את היזמים היהודים מן התחרות והפך את הקרקעות לאחוזתו הפרטית (היהודים נאלצו להסתפק בקרקעות מלבס, ושם ייסדו את פתח-תקווה).<sup>33</sup> מעמד דומה היה לקרקעות

29 מריל (לעיל, הערה 27), עמ' 298.

30 וייל (לעיל, הערה 10), עמ' 328.

31 הקונסול דיקסון אל הרוזן מרוזברי (לעיל, הערה 12), עמ' 3.

32 א"נ פולק, תולדות היחסים הקרקעיים במצרים, סוריה וארץ-ישראל בסוף ימי-הביניים ובזמן החדש, ירושלים 1940,

עמ' 86; מ' דוכן, דיני קרקעות בארץ ישראל, ירושלים תרפ"ה, עמ' 138-139.

33 י' יערי (פולסקין), ספר היובל למלאת חמשים שנה ליסוד פתח-תקוה תרל"ח-תרפ"ח, תל-אביב תרפ"ט, עמ' יא. ראו

גם: ב"צ גת, הישוב היהודי בארץ-ישראל בשנות הת"ר-התרמ"א (1840-1881), ירושלים תשל"ד (ירושלים תשכ"ג),

עמ' 337.

הסלטאן בסג'ד: אנו למדים על כך מחליפת מכתבים של הממונה על הקרקעות באזור רמלה בראשית תקופת המנדט הבריטי, שציין מספרי קושאנים של חלקות בסג'ד ובקאזה שנרכשו בראשית שנות השמונים של המאה התשע-עשרה על ידי הסלטאן עבד אלחמיד. עוד צוין במסמכים כי הסלטאן תרם 'מתקציבו הפרטי ולא מאוצר המדינה' לבניית מסגדים ולמטרות אחרות בכפרים אלה, במסגרת יחסיו עם אריסיו במקום.<sup>34</sup> מקור אחר מספר שכאשר פרצה מגפת דבר הבקר בארץ בשנת 1903, לא הקדישו השלטונות תשומת לב לבעיה, עד שפגעה המחלה בחוותיו של הסלטאן שבסג'ד ובריחו (וכן ליד עזה): משנפגע הבקר של הסלטאן, מיד נשלחו לארץ הוותרינרים של הממשל העות'מאני בדמשק ובחלב.<sup>35</sup>

מעניין היה לדעת כיצד ובעזרת מי בחר עבד אלחמיד השני – שמעולם לא ביקר בארץ-ישראל – באילו קרקעות להשקיע. יהודי ירושלים האמינו, למשל, כי הסלטאן פעל לסכל את עסקת הקרקעות שלהם בריחו כדי למנוע מאדמות בממלכתו ליפול לידי נתינים זרים. אולם במקרה של סג'ד דומה שהסיבה ברורה היא נראתה מובנת מאליה כבר לג'רד הלוק (Hallock), נוסע אמריקני שירד מירושלים ליפו ברכבת בשנת 1902: 'התחנה הבאה שבה עצרנו הייתה סג'ד', כתב הלוק, 'מישור זה הוא אחת מאחוזותיו הפרטיות של הסלטאן, ונבחר על ידו ללא ספק בשל פוריותו ושפעתו יוצאי הדופן'.<sup>36</sup> ואכן לאזור סג'ד היה כאמור מוניטין שלילי כמקום מסוכן לבריאות, אך היה לו גם מוניטין חיובי כאזור פורה במיוחד. כבר כחצי מאה לפני שהתעניין עבד אלחמיד השני באדמות המקום הציע יהודי ירושלמי, הרב מרדכי צורף, למשה מונטיפיורי להקים יישוב חקלאי בשם כפר-משה על אדמות 'גזאזא' – דהיינו קאזה – אשר 'יושב שבעה פרסאות מירושלים ושלוש מרמלה', וזאת מאותה סיבה בדיוק: 'כי טובה הארץ שם מאד מאד ומעטים הם הכפרים אשר אדמתם תהא פוריה ודשנה כבמקום הלז [...] ויש שמה שלש בארות נובעות מים חיים [...] בסביבות הבארות נוכל בנקל לנטוע גנים ופרדסים [...] גם נמצא שם מרעה טוב לצאן ובקר'.<sup>37</sup> (והנה צירוף מקרים הנוגע לענייננו: באותה נסיעה לארץ שהייתה העילה למכתבו של צורף הגה מונטיפיורי את התכנית המעשית הראשונה ככל הנראה לקו רכבת מיפו לירושלים<sup>38</sup>). בסופו של דבר נתגלגלו קרקעות אלה לא לידיים יהודיות, כפי שקיווה צורף, אלא – בחלקן לפחות – לידיו של הסלטאן. צורף, אגב, היה אביו של יואל משה סלומון: דור אחר דור נדחקו אפוא בני משפחת צורף-סלומון על ידי ממונו הפרטי של עבד אלחמיד מאדמות שנתנו בהן את עיניהם.

