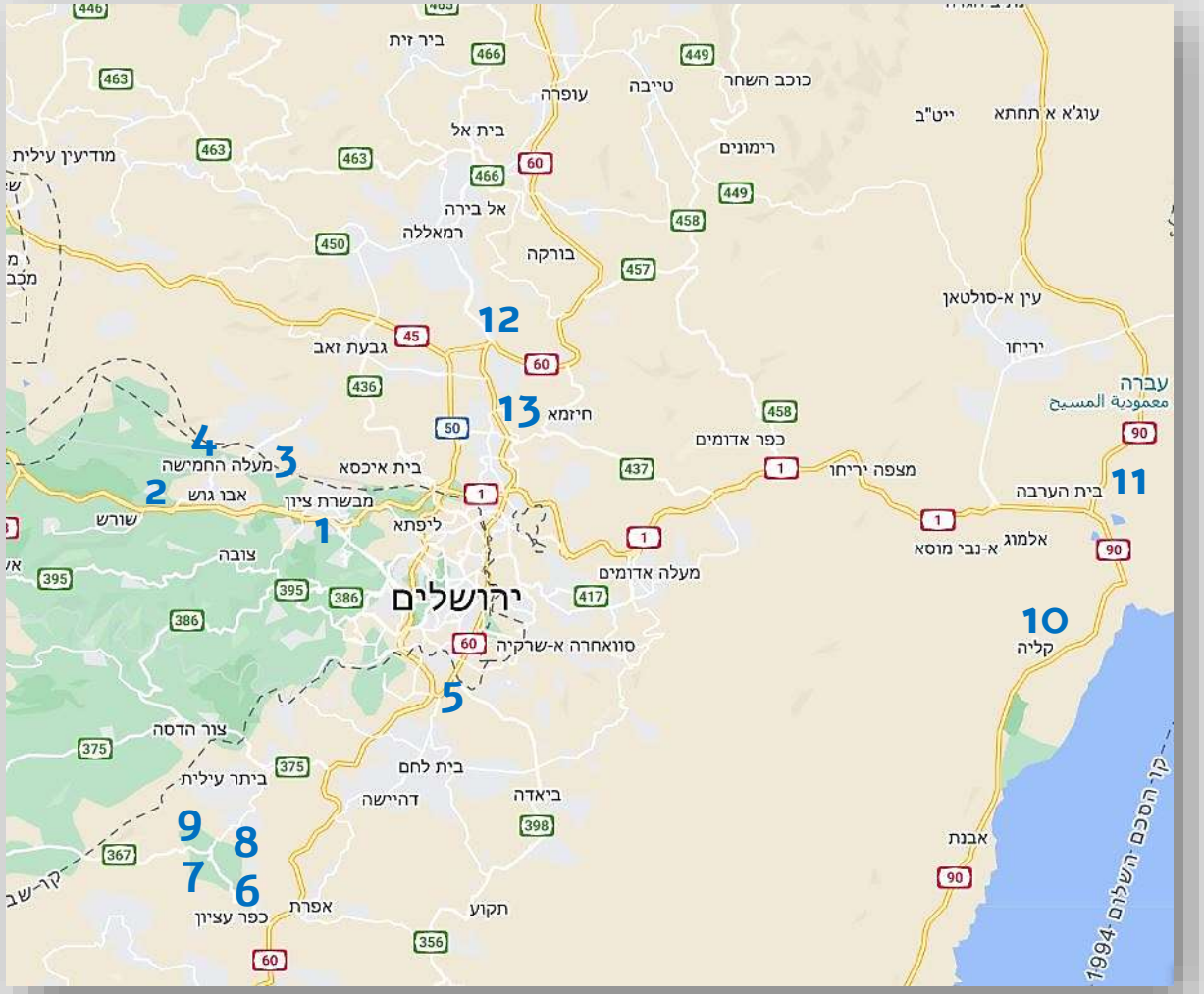
ההתיישבות הציונית מצפון לירושלים



עפרות, צילום: אוסף ש' שניידוביץ'

אבני מורשת
עריכה
עודד פרגאי

ביום הקמת המדינה היו מסביב לירושלים 13 יישובים (במפה הם מסומנים במספרים כחולים)



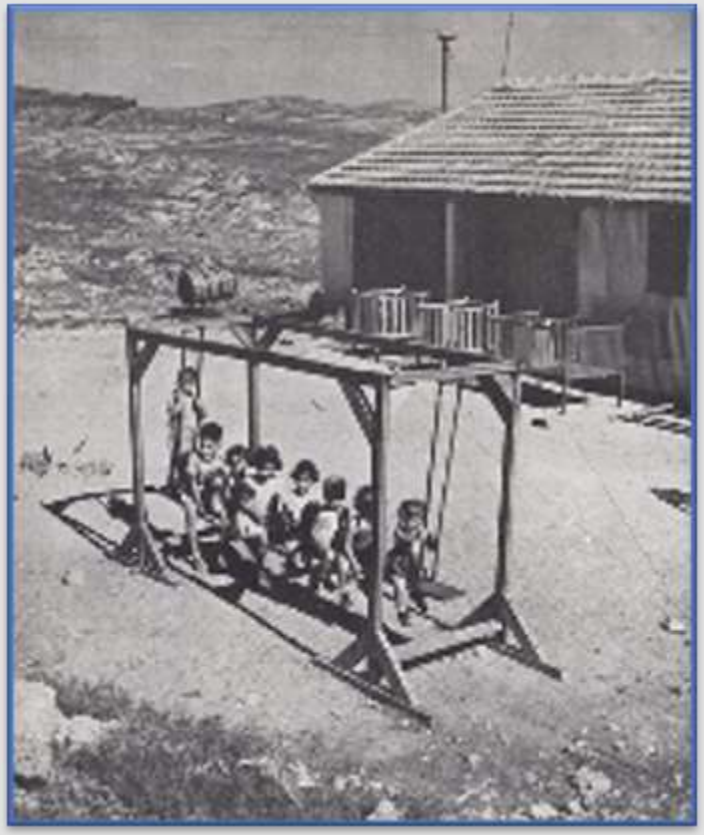
ממערב לעיר:
[1] מוצא, [2] נוה אילן, [3] קריית ענבים, [4] מעלה החמישה

