תחקיר חזותי

אין כמו ההווה של העבר

הנה באה הרכבת

תחבורה מסילתית ביפו-תל אביב



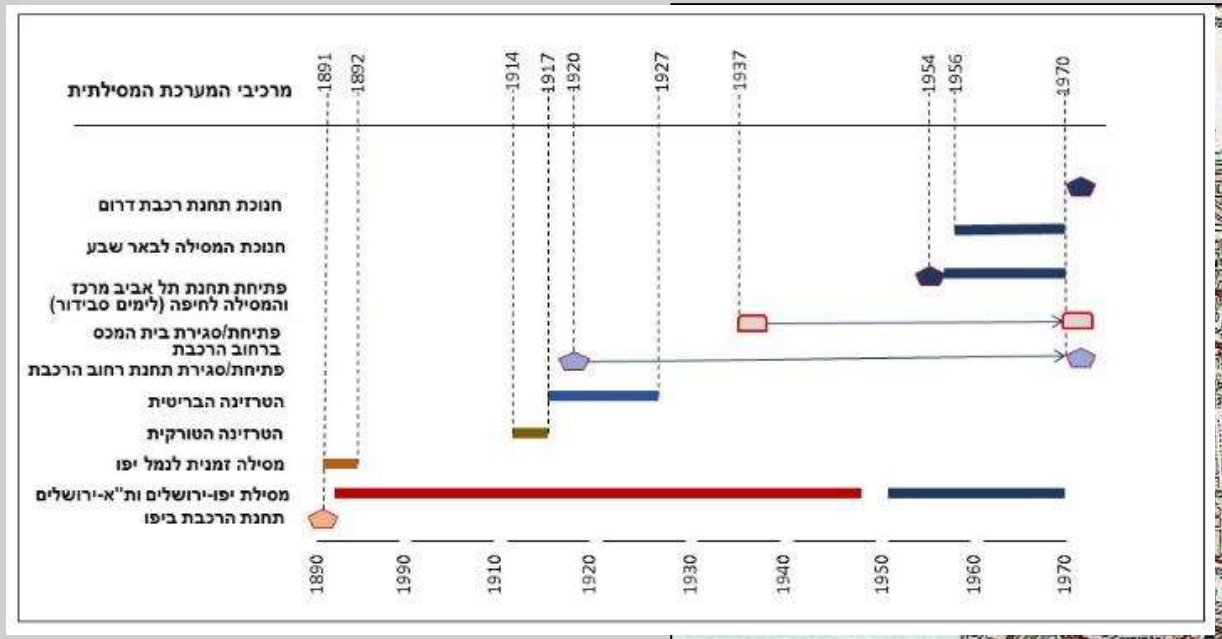
רח' יהודה הלוי פינת רח' יבנה, 1946

אבני מורשת

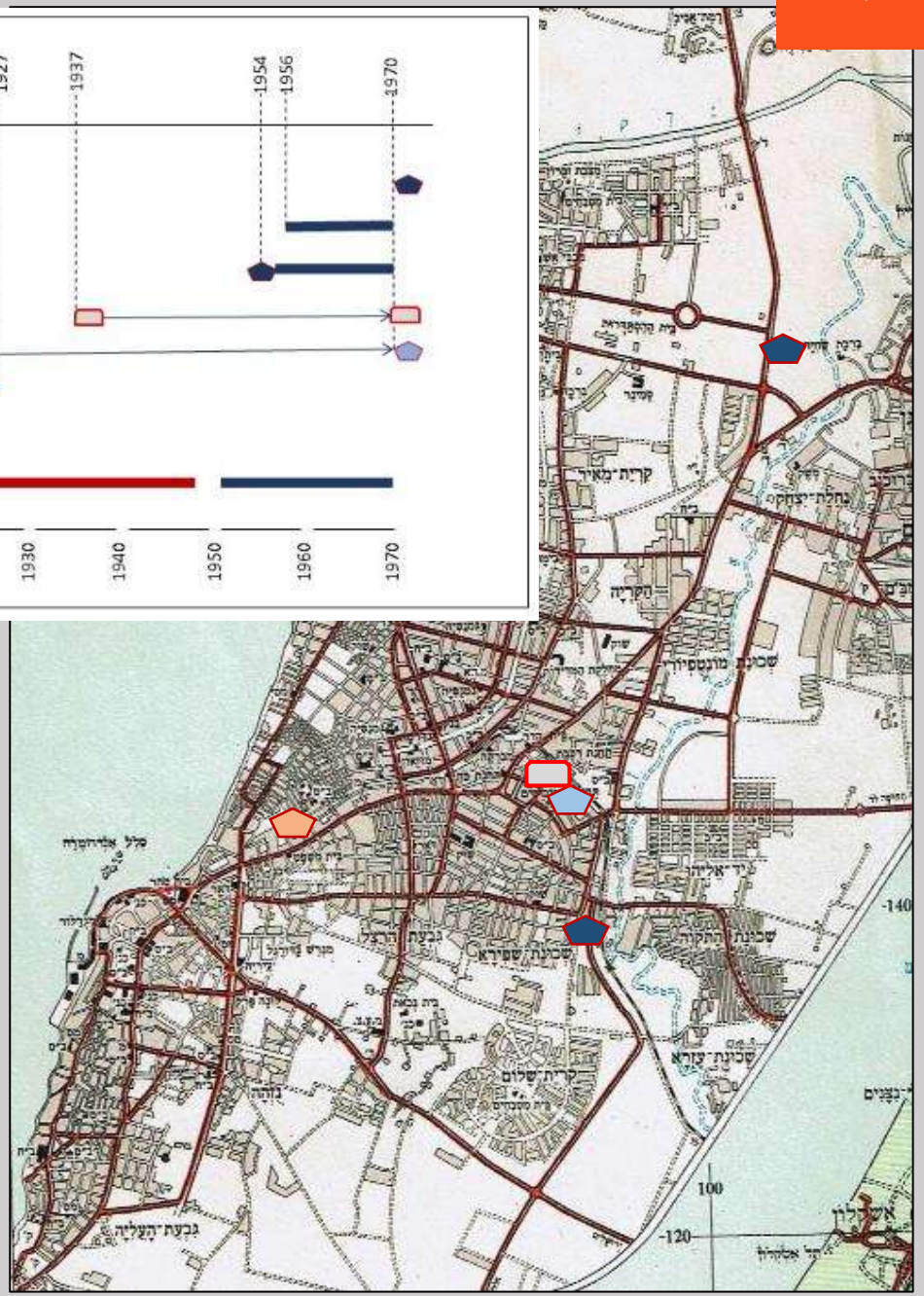
כתיבה, תחקיר וצילום

פרופ' אמר' אליהו שטרן

צפון יפו. משם החלה להתפתח מערכת מסילות הברזל של ארץ ישראל. הגרף שלעיל כולל את מרכיבי המערכת, תשתית ומסילות, שנבנו והופעלו מההתחלה – שנת 1891 ועד לתחילת עידן חדש שהחל בשנת 1970 עת שנחנכה תחנת רכבת דרום על קו המסילה הרציפה בין חיפה לבאר שבע. עם חנוכתה נהרסו התחנה הישנה והמסילה שהובילה אליה מיפו, ותם העידן הראשון של התחבורה המסילתית ביפו-תל אביב.



