

# הרכבת הזוהרת בני'מה: חבנית המסע ושיקוף המצב היהודי בנובלה "מסילת ברזל"

שחר פינסקר

א.

אדם נוסע ברכבת. משרך את דרכו מתחנה לתחנה. במבט ראשון נראה שהוא אינו מנסה להגיע לשום מקום באופן מיוחד. מאוחר יותר מתברר שאולי יש לו דווקא מסלול מוגדר ומתוכנן בקפידה. למעשה, הוא נוסע בדיוק באותו אופן כבר שנים רבות לאותם מקומות ודרך אותן תחנות.

מאז תום המלחמה אני, כמו שאומרים, על הקו הזה: קו ארוך, נפתל, המשתרע מנאפולי ועד הצפון הקר, קו של רכבות מקומיות, חשמליות, מוניות וכרכרות. העונות והנופים מתחלפים נגד עיני כבמחזה תענועים<sup>1</sup>.

1. אהרן אפלפלד, מסילת ברזל, כתר, ירושלים 1991, עמ' 5.

כך נפתחת הנובלה של אהרן אפלפלד "מסילת ברזל" שיצאה לאור בשנת 1991.

בנובלות וברומנים שאפלפלד מפרסם מאז ראשית שנות השבעים ועד היום אין התאבנות או דריכה במקום, וגם לא מעבר תזזיתי מנושא לנושא ומעולם לעולם. יש בהם חזרה מרשימה ועיקשת על חוויות יסוד תוך כדי העמקה, שינוי, פיתוח וגילוי של זוויות חדשות, הן בצורות העיצוב, הן במוקדי העניין העלילתי, הפואטי וההגותי. אפלפלד בנה לעצמו טריטוריה ברורה ומובחנת, ובכל יצירה הוא מאיר גורם מרכזי אחר בטריטוריה או אפילו את אותו גורם עצמו מזווית חדשה.

מסיבה זו, הנובלה "מסילת ברזל" יכולה להיתפס כפרגמנט, כפרק אחד מתוך הרצף הסיפורי שאפלפלד רוקם, שראוי לבחון אותו כחלק ממכלול יצירתו. אולם בד-בבד, יש גם ערך לבחינת הנובלה כשלעצמה, מכיוון שהיא יוצאת דופן בכמה מובנים ומשום שחוויות יסוד ותמות מוכרות של אפלפלד מקבלות בה ביטוי נדיר בעצמתו ובחסיכותו. במאמר זה ברצוני

לעמוד על האופנים שבהם מעצב אפלפלד בנובלה "מסילת ברזל" מודל נרטיבי של "סיפור חיים", המעלה בחדות גם שאלות קיומיות והגותיות על מצבו של האדם היהודי המודרני.

"מסילת ברזל" כתובה במתכונת של סיפור מסע שבו הנדודים נתפסים כצורת חיים, והרכבת משמשת כתחליף לבית. זהו סיפור בגוף ראשון הנמסר מפי הגיבור ארווין זיגלבוים, אדם שכל חייו הבוגרים מתנהלים בנסיעות ברכבות ובחניות קצרות ברחבי אוסטרליה. המסע נפתח כל שנה בתחילת האביב במקום שבו שוחרר המספר בתום מלחמת העולם השנייה, ומתנהל כריטואל קבוע שחוקיו וגינוניו חוזרים על עצמם בדייקנות אובססיבית:

היום מלאו ארבעים שנה מאז נרתמתי לסוסי מרוץ אלה המכונים קטרים [...] המסילה שלי היא בת שנה, עגולה, נכון יותר אוכלית. היא מתחילה באביב, מתעגלת ומגיעה לקצה בסוף החורף. זוהי מסילה של אינסוף תחנות, אך לגבי יש רק עשרים ושתיים.<sup>2</sup>

2. שם, עמ' 9.

להבדיל מיצירות רבות אחרות של אפלפלד בהן מתואר מסע של שיירה קולקטיבית, "מסילת ברזל" מתארת מסע פרטי של דמות אחת.<sup>3</sup> יתרה מכך, הטקסט של "מסילת ברזל" (כמו זה של "קאטרינה" שנכתב לפניו), פורס מעגל חיים שלם של דמות בחסכנות מרובה. זהו חידוש בכתבתו של אפלפלד בשנים אלה, חידוש שחייב אותו למצוא פתרונות ספרותיים לבעיות קומפוזיציוניות לא פשוטות. במקרה של "מסילת ברזל" הפתרון הבולט הוא דרך מסירת הסיפור. הנובלה כתובה בסגנון שניתן לכנותו בשם "וידוי מנוכר רטרופסקטיבי" הנמסר מפי הגיבור לאחר שהסתיים המסע האחרון. באופן כזה, הטקסט פורס את התחנות של אותו מסע אחרון, אך צורת הסיפור מאפשרת למספר לצלול בזיכרונו אל רגעים חשובים במהלך ארבעים השנה שבהן הוא מתנהל בדרכו, וגם אל שנות ילדותו שלפני המלחמה.

3. מסע השיירה הקולקטיבי מופיע בנובלות כמו "מכונת האור" (הקיבוץ המאוחד, תל אביב 1983), "ליש" (כתר, ירושלים 1994) וסיפורים קצרים רבים כמו "הגירוש", "השיירה", "המצור" ו"העופות", הכלולים בקבצים "בניא הפורה" (שוקן, ירושלים 1963), "כפור על הארץ" (1965) ו"אדני הנהר" (הקיבוץ המאוחד, תל אביב 1968).

4. אהרן אפלפלד, קאטרינה, כתר, ירושלים 1989.

במהלך הנובלה ניתנות תשובות שונות לשאלות מהי המוטיבציה למסע זה, כיצד הוא מסתיים, ומהי משמעותו? ישנן הנמקות שונות ולעתים אף סותרות למסע, הנמקות המתחרות זו בזו ויוצרות מעין עלילות מקבילות המבוססות על דגמים כרונוטופיים שונים של מסע;<sup>5</sup> העלילה האחת היא של מסע ריגול ונקם, שבה יוצא הגיבור לחפש את הנאצי נאכטיגל שרצח את הוריו כדי להתנקש בו ולנקום את מותם.

