



תחנת רכבת חיפה-מזרח

סקר תיעוד מתחמי | חוברת I (מתוך 2)

אפריל 2018

RUTH LIBERTY-SHALEV | ADI HAR-NOY | Architecture & Conservation
18 KADIMA ST. HAIFA 3438303
rlshalev@gmail.com

המזמין: רכבת ישראל

רות ליברטי-שלו | עדי הר-נוי | אדריכלות ושימור
קדימה 18 חיפה, 3438303
טל 04-8360332

מסמך זה הוכן על פי הנחיות מנהל התכנון משנת 2008 להכנת תיקי תיעוד ובהזמנת רכבת ישראל, והוגש לרכבת ישראל באפריל 2018.

מהדורה סופית עם תיקונים קלים הוגשה ביולי 2018

צילומים ומסמכים היסטוריים: ראו רשימת ארכיונים בעמ' 4 להלך (ביבליוגרפיה)

הכנת סקר התיעוד: רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

צוות:

אדר' עדי הר-נוי
אדר' רות ליברטי-שלו
מתן הר-נוי

מחקר ארכיוני בארכיב הממשלתי באיסטנבול: ד"ר מוהרם וארול
Archival research, BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI, Istanbul: Dr. Muharrem Varol

תודות:

- לחן מלינג מנהל מוזיאון רכבת ישראל, על העזרה, הייעוץ, שיתוף החברים והידע העצום.
- לאדר' מיכל זוסמן ממונה איכות סביבה ונוף, על התנופה, הדחיפה, העין החדה והסבלנות.
- לאיתמר רוט לוי, על שיתוף בתמונות ומידע הסטורי על משפחתו וחייה במתחם תחנת חיפה מזרח.
- לאמירה קהת מהעמותה לתולדות חיפה, על העזרה והייעוץ בחיפוש חמרים ארכיוניים.
- למיכל הנקין ואדם פרגר מארכיון העיר חיפה, על הייעוץ והעזרה בחיפוש חמרים ארכיוניים.
- לד"ר יובל בן-בסט מאוניברסיטת חיפה, על הייעוץ ועל השיתוף במפות הסטוריות.
- לאדריכלית נעה שק, על המידע ההסטורי בתיקי התיעוד שערכה.
- לארכיטקט אמיר פרוינדליך, על השיתוף בחומרי רקע.

כל הזכויות על מסמך זה שמורות לרות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור ולרכבת ישראל. אין להעתיק, לצלם או לעשות שימוש במסמך זה או בחלקים ממנו ללא אישור מפורש מבעלי הזכויות.



'מבט כללי על חיפה, תחנת הרכבת והמזרח', תמונה שפורסמה בעתון Servet-i Fünun גליון 761, 23.11.1905. מקור: BOA, הארכיון הלאומי באיסטנבול, טורקיה.

מתחם תחנת רכבת חיפה מזרח מצוי בחיפה, בין שכונת ואדי סאליב לבין נמל חיפה. מאז הקמתו בראשית המאה ה-20 ועד היום מתקיימת במתחם פעילות רכבתית עניינית. עתהוקמו המבנים הראשונים במתחם היה מבנה תחנת הרכבת התורכית מוקדו. תחנת רכבת זו היתה הטרמינל, תחנת הקצה, של שלוחת הרכבת החיג'אזית, שחיברה בין חיפה לבין דרעא בסוריה ולבין הקו הראשי של הרכבת החיג'אזית שפעלה בין דמשק שבסוריה לבין העיר מדינה שבחבל החיג'אז (כיום ערב הסעודית). כיום מתפרס מתחם חיפה מזרח על פני כ-215 דונם המתחלקים לשני תתי מתחמים:

מתחם א (כ-75 דונם), המשתרע צפון-מערבית למחלף חירם, הינו גלעין התחנה ההסטורית, ובו מצויים מרבית המבנים והמתקנים שהוקמו טרם קום המדינה, ע"י העותמנים וע"י שלטונות המנדט אחריהם. בין השאר נמצאים במתחם זה תחנת הרכבת ההסטורית (המשמשת היום כמשרדים להנהלת הרכבת) ומוסך הרכבות ההסטורי, המשמש היום כמוזיאון רכבת ישראל.

מתחם ב' (כ-140 דונם) משתרע מדרום-מזרח למחלף חירם, ובו מצויים בעיקר מוסכי רכבות שהוקמו בשנות המנדט ולאחר קום המדינה, חלקם פעילים גם כיום. קשה להפריז בחשיבותה של תחנת רכבת חיפה מזרח ובמהפך שחוללה בהתפתחותה של העיר חיפה. שנת 1905, בה החלה פעולתו הסדירה של קו רכבת שאיפשר שינוע סחורות ונוסעים בין נמל חיפה לבין סוריה, וממנה לרחבי המזרח התיכון והאימפריה העותמנית, היתה נקודת מפנה באופייה של העיר. תנופת הפיתוח העצומה, הצמיחה המואצת של תעשייה והגידול המהיר באוכלוסיית העיר במחציתה הראשונה של המאה העשרים הינן במידה רבה פועל יוצא מהקמתה של תחנת הרכבת בחיפה.

מחקר זה, המתעד את ההסטוריה של תחנת רכבת חיפה מזרח ואת האופן בו התפתחה ותפקדה מראשית המאה ה-20 ועד היום, הוזמן על ידי מוזיאון רכבת ישראל על מנת ללמוד ולהבין את ערכיו ההסטוריים והאדריכליים של המתחם כיום, ולהטמיעם בתכניות פיתוח עתידיות. המחקר נשען על אוספי ארכיון הרכבת, לצד מגוון גדול של מאמרים, ספרים וארכיונים רלוונטיים, לרבות מאגרי מידע בטורקיה ובאנגליה. רבים מהצילומים והמפות ההסטוריות בהם נעשה שימוש בהכנת סקר זה אינם מתוארכים או מתוארכים באופן שאינו מתיישב עם ממצאים אחרים, מהארכיון או מהשטח, כך שחלק גדול מעבודתנו כלל יישוב של העדויות השונות (מפות, תצ"אות, צילומים, שרטוטים, דו"חות כתובים) אלה עם אלה, ולעיתים הצעה של תיארוך שונה מהמיוחס להן. בכל מקום בו שונה התיארוך של תמונה או מפה מסוימת ניתן הסבר לכך בגוף העבודה.

בנוסף לשימוש בחומרים ארכיוניים, מתחקה המחקר אחר העקבות שהותירו התקופות השונות בשטח האתר בדמות מבנים, מכלולים נופיים ואלמנטים רכבתיים, ומנתח את ערכיהם. בפרק הראשון נסקר המתחם בהקשרו העכשווי אל המרחב הסובב אותו, בפרק השני מוצג הרקע ההסטורי להקמת התחנה ולהתפתחותה במהלך השנים, ולהקשריה הרכבתיים והעירוניים המשתנים. בפרק השלישי מנותחת התפתחותו הפיזית של המתחם בחתך תקופתי, באמצעות מפות הסטוריות, תצ"אות וצילומים שונים. הפרק הרביעי (ראו חוברת A4 נפרדת) סוקר באופן פרטני את מבני התחנה ומציג 'כרטיס אתר' לכל אחד מהם. הפרק החמישי מסכם את ממצאי הפרקים הקודמים ומציע מסקנות כוללניות, הצהרת משמעות מתחמית והמלצות מתחמיות ופרטניות.

המחקר הכלול במסמך זה נערך ועומד כחוברת סקר בגודל A3, כאשר פרק 4 עומד כחוברת נפרדת בגודל A4. הדפסה של החוברות בגדלים המיועדים תאפשר קריאה נוחה של המסמכים הגרפיים הכלולים בו.

בהכנת המחקר הושקעה עבודה מאומצת, וממצאיו מבוססים במידה רבה על חומרים ראשוניים שנחקרים כאן לראשונה. אנו תקווה כי ממצאי הסקר, זיהוי ערכי המתחם וביטויים הפיזיים יעמדו לנגד מקבלי ההחלטות בבואם לדון בעתידו של המתחם, וכי ההמידע הרב האצור בו ישמש את הנהלת רכבת ישראל, את המתכננים שעמלים על תכנון ופיתוח פיזי באתר, את ארכיון הרכבת ואת ציבור החוקרים הנשענים על אוספיו, ואת כל עובדי ומבקרי מתחם רכבת חיפה מזרח. אפריל 2018



מוסך הקטרים, סביבות 1905. מקור: ארכיון הרכבת

כל הזכויות על מסמך זה שמורות לרכבת ישראל ולרות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור. אין להעתיק, לצלם או לעשות שימוש במסמך זה או בחלקים ממנו ללא אישור מפורש מבעלי הזכויות.

מבנה 7 - מחסן הנדסה.....עמ' 132-135
 מבנה 8 - תא איתות מערבי.....עמ' 136-145
 מבנה 9 - מבנה גלי חשמל.....עמ' 146-149
 מבנה 10 - מבנה ישן של הנדסה/ מוסך.....עמ' 150-154
 מבנה 13 - מבנה שירותים.....עמ' 155-165
 מבנה 14 - מוזיאון הרכבת/ מחסן הסחורות.....עמ' 166-179
 מבנה 15 - מבנה ליד המוזיאון/ מחסן אבידות.....עמ' 180-185
 מבנה 16 - תא איתות פטיש.....עמ' 186-193
 מבנה 20 - משרדי אגף תקשורת/ המהנדס הראשי.....עמ' 194-207
 מבנה 27 - משרד מנהל מוסך הקטרים.....עמ' 208-215
 מבנה 28 - מחסן תשתיות/ סדנא.....עמ' 216-225
 מבנה 29 - מבנה מסילאים/ סדנת מכונות.....עמ' 226-235
 מבנה 30 - משרד חטיבת תשתיות/ מגורי מסילאים.....עמ' 236-249
 מבנה 32 - מבנה מסילאים/ מגורי מסילאים.....עמ' 250-259
 מבנה 34 - מוזיאון הרכבת/ מוסך הקטרים.....עמ' 260-277
 מבנה 35 - מגדל המים.....עמ' 278-285
 מבנה 36-38 - מגדלי המזוט ובית המשאבות.....עמ' 286-303
 מבנה 40 - המצבריה.....עמ' 304-311
 מבנה A - מתחם האנדרטה.....עמ' 312-323
 מבנה B - גדר מתחם התחנה.....עמ' 324-327
 מבנה C - בית הקברות של משפחת אל-ח'ליל.....עמ' 328-329
 מבנה D - הרציף הבריטי.....עמ' 330-333
 מבנה E - הסובבן.....עמ' 334-337
 מבנה F - גן הדקלים של תחנת הרכבת.....עמ' 338-341
 מבנה G - גן הדקלים של מבנה 20.....עמ' 342-345
 מתחם ב' - מפת מפתח.....עמ' 346-347
 מבנה I - תא איתות 'חיפה מזרח'.....עמ' 348-351
 מבנים IIA, IIB, IIC - סככות מתכת/ סדנאות.....עמ' 352-363
 מבנה III - משרדי חטיבת מטענים/ מגורי מסילאים.....עמ' 364-371
 מבנה IV - מוסך הדיזלים הראשון.....עמ' 372-381
 מבנה V - מגדל המים.....עמ' 382-389

פרק 4 -
 ראו חוברת
 A4 נפרדת

מבוא ותודות.....עמ' 1-2
 ביבליוגרפיה.....עמ' 4

פרק 1: נתונים כלליים.....עמ' 6

פרק 2: רקע היסטורי-תרבותי.....עמ' 12

האימפריה העותמנית טרם הרכבת.....עמ' 15
 חיפה טרם הקמת תחנת הרכבת.....עמ' 16
 הקמת מסילת הרכבת החיג'אזית.....עמ' 17-19
 הרכבת בחיפה עד מלחמת העולם ה-1.....עמ' 20-24
 מלחמת העולם ה-1 בתחנת חיפה מזרח.....עמ' 25
 הרכבת בחיפה בשנות המנדט הבריטי.....עמ' 26-35
 תחנת חיפה מזרח תחת רכבת ישראל המוקדמת.....עמ' 36-38
 תחנת רכבת חיפה מזרח משנות ה-80 ועד היום.....עמ' 39-42
תחנת רכבת חיפה מזרח - סרגל זמנים מסכם.....עמ' 43
 אתרים היסטוריים בסביבת המתחם.....עמ' 44

פרק 3: המתחם לפי תקופות - ניתוח היסטורי-מתחמי.....עמ' 45

התקופה העות'מנית- 1905-1918.....עמ' 46-53
 תקופת המנדט- 1918-1948.....עמ' 54-61
 מהקמת המדינה ואילך- רכבת ישראל.....עמ' 62-67
 טבלה מסכמת של מבנים ותקופות- מתחם א'.....עמ' 68
 טבלה מסכמת של מבנים ותקופות- מתחם ב'.....עמ' 69
 מפות מסכמות- מבנים לפי תקופות.....עמ' 70-71
 מפות מסכמות- איזורים ומכלולים, חומרי בנייה.....עמ' 72
 מפות מסכמות- 100 שנה ויותר בחיפה מזרח.....עמ' 73

פרק 4: המבנים בתחנה.....ראו חוברת נפרדת (עמ' 74-390)

תוכן עניינים.....עמ' 74-75
 המבנים במתחם- מפת מפתח.....עמ' 76
 מבוא לפרק 4.....עמ' 78
 מתחם א' - מפת מפתח.....עמ' 77-78
 מבנה 1 - בניין התחנה/ חטיבת הנוסעים.....עמ' 80-101
 מבנה 2 - מבנה אגף הכספים.....עמ' 102-121
 מבנה 4 - קנטינת הצבא הבריטי.....עמ' 122-127
 מבנה 6 - מוסכי קרונויות.....עמ' 128-131

פרק 5: מסקנות, הצהרת משמעות והמלצות.....עמ' 391

מסקנות.....עמ' 393
 הצהרת משמעות.....עמ' 395
 המלצות.....עמ' 396
 דירוג מבנים לשימור.....עמ' 397-399

פרק 6: נספחים.....עמ' 401

ספרות:	ארכיונים:
1. אופיר, ז. (2016), התחנה ההיסטורית של רכבת העמק בצמח 1905-2016 , טבע הדברים 247, תל-אביב.	1. ארכיון רכבת ישראל
2. אלרואי, גור (2004), אימיגרנטים: ההגירה היהודית לארץ-ישראל בראשית המאה העשרים, הוצאת יד יצחק בן צבי.	2. מרכז מיפוי ישראל
3. בן אריה, י. (1981), שניים עשר היישובים הגדולים בא"י במאה ה-19 , קתדרה 19, יד יצחק בן צבי, ירושלים.	3. גנזך המדינה
4. גורן, תמיר (2001), 'חזון חיפה בעברית הגדולה': סיפוח שכונות כאמצעי להשגת יתרון דמוגרפי בתקופת המנדט , בתוך עיונים בתקומת ישראל, כרך 11, עמ' 230-260, הוצאת אוניברסיטת בן גוריון בנגב.	5. ארכיון מכון קלר ע"ש גוטליב שומאכר
5. גורן, תמיר (2005), ראשי העיר לדורותיהם: משלהי התקופה העות'מנית עד סוף תקופת המנדט , מתוך חיפה: בטאון העמותה לתולדות חיפה, גליון 2, ינואר 2005.	4. ארכיון ספריית המדינה, אוניברסיטת חיפה
6. וייס, יפעת (2007), ואדי סאליב: הנוכח והנפקד , הוצאת הקיבוץ המאוחד	5. ארכיון מפות גוטליב שומאכר, ספריית הטכניון
7. כרמל, א. (1969), תולדות חיפה בימי התורכים , הוצאת יד יצחק בן-צבי, ירושלים.	6. לשכת העתונות הממשלתית
8. לבנוני, י. (2016), הסולל הנעלם של רכבת העמק , עת-מול 238, יד יצחק בן צבי, ירושלים.	7. ארכיון האצ"ל
9. ליברטי-שלו, רות (2009), חיפה: שימור המורשת הבנויה בתכנית המתאר- סקר הסטורי-פיזי, הוכן עבר עיריית חיפה	8. ארכיון העיר חיפה.
10. ליברטי-שלו, רות (2009), תחנת רכבת חדרה מזרח- תיק תיעוד , הוכן עבור רכבת ישראל	9. BOA : BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞIVI
11. ליברטי-שלו, רות (2013), חמת גדר- מבנה מגורי עובדי הרכבת- תיק תיעוד , הוכן עבור המועצה לשימור אתרים	State Archive of Prime ministry, Istanbul, Turkey
12. ליברטי-שלו, רות ועדי הר נוי (2015), מורשת המערך הרכבתי בישראל , הוכן עבור רכבת ישראל	Australian War Memorial .10
13. ליברטי-שלו, רות ועדי הר נוי (2015), מדיניות שימור קו הרכבת חיפה-קנטרה , הוכן עבור רכבת ישראל	NLA - National Library of Australia .11
14. ליברטי-שלו, רות ועדי הר נוי (2016), מדיניות שימור קו הרכבת יפו-ירושלים , הוכן עבור רכבת ישראל	VIA - Harvard .12
15. ליברטי-שלו, רות ועדי הר נוי (2016), מדיניות שימור מסילת החוף , הוכן עבור רכבת ישראל	
16. ליברטי-שלו, רות ועדי הר נוי (2016), מדיניות שימור קטע חיפה-ראש הנקרה , הוכן עבור רכבת ישראל	
17. ספרן, י. וגורן, ת. (2006), רישיון לבניין מסילת ברזל , עת-מול 185, יד יצחק בן צבי, ירושלים.	
18. פוקס, רון (1998), בית המגורים הערבי בחיפה העות'מנית- תיעוד ארכיטקטוני , בתוך 'חיפה- הסטוריה מקומית' בעריכת יוסי בן ארצי, עמ' 63-104, הוצאת אוניברסיטת חיפה.	
19. פיק, פ. (1979), מייסנר פחה: חלוץ הרכבות בארץ-ישראל ובשכנותיה. האיש, מסילותיו וקורותיהן , קתדרה לתולדות ארץ-ישראל ויישובה, כרך 10, ירושלים.	
20. פלקוב, א. (1992), מאה שנה לרכבת בארץ ישראל , רכבת ישראל, תל אביב.	
21. קושניר, דוד (1990), מסילת הברזל חיפה- דמשק: השלב הבריטי (1890-1902) , מתוך קתדרה, גליון 55 (ניסן תש"ן), עמ' 88-109	
22. קוטרל, פול (2008), ישרו בערבה מסילה: הסטוריה מצולמת של הרכבת בארץ ישראל , הוצאת רכבת ישראל	
23. שק, נעה (2012), סקר מבנים לשימור בסדנאות אפריים , הוכן עבור רכבת ישראל בהזמנת תדם הנדסה אזרחית בע"מ	

Cotterel, Paul (1998), **Haifa East- Junction for Three Continents**, in 'Locomotives International', Vol no. 46, Nov-Dec 1998

Landau, Jacob M (1971/ 2016), **The Hejaz Railway and the Muslim pilgrimage : a case of Ottoman Political Propaganda**, Detroit: Wayne State University Press/ Routledge

Mansour, Johnney (2006), **Historical Features: The Hijaz Palestine Railway and the Development of Haifa**, Jerusalem Quarterly 28, Institute for Palestine Studies

Nicholson, James (2005), **The Hejaz railway**, London: Stacey International

Oschenwald, W. (1980), **The Hijaz Railroad**, The university press of Virginia

Özyüksel, Murat (2014), **The Hejaz Railway and the Ottoman Empire: Modernity, Industrialization and Ottoman decline**, I.B.Tauris

Siekaly, May (1995), **Haifa: Transformation of an Arab Society, 1918-1939**, I.B.Tauris

Tourret, R. (1989), **Hedjaz Railways**, Tourret Publishing

רות ליברטי-שלו, אדריכלות ושימור | אדר' עדי הר-נוי | פרופיל משרד

ח' קדימה 18 חיפה 34383 מל: 04-8360332 פקס: 04-8381604 נייד (רות'): 054-2133105 e-mail: rlshalev@gmail.com
 ח' רזיאל 23 רמת גן 52244 מלפקס: 03-6774151 נייד (עדי'): 054-2558066 e-mail: adiharnoy@gmail.com

הצהרת עורך המסמך

פברואר 2017

משרדנו מתמחה בפרוייקטי תכנון ואדריכלות בתחום השימור, השיקום והמיחזור, מתייעד ותכנון מפורט לביצוע של עבודות שימור במבנים ועד הכנת מסמכי מדיניות ומפות לתכנון מתאר. התכנון שמפיק המשרד כוללות את כל או חלק מהמרכיבים הבאים: מחקרי רקע, תיעוד ושיחזור, פיתוח רעיוני ופרוגרמטי, הגשת היתרי בנייה, תכנון מפורט, הכנת תכנון למכרז, פיקוח עליון.

בין לקוחותינו נמנים: משרד הבינוי והשיכון, רשות העתיקות, המועצה לשימור אתרים, החברה להגנת הטבע, עיריית תל אביב, עיריית חיפה, עיריית רחובות, עיריית חדרה ועיריית קרית אתא, הטכניון מכון טכנולוגי לישראל, רכבת ישראל, רשות ניקוז קישון ורשות ניקוז כרמל, קיבוץ משמר העמק ועוד.

האדריכלית רות ליברטי-שלו (מ.ר. 86829) בעלת למעלה מ-20 שנות ניסיון בשימור ושיקום אתרים ומרקמים הסטוריים בארץ ובח"ל. רות הוסמכה באדריכלות ע"י המחלקה לארכיטקטורה בבצלאל בשנת 1994, ובשנת 2002 סיימה בהצטיינות באוקספורד, אנגליה, לימודי תואר MA בשימור וחינוך מבנים ומרקמים אורבניים. מאז שובה ארצה ב-2006 מנהלת רות את המשרד המתמחה בכל טווח העשייה האדריכלית הקשורה בשימור, מכתבת מסמכי מדיניות ותכנון מתאר, דרך הגשת אתרי מורשת עולמית של אונסק"ו, ועד תכנון מפורט והכנת תכנון עבודה למבנים פרטניים.

במקביל נמנית רות על סגל מרצי הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים בטכניון, ומשמשת כמרצה בקורסים הנוגעים לשימור ומנחה של סטודיו תכנון בשנים ג-ד. החל משנת 2012 היא עומדת בראש תכנית התואר השני בשימור של הפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים והיחידה ללימודי המשך בטכניון.

בשנים 2008-2012 כיהנה רות כחברת המשלחת הישראלית לועידות המורשת העולמית של אונסק"ו בקוויבק סיטי, קנדה; בסביליה, ספרד; ובסנט פטרבורג, רוסיה (שם ייצגה את תיק נחל מערות שהוכן על ידי משרדנו). החל משנת 2014 היא עומדת בראש ועדת הניטור של הוועד הישראלי לאונסק"ו.

האדריכלית עדי הר-נוי היא חלק מצוות המשרד החל משנת 2009 ושותפה במשרד החל מינואר 2016. עדי סיימה בהצטיינות את לימודי האדריכלות בפקולטה לארכיטקטורה ובינוי ערים בטכניון בשנת 2000, ובשנת 2011 סיימה לימודי תואר שני באדריכלות בטכניון הכוללים התמחות בשימור מבנים. עדי היא אדריכלית רשומה בעלת כ-15 שנות ניסיון עבודה בהן עסקה במגוון רחב של פרויקטי תכנון מתחום הבניה הציבורית והפרטית, תוך התמחות בפרוייקטים מתחום השימור החל מתכנון מבנים פרטניים לשימור ועד תכנון מתאר, החל מתייעד ועד לקביעת מדיניות ותכנון מפורט.

לקוחות ופרוייקטים עיקריים:

2015-	תיק תיעוד מבנה מעבדות דנציגר, קרית הטכניון (עבור הטכניון מכון טכנולוגי לישראל)
2015- היום	סקר הקמפוס ויעוץ שימור, תכנית מתאר קמפוס הטכניון (עבור הטכניון מכון טכנולוגי לישראל)
2014-	כתיבת מסמך מדיניות איזורי חיץ (עבור רשות העתיקות)
2013- היום	יעוץ שימור, תכנית מתאר להתחדשות עירונית לב רחובות (עבור משרד הבינוי והשיכון)
2013- היום	יעוץ שימור, תכנית מתאר קרית אתא (עבור עיריית קרית אתא)
2013-2014	מסמך מדיניות שימור קווי רכבת הסטוריים חיפה-קנטרה ומסילת החוף (עבור רכבת ישראל)
2013-2014	תיק תיעוד מגורי העובדים בתחנת רכבת אל-חמה/חמת גדר (עבור המועצה לשימור אתרים)
2013-2014	תיעוד ותכנון שימור מגדל המים ברח' אחד העם במושבה חדרה (עבור עיריית חדרה)
2012 - היום	הבית הגדול/ המוסד החינוכי שומריה- תיעוד, תכנון מפורט ולביצוע ופיקוח על פרוייקט שימור, שיקום והסבה לארכיון, ספרייה ומשרדי הנהלת הקיבוץ (עבור קיבוץ משמר העמק)
2012 - היום	טחנת הנזירים בנחל ציפורי- תיעוד, תב"ע ותכנון מפורט לשיקום מבנה טחנה מהמאה ה-18 וסביבתו (עבור רשות ניקוז קישון)
2012- היום	יעוץ שימור לתכנית אב לשימור עמק יזרעאל (הועדה המקומית לתכנון ובנייה יזרעאלים)
2011-2012	הכנת מסמך המדיניות העירונית לשימור והבנייה מנגנון שימור לעיר חיפה (עבור עיריית חיפה).
2012-2014	תחנת רכבת חדרה מזרח- תכנון כולל למתחם הסטורי + תכנון מפורט לשימור 6 ממבני התחנה (עבור חברת כביש חוצה ישראל בע"מ).
2010-2012	בוסתן כיאט בחיפה- הכנת תיק תיעוד, ייעוץ לתכנית מפורטת, תכנון לביצוע של שיקום חלקי (עבור החברה להגנת הטבע + המועצה לשימור אתרים).
2010-2012	הכנת וליווי תיק מועמדות לאתר מורשת עולמית של אונסק"ו 'פרהיסטוריה בכרמל: נחל מערות' עד קבלת ההכרה (עבור מועצה איזורית חוף כרמל + רשות ניקוז כרמל)
2010-2011	הכנת נספח השימור תכנית המתאר של חיפה חפ-2000 (עבור עיריית חיפה).
2011-	תיק תיעוד לתחנת רכבת זכרון יעקב, כולל ייעוץ לתכנון תחנה חדשה (עבור רכבת ישראל)
2009-	תחנת רכבת חדרה מזרח- הכנת תיק תיעוד מתחמי למכלול תחנת רכבת וגשר מנדטוריים, ייעוץ לתת"ל 22. (עבור רכבת ישראל).
2009-2010	בית אונגר בולדהיים/ אלוני אבא- תיעוד, היתר ותכנון מפורט למגורים (עבור לקוח פרטי).
2008-	מחקר יישומי בנושא תוספות בנייה בעיר העתיקה בעכו (עבור רשות העתיקות)

אני החתום מטהרות ליברטי-שלו.....(שם משפחה ופרטי) מס' ת.ז. 023561509.....
 מצהיר בזה לאמור:

- אני ערכתי-תיעוד-מקדים / תיק תיעוד לתכנית מס'.....
 לאתר גתהחם.תהגת.הרכבת.חיפה.גזרחה (שם האתר).
- אני בעל ההכשרה והמומחיות הדרושים לערוך מסמך זה, לפי המסמכים המצורפים בזה (יש לצרף מסמכים המעידים על ההשכלה והניסיון המקצועי של עורך המסמך).
- אני ערכתי את המסמך בעצמי ובסיוע יועצים נוספים כמפורט להלן:

שם היועץ	תחום מומחיותו והכשרתו	הסעיפים במסמך שבהם סייע היועץ
א. רות ליברטי-שלו	אדריכלות ושימור	כל המסמך
ב. עדי הר-נוי	אדריכלות ושימור	כל המסמך
ג.		

- אני אחראי להכנת המסמך ולתוכנו, לרבות הנתונים וההערכה המופיעים בו.
- אני מאשר כי למיטב ידיעתי המקצועית, הנתונים נכונים ותואמים את ההנחיות שנתן מוסד התכנון ביום.....4 מרץ 2008.....
- הצהרה זו ניתנה ביום.....15 אפריל 2018.....

חותמת המצהיר



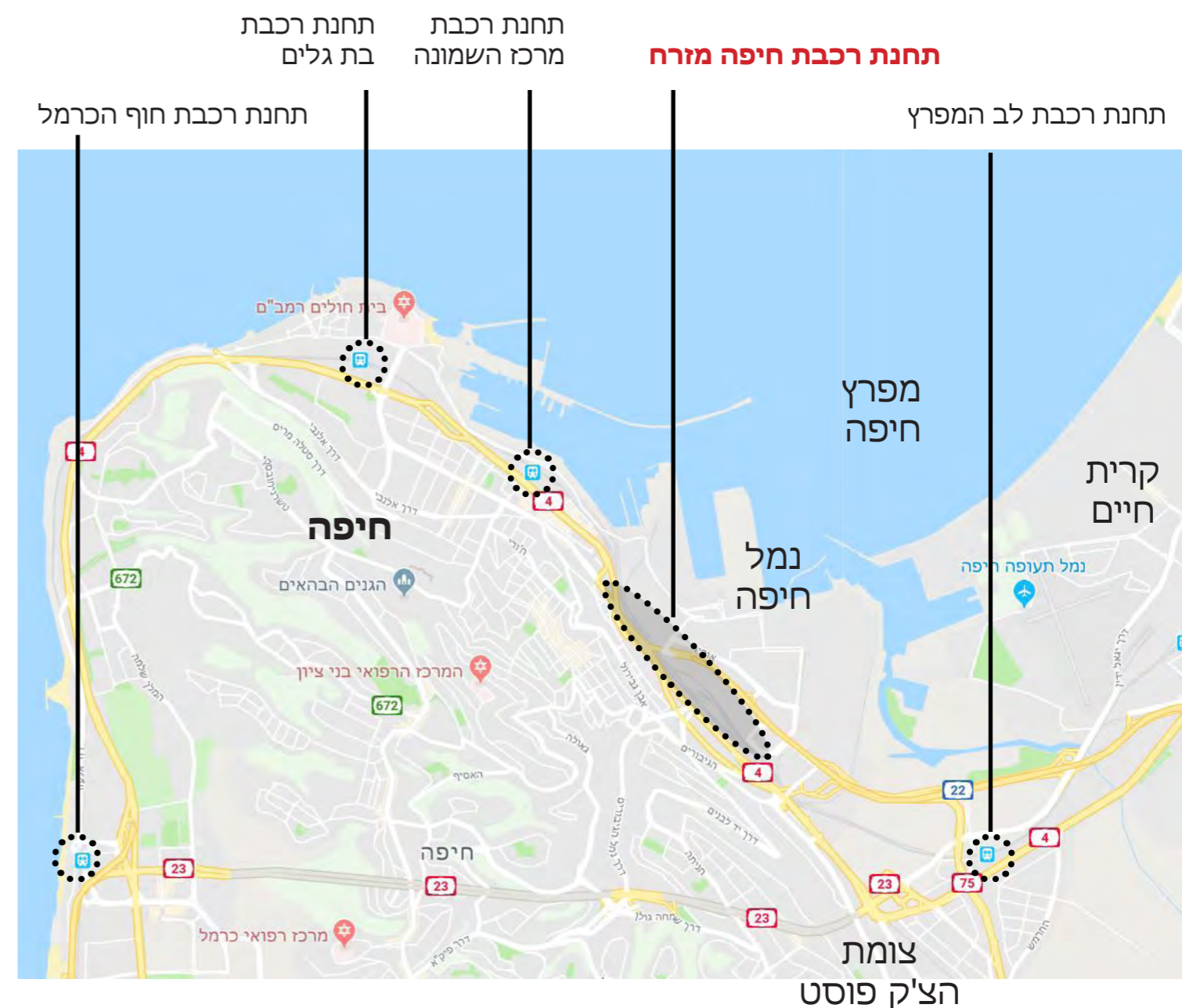
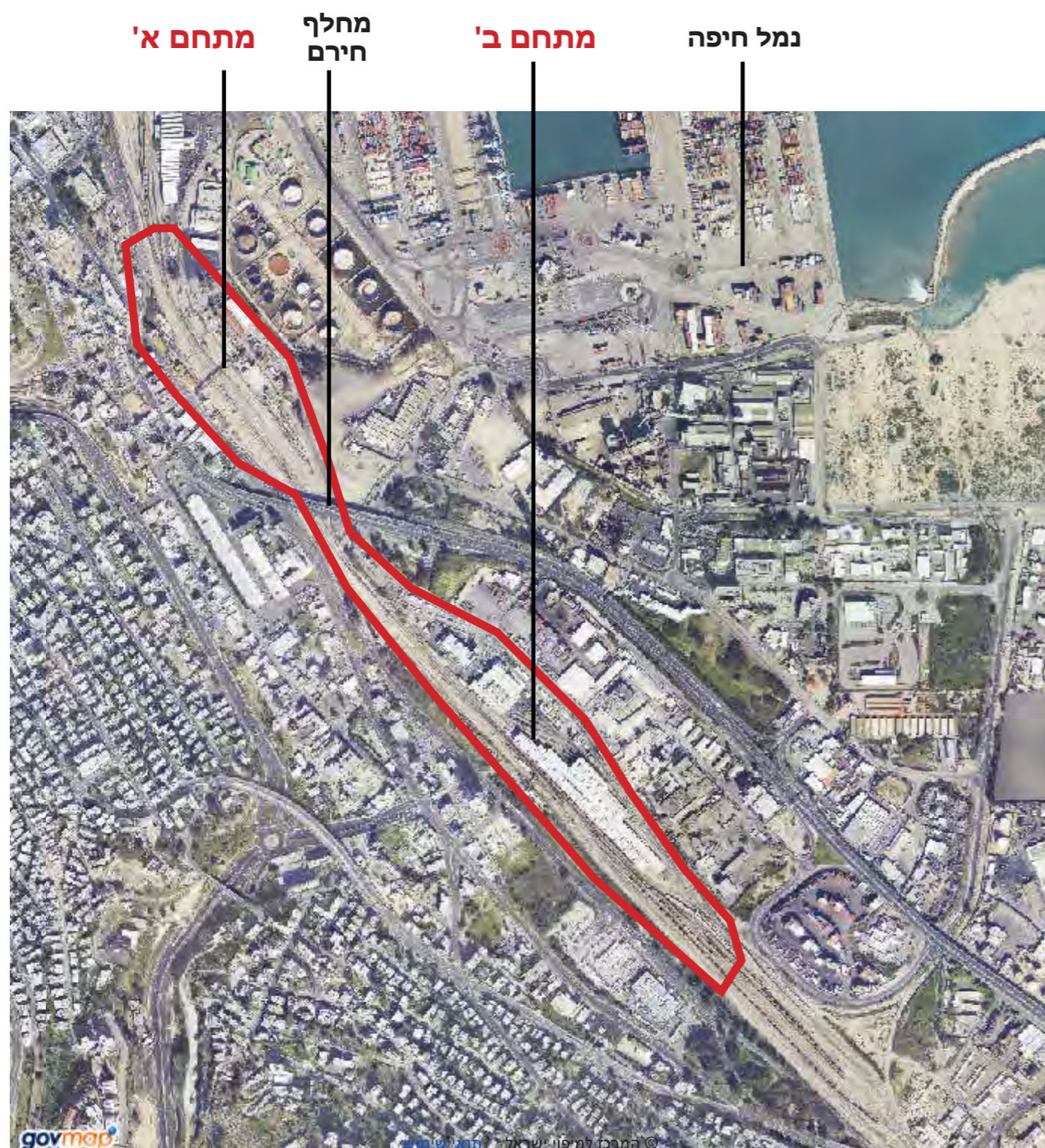
פרק 1:

נתונים כלליים

תחנת רכבת חיפה מזרח

מתחם תחנת רכבת חיפה מזרח ממוקם בחלקה המזרחי של העיר התחתית בחיפה, בין איזור חוף שמן והנמל במפרץ חיפה ממזרח לבין ואדי סאליב והעיר התחתית מדרום וממערב.

המתחם משתרע לאורך מסילת הרכבת, ארוך וצר, ומתחלק לשני תתי מתחמים המופרדים ביניהם על ידי מחלף גשר חירם.



למבנים שלא נסקרו. בפרק 4 בסקר זה המוקדש לסקירה פרטנית של כל המבנים במתחם, מופיע כל בנה עם מספרו, שמו הנוכחי, ושמו ההסטורי. אלמנטים נופיים (שלא זכו להתייחסות בתיק השטח משנת 2016) מוזהים באותיות לועזיות בסדר רץ.

שילוט עם המספר הרלוונטי לכל מבנה. מאחר ומסמך זה עוסק רק במבנים ההיסטוריים הקיימים בשטח התחנה, מספרי המבנים הכלולים בסקר אינם רציפים. מספרי המבנים החסרים שייכים

כל מבני מתחם א' בתחנת חיפה-מזרח שנסקרו במסמך זה קיבלו שם ומספור בתיק שטח רכבת ישראל למתחם רכבת מזרח 2016 (ראו נספח מס' 1 בפרק הנספחים, עמ' 399). בהתאם לאותה שיטה מוספרו גם בשטח התחנה כל המבנים הקיימים באמצעות הצמדת



מספר מבנה	שם המבנה כיום
1	מבנה חטיבת נוסעים
2	מבנה אגף הכספים
4	משרדי בודקי קרונות נייד ותקשורת
7	מחסן הנדסה
8	תא איתות מערבי
9	מבנה גלי חשמל
10	מבנה ישן של הנדסה
13	שרותים מוזיאון הרכבת
14	מבנה מוזיאון הרכבת - צד דרומי
15	מבנה של מוזיאון הרכבת
16	פטיש חיפה
20	משרדי אגף תקשורת/ תשתיות
27	מבנה ישן מחסן תשתיות
28	מחסנים של תשתיות
29	דיוור עבור עובדי הנדסה
30	מבנה הגנזך המרכזי
32	מבנה מסילאים
34	מוזיאון הרכבת
35	מגדל מים ושרותי המוזיאון
36	מגדל מזוט
37	מחסן/בית משאבות
38	מגדל מזוט
A	מתחם האנדרטה
B	גדר המתחם
C	בית קברות
D	הרציף הבריטי
E	הסובבן
F	גן הדקלים ליד התחנה
G	גן הדקלים ליד מבנה 20

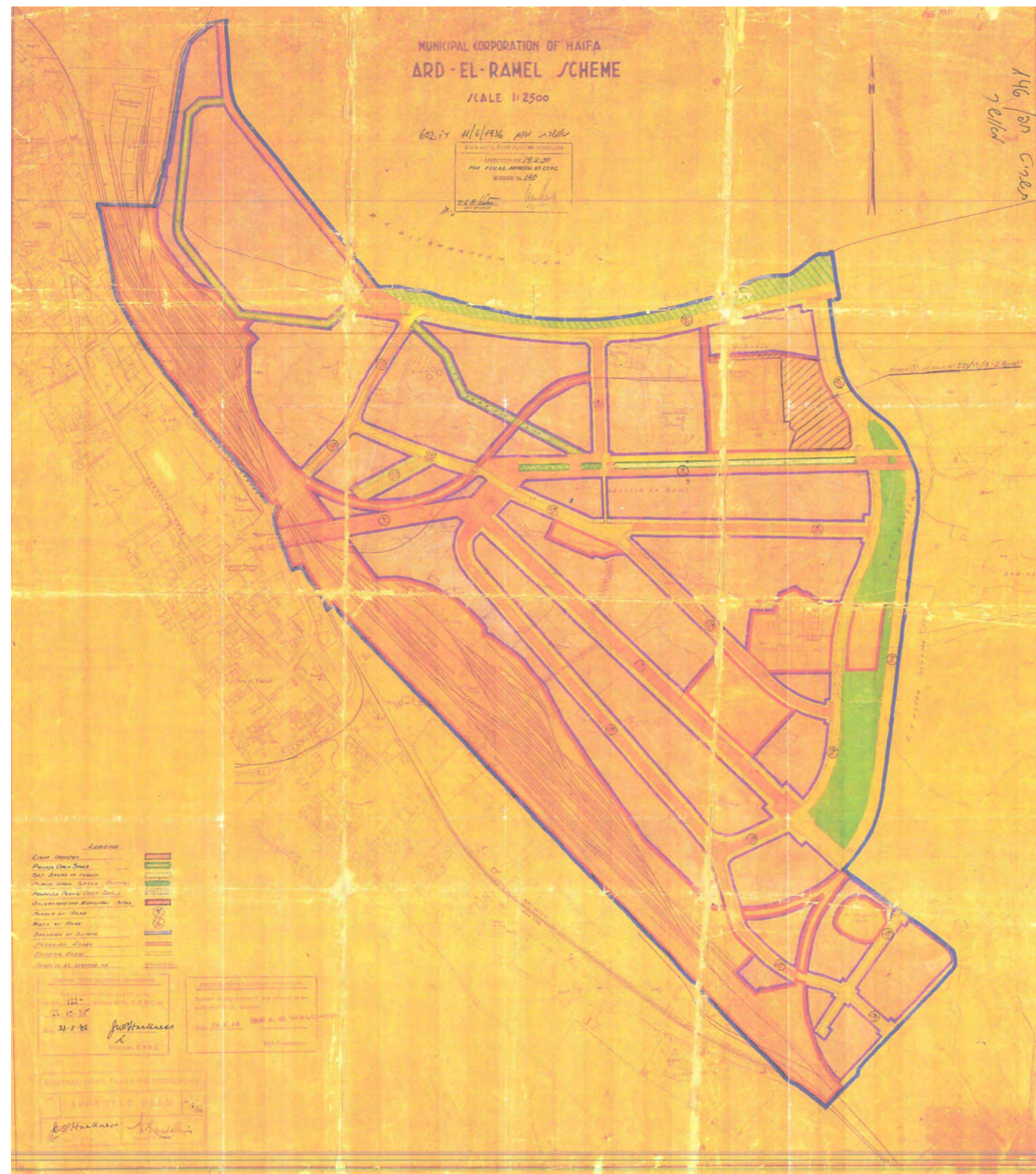
תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

מבני מתחם ב' בתחנת חיפה-מזרח אינם כלולים בתיק השטח משנת 2016, ולא אותרה עבורם שיטת מיספור קיימת או המשכית למספור במתחם א'. לפיכך מוספרו מבני מתחם ב' הכלולים בסקר זה בסדר רץ באותיות רומיות.

מספר מבנה	שם המבנה כיום
I	תא איתות חיפה-מזרח
II	סככות מתכת
III	משרדי חטיבת המטענים
IV	מוסך הדיזלים הראשון
V	מגדל דלק/מים
VI	בניין איתות
VII	מעביר מים





תכנית חפ/146 מ-1936

על המתחם חלה תכנית מנדטורית חפ-146 שאושרה לתוקף ב-11.6.36. התכנית עוסקת במרחב שמצפון מזרח לתחנת הרכבת הנקרא "ארד אל-רמל" הוא חוף שמן כיום, המיועד לשמש עבור תעשייה קלה. בתכנית מוגדר מתחם תחנת הרכבת כאתר ממשלתי או מקומי.

ARD-EL-RAMEL SCHEME, SUBMITTED BY THE CITY ENGINEER, HAIFA

A. LOCATION
North East of Palestine Railways Yard

B. BOUNDED

- a.- On the North by the Mediterranean Sea.
- b.- On the South by the Palestine & Hedjaz Railways.
- c.- On the East by the Oil Area Scheme No.13 and the Oil Area Bridge Access.
- d.- On the West by the Reclaimed Area and the Palestine Railways.

C. CONDITIONS.

According to the conditions of the Haifa Outline Scheme and any published additions and amendments which may be made thereto and also the following:-

- a.- **Zone.** Light Industrial (coloured purple and edged purple on the plan).
- b.- **Set-Backs.**
 - Front.** The minimum distance between building lines shall be as shown on the plan and shall in all cases be not less than 20 metres.
 - The minimum set-back from the road line shall be not less than three metres.
 - The minimum road width shall be not less than 10 metres.
 - All corners shall be cut as shown on the plan and in addition shall be so cut as to be on a minimum curve radius of 8 m.
 - Side.** To comply with the Haifa Outline Regulations regarding light industrial zones.
 - Rear.** Ditto.
- c.- **Percentage.** Ditto, and not exceeding 10% of the allowable floor area of an industrial plot shall be utilised for Residential purposes.
- d.- **Outillage.** 1000 m² minimum.
- e.- **Height of Buildings.** In accordance with the Haifa Outline Regulations for Light Industrial Zones. Maximum height not to exceed 15 metres.

תכנית חפ/1692 הוכנה ביוזמת עיריית חיפה ב-1980 ואושרה לתוקף ב-19.6.1980.

התכנית חלה על גוש: 10845 חלקה 5, מתחם א' בתחנת חיפה-מזרח

מטרת התכנית הייתה להסדיר את תנועת הרכבים באזור תחנת הרכבת חיפה מזרח, באמצעות סלילת גשר עילי מעל מגרש

העיתוקים של הרכבת בקטע שבין רחוב העצמאות לרחוב חירם, כדי לעקוף את צומת כיכר פייצל ואת מחסום הרכבת ברחוב חירם.

המבנים הקיימים בתחום התכנית מיועדים כולם להריסה, בהם רבים מהמבנים ההיסטוריים הנסקרים בסקר זה:

מבנה מס' 7 - מחסן הנדסה

מבנה מס' 8 - תא איתות מערבי

מבנה מס' 9 - מבנה גלי חשמל

מבנה מס' 10 - מבנה ישן של הנדסה

חלק ממבנה מס' 28 - מחסנים של תשתיות

מבנה מס' 29 - דיור עבור עובדי הנדסה

מבנה מס' 30 - מבנה הגנך המרכזי

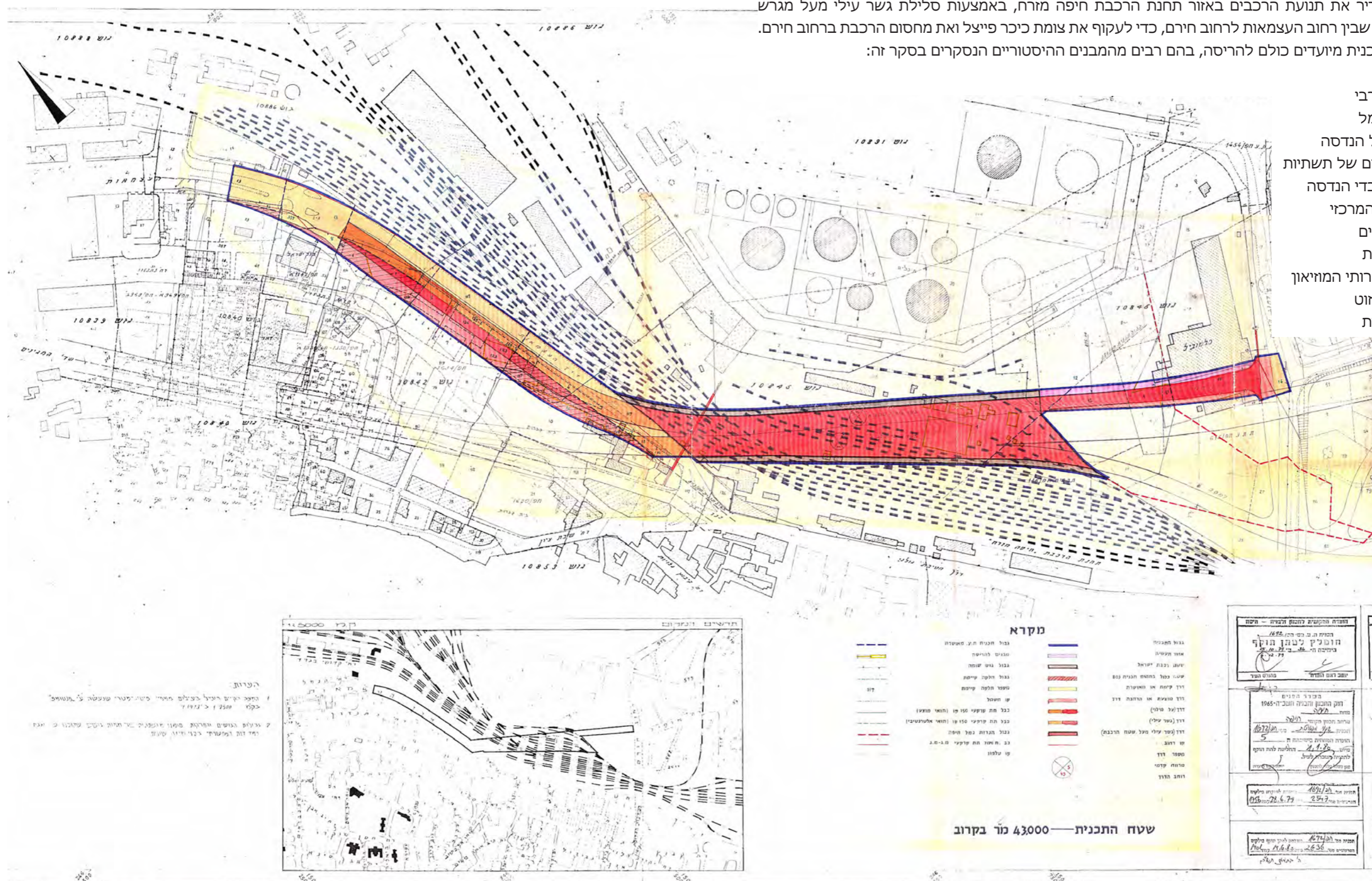
מבנה מס' 32 - מבנה מסילאים

מבנה מס' 34 - מוזיאון הרכבת

מבנה מס' 35 - מגדל מים ושרותי המוזיאון

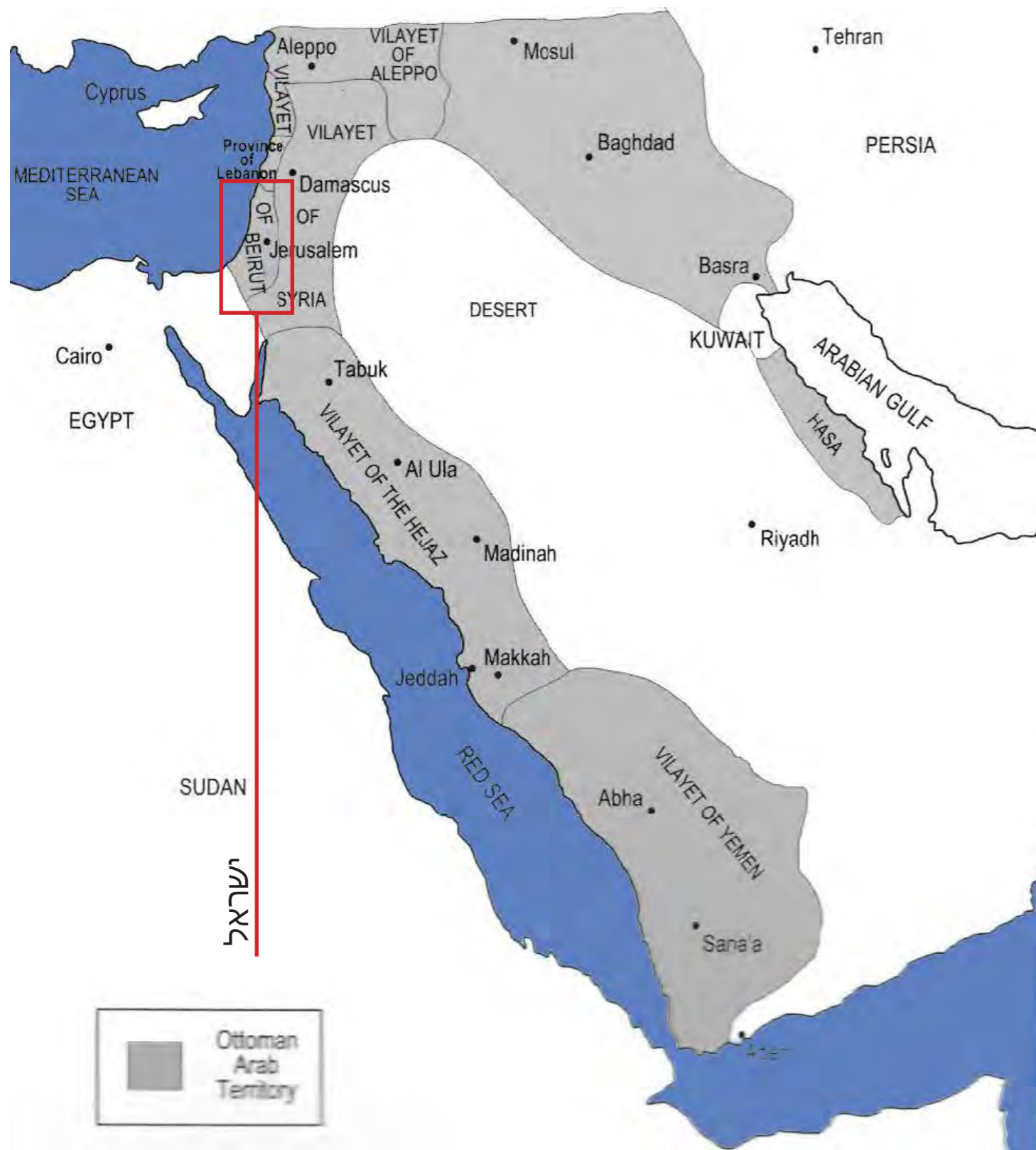
מבנה מס' 36 ו-38 - מגדלי מזוט

מבנה מס' 37 - בית המשאבות



פרק 2:

רקע היסטורי-תרבותי



חלוקת פלשתינה לסנג'קים בתקופה העות'מאנית. מקור: אתר מט"ח.



מפרץ עכו והר כרמל



קטע ממפת מרטין ותאליס (1851) 'טורקיה באסיה' המתארת את אזור אסיה בשליטת האימפריה העות'מאנית. מקור: David Rumsey historical map collection.

את חשיבותה של תחנת רכבת חיפה מזרח יש לבחון ראשית בהקשר למיקומה ומעמדה של העיר חיפה בשלהי התקופה העותמנית.

האימפריה העות'מאנית התקיימה משלהי המאה ה-13 עד תחילת המאה ה-20, ובשיאה השתרעה מדרום מזרח אירופה ועד לצפון אפריקה וחצי האי ערב. תחת שלטונו של הסולטן סלים הראשון בין השנים 1512-1520 נכבשו וסופחו לאימפריה שטחים נרחבים, ביניהם מצרים הממלוכית, לבנון, סוריה וארץ ישראל. שנת 1517 נחשבת לתחילת התקופה העותמנית בארץ, בה היה המזרח התיכון במרכזו של רצף טריטוריאלי, ללא גבולות, מהים התיכון ועד המפרץ הפרסי. החל מהמאה ה-18, הייתה האימפריה נתונה בעיצומו של תהליך ממושך של ניוון, נסיגה ושקיעה, ושטחיה הצטמצמו לאזור המזרח התיכון.