מדרום לה:
[5] רמת רחל, וארבעת יישובי גוש עציון – [6] כפר עציון, [7] משואות יצחק, [8] עין צורים, [9] רבדים

ממזרח לה:
[10] קליה, [11] בית הערבה

ומצפון:
[12] עטרות, [13] נוה יעקב

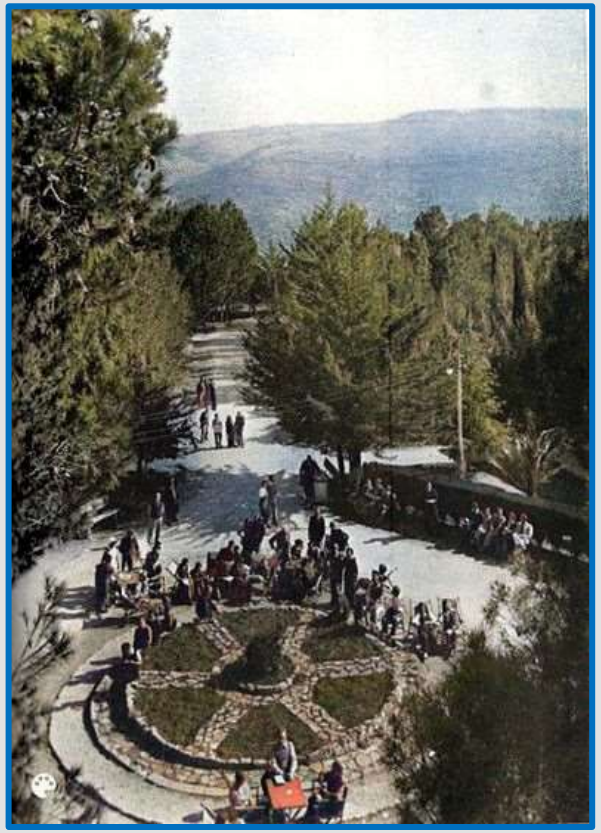
היישובים **ממערב לעיר** היו על הדרך הראשית מתל אביב לירושלים, והם נשארו עומדים על תילם במהלך מלחמת העצמאות ואחריה.



בית ילדים בקיבוץ נוה אילן,
1950
מתוך אתר פיקיוויקי



בית פפרמן במעלה החמישה,
2021
זלר זלמנסון, מתוך אתר פיקיוויקי



כיכר בקריית ענבים,
1952
מתוך אתר פיקיוויקי

ברמת רחל **שמדרום לירושלים** התחוללו במלחמת העצמאות קרבות קשים, ופעם ופעמיים נכבשו חלקים מהקיבוץ על ידי הצבא המצרי הפולש, אבל בסופו של דבר האויב נהדף ורמת רחל נשאר בידינו.



פסל רחל אמנו
ברמת רחל,
2021
זלמנסון זלר, מתוך אתר פיקיוויקי



צריפים
ברמת רחל,
1927
מתוך אתר פיקיוויקי

ארבעת יישובי גוש עציון, גם הם **מדרום לירושלים**, נכבשו על ידי הלגיון הערבי (הצבא של מדינת עבר הירדן דאז) ובתום קרבות קשים תושביהם נאלצו להיכנע והלכו בשבי.
אחרי המלחמה שורדי היישובים האלה הקימו ישובים חדשים במקומות אחרים בארץ.

היישוב היהודי בגוש עציון התחדש רק אחרי מלחמת ששת הימים. עד אז אפשר היה, מתחומי הקו הירוק, לראות רק עץ אלון בודד שהמשיך לצמוח על אחת הפסגות של הגוש.



האלון הבודד בגוש עציון, 2015
צילום: אבישי טייבר, מתוך אתר פיקיוויקי



גוש עציון, 2011
מתוך אתר פיקיוויקי

במלחמת העצמאות, תושבי היישובים **ממזרח לירושלים**, הקיבוצים קליה ובית הערבה, פונו בדרך הים לסדום. על הפרשה הזאת כתב חיים חפר את השיר "בית הערבה", והשיר הונצח על ידי זמרתו של אריק איינשטיין.
בית הערבה מעולם לא הוקם מחדש ואילו קליה הוקם מחדש אחרי מלחמת ששת הימים.



אבן הציון לקבר האחים
של בית הערבה
מצילומי יהודית גרעין־בל,
מתוך אתר פיקיוויקי



מלון קליה לחוף ים המלח,
1934
מתוך אתר פיקיוויקי

מצגת זאת מוקדשת לשני היישובים העבריים **מצפון לירושלים**, עטרות ונווה יעקב:

- בהתיישבות העברית סביב ירושלים, הם מהיישובים הוותיקים ביותר
- הם נעזבו ערב הקמת המדינה בהוראת מפקדת ה"הגנה"
- תולדותיהם הכי פחות ידועות לכלל הציבור



עטרות,
1944
מתוך ויקיפדיה



נוה יעקב,
1925
צילום:
Will Gambardella
מתוך ויקיפדיה

בסוף המאה ה־19 האובלוסייה היהודית של ירושלים גדלה, ונוצר צורך להקים יישובים שיספקו לה עורף כלכלי. לכן, כבר בשלהי השלטון העותמאני הוחל ברכישת קרקעות מצפון לירושלים עבור התיישבות יהודית. בין השנים 1910 ו־1913 רכשה חברת "הכשרת הישוב", טיפין־טיפין, קרקעות מתושבים בקלנדיה, בג'דירה ובביר נבאללה. בעקבות קריאתו של מנחם אוסישקין, שפורסמה בכרוז "לתקנתה של ירושלים", להקיף את ירושלים ביישובים עבריים, התיישבה על הקרקעות הללו בשנת 1914 קבוצה מבני העלייה השנייה שנקראה "קבוצת קלנדיה".