התפתחות המערכת המסילתית ביפו-תל אביב, 1891-1970



תחנות רכבת ביפו-תל אביב, 1891-1970 על רקע מפת תל אביב-יפו, 1952



תחנת הרכבת יפו לאחר סיום בנייתה בשנת 1891



130 שנה להפעלת תחנת הרכבת יפו. מתחם "התחנה", תל אביב 2022



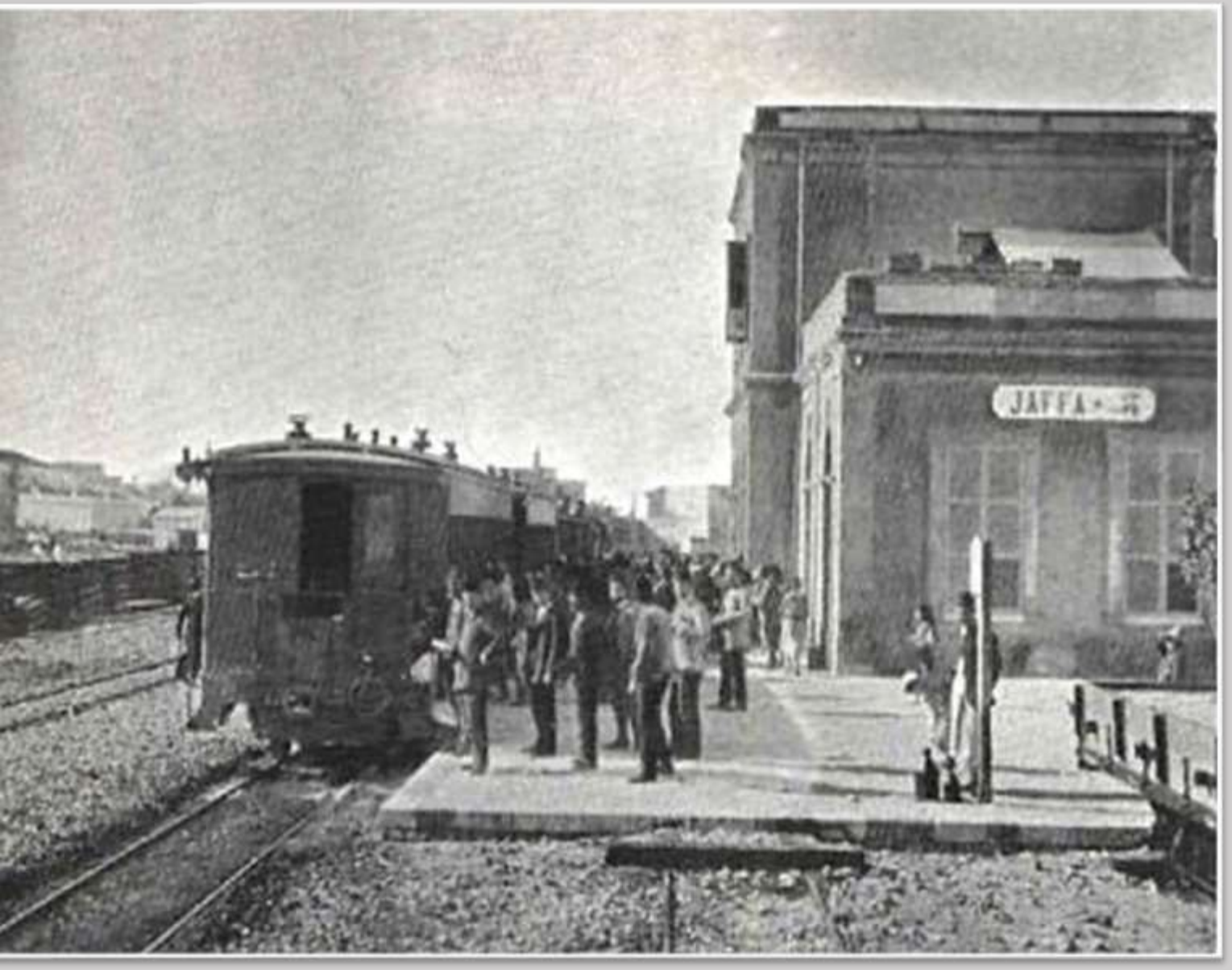
יוסף נבון, יוזם המסילה יפו-ירושלים

בשנת **1891** נבנתה מצפון ליפו **תחנת הרכבת הראשונה** במזרח התיכון, מחוץ למצרים ולטורקיה. התחנה נבנתה כתחנת קצה מערבית למסילת הברזל הראשונה בארץ: מסילת יפו-ירושלים. בנייתה הסתיימה בשנה לפני שנחנך קו הרכבת לירושלים. התחנה פעלה בין השנים 1892-1948 למעט בזמן מלחמת העולם הראשונה כאשר הטורקים פירקו את קטע המסילה בין יפו לבין תחנת הרכבת בלוד.

ראשיתו של התהליך בזיכיון שניתן ל**יוסף נבון**, שפעל רבות בבניין הארץ, על ידי הטורקים לבניית המסילה לירושלים. הבנייה עצמה נעשתה על ידי חברה צרפתית שנקראה "החברה הפריזאית לעבודות ציבוריות ולבנייה". יש לציין כי לפני פתיחת הקו, כבר במחצית שנת 1891, החל לפעול קטע של המסילה בין יפו לרמלה.

בקיץ 1892 נחנך קו הרכבת יפו–ירושלים. המסילה נבנתה כמיזם פרטי של חברה צרפתית שרכשה את הזיכיון להקמת הקו והפעלתו מידי **יוסף נבון**. החברה נקראה "חברת הרכבת העותמאנית מיפו לירושלים וסעיפים".

נבון היה בחבר המנהלים של החברה שהצליחה לגייס את ההון הנדרש להקמת המסילה.