באמצע המאה ה-19 חילקו העות'מאנים את האימפריה (שבינתיים הצטמצמה לאזור המזרח התיכון) לפלכים מנהליים ('וילאייטים'), והרחיבו את סמכויות הנציב ('ואלי') שעמד בראשם.¹ (הנציב החולשים על מחוזות ('סנג'קים') שבראשם 'סנג'ק ביי'. כל מחוז התחלק לנפות ('קזא') שבראשן מושל איזורי ('קאימקם').²

שטחי פלסטינה ועבר הירדן נחלקו לשני פלכים: וילאייט סוריה (המכונה גם וילאייט דמשק) שכלל ארבעה מחוזות (סנג'ק חורן, סנג'ק אל-כרך, סנג'ק דמשק וסנג'ק ירושלים), וילאייט ביירות שכלל שלושה מחוזות: סנג'ק שכם, סנג'ק ביירות וסנג'ק עכו. בשלהי המאה ה-19 הופרד סנג'ק ירושלים מוילאייט דמשק, ופלשתינה נחלקה לארבעה מחוזות: סנג'ק ירושלים וסנג'ק עזה בדרום, סנג'ק שכם וסנג'ק עכו בצפון.

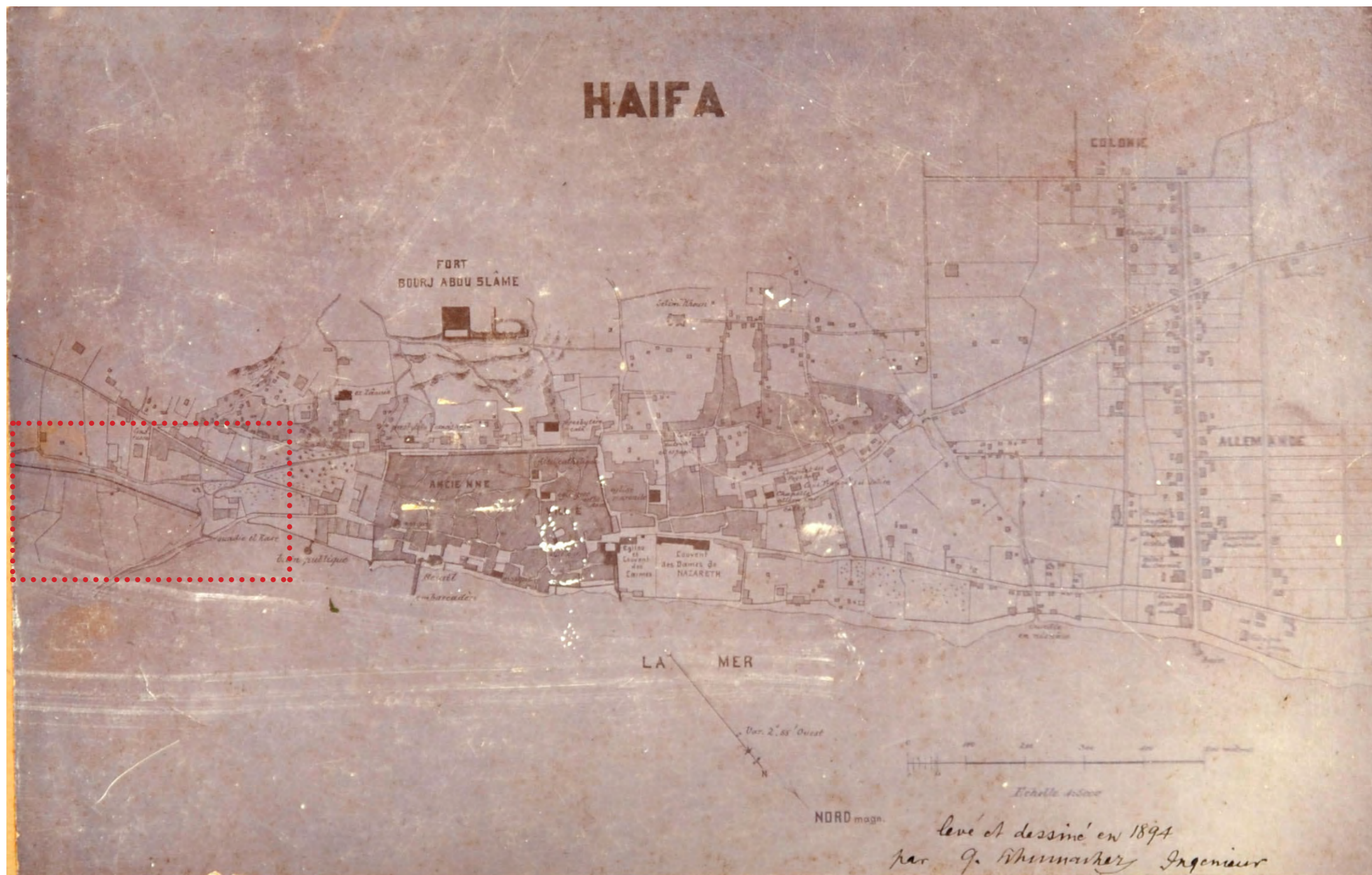
מעצמות אירופה שצפו את קיצה המתקרב של האימפריה העות'מאנית, ביקשו להשיג דריסת רגל בטריטוריה שלה. בחסות הרפורמות השלטוניות של אמצע המאה ה-19 התאפשרה מעורבות הולכת וגוברת של כוחות פוליטיים מחוץ לאימפריה העותמנית, בים השאר במיזמי ההקמה של מסילות רכבת ברחבי האימפריה.

פרוייקט הרכבת החיג'אזית היא אחד הביטויים הבולטים לנסיגה של האימפריה העות'מנית להפגין עוצמה מדינית.

1. הרפורמה במבנה השלטוני של האיפריה העותמנית הוגדרה ב'חוק הוילאייטים' משנת 1864, והוילאייט היה למעשה איחוד של מספר 'אייילטים', היחידות הגאוגרפיות שהיו נהוגות קודם לזו.

2. אלרואי, 2004, 'מבוא: ארץ - ישראל ערב תקופת 'העלייה השנייה' מצוטט באתר מט"ח.

Nicholson, 2005. מקור: 1900. שטחי האימפריה העות'מאנית במזרח התיכון בשנת 1900.



במחציתה השנייה של מאה ה-19' היתה חיפה עיירה קטנה בפאתיה של הפלך הלבנוני (ויאלייט בירות), במחוז (סנג'ק) עכו. מקום מושבו של הקאימקם, המושל המחוזי, היה בעכו, בירת המחוז דאז.

מעיר של כ-1,000 תושבים בשנת 1800 התפתחה חיפה עד שנת 1880 לעיר של כ-6,000 נפש, זאת כחלק מתנופת העיור והפיתוח שיצרו הרפורמות העות'מניות.¹

העיר התפרסה למרגלות הר הכרמל, וכללה את 'העיר החדשה' והמצודה שהקים דאהר אל עומר בשנת 1761, את המושבה הגרמנית שהוקמה בשנות ה-60' של המאה ה-19', ואת הרקמה העירונית על שיפולי ההר, ממערב ומדרום לעיר עתיקה, שלימים התפתחה לשכונות ואדי ניסנס, ואדי סאליב והדר.

מפת שומאכר המתארת את העיר חיפה בשנת 1894: מימין המושבה הגרמנית, במרכז 'חיפה החדשה' בחומותיה (מסומנת כ- Ancienne Ville - העיר העתיקה) והרקמה העירונית המתפתחת סביבה, ומעליה מבצר 'בורג' אבו-סלאם' שהקים דאהר אל עומר בשנות ה-60' של המאה ה-18'. בקצה השמאלי של המפה ניתן לראות בבירור את קטע מסילת הרכבת שנסלל במסגרת הנסיונות הכושלים הראשונים להקמת מסילה בשנות ה-90' של המאה ה-18. מקור: אוסף שומאכר, הארכיון ההיסטורי ע"ש נסיהו, הספרייה המרכזית ע"ש אלישר, הטכניון מכון טכנולוגי לישראל

1. פוקס, 1998, עמ' 64

הרקע להקמת המסילה

עבדול-עזיז, סולטן האימפריה העות'מאנית בשנים 1876-1861, הכיר במשמעות הפוליטית והיתרון הכלכלי של ביסוס מערכת תחבורה לאורך האימפריה, כאשר ראה את יתרונותיה של מערכת כזו אצל מעצמות אירופה, והחליט ליזום בניית מערכת תחבורה באימפריה העות'מאנית. החולשה הכלכלית של האימפריה אילצה את הסולטן לפנות לאירופה כדי למצוא את ההון והידע הטכנולוגי הנדרש, והוא העניק זכויות לחברות אירופאיות על מנת שיבצעו את העבודות. לאחר מותו ב-1883, קונסטנטינופול היתה מחוברת לוינה, פריז ולונדון ברכבות.

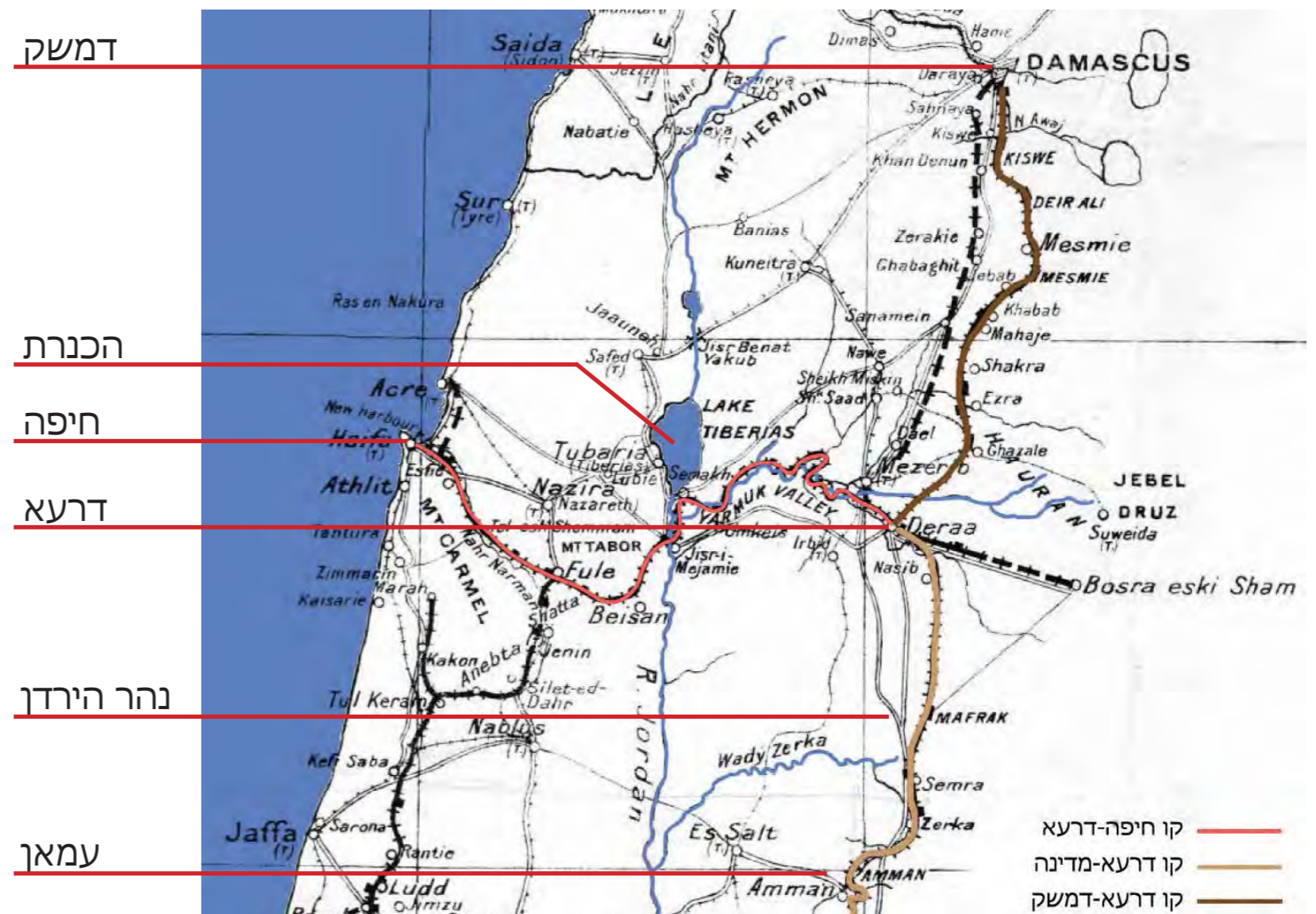
בסוריה ובפלשתינה, זיכויות הוענקו הן לחברות צרפתיות והן לחברות בריטיות. ב-1891 צרפת החלה לבנות מסילה בין דמשק ומזריב. שנה לאחר מכן, החלו הבריטים לעבוד על הזיכיון שלהם בקו חיפה-דרעא (שנקנה בחזרה ע"י העות'מאנים בשלב מאוחר יותר). ב-1892, החלו הצרפתים בבניית מסילה בין ביירות ודמשק.

1. Nicholson, עמ' 8-9.

2. שם.



מפה עות'מאנית המראה את כוונת המסילה החיג'אזית להגיע למכה. מקור: Nicholson, 2005.



דמשק

הכנרת

חיפה

דרעא

נהר הירדן

עמאן

קו חיפה-דרעא
קו דרעא-מדינה
קו דרעא-דמשק

תוואי מסילות הברזל במזה"ת בשנת 1918, מקור: הספרייה הלאומית באוסטרליה

הקמת המסילה

ב-1 במאי 1900, לרגל חגיגות ה-25 שנה לשלטונו, הכריז הסולטן עבדול-חמיד השני על בניית מסילת ברזל מדמשק דרך מדינה ועד מכה, כדי שתשמש להסעת עולי הרגל המוסלמים אל הערים הקדושות.

ביצוע טקס החאג' (העלייה לרגל) לפני הקמת הרכבת היה משימה קשה. המסע מדמשק היה ארוך (כ-40 יום) ועולי הרגל סבלו מהתנאים הקשים של הדרך: הטמפ' הקיצונית, מחלות, מחסור במים והאיום המתמיד להיות נתונים למתקפות. המסע היה גם מאוד יקר, והיו שחסכו במשך כל חייהם בשביל לבצעו פעם אחת בלבד. בעקבות הגורמים האלו, מס' העולים לרגל ירד משמעותית במאה ה-19.

בניית הרכבת אמורה הייתה לייצג הישג מוסלמי גדול. מטרתה לספק דרך מהירה, זולה ובטוחה יותר לביצוע הטקס. כמשימה עות'מאנית-מוסלמית טהורה בלא תקדים, נועדה בניית המסילה לתקן את דימויים של התורכים, שבאותם ימים היה בשפל המדרגה. תרומתו של הסולטן בסך 50,000 לירות תורכיות, היתה יריית הפתיחה שבעקבותיה אספו המאמינים המוסלמים ברחבי העולם 74 מיליון פרנק זהב. בניית המסילה התבצעה ללא סיוע של הלוואות וללא חובות.

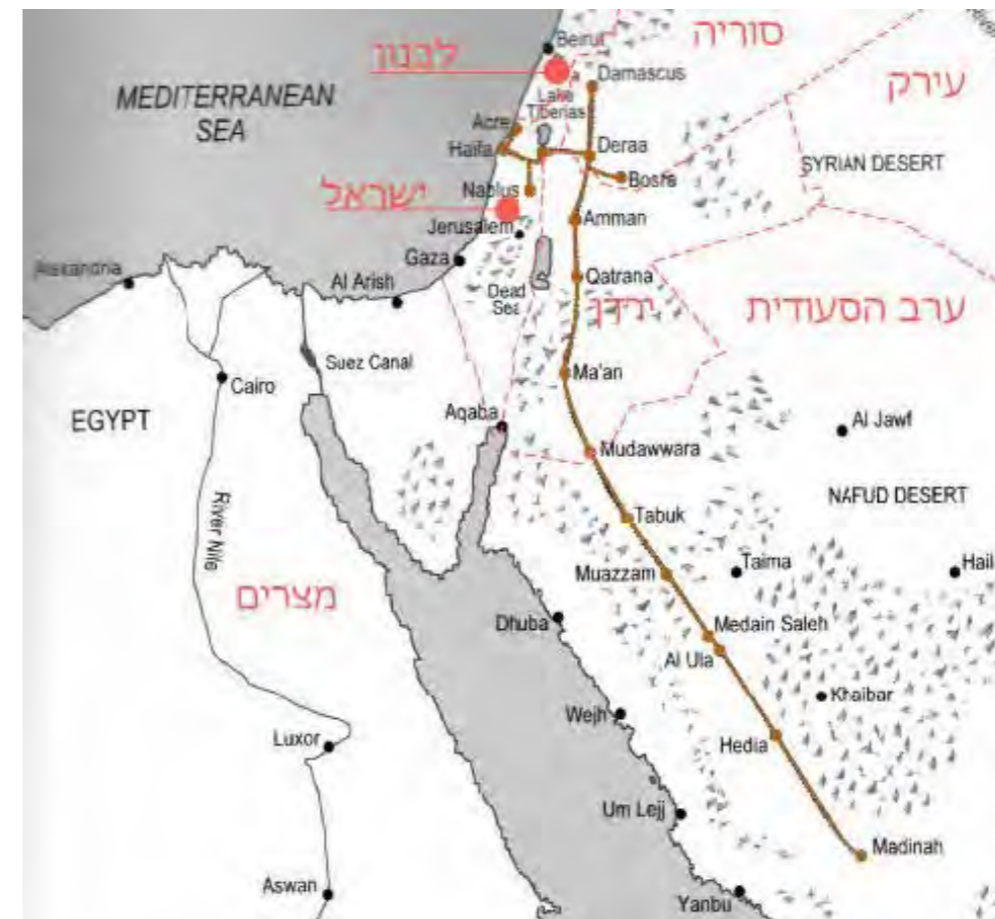
בעוד הסיבות הדתיות היו המפורסמות ביותר, הן לא היו היחידות. הסולטן ידע שהוא ירוויח מכך הכרה פוליטית מנתיניו, וממוסלמים במדינות אחרות.

למסילה נודעה גם חשיבות כלכלית מסויימת, שכן הקטעים הצפוניים עשויים היו להביא לידי פיתוח ייצוא יבולי החיטה מהחורן; והקטעים הדרומיים ייתרמו לפיתוח כלכלתם של חבל גלעד ומואב. כמו כן, קו תחבורה זה עתיד לשחרר את התורכים מתלות בלעדית בתעלת סואץ שהייתה בפיקוח בריטי, ולהקל על שמירת הקשר המנהלי והצבאי עם המחוזות הרחוקים של האימפריה.³ העבודות על המסילה החיג'אזית החלו ב-1901, בראשותו של המהנדס הראשי הגרמני היינריך אוגוסט מייסנר, אשר החל משנת 1886, ובמשך 14 שנים, בנה מסילות ברזל ברחבי האימפריה העות'מאנית (בבולגריה הדרומית, אנטוליה, מקדוניה ותארקיד).

ב-7 שנים בלבד הצליח מייסנר להשלים את בניית המסילה הראשית דמשק-מדינה וכן את השלוחה חיפה-דרעא. מייסנר החליט כי מסילת הברזל תהיה צרה, ברוחב של 1,050 מ"מ (לעומת 1,435 מ"מ התיקניים). מסילה כזו היא זולה הרבה יותר וניתן לבנותה במהירות רבה יותר.

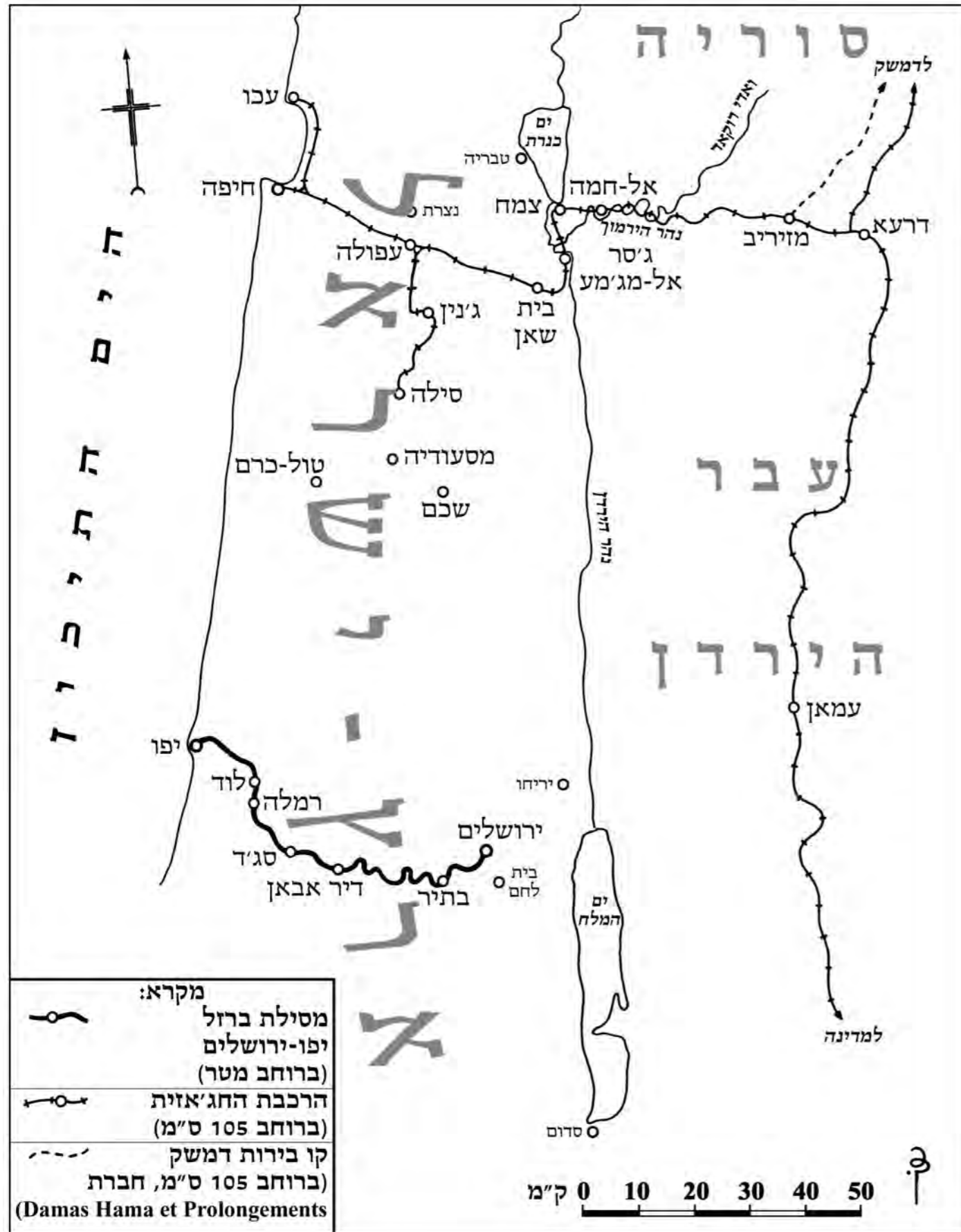
כמו כן תכנן מייסנר להתחבר למסילה הצרפתית ביירות-דמשק-מזריב שהייתה גם היא מסילה צרה. הקטע המתוכנן של המסילה, ממדינה למכה, שמייסנר ריכז בשעתו ציוד וחומרים לבנייתו לא הושלם מעולם.

עקב עליית "התורכים הצעירים" לשלטון ב-1908, והדחת הסולטן, דעך העניין במסילה, שכונתה 'אתונו של הסולטן' ונחשבה לתחביבו הפרטי.⁴ כיוון שמייסנר היה מזוהה עם שלטון הסולטן, הוא עזב ב-1909 את מסילת חיג'אז והצטרף למסילת הברזל האנטולית - מסילת בגדאד.



1. Nicholson, עמ' 11.
 2. ספרן וגורן.
 3. פלקוב, עמ' 12-14.
 4. פיק, עמ' 102-109.

תוואי המסילה החיג'אזית על רקע הגבולות במזרח התיכון בימנו. מקור: Nicholson, 2005.



	מסילת ברזל יפו-ירושלים (ברוחב מטר)
	הרכבת החג'אזית (ברוחב 105 ס"מ)
	קו בירות דמשק (ברוחב 105 ס"מ, חברת Damas Hama et Prolongements)

מסילות הברזל בארץ ישראל לפני פרוץ מלחמת העולם ה-1. מקור: פול קוטרל, 2008.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

השלוחה מחיפה לדרעא

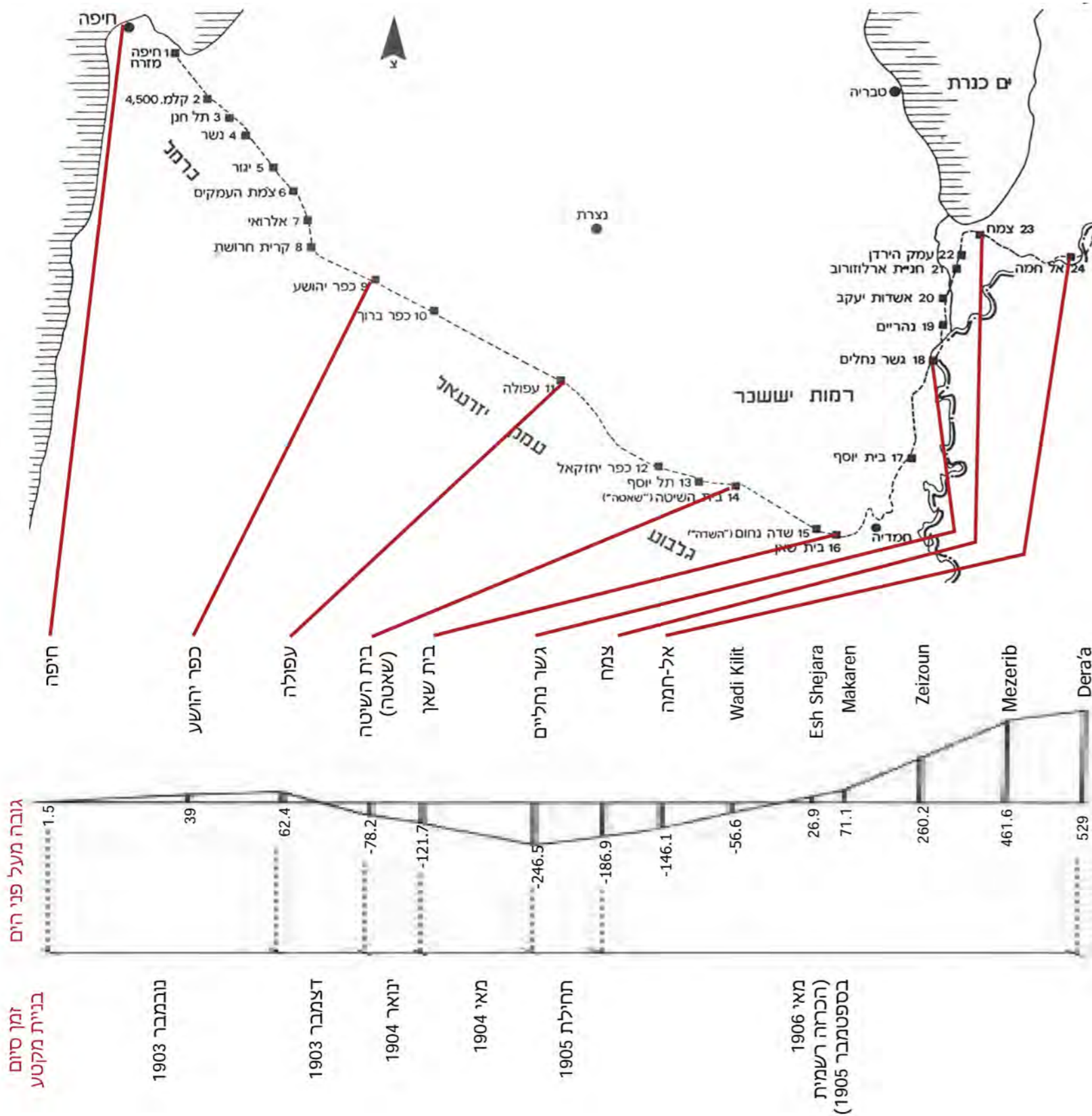
התחרות עם מסילת החורן הצרפתית, והרצון במוצא עצמאי לים התיכון היו הגורמים העיקריים לבניית מסילת חיפה-צמח-דרעא.

ב-1890 ניתן זיכיון ליוסף אליאס לבניית מסילת ברזל מחיפה ומעכו לדמשק. אליאס חבר לזים אנגלי בשם רוברט פילינג, ויחד הם ייסדו חברה שנקראה: (S.O.R) Syrian Ottoman Railway. מאז קבלת הזיכיון ועד תחילת העבודות חלפו כשנתיים וחצי. הגורם העיקרי לעיכוב הייתה חברת הרכבות הצרפתית, (D.H.P) Damas-Hama et Prolongements). עד אז הפעילה החברה הצרפתית קו עגלות מביירות לדמשק. החברה, שבנתה אז נמל עמוק מים בביירות, חששה מהטיית התנועה מקו ביירות-דמשק לקו חיפה-דמשק. חברת S.O.R התקדמה באיטיות בעבודות הבנייה. היא בנתה בחיפה מזח לפריקת ציוד, והחלה בבניית מסילה בעלת רוחב תקני (1,435 מ"מ) מחיפה מזרחה. החברה השלימה הנחת פסים לאורך כ-9 ק"מ, וכן בנתה סוללה וגשרים באורך 20 ק"מ נוספים.

קשיי מימון, המאבק עם הצרפתים וסכסוך בין הבעלים, הביאו את החברה האנגלית לסף פשיטת רגל. העבודות הופסקו, והזיכיון בוטל². בשנים 9-1898 אורגנה החברה מחדש, בשותפות עם חברת "פלמר וטריטון" מלונדון. הזיכיון הוארך פעם נוספת והוחל בבניית הסוללה בכמה מקומות³. בשנת 1902, קנתה הממשלה העות'מאנית בחזרה את הזיכיון על המסילה, שילמה פיצויים בסך 150,000 לירות תורכיות וכללה את הקו זה במסילה החיג'אזית שהלכה ונבנתה⁴.

בניית השלוחה חיפה-דרעא החלה ב-1903, בראשות מהנדס רכבות גרמני בשם לואיס ויילר⁵. השלוחה נבנתה גם כן ברוחב של 1,050 מ"מ, כפי שנבנתה שאר המסילה החיג'אזית, והמסילה ברוחב התקני שהונחה לאורך תשעת הק"מ הראשונים הוחלפה. אורך השלוחה בין חיפה לדרעא היה 162 ק"מ. בניגוד לקטע הראשי של המסילה החיג'אזית שבסלילתו הועסקו בעיקר חיילים ופועלים עות'מאנים, השלוחה מחיפה לדרעא חולקה לקטעים שהוצעו במכרז לקבלנים עות'מאנים זרים. בקטע שבין צמח לדרעא, לדוגמה, חולקו 68 הק"מ בין שני קבלנים גרמניים, קבלן איטלקי, קבלן אוסטרי וקבלן מדמשק⁶.

האתגר העיקרי בסלילת מסילת הרכבת בקטע זה היה הפרשי הגובה בין אזור שפך הירדן מהכנרת לאזור דרעא שברמת החורן, הפרש של כ-700 מ' לאורך של כ-50 ק"מ בקו אוירי. לפי התכניות המקוריות תוואי המסילה היה אמור לעבור לאורך הגדה המזרחית של ים כנרת ומשם לעלות לרמת החורן דרך ואדי סמך, במקביל לדרך רומית ששרדה במקום⁷. מייסגר החליט לשנות את התכניות ולהעביר את המסילה דרך עמק הירמוק. הסיבה לשינוי תוואי הרכבת היא כנראה חששו של מייסגר שהשיפוע דרך ואדי סמך יהיה תלול מדי עבור הקטרים וכן החשש ממחסור במקורות לאספקת מים עבור דודי הקיטור של הרכבת. לעלייה במקביל לירמוק היה שיפוע נוח יחסית והאזור היה עשיר במים. השלוחה חצתה אזורים בהם ההתיישבות הייתה דלילה ומיקומן של התחנות הראשונות שהוקמו, ובהם תחנת אל-חמה, נקבע בהתאם לקיבולת המים של הקטר.



תוואי קו דרעא-חיפה, זמני בנייתו לפי מקטעים. מקור: Turret, 1989; תירוש, 1988.

1. תירוש, עמ' 11.
2. שם.
3. פלקוב, עמ' 12.
4. תירוש, עמ' 11.
5. לבנוני, עמ' 20.
6. Ochsenwald, עמ' 40.
7. פיק, עמ' 110-111.

ההקשר הרכבתי: הקמת מזח הרכבת והשלוחה לרושמייה

פרק 2: רקע היסטורי-תרבותי

מראשית 1903, בעקבות ההחלטה על סלילת השלוחה מחיפה לדרעא וקליטת הציוד לסלילת המסילה החיג'אזית כולה בחיפה, הוטל על נמל חיפה תפקיד כבד ומשמעותי. באותה עת היה בעיר המזח הרוסי שהוקם ע"י "חברת הסחר והספנות הרוסית" ב-9-1858, מול מבנה הסראייה, שהוארך באמצעות קונסטרוקציה של עמודים ולוחות ברזל ב-1886, בתכנונו של המהנדס גוטליב שומאכר, והיה מעיין גשר עגינה. מזח נוסף היה המזח הטמפלרי שנבנה בסוף 1898, בקצה הרחוב הראשי של המושבה הגרמנית, לכבוד ביקורו של הקיסר וילהלם ה-2.

באביב 1905, לפי דו"ח קצין מודיעין בריטי, היה בחיפה מזח אבן בבניה, בהמשך ישיר למסילת הרכבת. המזח היה באורך 300 יארד (כ-274 מ') וניתן היה להגיע אליו עם דוברות. לפי התיאור, המזח בנוי בצורה גסה ועדיין אינו גמור, ולהערכת קצין המודיעין הבריטי לא יהיה לו ערך כשבסופו של דבר יוקם הנמל של חיפה, מאחר וכל האזור הזה ייובש ויהפוך לרציפים חדשים. עוד מצוין בדו"ח כי השלטונות העות'מניים לחצו על מייסנר פחה, המהנדס הראשי של המסילה החיג'אזית, לעבד תכנית של נמל, אך לאחר בדיקת הנתונים הגיע מייסנר למסקנה כי מבחינה כספית לא תוכל הנהלת הרכבת לעמוד בביצוע עבודות הרכבת ובהקמתו של נמל חדש במקביל. כפתרון זמני הוחלט ב-1907 להכפיל את אורכו של המזח החדש של הרכבת, אך גם תכנית זו לא יצאה לפועל.

בשלהי השלטון העות'מאני שימשו את חיפה שני מזחים: המזח הישן, שנקרא מזח "לוידי", ע"ש חברת האניות האוסטרית אשר קיימה את מרבית התנועה הימית אל חיפה וממנה, ומעט מזרחה לו, מזח מסילת הברזל שנועד לצרכי המסילה. המזח הטמפלרי, שנסתם במהירות בסחף חול, שימש לצרכי רחצה בלבד.

בסופו של דבר, התוכניות לנמל חדש בתקופת השלטון העות'מני לא יצאו לפועל, ומזח הרכבת שירת את מסילת הרכבת והעיר חיפה עד להקמתו של נמל חדש בשנות ה-30' (ראה עמוד 21).

על מנת לספק את האבנים הדרושות להקמת המזח והתחנה נסללה שלוחת רכבת למחצבות ואדי רושמייה. השלוחה הוארכה בתחילת המנדט הבריטי והפעילות בה פסקה בשנות ה-30'.



מפת העיר חיפה ב-1907, עליה מסומנת השלוחה למחצבת רושמייה. מתוך דו"ח קצין מודיעין בריטי שפורסם ב-1908. מקור: The National Archives of the UK government.

1. National Archives. Report on the Syrian Railways - F.R. Maunsell - 1905. מקור: National Archives.
2. כרמל, עמ' 154.



מזח הרכבת בטקס הפתיחה של התחנה. התמונה פורסמה בעתון Servet, גליון 711 מה-8.12.1904. מקור: BOA, הארכיון הלאומי באיסטנבול, טורקיה.



מבט על מזח הרכבת בחיפה. מקור: BOA, הארכיון הלאומי באיסטנבול, טורקיה.



- 1 מזח הרכבת
- 2 מזח "לוידי"
- 3 המזח הרוסי הישן
- 4 המזח הטמפלרי

מפת Bedecker משנת 1912. מקור: מפ"י

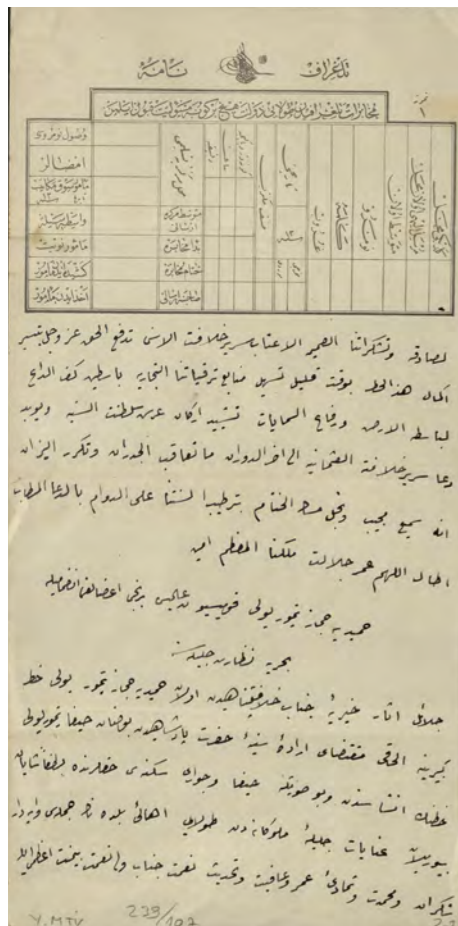


תמונה מעמוד השער של העתון Servet גליון 687 מה-23.6.1904. הכיתוב מתחת לתמונה: "בניית המזח בחיפה אשר מחבר את המסילה החיג'אזית לים. מקור: BOA, הארכיון הלאומי באיסטנבול, טורקיה."

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

ההקשר הרכבתי: הקמת תחנת הרכבת חיפה



למעלה: תמונה שפורסמה בעתון Servet-i Fünun גליון 713 מה-22.12.1904. בטקסט שמתחת לתמונה נכתב: "מתוך תמונות הפתיחה של הרכבת החיג'אזית. תפילה לכבוד הסולטן, תחנת הרכבת חיפה"

למעלה משמאל: מכתב מה-31.1.1903 מאחראי על הרכבת בחיפה למשרד הימי בו מביעים כל תושבי חיפה את תודתם, הערכתם וברכתם לסולטן שנתן את ההוראה לבנות מסילת רכבת שתקשר את חיפה עם המסילה החיג'אזית. מקור: BOA, הארכיון הלאומי באיסטנבול, טורקיה.

התמונות המוקדמות שנמצאות ברשותנו של תחנת הרכבת בחיפה פורסמו בעיתון הטורקי Servet-i Fünun בגליונות מסוף 1904.

ביולי 1905 היו בתחנה מבנה תחנה קטן, סככת סחורות קטנה וסככת קטרים שיכלה להכיל ארבעה קטרים¹. עוד היו במקום אנדרטה שהוקמה לכבוד עבדול חמיד ה-2 ונועדה לפאר את שמו², ומבנה שככל הנראה שימש כמפעל ללבנים, עבור הגשרים שהוקמו לאורך המסילה החיג'אזית³.

1. "Report on the Syrian railways" - דו"ח קצין מודיעין בריטי מה-26.7.1905 (כשלושה חודשים לפני חנוכת התחנה). מקור: The National Archives of the UK government
2. במאמר Public Monuments in Turkey and Egypt מאת Klaus Kreiser מציין הכותב כי האנדרטה הוקמה לכבוד החזרת הזיכיון שניתן לסלילת המסילה מחיפה לדמשק לידי העות'מניים במרץ 1902.
3. קיומו של מפעל ללבנים בחיפה מוזכר בעיתון Servet-i Fünun גליון 713 מתאריך 22.12.1904, מתחת לתמונה בה מופיע המפעל מאחורי סככת הקטרים (ראו תמונה בגליון זה).



תמונה שפורסמה בעתון Servet-i Fünun גליון 761 מה-23.11.1905. בטקסט שמתחת לתמונה נכתב: "מבט כללי על חיפה, תחנת הרכבת והמזח". מקור: BOA, הארכיון הלאומי באיסטנבול, טורקיה.



תמונה שפורסמה באוקטובר 1905 ב-Servet-i Fünun גליון 755,756. בטקסט מתחת לתמונה כתוב: "עמוד הזכרון שנבנה עם הקמת רכבת חיפה". מקור: BOA, הארכיון הלאומי באיסטנבול, טורקיה.



מתוך התמונות של טקס הפתיחה לרכבת החיג'אזית. מפעל בתחנת חיפה. מקור: Servet-i Fünun גליון 713 מתאריך 22.12.1904, BOA, הארכיון הלאומי באיסטנבול, טורקיה.



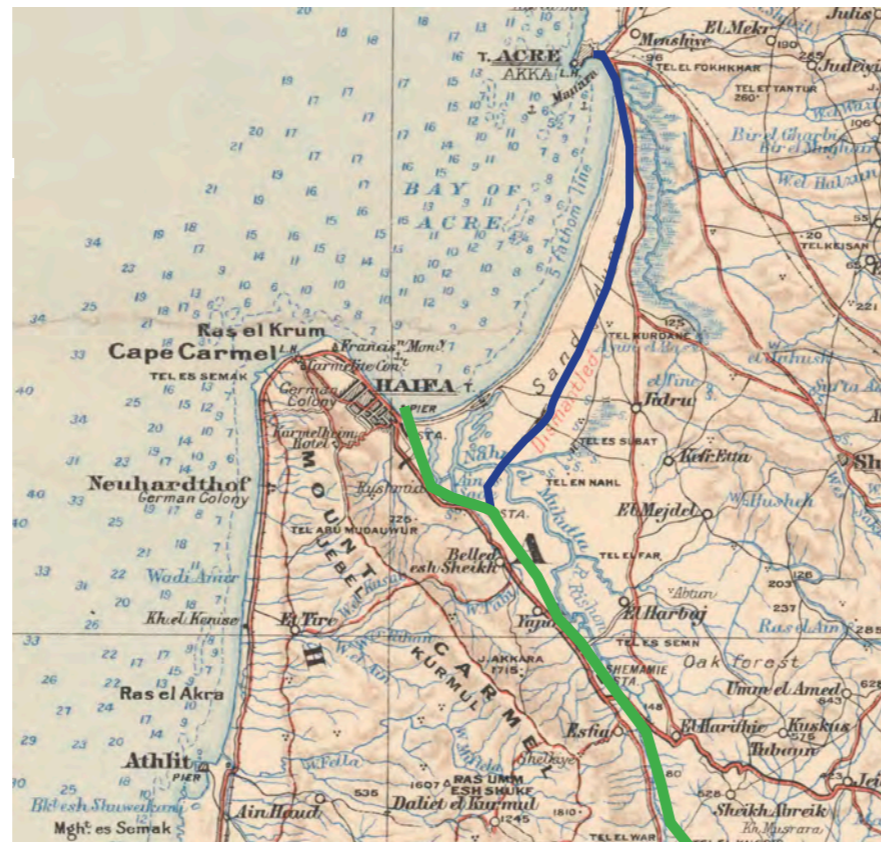
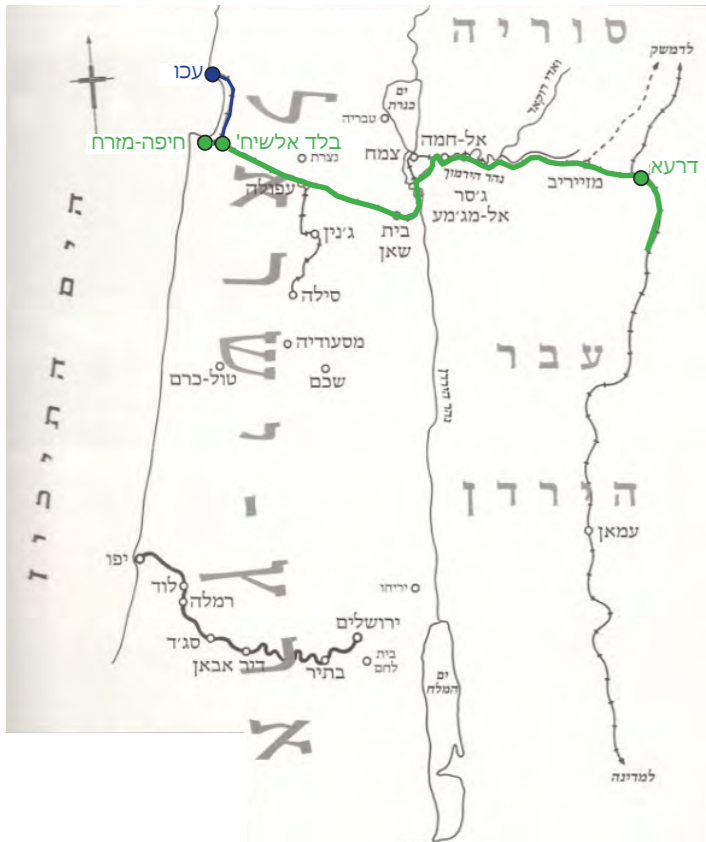
תמונה שפורסמה בעיתון Servet-i Fünun בסוף 1905. בטקסט מתחת לתמונה נכתב בטורקית: "מבט על עמוד הזכרון בכיכר תחנת חיפה, סככת המכוונות ומחסן הסחורות". מקור: Servet-i Fünun גליון 761 מתאריך 23.11.1905, BOA, הארכיון הלאומי באיסטנבול, טורקיה.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

שלוחת חיפה- עכו (1911-1913)

השלוחה לעכו, שנכללה בין 1911-1913, הוקמה במטרה לקשר בין שתי ערי הנמל, חיפה ועכו, לחבר את נמל עכו למסילה החיג'אזית ול"לפצות" במעט את עכו על העברת הנמל הראשי לחיפה. השלוחה נסללה כמסילה צרה (105 ס"מ) כמו המסילה החיג'אזית כולה, וההתפצלות הייתה בתחנת בלד א-שיח'. השלוחה פעלה כשנתיים עד פרוץ מלחמת העולם ה-1. בתקופת המלחמה, פורקה המסילה והחלקים המפורקים שימשו לצורך סלילת השלוחות הצבאיות העות'מניות מטול כרם לבאר שבע. בסוף מלחמת העולם ה-1, לאחר כיבוש א"י בידי הבריטים, מסילת הרכבת חיפה-עכו נסללה מחדש כמסילה צרה. התנועה בין חיפה לעכו חודשה והתקיימה ברציפות לכל אורך תקופת המנדט הבריטי. בשנות ה-20 פעלו שלוש רכבות נוסעים בין חיפה לעכו, ולפי נתוני כמות הנוסעים והמטענים, מדובר היה בתחנה פעילה מאוד. עם התרחבות ההתיישבות היהודית באזור מפרץ חיפה והקמתם של מפעלי תעשייה נוספו תחנות, נקודות עצירה ושלוחות שהובילו למפעלים השונים לאורך המסילה.



מסילת הרכבת החיג'אזית (בירוק) והשלוחה מחיפה לעכו (בכחול), על גבי מפת מסילות הרכבת בא"י לפני פרוץ מלחמת העולם ה-1. מקור: ישרו בערבה מסילה, פול קוטלר.

המסילה החיג'אזית (בירוק) והשלוחה לעכו (בכחול) על גבי מפה שהוכנה ע"י משרד המלחמה הבריטי ומתוארכת ל-1918. מקור: NLA-National Library of Australia

1. מסמך מדיניות שימור לקטע חיפה-ראש הנקרה, נוב' 2016

Artuf	Dep. 11:20 Arr. 12:23	16:23 16:28	Deir es Sheikh	Dep. 11:50 Arr. 11:55	07:27 07:32
Deir es Sheikh	Dep. 13:01 Arr. 13:06	17:01 17:06	Artuf	Dep. 12:40 Arr. 12:45	07:54 08:02
BHir	Dep. 13:39 Arr. 14:18	17:39 17:48	Wadi Surar	Dep. 12:43 Arr. 12:48	08:25 08:30
Jerusalem	Dep. 14:18	18:18	Ludd	Dep. 13:23	09:00

LUDD-JAFFA LINE (60 c/m)						
DOWN			UP			
STATION	Pass.	Workmen	STATION	Workmen	Pass.	
Ludd	Dep. 10:15	15:15	17:15	Jaffa	Dep. 06:15	08:15
Jaffa	Arr. 11:15	16:15	18:15	Ludd	Arr. 07:15	09:15

HAIFA-ACRE LINE						
UP			DOWN			
STATION	Mixed Daily	STATION	Mixed Daily	STATION	Mixed Daily	
Haifa	Dep. 05:30	10:30	17:30	Acre	Dep. 06:40	12:40
Acre	Arr. 06:30	11:30	18:30	Haifa	Arr. 07:40	13:40

HAIFA-DERAA-DAMASCUS LINE							
DOWN			UP				
STATIONS	Pass No.	MA.	Daily	STATIONS	Pass No.	MA.	Daily
Haifa	Dep.	1800		Damascus	Dep.	04:40	
Kilo 4 1/2	04:18			Deraa	Arr.	11:00	
Tel Shehnam	04:38				Dep.	11:15	
Afula	04:58			Mezerib		11:59	
Shehna	05:15			Zelzoum		12:22	
Mekarim	05:32			Mekarim		12:41	
Jfar Mejmie	10:23			Shehara		13:49	
Semakh	11:05			Wadi Khalid		14:13	
El Hamme	11:25			El Hamme		14:58	
Wadi Khalid	11:55			Semakh		15:08	
Shehara	12:21			Jfar Mejmie		15:19	
Mekarim	12:46			Belsan		15:59	
Zelzoum	13:27			Shehna		16:19	
Mezerib	14:05			Afula		11:58	
Deraa	Arr. 14:30			Tel Shehnam		12:23	
Damascus	Dep. 15:00			Kilo 4 1/2		17:50	
	Arr. 20:00			Haifa		Arr. 18:00	



מבנה תחנת הרכבת בעכו, ללא תארוך. המבנה אינו קיים היום. מקור: אתר האינטרנט Flickr

PALESTINE MILITARY RAILWAYS. TIME TABLE to come into operation on and after 16th February 1920 and until further notice

HAIFA-ACRE LINE

UP		DOWN	
STATIONS	Pass No.	STATIONS	Pass No.
Haifa	Dep. 05:30	Acre	Dep. 06:40
Acre	Arr. 06:30	Haifa	Arr. 07:40

HAIFA-DERAA-DAMASCUS LINE

DOWN		UP	
STATIONS	Pass No.	STATIONS	Pass No.
Haifa	Dep. 1800	Damascus	Dep. 04:40
Kilo 4 1/2	04:18	Deraa	Arr. 11:00
Tel Shehnam	04:38		Dep. 11:15
Afula	04:58	Mezerib	
Shehna	05:15	Zelzoum	
Mekarim	05:32	Mekarim	
Jfar Mejmie	10:23	Shehara	
Semakh	11:05	Wadi Khalid	
El Hamme	11:25	El Hamme	
Wadi Khalid	11:55	Semakh	
Shehara	12:21	Jfar Mejmie	
Mekarim	12:46	Belsan	
Zelzoum	13:27	Shehna	
Mezerib	14:05	Afula	
Deraa	Arr. 14:30	Tel Shehnam	
Damascus	Dep. 15:00	Kilo 4 1/2	
	Arr. 20:00	Haifa	

לוח זמנים של הרכבת הצבאית בפלשתינה מ-1920 בו מופיע קו הרכבת מחיפה לעכו עם שלוש רכבות יומיות. מקור: ארכיון הרכבת

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור



רחוב הרצליה בחיפה, 1907. מקור: אתר האינטרנט נוסטלגיה אונליין. שכונת הרצליה הייתה השכונה הראשונה של הדר הכרמל. הקמתה משקפת את הגידול באוכלוסייה היהודית בעיר.



תמונה מהעתון Servet גליון 688 מ-30.6.1904. הכיתוב מתחת לתמונה: "העיר חיפה ומזח הרכבת עליו קרונות משא ושקי סיד". מקור: BOA, הארכיון הלאומי באיסטנבול, טורקיה.

השפעתה של מסילת הרכבת חיפה-דרעא על העיר חיפה החלה כבר עם קבלת ההחלטה על הקמתה¹. בשנים 1903-1908, שנות ההקמה, היו המסילה וכל הקשור בה המעסיק הגדול ביותר לבני חיפה. מספר גדול והולך של בני הארץ ואף בני ארצות שכנות נהרו לחיפה בכדי לספק את הצורך בידים עובדות וחל גידול ניכר במספר תושבי העיר בשנים אלה.

גם נמל חיפה, שהורחב לצורך הקמת המסילה, הפך למעסיק בקנה מידה גדול. בשנים 1903-1905 נפרק בנמל חיפה כל היבוא הדרוש להנחת המסילה: אדנים ומסילות, פחמים, קרונות ועוד². כבר בשנת 1903, בה החלה העבודה על המסילה, גדל היקף היבוא לחיפה ב-85%, ועם הפעלת המסילה ב-1905 המשיך נמל חיפה לספק את הציוד הדרוש להפעלת המסילה החיג'אזית כולה עד למדינה.

מושב מנהלת המסילה כולה היה בתחילה בביירות, אך עם התחלת סלילת השלוחה מחיפה לדרעא הועבר לחיפה, והוקמו בה בתי המלאכה הגדולים³. מעבר להעסקתם הישירה של מאות פקידים, פועלים ומהנדסים, נהנו באופן עקיף גם קבילני משנה למלאכות שונות, ספקים מקומיים ואנשי שירות. העיר חיפה כונתה באותה תקופה בפי הערבים "אם העבודה" ושמה הלך לפני כעיר השפע⁴.

המסילה בין חיפה לדרעא פתחה ערוץ תנועה נוסף עבור אזור החורן, הנמצא בין הגולן במערב, הירמוך בדרום, הר החרמון בצפון והמדבר במזרח. אזור החורן נחשב לאחד מחבלי הארץ הפוריים ביותר באזור בזכות החקלאות העשירה בו הכוללת בעיקר גידולי חיטה וגפנים. עד לסלילת המסילה בין חיפה לדרעא הועברו היבולים מהחורן אל נמלי הים התיכון באמצעות מסילת הברזל של החברה הצרפתית D.H.P - Damas, Hama and Prolongements. החברה, שהיתה אחראית גם על פיתוחו של נמל ביירות, עודדה את העברת הסחורות אליו. עם פתיחת המסילה בין חיפה לדרעא נפתח נתיב מעבר נוסף עבור יבולי החיטה של החורן, לחיפה וממנה באוניות לנמל ביירות. התפתחה תחרות בין המסילה הצרפתית לדמשק ולביירות לבין המסילה החיג'אזית לחיפה מי תזכה להוביל יותר חיטה מהחורן. לעות'מאנים היה אינטרס להפחית את חשיבותו של נמל ביירות שהיה נתון להשפעה צרפתית ולכן בכדי לעודד את העברת הסחורות באמצעות המסילה החיג'אזית דרך נמל חיפה הם הפחיתו מחירים והקלו במיסים. ואכן, ב-1913 חברות ספנות קטנות החלו לקנות בחיפה חיטה שמקורה מהחורן ולהעבירה דרך הים לנמל ביירות. זו הייתה אלטרנטיבה זולה יותר מאשר באמצעות הרכבת הצרפתית לביירות⁵.

