



ארגון יד לבנים
סניף ירושלים



עיריית
ירושלים

רב טוראי הרצל הלוי ז"ל



בן צילה וחיים- שלום

נולד בירושלים

בתאריך כ"ח בשבט תש"ד, 22/2/1944

התגורר בירושלים

התגייס ביולי 1961

שרת בחטיבת הצנחנים

נפל במלחמת ששת הימים, בירושלים

בתאריך כ"ח באייר תשכ"ז, 7/6/1967

נקבר בהר הרצל

אזור: ב חלקה: 11 שורה: 19 קבר: 4

הותיר אחריו אישה ובת

בן 23 בנפלו

קורות חיים

בן חיים-שלום וצילה. נולד ביום כ"ח בשבט תש"ד (22.2.1944) בירושלים. אביו - דוקטור לפילוסופיה מטעם האוניברסיטה העברית בירושלים, עבד עשרות בשנים כסגן מנהל רפואי ב"הדסה" וכיום מכהן בתפקיד סגן המנהל הכללי לענייני כלכלה רפואית וסטטיסטיקה במשרד הבריאות; אמו, ממשפחת הרב קוק זצ"ל, אף היא סיימה את לימודיה באוניברסיטה העברית במקצוע הבקטריוLOGיה ועובדת בבית החולים "הדסה". משחר ילדותו הצטיין בעירנות ובשמחת חיים ובת צחוק לא סרה מעל פניו. חינכו היה דתי לאומי ועל עקרונות חניכו אלה שמר במשך כל ימי חייו הקצרים. הוא למד וסיים את לימודיו בבית הספר התיכון "מעלה" בירושלים, בו היה צעיר התלמידים בכיתה ובין הראשונים בהישגיו. מחוץ לבית הספר הדתי למד גם גמרא מפי מורה פרטי והגיע להבנת סוגיה בתלמוד בפני עצמו. במשך כל ימי חייו ובכל אשר הלך שאף להוסיף דעת וחקר. היה פעיל בתנועת "הצופים" - בשבט הדתי "משואות" (שהיה קשור בבית הספר "מעלה"). גם בתנועה, כבלימודיו, הראה יכולת וגישה רצינית כחניך, כמדריך, כראש גדוד וכמרכז השבט, בקיץ 1960 היה חבר במשלחת מדריכים לתנועת "יהודה



ארגון יד לבנים
סניף ירושלים



עיריית
ירושלים

הצעיר" אשר בארצות הברית. ניתנה לו הזדמנות להכיר את העולם הגדול, את הקיבוץ היהודי אשר שם ואת הנוער שבמקומות ההם. את עיקר הדרכתו עשה במחנה הנוער "הרצל", אשר במדינת ויסקונסין, ושם קשר קשרים אמיצים עם חניכים מדריכים. רבות ביקר בערים וראה את מצב הנוער והחינוך ולא נמנע ממתוח את ביקורתו על מעשה השליחים שניצלו את שליחותם לטיולים ולסיורים. עם גמר לימודיו בבית הספר התיכון גויס לצה"ל ביולי 1961 במסגרת נח"ל ולאחר אימוני הטירונות נשלח, לפי דרישת הנהגת "הצופים" כמדריך שליח לירושלים כדי לרכז את שבט "הצופים" הדתיים "משואות". עשה לילות כימים בתפקיד זה, כי ראה בו ייעוד חשוב, וזו היתה תקופת שגשוג ופריחה לתנועה בכלל ולשבט "משואות" בפרט. את תקופת שהותו זו בעיר סירב בהחלט לנצל לשם התחלת לימודים באוניברסיטה, שהרי לא לשם דאגה לענייניו קיבל את התפקיד, כפי שאמר פעם, ולא כדי להשתמט משירות צבאי. כאשר שב למסגרת הצבאית יצא לאימון המתקדם והוכשר למפקד כיתת צנחנים. הוא בילה את יחידתו בגבול הצפוני, על הגבול הסורי, ולמד להכיר יפה את המצב הטופוגרפי של האויב ולא פעם היה מדבר מתוך דאגה לישובים הרבים הנתונים לחסדיו! וחבל שלא זכה לראות או לשמוע על שחרורו רמת הגולן. לאחר שנשתחרר מן השירות הצבאי הוצע לו לצאת לכמה חודשים כמדריך במחנה קיץ של נוער יהודי בסקנדינביה וממקום המחנה ערך סיורים בארצות השכנות. ב"בית הלבן" בווישינגטון, בלשכת הזהב בעיריית שטוקהולם ובאולמי לובר בפריז היה מבקר כשהכיפה הסרוגה לראשו ובמסעותיו היה מקפיד על כשרות מזון ועל שמירת השבת וכך עורר כבוד לטיפוס היהודי החדש הגדל במדינתו. (יומנו משליחות זו מעניין מאוד). מיום שהתחיל לומד הראה התעניינות בהיסטוריה וזה היה המקצוע החביב עליו, כי בתולדות העבר ראה את מקורות ההווה והעתיד ובנסיונות של שנים עברו, מהצלחותיהן ומכשלונותיהן, למד להבין החלטות שונות הנוגעות להיום ולמחר. הרצל המשיך את לימודיו באוניברסיטה העברית בירושלים, בפקולטה למדעי הרוח והחברה, וכנראה כי בגלל שליחותיו בארצות הברית ובסקנדינביה וגם כתוצאה מפגישותיו במסעותיו בפריז בדרכו בסקנדינביה עם בן דודו, פרופסור יונה גוטמן, המומחה לגיאוגרפיה, חל שינוי בדרך חייו בחרו את מקצוע הגיאוגרפיה. את המקצוע לא נתכוון להורות: הוא התעניין בו כי את הגיאוגרפיה ראה כיסוד לתכנונם המסובך והמורכב של החיים ובטוח היה כי העוסק בגיאוגרפיה ימצא את מקומו בענפי פעילות בכל שטחי החיים החברתיים. בכלכלה ובגיאוגרפיה - שני המקצועות שלמד - הראה התעניינות רבה. הוא אהב את נוף המולדת ואת פינות החמד שלה, הירבה לטייל ולסייר בהן ועקב טיולים אלה התפתח בו תחביב הצילום



ארגון יד לבנים
סניף ירושלים



עיריית
ירושלים

והפיתוח. בכל מסעיו צילם הרבה ותוצאותיהם מאות צלומים ושקופיות אשר בעזבונו. בסוף שנתו הראשונה באוניברסיטה נתקבל הרצל, לפי המלצת מוריו במחלקה לגיאוגרפיה, לעבודה במחלקה לכלכלה ולתכנון במשרד התחבורה ותוך זמן קצר כבש לו מקום מכובד בצוות החוקרים והמתכננים את התפקידים האחראיים שהוטלו עליו היה ממלא בהבנה ובאהבה. זמן מועט לפני נפלו עמד לגשת לבחינות הגמר לשם קבלת התואר "בוגר" במקצועות הגיאוגרפיה והכלכלה. עם גבור המתיחות בערב מלחמת ששת הימים, משנקרא לצבא, הביע במכתביו את דאגתו לגורל העבודה הסמינריונית שהיה עליו להגיש בכלכלה ולבחינות הגמר שלקראתן היה עליו להתכונן; הוא היה במסגרת שירות המילואים שהיה נותן מאז שוחרר מן הצבא לראשונה, וביום השלישי לקרבות, הוא כ"ח באייר תשכ"ז (7.6.1967) נפצע הרצל פצעי מוות בקרב שנערך על ירושלים העתיקה וכשהוא מתקדם תחת אש תופת והמלה האחרונה בפיו היתה: "החומה", אשר בשעריה לא בא. הניח אשה ובת שנולדה ששה חודשים אחרי נפול אביה. הובא למנוחת עולמים בבית הקברות הצבאי שעל הר הרצל בירושלים. בהגיע הידיעה על נפלו אל מחנה "הרצל", נערך שם מפקד אבל של החניכים והמדריכים לזכרו והכיכר המרכזית במחנה נקראה על שמו ושלט נקבע בה. כן נקבע מנהג לערוך מפקד כזה במקום שנה שנה. עם נפילתו החליטה המחלקה לגיאוגרפיה של האוניברסיטה העברית בירושלים על מפעל ללא תקדים בהוציאה לאור ב"שלושים" לנפלו את עבודתו הסמינריונית שצוינה על ידי מוריו כעבודה מדעית רצינית הראויה לשבח ולהנצחה, ושמה "גורמים המשפיעים על מערכת התחבורה המטרופוליטנית בצפון אמריקה". הספר "אם אשכחך" הופיע לזכרו ומכיל גם מעזבונו. בספר "מאריות גברו" בהוצאת מפקדת הצנחנים הוקדש עמוד מיוחד לתולדותיו ולתיאור הקרב האחרון. גם ב"ירושלים של צנחנים" הונצח שמו. שרגא קדרי פירסם בקובץ "ולירושלים" (שהוציא סניף ירושלים של אגודת הסופרים העברים יחד עם הוצאת "יחדיו") את יצירתו "תמונה בכ"ח באייר" ולכותרתה הצמיד את ההקדשה: "לנשמותיהם של יעקב מאיר, הרצל הלוי, אבי רייזמן וחבריהם ז"ל, שחיברו בדמם את ירושלים יחדיו". אף ב"מערכות" הונצח שמו במאמרו של מוטה גור "סיפור הלחימה של חטיבת הצנחנים בדרך שכס". ב"פנים אל פנים" נכתבה כתבה עליו בשם "בעל קסם ואופטימיות" מאת אברהם בנמלך במדור "במעלות גיבורים וקדושים". סיפור בשם "דקה של צפירה" לזכר הרצל וחבריו מאת ארי אלון נדפס ב"מעריב לנוער" במלאת שנה לנפלו. ב"גילי אש", כרך ד' ילקוט עזבונו של הבנים שנפלו במערכות ישראל הובא מעזבונו. בספר "נזכור" שבהוצאת האוניברסיטה העברית בירושלים והסתדרות הסטודנטים



ארגון יד לבנים
סניף ירושלים



עיריית
ירושלים

שבה. בעריכת יהודה האזרחי הוקדשו כמה עמודים המספרים עליו. אביו
הקדיש לבנו את מאמרו "הרהורי שכול", וכן כמה ממאמריו המקצועיים.



הרצי

הרצל הלוי בן חיים-שלום וצילה.
נולד על הר-הצופים, בכ"ח שבט תש"ד. נפל בכ"ח אייר
תשכ"ז בירושלים, והובא למנוחת עולמים בהר-הרצל
בירושלים.

אם כי הרצי למד בבית הספר הדתי "מעלה", שמספר שיעורים רב מוקדש בו ללימודי קודש, הוסיף ולמד, יחד עם אחיו, שיעורי גמרא אצל מורה פרטי, והגיע להבנה רבה וליכולת ללמוד דף גמרא בכוחות עצמו.



הרצי ואחיו

הצופיות לא היתה לדידו בידור ובילוי, כי אם פעולה חינוכית המשלימה את בית ההורים ובית-הספר ומגבשת את האישיות של האזרח-לעתיד. מקומו של השבט הדתי בתנועת הצופים ומעמדה של הדת בין חניכיו מעסיקים אותו. הוא מבקש להבהיר את הדברים לחניכיו:

הרצי הצטרף לשבט "משואות" עם הגיעו לגיל עשר. הראה את יכולתו ואת גישתו הרצינית כחניך, כמדריך, כראש גדוד ולאחרונה — כמרכז השבט.

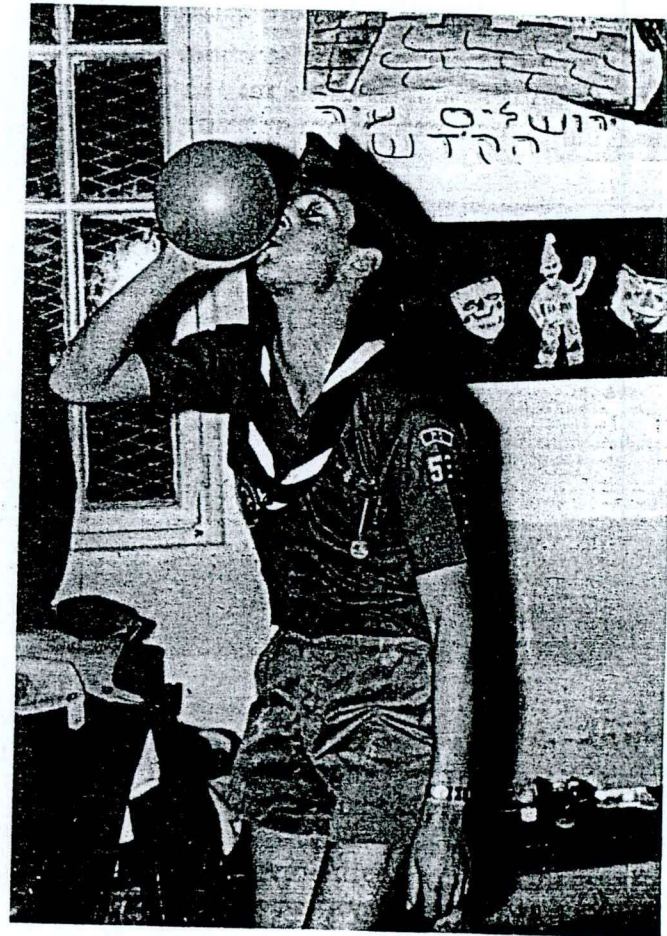
את חינוכו קיבל בבית דתי לאומי ועל עקרונות חינוכו אלה שמר בכל ימי חייו הקצרים. הרצי הצטיין בגילוי לב, בגישתו הישרה לבעיות, בנאמנותו לתפקידו ובמסירותו לעקרונות —

בבית הלבן בווינגטון, בלשכת הזהב שבעירית שטוק-הולם ובאולמי ה"לובר" בפאריז ביקר כשהכיפה הסרוגה על ראשו; בין גויים ובין יהודים מתבוללים הקפיד על כשרות המזון ועל שמירת השבת ועורר כבוד לטיפוס היהודי החדש, הגאה, היודע אשר לפניו והבוטח בעתידו, הטיפוס החדש של יהודי הגדל במדינתו החופשית.

