

השנה חנכה סין את קו הרכבת מבייג'ינג ללהסה, בירת טיבט. יותם יעקבסון, שליח

[10 ברשימת ה-100 2007]



במהלך השנה הראשונה להפעלת הרכבת צפויים להגיע ללהסה 2.5 מיליון תיירים. עד שנת 2010 צופים שמספר תושביה של העיר יוכפל ושהכנסתה השנתית מתיירות תגיע ל-730 מיליון דולר. בתמונה, קרון המחלקה הראשונה

ברכבת אל גג העולם

כתב וצילם: יותם יעקבסון

רכבת מספר K917 תצא לדרכה בשעה רבע לארבע

אחר הצהריים. אני ממתין בתחנת המוצא ההומה בעיר לנז'או (Lanzhou), השוכנת על גדות חואנג'חה, הנהר הצהוב, מעורקי החיים העיקריים של סין המסורתית. זמן קצר לפני היציאה בודק צוות עובדי הרכבת את הכרטיסים ומכוון את הנוסעים אל הרציף והקרונות הממוספרים. בכניסה לכל קרון ניצבים בדום מתוח דיילים במדים. הכתובות ברכבת מופיעות בשלוש שפות: סינית, טיבטית ואנגלית. בקצה המסדרון בכל קרון מתנוסס לוח דיגיטלי שעליו רצה הכתובת "נסיעה טובה". הרכבת יוצאת בדיוק בזמן. אם להקיש מדויק זה על המשך הנסיעה, הרי שייקח לרכבת שלושים שעות בדיוק להגיע ליעדה – להסה (Lhasa), בירת טיבט, מקום מושבו הקודם של המנהיג הטיבטי הדלאי לאמה, שיצא בשנת 1959 לגלות מתמשכת בדרמסלה שבהודו לאחר שסין כבשה את חבל

הארץ הזה וסיפחה אותו לעצמה.



↑ תחנת הרכבת בלנז'או. ליד כל קרון, דייל לבוש מדים וכפפות לבנות



↑ מסכות חמצן מסופקות לכל דורש. נזיר טיבטי שחלה במחלת גבהים

שניגש אל בין הקרונות ומעשן שם. בכמה הזדמנויות ראיתי את צוות הרכבת מבליג בראותו סינים מעשנים, אולם טיבטים שעשו זאת זכו לגערות רמות. במקרה אחד ניגש עובד רכבת אל הטיבטי המעשן, הפיל את הסיגריה בחבטה מידו, רמס אותה בנעלו וגער בו.

כרטיסים רק בשוק השחור

הרכבת נוסעת לאורך הנהר הצהוב. העיר לנז'או על בתי הגבוהים ומפעליה הרבים נותרת מאחור. מי הנהר העכורים מגרגרי הלס שמקנים לנהר את צבעו ואת שמו זורמים בניגוד לכיוון הנסיעה. על גדותיו ניצבים כפרים קטנים שבתיהם טובלים בירק, ועצי צפצפה תמירים שצהוב שלכת זרק בהם צומחים ביניהם לצד שדות מעובדים ביד קפדנית. על הגגות מונחים לייבוש מאות קלחי תירס.

למראה הנהר אני נזכר במסעו של שוואן ז'אנג, הנזיר הבודהיסטי שיצא במאה השביעית מסין מערבה כדי להביא מהודו את הסוטרות – הכתבים הבודהיסטיים. לימים זכה מסעו לנופך מיתולוגי, ולנזיר נוספו עוד דמויות: איש החול, החזיר והקוף. על פי הסי-

מוזיקת מצעדים סובייטית בוקעת מהרמקולים כשהרכבת מתחילה לזוז. את הקרון במחלקה השנייה חולקים עימי טיבטים אחדים וסינים רבים. הטיבטים, אם לשפוט על פי לבושם והתנהגותם, הם בניגוד למשפחה אמידה ביותר, ואילו הסינים הם פקידים בלבד. רשמי ותיירים רבים שמצלמות ומסרטות וידאו תלויות על צווארם. הטיבטים אינם מתמהמהים. הם שולפים מתיקיהם את המזון שהכינו לנסיעה ואינם מפסיקים לכבד אותי בו – אטריות, הררי לחם טיבטי מטוגן וסוכריות משקית ענקית.

