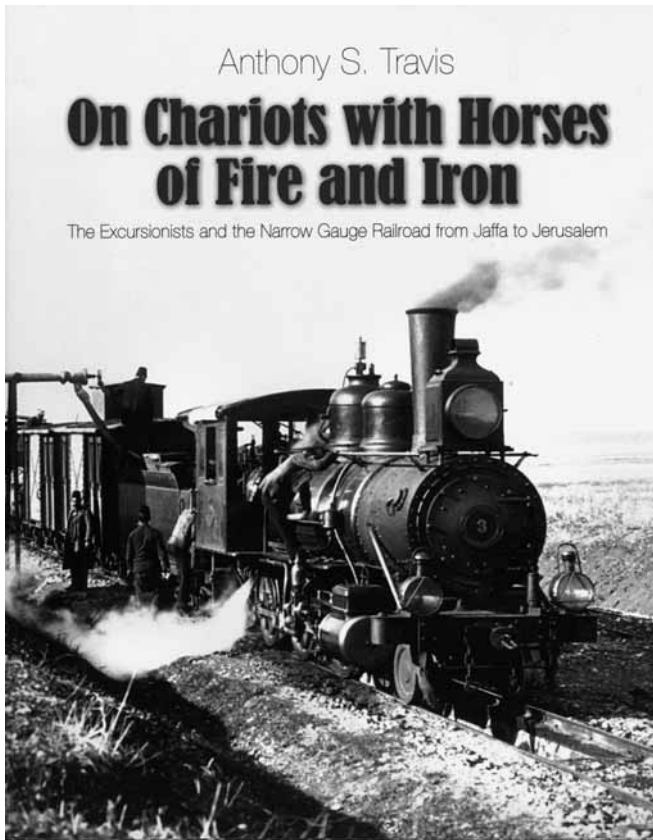


מה בין מידע על הארץ למחקר על הארץ?

Anthony S. Travis, *On Chariots with Horses of Fire and Iron: The Excursionists and the Narrow Gauge Railroad from Jaffa to Jerusalem*, The Benjamin Shapell Family Manuscript Foundation & The Hebrew University Magnes Press, 2009, viii + 236 pp.

לאחר קריאת הספר ועיון מדוקדק במקורותיו אני מבקש להתחיל את הביקורת דווקא מהסוף. בדיקת רשימת המקורות המופיעה בסוף הספר ועיון בהפניות המדויקות של הכותב בגוף הספר למסמכים, למחקרים, לתמונות ולאוספים שונים מעוררים התפעלות. אכן המחבר הגיע כמעט לכל מקור מידע אפשרי על הרכבת בקו יפו-ירושלים למן ראשית פעילותה, לפני יותר ממאה שנה. העיצוב הגרפי הייחודי והמקום שניתן לתמונות, למפות, לאיורים ולמסמכים, מרשימים ומכובדים. מידע זה מוגש לקורא באיכות מצוינת ומעיד על תשומת לב ייחודית שניתנה לכך מצד כל הגורמים המעורבים, החל מהכותב ועד אנשי ההפקה. קל למצוא את פרטי המידע וההסברים על כל תמונה או איור, ולא מצאתי כשלים גרפיים. אני שותף להערכתו של בוב בראון המצוטטת על העטיפה האחורית של הספר: *a beautifully designed book*. על עטיפת הספר נדפס גם תיאור קצר שלו, והכותב – כנראה המחבר – קובע בו כי עניינו של הספר הוא קו הרכבת בין יפו לירושלים, קו שהביא את המודרנה לארץ-ישראל. עוד נאמר שם כי היה זה מפעל ההנדסה האזרחי הגדול ביותר