34 'Settlement of Jiftlik Villages: Report on Sajad (Sajad Proper and Sajad in Qazaza)', 21 בספטמבר 1931, גה"מ, חטיבה 22 תיק gp/2/18; מכתב מאת נציב מחוז יפו-ירושלים ל'מוכיר הכללי', 26 ביוני 1925, גה"מ, חטיבה 2, 8/225.

35 [ש' גורן, 'הרופא הוותרינרי הראשון בארץ', השדה, יד (תרצ"ד), עמ' 542. כישלונם של שני הוותרינרים הרשמיים מסוריה בויהו מקור המחלה הביא לשליחתו של הוותרינר הראשון לארץ, הד"ר יוסף שם-טוב, בשנת 1904.

36 G.B.F. Hallock, *Journeying in the Land Where Jesus Lived*, New York 1903, p. 243

37 מ' צורף אל מ' מונטיפיורי, ד' תמוז תקצ"ט, בתוך: מ' סלומון, ספר שלשה דורות ביישוב תקע"ב-תרע"ג, ב: הר"ר מרדכי צורף-סלומון ז"ל, ירושלים תרצ"ט, עמ' 96-100. המכתב נתפרסם קודם לכן אצל: [J. Montefiore], *Notes from a Private Journal of a Visit to Egypt and Palestine by Way of Italy and the Mediterranean*, 2nd edition, London 1885, pp. 386-390

38 L. Loewe (ed.), *Diaries of Sir Moses and Lady Montefiore*, II, Chicago 1890, p. 133



תחנת סג'ד נבנתה אפוא סמוך לנחלותיו הפרטיות של הסלטאן, ובכל זאת ייתכן שמיקומה נקבע לא רק מתוך התייחסות לזכויות היתר של השליט העליון. בסיכום פעילות חברת הרכבות הצרפתית בשנת 1899, במסגרת הדיווחים השנתיים על תנועת הסחורות לאורך הקו יפו-ירושלים, נרשם נתון מעניין במיוחד על תפקודה של התחנה בסג'ד: 'כתמיד, התחנה ביפו היא במקום הראשון בחשיבותו להובלת מטענים, עם עלייה קטנה [בשנת 1899] בהשוואה ל-1898; אחריה באה התחנה של סג'ד, אשר קיבלה, ב-1899, יותר מ-1,200 טונות של דגנים'. משמעותו של נתון זה מתבררת בהשוואה לסך כל הדגנים שהובילה הרכבת בשנה זו – 1979.8 טונות.<sup>39</sup> כמעט שני שלישים מכלל התבואה שהובילה מסילת הברזל בשנת 1899 הוטענו אפוא בסג'ד! סביר להניח שמטען חקלאי זה יועד ברובו לירושלים, אשר גידולה המהיר בתקופה זו חייב הרחבה משמעותית של המרחב הכפרי – ה'הינטרלנד' – שממנו ניזונה. (מעניין שיהודי ירושלמי מרחיק ראות, אריה בן ירחמיאל – אשר במקביל לצורך הציע אף הוא לאמונטיפיורי בביקורו בארץ להשקיע בקרקעות חקלאיות באזור רמלה – חזה כבר בשנת 1839 שהכפרים באזור זה, כולל 'געזאזא', חולדה ואחרים, יוכלו לספק די אוכל לכל העדה בירושלים ויותר<sup>40</sup>). על פי חישוב גם (מאוד), 1,200 טונות דגנים יכלו לספק את צריכתם השנתית של כ-7,000 עד 12,000 נפש: במילים אחרות, לו הגיעה כל התבואה שהועמסה בסג'ד לירושלים (ואיננו יודעים בוודאות שירושלים הייתה תמיד יעדה הסופי), היה בה כדי לספק כ-15-25 אחוז מכלל צריכת התבואה השנתית של העיר.<sup>41</sup> לפיכך, אם נתון בודד זה שהגיע לידינו אינו חריג, ייתכן מאוד שחשיבותה העיקרית של תחנת סג'ד הייתה בהובלת סחורות חקלאיות – לכשעצמה מן התרומות החשובות של מסילת הברזל לכלכלת הארץ – כיאה לתחנה הממוקמת באזור פורה במיוחד.