לוי שקולניק (לימים אשכול), 1912
צילום: הארכיון לתולדות פתח תקוה ע"ש עודד ירקוני



ברל כצנלסון
הצילום מאתר הספרייה הלאומית

הקבוצה מנתה בעשרה חברים ונמנו עימהם, בין היתר, לוי שקולניק (לימים – ראש הממשלה לוי אשכול) וברל כצנלסון. אבל הקבוצה התקשתה להחזיק בשטח בתנאים הקשים והתפזרה.



אדמת הטרשים של סביבת עטרות
הצילום מתוך רות דנון: עטרות

ב־1919 עלתה על השטח קבוצה חדשה.

ב־1923 הקבוצה התאגדה כמושב עובדים בשם "עֲטָרוֹת". עטרות היא, אם כן, אחד ממושבי העובדים הראשונים (אחרי נהלל, כפר מל"ל, כפר יחזקאל ותל עדשים).

עד אז, וגם אחרי כן, נעשו ניסיונות לרכוש עוד קרקעות כדי להגדיל את משבצת הקרקע של המושב. אבל בעוד שבצפון הארץ היו שטחי קרקע גדולים בבעלות אֶפֶנדים [נְכבּדים], ובמשא־ומתן עימם אפשר היה לרכוש חלקות גדולות, בהרי יהודה בעלי הקרקע היו תושבי הכפרים והיה מדובר על שטחים קטנים עם עשרות בעלויות. לכן רוב הניסיונות לרכוש עוד קרקע עלו בתוהו ועטרות קמה על שטח של 375 דונם.

בשנים 1924 – 25 ממשלת המנדט הפקיעה 200 דונם מתוכם והקימה עליהם שדה תעופה.



עטרות – צילום אויר,
1946
צילום: מתוך רות דנון: עטרות

במקביל להקמתו של מושב עטרות התחילה קבוצה של יהודים שומרי מצוות, "אגודת הכפר העברי" בראשותו של הרב יצחק אורנשטיין, לחפש קרקעות מצפון לירושלים לצורך התיישבות של יהודים בעלי ערכים דומים.

הקריטריונים לחיפוש היו אלה:

- סמוך לכביש הראשי ירושלים־רמאללה
- ליד מעיין – על מנת שביישוב אפשר יהיה לקיים משק מעורב
- במרחק עד שעה הליכה ברגל מירושלים – כדי שאפשר יהיה להגיע לעיר גם בשבתות ובמועדי ישראל

מה שהצליחו לרכוש בפועל היה שטח של 500 דונם, שעמד רק בקריטריון הראשון. על שטח זה הם הקימו בשנת 1924 את "הכפר העברי". לימים שונה השם ל"**נוה יעקב**", על שם הרב יצחק יעקב ריינס, מייסד "המזרחי". הרב אורנשטיין ומשפחתו היו בין המתיישבים וגרו במקום עד 1940.