כבר בגן הילדים התבלט בין חבריו, בגלל תכונותיו האישיות הפך למנהיג ומדריך. באותו זמן התחבב גם על המורות והגננות, ששמרו לו אהבה שנים רבות, התענינו בו וציינו תמיד את ייחודו.

את דרשת בר-המצוה שלו סיים במילים שמקבלות כיום משמעות טראגית מיוחדת: "עם הבעת תודתי להורי שהביאוני עד הלום שנעשיתי מצווה ועושה ומבין את אשר אני עושה, הנני נותן הודיה להקב"ה שהחייני והגני-עני עד היום. תודה רבה לכם אורחים נכבדים על שבאתם להשתתף בשמחתי ולקחת בה חלק. מי יתן ונזכה כולנו לשמוח בשמחת הגאולה השלמה ובשחרור ירושלים. ותתקיים בנו נבואתו של ישעיהו בהפטרת היום: 'כאיש אשר אמו תנחמנו כן אנוכי אנחמכם ובירושלים תנוחמו' (ישעיהו ס"ו, 13).

"שבת" "משואות" הוא שבת דתי במסגרת צופים כלליים. זו תופעה יחידה במינה בתנועות הנוער בארץ, שתנועת נוער אחת מתפלגת לפלגים המובדלים מבחינה דתית. ברור שעובדה זו מקשה על פעולות השבת כי פעמים רבות במסגרת מפעלים ארציים של התנועה אין מקפידים לשמור על כל מצוות הדת וסייגיה. דוגמא לכך: לפני שנתיים נערכו מסעות ארציים בחנוכה שנמשכו גם בשבת. ועל שבת "משואות" היה להכין מסע נפרד. למרות שדרכה המוצהרת של תנועת הצופים היא להתחשב ולהתייחס בכבוד למסורת היהודית והתנועה אוסרת חילול שבת בפרהסיא, יודעים אנו שהדבר אינו נשמר בקפדנות. חניך בשבת "משואות" רואה בירו-שלים חניכים משבטי צופים אחרים, העורכים בשבת "קומזיץ" [פעולה שהחניך מעוניין בה יותר מאשר פעולה עיונית המקובלת עלינו בשבת]. ברור שחניך שבטנו עלול להיות מושפע לרעה ולכן מלחמתו של שבת "משואות" בשטח זה קשה פי כמה וכמה. ממל-חמתן של תנועות נוער דתיות אחרות. הטענה העיקרית נגד שבת "משואות", שהוא קולט גם חניכים שאינם דתיים. השאלה הנשאלת היא היכן הגבול הקובע מי חניך דתי ומי אינו דתי. האם חניך שלומד בבית-ספר דתי השיג על ידי זה "תעודת הכשר" ונוכל לקרוא לו אדם דתי? או שדרישותינו תהיינה רבות יותר. ברור לכולנו שלא כל אדם הלומד בבית ספר דתי הוא אִמָּנָם דתי. ישנם חורים השולחים את ילדיהם לבית הספר הדתי כדי להקנות לילד ערכי מסורת למרות שאינם שלמים עם ערכים אלה. האם מותר לתנועת נוער להתחמק מנער כזה כדי להקל עליה את העבודה, כך שכל עבודתה החינוכית בתחום הדת תיעשה עם ילדים שבלאו הכי הם דתיים? או שמא חובתה של תנועת הנוער להשלים את מה שלא ניתן לילד בבית או בבית-הספר... דרכן של תנועות הנוער האחרות פשוטה יותר אבל הן לא תגענה לעולם להצלחה בחינוך נערים לערכים דתיים. כי ברגע שמתגלה בהן חניך שאינו מקפיד על קיום כל המצוות — דינו לעזוב את התנועה. מה רבותא לחנך לשמירה על ענייני הדת את מי שהוא דתי עוד לפני שהתחלת לחנכו? אינני מתעלם מכך שישנם היום חניכים בשבת "משואות" שהולכים בלי ציצית. ישנם כאלה שאינם יודעים אפילו את התפילות כהלכתן. נתקלנו גם בחניכים שהביאו כסף בשבת. אולם תפקידנו



לא לגרש חניך צעיר שאינו מבין עדיין מדוע אסור לשאת כסף בשבת, ומדוע חובה ללבוש ציצית. אם נגרש חניך כזה מבלי להסביר לו ומבלי לתת לו את האפשרות להוכיח את עצמו אחר שהוסבר לו ערך שמירת הדת — הרי בגדנו בשליחותנו כתנועת נוער חינוכית."

(על הדת בשבת, מתוך עלון גדודי, חנוכה תשכ"ג)

פעולתו כמדריך בצופים שימשה לו גם לחישול עצמי ולביסוס הכרתו העצמית ואישיותו. ברצינות רבה ובדחילו ורחימו ניגש לעבודתו כמדריך. לכל "פעולה" התכוון, קרא בספרים וחפש חומר. נושאי הפעולות השתלבו לפי קו חינוכי ברור ומסויים, שהיה מכוון להשריש בלב החני-ים את אהבת העם והארץ ואת הנאמנות למסורתו הג-



עם חניכיו בקורס הדרכה באבן-שמואל

דולה ולמורשת הדורות. דבר זה לא נעשה מתוך צרות אופק והתעלמות מיפיותו של יפת. להיפך: על רקע התרבות הכללית, ותוך השוואה לתולדות עמים אחרים וליצי-רתם, התבלט ייחודו של עם ישראל והכינוי "עם נבחר" חדל להיות סמל של שוביניזם לאומי וגזענות ונעשה מס-קנה הגיונית מהתפתחות היסטורית במשך דורות. מקומה של האמונה וקיום המצוות בתוך התפתחות זו, ערכם והשפעתם על עיצוב וייצוב דמות העם בתהפוכות הגורל שעברו עליו — קיבלו משמעות עמוקה ולא היו "מצות אנשים מלומדה" בלבד.

הרצי ידע להקנות לחניכיו את האהבה לעיר הקסומה, הקרועה עדיין, כדברי אחת מחניכותיו:

"...הרצי תמיד היה בשבילי מדריך וחבר נערץ — ממנו שאבתי את האהבה ליופיה של ירושלים, ממנו קיבלתי את יסודות אהבת היהדות. היה זה הוא אשר נהג לקחת אותנו תמיד לסיורים בשבתות ולהראות לנו את העיר וסביבותיה, והיה זה הוא עמו צפינו אל עבר העיר העתיקה".

בקיץ תש"ך נשלח הרצל על ידי תנועת הצופים לאר-צות הברית, במשלחת מדריכים לתנועת "יהודה הצעיר". עיקר הדרכתו עשה במחנה הנוער "הרצל" במדינת ויסקונסין ושם קשר קשרים אמיצים עם חבריו המדריכים ועם החניכים. כל אחד מהם, בהגיעו ארצה כעבור שנים, היה מחפש את הרצי, ומתקבל אצלו באהדה ובחמימות, ביד עוזרת ובסבר פנים יפות.

עם גמר בית-הספר התגייס לשירות הצבא במסגרת הנח"ל. במסגרת הצבאית התאמן בצניחה והיה מספר בהתלהבות על ההרגשה המופלאה של חוויה זאת.

בתפקידו זה ראה ייעוד חשוב ועשה בו לילות כימים. היתה זאת תקופת שיגשוג ופריחה לצופי ירושלים בכלל ולשבט "משואות" בפרט. הוא סירב בהחלטיות לנצל את תקופת שהותו בעיר לשם תחילת לימודים באוניברסיטה. "לא קבלתי תפקיד זה כדי לדאוג לענייני ולהשתמש משרות צבאיים" — היתה תשובתו. כל זמנו, כל שעותיו, היו קודש לשירות החובה, למילוי התפקיד שהוטל עליו.

וכך כותב הרצי בקורס ההדרכה, בפתח עלון גדודי שהוציאו לקראת שנת תשכ"ג:

"במשך שנות חברותכם בתנועת הצופים הייתם רגילים לקבל השתייכותם לשכבה הצעירה והמדריכים דאגו לכל צורכיכם, והקדישו מזמנם למענכם. עתה הגיע תורכם להיחלץ לעבודה, להתחיל להזרים את המעין אשר אגרתם בתוכם עד עתה, ולהשקות בו את החניכים. יכול אני להוסיף רק ולומר כי כשהדבר נעשה מתוך הכרה ונאמנות למפעל הרי שסיפוקו של המדריך הוא הרבה יותר גדול והוא רואה ברכה יותר גדולה בעמלו".

(אלול תשכ"ב, "דקלון" מס' 7)

ועל י"א באדר (במכתב לחניכיו בארצות-הברית):

"שלושה ימים לפני פורים זה יום ההולדת של השבט שלי בצופים וכמו בכל שנה ושנה אנחנו עורכים מסיבה גדולה ומפקד. השנה זה הצליח בצורה יפה מאוד. היה מפקד יפה לאור לפידים ואחריו מסיבה שבה הופיעו כל הגדודים של השבט שלי, החל בגדוד הצעיר ביותר וכלה בגדוד הבוגר. כמו כן היתה הצגה נהדרת של החוג הדרמטי של השבט. היו שם כל מיני הופעות: התעמלות פנסים, מקהלה מדברת, אופרטה, מערכון, הצגה, נגינה על חליליות, והחניכים שלי הכינו תוכנית של מצעד פזמוני הישוב. הם בחרו שמונה שירים ישראליים, בחלקם ישנים ובחלקם חדשים, וסידרו אותם לפי סדר כרונולוגי. חיברתי להם קטעי קישור וזו היתה הופעה נחמדה."



אימונים בקורס צניחה

לפי דרישת הנהגת הצופים נשלח כמדריך-מרכזי לתנועת הצופים בירושלים, במקום שירות במשק קיבוצי.

במשך תקופה ארוכה היה משכים בשבתות להתפלל במנין ראשון ואחר כך היה יוצא בחברת אחד ממדריכיו לטיולים בסביבות ירושלים. כך למד להכיר כל שביל, כל מעין וכל פינת חמד. אגב הנאה מהסביבה היה מנהל שיחות על נושאים שונים שהעמיקו את חדירתו לבעיות של העם והארץ.

בעיית הנוער העזוב והמוזנח בשיכוני העולים החדשים הטרידה אותו במיוחד. עוד בימי לימודיו בבית-הספר "מעלה" היה אחד מאלה שנענו לקריאתו של יעקב מימון והתנדב לצאת ליישובי עולים שבסביבות ירושלים, במבצע השכלה למבוגרים. לצריפונים הדלים של ישראל החדשה הביא, בבת צחוק חביבה ובהסברת פנים, את חמימות האחנה הלאומית והושיט יד לליכוד השבטים לעם אחד, בארץ אחת, המדבר בשפה אחת, והמגן שכם אחד על עצמאותו ועצמיותו. בתקופת שירותו כמדריך מרכזי הש- קיע מאמצים רבים באיגון שבט חדש של צופים בפר- ברים שב"קטמונים". בשרב הקיץ ובגשמי החורף, מדי שבת, היה מגיע למועדון החדש ודואג שם לכל פרט.

באלול תשכ"ו נשא הרצל לאשה את יפה מלצר, חברתו וידידתו משנים רבות. יפה, למדה אף היא בבית-הספר "מעלה" והיתה חברה בשבט "משואות" של תנועת הצו- פים, שם הכירו והתידדו.

את צו הגיוס למלחמת ששת הימים הרצי קיבל במצב רוח מרומם. אחותו, מירי, שבאה לבקרו העירה לו: "מה אתך, הרצי, אתה מת לצאת למלחמה?". ועל כך ענה: "טפשונית, לא מתים לצאת למלחמה; במלחמה מתים".

כשניתנה לו האפשרות לצאת לחופשה בשבת האחרונה שלפני פרוץ הקרבות על מנת שישבו בצהריים, סירב בהסבירו כי אינו נוסע בשבת; לא ניסה להאריכה עד מוצאי שבת.