5. המושג כרונוטופ הוא מושג של מיכאל באחסין המשמש אותו לתיאור הקשרים הפנימיים בין יחסי זמן ומרחב, והאופן שבו הם באים לידי ביטוי אמנותי ביצירת ספרות. Mikhail M. Bakhtin, "Forms of Time and Chronotope in the Novel," *The Dialogic Imagination*, Caryl Emerson and Michael Holquist (trans.), University of Texas Press, Austin Texas 1994.

אני מנסה להתחקות אחר עקבותיו של נאכטיגל, הרוצח של הורי [...] אני יודע, הוא היה, בסופו של דבר, רוצח נמושה, ארכי-רוצחים חיים כאן באין מפריע, אבל אני נשבעתי בי, שלא אשקוט עוד עד אשר אמצא אותו. המחשבה, כי הלה מצוי בהישג ידי ובאחד הימים

אפגע בו, המחשבה הזו מרגשת אותי, ואני מתכוון אל המבחן ומקווה לעמוד בו.<sup>6</sup>

6. מסילת ברזל, הערה 1 לעיל, עמ' 36-37.

מסע הנקמה הוא מסע קווי-לינארי בעל יעד מוגדר וסופי, שהרי אם וכאשר יעמוד ארווין במשימה יהיה זה סופו של המסע, ולא תהיה לו עוד לכאורה כל סיבה להמשיך בו. אלא שתוך כדי תיאור מסע הנקמה, מתברר שארווין נמצא בעיצומו של מסע נוסף שניתן לכנותו בשם מסע "עסקי". תוך כדי מסירת האירועים מתברר שארווין הוא מעין סוכן נוסע העוסק בקנייה ומכירה של פריטי יודאיקה שונים וספרים יהודיים, ביניהם ספרים נדירים בעברית וביידיש שאותם הוא מוצא בכפרים ובעיירות נידחות באוסטריה:

וזהי פרנסתי המשונה. אני קונה את שכיות החמדה שאיש אינו יודע להעריך כאן את ערכן ומוכר אותן לאנשים יודעי דבר. את הסוד הזה אני שומר על שבעה מנעולים [...] מחמת הירידים אני נאלץ לכתת את רגלי למקומות רחוקים, אך זה משתלם, אין שמחה כשמחה על מציאת חפץ עתיק.<sup>7</sup>

7. שם, עמ' 46.

למשימה זו יש ממד נוסף: המספר משמש כעין איש קשר בין קומץ יהודים שנשארו בחיים ונאחזים במקום, הנקראים בפי המספר "הנאמנים". את הספרים ואת שאר חפצי היודאיקה שארווין מוצא הוא מעביר ל"נאמנים" כמו שטארק הקומוניסט הזקן שהיה ידידו של אביו לפני המלחמה, הרב זימל ומאקס הסוחר היהודי האמיד. אלה אוספים את הספרים ויודעים להעריך אותם. משימת איסוף הספרים יוצרת דגם כרונוטופי של מסע מעגלי מחזורי שלמעשה אינו מסתיים לעולם. לא רק שהממון שארווין צובר תוך כדי פעילות זו של קנייה ומכירה מאפשר לו להמשיך במסע, גם איסוף הספרים הוא מעצם טבעו פעולה סיוזיפית שאין לה סוף.

כמובן שבין שתי עלילות המסע הללו יש סתירה מהותית, כפי שמעיד המספר ביחס לדבקות שלו במשימת איסוף הספרים; "לפרקים ליבי מייסרני על דבקות זו. משום דבקות זו אני שוכח לעיתים את עיקר מטרתי: הרוצח".<sup>8</sup>

8. שם.

כיצד יש להבין משימות אלה המבטלות זו את זו ויוצרות דגמים סותרים של מסע?

לכאורה ניתן היה להתייחס לכל אחת מן המשימות שארווין מתמסר אליהן כאל מפעל חיים הרואי ממש. אקט הנקמה דורש לא רק אומץ לב ותושייה אלא גם פעילות מאומצת של איסוף מידע בתנאים קשים. באופן דומה, ארווין פועל בשקידה למען איסוף ושימור שכיות החמדה המייצגות את "אוצרות הרוח" של העם היהודי באירופה. אפשר היה להגדיר את שתי המשימות הללו כמאמץ מעשי וסימלי כאחד לשקם את החיים

9. אליעזר שביד, "הנקמה בדרך לאין בית", דימוי 4, 1992, עמ' 5.

שנקטעו בשואה,<sup>9</sup> אלא שעיצוב העלילה וצורת הסיפור הרטרופספטיבית אינן מאפשרות תפיסה זו. זאת מכיוון ששתי ההנמקות הללו למסע, שהן הדלק המניע אותו, לא רק סותרות ומבטלות זו את זו אלא שברור למספר, ובעקיפין גם לקוראים, שכישלון ידוע מראש.

המשימה של איסוף הספרים איננה יכולה להצליח לא רק מכיוון שאחרי ששטארק והרב זימל נפטרים ומאקס הולך ומסתגר בחדריו המבוצרים אין מי שימשיך אותה, אלא מכיוון שהיא חיצונית לגמרי לארווין. הוא עצמו מנותק ו"חסר בית" במובן העמוק של המילה. הוא משמש כסוחר ומתווך אך אין לו את הידע או האפשרות לעשות משהו משמעותי עם חפצים וספרים אלה. גם משימת הנקמה אינה מצליחה ואיננה יכולה להצליח, למרות שהריגתו של נאכטיגל מתבצעת בסופו של דבר. התיאור המאופק של ביצוע מעשה ההרג מעיד על כך יותר מכול. הנוקם אורב לקרבנו בדרך אל ביתו. עם בוקר מתגלה לפניו זקן כושל המתנהל באיטיות ומגשש את דרכו אל חנות המכולת. מתברר כי זהו נאכטיגל, אך הוא רחוק מלהיות הקצין הנאצי המתעלל ורוצח:

באותו רגע קשה היה לתאר שהאיש הזה לבש פעם מדים, צרח, התעלל וירה באנשים [...] הוא היה כבוש כולו בעליבותו, וברור היה ששום מחמאה לא תחלצו ממועקתו.<sup>10</sup>

10. מסילת ברזל, הערה 1 לעיל, עמ' 97.