שלוחת חיפה דרעא היתה הקטע הריוחי ביותר לאורך מסילת הברזל החיג'אזית. ב-1913 נקבע כי 77% מרווחי מסילת הרכבת כולה באו מקטע זה, המהווה רק 11% מהמסילה החיג'אזית⁶. כך, בנוסף להיותה אמצעי עזר לקידום מסילת עולי הרגל, גרמה המסילה לשינויים במבנה הכלכלי של האזור, נפתח פתח נוסף של מסילת הברזל אל הים (דרך חיפה), הופחת משקלה המסחרי של ביירות. והתורכים יכלו לפעול בשטחים כלכליים בלי שהיו נתונים ללחץ הצרפתים⁷.

הקמת המסילה החיג'אזית והתחנה בחיפה הביאו להתפתחותה המואצת של חיפה בתחילת המאה ה-20. השפעת המסילה ניכרה בגידול המשמעותי באוכלוסיית העיר והנהירה אליה⁸, בשל שפע מקומות העבודה, התפתחות משמעותית בחיי המסחר של העיר, ובשרותי לוואי כמו בנקאות ואחסון. הקשר הנוח אל סוריה, עבר הירדן ודרומה עד למדינה, פתח בפני העיר חיפה הינטרלנד רחב ידיים, שלרובו היא שימשה מוצא יחיד אל הים⁹. אפשרויות השיווק שהציעו הנמל והרכבת, הביאו להקמתם של בתי חרושת, כמו "עתיד", בקרבת תחנת הרכבת. הגידול באוכלוסייה עורר תנופת בניה למגורים ולעסקים, פתיחת בתי ספר, שרותי דת, התפתחות שרותים מוניציפליים¹⁰.

רבבות עולי הרגל המוסלמים, שעבור בחיפה בדרכם לחאג' במכה ובמדינה תרמו לענף התיירות ההולך ומתפתח בעיר ולהקמתן של אכסניות ומסחר זעיר.

1. כרמל, עמ' 156.
 2. שם.
 3. Mansour, עמ' 7.
 4. כרמל, עמ' 157.
 5. Ochsenwald, עמ' 109-107.
 6. פלקוב, עמ' 14.
 7. פיק, עמ' 111.
 8. לפי א' כרמל קצב גידול האוכלוסייה בחיפה בשנים 1886-1914 השיג את קצב גידולן של כל שאר הערים בארץ.
 9. כרמל, עמ' 158.
 10. פלקוב, עמ' 14.

אוכלוסייתה הכללית של חיפה במאה התשע-עשרה
(מספרים משוערים)

1800	1840	1860	1870	1880	1910	1922
1,250	2,500	3,500	4,500	6,500	20,000	24,000

טבלה המתארת את הגידול באוכלוסיית העיר חיפה במאה ה-19. ניתן לראות את הגידול העצום באוכלוסיית העיר בין 1880 ל-1910, גידול שנבע ברובו מהקמת המסילה החיג'אזית. מקור: בן-אריה, שניים עשר הישובים הגדולים בא"י במאה ה-19.



העיר חיפה, 1900. מבט על חומת העיר. מקור:

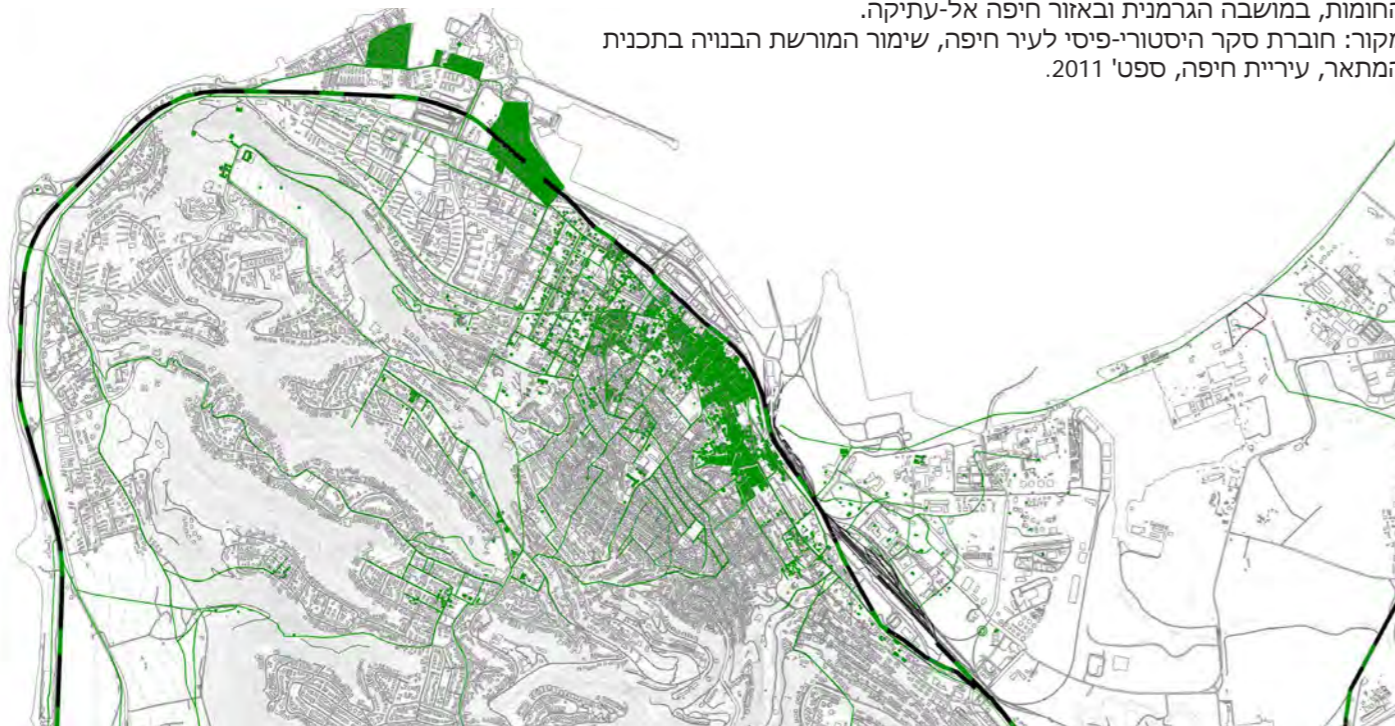


הבינוי העירוני בחיפה, כפי שמופיע במפת ה-PEF מ-1880, מסומן בצבע חום על גבי מפת העיר כיום. ניתן להבחין בעיר חיפה, בתוך החומות, במושבה הגרמנית ובאזור חיפה אל-עתיקה.

מקור: חוברת סקר היסטורי-פיסי לעיר חיפה, שימור המורשת הבנויה בתכנית המתאר, עיריית חיפה, ספט' 2011.



העיר חיפה, 1918. מקור: AWM-Australian War Memorial



הבינוי העירוני בחיפה, כפי שמופיע במפה בריטית מ-1919, מסומן בצבע ירוק על גבי מפת העיר כיום. ניתן להבחין בהתפשטות ההתיישבות העירונית בחיפה מחוץ לחומות העיר במעלה הכרמל, ולכיוון דרום-מזרח.

מקור: חוברת סקר היסטורי-פיסי לעיר חיפה, שימור המורשת הבנויה בתכנית המתאר, עיריית חיפה, ספט' 2011.

מלחמת העולם ה-1: 1915-1919

בתקופת מלחמת העולם ה-1 מערך הרכבות והמסילות מילא תפקיד לוגיסטי חשוב בהעברת כוח אדם וציוד. התקדמות הכוחות הלוחמים משני צידי המתרס, העות'מני בארץ ישראל והבריטי מכיוון מצרים, הייתה תלויה במידה רבה בקצב סלילת המסילות. לכן ב-1915 החלו התורכים בעבודות נמרצות להארכת המסילה החיג'אזית לכיוון דרום, כהכנה לקראת תקיפה בריטית אפשרית מכיוון מצרים. הקו, שנודע בשם "השלוחה המצרית", נבנה בפיקוחו של מייסנו ועבר בטול כרם ובלוד, שם התחבר לקטע המסילה לוד-ירושלים, והמשך דרך נחל שורק לבאר שבע ומשם לקסיימה שבמדבר סיני. המסילות העות'מניות בא"י בתקופת מלחמת העולם ה-1 נסללו ברוחב מסילה צרה (105 ס"מ) בהתאמה למסילה החיג'אזית.

במקביל, החלו הבריטים בסלילת מסילת ברזל ממצרים לכיוון ארץ ישראל. המסילה יצאה ממחנה הצבא הבריטי בקנטרה שבמצרים, לאורך קו החוף של סיני, ובשלב הראשון הגיעה עד לפאתי עזה. כאשר עבר היתרון במלחמה לצידם של הבריטים, הקמת המסילה התורכית נעצרה, ועם השתלטות הבריטים על באר שבע ב-1917, החלו התורכים לסגת צפונה. הבריטים המשיכו להתקדם בסלילת המסילה צפונה ובפברואר 1918 הגיעו ללוד. עד תום המלחמה הושלמה סלילת המסילה עד חיפה, אותה כבשו הבריטים בספטמבר 1918. הבריטים השתמשו במסילות ברזל ברוחב תיקני (143.5 ס"מ).

ב-1919 פעלה המסילה הבריטית מקנטרה לחיפה לכל אורכה, וב-1920 עם הקמת "מסילות ברזל פלשתינה" (Palestine Railways) הידועה בכינויה "רכבת המנדט", הפכה מסילה זו לעמוד השדרה של רשת מסילות הברזל בפלשתינה-א"י. עם תום מלחמת העולם ה-1 הפכה תחנת חיפה מתחנת קצה לתחנת צומת בין המסילה החיג'אזית לקו הרכבת מקנטרה. בתקופת המלחמה ניוקו מבני התחנה ע"י הטורקים אשר פרקו גגות מבנים קיימים ע"מ שימשו כחומר בעירה לרכבות. במפה שהוכנה ע"י מחלקת הרכבות הצבאיות ב-26.10.18 מצויין כי סככת הקטרים מפורקת, ולסככת הסחורות אין גג. בתצלום אוויר מנובמבר 1918 ניתן לראות מבנים נוספים הרוסים וללא גג.

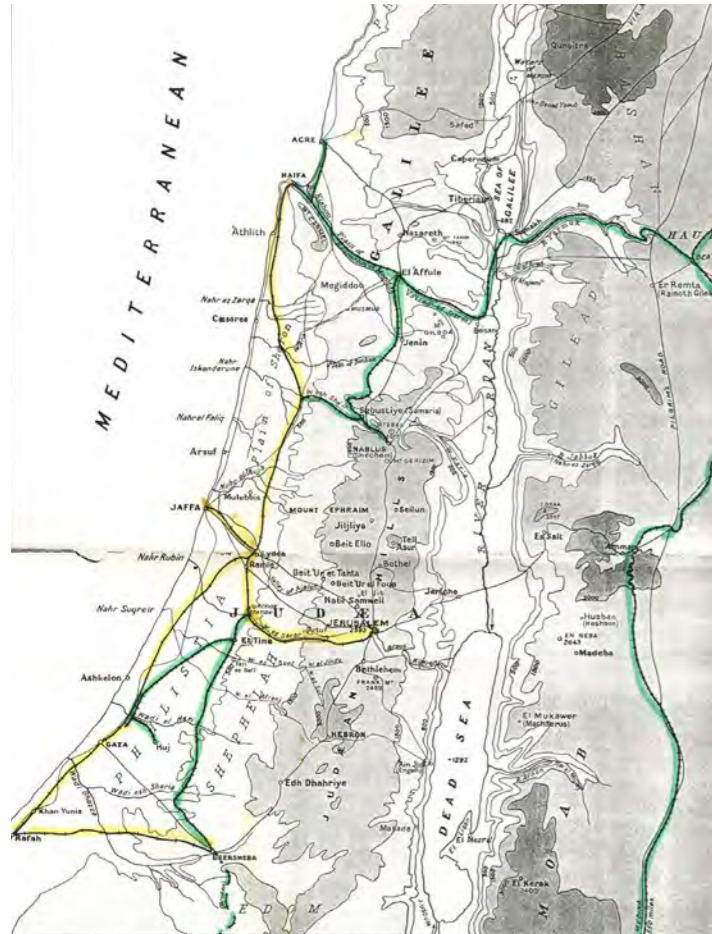
כבר ב-1919 החלו הבריטים בהתאמת תחנת חיפה לקליטת קטרי ורכבות המסילה התקנית. התחנה הורחבה מזרחה לאזור גשר פז כיום (מתחם ב' בסקר), הוכשר מגרש עריכה לרכבות והוקם מוסך תפעולי עבור קטרי המסילה התיקנית. לכל אורך תקופת המנדט הבריטי בא"י תיפקדה תחנת חיפה כתחנה בעלת מערך תפעולי כפול - עבור המסילה הצרה ועבור המסילה התיקנית.



הנחת מסילת הרכבת במדבר סיני, 1916. מקור: ארכיון הרכבת.



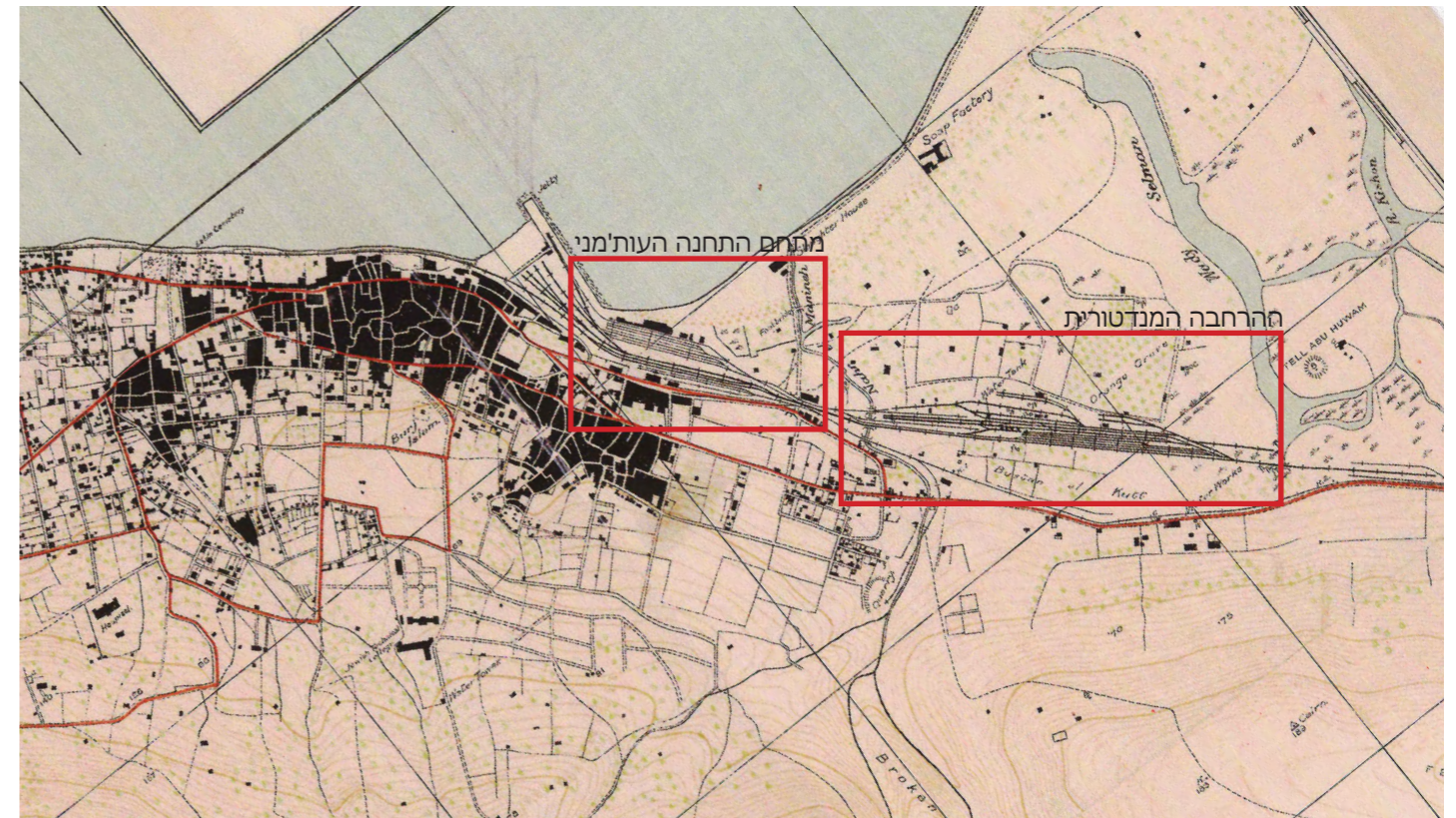
הנחת מסילת הרכבת בפאתי חיפה, סוף 1918. מקור: ארכיון הרכבת.



מפת מסילות הברזל בסוף מלח"ע ה-1, עליה מסומנות בצהוב מסילות ברוחב תקני (בריטיות) ובירוק מסילות צרות (עות'מניות) מקור: פול קוטלר, ארכיון הרכבת.



חיילים בריטיים בתחנת חיפה בסוף מלחמת העולם ה-1. מקור: AWM - Australian War Memorial

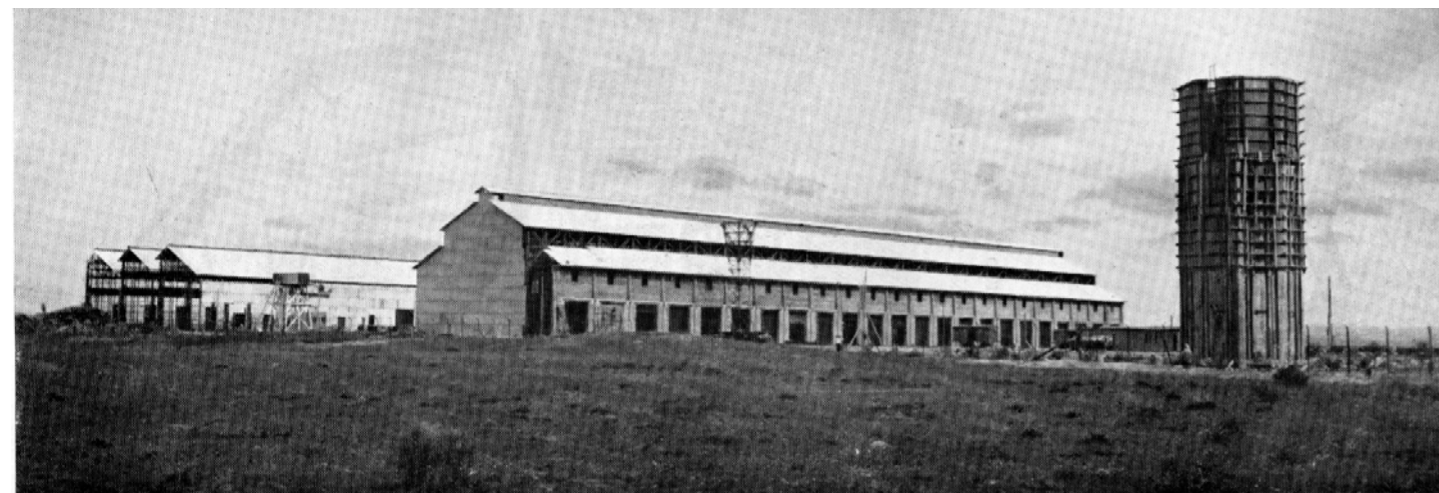


מפת העיר חיפה ב-1919. בריבוע האדום מסומן מתחם ב', מגרש העריכה החדש עבור קטרי המסילה התקנית. מקור: מפ"י.

1931-1933

העיר חיפה ואזור המפרץ היו עבור הבריטים נקודה אסטרטגית בעלת חשיבות עליונה. במהלך תקופת המנדט, הקימו הבריטים נמל חדש ומודרני בחיפה (1933), הרחיבו את מערך תחנות הרכבת בעיר ובסביבתה (הקמת תחנת חיפה-מרכז וכפר סמיר) והעבירו אליה בהדרגה את הסדנאות הראשיות של מערך הרכבת בארץ ישראל ובאיזור (סדנאות הקישון). כמו-כן, הוקמו במקביל בתי הזיקוק ומפעלי תעשייה רבים נוספים. כל אלה תרמו ונתרמו מהיות חיפה מרכז תחבורתי-רכבתי מרכזי. תחנת הרכבת חיפה-מזרח הלכה וגדלה בהתאמה לתפקיד המשמעותי שתפסה במערך הרכבת האזורי ובקשרי הגומלין בינה לבין הנמל והתעשייה ההולכים ומתפתחים בעיר. בשנים 1931-1933 הוקמו סדנאות הרכבת בקישון, במטרה להחליף את סדנאות קנטרה שבחצי האי סיני.

בתקופה העות'מנית שרתו את הרכבת החיג'אזית סדנאות אשר נבנו בקאדם שבדמשק, ואילו בתחנת חיפה פעלה סדנא משנית ומוסך תפעולי². בתקופת מלחמת העולם ה-1, נקבעו סדנאות הרכבת הבריטיות בקנטרה שבמצרים, אך כבר ב-1923 הועלה הצורך להעביר את הסדנאות לחיפה. בשלבי התכנון המוקדמים הוצע להקים את הסדנאות בסמוך למוסך התפעולי של המסילה התקינית בחיפה, מיקום שלבסוף נפסל בשל סוג הקרקע שכפי הנראה לא יציב מספיק לבנייה הנדרשת. כמו כן נבחנו הצעות למיקום הסדנאות בבת גלים (1923) ובכפר סמיר (1925-7) אך בסופו של דבר רכשה ממשלת המנדט מהק"ל שטח של כ-300 דונם באזור בלאד א-שייח שבצמק זבולון, סמוך לשלוחת הרכבת מחיפה לעכו, כ-5.5 ק"מ מחיפה, עליו הוקמו הסדנאות. ככל הנראה היו אלה תכנית הנמל (אשר נבנה בשנים 1927-1933) ופיתוח אזור התעשייה במפרץ, שהביאו להקמת הסדנאות במיקומן הנוכחי. תכניות ראשונות עבור סדנאות הקישון הוכנו ב-1927, ובאוגוסט 1930 החלה הקמתן³. המיקום הנבחר עבור הסדנאות חייב את הפיכתה של המסילה הצרה מחיפה לעכו למסילה דו-רוחבית בקטע שעד הסדנאות, ולחזק את גשר הרכבת מעל לקישון. לצורך הקמת הסדנאות בחיפה פורקו מבנים, סככות וציוד מכני מקנטרה, והועברו באמצעות הרכבת לחיפה. בראשית שנות ה-30 פעלו הסדנאות בחיפה במקביל לסדנאות בקנטרה וב-1933 נסגרו הסדנאות בקנטרה וכל הפעילות עברה לסדנאות הקישון.



תמונות הסדנאות. התמונה העליונה מאמצע שנות ה-40, שתי התמונות התחתונות מ-1931. מקור: דו"ח מנהל הרכבת לשנת 1931. מקור: ארכיון הרכבת.

1. עם הקמת תחנת חיפה-מרכז ב-1937 שונה שמה של תחנת חיפה לחיפה-מזרח וכך התחנה נקראת עד היום
2. מבנה מס' 34 בסקר, משמש כיום כמוזיאון הרכבת
3. דוח המנהל הכללי של הרכבת לשנת 1930

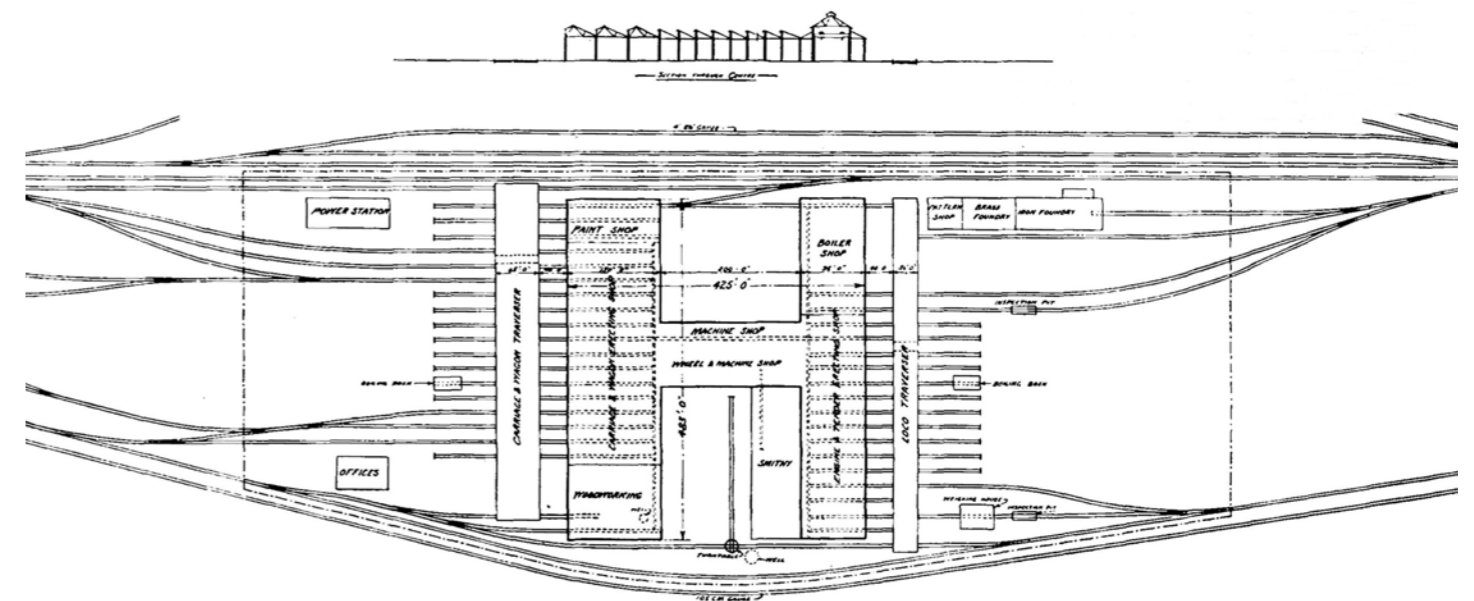
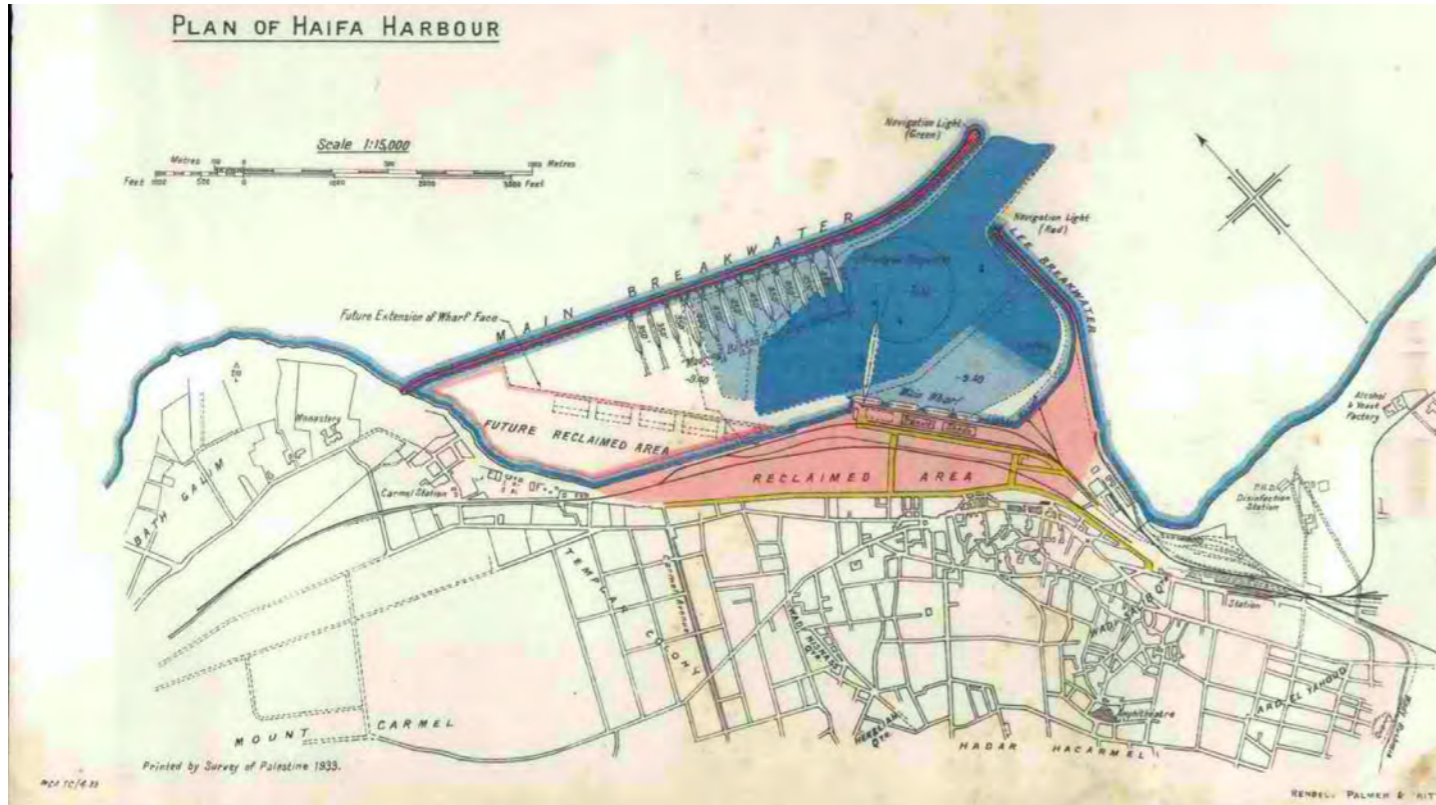


Fig. 8. LAYOUT OF PALESTINE RAILWAY WORKSHOPS NEAR HAIFA.

סקיצה לסדנאות הקישון מ-1933. מקור: ארכיון הרכבת

הקמת הנמל 1931-1933



תכנית הנמל מתוך חוברת "חנוכת נמל חיפה" בהוצאת ממשלת פלשתינה (א"י) 31 באוקטובר 1933. מקור: גנזך המדינה.

כאמור, מעיר של כ-1,000 תושבים בשנת 1800 התפתחה חיפה עד שנת 1880 לעיר של כ-6,000 נפש, זאת כחלק מתנופת העיר והפיתוח שיצרו הרפורמות העותמניות.¹ מגמה זו הואצה באופן משמעותי בעשורים הראשונים של המאה ה-20: מעיר בת 24,604 תושבים בשנת 1922, נמנו בשנת 1933 במפקד האוכלוסין 50,402 תושבים בעיר, וכ-115,500 נפש בשנת 1940.² התפתחות זו נזקפת למגמת העיר הכללית בארץ, להקמת המסילה החיג'אזית והחיבור בינה לבין הנמל בראשית המאה ה-20, ולתמורות המשמעותיות שקידם השלטון הבריטי בעיר: הרחבת פעילותה של הרכבת וחיבורה למסילה לקנטרה, קביעת חיפה כמרכז השלטוני האזורי, פיתוח מואץ של תעשייה סביב הנמל הישן ומסוף הרכבת החיג'אזית, העמקת והרחבת הנמל בשנים 1929-1933, וייבוש אדמות לאורך קו החוף.

ב-1922 ערך המהנדס הבריטי סיר פרדריק פלאמר סקר חופים ארצי ומצא את מפרץ חיפה כאתר האידיאלי לנמל מים עמוקים. בשנת 1925 אישרו שלטונות המנדט את תוכניתו של המהנדס הבריטי להרחבת והעמקת נמל חיפה; ההכנות לבנייה החלו ב-1929 והבנייה עצמה החלה ב-1931. לצורך הבנייה נפתחה מחצבה בעתלית, וממנה הובאו האבנים לבניית שובר הגלים והרציפים. באותה עת, קו החוף עבר לאורך דרך העצמאות של היום. את השטח שמצפון-מזרח לרחוב העצמאות הוחלט ליבש במסגרת פרויקט להרחבת הקרקעות לאורך החוף ולהעמקת הנמל. החול שנשאב מקרקעית הים לצורך העמקת הנמל והאבנים ממחצבת עתלית שימשו לייבוש הקרקעות. בשטח שיובש נמצאים כיום תחנת הרכבת חיפה מרכז שהוקמה בשנת 1937, כיכר פולמר בחזית התחנה (קרויה ע"ש הנציב העליון שבזמנו הוחל בבניית הנמל) ומרכז מסחרי (היום קמפוס הנמל). מסילת הרכבת הוסטה מזרחה אל שפת הים החדשה, ובתוואי הישן שלה נסללה דרך העצמאות (לשעבר 'דרך המלך'- Kings Way). בשטחים המיובשים באיזור הנמל נבנו מיתקני אחסון, תעשייה, תובלה ומספנות, ושני שוברי גלים, הגדול באורך כ-2.5 ק"מ, והקטן - כ-800 מ'. לצד שובר הגלים הקטן, בקרבת תחנת הרכבת, התמקם נמל הנפט וחוות מכלי נפט.

הנמל, נפתח ב-1933 ועודד את צמיחתה המהירה של חיפה כמוקד של פעילות בינלאומית, תעשייה ומסחר. בתקופת הבריטים נחשב נמל חיפה לאחד החשובים במזרח התיכון וקווי הימים התיכון לנכסי האימפריה הבריטית במזרח התיכון ובאסיה, ביניהם קו צינור הנפט מעיראק. בשלהי המנדט הבריטי ואחריו זו הייתה נקודת הכניסה של אלפי העולים שהגיעו לארץ בדרכים לגלילות ובלתי לגלילות.

עם קום המדינה נסגרו דרכי המסחר היבשתיות ונמל חיפה הפך לשער הכניסה הראשי לישראל, שדרכו עברו המטענים החיוניים לבניין המדינה. עד שנות ה-60 שירת הנמל גם את מרבית תנועת הנוסעים, שממנה נותרו היום רק ספינות הנופש ("קרוז") המשייטות בים התיכון.

בפברואר 2005 החל נמל חיפה לפעול כחברה ממשלתית עצמאית, לפי חוק רשות הספנות והנמלים, התשס"ד 2004. לאחר 1948 הוקם נמל הקישון בשפך נחל הקישון, לצורכי תחנת החשמל, מספנות ישראל ומסוף הכימיקלים.



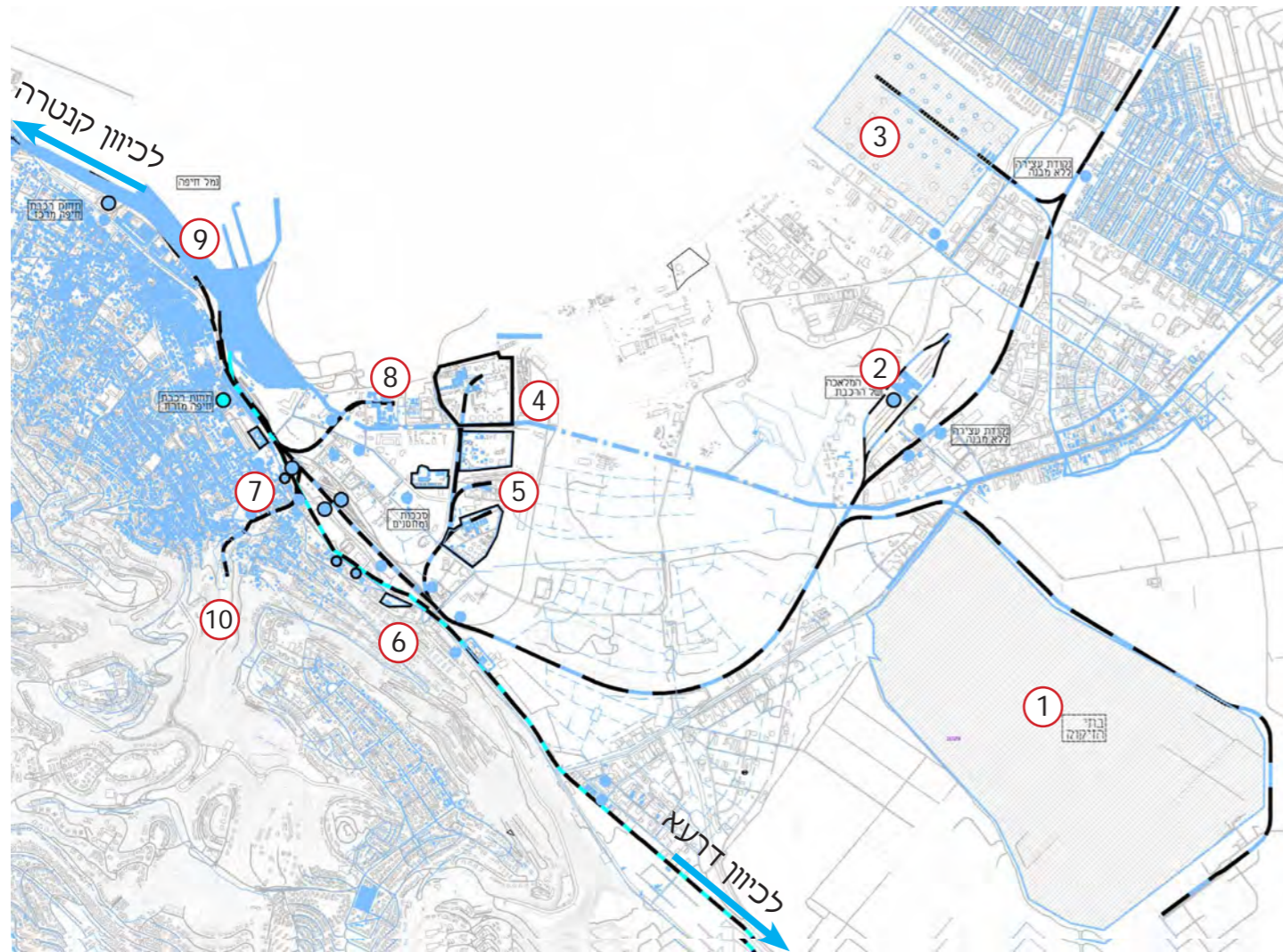
תחנת חיפה-מרכז, 1946. מקור: אוסף מטסון, ספריית הקונגרס האמריקאי.



תחנת חיפה-מרכז, 1937. מקור: דוח המנהל הכללי של הרכבת לשנת 1937-8

1. פוקס, 1998, עמ' 64
2. גורן, 2001, עמ' 231-232, 241-242, 247

התפתחות מפרץ חיפה ואזור התעשייה שמן - השלוחות התעשייתיות של הרכבת



בשנות ה-20 נבנו בסביבת תחנת הרכבת מספר מפעלים רחבי היקף שניצלו את קרבתה של מסילת הברזל ואפשרויות השינוע הטמונות בה. בשנת 1919 הוקם בסמוך לעיר בית החרושת 'שמן', גלגולו של בית החרושת 'עתיד' שהוקם כבר ב-1909. בתכנית תחנת חיפה מ-1923 נראית מסילה דו-רוחבית המתפצלת מתחנת חיפה באזור מעבר חירם למפעל 'שמן'. ב-1923 נבנות 'הטחנות הגדולות' בצמוד לתחנת הרכבת, וגם אליהן מובילה שלוחה עצמאית, לאורך רחוב התחנה (היום דרך חטיבת גולני). ב-1924 מוקם בפאתי העיר מפעל נשר למלט.

ב-1925 הוקמה תחנת הכוח הראשונה של חיפה, שפעלה בטכנולוגיית דיזל-גנרטורים, בסמוך למסילת הרכבת ולגשר פז כיום. תחנה זו שרתה את העיר חיפה ומפעליה עד הקמתה של תחנת הכח הגדולה בשפך הקישון ב-1935. לתחנה זו הובילה שלוחת רכבת קצרה.

בשנת 1934 הונח צינור הנפט העיראקי והחלה בניית בית הזיקוק הגדול של בריטניה באגן המזרחי של הים התיכון, סביבו תעשיות נלוות וכן בסיסי צבא להגנת האזור כולו. על מנת לספק את הביקוש הגובר לחשמל נחנכה בשנת 1935 בחוף שמן תחנת הכוח הקיטורית הראשונה בארץ ישראל, חיפה א'. בשנת 1936 כבר פעלו באזור כשלושים מפעלים בהיקפים שונים. בתי הזיקוק, תחנת הכוח החדשה, מפעל 'של' וחוות הדלק IPC היו מקושרים באמצעות שלוחות הרכבת למסילה הראשית. התפצלות המסילות לתחנת הכוח ולמפעל 'של' הייתה באזור גשר פז, אל חוות המיכלים ובתי הזיקוק התפצלו השלוחות מהמסילה מחיפה לעכו.

התפתחות האזור והגידול בתנועת הרכבת על שלוחותיה השונות באה לידי ביטוי גם בשדרוג מערך הכבישים והגשרים. ב-1927 הוקם גשר רושמייה, מעל שלוחת הרכבת למחצבת רושמייה. ב-1931 הוקם גשר 'של' (לימים גשר 'פז'), במטרה לשרת את תנועת הרכב לכיוון תחנת הכח ומתקני הדלק של חברת 'של', מעל למסילות הרכבת.



תחנת הכח הראשונה של חיפה ב-1925. מקור: אתר האינטרנט PikiWiki.

מפעלי התעשייה, תחנות הכח ומערך הנפט בחיפה ומערך הרכבת על שלוחותיו בשנות ה-30' מסומן על גבי מפת חיפה היום. מקור: חוברת סקר היסטורי-פיסי לעיר חיפה, שימור המורשת הבנויה בתכנית המתאר, עיריית חיפה, ספט' 2011.



מפעל שמן/עתיד ב-1932. בחזית ניתן להבחין במסילות הרכבת המגיעות למפעל. מקור: ארכיון הרכבת

- 1 בתי הזיקוק
- 2 סדנאות הקישון
- 3 חוות המיכלים IPC
- 4 תחנת הכח חיפה א'
- 5 מפעלים נלווים לתעשיות הנפט
- 6 תחנת הכח הראשונה של חיפה
- 7 הטחנות הגדולות
- 8 מפעל שמן/עתיד
- 9 נמל חיפה
- 10 מחצבות רושמייה

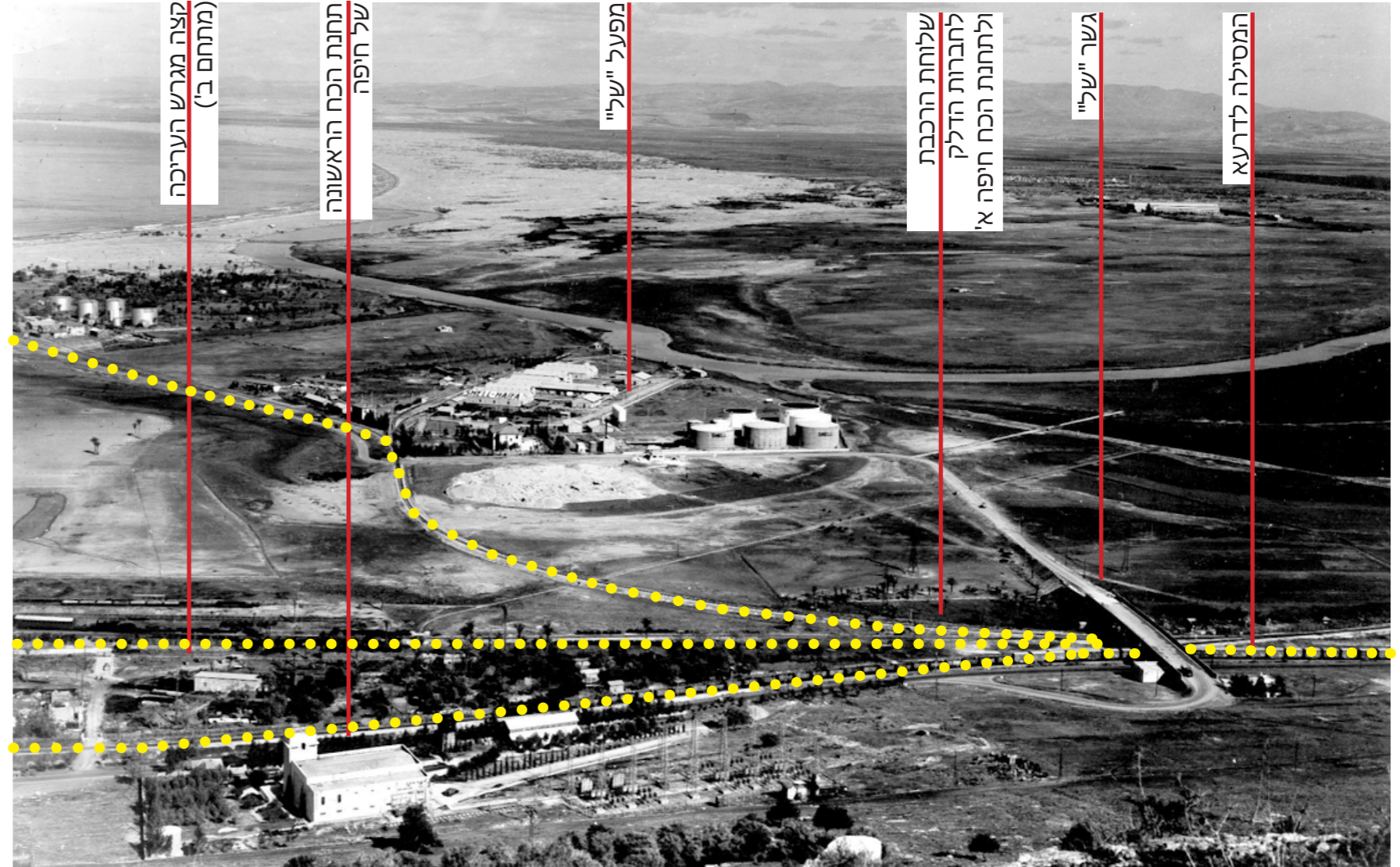
תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

התפתחות מפרץ חיפה ואזור התעשייה שמן - השלוחות התעשייתיות של הרכבת



הטחנות הגדולות בסביבות 1924. בחזית המבנה ניתן להבחין בפסי הרכבת וברציף פריקה וטעינה. מקור: ארכיון הרכבת



תחנת הכח, גשר "של", שלוחות הדלק והמפרץ בסביבות 1935. מקור: ארכיון הרכבת



גשר רושמייה בשנות ה-30'. מקור: ויקיפדיה



תחנת הכח חיפה א', תחנת הכח הקיטורית הראשונה בישראל, ב-1946. מקור: ארכיון הרכבת

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

הקמת אנדרטת פייסל וכיכר פייסל

בספטמבר 1933 מת במפתיע מלך עיראק פייסל הראשון בעת שהותו בבין שבשוויץ. המלך פייסל היה שליט מוכר במרחב הפלסטיני, ונדע בין השאר בקשריו עם ויצמן, נשיא ההסתדרות הציונית דאז, לאחר נפילת האימפריה העותמנית בסוף מלח"ע I. בשנת 1920, לאחר שהכתיר את עצמו כמלך סוריה וכתוצאה גורש מסוריה על ידי הצרפתים, התגורר האמיר פייסל מספר חודשים בחיפה, בביתה של המסיונרית פרנסיס ניוטון. באוגוסט 1920 עבר לאנגליה, בה התגורר עד שהומלך על ידי הבריטים כמלך הראשון של עיראק בשנת 1921.

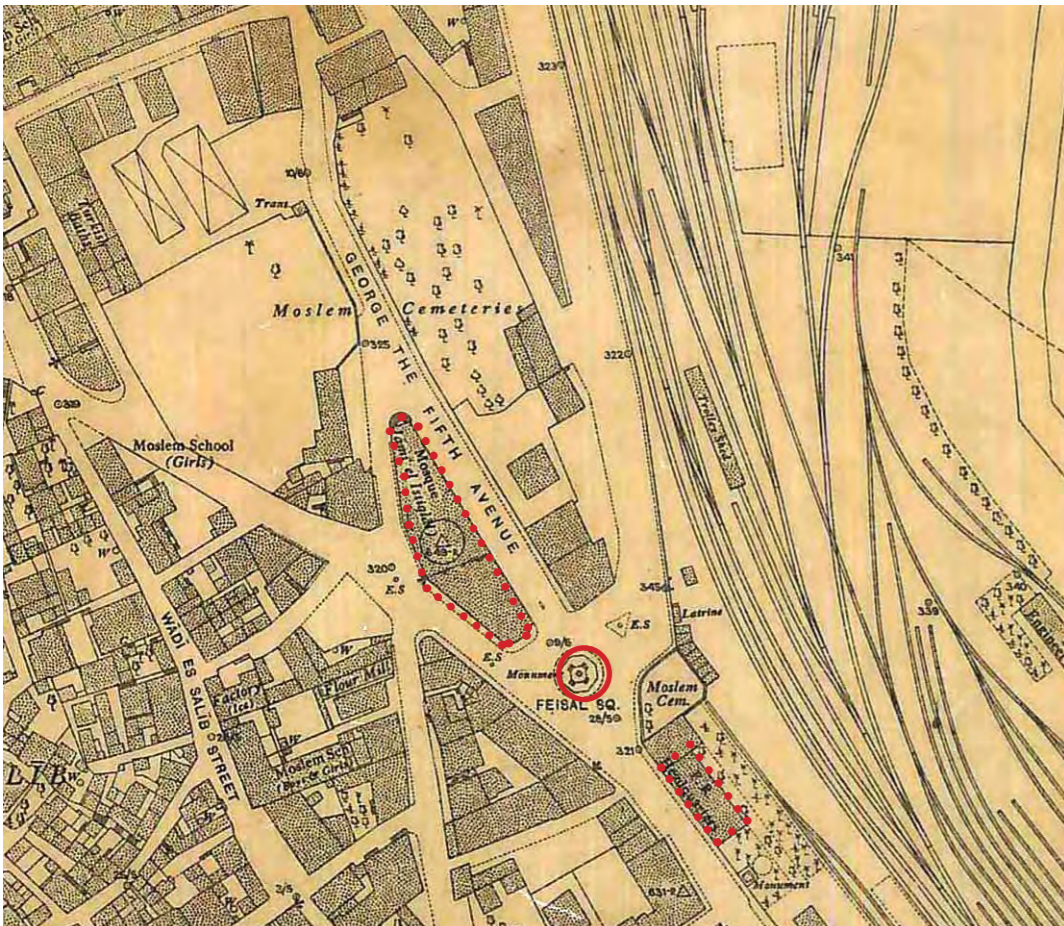
לאחר מותו הובא ארונו של המלך פייסל ב-14 ספטמבר 1933 באנייה לנמל חיפה, ובתהלוכה רבת משתתפים הועבר משם אל שדה התעופה במפרץ, ממנו הוטס במטוס בריטי לבגדאד. לציון האירוע הוקמה בסמוך לתחנת הרכבת, בחזית הדרומית של מסגד איסתיקלל ועל ציר התנועה בו עברה התהלוכה, כיכר תנועה ובמרכזה אנדרטה בצורת עמוד קטוע. במהלך השנים, עם שינויי התנועה באיזור, בוטלה הכיכר והאנדרטה הוזזה ממקומה: בשנות ה-80 הוצבה ממזרח לכביש, בסמוך לבנין הכספים של הרכבת ולבית הקברות העותמני הצמוד אליו. בהמשך, עם הפיכת רחוב שיבת ציון לדרך ללא מוצא, הוזזה האנדרטה חזרה לצידו המערבי של הכביש. על בסיס האנדרטה כתובת בערבית: "לזכר העברת גופת הוד מלכותו, המנוח הגדול של הערבים, המלך פייסל הראשון", וכן אמרה המיוחסת לפייסל: "העצמאות נלקחת ולא ניתנת - חירות העם בידיו".



