מצגת אין כמו ההווה של העבר







מדיליז'נס לאוטובוס

ראשית התחבורה הציבורית בגוש דן



אבני מורשת

תחקיר וכתיבה

פרופ' אמר' אליהו שטרן

מערכת תחבורה ציבורית מורכבת מ**מערכת ניידת** – אמצעי התחבורה וקווי השירות, ו**מערכת נייחת** – התשתית התומכת הכוללת מסופים ומוסכים. המצגת מציגה את התפתחות מערכת התחבורה הציבורית ב'גוש דן' על שני מרכיביה אלה.

שירותים ראשונים של תחבורה ציבורית הוצעו החל מ־1867 על ידי הטמפלרים באמצעות כרכרות שהובאו מגרמניה. הכרכרה שהייתה לרכב הראשון של התחבורה הציבורית נודעה בשם "דיליז'נס". כרכרה רתומה לשני סוסים ובה מקום לשישה עד עשרה נוסעים. במהרה הערבים החלו לרכוש כרכרות כאלה מהטמפלרים והתחרו בהם בהיצע השירות ובמחירים. השירותים במרחב יפו הוצעו בעיקר למושבות פתח תקוה וראשון לציון. התחנה המרכזית ביפו הייתה בחאן מנולי, מעט מזרחית לשער ירושלים של העיר.



כרכרה רתומה לשני סוסים



דוד גיסין
(1905 – 1832)

חלוץ התחבורה הציבורית היהודי היה דוד גיסין שהפעיל קו דיליז'נס בין ראשון־לציון ויפו בשנת 1887. באלבום המשפחות של המושבה נכתב:
"דוד גיסין הוא אביו מולידו של הדיליז'נס הראשון של המושבה. לא זו בלבד שיזם את הרעיון אלא אף במו ידיו הרכיב קרשים על אופנים לייצר את 'עגלת התמיד' שהוליכה נוסעים מראשון לציון ליפו. בעיתון 'הצבי' מכ"ח אדר א' תרמ"ט, 1889, התפרסמה רשימה בשם 'גיסין מוביל בכל הדרכים' כדלהלן: 'אבי כל תופש דיליזנש..., הוא היה הראשון אשר העמיד עגלת־תמיד בין ראשון־לציון ויפו לפני שתי שנים וחצי וכל המכשולים הרבים לא ריפו ידיו. ..., בזמן האחרון העמיד עגלת־תמיד כזאת גם בין רמלה ויפו, ובבוקר בבוקר, בשעה השמינית, תצא העגלה טעונה ערבים מבני הכפר ולפנות ערב בשעה שלישית תשוב העגלה עמוסה לעייפה".



פסל מתכת של הדיליז'נס מפתח תקוה ליפו
צילום: אבישי טייבר, פיקיוויקי

שירות תחבורה ממוסד נוסף החל בפתח תקוה בשנת 1900 באמצעות דיליז'נסים שרכשו במשותף אפרים הלפרין וצבי גראף. השירות פעל במתכונת זו בקו פתח תקוה – יפו עד שנת 1925. אולם, עם ייסוד תל אביב ב־1909 הלפרין קיבל זיכיון נוסף להפעלת קו דיליז'נס בין יפו לבין שכונת אחוזת בית. בשנת 1922 הוא רכש ארבעה כלי רכב מתוצרת פורד של הצבא הבריטי ואלה היו האוטובוסים הראשונים שהופעלו במקביל לשירות הדיליז'נסים.



אפרים הלפרין
(1883 – 1939)



צבי (הירש) גראף
(1881 – 1911)



הדיליז'נס בקו יפו – תל אביב, רחוב הרצל, 1924
צילום: שמעון קורבמן



הדיליז'נס בקו יפו – תל אביב, רחוב הרצל, 1924
ציור על פי התצלום: רחל טימור



האוטובוס הראשון, פורד T 1922
הצילום: אלבום היובל של חברת 'דן'

שנה מאוחר יותר, ב־1923 ייסד אפרים הלפרין את חברת "המעביר". עיקר צי הרכב היה של רכבי פורד שזכו גם לכינוי "אומניבוס". וכבר אז הרכבים המוטוריים הראשונים נתפסו כמזהמי הסביבה, כפי ששרו לימים יוסי בנאי ושוש עטרי במופע "תל אביב הקטנה" על "שני בנאים" למילותיו של חיים חפר ולחנו של א. די לצרו:

"...אך איזה גן חיות פה! / כבר אי אפשר
לחיות פה / אומניבוס של 'מעביר' / מקלקל
את האוויר – / משה, / אל נא, אל תחשושה,
/ על אף כאב הראשה / נבנה את תל אביב!"