מטבע הדברים שני צדי המשוואה הזינו זה את זה: כשם שהקרבה לקרקעות הפוריית והמעובדות – אלו שקסמו לסלטאן ולבאי כוחו – השפיעה על מיקום תחנת הרכבת, כך מעבר הרכבת בסמוך השפיע על הייצור החקלאי באזורים אלה, מפני שקל היה לשווק את התוצרת למרחקים גדולים יותר. מי שעמד על קשר הדדי זה היו המשלחות הציוניות שנשלחו בראשית המאה העשרים לחפש קרקעות הולמות לייסוד מושבות יהודיות. בשנת 1903 התעניינה חברת 'גאולה', מיסודם של חובבי-ציון ברוסיה, ברכישת קרקעות באזור חולדה בעזרתו של בנק אפ"ק. באי כוחה של החברה בארץ-ישראל, האגרונום יצחק לוי מפקידי יק"א, רוכש הקרקעות המנוסה אהרן אייזנברג מרחובות והאגרונום

39 דוח ל-1899 (לעיל, הערה 7); Société du chemin de fer Ottoman de Jaffa à Jérusalem et prolongements, *Assemblée générale ordinaire du 2 mars 1901, rapport du conseil d'administration*, Paris, 1901, p. 8

40 'מכתב גלוי אשר נתן להשר משה מר' אריה בן ירחמיאל', ב' תמוז תקצ"ט, בתוך: יהודית: ספר כולל ספור מסע לשרתי יהודית מונטיפיורי, לונדון [1879?], עמ' 269 (מצולם בתוך: יומן מסע ואגרות: ארץ ישראל בשנות השלושים למאה ה'ט', צילום קטעים נבחרים, ירושלים תשל"ד, עמ' 160); זהו תרגום של הנספח מתוך: מונטיפיורי (לעיל, הערה 37), עמ' 403-404. לבעיית הספקת המזון החקלאי לירושלים בשלהי המאה התשע-עשרה ראו: מ' ברור, 'הספקת מזון לירושלים מכפרי הסביבה בסוף המאה ה-19 ובראשית המאה ה-20', ארץ-ישראל, 22, ירושלים תשנ"א, עמ' 45-51, ובפרט עמ' 47, על תרומתה של מסילת הברזל להרחבת מרחב ההספקה של ירושלים.

41 חישוב גם זה מבוסס על נתוני צריכה שביין כ-100-120 ק"ג תבואה לנפש (השוו נתוני משרד החקלאות האמריקני לשלהי המאה התשע-עשרה ב-[www.ers.usda.gov/Briefing/wheat](http://www.ers.usda.gov/Briefing/wheat), ולמצרים היום ב-<http://countrystudies.us/Egypt>) ל-180 ק"ג לנפש (הנתון לאיטליה בסוף המאה התשע-עשרה); וכן על אומדן שאוכלוסיית ירושלים בשנת 1900 הייתה כ-50,000 נפש (ראו: י' בן-אריה, עיר בראי תקופה: ירושלים החדשה בראשיתה, ירושלים תשל"ט, עמ' 630-631).

