מגזין אגודת מורי הדרך לתיירות בישראל

על הדרך

גיליון מס' 3 • שבט תשע"ב • פברואר 2012

4. חדשות אגודת מורי הדרך

6. הירקון

12. מסילות ברזל בארץ הגליל ובשוליה

16. "תרגומים" עבריים לשמות ערביים באתרי הנגב

19. רעידות אדמה קדומות בישראל

AHAVA

חוויה מינרלית קסומה ברשת חנויות AHAVA

החנויות ממוקמות בפריסה ארצית ובהן:

• מוצרי טיפוח ייחודיים המבוססים על מינרלים מים המלח
• צוות מקצועי הדובר מספר שפות • מגוון רחב של ערכות לטיפוח מושלם
• מבצעים מיוחדים והטבות בלעדיות • החזרי מס לתיירים

חנויות AHAVA:

אילת – טיילת הילטון מלכת שבא 08-6371158 | תל אביב – מתחם התחנה 03-5102265, מלון הילטון 03-5220120 | ירושלים – שדרות אלרוב ממילא 02-6243929, חנות חדשה מלון רמת רחל 02-5344492 | לטרון – אתר מיני ישראל 08-9153669 | ים המלח – מרכז המבקרים מצפה שלם 02-9945123, עין בוקק 08-9952073, חוף מינרל 02-9945123, חנות חדשה מצדה 08-6584319.

ahava.com

על הדרך

מגזין אגודת מורי הדרך לתיירות בישראל

עורך:
מנחם מרקוס

עיצוב, עריכה והפקה:
לניאדו תקשורת ויחסי ציבור

* * *

מנהל פרסום:
דניאל מור
052-8758789

* * *

משרדי המערכת:
רח' הלחי 25 בני-ברק
טל': 03-6186411
itga@netvision.net.il

מו"ל:
אגודת מורי הדרך
www.itga.org.il

יחסי ציבור:
ספוט תקשורת

המערכת אינה אחראית
על תוכן המודעות

©כל הזכויות שמורות

מערכת "על הדרך" תשמח לקבל ולפרסם במגזין תמונות מהדרכות ואירועים מיוחדים שלהם היו מורי הדרך שותפים. מורי דרך שמעוניינים להעביר לעמיתיהם המלצות וטיפים, ביקורות על אתרים וכל רעיון אחר, הראוי להתפרסם במסגרת מדור זה, מתבקשים לשלוח חומרים למייל:
alhaderech@itga.org.il

תוכן העניינים:

חדשות האגודה ____ 4

פינה חמה - הירקון - פנינת טבע ממש כאן / שלמה שקד ____ 6

חדשות בעתיקות - גן לאומי מונפורט / פרופ' אדריאן בועז ____ 10

מסילות ברזל בארץ הגליל ובשוליה / יאיר ספרן ותמיר גורן ____ 12

"תרגומים" עבריים לשמות ערביים באתרי הנגב / מנחם מרקוס ____ 16

רעידות אדמה קדומות בישראל / שחר שילה ____ 19

עלייתם ועזיבתם של תימני כנרת / עמירם אידלמן ____ 24

משקיעים בתיירות בירושלים / הרשות לפיתוח ירושלים ____ 27

פורום מורי דרך ____ 30

תמונת השער:

שעת אחר הצהריים בערבה הדרומית.
צילום ארז הרנשטט, אקו טיולי מדבר

דבר העורך

מגזין מס' 3 המונח לפניכם, יוצא לאור בסמיכות לכנס הארצי של מורי הדרך בישראל. בפתח הגיליון מסכם יוסי וייס, היו"ר היוצא של האגודה, את פעילותה והישגיה של האגודה בשנתיים האחרונות - סיכום שיש בו גם יותר מנימה של אכזבה בשל אותן מטרות שטרם הושגו.

שלמה שקד, מורה דרך וותיק, חושף את צפונותיו של נהר הירקון (כה קרוב לעין וכה רחוק מן הלב. או כדברי השיר של ג'ים מוריסון: Very near, yet very far). יאיר ספרן מספר על מסילות הרכבת בגליל ובגולן, שנבנו בראשית המאה ה-20 - רכבת העמק מחיפה לצמח והמשכה לדרעא ולדמשק: פרויקט ענק בניצוחו של מהנדס המסילות הגרמני מייסנר. שחר שילה מקדיש מאמר לרעידות האדמה בישראל ומאזכר את הקטסטרופות הללו בתנ"ך.

במדור חדשות בעתיקות מספר צביקה צוק, ארכאולוג הרט"ג, על פעולת חפירה ושימור שבוצעה במבצר המונפורט שבנחל כזיב - מן היפים שבאתרי הגליל. עמירם אידלמן מאיר במאמרו את הפרשה הנשכחת (המושכחת?) של קבוצת יהודי תימן שהתיישבה בחצר כנרת. ולבסוף, מאמר קטן של עבדכם הנאמן על שמותיהם הערביים של אתרים אחדים בהר הנגב ומשמעותם.

ונסיים בברכת עלה והצלח למורי הדרך, עם בואם לכנס הארצי של מורי הדרך בישראל.

שלכם,
מנחם מרקוס

יוסי וייס, יו"ר אגודת מורי הדרך, מסכם את תקופת פעילותו כיו"ר האגודה

בימים אלה אני מסיים את תקופת פעילותי כיו"ר אגודת מורי הדרך, וזו העת לסכם את התקופה.
עם תחילת כהונתי הצבתי לעצמי כמה מטרות שאותן השגתי בעזרת החברים שהיוו את מזכירות האגודה:

1) **חתימת הסכם שכר** - במשך שנה, לפני כניסתי לתפקיד, התנהל מו"מ שלא הגיע לכלל סיכום, ואף עמד לפני ביטול. ההסכם שהושג על ידי האגודה מבטיח הגנה על זכויות מורי הדרך, הפרשות לפנסיה ולביטוח הלאומי, וכן תשלום עבור יציאות ערב. ייאמר במלוא הכנות! לא אל הנער הזה התפללנו ולא זה ההסכם שעליו חלמתי, אבל זהו מהותו של הסכם בין שני צדדים שצריכים להסכים עליו, ונקווה שבהמשך פעילות האגודה הוא עוד ישופר.

2) **מיצוב האגודה כגורם משמעותי בתעשיית התיירות**, ושיתוף נציגי האגודה בפורומים הנוגעים לתיירות. ההישגים שאותם אוכל למנות בנוגע לסעיף הזה הם:

א. הכרה באגודת מורי הדרך כמייצג יחיד ע"י הרשויות: משרד התמ"ת, שלטונות מס הכנסה, ביטוח לאומי. המשמעות היא שהאגודה מוכרת כ"מדמה מעסיק" לעניין טיפול בחיסכון פנסיוני ודמי אבטלה של מורי הדרך.

ב. נוכחות של האגודה בכל פורום, כנס או פעילות שמארגן משרד התיירות. הדבר מאפשר למורי הדרך להביע את דעתם המקצועית ולהיות מעורבים בתכנון ובקבלת החלטות הנוגעות לתעשיית התיירות.

ג. חברות האגודה והשתתפות פעילה של הנהלתה בפורום תעשיית התיירות הישראלית (הפורום כולל את ראשי אגודות המלונאים, סוכני הנסיעות, חברות התעופה ורשות הטבע והגנים).

ד. הנהלת האגודה היא חברה פעילה גם בפורום השיווק, שאותו מארגן משרד התיירות, ושותפים בו גם המלונאים וסוכני הנסיעות בישראל.

ה. שיקום יחסי עבודה עם יתר גורמי התיירות (כולל משרד התיירות - שם דלתות השר והמנכ"ל פתוחות לפנינו, ובעיות מורי הדרך ידועות להם).

ו. יצירת "בסיס כוח" בכנסת, באמצעות חברי כנסת אוהדים לעניין מורי הדרך, והבאת צורכי מורי הדרך למודעות המחוקק. היום עמדתנו נחשבת ומבוקשת.

ז. לאחר שנוכחתי שמורי דרך רבים חשופים לתביעות, בגין רשלנות מקצועית, דחפתי לעריכת מכרז לביטוח אחריות מקצועית וצד ג'. המכרז נערך בפיקוח רו"ח האגודה, והשגנו בו תנאים טובים יותר מכל פוליסה המוצעת היום בשוק, ותנאים טובים ביותר לחברי האגודה.

ח. נערך מכרז לקרנות הפנסיה, והצלחנו להוריד ביותר ממחצית את עלות דמי הניהול, כך שיישאר יותר כסף למורי הדרך החוסכים, בבוא יומם לפרוש לפנסיה.

ט. הפקנו את המדריך לאתרים ולשירותים.

י. הפקנו, בעזרת צוות המשרד, את אינדקס מורי הדרך הזמין היום באתר בעברית ובאנגלית.

י"א. שיתוף חברי המזכירות נעשה בצורה מלאה, ועניינים עקרוניים הובאו בפני המועצה לדיונים פוריים ומעמיקים.

י"ב. אורגן מערך הגבייה שהעמיד האגודה על הרגליים מבחינה כלכלית.

לצערי הצלחתי רק במקומות שלא היה צורך בגיבוי החברים (לדוגמה, בית שאן - פה מתייחסים אלינו ברצינות). בכל מקום שבו היה צורך בגיבוי מלא מצד החברים נכשלנו (ראו עניין הכניסה לבית לחם, או להבדיל, הסכם שכר: ללא ידיעת המעסיקים כי מורי הדרך יהיו מוכנים לעמוד מאחורי האגודה, בצעדים ארגוניים בנושא זה, לא נגיע לשכר הוגן!).
אני קורא לכולכם לתמוך במוסדות הנבחרים של האגודה, ולעמוד מאחוריהם כמו שחברי הוועדים הגדולים עומדים מאחורי ההסתדרות, אחרת - גם המעט שהשגנו יתמסמס.

בהזדמנות זו ברצוני לאחל ליו"ר החדש הנכנס לתפקידו בחודש פברואר, הצלחה מכל הלב והמשך פעילות פורייה להשלמת משימות האגודה.

עדכון מהמנכ"ל
סיכום קדנציה של המועצה הנוכחית

שלום לכולם, מדני אגיון

על סף סיום קדנציה של המועצה הנוכחית, בתקופה שהייתה גדושה בפעילות האגודה, נדרשו המועצה, והמזכירות במיוחד, להתמודד מול אתגרים רבים של שמירה על האינטרסים של מורי הדרך מול תהליכי שינוי משמעותיים בתעשיית התיירות והתנהלות המובילים אותה.
הראייה האסטרטגית היא כי על מנת לשרוד, כמקצוע מועדף ומוערך על כל היבטיו, יש צורך לשלב ידיים עם כל גורם משמעותי בתעשייה, סוכני הנסיעות, על שני ארגוניהם, רשות הטבע והגנים, המלונאים, משרדי התיירות, התמ"ת והפנים. על רקע הראייה הזאת נכחו נציגי האגודה בפגישות, בפורומים ובכנסים. שבכל אחד מהם יכלו לעמוד על משמר האינטרסים של מורי הדרך ולזהות תהליכים של שינוי שעשוי לפגוע בהם.
כמנכ"ל, לא יכולתי שלא להתפעל מיכולת ההשתלבות של נציגי האגודה, כולם מתנדבים-משכילים, בעלי ניסיון וראייה מערכתית, ובעיקר מהאמון שורחשים להם שותפיהם לעשיה במעורבותם בפעילויות תכנון וביצוע מהלכים ופרויקטים המשפיעים על תעשיית התיירות כולה.

משרד האגודה ואני נדרשנו להתאים את ההתנהלות התפעולית, הפיננסית והאדמיניסטרטיבית של האגודה לניהול תקין על כל היבטיו, כולל דיווחים שוטפים ומתועדים ועמידה בסטנדרטים של ביקורת מקצועית ואתית. במסגרת פעילויות ההתקשרויות והרכש התאמנו את דרכה של האגודה ודרכי התקשורת שלה, עם החברים ועם "העולם החיצון", כארגון מודרני בעל יכולת להתמודד עם שינויים.

היום האגודה יציבה פיננסית ובעלת רזרבות כספיות שיאפשרו פעילות מכל סוג שיידרש, על מנת לאפשר לה להגן על חבריה ועל רווחתם. להכנסות האגודה מדמי חבר וממס ארגון הוספנו הכנסות קבועות מפרסום, ועל מנת לקבל את הכרת רשויות המס על חלק הוצאות התפעול של האגודה, הקמנו ישות של "עוסק מורשה" שכבר עכשיו, אחרי שנת הפעלה, מאפשרת הרחבה נוספת של נכסי האגודה.

בהנחיית המזכירות והיו"ר ביצענו שורה של פעילויות שחלקן הסתיימו וחלקן מצריכות "תחזוקה" שוטפת. פעילויות אלה, שאתם חשים ודאי את מימושן בשנה האחרונה, לא יכלו להתבצע ללא העסקת כוח אדם מקצועי ומיומן - אם בדרך של העסקה קבועה ואם בדרך של מיקור חוץ.

חיסכון פנסיוני - מכרז החיסכון הפנסיוני, שכלל תנאי כיסוי מיטבי ודמי ניהול שעלותם חצי מהמקובל במשק, יצא לדרך מתוך תובנת היו"ר לגבי ההזנחה המתמשכת זה שנים של חיסכון פנסיוני על ידי חברים רבים, ומתוך רצון לסייע להם כארגון. בתוך שנה פתחו או עדכנו כ-450 חברים, צעירים ומבוגרים כאחד, פוליסות חיסכון פנסיוני בהיקף הפרשות של כ-400.000 ₪.

הסכמי שכר - נחתם הסכם שכר קיבוצי, ובאקט חסר תקדים, לאחר מספר חודשים ובהסכמה משותפת עם המעסיקים, בוצעו בו תיקונים ושיפורים. ההסכם מעגן כעת באופן ברור את מכלול תוספות השעות הנוספות, שעות פעילות הערב וההיסעים לשדה התעופה. בנוסף כולל ההסכם מנגנון בוררות מוסכם לפיתרון מהיר של חילוקי דעות. ההסכם אושר על ידי הממונה על השכר במשרד התמ"ת.

פעילות מול רשויות השלטון למניעת הדרכה ללא רישיון - מזכירות האגודה פעלה מול משרד התיירות, תוך חשיפה תקשורתית ופעילות בכנסת, על מנת לעודד אכיפת הדרישה למו"ד בעל רישיון. הנהלת האגודה פועלת מול גורמי התפעול, האכיפה והייעוץ המשפטי במשרד התיירות, על מנת לעורר דיון שחושף את היקף הבעיה ואת הצורך בעצירת הסחף. כחלק מהתוצאה, עצר משרד התיירות את האפשרות של מדריכי "תו תקן" להדריך קבוצות בתיירות פנים. בנוסף, האגודה השיגה את שיתוף הפעולה של הנהלת המשרד לתחילת תהליך שלא יאפשר למנהיגים דתיים להדריך, אלא לנהל פולחנים דתיים בלבד, ולדרוש הדרכה מורשית לכל קבוצה. יצוין שישנה עדיין מחלוקת עם המשרד בהקשר הזה שמהווה "קאזוס בלי" של האגודה. הנהלת האגודה התבקשה על ידי המזכירות להכין את כל הכלים להתמודדות משפטית וארגונית עם הבעיה, והכינה עבור המועצה הנבחרת, שתיבחר בבחירות הקרובות, את כל התשתית להמשך פעילות זו.

עדכון והתאמת תקנון האגודה - לאחר שמצאנו בבדיקה שהתקנון אינו רשום ומאושר ברשם העמותות כחוק ניצלנו את ההזדמנות לעדכנו והתאימו. לאחר אישור אספה כללית מיוחדת הפקדנו את ברשם העמותות.

ייצוג ופתרון בעיות למורי דרך - סיוע לחברים בהתנהלות של חילוקי דעות עם מעסיקים, והפעלת היועץ המשפטי של האגודה ורואה החשבון שלה גם בהתדיינות עם רשויות שלטון.
כחלק מפעילות זו, ולאחר שנוכחנו לדעת שרוב המעסיקים מבקשים למלא את דרישות החוק לביצוע הפרשות לתנאים סוציאליים, יזמנו פעילות משותפת עם המעסיקים לעידוד מעבר לתעסוקה כשכירים. התוצאה הנלווית הייתה הרחבת האפשרות של האגודה לייצג את החברים בעת חילוקי דעות.

תקשורת, הכנסת שיפורים לאתר האינטרנט של האגודה -

- בנינו באתר אינדקס מורי דרך בעברית ואנגלית, לנוחות סוכנים ומחפשי מדריכים. באינדקס רשומים פרטי ההתקשרות עם מורה הדרך והפניה לפרופיל או לאתר האינטרנט שלו. התוצאה - חשיפה מוכחת של מורי דרך לתעסוקה נוספת.

- הרמנו "לוח אירועים" המתעדכן דינמית ומפרט את כל האירועים והפעילויות שמורי דרך יכולים למצוא בהם עניין מקצועי או אישי, כולל לינקים לאירועים עצמם

- שיפרנו בהשקעת זמן וכסף את פעילות השרת וכושר הדיוור הישיר, והיום אנחנו מעדכנים את מורי הדרך במידע רלוונטי ועכשווי, כמעט על בסיס יומי. פורום האתר ודף הפייסבוק של האגודה מאפשרים לחברים לתקשר כקהילה, על בסיס חברתי ועסקי.
חשיבות הטיפול השוטף בתקשורת הביא את המזכירות להחליט על יצירת משרת אחראית תקשורת ופרסום האחראית גם על הפקת המגזין "על הדרך" ועל תחזוקת מיחשוב האגודה.

הפקת הספר מדריך האתרים - הספר הופק כמוצר עזר ייחודי לחברים ונמכר לבעלי עניין בתעשייה. הכנסות האגודה מהפרסום בספר עלו על עלות ההפקה והיוו הכנסה נוספת לאגודה.

ייזום והפקת מגזין האגודה "על הדרך" - היו"ר ורבים מחברי המועצה ביקשו לחדש, לאחר שנים, את הפקת ביטאון האגודה כחוברת המכילה מידע מקצועי לחברים, לצד עדכונים מפעילות תעשיית התיירות ומפעילות הנהלת האגודה. התוצאה, בעריכה מעולה של מנחם מרקוס וחברת הפקה מקצועית, זכינו למגזין, שמיטב הכותבים המקצועיים בארץ כותבים בו, המשלב מידע לחברים עם עדכונים שוטפים. הביטאון מופץ לכלל מורי הדרך, גם אלה שאינם חברים, ולכל בעלי התפקידים בתעשיית התיירות. עלות הפקת הביטאון מכוסה על ידי מודעות פרסום, תוך השארת רווח המגדיל את הכנסות האגודה.