"המעביר" – שירות תחבורה ציבורית בתל אביב מקור: דן - בגלגלי הזמן – אלבום היובל





קו של "המעביר", תל אביב הקטנה, 1926 וברטיס נסיעה
צילום: שמעון קורבמן



משמאל: ציור קו "המעביר", המבוסס על התצלום מימין
הציירת רחל טימור



פירוט קו 5 אחד של חברת "המעביר" החל בשנות 1930

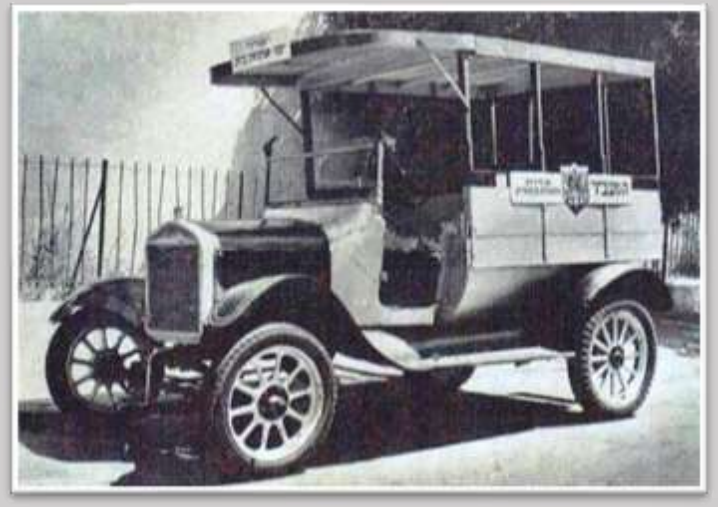
חברת "המעביר" הפעילה קווי שירות בתוך תל אביב וכן סיפקה שירותי טיול אל מחוץ לגוש דן. במקביל פעלו בגוש דן גם החברות "אקספרס מזרחי" ו"קבוצת נהגים לינדרמן" שנוסדו בשנת 1920. בנוסף החלה חברת "גלי אביב" לפעול ב־1923 בקו שמסלולו החל ברחוב יהודה הלוי והסתיים במרכז בעלי מלאכה.



שירות חברת 'המעביר', קרן הרחובות לילינבלום והרצל, 1924
צילום: שמעון קורבמן

בשנת 1928 אוחדו הארגונים "המעביר" ו"גלי אביב" לגוף אחד שנקרא "גלי המעביר". בשנים אלו צי האוטובוסים התרחב ונוספו קווי שירות חדשים. בסוף שנות 1920 החלו לפעול במרחב גוש דן חברות נוספות, "האיחוד", "הברק" ו"רגב". חברות אלה התאחדו בשנת 1931 ויצרו את חברת "איחוד רגב". בשנת 1945 התאחדו החברות "המעביר" ו"איחוד רגב" לקואופרטיב חדש שנקרא "דן". השם התקבל לאחר שהועלו שמות רבים ולבסוף התקבלה הצעתו של הסופר אהרון בן־אשי. "דן" החלה להיות המפעיל העיקרי של התחבורה הפנימית בגוש דן.

כפי שמוצג בתרשים, ראשיתה של התחבורה הציבורית בגוש דן התאפיינה בפיצול רב של חברות פרטיות. משנת 1923 החלו איחודי חברות שהובילו בשנת 1945 להיווסדו של קואופרטיב "דן". איחודים אלה, ויצירת מונופול של שירותי "דן" במרחב תל אביב, הגיעו לקיצם בשנת 2000 עם הפיכת המגמה – חזרה לפיצול השירות בין מספר חברות והפיכתה של "דן" בשנת 2002 לחברה בע"מ.