האמיר פייסל עם הרברט סמואל בתחנת רכבת חיפה, 1920. מקור: ארכיון רכבת ישראל



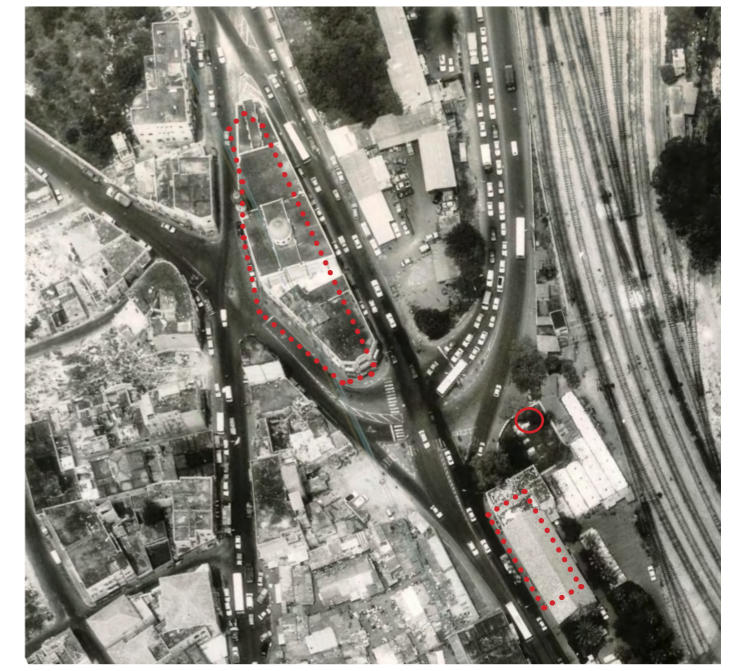
אנדרטת פייסל בכיכר פייסל דהיום. מקור: ויקיפדיה



כיכר פייסל ככיכר תנועה במפת ה-British Suvey of Palestine משנת 1937. מקור: מרכז מיפוי ישראל



תצא עדכנית. מקור: אתר בזק <https://maps.b144.co.il>



אנדרטת פייסל ממזרח לכביש, 1985. מקור: עיריית חיפה

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

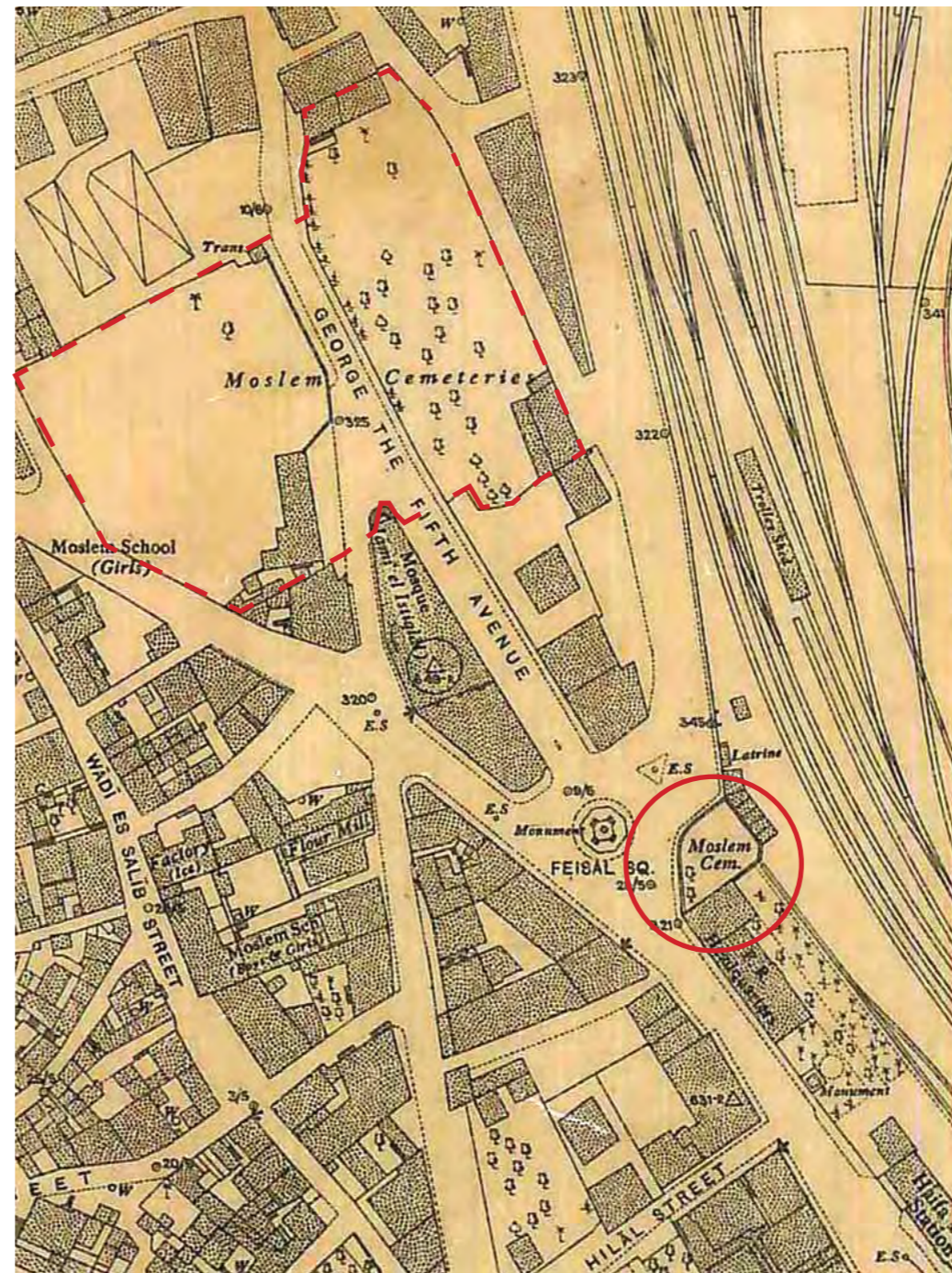
בית הקברות של משפחת אל-ח'ליל

בצמוד למתחם הרכבת, מצפון למבנה אגף הכספים (בניין 2), מצוי בית קברות מוסלמי קטן מימדים, מוקף בחומה ושער. כיום נראים הבניין ובית הקברות כחטיבה אחת, ובמבט ראשון נראה כי בית קברות הינו חלק ממתחם תחנת חיפה מזרח, אך בקריאה הסטורית מתברר שאין קשר בין השניים:

כפי שניתן לראות במפת 1928, בית קברות זה ממוקם בקצה איזור בתי הקברות המוסלמיים שהתפתח מדרום לחומת העיר החדשה במהלך המאה ה-19. מדובר בחלקת הקבורה הפרטית של משפחת אל ח'ליל, אחת המשפחות החשובות בעיר חיפה בשלהי המאה ה-19 ובתחילת המאה ה-20. אב המשפחה, מוסטפא פאשה אל ח'ליל, כיהן כראש העיר הרביעי של חיפה בין השנים 1885-1903, השנים בהן קרם מים הרכבת עור וגידים והגיע למימוש. אל ח'ליל היה מכובד ומקובל על הבריות, בעל קשרים רבים בקרב הציבור היהודי בעיר ובקרב השלטון התורכי (שהעניק לו את תואר הכבוד 'פאשה'). בבעלותו היו אדמות רבות בחלקה המזרחי של העיר. בתקופת כהונתו כראש עיר התגורר בבית מידות בעיר העתיקה, סמוך לשכונת היהודים², ובין יוזמותיו לשיפור פני העיר היתה הקמת המרחצאות הציבוריים הקרויים על שמו 'חמאם אל פאשה'. בנו, איברהים אל ח'ליל (יליד 1877) כיהן כראש עיריית חיפה בשנים 1914-1911 (ומיד לאחריו כיהן כראש עיר חסן ביי שוכרי, שהיה נשוי לפאטמה, אחותו של איברהים ובתו של מוסטפא אל ח'ליל). בשנים שלאחר כהונתו כראש עיר שימש איברהים אל ח'ליל כראש האגודה המוסלמית בחיפה והיה דמות מרכזית בחיים הציבוריים הערביים בעיר. הוא נרצח על ידי קיצונים מוסלמים בספטמבר 1937, כפי הנראה בשל דעותיו המתונות והתנגדותו לפעולות הטרור של המרד הערבי.³

האב ובנו קבורים בצמד קברים מפוארים הניצבים במרכז של חלקת הקברים המשפחתית, ובסמוך להם נשות המשפחה בשורת הקברים המפוארים שצמודים לחומת החלקה.

- 1 סייקלי, 1995: עמ' 14
- 2 גורן, 2005: עמ' 6-5
- 3 גורן, 2005: עמ' 6-5



בית הקברות הצמוד לתחנת הרכבת, מפת ה- Survey of Palestine, 1937. מקור: מרכז מיפוי ישראל



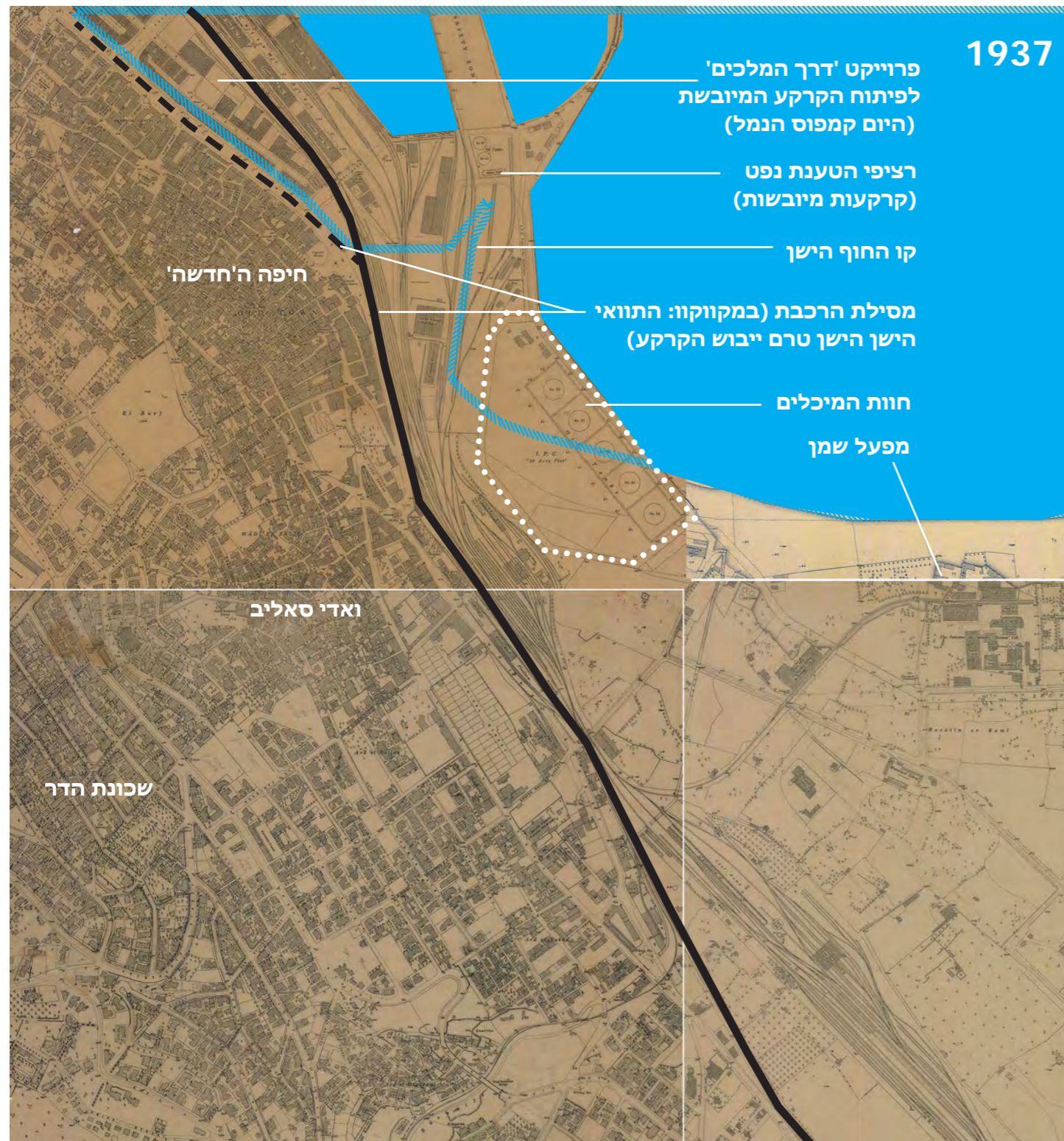
חלקת הקבר של משפחת אל ח'ליל הצמודה לחזיתו הצפונית של אגף הכספים. צולם 2016.



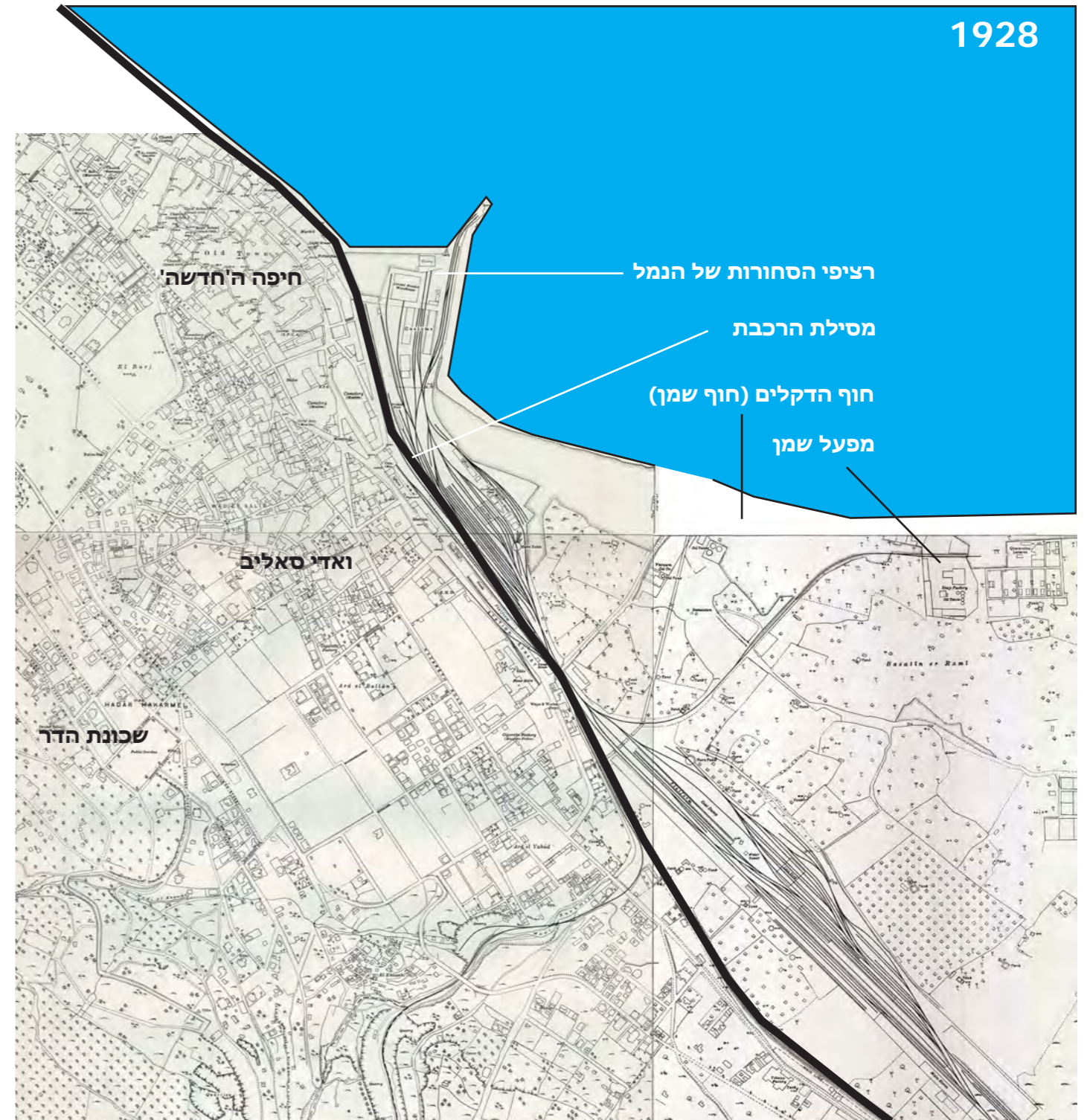
בחזית התמונה משמאל: קברה של נפיה אשת איברהים אל ח'ליל, נפטרה ב-15 ספטמבר 1932. מימין: מצבה ועליה ציטוט של סורה מהקוראן. ברקע משמאל- קברי מוסטפא, איברהים ותאופיק אל ח'ליל. צולם 2016.



מימין: בית איברהים אל ח'ליל ברחוב שיבת ציון, ואדי סאליב, 2017. באדיבות ערן מורדכוביץ' משמאל: בית אל פאשה במתחם החמאם, מבט צפונה שיבת ציון, 2011. מקור: ויקישיתוף



מפת ה-18 British Suvey of Palestine משנת 1937. מקור: מרכז מיפוי ישראל



מפת ה-British Suvey of Palestine משנת 1928. מקור: מרכז מיפוי ישראל

מאמצע שנות ה-20 ועד סוף שנות ה-30 היתה העיר חיפה בעיצומה של תנופת פיתוח, שניכרת היטב בהשוואה בין שתי המפות העירוניות ששרטטו שלטונות המנדט במסגרת שני סבבי ה-Survey of Palestine - בשנים 1926-29, ובשנים 1936-1938.

הקמת הנמל בשנים 1931-1933 הובילה לתכנית לייבוש קרקעות לאורך קו החוף. ביום 17 בינואר 1933 הוטו הקו הראשי של מסילות הברזל אל השטח המיובש החדש, שלאורכו נבנו רציפי העמסת סחורות, מחסנים ומבנים הקשורים בפעילות הנמל. רצועת החוף החולית מצפון למתחם תחנת הרכבת פינתה את מקומה לאיזור תעשייתי גדול על גבי קרקע מיובשת. קו החוף הורחק ממתחם התחנה, ובשטח שנוצר הוקמו חוות מיכלי נפט ורציפי נמל חדשים. ממזרח ניתן להבחין בהתרחבותו של בית חרושת שמן, ולצידו הופעתו פרודור קו הנפט של חברת IPC המקשר בין בתי היקוק לבין חוות המיכלים. בסמוך לתחנה ניתן להבחין בהתעבותה המשמעותית של הרקמה הבנויה בואדי סאליב, ובמעלה ההר בבינוי האינטנסיבי והחדש של שכונת הדר.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

תחנת חיפה-מזרח בזמן מלחמת העולם ה-2

העיר חיפה הייתה בסוף שנות ה-30 מרכז אסטרטגי חשוב עבור הבריטים. הנמל, תחנת הרכבת, מערך הנפט שכלל את קו צינור הנפט ובתי הזיקוק והעורף התעשייתי היו כולם חלק ממערך הלוגיסטיקה של הצבא הבריטי. בשנת 1936 פרץ המרד הערבי הגדול (מאורעות תרצ"ו-תרצ"ט). המאורעות כללו תקיפות כנגד חיילים, נציגי שלטון ומוסדות בריטיים וכן ביצוע פעולות איבה אלימות כנגד יהודים. הרכבות, המסילות, התחנות ושאר מתקני הרכבת הפכו אף הם למטרות חבלה תדירות של הערבים. עובדי הרכבת סבלו מהתקפות רצחניות והתפעול שובש בהפרעות קשות. כדי לספק הגנה, הוקמו עמדות שמירה מבוטנות Blockhouses להגנה על גשרים רגילים. מגדלי שמירה צצו בתחנות הראשיות והרכבות הופעלו בשיירות.

המאורעות לוו בהשבתה של הפעילות המסחרית והתעשייתית של האוכלוסיה הערבית בארץ. נמל יפו הושבת אף הוא במהלך הפרעות, דבר שהביא להעברת רוב המסחר היהודי לנמל חיפה. היקפי הסחורות בנמל חיפה גדלו באופן משמעותי וכתוצאה גם היקפי העברת הסחורות באמצעות הרכבת מחיפה לשאר חלקי הארץ.¹

עם פרוץ מלחמת העולם ה-2, גברה עוד יותר פעילותו של הצבא הבריטי בעיר בכלל ובתחנת הרכבת חיפה-מזרח בפרט. מתקני הנפט והזיקוק הסמוכים לעיר חיפה היו ליעד מועדף למתקפות האויב, והעיר הותקפה מס' פעמים במהלך מלחמת העולם ה-2. בתקיפה הראשונה ב-15 ביולי 1940 נפגעו מתקן זיקוק ומחסנים של חברת הדלק "של", בתקיפה נוספת נפגעו בית הקברות המוסלמי ובית קפה בצמוד למסגד איסתיקלל. בעקבות ההתקפות, שארעו בסמיכות גדולה לתחנת הרכבת (בין היתר בגלל מזח הנפט ומיכלי אחסון הנפט, הממוקמים בצמוד), הוחלט בהנהלת הרכבת לפנות את משרדי העובדים מהתחנה למבנים שונים בעיר.² עם זאת, התחנה לא נפגעה ישירות במהלך המלחמה והתנועה בה לא פסקה.

מערך הרכבת שימש את הצבא הבריטי לצורך העברת ציוד ולוחמים, והצבא הבריטי, באמצעות מיניסטרוני המלחמה (War Department) התמקם במבנים שונים בתחנות הרכבת ואף הקים מבנים חדשים בשטח. בין המבנים שהועברו לרשות הצבא בתחנת חיפה-מזרח היה האגף המערבי של מבנה התחנה (מבנה מס' 1 בסקר), ששימש מתחילת 1941 את משרדי ה-Traffic Officer וה-N.A.A.F.I.³ מבנה הקנטינה (מבנה מס' 4 בסקר) הוקם על ידי הצבא.

מבני שרות נוספים שהוקמו בתקופת מלחמת העולם ה-2 בתחנת חיפה מזרח היו מיכלי ומגדלי המזוט ובתי המשאבות. עם פרוץ מלחמת העולם ה-2, התעורר קושי בהמשך אספקת פחם סדירה לצורך הפעלת קטרי הקיטור לרכבות, אשר יובא עד אז מחו"ל דרך נמלי הים. לאור זאת, הוחלט ב-1942 להסב את כל קטרי הרכבת הפעילים במסילה התיקנית ובמסילה הצרה מהסקה בפחם להסקה במזוט. לצורך ההסבה נדרשה התאמתם הטכנית של דוודי הקטרים וכן הקמתה של תשתית פיזית לאחסון המזוט ולמילוי הקטרים. בתחנת חיפה-מזרח הוקמו שני מערכים של מתקני שירות, עבור מוסכי המסילה התיקנית והמסילה הצרה בהתאמה, וארבעה מיכלי אחסון. מערך מתקני השירות כלל שני מגדלי מזוט ובית משאבות. בנוסף הוקמו מספר מיכלים תת קרקעיים לאחסון המזוט.⁴

ב-25 באוגוסט 1942 נפתח קו הרכבת חיפה-ביירות-טריפולי (ראה פירוט נסיבות הקמתו בגליון הבא) ותנועת הרכבות בתחנת חיפה-מזרח גברה באופן משמעותי. כתוצאה מעליית היקף הפעילות הרכבתית הורחב ושופץ בשנת 1943 מגרש העריכה של התחנה, שיפוץ שכלל הנחה מחדש של המסילות.⁵

בזמן המלחמה הנמל, אשר הפעילות בו התרחבה משמעותית, היה בשליטת הצי הצבאי הבריטי והשימוש בו נוהל ע"י המשרד לתחבורה במלחמה (Ministry of War Transport Committee). ב-1 באפריל 1943 הועברה השליטה בנמלים ממחלקת המכס (Customs Department) לידי הרכבת. בשנים 1943-1945 הועברה בנמל חיפה בעיקר סחורה צבאית,⁶ ונבנו והורחבו מחסני הנמל הקיימים.

היבט נוסף להתרחבות הפעילות הרכבתית בתקופת המלחמה, היה הצורך ההולך וגובר בכוח אדם מיומן לתפעול מערך הרכבת. לשם כך נפתח באוקטובר 1943 בתחנת חיפה-מזרח בית ספר לצוותי הקטרים והשירות של הרכבת⁷ במטרה להעלות

את הרמה המקצועית בקרב עובדי הרכבת ועל מנת להכשיר עובדים חדשים.⁸ בית הספר מוקם במשרדי המהנדס הראשי והמחוזי (מבנה מס' 20) ומגורים עבור 48 הסטודנטים מוקמו בבניין המשרדים הראשי (מבנה מס' 2)¹⁰. כזכור, משרדים אלה פונו בתחילת המלחמה והועברו למבנים שונים בעיר.

8. מתוך דו"ח המנהל הכללי של הרכבת לשנים 1942-6.
9. תכנית F/1/125 מה-20.10.1942 להסבת משרדי המהנדס הראשי וקצין הרפואה הראשי לבית ספר להכשרת נהגי קטר ותנועת רכבות.
10. תכנית F/1/127 מה-7.12.1942 הסבת מחלקת ההנהלה הכללית והתנועה לטובת מעונות עבור בית הספר להכשרת נהגי קטר ותנועת רכבות.



תחנת חיפה-מזרח, תחילת שנות ה-40. מקור: ארכיון הרכבת



ההפגזה מכיוון בית הקברות במוסלמי וסמוך למסגד איסתיקלל, ספט' 1940. מקור: Australian War Memorial



מיכלי הנפט של חברת "של" עולים באש לאחר התקפת חיל האוויר האיטלקי, 15.7.1940. מקור: Australian War Memorial

1. דו"ח המנהל הכללי של הרכבת לשנת 1936-7.
2. מתוך דו"ח המנהל הכללי של הרכבת לשנים 1942-6.
3. השק"ם של הצבא הבריטי.
4. מתוך תיק התייעוד למגדלי המזוט והמים בתחנת חיפה-מזרח, פבר' 2017.
5. מתוך דו"ח המנהל הכללי של הרכבת לשנים 1942-6.
6. שם.
7. Training school for Locomotive and Traffic staff.

הקמת מסילת הרכבת חיפה-ביירות-טריפולי (1941-2)



מלחמת העולם ה-2, שפרצה ב-1 בספטמבר 1939, החלה עד מהרה לתת אותותיה גם במזרח התיכון. החל מיולי 1940 לבנון וסוריה נשלטו ע"י משטר וישי ששיתף פעולה עם הנאצים. הבריטים, אשר חששו כי מדינות אלה יהפכו לשטחי נחיתה עבור הכוחות הגרמניים, שיאימו משם על שדות הנפט בעירק ובמפרץ הפרסי וכן על נתיבי השייט הבריטיים לכוון הודו, פלשו ביולי 1941 מפלשתינה ללבנון וסוריה השכנות וכבשו אותן.

ביום התיכון סבלו הבריטים מקשיי שייט עקב נוכחות ציי הים של גרמניה הנאצית ואיטליה בעלת בריתה, וכן חילות האוויר שלהן, שפעלו מיוון הכבושה, לוב, תוניס וכמובן מאיטליה עצמה. הדבר הקשה על הבריטים את ההספקה לכוחותיהם במדבריות של צפון אפריקה, והגביר מאוד את הלחץ על תעלה סואץ. במקביל גברו החששות להצטרפות תורכיה למלחמה לצד גרמניה וגבר הצורך בקשר יבשתי בין המזרח התיכון לאירופה אשר יאפשר שינוע מהיר של כוחות צבא בין נמלים שונים לאורך מזרח הים התיכון. ב-1941 החלו הבריטים לתכנן קשר רכבת מחיפה לכיוון צפון מערב סוריה בואכה גבולה הדרומי של תורכיה, קשר שיאפשר גם התחברות למסילה הרחבה הקיימת בין חלב שבצפון סוריה לבגדד.

הבריטים בוחנים תחילה את האפשרות לסלול מסילה מחיפה דרך העמקים והגליל התחתון לכוון צפון מזרח עד לרייאק שבביקעת הלבנון, שם כבר עוברת מסילת רכבת צרה המקשרת את ביירות עם דמשק. רייאק היא גם הקצה הדרומי של מסילת ברזל ברוחב סטנדרטי המחוברת לחומס שבסוריה, אליו קיוו הבריטים להתחבר מחיפה.

אולם, סקר שטח שנערך ב-1941 מצא שבניית קו כזה כרוכה במכשולים טופוגרפיים רבים שיצריכו ממון רב וזמן כדי לגבור עליהם. לאור זאת הוחלט לפרוץ קו רכבת לאורך החוף, מעכו לכיוון רכס ראש הנקרה ומשם לאורך חופי לבנון עד לביירות והלאה לטריפולי. גם התוואי הזה הצריך עבודה רבה על מנת להתגבר על מכשולים במקומות בהם פוגשים כרסי ההרים את החוף.

המסילה מחיפה לביירות וטריפולי (שנקראה ה-Haifa Beirut Tripoli - HBT) נבנתה ע"י משרד המלחמה הבריטי (War Department או WD) תוכננה ע"י מהנדסי הצבא מניו-זילנד ודרום אפריקה והוקמה בסיוע אלפי עובדים (אוסטרלים, ניו זילנדים, דרום אפריקאים ולצידם אנשי ארץ ישראל). בניית המסילה החלה בסוף 1941 והושלמה עד ביירות ב-24/8/1942 ועד טריפולי (אורך כולל של 213 ק"מ) ב-18/12/1942. במאמץ אדיר של שנת עבודה אחת בלבד, נחצבו 4 או 5 מנהרות, הונחו 15 גשרים לאורך תוואי המסילה ונבנו קירות תמיכה להגנה מפני גלי הים. בשטח א"י הוארך הקו הקיים מחיפה לקריית מוצקין ועכו עד לראש הנקרה, בא-זיב (Azzib) (אכזיב) הוקמה תחנה תפעולית גדולה שכללה מגרש עריכה, מוסכים ומחסנים, ושתיים מן המנהרות באורך כולל של כ-200 מטר נחצבו בצוק ראש הנקרה וביניהן נמתח גשר מעל לפתח הנקרה הגדולה.

ה-HBT בקטע שמצפון לא-זיב הופעל על ידי משרד המלחמה הבריטי (הקטע הדרומי הופעל ע"י ה-Palestine Railway) ומעולם לא שימש כקו רכבת אזרחי רגיל. שיא פעילותו היה במהלך השנים 1943-44, אז שימש להעברת ציוד צבאי והסעת חיילים וקצינים בריטיים. עם סיום המלחמה חלה ירידה חדה בצרכים הצבאיים באזור, וב-1946 הופסקה פעילותו של הקו מא-זיב צפונה (בעקבות העצמאות שקיבלה לבנון, והמחלוקת בינה לבין הצבא הבריטי בנוגע לבעלות על המסילה).

עם הקמתו של ה-HBT הפכה תחנת חיפה-מזרח לצומת מרכזי העומד במרכזן של שלוש מסילות ברזל חשובות: המסילה החיג'אזית לכיוון דרעא, מסילת חיפה-קנטרה, שחיברה את ארץ ישראל דרומה לכיוון מצרים ומפרץ סואץ ומסילת חיפה-ביירות-טריפולי שהובילה צפונה ללבנון וסוריה.

The Haifa-Beirut-Tripoli Railway, A.E.Field .1
Haifa East - Junction for three continents, Paul Cotterell .2



מנהרה במסילת ה-HBT. יולי 1942. מקור: Australian War Memorial.



מגרש העריכה בתחנת חיפה-מזרח בזמן מלחמת העולם ה-2. מקור: ד"ח המנהל הכללי של הרכבת לשנים 1946-7.



תחנת חיפה-מזרח, 26.11.1941. פריקת שקי דואר עבור יח' הצבא האוסטרלי שהיתה מוצבת בביירות. מקור: Australian War Memorial.



תחנת חיפה-מזרח, 26.11.1941. כוחות תיגבור בדרכם לסוריה. מקור: Australian War Memorial.

ההקשר הרכבתי: שלהי רכבת המנדט

סוף תקופת המנדט הבריטי והקמת המדינה

אחרי מלחמת העולם השנייה, שוב הפכה רכבת המנדט ליעד מועדף לחבלה וטרור. בעקבות "ליל הגשרים" ביוני 1946 בו פוצצו לוחמי הפלמ"ח מספר גשרים בסמוך לגבולותיה של ישראל, הופסקה תנועת הרכבות לסוריה ולעבר הירדן. תחנת חיפה מזרח הפכה אף היא יעד לפיגועים: ב-8 בספטמבר 1946 התרחש פיגוע שהחריב לחלוטין את תא האיתות המזרחי (ליד גשר של), וב-16 בספטמבר 1946 ערך האצ"ל פיגוע חבלה במבנה תחנת הרכבת חיפה-מזרח, והמבנה ניזוק קשות. בשנת 1947 נסגר בית הספר להכשרת עובדי הרכבת ועימו גם מגורי התלמידים.¹ אם ב-1945 פעלה רכבת המנדט בליבה של מערכת תחבורה בין-יבשתית ענפה, הרי ששלוש שנים מאוחר יותר הייתה רכבת המנדט מבודדת.



מבנה התחנה לאחר הפיצוץ ב-1946. מקור: מתוך דוח רכבת המנדט לשנת 1946-7.

№	מבנה	חומר	שטח	תאריך	מבנה
1	Battery Shed	Masonry	908	8/2/96	
2	Station Masters Cabin	"	56	7/1/34	
3	Signal Cabin	Concrete	20	7/1/36	
4	Wabrine	"	15	7/1/37	
5	Garages	"	114		
6	Railway Offices	Masonry	1167	7/1/36, 7/1/37, 7/1/38	H.R.
7			1094	7/1/37, 7/1/38, 7/1/38	H.R.
8	O.H.S. Stores Officers	"	3		
9	Wagon Repair Shop	Timber stores	136	7/1/37	
10	H.S. Shop	C.S.I. Clearing	56		H.R.
11	H.S. Machine shop	"	79		H.R.
12	Oil stores	"	199		H.R.
13	H.O. loco shed	"	71	7/1/36/1	H.R.
14	H.O. loco staff quarters	"	135	7/1/36/2	H.R.
15	H.O. loco running shed	Masonry	940	7/1/37	H.R.
16	Station building & offices	"	1282	7/1/36	H.R.
17	Latrines	"	18		H.R.
18	Goods shed	Masonry	290	7/1/36	H.R.
19	Loft	"	22		H.R.
20	Open Transit shed	C.S.I. walls & roof	97		H.R.
21	Signal Cabin	Steel 60 C.S.I. roof	744	7/1/36	H.R.
22	Medical quarters	wood on masonry	17		H.R.
23	Medical quarters	Masonry	213	7/1/36/1, 7/1/37, 7/1/38	H.R.
24	Staff quarters, stores	"	393	7/1/36/2, 7/1/37, 7/1/38	H.R.
25	Staff quarters, stores	"	360	7/1/36/1, 7/1/37, 7/1/38	H.R.
26	Wagon drivers cots	"	80	7/1/36/1, 7/1/37, 7/1/38	H.R.
27	Staff quarters	"	6	7/1/36/1, 7/1/37, 7/1/38	H.R.
28	Wagon shed	C.S.I. walls & roof	22		H.R.
29	D.S.'s Washshop	Steel & C.S.I.	650	7/1/36	H.R.
30	D.S.'s stores, Office	Wood	72		H.R.
31	W.C. quarters	"	46		H.R.
32	W.C. Washshop	Concrete	7		H.R.
33	Wabrine	"	10		H.R.
34	H.O. loco running shed	Steel & C.S.I.	1505	7/1/36	H.R.
35	H.O. loco shed	C.S.I.	25		H.R.
36	H.O. loco shed	Concrete	38		H.R.
37	Wagon shed	C.S.I.	10		H.R.
38	Wagon shed	Wood	18		H.R.
39	Wagon shed	C.S.I.	28		H.R.
40	Wagon shed	C.S.I.	38		H.R.
41	Wagon shed	Masonry	146	7/1/36/1, 7/1/37, 7/1/38	H.R.
42	Wagon shed	C.S.I.	17	7/1/36/1, 7/1/37, 7/1/38	H.R.
43	Wagon shed	"	17		H.R.
44	Wagon shed	Steel & C.S.I.	1450	7/1/36	H.R.
45	Wagon shed	Wood	17		H.R.
46	Wagon shed	Concrete	21		H.R.
47	Wagon shed	C.S.I.	44		H.R.
48	Wagon shed	Masonry	200	7/1/36, 7/1/37, 7/1/38	H.R.
49	Wagon shed	Concrete	4		H.R.
50	Wagon shed	Slit bricks	4		H.R.
51	Wagon shed	"	15		H.R.
52	Wagon shed	Wood	4		H.R.
53	Wagon shed	C.S.I.	69		H.R.
54	Wagon shed	Slit bricks	14		H.R.



גשר הירמוך ממוטט לאחר הפיצוץ בליל הגשרים מקור: מתוך דוח רכבת המנדט לשנת 1946-7.

משמאל: רשימת המבנים הקיימים בקטע המסילה חיפה-טול כרם בסוף תקופת המנדט, לפי תחנות. בתחנת חיפה-מזרח נספרו כ-80 מבנים. מימין: רשימת מבני הרכבת לאחר קום המדינה, המבוססת על הרשימה מסוף תקופת המנדט.

1. דוח המנהל הכללי של הרכבת לשנים 1946-7

מיקום (שם העיר או הכפר)	המבנים הקיימים (גוש, חלקה, רחוב (כיתת, עדר, קרקע וכו'))	מבנים חדשים (כיתת, עדר, קרקע וכו')	המבנים החדשים	המבנים החדשים	המבנים החדשים	המבנים החדשים
חיפה - מזרח	10845/1	בניה	108	4	בניה על גביה לשעבר	בניה על גביה לשעבר
			2434	2	תא פנהל התחנה	תא פנהל התחנה
			20	1	תא איתנה	תא איתנה
			15	4	ב"כ פגוריים	ב"כ פגוריים
			110	4	מחסנים	מחסנים
			24549	15,8	מבנה התחנה	מבנה התחנה
			24547	14,16	מבנה המנדט והמסילה	מבנה המנדט והמסילה
			36	1	בניה פגוריים	בניה פגוריים
			130	1	בניה להיקון קרונות	בניה להיקון קרונות
			52	2	מחסן כלי	מחסן כלי
			100	1	מחסן פגוריים	מחסן פגוריים
			14	1	מחסן פגוריים	מחסן פגוריים
			71	2	בניה פגוריים	בניה פגוריים
			4	4	מבנה נוחות	מבנה נוחות
			135	1	בניה פגוריים	בניה פגוריים
			540	1	מחסן המנדט	מחסן המנדט
			402+310	15,8	מבנה התחנה	מבנה התחנה
			18	4	ב"כ פגוריים	ב"כ פגוריים
			293	6	מחסנים	מחסנים
			22	1	מחסן	מחסן
			63	4	מחסן פגוריים	מחסן פגוריים
			744	1	מחסן פגוריים	מחסן פגוריים
			17	1	תא איתנה	תא איתנה
			206	3	מחסנים	מחסנים
			206	7	בניה פגוריים	בניה פגוריים
			180	7	בניה פגוריים	בניה פגוריים
			180	5	בניה פגוריים	בניה פגוריים

הקמת רכבת ישראל

בנובמבר 1947, עם הכרזת תכנית החלוקה, פנו הסוכנות היהודית והוועד הלאומי אל בכיר יהודי ברכבת המנדט, משה פייקוביץ', בבקשה להכשיר כוח אדם מקצועי יהודי לצורך הפעלה עצמאית של הרכבת לאחר קום המדינה. היהודים ב-Palestine Railway היוו רק 6% מכח האדם, ורובם שירתו במקצועות פקידותיים. כך, הוחל בהכשרתם של עובדי תעבורה, נהגי קטרים ומסילאים יהודים.

במקביל, פעל משה פייקוביץ' לריכוז הנייד הרכבתי, שהיה מפוזר על קווי הרכבת הקיימים, בתחנת חיפה מזרח. בסוף אפריל 1948, עם כיבוש חיפה על ידי ההגנה, העביר מנהל הרכבת המנדטורית לידי פייקוביץ' את האחריות על בתי המלאכה של הרכבת ורובו של הנייד. במשרדי הרכבת בחיפה מזרח רוכזו עובדי הרכבת היהודים, וכך החלה הלכה למעשה פעילותה של רכבת ישראל ברשות פייקוביץ' כמ"מ המנהל הכללי של הרכבת. עם זאת, המסילות העיקריות היו משותקות מאחר ומדרום לחדרה ועד לרמלה, מדרום ליבנה ובדרך לירושלים היו הקווים בשליטת כוחות הצבא הערביים. תנועת הרכבת הציבורית הראשונה שחודשה היתה ביוני 1948 בקטע זעיר בין חיפה לקרית חיים.

באוגוסט 1948 הציע פייקוביץ' למשרד התחבורה של הממשלה הזמנית לחדש את שירות הרכבת בקו שבין חיפה לחדרה. ההצעה הועלתה לאור העומס הרב על קו האוטובוס מחיפה לתל-אביב ולאור המחסור בבניין בימי המלחמה. מכיוון שהרכבת לא יכלה להמשיך מעבר לתחנת חדרה כי אזור טול-כרם היה בשליטה ירדנית, הוצע שירות משולב, רכבת ואוטובוס: נסיעה ברכבת מחיפה עד חדרה, והמשך באוטובוס מחדרה לתל-אביב.

ב-4.1.49 חידשה רכבת ישראל את השירות בקטע המסילה חיפה - חדרה. במקביל הוחל ב-1949 בסלילת מסילה עוקפת לטול כרם, שהייתה בשליטה ירדנית, על מנת לאפשר תנועת רכבות עד לתחנת לוד ודרומה.

בספטמבר 1949 נפתח קטע מסילה בן 6 ק"מ בין צמת עולמית שעל השלוחה לפתח תקווה לבין תחנת תל אביב הצפון (כיום תחנת בני ברק). המסילה אפשרה חיבור בין חיפה לתל אביב דרך המסילה המזרחית וראש העין. ב-1949 אף חודשה תנועת רכבות נוסעים לכיוון עכו, כשרכבות משא ורכבות צבאיות המשיכו עד תחנת אכזיב.

בעשור הראשון של רכבת ישראל חודשו גם הרכבות עצמן. קטרי הקיטור נגרטו לטובת קטרים וקרנועי דיזל (אמריקניים וגרמניים בעיקר) וקרונות נוסעים מפלדה יוצרו בצרפת, גרמניה ויוגוסלביה להחלפת קרונות העץ של רכבת המנדט, ששרדו בחלקם בשירות נוסעים עד לשנות ה-60.



מפת המסילות 1962-3. מקור: דוח שנתי של הרכבת 1962-3, ארכיון הרכבת

- קו הרכבת תל אביב-ירושלים
- קטע חיפה-עפולה (עד 1951)
- המסילה המזרחית חיפה-לוד + שלוחת נמל אשדוד
- קו הרכבת מסילת החוף
- קו הרכבת מסילת הדרום



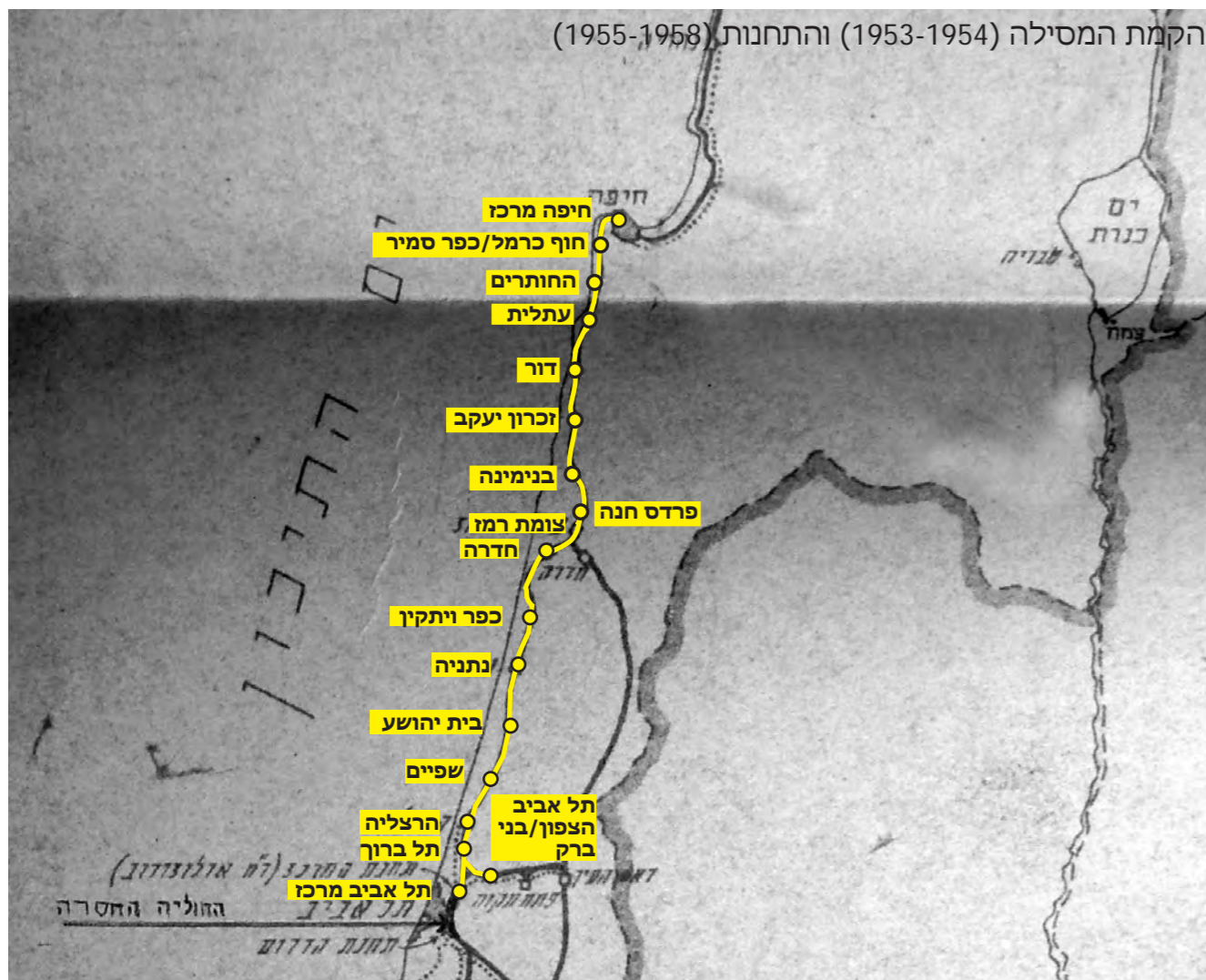
לוח הזמנים	
שעות הנסיעה	שעות הנסיעה
1800 1640 1430 0630	תחנת מרכז חיפה יוצאת
1810 1645 1435 0636 0525	תחנת מורח חיפה יוצאת
1814 1650 1438 0644 0528	קילומטר 2 (גשר שלי) יוצאת
1820 1656 1444 0653 0534	בתי המלאכה בקישון יוצאת
1825 1701 1449 0658 0539	קרית חיים מגיעה
1826 1702 1450 0659 0540	קרית חיים יוצאת
1829 1705 1453 0702 0543	קרית מוצקין מגיעה
1840 1720 1605 0720 0555	קרית מוצקין יוצאת
1844 1724 1609 0724 0559	קרית חיים יוצאת
1850 1730 1615 0730 0605	בתי המלאכה בקישון יוצאת
1855 1753 1621 0736 0611	קילומטר 2 (גשר שלי) יוצאת
1859 1739 1625 0740 0615	תחנת מורח חיפה מגיעה
1901 1740 1627 0742 0617	תחנת מורח חיפה יוצאת
1904 1743 1630 0745 0620	תחנת מרכז חיפה מגיעה

לוח זמני רכבות של רכבת ישראל הצעירה, אוגוסט 1948. מקור: ארכיון הרכבת

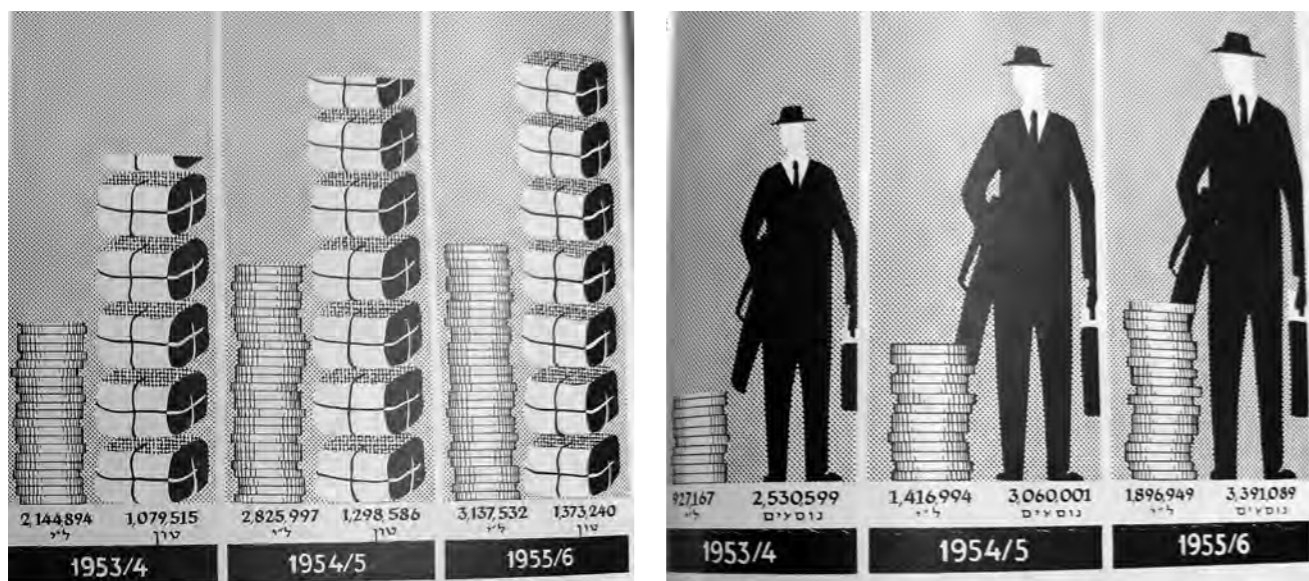
תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

הקמה ושנים ראשונות



תכנית אב למסילות הברזל בישראל, 1955. מקור: ארכיון הרכבת



טבלאות המציגות גידול בתנועת הנוסעים ובהובלת המטענים במסילת החוף, המאששות את התחזית של יועץ הרכבת, ג'ון ל. לואיס. מקור: עיתון "במסלול" מס' 2, ארכיון הרכבת

עוד בתקופת המנדט הבריטי עלה הצורך בחיבור רכבתי ישיר בין חיפה לתל אביב, ולכן כבר בספטמבר 1948 הזמינו משרד התחבורה ורכבת ישראל את מומחה הרכבות האמריקאי ג'ון ל. לואיס להכין דו"ח התכנות בנוגע ל"הטיית המסילה מחיפה לתל-אביב לכיוון החוף". בדו"ח ציין לואיס מספר מטרות בסלילתה של מסילת החוף:

א. הקו הקיים מחיפה לתל אביב, דרך המסילה המזרחית ותחנת לוד, לא עומד בדרישה ההולכת וגוברת של תנועת נוסעים ומטענים.

ב. הדרך בין חיפה לתל אביב, באמצעות המסילה הקיימת, היא ארוכה יותר ב-30 ק"מ, לעומת חיבור ישיר דרך מסילת החוף. ג. בנוסף, המעבר דרך תחנת לוד, שמהווה גם כן צומת עמוס בגלל הרכבת לירושלים ודרומה, גורם לסירבול ועיכובים במעבר סחורות ותנועת הנוסעים.

ד. המסילה החדשה תעבור דרך ריכוזי האוכלוסיה הגדולים: חדרה, נתניה, הרצליה, רמת גן וצפון תל אביב ודרך אזורים חקלאיים פוריים ואזורי תעשייה מתפתחים. בנוסף המסילה תחבר רכבתית את נמל תל אביב ונמל חיפה.

ה. המסילה החדשה תרחיק את תנועת הרכבות הראשית במדינה מגבולה המזרחי.

ו. המסילה תעבור במקום נוח יותר מבחינת שיפועים ורדיוסי סיבוב ביחס למסילה המזרחית הקיימת, ובכך תאפשר מעבר מטענים במשקל כבד יותר.

ז. המסילה החדשה תעודד ותגביר את הפעילות הכלכלית לאורכה. תחבורה רכבתית יעילה חשובה להתפתחותה של המדינה החדשה.

המלצותיו של מומחה הרכבות התקבלו, ועל אף שהיו אלה שנות צנע, הוחלט להשקיע את המשאבים הנחוצים בתשתיות הרכבת ובהקמת מסילת החוף.

בשנים 1949-1953 נסללה מסילת החוף מתל ברור בדרום ועד צמת רמז בצפון ובוצעה ההתחברות לתחנת תל אביב הצפון (בני-ברק כיום) ולמסילה שנשללה ב-1949 עד ראש העין.

ב-1953 נחנכה מסילת החוף עד לתחנת תל אביב הצפון (בני ברק) דרך תל ברור. ב-4.11.1954 הסתיימה סלילת המסילה מתל ברור לתחנת תל אביב מרכז, ובשנים 1955-1958 הוקמו תחנות הביניים על גבי המקטע החדש ובהן חדרה מערב, כפר ויתקין, נתניה, בית יהושע, שפיים, הרצליה.

מסילת החוף היתה לקו הרכבת הראשי הראשון והחשוב שהוקם על ידי רכבת ישראל לאחר קום המדינה, המסילה היתה הצלחה מבחינת העברת נוסעים וסחורות ועד היום היא המסילה הבין-עירונית העמוסה ביותר במערך הרכבת בישראל.

בשנות ה-50, במקביל לסלילתה של מסילת החוף, חלה מהפכה טכנולוגית ברכבת ישראל. קטר הקיטור פינה את מקומו לקטרי וקרונעי דיזל, בעלי עצמה גדולה יותר המסוגלים למשוך רכבות גדולות וכבדות יותר במהירות רבה יותר.

בשנות ה-90 החל פרויקט הכפלת מסילת החוף ממסילה אחת לשתיים, והארכת המסילה לאורך נחל איילון (בין נתיבי איילון) וחיבורה אל קו יפו-לוד. הוקמו תחנות ביניים נוספות, ובהן תחנות ת"א.

בניגוד למסילת החוף, רכבת העמק, קטע השלוחה החיג'אזית בין חיפה לדרעא שבתוך גבולותיה של מדינת ישראל, הלכה ודעכה. לאחר קום המדינה, פעלה הרכבת בקטע שבין חיפה לעפולה, אך השימוש במסילה פסק לחלוטין ב-1951.



תחנת הרכבת בשפיים, 1977. מקור: ארכיון הרכבת



תחנת הרכבת בכפר יהושע, 1977. מקור: ארכיון הרכבת

סגירת המסילה המזרחית

החל בשנות ה-60' וביתר שאת בשנות ה-70 וה-80 דעכה ההשקעה הממשלתית ברכבת לטובת השקעה בסלילת כבישים. רכבת ישראל נכנסה לתקופה ארוכה של שפל, שהשפעותיו הורגשו בעיקר בקווי הנוסעים.

עם בנייתה של מסילת החוף מצומת רמז ועד לתל אביב עלה פעמים רבות על הפרק עניין כדאיותה של המסילה המזרחית (קטע הרכבת מצומת רמז, אשר מדרום לבנימינה, ועד לראש העין).

כחלק מצעדי ההתייעלות בוטלה כפילות הקווים הראשיים וב-30.6.68 נסגר הקו הישן מדרום לתחנת חדרה מזרח עד לאיזור כפר סבא.



לוח זמנים מקיץ 1968 בו ניתן לראות שהרכבת מחיפה לירושלים כבר אינה עוברת בתחנת חדרה מזרח, אלא בתחנת חדרה מערב ולאורך מסילת החוף. מקור: ארכיון הרכבת.

לוח זמנים מחורף 1967/68 בו ניתן לראות שהרכבת מחיפה לירושלים עוברת בתחנת חדרה מזרח ונוסעת על קו המסילה המזרחית. מקור: ארכיון הרכבת.

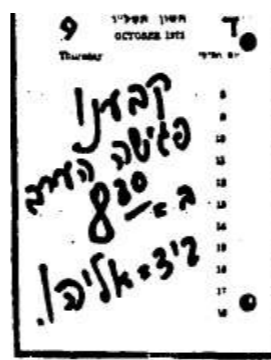


רציפי תחנת הרכבת חיפה בת גלים. מקור: ויקיפדיה

מערב | יום חמישי, ספטמבר 25, 1975

הושלמה התחנה המרכזית החדשה של הרכבת בחיפה

מאת שמעון רפפורט
תחנת הרכבת המרכזית בבתי גלים בחיפה תיפתח רשמית ב-14 באוקטובר, בטקס חגיגי. התחנה צמודה לתחנה המרכזית של "אגד" ויחד עמה תהווה את קומפלקס התחבורה החדש והגדול בארץ.
 בתחנת הרכבת החדשה שתי מסילות עקלתון, כולל מערך של 4 מסלולים. צמוד לתחנה כגשר חניה גדול, היכול לקבל לוח 350 מכוניות, במחירי הנדסה של 2.70 מיליון ל"י. יממת התחנה משתרעת על כ-2,300 מ"ר, ובה מיקלט חדיש המצוייד במיזוג אוויר והיכול לקלוט כ-6000 איש. בקומת הקרקע אולם נוסעים, הכולל מסעדה וגלריה ממוננת. הקו שר בין תחנת הרכבת לתחנת "אגד" הוא באמצעות מנהרה ומדרגות נעות. המנהרה מתחברת לשכונת קריית אליעזר, ותושבי השכונה יוכלו להשיג את הרכבת לירושלים, לבי"ר ולכפר סבא במסלול חדש. מסלול זה יאפשר את המסילה המזרחית לאורך חוף הים, מה שיאפשר קווי נוסעים ישירים בין חיפה לירושלים, לבי"ר ולכפר סבא. מסלול זה יאפשר גם קווי נוסעים ישירים בין חיפה לירושלים, לבי"ר ולכפר סבא. מסלול זה יאפשר גם קווי נוסעים ישירים בין חיפה לירושלים, לבי"ר ולכפר סבא.