בכ"ח באייר תשכ"ז, בשעה תשע בבוקר בערך, לאחר שני ימים ולילות של קרבות עקובים מדם, אותם עבר בשלום, נמצא עם פלוגתו בחצר המנזר הדומיניקאני בין מעבר מנדלבוים לשער שכם. שרידי הפלוגה חיכו למש- איות שיעבירו אותם לעיר העתיקה. פגזים אחדים שנורו פתאום פגעו בחצר המנזר והרצי נפצע פצעי מוות.

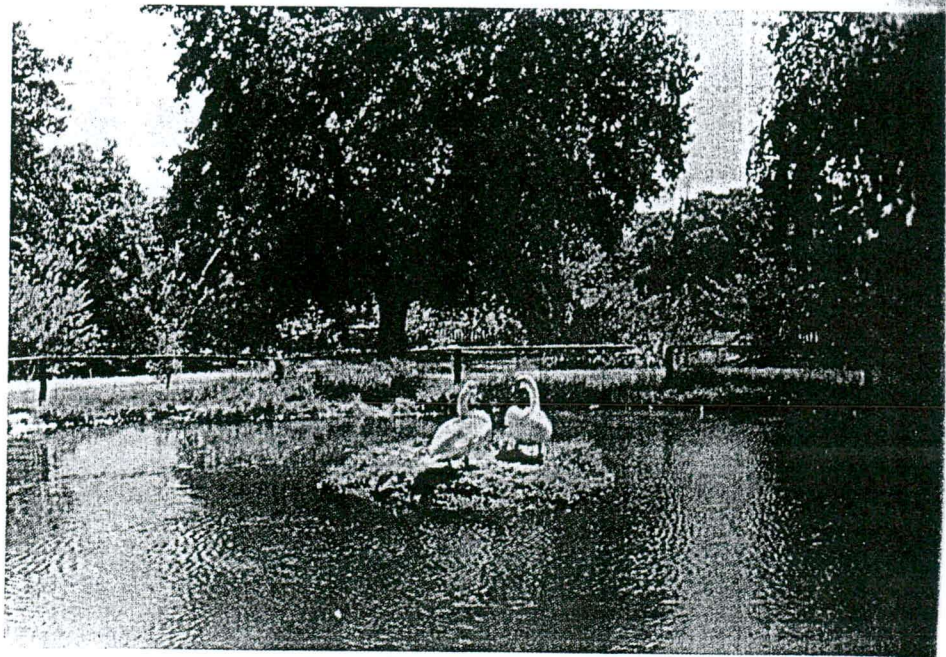
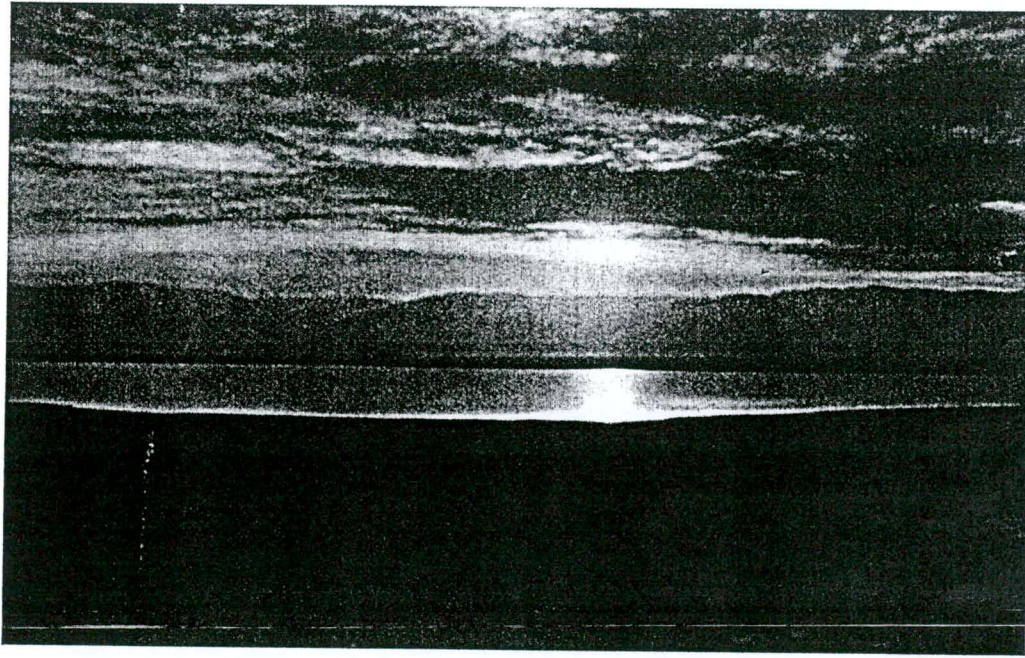
יהי זכרו ברוך ומעשיו מופת.



עם חניכיו במחנה "הרצל" בארה"ב, אחרי "הופעת חסידים"



עם חניכי "יהודה-הצעיר" בארה"ב



הרצל הלוי

פרקים מתוך עבודה סמינריונית

הערת המערכת: העמודים הבאים מהווים רק חלק מעבודה סמינריונית שהרצל הלוי עשה במחלקה לגיאוגרפיה בהיותו בשנת-הלימודים השלישית באוניברסיטה העברית בירושלים. הסמינר עסק בגיאוגרפיה של חבלים עירוניים באירופה המערבית ובצפון-אמריקה ונושאה של עבודת-הרצל היא: „גורמים המשפיעים על מערכת התחבורה המטרופוליטנית בצפון אמריקה“. עם נפילת הרצל החליטה המחלקה לגיאוגרפיה על מפעל ללא תקדים והוציאה לאור את העבודה כולה.

בוזה מובאים רק שני פרקים (א' וב') מן העבודה הסמינריונית הנ"ל

הצגת הבעיה

א

צורכת חלק גדול והולך מתקציב-המשפחה. בשנים 1917—1919 הוציאה משפחה עירונית ממוצעת 2.4% מכל הוצאותיה לתצרוכת על נסיעות, בעוד שבשנים 1935—1936 עלה האחוז ל-11.2%, בשנת 1950 — 13.3% ובשנים 1960—1961 עלה האחוז ל-14.7%; כלומר, נסיעות הן מיצרן כלכלי בעל חשיבות הדורש כ-1/7 מהכנסתה של המשפחה.

נקודה זו יש לראות גם לאור העובדה שהאומה האמריקאית קנתה בעשור שבין 1950—1960 בערך 60 מיליון מכונות פרטיות. הדבר הביא לא רק לעליית הוצאות-המשפחה על נסיעות ותחבורה אלא גם לגידול בהוצאה הממשלתית והציבורית על ענף זה, כשבאותו עשור הוצאו בערך 80 ביליון דולר על כבישים בין-עירוניים וכבישים עירוניים. אולם הוצאה עצומה זו לא הביאה לפתרון הבעיה, וכיום המצב הוא שבחלק ניכר מערי ארצות-הברית נוצרים בשעות מסוימות של היממה פקקי-תנועה וסתימות במערכת התחבורתית. בעיה זו קיימת על אף העובדה שתהליך התפתחותן של ערי ארצות-הברית אירע בעיקרו במאות ה-19 וה-20, היינו בד בבד עם פיתוח הרכבת כאמצעי-הסעה המוני. דבר זה מבדיל את ערי ארצות-הברית מערי-אירופה שהן עתיקות יותר ומשפיע על אמצעי-התעבורה שבערים השונות. באירופה יש שהתפשטות העיר גררה הריסת החומות ובמקומן הופיעו השדרות הרחבות. לעומת זאת לא קרה דבר מעין זה בערי ארצות-הברית שהן יותר צעירות ויושבות פרוות. גרעיניהן של ערים אלו לא הותאמו לנפחי התנועה של המאה העשרים, לא מבחינת קבולת הכבישים ולא מבחינת מקומות חנייה במרכזי-העסקים.

נקודה נוספת המבדילה את בעיית התחבורה בין ארצות-הברית ואירופה קשורה ברמת-ההכנסה של תושבי ארצות-הברית. רמת-ההכנסה הגבוהה גררה אחריה דרגה גבוהה של בעלות על רכב פרטי, כפי שניתן לראות מנתוני טבלה מס' 1.

בעיית התחבורה המטרופוליטנית בארצות-הברית הולכת וגדלה הן מבחינה פיסיית והן מבחינה מהותית. לבעיה שני צדדים: צד הביקוש וצד ההיצע. מצד הביקוש — הכוונה היא לביקוש לנסיעות הגדל והולך, והמתבסס ברובו על שימוש ברכב פרטי, אשר גורם לצפיפות ולסתימת עורקי-תנועה קיימים. זאת אומרת: המערכות התחבורתיות הקיימות אינן מסוגלות להעביר את נפח-התנועה הרוצה לעבור בהן. מצד ההיצע — הרי שהמעבר של ציבור הנוסעים לכלי-רכב פרטיים מונע בהרבה מקרים תפעול כלכלי של התחבורה הציבורית, ומביא לנפח-עודף על יכולת הקיבול של המערכות התחבורתיות בשעות מסוימות, בעוד שבשעות אחרות המערכת איננה מנוצלת במלואה. מה שמחמיר את הבעיה עוד יותר מבחינת היצע השירותים היא העובדה שהאינפרסטרוקטורה של המערכות השונות היא קשוחה. אפשרויות-הרחבתה או הכנסת שינויים בה אינם ניתנים תמיד לביצוע ובמהירות הדרושה, או שהן כרוכות בהוצאות כספיות גדולות ביותר. כן מוגבלת גם מידת התחליפיות בין האינפרסטרוקטורות השונות.

אחת הדרכים להציג את משקלה של הבעיה מבחינת הביקוש היא בדיקת ההוצאה על תחבורה ביחס לשאר המיצרכים שהמשפחה צורכת. תצרוכת של תחבורה יש לראות כמיצרן כלכלי מכיוון שיש להקצות לה מקורות של זמן וכסף הנמצאים במחסור. יחד עם זאת יש לציין שברוב המקרים הנסיעות הן מיצרן-ביניים, ומהווה חלק אינטגרלי מפעילות גדולה יותר. משפחה ממוצעת באיזורים עירוניים של ארצות-הברית הוציאה בשנת 1961 בערך \$713 לתחבורה מתוך סך כל הוצאותיה שהגיעו ל-\$5,390; זאת אומרת, בערך 14.7% מסך כל הוצאותיה הוקצו לתחבורה. הבעיה נעשית חמורה עוד יותר לאור העובדה שתחבורה

לעובדה זו השפעה רבה על בעיית התחבורה באיזורים מטרופוליטניים בארצות-הברית, כפי שנראה להלן. דרגת המוטוריזציה בארצות-הברית גבוהה פי שניים מאשר בשבדיה, שהיא בעלת דרגת המוטוריזציה הגבוהה ביותר באירופה.

באופן טבעי עם גידול האוכלוסין, וכן גם משך נוסעים מאמצעי התחבורה הציבוריים.

ב

גורמים המשפיעים על הביקוש לנסיעות

לאור המסקנה שנסיעות הן מיצרך בעל-משקל בסל התצרוכת המשפחתי, יש חשיבות רבה לנסיעות לצפות את הביקוש הזה. כל תכנון של מערכת תחבורתית חייב להתחשב בראש ובראשונה בביקוש לנסיעות ובכמות המבוקשת לסוגים שונים של אמצעי-נסיעה. לכן יש חשיבות רבה לקביעת הגורמים המשפיעים על הביקוש וקובעים את כמותו. קיימות שתי קבוצות של גורמים המשפיעים על הביקוש: (1) גורמים חברתיים; (2) גורמים פיזיים. יש לציין כי מידת השפעתם של הגורמים השונים על הביקוש תלויה גם במטרת הנסיעות. מידת ההשפעה על רמת-ההכנסה, למשל, על נסיעות לעבודה תהיה שונה מהשפעתה על נסיעות למטרות בילוי.

גורמים חברתיים

1. רמת ההכנסה. לרמת-ההכנסה השפעה כפולה על הביקוש לנסיעות. רמת-הכנסה גבוהה יותר גוררת ביקוש רב יותר לנסיעות וכן מעלה את דרגת המוטוריזציה, המביאה אף היא לעלייה במספר הנסיעות.

מחקרים שנעשו בערים שונות בארצות-הברית מצביעים על העובדה שנסיעות הן מיצרך-מותרות; זאת אומרת, שכל שההכנסה גדלה גדל גם הביקוש למיצרך זה. גם הניצול השנתי של הרכב כשהוא נמדד במספר הקילומטרים השנתי בממוצע, וגם ההוצאות לכל קילומטר רכב עולות בהתמדה עם ההכנסה. תופעה זו נראית כסבירה מאחר שהמשפחות העשירות רוכשות, כנראה, רכב חדש וגדול יותר במחיר גבוה יותר, וכן הן רוכשות יותר שירותים משלימים לרכב כאחזקה ואחסון.