אומניבוס של חברת "המעביר", שנות 1920

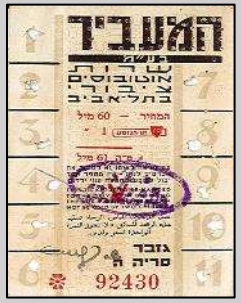
תהליך היווצרותו של קואופרטיב 'דן'

1933 – תאריך ייסוד

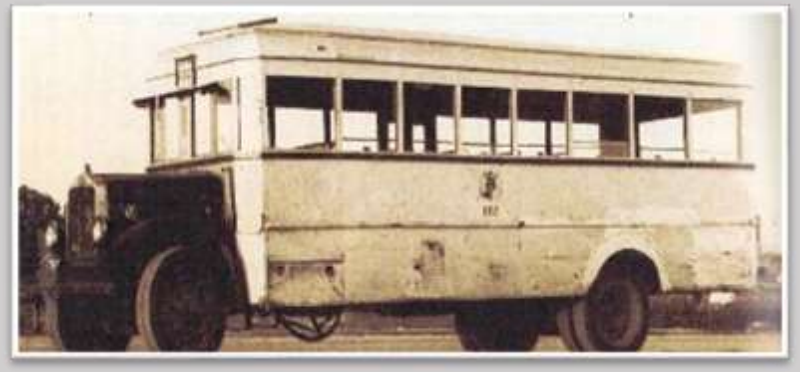








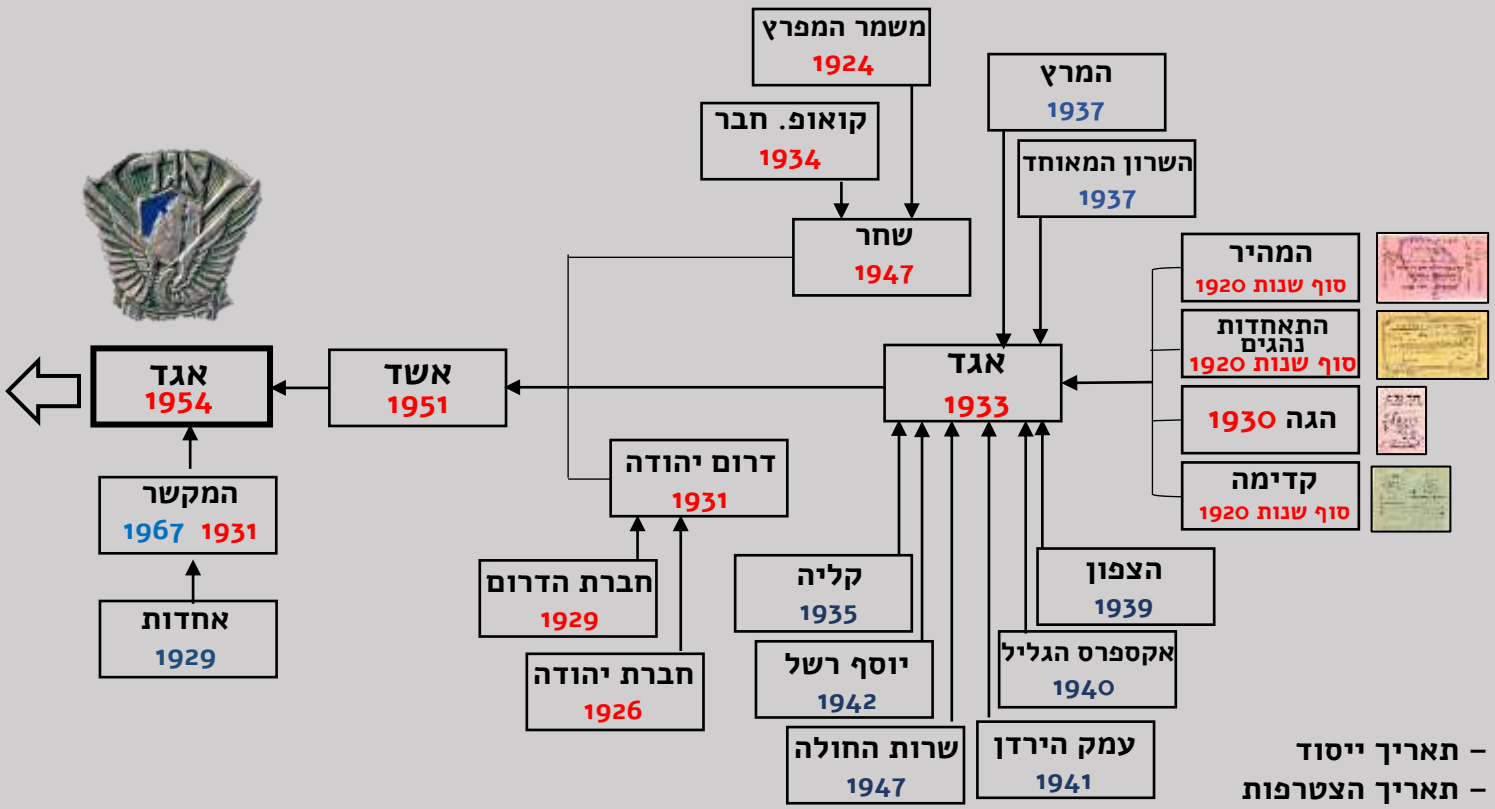




אוטובוס "דן" תוצרת ליילנד, 1950

מפעיל תחבורה ציבורית נוסף שפעל, ועדיין פועל, בגוש דן היא חברת 'אגד' שהפעילה שירותי תחבורה בין תל אביב למושבות יהודה והגליל וכן שירותי תחבורה בין-עירוניים אל תל אביב וממנה. בדומה להיווצרות חברת 'דן', גם 'אגד' היא תוצאה של איחוד חברות פרטיות רבות שפעלו באזור הדרום, באזור ירושלים ובאזור חיפה והצפון. היווצרותה של חברת 'אגד' היה בשנת 1933 אולם בשנת 1951 היא התאחדה עם חברת 'השחר' ו'דרום יהודה' לקואופרטיב 'אשד' (א-אגד, ש-שחר, ד-דרום יהודה) שהפך בשנת 1954 עם הצטרפות חברת 'המקשר' הירושלמית לקואופרטיב 'אגד'. השם 'אגד' הוצע על ידי המשורר חיים נחמן ביאליק. תהליך היווצרותה של 'אגד' מתואר בתרשים המצורף.

עתה נעבור לסקירת המערכת הנייחת – התשתית התומכת הכוללת תחנות מרכזיות ומוסכים.