(ראה עמוד 8)

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי | אדריכלות ושימור



קטעי חזיתות סככת קטרי המסילה הצרה בעת שיפוצה/הקמתה מחדש כמוזיאון הרכבת. צילום: פול קוטטרל. מקור: ארכיון הרכבת

באזור חיפה הוקמו בסוף שנות ה-90' תחנות הרכבת חוף הכרמל, חוצות המפרץ ולב המפרץ כחלק מפרויקט לפיתוח תשתית התחבורה הציבורית בעיר, ונבנו מחדש תחנות הרכבת בנהריה ובעכו. תחנת חיפה-מזרח חדלה שנים אלה לשמש כתחנת נוסעים.

סככת הסחורות בה שכן מוזיאון הרכבת היתה אמור לההרס בשל תכניות לתכנון מחדש של מערך התנועה (ראה פירוט בעמוד הבא). לפיכך, חלק מהמוזיאון הועבר למבנה סככת קטרי המסילה הצרה, אשר עבר שיפוץ מסיבי. על מנת לקשר בין שני חלקי המוזיאון הנמצאים משני עברי המסילות, הוקם גשר הולכי רגל, המשמש עד היום את הבאים למוזיאון ולתחנה.

במרץ 1983 ביוזמת מנכ"ל הרכבת דאז, צבי שפריר, נפתח מוזיאון הרכבת. מר אילן פלקוב נתמנה להיות מנהלו הראשון. המוזיאון שוכן בתחילה במבנה מחסן הסחורות (מבנה מס' 14, המקום בו שוכן גם כיום חלק מהמוזיאון), ובמבנה סככת הסחורות הממוקם ממזרח לו.

בשנות ה-90 חלה תפנית ברכבת ישראל שהחלה להנות מתקציבים גדולים יותר. בשנים אלה שודרגה והוכפלה מסילת החוף (ממסילה אחת לשתיים), והמסילה חיפה-מוצקין, נסללה מסילת האיילון החוצה את תל אביב והתאפשר לראשונה חיבור ישיר בין חיפה ובאר שבע, דרך תל אביב, ונספחו תחנות נוספות לאורך מסילת החוף.

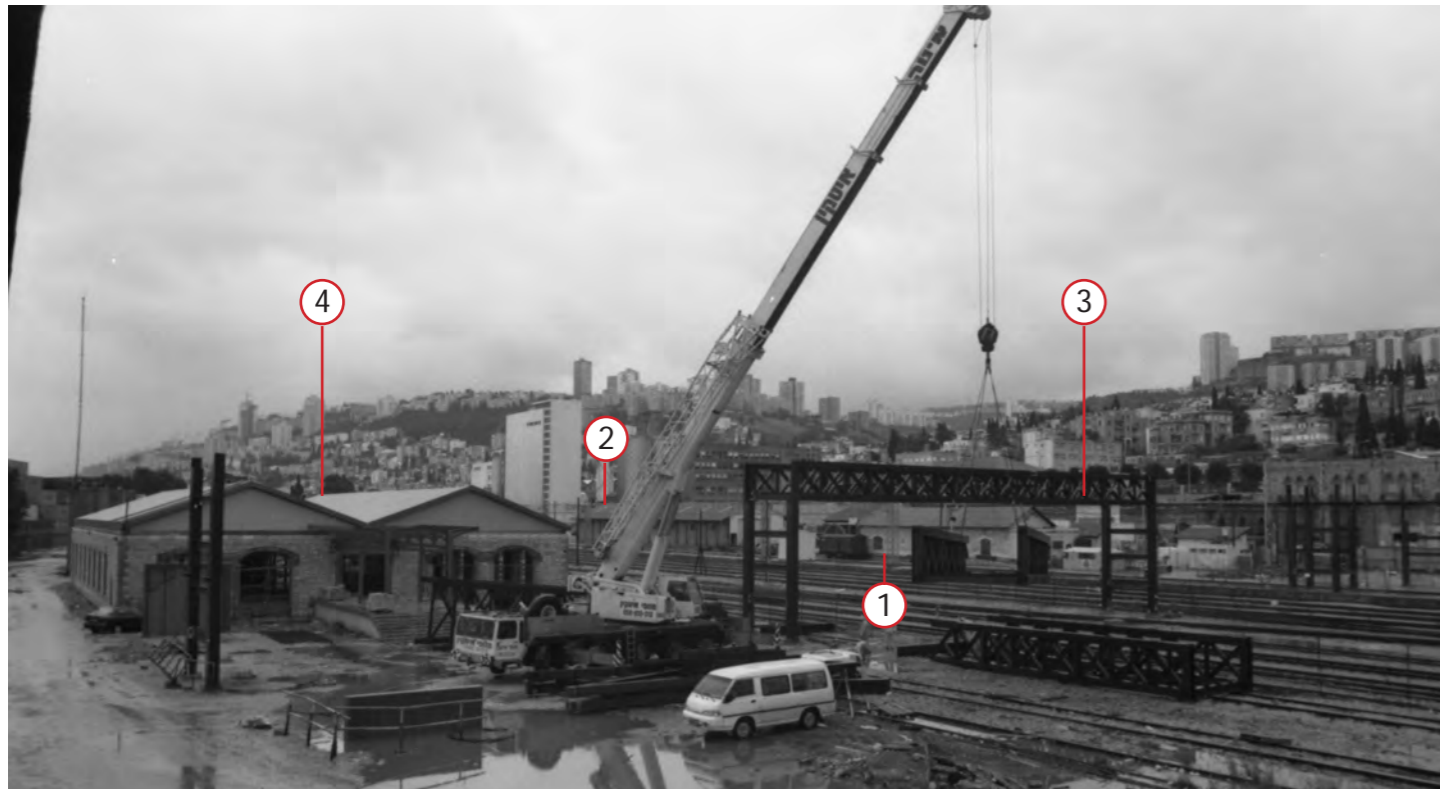


גשר הולכי הרגל ומוזיאון הרכבת בסיום העבודות. תחילת שנות ה-2000. צילום: פול קוטטרל. מקור: ארכיון הרכבת



סככת הסחורות המשמשת כמוזיאון הרכבת, בטקס קריאת מתחם חיפה מזרח ע"ש משה פייקוביץ אלון. מקור: ארכיון הרכבת

- ① מוזיאון הרכבת צד דרומי במבנה מחסן הסחורות ההיסטורי
- ② המקום בו בעבר הייתה סככת הסחורות ומבנה נוסף של מוזיאון הרכבת
- ③ גשר הולכי רגל, הוקם בתחילת שנות ה-2000
- ④ מוזיאון הרכבת בצד הצפוני, במוסך קטרי המסילה הצרה



הקמת גשר הולכי הרגל סוף שנות ה-90. משמאל סככת קטרי המסילה הצרה בשיפוצים לקראת הפיכתה למבנה מוזיאון הרכבת. מהעבר השני של הפסים המוזיאון הישן, ומאחוריו, מחסן הסחורות טרם הריסתו. צילום: פול קוטטרל. מקור: ארכיון הרכבת



מבני מוזיאון הרכבת מסומנים על גבי תצא מתחם התחנה 2009. -ומתחם המגורים ההיסטורי. בתחתית התמונה - סככת הסחורות.

תוכניות פיתוח עירוניות סביב מתחם חיפה מזרח

מעבר חירם הוא המפגש בין פסי הרכבת בקטע שבין מתחם א' למתחם ב' בתחנת חיפה מזרח ובין הדרך המובילה לחוף שמן. עם התפתחות מערך הרכבת באזור חיפה בסוף שנות ה-90, והתגברות תנועת כלי הרכב באזור הוחלט להקים את מחלף חירם - הכולל גשר מעל לפסי הרכבת. הקמת המחלף והרחבת הדרכים המובילות אליו בתחילת שנות ה-2000 הובילו להריסתם של מבני המגורים ההיסטוריים ומגדלי המים העות'מניים שהיו צמודים למעבר חירם. הקמתו של מחלף חירם הביאה גם להריסתה של סככת הסחורות, אשר שימשה באותם שנים את מוזיאון הרכבת.



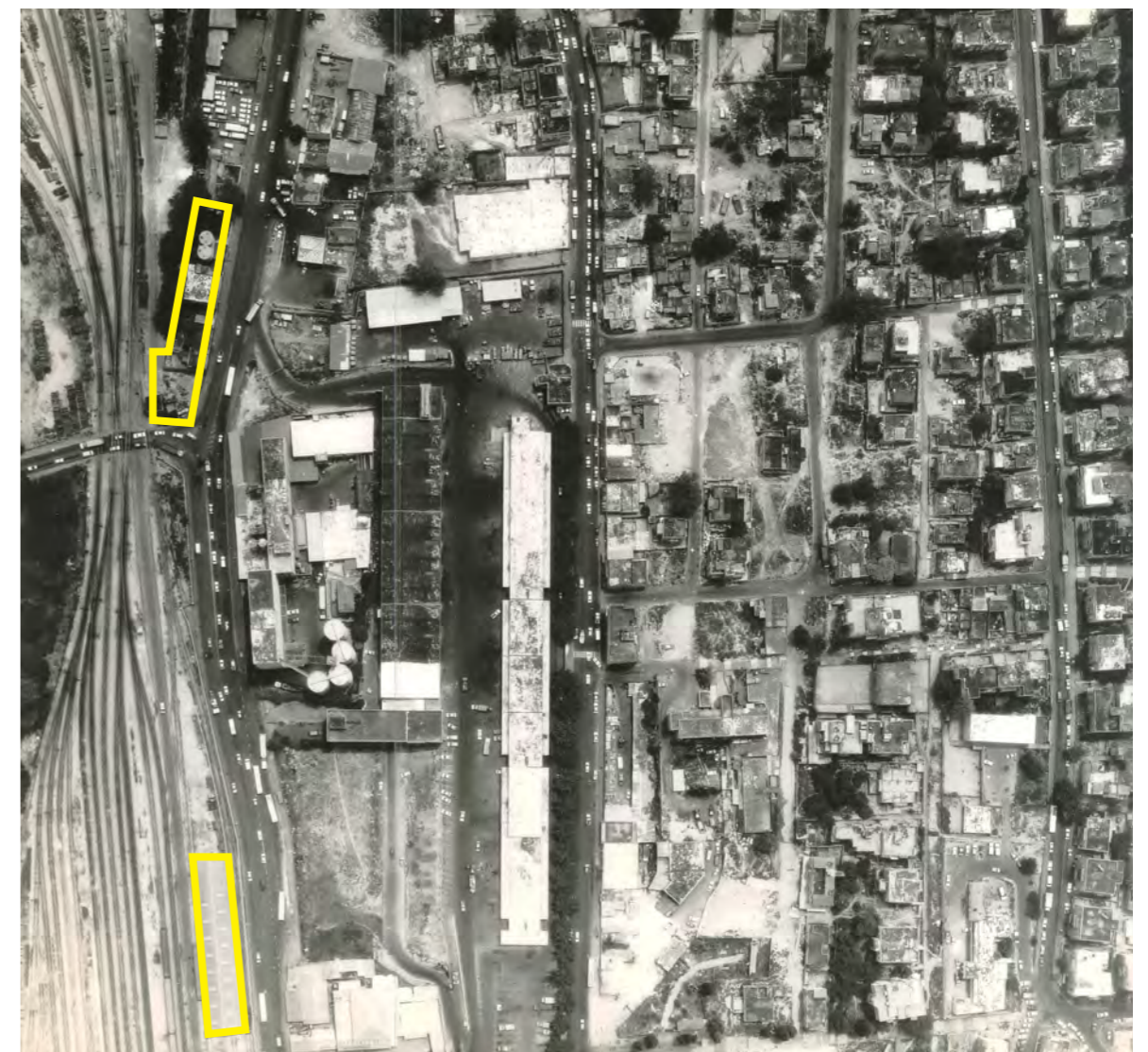
לאחר הקמת גשר חירם, במקום בו עמדה סככת הסחורות. ראשית שנות ה-2000. צילום: פול קוטלר. מקור: ארכיון הרכבת



מעבר חירם בתקופת המנדט הבריטי. מקור: ארכיון הרכבת.



מעבר חירם כיום. מקור: אתר המועצה לשימור אתרים



המבנים שנהרסו בעקבות הקמתו של מחלף חירם מסומנים על גבי תצלום אוויר מ-1985. בחלק העליון מבני המגורים ומגדלי המים העות'מניים, בחלק התחתון סככת הסחורות ששימשה את מוזיאון הרכבת. מקור: עיריית חיפה

פגיעה ישירה במוסך הרכבת - מלחמת לבנון השנייה (2006)



פגיעת הטיל במוסך חיפה, 16.7.2006. מראה המוסך לאחר פגיעת הטיל. מקור: אתר האינטרנט ynet.

ב-16 ביולי 2006, בימיה הראשונים של מלחמת לבנון השנייה, ירה החיזבאללה מטח טילים ארוכי טווח לעבר העיר חיפה. אחד הטילים פגע פגיעה ישירה במוסך הקרונות במתחם ב' של תחנת חיפה מזרח, חדר דרך גג המוסך ופגע בעובדים ששהו במקום. שמונה עובדים נהרגו ועשרות נפצעו.

ב-2007, שנה לאחר הפגיעה, הוקמה אנדרטה לזכרון הנספים במתחם תחנת הרכבת, לא רחוק ממקום הפגיעה. במקביל שונה שמה של תחנת חיפה-מרכז, ל"מרכז-השמונה", על שם שמונת הנספים. במקום הוצב שלט זכרון עם שמות ההרוגים. מוסך הקרונות בו פגע הטיל, הינו מבנה חדש יחסית, שהוקם ב-2000 במקום בו היה מוסך הקטרים הבריטי.



פגיעת הטיל במוסך חיפה, 16.7.2006. מקור: אתר האינטרנט ynet.



האנדרטה שהוקמה בסמוך למוסך הרכבת לזכר הנופלים. מקור: ויקיפדיה



שלט הנצחה לזכר שמונת ההרוגים בפגיעת הטיל במוסך הרכבת. השלט מוצב בתחנת חיפה מרכז השמונה, שנקראת ע"ש שמונת ההרוגים. מקור: ויקיפדיה



מבנה מוסך הקרונות שנפגע מפגיעת הטיל, במתחם ב', תחנת חיפה-מזרח. 5.11.2009. מקור: אופק צילומי אוויר.

בשנים האחרונות הולכת וגוברת המודעות בנוגע לחשיבותה של תחנת חיפה-מזרח כאתר מורשת עירוני ורכבתי משמעותי בעיר חיפה. השינויים הצפויים במערך הרכבת בארץ בכלל ובעיר חיפה בפרט, כולל פרויקט החישמול, מעלים חדשות לבקרים שאלות הנוגעות לעתידו של המתחם, ונוגעות בין היתר לשימור המרחב ההיסטורי במתחם חיפה מזרח ולהשמשה עתידית של המבנים המרכיבים אותו. מיקומו של מוזיאון הרכבת במתחם, על מוצגיו המגוונים (אוספים המוצגים בתוך מבני המוזיאון לצד קטרים וקרונות היסטוריים המוצגים בשטח הפתוח) מרחיב את השאלות הנוגעות לאופן תיפקודו של המתחם בעתיד ולקשר שלו עם סביבתו האורבנית. לצד תכניות פיתוח שונות שמקדמת רכבת ישראל, נדונו ברשויות התכנון בעיריית חיפה בשנים האחרונות תכניות שונות להסטה של כבישים ותשתיות בסביבת המתחם. במסגרת תכניות להסטת כביש 22 ולשיקוע פסי הרכבת שמקדמת עיריית חיפה החל משנת 2007 הוצעה גם הצעה ראשונית לשילובו של מתחם תחנת רכבת חיפה מזרח במרחב העירוני העתיד להתחדש סביבו, ראו נספח 8 בפרק הנספחים.

בשטח מתחם התחנה בוצעו בשנים האחרונות מספר פרויקטים של שיפוץ וחינוך מבנים ואלמנטים היסטוריים. מבנים 29, 30 ו-32 במתחם א' הותאמו לצרכים חדשים ומשמשים את קבוצות המסילאים הפועלות במתחם. המבנים עברו שיפוץ כללי, גגותיהם הוחלפו, והחלונות שודרגו לחלונות אלומיניום מודרניים. בשנת 2016 שוקמו מגדלי המים והמוזט ובית המשאבות. כצעד מקדים לשיפוץ הוכן תיק תעוד מלא, ובהתאם לממצאיו בוצעו עבודות לשיקום הבטונים והגנה על הצנרת ההיסטורית המהווה חלק מהמגדלים ההיסטוריים. בימים אלה מקדם מוזיאון הרכבת הכנתה של פרוגרמה כוללת למוזיאון, לצד עבודות לשימור ושיקום קרונות רכבת היסטוריים המוצגים בשטח התחנה.



שיקום מגדל המים, 2016



מבנים 29,30 ו-32 לאחר שיפוצם והחלפת הגגות



מגדלי המוזט ובית המשאבות לאחר שיקום, 2018

סרגל זמנים מסכם

- 1892 - 12 דצמבר: טקס בחיפה בנוכחות 15 אלף איש לציון תחילת עבודות סלילת הרכבת ע"י 'חברת מסילת הברזל הסורית-עות'מנית'¹, חברה בריטית שרכשה את הזיכיון מהסולטן.
- 1902-1982 - במהלך 10 שנים כשלו הזכיינים בקידום פרויקט המסילה. נסללו רק 8 ק"מ של מסילה רחבה מחיפה לכיוון נשר, וכ-40 ק"מ של עבודת עפר (עד עמק בית שאן). בשנת 1902 הושב הזיכיון לידי השלטון התורכי.
- 1900 - 1 מאי: לרגל חגיגות ה-25 שנה לשלטונו מכריז הסולטן עבדול-חמיד השני על בניית מסילת ברזל מדמשק דרך מדינה ועד מכה להסעת עולי הרגל המוסלמים אל הערים הקדושות מכה ומדינה.
- 1903 - הקמת האנדרטה לציון תחילת העבודות להקמת מסילת חיפה-דרעא.² הוקם מזח רכבת חדש לאספקת חומרי בנייה לפרוייקט הקמת המסילה. בסוף 1903 החל לפעול שירות רכבות (נוסעים ומטענים) לעפולה ועמק יזרעאל.
- 1904 - ינואר: השלמת המסילה עד בית שאן. לפני דצמבר- חנוכת מבנה תחנת הרכבת הראשונה (היום אגף הכספים, מבנה מס'³2).
- 1905 - 15 אוקטובר: חנוכת השלמת מסילת הרכבת עד מזייריב, משם התחברה למסילה לדרעה, ומשם לדמשק.
- 1907 - השלמת תחנת הרכבת החדשה (מבנה 1).
- 1911-1913 - סלילת שלוחת חיפה-עכו (מסילה צרה). סלילת שלוחת עפולה-ג'ני-סילה.
- 1915-1918 - במהלך שנות מלח"ע I ביזרת הלבנט נקלעים התורכים למצוקת חומר גלם לבעירת מנועי הקיטור של קטרי הרכבת, ובהדרגה מפרקים ומשתמשים למטרה זו בגגות העץ של מבני התחנה (מוסך הקטרים, מחסן הסחורות, הסדנאות).
- 1918 - ספטמבר: כיבוש חיפה כ"י הבריטים.
- 1919 - ינואר: מגיעה לסיומה סלילת מסילת הרכבת הרחבה מקנטרה ועד לתחנת הרכבת בחיפה, במקביל להתקדמות כוחות הצבא הבריטי צפונה. תחנת חיפה מחוברת כעת אל מסילת האורך שלימים תיקרא המסילה המזרחית. יחידת הרכבת הצבאית בפלסטינה (Palestine Military Railways) מפעילה ומרחיבה את התחנה מזרחה לקליטת קטרי ורכבות המסילה התקנית (מסילה רחבה), מכשירה מגרש עריכה, מקימה מוסך תפעולי במתחם ב', ומשפצת את מבני מתחם א'.
- 1920 - ניהול מערך הרכבת מועבר לידי מחלקת הרכבות של שלטונות המנדט- Palestine Railways.
- 1923-1927 - הקמת שלוחות רכבת ייעודיות אל מיזמי תשתית ותעשייה חדשים: מפעל שמן (הוקם 1922), מפעל התחנות הגדולות (הוקם 1923), תחנת הכוח הראשונה של חיפה ליד גשר פז (1925); הקמת גשר רושמה מעל לשלוחות הקיימות אל מחצבות ואדי רושמה (1927)
- 1931-1933 - הקמת סדנאות הקישון וסלילת מסילה דו רוחבית מתחנת חיפה אל הסדנאות. הקמת נמל חיפה, ייבוש קרקעות לאורך החוף והרחבת רציפי ההטענה ומחסני הנמל במזח הרכבת. הקמת גשר של (Shell) מעל מסילת הרכבת.
- 1934 - הנחת צינור הנפט העיראקי, בניית בתי הזיקוק וסלילת שלוחה יעודית מתחנת הרכבת אל איזור הנפט. 1935 - הקמת תחנת כוח חיפה א' בחוף שמן וסלילת שלוחה ייעודית מתחנת הרכבת.
- 1937 - הקמת תחנת חיפה מרכז והעברה של חלק ניכר מתנועת הנוסעים אליה.
- 1936-1939 - מאורעות המרד הערבי כולל השבתה של נמל יפו, גורמות להעברתו של מרבית המסחר היהודי לנמל חיפה. היקף הפעילות בתחנת רכבת חיפה גדל באופן משמעותי בתקופה זו.
- 1939-1945 - מלח"ע II. הרכבת מסבה את הסקת קטרי הקיטור להנעה באמצעות מזוט במקום פחם. מערכים של מיכלי מזוט (שני מגדלים+ בית משאבות) מוקמים בתחנות שונות ברחבי הארץ, לרבות שני מערכים במתחם א' ובמתחם ב' בחיפה. איזור התחנה מהווה יעד להפגזות, ומשרדי ההנהלה מתפזרים ברחבי העיר. את מקומם תופס הצבא הבריטי, מקים מבנים (למשל הקנטינה- מבנה 4) ומבצע התאמות לצרכיו. תנועת הרכבות נמשכת אך מגויסת בעיקרה לפעילות צבאית. בית ספר לנהגי קטרים נפתח בתחנה (במבנה 20 + מגורים במבנה 2). 1941-1942 - סלילת מסילת חיפה-בירות-טריפולי HBT (מסילה תקנית).
- 1946 - 16-17 יוני: ליל הגשרים. בעקבות פיצוץ גשר אל חמה מעל הירמוק ע"י האצ"ל הופסקה תנועת הרכבות לסוריה ולעבר הירדן בקו הרכבת החיג'אזית. 8 ספטמבר: פיצוץ טרור של האצ"ל בתא האיתות המזרחי ליד גשר של (מתחם ב'). 16 ספטמבר: פיצוץ טרור שני של האצ"ל בו הופצץ מבנה תחנת הרכבת. האגף המרכזי נהרס כליל, ולאגף המזרחי נגרם מק רב. קו חיפה- בירות-טריפולי חדל לפעול בעקבות עצמאותה של לבנון (1943), והשירות מחיפה מסתיים באכזיב.
- 1948 - הקמת רכבת ישראל עם עזיבת הבריטים את הארץ והקמתה של מדינת ישראל.
- 1949 - חידוש פעילות רכבתית בקו חיפה- חדרה, ובקו חיפה-אכזיב.
- 1951 - לאחר כמה שנות פעילות חלקית (מאז פיצוץ גשר אל חמה ב-1946), מופסקת תנועת הרכבות במסילת הרכבת החיג'אזית.
- שנות ה-50 - סלילת מסילת החוף והקמת מערך תחנות החוף (חדרה מערב, כפר ויתקין, נתניה, בית יהושע, שפיים, הרצליה). חידוש התנועה במסילה המזרחית, ומעבר של כל מערך הרכבות לקטרי דיזל.
- 1975 - הקמת תחנת בת גלים בחיפה.
- שנות ה-60 וה-70 - הידלדלות בהובלת המשא הכללי וסגירת שלוחות מטענים רבות. חיפה מזרח חדלה לשמש כמוצא או יעד למטענים, למעט דרך השלוחות הפרטיות שעדיין פועלות.
- 1983 - פתיחת מוזיאון הרכבת בניהולו של מר אילן פלקוב במבנה מחסן הסחורות (מבנה מס' 14), ובמבנה סככת הסחורות ממזרח לו.
- שנות ה-90 - שדרוג והכפלת מסילת החוף (ממסילה אחת לשתיים), הכפלת קו חיפה-מוצקין, סלילת מסילת האיילון בתל אביב ויצירת חיבור ישיר בין חיפה ובאר שבע. הקמת תחנות הרכבת חוף הכרמל, חוצות המפרץ ולב המפרץ ובנייה מחדש של תחנות הרכבת בנהריה ובעכו. תחנת חיפה-מזרח חדלה לשמש כתחנת נוסעים.
- 2000 - הוקם מוסך קרונות חדש במקום בו היה מוסך הקטרים הבריטי.
- שנות ה-2000 - בשל תכניות להקמת מחלף חירם וההריסה המתוכננת של מחסן הסחורות, משופץ מבנה מוסך קטרי המסילה הצרה (מבנה מס' 34) והופך לחלק ממוזיאון הרכבת. על מנת לקשר בין שני חלקי המוזיאון משני עברי המסילות, הוקם גשר הולכי רגל, המשמש עד היום את הבאים למוזיאון ולתחנה. מאידך, הקמתו של מחלף גשר חירם גוררת הריסה של מספר מבנים הסטוריים במפגש מתחם א' ומתחם ב'.
- 2006 - 16 יולי: בימיה הראשונים של מלחמת לבנון השנייה, ספג מוסך הקרונות במתחם ב' פגיעה ישירה מטיל ארוך טווח שנורה מלבנון. הטיל חדר דרך גג המוסך, שמונה עובדים נהרגו ועשרות נפצעו.
- 2016 - על רקע תכנית להסעת כביש 22 ותכניות פיתוח רכבתיות הנוגעות למתחם חיפה מזרח מקדמת רכבת ישראל סקר מורשת כולל למתחם. במערך מגדלי המזוט ומגדל המים של מתחם א' מבוצעות עבודות שימור.
- 2017 - חידוש תנועת רכבות הנוסעים לתחנה, בעקבות שיפוץ חלק מהרציף הבריטי. בשלב זה רק בזמן אירועים במוזיאון.

התקופה העותמנית

שלטון המנדט הבריטי

לאחר הקמת מדינת ישראל

1 קושניר, 1990: עמ' 94
 2 המסמכים שבידינו סותרים זה את זה באשר למועד הקמת האנדרטה באתר. הכיתוב על גבי האנדרטה מתייחס לשנות 1901-1902. אחד המקורות הכתובים טוען שהאנדרטה הוקמה מיד עם העברת הזכויות לביצוע המסילה לידי התורכים (בינואר 1903), בעוד על פי מקורות אחרים הוצבה האנדרטה באתר בשנת 1905, כחלק מטקס חניכת הקו. בתמונות מופיעה האנדרטה לעיתים עם גדר ברזל היקפית ולעיתים בלעדיה.
 3 על סמך התמונה של המבנה שהתפרסמה בעתון Servet-i Fünun גליון 713 מה-22.12.1904.



שקמונה

המנזר הכרמליטי
בסטלה מאריס

בת גלים
הגנים הבהאיים
והמושבה הגרמנית

ואדי ניסנס

המדעטק/
הטכניון הישן

גן הזכרון/
הבורג'

שוק
תלפיות

גשר וואדי
רושמיה

תחנת החשמל

נחל הקישון

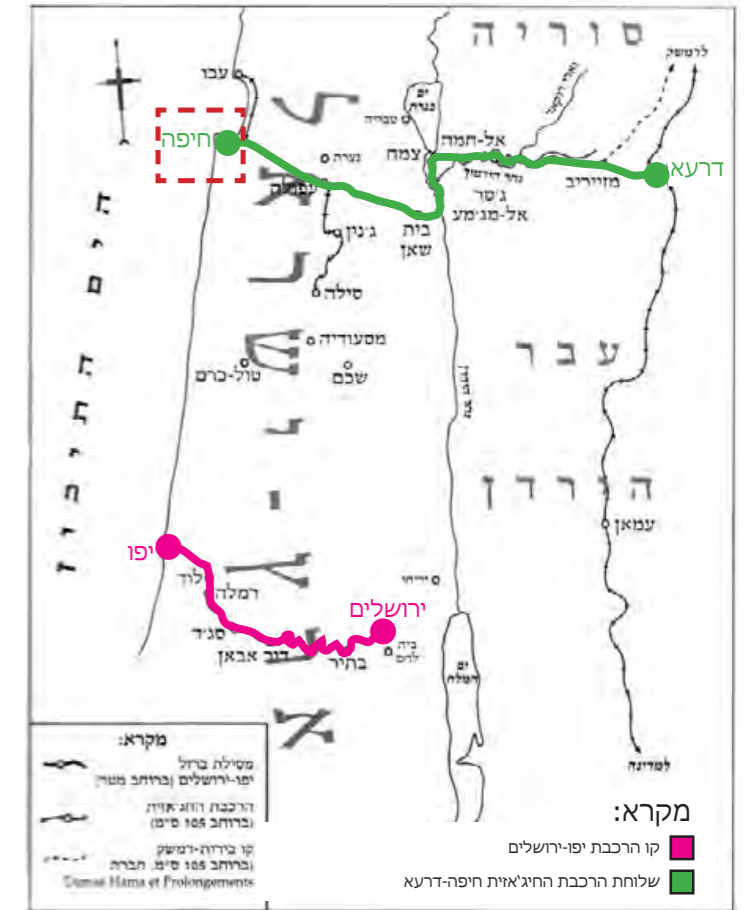
תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

פרק 3:

מתחם התחנה לפי שנים

התקופה העות'מנית



מפת מסילות הברזל באיזור בתקופה העות'מנית (1905-1913) על בסיס מפת מסילות הברזל התורכיות לפני מלח"ע 1, פול קוטל ישרו בערבה מסילה, 2008.



מוסך הקטרים, סביבות 1905. מקור: ארכיון הרכבת



מתחם תחנת הרכבת בסביבות 1905. במרכז התמונה- סככת הקטרים הראשונה. מקור: BOA, הארכיון הלאומי באיסטנבול, טורקיה.

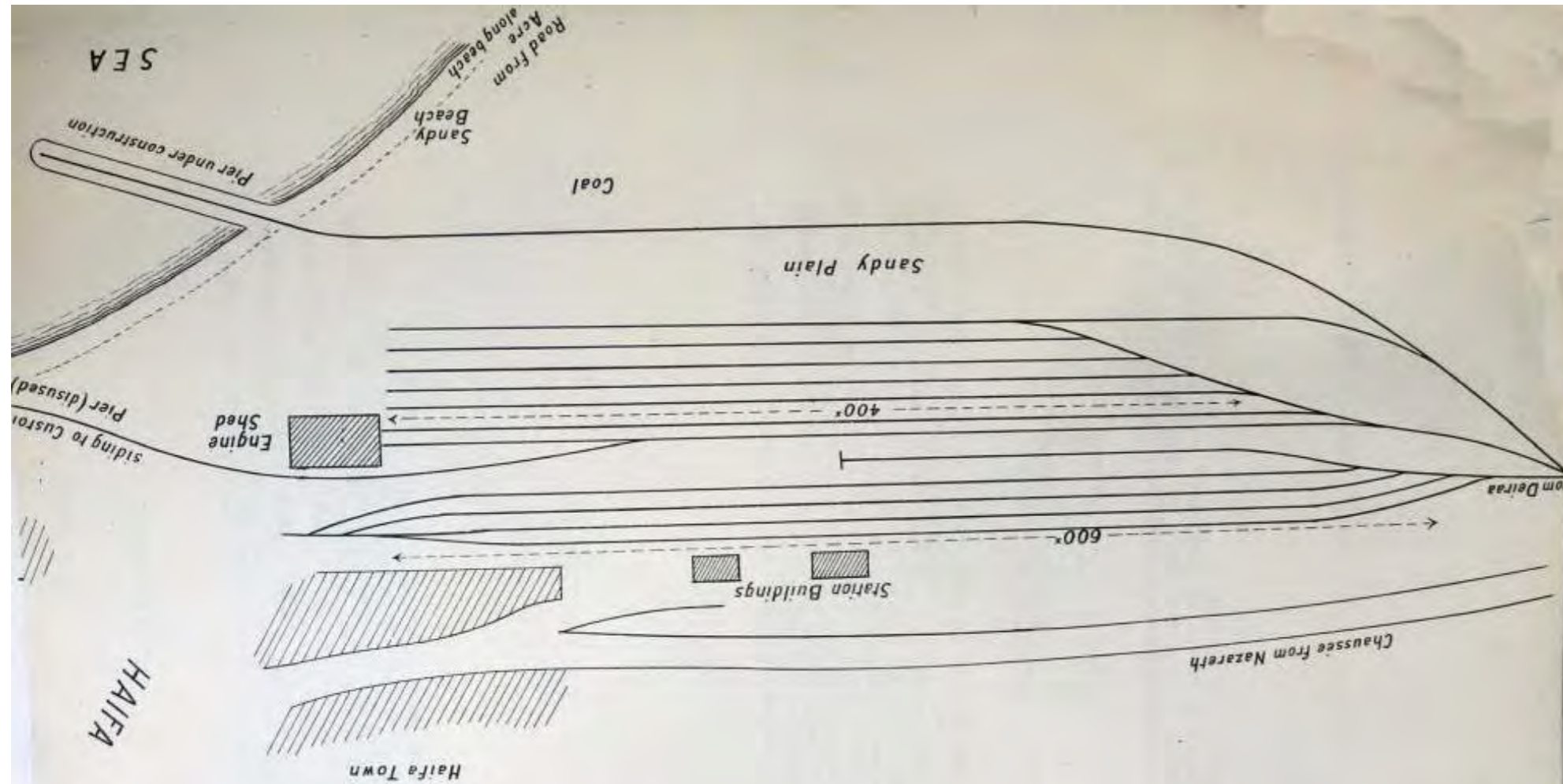


מתחם תחנת הרכבת ב-1905 על גבי מפת מדידה עכבנית.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

התקופה העות'מנית



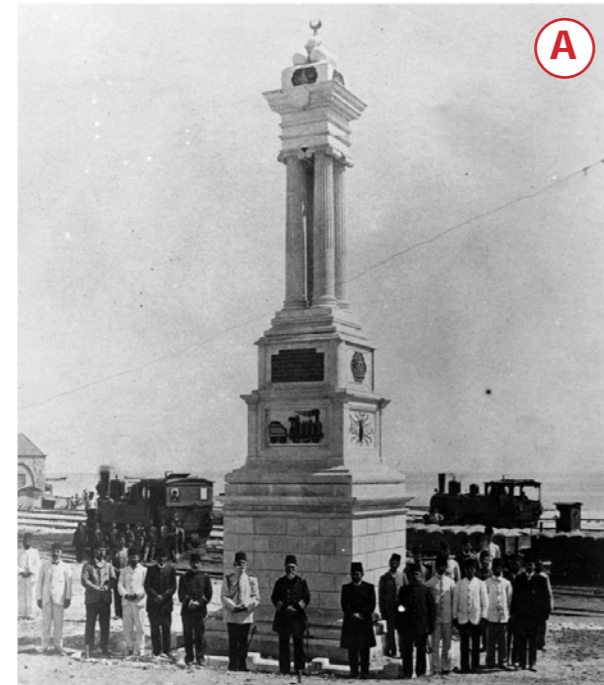
תכנית התחנה, אביב 1905. מתוך הדו"ח "Report on the Syrian railways". מקור: The National Archives of the UK government

- מקרא:
- 2 מבני הסקר ב-1905: *
מבנה הנהלת הרכבת
מתואר כ"מבנה תחנה קטן"
 - A אנדרטה
Monument
 - מתחם הרכבת ב-1905
 - מבנים במתחם ב-1905
הקיימים כיום
 - מבנים במתחם ב-1905
שאינם קיימים כיום
 - מסילת הרכבת ב-1905

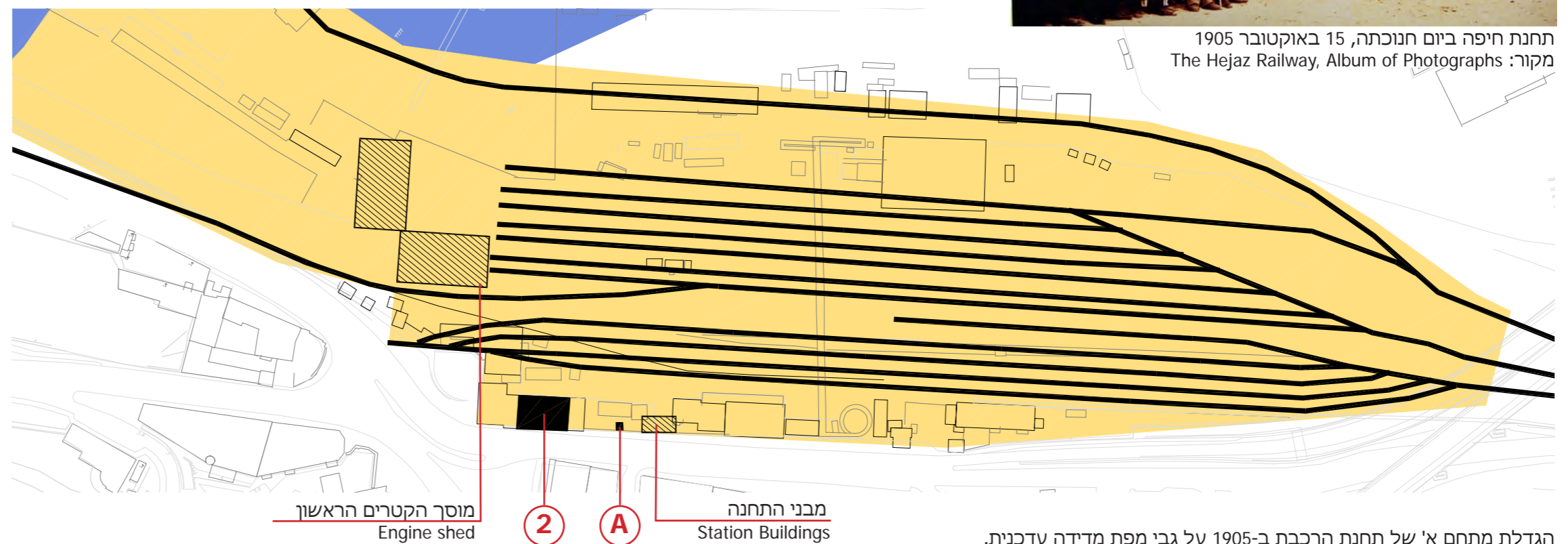
* לפי תכנית התחנה מאביב 1905 (ראה משמאל)



תחנת חיפה ביום חנוכתה, 15 באוקטובר 1905
מקור: The Hejaz Railway, Album of Photographs



תמונה שפורסמה באוקטובר 1905 ב-Servet-i Funun
גליון 755,756. בטקסט מתחת לתמונה כתוב: "עמוד
הזכרון שנבנה עם הקמת רכבת חיפה". מקור: BOA,
הארכיון הלאומי באיסטנבול, טורקיה.

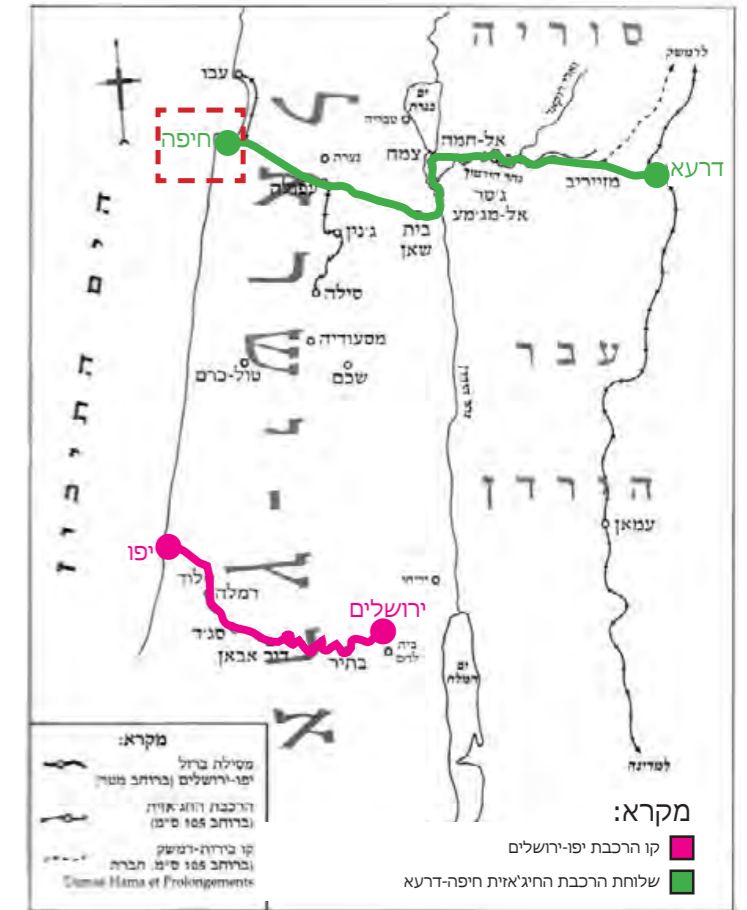


הגדלת מתחם א' של תחנת הרכבת ב-1905 על גבי מפת מדידה עדכנית.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

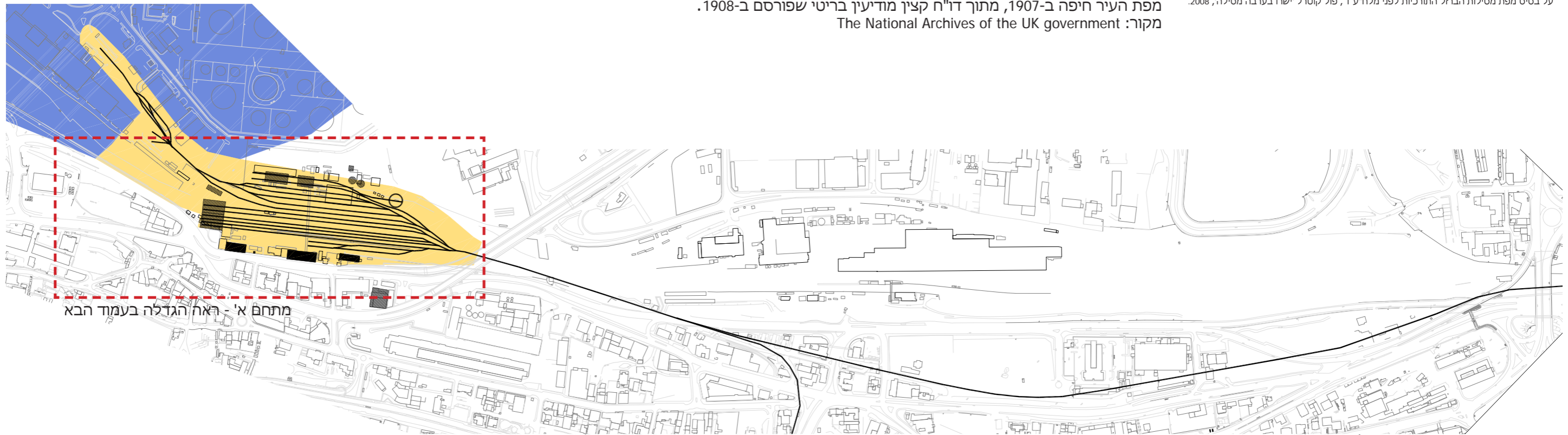
רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

התקופה העות'מנית



מפת מסילות הברזל באזור בתקופה העות'מנית (1905-1913)
 על בסיס מפת מסילות הברזל התורכיות לפני מלח"ע 1, פול קוטל ישרו בערבה מסילה, 2008.

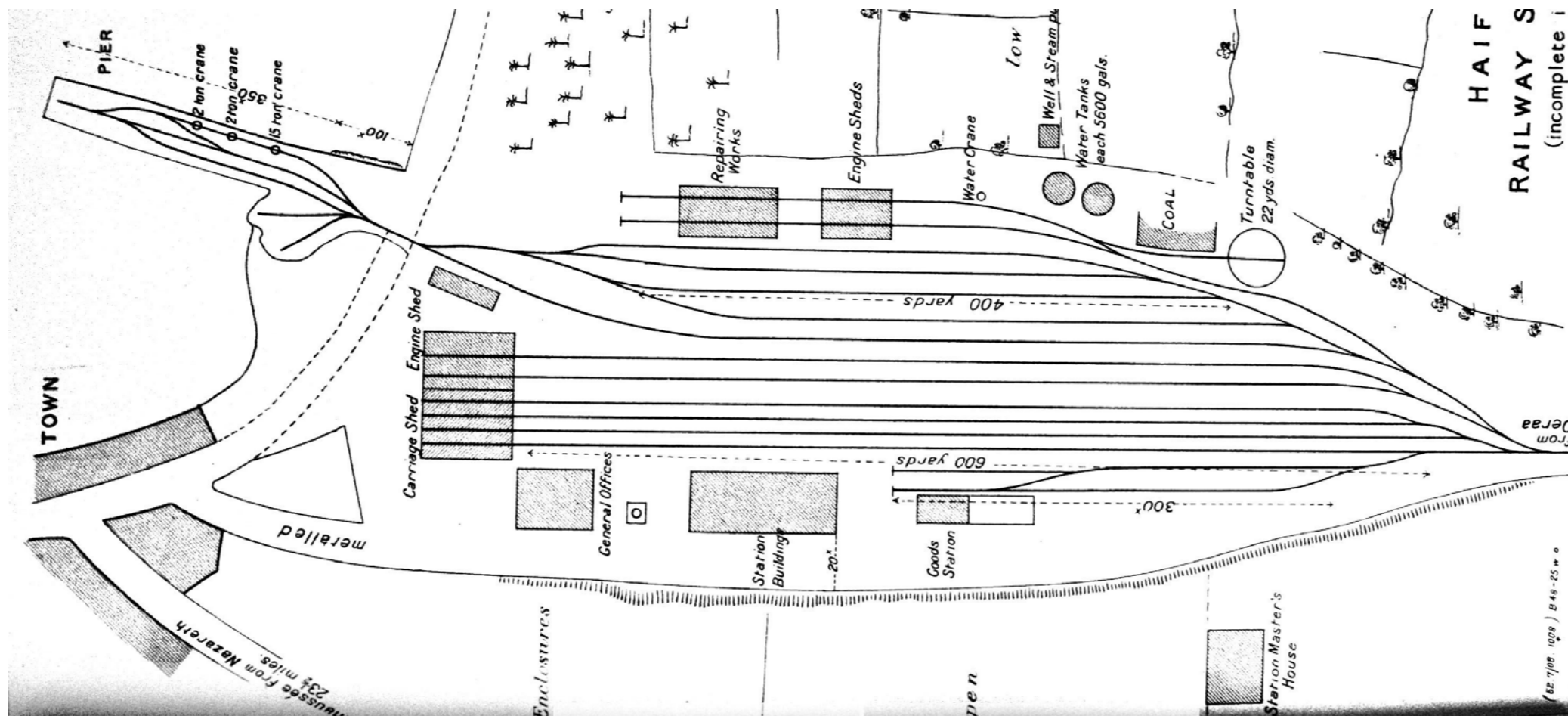
מפת העיר חיפה ב-1907, מתוך דו"ח קצין מודיעין בריטי שפורסם ב-1908.
 מקור: The National Archives of the UK government



מתחם תחנת הרכבת ב-1907 על גבי מפת מדידה עדכנית.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

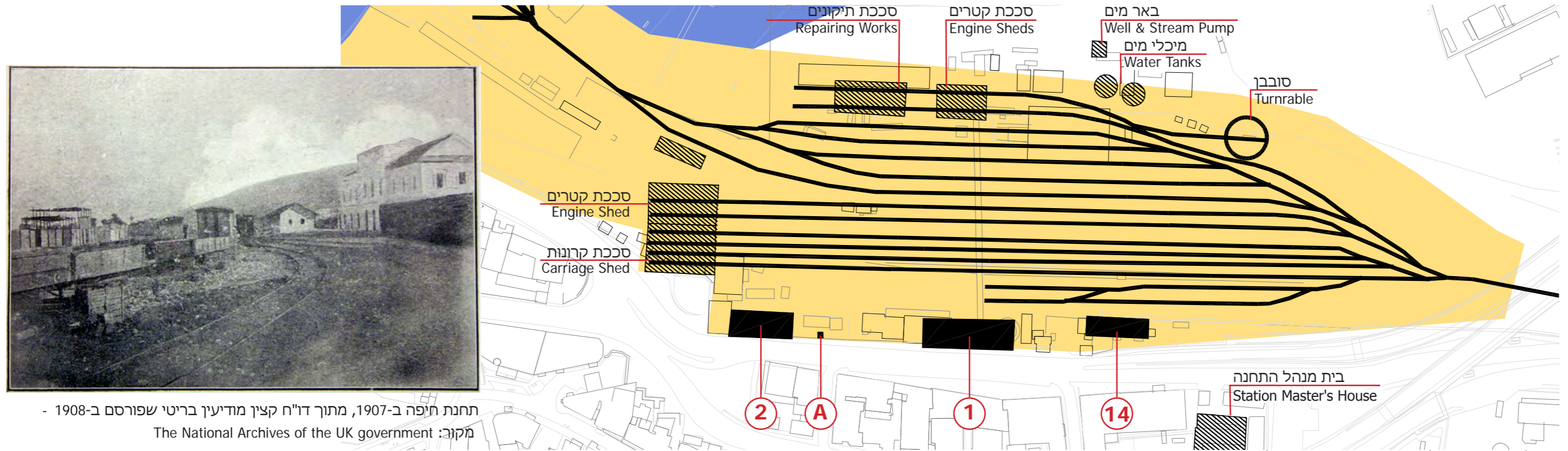
רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור



התקופה העות'מנית

- מקרא:
- 1 מבני התחנה Station Building
 - 2 מתחם הרכבת ב-1907 General Offices
 - 14 מחסן סחורות Goods Station
 - A אנדרטה Monument
- * לפי תכנית התחנה מ-1907 (ראה משמאל)
- מבנים במתחם ב-1907 שאינם קיימים כיום
- מבנים במתחם ב-1907 שאינם קיימים כיום
- מסילת הרכבת ב-1907

תחנת חיפה ב-1907, מתוך דו"ח קצין מודיעין בריטי שפורסם ב-1908 - מקור: The National Archives of the UK government



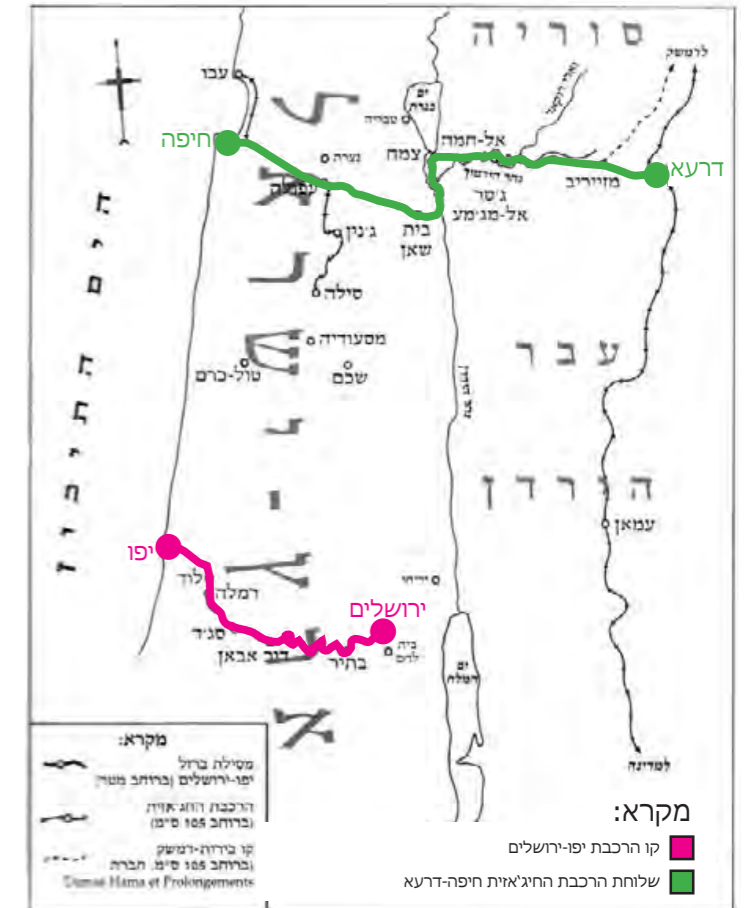
תחנת חיפה ב-1907, מתוך דו"ח קצין מודיעין בריטי שפורסם ב-1908 - מקור: The National Archives of the UK government

הגדלת מתחם א' של תחנת הרכבת ב-1907 על גבי מפת מדידה עדכנית.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

התקופה העות'מנית



מפת מסילות הברזל באזור בתקופה העותמנית (1905-1913)
 על בסיס מפת מסילות הברזל התורכיות לפני מלח"ע 1, פול קוטל ישרו בערבה מסילה, 2008.