במחקר שנעשה בטרנטו נמצא שמספר הנסיעות ברמות ההכנסה הגבוהות יותר, יהיה גדול יותר. מספר הנסיעות היומי בממוצע למשפחה היה 5.8 לגבי משפחות מקבוצת ההכנסה הגבוהה, 5.1 לגבי משפחות בקבוצת הכנסה בינונית ו-4.8 בקבוצת ההכנסה הנמוכה. אולם להכנסה השפעה חזקה לא רק על הביקוש הכללי לנסיעות אלא גם על בחירת סוג האמצעי בו ישתמשו לביצוע הנסיעות. מתוך ניתוחים של נתונים לאורך זמן מתברר שעם עליית ההכנסה גדלה ההוצאה על רכב פרטי, בעוד שההוצאה על שימוש באמצעי-תחבורה ציבוריים מקומיים אחרים קטנה. כפי שטבלה מס' 2 מראה, מכאן ניתן להסיק שאמנם הביקוש לנסיעות עולה עם עליית רמת-ההכנסה. תוספת הנסיעות מתבצעת ברכב פרטי וקיים גם מעבר מאמצעי-הנסעה ההמוניים אל הרכב הפרטי. לכן ההוצאה על רכב פרטי עולה בעוד שההוצאה על אמצעי-תחבורה ציבוריים יורדת.

טבלה מס' 1

שיעור מכוניות פרטיות ל-1000 תושבים במדינות נבחרות ב-1962

המדינה	מספר כלי-רכב ל-1000 תושבים
ארצות-הברית	360
שבדיה	185
צרפת	145
בריטניה	125
גרמניה	120
הולנד	65

למעשה, מהווים היחסים בין ההתפתחות העירונית למערכת-התחבורה מעין מעגל סגור שקשה למצוא בו תמיד את הסיבה ואת המסובב. ההתפתחות העירונית מתבטאת בהיווצרות פרוורים, וגוררת אחריה את הצורך באמצעי-תחבורה שיקשרו בין שימושי-הקרקע השונים שבעיר. אחד המניעים להתפשטות-העיר הוא רצון הציבור לצאת מהמרכז בגלל הרעש, העשן, הצפיפות וכדומה. התחבורה היא זו המאפשרת את ההתפשטות העירונית מבחינה מרחבית. ניתן להציג את הבעיה גם בצורה זאת: יתרונות חיצוניים הביאו להתרחקות שימושי-קרקע מסוימים במרכז ולצפיפות. הרכב הפרטי הוא מצד אחד היוצר את בעיית הצפיפות מבחינה תחבורתית ומצד שני הוא המאפשר הימלטות מהצפיפות. "הימלטות" זו, היינו — ההתפשטות המרחבית של העיר, יצרה צורך באספקת מערכות-תחבורה מקשרות.

התרחבות האוכלוסין והפעילות באיזורי שולי העיר הסתמכה על הרכב הפרטי לשם הולכת נוסעים, וזאת לאחר שהגידול בהכנסה האישית הביא לריבוי כלי-הרכב הפרטיים, לאחר שנפלו המגבלות התחבורתיות להתפשטותן של הערים. כתוצאה מכך הוכפל אורך הנסיעות באיזורים עירוניים מ-150 בליון מיל לשנה ב-1940 ל-300 בליון מיל ב-1960. גידול זה בסך כל הנסיעות היה בשיעור מהיר יותר מאשר גידול האוכלוסיה. כתוצאה מכך עלה אורך הנסיעות לתושב עירוני מ-2000 מיל בשנת 1940 ל-2900 מיל בשנת 1960, דבר שהביא להגדלת העומס על הכבישים, וגרם לצורך במציאת אמצעים והתקנתם ומערכות תחבורתיות נוספות.

השינוי שחל במשך השנים מודגש כי הכמות הפיזית של נוסעים באמצעי-התחבורה ההמוניים קטנה מאוד מלחמת העולם השנייה, בעוד שחל גידול ניכר בנסיעות ברכב פרטי ובמטוסים. הרכב הפרטי קלט גם את הנסיעות העירוניות המתוספות

3. עיין: OI. W. Y. AND P. W. SHULDINER, *An Analysis of Urban Travel Demands*, Northwestern University, 1962 עמ' 155-156.

4. *Detroit Metropolitan Area Traffic Study*, financed by the Michigan State Highway Department 1956

1. מקור הטבלה: BCEOM-SETEC, *Economic Transportation of Israel*, נספח 3, עמוד 11.
2. עיין: Automobile Manufacturers Association, *Urban Transportation Issue Trends*, 1963

**הכנסה והוצאה על תחבורה לפי אמצעי-התחבורה בארצות-הברית
בשנים נבחרות בין 1930—1955**

שנה	הכנסה פנויה לנפש בדולרים במחירי 1954	אחוז ההוצאה על רכב פרטי מסך כל ההוצאה	אחוז ההוצאה על תח- בורה מקומית אחרת
1930	1,023	6.57	1.43
1931	978	6.11	1.50
1932	838	5.95	1.59
1935	942	7.49	1.40
1940	1,159	8.17	1.26
1948	1,442	8.19	1.18
1950	1,523	11.10	1.05
1955	1,654	12.52	0.78

מסויים. אולם יש לציין שבנקודה זו שונה ארצות-הברית מאירופה. יש להניח שרמת-ההכנסה המינימלית המהווה חסם לרכישת מכונית בארצות-הברית תהיה יותר נמוכה מאשר בארצות-אירופה. זאת אומרת, שיתכן שבמשפחות בעלות אותה רמת-הכנסה באמריקה ובאירופה תהיה דרגת מוטוריזציה שונה, כשהיא גבוהה יותר בארצות-הברית. תופעה זו מחמירה את בעיית התחבורה המטרופוליטנית בארצות-הברית לעומת אירופה.

בסיכום, השפעתה של רמת-ההכנסה על המערכת התחבורתית היא בעיקר על-ידי הגדלת מספר בעלי הרכב הפרטי. גידול ההוצאה על נסיעות עם עליית ההכנסה נובע מגידול בהוצאות על רכב פרטי, בעוד שהחשיבות היחסית של אמצעי-תחבורה אחרים יורדת. מחקרים מראים שקיים מתאם שלילי בין ההוצאה על רכב פרטי לבין ההוצאה על אמצעי-תעבורה אחרים, כפי שנראה גם מטבלה מס' 2 לעיל. מתאם שלילי זה מעיד על התחליפיות שקיימת בין הרכב הפרטי לאמצעים אחרים.

ההשפעה השנייה של ההכנסה היא על דרגת המוטוריזציה, אשר לה יש השפעה כפולה ביצירת נסיעות. ראשית, עם הגידול באחוז הבעלות על כלי-רכב הופך אחוז גדול יותר של התושבים לנוסעים בכוח, כך שבעוד שבמשפחות שאין להן רכב פרטי רק 40% מהתושבים עורכים נסיעות, הרי שבמשפחות בעלות כלי-רכב פרטי אחד האחוז הוא 57, ובמשפחות שיש להן יותר מכלי-רכב אחד אחוז התושבים העורכים נסיעות הוא 67. שנית, גידול באחוז בעלי רכב פרטי מעלה גם כן את האינטנסיביות של הנסיעות, כך שבעוד שבמשפחה ללא רכב פרטי עושה כל נוסע בממוצע 2.25 נסיעות ליום, הרי שבמשפחות שיש להן יותר מכלי-רכב אחד עושה כל נוסע בממוצע 3.88 נסיעות ליום.

ניתן לשער שהנסיעות אצל משפחות בעלות רכב פרטי נערכות למטרות חברתיות — בידור, בילוי, התארחות אצל מכרים וידידים וכדומה, או לשם עריכת קניות. אבל סביר לשער שאין לו נסיעות לעבודה. נסיעות אלו אינן נערכות בשעות-השיא-והעומס, ולכן השפעתן על יצירת הצפיפות במערכת התחבורתית תהיה קטנה ביותר. נסיעות אלו הן בדרך כלל בבחינת מיצרך מותרות, דהיינו בעלות גמישות הכנסה גבוהה. העלייה בביקוש לנסיעות אלו תהיה יותר מפרופורציונית לעלייה בהכנסה.

קניית הרכב הפרטי גורמת לגידול במספר הנסיעות מכמה סיבות: המכונית הפרטית מאפשרת יתר גמישות לנוסע הן מבחינת תוואי-הנסיעה והן מבחינת עיתוי-הנסיעה. בהרבה מקרים מהירות-הנסיעה גדולה יותר, וכן השירות הוא מדלת המוצא אל דלת היעד, דבר המביא לחסכון ניכר בזמן לעומת הנסיעה ברכב ציבורי. כן ההוצאה "מן הכיס" ברכב פרטי אינה קשורה בכל נסיעה ונסיעה. מצד שני העלות של שימוש ברכב פרטי גבוהה יותר (למעט נסיעות קצרות ביותר), ואפשרות רכישתו והשימוש בו נתונה לבעלי הכנסות מעל למינימום

5. מקור הטבלה: עמוד 179 בספר המובא בהערה 3 לעיל.

6. עיין בעמוד 193 בספר המובא בהערה 3 לעיל.

2. המחיר. רק במספר מועט של נסיעות מהווה הנסיעה מטרה בפני עצמה. בדרך כלל, הנסיעה היא חלק ממוצר אחר, ולכן בדיון על השפעת המחיר על הביקוש לנסיעות יש להתייחס, ראשית, למחיר הנסיעה, והשנית — למחיר המיצרך הכולל. דוגמא לכך תשמש העובדה שבשעה שמחיר הבילויים עולה, קטן הביקוש לנסיעות למטרה זו. רגישות הביקוש לשניויים במחיר הנסיעה תהיה קטנה אם מחיר הנסיעה מהווה מרכיב קטן בלבד בסך כל ההוצאה לשם הפעילות המשולבת. כן יש להבחין בין מטרות הנסיעה בדיון על המחיר. השפעתו של המחיר תהיה בעלת משקל שונה בנסיעות למטרות שונות. באופן גס וכללי ניתן לומר שמחיר הנסיעה לעבודה נמוך בהשוואה להכנסה. לכן אפשר לצפות שלמחיר הנסיעה תהיה השפעה קטנה על מספר הנסיעות המבוקש לעבודה. דבר זה מתברר גם מאי-הרגישות של התנועה בשעות-שיא ברכבת-

התחתית להעלאת תעריפים. לגבי רכב פרטי מחקרים מוכיחים שמחירי הנסיעה נוטה להיות גבוה יותר בערים גדולות, במיוחד במזרח ארצות-הברית. הסיבות לכך הן, כנראה, הוצאות הביטוח והתיקונים הגדולים יותר בערים גדולות, וכן הצפיפות. גם העלות הנזקפת של זמן הנסיעה גדולה יותר, דבר שעלול לגרום

טבלה מס' 3⁷

הוצאה על תחבורה בדולרים על-ידי תושב ערים נבחרות בארצות-הברית—1950

הוצאה על תחבורה כאחוז מסך כל ההוצאה	ההוצאה על רכב פרטי		הוצאה על אמצעי תחבורה אחרים	
	סכום	אחוז מסך כל ההוצאה	סכום	אחוז מסך כל ההוצאה
בוסטון	9.9	323	7.5	103
ניו יורק	8.5	294	6.0	121
בלטימור	12.7	403	10.3	95
שיקגו	12.7	497	10.1	129
סיאטל	16.0	622	13.7	103
סן פרנסיסקו	14.1	548	12.2	86
לוס אנג'לס	16.4	692	14.8	74

3. מבנה התעסוקה של אוכלוסיית העיר: למבנה התעסוקה העירוני יש השפעה גם על כמות הנסיעות המבוקשת וגם על יעדן והתרכזותם או התפרסותם של קווי-הנסיעה. (כאן נדון רק בכמות הנסיעות המבוקשת בעוד שעל התפרסותם נדון בין הגורמים הפיזיים). גם במקרה זה יש להבדיל בין מטרות-נסיעה שונות.

מבחינת הביקוש לנסיעות הרי שלאנשים במקצועות שונים ביקוש שונה לנסיעות בענייני-עבודה, כפי שניתן לראות מטבלה מס' 4. כדי לבדוד את השפעת המקצוע ניתנים המספרים רק לגבי משפחות של נפש אחת מכיוון שבמשפחות גדולות יותר אי-אפשר לקבוע לכמה אנשים מתייחסות הנסיעות לענייני-עבודה.

טבלה מס' 4⁸

מספר נסיעות ממוצע ליום בענייני עבודה
במשפחה בת נפש אחת לפי ענפי תעסוקה,
דטרויט, 1950

המקצוע	מספר נסיעות בענייני עבודה (ממוצע יומי)
מקצועות חופשיים ומנהליים	2.1
פקידים וסוכני מכירות	1.4
בעלי-מלאכה	1.0
פועלים	0.9
אנשי שירותים	0.2

9. מקור הטבלה: עיין בעמוד 142 בספר המובא בהערה 3 לעיל.

לבעיית השפעת המחיר על הביקוש לנסיעות יש השלכה חשובה גם לגבי קביעת המדיניות התפעולית של החברה או של הרשות המוסמכת לקביעת תעריפי-הנסיעה. כדי לדעת אם העלאת מחירים תגרום להגדלת הריווח של החברה יש להכיר את גמישות הביקוש; זאת אומרת, את אחוז השינוי בביקוש ביחס לאחוז השינוי במחיר. מחקר שנעשה בחברות אוטובוסים בויורגיניה הראה שהירידה במספר הנוסעים היא כרבע מאחוז העלאת התעריפים. לדוגמא: העלאת מחיר של 20% תביא לירידה של כ-5% במספר הנוסעים; זאת אומרת, גמישות ביקוש קטנה מיחידתית. גם מונס וויליאמסון מציינים במאמרם גמישות מחירים נמוכה של הביקוש לנסיעות עירוניות; זאת אומרת, שעקומת הביקוש קשיחה.