מראשון-לציון מנשה מאירוביץ', יצאו בנובמבר-דצמבר 1903 לסיור בקרקעות יהודה. משלחת אנשי המקצוע המליצה בחום לרכוש שני שטחים גדולים ליד חולדה, ונימקה את המלצתה בין השאר בעובדות הבאות: השטחים המוצעים קרובים מאוד – כדי מחצית השעה – לתחנת הרכבת סג'ד, ופסי הרכבת אף עוברים בחלק מהשטחים; דרכים המתאימות לעגלות מחברות את השטחים המוצעים לתחנת הרכבת בסג'ד (וכן לעקרון); והרכבת עוצרת בתחנת סג'ד ארבע פעמים ביום. עוד הוסיפו שאיכות האדמה טובה מאוד, שהמים קרובים לפני הקרקע, ושיש בשטח רק משפחות פלאחים בודדות: אולם מובן מהדיווח של המשלחת שלקרכה לתחנת סג'ד היה משקל מכריע בהמלצתה. המשלחת המליצה גם על רכישה גדולה בכפר קזאזה, ומאותם נימוקים: השטח גובל ממזרח בפסי הרכבת, ולכן כדאי מאוד לרכשו. עוד ציינו שטיב הקרקע הוא מעולה.<sup>42</sup> חברת 'גאולה' לא הצליחה בסופו של דבר לגייס את הכספים הדרושים למימוש הצעות אלה, וזלמן דוד לבונטין, מנהל בנק אפ"ק, ניסה לעניין בהן את ההנהלה הציונית. ב-22 בפברואר 1904 כתב תאודור הרצל ללבונטין: 'מר ולפזון הציע לפנינו את מכתבו מיום 9 דנא, בדבר קניית קרקעות [...] נבקשו אפוא להודיענו על יד איזו תחנת רכבת נמצאות הקרקעות האלה? כמה גדול השטח שלהן? מה מחיר כל דונם? מה הוא מין האדמה?'<sup>43</sup> אף שזמן הסתם לא שמע מעולם על סג'ד, פתח הרצל את סדרת שאלותיו בשאלה המלמדת על חשיבות הקרבה אל תחנת הרכבת למיזם המוצע. ולא היה זה מקרה. כשפרסם הרצל שנתיים קודם לכן את הרומן האוטופי שלו 'אלטנוילנד', חזונו העתידי לארץ-ישראל העמיד שוב ושוב במקום מרכזי את הרכבות המשוכללות שיחצו את הארץ לאורכה ולרוחבה ויחברוה לרשת תחבורה גלובלית: רכבות שתסענה לא רק נוסעים וצליינים, אלא 'שגם תנועת הסחורות הפנים-ארצית והבינלאומית [בהן] ערה מאד, משום שיש לנו ממגורות תבואה ונמלים וקשר ישיר לקווי הרכבת של אסיה הקטנה ושל צפון אפריקה'.<sup>44</sup> הרצל אולי לא שמע מעולם על סג'ד, אבל אפשר לומר שהוא כבר ראה אותה בדמיונו. הרצל נפטר כמה חודשים לאחר שכתב את אותו המכתב ללבונטין, והמוסדות הציוניים החליטו להנציח את זכרו ביער זיתים גדול, 'במקום היסטורי נבחר בארץ-ישראל, לזכרו של מנהיגנו הגדול'. כמה הולמת אפוא העובדה שדווקא תחנת סג'ד היתה זו ששיחקה תפקיד בבחירת מיקומו של היער. בשנת 1907 נשלח ארתור רופין לבחון חלופות אפשריות ל'יער הרצל', ודיווח כי אמנם השמן המיוצר בגליל משובח יותר, אולם 'היתרון של חולדה הוא במיקומה ליד מסילת הברזל יפו-ירושלים'. ואמנם, בסוף 1909 הודיע אוטו ורבורג בגאווה למליאת הקונגרס הציוני התשיעי כי 'קרן קיימת' רכשה נחלה

42 דוח סיור של לוי, איזנברג ומאירוביץ', 1 בדצמבר 1903, אצ"מ, A24/73/1; מובא אצל: י' כץ, 'הפעילות ההתיישבותית בארץ ישראל של החברות והאגודות הציוניות הפרטיות בין השנים 1900-1914', עבודת דוקטור, האוניברסיטה העברית בירושלים, תשמ"ג, ב, נספח 1, עמ' 158-161. על פעילותה של חברת 'גאולה' ראו: ל' דוכן-לנדוי, החברות הציוניות לרכישת קרקעות בארץ-ישראל 1897-1914, ירושלים תש"ם, עמ' 172-213; ראו גם: צ' שילוני, 'הקן הקימת לישראל כגורם בעיצוב הנוף הישבי של ארץ ישראל מאז הקמתה ועד לפרוץ מלחמת העולם הראשונה 1897-1914', עבודת דוקטור, האוניברסיטה העברית בירושלים, תשמ"ז, א, עמ' 133.

43 המכתב מובא אצל: ז"ד לבונטין, לארץ אבותינו, ב: לתולדות עבודת ההסתדרות הציונית משנת 1901 עד 1914, תל-אביב תרפ"ד, עמ' 200-201; וראו גם ההתייחסות משנת 1905 לקרבת קרקעות לתחנת רכבת (במקרה זה, תחנת לוד): שם, עמ' 202.

44 ת' הרצל, אלטנוילנד: רומן, תרגמה מ' קראוס, תל-אביב תשס"ב, עמ' 103, וראו גם: עמ' 67 ועוד.

