

מוזאון בתי האוסף לתולדות צה"ל

תיעוד היסטורי, תכנית אב ושימור הסובבן

אדר' מיכל רטנר

ושני מחסנים. בימי המנדט הותאמה התחנה למידת המסילות ולקרונות (143.5 רוחב) על פי התקן (סטנדרט) הבריטי התקף עד ימינו. מוסך הקטרים ומגדל המים המקוריים פורקו בסוף שנות ה-20 תחילת שנות ה-30. מבני אחסנה נוספים הוקמו לצד מגדל מים

במתחם התחנה המקורי ביפו היו מסוף נוסעים, אזור תפעולי ומחסנים. המוזאון, שסקרנו, נבנה באזור התפעולי של תחנת הרכבת. בשלהי השלטון העות'מאני, היו באזור התפעולי של התחנה מחסנים, מוסכים ומתקנים מכניים. מתקופה זו נותרו שלושה מבנים, מוסך קרונות

בעקבות פעולות הפיתוח בשטח מוזאון בתי האוסף נחשפה באר היסטורית. חשיפה זו הובילה לעריכת סקר היסטורי - פיזי של המתחם. בסקר התחקינו אחר התפתחות מתחם תחנת הרכבת העות'מאנית של יפו, ומיפינו את הבניינים הקיימים ואת אלו שנהרסו עם השנים (הנמצאים בתחום המוזאון). התחנה נמצאת כיום בקו התפר בין יפו לתל-אביב, והיא מצויה בקרבת אתרים עירוניים מושכי קהל כמו שכונת נווה צדק ויפו העתיקה. חוף הים והטיילת נמצאים במרחק הליכה מתחנת הרכבת.

הקושי העיקרי כיום בהבנת המתחם המקורי של התחנה הוא חלוקת השטח בין שני גופים מנהלים: משרד הביטחון ועיריית תל אביב. הראשון מחזיק ב"מוזאון בתי האוסף לתולדות צה"ל" באמצעות יחידת המוזאונים (מ'1959). השני, פיתח את מתחם "התחנה" (2005-2010), שבו מתקיימות פעילויות תרבות, מסחר בילוי ופנאי. גדר חוצה את המתחם לשני אזורים, ואין ביניהם מעבר.

התפתחות התחנה

משנת 1840 ניסו יזמים פרטיים לפתח פרויקט שאפתני ולקשר בין נמל יפו לירושלים באמצעות מסילת רכבת. עולי הרגל והסוחרים על מרכולתם, שהגיעו לנמל יפו, רכבו על גמלים, פרדות או חמורים בעליות לירושלים. ככל שגדלה התעניינות המעצמות האירופיות באזור, כך עלה מספר עולי הרגל, וגבר הצורך בפתרון למסע הקשה.

סלילת המסילה הייתה מבצע מורכב מבחינה טכנולוגית ומבחינה בירוקרטית מול השלטון העות'מאני. למרות הקשיים נחנך בשנת 1892 הקו יפו-ירושלים וקיצר את המסע לארבע שעות.



צילומים | אדר' מיכל רטנר

▲ עובדי רשות העתיקות בזמן חשיפת הסובבן



▲ תכנון התצוגה



▲ אחת מקורות הסובב לפני השימור



▼ הסובב לאחר השימור



אחד העקרונות שהנחו אותנו בתכנון היה חזרה להקשרים האורבניים של המתחם, באמצעות פתיחת קשר עין בין שני המתחמים ובהתוויית "טיילת" על מסילת הרכבת המקורית לכיוון מזרח.

התכנית ביקשה ליצור, בשלב ראשון, תצוגה טכנולוגית של מתקני הרכבת. עם חשיפת הסובב ושימורו נוצרה רחבה המאפשרת תצוגה של מתקנים נוספים, חלקם עדיין קיימים בשטח התחנה. הבאר העות'מאנית ומתקן המים ה"גמל" נמצאו בשולי הסובב. את מגדל המים העות'מאני, מתקן אופייני לרכבת העות'מאנית, הצענו לייצג על ידי סימון לגובה של 60 ס"מ, ובכך להעשיר את הסביבה בתכנים. נוסף לכך, הצענו לפנות מספר כלים צבאיים המוצבים במקום כדי ליצור קשר עין עם מתחם "התחנה" (העירוני) המשוקם.

בשלב השני, התכנית מציעה להקים תצוגה של "הדרך לירושלים", לאורך מסילות הרכבת לכיוון מזרח. המסילות והתצוגה בעקבותיהן, מלוות את חומת התחנה המפרידה בינה לבין שכונת נווה צדק, בקצה המסלול נראה הוואדי המלאכותי שנחפר במיוחד לצורך התקנת המסילה לירושלים.

עד כה נעשו עבודות לשימור הסובב. הן כללו חפירה של המתקן, חשיפה של קירות התמך שלו ושיקומם. איכותו הגבוהה של הברזל

חדש שהוקם וקיים עד היום במתחם. בתיה של שכונת מנשייה שהתרחבה באותם ימים, נצמדו למתחם התחנה. אפשר עדיין לזהות את סימני הקירות שנצמדו לחומת האבן של התחנה. בסוף שנות ה-30 של המאה הקודמת התרחבו גבולות התחנה בהתאם לצורכי הצבא הבריטי. מוסך קטרים חדש הוקם, והוא ניצב כיום בשטח המוזאון. מבנה זה מתאפיין בעבודת ברזל מעולה, שבזכותה עומדת הסככה עד היום למרות תנאי הסביבה. המסילה ספגה חבלות חוזרות ונשנות מהמחתרות היהודיות כנגד שלטון המנדט, וב-1948 הנסיעה בה הופסקה.

