

שיטה לגיבוש מדיניות שימור בעבור קו רכבת היסטורי מקרה מבחן: קו הרכבת המנדטורי חיפה-קנטרה

עדי הר-נוי

המזרחית בין צומת רמז לראש העין, בתוואי קו הרכבת ההיסטורי חיפה-קנטרה.

הקמת מסילה חדשה על תוואי רכבת היסטורי הוא איום פיזי מידי על השרידים ההיסטוריים הפזורים לאורכו. מסילת רכבת מחדשת, על פי רוב, תהא רחבה יותר מהמסילה המקורית וכתוצאה מכך במקומות רבים תפגע במבנים ההיסטוריים הצמודים לתוואי המקורי. נוסף לכך, הגשרים ומעברי המים ההיסטוריים הקיימים לאורך התוואי אינם עומדים בדרך כלל בדרישות התפעוליות של הקו החדש ויש צורך להחליפם. עם זאת, זו גם הזדמנות לחשוף את השרידים ההיסטוריים הנמצאים לאורכו, לשימורם ולשימוש מחדש בהם. לאתרים שנזנחו במהלך השנים בצדי מסילה לא פעילה פוטנציאל לחזור ולהיות מוקד עניין לציבור.

כדי להתמודד עם סוגיית שימורו של קו רכבת היסטורי יש צורך בגיבושה של מדיניות שימור כוללת בעבורו ובמתווה לקווים מנחים באשר לאופן הטיפול בשרידים ההיסטוריים הקיימים לאורכו, בבחינת קו הרכבת כמכלול, בהבנת המשמעויות התרבותיות הטמונות בו ובאופן ביטוי המרחבי.

היעדרה של מדיניות שימור המתייחסת לקווי הרכבת ההיסטוריים בישראל, נובע בין היתר מחסרונם של כלים ושל שיטות עבודה ייעודיים לנושא. עובדה זו בולטת לאור העיסוק הרחב הקיים בשיטות עבודה לשימור בניין בודד, מכלול מבנים, מרקם או מרחב נופי. כדי להתמודד עם מורכבות שימורו של קו הרכבת היסטורי, זוהה אם כן צורך לפתח שיטת עבודה המתאימה לדגשים ולמשמעויות שלו.

במאמר זה יודגם כיצד באמצעות השימוש בשיטת עבודה המותאמת לקו רכבת היסטורי, אפשר לגבש מדיניות שימור מושכלת וכוללנית, המבוססת על מערך קריטריונים אחיד והמביאה בחשבון את מכלול הנושאים והמשמעויות המרכיבים את הקו.

מתודולוגיה

שני גופי ידע בשימור שימשו בסיס תאורטי ומעשי בגיבוש שיטת העבודה המוצעת בעבור קו רכבת היסטורי: המורשת התעשייתית ודרכי תרבות. האינטגרציה ביניהם היא החידוש המוצג במחקר הנוכחי. ההקבלה בין דרך תרבות לבין קו רכבת היסטורי נעוצה במבנה המרחבי הזהה של שניהם: מרחב ליניארי שלאורכו התרחשה תנועה ותחלופה, והוא מספק מסגרת מבנית כוללת למרכיבים השונים הנמצאים לאורכו.

המורשת התעשייתית היא תחום חדש יחסית בעולם

מילות מפתח: מדיניות שימור, דרכי תרבות, מורשת תעשייתית, מורשת הרכבות, קו רכבת היסטורי, קו הרכבת חיפה-קנטרה

הקדמה

מאמר זה מציג שיטת עבודה לגיבוש מדיניות שימור בעבור קו רכבת היסטורי ומדגים את יישומה בקו הרכבת ההיסטורי חיפה קנטרה.

מורשת הרכבות, תחום חדש יחסית בעולם השימור, היא מורשת העוסקת במגוון של שרידים, מוחשיים ולא מוחשיים, שהם חלק ממערך רכבות היסטורי. קווי רכבת היסטוריים – מרחבים ליניאריים צרים וארוכים, המשתרעים על פני שטח גאוגרפי גדול – הם מרכיב מרכזי במורשת זו, קשורים בו מגוון נושאים ומשמעויות ולאורכו מצויים אלמנטים רבים המתייחסים לקווי הרכבת. מורשת הרכבת בישראל כוללת מגוון רחב של שרידים היסטוריים, הפזורים כמעט לכל אורכה ורוחבה של הארץ, ואף מחוץ לגבולותיה, ובהם אלמנטים אדריכליים, נופיים וטכניים. שרידים אלה, כמו המורשת הלא-מוחשית הקשורה בהם, משקפים תקופות מרכזיות בעת המודרנית בארץ ישראל.

ראשיתו של מערך קווי הרכבת ההיסטורי בארץ ישראל בסוף המאה ה-19 עם סלילתו של קו הרכבת הראשון בין יפו לירושלים. בתחילת המאה ה-20 סלל השלטון העות'מאני קו רכבת נוסף, שלוחת המסילה החיג'זית מחיפה לדרעא – רכבת העמק. כחלק מההכנות לקראת מלחמת העולם הראשונה, עיבו הטורקים את מערך קווי הרכבת בארץ ישראל, מטול כרם לבאר שבע ודרומה, באמצעות "המסילה המצרית", כהכנה למתקפה בריטית מכיוון מצרים. ואילו הבריטים החלו בסלילתו של קו רכבת מקנטרה שעל גדת הסואץ במצרים עד חיפה, במקביל להתקדמותם במלחמה. קו רכבת זה הפך לעמוד השדרה של מערך הרכבות המנדטורי בארץ ישראל, בשנים 1918-1948. לאחר קום המדינה, ב-1948, ירשה רכבת ישראל את מערך הרכבת הקיים בגבולותיה החדשים של מדינת ישראל והחלה לתפעל אותו לפי הצרכים והדרישות של המדינה החדשה.

קווי הרכבת הפעילים בישראל חופפים באופן חלקי לתוואי המערך ההיסטורי של הרכבת, דוגמת הקטע הצפוני של מסילת החוף או קטעים במסילה הדרומית לכיוון באר שבע ואשקלון. נוסף לכך, בתכניות לשיפור מערך קווי הרכבת ולהרחבתם, מצויות תכניות לסלילת קווי רכבת חדשים על תוואי קווים היסטוריים. כזה הוא לדוגמה קו הרכבת מחיפה לבית שאן, שעובר בחלקו בתוואי רכבת העמק, והמסילה

מוחשיים ולא מוחשיים, ממחישים את התפיסה של קו הרכבת כמכלול. זיהויים ומיפויים הוא השלב הראשון בשיטה המוצעת.

1. הדרך: פסי הרכבת, סוללות העפר, הגשרים, מעברי המים, ויאדוקטים, מנהרות ומבני הגנה על הדרך.