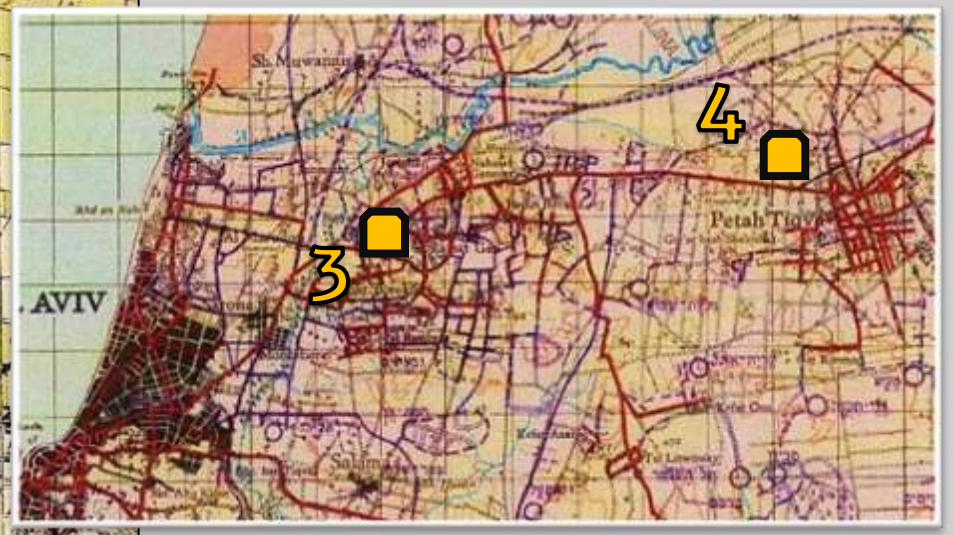


אוטובוסים של אגד במוזיאון בחולון

מ צג ת אין כמו ההווה של העבר

המערכת הנייחת

תחנות מרכזיות ומוסכים מרכזיים
1880–1960



תחנות מרכזיות
(שנת הקמה)

1. חאן מנולי וסוק א־דיר (במהלך המאה ה־19)
2. כיכר הסראיה, יפו (סוף המאה ה־19)
3. תחנת גלי אביב (1924)
4. תחנת המעביר (1925)
5. תחנת איחוד רגב (1931)
6. תחנת דרום יהודה (1931)
7. תחנת אגד (1933)
8. תחנה מרכזית ישנה (1942)

- - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

9. תחנה מרכזית חדשה (1993)

מוסכים מרכזיים
(שנת הקמה)

1. מוסך גלי אביב (1929)
2. מוסך ארלוזורוב (1934)
3. מוסך דן רמת גן (1950)
4. מוסך דן פתח תקווה (1958)

שירותי הדיליז'נסים הערביים החלו בשנות 1870. בשנים אלה נבנה ח'אן מנולי (רחוב בית אשל 11 של ימינו), על הדרך היוצאת מיפו מזרחה. עם השלמת בנייתו הוא הפך ל"תחנה המרכזית" של שירותי התחבורה הציבורית – כרכרות ודיליז'נסים. בשנות 1880 ואילך, חזיתו הדרומית הייתה למקום היעד והמוצא גם של הדיליז'נסים היהודיים שסיפקו שירות למושבות יהודה והגליל.