כשמסתיימת מנגינת הניצחון בוקע מהרמקול קולו של הכרוז המספק נתונים בסינית ובאנגלית על אודות הרכבת. בשל קולניותם של הסינים קצת קשה לי לשמוע, אבל מבעד לצעקותיהם ולקולות שאיבת האטריות אני מצליח לקלוט שברכבת יש 16 קרונות, כולל הקטר, והם מתחלקים לשלוש מחלקות – מחלקה ראשונה, ובה דרגשי שינה רכים; מחלקה שנייה, ובה דרגשי שינה שמסודרים בשלוש קומות; ומחלקה שלישית שבה מושבים בלבד. בין הקרונות יש גם קרון קנטינה וקרון לצוות. בקצה כל קרון יש תאי שירותים וכיורי רחצה, ובסמוך אליהם ברז של מים חמים – לחליטת עלי תה ולהכנת תבשיל אטריות-אינסטנט, שנדמה כי חוק סיני בלתי כתוב אוסר לעלות לרכבת בלעדיו.

במעברים יש שקעים חשמליים שמאפשרים להטעין טלפונים סלולריים (יש קליטה לאורך חלק ניכר מהדרך) וסוללות. בסמוך לכל דרגשי שינה מושב יש התקן מיוחד לאספקת חמצן. מי שחש ברע יכול לפנות לדייל בכל עת ולבקש ממנו צינורית ומסכה. טיפול רפואי אפשר לקבל בקרון מספר 5.

תחושת רווחה אופפת אותי כשמתברר לי שהעישון ברכבת אסור. זה באמת לא נחוץ כשהחמצן דליל כל כך ממילא. ההקפדה על איסור העישון נשמרת בקרונות, אולם חרף האיסור יש מי

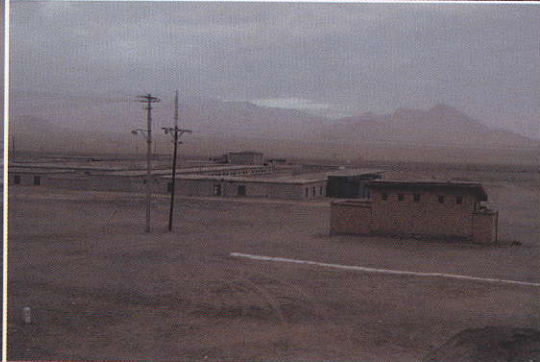


← נוסע סיני מקלף לעצמו ביצה קשה, המזון הלא רשמי של נוסעי הרכבות בסין. זה, ואטריות

↑ קרון המחלקה השלישית. מושבים בלבד. רוב הנוסעים במחלקה הזאת הם טיבטים

→ להסה להסה הרכבת. מחלון הקרון נראה הכביש המחבר בין לנז'או לשינינג, לאורך הנהר הצהוב





פור נרקמה בין הדמויות מערכת יחסים תלוית ומתפתחת, עם הקבלות רבות לחברה האנושית. תלות הדדית זו היא שאפשרה בסופו של דבר את הצלחת המסע. על גדות הנהר בלנז'או ניצב פסל גדול של ארבעת בני החבורה המשעשעת.

מטרתה של הרכבת הזאת אינה להביא סוטרות בודהיסטיות מטיבט מזרחה, זה ברור. עם זאת ניכר כי רבים מהסינים נוסעים בה כדי להתרפק על האקזוטיקה הטיבטית שאותה מיטיבים הסינים להציג. די להם בתצלום בלבד מסורתי כביכול על רקע ארמון פוטאלה (Potala) שבלהסה כדי לחזור מאושרים הביתה, ספוגי ניחוחות מגג העולם. לעומתם יש הטוענים כי הצגת טיבט על ידי משרד התיירות הסיני כארץ בעלת נופים ועבר מרתק נועדה לעמעם את היותה אזור כבוש שבו חי מיעוט אתני תחת שלטון צבאי.

עד שנחנך קו הרכבת ללהסה ב־1 ביולי השנה היה אפשר להגיע מסין אל טיבט ברכב (אל העיר מובילות כמה דרכים משובשות שהנסיעה בהן ממושכת ביותר, רבת טלטלות ולעתים בלתי אפשרית בשל מפולות, שיטפונות או שלגים) או במטוס, אך עלות הטיסות גבוהה. הרכבת החדשה מציעה חלופה נוחה יותר וזולה יחסית, ומאפשרת להוביל המון אדם וסחורות. בעיני השלטון הסיני הרכבת מסמלת את חליצת הפקק שחסם את התפתחותה של טיבט במשך שנים, דימוי שבו השתמשו לאחרונה כמה בכירים בשלטון.