הרב יצחק אורנשטיין

מקור התמונה: הקרן למורשת הכותל המערבי

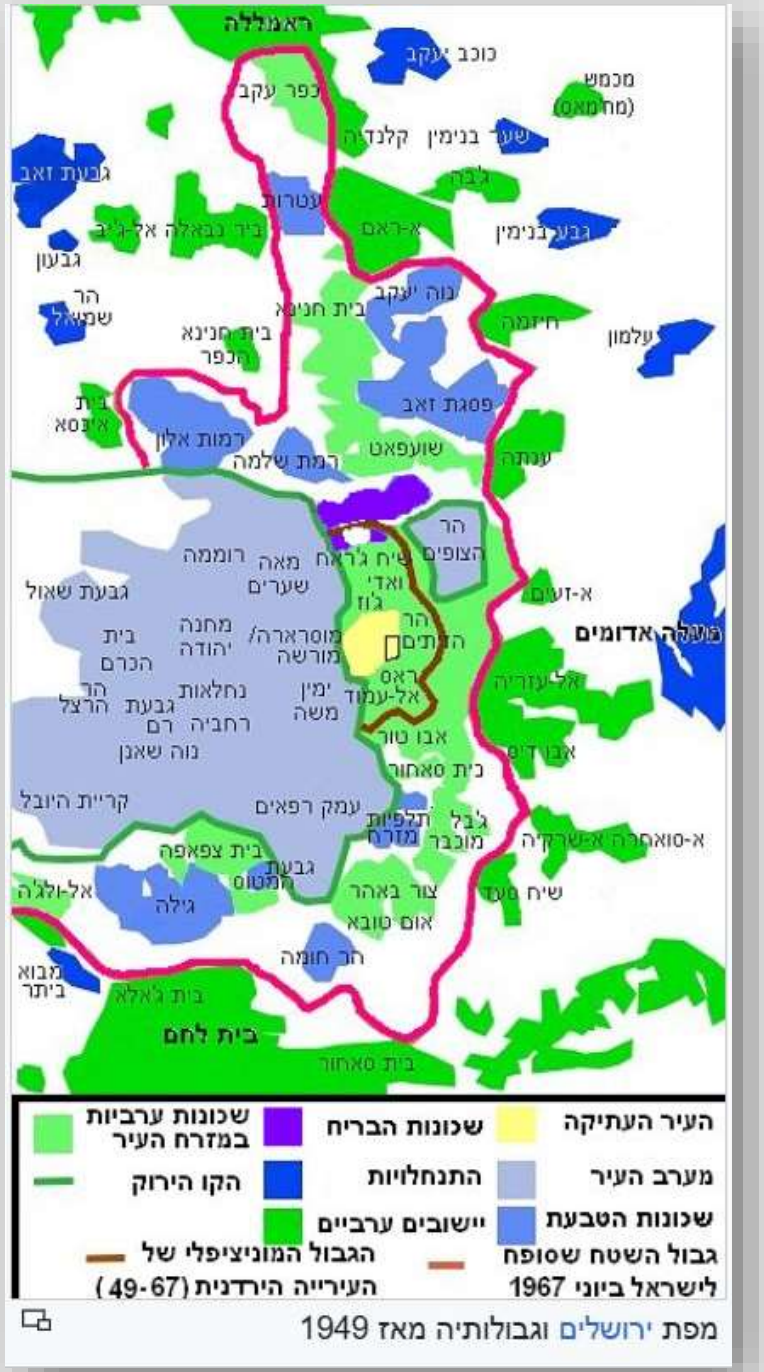
מצגת אין כמו היישובים הכפריים

עד למלחמת הקוממיות תושבי עטרות ונוה יעקב היו צריכים להתמודד עם:

- מחסור במים
- בעיות בטחון
- קשיי תחבורה
- מציאת מקורות פרנסה
- קיום חינוך ותרבות.

ההתמודדות הזאת נדונה בשקפים הבאים.

אבל אחרי מלחמת ששת הימים ב־1967, הבעלות היהודית על קרקעות מצפון לירושלים בתקופת המנדט נתנה גושפנקה לסיפוח לישראל של ה"אצבע" שמצפון לירושלים.



מפת ירושלים וגבולותיה מאז 1949

מפת ירושלים המורחבת

מקור: ויקיפדיה

בעיית המים

לשני היישובים לא היו מקורות מים בשטחיהם. לכן הם נאלצו לקנות מים מכפרים ערבים בסביבה, שבשטחיהם היו בארות. את המים היו ממלאים בחביות ומובילים אותם אל היישוב על גבי עגלות רתומות לפרד או לסוס. המים לא הספיקו לגידולי מטעים, ולכן הענפים היחידים שאפשר היה לקיים היו רפת, לול וגידולי בעל.





הובלת מים בחביות

מקור התמונות:
ארכיון מורשת עטרות

בעיית המים

ב־1928 הוקם בעטרות מאגר מים גדול, שיכול היה לקלוט את מי הגשם שניגרו על הגבעות מסביב ונאספו באמצעות סכר קטן.



עבודות הקמת המאגר למי גשם, 1926-27

מקור התמונות: רות דנון, ארכיון מורשת עטרות



הנחת הצינור להולכת המים מהסכר אל המאגר

אחרי המרד הערבי הגדול (ה"מאורעות") של 1936-38 הונח צינור מים שחיבר את שני הישובים, עטרות ונוה יעקב, אל הקו שהוביל מים מעין פארה לירושלים – ובעיית המים באה על פתרונה.

התחבורה

לעטרות היה קו אוטובוס אחד, קו מס' 17, והיה בו אוטובוס אחד. האוטובוס היה יוצא מעטרות השכם בבוקר, עם החלב שנחלב עם שחר ועם התלמידים שלמדו בעיר, וחוזר מירושלים עם המורה.
בצהריים – מחזיר לירושלים את המורה, ומחזיר את התלמידים מהעיר לנוה יעקב ולעטרות.

הנהג, יענק'ל גולדברגר, היה תושב המקום, והוא נשאר בעטרות ללילה.

לנוה יעקב היה קו אחר, מס' 16, באחריות ר' אברהם היימן, והיה לו משטר נסיעות דומה.

בעתות של רגיעה אפשר היה להשתמש גם בקווי אוטובוסים ערבים שיצאו משער שכם: קו 18 לרמאללה וקו 20 לשכם. אבל בתקופות של מתח ביטחוני האפשרות הזאת לא הייתה קיימת.

בתקופת ה"מאורעות" הוסיפו לאוטובוסים של נוה יעקב ושל עטרות מיגון של לוחות פלדה, והנסיעות היו עם ליווי של נוטר.



למעלה: האוטובוס של יענק'ל גולדברגר, 1935

למטה: נסיעה עם ליווי של נוטר



מקור התמונות: ארכיון מורשת עטרות

מקורות פרנסה



בנוה יעקב הקימו מחצבה, אבל היא פעלה רק שנים מעטות. הענפים העיקריים היו חקלאות, קייט ועבודות חוץ.

בעטרות הענף העיקרי היה הרפת, ועם הזמן נוספו לולים ומטעים.



תמונות מהמחצבה בעטרות

מקור התמונות: רות דנון, ארכיון מורשת עטרות

בפרוץ המרד הערבי הגדול (1938), ענף הבנייה בירושלים נתקל בקשיים כי המחצבות של הערבים לא הסכימו לספק ליהודים אבן לבניין.

כדי להתמודד עם המשבר הזה, יזם שבתאי לוזינסקי, מראשוני עטרות, הקמה של מחצבה בעטרות, בה עבדו פועלים יהודים.