בהיותו מרכז רב תפקודי עבור האובלוסייה היהודית והערבית כאחד (רפואה, מסחר, לינה, ועוד) זה היה אך טבעי שהוא ישמש גם במרכז התחבורתי של סוף המאה התשע עשרה ותחילת המאה העשרים.



חזיתו הדרומית של ח'אן מנולי
במחצית השנייה של המאה ה־19

מקור: תיק השימור של האדריכל איל זיו

עם גידול המסחר והפעילות נבנה בשנת 1895 ממערב לח'אן מנולי השוק המכונה כיום "השוק היווני" ובשמו המקורי – "סוק א־דיר" (שוק המנזר). השוק נבנה על ידי הכנסייה היוונית, ושתי חזיתותיו שימשו גם הן כתחנת מוצא ויעד לשירותי הדיליז'נסים לירושלים ולמושבות.



חזיתו הדרומית של ח'אן מנולי, 2011 מקור: פיקיויקי



החזיתות הדרומית והמערבית של סוק א־דיר, 2022

לקראת סוף המאה ה־19 נבנו ליד סוק א־דיר מבנים נוספים. ב־1886 נבנה מצפון לו בניין העירייה ובית המשפט. שנה מאוחר יותר נבנה ממולו, ממערב, קסרקטין צבאי. לאחר עשור נוסף נבנה מצפון ובצמוד לבניין העירייה (הבלדייה) בניין הסראיה – בית הממשל העות'מאני. בכיכר שנוצרה החלו בשנת 1901 בבניית מגדל לציון 25 שנות שלטונו של הסולטאן עבדול חמיד השני ובראשו שני שעונים. כך נוצרה למעשה "כיכר השעון". בדרומה נבנה הבנק העות'מאני וריבוי התפקודים ששכנו בה הפכו את הכיכר לאחד האזורים הסואנים והמרכזיים ביפו.



הלוגו של מסעדת
חג' כחיל
בכיכר השעון ביפו



כיכר השעון, שנקראה גם "כיכר הסראיה", ותחנת הכרכרות במחצית הראשונה של שנות 1920. את הכיכר חוצה מסילת הברזל עליה נעה ה"טרזינה" (מין רכבת קרונית להובלה) מתחנת הרכבת אל נמל יפו
מקור: Palestine Illustree.

בשל כך, התחנה המרכזית של הכרכרות והדיליז'נסים התמקמה גם היא במרכז הכיכר והיא פעלה במתכונת זו עד אמצע שנות 1920. לא בכדי בעלי מסעדת חג' כחיל, המצויה כיום בצפונה של הכיכר, שאבותיהם היו נהגי כרכרות בזמנם, אימצו ציור של דיליז'נס כסמליל (הלוגו) של המסעדה.

עם הקמתן של חברות פרטיות לתחבורה ציבורית במהלך שנות 1920, התפתחו בתל אביב מספר תחנות מוצא/יעד מעין מסופים של החברות המפעילות. המסופים היו למעשה "תחנות מרכזיות" עבור קווי השירות המוצעים. **המסוף הראשון** היה **של חברת "גלי אביב"** שהופעלה החל מ־1924 ברחוב הרצל 11, ליד ביתו של מרדכי בן הלל הכהן, ממייסדי תל אביב. שנה מאוחר יותר, ב־1925 חברת "המעביר" החלה בהפעלת מסוף ליד המרכז המסחרי שפעל ברחוב המשביר. בשנת 1931 הוקמה חברת "איחוד רגב" וזו הפעילה באותה שנה מסוף מרכזי ברחוב פרץ פינת רחוב העלייה.



מרכז מסחרי ברחוב המשביר (2015), התחנה המרכזית של "המעביר" בשנת 1925



רחוב הרצל 11 פינת לילינבלום (2015), לידו פעלה התחנה המרכזית של "גלי אביב" בשנת 1924

בשנת 1931 נוסד גם קואופרטיב "דרום יהודה" שקבע את המסוף המרכזי שלו בשכונת פלורנטין, ברחוב הקישון פינת לוינסקי. הקואופרטיב סיפק שירותי תחבורה למושבות הדרום ורק בשנת 1951 הוא הפך ל"אשד",שבעבור שלוש שנים שוב שינה את מהותו ושמו לקואופרטיב "אגד".