סיורי חשיפה והשתלמויות - יחד עם יזמי תיירות, עמותות תיירות ומשרד התיירות, יוזמת האגודה על בסיס קבוע סיורי חשיפה והשתלמויות שבהם השתתפו במהלך השנה מאות מורי דרך.

ביטוח נגד תביעות בגין אחריות מקצועית וצד ג' - כבר בתחילת 2011 בוצע מכרז בין חברות הביטוח שבו אופיינו כל דרישות הכיסוי המתאימות למורי הדרך. כן יצרנו פוליסה קולקטיבית לחברים, המכסה בעלות של פחות מרבע עלות מקובלת בשוק, את מירב דרישות הכיסוי הנחוצות. בנוסף, הצלחנו גם לסכם עם חברת הביטוח שבאופן ייחודי הכיסוי יהיה מתאריך האירוע ולא מיום התביעה, רטרואקטיבית מינואר 2006. בהישג זה מנענו אפשרות להעדר כיסוי על תביעות, בגין אירועים שעברו שנים מקרות האירוע ועד התביעה. השגנו והוספנו, בעלות מינימלית, כיסויים להרחבות הדרכה בחו"ל וארגון טיולים שהיו מבוקשים מאוד. בשנה הראשונה הצטרפו כ-650 חברים לפוליסה, והשנה, על פי קצב ההצטרפות, אנחנו צופים כ-1,000 חברים מבוטחים השנה.

הסדרי תנועה וחניות בירושלים - בשנתיים האחרונות ביצענו מהלכים, יחד עם מחלקת התפעול של עירית ירושלים, במטרה לסייע להם מניסיוננו לפתור ולייעל את זרימת התנועה, העלאת והורדת נוסעים באגן העיר העתיקה. פעלנו ליצירת מפרצי חניה להעלאת והורדת נוסעים בגת שמנים (בשלבי ביצוע), בדרך העופל והחזרת האוטובוסים להר ציון. במקום נבנתה סובה להעלאת נוסעים (בשלבי ביצוע). בשלב הבא, החיוני, נרתום את מחלקת האכיפה של עיריית ירושלים לפעילות מסונכרנת עם משטרת ישראל ומשרד התיירות באופן שכל פרויקט התנועה בירושלים יהיה מתואם ומסונכרן על ידי כל הצדדים. נציגי האגודה השכילו לרתום לנושא "בעלי עניין" נוספים בקרב ארגוני הסוכנים ומנהלי התפעול והאכיפה במשרד התיירות.

רכב אשכול - בעקבות הכנסת מצלמות אוטומטיות, לאכיפת הנסיעה בנתיבי תנועה ציבוריים, פעלה ועדת רכב אשכול לבניית ערוץ קשר ישיר במשטרת התנועה. בעקבות זאת הוגדר רכב אשכול כרכב המותר לנסיעה, ויבוטלו כל הדוחות שקיבלו חברים, כולל דוחות בהליכי משפט והוצאה לפועל. הנהלת האגודה פעלה, בינתיים ללא הצלחה, מול חברות שירותי רכבי אשכול, על מנת להסדיר את שכרם ותנאי עבודתם של מורי דרך המשמשים בתפקיד כפול של מדריך ונהג. הצורך בהסדרת ההסכם הינו חיוני ומחייב המשך טיפול.

ולסיכום: משרד הנהלת האגודה הינו היום משרד יעיל, מנוהל על פי כל כללי המנהל התקין, חשוף לביקורת רשויות השלטון ולביקורת פנימית. הנהלת האגודה יצרה כלים לשמירה על איתנותה הפיננסית של האגודה לצד התפתחותה כגורם משפיע על תהליכים בתעשיית התיירות למען החברים.

דוא"ל ליצירת קשר: dan.aghion@itga.org.il

הירקון - פנינת טבע ממש כאן, מתחת לאף

מנביעת מעיינותיו מערבית לראש העין, למרגלות מבצר אנטיפטרוס, לאורך כל פיתוליו (שמו בערבית: "נָהֶר-אל-עַוּגָ'ה", כלומר, הנחל הפתלתל), ירוקים הם מימי הירקון, שהרי בחלקו התחתון, התל-אביבי, הוא בעיקר "חומוֹן", אם נשפוט עפ"י צבע מימיו

שלמה שקד, מורה דרך מוסמך

בדרך כלל מיועדות הכתבות המתפרסמות במגזין מורי דרך "לגלות לכם את אמריקה"... בסיפורים מופלאים על אתרים שספרי ההיסטוריה והגיאוגרפיה מספרים אותם בלאו הכי. והנה אני בא לגלות לכם פנינת טבע ונוף, כאן מתחת לאף, שייתכן כי מפאת גודל שטחה והימצאותה ממש כאן לידנו, פוסחים עליה לטובת שכיות חמדה בנגב ובגליל, מפלי מים ברמת הגולן, נזירים ותמהונים במדבר יהודה, שלא לדבר על חרדת קדושתה של בירתנו - ירושלים.

ומה דעתכם על, נאמר, תל אביב? רמת גן? ואולי בני ברק ורמת השרון? פתח תקווה, הוד השרון ומושבותיהן? חשבתם על זה? ממש כאן במרכז הארץ? אָההה? אם-כך, אני, על אופני השטח שלי, נמצא מדי סופ"ש במקומות הנהדרים הללו. כוונתי לאגן הירקון ובעצם... לסביבתו הקרובה של אפיק הירקון המציע לנו שפע של אתרים היסטוריים וארכאולוגיים, ומראות חקלאיים עם טבע ונוף, שקט שלווה וציוץ ציפורים - פסטורליה חוגגת של כיף, ממש כאן מתחת לאף.

בסופו של מאמר זה, אמליץ לכם על מסלול מעגלי נהדר של כ- 12 ק"מ ממעיינות הירקון עד לטחנת אֶבּוּ-רָבָּאח' - וחזרה.

נכון. הירקון מתקשר עבורנו עם פארק הירקון וגני יהושע. נהדר! אך זהו רק חלקו התחתון של הירקון, בתחום שיפוטה של עירית תל אביב שמיטב גנניה טורחים על מראה המקום למעננו. אבל כוונתי דווקא ל"ירקון העליון", כלומר לחלקו המזרחי, מנביעת מעיינותיו מערבית לראש העין, למרגלות מבצר אנטיפטרוס, לאורך כל פיתוליו (שמו בערבית: "נָהֶר-אל-עַוּגָ'ה" כלומר הנחל הפתלתל). ירוקים הם מימיו של הירקון רק כאן בקטע המזרחי שלו, שהרי שבחלקו התחתון, התל-אביבי, הוא בעיקר "חומוֹן", אם נשפוט עפ"י צבע מימיו שם.

שנים רבות היה הירקון גבול ברור ובלתי עביר בין חלקה הדרומי של ארץ ישראל לצפונה. בחדות ובעקשנות חילק את הארץ עד כי דרכים ושיירות שעברו לאורכה של ארצנו נאלצו לשנות מהלכן ולהרחיק מחוף הים מזרחה, עד מעבר למעיינות, כדי לעבור, ואכן, מיצר יבשתי השאיר מקום צר למעבר אותן דרכים: מעינות הירקון במערב ושולי הרי השומרון שבמזרח.

ובשתי נקודות אלו היו לאורך השנים שני מבצרי דרך ששמרו על המעבר, האחד ממזרח והאחר ממערב: המבצר המזרחי - ממש בשולי ההר - "מִגְדָּל אֶפֶק" שמו, שמוזכר כבר בכתבי יוסף בן-מתיתיהו אך ידוע גם בשם: "מגדל צֶדֶק" או מָגְ'דָּל סָאדֶק, על שמו של עריץ ערבי בשם סָאדֶק גָ'מָעֶ'ינִי* שהשתלט על האזור בתקופה העותמנית. גם שמות אחרים היו למקום: מִירַאבֶּל ("המקום היפה"), שם שהעניקו למקום הצלבנים או: מָגְ'דָּל יָאבָּא - "המגדל השולט" (או אם תרצו "מגדל יפו", שכן יש מכאן תצפית נהדרת אל יפו והים). המקום נבנה ונהרס, שוקם וננטש פעמים רבות, ובמלחמת העצמאות נכבש ע"י כוחות אלכסנדרוני במסגרת "מבצע דני", לכיבוש כל סביבת ראש העין. בשנים האחרונות שופץ ושוקם, והפך לאתר של רשות הטבע והגנים.

על המבצר המערבי - השוכן על תל ארכאולוגי רב שכבות, הידוע בשמות "מבצר אַנְטִיפַּטְרוֹס" או גם "תל אפק" - נתגלו שרידי ארמון של שליט פרעוני. גם בתקופה ההלניסטית היה כאן יישוב/ביצור בשם פָּגָאי - "מעינות" ביוונית עתיקה, שם שנשתמר כנראה בשמו של הכפר הערבי פֻּגָ'ה שהיה עד מלחמת העצמאות מזרחית לפתח-תקווה. הורדוס בנה כאן עיר שתנציח את שמו של אביו: אַנְטִיפַּטְרוֹס. בתקופות הערביות נקרא המקום אָבּוּ-בַּטְרוֹס (שיבוש ערבי לאַנְטִיפַּטְרוֹס), עד שבנה כאן הצבא העותמני ביצור גדול בשם "בִּינָאר בַּאשִׁי" שפירושו... "ראש העין". בשנות השלושים בנו כאן השלטונות הבריטיים מערך משאבות שסיפקו מכאן מים לירושלים. ובשנות החמישים בנו בסמוך לכאן את משאבות המוביל הארצי, ששואבות גם היום את מי המעינות ומזרימות אותם לנגב.

עוד בטרם נלקחו מכאן המים לירושלים ולנגב סיפקו מי מעיינות הירקון שפע של מים לחקלאות שבסביבה הקרובה, ואף הניעו את גלגליהן של טחנות קמח רבות לאורכו של הנחל. עד היום קיימים כאן שרידים של מפעלי מים אדירים מהמאה ה-19 וה-20. אזכיר את טחנת מיר בחוות קָאסֶר, היפואי, שליד כפר הבפטיסטים, את "בית הבטון" המפורסם שסיפק מים לפרדסי פתח-תקווה, את טחנת אָבּוּ-רָבָּאח' ששוקמה ע"י רשות הטבע והגנים, את טחנת פָּארוּחְיָה, שנהרסה בקרבות מלחמת העולם הראשונה, ושלידה תיכנן פנחס רוטנברג לבנות תחנת חשמל, אך ויתר על הרעיון לטובת תחנת רידינג (היום ממוקמת במקום תחנת שנאים של חברת חשמל). עוד אזכיר את "עשר טחנות", או בשמה הערבי "אֶל-הָאדֶּר" שליד אצטדיון רמת גן, ולא נשכח את "שבע טחנות", או בשמן הערבי "אֶל גָ'אריסָה", שבגני יהושע בתל אביב. כמותן גם מבני משאבות רבים אחרים, חלקם הרוסים וחלקם בשימוש חקלאי גם היום.

* "גָ'מָעֶ'ינִי"- מן הכפר ג'מעין שבמערב השומרון - הכפר הערבי מג'דל צאדק שבו נמצא המבצר היה "כפר בת" של הכפר ג'מעין שבשומרון (העורך)

ואם חקלאות, משאבות, סכרים וטחנות קמח היו כאן, הרי שלא נפקד מקומם של תילים ומצדיות שונות לשמירה על האזור. הזכרתי כבר את מגדל צדק ומבצר אנטיפטרוס? גם בתל קנה, בגבולה הדרומי של הוד השרון ובתל זיתון הסמוך לתחנת הרכבת של בני ברק, נתגלו שרידי יישוב וביצורים עתיקים. שרידיה של עיר פלישתית קיימים בתל קאסילה שבשטח מוזאון הארץ ברמת אביב, ושרידי מצדית כנענית, בשפך הירקון לים, הידועה בשמה הערבי "תֶּל-כּוּדֶאדִי".

היום שוקדת רשות נחל הירקון, רשות המאגדת את כל הערים והמועצות המקומיות סביב הירקון, על השבת נחל הירקון לתפארתו מהעבר. שכן שאיבה אינטנסיבית של מי מעיינותיו כמעט שייבשה את הנחל כליל והפכה אותו לביב שופכין למשך שנים רבות. עיקר פעולתה של הרשות, בטיהור המים הזורמים בנחל, תוך כדי מהילת מים מושבים ומטוהרים עם מי המעינות שחברת מקורות מתחייבת להזרים, אל אפיק הנחל. כמו כן, עוסקת הרשות בהשבת מראות הטבע לסביבת הנחל, ומדללת צמחייה שאינה אנדמית-מקורית לאזור, תוך כדי עידוד צמחיית נחל מקורית כמו ערבה, סוף, קנה ואחרים. כן עוסקת הרשות בהשבת בעלי החיים המקוריים לנחל, וכבר השיבה לכאן את דגי לבנון הירקון שנעלמו במהלך השנים. גם על פיתוח שבילים לאורך הנחל שוקדת הרשות, קילומטרים רבים של שבילים נפרצים ונסללים היום לאורך גדות הנחל, לשמחתם ולתועלתם של מטיילים ורוכבי אופנים רבים הפוקדים להנאתם את הטבע הנהדר כאן בסופי שבוע.

מסלול טיול בירקון

ביום של מזג אוויר נאה, ואין זה משנה אם בקיץ או בחורף, באביב או בסתיו, סביבת הירקון מספקת לנו מראות נהדרים בכל עונות השנה, מראות של טבע, חקלאות היסטוריה וארכאולוגיה, ואפילו שיר זמר שאמליץ לכם לקחת עמכם במכשירי ה-MP3 שלכם: שירו של המשורר נתן יונתן, לשעבר איש קיבוץ גבעת השלושה הסמוך, שכתב את השיר על "האיש ההוא" (שלמה ארצי!) שגר על גדות הנחל (ואולי כתב על עצמו?). אם תתמזגו עם מילות השיר והנוף שמסביב - רק תשפרו את הנאתכם מהטיול. אם כך, קחו עמכם לבוש המתאים לעונת השנה, נעליים נוחות, כובע, בקבוק שתייה ונישנוש כלשהו לדרך ו-קדימה.

את הסיור נתחיל בעברו הצפוני של פארק מעיינות הירקון - תל-אפק: משער פארק תל-אפק/מבצר אנטיפטרוס, נמשיך בנסיעה הלאה, דרך מגרש החניה של תחנת הרכבת הנטושה "ראש-העין דרום" (תחנת רכבת על המסילה הישנה קנטרה, אל-עריש, עזה, אשקלון, רחובות, לוד - והלאה צפונה דרך קלקיליה, טול-כרם - לחיפה) ונחנה מצפונו של הפארק, סמוך למסילת הרכבת.

מסענו ברגל, שאותו נתחיל מכאן לכיוון מערב, חופף, למעשה, קטע של שביל ישראל. אחרי כקילומטר אחד, כשמשמאלנו בריכת הנופרים, נגיע לגשר מסילת הרכבת מעל הירקון. במקום זה הניחה רשות נחל הירקון, לפני חודשים מספר גשר בטון חדש המאפשר מעבר אל גדת הנחל שממול, אך את המעבר לשם נשאיר לסיומו של הסיור. אנו נמשיך ימינה, בדרך העפר שמתחת לגשר הרכבת, כשמשמאלנו אפיק הירקון. בדרכנו נחלוף ליד שני בתי משאבה נטושים שכמותם יש רבים לאורך הנחל. בתחילת המאה העשרים הותקנו בהם משאבות ששאבו את מי הירקון להשקיית פרדסי הסביבה. נמשיך על דרך העפר, עד שנחצה את אפיק נחל רָבָּה, אחד מארבעת יובליו של הירקון, והנה אנו כבר על שוליו של כביש 5 (חוצה שומרון). משמאלנו בין העצים, גשר חדש נוסף שעליו נעבור לגדה הדרומית של הנחל, סמוך ל"בית הבטון", שגם הוא מבנה משאבות יפהפה (1911). קומתו התחתונה נבנתה מבטון, חידוש בארץ ישראל של אותם ימים. המבנה בנוי בסגנון הארץ-ישראלי ומזכיר את מבנה "גימנסיה הרצליה" שהיה ונחרב, "לטובת" מגדל שלום, בשכונת אחוזת בית בתל-אביב.

נמשיך עם הדרך, נעבור מתחת לכביש מס' 5 בדרכנו צפונה, וניכנס לחורשת עצי פקאן שממנה ממשיכה הדרך להתפתל לאורך גדתו של הירקון עד לחציית הנחל. חציית הנחל במקום זה אפשרית ברגל ובזהירות, על-גבי אבנים המוטלות בערוץ. עומק המים כאן סנטימטרים בודדים ורוכבי אופניים חוצים כאן את הנחל ברכיבה ללא כל בעיה. מולנו, על גדתו הצפונית של הנחל, עוד מבנה משאבה נטוש בן שתי קומות שבעבר הרחוק היה ביתו של אפנדי משכם, ג'ראסי שמו (או כינויו? שכן ג'ראסי בערבית זה "טוחן"). ידעני הסביבה מכנים מבנה זה בשם "בית לאה" על שום כתובת גרפיטי דהויה שרשומה עליו: "לאה המקומטת" (מי זו ה-לאה הזאת, ומדוע מקומטת? אינני יודע). נמשיך שמאלה/מערבה עם הדרך הצמודה לנחל, ובהמשך אף חודרת אל תוך סבך צמחי קנה, עב-קנה ופטל - סבך שגם נחלי צפון הארץ לא היו מתביישים בשכמותו. בטרם נחצה את כביש מס' 40 (פתח-תקווה/הוד השרון) מתחת לגשר, נבחין מימיננו בשרידי מבנים נוספים: "כנף לבנה", מקום התישבותם הראשוני של מקימי מושב נווה ירק הסמוך.

צילומים: שלמה שקד

בריכת הנופרים

<< המשך הכתבה "הירקון - פנינת טבע"

דרכנו זו, לאחר כ-300 מטרים נוספים, לטחנת אֶבּוּ-רָבָּאח' - טחנת קמח שפעלה כאן עד שנות הארבעים של המאה הקודמת. הטחנה שופצה לפני מספר שנים, והיום ניתן להציץ דרך החלונות שבה ולראות את אחת ממכונות הטחינה ששרדה כאן. נמשיך על-גבי הסכר/גשר של הטחנה, לצידו השני של הנחל, ומיד נפנה שמאלה לדרך הצמודה לגדת הנחל הדרומית - ונתחיל את דרכנו חזרה שברובה מקבילה לדרך שעשינו לכאן, אך כאמור, על הגדה הדרומית של הירקון. בדרכנו נעבור ליד "אתר ירקונים", עוד מבנה משאבות נטוש מתחילת ימיה של פתח תקווה שעדיין ניכרים בו שרידיה של כתובת בבטון: "ירקון, חברה להשקאה בע"מ". במקום זה התיישבו ראשוני העיר ב-1878 ("בבוקר לח בשנת תרל"ח...") בטרם נטשו את המקום בגלל הצפות וקדחת. ארבע שנים מאוחר יותר ישובו לאדמות אום-מְלָאבִּיס, ויקימו את המושבה פתח-תקווה.