סככת הפועלים במחצבה בעטרות

מקור: רות דנון, ארכיון מורשת עטרות

חינוך ותרבות



גן הילדים של עטרות

בנוה יעקב הוקם בית ספר של כיתה אחת, שבו למדו בני כל הגילים עד גיל מצווה. הלימודים היו בעיקר לימודי קודש עם מורה שהיה תושב המקום.

תלמידים מעל גיל מצוות היו נוסעים ללמוד במוסדות דתיים בירושלים.

בעטרות היה גם גן ילדים וגם בית ספר – אף הוא של כתה אחת, עבור כל הילדים בגיל בית ספר יסודי. המורה היה מגיע מדי בוקר מירושלים, וחוזר לביתו בצהריים. אבל הגננת, לאה גולוביצקי, הייתה תושבת המקום.

היא זאת שב־1943 חיברה את השיר "עטרות שלנו", שהפך להמנון לא רשמי של הישוב.

הלימודים בעטרות היו כלליים, על־פי תכנית מחלקת החינוך של הסוכנות.

תלמידי הכיתות הגבוהות היו נוסעים ללמוד בירושלים.



מטוס שנחת, ירד מהמסלול, והמורה שושנה לקחה את ילדי בית הספר לראות אותו

מקור התמונות:
ארכיון מורשת עטרות

חינוך ותרבות – חג השבועות

בחג השבועות הייתה מתארגנת שיירה של עגלות נושאות ביכורים של תוצרת חקלאית שנסעה לירושלים.

שבתאי לוזינסקי, ממקימי עטרות, יזם את רעיון "הבאת הביכורים": מכירת התוצרת ומתן התמורה כתרומה לקרן הקיימת (1940).



טקס חג הביכורים בבית הספר בעטרות

מקור התמונות: ארכיון מורשת עטרות



עגלה מקושטת בשלט "ארץ זבת חלב ודבש"



עגלה מקושטת בשלט "מראשית פרי אדמתנו"

עליה ב'

עם תום מלחמת העולם השנייה התחדשו המאמצים לעלות לארץ ישראל חרף ההגבלות של "הספר הלבן" הבריטי. הוקם המוסד לעלייה ב' שתפקידו היה לרכז באירופה פליטים יהודים, ניצולי שואה, ולנסות להעבירם בחשאי לארץ ישראל חרף ניסיונות הצי הבריטי למנוע זאת. תנועה זאת כונתה "העפלה".



משמאל למטה:
בהלוויית שבתאי לוזינסקי ברומא
מקור: אוסף לוזינסקי

שבתאי לוזינסקי
מקור: אוסף לוזינסקי

בספטמבר 1945, שבתאי לוזינסקי נענה לקריאת המוסדות ונסע בשליחות חשאית לאיטליה כדי לסייע לארגון הפליטים במחנות לקראת עלייתם ארצה. הוא דאג לשיעורי עברית עבורם, להכשרה מקצועית, ולהכנתם לעלייה על ספינות מעפילים כשנמצאו כאלה.

שבתאי לוזינסקי נהרג בתאונת דרכים בינואר 1947. נערכה לו הלוויה רבת משתתפים ברומא, והוא נקבר במושב עטרות שהיה בין מקימיו.



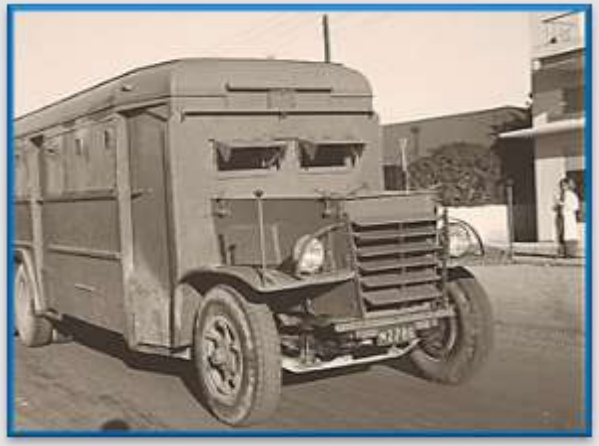
במרץ 1947, הצליחה ספינת המעפילים "שבתאי לוזינסקי" לפרוץ את ההסגר הימי שהבריטים הטילו על חוף הארץ, והורידה מעפילים בחוף ניצנים.

ההתמודדות בעת מלחמת הקוממיות

המלחמה התחילה למחרת החלטת האו"מ ב־29/11/1947 על חלוקת ארץ ישראל לשתי מדינות. על־פי התוכנית, עטרות ונוה יעקב נועדו להיות בתחום המדינה הערבית.
עד לפינוי הבריטים והכרזת העצמאות, המלחמה הייתה בעיקר על הדרכים ליישובים עבריים מבודדים. בתוך זמן קצר התברר שלירושלים ולמושבות הדרום אפשר להגיע רק בשיירות, מלֻוות בחיילים וברכב משוריין. גם ליישובים סביב ירושלים (גוש עציון, נוה יעקב ועטרות) אפשר היה להגיע רק בשיירות או ברכב משוריין.



מפת תוכנית החלוקה
מקור: "ההיסטוריה של ארץ ישראל, כרך 10: מלחמת העצמאות", בעריכת יהושע בן־אריה



משוריין של "הארגז", 1948
מקור התמונה: ויקיפדיה



שיירה לירושלים הנצורה 1948
התמונה: אוצר תמונות הפלמ"ח

מבצע שמואל

ב־3/4/1948 ביצעה ה"הגנה" פעולת גמול על ההתנכלויות של הערבים לתחבורה היהודית בבבישי הארץ. הכוונה הייתה לפגוע באוטובוס ערבי שנסע בקו מרמאללה ללטרון.