למעשה, ארווין כמעט היה מוותר על מימוש התכנית, אלמלא הזכירה לו תנועת היד של הזקן את עברו הנאצי:

אלמלא התנועה הזו ספק אם הייתי פוגע בו, אבל התנועה הזו, יותר מכל מה שאמר, הזכירה לי את יחסו החברי של נאכטיגל אל פקודיו הצעירים [...] הוא טיפל בהם כאב וכאח בוגר, ותוך זמן קצר עשה אותם אכזריים כמוהו. הוא התרחק ואני פתחתי את המזורה, הוצאתי את האקדה וכיוונתי אותו היישר אל גבו.<sup>11</sup>

11. שם, עמ' 98.

כך אותו הרגע שבו נתפס המעשה כבלתי ניתן לדחייה מתברר גם כמאוחר מדי, מאוחר מכדי שיהיה בנקמה תיקון או שיקום כלשהו, ולכן הנקמה נראית טפלה וחסרת טעם:

לנגד עיני התפתלו להבות צהובות שנתערבבו בלהבות שחורות, וברור היה לי, כי חיי במקום זה נשרפו ותמו, ואם יהיו לי חיים אחרים לא יהיו מאושרים. וכמו בכל סיוט נמשך וצלול ראיתי את ים האפלה וידעתי שבמעשי לא היו לא מסירות ולא יופי, עשיתי הכל מתוך כורח, בסרבול, ותמיד באיחור.<sup>12</sup>

12. שם, עמ' 107.

במידה מסוימת הכישלון הזה משליך גם על כל מה שהתרחש לפניו,

כולל הציפיה למילוי המשימות. זו גם הסיבה לכך שהזמן בנובלה מעוצב כזמן פנימי מנותק. זהו זמן של היזכרות ולא זמן של פעולה, ומכאן נובעת תחושת האי-ראליות, כאילו הקורא מושלך אל תוך חלום של מישהו אחר, זר. בגלל האופי הרטרופספקטיבי המאוחר והמנוכר של מסירת העלילה, מתברר ששתי עלילות המשנה לא רק יוצרות שתי תבניות שונות של מסע, אלא גם פותחות דרכים המאפשרות לגיבור "לצאת מן המסילה" ובה בעת מעלות שאלות נוקבות על אופיו ומהותו של פתח מילוט זה.

כך מעלה עלילת "הריגול" שאלות רבות על אופייה ועל מהותה של הנקמה: אם פועלים על-פי הגיונה, היכן יש להציב את גבולותיה? ומה מבדיל בין הנוקם לבין הרוצח? כך גם עולה שאלת המסחר וגאולת הספרים: האם שימורם של הספרים מהווה אופציה לגאולה? מי הוא זה שיכול לגאול את הספרים, ולשם מה? מהו היחס בין פעילות זו של "שימור" לבין המסחר היהודי הזעיר-בורגני מחד גיסא, והפעילות הקומוניסטית היהודית לפני מלחמת העולם השנייה ושרידיה מאידך גיסא? מהי משמעותם של פתחי מילוט אלה על רקע האופציה של "ירושלים" המרחפת כל העת בתודעת הדמויות?

כאשר התפרסמה הנובלה לראשונה בישראל בשנת 1991 התחבטו מבקרים שונים בשאלות שהיא מעלה.<sup>13</sup> היו מבקרים שראו ב"מסילת ברזל" כישלון מכיוון שהם טענו שהמבנים הסיפוריים והעלילתיים אינם ממצים את המשמעויות הסמליות והאידיאיות. אבנר הולצמן, למשל, טען שעיצובה החשוף והסכמטי של תבנית המסע בספר מעודד את הקורא לנסות ולתלות בה משמעויות סמליות שונות אך הללו אינן מוצאות אחיזה ממשית בעולם המסופר.<sup>14</sup> אמיר צוקרמן קרא לנובלה "כתונת כפייה אידיאית". קשה היה לו עם "המקום המרכזי שאותה תופסת תשוקת הנקם בעולמה של הדמות", וגם משימת איסוף הספרים וחפצי היודיאקה הפריעה לו ונראתה לו "כגיבנת תמאטית" למהלכו הכללי של הסיפור.<sup>15</sup>

לעומת זאת, כמה מן המבקרים שהפליגו בשבחה של הנובלה עשו זאת דווקא משום שהעמידו אותה על קו עלילתי אחד ולכן ראו בה אישור לעמדה אידיאולוגית כזו או אחרת. גבריאל מוקד כתב על הצד המפתיע של עיצוב דמויות של קומוניסטים יהודים הרואיים מהתקופה שלפני המלחמה.<sup>16</sup> גרשון שקד ראה בנובלה אישור לרגש הנקמה ולקישור בין הנקמה לחוויה הרליגיוזית והלאומית ביצירת אפלפלד:

דווקא בחווית האלימות ביצירותיו האחרונות ["מסילת ברזל", "טמיון", "ליש", "עד שיעלה עמוד השחר" ש.פ.] יש שום הסבר מעניין להשקפת העולם הרליגיוזית שלו, השונה במעמקיה ממה שמתגלה במשטח החיצוני [...] אפלפלד יצר מצע רוחני של השקפת