לממצאי גמישות אלה יש חשיבות רבה. מכיוון שהביקוש לנסיעות לעבודה הוא בלתי-גמיש, וחלק ניכר מהנסיעות בתחבורה ציבורית הן לעבודה או מהעבודה, אפשר להסיק שיש מכסימם מסויים של צרכנים פוטנציאליים לשירותי התחבורה הציבורית שלאורך זמן ילך ויקטן, חלקו בגלל עליית מחירי-הנסיעה עם עליית הוצאות התפעול, וחלקו בגלל עליית רמת-ההכנסה שגוררת מעבר לרכב פרטי. דבר זה מחייב נקיטת מדיניות של סובסידיות ותמיכה בתחבורה הציבורית.

7. מקור הטבלה: עמודים 41-17 ב- United States Bureau of Labour Statistic Bulletin No. 1097, 1953.
8. MOSES, L. N. AND WILLIAMSON, H. A., Value of time, Choice of Mode and the Subsidy Issue in Urban Transportation, Journal of Political Economy, June 1963, עמ' 247.
267

שיעור הנסיעות הגבוה ביותר נמצא בקבוצות של מקצועות חפשיים, פקידים וסוכני מכירות. לגבי הקבוצה האחרונה כנראה שמקור התופעה הוא שקבוצות העסוקה אלו כרוכות ביותר נסיעות מבחינה מקצועית. אולם גם בנסיעות שלא בענייני עבודה יש לצפות להבדל בכמות המבוקשת בין סקטורים מקצועיים שונים. הזכרנו לעיל שנסיעות למטרות בידור ובילוי הן מיצרך של מותרות שהביקוש לו גדל עם עליית ההכנסה. בערים שחתך התעסוקה של אוכלוסייתן הוא פקידותי (דוגמת וושינגטון) יש להניח שנמצא רמת הכנסה ממוצעת גבוהה יותר שתגרוור אחריה ביקוש יותר גדול לנסיעות מאשר בערי מכרות או ערי תעשייה; זאת אומרת, שבמקרים אלה יש שילוב השפעה של התעסוקה, הגוררת רמת הכנסה מסוימת, הגוררת כמות מבוקשת מסוימת של נסיעות.

4. גודל העיר (מספר אוכלוסיין): לקשר בין האוכלוסייה

והביקוש לנסיעות יש כמה צדדים. מבחינת הביקוש המצרפי האוכלוסייה איננה רק "מקור" הנוסעים אלא שלעתים היא גם כוח משיכה לנוסעים. מבחינת מקור הנסיעות, כשהאוכלוסייה גדלה יש גידול במספר הנוסעים הפוטנציאליים. מצד שני, עם הגידול בצפיפות התושבים, ניתן לספק מוצרים ושירותים שונים בעלי סף כניסה גבוה יותר. מציאותם של מוצרים ושירותים אלה עלולים להביא להקטנת הביקוש לנסיעות. מבחינת יעד הנסיעות, הרי שאיזורים בעלי אוכלוסייה יותר גדולה, כששאר הגורמים שווים, עשויים להיות מוקד משיכה למספר גדול יותר של נסיעות למטרות עסקיות ובידוריות בגלל מציאותן של מוצרים ושירותים בעלי סף כניסה גבוה יותר. כלומר, לאוכלוסייה יש השפעות מנוגדות על הביקוש לנסיעות.

מתוך נתונים על 30 ערים אמריקאיות בשנת 1950 מתברר שאמנם קיים קשר בין גודל העיר לבין ההוצאה על תחבורה.

טבלה מס' 5¹⁰

ההוצאה הממוצעת לתצרוכת למשפחה והאחוז המוצא על תחבורה בערים אמריקאיות נבחרות מספר גודל שונה — 1950

ה ע י ר	אחוז מסך כל התצרוכת המוצא ל —			אוכלוסיית העיר (באלפים)
	הוצאה ממוצעת למשפחה לתצרוכת בדולרים	רכב פרטי	אמצעים אחרים	
ויצ'יטה, קנזס	3,514	16.0	1.54	222
סולט ליק סיטי, יוטה	3,623	15.3	1.57	275
פניכס, אריזונה	3,256	14.1	1.66	332
פורטלנד, אורגון	3,287	14.1	1.95	705
סיאטל, וושינגטון	3,953	13.2	2.50	733
קנזס סיטי	3,642	12.3	1.81	814
מיניאפוליס	3,927	12.5	1.88	1,151
בלטימור	3,767	10.1	2.44	1,337
פיטסבורג	4,322	11.1	2.22	2,213
סן-פרנציסקו	4,048	11.6	2.05	2,241
פילדלפיה	4,186	8.1	2.41	3,671
שיקגו	4,486	9.7	2.65	5,495

בתחבורה ציבורית, ולכן חלקם היחסי של האמצעים השונים בהוצאה לתחבורה הוא שונה. שימוש בתחבורה ציבורית הוא יותר זול מאשר שימוש ברכב פרטי מכיון שהוא חוסך בהוצאות ביטוח, אחזקה וכדומה. לכן ייתכן שהסיבה לכך שבערים הגדולות ההוצאה לתחבורה קטנה יותר מקורה במשקל היחסי השונים של אמצעי התחבורה בתוך כל ההוצאות.

השערה זו מקבלת חיזוק מנתוני טבלה מס' 5, המראה שעם העלייה בגודל העיר, אחוז ההוצאה על רכב פרטי יורד בערים, ואחוז ההוצאה על תחבורה ציבורית עולה.

מנתונים אלה ניתן להסיק שתחבורה מהווה פריט חשוב יותר לתושבי ערים קטנות מאשר לתושבי ערים גדולות, למרות שקיימות סטיות גדולות בהשוואה בין הערים. קיבוץ של הנתונים נעשה בטבלה מס' 6 והוא מראה שבערים הקטנות משפחה ממוצעת מקצה 15 אחוזים מתקציבה לנסיעות. אחוז זה יורד ל-12.5 לערך לגבי תושבי ערים שאוכלוסייתן היא מעל מיליון תושבים. בגלל מיגבלות תנועתיות של צפיפות משתמשים תושבי הערים הגדולות פחות ברכב פרטי ויותר

10. מקור הטבלה: עמוד 172 בספר המובא בהערה 3 לעיל.

טבלה מס' 116

אחוז ההוצאה הממוצעת לתחבורה בקבוצות ערים אמריקאיות
מסדר גודל שונה—1950

ערים בעלות אוכלוסייה של:	% ההוצאה לתחבורה	% ההוצאה על רכב פרטי	% ההוצאה על אמצעי תחבורה אחרים
1,000,000 ויותר	12.75	10.37	2.20
250,000—1,000,000	14.09	12.25	1.84
30,000—250,000	14.77	13.34	1.43
2,500—30,000	14.95	—	—
כל הערים	14.45	12.27	1.75

ביומו למרכז) מראה כי המספר למרות שמבחינת גודל האוכלוסייה דומה (פחות או יותר) גודלן של וושינגטון ובוסטון, והן קטנות בהרבה מפילדלפיה. הסיבה לכך, בחלקה, נעוצה בשימושי-הקרקע השונים בשלוש הערים כפי שהם משתקפים בתעסוקת האוכלוסייה. עובדי "הצוארון הלבן" נוטלים חלק יחסי גדול יותר בבוסטון מאשר בפילדלפיה וחלק גדול עוד יותר בווינגטון. המשרדים נתגלו כעמידים ביותר בפני תהליך ההצטנרליזציה הפוקד את ערי ארצות-הברית וזה מביא לביקוש גדול יותר לנסיעות למרכז-העיר¹².

יש לזכור כי שימוש קרקע לשירותים ולמשרדים, היינו, לעיסוקים שלישוניים, גורר אחריו גם נסיעות לאיזור של אנשים מקבלי-השירות. נסיעות אלה מגדילות עוד יותר את הביקוש המצרפי לנסיעות לאיזורים אלה.

סיבה אפשרית אחרת היא שמערכת הטעמים של תושבי ערים גדולות שונה מזו של תושבי ערים קטנות, ומכיוון שעומדת בפניהן קשת רחבה יותר של מוצרים, שירותים ואפשרויות לצריכה, הם מעדיפים הקצאת מקורות שונה משל תושבי ערים קטנות המעדיפה מיצרכים אחרים על פני מיצרך-התחבורה.

גורמים פיזיים

1. שימושי הקרקע העירוניים: שימושי-הקרקע השונים בערים יוצרים כמות שונה של נסיעות לתחומם. למבנה הפונקציונלי של העיר כחטיבה אחת יש גם כן השפעה על הביקוש לנסיעות. בטבלה מס' 7 (השוואה בין בוסטון, וושינגטון ופילדלפיה מבחינת מספר הנוסעים הנכנס מדי יום

טבלה מס' 137

מספר נסיעות ממוצע למשפחה ליום לצורכי קניות לפי טבעת מגורים

העיר	האוכלוסייה	מספר הנכנסים והיוצאים מהמרכז	אחוז עובדי "הצוארון הלבן" מכלל המועסקים — 1950
וושינגטון	1,070,000	1,600,000	מעל 50
בוסטון	801,000	600,000	45—50
פילדלפיה	2,072,000	600,000	40—45

2. מרחק הנסיעה: לתפוצתם של שימושי-הקרקע השונים השפעה גם על אורכי-הנסיעה ובהתאם לכך גם על אורכי-המערכת. העובדה שהעיר האמריקאית התפשטה בעשרות השנים האחרונות, ובעיקר התפשטות המגורים בצורה דצנטרליסטית, הביאה להגדלת מרחקי הנסיעה ולהגדלת מספר הקילומטר לרכב. התפשטות מרחבית זו היא גם שיוצרת את הצורך במערכת תחבורתית בעלת היכרכיה מסוימת במידה וההתפשטות המרחבית נעשית אל מעבר לתחומים ומחסומים

אולם, מבחינת שימושי-הקרקע והשפעתם על תחבורה יש חשיבות לא רק לכמות הכללית של קרקע המוקצית לשימוש מסוים, אלא גם לתפוצתה על פני מרחב-העיר. בפרוורי וושינגטון, יש הרבה פחות מרכזי-תעסוקה מאשר בטבעת החיצונית של ניו יורק, ולכן קיים בווינגטון ביקוש גדול יותר לתנועה אל מרכז-העיר. לעומת זאת, בפילדלפיה, אשר בה יש השפעה רבה למרכזים בפריפריה של העיר, נפח התנועה הנכנס למרכז פילדלפיה הוא יחסית קטן יותר מאשר בווינגטון.

12. עיין בעמוד 638 ב-Gottman J. Megalopolis, The Twentieth Century Fund, New York, 1961.
13. עיין בעמודים 637-638 בספר המובא בהערה הקודמת.

11. מקור הטבלה: עמוד 169 בספר המובא בהערה 3 לעיל.

פזיזים. מחקר שנעשה בדטרויט מוכיח, כי לקירבה של חנויות ומרכזי-שירותים יש יחס ישר לצפיפות האוכלוסייה באיזור 14. במקומות בעלי צפיפות גבוהה, כמו בסביבת מרכזי-העסקים הראשי, יש סיכוי גדול יותר למצוא חנויות מענפים שונים

בטווח הליכה, בעוד שבאיזורים דלילים יחסית באוכלוסייה, שהם מרוחקים מהמרכז, צריכים הדיירים להשתמש בכלי רכב לעריכת קניות. תופעה זו ניתן לראות בטבלה מס' 8.

טבלה מס' 8¹⁵

מספר נסיעות ממוצע למשפחה ליום לצורכי קניות לפי טבעת מגורים ובעלות של כלי רכב. דטרויט.

מספר הטבעת	תיאור הטבעת	משפחות ללא מכוניות	משפחות בעלות מכונית אחת	משפחות בעלות שתי מכוניות
טבעת 0—1	מרכזי-העסקים הראשי	0.03	—	—
טבעת 2	עד 3 מיל ממרכזי-העסקים הראשי	0.12	0.33	0.35
טבעת 3	3—6 מיל	0.09	0.37	0.48
טבעת 4	6—9 מיל	0.09	0.59	0.89
טבעת 5	9—12 מיל	0.13	0.73	1.00
טבעת 6	מעל 12 מיל	0.40	0.90	0.99

יחד עם זאת, ברור שבמקרה זה המרחק מהווה גורם הקשור בשימושי-הקרע העירוניים ובאינטנסיביות השימוש למגורים באיזורים שונים של המטרופולין.