נמשיך ונעבור שוב מתחת לכביש מס' 40 עד שנחבור, ליד המעבר מתחת לכביש מס' 5, לדרך שבה הלכנו קודם לכן. נמשיך על אותה הדרך עד למעבר שמתחת למסילת הרכבת (מקום שבו עברנו בתחילת דרכנו), אך הפעם נחצה על גשר הבטון החדש. מולנו נבחין ב"פילבוקס", עמדת שמירה מתקופת המאורעות של שנות השלושים, ששמרה על גשר הרכבת מפני חבלות של ערביי הסביבה. מכאן נמשיך בדרכנו שמאלה ונלך לאורכה עד לשביל מעיינות הירקון הצמוד לגדר מפעל משאבות המוביל הארצי. לאורך שביל זה יש כמה משעולים הפורצים אל תוך סבך הקנים ודרכם אנו יכולים להגיע לשפתו של אגם נהדר שמכוסה כולו בצמחי נופר. האגם יתגלה לנו רק אם נעמוד ממש על גדותיו. זהו מקום נהדר לסיום הסיור ולהאזנה נוספת לשירו של נתן יונתן, "האיש ההוא" שמילותיו יזכירו לנו את הדרך והמראות הנהדרים מהטיול. מכאן כבר קצרה הדרך חזרה למכוניות שאותן השארנו בתחילת דרכנו.

הערת העורך:
נראה שלא רבים יודעים כי הירקון היה השני בגודלו בין כל נחלי ישראל: ספיקת מימיו, שמקורה במעיינות ראש העין, היתה 200 מיליון מ"ק בשנה (לעומת הירדן - 500 מיליון מ"ק בשנה, ונחל התנינים - 100 מיליון מ"ק בשנה).
ניצול מי מעיינות ראש העין על ידי הבריטים והובלתם לירושלים (בשנת 1936) - ומאוחר יותר, קידוחי מים רבים במרחב האקוויפר של ראש העין - צימקו את זרימתו כמעט לחלוטין.
עדיין שמורים אצלי זיכרונות ילדות מאושרים מהירקון כאשר היינו עולים על סירת המוטור במזח העץ, הסמוך לאולם הכדורסל של הפועל תל אביב, ושטים במעלה הנהר עד המפל המלאכותי של שבע טחנות שליד "גבעת נפוליאון". בעת ההיא (שנות החמישים של המאה הקודמת) עדיין צנחו מים במפל יפה, כאן בשבע טחנות. רשתות ענק רבועות היו מתוחות מעל הנהר, מעוגנות לגזעי עצים משני עברי, ובאמצעות "מנואלה" היו הדייגים מורידים אותן אל תוך המים ולאחר זמן מה מעלים אותן עמוסות דגים שנאספו אל הסירות. עבורנו, ילדי תל אביב, היה המסע לאורך הירקון באותה עת חוויה של ג'ונגלים ומים, ששיאה בשחייה בבריכת הנופרים - המקום היחיד לאורך הירקון שלא היתה בו סכנה של בילהרציה.

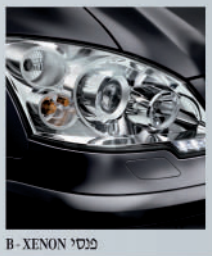
שלמור אבנון עמיחי | Y&R

The New Viano

חוויה של מחלקה ראשונה.

מרצדס ממשיכה לשבור שיאים עם הויאנו החדש בעל מנוע טורבו דיזל V6 3.0, 224 כ"ס.
הויאנו החדש מצטיין בעיצוב יוקרתי ומרחב פנימי מושלם של עד 8 מקומות,
שיקנה לנוסעים שלך את כל השקט והשלווה שהם צריכים.

לפרטים ותיאום פגישה חייג 4554*


פנסי B- XENON

מתלי אוויר

קבוצת כלמוביל

Mercedes-Benz

דגם	נתוני צריכת דלק בליטרים ל-100 ק"מ*			דרגת זיהום אוויר
	עירוני	בינעירוני		
VIANO 3.0	11.9	7.5		15

התמונות להמחשה בלבד. ט.ל.ח

דרגת זיהום אוויר**

זיהום מזערי															זיהום מירבי
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	

*נתוני היצרן, עפ"י בדיקת מעבדה. תקן EEC/80/1268.
**המדד מחושב לפי תקנות "אוויר נקי" (גילוי נתוני אוויר מרכב מנועי בפרסומת), התשס"ט 2009

מראה כללי של אזור החפירות. מבט למזרח

גן לאומי מונפורט
חפירות קיץ 2011

כתב וצילם: פרופ' אדריאן בועז - מכון זינמן לארכאולוגיה, אוניברסיטת חיפה
ערך: ד"ר צביקה צוק, ארכאולוג הרט"ג

את עונת החפירות הראשונה, במבצר הראשי של האבירים הטבטונים (מאז 1926 - משלחת מוזאון המטרופוליטן, ניו יורק) בגן הלאומי מונפורט, שנתמכה בידי אוניברסיטת חיפה (מכון זינמן לארכאולוגיה) והחברה לחקירת מסעות הצלב והמזרח הלטיני, ניהל פרופ' אדריאן בועז, בסיוע רביע חמייסה ורפי לואיס. החופרים היו סטודנטים ומתנדבים.

החפירה התקיימה באולם הטקסים ('האולם הגדול') שבקצה המערבי של האגף הראשי של המבצר. הטופוגרפיה של המבצר חייבה לבנות את האולם על גבי שני קמרונות חבית מחודדים שנשתמרו כמעט בשלמות. מטרת החפירה הייתה לבדוק את המפולת בתוך האולם, שרידי הקמרונות והאלמנטים האדריכליים, ולחשוף את הרצפה המקורית שנקברה תחת ההריסות שנשארו מכיבוש המבצר, ופירוקו בשנת 1271 על ידי הממלוכים, בצד המזרחי. כך התאפשר להבין טוב יותר את מבנה האולם עם הקמרונות המצטלבים הגותיים, ואף להוכיח את קיומה של קומה נוספת מעל האולם.

בחפירה נמצאו אבני גזית רבות שהיו חלק מצלעות הקשתות בעלות שתי מידות: הצלעות הגדולות ברוחב 62 ס"מ ועובי 52 ס"מ על 44 עד 20 ס"מ; והקטנות ברוחב 33/37.5 ס"מ ועובי 26 ס"מ על 30-23 ס"מ. רבות מהן נושאות תווי סתתים (כולל דוגמה יפה בצורה ארבלסט - רובה קשת), ואילו על אבני הצלעות הקטנות נותרו שרידים של צבע. כן נמצאו שברים גדולים של טיח אפור, שציפה כנראה את הקמרונות, ושברים של טיח ורוד שציפו חלוקי נחל ונראה כי היו חלק מרצפה.

בחפירה, למרגלות הקיר המזרחי, נחשפו 2 פילסטרים מונומנטליים, דומים בצורתם לאומנה המתומנת שניצבת במרכז האולם. בנוסף, נחשף קיר רחב הבנוי בנייה יבשה וחוצה את האולם ממערב לאומנה המרכזית. הקיר בנוי מאבני שדה גדולות וביניהן אבנים קטנות ואדמת טרה רוסה. רוחבו של הקיר 1.2 מ', גובהו כ-2 מ' (5 נדבכים), ובמרכזו הושאר רווח מעל פתח תאורה ברצפה שנפתח לקמרון שמתחתיו.

רצפת האולם מורכבת מיסוד של אבנים קטנות, מצופה בשכבה של טיח לבן שרובו חסר. על הרצפה נמצאו ריכוזים של פחמים, ובאחד מהם היה סיר בישול מזוגג, אופייני למאה ה-13, וכמות רבה של עצמות, בעיקר של חזירים. כן נמצא בסיס של חצי אומנה עם 3 פילסטרים עגולים.

מהחפירות הגענו למסקנות האלה:

1. המבנה היה בעל שלוש קומות, דבר שלא היה ברור למשלחת האמריקנית שפעלה כאן בשנת 1926. קומת המרתף מורכבת משני קמרונות חבית. בקומה השנייה יש אולם גדול עם קמרונות גותיים, אומנה מתומנת, פילסטרים, צלעות, קשתות ואבני ראשה (שאחת נמצאת עדיין בשטח, והשנייה, שנתגלתה ב-1926, נמצאת היום במוזאון ישראל). בקומה השלישית יש אולם עם קמרונות גותיים מטויחים בצבע שנתמכו באומנה מרכזית, אבני צלעות קטנות יותר וצבועות, ואבני ראשה בעלות זיז (שאחת מהן נמצאה ב-1926 ונמצאת היום במוזאון ישראל).

2. הקיר המפריד, שנתגלה בחפירה, נבנה לפני ההרס של שנת 1271, אך אחרי אירוע הרס משמעותי שגרם נזקים כבדים לכל המבצר. הוא נבנה על רצפת האולם שהיתה כבר הרוסה והוצמד לאומנה שבזמן בניית הקיר היתה כבר פגועה. מצד שני, הקיר קבור מתחת למפולת של הקמרונות והקומה הנוספת. קיר זה וקירות נוספים במקומות אחרים במבצר, שנבנו בשלב מאוחר, שייכים כנראה לשיפוץ שנעשה לאחר אירוע נזק רציני - ייתכן רעידת אדמה שאירעה בשנת 1259 או המצור הממלוכי הראשון על המבצר בשנת 1266.

הקיר המאוחר שנבנה בין העמוד המרכזי לקיר המזרחי. מבט לדרום

חו סתתים בצורת רובה קשת על אחת מאבני השדרה של הקמרון

חלק מויטראז': זכוכית מצופה זהב

חברת Yvel , חברה מובילה בענף התכשיטים משיקה בימים אלה מרכז מבקרים יחודי ברמת מוצא ומציעה לתיירים אטרקציה תיירותית ויזואלית וייחודית בקונספט חדש.

YVEL Design Center
מרכז המבקרים במוצא

על הדרך המובילה לירושלים, למרגלות ההרים בכניסה המערבית לעיר, ניצב ביתה של חברת YVEL , פירמת תכשיטים מובילה אשר הוקמה לפני כ-25 שנה על ידי אורנה ויצחק לוי. המשכן המרשים נמצא בין וואדיות ציוריות ובסמוך לדרך הרומית העתיקה אשר שימשה במשך שנים כנתיב לירושלים. ניתן לומר כי סיפורו של יצחק לוי, מייסד החברה, מספר באופן מסוים את סיפורם של עולים רבים אשר הגיעו לישראל ונאלצו להתמודד עם אתגרים חברתיים וכלכליים.

בשנת 1963 עזבה משפחתו של יצחק את ביתה בבואנוס איירס, ארגנטינה, ועלתה ארצה מתוך תחושת ציונות. עם עלייתה נאלצה המשפחה להתמודד עם אתגרי קליטה מורכבים אשר היוו עבור לוי הבן חוויה מכוננת. 47 שנים לאחר מכן, מפעל YVEL המורכב ברובו מעולים חדשים, מהווה חממה רב תרבותית והרמונית ונותן מענה חברתי-כלכלי לבעיות הקליטה איתן התמודדה משפחת לוי הצעירה בתחילת דרכה בארץ הקודש. ניתן איפה לומר, כי המפעל אשר למרגלות ירושלים מקפל בתוכו סיפור הצלחה של עולה חדש מארגנטינה אשר עלה בידו להגשים חלום בישראל - לבנות ולהיבנות בה.

מותג מוביל ועטור פרסים

חברת YVEL הינה חברה מובילה בענף התכשיטים ומדובר במותג חובק עולם. הפנינים ואבני החן המעוצבות, הנושאות את שם החברה, הפכו לשם נרדף לפאר ויוקרה. מדובר בעיצובים הנמכרים בלמעלה מ-650 חנויות המתפרשות על פני חמש יבשות. על לקוחותיה נמנים ידועים, אנשי עסקים ואף בני משפחת המלוכה הסעודית. כמו כן, זכתה החברה שלוש פעמים בפרס היוקרתי והנחשב The Town and Country Couture Design Award.

פעילות פילנתרופית וסיוע לעולים יוצאי אתיופיה

חרף הצלחתו, לוי לא שכח לרגע אחד מהיכן הגיע. צניעותו לא נפגעה והוא מקפיד להשתמש בכלים אשר ניתנו לו על מנת לסייע לזקוקים לעזרה. שנות ילדותו בירושלים זכורות לו היטב ובתור עולה לשעבר הוא פועל רבות על מנת לסייע לעולים חדשים. אי לכך, YVEL פותחת את שעריה בפני יוצאי אתיופיה ומסייעת להם לרכוש מקצוע והשכלה בתחום התכשיטנות, ומעל לכל מעניקה להם את תחושת השייכות כאזרחים שווים במדינת ישראל.

לפני כשנה, הקימו הזוג לוי את בית ספר לעיצוב תכשיטים במתחם במוצא. מדובר במוסד לימודים יחיד מסוגו בישראל אשר פותח שעריו בפני עולים יוצאי אתיופיה. בית הספר מעניק לעולים הזדמנות של ממש לרכוש מקצוע ולהשתלב לאחר מכן בשוק העבודה הישראלי.

לאחר עבודות השימור של המבנה הישן במתחם, בשילוב הבנייה החדשה, עבודות אשר כללו שיפוץ יסודי בעלות של כ-30 מיליון ש"ח, הפך המתחם המחודש המשתרע על שטח של כ-5,000 מ"ר למוקד עלייה לרגל, הן בשל יופיו של המקום, והן בגלל יופיו של הסיפור. המתחם כולו בנוי ומתוכנן כך שאפשר ממש להרגיש ולראות את ההיסטוריה ובמקביל גם להתלהב מההווה.

היופי של המקום מורגש בכל צעד, מחצר האבנים היקרות, אולם הקולנוע התלת מימדי, בית הספר לתכשיטנות, דרך תהליך ייצור התכשיטים, אולם התצוגה המרשים ועד המבנה העתיק ומרתף היינות הייחודי.

אך אין ספק שסיפורה של YVEL הוא הפנינה שבכתר מתוך קולקציית התכשיטים המרהיבה של החברה. זהו סיפור על ציונות, על ערבות הדדית, על אהבה וכבוד לזולת, על מפעל ציוני פילנתרופי שהוא גם אחד מהמפעלים המובילים בתחומם בעולם.

לתאום סיור במרכז המבקרים ניתן ליצור קשר עם מר ליאור שבו בכתובת הדואר האלקטרוני lior@yvel.com

YVEL Design Center

רח' יחיאל שטיינברג 1 רמת מוצא, ירושלים, 02-6735811

yvel@yvel.com

Find us on Facebook

מסילות ברזל
בארץ הגליל ובשוליה

יאיר ספרן, מהעמותה לתולדות חיפה
וד"ר תמיר גורן, אוניברסיטת בר-אילן ואוניברסיטת חיפה

רקע

ב-1 במאי 1900, הכריז הסולטן התורכי עבד אל-חמיד השני, על בניית מסילת ברזל מדמשק אל הערים הקדושות בחיג'אז. המסילה נועדה בעיקר להקל על עולי הרגל בביצוע מצוות החאג' - העלייה לרגל שכל מוסלמי מאמין חייב בה. במקביל לבניית מסילה זו, עלה גם הצורך בחיבור לחוף הים התיכון, משלוש סיבות:
1) קשר מסילתי לעולי הרגל שהגיעו בספינות מרחבי הים התיכון
2) הצורך בהעברת הציוד, הנדרש להנחת המסילה הראשית, שהובא באוניות משא מאירופה
3) חיבור נוח ומהיר ליצוא תוצרת החורן שהיה אחד מאסמי התבואה של האימפריה.

החל משנת 1895 פעל קו רכבת בין ביירות לדמשק, ואולם הצרפתים, ששלטו בנמל בירות ובמסילה מדמשק למז'ריב, היקשו על העות'מאנים את השימוש בקו ובנמל. בשלהי המאה התשע-עשרה הועדפה חיפה על פני עכו, בשל ירידת מעמדה של עכו; כן הכריעו יתרונותיה הכלכליים של חיפה ומיקומה הגיאוגרפי כנמל עמוק מים לאוניות קיטור. הסתעפות בת 161 קילומטרים, מדרעא (אדרעי) שבעבר הירדן המזרחי דרך נהר הירמוך, עמק הירדן ועמק יזרעאל בואכה חיפה, הולידה את קו הרכבת שכונה בתקופת המנדט "רכבת העמק".

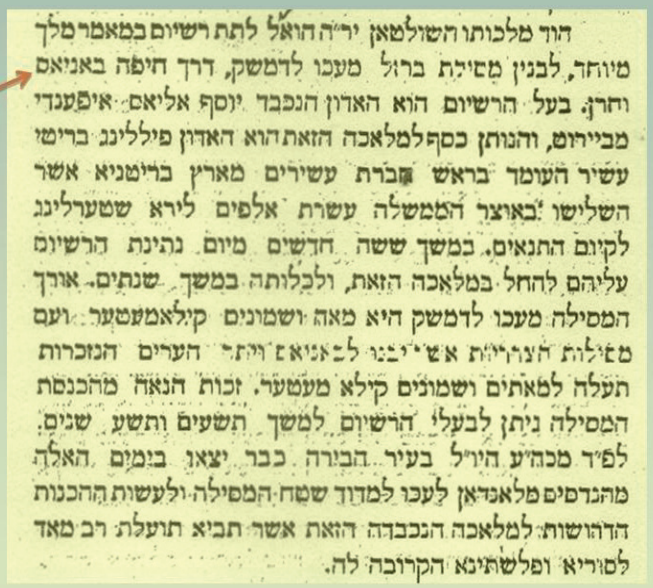
חנוכת קו מסילת ברזל ב-1905, בין חיפה לדמשק היווה את סופה של דרך חתחתים שראשיתה בשלהי המאה התשע-עשרה וסיומה בתחילת המאה העשרים. פרק מרתק הוא סיפור הענקת הזיכיון לבניית המסילה, כפי שהשתקף בעיתונות העברית בת התקופה.

1882 - הזיכיון הראשון

איזכור ראשון לכוונה לבנות קו מסילת ברזל מדמשק למפרץ חיפה אנו מוצאים בשנת 1882, כשקבוצת יזמים ערבים, בראשות משפחת סורסוק, קיבלה את הזיכיון להנחת מסילת רכבת מעכו לדמשק. הרעיון היה טוב, אולם לא הגיע לכדי מימוש. בעיתונות העברית מאותה תקופה לא נמצאה שום התייחסות לזיכיון של משפחת סורסוק, כנראה משום שלא הגיע לשלב ביצוע.