2. כלי התחבורה: קטרים, קרונות, סדנאות ייצור, סדנאות תיקון, מוסכי קטרים, מגדלי מים, בארות

3. התחנות: טרמינלים (תחנות קצה) ורציפים, מבני תחנה, מבני שירותים, מגורי עובדים

4. המטען: מחסנים, רציפי פריקה, ספרות, אמנות, סיפורי נוסעים, אירועים

5. תהליכים ושיטות טכנולוגיות: מגדלי איתות, מכונות, כלי עבודה, מסוטים, מפלגים

6. ההקשר הנופי: פריסת יישובים, שדות ומטעים, דפוסי שתילה, מבטים אל הרכבת וממנה

ב. בחינת המאפיינים של קו הרכבת. עניינו של שלב זה ללמוד, לאפיין את קו הרכבת ולנתחו. נקודות ההתייחסות המוצעות הן: תקופות פעילותו של קו הרכבת; המרחב הטריטוריאלי שבו התקיים קו הרכבת (מקומי, לאומי, אזר רי, יבשתי או בין-יבשתי); מטרת הקמתו של קו הרכבת והשימוש בו; הטיפולוגיה של קו הרכבת וטיפולוגיות הקיימות לאורכו; השיטות הטכנולוגיות והניהוליות ששימשו להקמת קו הרכבת, תפעולו והשינוע לאורכו; ההקשר התעשייתי של קו הרכבת (מקומו בהתפתחות הייצור, ההנדסה והבנייה); המרחב התרבותי שבו התקיים קו הרכבת, שאותו יצר ועליו השפיע; ההשלכות הסביבתיות והנופיות של קו הרכבת.

ג. זיהוי המשמעויות הקיימות לאורך קו הרכבת. השימוש במשמעויות ככלי עבודה מבוסס על שיטה שפיתחו הבריטים, כאשר ביקשו לערוך רשימה של אתרי המורשת התעשייתית הראויים לשימור בבריטניה (Falconer, K, 2006: 2). בניגוד למקובל בזמן הכנת הרשימה, לא נערך סקר פיזי כדי לאתר שרידים קיימים של המורשת התעשייתית ולבחור מתוכם את הראויים ביותר, אלא נערכה עבודה תאורטית שבמהלכה זוהו הנושאים הקשורים למורשת התעשייתית בבריטניה, אשר נמצאו ראויים להדגשה ולהבלטה ומתוכם נלמדו המשמעויות. בהמשך נערכה רשימת מרכיבי המשמעויות: רשימת מצאי של האלמנטים, מוחשיים ולא מוחשיים, תרבותיים והיסטוריים, הקשורים למשמעויות השונות. ורק בסוף, לאור המסקנות, נערך איתור השרידים הפיזיים בהתאם למרכיבי המשמעויות. לדוגמה, אחת המשמעויות שזוהתה כחשובה ומרכזית במורשת התעשייתית באנגליה היא מידת השפעה של התפתחות התעשייה בבריטניה על אירופה ועל העולם והאופן שבו השפיעה. מרכיבי המשמעויות היו מפעלים שייצאו מוצרים וטכנולוגיה מחוץ לבריטניה, מוסדות שקידמו קשרי מסחר ודרכי תחבורה ובאמצעותם הועברו המוצרים. בהתאם זהו מרכיבים פיזיים המייצגים את המשמעויות. דוגמה לכך היא חברת North British Locomotive Co. מגלגו שהייתה החברה

השימור. עניינה הוא שימור שרידים של תרבות תעשייתית בעלי ערך היסטורי, טכנולוגי, חברתי, אדריכלי או מדעי. מורשת הרכבת וקווי רכבת היסטוריים הם חלק בלתי נפרד ממורשת זו. העיסוק בדרכי תרבות מתמקד בנתיבי קשר ביבשה או בים, המובחנים באופן פיזי מסביבתם ומאופיינים במרכיב התנועה שגלום בהם ובערך ההיסטורי שלהם. למרות הידע הרב הקיים כיום בתחום המורשת התעשייתית נמצא, כי חסרים כלים מעשיים להתמודדות עם קווי רכבת היסטוריים, בעיקר על רקע המבנה המרחבי הייחודי שלהם. עם זיהוי החסרים הקיימים בתחום המורשת התעשייתית פנה המחקר לתחום דרך התרבות על היבטיו התאורטיים והמעשיים. המבנה המרחבי הייחודי של דרך התרבות ומורכבות הטיפול בה הביאו בשנים האחרונות לפיתוחן של שיטות עבודה חדשות.

קריטריונים להערכת קווי רכבת היסטוריים

קולס (A. Coulls, 1999, 8-11) מציג במסמך "קווי רכבת כאתרי מורשת עולם" קריטריונים להערכת מורשת הרכבת. כמוהו, גם טיוטת האמנה לדרכי תרבות (ICOMOS, 2005, 3) מציגה קריטריונים להערכת דרכי תרבות. שני המסמכים מציגים שמונה קריטריונים שעל פיהם ניתן להעריך את המשמעות התרבותית של קווי רכבת היסטוריים:

1. קו הרכבת משמש דוגמה יוצאת דופן או אופיינית.
 2. קו הרכבת משמש דוגמה להתפתחות כלכלית או חברתית.
 3. קו הרכבת הושפע מטכנולוגיה חדשנית והשפיע עליה.
 4. קו הרכבת הוא יצירה המעידה על גאונות.
 5. קו הרכבת נובע מתנועה ומחילופים רב-ממדיים במרחב ובזמן ומשקף אותם.
 6. קו הרכבת קידם הפריה הדדית של התרבויות שאליהן הוא קשור. הדבר בא לידי ביטוי במורשת המוחשית והלא מוחשית שלו.
 7. קיימות עדויות לתנועת עמים, קבוצות אתניות או קבוצות תרבותיות לאורכו של קו הרכבת ובאמצעותו.
 8. לאורך קו הרכבת מיוצגים מאפיינים תרבותיים ספציפיים, הנעוצים בחיים המסורתיים של קהילות שונות.
- רשימה זו היא אם כן הבסיס המוצע להערכה של קו רכבת היסטורי.

שיטת העבודה המוצעת

השיטה המוצעת כוללת שבעה שלבים; ראשיתה זיהוי מרכיבי קו הרכבת ומיפויים, וסופה ניסוח מסמך מדיניות לשימור הקו ולפיתוחו. השלבים המוצעים הם:

א. זיהוי מרכיבי קו הרכבת. שישה מרכיבים עיקריים,

מאפשר למיין את חשיבות האתרים השונים ולדרג אותם, לדוגמה אתרים המכילים מגוון רב של משמעותיות יזכו לקבל דירוג גבוה יותר ולהפך. פריסת המשמעותיות לאורך קו הרכבת תורמת להבנה של האתרים הקיימים לאורכו ומאפשרת להתמודד בצורה יעילה עם ההיקף הנרחב של הנושאים הקשורים בו. התכנית המתקבלת בסיכומו של שלב זה היא בסיס לקבלת החלטות מעשיות בדבר אופן שימורו של קו הרכבת.