תשעה עשר לוחמים מגדוד "מוריה" של חטיבת "עציוני" יצאו בלילה מעטרות, עקפו מצפון את הכפר הערבי ראפאת, ובנקודה שהיא כמה מאות מטרים מדרום למה שהיום הוא מחסום קלנדיה, ארבו לאוטובוס ערבי שיצא עם שחר מִבְּוּוִן רמאללה. כשהגיע האוטובוס אל נקודת המארב ירו עליו, אך הוא לא נעצר אלא לאחר שהתרחק מאוד במעלה הדרך לכוון מערב.

המפקד הורה לכוח לסגת לעטרות בדרך שבה הגיע – מצפון לראפאת. אבל שלושה מהלוחמים החליטו, בניגוד לפקודת מפקדם, לרוץ ישר לעטרות בתקווה לחמוק מהערבים שהתעוררו מהירי. השלושה אכן הגיעו בשלום – אבל 16 הנותרים נתקלו בהמון ערבי זועם ובקרב יריות נהרגו כולם – כולל מפקדם, נועם גרוסמן.



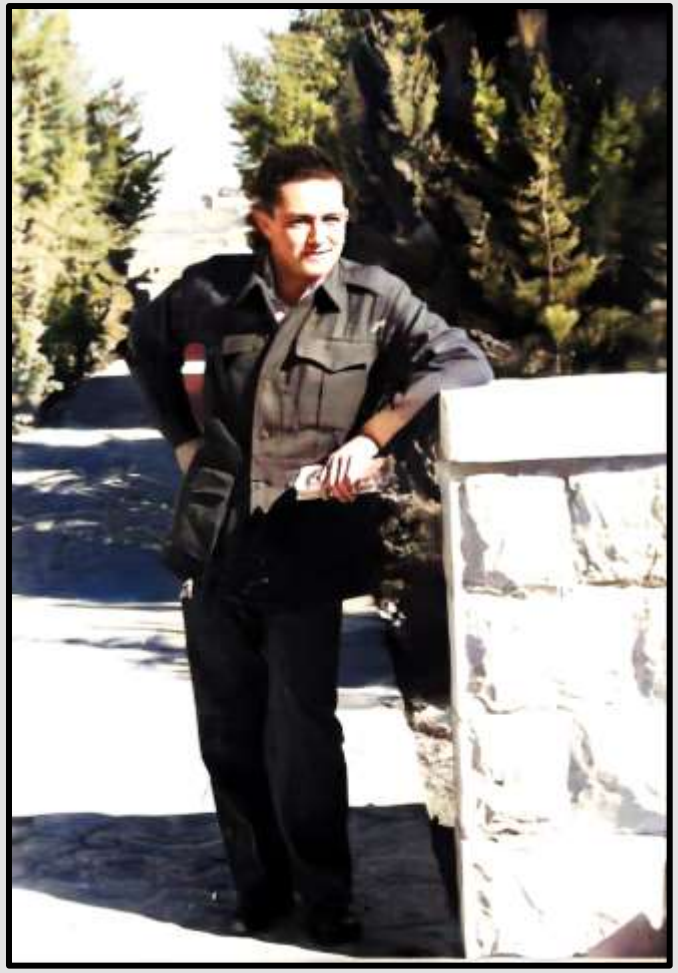
מבצע "שמואל"
הסימון הכחול: המסלול שבו הלך הכוח מצפון לראפאת, כדי להגיע למקום המארב.
הסימון האדום: המסלול הקצר לעטרות, דרך ראפאת, שעברו שלושת הניצולים.

נועם גרוסמן

- נולד ב־1928, גדל בתל אביב, התחנך בגימנסיה הרצליה
- בתום לימודיו התגייס לצבא הבריטי, לחטיבה היהודית הלוחמת ("הבריגדה היהודית"), אבל לא הספיק להילחם בשורותיה
- כשהשתחרר מהצבא הבריטי הצטרף ל"הגנה"
- בינואר 1947 הכין צוואה על פתק שהשאיר במעטפה ממוענת להוריו, וכתב עליה: "לפתוח רק לאחר מותי".

1. יקברוני בנחלת יצחק, תל אביב
2. אין לכתוב עליי שום דבר בעיתון (דברי חבר וכד')
3. את משכורתי וכן הפיצויים שתקבל משפחתי – לייסוד קרן לקניית רובים
4. את רכושי להחזיר למשפחה
5. אל תספידוני; עשיתי את המוטל עלי

- בן 20 בנופלו. חרף צוואתו, קבור בבית הקברות הצבאי בהר הרצל.



נעם גרוסמן במדי מפקד ב"הגנה"
צילום: עמי סלנט, עיבוד צבעוני: מייהריטג'

שיירת עטרות



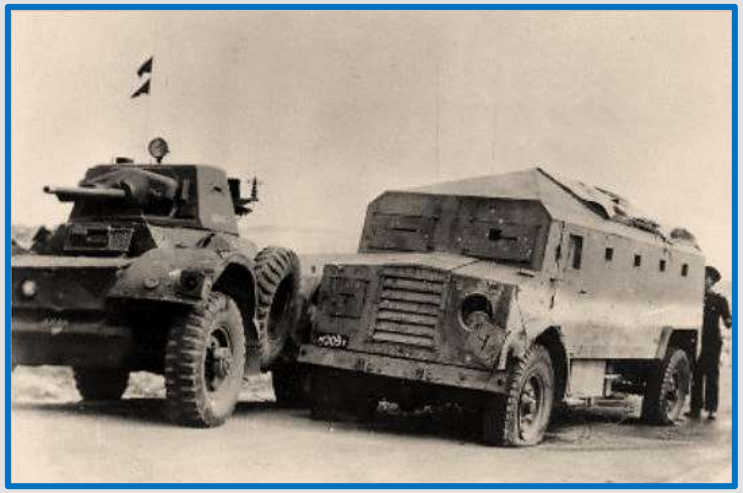
שיירת עטרות

התמונות: הארכיון למורשת עטרות

בשלושת השבועות הראשונים של חודש מרץ 1948, הותקפו שלוש שיירות ליישובים נצורים – לגלאון, לבאר טוביה ולירושלים.
בהתקפות הללו נפלו 19 חללים.