נאה להנצחת זכרו של המנהיג המנוח וגם בנתה בה 'בשביל יער הרצל בית הנהלה יפה בסגנון מזרחי'; המקום שנבחר, הכריז ורבורג קבל עם וקונגרס מריע, הוא 'בחולדה, שבקרבת תחנת הרכבת סג'ד'.<sup>45</sup>

## כיצד ומתי הלכה תחנת סג'ד 'לאיבוד'?

על אף מבנה התחנה הנאה, על אף המעיין השופע ומגדל המים המשוכלל ועל אף ריבוי הסחורות החקלאיות לטעינה, תחנת סג'ד הייתה תחנה קצרת ימים. בתום מלחמת העולם הראשונה כבר הייתה התחנה נוטשה. הציניקים עשויים לומר שברגע שנסתלק הסלטאן העות'מאני מארץ ישראל נתבטלה גם תחנת הרכבת שנבנתה לשרת את אדמותיו. אולם כפי שעולה מכל האמור לעיל, אין בהסבר זה ממש. יתר על כן, גם סדר הזמנים אינו מתאים: למעשה בוטלה תחנת סג'ד כבר בשנת 1915, וזאת בפקודת השלטונות התורכיים עצמם. בשנות המלחמה חלו שינויים מרחיקי לכת במסילות הברזל בארץ. לשינויים אלה היה אחראי מייסנר פאשא, או בשמו הגרמני היינריך אוגוסט מייסנר, מהנדס סקסוני שהוביל את התפתחות מסילות הברזל באימפריה העות'מאנית ובראשן המסילה החג'אזית, ושהובא כעת לסוריה כדי להתאים את מערך מסילות הברזל בה לצורכי המלחמה. בקו יפו-ירושלים השלטונות החרימו את רכוש החברה הצרפתית שבנתה ושניהלה את הקו, אשר הפך באחת לרכוש אויב. בפקודתו של מייסנר פורקה בשנת 1915 המסילה הצרפתית בקטע מיפו ללוד, וזאת הן כדי לשבש נחיתה בריטית אפשרית בחוף השרון, והן כדי לספק פסים לפרויקט העיקרי שלו – מסילת ברזל שתקשר את צפון הארץ לדרומה ותאפשר התקפה על מצרים דרך סיני. (מעניין לציין, בעקבות הדיון לעיל בתפקיד הרכבת בהספקת מזון לירושלים, שמייסנר סירב להמשיך ולפרק את המסילה מלוד לירושלים, כדי לא להחמיר את הרעב בעיר<sup>46</sup>).

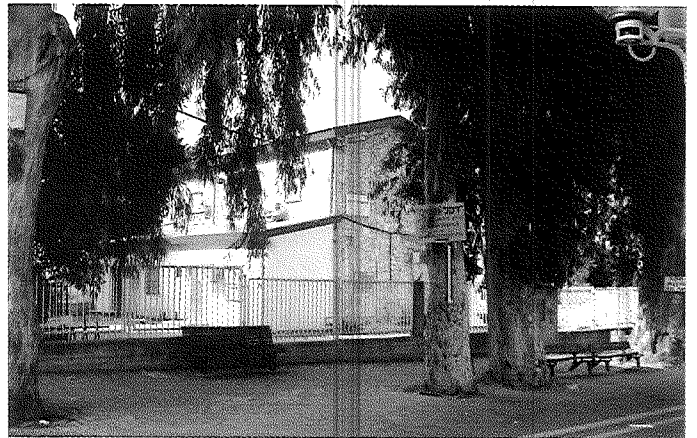
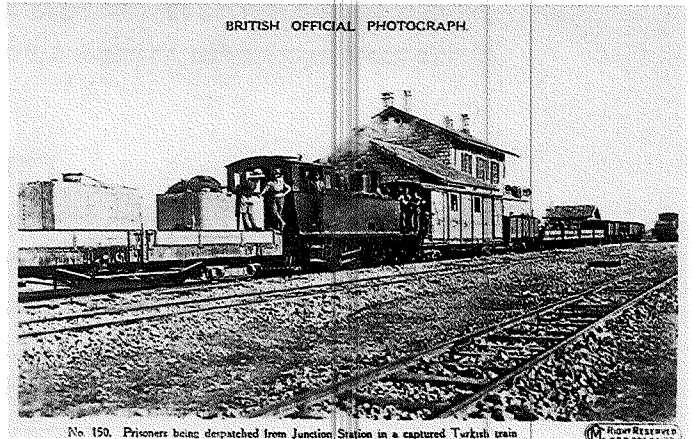
עם הנחת המסילה לסיני נבנתה תחנה חדשה, תחנת ואדי צראר (נחל שורק) או תחנת 'הצומת' (איור 8). בתצלום של תחנה זו שצולם זמן קצר מאוד לאחר הקמתה (איור 12), ושנדפס בקהיר כחלק מסדרת 'תצלומים בריטיים רשמיים' במהלך מלחמת העולם הראשונה, נראית רכבת שנתפסה מידי התורכים ומיד הועמסה בשבויים; מבנה התחנה הגדול הנראה מאחורי הרכבת וריבוי הפסים וריווחם מעידים על חשיבות התחנה ועל ההתרחבות בשירות מאז שנבנו התחנות הראשונות בקו יפו-ירושלים על ידי הצרפתים. התחנה החדשה, כפי שהעיד עליה שמה, נועדה לשרת את הצומת המרכזי ברשת מסילות הברזל שבנה מייסנר – הצומת שבו נתפצלה המסילה מצפון הארץ לכיוון מזרח לירושלים או לכיוון דרום לסיני. תחנת סג'ד לא יכלה לשמש צומת המסילות המבוקש בשל רכס ההרים מדרומה, ומכיוון שתחנת הצומת החדשה נבנתה במרחק שני קילומטרים וחצי בלבד מהתחנה בסג'ד, הפכה זו למיותרת ולפיכך בוטלה.

