



מכונית "גלידן" משנת 1908 - הראשונה בעיר הקודש

"חדשה אשר לא נהיתה עוד בארץ הקודש!"

צ'רלס גלידן והמכונית הראשונה מגיעים לירושלים

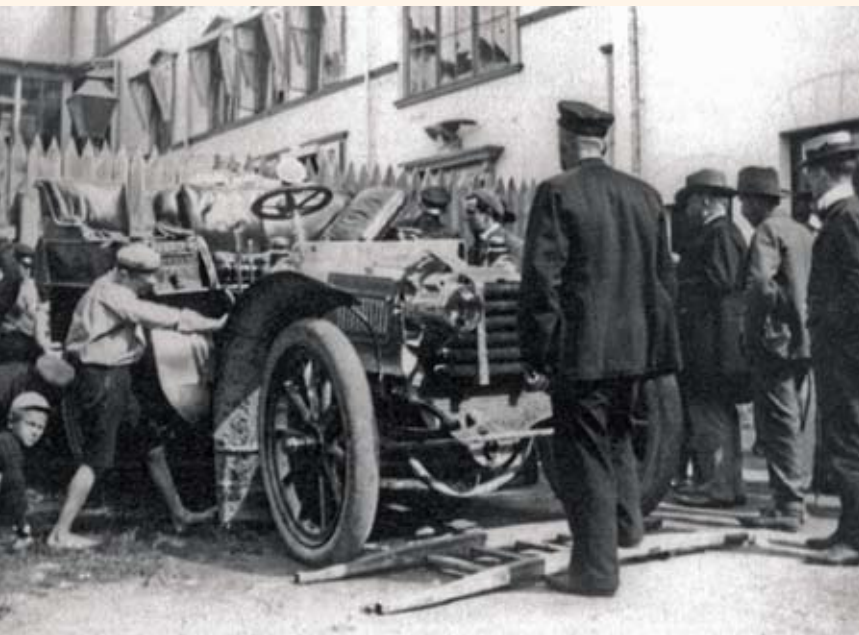
ביום חמישי, 13 במרץ 1908, נפל דבר בירושלים: צ'רלס גלידן (Glidden), תייר וזים אמריקני בעל שם, נכנס לירושלים כשהוא נוהג במכונית הראשונה שנסעה מעודה בדרכי הארץ. תושבי ירושלים, שאחדים מהם המתינו למכונית בחוסר סבלנות כבר ב"סיבוב מוצא", ליוו את הנהג ואת מכוניתו המרהיבה בקריאות עידוד ובהתפעמות אין קץ, והכול הבינו כי באותו היום נכנסת ירושלים לעידן חדש של תחבורה ממונעת. ברבות השנים, האספלט והפיח, ועם צמיחתו המתמדת של מספר המכוניות הגודשות את העיר, נשכחו מלב גלידן ומכוניתו. מטרת מאמר זה היא להחזיר לנהג ולמכונית הראשונה את עטרתם הישנה.

מהמצאת הטלפון לסיבוב סביב העולם: דמותו של צ'רלס גלידן

עוד בטרם הפך צ'רלס גלידן לאחד התומכים הבולטים והקולניים ביותר בייצור ובשימוש במכוניות פרטיות, היזם האמריקני הצעיר היה מעורב בשלל תעשייתיות מתקדמות בארצות הברית, שבאמצעותן ביקש לקדם את העולם אל עבר העידן המודרני, ואף להרוויח מעט כסף לו ולמשפחתו. גלידן נולד במסצ'וסטס ב-1857, ובצעירותו עבד שנים אחדות כשולח הודעות טלגרף בעיר שהתגורר בה. בתוך שנים אחדות התקדם ממשרה למשרה, וב-1878 הפך לשותפו של אלכסנדר גרהאם בל, ממציא

ראובן גפני

ראובן גפני, עורך "עת-מול",
עוסק בחקר ירושלים
בעת החדשה.



צ'רלס גלידן ומכוניתו באירופה, 1903



הזוג גלידן בלונדון, 1902



הטלפון, בפיתוחם של קווי הטלפון הראשונים בעולם ובשיפור איכותם. גלידן, למשל, היה זה שיזם את שיחת הטלפון ארוכת הטווח הראשונה, והוא אף זה שטען שהקול הנשי מותאם יותר לטלפון, ולפיכך החליט לפטר את הטלפנים שעבדו עבורו ולהעסיק רק טלפניות... עסקי הטלפון הפרטיים של גלידן צמחו מאותה שנה במהירות רבה מזו ששיער בתחילה, והוא הפך עד מהרה לאדם עשיר מאוד. בשנת 1901, בהיותו בן 41, מכר את חברתו לבל, ופרש מעבודתו בתחום כשבבעלותו כ-150 מרכזיות טלפון בכל רחבי ארצות הברית.