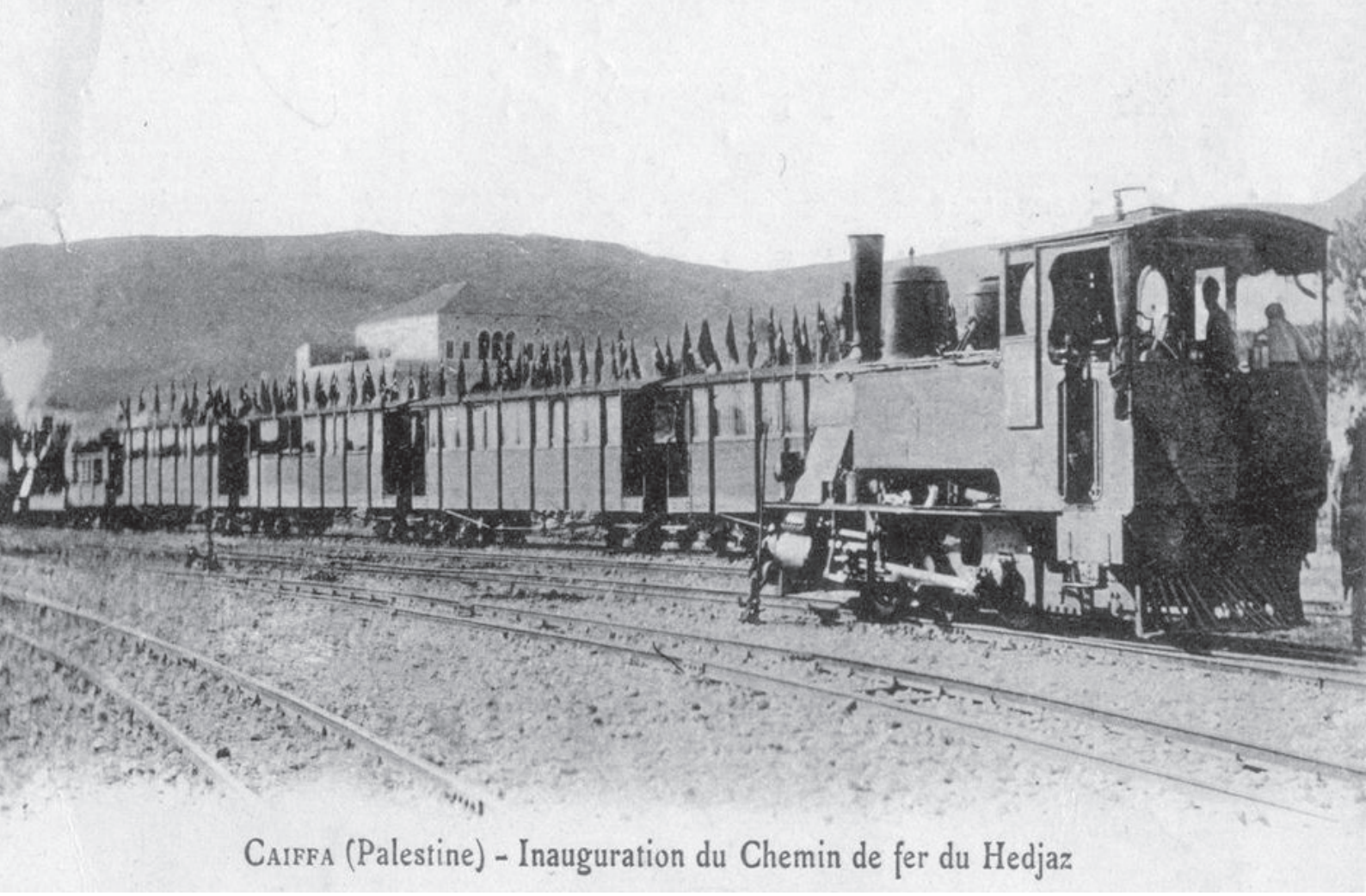
1890-1903 - הזיכיון השני

עיתון חבצלת משנת 1889 הביא פרטים ראשונים על פרסום הזיכיון השני:
"מוטראן איפענדי וחבריו מבקשים רישיון מאת הממשלה הרוממה לבנין מסילת ברזל מעכו לדמשק. ולפי דברי מכה"ע היו"ל [מכתב העתים היוצא לאור] בעיר הבירה יש את נפש הממשלה למלא בקשתם, אך מפני כי עוד חברה אחרת דרשה רשיום כזה, נמסרו שתי הבקשות לקומיסיאן [ועדה] מיוחדת בבית מועצת שר המלחמה לחות דעתם למי משתי החברות האלה משפט בכורה"...



עיתון חבצלת

בעיתון חבצלת משנת 1890 הופיע הדיווח הזה:
"הוד מלכותו הסולטאן יר"ה [ירום הודו] הואל לתת רישיום כמאמר המלך מיוחד, לבנית מסילת ברזל מעכו לדמשק, דרך חיפה באניאס וחרן. בעל הרישיום הוא האדון הנכבד יוסף אליאס אפנדי מביירוט, והנותן כסף למלאכה הזאת הוא האדון פיללינג, בריטי עשיר העומד בראש חברת עשירים מארץ בריטניא אשר השלישו באוצר הממשלה עשרת אלפים לירא שטערלינג לקיום התנאים. במשך ששה חדשים מיום נתינת הרשיום עליהם להחל במלאכה הזאת, ולכלותה במשך שנתים. אורך המסילה מעכו לדמשק היא מאה ושמונים קילאמעטער ועם מסילות הצדדיות אשר יבנו לבאניאס ויתר הערים הנזכרות תעלה למאתים ושמונים קילא מעטער. זכות הנאה מהכנסת המסילה ניתן לבעלי הרשיום למשך תשעים ותשע שנים. לפי מכה"ע היול בעיר הבירה כבר יצאו בימים האלה מהנדסים מלאנדאן לעכו למדוד שטח המסילה ולעשות ההכנות הדרושות למלאכה הנכבדה הזאת אשר תביא תועלת רב מאד לסוריא ופלשתינא הקרובה לה.



הזיכיון לבניית המסילה. מתוך רצון להבטיח מימון למימוש המיזם, התקשר אליאס עם היזם האנגלי פילינג (J.R. Pilling) ויחד ייסדו את "חברת מסילת הברזל הסורית-עות'מאנית" - Syria Ottoman Railway Company" (להלן: "חברת מסילת הברזל").

בידיעה זו מצוין גם שמה של העיירה "בניאס", ולא ברור ממנה האם הקו הראשי היה אמור לעבור דרך המקום, או שמא היה זה קו צדדי שתוכנן לצאת מבניאס ולהתחבר לקו הראשי בהתפצלות לכיוון החורן.

שלושה חודשים מאוחר יותר, באותה שנה, דיווח חבצלת: ..."מהנדסים בריטאניים באו לחיפה ביום השמונה ועשרים לירח יולי החולף [ט' באב תר"נ] ויגשו למלאכה למד את המסילה אשר חברה בריטית אומרת לבנות מחיפה לדמשק"...

בעיתון המגיד, משנת 1890, פורסמה כתבה המבטאת את התקוות הגדולות שתלו המתיישבים היהודים ב"מרכבות הברזל":
[...] "מושב יהודי חדש נוסד בימים אלה בקרבת ראש-פינה על יד הירדן אצל המעברות הנקראות בפי הערבים "גשר בנות יעקב"* [...] ועוד יתרון גדול למקום ההוא, כי הוא פינה יקרה לסחר הארץ כי שם המעברה המחברת את סחר דמשק עם סחר א"י. גם בית נתיבות אשר יבנה פה בקרוב למסילת הברזל יגדיל את כבוד המקום [...] "ועל אודות המסילה אשר תצא מחיפה ותעבור על פני עכו, טבריה וחורן עד דמשק נתן הרשיון מאת הסולטאן עתה מקרוב ועל עושי המלאכה לכלותה לשנתים וחצי. כבר החלו סוללים אנגלים לעבור בארץ, עבור ונטה קו והציב ציונים למעשה המסילה וזה מקרוב עברו גם על 'יסוד המעלה' וילינו שם ויתוו להם את המקום ויועצו לבנות בית נתיבות גדול על יד המעברה, וכן יהיה המקום לראש פינה בהיותו מעמד ומעבר למרכבות הברזל העוברות הנה והלום בין חיפה ודמשק"...
*הכוונה - למושבה משמר הירדן (העורך).

תקוות רבות תלו המתיישבים במסילה שתביא להם רווחה כלכלית: [...] "והמושב הדל והקטן הזה יהיה, ברצות ה', לעיר יהודית אשר לא במסכנות יאכלו לחם...". המשפט - [...] "לבנות בית נתיבות גדול על יד המעברה, וכן יהיה המקום לראש פינה בהיותו מעמד ומעבר למרכבות הברזל [...]" - מחזק את ההשערה כי כוונת המתכננים הייתה לעלות לגולן דרך צפון בקעת החולה. חברת מסילת הברזל התחילה בעבודתה בתנופה רבה. המהנדסים תכננו את המסלול והסוללים הספיקו לבנות כשמונה קילומטרים של סוללה מחיפה ועד למבואות קיבוץ יגור של ימינו.

בעיתון חבצלת משנת 1892 התפרסמה כתבה שכותרתה: "מסלת הברזל עכו-דמשק". היא יוחדה להיבט הכלכלי של המסילה שתרומתה הצפויה להתפתחות הארץ תוארה כחזון נשגב והרה חשיבות:
[...] "בחיק המסלה הזאת העתידה להבנות הוטל גודל סחר כל הארץ. אדמת עמק הבשן תוציא עתה לערך 200,000 טאן חטים מדי שנה בשנה, וחלק גדול מזה יובילו על דבשת גמלים לעכו וחיפה. ערך כל התבואות המוצאות דרך שני החפים האלה הוא 125,000 טאן. אם נתן אל לב לחשוב כי ע"י מסלת הברזל תמעט זמן ההובלה מפנים הארץ להחופים מן 75 שעות עד 7 שעות ושכר ההובלה ירד עד כפי שליש מאשר הוא עתה וגם כי אדמת המישור אשר המסילה תרוץ עליה, הלא קרוב לודאי כי תסיר בגדי אלמנותה מעליה ותוסיף ותרבה לתת את יבולה בעתה ובמדה מרובה" [...].
בחודש דצמבר 1892, כשנתיים וחצי לאחר קבלת האישור,

<< המשך הכתבה "מסילות ברזל"

התקיים בחיפה טקס הנחת אבן הפינה למסילה. האיחור בהנחתה נבע בעיקר מהתנכלות של בעלי הזיכיון הצרפתי בקו בירות דמשק. וכך סופר בחבצלת משנת 1892:
..."ביום השלשה עשר לירח דעצעמבער, הונחה בעיר הזאת [חיפה] לרגלי הר הכרמל, אבן הראשה לבנין מסילת ברזל ממנה לדמשק. הגבירה פיללינג אשת ראש החברה אשר קבלה הרשיום לבנין המסילה הזאת, נתכבדה להניח את האבן בפני שר הפלך. כל פקידי הממשלה והמון אדם רב כחמשה עשר אלף אשר נאספו אל המקום ההוא. אחרי הנחת האבן, עשו מנהלי חברת הבונים משתה גדול לשרי הממשלה ונכבדי העיר וסביבותיה"...

גם גורלה של "חברת מסילת הברזל" לא צלח, והעבודה עליה התקדמה לאיטה. עד לסוף שנת 1898 לא נמצא בעיתונים מידע חדש על אודותיה, אך תקופה זו תוארה מאוחר יותר בעיתון חבצלת משנת 1899 כך:
..."מסילת הברזל מחיפה לדמשק אשר הוחלה להבנות לפני שנים אחדות, ע"י חברה אנגלית, ומלאכה שבתה מפני חסרון כסף, שבה להבנות עתה על ידי החברה ההיא בעצמה והיא תעבור על בית שאן (בייסאן) אשר על שפת הירדן, ואשר היא עתה אחוזת אוצר פרטי אשר להוד מלכותו הסולטאן ירי"ה"...
כל ניסיונות החברה לגייס הון נוסף ולהשלים את המלאכה, מעבר לשמונת הקילומטרים שנבנו, עלו בתוהו.

השיקול שהנחה את היזמים הפרטיים, משפחת סורסוק, ואת "חברת מסילת הברזל" בהנחת המסילה היה מסחרי וכלכלי, והתבסס בעיקר על האפשרות לייצא לאירופה את יבול התבואה מהחורן באמצעות העברתו ברכבת לנמל בים התיכון. העלות של דרך זו הייתה אמורה להיות נמוכה בהרבה מזו של הובלה באמצעות גמלים. בספרו של לורנס אוליפנט "חיפה - כתבות מארץ-ישראל", נאמר:
[...] "מתוך הדברים שאמר לי מר סורסוק עצמו לפני שבועות אחדים. לדבריו, ההוצאות הכרוכות רק בהעברת היבול השנתי מאדמותיו לחיפה ועכו מסתכם בחמישים אלף דולר לשנה. הוא אמר דברים אלה, כשביקש לתאר את הנחיצות במסילת ברזל שתחצה את העמק, כדי להוזיל את מחיר ההובלה. דבר שגם הסולטאן מעוניין בו, מאחר שגם הוא, כאמור, בעל שטחי-קרקע עצומים באזור [...] שעה שאני כותב דברים אלה מתחילים המהנדסים במדידתו ובדיקתו של התוואי למסילה זו"...

בשנת 1879 הגיע ארצה לראשונה לורנס אוליפנט, חובב ציון, שהחל להתעניין בשאלת ארץ-ישראל ובאפשרות של התיישבות יהודית בה כדרך לפתרון בעיית היהודים במזרח אירופה. במהלך סיוריו בארץ הגיע למסקנה שארץ הגלעד (עבר הירדן המזרחי) היא המקום המתאים ביותר לכך. בתוכנית שהגה, בשם "ארץ הגלעד", הציע גם בנייה של מסילת ברזל מחופי הים התיכון לגלעד. הוא עשה זאת בשל הכרתו בתרומה החשובה של מסילות הברזל באנגליה ובאירופה להתפתחות הכלכלית של האזורים שבהם הונחו.
בשנת 1882 שכן לורנס אוליפנט במושבה הגרמנית בחיפה. במתן הזיכיון הוא ראה שלב חשוב בהתגשמות חלומותיו לפיתוח ארץ-ישראל והגלעד. בשכנות לו התגורר הטמפלרי גוטליב שומאכר שבא לארץ כנער צעיר עם הוריו שהיו ממייסדי המושבה. בשנת 1881, עם סיום לימודיו בבית הספר הגבוה בשטוטגרט שבו למד הנדסה וארכיטקטורה, חזר ארצה. את אחת מעבודותיו הראשונות קיבל מחברה מביירות: התוויית מסלול למסילת ברזל מחיפה לדמשק.

איזכור השם "בניאס" בכתבות, שהופיעו בעיתונים חבצלת והמגיד מחייב אותנו לענות על שתי שאלות:

1. באיזה תוואי חשב שומאכר להעלות את המסילה לכיוון החורן?
תוואי זה היה חייב לעבור מצפון ל"מעברות הירדן"* דרך אזור הבניאס, בהתאם לכתוב

2. מה הייתה הסיבה שמייסנר פחה, שקיבל עליו את ניהול הנחת קו מסילת הברזל החיג'אזית וכשהעמיד את הסעיף לחיפה בשנת 1903, לא השתמש בתכנון שהציע שומאכר ובחר בתוואי אחר?
(עמק נהר הירמוך - להלן)
על תוכניתו של שומאכר, להעביר את המסילה דרך הבניאס, לא נמצא כל מידע, למעט שני איזכורים. בביטאון "הרכבת" צוינו שני האתרים "חצביה" (Hasbeiyeh) ו"בוסרה" (Bosrah), שממזרח לעיר דרעא.
נותר רק לשער מה היה התוואי שעליו חשב שומאכר:

1. מאזור הבניאס על שיפולי נחל סער. ברוב התקופות ההיסטוריות עברה הדרך מצידון לדמשק דרך תל דן, ומשם עלתה דרך נחל סער לגולן (היום עובר בתוואי זה כביש בניאס - מסעדה)

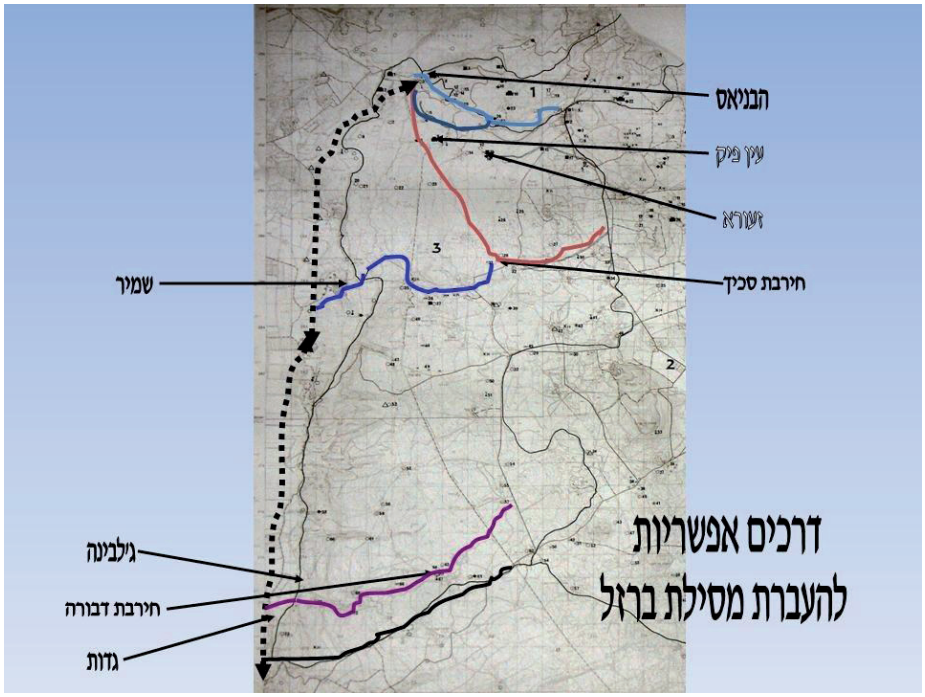
2. מאזור הבניאס, על שרידי דרך רומית העולה במקביל לכביש העכשווי בניאס-מסעדה, מצָדה הדרומי של הדרך

3. מאזור הבניאס לאורך ציר הנפט של ימינו, ומשם ממערב לכפרים עין פיט וזעורה ולחירבת סכיך

4. ממזרח לקיבוץ שמיר של ימינו, צפונה, דרך נחל רחום, ומשם מזרחה לכיוון קלע וחרבת סכיך

5. מג'לבינה לכיוון ע'וינאת א-שמליה, עין מרזוק ומזרחה.