13. מעניין להשוות את תגובותיהם לתגובות השונות של מבקרים בארצות-הברית ובאירופה, כמו אלפרד קוין, ג'ונתן ריון, ביל מארקס ופול זקרווסקי, עם תרגומה של הנובלה לאנגלית בשנת 1998. Aharon Applefeld, *The Iron Tracks*, Jeffrey M. Green (trans.), Schocken Books, New-York 1998. השונה של הנובלה בישראל ובעולם מדגימה את האופנים השונים שבהם קוראים ומבינים את יצירותיו של אפלפלד. בארצות-הברית ובאירופה נקרא אפלפלד בהקשר של המודרניזם הבין-לאומי הפוסט-קפקאי שלאחר מלחמת העולם השנייה, וכן בחלק מן הקטגוריה הכוללת של ספרות יהודית מודרנית. בישראל עדיין מתייחסים אל אפלפלד בעיקר כאל "סופר שואה", וגם כאשר מנסים למקם אותו בהקשרים פואטיים ואידאולוגיים רחבים יותר יש תחושה של אי-נחת מן המיקום. ראו את דבריו של אפלפלד בנושא זה בריאיון עם מיכאל גלוזמן, "עד עכשיו כתבתי את השליש הראשון", מכאן, א (2000), עמ' 150.

14. אבנר הולצמן, "תחנות ריקות", הארץ, 25/10/1991.

15. אמיר צוקרמן, "כתונת כפייה אידיאית", דבר, 10/1/1992.

16. גבריאל מוקד, "על מסילת ברזל לאהרן אפלפלד", עכשיו, 57 (1991), עמ' 57-58.

17. גרשון שקד, "רקוויאם לעם היהודי שנהרג", הסיפורת העברית 1880-1980, ה, הקיבוץ המאוחד וכתה, תל-אביב וירושלים 1998, עמ' 268-273.

18. יוסף אורן, "הערכת עצמנו במאה עמורים", מאזניים, סו [2] (1991), עמ' 40.

19. דווקא בגלל המורכבות המבנית והתמטית, תהא זו טעות לומר שלנובלה "מסילת ברזל" (כמו לכלל יצירתו של אפלפלד), אין השתמעויות הגותיות ואידאולוגיות, אלא שכפי שציין יגאל שוורץ, אפלפלד איננו סופר אידאולוגי במובן שאי-אפשר להפיק מיצירתו דוקטרינה פוליטית, פילוסופית או דתית ברורה וחד-משמעית. האידאות מוצגות בספריו תמיד דרך פריזמה אישית מורכבת ובאורח רב-משמעי. בכל סיפוריו מופיעים מנגנונים מבניים וסגנוניים משוכללים החוזרים ומנטרלים את האפשרות להפיק לקחים חד-משמעיים. ראו יגאל שוורץ, קינת היחיד ונצח השבט: אהרן אפלפלד – תמונת עולם, כתר, ירושלים 1996, עמ' 57.

20. מסילת ברזל, הערה 1 לעיל, עמ' 10.

21. שם, עמ' 8.

22. קינת היחיד ונצח השבט, הערה 19 לעיל, עמ' 102-103.

עולם שבמידה והיא ציונית [...] היא ציונית אקטיביסטית המעדיפה רוצחים יהודים על קרבנות.<sup>17</sup>

יוסף אורן ראה בנובלה הישג גדול, משום שלדעתו מתברר מתוך הנובלה שהאלטרנטיבה לנקמה ולקומוניזם היא איסוף הספרים. "לעומת המהפכנות הקומוניסטית, הספרים מייצגים את הערכים הנצברים אט-אט דור אחר דור ובלא קיצורי דרך. הפניית העורף לנקמה שנרמזת בסיום הנובלה, מקרבת אל הדעת שגם ארווין ישים את פעמיו אל ירושלים, אל הבית בישראל".<sup>18</sup>

מה שברור הוא שגם המחייבים וגם השוללים חיפשו איזושהי אמירה אידאולוגית ברורה וחד-משמעית. טענתי היא שהייתה כאן החמצה, משום שכוחה של הנובלה הוא דווקא בעובדה שאין אפשרות ליצור על פיה סכמה אידאולוגית או סמלית מסקנית. כל ניסיון כזה נדון לכישלון מכיוון שאפלפלד בונה בנובלה זו (כמו גם בחלק גדול מיצירתו) מערכות עלילתיות וסמליות שונות שעומדות בסתירה זו לזו.<sup>19</sup>

כך גם שני דגמי המסע, שהנקמה ואיסוף הספרים הם הגילום הממשי שלהם, מקבילים לתנועת המטוטלת של המסע הפנימי של ארווין זיגלבאום, מסע שהוא קווי ומעגלי כאחד. זהו מסע של גילוי עצמי שהוא ניסיון של הדמות לחוות את העבר ואת הזיכרון כל פעם מחדש, שכן המסע מתחיל ונגמר בוירלבלבן, המקום בו ראה הגיבור את המוות מול עיניו וניצל ממנו: "במקום ארוך זה מתו חיי וקמו לתחייה. אל תחנה נידחת זו הובילו אותנו הגרמנים וכאן נטשו אותנו".<sup>20</sup> אלא שבעת ובעונה אחת מסע זה הוא גם ניסיון נואש לברוח מן העבר ומן הזיכרונות המעיקים:

זיכרוני הוא אסוני. זכרוני הוא בור סוד שאינו מאבד טיפה [...] בשום מכשיר לא תכחידו. זיכרוני הוא מכונת שימור אדירה הפולטת בלא הרף שנים ומראות. לפנים סבור הייתי כי הדרכים יכהו את זכרוני: טעיתי. זכרוני עם השנים, אני חייב להודות, רק התעצם.<sup>21</sup>

תנועת המטוטלת הזו אופיינית לסיפורי המסע בכלל יצירתו של אפלפלד, כפי שתואר אותם יגאל שוורץ: ישנם סיפורי מסע בהם הדמויות המרכזיות אינן מגיעות אף פעם ליעדן מזה, וסיפורי מסע שבהם הדמויות המרכזיות מגיעות ליעדן אך אינן מצליחות לזהותן או להתקשר אליו מזה. מכאן מגמה סיבובית-מעגלית שבה יש ניסיון נואש למצוא את "נקודת המרכז האבודה", ומכאן מגמה ליניארית שבה יש רצון להשתחרר אחת ולתמיד מן הניסיון הזה.<sup>22</sup> מה שמוסיף ממד של עומק ומורכבות לנובלה הוא הגילוי שהשבר בחייו של ארווין התרחש עוד לפני המלחמה. כך למשל "הנאמנים" שאותם פוגש ארווין במסעותיו, ושלם הוא מעביר או מוכר