ז. גיבוש מדיניות שימור. על אף שבעבור כל קו רכבת היסטורי יש לגבש מדיניות שימור ספציפית המותאמת למאפייניו, למרכיביו ולמשמעותו התרבותית, מספר עקרונות יעמדו בבסיסה של כל מדיניות שימור קו רכבת היסטורי. לדוגמה, הדרך הטובה ביותר לחוות קו רכבת היסטורי היא באמצעות הנסיעה בו. כדי לאפשר זאת, כדאי לבחון אפשרות לחדש את התנועה לאורכו של קו הרכבת, בשימוש ברכבת קיימת או כתיבת הליכה ברגל או באופניים.

בשל ריבוי האתרים לאורכו של קו רכבת היסטורי, סביר להניח, כי לא ניתן יהיה לשמר את כולם באותה רמה, ולכן נדרש להליך של מיון ובחירה. שיקולים שראוי להביא בחשבון הם: לאורכו של קטע קו רכבת פעיל ישומרו המרכיבים כחלק מהפעילות השוטפת של הקו; פריסה מאתנת של האתרים לאורך קו הרכבת, כך שלכל קטע אופייני יהיה לפחות אתר אחד מייצג לשימור; מגוון המשמעותיות של הקו יבואו לידי ביטוי; אתרים המייצגים את אותה משמעות לאורך קו הרכבת ייבחנו באופן השוואתי, כך אפשר יהיה לבחור באתרים המייצגים את המשמעות בצורה הטובה ביותר. בבחינה זו יובאו בחשבון שיקולים של ייחודיות האתר או לחילופין היותו אתר אופייני ומייצג, מצבו הפיזי של האתר, מידת האותנטיות והשלמות המתקיימות בו וכן שיקולים נוספים, כמו נתונים סטטוטוריים, בעלויות וכדאיות כלכלית. שיקולים תכנוניים נוספים הם: יצירת רצף של אתרים מקושרים באופן פיזי והמשתייכים למשמעות מסוימת לאורך הקו. שימור האתרים ופיתוחם, באופן שיציעו מגוון פעילות למגוון קהלי יעד; שילוב אתרי מורשת נוספים סמוך לקו הרכבת, אתרים המשתלבים במשמעותו התרבותית; חשיפת מידע לכל אורך קו הרכבת ופרשנות, כדי להפנות את תשומת לב הנוסעים לאתרים לאורכם נוסעת הרכבת והדגשת המשמעותיות שלהם.

מסמך מדיניות השימור יציג גישת שימור כוללת בעבור קו הרכבת. הוא ישמש בסיס לכל פעולה עתידית, סטטוטורית או מעשית, לאורכו של קו הרכבת.

קו הרכבת חיפה קנטרה

יישום שיטת העבודה המוצעת

קו הרכבת ההיסטורי בין חיפה לקנטרה, שהיה עמוד השדרה של מערך קווי הרכבת בתקופת המנדט הבריטי בארץ ישראל, נבחר כדי לשמש מקרה בוחן לשיטת העבודה לגיבוש מדיניות שימור לקו רכבת היסטורי. בניגוד לקו הרכבת הראשון בארץ מיפו לירושלים ובניגוד לשלוחת המסילה החיג'אזית בארץ, היא רכבת העמק, קו רכבת זה

הגדולה באירופה לייצור קטרי קיטור, שייצאה למקומות שונים בעולם, בהם לאוסטרליה, לניו-זילנד, למלזיה, לדרום-אפריקה ולפלשתינה-א"י. למרבה הצער, סדנאות הייצור נהרסו ב-1979 ושרד רק בניין המנהלה המשמש כיום את מכללת צפון גלזגו.

לשימוש בשיטה זו שני יתרונות עיקריים. האחד, זיהוי ראשוני של המשמעותיות ומרכיביהן הוא הכנה טובה לקראת הסקר הפיזי. השני, זיהוי של אלמנטים המרכיבים את המשמעות של קו הרכבת ושיוכם אל הקו. עם זאת, חשוב לציין, כי ייתכן שבסקר הפיזי יזוהו שרידים נוספים שהם חלק ממשמעות שלא זוהתה בבחינה התאורטית של מאפייני קו הרכבת, ויובילו לגילויים נוספים הנוגעים לקו הרכבת.

ד. בחינת המשמעותיות לאור הקריטריונים להערכה.

כדי להעריך את המשמעות התרבותית של קו רכבת נדרשת בחינה של המשמעותיות שלו לאור הקריטריונים להערכת קווי רכבת היסטוריים. זאת ועוד, מחקר השוואתי לאתרים דוגמת קווי רכבת אחרים, מפעלים ואתרים תעשייתיים ודרכים היסטוריות עשוי לסייע בניסוח הערכת המשמעות התרבותית של קו הרכבת ובבחירת המרכיבים הראויים לשימור.

ה. גיבוש מסמך להערכת המשמעות התרבותית של קו הרכבת.

מסמך להערכת המשמעות מסכם את שלבי העבודה הקודמים (א-ד) ובו בזמן מניח בסיס לשלבי העבודה הבאים, עד לשלב של גיבוש מסמך מדיניות השימור בעבור קו הרכבת. במסמך זה מנוסחות המשמעותיות הקיימות לאורך קו הרכבת. על בסיס הערכת המשמעות התרבותית תתקבל ההחלטה האם קו הרכבת ראוי לשימור. מאחר שקו רכבת היסטורי הוא מערכת רב-ממדית, בדרך כלל אין מדובר בהחלטה של "הכול או כלום" אלא בבחירה של מרכיבי הקו הראויים לשימור ושל האופן שבו ראוי לשמר אותם.

ו. מיפוי משמעותיות לאורך קו הרכבת.

בבחינה שיטתית של השרידים הפיזיים לאורך קו הרכבת. סקר פיזי לכל אורכו של הקו, תיעוד ראשוני ומיפוי מגוון השרידים, ישמשו בסיס ידע להמשך התהליך. כדי להקל על העבודה אפשר לחלק את קו הרכבת לקטעי משנה בעלי מאפיינים משותפים.