כאמור, במקביל ליזמותו בתחום התקשורת היה גלידן אחד מתומכיה הראשונים והנלהבים ביותר של המכונית הפרטית, וטען שוב ושוב כי בתוך שנים מספר תהפוך המכונית לכלי רכב שאינו מיועד עוד אך ורק לעשירים או למשוגעים לדבר, כי אם כזה המצוי ברשות כל משפחה. בהתאם לכך, ב-1902 החליט לצאת למסע מתוקשר במכוניתו סביב העולם, כשהוא מלווה באשתו ובמהנדס המנועים הבריטי צ'רלס תומאס. במהלך המסע, שערך ממערב למזרח, עברו גלידן ובני לווייתו בכ-38 ארצות, שבמרביתן טרם עברה עד לאותה העת כל מכונית אחרת. מן התחנות השונות שעשה בדרכו הקפיד לטלגרף למערכות העיתונים בארצות הברית ובבריטניה כתבות קצרות ובהן תיאור את חוויותיו.

בשנים הבאות עסק בקידום מירוצי מכוניות ראשונים בארצות הברית, וב-1908 יצא למסע נוסף סביב העולם, הפעם ממזרח למערב, ובמהלכו נכנס – לאחר קבלת אישור מפורש מן הסולטאן – גם לתחומי האימפריה העות'מאנית, בכלל זאת גם לארץ ישראל. אל תחומי הארץ נכנס ככל הנראה באינייה שהגיעה לנמל חיפה, ולאחר מכן נסע במכוניתו – על דרכים לא סלולות כהלכה – ליפו ולירושלים. את קבלת הפנים שנערכה לגלידן בירושלים תיאר לאחר מכן אליעזר בן יהודה בעיתונו "ההשקפה": "האדון גלידן מבוססון בא לסייר את ארצנו והביא עמו עגלה מכונית. ומיפו בא לירושלים בזמן ארבע שעות – ויותר משעה אחת עמד בהדרך לנוח [...] ומנהל הקונסוליית אמריקה בירושלים עם הקואס של הקונסוליה באו רשמי למוצא לקבל פניו ובאו יחד עמו בתוך העגלה המכונית לירושלים, וכאשר עברה העגלה בהרחוב הגדול אצל שער יפו עמדו קהל גדול לראות את הפלא הזה" (ההשקפה, 18.3.1908, עמ' 3).

תיאור נוסף של אותו המאורע פורסם בעיתון "החבצלת": "האדון טשארלס גלידען מבאסטאן, אחד מהאורחים החדשים שביקרו את עירנו, הביא עמו מחוץ לארץ 'אויטומוביל' אשר עלה בו מחיפה ליפו ומיפו הנה, ויטייל בו מסביב לעיר הקודש איזו ימים. חדשה אשר לא נהיתה עוד בארץ הקודש" (החבצלת, כ' בניסן תרס"ח).

המכונית שבה נכנס גלידן לירושלים הייתה מכונית מתוצרת



רק 8 מייל לשעה
בכיכר אלנבי
(כיום: צה"ל), 1926

רכש גם פרדריק וסטר, אחד מעשירי ירושלים, מכונית פרטית לשימוש. וסטר היה בנו של המיסיונר הגרמני פרדיננד וסטר, והוא עצמו הצטרף למושבה האמריקאית-שבדית שפעלה בירושלים משנות ה-80 של המאה ה-19. המכונית שבה נסע וסטר מבית המושבה האמריקאית לרחוב יפו הייתה מדגם פורד-טי. אף שלא היה הראשון לעשות שימוש במכונית פרטית בעיר, עורר וסטר התרגשות רבה, הן במזרח העיר הן במערבה.

כאמור, המכונית הפרטית נותרה תופעה נדירה למדי גם לאחר מכן. וכך, לימים סופר על אחד מגדולי הרבנים שצמחו ביישוב הישן בירושלים, הרב שלמה זלמן אויערבאך, שנולד רק בשנת 1910, כי בשעה שנכנסה לעיר המכונית הראשונה, וכל שאר התלמידים בכיתתו יצאו להשביע את סקרנותם ולחזות בפלא הגדול, נותר אף הוא לבדו ב"חדר", כשהוא רכון על לימודו. אם כן, מתברר כי גם שנים מספר לאחר הגעתה של המכונית הראשונה של צ'רלס גלידן לירושלים, עדיין הייתה הגעתה של מכונית לרחובות העיר תופעה חריגה דיה על מנת למשוך את תשומת לבו של ההמון.

שיאי מהירות חדשים

בשנת 1909 דווח בעיתונות הארצישראלית העברית על ניסיון ראשון של מאיר דזינגוף לייסד קו קבוע של מכוניות מיפו לירושלים, למושבות ולערים נוספות. ואולם, לאחר חודשים אחדים הוחלט שלא להפעיל את הקו, מפאת קשיים טכניים וכלכליים שהתעוררו.