ב־23/3, ערב תענית אסתר, השיירה היומית לעטרות, שכבל התנועה בדרכים הייתה מלוּוָה במשוריין, הותקפה (אבל הגיעה ליעדה ללא נפגעים).
למחרת יצאה לעטרות שיירה מלווה בשני משוריינים. היא נשאה ציוד ביצורים ואת תושבי המקום שרצו לחזור מירושלים הביתה. השיירה הותקפה על ידי המון ערבי בכפר שֻעַפַּט.
התוצאה הייתה 14 חללים מאנשי השיירה, ואובדן של שתי משאיות. פינוי החללים נעשה בחסות הבריטים. מאותו יום, כל התנועה לעטרות התנהלה בליווי של כוח בריטי.





ב־30/4 פינו מעטרות את הנשים והילדים.

לקראת הכרזת המדינה

- ביום חמישי, ג' אייר תש"ח, 13/5/1948, מתקבלת ההודעה על נפילת גוש עציון
- ביום ששי, ד' אייר, 14/5/1948, הנציב העליון הבריטי עוזב את ירושלים דרך עטרות, טס לחיפה ועולה שם על אניה – ובכך מסתיים המנדט הבריטי.
- אנשי עטרות משתלטים על שדה התעופה ומבקשים תגבורת
- בְמקום תגבורת הם מקבלים הוראה – לפנות את היישוב
- הפינוי, בלילה, הוא לנוה יעקב
- למחרת, 15/5, ערביי הכפרים סביב בוזזים את עטרות
- באותו יום נוה יעקב מותקף על ידי הלגיון הירדני
- אחר הצהריים בן גוריון מכריז על הקמת המדינה
- בשני ימי קרבות נהרגים ארבעה מהמגינים ונפצעים 12, והתחמושת אוזלת
- המגינים – אנשי עטרות ונוה יעקב – קוברים את המתים ונסוגים להר הצופים
- בבך מסתיימות 29 שנות התיישבות עברית מצפון לירושלים



עטרות בחורבנה,
15/5/1948
התמונה: הארכיון למורשת עטרות



תצלום אוויר של עטרות לאחר הריסתה, שנות ה־50
מקור התמונה: ארכיון מורשת עטרות

בימי השלטון הירדני

מ־1948 עד למלחמת ששת הימים (1967), האזור מצפון לירושלים היה חלק מ"הגדה המערבית" תחת שלטון ירדן.

- מצפון לעטרות הוקם מחנה הפליטים קלנדיה, כדי לקלוט ערבים שבמלחמת הקוממיות ברחו מאזור ירושלים.
- עטרות ונוה יעקב נשארו בשממונם במהלך שנות ה־50



למעלה ומשמאל: שדה התעופה של ירושלים, שנות ה־60
מקור התמונות: Jerusalem Quarterly 35, 2008



- בשנות ה־50 הירדנים בונים את בניין הטרמינל בשדה התעופה, ומשנים את שמו ל"שדה התעופה ירושלים".
- בתחילת שנות ה־60 שדה התעופה הורחב על מנת לאפשר טיסות בינלאומיות. כתוצאה מכך נמחקו כל השרידים של עטרות.

אחרי מלחמת ששת הימים

מיד אחרי מלחמת ששת הימים, בהחלטת ממשלה, שטחים מצפון לירושלים עד וכולל שדה התעופה בעטרות, סופחו לירושלים.

בשטחים של הכפר העברי נוה יעקב ההיסטורי וסביבם הוקמו השכונות נוה יעקב ופסגת זאב.

בפאתי שכונת נוה יעקב נמצאת מפקדת פיקוד המרכז של צה"ל.

שדה התעופה שימש לטיסות פנים ארציות עד לאינתיפאדה השנייה (שנת 2000). בסמוך לו הוקם מפעל של התעשייה האווירית.

מושב עטרות נהרס לחלוטין. מדרום לו הוקם פארק תעשייה גדול ומשגשג, ומועסקים בו גם עובדים יהודים וגם תושבים של הרשות הפלסטינית.



שדה התעופה ירושלים, 1969
מקור התמונה: ויקיפדיה



מפת ירושלים המורחבת

הנצחה

המועצה לשימור אתרי מורשת בישראל קבעה בפארק התעשייה עטרות שני שלטי הסבר ("שלטים כחולים"), אחד עם הסבר על שדה התעופה והאחר על מושב עטרות. השלטים כוללים כיתוב בעַרבית





למעלה:
השלט על טרמינל
שדה התעופה עטרות

משמאל:
השלט על עטרות בפארק
התעשייה עטרות־ירושלים

שדה התעופה עטרות (נקרא גם שדה התעופה קלנדיה ושדה התעופה ירושלים) הוקם בשנים 1923 – 1924 בידי הממשל הבריטי בארץ ישראל, בחלקו על אדמות מושב העובדים היהודי עטרות, על הדרך בין ירושלים לרמאללה. תחילה שימש את הבריטים. אחרי קום המדינה היה שדה תעופה של ממלכת ירדן. ממלחמת ששת הימים עד סגירתו בשנת 2000 שימש כשדה תעופה ישראלי אזרחי. כיום המתחם נטוש ונותרו בו מבנים מקוריים, בהם בית הנתיבות (טרמינל), מגדל הפיקוח, ופריטים בנויים וגופים נוספים.