מיום שנפתח הקו הרכבות מלאות עד אפס מקום, ועל כן סוכנים סינים רבים טוענים בפני תיירים כי ביכולתם לקנות כרטיסים בשוק השחור בלבד ובמחיר גבוה בהרבה מהמחיר הרשמי.

הנתונים היבשים מלמדים כי עד לאחרונה עלתה טונה פחם או מלט בלהסה כ־800 יואן (כ־100 דולר), פי ארבעה מעלותו במחוזות פנימיים אחרים בסין. כ־75 אחוזים ממחיר המוצרים נזקפו לעלות השינוע. מאז נחנכה המסילה המחירים יורדים בהדרגה.

נוכח האפשרות לנייד מיכון כבד, עובדים וחומרי

גלם אל טיבט וממנה (פי 45 מבעבר), משקיעים רבים יותר ויותר מביעים עניין בפרויקטים של כריית מחצבים וייצור בטיבט ובצ'ינגהי (Qinghai), מחוז שנמצא מצפון-מזרח לטיבט ומבחינה גיאוגרפית הוא חלק ממנה. כיום יוצאות מדי יום ביומו רכבות מבייג'ינג, מצ'נגדו (Chengdu), משינינג (Xining) ומשנגחאי, ובקרוב יושקו קווים שיקשרו את להסה אל יתר חלקיה של סין.

במהלך השנה הראשונה להפעלת הרכבת צפויים להגיע ללהסה 2.5 מיליון תיירים. צ'ו האו, האחראי על התיירות בטיבט מטעם השלטון הסיני, משער שעד שנת 2010 יוכפל מספר תושביה של העיר להסה ושהכנסתה השנתית מתיירות תהיה גדולה מ־5.8 מיליארד יואן (כ־730 מיליון דולר). הנתונים האלה מעלים את השאלה המתבקשת: מה יהיה צביונה של העיר בעוד כמה שנים?

→ ↓ → הרכבת חולפת ליד אגמים גבוהים שקופאים בחורף ועיירות פועלים מבודדות שכמו נשכחו בישימון העצום והקדמוני. במהלך הנסיעה התרוממו סופות שלג בתוך דקות, וכמו שהופיעו כך נגוזו אל תוך הערבה מוארת השמש וצלולת הרקיע



תוואי מסילת הרכבת מבייג'ינג ללהסה



יואן (כ־4.2 מיליארד דולר). בשום רגע לא הוזכר כמה פועלים קיפחו את חייהם במהלך העבודה.

שוב מוסברים הטעמים להקמת המסילה – דאגתה הכוללת של המפלגה למיעוטים על ידי הגברת היכולת להעביר סחורות ועל ידי פיתוח תיירות בכלי תחבורה אמין ויציב. "הרכבת נועדה לחזק את טיבט ולאחד בין הלאומים בשם הידידות הסינית והטיבטית", מכריז הכרוז בשם המפלגה. החזרה התכופה על הסיבות שלשמן נבנתה המסילה רק מערערת את האמון באשר לכנות הנימוקים.

האם יישאר ממנה משהו טיבטי, או שמא ארמון פוטאלה ייר- אה כנטע זר במרכזה של עיר סינית מודרנית?

הכל למען הטיבטים

הערב יורד אטי־אט, והנוף נעשה צחיח יותר. הרכבת קרבה אל העיר שינינג, בירת מחוז צ'ינגהי. שם היא מתמלאת לגמרי. בין העולים עולי רגל טיבטים רבים. הם בדרכם חזרה הביתה לאחר שביקרו במנזר קומ־בום (Kumbum) הסמוך.

עלטה יורדת. הכרוז מכריז כי גובה העיר הוא 2,200 מטרים מעל פני הים וכי פירוש שמה בסינית הוא "שלום מערבי". הוא ממשיך ומסביר על מחלת גבהים שיכולה לתקוף כמה מן הנוסעים בהמשך הדרך ומציע להשתמש במסכת החמצן במידת הצורך.

עתה חוצה הרכבת את ערבותיו של מחוז גנסו (Gansu) בדרך לעיר הגלמודה והנידחת גולמוד (Golmud). גם כיום גדלות כאן אותן דלור־עים מערביות משובחות שהיו מבוקשות על ידי קיסרי סין משחר ההיסטוריה. הכרוז ממשיך: "אם יש בידיכם צבע, אמוניה, גופרית או חומרים דליקים אחרים, עליכם למסור אותם לידי דייל הקרון, כדי שתגיעו בשלום ליעדכם". הודעה זו עתידה להישמע שוב ושוב במהלך הנסיעה.