קיימת עוד אפשרות אחת, שאינה עונה על המצוין בכתבות שבעיתונים, אבל אוליפנט התייחס אליה, והכוונה לוואדי סמכ (באזור עין-גב) ומשם לדרעא. על דרך זו כתב אוליפנט בספרו:
[...] "המסילה תעבור גם על פני נהר זה (הכוונה לירמוך), ואחר כך תעשה דרכה בשפלה הפורייה, העשירה בסחף, שאורכה כחמישה מילין ורוחבה כארבעה מילין, עד למרגלות הרכס הצופה אל חופו המזרחי של ים-טבריה. מכאן יצטרך קו המסילה לטפס כדי שלושת אלפים רגל, על פני דרך של חמישה-עשר מילין. זו בעיה הנדסית"...
מאחר שלא נמצאו מפות או מסמכים, כל תשובה תהיה טובה.



מפת המסלולים

מה הייתה הסיבה לכך שמייסנר פאשה קבע את הירמוך כפתרון מועדף בבואו לתכנן את מסילה לכיוון הגולן, למרות הבעיות ההנדסיות הקשות - חציבת מנהרות והנחת גשרים - שעמדו בפניו? הנחתנו היא שהיו מניעים שונים לסלילה - מצד משפחת סורסוק - אוליפנט ושומאכר מזה ומייסנר פחה מזה.

היזמים הראשונים חשבו על רכבת רגילה, להובלת נוסעים ומשאות, שהייתה אמורה להעלות לחורן בעיקר נוסעים ולהוביל את התבואה לנמלים במסלול היורד, ואז עיקר המאמץ שלה הוא בבלימה. מכך נגזר תכנון של קו עלייה בעל שיפוע מתון שהתאים לרכבות של אותם זמנים, ושבנייתו לא חייבה פעילויות הנדסיות יקרות שהיו עלולות להפוך את ההפעלה ללא כדאית.

בניגוד לכך, רצה מייסנר פאשה רכבת שתעלה משאות כבדים - אדנים ופסי ברזל - לשם הנחת המסילה מדמשק לחיג'אז. הדבר חייב אותו לתכנן את העלייה בנתיב שיש בו אספקת מים רצופה לדודי הקטרים בכל עונות השנה. בשאר הנתיבים שצוינו לעיל, זרימת המים היא עונתית, מה שהיה מחייב מילוי מים פעם אחת בלבד, לפני תחילת העלייה. לכן בחר בנתיב שחייב אמנם מאמץ הנדסי גדול - בעזרת מבנים מלאכותיים, חציבה, בניית מובילי מים, מנהרות וגשרים, לפתרון בעיית השיפוע - אבל היה משופע במים מהירמוך לאורך כל שלבי העלייה. (בנוסף - תוואי העלייה במעלה הירמוך הוא בעל שיפוע מתון בהרבה מן התוואים האחרים - עובדה בעלת משמעות קריטית לרכבות הקיטור של אותה תקופה. העורך)

1903-1905 - הביצוע

בעקבות הכרזתו של הסולטאן עבד אל-חמיד השני, ב-1 במאי 1900, על הקמת הקו בין דמשק לחיג'אז, ולנוכח הניסיונות שלא צלחו לבנות את הקו על ידי יזמים פרטיים, החליט הסולטן כי הממשלה העות'מאנית היא זו שתבנה את הסעיף לחיפה. הביצוע הוטל על היינריך אוגוסט מייסטר (Meissner), שנודע בכינוי מייסנר פאשה, מהנדס רכבות גרמני שהיה בעל ניסיון רב בבניית מסילות ברזל ברחבי האימפריה העות'מאנית. עד תחילת שנת 1903 התנהל המשא ומתן עם חברת מסילת הברזל על החזרת הזיכיון לממשלה העות'מאנית. העיתון חבצלת דיווח בשנת 1903, זמן קצר לאחר העברת הזיכיון מחברת מסילת הברזל לממשלה העות'מאנית, כך:

... "מחיפה מודיעים כי מושל מחוז ביירוט ואתו רבים מפקידי הממשלה באו אל העיר ההיא לבקר את מסילת הברזל חיפה דמשק הנבנת עתה על הוצאות הממשלה הרוממה, וכבר כלה מלאכת הבניין בשטח חמשה ועשרים קילאמעטער"...

בעיתון המגיד משנת 1903 צוין: "בקרוב יגמר בנין המסלת הברזל החדשה מעיר חיפה, אשר על חוף הים ועד ים כנרת. אורך המסילה ששים מיל".

ב-15 באוקטובר 1905 נערך בשטח תחנת חיפה טקס חגיגי לחנוכת המסילה.

הערת העורך:

על גאונותו ההנדסית של "מייסטר פאשה", שניהל את בניית מערכת המסילות הנזכרת במאמר זה, תעיד העובדה הבאה: בין השנים 1903-1905 ביצע מייסנר, כמהנדס ראשי ומנהל הפרויקט, בנייה של כ-1,600 ק"מ מסילה - מדרעא שבסוריה למדינה שבערב הסעודית (המסילה החיג'אזית) - וכן את מסילת העמק מחיפה לדרעא. 1,800 קילומטר של מסילות ברזל בשנתיים!

לעומת זאת, בסוף המאה העשרים ביצעה חברת רכבת ישראל, במשך כשש שנים, שדרוג של מסילת הרכבת בנחל שורק לאורך כ-45 ק"מ.

קרדיטים

לפרופ' בוטרוס אבו-מנה וליצחק עבאדי (איני) על עזרתם בתרגום מטורקית ומערבית

ד"ר ירי רימון על שאפשר להשתמש בתמונות הנמצאות בידיו לצורך מאמר זה

ארכיון רכבת ישראל

ספרית אלישר בטכניון על האפשרות להשתמש באוסף המפות של גוטליב שומאכר

"תרגומים" עבריים לשמות ערביים באתרי הנגב

מנחם מרקוס

זה עשרות שנים אני אוסף את שמותיהם הערביים של אתרי הנגב השונים ומנסה להתחקות על משמעותם.
שני מקורות חשובים משמשים אותי באיסוף, הכפייתי מעט, הזה: המפות הטופוגרפיות הבריטיות שהופקו בתקופת המנדט (בקנ"מ 1:100,000), וכן בדואים שאיתם קשרתי קשרי ידידות: עלי אל מיסק אל עמראני מעין חצבה ורועה הגמלים עתאיק רמק שבבקעת צין. ככל שאני חוקר יותר כך אני מגלה עד כמה החטיאה ועדת השמות את העניין בחפשה "תרגומים" עבריים לשמות אתרי הנגב [ואדי אל הווא - "נחל הרוחות" בנגב המרכזי זכה לשם נחל חווה. מי זאת חווה?... ואדי מרדיף (נחל המרדפים) במדבר יהודה זכה לשם נחל הרדוף... מעולם לא היו שם שיחי הרדוף ומן הסתם כבר לא יהיו].
מבין מאות השמות הערביים, בחרתי בשמותיהם של כמה אתרים שבעיניי יש להם משמעות רבה, גם אינפורמטיבית וגם פולקלוריסטית.

1. הר כרכום

הר השולחן הענק הזה, שבמערב הר הנגב המרכזי, נקרא בפי הבדואים בשם ג'בל ע'דיד א-סמאווה ("הר צעיף השמיים"). שאלתי את עלי אל מיסק לפשר השם הדרמטי הזה. "אתה ראית את ההר הזה פעם בחורף בשעת בוקר מוקדמת?", שאל עלי, "כן", עניתי, "ומה בכך?". "תקשיב", הוא אמר לי, "מוקדם בבוקר מוקף ראשו של ההר בטבעת של טל (נדא, בערבית) - זהו הר מקודש!". עלי דיבר כאן על הילה/צעיף עננים המכתר את ראש ההר. מעניין האם עמנואל ענתי, שחקר את אתרי הפולחן שבהר כרכום ו"קבע" כי הוא הר סיני, יודע כי יש לו שותפים לתיאוריה בקרב הבדואים של הנגב?

2. מכתש רמון

הבדואים כינו את המכתש הענק הזה בשם "וואדי רומאן". האם התכוונו לעצי רימונים שגדלו כאן - לא ייתכן! ובכל זאת, כינויו של המכתש היה "מכתש רימון", עד שהוחלט לשנות השם לרמון. נדמה לי כי יש לתרגם את השם רומאן ל"רומאים" - וזאת מן הטעם הבא: שבט עזאזמה, שמרכזו בהר הנגב, שכן למרגלות עבדת, על גבי הנתיב ההיסטורי (דרך המור והלבונה), לאורכה של רמת נפחא ומשם, דרך מעלה מחמל, אל קרקעית מכתש רמון.
בני השבט זיהו את הנתיב הזה, עם אבני המיל שלאורכו, ושרידי החאן שליד עין סהרונים, כדרך רומית (הבדואים התייחסו לכל אתר עתיק שראו כרומי ("מן זמן אל רום" כלשונם). ייתכן שהדרך "הרומית" - דרך הבשמים החוצה את מכתש רמון - היא שהעניקה למכתש את שמו ("עמק הרומאים"). אגב - הנקב היורד משפת המכתש אל קרקעיתו, בנתיב המוזכר, זכה לשם "מעלה מחמל". חבל שלא מצאו לנכון לקבל השראה משמו הערבי ("נקב חמאלה" - "מעלה המטענים") - שם שייתכן כי יש בו הד לפעילות שיירות הנבטים נושאות המטענים בדרכן מפטרה לעזה, דרך המעלה הנ"ל. אגב, השם העברי שניתן למכתש הקטן (מכתש חצרה) הוא תרגום מדויק של שמו הערבי - ואדי חד'ירה - נחל מכלאות הצאן. מכלאות הצאן מופיעות בתנ"ך בשם "חצרות".

3. נחל הרועה

זהו הנחל החוצה את רכס חלוקים שבנגב הצפוני, בדרכו משדה בוקר אל נחל הבשור. במפער המים שיוצר הנחל, בחצותו את הרכס (סמוך וממערב לצריף בן גוריון), נמצא "חניון הרועה" (אל מול תחנת הדלק של שדה בוקר). השם "נחל הרועה" ניתן לזכרה של בחורה אמריקנית, בשם ברברה שהגיעה לקיבוץ שדה בוקר בשנת 1953 כמתנדבת ונרצחה בידי בדואים כאשר רעתה את עדר הצאן של הקיבוץ בעמק הנחל.
הבדואים מכנים את הנחל בשם דייקת אל עמריין ("הפירצה של בני שבט עמארנה"). שאלתי את עלי אל מיסק כיצד הגיע שמו לכאן של שבט עמארנה - שבט שאזור מחייתו בהרי אדום - והנה סיפור מעניין: לפני שנים רבות באו כמה מבני שבט עמארנה שבאדום אל הר הנגב הישראלי כדי לשאת ולתת עם בני העזאזמה בעניין רכישת נחלת קרקע בעמק נחל הבשור. אחד מן השייח'ים של העזאזמה, חמדן שכמותו, הסכים למכור להם את נחלתו.
כשנודע הדבר בשבט היה הזעם רב: כיצד נותנים לזרים הללו, העימריין, להתנחל בתוכנו? מחר הם עלולים לחטוף בנות שלנו ולשאת אותן! אבל החוזה כבר נחתם והכבוד הבדואי לא מאפשר להתיר חוזה.... הפתרון היה פשוט: כאשר הגיעו בני שבט עמארנה אל מפער המים של הנחל, בדרכם לממש את בעלותם על האדמות שרכשו, ציפו להם לוחמי העזאזמה, כאן בפירצה הטבעית של הנחל, והרגו אותם עד האחרון שבהם. כך מתירים חוזה בצורה מכובדת... ומכאן השם וואדי דייקת אל עימארין: הפירצה שבה נטבחו בני שבט עימאריין בידי בני עזאזמה.

נוף בהר הנגב, צילום ארז הרנשטט, אקו טיולי מדבר

4. גבעת חבלנים

בדרומה של העיר באר שבע, לד מחנה נתן, מזדקרת גבעה ועליה אנטנות - גבעת חבלנים. שמה הערבי הוא ראס אל חבלין (גבעת החבלים). העומד בראש הגבעה ישים לב לשלוחות הטופוגרפיות היורדות ממנה אל בקעת באר שבע המישורית - והן מפותלות כחבלים. אכן שם יפה וכה מתאים לנופו של האתר.

5. נחל צין

זהו הנחל השני באורכו בהר הנגב (120 ק"מ. נחל פארן הוא הראשון - באורך 150 ק"מ). הבדואים העניקו לכל מקטע בנחל הארוך הזה שם משלו: חלקו העילי של הנחל, משפת מכתש רמון ועד לעבדת הקדומה, נקרא בפיהם בשם "וואדי א-נאפח" - הנחל שנופחות הו הרוחות. ואכן, האזור הרמתי הגבוה הזה, שבו עובר הנחל (רמת נפחא), מצטיין במשבי הרוח הסוערים שלו בעונת החורף. המשך הנחל, מעבדת ועד בקעת צין שם מתחפר הנחל לקניון עמוק (קניון עין עבדת), נקרא וואדי מורה - על שם המים המרירים הזורמים בו (מי המעיינות: עין מעריף, עין עבדת, עין מור). הקטע הבא, שבו נפתח העמק העצום שבין שדה בוקר למצוק הצינים, נקרא "א-תיהמה" שפירושו "השופע מרעה", ואילו חלקו התחתון היורד אל הערבה הצחיחה נקרא וואדי פוקרה - "נחל העוני" - כיוון שהוא דל בצמחי מרעה. ארבעה שמות וכל כך הרבה אינפורמציה!

6. מעלה פרס

זהו השביל הקדום העובר על שפתו הדרומית של קניון נחל פרס ויורד ממנה אל צומת הערבה. נתיב זה, שנסלל בתקופה הרומית, הוא קטע מן הדרך הקדומה שחצתה את הנגב הצפוני, מרפיח, דרך באר שבע, אל צוער שבדרום ים המלח, וממנה עלתה אל קיר מואב (כרך) - בירת מואב. אינני יודע אם התרגום, ההזוי משהו, של שמו הערבי הוא פרי קריאה לא נכונה של התעתיק האנגלי שהופיע במפה, או בדיחה של ממש: "נקב ניאק אל מזל א-סעידנה"(?) אם לפרש את השם הזה כלשונו תהיה התוצאה כדלהלן: "מעבר משגלי הקוף של אדוננו"... קריאה נכונה קצת יותר של השם הערבי היא: "נקב מנזל ניאק א-סעידיין" - המעבר במדרון נאקות גמלי הסעידיין. אכן אזור זה, שבו נמצא השביל, היה בנחלת שבט הסעידיין, והנתיב שימש אותם ואת גמליהם.
ועוד כהנה וכהנה שמות, עם סיפורים מרתקים המסתתרים בהם - אך זה כבר עניין לספר עב כרס.

בפעם הבאה בירושלים...

אל תחמיצו ביקור ב MORIAH workshop

תכשיטי יוקרה מאבן ירושלים מעוטרת בזהב ומשובצת יהלומים מבית היוצר של IDC

ירושלים, העיר הקדושה לשלוש הדתות הייתה מאז ומתמיד מרכז לעם היהודי ומושא געגועיו בגלות. עברה המפואר, ההיסטוריה הגועשת וקדושתה העילאית הופכים את ירושלים למרכז רוחני עולמי. הר המוריה, הנזכר בתנ"ך, הוא המקום בו קיבל על עצמו אברהם אבינו לראשונה את האמונה באל אחד וזרע את היסודות לשלושת הדתות הגדולות. בפסגת הר המוריה מצויה אבן השתיה שעל פי האמונה היהודית ממנה התחיל מעשה בראשית והעולם נברא.

בהשראת ירושלים וסמליותה, קבוצת IDC (ISRAEL DIAMOND CENTER), המתמחה בעיצוב, ייצור וסחר של תכשיטי יוקרה ויהלומים, ייסדה בירושלים את MORIAH workshop - סדנה לייצור תכשיטי יוקרה מאבן ירושלים מעוטרת בזהב ומשובצת יהלומים. MORIAH היא קולקציה ראשונה מסוגה בעולם הרשומה כפטנט. הקולקציה נקראית על שם 'הר המוריה', הוא הר הבית, שעליו נבנה בית המקדש בירושלים והוא גם מקור אבני התכשיטים. לפני מספר שנים ערך הווקף עבודות הרחבה במתחם הר הבית וכמות רבה של שפכי עפר הוצאו מן ההר. בשנת 2004 הוקם ב'עמק צורים' שלמרגלות הר הזיתים, אוהל סינון לשפכי העפר מהר הבית ונמצאו עשרות מטבעות, תכשיטים, נרות חרס, אבני פסיפס, שברי חרס, זכוכית ואבנים מהר הבית שמהן עוצבו תכשיטי MORIAH.

"Take a piece of Jerusalem with you" - הסלוגן המלווה את קולקציית MORIAH מבטא את היכולת של כל אדם באשר הוא לקחת איתו 'חתיכה' מירושלים הקדושה והנצחית ולהניחה על לוח ליבו.

כל אחד מתכשיטי MORIAH משדר מסר רב עוצמה מתוך שילוב ייחודי של חומרים המייצגים את עוצמתה, ערכה וקדושתה של ירושלים: יהלומים - האבן הקשה והיקרה ביותר בעולם, זהב - האצילה במתכות, ואבן ירושלים - המקום הקדוש ביותר בעולם מזה למעלה מ- 3000 שנה.

לב ליבו של הקונספט המנחה את תכשיטי MORIAH הוא מיזוג החומרים היקרים האלה, על הרוחניות והנצחיות הטמונים בהם, לכדי ביטוי אמנותי תוך שימוש בתכשיטים כאמצעי הבעה.

כל תכשיט, מעוצב בעבודת יד קפדנית הוא ייחודי, ומיוצר במהדורה מוגבלת, אין 2 תכשיטים זהים לעולם. כמות הפריטים בכל סדרה היא כפולה של הספרה 7, הנחשבת לספרה המיוחדת ביהדות ומייצגת מזל וברכה, היום השביעי בשבוע שמבדיל בין קודש לחול הוא שבת ועוד. הזהב והיהלומים הם רק עיטור שנועד להדגיש את אבן ירושלים. היהלומים שמשובצים בתכשיטים גם הם סביב הסיפרה 7 , 7 נקודות , 77 נקודות .
כל תכשיטי MORIAH ממוספרים ומתועדים בתעודת מקוריות נלווית.