הרכבת מיפו לירושלים,
1892

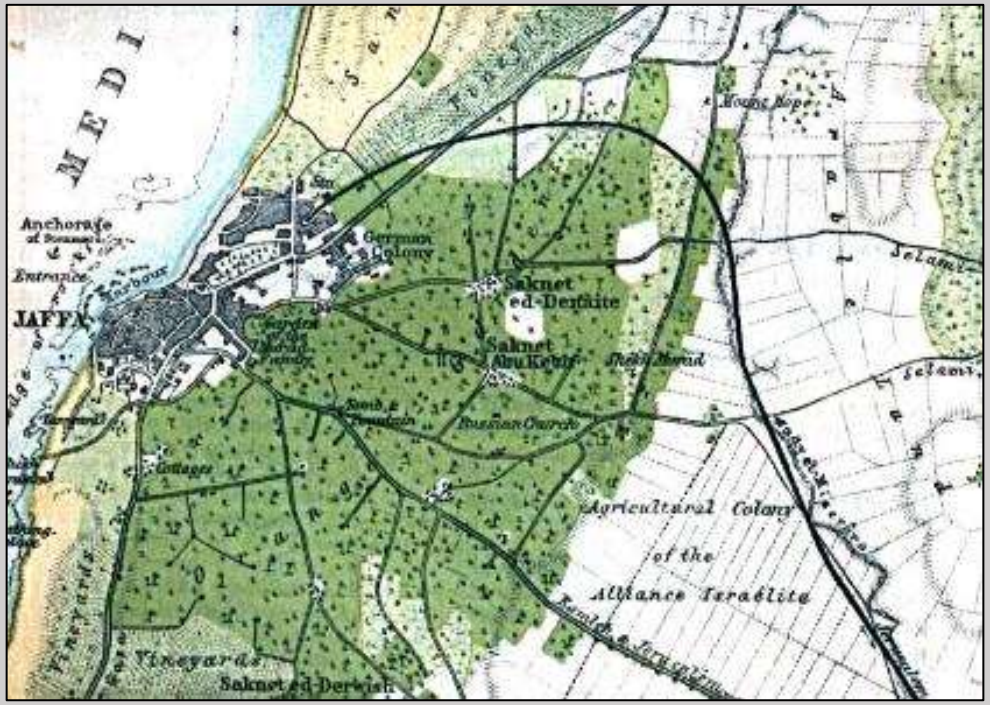
בשנותיה הראשונות הרכבת נסעה בתדירות של פעם ביום בכל כיוון, ומחיריהם של כרטיס הנסיעה בקו היו 50 גרוש במחלקה הראשונה ו-30 גרוש במחלקה השנייה. הנסיעה מיפו לירושלים ארכה ארבע שעות. בהמשך, עלתה התדירות עקב עלייה בביקוש.

הרכבת הובילה סוחרים, תיירים וצליינים, ונסעו בה גם **בנימין זאב הרצל** והקיסר הגרמני **וילהלם השני**. בשנת 1896 הובילה הרכבת

ב-70,000 נוסעים ובשנת 1913, ערב מלחמת העולם הראשונה, עברו בתחנה של יפו ב-183,000 נוסעים.



כרטיס נסיעה במחלקה השנייה של הרכבת יפו-ירושלים.



תוואי המסילה יפו-ירושלים, 1912

המסילה הונחה לאורך מחפורת שנקראה 'ואדי נווה צדק', עברה תחת גשר שְׁלוּש שנחשב לגשר המודרני הראשון בתל אביב-יפו, והמשיכה מזרחה לאורך רחוב יהודה הלוי.



המחפורת (או "הוואדי") של נווה צדק וגשר שלוש מתחתיו עברה הרכבת, בציור של ציונה תג'ר משנת 1928.



המחפורת וגשר שְׁלוּש, 2014. משפורקה המסילה, חלק מהתוואי הפך למגרש חנייה.



המחפורת בתצלום משנת 1946



תוואי הרכבת שהפך לפארק, עם שריד זיכרון למסילה, 2021

בדרכה החוצה מהעיר, הרכבת חצתה את רחוב הרצל ובהמשך את רחוב אלנבי הנוכחי. שרידי המסילה בחציית רחוב הרצל וגדר הבטיחות שהוצבה משני צידי המסילה נשארו עד למחצית השנייה של המאה שעברה.



בציור למעלה משמאל
הרכבת חוצה את רחוב הרצל, רחובה הראשון של העיר, כפי שצייר נחום גלבוע.
הוא מתאר בצבעים עזים ובאופן חופשי את הרחוב משער תל-אביב ועד בית הגימנסיה.