הכרוז ממשיך לספק נתונים בין קטעי המוזיקה. אורך המסילה משינינג ללהסה הוא 1,956 קילומטרים, מהם 960 קילומטרים שנבנו בגובה של יותר מ־4,000 מטרים. גובהה של הנקודה הגבוהה ביותר שהמסילה חוצה הוא 5,072 מטרים (כמאתיים מטרים גבוה יותר מהרכבת הפרואנית שחוצה את האנדים, שהיתה עד לאחרונה הרכבת הגבוהה בעולם). בניית קטע המסילה משינינג לגולמוד החלה ב־1984. בניית המסילה מגולמוד ללהסה החלה בשנת 2000 והסתיימה באוקטובר 2005, אולם טקס החנוכה היה כאמור רק ב־1 ביולי השנה. עלות הפרויקט ידועה ומפורסמת בהדגשה – 33 מיליארד





בקרן השינה של המחלקה
הראשונה. לפי השלטון
הסיני הרכבת מסמלת את
חליצת הפקק שחסם את
התפתחותה של טיבט
במשך שנים. לפי אחרים,
היא מסמלת את המשך
הדיכוי של טיבט, שלא לומר
המסמור האחרון בארון
הקבורה שלה



← יאנג פנג לי, תיירת סינית, נוסעת לראשונה בחייה לבקר בטיבט

→ בקרון הקפיטריה. נופי בראשית וקור כלבים בחוץ, אבל בפנים נעים וחמים



העת. רגע מעוננת לחלוטין ומאיימת, והנה יורד שלג על הארץ ומכסה אותה בדוק לבן. רגעים אחר כך מגיחה שמש בוהקת ומאי־רה שמים כחולים שפסים לבנים של עננים מוארכים נמשכים בהם לאורך ולרוחב כמו משיכות מכחול של קליגרף. מרחבי הישימון הללו, שבעונה זו מכוסים רק במעטה הולך ומצהיב של עשב קמל, בלתי נתפ־שים בגודלם. מדי פעם חולפת הרכבת על גשר מעל לערוץ נהר רבי־יובלים שנפר־

מוזיקת מצעדים מנוגנת בלי הפסקה והקריין חוזר שוב ושוב על התעמולה הרשמית: "הרכבת נועדה לחזק את טיבט ולאחד בין הלאומים בשם הידידות הסינית והטיבטית"

דים ומתלכדים חליפות, יוצרים מרקם של מעוינים דקים. מדי פעם היא חולפת על פני מחנות עובדים. הם נראים קודרים, ובאוהלים או במבני הפח שבהם אין טמפרטורות קבועות כמו ברכבת. הפועלים שגרים בהם עמלים בלי הרף לתחזק את המסילה ואת שוליה המוע־דים לסחף.

ובינתיים, במחלקה השלישית

בצהרי היום השני אני עושה את דרכי אל קרון הקפיטריה, אף שאין צורך להגיע אליו כדי לאכול, שכן עובדי הקפיטריה

"הרכבת היא גאווה לכל סיני ולא רק לבוני המסילה", מסכם הכרוז בסינית ובאנגלית. בשעה 22:00 מכובים האורות ומופסקים שידורי התעמולה, ודממה משתררת בקרונות.

אום מאני פאדמה הום

כמו שהושכבנו לישון כך גם הושכמנו עם שחר. המוזיקה הקולנית וקולו של הקריין מבהירים שהגיעה העת לקום. להפתעתי הרבה מושמעת גרסה מולחנת מודרנית של המנטרה הטיבטית המפורסמת "אום מאני פאדמה הום".

ושוב, לפי אותו אות בלתי כתוב שולפים כל הנוסעים את אריזות האטריות־אינסטנט, וריחן העז מתפשט ברחבי הקרון. על גבי הצג הדי־גיטלי הרץ נכתב בשלוש שפות שהטמפרטורה בחוץ היא עשר מעלות מתחת לאפס, אך הטמפרטורה בתוך הרכבת קבועה ומאפשרת להלך בביגוד קל בלבד. הכרוז מסביר בכמה מילים מיהם הטיבטים ומבקש שלא לפגוע בהם. להפתעתי הרבה הוא מזכיר את טקס "קבורת השמים" (ראו "מסע אחר" 174) ומבקש שלא לבזותו.