בשנת 1914, עם פרוץ מלחמת העולם הראשונה, הפכו המכוניות הפרטיות והצבאיות לחזון נפרץ מעט יותר בארץ ישראל כולה, בכלל זאת בירושלים. באותה שנה היה אהרן אהרנסון ליהודי הראשון בארץ ישראל שהחזיק מכונית פרטית ברשותו – אף היא מדגם פורד-טי. על נסיעתו הראשונה מזכרון יעקב לירושלים דווח בעיתון "החרות", שניסח את הדברים כשיא חדש: "ספרו לנו כי האדון מר אהרנסון מזכרון-יעקב, שבא ממושבה זו ירושלימה בשבוע שעבר באותומוביל שלו, דרך חיפה, נצרת, מרחביה, ג'נין ושכם בשמונה שעות! – נסע בשבוע מירושלים לזכרון-יעקב דרך שכם ותול-כרם במשך של חמש שעות וחצי!" (החרות, י"ד בסיוון תרע"ד).

בשנים שלאחר מכן התרחשה קפיצת מדרגה של ממש בשימוש במכוניות בארץ ישראל, עת קצינים גבוהים של הצבא העות'מאני, הגרמני והאוסטרי – וכעבור זמן גם הבריטי – נהגו להיכנס לערי הארץ מפעם לפעם כשהם שועטים במהירות יחסית ברחובות ומעוררים התרגשות ובהלה בו זמנית.

108 שנה לאחר כניסת המכונית הראשונה אליו, מתמרק רחוב יפו פעם נוספת לקראת בואה של הרכבת הקלה – המסמלת שלב נוסף בהתפתחות התחבורה העירונית בירושלים. האם יזכור מישהו רגעים אלו בעוד מאה ושלוש שנה? אין לדעת.

בריטית מדגם "נפייר", שעליה נשא את ציודו האישי, כמה גלגלים חלופיים, ארגז כלים לביצוע תיקונים במכונית ומעט חפצים אחרים. המכונית צוידה בשני בלמים בעלי עוצמה, בארבעה הילוכים, ובמספר גלגלים בעלי מבנה ייחודי, שאותם הרכיב גלידן מפעם לפעם כשנדרש לנסוע – בהיעדר דרכים מתאימות אחרות – על מסילות אחרות. שוויה של המכונית הוערך בירושלים בכאלף ליש"ט – סכום עצום באותם הימים.

לימים זכרו אנשי ירושלים כי רבים הצטופפו על מרפסות הבתים המצויים על דרך יפו על מנת לחזות בפלא הנוסע ללא סוסים, כשהם משליכים לעברו מטבעות ופרחים. לאחר ששהה ימים אחדים בירושלים נסע גלידן במכוניתו ליום אחד לבקר ביריחו ובנהר הירדן, ולאחר מכן חזר לירושלים והמשיך במסעותיו. בירושלים עצמה לא הותיר דבר, פרט לזיכרון מרגש ומיוחד במינו, שאף הוא הלך והתעמעם עם השנים.

עשירים, נדבנים ורבנים: מכוניות ראשונות נוספות

גלידן אמנם היה זה שנכנס במכונית הראשונה לירושלים, אולם גם בשנים שלאחר ביקורו נותרו המכוניות חזון שאינו נפרץ בארץ ישראל. כך גרמה כניסתן לעיר פעם אחר פעם להתרגשות של ממש, ולימים סופרו בפי התושבים המקומיים סיפורים שונים על אותן מכוניות ועל האופן המיוחד שבו התקבלה כל אחת מהן אצל אנשי ירושלים. כך למשל, חלק מתושבי ירושלים זכרו את בואו של אחד מבני משפחת רוקפלר לירושלים ב-1912, כשהוא נוסע במכונית ומעורר פעם נוספת התפעלות ופליאה גם יחד. על פי הסיפור, התאכסן הנהג הנודע במלון "גרנד ניו הוטל" שברחוב דוד, סמוך לשער יפו מצדו הפנימי, ומשם נסע למסעותיו בעיר ובסביבותיה. באחת השבתות, בעת שהותו בעיר, נפוצה בעיר השמועה כי התייר האמיד עתיד לנסוע דרך רחוב יפו לכיוון מערב, וכך התאסף קהל רב ונגרש לאורך הרחוב כולו כדי לחזות במכונית בשעת פעולתה. ואולם, לאכזבתם של הנאספים החליט רוקפלר ברגע האחרון לנסוע באותה שבת דרומה, על דרך חברון לכיוון בית לחם, וכך החמיצו התושבים הנרגשים את מראה המכונית הנוסעת, שחמקה בלא שהספיקו לחזות בה...

על פי זיכרונותיו של ואסיף ג'אוהארייה, שגדל באותן השנים בירושלים, באותה שנה שבה ביקר בירושלים רוקפלר (1912)