בצילום משמאל נראים רחוב הרצל ושער הבטיחות של הרכבת בשנת 1913, מבט זהה לציורו של נחום גלבוע.



הרכבת ברח' יהודה הלוי חוצה את רח' הרצל, 1946



הרכבת בנסיעה
מירושלים ליפו, חוצה
את רח' אלנבי דרך
רח' יהודה הלוי,
1938

חומרי הגלם למסילה, כמו גם הקטרים והקרונות, נקנו מחברה אמריקאית והובאו באמצעות **שלוחה זמנית קצרה** שנסללה בשנת 1891 מתחנת הרכבת של יפו לכיוון הנמל. לפני שהמסילה הגיעה לנמל נבנה ממנה מזח ארוך לתוך הים עד למקום שבו עומק המים אפשר גישה לספינות הקיטור. פסי הרכבת הונחו על המזח, קטרי הרכבת וקרונותיה הורדו אל המסילה באמצעות מנופי האונייה ומנוף נוסף שהיה מוצב בקצה המזח.



המסילה הזמנית לנמל, 1891

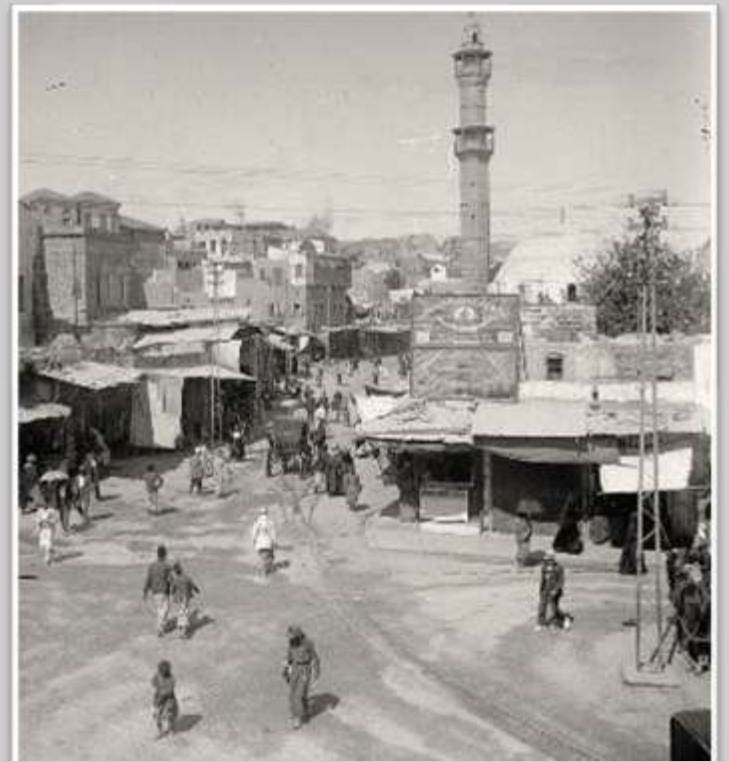
החברה הצרפתית שבנתה את המזח והמסילה ביקשה להשאיר אותה גם לאחר תום עבודות הפריקה לצרכי תפעול והובלה של מטענים. השלטונות הטורקיים התנגדו והפסים פורקו מהמזח. במהלך השנים הבאות המזח הנטוש נהרס בגלי הים ולא נותר ממנו כיום דבר.

לפני שפרצה מלחמת העולם הראשונה הטורקים פירקו חלקים מהמסילה שחיברה את יפו עם לוד לבניית קווים שהיו נחוצים לצרכים צבאיים. בחלק מהפסים הם השתמשו להארכת הקו שנבנה בזמנו על ידי החברה הצרפתית, בין תחנת הרכבת של יפו לבין הים. את הקו הם האריכו לנמל עצמו לאורך הטיילת של העיר. היה זה קו צר עליו הם הפעילו טָרָזִינָה – קרון קטן מונע במנוע בנזין שגרר קרונות קטנים ופתוחים. **הטרזינה הטורקית** שימשה להובלת תחמושת, תותחים וציוד לביצורים עבור סוללות התותחים שהיו במרומי תל יפו.