מבעד לחלונות נשקפים מישורים אפרוריים ורחבי ידיים. בקטעים רבים נעה הרכבת במקביל לכביש המשובש שעליו נוסעות בכב־דות משאיות ענקיות מטיבט ואליה. חופת הרקיע משתנה כל



↑ במחלקה השלישית. משפחת עולי רגל טיבטים נוסעת לבקר בלהסה בפעם הראשונה

כמה טיבטים, בהם קבוצת נזירים, חשים ברע, ואל אפם מחוברות צינוריות החמצן השקופות. כשאני מביע את פליאתי מסבירים לי שזה קורה הרבה לטיבטים שיוצאים מטיבט לפרק זמן מסוים ושבים אליה. אבל למרות התנאים הלא נוחים נראה כי בקרר נות האלה שוררת אווירה טובה. אנשים אוכלים יחד, מרבים לספר בדיחות ולחייך חיוכים רחבים. אני המערבי היחיד ברכבת, והגעתי אל הקרון מעוררת תגובות של סקרנות, בעיקר כשאני שולף מצלמה ומביקש לצלם את הנוסעים. רבים מהנוסעים הם עולי רגל שהגיעו לרכבת מכפרים נידחים בצ'ינגהי. לגופם הלבוש המסורתי, הספוג ריחות מדור רה וחמאת יאק. הם עונדים את תכשיטיהם הכבדים, ושערן של כמה מהנשים קלוע לעשרות צמות דקות. את הפגיונות המעוצבים שלהם אי אפשר להעלות לרכבת מטעמי בטיחות.

כמה נזירים מזמינים אותי לשתות איתם תה חמאה טיבטי. ילדים אחדים לוטשים עיניים למצלמה. מיד לאחר מכן מגלים דבר אטרקטיבי לא פחות – השערות שבזרועי, אותן הם שבים ומושכים בפליאה, כאילו מנסים לומר לי שאלה נועדו לצמוח על הראש בלבד. אישה שממלמלת מנטרות וממוללת מחרוזת תפילה בין אצבעותיה מחייכת אלי חיוך רחב. "הרכבת נוחה לנסיעה, אך רוב הטיבטים לא אוהבים אותה", אומר לי בגילוי לב מתומצת אחד הטיבטים.

פרידה עם סימני שאלה

הרכבת אינה מתעייפת. גם הגובה אינו משפיע עליה – היא ממשיכה בנסיעתה, צולחת עוד נהר על גבי גשר ארוך שנטוי מעל לערוץ וחולפת בעוד מנהרה שנחצבה בהר, חולפת על פני אגמים, צולחת ערבות פתוחות ומתפתלת בין רכסים. לעתים נדמה כי היא אינה נעה ממקומה כלל וכי הנוף הוא שחולף על פניה. לקראת ההגעה אל התחנה הסופית בלהסה מושמע שירה

נעים בין הקרונות עם עגלות ומוכרים ארוחות חמות. השר לחנות מצוחצחים, על כל אחד מהם פרושה מפה ועליה מונחים פסל איילה ופרח מלאכותי. נופי הדרך הנשקפים מבעד לחלונות הגדולים משמשים להם רקע נאה. יש משהו סוריאליסטי בבני אדם שסועים דים את לבם על רקע מרחבי אינסוף, סופת ברד משתוללת או רכס מושלג שהולך ומתגלה.

הדרך אל קרון הקפיטריה ובחזרה ממנו חולפת דרך קרונות המחלקה השלישית, שבהם מושבים בלבד. בקרונות האלה ניכר ההבדל האתי

במחלקה השלישית, המאוכלסת בעיקר בטיבטים, צפוף ולא נוח, אבל האווירה טובה. "הרכבת נוחה לנסיעה, אך רוב הטיבטים לא אוהבים אותה", אומר לי בגילוי לב אחד הטיבטים

ני והכלכלי שבין נוסעי המחלקות השונות. רוב מי שמאכלס את קרונות המחלקה השלישית הם טיבטים ובני החווי, המיעוט המוסלמי. כמעט שלא יושבים בהם סינים. יושבי הקרונות האלה סובלים מצפיפות ומחוסר נוחות. המדפים שמעל למושבים אינם מספיקים למטען, וכדי לא לחסום את המעבר הנוסעים מניחים אותו בין רגליהם. יש מי שמשם עין את ראשו על כתף שכנו או על השולחן הקטן כדי להירדם ויש מי שמתיישב על הרצפה ומניח ראשו על המושב כדי לזכות בתנומה קלה. תינוקות וילדים יושבים על ברכי הוריהם ומדי פעם מבקשים מרחב לשחק או פורצים בבכי.