שנעשה בארץ-ישראל באותה תקופה, וכי מפעל זה הביא לירושלים את התיירות המודרנית, שירת את הצליינות ואף תרם לפיתוחה של העיר. בדיוק בקביעות כלליות ומשמעותיות אלו המופיעות על גבי העטיפה אני רואה קושי בספר זה. לא מצאתי בספר למשל התייחסות ממוקדת לתרומה של הרכבת ותחנתה להתפתחותה של ירושלים (ואף לא בירור של המרדדים לבחינת סוגיה זו). לא מצאתי גם הסבר לעובדה שבירושלים, שלא כבערי אירופה ובערים אחרות בעולם, לא הפכה תחנת הרכבת לאחד ממוקדי העיר. דווקא בשנים האחרונות, לאחר שהרכבת אינה מגיעה עוד לתחנה ההיסטורית (תחנת הרכבת החדשה בעיר

אנשים רבים שהוא מודה להם בראשית הספר – הספר עמוס מידע. המידע מסודר ומאורגן בפרקים, וכותרת כל פרק מלמדת על תוכנו, אבל החשיפה של המידע הרב וכל מקורותיו ביחד מבלבלת. עומס זה אינו מאפשר לדעתי מיקוד בטענה, וקוראים עשויים לראות בעושר זה מכשלה בקריאה.



נקבעה במלחה), זוכה מתחם התחנה לעדנה כמוקד תרבות.

כבר מהעמודים הראשונים ניכרת תרומתו החשובה של הספר. המצאי הייחודי של מקורות המחקר והממצאים מהשטח, דהיינו תמונות מההווה, מוגשים לקורא בצורה מקצועית. למשל – והדוגמאות בספר רבות – בעמ' 146 נדפסה מפה של תכנית לבניית הסתעפויות של הקו יפו-ירושלים לראשון-לציון ולפתח-תקווה. התכנית המוצגת במפה, השמורה בארכיון הציוני המרכזי, אינה מוכרת, להבדיל למשל מן ההרחבה שנעשתה לקו בתחומי ירושלים בימי מלחמת העולם הראשונה (ראו עמ' 166). הסבר מסוים לתכנית ההסתעפות למושבות מופיע בעמודים הקודמים למפה, ובהם גם מידע נוסף על הפעילות סביב הקו בראשית המאה העשרים. אבל מתמיהה העובדה שאין הכותב מסיק שום מסקנה מניסיון ההרחבה של קו הרכבת ואף אינו מתמודד עם הסיבות והנסיבות לביטול התכניות.

ספרו של טראוויס מסודר בצורה כרונולוגית. סטיות מסוימות מהסדר הכרונולוגי להרחבות נושאויות, למשל על טקס חנוכת הרכבת או על התרשמות הנוסעים מהמסע, משולבות ברצף הפרקים ומעוצבות באופן דומה לשאר הספר כך שהרצף הכרונולוגי אינו נפגע. לעתים מופיע מידע א-כרונולוגי בפרקים עצמאיים, למשל על הקטרים ועל ציוד המסילה (פרק 11). בהמשך למקורות הרבים שהצליח טראוויס לאתר – בעזרת

1 מ' נאור, ברכת החשמל, ירושלים תשס"ג; הנ"ל, תעשייה: 1854-2000: סיפורם של התעשיינים והתעשייה בישראל, תל-אביב 2000; ד' גביש, מלח הארץ: מחברת האשלג הארץ-ישראלית למפעלי ים המלח, ירושלים תשנ"ה; ש' בריינר, הכשרת הישוב: מאה השנים הראשונות 1909-2009, תל-אביב 2009; א' זלצר, בשערי מדינה: אלכום לתולדות נמל התעופה הבינלאומי ע"ש דוד בן-גוריון ומתקני רשות שדות התעופה, ירושלים תשע"א.

בן-גוריון.¹ חלק מהספרים הללו יצאו לאור ביזמתם של הגופים שעליהם נכתבו, דבר שיש בו כדי לעורר ספק באשר לאיכותם ולאמינותם של החומרים והתוכנות הכלולים בהם. ראוי לציין כי ספרו של טראוויס לא יצא בחסות או בתמיכה של 'רכבת ישראל' וממילא אין חשד שהוא נגוע בהטיה כזאת. יתר על כן, בצד השאלה העקרונית