3. המערכת התחבורתית: טענה מקובלת בין העוסקים בבעיות-תחבורה היא, שבניית מערכת חדשה, טובה יותר ומודרנית יותר, תביא לגידול במספר הנוסעים, ולמעבר נוסעים מאמצעים וממערכות אחרות אל המערכת החדשה,

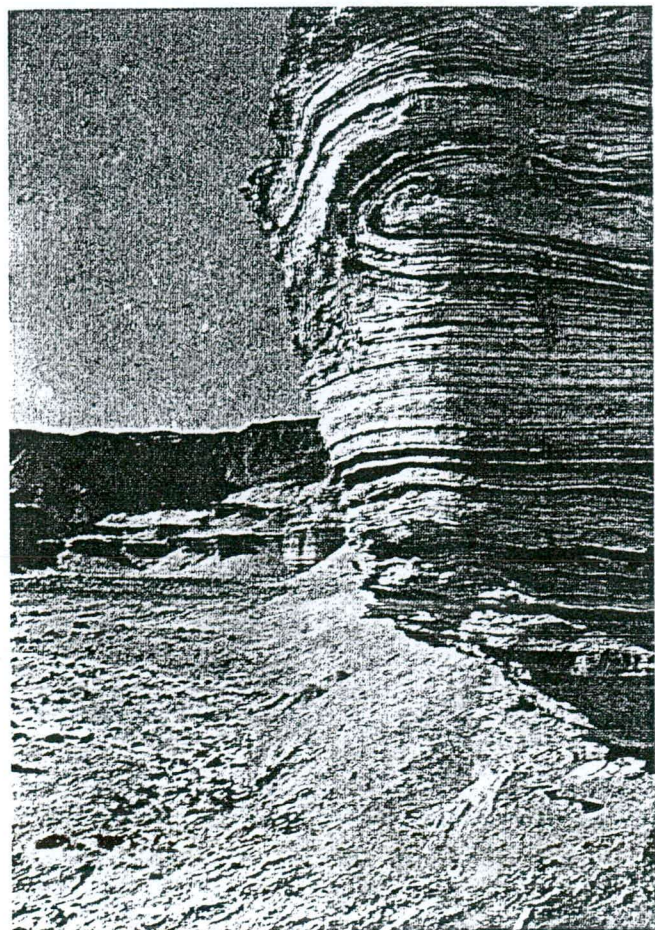
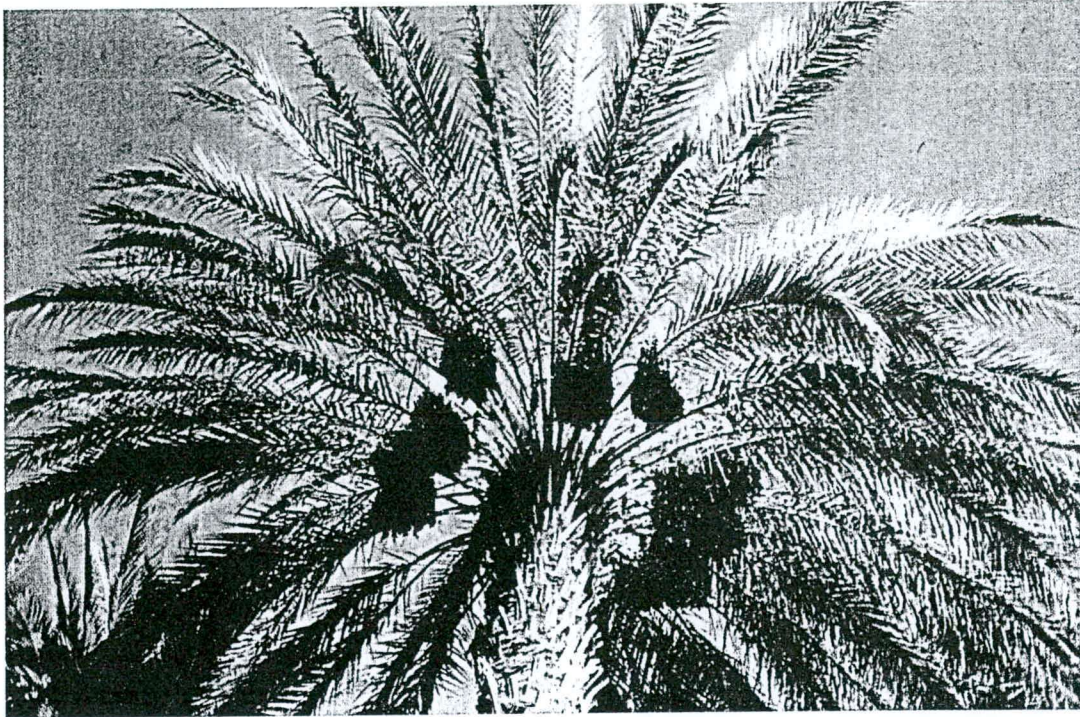
וזאת מתוך הנחה שמוצר טוב יותר מושך יותר קונים. אולם עוד יותר מכך: עצם הקמתה של מערכת תחבורתית במקום בו לא היתה מערכת כזו קודם-לכן, מגדילה את הביקוש לשירותי-התחבורה, ויוצרת "תנועה מחוללת", דהיינו, תנועה שנוצרת יש מאין בעקבות פיתוח רשת תחבורתית. זאת אומרת, שלעצם מציאותה של מערכת תחבורתית יש השפעה על הביקוש לנסיעות, בלי להתחשב בטיב המערכת. יחד עם זאת, ככל שטיב-המערכת ישופר, כן יגדל הביקוש.

15. מקור הטבלה: עמוד 145 בספר המובא בהערה 3 לעיל.

14. עיין בעמוד 144 בספר המובא בהערה 3 לעיל.

רצל הלוי





בְּשִׁלְיָחוֹת לְסִקְנֵינִיבִיָּה*

יום שלישי, 14.7.1964

לפני עשרים וארבע שעות יצאנו את הלילה הראשון ביליתי על הסיפון עם בני-נוער רבים שנמצאים על האנייה. האנייה, כשלעצמה, קטנה, ללא שום דברים מיוחדים. לדעתי אינה מגיעה לרמת האנייות האחרות של צי"ם. הצוות ברובו איטלקי. יש משגיח על הכשרות, וכן גם בית-כנסת גדול באופן יחסי. הבוקר התפללנו בציבור ואחר-כך ביליתי על הסיפון בקריאת הספר „שמשון“ של ז'בוטינסקי שלקחתי מספריית-האנייה. אחרי-הצהריים — שינה קצרה, ולאחריו תרגיל סירות-הצללה. הערב יוצג, לפי התכנית, סרט.

החברה באנייה די נעימה. יש הרבה בני-נוער במסגרת חילופי-נוער. גם החברה בתא וגם ליד שולחן-האוכל חביבה. האוכל כשלעצמו אינו מיוחד. הרבה מנות, אבל הכמויות אינן גדולות. שתי ארוחות הן בשריות, כמובן.

הים לא שקט ביותר. מרגישים כל היום את טלטול הגלים, למרות שהם לא חזקים כל-כך. ייתכן והסיבה היא גם שהאנייה אינה גדולה ביותר. יש בה שני סיפונים, בריכת שחייה שמספיקה לי... ושני „ברים“. שולחן הפינג-פונג עמוס במשך כל שעות-היום. האנייה גם אינה מהירה ביותר — 14 קשר.

נותר עוד זמן מה עד להצגת הסרט ואנצל אותו לקריאה. כנראה שאספיק הרבה בשטח זה במשך חמשת ימי-הנסיעה.

יום רביעי, 15.7.1964

אמש, באמצע הצגת הסרט, נזכרתי שאני נמצא בעיצומם של „תשעת הימים“, והצטערתי על שהלכתי. גם הערב מוצג סרט — ואני חושב שהפעם לא אלך. אמש היה סרט לא רע („המהפכה“) ולאחריו הזוגנו את השעון ב-20 דקות אחורה. היום היתה נסיעה יותר נעימה ומלאה תוכן מאתמול. כמעט במשך כל שעות היום ראינו חלקים מאיים שונים, החל באי אווה, הנראה כסלע בלב ים, ועד לחלק מכרתים. מראות כל האיים הללו יפים ביותר ורובם נראים כהרים תלולים, קרחים כמעט מכל צמחייה.

בשעות הבוקר ביקרתי בגשר הפיקוד של האנייה ושמעתי כמה פרטים מעניינים על אודותיה מרבי-החובל. היא בת 42, בעלת נפח של 8000 טון ומהירותה — 14 קשר. כיום היא חכורה על ידי צי"ם ובעוד כחדשיים היא נמכרת לצי הערבי. רק הם מסוגלים לקנות מציאה כזאת... ואיה החרם?...

יום חמישי, 16.7.1964

החלק השני של היום החל בשעה ארבע, לאחר שינה של שעה וחצי. הים החל להרגע עד כדי כך שכרגע הוא חלק כחמאה. משעה 7.15 אנו רואים כל הזמן את הקצה הדרומי של איטליה. הנוף נהדר. אני עומד על גשר-הפיקוד ונדמה לי שהנוף מזכיר את גוש האורות

* בגמר שירותו הצבאי יצא הרצל הלוי מטעם הסוכנות היהודית לסקנדינביה להדריך שם נוער יהודי במחנה-קיץ. בשובו לארץ התעכב בפריז.

של צפת או של ים כנרת מעין-גב. שלשלות-הרים גבוהות מתנשאות מיד עם החוף, וכל האזור, גם פסגות-ההרים, זרוע בשרשרת אורות. הנוף מזכיר בהרבה את נוף-הארץ. מגשר-הפיקוד נפגשתי עם דגי-הים בצורת דולפינים שקפצו מפעם לפעם מסביב לאנייה; מראה משובב ביותר. גם סירות-הדייגים מסביב לאנייה התרבו ושוב אין מרגישים כל כך בודדים בים הגדול.

מוצאי-שבת, 18.7.1964

הייתי מוכרח להפסיק לכתוב בגלל כניסת-השבת. בניאפולי הצלחתי לקנות חמש גלויות תמורת לירה ישראלית. נדמה לי שהעיר כשלעצמה די יפה ונקייה. אבל המכוניות נוסעות שם במהירות עצומה. רוב האנשים אינם יודעים שפה נוספת לאיטלקית, חוץ מכמה מלים בצרפתית, הפקיד בדואר יודע גם קצת עברית...

מיד ברדתי מן האנייה הוקפתי על ידי כל מיני טיפוסים שמצד אחד רצו לקנות סיגריות אמריקאיות ומצד שני רצו למכור שעוני-זהב, עטי „פרקר“ וכדומה. העיר-מלאה תחנות-בנוין קטנות ובכל קרן-רחוב עומד שעון ציבורי.

את השבת קיבלנו כשלושת רבעי שעה לפני הזמן כדי שהתפילה תסתדר עם זמני-הארוחות. האנייה, לעומת זאת, הפליגה דקות ספורות לפני כניסת-השבת (6.50) וגם זאת לאחר פעולת זירזו והתראה של המשגיח שהודיע לרבי-החובל שאם לא יפליג מיד יצטרך להתעכב עד מוצאי-שבת. בחדר-האוכל נערך „קידוש“ ושרו כמה שירים ישראלים ולאחר-מכן הוגשה ארוחה רגילה. ב„ברים“ מכרו כרגיל, אבל התזמורת לא נגנה ובמקום זה ניגנו תקליטים. אני השתתפתי בערב של כל משלחות-הנוער של האנייה והיה די נחמד: מערכונים, שירים, נגינה וריקודים.

במשך השבת היה ים שקט להפליא. עברנו כמה איים יפים ומפורסמים כמו מונטה קריסטו, אֶלְבָּה, קורסיקה. אֶלְבָּה הוא האי היפה ביותר, עברנו לא הרחק ממנו וכן ניתן לראות מלבנים מעובדים וכפרים. כן עברנו ליד האי פיאנוסה, השוכן בדיוק מול אֶלְבָּה, ומשמש כבית-סוהר לאסירים איטלקיים.

הספקתי גם לגמור את הספר „הנערה ממלאיה“ ולשוחח עם כמה מחברי משלחת-הנוער.

לפני כשעה קראנו „איכה“ וקשה לומר שאני מרגיש כמו בתשעה באב. חסר לי הטיול המסורתי להר-ציון, נעלי-התעמלות ועוד; אבל בסך-הכל אני מרגיש עצמי בטוב. — — —

יום ראשון, 19.7.1964

הבוקר הגעתי למרסיי. האנייה הגיעה בדיוק בשעה שש בבוקר, ולפני שמונה כבר ישבתי במלון במרכז-העיר. קמתי בשעה מוקדמת כי בחמש התפללנו, וכמובן שאני צם. הצום לא קל ביותר ביחוד לאור העובדה שמידות-החום הן למעלה משלושים מעלות צלזיוס. בשעה שאני כותב נוהרו עוד כשעה וחצי עד שעתיים ואני מקווה שאחזיק מעמד.

— — —
במלון אני נמצא בחדר עם גדעון. בעלת-המלון היא יהודיה ואף צמה היום (בתשעה באב). סעודה מפסקת נאכל יחד אתה וזה באמת פתר הרבה בעיות. בתה עונדת על הצוארון סמל של יום-העצמאות הט"ז של ישראל והסבירה לי שהיא חברה בתנועת נוער חלוצי.