לאחר מלחמת העצמאות ולאחר שעזבו הבריטים את הארץ עבר מתחם התחנה לבעלות המדינה. בהוראת ראש הממשלה דאז, דוד בן גוריון, ניתן מתחם התחנה לצה"ל. במקום הוקמו שני בסיסי צבא, האחד בחלק המערבי של התחנה המקורית והשני באזור התפעולי שלה. הייתה זו נקודת החלוקה של המתחם לשניים. בתחילת שנות ה-60 למאה הכ' עבר החלק המערבי לידי עיריית תל אביב. בשטח התפעולי של התחנה, שנותר בידי משרד הביטחון, הוקם מוזאון שלימים הפך ל"מוזיאון בתי האוסף לתולדות צה"ל". שטח מתחם התחנה מחולק כאמור בין שני גופים, וגדר מחלקת את המתחם לשניים.

הסובב. המתקן המעניין ביותר שזוהה בסקר הוא הסובב של קטרי הקיטור. הוא הותקן עם הקמת הקו ועבר התאמות, כדי שיוכל לשמש את הקטרים המנדטוריים. בין השנים 1965-1975 נקבר הסובב באתרו עד לחשיפתו מחדש ב-2011, עם תחילת עבודת רשות העתיקות במקום. זהו הסובב היחיד בארץ הנמצא עדיין באתרו.

הסובב הוא מתקן עגול הנמצא בקצה המסילה ושימש לשינוי הכיוון של הקטרים. מדובר בקונסטרוקציית ברזל, מעין גשר, שעליה מסילה והיא סובבת על ציר מרכזי. קוטר המתקן 19 מ' ועומקו כ-2 מ'. משני צדי המסילה היה מדרך עץ. הקטר היה עולה על מסילת הסובב, ואז מספר אנשים היו מסובבים אותו באופן ידני לכיוון הנסיעה. בתחתית המתקן הותקנה מסילה היקפית עגולה שאפשרה את סיבוב הגשר.

בעקבות הסקר ערכנו תכנית להצגת מתקני הרכבת בשטח המוזאון, ובה מוצע להציג תכנים היסטוריים לצד התכנים הקיימים בו.

בתכנים שהוא מציג. ייתכן, שבנקודת זמן זו, שבה הסביבה זוכה להתחדשות, יכול גם אזור המוזאון לשוב ולהיפתח אל מתחם התחנה המקורי. הטיפול בסובבן והצגתו ישפיעו על תכניות קיימות למתחם, אולם ההצלחה תיבחן ביצירת רקמה שלמה ולא רק בהצגתו של מתקן בודד.

מקורות

קוטלר פול, מלינג חן 2009. ישרו בערבה מסילה: היסטוריה מצולמת של הרכבת בארץ-ישראל. תל-אביב: רכבת ישראל.
תיק תיעוד, מתחם התחנה, אדר' ניצה סמוק.



▲ קורות הסובבן, לאחר טיפול

תיק תיעוד, מתחם התחנה ווילת וילנד, אדר' אמנון בר אור.

תיעוד ראשוני "מתחם תחנת הרכבת ביפו. באר ומערכת המים בכניסה למוזאון בתי האוסף לתולדות צה"ל" אדר' פאינה מילשטיין, 2008. רשות העתיקות, תחום שימור.

"תיעוד מקדים - המתחם התפעולי של תחנת הרכבת יפו-ירושלים", מיכל רטנר ויערה שאלתיאל, 2012. רשות העתיקות, מינהל שימור.

בדבר ההחלטה להעביר את השטח למשרד הביטחון בשנת 1948.

מתחם תחנת הרכבת, גדל והשתנה, הותאם לשינויים טכנולוגיים ולשימושי קרקע נדרשים בהתאם לצורכי החברה ולמאפייני התקופה.

משנת 1948 השינויים שנעשו במקום בהתאם לצורכי צה"ל לא כללו שיקולים של שימור המורשת. השטחים הפתוחים במתחם הצטמצמו, ומסילות פורקו או נקברו. כתוצאה מכך הרקמה של התחנה הלכה ונעלמה.

בשנים האחרונות עם תהליכי ההתחדשות העירונית, גברה ההתעניינות באזור והוא הפך למרכז תרבות, מסחר בילוי ופנאי. למוזאון בתי האוסף על מתקני הרכבת המקוריים ששרדו בו פוטנציאל להשתלב בתהליכים אלו ואף להעשיר את חוויית הביקור במתחם "התחנה"

מתבטאת במצב ההשתמרות המרשים שלו. שכבות הברזל העליונות נוקו, והשכבות שקיבלו עיוותים הוסרו. קורות המדרג שהתעקמו הוסרו ושוקמו. כולן חוברו מחדש לאחד מצדי המסילה של הסובבן. בצדה השני שוחזרו זיזים זהים בגודלם לאלו המקוריים. על גבי זיזים אלו יונח מדרג עץ, כפי שהיה במקור.

סיכום

במתחם תחנת הרכבת יש עדויות היסטוריות לתהליכים מדיניים, אורבניים ומקומיים. ההחלטות שהתקבלו בעניין המתחם משקפות במידה רבה מדיניות שלטונית. הדבר נכון בעניין ההחלטה בתקופה העות'מאנית להקים את התחנה במיקומה הנוכחי כדי לשלוט בהשפעת מעצמות זרות, והוא נכון

זים | משרד הבטחון

ניהול ותכנון הנדסי | אינג' אסתר רונן

תכנון שימורי | אדר' מיכל רטנר, אדר' יערה

שאלתיאל

ביצוע | אבנר גלעד בע"מ, אפולו לגיסמו