תוואי הטרזינה הטורקית בסמטאות יפו

הקו בקטע זה נהרס שלוש פעמים בשל סערות, וקטע הקו שעבר לאורך הטיילת בוטל והוסט מהמזח לסמטאות העיר העתיקה. התוואי החל בתחנת הרכבת לכיוון רחוב בּוּסְטְרוּס (כיום, רזיאל), כיכר השעון, מערבה לרחוב רוסלאן ומשם דרך סמטאות העיר העתיקה לכיוון רחוב רציף העלייה השנייה והמזח.



המסילה פונה מכיכר השעון לרחוב רוסלאן





מימין ומשמאל:
תוואי הטרזינה הטורקית בסמטאות יפו



לאחר כיבוש יפו על ידי הבריטים, הם חידשו את קו הטרזינה על התוואי העותמאני הקודם. תחילה הקו שימש את הצבא הבריטי להובלת ציוד ועם עליית חשיבותו של נמל חיפה, נמל יפו ו**הטרזינה הבריטית** שימשו את תושבי יפו להעברת סחורות מהנמל לתחנת הרכבת של העיר. על פי האגדות נקראה אז הטרזינה "רכבת החלב". בשנת 1927 הפסיקה הטרזינה את פעילותה ושנתיים מאוחר יותר הפסים פורקו.



פסי הטרזינה הבריטית
בנמל יפו, 1927



למעלה משמאל:
תוואי הטרזינה המשוער, גם הטורקי וגם הבריטי, מתחנת הרכבה לנמל יפו – על רקע מפה משנות ה-1930.

מימין: "מזכרת" ממסילת הטרזינה ברחוב בוסטרוס (כיום, רזיאל), 2021

בשנת 1920 החלו הבריטים להפעיל שירותי רכבות נוסעים בארץ ישראל. כחלק מהשירות שוקמה מסילת הרכבת יפו–ירושלים שנהרסה במהלך מלחמת העולם הראשונה והורחבה לרוחב תקני. בקצה המזרחי של רחוב יהודה הלוי, במרחק של כ-2.5 קילומטר מתחנת הרכבת יפו, הם הקימו תחנת נוסעים לאורך תוואי הרחוב שנקרא אחר כך 'רחוב הרכבת'. התחנה נקראה 'תחנת הרכבת תל אביב', ולימים 'תחנת בית הדר'.

בנקודה שבה נבנתה התחנה היה קודם צומת רכבות בשם "צומת סָרוֹנָה" בו התפצלה מסילה צבאית צרה מנמל יפו למסילה המשוקמת לירושלים ולמסילה צרה שהמשיכה לאזור גלילות לצרכים לוגיסטיים.



"צומת סרונה" כיום, 2022



משמאל:
"צומת סרונה", תחנת הרכבת שממולה ובית הדר המעוגל בשנות 1930

בתחילה הייתה במקום תחנה מאולתרת בנויה עץ. ביום 26.3.1924 נכנסה לתחנת תל אביב רכבת שהגיעה מלוד ועליה המשורר **חיים נחמן ביאליק** ששב מאירופה. הוא הפליג מנמל טרייסטה לאלכסנדריה ומשם ברכבת ללוד ולתל אביב. המונים המתינו לו ברציף התחנה וקיבלו פניו בחום רב.

בשנים 1936-1937 שודרגה התחנה ממבנה העץ הארעי למבנה קבע מאורך ומעט מקומר, בהתאם לתוואי המסילה שהשיקה לו. בצמוד לתחנה, באגפה הדרומי, הוקם גם בית מכס. הקמת בית המכס נועדה לפתור את בעיית הניתוק מבית המכס הוותיק ביפו, שהיה בשליטה ערבית בעת אירועי המרד הערבי הגדול והקשה על סוחרים ועולים בשחרור מטענם.



בית המכס ותחנת הרכבת תל אביב בשנות ה-40

עם הגידול במספר תושבי תל אביב ויישובי הארץ האחרים, הגיע העומס בתחנה לרמה הדורשת הרחבה. בהתאם, הוקם בשנת 1937 במרחק כ-350 מטרים דרומית מזרחית לתחנה, בצומת הרחובות הרכבת 22 פינת דרך פ"ת 19 (כיום דרך בגין), רציף באורך של כ-100 מטר עבור נוסעים בלבד ובנפרד מתחנת המטענים.



תחנת רכבת תל אביב (ליד בית המכס), 1944



משמאל:
בית המכס, 2013

לאחר קום המדינה והסכמי שביתת הנשק עם ירדן, חודשה פעילות הרכבות בקו לירושלים, ותחנת תל אביב הפכה לתחנת הקצה של קו זה. בשל סגירת הגבולות עם המדינות השכנות, לא התקיימו עוד ייבוא וייצוא ותנועה בינלאומית של נוסעים בדרך היבשה, ולפיכך התייתרה פעילותו של בית המכס והוא הפך למחסן.