את הספרים ואת החפצים, מתגלים כבבואות של משפחתו של המספר לפני המלחמה:

המילה 'נאמנים' היתה מילה נלחשת בקרב החוגים החשאיים שאבא היה מעורה בהם. 'הוא נאמן' היה אבא אומר, ומשמעו שהאיש קומוניסט מנעוריו [...] אבי היה קומוניסט מנעוריו ואת ימיו כילה בארגון אספות ושבתות ובנסיעות רחוקות. כמעט ולא היה בבית. אמי מרוב מרירות נתנה עינה בכוס. אבא היה מופיע כרוח פרצים ונעלם. חיייהם ביחד לא היו מאושרים.<sup>23</sup>

23. מסילת ברזל, הערה 1 לעיל, עמ' 17.

התבנית האדיפלית המציגה את הילד ארווין כמי שהיטלטל תמידית בין אביו מתקן העולם הנעדר מן הבית לבין אמו המרירה והאהובה, מאירה את ילדותו של המספר באור קשה, המעלה על הדעת את הסברה שחיייו היו טעונים שיקום מלכתחילה. אלא שבין כך ובין כך קשור המספר להוויית חיים זו ואינו יכול להשתחרר ממנה. ארווין הדוהר מתחנה לתחנה ברכבת בורח מפני הדבר שהוא מחפש.

## ג.

תבנית המסע בכלל, וברכבת בפרט, היא, קרוב לוודאי, התבנית הבולטת והרווחת ביותר ביצירתו של אפלפלד.<sup>24</sup> כפי שהראו בין השאר לילי רתוק, יגאל שוורץ וסדרה אזרחי, חלק גדול מגיבוריו של אפלפלד נתונים במסע גדול. למסעות אלה יש מטרות שונות. חלק מן הנוסעים יוצאים למסע כדי לגלות את זהותם היהודית, אחרים עולים לרגל אל סמכות רוחנית כלשהי כדי למצוא מזור לנפשם, ואחרים יוצאים למסע המעמיד אותם בניסיון כבני אדם וכיהודים.<sup>25</sup> מבחינה זו החידוש ב"מסילת ברזל" אינו רק במטרה הכפולה או המשולשת של המסע, אלא בכך שהמסע נהפך כאן לתכלית בפני עצמה, לאופן קיום המודע לעצמו ומבליט את עצמו:

24. המסע ברכבת מופיע ברבות מן הנובלות של אפלפלד, בין השאר ב"כאישון עין" (הקיבוץ המאוחד, תל אביב 1973), ב"כאדנהיים, עיד נופש" (הקיבוץ המאוחד, תל אביב 1975) וב"תור הפלאות" (הקיבוץ המאוחד, תל אביב 1978).

ביצירות אלה, "נבלעות" הרמיות ברכבת, נכבשות בקצב שלה, או מסיימות את חיייהן ונעלמות בה.

25. לילי רתוק, בית על בלימה:

אמנות הסיפור של אפלפלד, חקר, תל-אביב 1989, עמ' 119-136; סדרה אזרחי, "המסע היהודי מבוקובינה לירושלים – חזרה", יצחק בן-מרדכי ואיריס פרוש (עורכים), בין כפור ועשן, באר-שבע, 1997, עמ' 99-107; שוורץ, 1996, הערה 19 לעיל, עמ' 97-103.

לאנשים יש בתים מרווחים, חנויות ומחסנים, אבל לי יש היבשת כולה [...] יש איזו תוחלת משונה בחזרה הזו. כמו אין סופנו כליה אלא מין התחדשות מתמדת. הרכבות עשו אותי בן חורין. אלמלא הן מה הייתי בעולם הזה, חרק ביתי, גולם פקידותי, ובמקרה הטוב בעל חנות באחד הכפרים [...] אני עולה על הרכבת ומיד נישא על כנפי הרוח.<sup>26</sup>

לתבנית הנסיעה ברכבת יש מעמד מרכזי בספרות היהודית המודרנית. כמוכן שרכבות בסוף המאה העשרים נושאות משמעות שונה לחלוטין (לפחות בהקשר היהודי) מזו שנשאו בראשית המאה. הרכבות שהובילו את היהודים במחלקה השלישית מעיירה אחת לשנייה גם שימשו כלוקוס

26. מסילת ברזל, הערה 1 לעיל, עמ' 5-6.
27. ש"י אברמוביץ, 'שם ויפת בעגלה', כל כתבי מנדלי מוכר ספרים, דביר, תל-אביב 1957, עמ' 405-399; שלום עליכם, 'טוביה החולב', 'מנחם מנדל' ו'סיפורי רכבת', אֶלֶע ווערק פֿון שלום-עליכם, שלום-עליכם פֿולקספאנד אויסגאבע, ניר-יאָרק 1927; י"ל פרי, 'ציויר מסע', כל כתבי י"ל פרי, דביר, תל-אביב 1947.
- על המוטיב של המסע ברכבת בספרות היהודית של התקופה ראו: Dan Miron, *Traveler Disguised*, Shoken Books, New-York 1973; David Roskies, *Against the Apocalypse*, Harvard University Press, Cambridge 1984; Sidra Ezrahi, *Booking Passage*, University of California Press, Berkeley 2000.
- Michael André Bernstein, 28 *Forgone Conclusions: Against Apocalyptic History*, University of California Press, Berkeley 1994, pp. 61-69.
- Jonathan Rosen, "Whistle- 29 Stops," *The New York Times* 15/2/1998.
30. הסיפורים נכתבו במהלך השנים 1911-1902, והלקט עבר עיבוד ושכתוב מאוחר. הסיפורים התפרסמו כיחידה אחת לראשונה בשנת 1911 בשם "כתבים פֿון אַ קאָמיוניסטיאָשער" (כתבים של סוכן-נוסע). רק במהדורה שיצאה לאור לאחר מותו של שלום-עליכם בשנת 1916 הופיעו הסיפורים בשם "איִיזנבאַן געשיכטעס" (סיפורי רכבת"). על הולדתם ושלבי פרסומם של הסיפורים ראו את הקדמתו של דן מירון למהדורה העברית של "סיפורי רכבת" בתרגומו: שלום-עליכם, סיפורי