תכשיטי MORIAH מעוררים השתאות והתלהבות בקרב יהודים, נוצרים ומוסלמים כאחד. מספר תכשיטים מתוך הקולקצייה הוענקו כמתנות יחודיות למנהיגים ואישים מפורסמים ברחבי העולם.

הבעלים של חברת IDC, אבי טביסל, יליד ירושלים דור שמיני ובן למשפחת יהלומנים חבר הבורסה ליהלומים מאז 1978. אבי טביסל החל לעצב ולייצר תכשיטי זהב, יהלומים ופלטינה ובמהרה הפך למהפכן בתחום. לטביסל 40 שנות ניסיון בתחום, הוא כבר הספיק לעצב ולייצר תכשיטים יוצאי דופן, מקוריים, חדשניים ומהפכניים. כעת הוא גאה להשיק את הקולקציה החדשה והייחודית של תכשיטי MORIAH.

לדברי אבי טביסל, תכשיטי MORIAH הינם תכשיטים המשקפים את הבריאה. כפי שהאדם מורכב מחומר ורוח, מגוף ונשמה, כן התכשיט מורכב משילוב של זהב ויהלומים - חומרי הגלם היקרים בעולם, ובליבם משובצת אבן מעיר הקודש ירושלים - המייצגת את הרוח ומוסיף: **"בכל אחד ואחת מאתנו קיים חלק של ירושלים".**

MORIAH
workshop

Take a piece of Jerusalem with you

רעידות אדמה קדומות בישראל

בעת העתיקה, ובפרט בתקופת המקרא היה התיעוד הכתוב אודות רעידות האדמה מועט. ככל שהתחוללו רעידות אדמה, בתקופות היסטוריות צעירות יותר הקרובות יותר לימינו, כך נעשה התיעוד הכתוב שלהן רב יותר, ולפיכך קל לנו יותר לעקוב אחריהן ולחפש עדויות לקיומן. הכל על רעידות האדמה באזורנו.

שחר שילה

רעידות אדמה - התופעה

רעידת אדמה הינה אחת מתופעות הטבע ההרסניות ביותר המוכרות לאדם, וכן אחת מהתופעות הבעייתיות ביותר לצפייה מוקדמת. התופעה מוגדרת כ"תנועה ורעידה של פני הקרקע, כתוצאת פעילות טקטונית בתת הקרקע" או כ "טלטול פתאומי של האדמה, שבכוחו לגרום להרס ולחורבן". המושג רעידת אדמה חדש בשפתנו, ומקורו למעשה בתרגום למונח האנגלי "Earthquake".

על פי המקובל היום, במחקר הגיאולוגי המודרני, מוכרת תיאוריית "טקטוניקת הלוחות", כזו המשפיעה ביותר, ולמעשה אף גורמת ישירות למרביתן של רעידות האדמה. קווי המפגש בין הלוחות הינם קווי רגישות וחולשה טקטוניים המייצרים רעידות אדמה בכל רחבי העולם.

הזעזוע, המתרחש בעת תזוזת השברים שבין הלוחות, מתפשט בצורת גלים לכל הכיוונים היוצאים כולם ממוקד אחד המוכר כמוקד הרעש. הגלים הנוצרים מתזוזת השברים נקראים גלים סיסמיים, והם מתפשטים דרך פנים כדור הארץ, וגם על פניו, במהירות רבה. היום ניתן למדוד רעידות אדמה מרוחקות, המתרחשות אפילו בצידו השני של כדור הארץ, מאחר שבתוך כחצי שעה יגיעו הגלים למרחקים של אלפי קילומטרים ויירשמו על גבי סיסמוגרפים בכל רחבי העולם. עוצמת הרעידה נמדדת בכמות האנרגיה המשתחררת והיא פונקציה של עוצמת התזוזה בתת הקרקע, במקום המוגדר מוקד הרעש. סולם העוצמה למדידת רעידות אדמה, קרוי על שם ממציאו - ריכטר, והוא מבוסס על המגניטודה הנמדדת במכשירים סיסמיים שפותחו למדידת התנודה של האדמה בעת הרעש. מוכר גם סולם מדידה נוסף המבוסס על שקלול של מספר מרכיבים שקובעים בסופו של דבר את הנזק הנגרם למבנים ולפני השטח. זהו סולם מרקאלי המשופר הכולל 12 דרגות.

תכיפותן של רעידות האדמה בעולם תלויה בעיקר במבנה הלוחות ובקווי השבר ביניהם. אזורים מסוימים בעולם עשירים ברעידות אדמה חזקות המתרחשות כל כמה שנים, בעוד באזורים אחרים, המצויים במרכזם של לוחות ולא בשוליהם, תכיפותן נמוכה באופן משמעותי. באזורים רגישים פחות מתרחשות רעידות חזקות אחת ל-50 עד 100 שנים בממוצע. בעת רעידת האדמה משתחררת, בתוך זמן קצר מאד, אנרגיה רבה שנאגרה במשך שנים. הדבר גורם למספר תופעות:

א. קריעת פני השטח (surface rupture)
ב. תנודת הקרקע (ground motion)
ג. הגברת תת-הקרקע (ground amplification)
ד. התנזלות קרקע (liquefaction)
ה. גלישות קרקע (solifluction)
ו. גלים צונאמיים (tsunami).

לתופעות אלה יש להוסיף כמובן את התופעות המקומיות שהרעידה יכולה לגרום להן, כגון סתימת מעיינות ובארות, קריסת גדות ערוצי נחל וסגירת נתיב המים של ערוץ זורם, פתיחת בורות וקרעים בקרקע, תופעות וולקניות, חוסר שקט של בעלי חיים החשים בגלים הסיסמיים, ירידת מפלס הים בסמוך לחוף טרם הגעת גלים צונאמיים.

רעידות אדמה בארץ ישראל:

דיווחים על רעידות אדמה בארץ ישראל קיימים זה שנים, אך למרות זאת, אין ארץ ישראל נמנית עם האזורים הרגישים ביותר בעולם. הבקע הסורי אפריקני מהווה אמנם גבול בין לוחות טקטוניים, אך אופי המגע בין הלוחות, משני צידי בקע הערבה והירדן, מאפשר תנועה אופקית, של החלקה, הממתנת את החיכוך. תנועה זו אכן גורמת לרעידות אדמה, אך אלה חזקות פחות מאלה שבקווי מפגש בין לוחות מסוג אזורי הפחתה וקווי מפגש בין לוחות המייצרים תהליכים אורגניים. כעשרים רעידות אדמה היסטוריות משמעותיות מתועדות בהיסטוריה של ארץ ישראל. אמנם מדובר במספר נמוך של רעידות, על פני שלושת אלפי שנות תיעוד כתוב, אך כל אחת מהן הותירה רישום כביר על בני התקופה, ורבות מהן גרמו למאות ואף לאלפי חללים בכל אירוע. כמעט בכל הרעידות הללו היה האפיצנטר (המוקד העליון על פני השטח) של הרעידה, בנקודה כלשהי בשקע ים המלח ועמק הירדן, המצוי בתוך הבקע הסורי אפריקני. רעידות שהותירו את רישומן ההיסטורי והפיזי בשטח, מתפרסות בעיקר לאורך בקע ים המלח והירדן, או בשברי משנה רוחביים, אשר כיוונם מזרח מערב.

במאמר זה אסקור את הרעידות הנזכרות במקרא, ואת האזכורים המקראיים לתופעות הקשורות ברעידות האדמה. בעת העתיקה, ובפרט בתקופת המקרא, התיעוד הכתוב אודות רעידות האדמה היה מועט, אם כי מרבית החוקרים סוברים שהן התחוללו לאורך כל התקופות ההיסטוריות. ככל שהתחוללו רעידות אדמה, בתקופות היסטוריות צעירות יותר הקרובות יותר לימינו, כך נעשה התיעוד הכתוב שלהן רב יותר, ולפיכך קל לנו יותר לעקוב אחריהן ולחפש עדויות לקיומן.

אירועים מקראיים שניתן לזהותם כרעידות אדמה או כתופעות הלוואי שלהן:

המבול של נוח - בראשית ז' 11

אירוע המבול המקראי, מופיע במספר גרסאות קדומות של מיתולוגיה שמקורה בעמי מסופוטמיה. בכולן יש דמיון תוכני, כאשר המבול הוא למעשה חורבן מכוון של האנושות, על ידי האלים, לאחר שאלה האחרונים קצו בפעילות האנושית. מקור המילה מבול הוא בשפה האכדית הקדומה ופירושה "חורבן" (מאכדית - mabulu). בגרסתו האכדית הקדומה, מוכר הסיפור בשם "אתרחסיס" שעלה על הכתב בתקופה הבבלית הקדומה, במאה ה-18 לפני הספירה. "בשנת שש מאות שנה לחיי נוח, בחודש השני בשבעה עשר יום לחודש, נבקעו כל מעיינות תהום רבה וארובות השמים נפתחו" (בראשית ז' 11). האירוע המתואר במקרא, יכול

המשך בעמוד הבא >>

להיות תוצאה של פעילות טקטונית שגרמה לרעידת אדמה משמעותית שבעקבותיה נבקעו מעיינות שהציפו תרבות קדומה. תיאוריה נוספת, הסותרת את הרעש, מציעים הגיאולוגים פיטמן ורייאן מאוניברסיטת קולומביה בארה"ב. בספרם, משנת 1999, הם מציעים לזהות את המבול המקראי עם החורבן שנגרם לתרבויות בחופי הים השחור לפני כ-8,000 שנים, כתוצאה מעליית מפלס ים מרמרה בעת המסת הקרחונים, בתום תקופת הקרח האחרונה.

חורבן סדום ועמורה - בראשית י"ט

"ויהוה המטיר על סדום ועל עמורה גופרית ואש מאת יהוה מן השמים, ויהפוך את הערים האל, ואת כל הכיכר ואת כל יושבי הערים וצמח האדמה... וירא והנה עולה קיטור הארץ כקיטור הכבשן" (בראשית י"ט 24-29). כך מתאר המקרא את חורבן סדום ועמורה, יחד עם ערי הכיכר. התיאור מתאים לתופעות אזוריות המתרחשות לאחר רעידת אדמה חזקה, ובייחוד לאור העובדה כי סדום ועמורה מזוהות בדרום ים המלח, בליבה של פעילות טקטונית גדולה ומרכזית של הבקע, אזור רגיש הנתון תדירות לחסדיהן של רעידות אדמה חזקות. האזור הדרומי של ים המלח עשיר גם בביטומן (אספלט) דליק, ולפיכך ייתכן שהקיטור והאש בתיאור המקראי הם תוצאות של בעירת גזים לאחר רעידת האדמה וחיכוך. חוקרים רבים השקיעו זמן רב על מנת לגלות את ערי הכיכר ושרידיהן, וכן את הסיבות לחורבנן כמתואר במקרא.

קריעת ים סוף - שמות י"ד

"ויט משה את ידו על הים, ויולך יהוה את הים ברוח קדים עזה כל הלילה וישם את הים לחרבה ויבקעו המים... והמים להם חומה מימינם ומשמאלם" (שמות י"ד 21-22).

תיאור זה של הנס בים סוף שימש זה דורות כסמל לעוצמתו של האל המאפשר את יציאת עם ישראל ממצרים. פרשנויות והצעות רבות נכתבו על האירוע הקדום, כולל הסברים מלומדים שהציעו אירועים צונאמיים, חסימות נתיב מים כתוצאה מגלישת קרקע בעת רעידת אדמה, ועוד רעיונות שונים, ביניהם גם השפעת התפרצותו המרוחקת של הר הגעש תירה בסנטוריני. ויכוח גדול ניטש בעולם המחקר על המיקום של ים סוף המקראי, ומהו אותו נתיב מים שאותו חצו בני ישראל? האם מדובר באגמים המרים בסיני? האם הייתה זו הזרוע הפלוסית הקדומה של הנילוס? האם חצו בני ישראל את ים סוף של ימינו, שהינו למעשה הים האדום, ועברו לחצי האי ערב? בהקשר של נס חציית ים סוף, אזכיר כי הנס המקראי אינו מקור יחידאי לתופעה זו של בקיעת מקווה מים, והעמדת המים בשני נדים - מימין ומשמאל. הארכאולוג דוד אלון, שחקר את הסוגיה, מציין טקסט מצרי קדום מן המאה ה-26, לפני הספירה, מימיו של פרעה סנפרו שבו נזכר אירוע דומה במהותו לבקיעת הים.

משה בהר סיני - שמות י"ט 18

"ויהי ביום השלישי בהיות הבוקר ויהי קולות וברקים וענן כבד על ההר וקול שופר חזק מאד, ויחרד כל העם אשר במחנה... והר סיני עשן כולו... ויעל עשנו כעשן הכבשן ויחרד כל ההר מאד... ויהי קול השופר הולך וחזק מאד" (שמות י"ט 16-19). האירוע המתואר בהר סיני מכיל מספר מרכיבים מרשימים המזכירים התפרצות געשית, וייתכן כי קשורים באירוע של רעידת אדמה - קולות, תנועה ורעד, ערפל, ברקים, עשן, חרדה. מדובר בתיאור ייחודי שבו מתגלה האל למשה ומוסר בידיו את לוחות הברית.

כיבוש יריחו (ומעבר הירדן) על ידי יהושע - יהושע ו'. התיאור של כיבוש יריחו בספר יהושע עשיר בסמלים ומספרים סימבוליים. "ויריעו העם תרועה גדולה ותיפול החומה תחתיה" (יהושע ו' 20). בהתייחס לנפילתה של חומת העיר באירוע פלאי שכזה, באזור סייסמי רגיש ופעיל של בקע ים המלח, מעלה את הסברה שייתכן כי האירוע כולו קשור ברעידת אדמה. עיון מעמיק בפרק ו' בספר יהושע, המספר על כיבושה של יריחו, מעלה שהסיפור מורכב משני רבדים של סיפורים קדומים שנערכו בתקופה מאוחרת על ידי עורך "משנה תורתי", שפעל ממניעים תיאולוגיים אידיאולוגיים. העיר יריחו ספגה רעידות אדמה נוספות במהלך ההיסטוריה (חלקן מתועדות היטב), ולפיכך סביר להניח כי גם כאן מעורבת בסיפור הקדום רעידת אדמה.

קורח ובני עדתו - במדבר ט"ז 28-35

"ויהי ככלותו לדבר את כל הדברים האלה ותבקע האדמה אשר תחתיהם: ותפתח הארץ את פיה ותבלע אותם ואת בתיהם ואת כל האדם אשר לקורח ואת כל הרכוש: וירדו הם וכל אשר להם חיים שאולה ותכס עליהם הארץ... ואש יצאה מאת יהוה ותאכל את החמישים ומאתים איש מקריבי הקטורת" (במדבר ט"ז 31-35). בני קורח משבט לוי, יחד עם דתן ואבירם בני שבט ראובן, קראו תיגר על מנהיגותו של משה ועל ההליכה לארץ ישראל. משה מודיע להם כי האל יבחר ויכריע מי מהם ראוי להנהיג ומי לא. העונש האלוהי אינו מאחר לבוא. האירוע המתואר כולל פתיחה של הקרקע והיעלמותם של כל בני קורח ועדתו, יחד עם כל הקוראים תיגר על מנהיגות משה, אל תוך האדמה, וכן אש שיצאה מהמקום ופגעה ב-250 איש, בני שבטם שתמכו בהם. על פי התפיסה האמונית, רעידת האדמה הינה כלי שרת בידי האל לחיזוק המסר האלוהי או להענשת חוטאים בעת הצורך, כפי שקרה במרד דתן ואבירם יחד עם בני קורח.

כיבוש מחנה פלשתים בידי בני ישראל - שמואל א' י"ד 15

אירוע שבו איזכור מעניין למשהו דמוי רעידת אדמה. יונתן בן שאול ירד עם נושא כליו אל מחנה הפלשתים להילחם בהם, כיוון שעל פי תחושת ליבו זו העת לעשות מעשה - "כי נתנם יהוה ביד ישראל" (שמואל א' 12-13). יונתן הבקיע עם נערו את הדרך אל מרכז המחנה, ואז למעשה היה נתון בסכנה גדולה, שמא לא יוכל לחזור - "ותרגז הארץ ותהי לחרדת אלהים" (שמואל א' 13-15). על פי הפירוש האמוני המקובל, גרם האל לרעידת אדמה ולכאוס במחנה הפלישתי על מנת שיוכל יונתן לצאת ממנו בשלום.

אליהו בהר חורב - מלכים א' י"ט 11

תיאור המפגש של אליהו עם האל מרשים מאד, ודומה לתיאוריהם של אנשים שחוו רעידת אדמה גדולה. "והנה יהוה עובר ורוח גדולה וחזק מפרק הרים ומשבר סלעים לפני יהוה, לא ברוח יהוה, ואחר הרוח רעש, לא ברעש יהוה: ואחר הרעש אש לא באש יהוה ואחר האש קול דממה דקה" (מלכים א' י"ט 11-12). כאמור, המילה רעש במקרא, כוונתה בדרך כלל רעש אדמה. התיאור מזכיר תופעות הכרוכות ברעידת אדמה. כפי שתואר בפרק העוסק בספרות המקראית, התגלויות האל לנביאים, כרוכות היו במקרים מסוימים ברעידות אדמה. יש לזכור כי המפגש האמור התקיים בהר סיני - הר חורב עצמו, שהמסורת מייחסת לו נוכחות של האל, וכבר תוארה בו תופעה מרשימה של רעידת אדמה במעמד מתן תורה ועשרת הדברות. אליהו הנביא, הינו אחרון המבקרים בהר חורב. מימיו והלאה (המאה ה-9 לפני הספירה) אין התנ"ך מספר עוד על הר סיני, ומקומו לא נודע עוד.

רעידת האדמה שאירעה בימי המלך עוזיהו

הרעידה המובהקת היחידה הנזכרת במקרא היא זו שאירעה בימיו של עוזיהו מלך יהודה, אשר שלטונו השתרע על פני 52 שנות מלוכה, במחצית הראשונה של המאה ה-8 לפני הספירה (דברי הימים ב' כ"ו 3, וכן ספר מלכים ב' ט"ו 1). רעידת אדמה זו מתוארכת, על ידי חוקרים שונים, באמצע המאה השמינית לפני הספירה. מספר הצעות לזיהויה המדויק הוצעו על ידי חוקרים שונים: שנת 760 לפנה"ס; שנת 756 לפני הספירה; או שנת 750 לפני הספירה. רעידה זו זוכה במקרא לשם הַרעש בהא הידיעה, וזוכה לאזכורים מפיהם של לפחות שלושה נביאים שונים. הנביא עמוס, שהרעש החזק משמש לו עוגן לתיאור תקופת פעילותו - "דברי עמוס אשר היה בנוקדים מתקוע, אשר חזה על ישראל בימי עוזיה מלך יהודה, ובימי ירבעם בן יואש מלך ישראל שנתיים לפני הרעש" (עמוס א' 1).