השרידים הפיזיים שזוהו לאורך קו הרכבת ימוינו בהתאם למשמעות שהם מייצגים. פעמים רבות שריד אחד ייצג יותר ממשמעות אחת. במקומות כמו תחנות רכבת, שבהן מרוכז יותר משריד אחד, תתקבל רשימת משמעותיות בעבור האתר כולו. כתוצאה, תתקבל רשימה הכוללת את האתרים לאורך קו הרכבת, וגם את המשמעותיות הבאות לידי ביטוי בכל אחד מהם.

הצגת הנתונים באופן גרפי בתכנית תמחיש את פריסת המשמעותיות לאורך קו הרכבת. התכנית תציג את האתרים שבהם מתקיים מגוון של משמעותיות לעומת האתרים שבהם מתקיימת משמעות אחת עיקרית; היא תציג משמעותיות שיש להן ביטוי פיזי באתרים רבים לאורך קו הרכבת לעומת משמעותיות שיש להן ביטוי פיזי במספר מועט של אתרים נקודתיים. שיוך המשמעותיות לאתרים לאורך קו הרכבת

לקו רכבת היסטורי זה במטרה לגבש בעבורו מסמך מדיניות שימור.

מאפייני קו הרכבת חיפה-קנטרה. קו הרכבת חיפה-קנטרה נבחן בהתאם לנקודות לבחינת מאפייני קו רכבת היסטורי שהוצגו לעיל. מאפייניו העיקריים מוצגים בטבלה 1.

אינו מצוי בתודעה הציבורית-לאומית כקו רכבת היסטורי בעל משמעות. הסיבות לשימורו של קו רכבת זה, הערכים והמשמעויות הטמונים בו אינם מובנים מאליהם ואינם חד-משמעיים, וככזה הוא נמצא מתאים ביותר על מנת לבדוק את שיטת העבודה המוצעת ולבחון אותה. שיטת העבודה על כל שלביה כפי שפורטו לעיל בוצעה הלכה למעשה בנוגע

טבלה 1. מאפייני קו הרכבת חיפה-קנטרה

המאפיינים של קו הרכבת חיפה-קנטרה		נקודות לבחינת מאפייני הקו
קו רכבת שהיה פעיל בשלמותו תקופה של 30 שנה (1918-1948), בשלטון המנדט הבריטי בארץ-ישראל.	קו רכבת מנדטורי בריטי	תקופת פעילותו של קו הרכבת
שרידי הקו נמצאים כיום בתחום הסמכות של ישראל, רצועת עזה ומצרים. בישראל שני קטעים מהקו עדיין פעילים אך כחלק ממערך חדש.	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים	המרחב הטריטוריאלי שבו פעל הקו
קו רכבת אזורי. שימש חוליה מרכזית במערך התנועה בין בריטניה ואירופה לאסיה ואפריקה וכן במערך התנועה האזורית בין ביירות ודמשק בצפון למצרים ולצפון אפריקה בדרום.	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים	מטרות הקמתו של קו הרכבת והשימוש בו
הוקם למטרה צבאית, ושימש אמצעי לוגיסטי במהלך מלחמת העולם הראשונה.	קו רכבת ששימש אמצעי שליטה צבאי, כלכלי ומנהלתי	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים
שימש אמצעי שליטה בארץ ובו בזמן להעברת סחורות ונוסעים. תפקודו לצורך העברת נוסעים היה משני ביחס לשימושי האחרים.	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים
עם סוגי המטענים הבולטים שהועברו באמצעותו נמנים: תפחים, חומרי בנייה וחומרי גלם לתעשייה: נפט, דלק ועוד.	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים
קו רכבת בעל מבנה ליניארי הכולל בתוכו שתי תחנות קצה: חיפה וקנטרה, שתי תחנות צומת: לוד וטול-כרם ומספר רב של תחנות רציף. במכלולי התחנות ובמבנים הייעודיים הקיימים לאורכו נעשה שימוש בדגמים טיפוסיים סטנדרטיים ובפרטי בניין אופייניים.	קו רכבת בעל טיפולוגיה של חזרה ושימוש בסטנדרטיזציה בבנייה לאורכו	המבנה הטיפולוגי של קו הרכבת והטיפולוגיות הקיימות לאורכו
בנוי ממסילה ברוחב תקני, עד סוף שנות ה-50 פעל באמצעות קטרי קיטור אשר יובאו מאנגליה אך תוחזקו במקום.	קו רכבת שנסמך על יבוא של חומרים, מרכיבים וידע מאנגליה, אך ניהול ותחזוקה מקומיים	השיטות הטכנולוגיות והניהוליות ששימשו להקמת קו הרכבת, תפעולו והשינוע לאורכו
ניהלה אותו חברת הרכבות Palestine Railways.	היה המעסיק הגדול ביותר בארץ ישראל בתקופתו והכשיר כוח אדם מיומן ומקצועי	ההקשר התעשייתי של קו הרכבת
היה חלק מההתפתחות התעשייתית של ארץ-ישראל בשנות ה-30 והמעבר מחברה חקלאית לחברה תעשייתית.	היה המעסיק הגדול ביותר בארץ ישראל בתקופתו והכשיר כוח אדם מיומן ומקצועי	המרחב התרבותי שבו התקיים, שאותו יצר ועליו השפיע קו הרכבת
קו רכבת שפעל במרחב תרבותי מגוון: שבטים בדואים, אוכלוסייה ערבית ויהודית בארץ ישראל. כל זאת בחסות האימפריה הבריטית.	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים	המרחב התרבותי שבו התקיים, שאותו יצר ועליו השפיע קו הרכבת
תוואי הנוף שבו עבר קו הרכבת הוא מישורי ברובו, לאורך קו החוף. חלק מהאזורים שאותם חצה היו מועדים לשיטפונות ובעיות ניקוז מים. ניטעו לאורכו עצים לצורך ייצוב הקרקע.	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים	ההשלכות הסביבתיות והנופיות של קו הרכבת
עבר באזורים שכבר היו מיושבים, ולא הביא באופן ישיר להקמתם של יישובים חדשים.	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים
היה שיקול מרכזי בבחירת מיקומם של מחנות הצבא הבריטי.	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים	קו רכבת בעל מאפיינים אימפריאליסטיים

זיהוי המשמעויות לאורך קו הרכבת חיפה-קנטרה

מהמשמעויות הללו הורכבה רשימת מרכיבים ואותרו השרידים הפיזיים המייצגים את המשמעות באתר. לימוד ומחקר נוספים וכן סקרים פיזיים לאורכו של קו הרכבת כולו עשויים לחשוף משמעויות נוספות.