↑ דגל סין מתנשא בכיכר הגדולה לפני ארמון פוטאלה, שהיה משכנו של הדלאי לאמה עד שיצא לגלות ב־1959

ניכר כי הם רואים בצעידתי במסלול הקורה, הקפת המקדש, מחמאה גדולה.

לקראת שקיעה אני בוחר לצאת מהעיר ולהשקיף עליה ממרומי אחד ההרים שמדרום לה. מפסגת ההר נפרש נופו המרהיב של עמק להסה; הנהר, העיר והפסגות שמעבר לה. בירת טיבט נראית משם כמתפוגגת אל תוך מרחביה של הארץ המופלאה. אני יושב ומשקיף על הנוף ותוֹהֵה מתי אזכה להגיע ללהסה שוב וכיצד תיראה העיר אז. נשר דואה חולף לא רחוק ממני. אני מצליח להביט בעיניו ולשמוע את רחש הרוח החולפת בין נוצותיו. השקט נפלא. הוא ממלא אותי עד גדותי וגולש ממני החוצה.

"אין רע בלי טוב ואין טוב בלי רע", אני מזכיר לעצמי בחושי על מה שקורה בטיבט מאז הכיבוש הסיני, ימים כה שונים מהשקט שאופף אותי עתה. איני יכול שלא להיזכר בדרשה של הדלאי לאמה, שבה אמר מפורשות כי לולא הכיבוש לא היה הבודהיזם מופץ בעולם באופן שכזה. בראייה מוחלטת זו, של היעדר המוחלט, אני נפרד מטיבט ומרחביה. ©

הכתבה מוקדשת לברק, איש המישורים הפתוחים, באיחולים כנים שדרכו אל הפסגות תהיה מְחִיָּה ומעשירה

יותם יעקבסון - כותב, מצלם, מדריך טיולים בישראל ולאורך נתיבי הסחר הקדומים באסיה, ומרצה בליווי שקופיות. בשנים האחרונות מבקר ומדריך בטיבט מדי שנה ועוקב אחר התהליכים שמתרחשים בה.
yotamj@017.net.il



המפורסם של לי נה, זמרת מפורסמת שהיתה לנזירה בודהיסטית ופרשה מעולם הבידור. השיר "העשב הירוק מסתיר את הרמה" שנכתב על טיבט היה להיט בפי סינים וטיבטים כאחד. "ומה רואות עיני? עיני רואות את הערבות הגבוהות של טיבט", שרה לי נה בקול רב־עוצמה. העצירה המוחלטת והתאורה שנשקפת מבעד לחלון מעידות כי הגענו ליעדנו הסופי. השעה 21:50. בדיוק בזמן. התחנה המונומנטלית נמצאת כעשרים קילומטרים מדרום־מערב לעיר. במקום יש רציפי בטון רבים, ומעליהם קירוי שטוח עצום. קירוי

לקראת שקיעה אני יוצא מלהסה ומשקיף עליה מאחד ההרים, תוהה מתי אזכה להגיע לכאן שוב וכיצד תיראה העיר. מי יודע איזה שינוי תביא איתה הרכבת

תיה החיצוניים של התחנה נטויים מעט. אולי יש בכך מעין תשובה ארכיטקטונית לארמון פוטאלה, כאילו התחנה נועדה להציג מקדש חדש, שונה. איני יכול שלא לשער כי התחנה נבנתה היכן שנבנתה רק מתוך מחשבה שבעתיד הלא רחוק תגיע העיר להסה עד אליה. בקרוב ייבנו גשרים שיקצרו במידה ניכרת את המרחק אל העיר, מבטיח לי נהג המונית שאני שוכר את שירותיו.

למחרת אני משכים קום ויוצא לבקר במקדש ג'וקהאנג (Jokhang). אני נסחף עם המוונים וסובב לאטי את המבנה, סופג את קדושתו. לפתע אני מבחין לצדי בפנים מחויכות - עולי הרגל שפגשתי אתמול ברכבת. התרגשותם מפגישתנו השנייה גדולה כשלי.