— — —

יום שני, 20.7.1964

אמש ישבנו שעה וחצי ליד השולחן עם סיום הצום. בעלת המלון הזמינה אותנו לאכול יחד עם כל בני-משפחתה; גם הם צמו. לאחר קפה ועוגה ושיחה בצרפתית „שבורה“ עם הסבתא, האם והבת, נתברר שהם יהודים מאלג'יר שהגרו לצרפת. הם היו חביבים מאד וחבל שלא מצאנו לשון משותפת טובה יותר מצרפתית. ארוחת-הערב היתה גדושה וענקית. האוכל היה מתובל בתבלינים חריפים ועם הרבה שמן: סלט חצילים, מרק עוף, חסה, כוסית ארק, סלט ירקות, אבטיח ולחם מאפה-בית. ראש-המשפחה, אחיה של בעלת-המלון שהיא אלמנה, הדגיש כל הזמן שכל המאכלים הוכנו בבית. אצלנו, נדמה לי, לא צריך לומר שעוף מטוגן עלידי בעלת-הבית... במשך השיחה התברר שהבת היתה רוצה לבוא לישראל, לעבוד בקיבוץ וכן התעניינה אם מקצוע הפסיכולוגיה הוא מקצוע נדרש בישראל. האח היה בבית-הכנסת לשם תפילת מעריב, אבל התיישב לשולחן בלי כיפה, בלי ברכה. בסוף-הארוחה הוא אף שאל אותי אם אינני מתבייש ללכת עם הכיפה לראשי ברחובות מרסיי...

לאחר-הארוחה יצאנו לטייל ועלינו לכנסייה מהמאה השלוש-עשרה שחודשה במשך הזמן הרבה פעמים. היא חולשת על כל מרסיי ומשמשת מעין סמל שלה: על כל הגלויות היא מופיעה. הנוף מלמעלה יפה מאד ומזכיר הרבה את הפנורמה בחיפה. הכנסייה גם היא מוארת בהרבה זרקורים ונראית ממש כבאור-יום. הטיוול היה מוכרח להיות קצר כי בשתי-עשרה בלילה סוגרים את דלתות-המלון.

מוצאי-שבת, 25.7.1964

— — —
אחרי סידורים של וויזות וסידורים פורמליים שונים הגענו בשמונה בבוקר להמבורג. גרמני שנסע אתנו ברכבת עזר לנו קצת להתמצא ויצאנו מיד לשגרירות הדנית, בה סידרו לנו ויזה תוך חצי-שעה בלי שתעלה פרוטה — ובלי תמונה. אני לא רציתי לטייל ולכן החלטנו לחזור לתחנת-הרכבת. אבל הייתי מוכרח להתפלל, ולכן יצאתי עם התפילין לגן ציבורי והתפללתי שם. אינני יודע אם כך היה יפה לעשות, אבל לא היתה לי ברירה: או שם או בתחנת-הרכבת. כמה אנשים עברו והסתכלו בי במבט משונה, ואני רק ניסיתי להתעלם מהם. מהשהייה החטופה בעיר נדמה לי שהיא עיר יפה למדי, מפותחת וזולה; למרות זאת אין בתחנת-הרכבת אף ספסל לשבת.

בשעה 2.15 היתה לנו רכבת לקופנהגן. תוך כדי צפייה לרכבת פגשנו שני יהודים מפרס. הם עלו לארץ בשנת 1949, היו בצה"ל ובקיבוץ, אבל התייאשו מהארץ וירדו לפרס ועכשיו הם עשירים ביותר ויצאו לטיול גדול באירופה. שני בחורים משונים; נאמנותם לפרס ממש מדהימה. אחד מהם אמר שעיר כמו טהרן לא ראה עדיין למרות שעבר כבר בהרבה ערים באירופה... כן לא התבייש לספר שלמרות היותו נשוי ואב לתינוק הוריד את טבעת-הנישואין לפני הנסיעה... בכל דבריו הורגש שאלה אנשים פרימיטיביים שמנסים

להיות אינטליגנטים. ברכבת גם נפגשנו עם בחורה מדנית שגרה עכשיו בישראל. מתברר שנפגשה עם בחור ישראלי והם החליטו להתחתן. לצורך זה היא התגיירה ועכשיו היא נוסעת עם בתה לבקר את הוריה בדנמרק. הגיור היה אצלה דבר נטול-ערך לחלוטין והיא טוענת שאיננה מרגישה שום הבדל בין חייה כנוצרייה ובין חייה כיהודייה; העיקר שהיא אוהבת את בעלה היהודי... נפגשתי גם עם כמה סקנדינבים אדיבים ביותר, ואני מתחיל להבין מה שסיפר אבא על נכונותם לעזור ולהסביר. אחד מהם ניסה לשכנעני לעשות את רוב זמני בקופנהגן ולא בשטוקהולם, כי קופנהגן עיר יותר עממית ומסבירת-פנים מאשר שטוקהולם הנוקשה והרישמית. מעניין היה גם לשמוע אותם אומרים, לאחר שהרכבת חצתה את גבול גרמניה-דנמרק: „עכשיו אנחנו מרגישים עצמנו יותר טוב“...

חציית-הגבול היתה חוויה עצומה. ראשית הרכבת נוסעת על פני גשר ענק, לאורך של מאות מטרים, העובר מעל הים, ולאחר-מכן היא נכנסת לתוכה של אנייה. באנייה אתה יוצא מהרכבת ועולה לסיפונים. אנחנו התיישבנו שם, יחד עם עוד סטודנט ישראלי שנוסע לעבוד בשטוקהולם, ואכלנו ארוחת-ערב.

— — —

לאחר-מכן — נסיעה של שתיים וחצי ברכבת עד קופנהגן, כשמהחלונות נשקף נוף דני, כפי שתואר בסיפורים: בתים קטנים עם שטחי-מרעה מסביב, הרבה נהרות, פרות, ולפעמים אף טחנות-רוח — והכל על פני מישור אחד גדול ללא שינויים טופוגרפיים במבנה השטח.

— — —

במקום ביום רביעי בחמש אחר-הצהריים הגענו רק ביום חמישי בשעה 8.30 בבוקר.

— — —

יום שני, 27.7.1964

— — —
בשעה 12.30 נסענו למחנה Glamsta — זו נסיעה של שתיים משטוקהולם — וראינו מעט מהארץ; לא הרבה, גם בגלל שהנסיעה לא היתה ארוכה ביותר וגם בגלל שמרוב עייפות קצת נמנמתי באוטובוס. כשהגענו למחנה נתברר שהוא נמצא על אי בים הבלטי שנקרא „אי-הילדים“ כיוון שהוא מלא קייטנות ופינות-חמד לנופש. הרושם הראשון שהמחנה עשה היה רע. קבלת-הפנים היתה לבבית למדי אבל בשיחה שקיימנו מיד לאחריה עם מפקד-המחנה התאכזבנו קשות. רק באותו בוקר נודע לו על בואנו והוא לא ידע אם אנו באים בתור מדריכים או חניכים, לכמה זמן אנו באים ומה נעשה. הוא טען שאין לו מקום לשכן אותנו ושאל אם אנו רגילים לישון באהלים. כן התברר שבמחזור שאליו הגענו נמצאים ילדים בגילים 9 עד 14, ששפתם שבדית, מעט אנגלית ובכלל לא עברית. מתברר שהמחזור הראשון היה של נוער מבוגר שידע אנגלית ושאותו אחרנו בגלל סידורי-הכנה שלא היו כסדרם... סיכומי של דבר: „נעשה לי קצת שחור בעיניים“ ולא ראיתי הרבה טעם בשיבתי במחנה. לדבר אפשר רק עם צוות-המדריכים, וחשבתי על אפשרות נסיעה למחנה אחר כמו שהציע ג', אף כי לגמרי לא הייתי בטוח ששם יהיה המצב שונה. הסוף היה ששופנו בחדר נחמד, לא מדרגה א' אבל בסדר גמור. אנו אוכלים בחדר-האוכל של הילדים הקטנים בגיל תשע עד עשר, וגם יום-העבודה מתמלא.

המחנה נמצא במרחק כמה מאות מטרים מכביש אבל בלב יער, שאינך שומע טרטור מכוניות חוץ מאלו המסתובבות במחנה. הוא וכן לחוף אגם, יפה מרחוק אבל לא נקי ביותר, ולכן גם הילדים ילכים להתרחץ במרחק קטן מהמחנה. צריפי המחנה פזורים בשטח יחב ויש ילדים (וגם אני) שהולכים לחדר-האוכל כמה דקות, כי ייפנו למעלה וחדר-האוכל הוא במורד. בשטח פזורים עצים וכריי שא וגם כמה פרות השייכות לאדם האחראי על המבנים במשך כל שנה שגר כאן. בשיחה שהיתה לי עם המרפז הרוחני של המחנה, זכרר שלא כל המדריכים יהודים. יש ביניהם סטודנטים גויים שבאו עבוד במחנה בתקופת-הקיץ כדי לחסוך כסף. לצורך זה הם מוכנים שבת עם כיפה לראשם ליד שולחן-האוכל, לא לחלל שבת בשטח מחנה, והם אף משתתפים בתפילות-שבת. מצב משונה, מגוחך וזעזיב!

— — —

ביום הששי ביליתי בהכרת תכנית-המחנה. בבוקר הסתובבנו קצת שיעורי העברית, וראינו שמהם לא יצא הרבה. את רוב הזמן מבזבזים על דיבורים בעלמא ומכל שיעור בן 45 דקות נשארות ללימוד ממש 2—30 דקה. הכיתות גם הן לא היו מחולקות באופן משביע-רצון והיו כיתה אחת תלמידים מרמות שונות וכל זה מפני שלא היו די אנשים ויכלו ללמד עברית.

— — —

את השבת קיבלנו בשעה 6.30 למרות שמחשיך פה רק בשעה 9.4. אין זה משנה הרבה; סוף כל סוף רק הוספתי מהחול אל הקודש. 'א הספקתי להתקלח לפני שבת כי ממש עד הדקות האחרונות ישבו זה שלוש ילדות וילד אחד שקראו עברית ושיחקו משחקי-קלפים כדי ללמוד עברית. אם לומר את האמת התמונה קצת עודדה אותי לגבי זכנית העבודה במחנה.

— — —

התפילה בליל-שבת היתה דומה לזו שראיתי ב-Herzl Camp בארצות-הברית * לפני ארבע שנים. פה ישבו בנים ובנות לחוד, במקום שהילדים ינהלו אותה ניהל אותה הרב פרדי, המרפז הרוחני. אני חושב שהוא עושה בזאת טעות, וגם אמרתי לו את זה. הצעתי לו לארגן מקהלה קטנה ולשנות חלק מהמנגינות, לשתף יותר ילדים (חוץ מהמקהלה), כדי שהתפילה תהיה יותר "מעניינת", אבל למרות שדיברתי איתו כבר כמה פעמים עדיין לא זו כלום. היה משונה מאד לראות בחורים גויים יושבים בין המתפללים. אחד מהם באמת לא הניד עפעף אבל מדריך אחר שר יחד עם כולם, "מה טובו אהליך, יעקב" ו, "אדון עולם". ארוחת-הערב היתה נחמדה למדי. עשיתי "קידוש" ומשום-מה הוא ריתק את כולם, ואחר-כך גם בירכתי "המוציא" על שתי חלות יפות. הושיבו אותי בראש השולחן והרגשתי שלאט לאט אני תופס את מקום המדריך שלהם חוץ מהעובדה שהוא מדבר שבדית. לאחר האוכל שרנו שירים ישראליים, "שיר המעלות" ובירכת המזון, והתחלנו לרקוד עם הילדים בחדר-האוכל. הרבה מצוות המחנה עמד בצד והסתכל בנו ונהנה.

— — —

* בקיץ תש"ד — והרצל הלוי או בן ט"ו — נבחר לייצג את "הצופים" במשלחת לתנועת "יהודה הצעיר" שבארצות-הברית. מחנה "הנוער", הרצל" היה במדינת ויסקונסין.

בשבת בבוקר קמתי בשעה 8.30 והתפללתי ביחידות כי הילדים אוכלים קודם ואחר-כך באים לתפילה. וזה יוצא אחרי עשר. אחר כך גם השתתפתי בתפילה של המחנה, קיבלתי "עליה" וגם קראתי כמה פסוקים מה"הפטרה". התפילה נמשכה שעה וחצי ובצורה משעממת למדי כך שאין פלא שלקראת הסוף לא היתה לילדים סבלנות רבה. לאחר ארוחת-הצהריים הלכנו עם הילדים למקום-הרחצה אבל לא התרחצתי; אינני יודע אם בגלל שבת או בגלל הטמפרטורה שהיתה. לאחר-מכן הייתי ב"עונג שבת" של הקבוצה היותר גדולה במחנה. ניסיתי ללמד שיר ומשחק אבל זה לא "הלך". ראשם של הילדים היה מלא "טוויסטים" ו"חיפושיות" וגם הקראת אפרים קישון בדנית לא הצליחה ביותר. מכת "החיפושיות" פה היא רצינית למדי. כל שיר היו מנסים להפוך לקצב שלהם והרבה מהם לבושים סוודרים שעליהם מצויירים פרצופיהם של ארבע "החיפושיות". לאחר ארוחת-הערב שוב רקדנו עם הילדים, והפעם לפי בקשתם-הם. בשעה 7.45 נערך טקס "הבדלה" למרות שעוד היה אור מלא, אבל כדי לא לפגום בתכנית המחנה קבעו אותו לשעה זו. לא היה זה טקס מיוחד: קצת שירים, ו"הבדלה" מפי אחד הילדים. בערב ישבנו עם ראשי-המחנה כדי לדון על תכנית-עבודתנו. הצענו להם רשימת דברים שנוכל לעשותם: סרטונים, שקופיות, חוג לצופיות, עתון, שירון, שיעורי עברית ועוד דברים קטנים. הם לא הראו התלהבות גדולה לעניינים, אבל אמרו על הכל "כן" יפה מאד. אולי מהסיבה שהשבדים בכלל אינם מתרגשים, נדמה לי, ועדיין לא ראיתי פה שצועקים למרות שהילדים משתוללים ככל הילדים. הישיבה התנהלה ליד שולחנות ערוכים, ולאחר ארוחת-לילה הקשבנו לישיבת-מדריכים בשבדית מבלי להבין כלום והסתלקנו לשון.