הבנת המאפיינים של קו הרכבת חיפה-קנטרה אפשרה לזהות שמונה משמעויות הקשורות בו. לכל אחת

טבלה 2. המשמעויות שזוהו לאורך קו הרכבת חיפה-קנטרה ומרכיביהם

המשמעות	מרכיבי המשמעות	דוגמאות לשרידים פיזיים קיימים
1	המחנות הצבאיים הפזורים לאורך הקו, בתי-חולים צבאיים, עמדות קדמיות, תעלות קשר, בתי קברות צבאיים, אזורי קרבות, פילבוקסים ובלוקהאוסים, בסיסי משטרת נוטרי הרכבת.	- בית הקברות הצבאי לחללי מלחמת העולם ה-1 בחיפה. - שרידי הגשר הצבאי הבריטי מעל נחל אופקים באזור חבל הבשור. - פילבוקס ובלוקהאוס מדרום לתחנת חדרה מזרח.
2	קטרים, קרונות, מבני תחנה, מבנים טכניים: חדרי איתות, מפלגים, מסועים, מבני תיקון וסדנאות. תכתובות בנושאים טכניים, סככות אריזה, אמצעי שינוע ואריזה.	- סדנאות הקישון בחיפה. - סככת ההדרים בתחנת חדרה מזרח. - מגדל איתות ליד מושב רינתיה.
3	ההתיישבות החקלאית בארץ ישראל, פרדסים, בתי אריזה, סככות ההדרים, נמלי הייצוא, השווקים, ייצור תיבות אריזה, קואופרטיבים לאריזה, הובלה ושיווק של פרי הדר.	- סככת ההדרים בתחנת חדרה-מזרח. - פרדסים בסביבות התחנה באזור רחובות (פרדס מינקוב). - שרידי שלוחת הרכבת בין ראש העין לפתח תקווה.
4	טיפוסי מבנים אחידים וחוזרים לאורך קו הרכבת, משרד תכנון מרכזי, תכניות והתכתבויות הנוגעות לשיקולי התכנון של המבנים הטיפוסיים, זיהוי מכלול התחנה כמבנה טיפוסי, פרטי בניין אופייניים.	- מבני תחנה מאותו טיפוס בתחנות: חדרה-מזרח, עתלית, זכרון-יעקב, ראש העין, בנימינה. - מגורי מסילאים מאותו טיפוס בתחנות: חדרה-מזרח, אחיטוב.
5	מבני המגורים של העובדים, גינות העובדים, המבנה הארגוני של חברת הרכבות.	- מגורי קוון, מגורי מסילאים ומגורי מנהל התחנה בחדרה-מזרח. - גינות נוי בתחנת חיפה-מזרח וחדרה מזרח.
6	מחנות הצבא הבריטי, שלוחות הרכבת המובילות אליהם.	- שרידי המבנים של הצבא הבריטי בראש העין. - שרידים של מבנה צבא בריטי ליד תחנת תעופה.
7	עצים, מטעים ויערות לאורך קו הרכבת. תכתובות בנוגע למדיניות שתילה.	- עצי איקליפטוס לאורך פסי הרכבת בתחנות: חדרה, זיכרון יעקב, תעופה, ראש העין ועוד.
8	קטעי דרך, גשרים, מבצרים ומבנים המגינים על הדרך, נקודות יישוב לאורך הדרך.	- מבצר אפק ליד ראש העין. - מבצר קאקון בעמק חפר.

בחינת המשמעויות לאור הקריטריונים להערכת קווי רכבת היסטוריים

את המשמעויות שזוהו לאורך קו הרכבת חיפה קנטרה ניתן למיין בהתאם לקריטריון שעליו הן עונות. כדי לגבש את הערכת המשמעות התרבותית בעבור קו הרכבת חיפה קנטרה יש לבחון אותו לאור הקריטריונים הנ"ל על בסיס השוואתי (ראה טבלה 3).

הערכת המשמעות התרבותית של קו הרכבת

קו הרכבת חיפה-קנטרה מאגד בתוכו מספר רב של נושאים. באמצעות הקשר הפיזי שהוא יוצר ביניהם הוא מקנה מבט רחב המרכיב תמונה שלמה במרחב ובזמן.

קו הרכבת חיפה-קנטרה הוא מכלול נופי ואדריכלי ליניארי ייחודי. המכלול מורכב מאתרים נקודתיים המקושרים באמצעות ציר תנועה המשכי.

קו הרכבת הוא נדבך בהיסטוריה של הרכבת בארץ ישראל. בתקופת השיא שלו הוא היה הקו הראשי של מערכת המסילות בארץ ישראל, ולאחר השלמת סלילתה של המסילה המזרחית הוא יהיה קו הרכבת ההיסטורי הגדול ביותר בישראל שרובו פעיל ומתפקד. לאורכו של קו הרכבת משתקפים נושאים רבים, האופייניים לקווי רכבת מתקופתו ובאים לידי ביטוי במבנים ובמתקנים שלאורכו דוגמת השימוש בסטנדרטיזציה בתכנון ובבנייה לאורך קו הרכבת, ומדיניות הדאגה לרווחת העובד.

התקופה שבה פעל הקו בשלמותו הייתה בין 1918 ל-1948.

בתקופה זו היה קו הרכבת עמוד השדרה של רכבת המנדט בארץ ישראל. לפיכך יש לראות בקו הרכבת חיפה קנטרה בראש ובראשונה קו רכבת מנדטורי בריטי, שבאמצעותו הושגה השליטה בארץ ישראל, וסמל פוליטי לשלטון זה. לאורכו של קו הרכבת משתקפת מערכת היחסים המורכבת בין השלטון הבריטי לבין היישוב היהודי והערבי בארץ ישראל. מצד אחד הייתה חברת הרכבת המעסיק הגדול ביותר של יהודים וערבים כאחד בתקופת המנדט, ומצד שני קו הרכבת היה יעד למתקפות מצד ערבים ויהודים בתקופות שונות. הבסיסים הצבאיים הבריטיים לאורך קו הרכבת, מבני ההגנה עליו וגם מבני המגורים לעובדי התחנה משקפים מערכת יחסים מורכבת זו.

קו הרכבת חיפה קנטרה פעל משנות ה-20 עד שנות ה-40 של המאה העשרים, תקופה שבה עברה ארץ ישראל מחברה חקלאית מסורתית לחברה תעשייתית מודרנית. קו הרכבת, באמצעות הידע התעשייתי והטכנולוגי שהביא עימו, היה זרז לשינויים אלה והם באים לידי ביטוי במבנים ובמתקנים הנמצאים לאורכו. בזכותו של קו הרכבת התאפשר ביצועם של מבצעים רחבי היקף כמו הקמת תחנות הכוח או בתי הזיקוק, וכן שיווקה של תוצרת חקלאית ותעשייתית בצורה יעילה ומודרנית. כוח האדם המקצועי שהוכשר לצורך תפעול הקו ואחזקתו היה מקור לעובדי תעשייה מיומנים.