הנביא זכריה, המנבא בימי הבית השני, כמאתיים וארבעים שנים לאחר מכן, מזכיר את הרעש בימי עוזיהו, שמוראותיו נותרו חקוקים בלבות מאזיניו. זכריה מתאר בנבואתו תופעה דומה של רעש אדמה, שיתרחש באחרית הימים, ומזכיר לשומעיו את מנוסתם מרעש האדמה, שפקד את הארץ בימיו של המלך עוזיהו. "ונסתם כאשר נסתם מפני הרעש בימי עזיה מלך יהודה" (זכריה י"ד4-5).

תיאור מפורט יותר של הרעידה הגדולה הזו, שזכתה לשם הַרעש, מצוי בדבריו של הנביא ישעיהו, בן המאה ה-8 לפני הספירה, שניבא בימיו של המלך חזקיהו: "והיה הנס מקול הפחד, יפול אל הפחת, והעולה מתוך הפחת ילכד בפח, כי ארובות ממרום נפתחו, וירעשו מוסדי ארץ; רועה התרועעה הארץ פור התפוררה ארץ, מוט התמוטטה ארץ, נוע תנוע ארץ כשיכור והתנודדה כמלונה" (ישעיהו כ"ד 18-20). ייתכן שגם בדבריו של הנביא מיכה, ישנו הד מרוחק לאירוע רעידת האדמה הקשה, שהייתה זכורה לכל בני התקופה. מיכה ניבא בימיו של יותם בן עוזיה, ובנבואתו מופיעים דימויים, הנראים כאילו נלקחו מעולם המושגים של רעש האדמה הקשה - "כי הנה ה' יוצא ממקומו, וירד ודרך על במתי ארץ; ונמסו ההרים תחתיו, והעמקים יתבקעו כדונג מפני האש" (מיכה א' 3-4). רעש האדמה מתואר בתנ"ך כתגובתו של אלוהים ליוהרתו של עוזיהו שנתפאר בחוזק ממלכתו, בארמנותיו המרשימים ובצבאו החזק. האל גם הכה את עוזיהו המלך, באופן אישי, בצרעת חסרת מרפא, על מנת להעמידו במקומו, ולהחזירו בתשובה - "ויהי עוזיהו המלך מצורע עד יום מותו וישב בית החופשית מצורע, כי נגזר מבית יהוה" (דברי הימים ב' 21-26).

עדויות ארכאולוגיות מחפירות תל חצור, ועדויות גיאולוגיות חדשות, מעידות שנראה כי היה זה רעש האדמה החזק ביותר בארץ ישראל ב-4,000 השנים האחרונות. פרופסור סטיב אוסטין, מהמחלקה לגיאולוגיה במכון המחקר המקראי לתולדות הבריאה, מעריך שרעש זה עלה על דרגה 7, וייתכן שאף הגיע לדרגה 8 בסולם ריכטר. אין ספק כי זוהי רעידת האדמה המובהקת והמתוארת ביותר בין דפי המקרא, שעוצמתה ומוראותיה המשיכו להיות חקוקים בזיכרונם של תושבי הארץ, במשך תקופה ארוכה אחרי המאורע עצמו.

נבואת זכריה לאחרית הימים - זכריה י"ד. "ונבקע הר הזיתים מחציו מזרחה וימה גיא גדולה מאד, ומש חצי ההר צפונה וחציו נגבה, ונסתם גי הרי, כי יגיע גיא הרים אל אצל, ונסתם כאשר נסתם מפני הרעש בימי עוזיהו מלך יהודה" (זכריה י"ד 4-5). זכריה ניבא בימי הבית השני, וזמן נבואתו מתייחס למאה השישית לפני הספירה, בשנות מלכותו של דריווש מלך פרס. התיאור בנבואתו זו של זכריה ציורי וחד מאד, תוך שימוש מפורש באזכור הרעש שאירע בשנות שלטונו של עוזיהו. הר הזיתים נבקע ומחציתו נעה דרומה, בעוד המחצית השנייה נעה צפונה. הר הזיתים שימש תמיד כגבולה של ירושלים כלפי מזרח, ומקומו במסורת של ימי הבית השני חשוב במיוחד, כיוון שממנו תחל אחרית הימים, ואליו תשוב השכינה עם בוא העת. רעידת האדמה שמתאר זכריה, מהווה חלק מהעתיד להתרחש באחרית הימים, ולאור רגישות האזור של ירושלים, וההיסטוריה של רעידות האדמה בירושלים, לא מן הנמנע, שזכריה מתאר תיאור מציאותי, שהיה מוכר לבני זמנו, בהקשר לרעידת אדמה קשה שפקדה את ירושלים.

רעידת האדמה של שנת 31 לפני הספירה

רעידה זו אינה נזכרת במקרא, בצורתו המוכרת היום, אך היא אירעה בימי הבית השני, בתקופת עריכתו הסופית של המקרא, ולפיכך נזכיר אותה. רעידה משמעותית זו מתוארת אצל ההיסטוריון בן התקופה יוסף בן מתתיהו, שכתב על שאירע בארץ ישראל בימי שלטון החשמונאים, ובימי מלכותו של הורדוס. בן מתתיהו מתעד את מותם של כ-30,000 איש ברעש האדמה העז, וכן הוא מזכיר את הפגיעה הפיזית במצדה ובקומראן. המבקרים בגן הלאומי קומראן, יכולים לראות את ההרס של הרעש שניכר עד ימינו במערכת תעלות המים שבאתר. כפי הנראה, לרעידת אדמה זו מתייחסים גם כתבי הקודש הנוצריים במספר אזכורים שונים, כרעידה שנגרמה בעת מותו של ישוע על הצלב (מתי כ"ז 54), או כרעידת האדמה שאירעה כאשר ירד מלאך מן השמים לפתוח את אבן הגולל, שסגרה את קברו הריק של ישוע (מתי כ"ח 2-4), או תיאורה של רעידת האדמה ששחררה את השליחים פול וסילאס מבית הכלא שבו היו אסורים (מעשי השליחים ט"ז 26). רעש האדמה בשנת 31 לפני הספירה, אינו היחיד בתקופה האמורה. מוכר גם תיעוד היסטורי לרעידה משמעותית שמוקדה היה כ-300 ק"מ מצפון לירושלים, בשנת 64 לפני הספירה - אחרית התקופה החשמונאית - אז מתועדת מפולת בבית המקדש ונזקים לחומת העיר.

לסיכום

רעידות האדמה המקראיות מופיעות בדרך כלל בשם רעש. רק פעם אחת מתייחס המקרא לתופעה מובהקת של רעידת אדמה הנזכרת בימיו של המלך עוזיהו ושאודותיה מספרים עמוס, ישעיהו וזכריה. אירוע זה מתואר כתגובה אלוהית לחטאי התקופה, ולקטגוריה זו משייך המקרא את כל התיאורים בהם מתרחש מאורע מיוחד, החורג מדרך הטבע. בכל המקרים האחרים, שהובאו לעיל, מוזכרות תופעות טבע שונות, שבהחלט יכולות להתרחש בזמן רעידת האדמה, או כתוצאות לוואי שלאחר הרעידה עצמה. בעבודה זו סקרתי גם את דרך הסיפור המקראי, ואת התייחסות המקרא לניסים ולתופעות טבע.

על פי הסטטיסטיקה של רעידות האדמה בארץ ישראל סביר להניח כי בתקופה המקראית חוו תושבי הארץ רעידות אדמה רבות, כיוון שהאירועים המוזכרים במקרא מתפרסים על פני למעלה מאלף שנים. ייתכן גם שהיו אירועי רעידות אדמה שלא תועדו במקרא, זאת מכיוון שבתקופות הקדומות לא היה נהוג תיעוד מדעי כלל וכלל, וכן משום שתופעות הטבע נתפסו ממילא כגורם עונשין בידי האלים. המוטיבציה המקראית לתיעוד רעידות אדמה רלוונטית רק כאשר האירוע עולה בקנה אחד עם תפיסתם התיאולוגית של העורכים המאוחרים, ורק כאשר אזכורו של האירוע משרת הסבר או סיפור מקראי שיש לו מוסר השכל. החיבור המדעי הנהוג היום בין דיסציפלינות מחקר שונות, לצד התפתחותם של מדעים חדשים, יאפשר מן הסתם בעתיד, לחקור ביתר יעילות את רעידות האדמה בתקופה המקראית, ואולי יבוא יום שבו נוכל לפרש ולהבין כל אחד ואחד מן האירועים שנסקרו במאמר זה.

מכון שכטר למדעי היהדות

תואר שני ביהדות זה שכטר.

מסלול לימודי ארץ ישראל ותרבויותיה

- מכון שכטר למדעי היהדות הנו מוסד אקדמי ישראלי המוכר ע"י המועצה להשכלה גבוהה.
- יום לימודים מרוכז.
- מלגה מיוחדת לשנת הלימודים הראשונה.
- מלגה מיוחדת למסיימי תואר ראשון בהצטיינות.
- הלימודים במכון שכטר מוכרים לצורכי גמולים מקצועיים על ידי משרד החינוך.
- רק בשכטר - 14 תחומי לימוד לבחירה.

קח/י
מלגה ייחודית לתלמידי שנה א'
מוגבל לנרשמים עד 31/7/2012
• תקף לסמסטר ב', תשע"ב.

לרישום ופרטים נוספים:

נירה גולן: 074-7800700 | ד"ר דורון בר, ראש מסלול לימודי א"י ותרבויותיה: 054-2026765
מכון שכטר למדעי היהדות - ע"ר / אברהם גרנות 4, ירושלים (מאחורי מוזיאון ישראל)

www.schechter.ac.il

שילה • בבעץ בית אל 02-9973875

מורה דרך
בחבל בנימין כבר הדרכת?
חוויות התנ"ך מחכות לך במרחק נגיעה

הירשם עוד היום להשתלמויות מורי דרך בחבל בנימין, הצטרף למאגר המדריכים שלנו וקבל הטבות ייחודיות ודף אישי שלך באתר תיירות בנימין

סיורי חשיפה

סיורי חשיפה לאתרי התיירות בבנימין בתאריכים:
- **יום רביעי ו' אדר, 29.2.12**
- **יום שני כד' ניסן, 16.4.12**

בסיורי החשיפה, נבקר ונכיר את אתרי התיירות המרכזיים והמרתקים בחבל בנימין

השתלמויות עומק

לבוגרי הסיור ומכירי האזור המעוניינים להדריך בבנימין מוצעות 3 השתלמויות עומק באזורים השונים:

- **מזרח בנימין** – **יום שני א' אייר 23.4.12**
- **גב ההר** – **יום חמישי יא' אייר 3.5.12**
- **מערב בנימין** – **יום שני טו' אייר 7.5.12**

עלות השתתפות להשתלמות עומק אזורית: ₪55 (תשלום בעת ההרשמה)

- **שילה הקדומה וממצאי החפירות החדשים באתר**
- **שמורת נחל פרת • קובור באני ישראיל**
- **מרכז המבקרים ביקב פסגות • תצפיות מרהיבות**
- **אתרים ארכיאולוגיים במערב בנימין ועוד...**

ארוחת צהרים מלאה וטעימות יין למשתתפים.
מספר המקומות לכל סיור מוגבל!
עלות השתתפות לסיור חשיפה כולל ארוחת צהרים: 35₪ (תשלום בעת ההרשמה)

לפרטים והרשמה: **02-9977197 • go@binyamin.org.il**

תיירות בנימין
מטיילים ונופשים בלב של ישראל
www.gobinyamin.org.il

בנימין
בנימין זאב יסדף
מועצה אזורית מטה בנימין

עלייתם ועזיבתם של תימני כינרת

בעקבות תלאותיה של מתקופת העלייה השנייה

עמירם אידלמן - מדריך טיולים וחוקר תקופת העלייה השנייה בעמק הירדן

בתוך עולמם ההרואי של אנשי העלייה השנייה הסתתרה לה במשך שנים רבות פרשייה רדומה שכאילו סירבה להיחשף: עלייתם בשנת 1911 של יהודים מתימן והתיישבותם בכנרת.

ומעשה שהיה כך אירע:
בעלייה השנייה, בעיקר בשנת 1911, שנקראה אז "שנת היאוש הגדול" (שבה היו יותר יורדים מעולים) נשלח לתימן, מטעם המשרד הארץ ישראלי, אחד האנשים המרכזיים של המשרד, שמואל יבניאלי, כדי לנסות להעלות מיהודי תימן לארץ. המשימה שהוגדרה לפניו הייתה להביא לארץ "פועלים טבעיים", פועלים שיעסקו בחקלאות, גברים החסינים בפני מחלות (!).
עם זקן, עטוף בטלית ורכוב על חמור, הגיע יבניאלי לתימן וקיבל את התואר "מבשר הגאולה".
מאות יהודים, גברים נשים וטף, הלכו אחריו, חלקם דרך סוריה במסע רגלי וחלקם דרך ים סוף בסירות. חלק גדול מהם לא הגיע כלל: המסע המפרך גבה מחיר כבד ורבים מתו בדרך. אלה ששרדו את המסע והגיעו לארץ הופתעו לנוכח ההבדל הגדול שבין הסיפורים על "ארץ זבת חלב ודבש" ובין המציאות הקשה של "ארץ אוכלת יושביה".

הקבוצה העייפה מהמסע המפרך חיפשה מקום לישיבת קבע, ולאחר נדודים רבים הגיעה ב-1912 לאזור כינרת. באותה תקופה היו בארץ קבוצות נוספות שחיפשו מקום להתיישבות, אך זו הקבוצה היחידה שהייתה מורכבת מזקנים וילדים, מגבלה שהקשתה על מציאת מקום ליישוב קבע מתאים. בסופה של דרך ייסורים זו הגיעו התימנים לאזור יבניאל ועמק הירדן. הם התנחלו באזור הדלייקה (המקום נקרא על שם שבט דלייקה הבדואי שחי באזור) וסוף סוף מצאו את שלוותם במקום.
הם התחילו להכשיר שטחים לחקלאות, הכשרה שדרשה סיקול אבנים ועקירת סדריות (שיחי שיזף), כשגופם עדיין חלש מהמסע המפרך לארץ. לאחר הכשרת השטח בנו כמה "חושות", גידלו ירקות וישנן אף עדויות שגם הצליחו לשווק תוצרת. ראש הקבוצה הרב דוד בן ישראל (המורי), קיבל למגורים את הקומה העליונה של בית המוטור (בית המשאבה), מבנה אבן שעדיין ניצב בכניסה לקבוצת כינרת ועליו שלט המנציח את סיפורם. שכונת החושות קיבלה את הכינוי "העמליה", על שם גדוד עובדי הכפייה שגייסו התורכים מבני הארץ לעבודות הביצורים, טרם מלחמת העולם הראשונה.

זמן קצר לאחר מכן, ב-1913, חזרו לאזור חלוצים שחלקם, כדרכם של אנשי העלייה השנייה, נדדו בארץ והיו סמוכים למושבות הוותיקות יותר כדי למצוא בהן עבודה. חלק מקבוצת חלוצים זו חזרה לאזור עמק הירדן במטרה להפוך לאיכרים. היה זה לימים הגרעין שייסד את קבוצת כינרת.

המרכז החקלאי, בראשותו של אברהם הרצפלד, הציע לאיכרים החדשים שתי אפשרויות לנקודות התיישבות, האחת - גבעה שהייתה סמוכה לאתר שעליו התיישבו תימני כינרת, והוא מקום מושבה של קבוצת כינרת היום; והאחרת - אדמת דלהמייה, היום - מקום מושבו של קיבוץ אשדות יעקב איחוד. לו הייתה ההיסטוריה ניתנת לשינוי, והקבוצה הייתה בוחרת באפשרות השנייה ייתכן שעד היום היו תימני כינרת נשארים במקומם לצד בית המוטור הישן. אבל לא כך היה. על הגבעה עלתה להתיישבות קבוצת אנשי העלייה השנייה שכבר בתחילת דרכה החקלאית שיווה לשטחים חקלאיים ולמים להשקותם; מנגד ישבה קבוצת התימנים שכבר אז נקראו במוסדות המיישבים "תימני כינרת", וגם הם נזקקו לשטחים נוספים לקיומם. הקרע היה בלתי נמנע והסכסוך התעצם בין שתי הקבוצות האידיאליסטיות שהיו כה שונות זו מזו. בוררים שנשלחו מטעם ההנהלה הציונית - סמילנסקי, שמואל דיין, ד"ר טהון, שמעון קושניר ואחרים - הבינו מיד ששתי הקבוצות לא יוכלו לחיות יחד על אותם שטחי אדמה. הלחצים שהופעלו מטעם לתוספת שטחים לביסוס החקלאות (בעיקר מטעי בננות), הביאו בסופו של

בית המוטור בכניסה לקיבוץ כנרת

נוף מבית קברות

צילומים: שמיל כופז

אזור קברי התימנים

דבר לכך שבסוף שנת 1929, סמוך לעלייתם ליישוב קבע בגבעה, החליטה ההנהלה הציונית להעביר את קבוצת התימנים לאדמות זרנוגה - הידועה היום כשכונת מרמורק הסמוכה לרחובות. עד היום מספרים צאצאי התימנים שנאלצו לוותר על חלומם ועל געגועיהם לכינרת, וששמות הרחובות בשכונת מרמורק נושאים שמות המתארים את הנופים של עמק הירדן.

פרשה זו של תימני כינרת ועקירתם מהאזור נדחקה משום מה לקרן זווית. היא לא הוזכרה בקורות ימי העמק, ורבים מבני עמק הירדן לא ידעו עליה כלל. בתולדותיו של העמק, שהוא בעצם ערש לידתה של תנועת העבודה, הוצנע מקומם של תימני כינרת.

לאורך כל השנים, בחג השני של סוכות, היו מגיעים מבקרים בודדים מקבוצת התימנים ועולים להתייחד עם מתיהם הקבורים בבית העלמין של קבוצת כינרת ומושבת כינרת - חלקם תינוקות וצעירים וצעירות שנפטרו בשל התנאים הקשים, בעיקר ממחלות. המבקרים הבודדים היו מגיעים לבית העלמין בצנעה, בלי ליידע את הדור השני. דומה שגם קבוצת התימנים העדיפה להשתיק את סיפורם.

בשנים האחרונות הפך הדבר לנוהג: מדי שנה בשנה, בסוכות, מגיעים נציגי שכונת מרמורק עם משפחותיהם לבית המוטור ועושים טקס במקום. השנה, במלאת 100 שנים לעלייתם לארץ, התקבלו אנשי שכונת מרמורק, צאצאי תימני כינרת, בברכתה של מזכירת קבוצת כינרת שבירכה והזמינה אותם להיות אורחים רצויים בכינרת. בפתחו של בית המוטור, באותו מעמד, ניטע עץ זית חדש המסמל את האיחוד והרעות.