אוטובוס של חברת "איחוד רגב", 1931
מקור: נוסטלגיה אונליין



רחוב הקישון פינת לוינסקי (2015), המסוף המרכזי של "דרום יהודה" ב־1931



רחוב פרץ פינת עלייה (2015), התחנה המרכזית של "איחוד רגב", ב־1931

מסוף האוטובוסים הגדול ביותר בעיר הוקם בשנת 1933 על ידי "אגד" בשדרות רוטשילד 1. הטרמינל נקבע בבניין דו־קומתי שנבנה בתחילת שנות 1920. בראשיתו הבניין שימש למגוריו של משה מגנט, שהיה מנהל חברת בנייה ואחריו התגורר בבניין ד"ר שמריהו לוין, שהיה פעיל פוליטי. האוטובוסים חנו מאחורי הבית ובצדדיו.

עם בניית תחנה מרכזית כלל עירונית בשנת 1942 קואופרטיב אגד עזב את מסוף רוטשילד והתמקם בתחנה המרכזית. בניין הטרמינל נעזב, הוזנח ולימים נהרס. מתחתיו נבנה בתחילת שנות 2010 חניון תת־קרקעי בשם "קצה השדרה" ושטח התחנה מתפקד כמרחב ציבורי מגוון.



תחנת האוטובוסים אגד בשדרות רוטשילד 1, 1935
מקור: נוסטלגיה אונליין

משמאל: בניין הטרמינל העזוב בשנות 1960
צילום: פיני בן שחר

משמאל: מתחם תחנת האוטובוסים של אגד בשדרות רוטשילד 1, כיום, 2022





הפיזור הרב של תחנות האוטובוס הראשיות בעיר הניע את העירייה לקבל בשנת 1938 החלטה על הקמת תחנה מרכזית אחת בעיר. השטח שנועד לכך היה חלק מ"פרדס נבוֹלסי" שנרכש בשנת 1937 על ידי שני יזמים, שפיר וקליין. תכנון התחנה ורציפיה ניתנו לאדריכלים נחום זלקינד ויוסף ויטקובר. בניין התחנה עוצב בסגנון מודרניסטי ומדרום לו ששה רציפים ושטח חנייה לאוטובוסים. בניית התחנה הסתיימה בסוף 1941 והיא החלה לפעול במאי 1942. זו הייתה התחנה המשוכללת ביותר בארץ לתקופתה, היו בה שירותים ציבוריים ומעבר תת־קרקעי בין הרציפים.

עם השנים, רשת השירות גדלה ונוצר בתחנה עומס רב. תחנות רבות נוספו ברחובות הסמוכים לתחנה והאזור כולו הפך למתחם תחבורתי ומסחרי עמוס ורועש. התחנה הייתה כרטיס הכניסה, הלא מחמיא, לעיר הגדולה של אז. היטיב להביע זאת שירו של קובי אוֹז, "התחנה הישנה".



התחנה המרכזית ורציפיה, 1946

מקור: אתר VTLV

התחנה הישנה

מילים ולחן: קובי אוז

הייתי יורד בתחנה הישנה
והיא הייתה לי מדינה אחרת
מדינה של מציאות בהמתנה
כשגשם יורד ובשהשמש בוערת

עם השנים, עקב התפשטות התחנות מעבר לרציפים וגידול הפעילות המסחרית, האזור הפך מוזנח ומלובלך. עם הזמן החלו לפעול בו מרכזי פשיעה וזנות עד שהוחלט לבנות תחתיו תחנה מרכזית חדשה. עם תחילת הפעלתה ב־1993 של התחנה המרכזית החדשה שנבנתה ברחוב לוינסקי, הופסקה בהדרגה הפעילות בתחנה הישנה. בשנת 2009 נשלחו דחפורים להרוס את המבנה והרציפים של התחנה. צו מניעה שהוציאו בעלי חנות עיתונים במעבר התת־קרקעי מנעו את ההריסה, אולם ביולי של אותה שנה פונו סופית כל הקווים מהמתחם ופסקה בו הפעילות לחלוטין.

בשנת 2017 שופץ בניין התחנה ונפתחו בו אשכול גנים ותחנת משטרה. על שטח הרציפים הוקמה גינה ציבורית עם מתקני משחקים ומגרש ספורט.