קו הרכבת חיפה קנטרה עובר בתוואי דרך אזורית קדומה, היא דרך הים. לאורכו נמצאים השרידים ההיסטוריים של דרך זו כמו: מבצרים וגשרים, ובאמצעות התנועה לאורכו הוא קושר ביניהם לכדי שלמות אחת.

טבלה 3. משמעויות לאור הקריטריונים להערכת קווי רכבת היסטוריים

המשמעויות	הקריטריון
1 הוא דוגמה לשימוש בקו רכבת כאמצעי לכיבוש ושליטה.	A. קו הרכבת מהווה דוגמה יוצאת דופן או אופיינית.
4 הוא דוגמה אופיינית לשימוש בסטנדרטיזציה בתכנון ובנייה בקווי רכבת.	
3 משקף את התפתחות ענף ההדרים והייצוא שלו מהארץ לעולם.	
5 משקף את מדיניות הדאגה לרווחת העובד ולניהול חייו על כל היבטיהם.	B. קו הרכבת מהווה דוגמה להתפתחות כלכלית או חברתית.
6 משקף את פריסת מחנות הצבא הבריטי והשפעותיה הסביבתיות וההתיישבותיות.	
7 ההשפעות הנופיות של קו חיפה קנטרה כפי שהן באות לידי ביטוי בדפוסי השתילה שהתקיימו לאורכו.	
2 קידם את השימוש בטכנולוגיות חדשות בתחומי הבנייה, התעשייה והניהול הארגוני.	C. קו הרכבת הושפע מטכנולוגיה חדשנית והשפיע עליה.
8 חושף מבט על שרידי דרך הים ההיסטורית.	E. קו הרכבת נובע מתנועה ומחילופים רב-ממדיים ומשקף אותם.

מיפוי המשמעויות לפי פריסתן לאורך קו הרכבת

האתרים הבולטים המשקפים את התפתחות ענף ההדרים (כתום במפה): חיפה (ייצוא ההדרים באמצעות הנמל), חדרה-מזרח, רחובות, לוד (בשל המעבר לקו הרכבת לכיוון נמל יפו). תחנת ראש העין ושלוחת הרכבת לפתח תקווה, שהוקמה במטרה לשנע הדרים מפתח תקווה לנמל יפו.

השימוש בסטנדרטיזציה בתכנון ובנייה (צהוב במפה) בא לידי ביטוי כמעט בכל התחנות לאורך קו הרכבת, בטיפוסי המבנים בתחנה, מבני מגורים או אפילו מבני השירותים הציבוריים. נוסף לכך, מערך פריסת המבנים בתחנת הרכבת היא תבנית חזרת ופרטי הבניין והחומרים אף הם עשויים בהתאם לסטנדרט כללי.

מדיניות הדאגה לרווחת העובד (אפור במפה) באה לידי ביטוי באופן מוחשי בעיקר במתחמים ובמבני המגורים לעובדים שהוקמו בתחנות הרכבת השונות, ובהם תחנת חדרה מזרח, אחיטוב, לוד ועוד. קיימות אף עדויות לקיומם של גני ירק וני לרווחת העובדים בתחנות השונות.

לאורך קו הרכבת ממוקמים בסיסי צבא בריטיים מהגדולים בארץ (חאקי במפה). תחנת חיפה, עתלית, ראש העין, לוד, דיר א-סנייד, רפיח, רומאני וקנטרה מזרח היו תחנות ששירתו בסיסים צבאיים בקרבתם ונוסף לכך, שלוחות הרכבת שהובילו למחנה בית נבאללה וסרפנד (צריפין).

נושא הנוף לאורך קו הרכבת ראוי לסקר מקיף. האתרים שניתן להצביע עליהם כממחישים את השינוי בנוף הם נטיעות האקליפטוסים, הברושים והדקלים לאורכו של הקו (בתחנת חיפה וחדרה למשל), גשרים חשובים לאורך הקו, כמו הגשר על נחל תאנים, סוללות עפר ששרדו כמו זו שליד דיר א-סנייד ובחבל הבשור (ירוק במפה).

מבצרים לאורך דרך הים דוגמת מבצר קאקון ואפק הם דוגמה לשרידיה של דרך הים (כחול במפה) הנחשפים לנוסע לאורך קו הרכבת חיפה-קנטרה. נוסף לכך, קיימים שרידים בקנה מידה מקומי דוגמת הגשר הממלוכי ליד תחנת דיר א-סנייד.

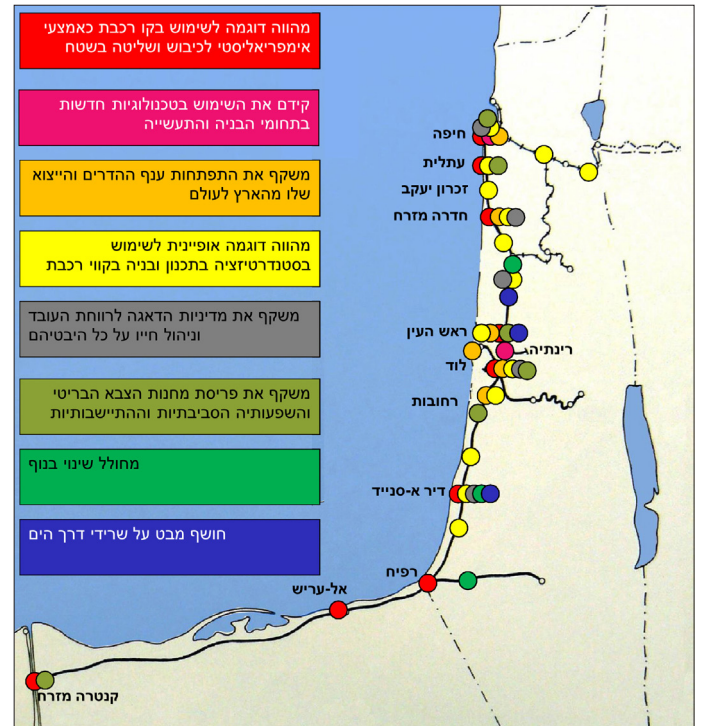
תכנית הסופרפוזיציה מדגימה באופן גרפי את פריסת המשמעויות שזוהו לאורך קו הרכבת ומאפשרת להסיק מסקנות הנוגעות לפריסה זו:

1. אתרים בעלי מגוון משמעויות לאורך קו הרכבת חיפה-קנטרה הם: תחנות חיפה, חדרה-מזרח, ראש העין, לוד ודיר א-סנייד.

2. אתרים בעלי משמעויות אחת מרכזית לאורך קו הרכבת חיפה-קנטרה הם: זיכרון יעקב, פתח תקווה ומגדל האיתות ברינתיה.