מפת חיפה של שומאכר, 1911 מקור: ארכיון שומאכר



מתחם תחנת הרכבת ב-1911 על גבי מפת מדידה עדכנית.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

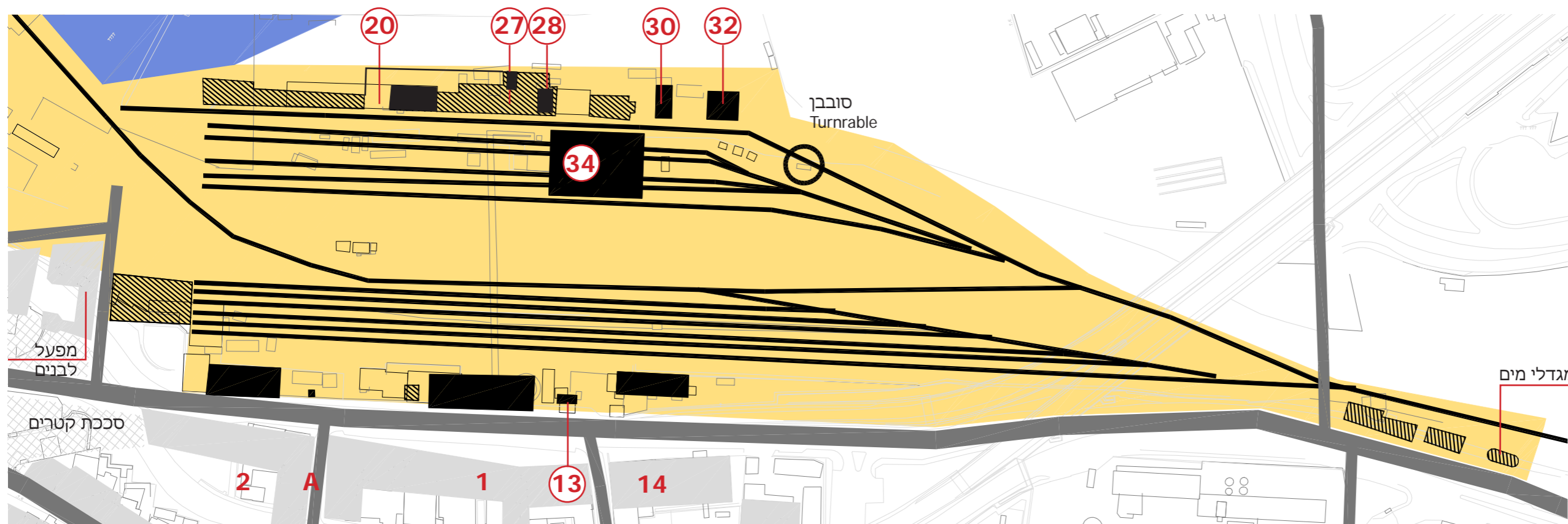
רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

התקופה העות'מנית

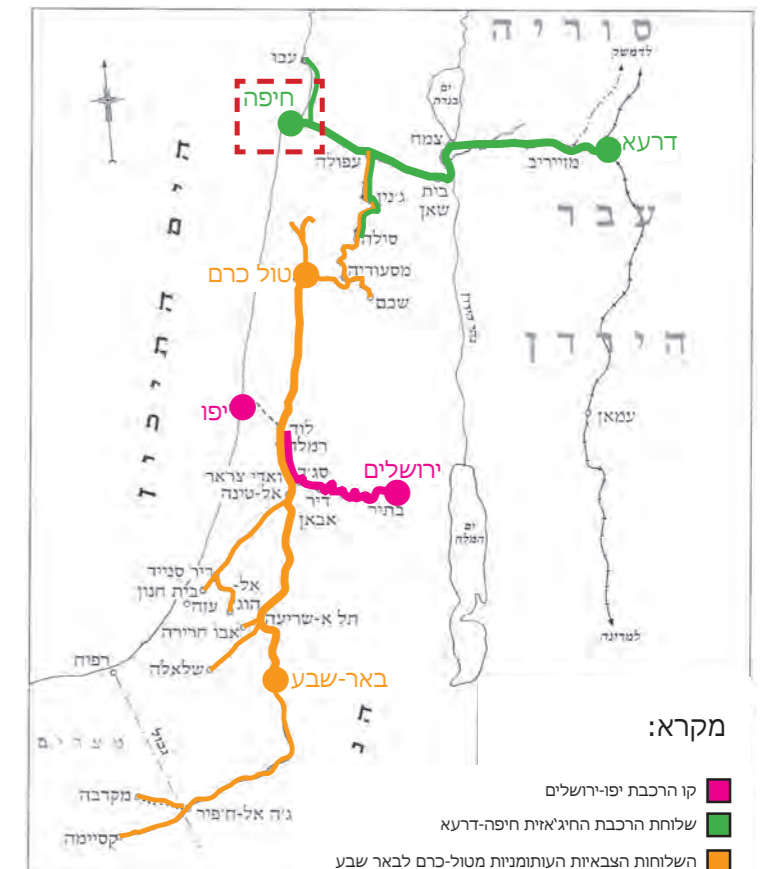
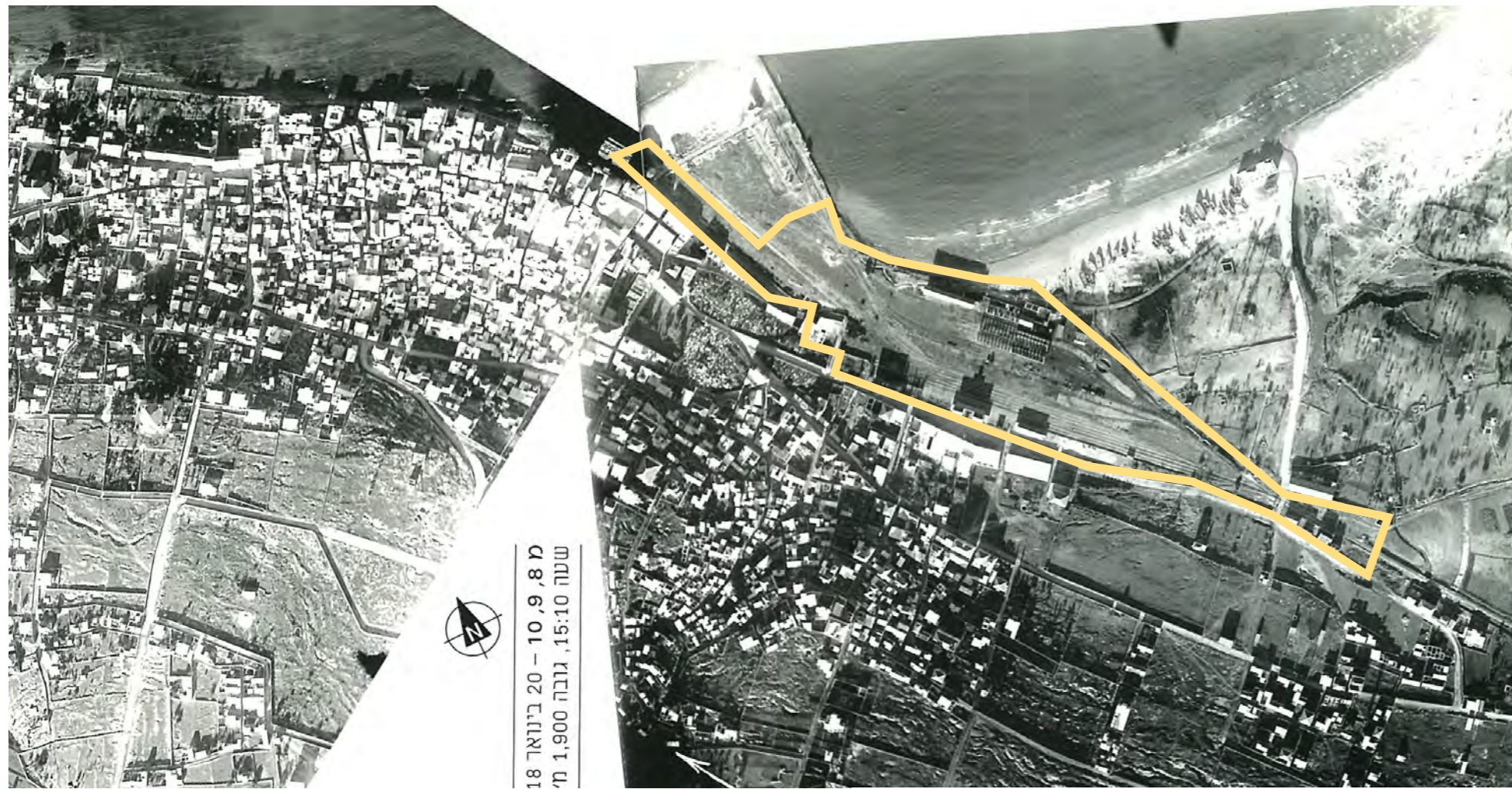


- מקרא:
- 1 מבני הסקר ב-1911*
 - 2 בנינו עירוני ב-1911
 - 3 הנהלת הרכבת
 - 13 שירותים
 - 14 מתחם הרכבת ב-1911
 - 14 מחסן סחורות (צירי תנועה (1911))
 - 20 שני מבנים עם רווח ביניהם
 - 27 חלק ממבנה גדול יותר
 - 28 חלק ממבנה גדול יותר
 - 30 לא ידוע שימוש
 - 32 לא ידוע שימוש
 - 34 סככת קטרים
 - A אנדרטה Monument
- מבנים במתחם ב-1911 הקיימים כיום
- מבנים במתחם ב-1911 שאינם קיימים כיום
- מסילת הרכבת ב-1911

* לפי מפת שומאכר מ-1911 (הטקסטים המתארים את המבנים אינם קריאים במקור)



סוף התקופה העות'מנית



מפת מסילות הברזל באזור בתקופת מלח"ע 1 (1914-1918) על בסיס מפת מסילות הברזל התורכיות במלח"ע 1 בספרו של פול קוטלר 'שרו בערבה מסילה', 2008.

מתחם תחנת הרכבת על גבי תצ"א מ-1918. מקור: מבט ועוד מבט על א"י

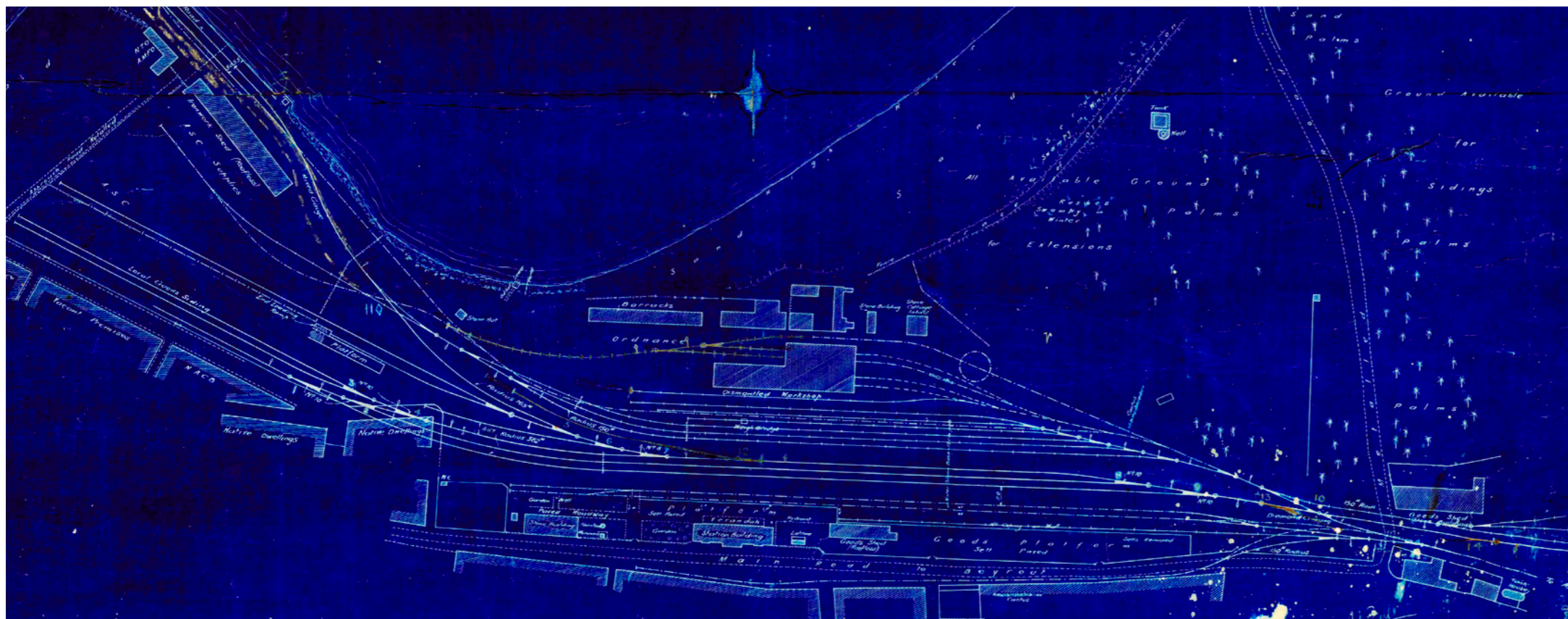


מתחם תחנת הרכבת ב-1918 על גבי מפת מדידה עדכנית.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

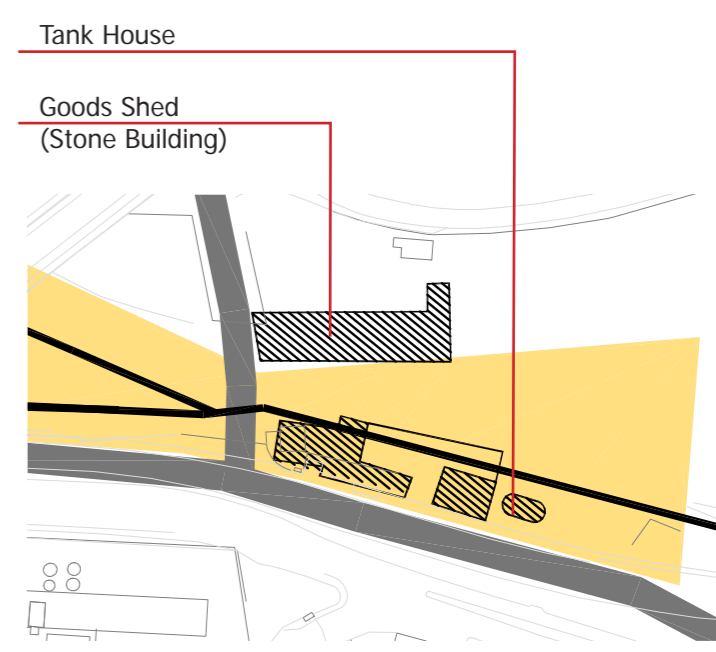
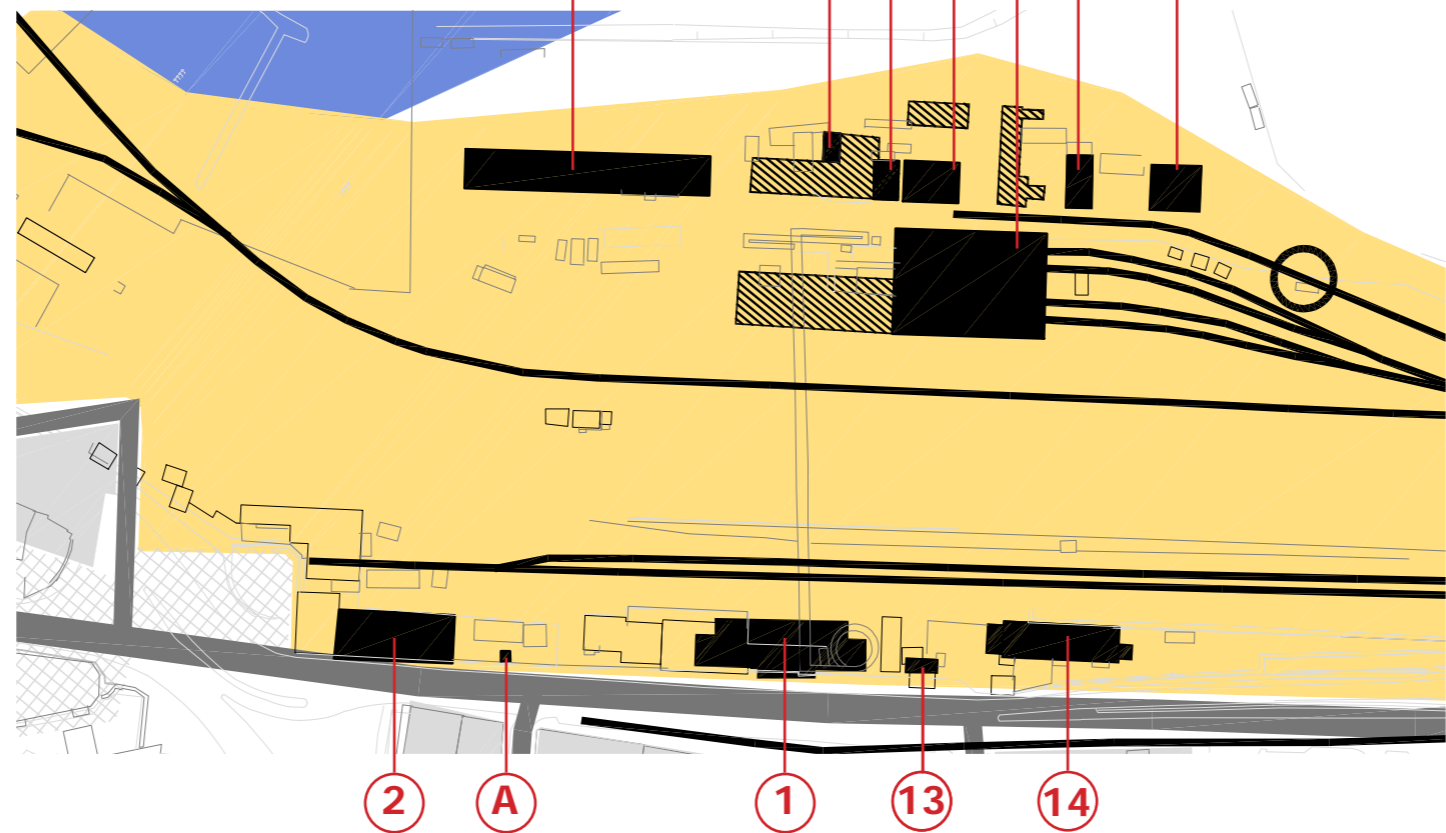
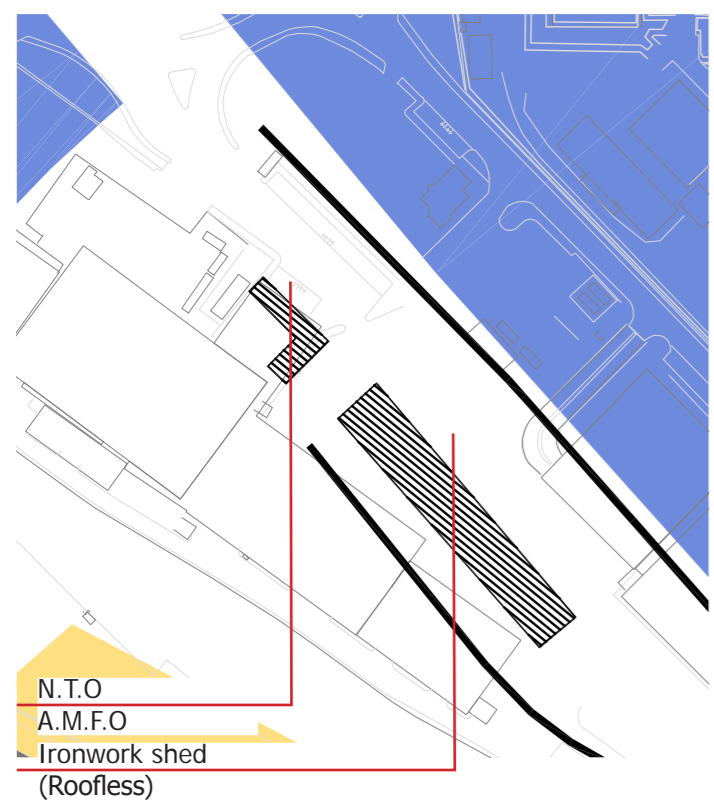
רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

סוף התקופה העות'מנית

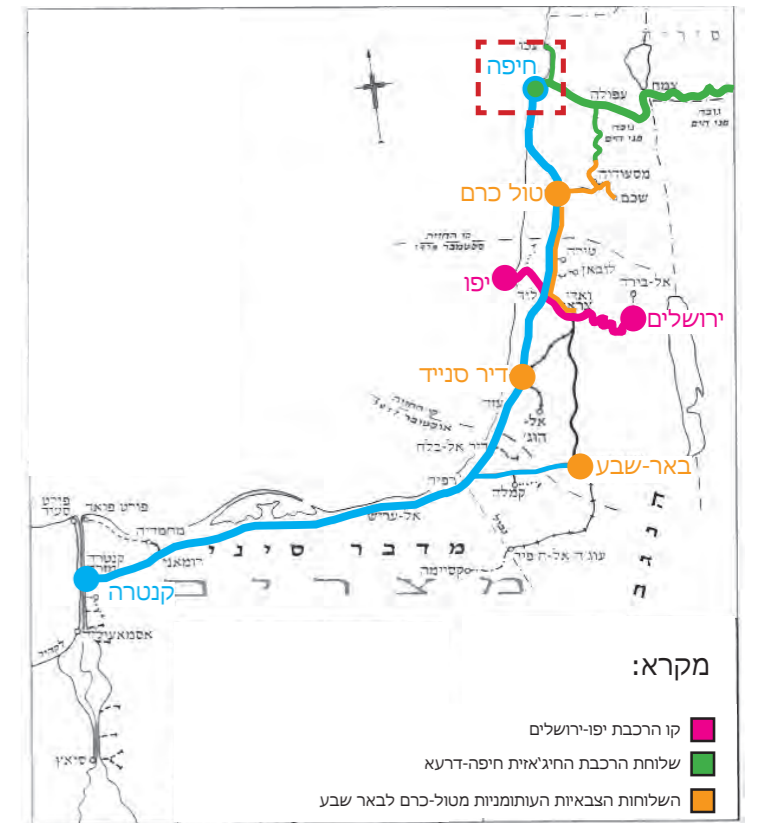
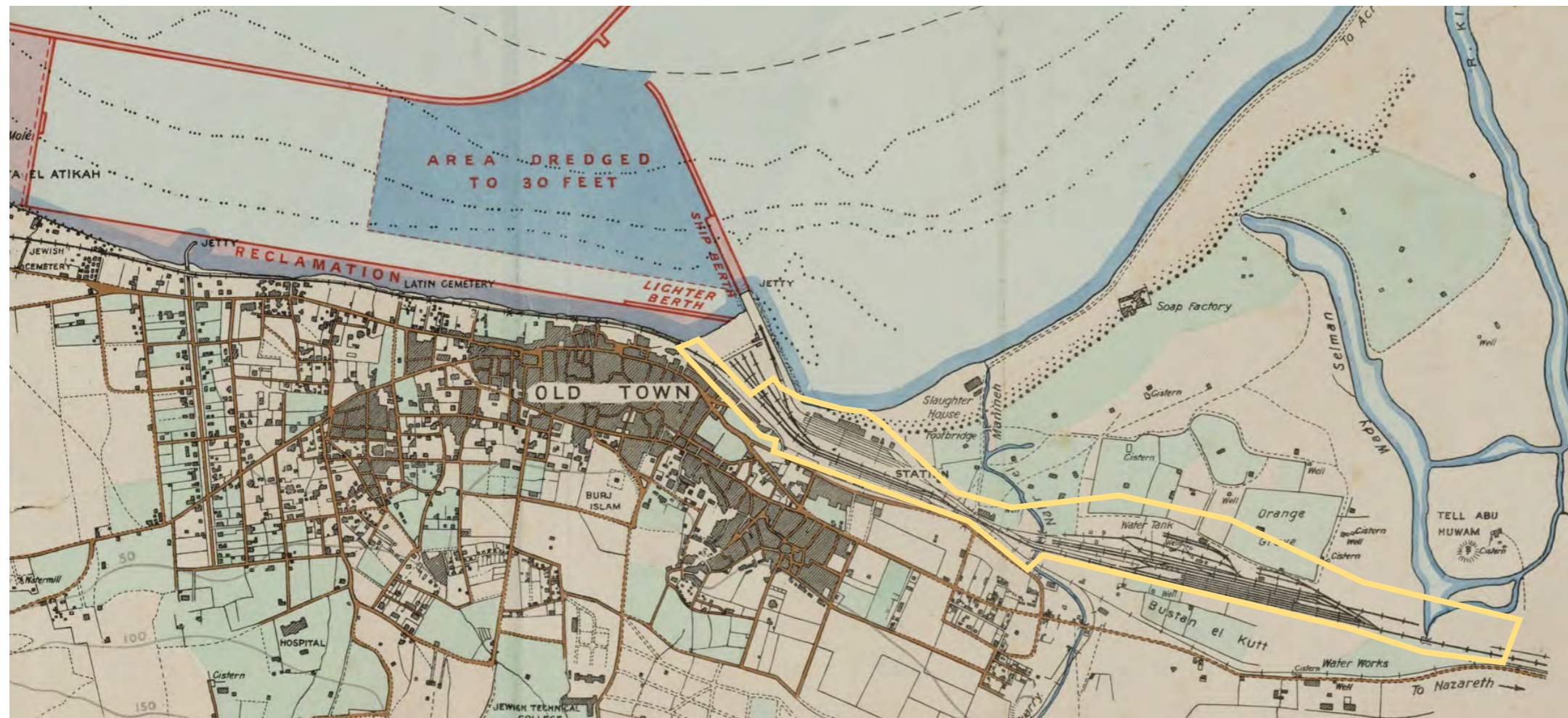


- מקרא:
- מבני הסקר ב-1918: *
 - 1 מבנה התחנה Station Building
 - 2 הנהלת הרכבת? לא מצוין שימוש ב-1918 (מתואר כ-Stone Building)
 - 13 שירותים Latrine
 - 14 מחסן סחורות Goods Shed (מתואר כ-Roofless)
 - 20 מגורי צבא Barracks
 - 27 חלק ממבנה גדול יותר? לא מצוין שימוש
 - 28 חלק ממבנה גדול יותר? לא מצוין שימוש
 - 29 לא מצוין שימוש (מתואר כ-Stone Building)
 - 30 לא מצוין שימוש
 - 32 לא מצוין שימוש (מתואר כ-Stone cottage intact)
 - 34 סככת קטרים Workshop, Dismantled
 - A אנדרטה Monument
- 1918-ב- עירוני
- 1918-ב- מתחם הרכבת
- 1918-ב- צירי תנועה (1918)
- 1918-ב- מבנים במתחם ב-1918 שאינם קיימים כיום
- 1918-ב- מסילת הרכבת

* לפי שרטוט של ה-Military Railways מתוארך ל-26.10.18

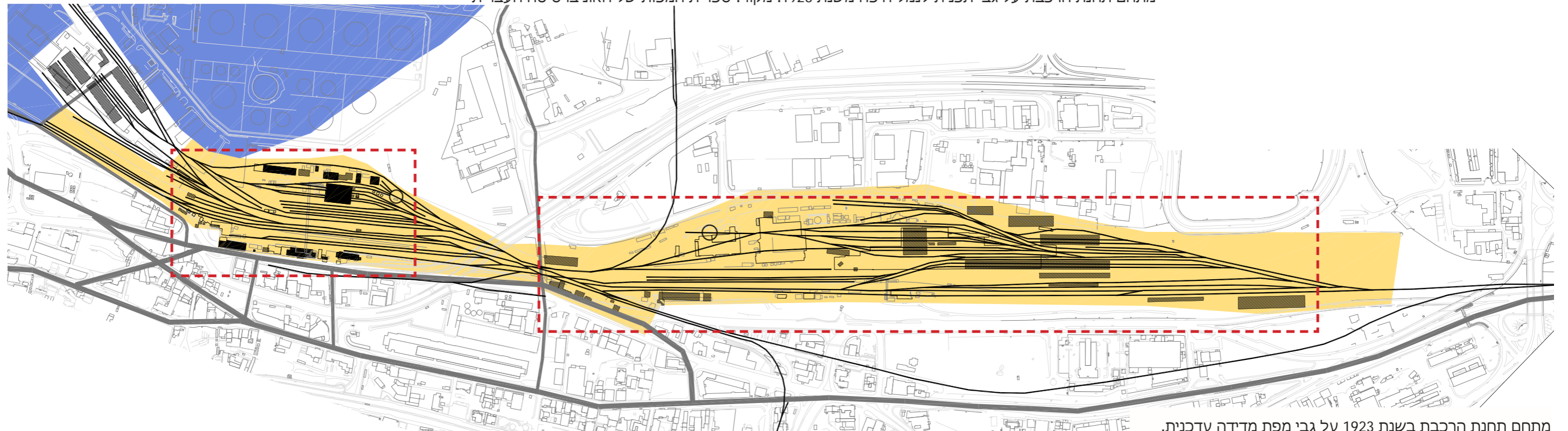


ראשית המנדט הבריטי



מפת מסילות הברזל בראשית תקופת המנדט (1918-1936) על בסיס מפת מסילות הברזל בתום מלח"ע 1 בספרו של פול קוטלר 'ישור בערבה מסילה', 2008.

מתחם תחנת הרכבת על גבי תכנית לנמל חיפה משנת 1923. מקור: ספרית המפות של האוניברסיטה העברית



מתחם תחנת הרכבת בשנת 1923 על גבי מפת מדידה עדכנית.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

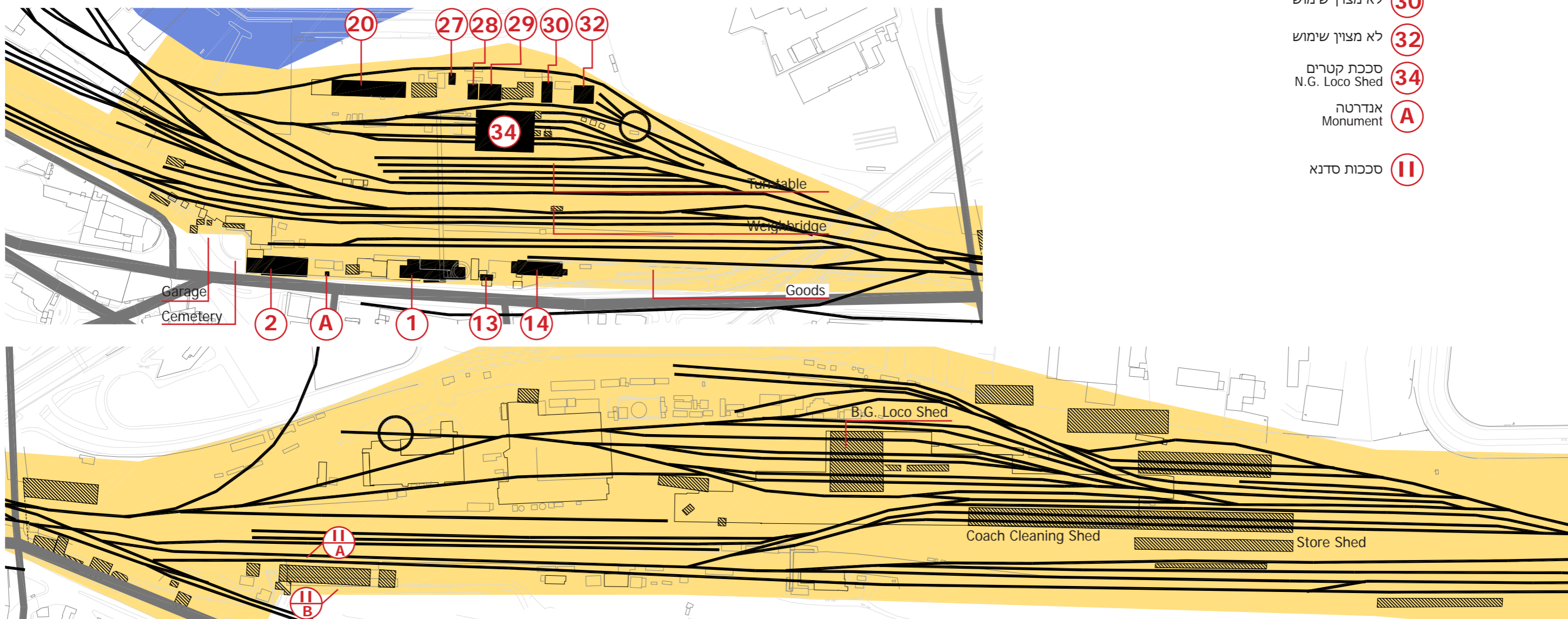
רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

ראשית המנדט הבריטי

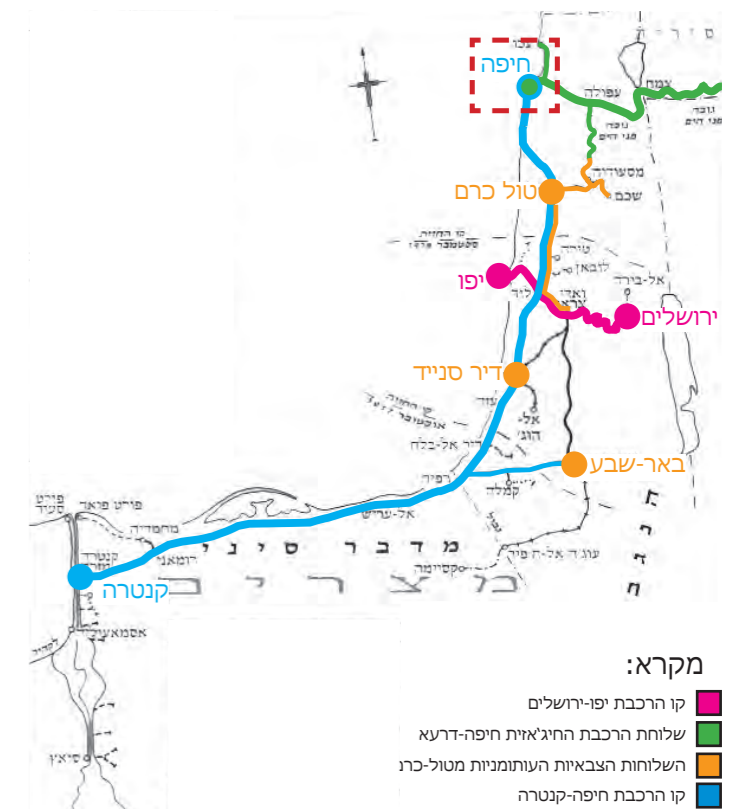
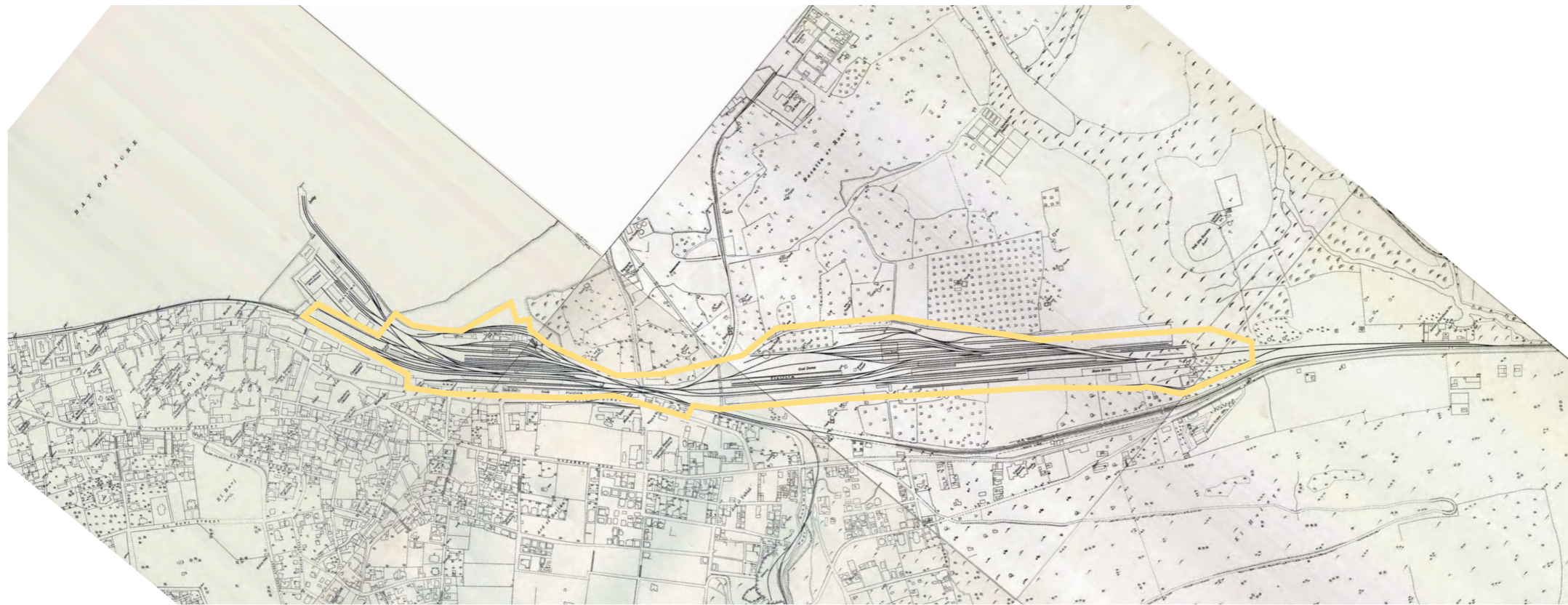


- מקרא:
- מבני הסקר ב-1923: *
 - 1 מבנה התחנה Station Building (בינוי עירוני ב-1923)
 - 2 משרדים Offices
 - 13 שירותים Latrine (מתחם הרכבת ב-1923)
 - 14 מחסן סחורות Goods Shed (צירי תנועה (1923))
 - 20 משרדים Offices (מבנים במתחם ב-1923 הקיימים כיום)
 - 27 לא מצוין שימוש
 - 28 לא מצוין שימוש (מבנים במתחם ב-1923 שאינם קיימים כיום)
 - 29 לא מצוין שימוש (מסילת הרכבת ב-1923)
 - 30 לא מצוין שימוש
 - 32 לא מצוין שימוש
 - 34 סככת קטרים N.G. Loco Shed
 - A אנדרטה Monument
 - II סככות סדנא

* לפי שרטוט E/31/1 מ-26.1.1923

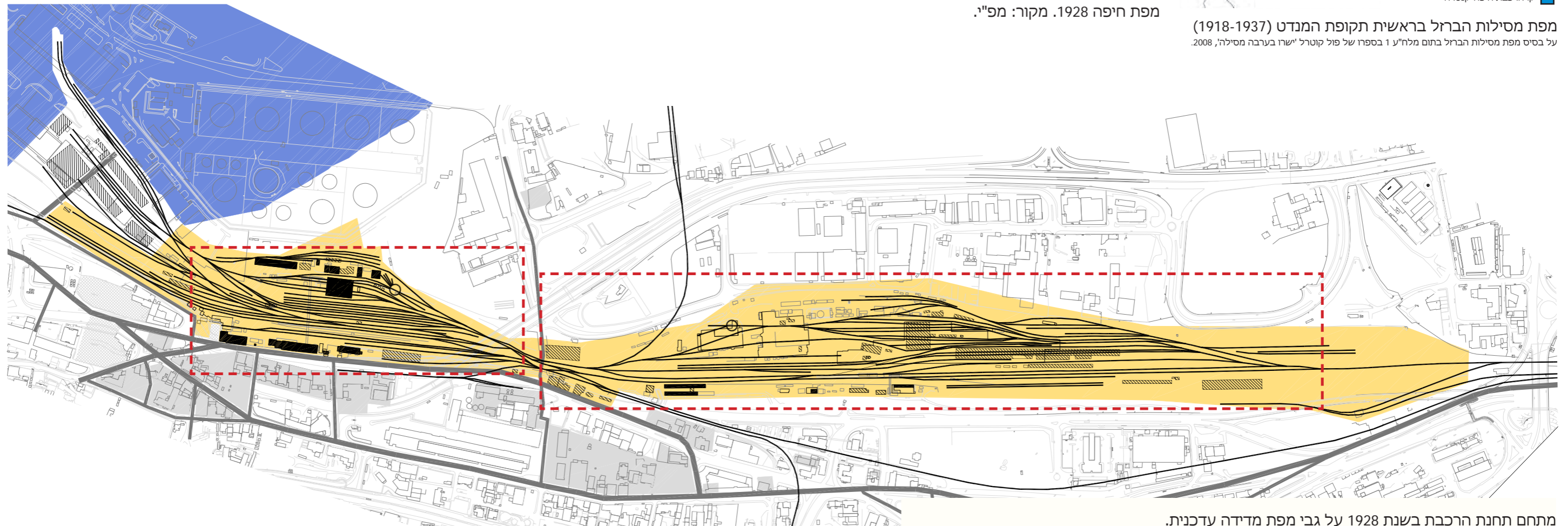


המנדט הבריטי



מפת חיפה 1928. מקור: מפ"י.

מפת מסילות הברזל בראשית תקופת המנדט (1918-1937) על בסיס מפת מסילות הברזל בתום מלח"ע 1 בספרו של פול קוטלר 'ישור בערבה מסילה', 2008.

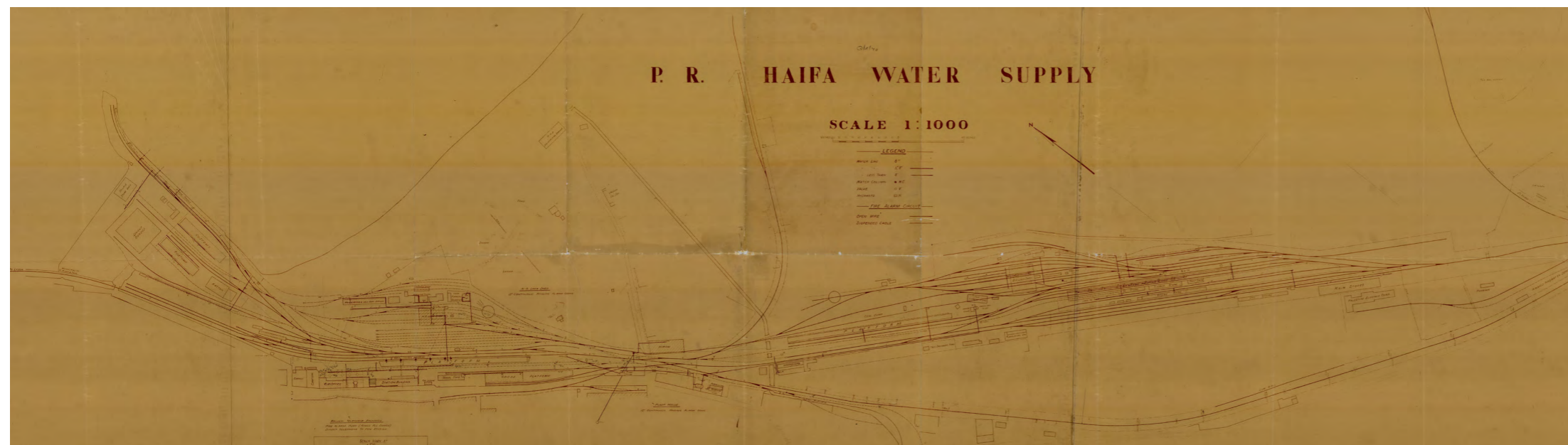


מתחם תחנת הרכבת בשנת 1928 על גבי מפת מדידה עדכנית.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

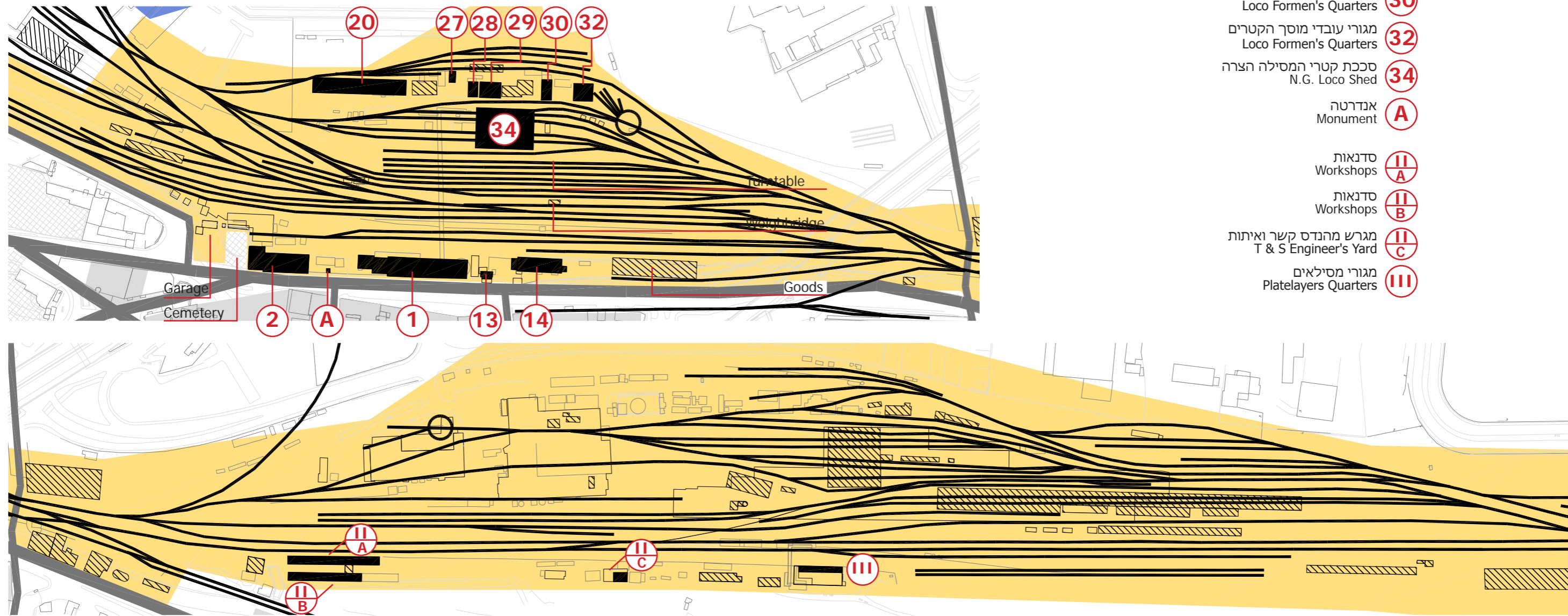
רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

המנדט הבריטי

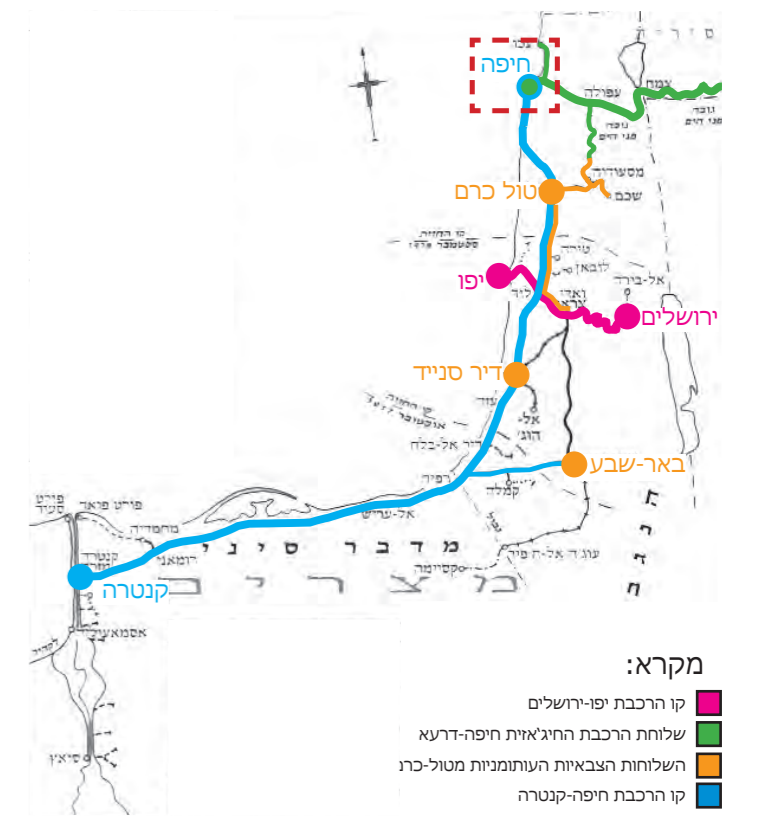


- מקרא:
- 1 מבני הסקר ב-1928*
 - 2 מבנה התחנה Station Building
 - 13 הנהלת הרכבת G.M. Office (משרד המנהל הכללי)
 - 14 שירותים Pub. Latrine
 - 20 מחסן סחורות Goods Shed
 - 27 משרדים Ways & Works & Loco Dept. Offices
 - 28 חלק ממבנה גדול יותר? לא מצוין שימוש
 - 29 סדנת מכונות Machine Shops
 - 30 סדנת מכונות Machine Shops
 - 32 מגורי עובדי מוסך הקטרים Loco Formen's Quarters
 - 34 סככת קטרי המסילה הצרה N.G. Loco Shed
 - A אנדרטה Monument
 - II A סדנאות Workshops
 - II B סדנאות Workshops
 - II C מגרש מהנדס קשר ואיתות T & S Engineer's Yard
 - III מגורי מסילאים Platelayers Quarters
- 1928-ב-1928: בניי עירוני
- 1928-ב-1928: מתחם הרכבת
- 1928-ב-1928: צירי תנועה
- 1928-ב-1928: מבנים במתחם ב-1928 הקיימים כיום
- 1928-ב-1928: מבנים במתחם ב-1928 שאינם קיימים כיום
- 1928-ב-1928: מסילת הרכבת

* לפי שרטוט Q/1/40 מה-20.11.28



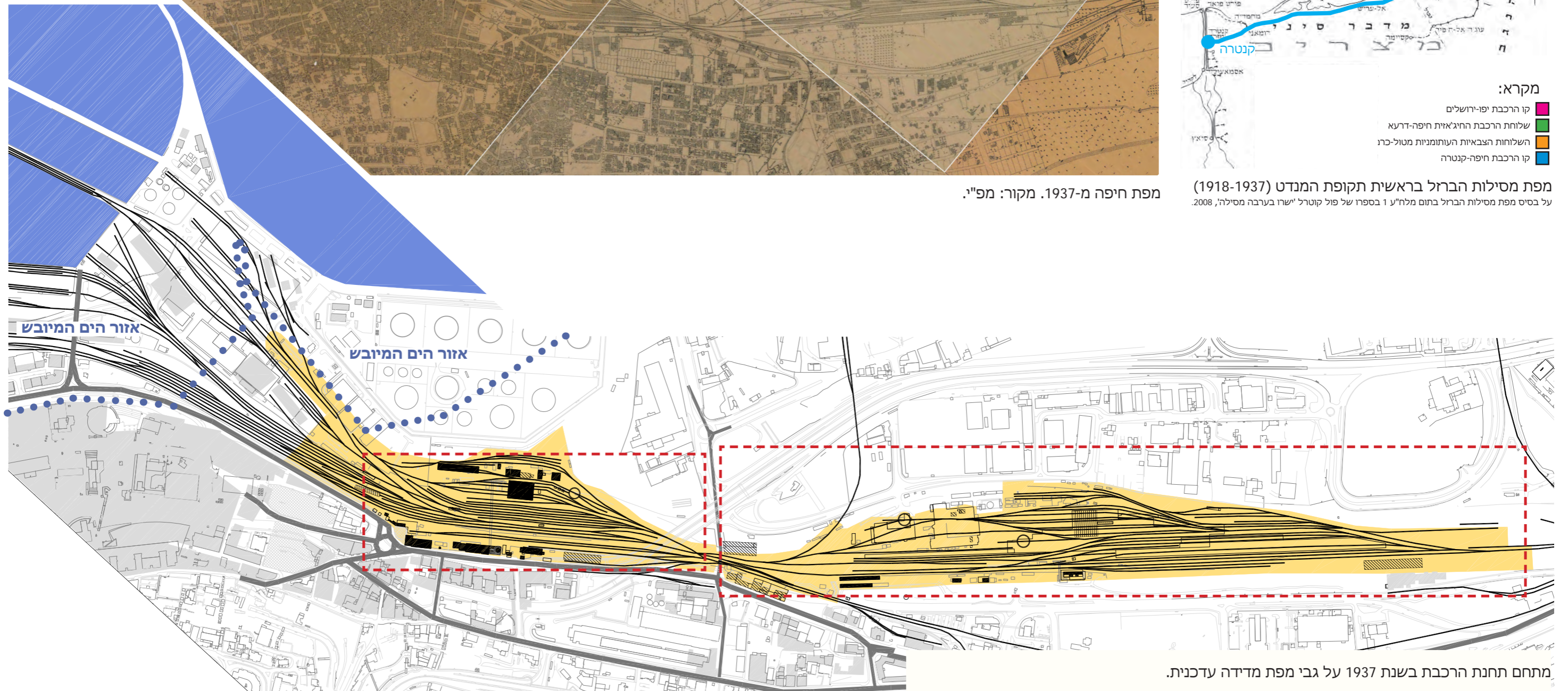
המנדט הבריטי



מפת מסילות הברזל בראשית תקופת המנדט (1918-1937) על בסיס מפת מסילות הברזל בתום מלח"ע 1 בספרו של פול קוטלר "שור בערבה מסילה", 2008.



מפת חיפה מ-1937. מקור: מפ"י.