רציפי התחנה המרכזית הישנה ושטח החנייה בדרומה, 1946

צילום: ואן דה פול



הגינה הציבורית שהוקמה על שטח רציפי התחנה המרכזית הישנה, 2017. בימין התמונה נראה בניין התחנה המשופץ

צי האוטובוסים שפעלו במרחב גוש דן במהלך השנים היה זקוק לתשתית תחזוקה. קו האוטובוסים הראשון החל לפעול ב־1923 בתל אביב. הקו הופעל על ידי חברת "גלי אביב". בשנת 1928 התאחדה החברה עם קואופרטיב "המעביר" לחברה חדשה בשם "גלי המעביר". חברה זו רכשה בשנת 1929 בניין ברחוב הגדוד העברי 5 בשכונת צ'לנוב והוקם בו המוסך המודרני הראשון בעיר שנחשב למפואר ביותר בכל המזרח התיכון.

ביום שישי ה־10 באפריל 1931, לאחר שכל האוטובוסים הוחנו במוסך החדש, אירעה בו הצתה והמוסך עלה באש. מתוך 79 האוטובוסים שהיו בו נותר רק אחד. ראשי חברת המעביר פנו מיד וביקשו סיוע מהשלטונות, מהסתדרות העובדים ומעיריית תל אביב. הפניות נשאו פרי ובסופה של שנת 1931 המוסך שופץ ונרכשו 80 כלי רכב חדשים.



מוסך "גלי המעביר"
ברחוב הגדוד העברי 5, בשנות 1960
צילום: פיני בן שחר

שלוש שנים מאוחר יותר החל לפעול מוסך חדש בצפון העיר ומוסך צ'לנוב סיים למעשה את תפקידו. למרבית המזל, הבניין נותר על כנו עד היום וספק אם מישהו מבין העוברים ושבים על ידו יודע כי כאן פעל מוסך האוטובוסים הראשון בתל אביב.



מוסך "גלי המעביר" לשעבר, 2015

עם התפתחות השטח הבנוי של תל אביב בראשית שנות 1930, רכשה חברת "גלי המעביר" ששינתה את שמה ל־"יד המעביר" שטח של שמונה דונם ברחוב ארלוזורוב, בצפונה של העיר. בתחילת קיץ 1933 נורתה במקום אבן פינה למוסך חדיש. המוסך נפתח לפעילות כשנה מאוחר יותר, ב 1934, וכלל מבנה כניסה ומשרדים בסגנון הבאוהאוס שתוכנן על ידי האדריכלים בנימין אנקשטיין ומאיר רובין. בניין דו קומתי ששימש בחלקו למשרדי החברה ובחלק לחניון ושטחים לטיפול בכלי הרכב.

בשנת 1945 התאחדה "יד המעביר" עם חברת "שירות רגב" לקואופרטיב חדש בשם "דן". המוסך הפך למוסך המרכזי של "דן" ופעלו בו גם קופות הנהגים, חדר אוכל, ספרייה לחברים, בית ספר לנהיגה של החברה ומשרדי ההנהלה.



מוסך יד המעביר (לימים "דן") ברחוב ארלוזורוב, 1937 צילום אויר, מקור: VTLV



מקור: ישאל גנלית לעין

מוסך יד המעביר לימים מוסך דן ברחוב ארלוזורוב 17, 1937



מוסך יד המעביר (לימים "דן") ברחוב ארלוזורוב, 1937

בתוך המוסך נבנה מגדל מים ועליו שעונים. המגדל נהרס לאחר קום המדינה כדי להרחיב את מרחב התנועה בתוך התחנה. מרחב התפעול היה צר מלהכיל את צי הרכב שגדל בהתמדה וחלק מהאוטובוסים חנו בשטחים הריקים שנותרו סביב המוסך.

עם השנים נבנו עוד שני מוסכים, אולם הקואופרטיב החליט בשנת 1986 לסגור את המוסך ולבנות במקומו מרכז מסחרי עם מגורים. ההחלטה נבעה מקשיי גישה אל המוסך שהתפתחו עם גידול העיר ובן העלייה בערך הקרקע עליה הוא נמצא.



חניית אוטובוסים על השטח שנבנה בו לימים קולנוע "ארמון דוד" ברחוב דיזינגוף פינת ארלוזורוב. מאחור, ברחוב ארלוזורוב נראה המוסך.
הצילום משנת 1945
מקור: VTLV

בתמורה לשטח המוסך, הקואופרטיב רכש שטח של 20 דונם בחולון להקמת מוסך חלופי והחל במגעים עם קבוצות יזמים לפיתוח השטח. המוסך נסגר ביולי 1997 אולם אישור לבנייה בשטחו ניתן רק ב־2005. שוב חלפו מספר שנים ובשנת 2013 החלו להקים בשטח המוסך מגדל מגורים שזכה בפרס בינלאומי על ידי המועצה העולמית לגורדי שחקים ובנייה עירונית.