3. משמעותו של קו הרכבת כאמצעי לכיבוש ושליטה בשטח (מסומנת באדום) והיותו דוגמה אופיינית לשימוש בסטנדרטיזציה בתכנון ובנייה בקווי רכבת (מסומן בצהוב) הן משמעויות הבאות לידי ביטוי בהרבה אתרים לכל אורכו של קו הרכבת. משמעותו של קו הרכבת כמשקף את התפתחותו של ענף ההדרים (מסומנת בכתום) באה לידי

בשלב זה יש לסקור את כל השרידים הקיימים לאורך קו הרכבת ולמיינם בהתאם למשמעות שאותה הם מייצגים. בסיומה של סקירה זו אפשר יהיה לרכז את כלל הנתונים במפות, כך שתתקבל מפה בעבור כל אחת מהמשמעויות שזוהו ובה מסומנים המקומות לאורך קו הרכבת שבהם היא באה לידי ביטוי (ראה נספח - מפות משמעות, קו הרכבת חיפה-קנטרה).



איור 1. מפת סופרפוזיציה של פריסת המשמעויות שזוהו לאורך קו הרכבת

האתרים שהם דוגמה לשימוש בקו רכבת כאמצעי אימפריאליסטי לכיבוש ושליטה הם (נקודות אדומות במפה): עתלית, ראש העין ולוד – תחנות שנועדו בעיקר לשימוש של הצבא הבריטי. חדרה מזרח – בסיסה של משטרת נוטרי הרכבות, שהוא דוגמה למערכת היחסים המורכבת בין השלטון הבריטי ליישוב היהודי בארץ. תחנת רפיח – שממנה יצאה שלוחת הרכבת לכיוון באר שבע במהלך מלחמת העולם ה-1. קנטרה מזרח - בסיס ההתארגנות של הצבא הבריטי לקראת כיבושה של ישראל, היו בה בית חולים צבאי ומתקנים צבאיים נוספים. חיפה - הייתה לכל אורך השלטון הבריטי בארץ ישראל עיר בעלת חשיבות אסטרטגית מיוחדת בעבור השלטון שפותחה כעיר נמל וכמרכז לתעשייה כבדה.

האתרים שהם דוגמה לשימוש בטכנולוגיות חדשות בתחומי הבנייה והתעשייה (ורוד במפה): חיפה - סדנאות הקישון שבהן תיקנו ותחזקו את קטרי הרכבת וקרונוניה והכשירו כוח אדם מקצועי. תחנת חדרה מזרח - שבה הוקמה סככת הדרים תוך יבוא טכנולוגיה מתקדמת לתקופתה לארץ. רינתיה – שבה שרד מגדל איתות, כולל מערכת תפעול המסילות שבו.

למגוון המשמעותיות הבאות לידי ביטוי בהן. ככל שהמשמעות מורכבת יותר, כך דרגת החשיבות לשימור עולה. לדוגמה: תחנות חדרה-מזרח, ראש העין ודיר א-סנייד.

- מומלץ לדאוג לפריסה מאחזת של האתרים המיועדים לשימור לאורך הקו, כך שלכל קטע אופייני יהיה לפחות אתר אחד מייצג לשימור.

- מומלץ לשמר תחנות ייחודיות לאורך הקו: חיפה כתחנת הקצה החשובה בארץ ולוד כתחנת ההצטלבות החשובה עם קו הרכבת יפו-ירושלים.

- מומלץ לשמר תחנות אופייניות לאורך הקו דוגמת חדרה-מזרח ואחיטוב.

- מומלץ לשמר תחנות בעלות משמעות מובילה מרכזית כדוגמה מייצגת למשמעות זו. לדוגמה תחנת פתח תקווה בנושא ההדרים.

- מומלץ לשמר שרידים ייחודיים לאורך הקו דוגמת מגדל האיתות ברינתיה.

- מאחר שקיים מגוון של תחנות לשימור, מומלץ לפתח כל אחת מהן באופן שונה, כך שתתאים לקהל יעד שונה, ותכלול פעילות מסוג אחר.

- רצוי לשלב אתרי מורשת הקיימים לאורך קו הרכבת ומשתלבים במשמעותו. לדוגמה: מחנה המעצר בעתלית, פרדס מינקוב ברחובות ועוד.

- מומלץ להשתמש באמצעי המחשה, כולל בתוך קרונות הרכבת, כדי להפנות את תשומת לב הנוסעים לאתרים לאורכם נוסעת הרכבת, תוך הדגשת המשמעות שאליה הם שייכים.

סיכום

המאמר מציג שיטה לגיבוש מדיניות שימור בעבור קו רכבת היסטורי. יישומה של השיטה המוצעת ויישומה על כלל מורשת הרכבת בישראל, ייצור סטנדרטיזציה בנושא זה. מסמך מדיניות השימור מאפשר להבין מה הם האתרים החשובים והראויים לשימור לאורך קו הרכבת. תיקי תיעוד שיבוצעו לאתרים לאורך קו הרכבת יוכלו להסתמך על הערכת המשמעות הכוללת של קו הרכבת כדי לגבש את הערכת המשמעות הספציפית שלהם. ההמלצות בדבר סוגי האלמנטים שיש לשמר ואופן השימור ינבעו באופן ישיר מהערכת המשמעות של קו הרכבת חיפה-קנטרה ובהתאם למדיניות השימור. נוסף לכך, מסמך מדיניות השימור מצביע על מגוון האלמנטים הראויים לשימור. חלקם, כמו עצים וקווי מבט לנוף, לא תמיד זוכים להתייחסות בתיעוד האתרים.

מסמך מדיניות השימור עשוי להיות כלי אפקטיבי ורב השפעה בניהולו של קו הרכבת ובקידום תכניות הפיתוח לאורכו. מסמך זה יכול להיות הבסיס לפיתוחה של תכנית שימור כוללת בעבור קו הרכבת. זו תכלול הנחיות מדויקות

ביטוי באתרים רבים בחלקו הצפוני של קו הרכבת מאזור רחובות וצפונה.

4. משמעותו של קו הרכבת בקידום טכנולוגיות חדשות בתחומי הבנייה והתעשייה (מסומן בוורוד) מופיע במעט אתרים באופן יחסי, וכך גם היותו חושף מבט על שרידי דרך הים (מסומן בכחול). (במקרים אלה, ייתכן שלא שרדו שרידים המבטאים בצורה ברורה משמעות זו לאורך הקו).