הספר מצטרף לספרים רבים שיצאו לאור בשנים האחרונות, ושעניינם מוסדות וחברות שפעלו למען פיתוח הארץ. אציין מהם למשל את הספרים על 'חברת חשמל', על תולדות התעשייה בארץ ובפרט על 'מפעלי ים המלח', על 'חברת הכשרת היישוב' ועל 'בנק לאומי', וגם אני הייתי שותף בהכנת ספר כזה, על נמל התעופה



**תחנת הרכבת
בירושלים בראשית
המאה העשרים**
(אוסף מטסון, ספריית
הקונגרס, וושינגטון)

מחפשים היום מידע על הארץ באמצעות המחשב. אך נראה כי עוד מוקדם להספיד את ספרי המידע. העובדה שספרים אלו ממומנים ומופקים במקרים רבים על ידי מוסדות וארגונים מבטיחה את עתידם הקרוב – עדיין יש מנהלים ומקבלי החלטות הרואים בספר הישג וערך שיווקי-חינוכי לתדמיתה של החברה.

לעומת ספרי מידע על הארץ קיימת ספרות ענפה של ידיעת הארץ שמקורה במחקרים מתחומי דעת כמו ארכאולוגיה, גאוגרפיה, היסטוריה ולימודי תרבות. ראוי להגדיר ספרים אלו בשם מחקרי הארץ. אין בהם דגש על החומרים למחקר, והתעודות והתצלומים שעליהם התבסס החוקר אינם מוצגים באופן בולט, אבל יש בספרים אלה מסקנות על הארץ, על התפתחותה ועל תהליכים שהתרחשו בה. ספרים רבים מסוג זה יוצאים לאור, ואין זה המקום לסקור אותם. המחברים של ספרים אלו – כמו מחברי ספרי המידע על הארץ – בדרך כלל אמונים על המחקר המדעי. כתיבתם מדויקת, מאורגנת ועניינית, אם כי לעתים 'כבדה' (ואולי משעממת). להבדיל מספרי המידע, הספרים הללו מובילים את הקורא להבנה ברורה ומזכים את כותביהם בדרך כלל להכרה אקדמית. הם ממוקדים בנושא, תכליתיים, בעלי משמעות ומושקעים פחות מבחינה עיצובית. אולם ספרים אלו נגישים פחות לציבור הרחב המעוניין לדעת על הארץ, והם נחלתם של מעטים, בעיקר חוקרי הארץ באקדמיה ובמוסדות לימוד ומחקר אחרים ולעתים גם 'משוגעים לדבר'.

לפנינו דילמה – כך אני מקווה – העומדת לפתחם של חוקרים ואנשי הוצאות ספרים: האם ניתן לייצר מוצר המתאים לשתי אוכלוסיית היעד העיקריות ביחד? האם ניתן לחקור ולהפיק ספר שישרת את הצורך המחקרי לזהות תהליכים בהתפתחותה של הארץ וכך בדרך ישמש חומר עיוני מאיר עיניים למתעניינים ולחובבים? לדעתי עוד

אפשר לקבוע באופן קטגורי כי כל הספרים שהזכרתי לדוגמה נעשו בתשומת לב, והושקעה בהם מחשבה על ענייני התוכן ורלוונטיות המידע לקוראים. בדרך כלל בוצע לקראת כתיבתם איסוף שיטתי של חומרים, וחלקם עשיר במידע רב ונדיר על הנושא, על תקופות שונות בתולדות הארץ ועוד. עם זאת תרומתם המחקרית של הספרים הללו לשיח האקדמי והמדעי על התפתחותה של הארץ מוגבלת.

בספר הנדון כאן אין במידע שהמחבר מביא הכללה העשויה ללמדנו בצורה סדורה ומלומדה על התפתחות הארץ בכלל וירושלים בפרט בראי הרכבת או על התפתחותה של הרכבת. גם אם הכותב מציג בגוף הטקסט הכללה כזאת או אחרת, היא נבלעת באוסף המידע והחומרים הגרפיים. יהיו בוודאי מי שיאמרו כי לא ההכללה היא מטרתו של הספר. כמו ספרים אחרים ספר זה נועד להביא לציבור מידע, לחשוף פרק עלום בתולדות הארץ, והקוראים יכולים לבחור מה לעשות במידע הרב. לנוכח אמירה ידועה ומקובלת זו אני מבקש להציע הבחנה בין שני סוגי ספרים על הארץ, ספרים היכולים לשרת קהלים שונים, והראויים להתייחסות שונה.