הקלסי למרחב הסמיוטי והלשוני היהודי בסיפורת יידיש ועברית של סוף המאה התשע-עשרה וראשית המאה העשרים.<sup>27</sup>

כפי שציין מייקל ברנסטיין בספרו *Forgone Conclusions*, כאשר אפלפלד משתמש בתבנית הרכבת ישנו אלמנט מובהק של מה שהוא מכנה "backshadowing", שהרי ברור שקוראיו של אפלפלד אינם יכולים להתעלם מן העובדה שמה שהיה, או נראה, בראשית המאה כסמל של קדמה ותקווה, הפך בעקבות מלחמת העולם השנייה לסמל של סבל ומוות.<sup>28</sup> כאשר ארווין משמיע משפט כמו "הרכבות עשו אותי בן חורין" או "אני עולה על הרכבת ומיד נישא על כנפי הרוח", הקוראים יודעים מיד שהם נמצאים בתוך עולם סוריאליסטי של היפוכים אירוניים ופרדוקס מר.<sup>29</sup>

ואכן ניתן לראות ב"מסילת ברזל" גרסה הפוכה, פרודית ואפלה של "סיפורי רכבת" (איִיזנבאַן געשיכטעס) של שלום-עליכם מן העשור הראשון של המאה ה-20.<sup>30</sup> סיפורים אלה מתרחשים ברכבות העושות את דרכן ברחבי רוסיה כאשר היהודים עולים בהמוניהם לקרונות המחלקה השלישית ויורדים. דמויות יהודיות רב-גוניות אלה מפיקות סיפורים על-גבי סיפורים, ותפקידו של המספר המקשיב לשיחתם ורושם את סיפוריהם הוא לתעד את המלאות של החיים היהודיים במזרח-אירופה, אשר למרות העוני והתנאים הקשים הם מלאים בגודש מדהים של שפה, של מלל ושל סיפורים. המספר של שלום-עליכם מציג את עצמו ב"פנייה אל הקורא" שבפתח הספר כ"סוכן-נוסע", כיהודי ששחורתו היא הסיפורים שהוא רושם בפנקסו:

איך בין אַ רייזנדרע. כמעט עלף חדשים אין יאָר בין איך אין וועג. צום מיינסטן – אין באָן, און מערסטנטיילס – דריטע קלאַס, און, ווי געוויינלעך, – איבער ייִדישע שטעט און שטעטלעך; וואָרעם דאָרט, וווּ ייִדן טאָרן נישט וווינען, האָב איך נישט וואָס צו טאָן [...]. מיר, אַלס רייזנדרע, קומט-אויס אונטערעוועגנס אָפֿטמאָל אויסזיצן גאַנצע טעג, נישט צו טאָן קיין האַנט אין קאַלט וואָסער, כאָטש נעם שלאָג זיך קאָפֿ אָן וואַנט. בין איך געפֿאַלן אויף אַ גלייכע זאָך. איך האָב מיר אומיסטנע געקויפֿט אַ ריינעם בוך מיט אַ בליישיפֿט, און אַלצדינג, וואָס איך זע זיך אָן, און אַלצדינג, וואָס איך הער זיך אָן אין וועג, נעם איך און טראָג דאָס אַרײַן צו מיר אין בוך אַרײַן.<sup>31</sup>

אני אדם רגיל בנסיעות. כמעט אחד עשר חודשים בשנה אני מצוי בדרך. בעיקר – ברכבת, ועל פי הרוב – במחלקה השלישית, וכפי שנהוג – בין ערים ועיירות יהודיות; שכן במקומות שאסורה הישיבה על היהודים, אין לי מה לעשות [...]. לי, בתור נוסע, קורה בדרך לעיתים קרובות, שאני יושב בטל ימים שלמים, לא מזיז אצבע, ממש – הטח את הראש בקיר. ובכן, צץ בדעתי רעיון הגון. קניתי



- רכבת, דביר, תל אביב 1989.
31. שלום-עליכם, איזונבאָן-געשיכטעס, אַלע ווערק פֿון שלום-עליכם, 26, שלום-עליכם פֿאַלקספֿאַנד אויסגאַבע, ניר-יאָרק 1927, עמ' 7.
32. שלום-עליכם, סיפורי רכבת, דן מירון (תרגם) דביר, תל-אביב 1989, עמ' 7.
33. Jonathan Rosen, הערה 29 לעיל.

34. מסילת ברזל, הערה 1 לעיל, עמ' 14.
35. שם, עמ' 55.
36. שם, עמ' 47.

37. דן מירון, "מסע באיזור הרמדומים", הרופא המדומה: עינים בספרות היהודית הקלאסית, הקיבוץ המאוחד, תל-אביב 1995, עמ' 115-117.

לי בכונה פנקס נקי ועפרון, וכל דבר שאני רואה, וכל דבר שאני שומע בדרך, הריני לוקח ומכניס אל תוך הפנקס שלי.<sup>32</sup>

ארווין זיגלבוים, הסוכן הנוסע בנובלה של אפלפלד, הוא במובנים רבים גלגולו האפל והגרוטסקי של הסוכן-נוסע של "סיפורי רכבת", במחצית השנייה של המאה ה-20.<sup>33</sup> לעומת המלאות הגדושה (לעתים גדושה מדי) של מלל ושל סיפורים ב"סיפורי-רכבת", "מסילת ברזל" היא מסע בתוך ריק לשוני. היהודים הבודדים אותם פוגש ארווין, אותם "נאמנים" קומוניסטים, רבנים וסוחרים יהודים, מצטיירים כמגדלורים שאורם מבהיק בלב האפלה, אלא שבמהלך המסע הם כבים אחד-אחד ונופלים אל תוך עולם של חושך, של שתיקה ושל דממה. הדממה שעוטפת את המספר ואת הדמויות האחרות עומדת בניגוד חד לגודש הלשוני והסיפורי המקיף את הסוכן הנוסע של "סיפורי רכבת".