פארק התעשייה בנוי על אדמות עטרות, המושב הראשון בהרי יהודה (1924–1948). המושב היה המוצב הקדמי של ירושלים, ועמד בגבורה במאורעות 1929, במרד הערבי הגדול 1936 – 1938 ובמלחמת העצמאות. ביום ה' באייר תש"ח (15.5.1948), לאחר מצור ממושך וקרבות, קיבלו אנשי עטרות פקודה לעזוב את היישוב ולסגת במסע רגלי לנווה יעקב, שם לחמו בגבורה לבלימת הלגיון שפלש לעבר ירושלים. השלטון הירדני (1948 – 1967) הרחיב את שדה התעופה המנדטורי, הרס את בתי המושב ודחק את שרידי בית העלמין לפינה צדדית, שקידשוה לאחר מלחמת ששת הימים כקבר אחים "שומרי המקום".

הנצחה

בבית הנתיבות של שדה התעופה עטרות הוקם חדר הנצחה למושב שחרב. כשהשדה חדל לפעול, חדר ההנצחה עבר למזכירות של מושב בני עטרות.

אתר גבעת התחמושת הוא האחראי לפי חוק להנציח את ההתיישבות בצפון ירושלים, ויש בו קיר הנצחה לשני היישובים.

בשכונת נוה יעקב קיים רחוב "כפר עברי" המנציח את היישוב שהיה קיים עד 1948, ורחוב בשם "דב בר־יקר" (ברינקר), על שם אחד המייסדים.

ב־2022 נחנך בשכונה "גן הגבורה", ויש בו שלטים שמתארים את מסעם של תושבי עטרות ונוה יעקב להר הצופים, ושביל לאורך חלק מהמסלול שעברו.



אחד השלטים
בגן הגבורה

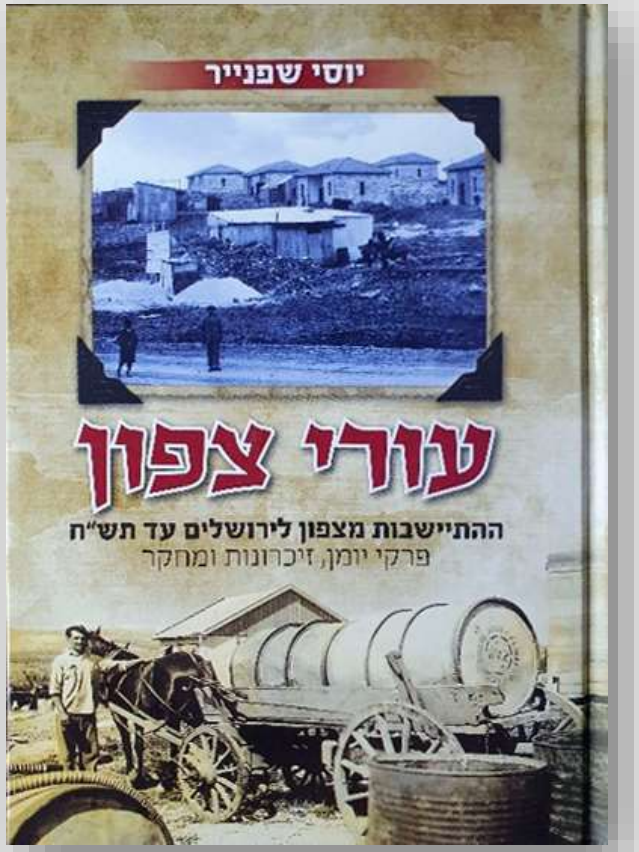


"שביל ההולכים"
בגן הגבורה

הנצחה

על קורותיהם של נוה יעקב ועטרות נכתבו מספר ספרים:







מקורות:

- ד"ר יוסי שפנייר: **עורי צפון: ההתיישבות מצפון לירושלים עד תש"ח**, הוצאת שערים לחקר ירושלים, 2009
- רות דנון: עטרות: מושב ראשון בהרי יהודה, הוצאת ספרים אריאל, 2007
- דב בן־שי: מצגת "כאן היה ביתי – נוה יעקב"
- דמעותיו של בן גוריון, באתר "רגעים היסטורים"
- 14 מי יודע? הנצחת שיירת עטרות בתש"ח, באתר "אהבת הארץ"
- אוסף ארכיון מורשת עטרות, באתר הספרייה הלאומית
- Nahed Ahwwad: **In Search of Jerusalem Airport**, Jerusalem Quarterly 35, 2008
- ויקיפדיה – ערכים שונים
- התמונות שלא נכתב לידן המקור או שם הצלם צולמו ע"י הכותב

אנו מכבדים את זכויותיהם של בעלי זכויות יוצרים ומשקיעים מאמצים באיתור בעלי זכויות יוצרים לצורך שימוש בחומרים המופיעים באתר. השימוש נעשה על פי סעיף 27א לחוק זכויות יוצרים תשס"ח-2007, ואם לדעתכם נפגעה זכותכם כבעלים של זכויות יוצרים בחומר המופיע באתר זה, הנכם רשאים לפנות באמצעות דואר אלקטרוני לכתובת: info@hamoreshet.org.il בבקשה לחדול מעשיית השימוש ביצירה, וציינו שם מלא ומספר טלפון, וצרפו צילום מסך וקישור לדף הרלוונטי באתר.

הפקה: מתנדבי קבוצת אבני מורשת – תקשורת לנכסי מורשת מוחשית [11/2023]

עריכה: עודד פרגאי

עיצוב: זאב הררי

אבני מורשת