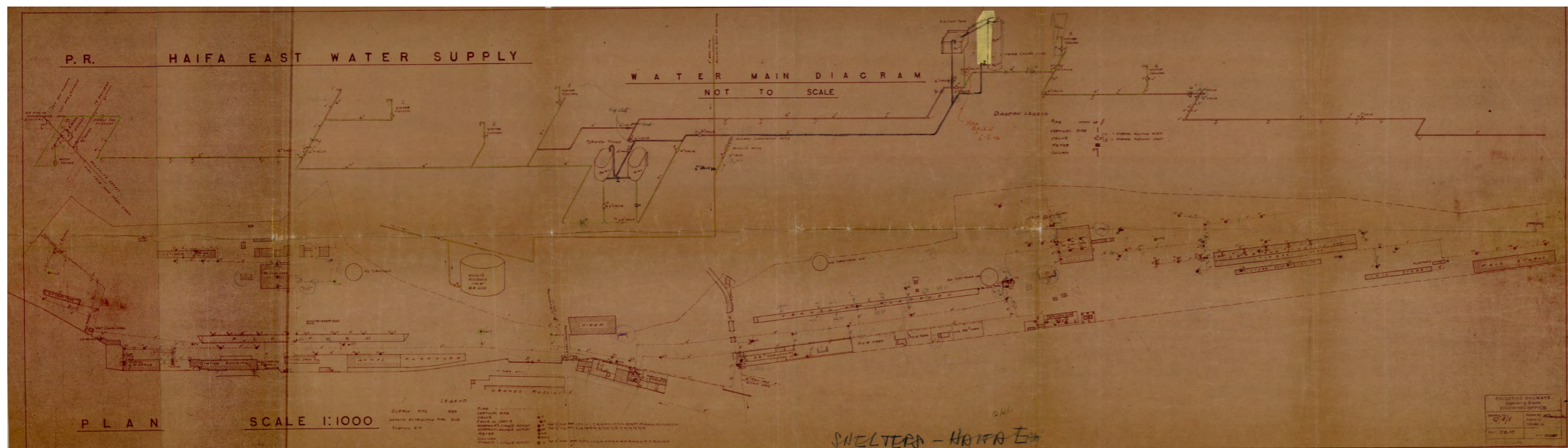


מתחם תחנת הרכבת בשנת 1937 על גבי מפת מדידה עדכנית.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

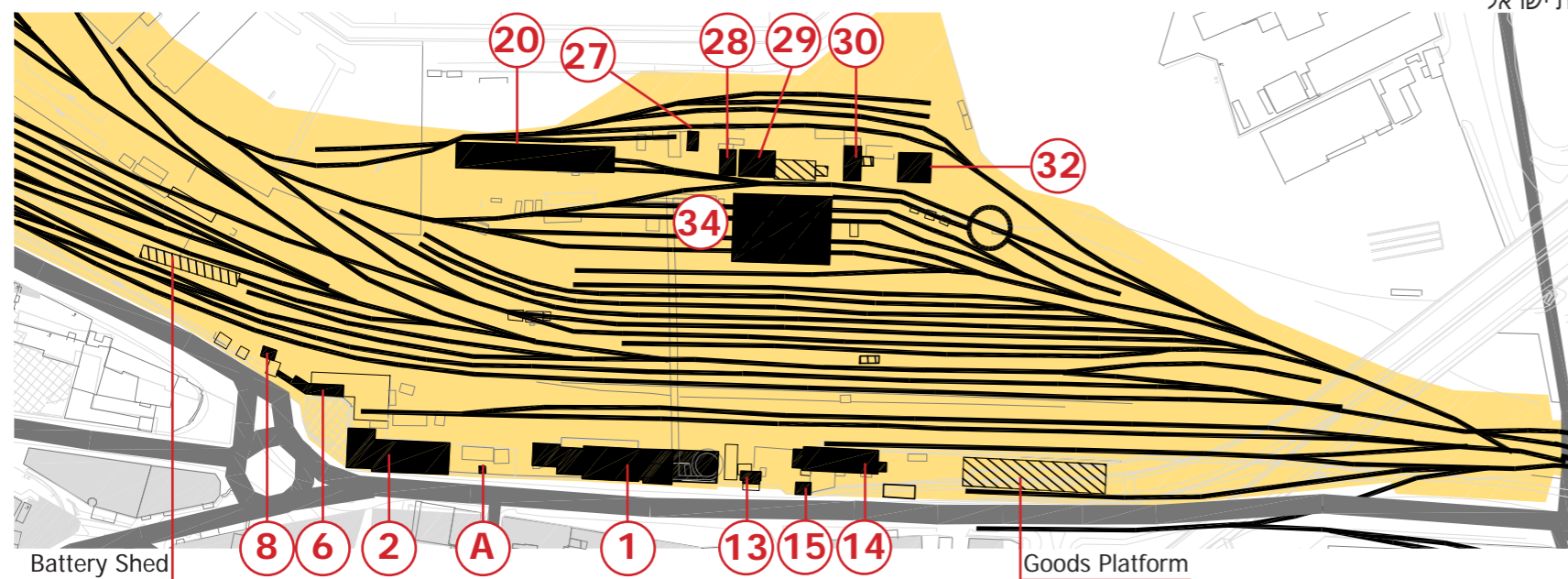
רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

המנדט הבריטי



- מקרא:
- מבני הסקר ב-1937*:
 - 1 מבנה התחנה Station Building (בניין עירוני ב-1937)
 - 2 משרד המנהל הכללי G.M. Office (ים)
 - 6 מוסכי קרונויות ושירותים Latrine (מתחם הרכבת ב-1937)
 - 8 תא איתות מערב Haifa West Signal Cabin (צירי תנועה (1937))
 - 13 שירותים Pub. Latrine (מבנים במתחם ב-1937 הקיימים כיום)
 - 14 מחסן סחורות Goods Shed (מבנים במתחם ב-1937 שאינם קיימים כיום)
 - 15 אין תיאור *הוקם במהלך שנת 1937
 - 20 משרדים C.E. & S.M.O Offices (מסילת הרכבת ב-1937)
 - 27 אין תיאור
 - 28 סדנת מכונות Machine Shops
 - 29 סדנת מכונות Machine Shops
 - 30 מגורי עובדי מוסך הקטרים Loco Formen's Quarters
 - 32 מגורי עובדי מוסך הקטרים Loco Formen's Quarters
 - 34 מוסך קטרי המסילה הצרה N.G. Loco Shed
 - A אנדרטה Monument

שרטוט Q/4/11 מה-7.8.37. מקור: ארכיון רכבת ישראל



- II סדנאות D.E. Workshops P.W.M Yard
- III מגורי מסילאים Gangers Quarters

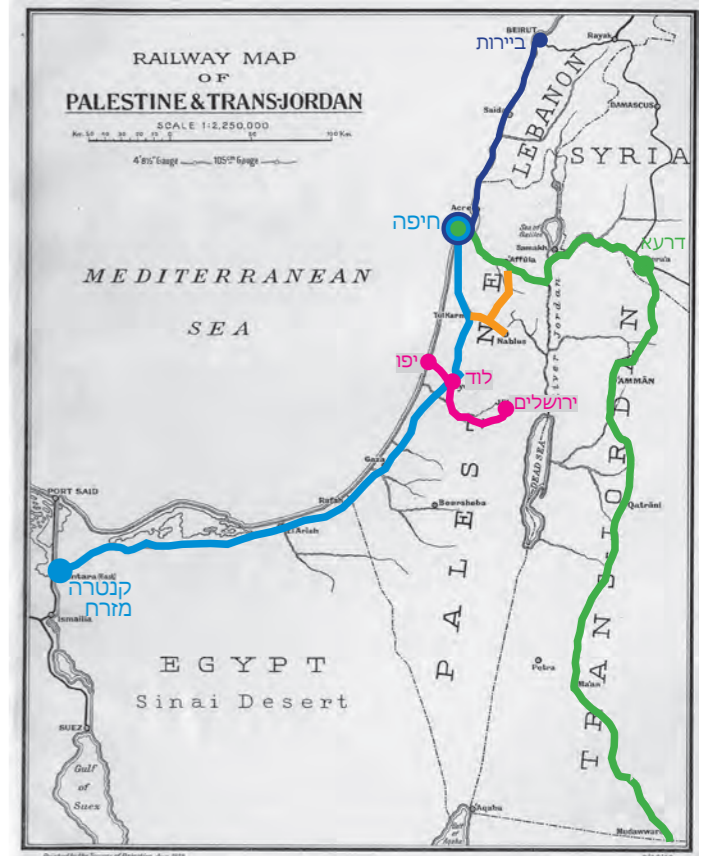
* שמות המבנים לפי שרטוט Q/4/11 מה-7.8.37 (ראה גליון זה) ולפי שרטוט E/31/26 מה-8.1.36 (ראה פרק נספחים, עמ' 404)



תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

המנדט הבריטי

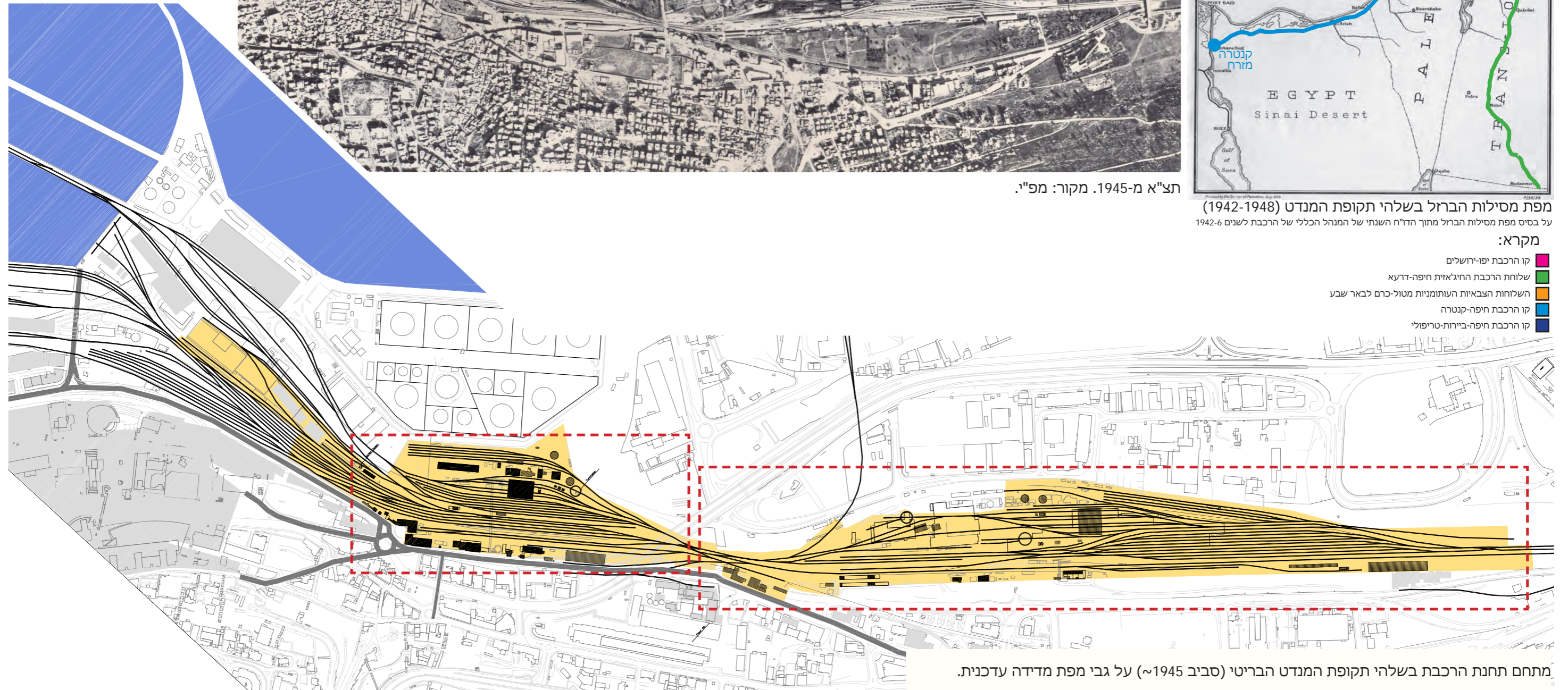


תצ"א מ-1945. מקור: מפ"י.

מפת מסילות הברזל בשלהי תקופת המנדט (1942-1948)
על בסיס מפת מסילות הברזל מתוך הדו"ח השנתי של המנהל הכללי של הרכבת לשנים 1942-6

מקרא:

- קו הרכבת יפו-ירושלים
- שלוחת הרכבת החיג'אזית חיפה-דרעא
- השלוחות הצבאיות העותמניות מטול-כרם לבאר שבע
- קו הרכבת חיפה-קנטרה
- קו הרכבת חיפה-ביירות-טריפולי

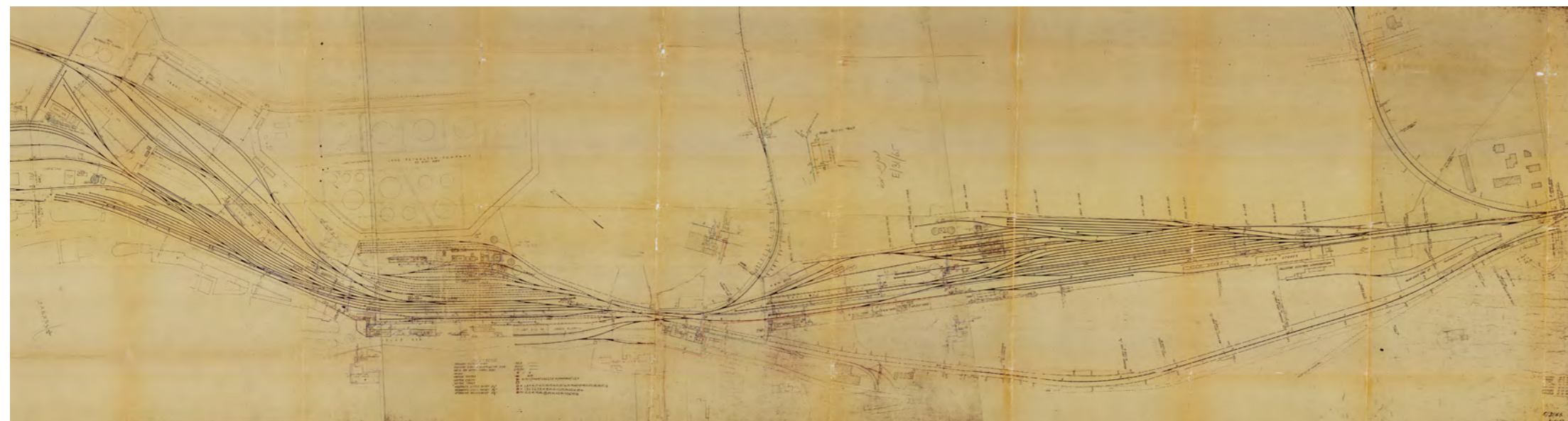


מתחם תחנת הרכבת בשלהי תקופת המנדט הבריטי (סביב 1945) על גבי מפת מדידה עדכנית.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

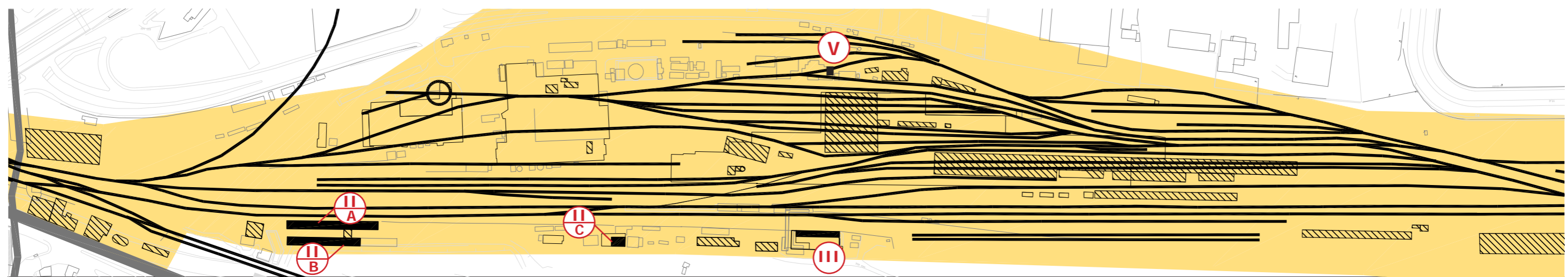
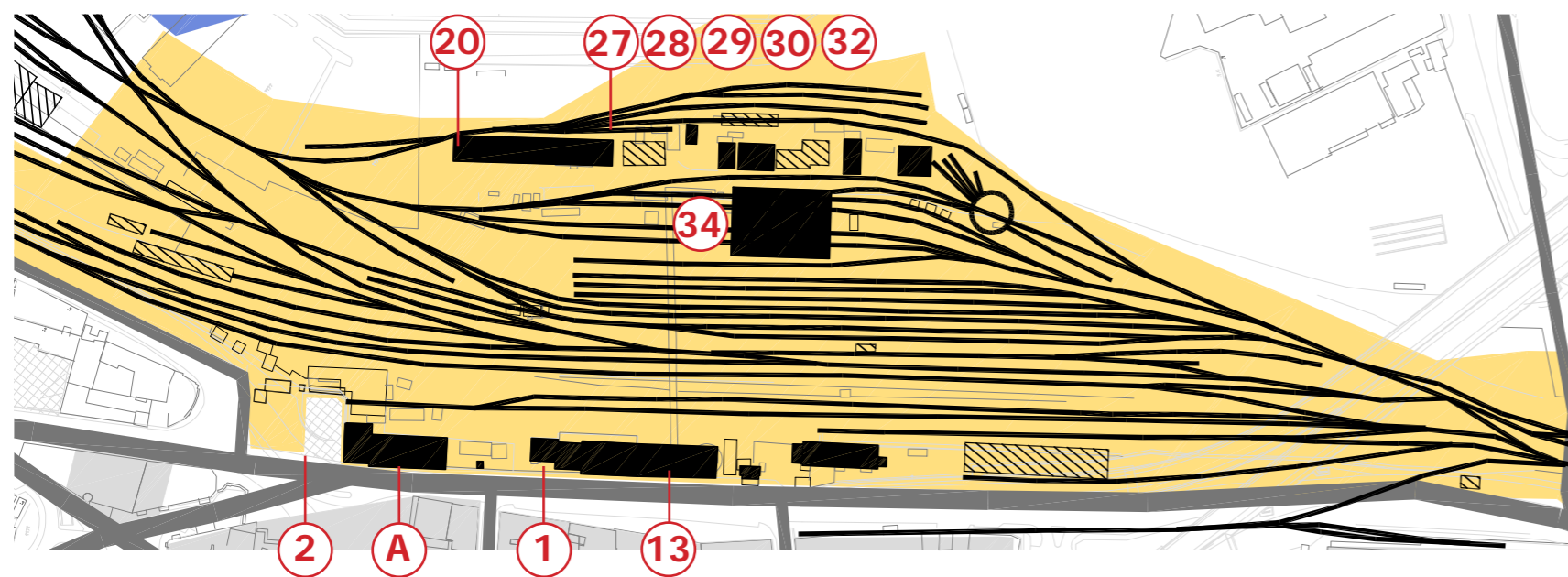
המנדט הבריטי



תכנית מס' E/31/65. נכונה לתאריך 25.9.46. מקור: ארכיון הרכבת

- מקרא:
- *: מבני הסקר ב-1946
 - 1 מבנה התחנה Station Building & offices (בניין עירוני ב-1945)
 - 2 הנהלת הרכבת District Engineer's Office P.R. Traffic Store (ים)
 - 13 שירותים Public Latrine (מתחם הרכבת ב-1946)
 - 14 מחסן סחורות Transit Shed (צירי תנועה (1945))
 - 20 משרדים Chief Engineer's Office D.T.'s Electrical store (מבנים במתחם ב-1946 הקיימים כיום)
 - 27 חלק ממבנה גדול יותר? לא מצוין שימוש
 - 28 חלק ממבנה גדול יותר? לא מצוין שימוש
 - 29 לא מצוין שימוש (מתואר כ- Stone Building)
 - 30 מבנה הגנר המרכזי Loco Formen's Quarters
 - 32 מבנה מסילאים Loco Formen's Quarters
 - 34 סככת קטרי המסילה הצרה N.G. Loco Shed
 - A אנדרטה Monument
- II סדנאות D.E. Workshops P.W.M Yard
 III מגורים Quarters
 V מגדל מים Water Tower

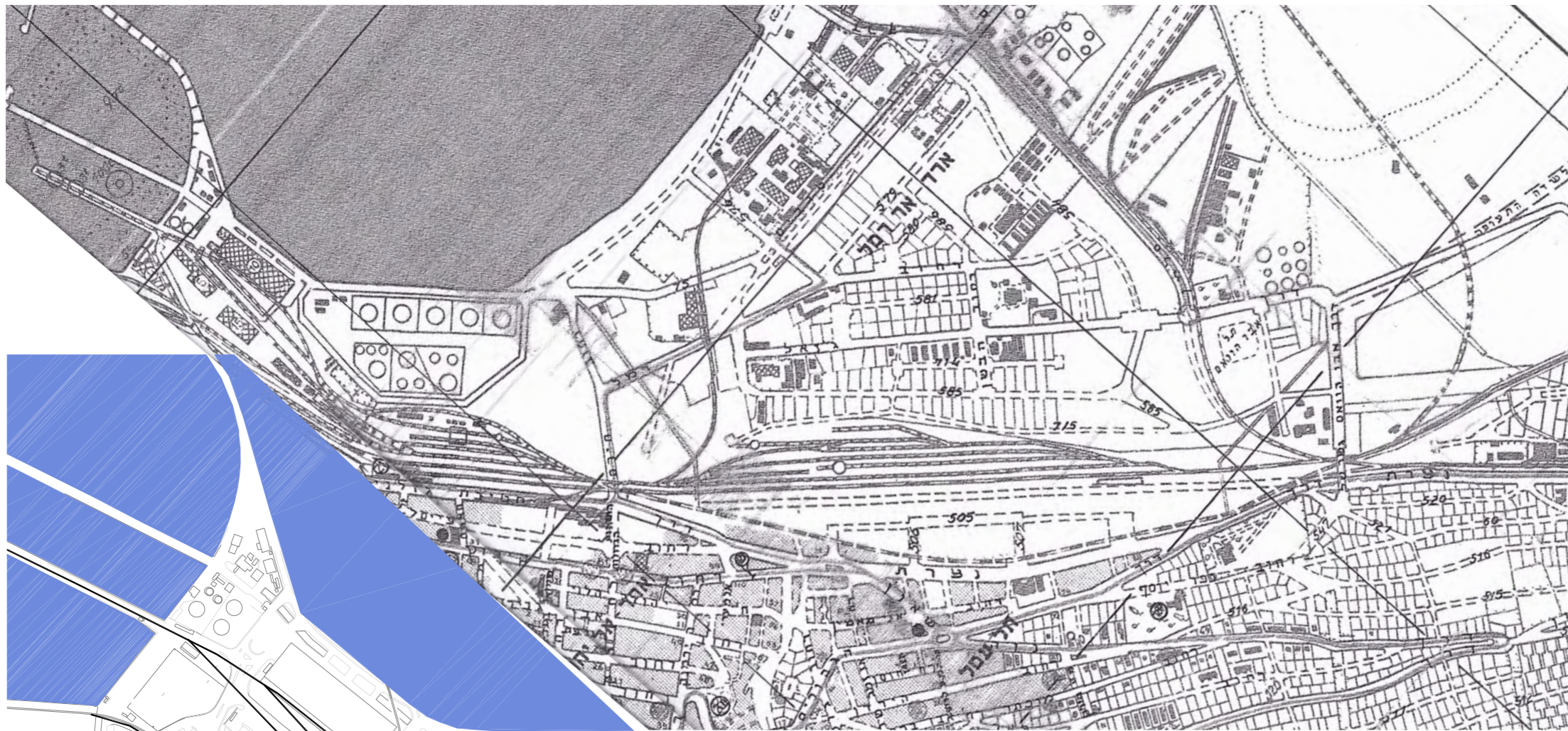
* שמות המבנים באנגלית לפי תכנית מס' E/31/65 (ראה לעיל) ולפי רשימת מבנים בקו הראשי בקטע חיפה-טול כרם בתום המנדט (ראה נספח מס' 3 בפרק נספחים).



תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

רכבת ישראל - השנים הראשונות



מפת חיפה מ-1957. מקור: ספרית המפות של אוניברסיטת חיפה.

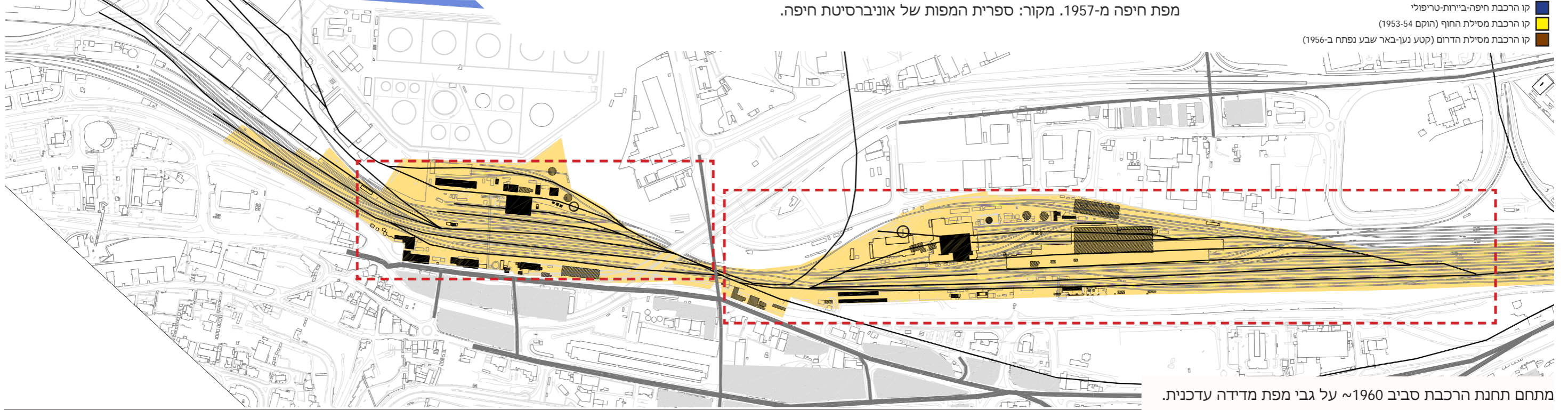


מפת מסילות הברזל ב-1957

על בסיס מפת מסילות הברזל מתוך דוח מנהל הרכבת לשנת 1962-3. מקור: ארכיון הרכבת

מקרא:

- קו הרכבת יפו-ירושלים
- קו הרכבת חיפה-קנטרה (קטע המסילה המזרחית חיפה-לוד, והשלוחה לנמל אשדוד)
- קו הרכבת חיפה-בירות-טריפולי
- קו הרכבת מסילת החוף (הוקם 1953-54)
- קו הרכבת מסילת הדרום (קטע נען-באר שבע נפתח ב-1956)



מתחם תחנת הרכבת סביב 1960 ~ על גבי מפת מדידה עדכנית.

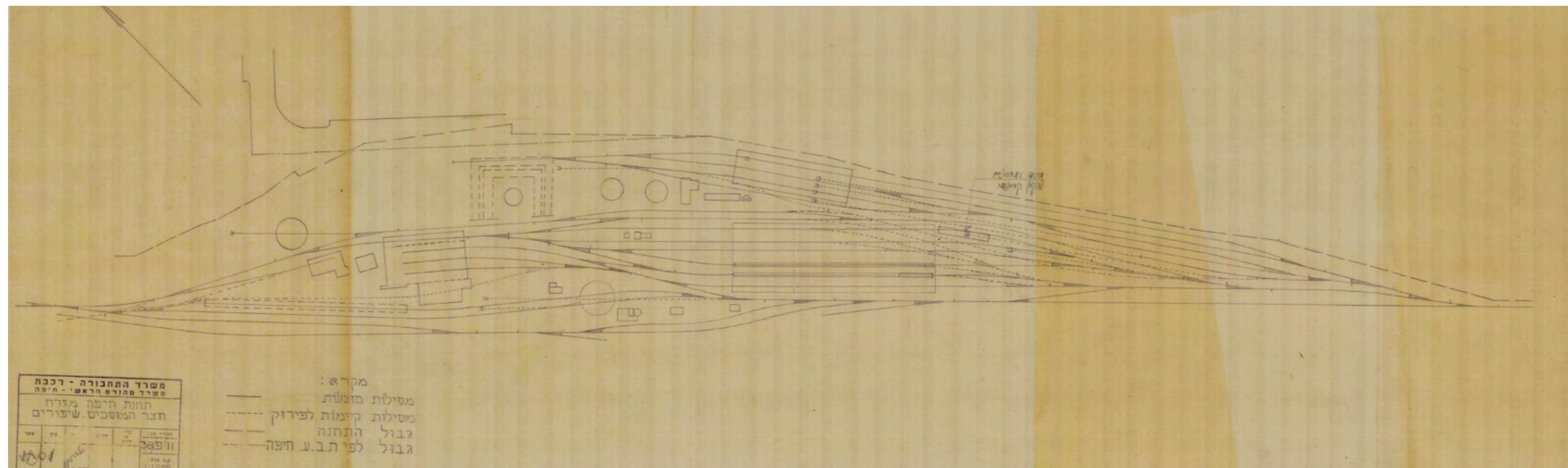
תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

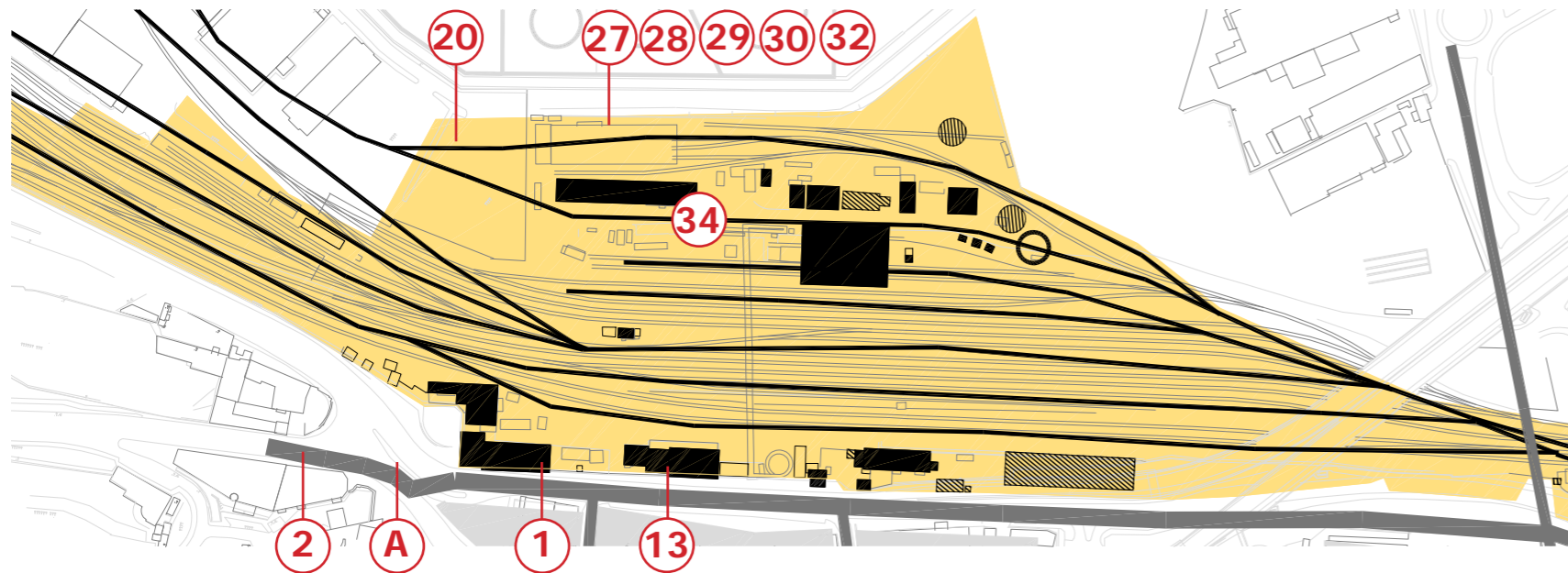
רכבת ישראל - השנים הראשונות

מקרא: מבני הסקר ב-1957-61:

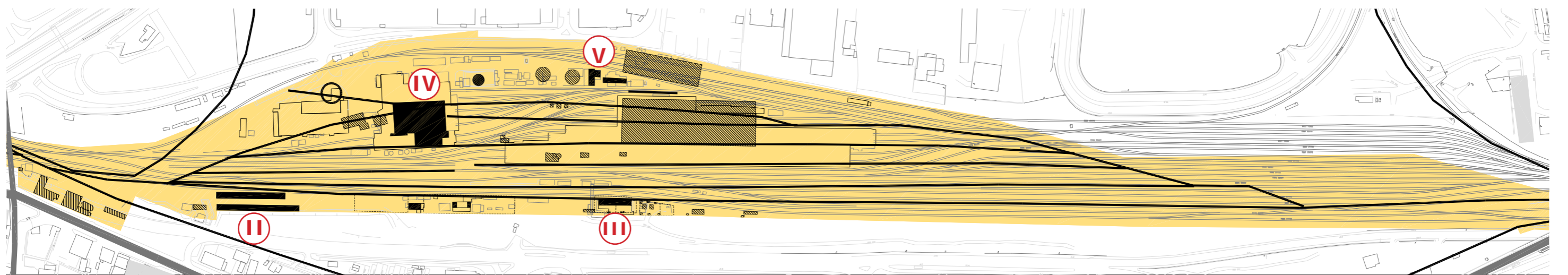
- 1 מבנה התחנה (בינוי עירוני ב-1957)
- 2 הנהלת הרכבת
- 13 שירותים (מתחם הרכבת ב-1957)
- 14 מחסן סחורות (צירי תנועה (1957))
- 20 משרדים (מבנים במתחם ב-1957-61 הקיימים כיום)
- 27 לא ידוע השימוש
- 28 חלק ממבנה גדול יותר? לא מצוין שימוש (מבנים במתחם ב-1957-61 שאינם קיימים כיום)
- 29 לא מצוין שימוש (מתואר כ- Stone Building)
- 30 מבנה הגנרל המרכזי
- 32 מבנה מסילאים
- 34 סככת קטרי המסילה הצרה
- A אנדרטה
- II סככות מתכת
- III מגורי מסילאים
- IV מוסך הדיזלים
- V מגדל מים



תכנית מס' 38/פ/11 - תחנת חיפה מזרח חצר המוסכים-שיפורים. נכונה לתאריך 2.9.57. מקור: ארכיון הרכבת



* המבנים מופיעים ללא שמות בתכנית מס' 38/פ/11 - (ראה לעיל) וכן בתכניות מס' 118/ב/11 ומס' 119/ב/11, משנת 1961 המראות מבנים לאורך רח' חטיבת גולני), ראה נספח מס' 9 בפרק נספחים.

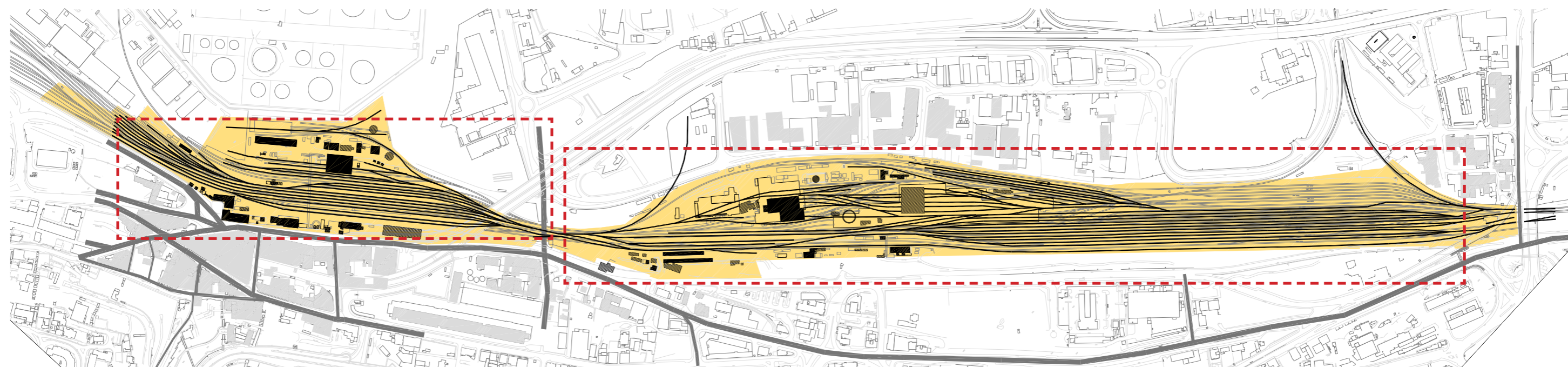


תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור



תשריט של תכנית חפ/1645 מ-1979. מקור: אתר מנהל התכנון - תכנון זמין.



מתחם תחנת הרכבת בראשית שנות ה-80' על גבי מפת מדידה עדכנית.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

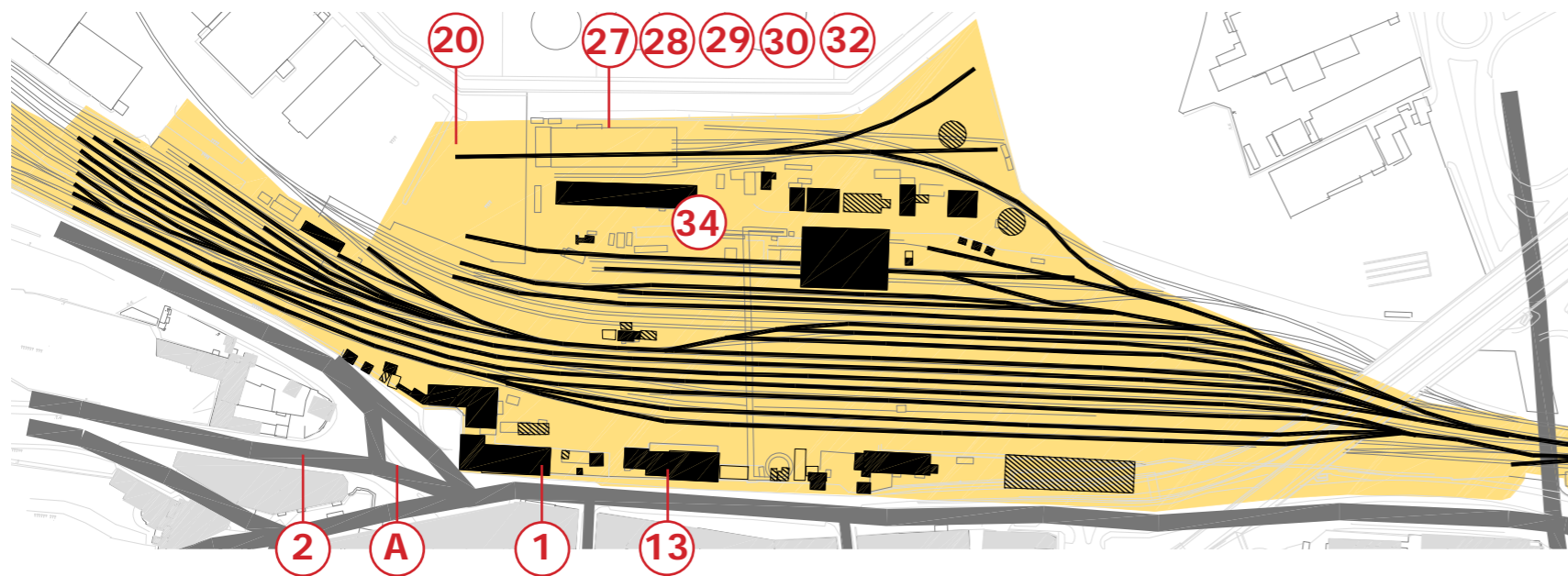
רכבת ישראל

מקרא:

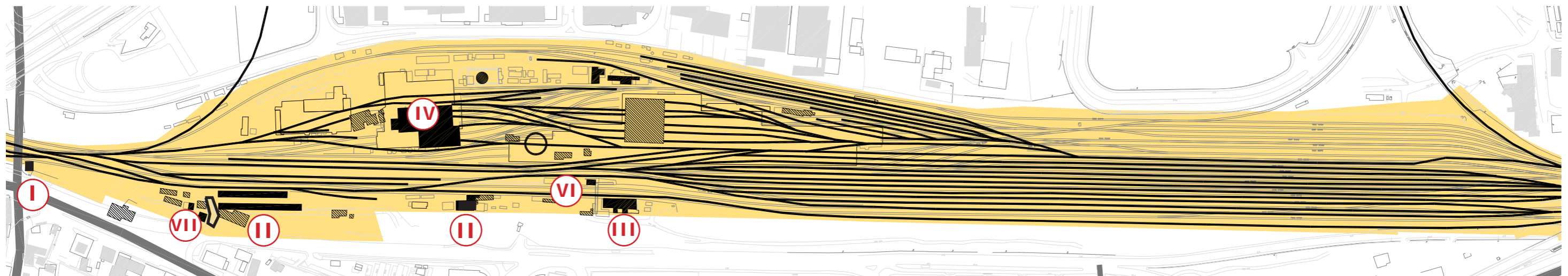
- מבני הסקר ב-1980:
 - 1 מבנה התחנה Station Building & offices
 - 2 מנהלת הרכבת District Engineer's Office
 - 13 שירותים Public Latrine
 - 14 מחסן סחורות Transit Shed
 - 20 משרדים Chief Engineer's Office
 - 27 חלק ממבנה גדול יותר? לא מצוין שימוש
 - 28 חלק ממבנה גדול יותר? לא מצוין שימוש
 - 29 לא מצוין שימוש (מתואר כ- Stone Building)
 - 30 מבנה הגנרל המרכזי Loco Formen's Quarters
 - 32 מבנה מסילאים Loco Formen's Quarters
 - 34 סככת קטרי המסילה הצרה N.G. Loco Shed
 - A אנדרטה
- בניו עירוני ב-1980
- מתחם הרכבת ב-1980
- צירי תנועה (1980)
- מבנים במתחם ב-1980
- מבנים במתחם ב-1980 שאינם קיימים כיום
- מסילת הרכבת ב-1980



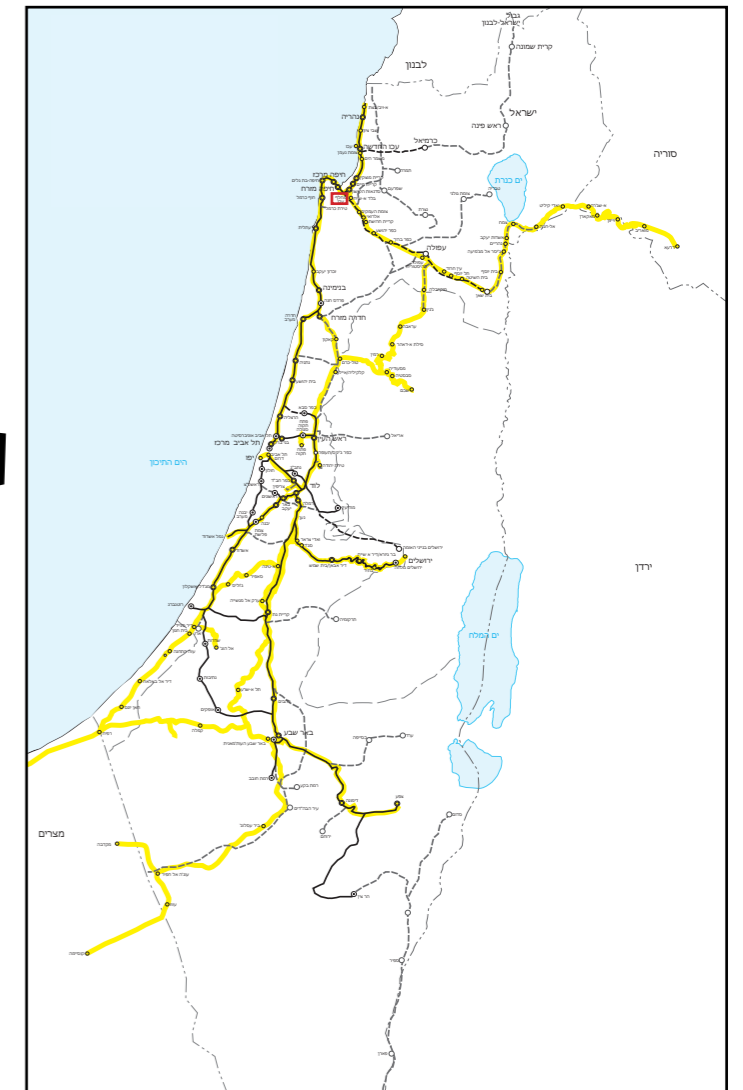
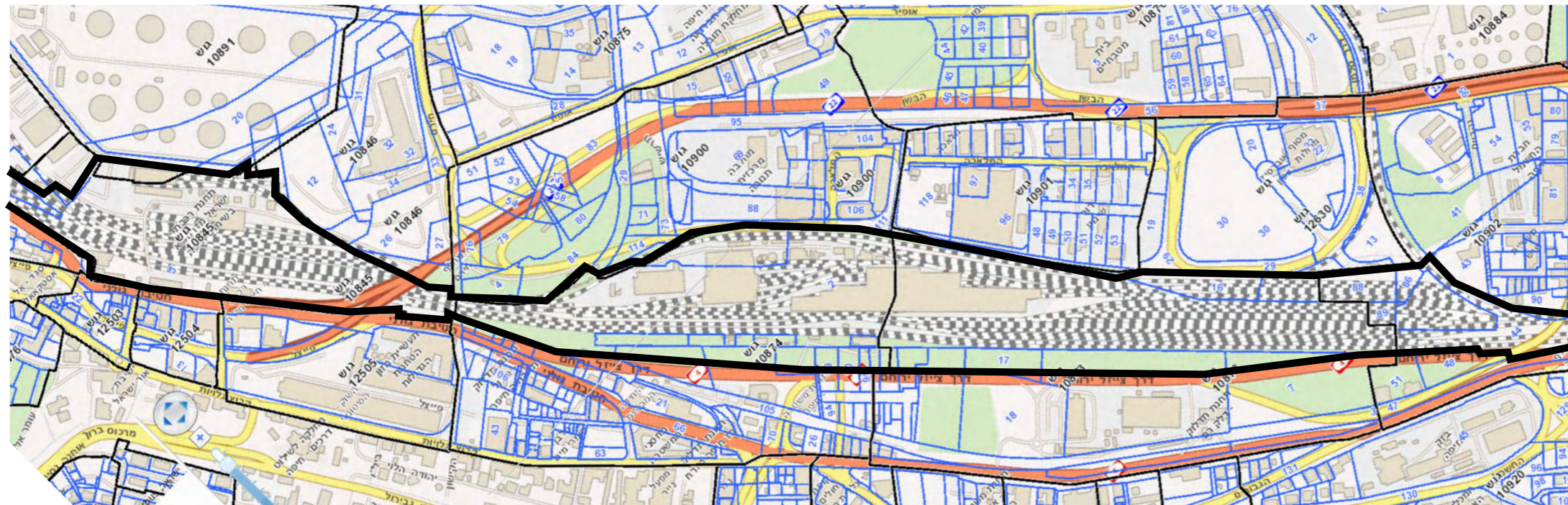
תצ"א משנת 1982-85 בה נראה המתחם לפני הקמת מחלף חירם. מקור: עיריית חיפה



- I תא איתות
- II סככות מתכת
- III מגורי מסילאים
- IV מוסך הדיזלים
- V מגדל מים
- VI בניין איתות
- VII מעביר מים



כיום



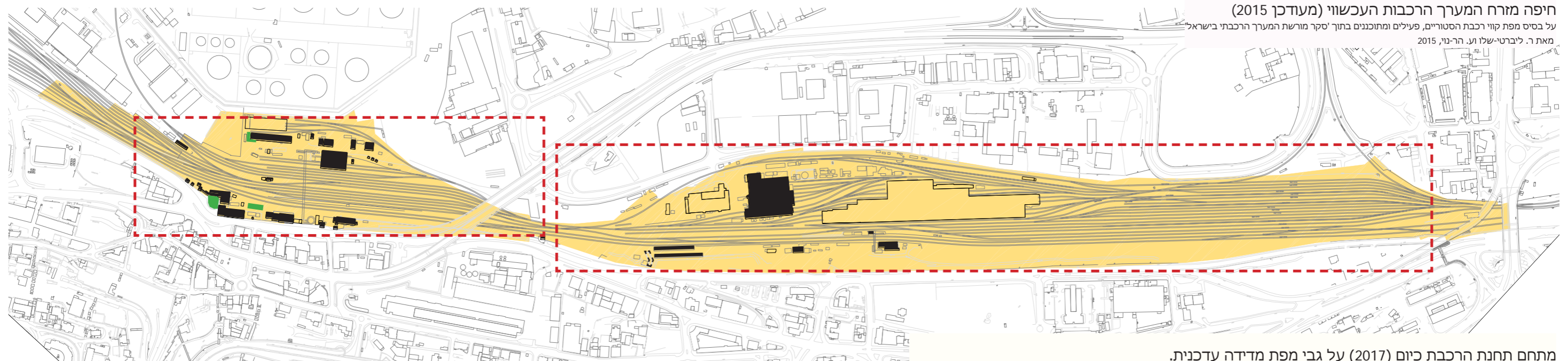
מפת סביבת האתר כיום, כולל כבישים עירוניים (בצהוב) ובין-עירוניים (באדום) בקרבת המתחם. מקור: אתר GOVMAP

מקרא

	קו רכבת פעיל
	קו רכבת בבניה
	קו רכבת מתוכנן
	תוואי מסילה היסטורית
	תחנה היסטורית
	תחנה פעילה כיום
	תחנה היסטורית פעילה כיום
	תחנה מתוכננת

חיפה מזרח המערך הרכבות העכשווי (מעודכן 2015)

על בסיס מפת קווי רכבת הסטוריים, פעילים ומתוכננים בתוך 'סקר מורשת המערך הרכבתי בישראל' מאת ר. ליברטי-שלו וע. הר-נוי, 2015



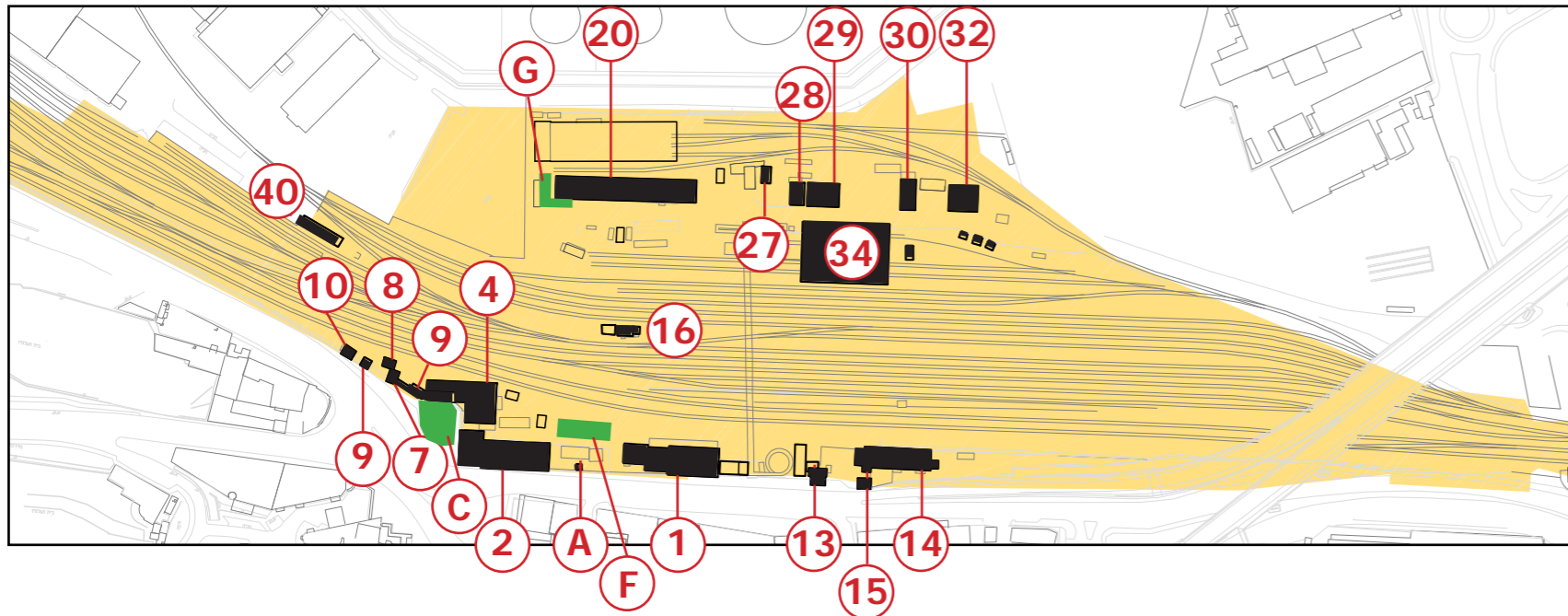
מתחם תחנת הרכבת כיום (2017) על גבי מפת מדידה עדכנית.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור



תצ"א עדכנית (2016). מקור: רכבת ישראל/ חץ הצפון



כיום

מקרא:

- מבני הסקר כיום: 1
- מבנה חטיבת הנוסעים: 2
- מבנה אגף הכספים: 4
- משרדי בודקי קרונות ניד ותקשורת: 7
- מחסן הנדסה: 8
- תא איתות מערבי: 9
- מבנה גלי חשמל: 10
- מבנה ישן של הנדסה: 13
- שירותים: 14
- מבנה מוזיאון הרכבת צד דרומי: 15
- מבנה ליד מוזיאון הרכבת צד דרומי: 16
- פטיש חיפה: 20
- משרדי אגף תקשורת/תשתיות: 27
- מבנה ישן מחסן תשתיות: 28
- מחסנים של תשתיות: 29
- מבנה מסילאים: 30
- מבנה הגנך המרכזי: 32
- מבנה מסילאים: 34
- מוזיאון הרכבת: 35
- מגדל מים ושרותי המוזיאון: 36
- מגדל מזוט: 37
- מבנה תקשורת: 38
- מגדל מזוט: 40
- המצבריה: I
- תא איתות: II
- סככות מתכת: III
- מגורי מסילאים: IV
- מוסך הדיילים: V
- מגדל מים: VI
- בניין איתות: VII
- מעביר מים: C
- בית הקברות: F
- גן דקלים ליד מבנה התחנה: G
- גן דקלים ליד מבנה מס' 20: G

בניוי עירוני ב-2017

ים

מתחם הרכבת ב-2017

צירי תנועה (2017)

מבנים במתחם ב-2017 הקיימים כיום

מסילת הרכבת ב-2017

מס'	שם המבנה	שנת ההקמה	התקופה העות'מנית				התקופה המנדטורית				רכבת ישראל				
			1905	1907	1911	1918	1923	1928	1937	1945-6	1957-61	1982-85	כיום		
1	מבנה חטיבת הנוסעים	1907											משרדי חטיבת הנוסעים	?	
2	מבנה אגף הכספים	1905	מבנה התחנה										משרדי הנהלת הרכבת	?	
4	משרדי בודקי קרונות נייד ותקשורת	תחילת שנות ה-40											קנטינה	?	
6	מבנה דיור הנדסה	שנות ה-30'											מוסכי קרונות ושרותים	?	
7	מחסן הנדסה	שנות ה-70'											מחסן הנדסה	?	לא בשימוש
8	תא איתות מערבי	תחילת שנות ה-30											תא איתות	?	לא בשימוש
9	מבנה גלי חשמל	שנות ה-40'											מחסן חומרי הדברה	?	מבנה גלי חשמל
10	מבנה ישן של הנדסה	שנות ה-40'											מוסך	?	לא בשימוש
13	שרותים מוזיאון הרכבת	בסביבות 1911											שרותים		
14	מבנה מוזיאון הרכבת - צד דרומי	1907											מחסן סחורות	?	מוזיאון הרכבת
15	מבנה ליד מוזיאון הרכבת	שנות ה-30'											חדר מטען אבוד		מוזיאון הרכבת
16	פטיש חיפה	שנות ה-40'											משרד מנהל התחנה		משרדי פטיש?
20	משרדי אגף תקשורת/תשתיות	לפני 1911					מגורי צבא	כנראה שני מבנים					משרדי המהנדס הראשי לרכבת		משרדי אגף תקשורת/תשתיות
27	מבנה ישן מחסן תשתיות	לפני 1911					חלק ממבנה גדול יותר	חלק ממבנה גדול יותר					משרד מנהל מוסך הקטרים למסילה הצרה		מבנה ישן מחסן תשתיות
28	מחסנים של תשתיות	לפני 1911					חלק ממבנה גדול יותר	חלק ממבנה גדול יותר					סדנת מכונות		מחסנים של תשתיות
29	דיור עבור עובדי הנדסה	לפני 1918											סדנת מכונות		דיור עבור עובדי הנדסה
30	מבנה הגנזך המרכזי	לפני 1911							שימוש לא ידוע				מגורי נהגי הקטרים		מבנה מסילאים
32	מבנה מסילאים	לפני 1911							שימוש לא ידוע				מגורי נהגי הקטרים		מבנה מסילאים
34	מוזיאון הרכבת	לפני 1911					סככת קטרים	סככת קטרים					סככת קטרי המסילה הצרה		מוזיאון הרכבת
35	מגדל מים ושירותי המוזיאון	1942											מגדל מים		שירותי המוזיאון
36	מגדל מזוט	1942											מגדל מזוט		לא בשימוש
37	בית המשאבות	1942											בית משאבות		לא בשימוש
38	מגדל מזוט	1942											מגדל מזוט		לא בשימוש
40	המצבריה	1944											מצבריה		בשימוש הנמל?