מרחק קצר זה של שני קילומטרים וחצי זרע מטבע הדברים בלבול, ואפשר לומר שהוא גרם גם לכיטולו של זיכרון התחנה בסג'ד. הדבר קרה בתוך זמן לא רב, כפי שעולה מתיאור מסילת הברזל

45 צ' שילוני, הקרן הקיימת לישראל וההתיישבות הציונית 1903-1914, ירושלים 1990, עמ' 75, 89, 163, וראו הציטוטים שם.

46 פ' פיק, 'מייסנר פחה: חלוצי הרכבות בארץ-ישראל ובשכנותיה', קתורה, 10 (טבת תשל"ט), עמ' 119-120.

מנחל שורק לירושלים ב'מדריך הצבאי לארץ-ישראל' (Military Handbook on Palestine), ספר עזר סודי שהדפיסו הבריטים בקהיר בשנת 1917 לשימוש יחידותיהם בארץ-ישראל. בתיאור המסילה המפורט, שהסתמך בין השאר על מידע עדכני שמסרו סוכנים בשטח ושבווי מלחמה, הראשונה ברשימת התחנות מצוינת בתור 'צומת ואדי א-צראר (או סג'ד)', ולצדה נזכר 'הכפר סג'ד, אשר אינו נראה מהתחנה, והשוכן על רכס מימינה'.<sup>47</sup> כבר המודיעין הבריטי לא הבין אפוא לאשורו את ההבדל שבין תחנת סג'ד לתחנת נחל שורק, והטעות הלכה ונפוצה במהירות ובאופנים שונים. למשל ב'אוגרפיה מצירת של ארץ ישראל: ספר למוד לתלמידים ולמתלמדים', שיצא לאור בשנת 1920 בקירוב, רשם אברהם שלום קמנצקי עבור תלמידיו ומתלמדיו את רשימת מסילות הברזל בארץ-ישראל על תחנותיהן, וכיניהן תחנת 'סג'ד (עתה נקראת בשם 'ואדי צרר')'.<sup>48</sup> מאז ועד היום, ככל שהלכו שרידי תחנת סג'ד ונעלמו, הלך הבלבול וגבר – וכך נוצרה התעלומה שבה פתחנו.



### תחנת סג'ד כמקרה בוחן לארכאולוגיה תעשייתית בארץ ישראל

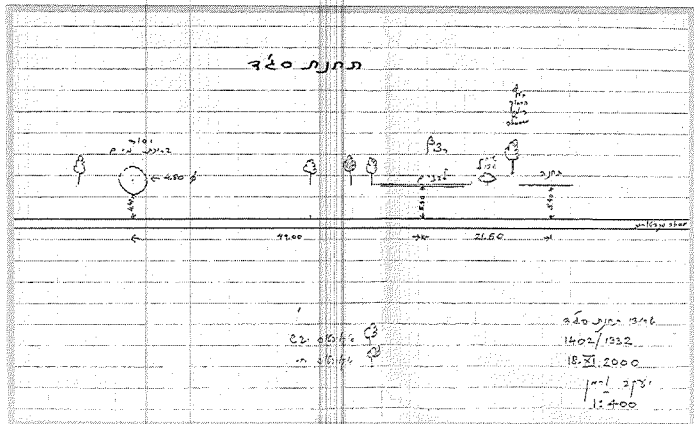
בנובמבר 2000 יצאנו לסקור מה נותר מתחנת סג'ד בשטח. האלמנט היחיד שבלט לעין היו כמה עצי איקליפטוס לצד המסילה המנדטורית, מאותם עצים שעמדו בצד התחנה בתצלומיה מלפני מלחמת העולם הראשונה. (גם באתרים אחרים מסמנים עצי איקליפטוס גבוהים את מקומן של התחנות המקוריות של מסילת הברזל הצרפתית: למשל ליד המבנה שהיה תחנת הרכבת בלוד, ושהיום הוא מוקד חירום עירוני [איור 13]). בצמחייה העבותה ניתן היה לזהות עוד כמה שרידים מהמכלול. באיור 14 נראה המקום שבו עמדו שני חלקיה של תחנת סג'ד. מאחור מזדקרים עצי האיילפטוס המציינים את מקומו של בניין התחנה; קרוב יותר לחזית התמונה, במרחק לא רב משמאל לפסים, נראה בתוך הצמחייה שריד קיר מעוגל בגובה כחצי מטר – כפי שהתברר אחר כך, זהו בסיסו של מגדל המים הרחב שנראה