ניתן לומר שבנובלה "מסילת ברזל" הופכת השפה כאפשרות של קומוניקציה מילולית בכלל, והשפה היהודית בפרט, לאחת מקרבנות המלחמה. את בלה, אהובתו לשעבר של ארווין, ששפת אמה הייתה יידיש, מתאר המספר כ"אדם ששפתו נכרתה מפיו".<sup>34</sup> הוא מעיד על שטארק הקומוניסט הזקן שבשנים האחרונות "נמחו מלשונו המילים שהשתמש בהן כל השנים".<sup>35</sup> במובן מסוים, המסע של ארווין הוא גם ניסיון שיקום ותיקון לשוני. ארווין מתגעגע לא רק לשפה הגרמנית של האם שאותה איבד בילדותו, אלא גם לעברית, לידיש ולארמית שאותן אף פעם לא למד. במהלך מסע קניית ואיסוף הספרים הוא גם אוסף לאטו את השפות היהודיות האבודות. "ידיעותי בשפה העברית והארמית מצומצמות, אך עיסוקי המשונים במרוצת השנים הכריחו אותי ללמוד".<sup>36</sup> אך גם כאן, כמו ביחס לכל ניסיונות התיקון והשיקום המאוחרים, ארווין שרוי במתח הבלתי פתור שבין שיתוק לבין דיבוב.

אלא שבצד הניגוד החד בין ארווין זיגלבוים לבין הסוכן הנוסע של שלום עליכם, ובין העולם החוויתי של "מסילת ברזל" לזה של "סיפורי רכבת" מתגלה גם קרבה גדולה. עיון מדוקדק מגלה שגם המסע שמשרטט שלום-עליכם ב"סיפורי רכבת" הוא מה שדן מירון מכנה – "מסע באזור הדמדומים". מירון טוען שב"סיפורי רכבת" ביקש שלום-עליכם להתרחק ככל העולה על ידו מקאסרילבקה – העיירה הארכיטיפית היציבה הידועה משאר כתביו. ואכן, ב"סיפורי רכבת" אנו מוצאים דמויות שקיומם בקאסרילבקה או בעיירה כדוגמתה אינו עולה על הדעת; סוחר ילומים, קלפנים רמאים, בעל רשת של בתי בושת, הורים שבתם איבדה את עצמה לדעת ואב שבנו המהפכן הוצא להורג בתלייה.<sup>37</sup>

יתרה מכך, ב"סיפורי רכבת" הרכבות אינן מהוות המשך ישיר של "תפאורה" עיירתית. להפך, הן מגלמות תמיד עולם חיצוני, זר, המוציא את הגיבורים

מתחומי עולמם האינטימי. הבחירה בקרון הרכבת כזירת הסיפור מסמלת את קץ האינטימיות של סיפורת העיירה. לאמתו של דבר, ב"סיפורי רכבת" מתוארת חברה שלמה הסובלת מניכור ומבקשת לה שומע להשיח לפניו את לבה ולכן היא מבקשת ליצור אינטימיות מדומה ומפוקפקת בתוך הקרון. הרכבת דוהרת בעולם שאינו חושך ואינו אור, ובתוך הקרון יושב הסוכן-נוסע הבורח מעקת השימוון והניכור של אדם מנותק משורשיו אל הפנקס הנקי והעיפרון המיוחד. המספר מציג את עצמו כמנוסה ו"יודע עולם" אך למעשה הוא אינו מסוגל להבין את הניגודים שבין דיבור לבין הווייתן של הדמויות המשיחות לפניו. דמותו של הסוכן הנוסע היא בבואתו של הסופר בעידן של אבדן הוודאיות, וזו הסיבה ש"סיפורי רכבת" עוסקים בקשרים דו-משמעיים, בתקשורת בלתי תקינה, במסרים המשתמעים לשתי פנים ובאנשים המנסים כביכול להגיע זה אל זה בשעה שהם למעשה מגששים באפלה.<sup>38</sup>

38. שם, עמ' 143.

גם ב"מסילת ברזל", מה שמדגיש את הריק ואת הדממה הוא דווקא הפטפטנות הלהגנית שאינה מצליחה לכסות על התקשורת הלא תקינה והמסרים הדו-משמעיים. בולטים בהקשר זה הדיאלוגים עם אותם מתחרים למסע, הכפילים והצללים של המספר שאותם הוא פוגש ברכבת:

בעוד אני יושב ותוהה על המעגל השנתי שנפרץ פתע, ניגש אלי איש נמוך, לבוש כמעיל חורף ארוך, ואמר בלשוננו: 'אתה בוודאי לא זוכר אותי'. ראיתי מיד שהוא אחד ממתחרי, ולא שמחתי בו [...] 'כל השנים רצייתי ללמוד ממך, אך לא הצלחתי. תמיד הקדמת אותי, ועכשיו החלטתי לעזוב את המקום ולהגר לישראל. לא אכחיש, אני מהגר בלתי-ברירה. מקורות הפרנסה כאן התדלדלו לגמרי, ברכבות יש עוינות כלפי [...] ככל שהמשיך לדבר הלכה עליבותו ונחשפה. רצייתי לצעוק, בלום את פיך ואל תרעיש עולמות. דבריך מעוררים בי חלחלה. אתה כלי ריק ולא אדם. הוא כנראה הרגיש בכעס הקורח בי ובלי לומר מילה זו הצידה.<sup>39</sup>

39. מסילת ברזל, הערה 1 לעיל,

עמ' 100-101.