לבאים לסיור בבית הקברות של כינרת, לחצר כינרת, לבית המוטור, ובכלל - לעמק הירדן, ראוי שיכירו את פרשת ההתיישבות החלוצית הזאת של בני תימן באדמת כינרת.

סיור באתר ההתישבות התימנית בכינרת

הסיור מתחיל בבית המוטור, בכניסה לקבוצת כינרת, דרך אזור ה'ביצה' שלא רחוק ממנה היו ממוקמים בתי ה'חושות' של 'שכונת התימנים'. הטיול מסתיים בבית הקברות של כינרת, באזור חלקות הקבר של תימני כינרת השוכנים לצידם של גדולי ההתיישבות.

5,000

ש"ח בלבד שכ"ל לשנה
ללוחמים ומצטיינים יוצאי יחידות קריביות

אוכלוסייה, ישוב וחברה

לתואר ראשון (B.A.)
בלימודי ארץ ישראל וירושלים

מלגת הלימודים מיועדת:

- לסטודנטים מצוינים בעלי תעודת בגרות 105 ומעלה
- ל-10 לוחמים יוצאי יחידות קריביות בלבד
- לנרשמים חדשים בלבד ללימודים בתוכנית מלאה לסמסטר ב'
- תוקף המבצע: 20.2.12

הכרה בקורס מורי דרך בנקודות זכות לתואר

תנאי קבלה בכפוף לתקנון המכון. מיועד לגברים ונשים כאחד. ט.ל.ח.

מרכז אקדמי ירושלים
מכון לנדר
בית הספר ללימודי ארץ ישראל וירושלים

מכון לנדר · מרכז אקדמי ירושלים

0732-204-204
www.lander.ac.il

*לנדר
מסלולרי (*5427)

*התוכנית אושרה ע"י המל"ג, הענקת התואר מותנת באישורה

משקיעים בתיירות בירושלים

אילנית מלכיאור, הממונה על התיירות ברשות לפיתוח ירושלים

הרשות לפיתוח ירושלים תמשיך להתמקד גם השנה בפיתוח התיירות בבירה, על ידי קידום מוצרים ואירועי תרבות. בנוסף, תשקיע הרשות בתמריצים ליזמים ולחברות בתחום המלונאות והכנסים בעיר.

הרשות לפיתוח ירושלים (הרל"י) עוסקת בקידום פרויקטים לשיקום ופיתוח מרכז העיר, ולביצור מעמדה של ירושלים כעיר בירה, לעידוד יזמות ולהרחבת היצע התעסוקה ומגוון תכניות ההשכלה הגבוהה בעיר. הרשות הוקמה, על פי חוק מיוחד שנחקק בשנת 1988, כתאגיד סטטוטורי שהוקם ופועל ללא מטרות רווח.

הרשות לפיתוח ירושלים מקדמת קשת רחבה של נושאים, כגון פיתוח אזורי תעשייה, הקמת פארקים, קידום אשכול הביו-טכנולוגיה, פיתוח העיר העתיקה, פיתוח ושיקום מרכז העיר באמצעות חברת עדן, הפיכתה של ירושלים כמרכז בינלאומי לעיצוב, לקולנוע, לאקדמיה ועוד.

אחד התחומים המרכזיים והחשובים שעליו אנו שמים דגש הוא תחום התיירות. הרשות לפיתוח ירושלים רואה עצמה אחראית להובלת הטיפול בתחום התיירות, תוך שילוב אירועי תרבות המזינים את התיירות בעיר. זה היעד שהצבנו לעצמנו, ואנו שמחים לראות את התוצאות בשטח.

הקו האסטרטגי שבו אנו נוקטים, המקשר בין תחום התיירות לתחום התרבות, בא לידי ביטוי בשיתוף פעולה מרבי עם מוסדות התיירות והתרבות בעיר, לרבות המוזאונים והאתרים ההיסטוריים. בירושלים ניתן דגש נרחב מאוד על תחום התיירות, וזהו אחד התקציבים הגדולים ביותר בעיריית ירושלים.

אנו רואים בירושלים את אחד המותגים התיירותיים החזקים בישראל ובעולם. מתוך 3.5 מיליון תיירים שהגיעו לישראל בשנת 2010, כ-2.8 מיליון ביקרו בירושלים, והמגמה המסתמנת בסיכום שנת 2011 מציגה נתונים דומים מאוד.

הנחת העבודה של ראש העיר ניר ברקת היא כי הפוטנציאל התיירותי בירושלים בא מתוך ההבנה כי מיליוני מאמינים, מכל רחבי העולם, משתוקקים לבקר בירושלים לפחות פעם אחת בחייהם; וגם אם עשרה אחוזים מהם יגיעו לבקר בעיר תהיה זו הצלחה גדולה. לפיכך - עלייה בכמות המבקרים, לצד פיתוח מוסדות התיירות, האצת בניית בתי המלון והרחבת ההיצע התיירותי-תרבותי יסייעו בקליטת המבקרים ויאפשרו זינוק מסיבי בעבודת מורי הדרך. זו גם הסיבה לקידומה של תוכנית אסטרטגית, לפיתוח תעשיית התיירות, על ידי הרשות לפיתוח ירושלים בשיתוף עיריית ירושלים ובתמיכת משרד ראש הממשלה ומשרד התיירות. התוכנית תשמש מנוע צמיחה מרכזי של העיר למיצוי הפוטנציאל הכלכלי-תיירותי.

כחלק מתוכניתה לקידום התיירות יוזמת ומקדמת הרשות לפיתוח ירושלים מספר מוצרי תרבות-תיירות, בין היתר - פסטיבל האופרה למרגלות העיר העתיקה, פסטיבל הקרח, ועידת ירושלים הבינלאומית לתיירות, קמפיין הקיץ של ירושלים - "קחו יומיים בירושלים" - המעודד את תיירות הפנים על ידי חבילות איכותיות בבתי המלון ובאתרי התרבות התיירות והמסעדות, ועוד. ואכן, לפסטיבל האופרה הבינלאומי הראשון הגיעו כ-12,000 מבקרים, ולפסטיבל האור הגיעו יותר מ-200 אלף מבקרים, ואלו רק חלק מהנתונים.

ידוע כי בעונת החורף חלה האטה בפעילות התיירות בירושלים, אך אותו מגוון חסר תקדים של אירועי תרבות ייחודיים מקים לתחייה את העיר גם בעונת החורף. כמו כן ניתן דגש על תחום הכנסים בעיר, במטרה להפוך את ירושלים למרכז כנסים ארצי בינלאומי. לשם כך, ניתנים מענקים לקידום ולעידוד חברות לעריכת כנסים בינלאומיים ומקומיים בירושלים.

בשנת 2012 נמשיך להתמקד בפיתוח מוצרים תיירותיים-תרבותיים, תוך בניית אסטרטגיה שיווקית למוצרים אלו; נמשיך לפתח שווקים חדשים וייעודיים, על בסיס חבילות אירוח מותאמות, בעיקר לתיירות מרוסיה, גרמניה ואיטליה; כן נמשיך לקדם את היצע חדרי המלון בעיר ולפתח שפה שיווקית תיירותית.

אנו רואים בכם, מורי הדרך, חלק בלתי נפרד מחזון פיתוחה של ירושלים - שגרירינו אל מול התיירים ואנשי מקצוע - המיטיבים להציג העיר המיוחדת הזאת לכל מבקר ותייר. בשנה שלפנינו ובשנים הקרובות נוסיף להגביר את שיתוף הפעולה, למען הצגת המוצר התיירותי בצורה המקצועית ביותר.

שתהיה לכולכם שנת תיירות פורייה ומעניינת,

אילנית מלכיאור, הממונה על התיירות ברשות לפיתוח ירושלים

מגלים את ירושלים

iTravel Jerusalem

פסטיבל הקרח
6 במרס- 30 באפריל 2012

מרתון ירושלים הבינלאומי
16 במרס 2012

פסטיבל המוזיקה בעתיקה
22-20 במרס 2012

פסטיבל האור
6-14 ביוני 2012

הפסטיבל הינו ללא תשלום
מלבד הופעות יומיות של
"מיומנה" בגן הבונים

האופרה "לה טראויאטה"
במסגרת פסטיבל האור
6-14 ביוני 2012

פסטיבל האופרה בירושלים
6-11 בספטמבר 2012
בבריכת הסולטן

לה בוהם- 6 בספטמבר
אופרה וקולנוע- 10 בספטמבר
אופרה וחזנות- 11 בספטמבר

הפסטיבל הבינ"ל למוזיקה קאמרית בירושלים
31 באוגוסט - 14 בספטמבר 2012

הפסטיבל מציע יצירות שאינן מוכרות,
בשילוב עם יצירות מפורסמות ואהובות

להזמנת כרטיסים באמצעות בימות: *6226
למידע וחבילות לינה: www.jerusalem-culture.com

מורי דרך מדברים

"אוצר הארץ", מפתח מאמרים ופרסומים ממוחשב בידיעת הארץ

בנימין (ניומה) כצנלסון, מורה דרך בישראל

זה 22 שנים (מחברותי באגד - בין השאר כמורה דרך), אני משקיע את מירב זמני ומרצי לפיתוח מפתח מאמרים (ביבליוגרפיה) ממוחשב בנושא ידיעת הארץ.
ידוע לי שאיני ממציא את הגלגל, אבל תמיד יש מקום לשיפורים ולחידושים. בהיותי מורה דרך עצמאי אני תורם הדרכה ושירותי מידע בהתנדבות ועוזר לידידי שהם צרכני מידע זה.
בהיותי גם איש מקצוע המתכת, פתחתי בביתי בית מלאכה קטן, כשאני בונה לעצמי את הכלים הנדרשים לכריכת ספרים, וכך אני כורך חוברות חדשות לספרים, ומתקן את כל הספרים (ברשותי יותר מ-3,000 ספרים וחוברות). אני גם בונה לעצמי קלסרים בגדלים שאינם סטנדרטים, כדי שאוכל לאחסן את החומר הרב שמצטבר כל העת.
הרעיון נולד כאשר נתקלתי בצורך לחפש חומר מסוים בספרייה שלי שגדלה והלכה עם השנים. עמדתי מול קיר של ספרים ולא זכרתי איפה נמצא החומר שביקשתי. בגלל השפע הרב של החומר הכתוב, העבודה המפרכת של נבירה ודפדוף בספרים, בחוברות ובקבצים שונים - בספרייה הפרטית שלי או בספריות ציבוריות.
הצלחתי לפתח ביבליוגרפיה ממוחשבת המרכזת ומקילה באיתור מהיר ומקיף של מאמרים, פרסומים וספרים בידיעת הארץ בהתאם לנושאים: טבע, נוף, גיאוגרפיה, מסלולי טיול, היסטוריה, התיישבות, ארכאולוגיה, אקולוגיה, פולקלור ועוד, ולעדכנה באופן שוטף.
אני גם עוקב אחרי כל החידושים, הפרסומים והמאמרים בעיתונים, על הנעשה בתחום ידיעת הארץ - באמצעות השתתפות בסיורים שונים, הרצאות וימי עיון שלעתים אני פוגש בהם חלק מחברי האגודה.
בביתי ספרייה פרטית, גדולה, של אלפי ספרים ופרסומים בכל התחומים של ידיעת הארץ. הכל מאורגן בהתאם לנושא או לאזור. עד כה מיחשבתי יותר מ-12,000 כותרים. את כל העבודה אני עושה בעצמי ללא עזרה משום גורם.
מטרת הפרויקט: הגברת המודעות בקרב אוכלוסיית אוהבי ארץ ישראל; חתירה לדלות מנבכי העבר; כמיהה להעמיק את הידע על היישוב בארץ ישראל ותולדות עם ישראל; נטייה לחלוק ידע עם הזולת באמצעות הגדלת הנגישות אל מקורות המידע לקהל הרחב, ובביתו - כל זאת בעזרת תוכנת מחשב "ידידותית" למשתמש, על גבי מחשב PC. עד כה טרם מצאתי מאגר דומה לשלי ברמה עממית, המיועד לציבור.
המאגר כולל את: קדמוניות, קתדרה, מורשת דרך, ארץ היעל/ארץ וטבע, טבע הדברים, מחקרים בגיאוגרפיה, אתרי טיול (צבי אילן), עם חי בנופיו, אדם וטבע, דרך ארץ (עירית זהרוני), שנתון מוזאון א"י (ישראל - עם וארץ), ספרי זאב וילנאי, אתרי התיישבות, קרדום, נופים, נופים ואתרים, ספריות ייעודיות (דפדפות מסלולי טיול), ועוד. כן מיפתחתי קבצים שונים.

אני מזמין אתכם לראות את המאגר. אשמח לקבל את התייחסותכם למפעל זה באמצעות ייעוץ, עזרה ותמיכה, וכן לנסות למצוא אוהדים למפעל, תוך הבטחת זכויות למקוריות ולרעיון.

לקינוח...

"לך לך" - "לך לעצמך":
תיירות חוץ ותיירות פנים בארץ ישראל

אריאל פוגלמן

מושג ה"תייר", מופיע במקורותינו לראשונה בפרשת המרגלים הנשלחים "לתור את ארץ כנען" ויוצאים לסקר קרקע צומח, ערים ואוכלוסין לאורכה ולרוחבה של א"י. פירוש המילה "לתור" בהקשר זה הינה סקר הגורמים הפיזיים שבנוף. בדומה, גם באכדית: ta-ru=להסתובב, ובערבית: tara=להסתובב סביב הדבר. לעומת זאת, במגילת "ברית דמשק" משמעות השורש ת.ו.ר הינה שקיעה במחשבות ובשומרונית, פירושו, להתבונן ולהבין.
בישראל, המשמעות החיצונית והפנימית שלובות זו בזו כמקשה אחת. כך מפרש הזֹהר את הגעת אבי המאמינים לארץ ישראל: אברהם התהלך בארץ לאורכה ולרוחבה, אך עניינו העיקרי של המסע הינו התהליך הפנימי: "אמר ר' אלעזר לך לך, לך היינו לעצמך, כלומר, לתקן את עצמך, לתקן את המדרגה שלך". בסוף ספר דברים עולה משה לתצפית על א"י ומפרש רש"י: "הראהו הקב"ה כל המאורעות שעתידין ליארע לישראל...". מאז ועד היום תרים תיירים בארץ אחר זהותם האישית והקיבוצית, ההיסטוריה שקרתה והימים שלהם אנו מצפים. אנו, מורי הדרך, מציבים עבורם סולם מוצב ארצה וראשו מגיע עמוק אל רזי האנושות.

הכותב הוא מרכז ומרצה בקורס מורי דרך של בי"ס לתיירות בירושלים

National Diamond Center

By

CAPRICE

SINCE 1969

חברים הם כמו מיתרים של כינור אסור למתוח אותם יותר מדי אחרת הם יקרעו....
ואתם מורי הדרך חברים יקרים שלנו לאורך השנים, בשנים הטובות והפחות טובות
עברנו ביחד רגעים של שמחה ורגעים של עצב.

העשרנו אחד את השני ובזכותכם המשכנו לגדול ולהתרחב והראיה כי ב-13.1.12 ערכנו
קבלת פנים והרמת כוסית לכבוד פתיחת משרדי היהלומים החדש אשר ממוקם בבנין
נועם בתוך מתחם הבורסה- רמת גן רח' תובל 23 'בניין נועם',
ואשר מיועד לתת מענה ושירות לכם ולתיירים שבאזור ת"א.

בעת זו ברצוננו להודות לחברים היקרים שבאו לחלוק עמנו את פתיחת המשרד
ולברך לכבוד שנה אזרחית חדשה שפע של תיירים, פרנסה טובה ובריאות.

ההנהלה וצוות העובדים
כפריס

יהלומים זה כפריס!

משרד ראשי: | **חיפה:** רח' חורב 24, טל': 04-8280900, פקס. 04-8257899 **מפעל ראשי ואולמות תצוגה:** | **טבריה:** רח' תבור שכונת אחווה טל': 04-6700600, פקס:04-6792931 | **רמת גן:** רח' תובל 23 בניין נועם, קומה 10, טל': 03-7522300, פקס: 03-7522400 | **ים המלח:** מרכז פטרה, קומה 2, איזור המלונות עין בוקק טל': 08-6372110, פקס: 08-6372247 | **ירושלים:** רח' כפר עציון 1 (מלון דיפלומט לשעבר) טל': 02-6724997, פקס: 02-6726170 **חנויות:** | **נצרת:** דרך פאולוס ה-6 (כיכר הבזיליקה) טל': 04-6456261, פקס: 04-6456262 | **חיפה:** גרנד קניון, קומה ב', רח' שמחה גולן 54, טל': 04-8120113, פקס: 04-8325907 | **חיפה:** קניון עזריאלי, רח' פלימן משה 4א', טל': 04-8502444, פקס: 04-8500842

www.caprice.co.il | caprice@caprice.co.il

Take a piece of Jerusalem with you

תכשיטי יוקרה משובצים עם אבן ירושלים

היכולת של כל אדם באשר הוא לקחת איתו '**חתיכה**' מירושלים הקדושה והנצחית ולהניחה על לוח ליבו הינה ההשראה לתכשיטים מבית היוצר MORIAH Workshop המתמחה בייצור תכשיטי יוקרה משובצים עם אבן ירושלים.

כל תכשיט מעוצב בעבודת יד, ומשדר מסר רב עוצמה, מתוך שילוב ייחודי של חומרים המייצגים את עוצמתה, ערכה וקדושתה של ירושלים:

יהלומים - האבן הקשה והיקרה ביותר בעולם, **זהב** - האצילה במתכות **ואבן ירושלים** - המקום הקדוש בעולם מזה למעלה מ- 3000 שנים.

קולקצית מוריה היא הראשונה מסוגה בעולם הרשומה כפטנט ומורכבת מפריטים במהדורה מוגבלת הממוספרים ומתועדים בתעודת מקוריות נלווית.

MORIAH Workshop בהנהלת סרג'יו בוקליס

שעות פתיחה: ראשון-חמישי 10:00-18:00 שישי 10:00-14:00

או בתיאום מוקדם עם סרג'יו

המקום מתאים לרכב אשכול ולתיירים בודדים בלבד!

MORIAH
workshop

רח' בית אל 7 ככר החורבה, הרובע היהודי, העיר העתיקה, ירושלים.

טל: 02-6274050, עקיבא: 054-3455637, סרג'יו: 054-3454327

www.moriah-collection.com

IDC
ISRAEL DIAMOND CENTER

בית היוצר MORIAH Workshop הוא מיזם של קבוצת
IDC -Israel Diamond Center
המתמחה בעיצוב, ייצור וסחר של תכשיטי יוקרה ויהלומים.