איור 12 (למעלה): שבויים מועלים לרכבת שנתפסה מהתורכים בתחנת 'הצומת', 1917-1918 (British Official Photograph, Cairo)

איור 13 (למטה): תחנת לוד, המשמשת כיום מוקד חירום עירוני, דצמבר 1999. מבנה התחנה הוא מקורי, אך חופה באבן ונוספו לו תוספות בנייה; שדרת האיילפטוסים עוברת בניצב לתחנה, ולא במקביל לה כבתחנת סג'ד (צילום: רון שפיר)

47 Military Handbook on Palestine, Third Provisional Edition, June 30, 1917, Cairo 1917, p. 72

48 א"ש קמנצקי, אוגרפיה מצירת של ארץ ישראל: ספר למוד לתלמידים ולמתלמדים, תל-אביב [1920], עמ' 61.



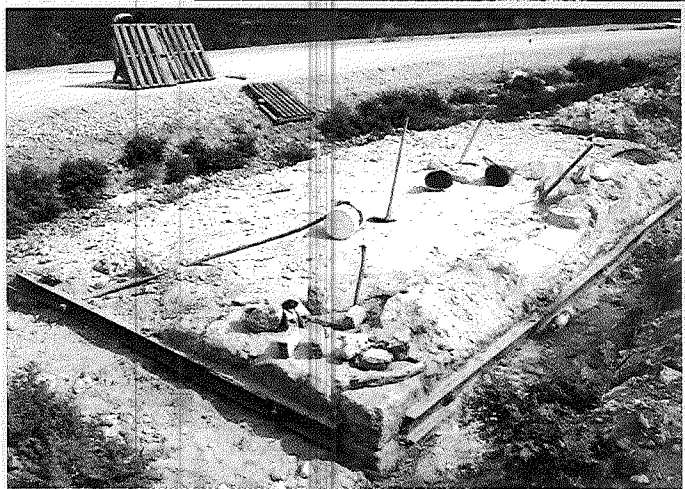
בתצלומו של בונפיס. עוד מצאנו שרידי לבנים במקום שבו עמדה התחנה. השרטוט באיור 15 מסכם את כל מה שניתן היה לזהות באתר בשנת 2000: שימו לב למרחק של כ-70 מטר בין מבנה התחנה למגרדל המים.



**איור 14 (מימין):**  
האיקליפטוסים ושרידי המגדל העגול הרחב בתחנת סגיד, דצמבר 1999 (צילום: רון שפיר)



**איור 15 (למעלה):**  
שרידי תחנת סגיד, 18 בנובמבר 2000, קנה מידה 1:400 (שרטוט: יעקב ורמון)



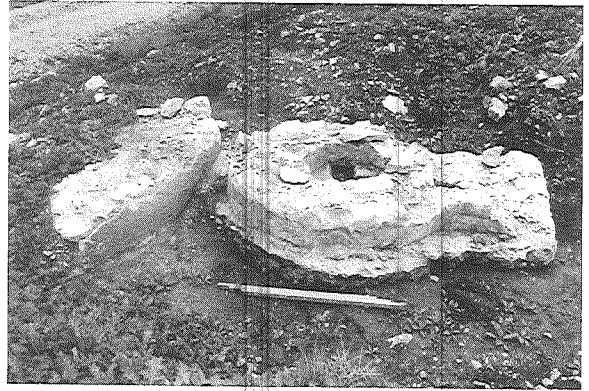
**איור 16: בסיס מבנה התחנה בסגיד, חפירות אוקטובר 2002**  
(צילום: רון שפיר)

באוקטובר 2002 חזרנו לסגיד פעם נוספת, עם מחפרון, במטרה לחשוף את יסודות התחנה בחפירה.<sup>49</sup> ניתן לתאר פעולה זו כחקירה ניסיונית בארכאולוגיה תעשייתית (industrial archaeology) – תחום ידע ההולך וקונה לו מקום של כבוד במדינות מתועשות שלהן היסטוריה עשירה של תיעוש מוקדם, כגון בריטניה, ארצות-הברית, שוודיה וגרמניה.<sup>50</sup>

49 החפירה נוהלה על ידי מר יהושע דריי, ונתאפשרה בזכות נדיבותה של הנהלת רכבת ישראל, ובמיוחד בזכות מר אליעזר גוטליב. תודות גם לד"ר גדעון אבני מרשות העתיקות על עזרתו.