סוג אחד הוא ספרי ידיעת הארץ שהמידע בהם רב מן ההכללות והמסקנות המחקריות. עם הספרים הרבים מסוג זה אפשר למנות גם חלק מספרי הסיורים, ספרים על יישובים, מפעלים, קבוצות התיישבות, אלבומים ועוד. ספרים אלו כאמור אינם מתיימרים לשנות את מדע הארץ אך חשוב שנקבע להם גבולות ונגדירים ספרי מידע. בהיותם כאלה מתעוררת השאלה מה יעלה בגורלם לנוכח מהפכת המידע המתחוללת כיום, והמאפשרת להשיג מידע במהירות רבה ובתצורות שונות. מסמכים מארכיונים, מפות, תמונות וכמובן טקסטים קצרים עם הסברים, למשל בוויקיפדיה, זמינים היום ברשת, ורבים

יש לבחון את התכנון העירוני ואת מקומה של הרכבת בתכנון ובפיתוח. בספר שלפנינו עיקר הפרק על הרכבת בתקופת המנדט, שבה גדל המרחב העירוני של ירושלים, גדלה אוכלוסייתה ונעשו פעולות לתכנון העיר, עוסק דווקא ביפו. אם כן נושאים רחבים וכלליים לא נבחנו כלל במסגרת ספר זה. מכאן עולה לדעתי המסקנה שהרוצה לבדוק השפעה של גורם או גוף מסוים על מקום צריך לבחון את הדברים מבחוץ ולא מבפנים. טראוויס מציג בספרו את הרכבת ואת המידע עליה ולא את העיר ירושלים. לכן הדברים על העטיפה וגם הרמזים בגוף הספר על העיר והתפתחותה מחייבים מחקר המשך.

לסיום אני מבקש להעיר על שני נושאים נוספים: השפה שבה כתוב הספר ומחירו. לכאורה במאה העשרים ואחת השפה אינה צריכה להיות מכשול בדרכנו להכרת הארץ ולידיעתה. אך דומני כי למרות הפופולריות של המידע המופיע בספר, ולמרות חומרי העזר הרבים להדרכה המשולבים בו, הספר לא יהפוך למצרך מבוקש – מחירו ולשונו יגבילו את השימוש בו, ולפיכך ראוי לשקול לתרגמו לעברית.

לא הומצא מוצר כזה, וספרו של טראוויס העומד במרכז של ביקורת זו אינו עומד באתגר.

קבוצה נוספת של ספרים שראוי לשלב בדיון הזה היא ספרי הסיוורים. ספרי סיוורים רבים שמוציאים לאור גופים ציבוריים ופרטיים מציפים בשנים האחרונות את חנויות הספרים. יש מקום לבחון מה התרומה של המידע המופיע בהם לחקר הארץ, ובאיזו מידה הם מעוררים בציבור הרחב עניין בארץ ובמחקרה.

זה המקום לחזור לראשיתה של הביקורת, שבה תהיתי על הקשר בין תוכנו של הספר לטקסט המציג אותו, ובעיקר שאלתי איפה ואיך מוצגת בספר התרומה של הרכבת לעיר ירושלים, ובאיזו מידה השפיעו הרכבת ותחנתה בעיר על הפיתוח העירוני. בכותרת הביקורת הצגתי את הדברים בצורה אחרת: מתי מידע על הארץ המוגש בצורה שיטתית הופך למחקר? כאמור מחקרים שעניינם פיתוח התיירות בארץ בכלל ובירושלים בפרט ומחקרים על התפתחות הבנייה והפיתוח התעשייתי יכולים לעמוד טוב יותר מספר זה על התרומה של הרכבת. משמע בשביל לבחון את התרומה להתפתחותה של העיר ולגידולה