יום ראשון הוא יום משונה למדי. אינני יודע מה הסיבה אבל יום זה הוא כמעט כמו שבת במחנה. אין שיעורי-עברית, קימה יותר מאוחר מהרגיל, ורוב היום פנוי. אינני יודע אם הסיבה היא המדריכים הגויים שכאן או שפשוט הם רגילים פה לחמישה ימי-עבודה בשבוע וכי יום ראשון הוא יום מנוחה. על כל פנים אנחנו ניצלנו את זאת כדי לראות בדיוק מה יש במחסן כאן שיש בו כדי לעזור לנו בצופיות.

— — —

תכנית-הערב במחנה היתה ריקודים סלונים לצלילי-תקליטים. הודעו עתה לראות ילדים בני תשע-עשר רוקדים את כל הריקודים האלה ממש כרובוטים, בלי שום חיות בריקוד, והכל מתוך התחנות למבוגרים.

— — —

יום רביעי, 29.7.1964

ביום שני החלו החיים כאן להיכנס למסלול-עבודה רגיל שנדמה לי שהוא יהיה פחות או יותר קבוע בשבילי כאן: תפילה, הוראה ועבודת צופיות...

— — —

בארוחת-הערב הכנו תכנית חדשה. כל יום אנו מחלקים לכל אחד מהילדים דף ושיר עברי עליו, אשר אנו מלמדים לאחר הארוחה. לקראת סוף המחנה נקשט את כל אחד מהדפים הללו ונכרוך אותם למחברת-שירים. המיבצע הזה דורש מאתנו הרבה עבודה כי כל יום אנו כותבים באותיות-דפוס (בניקוד) שיר בשלושים וששה העתקים... ביום שני לימדנו את "לכובע שלי שלוש פינות" והילדים נהנו ביותר ושמענו על הענין תגובות חיוביות שהילדים הלכו לספר

למדריכים על כך. בערב נפגשנו עם מר ק', מזכיר-הקהילה, אדם שעשה רושם נחמד למדי, שמצמצם הרבה בעיניים...

במסגרת ישיבת המדריכים בשבדית, שבה ישבנו ואכלנו מבלל להבין כמעט כלום, הסברתי באנגלית את הקשיים שלנו ולמרות זאת מה הן תכניותינו. מר ק' ראה את הכל באור חיובי ובירך אותנו שהוא שמח מאד על בואנו. לאחר-מכן נתברר שהוא התרגז על זה שבתכנית הערב לא הופענו במשהו; כי הוא חושב שזה חשוב שיראו כל הזמן ישראלים גם בעברית, גם ביהדות וגם בתרבות... והוא צודק אם כי עלינו זה יקשה.

— — —

יום חמישי, 30.7.1964

הימים מתחילים לחלוף במהירות לאחר שנכנסתי לשיגרה. גם יום רביעי עבר כרגיל וכבר שבוע מאז הגענו למחנה. שיעורי-העברית עוברים די טוב חוץ מן העובדה שהזמן קצר ביותר. נוסף לזאת מרגיזים אותי ראשי-המחנה בזה שכל דבר נעשה על חשבון שיעורי-העברית ולא על חשבון הזמן הפנוי של הילדים או חוגים אחרים. הם צריכים ללמד כמה שירים לתפילה בשבת — אזי מקצצים שיעור עברית בן ארבעים וחמש דקות לעשרים וחמש דקות ובשאר הזמן שרים. התחלתי להכין עם הילדים מקהלה לתפילה בשבת, ואת החזרות אני עושה במקום שיעור עברית של אחרי-הצהריים, כי פרדי ופיטר אינם רוצים שזה יהיה לאחר ארוחת-הערב. הם טוענים שילדים יש דברים אחרים לעשות, אבל אני בטוח שאפשר היה למצוא זמן מתאים יותר משיעורי-העברית.

— — —

מוצאי-שבת, 1.8.1964

אתמול גם קיבלתי מהקרן הקיימת לישראל שלוש חבילות קטנות של חומר. מתוכן רק חבילה אחת ניתנת פה לשימוש והיא של כל מיני פלקטים על ישראל שכפי הנראה נקטש בהם את חדר-האוכל ו/או נשתמש בהם גם בתור אילוסטרציות לעיתון-המחנה שאנו מתכננים להוציא. שאר החומר מורכב מחוברות וספרונים על כל מיני נושאים יהודים וציוניים, אבל הכל כתוב בעברית בלי נקודות, כך שלתת להם לקרוא אי אפשר, וגם לספר להם אי אפשר בגלל קשיי-השפה. אבל דיברתי גם עם משרד-התיירות הישראלי ויושב שם מר נמיר (שדיבר עברית שוטפת וכנראה שהוא ישראלי) — והוא הבטיח להעביר אלי ביום ראשון שני סרטים: האחד על טבריה, והשני על ישראל, ארץ-הקודש, וכן כמות שקופיות על אורח-החיים בישראל ומראות-נוף ישראליים. מחר אני מקווה שזה יגיע, ואז אראה בדיוק מה זה ומה נוכל לעשות בזה.

— — —

לאחר ארוחת-הצהריים השתתפתי ב"עונג שבת" של הילדים הקטנים. לאחר ששרנו קצת שירי-שבת שיחקנו משחק-משכונות ולא הרגשנו איך הזמן חלף. שיחקנו עד לארוחת-ארבע, שהיתה גלידה טובה, ולאחר-מכן שוחחתי עם רות (מדריכה) על נושאים שונים. מתברר שהיא היתה בישראל לפני שנתיים, ונפגשה עם קבוצת-צופים בירושלים (שבראשה עמדתי אני ואף הכירה את שמשון מרכוס, שהתכתב אתה לאחר-מכן במשך חצי-שנה). מוכרחים לחזור שנית

על האימרה הנדושה: עולם קטן. היא גם הסבירה לי את התיאוריה מדוע אין עלייה משבדית. דעתה כדעת כולם שיותר מדי טוב פה ליהודים מכדי שיעלו. ולכן אם מישוהו עולה אז הוא צריך להיות ציוני בלב ונפש או שיהיה לו הרבה כסף כך שהוא יכול להיות בישראל ולהתקיים על מפעלים וכדומה שיש לו בשבדית.

תכנית-הערב היום היתה חידון. כל צריף הרכיב נבחרת להתחרות בנושא היהדות והציונות. מתוך התשובות שניתנו שם יכולתי ללמוד פחות או יותר מה היתה השאלה, ונדמה לי שהדיעות שיש פה לחלק מהילדים הן יותר רבות ממה שחשבתי שיש להם. היו ילדים שידעו מה הם ראשי התיבות של ביל"ו, ואף על ספרו של אמיל זולא J'Accuse. משום-מה לא נוכח באולם אף אחד מהמדריכים וזה כמובן אפשר לקהל-השומעים הצעיר להפריע קצת. אני יכול להבין שלא באו המדריכים הגויים, אם כי בתור מדריכים גם הם היו צריכים להיות, אבל איפה היו המדריכים היהודים? ... לאחר החידון הופענו — גדעון ואני — בשני מערכונים קצרים: אחד היה על קצין וחייל העומדים בתחנת הטורפים; הוא נתקבל יפה על-ידי הילדים והם נהנו; אבל השני היה על ילד מפגר והוא לא נתקבל על-ידי הילדים. הם לא ראו בעין יפה נסיון של חקוי צורת-דיבורו של ילד מפגר. גם אני חשבתי לפני שהצגנו: אולי זה לא יהיה יפה, אבל גדעון כל כך צחק מהבדיחה שבעניין שהחלטנו לעשות אותו, וחבל!! אני מקווה שזה לא קלקל לנו הרבה ממה שהצלחנו לבנות עד עכשיו, אבל את זה נראה רק מחר.

— — —

יום רביעי, 12.8.1964

יום שלישי היה יום מלא וגדוש. כל הבוקר עבר בעבודות-נצרים שנהיו עכשיו מאד פופולריות פה ובשיעורי-עברית. פרדי, כאחראי על לימוד-העברית, רצה להוציא מכיתתי שני חבר'ה שמפריעים ולהושיב אותם כדי להעתיק סתם במשך כמה שעות, ואני הצלחתי לשכנע אותו שלא יעשה זאת — ואינני יודע בעצמי מדוע. אולי בגלל זה שאינני סובל את סוגי-הענשים שהוא רצה לתת בבית-ספר ולא כל שכן במחנה-קיץ. הוא רצה שהם ישבו שעתיים ויעתיקו מספר שבדי... אני חושב שזה פשוט חוסר ידיעה איך לפתור את בעיית-הלימודים פה. ואולי עכשיו, שבוע לפני סיום-המחנה, אין כמעט טעם לפתור את הבעיה הזאת.

— — —

יום רביעי, 19.8.1964

היום, כתום ימי-המחנה, היתה הרגשה של נדידה. לאחר שקצת התרגלתי למקום כבר צריך שוב לארוז את המזוודה.

— — —

בשעה 10.30 החלה מסיבת-המדריכים שנמשכה עד אחת אחר הצות. הם ערכו שולחנות עם הרבה אוכל והיתה ארוחת-ערב חגיגית ביותר. בזמן הארוחה ישבתי ליד ביבי ושוחחנו על כל מיני נושאים הקשורים בישראל. התפלאתי מאד שלמרות העובדה שהיא נוצריה היא מתעניינת כל כך בישראל וגם יודעת שמות של אישים בישראל כמו הרב מימון והרב הרצוג.

ס ששי, 21.8.1964

לסלסל בשעת-התפילה אבל היתה הרגשה מאד לא טובה לשמוע אותו
"מתחזן" בפני אולם ריק, ממש כאילו חזרה היא לאיזו הצגה שהיא.

יום רביעי, 16.9.1964 (פריז)

כל היום עבר בבית-הכנסת. הנוסח היה זה שאני רגיל בו עם
הוספות מסוימות. "המשונה" היה שהתפילה התחילה בשעה שמונה
בבוקר ו"מוסף" נגמר בשעה 4.45 ואילו ל"מנחה" ול"נעילה" יחד
הוקצבו שעותיים וחצי. הרב דרש שלוש פעמים במשך יום כיפור
זה וכמובן בצרפתית כך שהרבה לא הבנתי.

כתום הצום יצאנו לתחנת-הרכבת משם יצאה הרכבת למרסיי.
נפגשתי שם עם גדעון בשעה עשר. למזלנו. שוב היה לנו תא ריק כל
הדרך ויכולנו לישון. יוניה וברניס חיכו עד צאת הרכבת ונפרדנו
ממש ברגע האחרון. הרכבת עשתה רושם שהיא מלאה ישראלים
ויהודים, ונתברר ששתי אניות מפליגות ביום חמישי לישראל. מתחילים
לשמוע רק עברית בכל מקום, וזה סימן שמתקרבים הביתה.

ביום ששי הרגשנו מה פרושו של קיץ בסקנדינביה. למרות שכל
בוקר היה מזג-אוויר נחמד והשמש זרחה התחיל לפתע גשם טורדני
שירד ללא הפסק עד שעות-הלילה. זה קלקל לנו את תכנית-הטיולים
קצת, והחלטנו לנסות את מזלנו בקניות. הקנייה החשובה ביותר
היתה אוכל לארוחת-השבת. קניתי שתי לחמניות (כדי שאוכל לעשות
"קידוש") וגבינה — — —

לתפילת ליל-שבת הלכתי לבית-הכנסת הגדול. אמנם מזג-האוויר
לא היה שפיר ולכן תארתי לעצמי שלא אמצא הרבה אנשים אבל
מצב כזה לא תארתי לעצמי. טוב שהיו שם תיירים ; אחרת ייתכן ולא
היה "מניין". בית-הכנסת כשלעצמו יפה למדי : אולם גדול ומקושט,
בו מתפללים באיזה מין צורה של הקונסרבטיבים באמריקה למרות
שאינ נשים וגברים יושבים יחד. ישנה מקהלה מעורבת של גברים
ונשים וליווי של עוגב. החזן כשלעצמו הוא בעל קול נעים ויודע