50 ראו למשל: K. Hudson, 'Industrial Archeology', B.M. Fagan (ed.), *The Oxford Companion to Archaeology*, Oxford 1996, pp. 351–352; L.F. Gross, 'Industrial Archeology: An Aggressive Agenda', *The Journal of the Society for*

בשנתיים שחלפו מאז שתיעדנו את שרידי התחנה שנראו על פני השטח, חלו במקום שינויים ניכרים כתוצאה מהעבודות לקראת שדרוג קו הרכבת מתל-אביב לירושלים: שרידי מגדל המים נהרסו, ועצי האייליפטוס נעקרו. עם זאת החפירה אימתה את הידוע לנו על שני חלקי התחנה. בצד דרום-מזרח חשפנו את בסיס המבנה הדו-קומתי של התחנה (איור 16); אורכו 9.25 מטרים, בדיוק כממדיה של תחנת לוד. בסיס המבנה חוזק על ידי קורות ברזל שנמתחו באמצעות שתי וערב של כבלי ברזל. עוד נמצאו במקום שברי מרצפות פשוטות ורעפי מרסיי רבים. בצד צפון-מערב

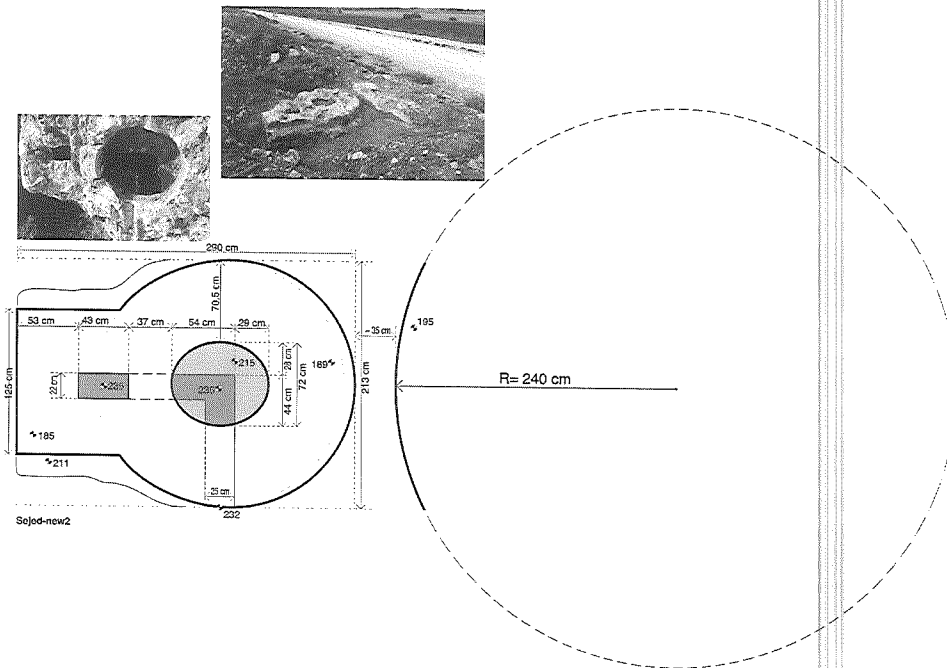


חשפנו את בסיס מגדל המים הצר במלוא היקפו, ולירו קטע קטן מן ההיקף החיצוני של המגדל הרחב (איור 17). באיור 18 משורטט שחזור של המגדלים לפי ממצאי החפירה.<sup>51</sup> וכאן נסגר המעגל: שהרי אי אפשר להבין את תפקידם ומשמעותם של שני המגדלים שבשרטוט זה מבלי לחזור ולהצליב את השרטוט עם התצלום של בונפיס המתעד את מגדל המים של סג'ד, התצלום אשר בו פתחנו.

איור 17: בסיס המגדל העגול הצר וחלק מבסיס המגדל הרחב, חפירות אוקטובר 2002

(צילום: רון שפיר)

איור 18: שחזור מגדלי המים של תחנת סג'ד לפי ממצאי חפירות אוקטובר 2002 (שרטוט: פטר סמוק)



K. Hudson, *Industrial Archaeology*: לחיבור המכוון של תחום זה ראו: *Industrial Archeology*, 27:1 (2001), pp. 37-40

*An Introduction*, London 1963