בשנת 1970 נחנכה תחנת רכבת חדשה – 'תחנת תל אביב דרום' ובמקביל פונתה תחנת תל אביב ושטח המסילה הפך ל'רחוב הרכבת' ששימר בשמו את תולדותיו של המקום. מרבית מבני התחנה, לרבות מבנה תחנת הנוסעים, נהרסו. מבנה בית המכס המרכזי נהרס בחלקו, והאגף שנותר ממנו הפך למחסן אופניים המשמש את משטרת ישראל והוא הוכרז לשימור על ידי 'המועצה לשימור אתרי מורשת בישראל'.



הקיר הדרומי של בית המכס, שנות ה-40

השטח הלוגיסטי של התחנה, ששימש בעיקר לשינוע סחורות, הוסב לחניון. בסוף שנות ה-90 הוכפלה קיבולת הרכבים בתחומו, לאחר שנבנה בו חניון דו-קומתי, משלד של פלדה ובטון.



הקיר הדרומי של בית המכס, 2022



הקיר הדרומי של בית המכס, 2012

עם חידוש הפעילות בקו תל אביב-ירושלים, פסקה לחלוטין התנועה בקטע המסילה מתחנת יפו לתחנת תל אביב ובמהלך שנת 1950 המסילה שחצתה את רחובות העיר פורקה.



פירוק המסילה מתחנת יפו לתחנת תל אביב בחצייתה את רחוב אלנבי, 1950



רחוב יהודה הלוי 1948, שנתיים לפני פירוק המסילה שעברה לאורכו

במקביל לפעילות המסילתית בתל אביב, התפתחה המערכת המסילתית גם מחוצה לה ואפשרה את חיבורה של העיר, אומנם שלא בחיבור ישיר, אל מקומות נוספים בארץ.

בתקופת המנדט הבריטי פעלה חברת הרכבת המנדטורית לפיתוח רשת הרכבות הקיימות בפלשתינה-א"י.

הרכבת המנדטורית הגיעה לשיאה בסוף שנות ה-20, עת יצאו רכבות מתחנת הרכבת חיפה מזרח לשלוש יבשות - למצרים שבאפריקה, לסוריה שבאסיה ולאיסטנבול שבאירופה. בתאריך 4 בנובמבר 1937 החלו לפעול רכבות מהירות בקו חיפה-תל אביב יפו. הקשר הרכבתי עם יפו הופסק עם מלחמת העצמאות ולא חודש עוד.





פירוק שער המסילה ליפו על רחוב אלנבי בשנות 1940

עם קום המדינה לא היה קשר מסילתי ישיר צפונה אלא דרך לוד. לפיכך, מסילת הירקון שהסתעפה מהמסילה המזרחית ליד ראש העין הוארכה בשנת 1949 בשבעה קילומטר נוספים לאורך נחל הירקון מערבה עד לתחנה חדשה שהוקמה באותה שנה ונקראה 'תחנת תל אביב צפון'. ממנה החל לפעול קו הנוסעים תל אביב–חיפה. עם השלמת מסילת החוף ובניית תחנה חדשה בסמוך לרחוב ארלוזורוב בתל אביב, פסקה תנועת הנוסעים ממנה לחיפה ובתחנה נבנה מסוף מטען גדול עבור רכבות משא.

התחנה חידשה פניה רק בשנת 2000 בתחנת ביניים על הקו תל אביב–ראש העין. בשנת 2016 נוסף לשמה השם 'רמת החייל' ובשנת 2021 החל לפעול בתחנה קו נוסעים חשמלי מהרצליה לאשקלון במקום קו הנוסעים שפעל מהרצליה ועד לבאר שבע מרכז דרך קו הנגב המערבי.



תחנת רכבת תל אביב צפון ביום חנוכתה, 1949



תחנת בני ברק-רמת החייל, 2022



בנובמבר 1954 הושלמה בניית מסילה המכונה 'מסילת החוף' מחיפה לתל אביב ונחנכה 'תחנת הרכבת תל אביב מרכז'.