חשוב להעיר ולהדגיש שמפאת קוצר היריעה עבודת הסקר לא נעשתה בצורה שיטתית לאורך קו הרכבת אלא בהתאם לשרידים הבולטים והידועים לאורכו. סקר יסודי ומעמיק של כל השרידים הקיימים לאורך קו הרכבת עשוי לשנות את תכנית הסופרפחיציה ואת חלק מממצאיה. זאת ועוד, המשמעות מסומנות באופן זהה, כלומר גם אם המשמעות באה לידי ביטוי באופן נרחב באתר וגם אם בצורה מינורית, האתר מקבל אותו סוג של סימון. כדי לשכלל את השיטה אפשר להבדיל באופן הסימון בין ביטוי נרחב לבין ביטוי מינורי של המשמעות. עם זאת, גם בעזרת הנתונים הקיימים כיום ניתן לקבל תמונת מצב ראשונית, המשקפת את פריסת המשמעות לאורך קו הרכבת וממנה לגבש קווים מנחים למדיניות שימור בעבור קו הרכבת.

מסמך מדיניות השימור של קו הרכבת חיפה-קנטרה והמלצות

המסמך גובש על בסיס המידע שנאצר בשלבים הקודמים לו. סעיפי מדיניות השימור לקו חיפה-קנטרה:

- הדרך הטובה ביותר לחוות קו רכבת היסטורי היא באמצעות הנסיעה בו. לכן על אף החשש והאיום שבפתיחת קטע המסילה המזרחית לתנועה מחדש, בגלל הסכנה לשרידים הקיימים בשטח, יש לראות בכך צעד מבורך שיכול לקדם את שימורו של קו הרכבת ההיסטורי.

- בבחירת האתרים לשימור לאורך קו הרכבת רצוי לבחור אתרים הנמצאים לאורכו של קטע רכבת פעיל ולדאוג לחשיפתם המרבית בפני ציבור הנוסעים ברכבת. שילובם של אתרים אלה בפעילות העכשווית של קו הרכבת היא הדרך הטובה ביותר לשימורם.

- בבחינת האתרים הקיימים לאורך קו הרכבת יש להביא בחשבון את כל סוגי האלמנטים המרכיבים את קו הרכבת: המסילה ומרכיביה, מבנים ומתקנים טכניים, עצים ומכלול לים נופיים, מבטים ונקודות תצפית.

- מומלץ לשמר את האתרים הקיימים לאורך קו הרכבת חיפה-קנטרה כ"מסלול" – רצף של אתרים המקושרים ביניהם באופן פיזי והמשתייכים למשמעות המתקיימת לאורך הקו. כך ניתן יהיה להביא להבנת המשמעות של קו הרכבת מתוך ביטוייה הפיזי במרחב. לדוגמה: מסלול שיווק ההדרים או מסלול כיבוש הארץ במלחמת העולם הראשונה בידי הבריטים.

- מומלץ לבחור את התחנות הראויות לשימור בהתאם

התיישבות שונים (קיבוצים, מושבות טמפלרים ועוד). היתרון בשימוש בשיטה זו טמון באפשרות לקשר שרידים היסטוריים במרחב הפיזי באמצעות נושאים משותפים, ובכך לאפשר הבנה מעמיקה יותר של המורשת בהקשר המרחבי שלה וליצור נקודת מבט חדשה על שרידיה הפיזיים של מורשת זו.

השיטה המוצעת מדגימה את היתרונות בהתבוננות כוללת בנושאי השימור, מתוך הבנת המשמעויות הראויות לשימור ומתוך ראייה כלל-ארצית. גיבוש מדיניות שימור כוללת, כפי שנעשתה בעבודה זו בעבור קו רכבת היסטורי, מקדמת שימור נושאי מושכל ומכוון בניגוד לפיזור האקראי של הנושאים ושל האתרים לשימור בארץ כיום.

לאופן ההתייחסות למרכיבים השונים לאורך הקו. המסמך יסייע גם בקבלת החלטות הנוגעות לאתרים ספציפיים לאורך הקו.

יתרה מזו, השיטה המוצעת, על אף שפותחה בעבור קו רכבת היסטורי, יכולה לשמש ככלי לגיבוש מדיניות בעבור מרחבי שימור נוספים, הכוללים מגוון רחב של נושאים לצד שרידים היסטוריים רבים המפוזרים על פני מרחב גאוגרפי גדול. מרחבים אלה עשויים להיות יחידות גאוגרפיות או מנהלתיות מוגדרות כמו עמקים, נפות, דרכים, ערוצי נחל ועוד. השיטה אף עשויה לשמש כלי לבחינתו של נושא רחב מתחום השימור בראייה כלל-ארצית, כמו למשל לבתי חולים היסטוריים, למחנות צבא היסטוריים, לסוגי

הערה

מאמר זה מבוסס על עבודת גמר בלימודי תואר שני באדריכלות, התמחות בשימור מבנים, ביחידה ללימודי המשך ולימודי חוץ של הטכניון. העבודה נעשתה בהנחייתם של אדר' שמואל גרואג ופרופ' ח אדר' ניצה סמוק.

רשימת מקורות

Coulls, A. 1999. Railways as World Heritage Sites. Occasional Papers for the World Heritage Convention.

Falconer, K. 2006. 19th Century Transport Sites and Systems as World Heritage Sites: Building a Portfolio, The British Experience. Paper presented at the TICCIH XIII International Congress. Italy.

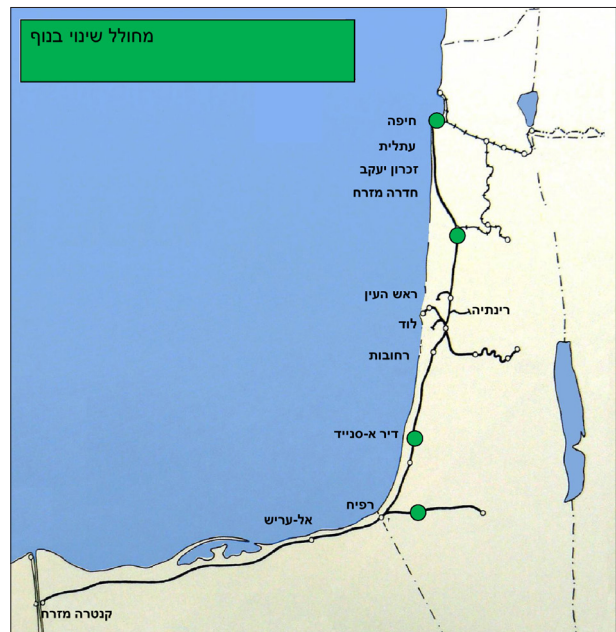
ICOMOS. 2005. The ICOMOS Charter on Cultural Routes. 5th Draft. Paper presented at the General Assembly, China.

נספח - מפות משמעות, קו הרכבת חיפה-קנטרה*



* המפות מציגות את האתרים המרכזיים בלבד לאורך קו הרכבת.

נספח - מפות משמעות, קו הרכבת חיפה-קנטרה*



* המפות מציגות את האתרים המרכזיים בלבד לאורך קו הרכבת.