הבניסה אל מוסך "דן" מרחוב ארלוזורוב, משרדי ההנהלה והמוסך, שנות 1970

מקור: דן – אלבום היובל



מגדל המגורים הניצב כיום על שטחו של מוסך "דן" לשעבר, 2021

בשנת 1950 רכש קואופרטיב "דן" מגרש צמוד לבית החרושת "עלית". ממזרח עליו הוא הקים מוסך שני, שפעל עד לשנת 2004 והמגרש נמכר. מאוחר יותר, בשנת 2007 פונה גם מרבית שטחו של בית החרושת לשוקולד "עלית" ועל השטח הכולל תוכננו מספר תוכניות של מגדלי מגורים ומסחר. כיום, תחילת 2023, המתחם בבנייה ובקדמתו הבניין המעוגל של משרדי "עלית" שנותר לשימור.



פרויקט הבניה על שטח המוסך וחלק ממגרש "עלית", 2022



מימין:
הפרדס מאחורי בניין "עלית", 1940, עליו נבנה מוסך דן ברמת גן

משמאל:
מגרש עלית ומוסך דן לשעבר 2011

הצילום: ויקימדיה





מגרש מוסך דן המפונה ממתין לבנייתו, 2011

מוסך שלישי הוקם ב־1958 ברחוב דנקנר דהיום, בסמוך לדרך ז'בוטינסקי, בואכה העירה. המוסך נבנה על שטחו של פרדס ושימש גם כמקום חנייה לחלק מצי האוטובוסים ההולך וגדל. המוסך פעל במקום עד לפינויו בשנת 2004. קואופרטיב "דן", שהפך בינתיים לחברה בע"מ, ניהל משא ומתן עם עיריית פתח תקוה ובתמורה החברה קיבלה 300 דירות בפרויקט המגורים שתוכנן על שטחו של המוסך. בשל כך הפכה החברה ליזם ובנתה, בהתאם, את פרויקט "צמרות דן" – "השריד" האחרון לפעילותו של מוסך מרכזי בשטח שכונת המגורים הנוכחית.

צי הרכב הגדל הביא להקמתם של מוסכים נוספים ברחבי גוש דן שהגדול בהם, בנוסף למוסכי "אגד", מצוי כיום בחולון.



מימין:
פרויקט "צמרות דן"
שנבנה על שטח מוסך דן
פתח תקוה, 2011

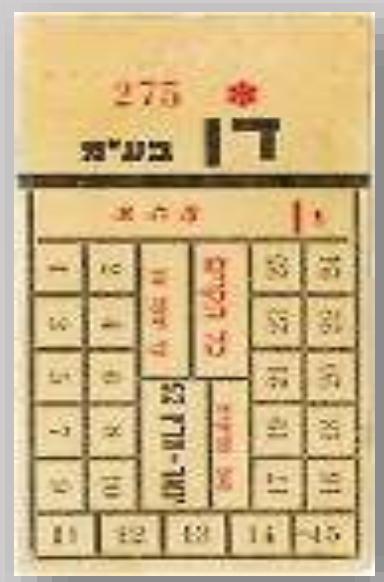


משמאל:
מוסך דן בפתח תקוה,
תחילת שנות 1990

צילום: זאב שטרן

מגוון כרטיסי נסיעה בתחבורה הציבורית, וקריקטורה נוסטלגית לתקופה שלפני ה"רב־קו"



















מקורות:

- יעקב קורן, "לתולדות התחבורה הציבורית בארץ ישראל", אתר "קולקט אספנות"
- יעקב קורן, "ראשית התחבורה לפתח תקוה", אתר "קולקט אספנות"
- ד"ר זאב וילנאי, **תחבורה ונסיעה בארץ ישראל**, הוצאת "תור", ירושלים, 1945
- אילן שחורי, "מדינה של מציאות בהמתנה – קורות התחנה המרכזית הישנה של תל אביב", **עת־מול**, גיליון 226, הוצאת "יד יצחק בן צבי"
- איציק כגן (עורך), **דן בגלגלי הזמן – אלבום היובל 1945 – 1995**, הוצאת "כתר", ירושלים, 1995

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 [1/2023]
תחקיר, כתיבה וצילום: פרופ' אמר' אליהו שטרן
עיצוב: זאב הררי

אבני מורשת