האירוניה המרה ב"סיפורי רכבת" וב"מסילת ברזל" נוצרת גם בשל הפער בין האופן בו חווה המספר את הנסיעה ברכבת כחווייה פיזית, לבין האופן שבו הוא מבין וממשיג אותה. הן ארווין, הן הסוכן הנוסע של שלום-עליכם, נצמדים ומתמכרים להנאות הגופניות הקטנות שהרכבת מזמנת להם. הסיגריה, הקפה, הקוניאק, הלחמנייה הטרייה והריבה הביתית הופכות את הנסיעה ברכבת לחווייה הרבה יותר נעימה לכאורה ואת הרכבת עצמה לכמעט בית. ארווין טוען: "אני מוכן לשלם חמישה דולר בעד כוס קפה, בתנאי שתוגש לי. זה מעכב את הדכאון שלי", או, "כוסית קוניאק למשל, מנתקת אותי שעה מזכרוני, ואני חש הקלה כלאחר כאב שיניים חריף".<sup>40</sup>

40. שם, עמ' 6-7.

באופן דומה, דווקא בסיפור המזעזע ביותר במחזור סיפורי הרכבת ("האיש מבואנוס-אירס"), שבו נחשף באופן החד והאכזרי ביותר חוסר ההבנה שלו, פותח הסוכן הנוסע של שלום-עליכם בהכרזה: "נסיעה ברכבת איננה דבר מדכדך, כפי שסבורים אחרים, ובלבד שאתה נקלע לחברה טובה".<sup>41</sup> האיש מבואנוס-אירס (שעד סופו של הסיפור לא מתברר למספר לחלוטין האם הוא סוחר באתרוגים או בנשים), מצווה למזוג למספר כוסיות קוניאק, להגיש לו דגים מלוחים וקינוחים ולהצית לו סיגר. המספר נהנה מן המנעמים האלה כמו מן האדם שמרעיף אותם עליו הנאה מרובה. אלא שגם ב"סיפורי רכבת" וגם ב"מסילת ברזל" זוהי הנאה המדגישה ביתר-שאת דווקא את השקר, את הניכור ואת אבדן האינטימיות המוכרת.

41. סיפורי רכבת, הערה 32 לעיל, עמ' 55.

בסופו של דבר גם ב"מסילת ברזל" וגם ב"סיפורי רכבת" מגיעות התמות למיצוין לא באיזו הכללה אידאולוגית ולא בהבחנות הפסיכולוגיות על טיבן של הדמויות, אלא באמצעות השימוש האירוני והסרגי-קומי ברכבת כסמל קיומי. בשתי היצירות, הרכבת הזוהרת משרכת את דרכה באזור דמדומים שבו מיטשטשים קווי המתאר של ההווה היהודית החברתית, התרבותית והלשונית.

מבחינה זו "מסילת ברזל" ודמותו של ארווין הן פרדיגמטיות לכלל יצירתו של אפלפלד. ארווין הוא דמות היהודי המודרני שאינו מוצא את מקומו כנוקם, וגם לא בחיק הקומוניזם, ההתבוללות, היהדות הדתית האבודה, או ב"ירושלים" המוזכרת לא כממשות אלא כאופציה רחוקה. עם זאת, תבנית העומק של אישיותו מורכבת מכל אלה. הריבוי והפיצול הוא עיקרון פואטי והגותי חשוב ביצירתו של אפלפלד, וכאן, לעניות דעתי, טמונה גם ההשתמעות ההגותית-אידאית של הנובלה "מסילת ברזל" ושל חלק גדול מיצירתו של אפלפלד.

כדי לאפיין את הריבוי והפיצול שבקיום היהודי ובהיסטוריה היהודית במאה ה-20, השתמש אפלפלד עצמו בהזדמנויות שונות במטפורה של המשפחה. זוהי משפחה מדומיינת וענפה שאפלפלד יוצר, ובה נמצא "כל מה שנפוץ במרוצת מאה השנים האחרונות [...] מאמינים מתנכרים ומשומדים, אנארכיסטים וקומוניסטים, ציונים ובונדיסטים. ככל שהמשפחה עניפה יותר הפיצול רב יותר".<sup>42</sup> באחד הראיונות שנערכו עמו לאחרונה, מאפיין אפלפלד את דמותו של המהגר היהודי כמי "שמביא ארבע שפות ושמונה נופים, אבות דתיים ולא דתיים, קומוניסטים ורבנים, מביא דברים רבים וסותרים לעיתים".<sup>43</sup>

42. אפלפלד, מסות כגוף ראשון, הספרייה הציונית, ירושלים, 1979, עמ' 9.

43. ער עכשיו כתבתי את השליש הראשון, הערה 13 לעיל, עמ' 151.

אפלפלד אינו מנסה ליצור אחדות מונולטיטית בתוך הפיצול, אלא לייצג את הסתירות ואת הריבוי. אחד הדברים המרתקים והמפליאים ביצירת אפלפלד הוא שאת הריבוי והפיצול הוא מגלה דווקא דרך הפניית המבט

אל "הרכבת הדוהרת פנימה", אל מה שאבד ונשכח בשואה. כפי שכתב אפלפלד באחת המסות הידועות שלו:

חווית השואה היתה אתגר ליוצר להפנות את מבטו פנימה, והמבט פנימה גילה עולמות בלתי צפויים [...] וכך דוהרת הרכבת פנימה. היא דוהרת ואוספת בדרכה את הפנים ואת השנים. וככל שהיא מפנימה ונוסעת אין הפלא מש: הכל מוכר. מוכר עד עמקי השנים. והכותב שמטבע עשייתו שוקד באינטרוספקציה, נפתע, שבנתיב זה לא רק את עצמו מגלה אלא גם את פזורי הנפש של שכטו, שבוזו ונדחקו ואבדו בשכחה.<sup>44</sup>

44. מסות בגוף ראשון, הערה 42 לעיל, עמ' 40.