התחנה מוכרת גם בשמה הרשמי 'תל אביב מרכז סבידור' על שם **מנחם סבידור**, שעמד בראש חברת הרכבת בשנות החמישים ולימים גם כיהן כיו"ר הכנסת. התחנה החלה לשמש כתחנת הקצה הדרומית של המסילה, והחליפה את 'תחנת תל אביב צפון'.





הכניסה לתחנת תל אביב מרכז בשנות החמישים

משמאל:
שר התחבורה יוסף ספיר נואם בפתיחת התחנה, 3 בנובמבר 1954

כתחנת קצה, רציפיה באותה עת היו צמודים לחזית הצפונית של בניין התחנה הנוכחי. בשנת 1988 נפתחה התחנה במתכונת חדשה ורציפיה הועברו בסמוך לתעלת האיילון. העתקת המסילה מזרחה אפשרה חיבור למסילה ממשיכה דרומה והתחנה הפכה, בנוסף לתפקודה כתחנת קצה, גם לתחנת ביניים.



תחנת רכבת מרכז, 2022



רציפי תחנת תל אביב מרכז, 1954

שנתיים לאחר שתחנת רכבת מרכז הפכה לתחנת ביניים, נחנך ממנה קו רכבת ישיר לבאר שבע. אולם, רק בשנת 1965 נערכה בירושלים ישיבה בהשתתפות שר התחבורה **משה כרמל**, בה הוחלט להקצות 40 דונם השייכים למקווה ישראל בשטח פתוח לא הרחק ממחלף קיבוץ גלויות ובית הספר הולץ בתל אביב, לשם בנית תחנת רכבת חדשה שתחליף את תחנת הרכבת ששכנה מול "בית הדר". התחנה, שנקראה 'תחנת תל אביב דרום', תוכננה על ידי האדריכל **נחום זולוטוב** ונחנכה רק בשנת 1970. עם חנוכתה נהרסו התחנה הישנה – 'תחנת בית הדר' והמסילה שחיברה ביניהן. בשלב זה לא היה חיבור מסילתי בין 'תחנת תל אביב מרכז' לבין 'תחנת תל אביב דרום'.



חנוכת תחנת הרכבת תל אביב דרום, נובמבר 1970



רציפי תחנת רכבת תל אביב דרום, 2020

החיבור בין שתי התחנות נסלל רק בשנת 1993 באמצעות מסילת איילון. אולם, החיבור ייתר את תחנת 'תל אביב דרום' והיא פסקה לתפקד. לאחר סגירתה נפתח בה בית ספר למקצועות הרכבת ומחסן לציוד מסילתי. בזאת תם עידן בהתפתחות התחבורה המסילתית בתל אביב-יפו.

ואין דרך טובה לסיים עידן זה, אלא להיזכר בתחילתו ולצטט את דבריו של אליעזר בן יהודה שראה בבניית הרכבת סמל לניצחון הנאורות –

"שמעו המונים: נהמת הקיטור היא נהמת ניצחון ההשכלה על הבערות, העבודה על העצלות, החכמה על ההבל, הקדמה על האחור, השכל על הסכלות"



מפת דרך אמת היא הדפס אבן צבעוני שיצר אביגדור בר' מרדכי מלקוב בשנת 1984, בוורשה, פולין, שנתיים לאחר חנוכת הקו יפו-ירושלים.

מקורות:

יעקב ינון, סביב כיכר השעון, הוצאת יד יצחק בן-צבי, ירושלים,2001

אריה יצחקי, "תחנת הרכבת של יפו", בתוך אלי שילר (עורך), קרדום – יפו ואתריה, הוצאת ספרים אריאל, ירושלים, 1981

"מסילת הרכבת יפו-ירושלים", ויקיפדיה

רכבת ישראל, תחנות בזמן

דני רכט, האנציקלופדיה העירונית, הוצאת תל אביב 100

תצלומים היסטוריים וציורים:

זולטן קלוגר // אוסף שאפל // ציונה תג'ר // הספר **היו זמנים בארץ ישראל** מאת ד"ר מרדכי נאור, הוצאת פלפוט, 1989 // נחום גלבוע, פיקיוויקי // אתר amainet // אתר Malon // ספריית הקונגרס האמריקאי // פרנק שולטן // ויקיפדיה // שמוליק תגר // ד"ר אבישי טייכר, פיקיוויקי // ויקימדיה // פאול גולדמן, האנציקלופדיה העירונית // Wikiwand

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 [2/2022]
תחקיר, כתיבה וצילום: פרופ' אמריטוס אליהו שטרן
עיצוב: זאב הררי

אבני מורשת