מס'	שם המבנה	שנת ההקמה	התקופה העות'מנית				התקופה המנדטורית				רכבת ישראל		
			1905	1907	1911	1918	1923	1928	1937	1945-6	1957-61	1982-85	כיום
I	תא איתות	אחרי שנות ה-70											תא איתות
II A	סככות מתכת	לפני 1923								סככות מתכת	סככות מתכת	סככות מתכת	סככות מתכת
II B	סככות מתכת	לפני 1923								סככות מתכת	סככות מתכת	סככות מתכת	סככות מתכת
II C	סככות מתכת	לפני 1928								סככות מתכת	סככות מתכת	סככות מתכת	סככות מתכת
III	מגורי מסילאים	1926/7								מגורי מסילאים			מבנה מנוחה עבור נהגי הקטרים
IV	מוסך הדיזלים	שנות ה-50									מוסך הדיזלים	מוסך הדיזלים	מוסך הדיזלים
V	מגדל מים	1943									מגדל מים	מגדל מים	לא בשימוש

מתחם ב' - מבנים לפי תקופות

מקרא:

מבנים שהוקמו בתקופה העותמנית

מבנים שהוקמו בתקופת המנדט הבריטי

מבנים שהוקמו בתקופת רכבת ישראל המוקדמת

מבנים מאוחרים (הוקמו אחרי 1975)

גבול מתחם התחנה בתקופה העות'מאנית (1911)

גבול התחנה בתקופת המנדט הבריטי (1937)

מתחם התחנה כיום

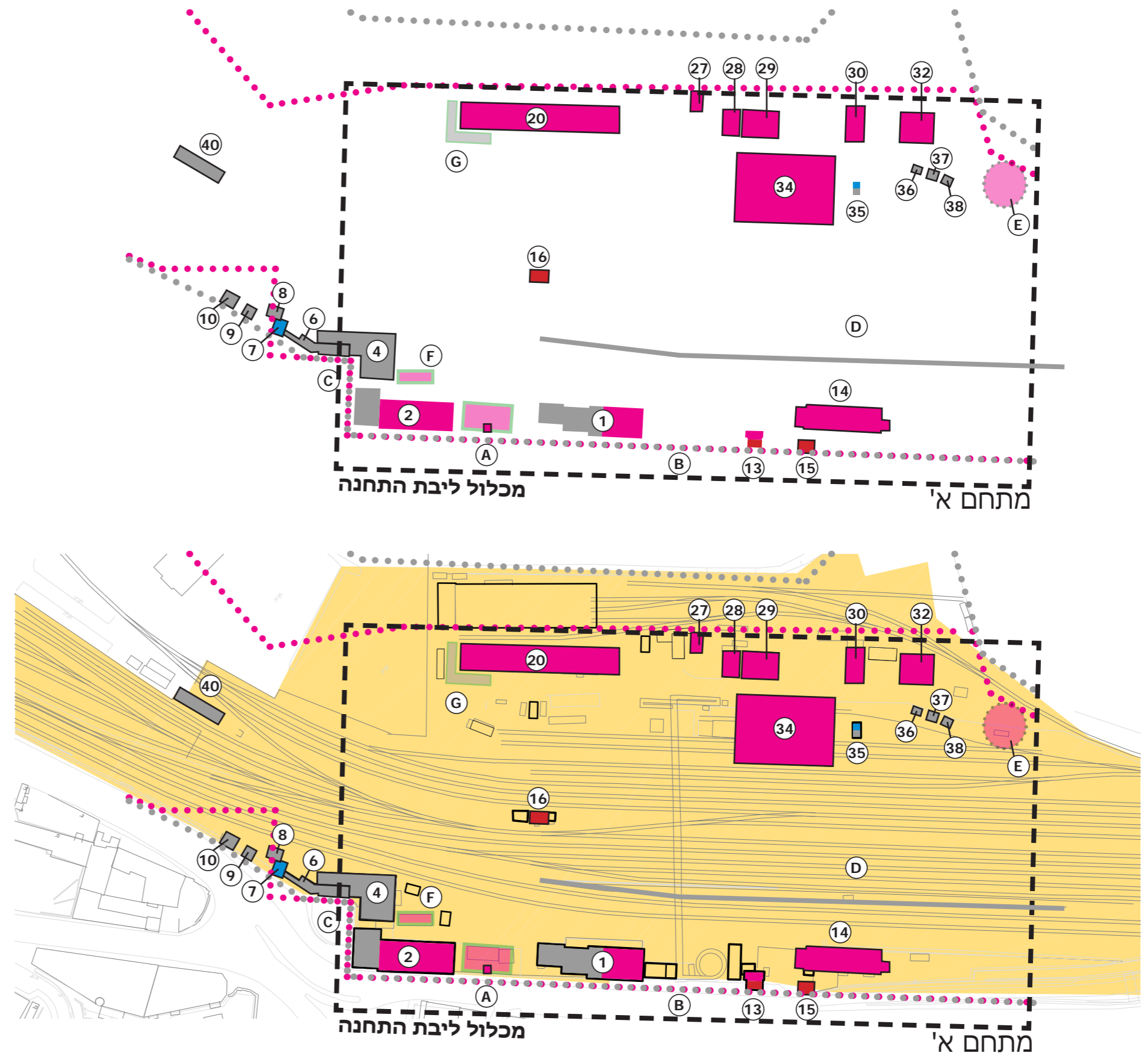


מפה מסכמת: מפת המבנים במתחם לפי תקופות

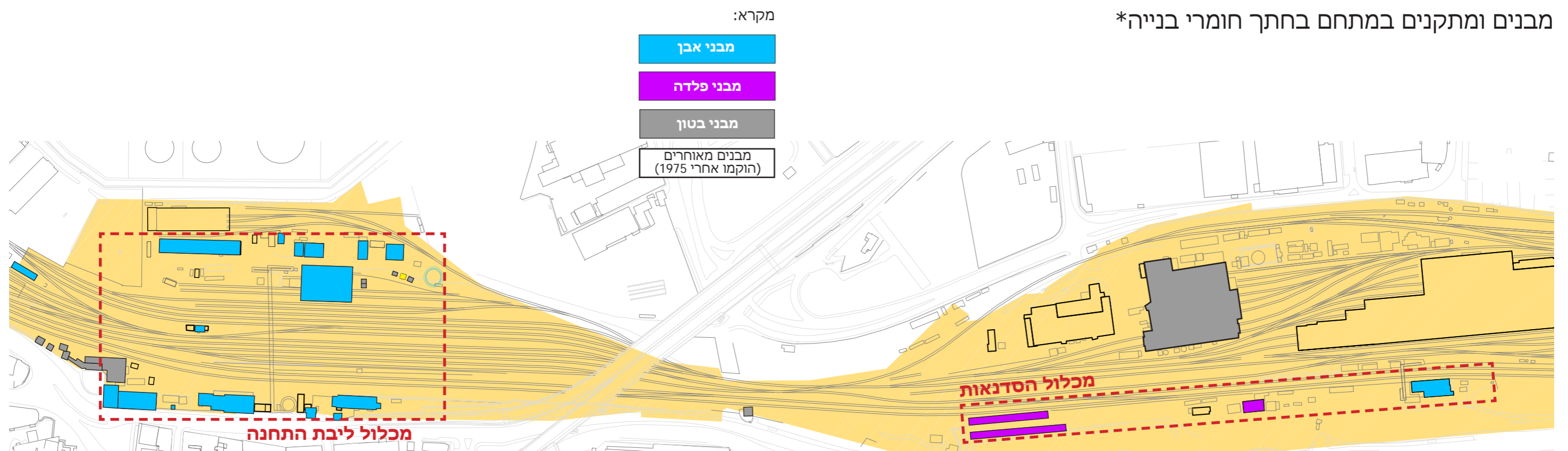
פרק 3: מתחם התחנה לפי שנים

התקופה העות'מאנית 1903-1918			
1903	מ"ר	320	A מתחם האנדרטה
1905	מ"ר	1170	2 הנהלת הרכבת
1907	מ"ר	1300	1 תחנת הרכבת
1907	מ"ר	290	14 מחסן הסחורות
	מ"ר	58	13 שירותים
	מ"ר	1093	20 משרדי המהנדס הראשי
	מ"ר	40	27 משרד מנהל מוסך הקטרים
אחרי 1907 ולפני 1911	מ"ר	59	28 מחסנים של תשתיות
	מ"ר	73	30 משרדי חטיבת תשתיות
	מ"ר	137	32 מבנה מסילאים
	מ"ר	940	34 מוזיאון הרכבת
1918 לפני	מ"ר	141	29 משרדים וחדרי מנוחה למסילאים
1910 סביבות	מ"ר	50	F גן הדקלים בחזית מבנה התחנה
1907 לפני	מ"ר	-	E הסובבן
התקופה המנדטורית 1918-1948			
1923 לפני	מ"ר	370	II (א) סדנאות מלאכה
	מ"ר	425	II (ב) סדנאות מלאכה
1926	מ"ר	146	III מגורי מסילאים
1928 לפני	מ"ר	145	II (ג) סדנאות מלאכה
	מ"ר	129	6 מוסכי קרוניות ושרותים
שנות ה-30'	מ"ר	40	8 תא איתות מערבי
	מ"ר	21	15 חדר אבידות
שנות ה-40'	מ"ר	366	4 קנטינת הצבא הבריטי
	מ"ר	22	10 מוסך קרונית
1942	מ"ר	11	36,38 מגדלי מוזט
	מ"ר	15	37 בית משאבות
1943-5	מ"ר	11	35 מגדל מים ושרותי מוזיאון
	מ"ר	11	V מגדל מים
שנות ה-40'	מ"ר	85	16 תא איתות פטיש
1944-5	מ"ר	108	40 מצבריה
1947	מ"ר	11	9 מחסן חומרי הדברה
שנות ה-30'	מ"ר		G גן הדקלים ליד מבנה 20
שנות ה-50'	מ"ר	4,500	IV מוסך הדיזלים הראשון
שנות ה-70'	מ"ר	27	7 מחסן הנדסה
	מ"ר	40	I תא איתות חיפה מזרח
רכבת ישראל המוקדמת 1948-1975			

מתחם א'- מבנים לפי תקופות

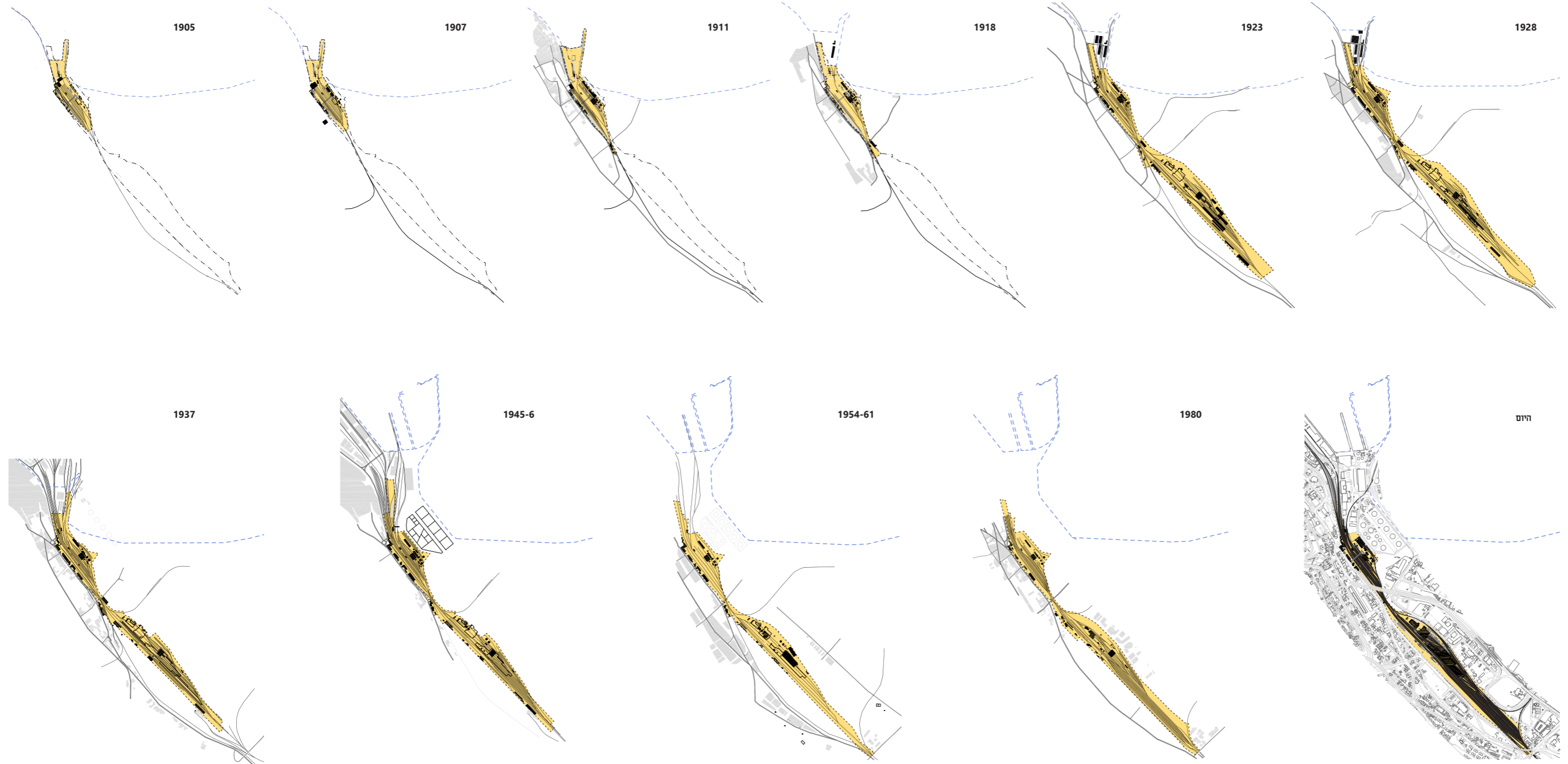


* המבנים בטבלה מסודרים לפי שנת הבנייה, בסדר עולה מהמוקדמים ואילך.



* החלוקה לאבן, פלדה ובטון מתייחסת לחומר האופייני לחזיתות המבנה, בהתאם לחלוקה ברשימת המבנים הבריטית מסוף תקופת המנדט, ראו נספח 3 בפרק הסנפחים בסוף חוברת זו.

מקרא: מתחם הרכבת מבנים במתחם הקיימים כיום מבנים במתחם שאינם קיימים כיום צירי תנועה מסילת הרכבת ים בינוי עירוני



פרק 5:

הצהרת משמעות מסקנות והמלצות

1. **מרכזיות וחשיבות במערך הרכבת ההיסטורי הארצי והאזורי:** מאז הקמתו ולכל אורך תקופות פעילותו היה מתחם תחנת רכבת חיפה מזרח נקודת הכובד המשמעותית ביותר במערך הרכבת ההיסטורי בא"י. בשל תפקודו הייחודי כצומת בין תנועת ים ויבשה, בין מסילת החוף והמסילה החיג'אזית, ובין מרכז תחבורה למרכז תפעולי, פונקציות אזוריות וארציות איכלסו את מתחם חיפה מזרח החל מהקמתו ועד היום. בתקופה העות'מנית היתה התחנה מקום מושבה של המנהלה הכללית של מסילת הברזל החיג'אזית, בתקופת המנדט של משרדי הנהלת ה-Palestine Railways, ועם הקמת המדינה את משרדי רכבת ישראל הצעירה. חלק ממשרדי הנהלה של רכבת ישראל מצויים במתחם עד היום. בנוסף לכך, מתקופת המנדט ועד היום מאכלס מתחם חיפה מזרח את אחד משני המוסכים התפעוליים הראשיים בארץ (השני בלוד). תחנת חיפה-מזרח הייתה ומשמשת עד היום כנקודת האפס של רכבת ישראל, דהיינו נקודת הייחוס ממנה ואליה מתבצעת מדידת אורך מסילה. בעבר צוינו מרחקי התחנות והגשרים לאורך קווי הרכבת על פי המרחק שלהם מתחנת חיפה-מזרח, וגם כיום כל התחנות שלאורך הקו הראשי של רכבת ישראל מציינות את מיקומן על הקו ביחס לתחנת חיפה מזרח.

2. **גלעין הקידמה בעיר חיפה:** קשה להפריז בחשיבותה של תחנת רכבת חיפה מזרח להתפתחותה של העיר חיפה. תחילת פעולתו הסדירה של קו חיפה-דרעא בשנת 1905 איפשרה לראשונה שינוע כמויות גדולות של סחורות ונוסעים בין נמל חיפה לבין סוריה, ומשם לרחבי המזרח התיכון והאימפריה העות'מנית. תנופת הפיתוח העצומה, הצמיחה המואצת של התעשייה והגידול המהיר באוכלוסיית העיר במחציתה הראשונה של המאה העשרים הינן במידה רבה פועל יוצא מהקמתה של תחנת הרכבת בחיפה. ניתן אם כן לזהות את תחנת חיפה מזרח כגלעין המחולל של חיפה התעשייתית, ציון של נקודה במקום ובזמן שממנה והלאה שינתה העיר את פנייה והפכה לכרך מודרני.

3. **קשר למרחב המזרח תיכוני:** בין השנים 1903-1918 פעל המתחם כטרמינל (תחנת הקצה) של שלוחת הרכבת החיג'אזית, שחיברה (במסילה צרה) בין חיפה לבין דרעא שבסוריה, ומשם לקו הראשי של הרכבת החיג'אזית (שקישרה

בין איסטנבול ודמשק לבין מכה ומדינה שבחבל החיג'אז, כיום ערב הסעודית). נמל חיפה היה אם כן המוצא היחיד של הרכבת החיג'אזית אל הים¹, וככזה היה מקומו בהתפתחות המסחר והייצור ברחבי המזרח התיכון לאורך המחצית הראשונה של המאה ה-20' חיוני ומרכזי. החל משנת 1918 פעל במתחם גם טרמינל המסילה הרחבה של קו חיפה-קנטרה, וחזק את הקשר בין מצרים, פלסטינה, עבר הירדן, לבנון וסוריה. עם התווספותה של מסילת חיפה-ביירות-טריפולי שפעלה בשנים 1942-1946 הפכה תחנת חיפה מזרח למרכז של רשת רכבות איזורית, ולצומת מרכזית בקשרי המסחר עם אסיה, אפריקה ואירופה.

4. **רצף פעילות:** מתחם תחנת רכבת חיפה מזרח הינו מתחם רכבת פעיל, שמאז הקמתו בראשית המאה ה-20' (1903) משמש ברצף לפעילות רכבתית ענפה. המתחם משמש הן כאחד המתחמים התפעוליים המרכזיים של מערך הרכבות הארצי, והן כתחנת רכבת (בשנות ה-90' חדל לשמש כתחנת נוסעים אך ממשיך לתפקד כתחנת מטענים סואנת המחוברת בשלוחה ייעודית לנמל חיפה). בניגוד למתחמים אחרים בסדר גודל דומה שמתקניהם שרדו אך הם עצמם אינם פעילים יותר (דוגמת מתחם התחנה בירושלים והתחנה ביפו) או מתחמים פעילים שמעט מאד שרד מעברם ההסטורי (דוגמת לוד), מתחם חיפה מזרח הינו מקרה יחיד של מתחם הסטורי גדול שעדיין מצוי בלב מערך הרכבות הפעיל.

5. **המתחם כקטלוג/ מגוון תקופות ומתקנים:** מתחם חיפה מזרח הוא ממתחמיה המוקדמים והמורכבים של הרכבת בישראל, ובמשך למעלה ממאה שנות פעילות צבר מבנים ומתקנים מתקופות שונות. הן בזכות גילו והן כשיקוף של עושר הפעילויות הרכבתיות המתקיימות בו, ניחן מתחם רכבת חיפה מזרח במגוון גדול של מבנים ומתקנים המאפיינים תחנות רכבת הסטוריות, והוא כיום מעין קטלוג ייחודי המציג בתא שטח אחד מגוון עשיר של מתקני ומבני רכבת, מהם טיפוסים סטנדרטיים ומהם פרטים ייחודיים.

6. **מפגש מסילות וטכנולוגיות:** עד שנות ה-30' פעלו במתחם שני טרמינלים זה לצד זה: טרמינל המסילה הצרה לדרעא וטרמינל המסילה התקנית לקנטרה (ובהמשך לביירות-

1. נמל ביירות, שגם אליו הגיע קו רכבת ביירות-דמשק בתקופה העות'מנית, אינו חלק מן המסילה החיג'אזית, שנשללה מדמשק דרומה.

טריפולי). תחנת חיפה מזרח היתה התחנה היחידה בה פעלו זו לצד זו המסילה הצרה והמסילה הרחבה², החל משנת 1918 ולכל אורך תקופת המנדט. כתוצאה התפתחו במתחם שני תתי-מתחמים תאומים (מתחם א' ומתחם ב' בסקר זה) שהם תמונת ראי האחד של השני. מבנה תחנת הרכבת, עם זאת, לא הוכפל ונשאר לאורך כל שנות הפעילות של התחנה במתחם א' בלבד.

7. **תחנת רכבת הסטורית כמכלול:** עת הוקמו מבני הרכבת הראשונים, היתה תחנת הרכבת התורנית (מבנה 1 של היום) מוקדה של התחנה, והמבנה הייצוגי של המתחם כולו. עם זאת, בתחנה הסטורית מבנה התחנה הינו רק רכיב אחד במכלול שמתקניו השונים חולשים על המסילות משני עבריהן: בצד האחד, זה הפונה לחזית הרחוב, מצויות פונקציות הקשורות בציבור הנוסעים וצרכני השירותים של הרכבת: אולם נוסעים, מזנון, משרדי הנהלה, איזורים לפריקה והטענה של סחורות, שירותים. בקרבת או בין המסילות מצוי תא האיתות המאפשר שליטה ויזואלית על תנועת הרכבות, ומהעבר השני של המסילות פונקציות הכרחיות לתפעול הרכבת: מוסכים, מגדלי מזוט ומים, סובבן ומגורי צוות. מכלול הפונקציות המתואר לעיל הינו הכרחי לפעולתה התקינה של תחנת רכבת היסטורית, והצבתו בשטח היא פרי תכנון מדוקדק המשקף את אופני פעולתה של הרכבת. השטח בו מרוכזים כל רכיבי התחנה ההסטורית במתחם א' ייקרא מעתה 'ליבת התחנה ההסטורית'.

8. **שלמות ואוטנטיות:** מכלול ליבת התחנה בתחנת רכבת חיפה מזרח שרד כמעט בשלמותו, זאת בעיקר משום שבו התרכזו מתקני המסילה הצרה של קו חיפה-דרעא (המסילה החיג'אזית). לכשהוקם בראשית תקופת המנדט טרמינל המסילה התקנית על כל מתקניו (רציפי פריקה וטעינה, מגרש עריכה, מוסכים, סככות ומחסנים, סדנאות, סובבן ומגורי צוות), הוחלט למקמו במתחם ב', הרחק מהליבה הצפופה של התחנה העות'מנית במתחם א'. לאורך השנים שודרגו והוחלפו מתקני מתחם ב' על מנת לתת מענה להתפתחותה

2. גם מסילת הרכבת יפו-ירושלים, המסילה הראשונה בארץ, נסללה בתקופה העות'מנית כמסילה צרה, כך שעם הנחתה ההדרגתית של המסילה התקנית מקנטרה צפונה נוצר בלוד בשלהי 1917 מפגש בין מסילות שונות. אולם כבר בשנת 1918 המירו הבריטים את המסילה הצרה מלוד לירושלים במסילה תקנית, ובשנת 1920 השלימו את פרויקט החלפת המסילה מלוד לתל אביב. עוד על נושא זה, ראו 'מסמך מדיניות שימור קו הרכבת יפו ירושלים' מספטמבר 2006 (מחברות: עדי הר-נוי ורות ליברטי-שלו)

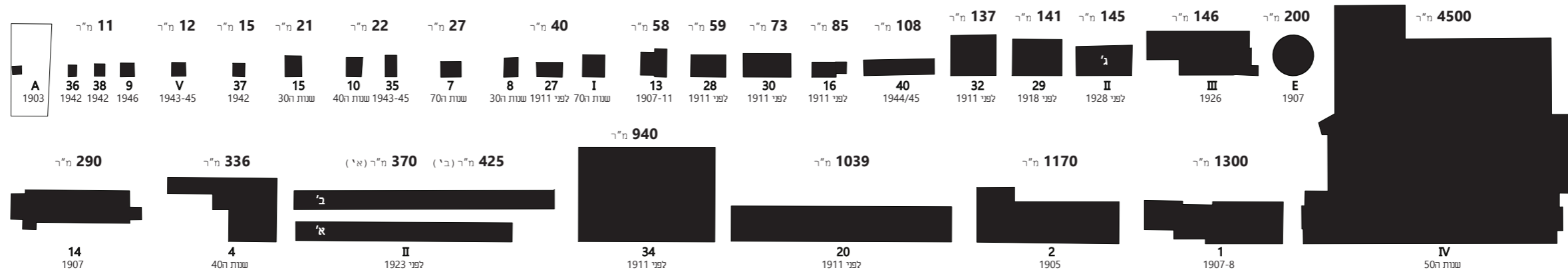
הטכנולוגית של רכבת המנדט ולאחריה רכבת ישראל (שעברה כולה למסילות תקניות), וממתקניו המקוריים של המתחם נותרו מעטים. לעומתו, המשיך מתחם א' לפעול כטרמינל בשירות המסילה הצרה עד שנות ה-50', ובמרבית מתקניו הוכנסו שינויים והתאמות קלים בלבד, בדרך כלל כתוספות לקיים. לאחר הפסקת הפעילות הרכבתית במסילה הצרה בשנת 1951 המשיכו לתפקד במתחם א' תחנת הנוסעים, משרדים ופונקציות מקבלות קהל, ומספר מועט של מוסכים תפעוליים. בשל כל האמור לעיל נשתמרה השלמות התפקודית של ליבת התחנה במתחם א', בה שרדו כל הפונקציות החיוניות לפעולתו המתואמת של מתחם תחנת רכבת הסטורית. בשולי מתחם ב', ברצועת הקרקע הכלואה בין מתחם הרכבת לבין רחוב ירוחם ציזל, השתמרו סככות, סדנאות ומבנה מגורים מראשית תקופת המנדט. מיקומם הנוכחי בקרבת הרחוב יכול בעתיד לאפשר הצצה אל הפעילות התפעולית במתחם רכבתי, פעילות שבדר"כ ממוקמת בירכתיים, הרחק מהציבור הרחב.

9. **מערך הכניסות והתנועה במתחם:** לאורך כל שנות פעילות התחנה ועד היום משמשת רחבת האנדרטה ככניסה הראשית למתחם (ממזרח, דרך חטיבת גולני). בעבר היו כניסות נוספות ממזרח לאזור סככת המטענים (מדרום-מזרח לכניסה הראשית) וליד תא האיתות המערבי (מצפון-מערב לכניסה הראשית). כניסות שירות למתחם, מכיוון הנמל ובאמצעות חציית הפסים במעבר חירם, שימשו כבר בתקופה העות'מנית להגעה למוסך הקטרים וסביבותיו. בעקבות השינויים במערך הכבישים ומחלפי התנועה סביב מתחם חיפה מזרח בעשורים האחרונים, הפך מתחם התחנה ל'אי תנועה' בלב מערך כבישים מהירים, והקשר בין מתחם א' למתחם ב' נותק. הגישה אל המתחם מהכניסה הראשית מדרך גולני הפכה למסובכת ומסוכנת, וכניסת השירות האחורית, דרך סבך הרחובות של איזור תעשייה שמן או מחלף חירם, הפכה לכניסה העיקרית אל מתחם הרכבת. כיום מקשות דרכי גישה אלה על המבקר במקום להבין את משמעותה של תחנת הרכבת בהקשרה העירוני.

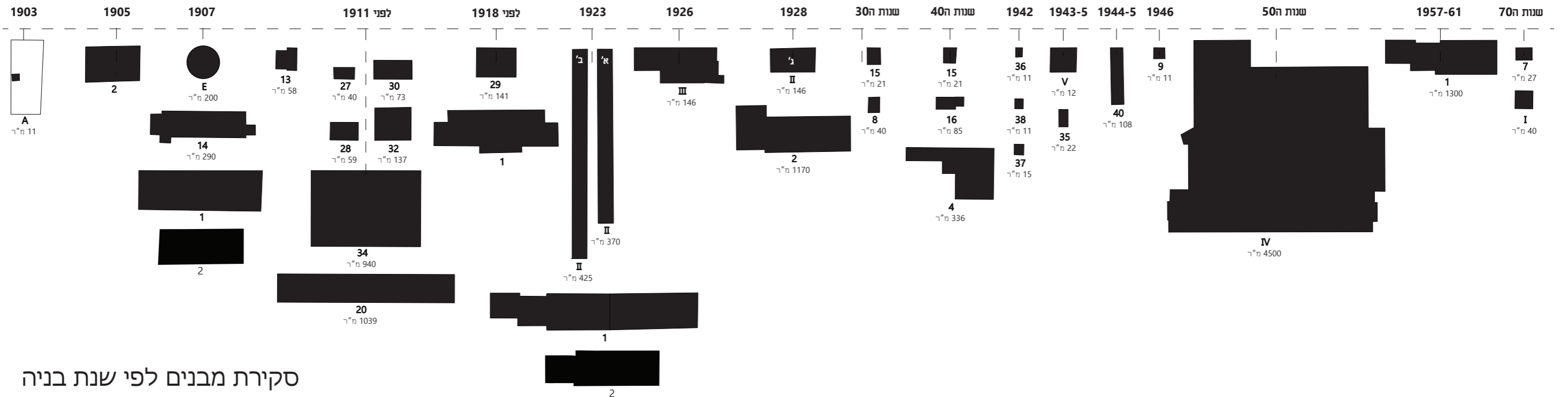
10. **חלקת הקבורה של משפחת אל-חליל** הצמודה למבנה מס' 2 במתחם א' של תחנת הרכבת אינה חלק מסיפורה של התחנה. חלקת הקבורה משתייכת למכלול בתי הקברות המוסלמיים סביב מסגד איסתיקלל צפון-מזרחית לתחנה.

המבנים בתחנה:-: סיכום נתונים (ראו גם פוסטר מקופל בסוף חוברת זו)

בניינים: 1. מבנה חטיבת הנוסעים 2. מבנה אגף הכספים 3. מבנה אגף הכספים 4. משרדי בודקי קרנות-נייד ותקשורת 5. משרדי כספים 6. מסכת מתכת 7. משרדי איתות מערבי 8. מבנה גלי חשמל 9. מבנה מסילאים 10. מבנה ישן של הנדסה 11. משרדים 12. מוסך הדיזלים 13. משרדים 14. מבנה מוזיאון הרכבת, צד דרומי 15. מבנה ליד מוזיאון הרכבת, צד דרומי 16. מוסך הדיזלים 17. מוסך הדיזלים 18. מוסך הדיזלים 19. מוסך הדיזלים 20. מוסך הדיזלים 21. מוסך הדיזלים 22. מוסך הדיזלים 23. מוסך הדיזלים 24. מוסך הדיזלים 25. מוסך הדיזלים 26. מוסך הדיזלים 27. מוסך הדיזלים 28. מוסך הדיזלים 29. מוסך הדיזלים 30. מוסך הדיזלים 31. מוסך הדיזלים 32. מוסך הדיזלים 33. מוסך הדיזלים 34. מוסך הדיזלים 35. מוסך הדיזלים 36. מוסך הדיזלים 37. מוסך הדיזלים 38. מוסך הדיזלים 39. מוסך הדיזלים 40. מוסך הדיזלים



סקירת מבנים לפי שטח



סקירת מבנים לפי שנת בניה

6. כמתחם רכבתי שאינו פעיל כתחנת נוסעים, נחוה מתחם חיפה מזרח על ידי הציבור בעת ביקור במוזיאון הרכבת, אך דרך עיניו של ציבור רחב יותר במבט מחלון הרכבת החולפת. לאור זאת, מחוייבת ההתייחסות אל כל אחד ממבני ומתקני התחנה בבחינה של הקשר בין מתחם רכבת חיפה מזרח לבין אתרים אחרים לאורך המסילה, וביזיוו של פרטים מרוחקים פיזית זה מזה, שדרך מבטו הנודד של הנוסע מרכיבים יחדיו תמונה שלמה.

5. כמתחם פעיל מזה 115 שנה בו שרדו מגוון מבנים ומתקנים הסטוריים, מציע מתחם רכבת חיפה מזרח צומת של עבר והווה, הזדמנות ייחודית למפגש בין תחנת רכבת הסטורית לבין פעילות רכבתית שוטפת, ולחשיפה של ציבור נוסעים רחב אל עושרה של המורשת הרכבתית. באופן ספציפי, מכלול ליבת התחנה מהווה דוגמא יוצאת דופן למערך תחנת רכבת היסטורית ששרד כמעט בשלמותו, ושכיום מאכלס הן את מוזיאון הרכבת והן פעילות שוטפת, תפעולית ומשרדית, של רכבת ישראל.



1. מאז הקמתו ולכל אורך תקופות פעילותו היה מתחם תחנת רכבת חיפה מזרח נקודת הכובד המשמעותית ביותר במערך הרכבת ההיסטורי בא"י. זהותו הייחודית כצומת תנועת ים ויבשה, כצומת מסילות וכצומת תחבורה ותפעול הינה מערכיו המרכזיים.

2. תחנת חיפה מזרח שימשה במחצית הראשונה של המאה ה-20 כמרכז של רשת רכבות איזורית, ובשל כך היתה לזירת התרחשות חשובה בהתפתחות המסחר והייצור ברחבי המזרח התיכון ובהתהוותם של קשרי מסחר בינלאומיים במזרח התיכון לאורך תקופה זו. בגודלה ובמורכבותה הפיזית מספרת התחנה את סיפורו של המרחב האיזורי שחדל להתקיים עם כינון גבולותיה של מדינת ישראל.

3. מתחם תחנת רכבת חיפה מצטיין בריבוי של מבנים ומתקנים מתקופות שונות, חלקם מפוארים ומונומנטליים, אחרים פשוטים ופרגמטיים. ערכו של המתחם הוא בריבוד ובעושר שיצרו התקופות השונות שהטביעו עליו את חותמו. מגוון המתקנים ומבני רכבת המצויים במתחם, מהם טיפוסים סטנדרטיים ומהם פרטים ייחודיים, חלקם אחרונים ששרדו מסוגם, הופך את המתחם למוזיאון פתוח בו סך איבריו מרכיבים יחדיו תמונה שלמה של מקום לאורך זמן. ניתן לתאר את מתחם רכבת חיפה מזרח כמכלול שלם בו מרבית איבריו, ללא תלות דוקא באיכותם האדריכלית או גודלם, הינם בגדר חוליות חיוניות וייחודיות בהתפתחות הרכבת.

4. תחנת חיפה מזרח הינה הגלעין המחולל של חיפה התעשייתית, נקודת ציון במקום ובזמן שממנה והלאה שינתה העיר את פנייה והפכה לכרך מודרני. מיקומו האסטרטגי של המתחם בנקודה ממנה ניתן לצפות בעת ובעונה אחת על הנמל, איזור התעשייה, שכונותיה הראשונות של העיר ומסילת הרכבת, מאפשר הבנה מרחבית עמוקה של קשרי הגומלין בין הגאוגרפיה המקומית, האירועים ההסטוריים במפנה המאה והתפתחותה האורבנית של העיר. בהקשרו העירוני ובמבטים הנשקפים ממנו ואליו משקף מתחם התחנה את מרכזיותה של הרכבת כסוכנת הקידמה, וכשחקנית מרכזית בשרטוט אופקיה המתרחבים של העיר בראשית המאה ה-20.

המבנים ההיסטוריים, קיים במכלול זה פוטנציאל גדול לחיבור אל הרחוב ופיתוח של פונקציות מקבלות קהל. מומלץ לבחון אפשרות ליצירת קשר בין מתחם ציורי לבין פעילויות מוזיאון הרכבת, ולקשר באמצעים רכבתיים בין מכלול ליבת התחנה לבין הסדנאות ההיסטוריות.

7. גישת הציבור הרחב אל מתחם הרכבת כיום, הן הולכי רגל והן רכובה, הינה מסובכת ומסוכנת, יוצרת בלבול מרחבי, ומפריעה להבנת המתחם ההיסטורי המקורי. מומלץ לחזק את הקשר בין מתחם תחנת הרכבת לבין מרקמה העירוני העכשווי של העיר חיפה, באמצעות פיתוח גישה או גישות נוחות להולכי רגל ולרכב מכיוון רחוב חטיבת גולני, והפנייה של תנועת עובדי הרכבת בלבד אל כניסת השירות דרך מחלף חירם/ חוף שמן.

8. מומלץ לפתח מחדש אפשרות להגעה למתחם חיפה מזרח באמצעות רכבת כחלק מחוויית הביקור במוזיאון.

9. במתחם מצויים מספר מבנים עשירים בערכי מורשת שרמת התחזוקה ומצב ההשתמרות שלהם מהווים איום על ערכיהם (ראו טבלת דירוג המבנים והמתקנים בפרק זה). מומלץ לתעדף ולבצע בהקדם האפשרי פעולות שימור ושיקום במבנים אלו, המונים את מחסן הסחורות (מבנה 14), משרד מנהל מוסך הקטרים למסילה הצרה (מבנה 27), מחסן תשתיות (מבנה 28), הסובבן (אלמנט E).

10. חלק בלתי נפרד ממתקניה ההכרחיים של תחנת הרכבת ההסטורית היה הסובבן, אמצעי הכרחי להיפוך כיוון הנסיעה של הקטרים, במיוחד בתחנות טרמינל כמו בחיפה מזרח. במפות הסטוריות עד שלהי שנות ה-70 ניתן לזהות את קיומו של סובבן בתוואי הכביש הפנימי של היום, במזרח ליבת התחנה (סמוך למגדלי המזוט). לא מן הנמנע שהסובבן השתמר בשלמותו תחת הכביש (כפי שהתגלה במוזיאון האוסף בתל אביב ובתחנת צמח). מומלץ לבצע במקום חפירת גישוש, ובאם יסתבר שהסובבן שרד, לשקול את חשיפתו במסגרת פעולות עתידיות לשדרוג מוזיאון הרכבת.

3. הסקר מזהה שני מכלולים היסטוריים לשימור: מכלול ליבת התחנה (מתחם א') ומכלול הסדנאות ההיסטוריות (מתחם ב'). אין להפר את רצף המבטים המקשרים בין אבריהם ההסטוריים של מכלולים אלה, או להסתיר את מסילות הרכבת הסמוכות המקנות להם את הקשרם ההסטורי והתפעולי.

4. **מכלול ליבת התחנה** במתחם א' (כ-40 דונם), המשתרע צפון-מערבית למחלף חירם, הינו גלעין התחנה ההיסטורית, ובו מצויים מרבית המבנים והמתקנים שהוקמו טרם קום המדינה ע"י העות'מאנים וע"י שלטונות המנדט אחריהם. בין השאר נמצאים במתחם זה תחנת הרכבת ההיסטורית (המשמשת היום כמשרדים להנהלת הרכבת מוסך הרכבות ההיסטורי (המשמש היום כמוזיאון רכבת ישראל), לצד מוסך ציוד מכני-הנדסי פעיל. מכלול ליבת התחנה מהווה דוגמה יוצאת דופן למערך תחנת רכבת היסטורית ששרד כמעט בשלמותו, על כל הפונקציות החיוניות לפעולתו המתואמת. במכלול זה יש לשמר את המבנים והמתקנים בעלי ערכי המורשת (כפי שזוהו בטבלת הדירוג) וכן את השטחים הפתוחים המהווים חלק בלתי נפרד מהם, לרבות מסילות הרכבת.

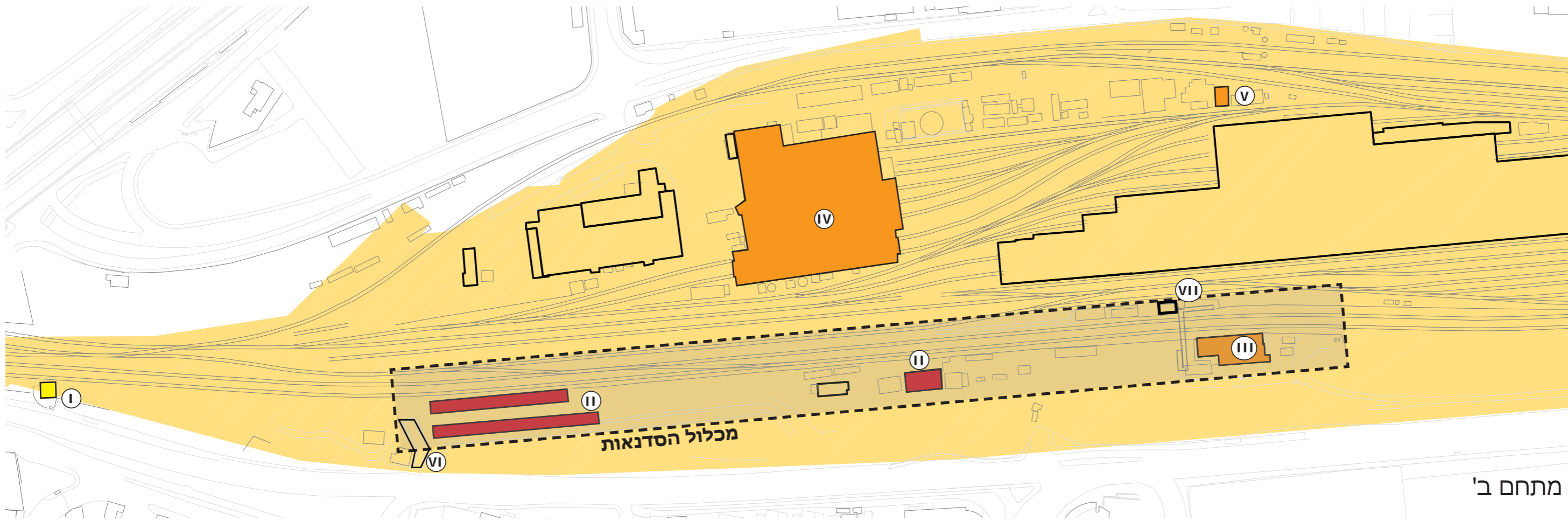
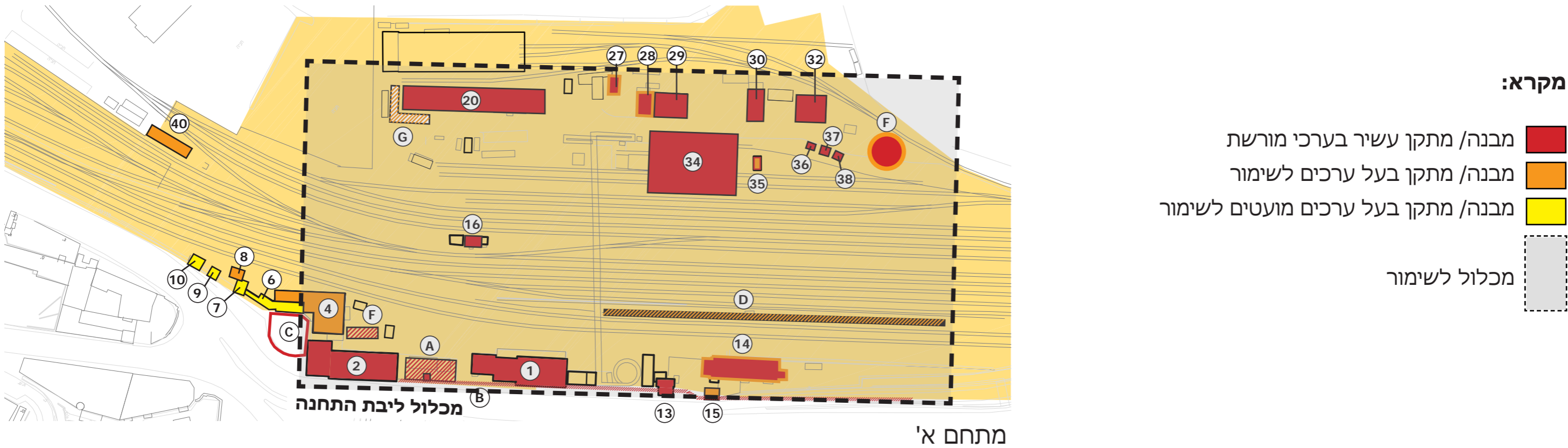
5. על מוזיאון הרכבת להיות לא רק תערוכה של אובייקטים רכבתיים בחללים נייטרלים, כי אם מכלול היוצר אינטגרציה בין הסביבה הבנויה של מתחם ליבת התחנה, ההסטוריה של הרכבת, והצגת האובייקטים הרכבתיים בהקשרם. במכלול ליבת התחנה מומלץ לשלב ולקשר בין הפעילות הרכבתית השוטפת במתחם לבין ייצוגה המוזיאלי של הרכבת ומורשתה.

6. **מכלול הסדנאות ההיסטוריות** במתחם ב' (כ-10 דונם), המשתרע דרומית-מזרחית לצומת חירם, הינו רצועת קרקע הכלואה בין מתחם הרכבת לבין רחוב ירוחם צייל, בה השתמרו סככות, סדנאות ומבנה מגורים מראשית תקופת המנדט (מבנים II + III). המכלול כולל גם את תא איתות VI ואת מעביר מים VII שזוהו כאלמנטים הסטוריים אך לא תוארכו ודורגו במסגרת סקר זה. מכלול הסדנאות, בו שרדו מתקנים וכלי עבודה היסטוריים, מאפשר הצצה לאחורי הקלעים של תחנת הרכבת, והעמקת ההבנה בכל הנוגע לאופן פעולתה. בזכות קרבתו לרחוב, מיקומו בשולי מתחם הרכבת הפעיל, וריבוי השטחים הפתוחים סביב

1. כיום מתפרס מתחם חיפה מזרח על פני כ-215 דונם המתחלקים לשני תתי מתחמים, ומכילים ריבוי של מבנים ואלמנטים היסטוריים. סקר זה חקר וניתח את מאפייניו הפיזיים וההסטוריים של המתחם בכללותו, וכן את המבנים והאלמנטים במתחם באופן פרטני. ממצאי הסקר הפרטני מוצגים באופן השוואתי בטבלת דירוג המבנים המצויה בפרק זה, בה נכללים כל המבנים והמתקנים ההסטוריים באתר.

2. שימור והשמשת מבנים היסטוריים לצורך פעילות רכבתית שוטפת, לטובת העובדים והמבקרים במקום, הינה הדרך הטובה ביותר להבטיח את השתמרותו של המתחם על ערכיו השונים. מומלץ אם כן לשלב את המבנים והמתקנים ההיסטוריים בפעילותו הרכבתית השוטפת של המתחם.





המתחם	מס' כיום	שם:	הסטורית	אדריכלית/אסתטית	הקשר במכלול	נוכחות במרחב הציבורי	נופית	חשיבות תפקודית	רצף פעילות רכבתית	טכנולוגית	טיפולוגיה/טיפוס רכבתי	אותנטיות	סיכום ערכיות לשימור	רמת השתמרות	רמת תחזוקה	סה"כ
מתחם א	1	בניין תחנת הרכבת	3	3	3	3	1	3	2	2	3	2	25	2	3	30
	2	הנהלת הרכבת	3	2	3	3	1	3	3	2	2	2	24	2	3	29
	4	קנטנת הצבא הבריטי	2	1	1	1	0	0	1	0	0	2	10	2	2	14
	6	מוסכי קרוניות ושירותים	1	0	0	0	0	0	2	1	1	2	7	2	2	11
	7	מחסן הנדסה	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	3	1	2	6
	8	תא איתות מערבי	1	1	0	1	1	1	2	0	3	3	15	2	2	19
	9	מחסן חומרי הדברה	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	4	2	2	8
	10	מוסך	1	0	0	0	0	0	1	0	1	2	5	1	1	7
	13	שרותים	2	2	2	2	2	0	3	3	0	2	19	2	2	23
	14	מחסן הסחורות	3	2	1	1	2	0	3	2	0	2	16	2	2	20
	15	חדר אבידות	1	2	1	1	0	0	2	2	0	3	13	3	2	18
	16	תא איתות פטיש	1	2	3	3	2	2	3	3	1	2	21	2	2	25
	20	משרד המהנדס הראשי	2	2	2	2	2	0	3	2	2	2	19	3	2	24
	27	משרד מנהל מוסך הקטרים למסילה הצרה	2	1	2	2	0	0	2	2	2	3	16	1	1	18
	28	מחסנים של תשתיות	2	2	3	3	0	0	2	2	2	3	18	1	1	20
	29	משרדים וחדרי מנוחה למסילאים	2	2	3	3	0	0	2	2	2	2	17	3	2	22
	30	משרד חטיבת תשתיות	2	2	3	3	0	0	2	2	1	2	16	3	2	21
	32	מבנה מסילאים	2	2	3	3	0	0	2	2	1	2	16	3	2	21
	34	מוזיאון הרכבת	3	2	3	3	2	3	3	2	0	1	19	3	1	23
	35	מגדל מים ושרותי מוזיאון	1	1	2	2	1	1	2	1	3	2	16	3	3	22
	36, 38	מגדלי מזוט	1	1	2	2	1	1	2	1	3	3	18	3	3	24
	37	בית משאבות	1	1	2	2	0	0	2	1	3	3	16	3	3	22
	40	מצבריה	1	0	0	0	0	0	2	2	3	2	12	2	2	16
	A	מתחם האנדרטה	3	3	3	3	3	3	3	3	0	0	21	3	3	27
	B	גדר המתחם/החומה	2	2	2	2	2	2	3	3	0	0	18	2	2	22
	C	בית הקברות	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	8	3	2	13
	D	הרציף הבריטי	2	0	2	2	1	3	2	2	1	3	15	1	1	17
E	הסובבן (בהנחה שעדיין קיים תחת הכביש וניתן לחשפו)	2	1	2	2	0	1	3	0	3	3	16	0	0	16	
F	גן הדקלים ליד התחנה	3	2	3	3	2	3	1	3	0	3	22	3	2	27	
G	גן הדקלים ליד מבנה 20	1	1	0	2	2	2	1	3	0	2	13	2	2	17	
מתחם ב'	I	תא איתות חיפה מזרח	0	1	0	?	1	2	0	1	1	9	3	2	2	13
	II (א)	סדנאות מלאכה	2	2	3	?	2	2	0	2	3	17	3	2	2	21
	II (ב)	סדנאות מלאכה	2	2	3	?	2	2	0	2	2	17	3	2	2	21
	II (ג)	סדנאות מלאכה	2	2	2	?	2	2	3	0	2	19	3	2	2	23
	III	מגורי מסילאים	2	1	1	?	2	0	2	2	0	12	2	2	2	16
	IV	מוסך הדיזלים הראשון	2	1	2	?	2	0	2	3	1	11	2	2	2	15
	V	מגדל מים	1	1	1	?	2	1	2	0	3	13	2	2	1	16

14 ומטה	9 ומטה
15 עד 20	10 עד 15
21 ומעלה	16 ומעלה

מקרא: בעל ערכי מורשת מועטים (צהוב), בעל ערכי מורשת - לתיעוד כבסיס להחלטות הנוגעות להתערבות או שימור (כתום), עשיר בערכי מורשת - לתיעוד מלא ולשימור (אדום).

לצורך הערכת משמעות המבנים והאלמנטים הנופיים והטכניים במתחם תחנת הרכבת זוהו עשרה קריטריונים לקביעת ערכיותו של כל מבנה או מתקן **כאתר מורשת**. לכל אחד מהקריטריונים ניתן דרוג מ-1 עד 3, כש-3 היא הדרגה הגבוהה ביותר ו-1 הנמוכה.

בנוסף, הוערך מצבם הפיזי העכשווי של המבנים באמצעות שני קריטריונים: **רמת ההשתמרות** ו**רמת התחזוקה** של המבנים והאלמנטים.

לפי סך כל הנקודות שצבר כל מבנה/אלמנט דורגו המבנים לשלוש דרגות ערכיות:
 14 נקודות ופחות - בעל ערכים מועטים לשימור
 15-20 נקודות - בעל ערכים לשימור
 21 ומעלה - עשיר בערכים לשימור

קריטריון	XXX	XX	X
הסטורי	מבנה או אלמנט מראשית ימי התחנה (הוקם עד – 1926- כולל את החיבור למסילת חיפה קנטרה), המדגים מאורע, טכנולוגיה או התפתחות הסטורית משמעותיים להבנת מקומה של התחנה במערך ההסטורי הרכבתי ובעיר חיפה, ובפרט מדגים אחת או יותר מהתמות הבאות: השימוש בקו הרכבת כאמצעי אימפריאליסטי לכיבוש ושליטה; כנתיב המשרת עליה לרגל; משקף את מקומה של הרכבת בהתפתחות החקלאות, התעשייה והייצוא מהארץ; השפעת הרכבת על התפתחות המרחב העירוני והאזורי	מבנה או אלמנט מראשית ימי התחנה (הוקם עד 1926) או מבנה שהוקם עד סוף שנות ה-50 ומדגים מאורע, טכנולוגיה או התפתחות הסטורית משמעותיים להבנת מקומה של התחנה במערך ההסטורי הרכבתי ובעיר חיפה ובפרט מדגים אחת או יותר מהתמות הבאות: השימוש בקו הרכבת כאמצעי אימפריאליסטי לכיבוש ושליטה; כנתיב המשרת עליה לרגל; משקף את מקומה של הרכבת בהתפתחות החקלאות, התעשייה והייצוא מהארץ; השפעת הרכבת על התפתחות המרחב העירוני והאזורי	מבנה או אלמנט שהוקם עד סוף שנות ה-50 (כולל את הקמת כל הקווים)
אדריכלי/ אסתטי	מבנה שהיה במקור ונותר היום עשיר בפרטים, בעל איכויות אדריכליות בולטות כמבנה יוצא דופן לתקופתו	מבנה שהיה בעת בנייתו בעל איכות אדריכלית גבוהה, עשיר בפרטים, דוגמא איכותית לבנייה טיפוסית לתקופתו	מבנה בעל טיפולוגיה ו/או טכנולוגיה אופיינית לתקופתו שניכרת בו גם כיום
הקשר במכלול	מבנה מרכזי במכלול אדריכלי-תפעולי שמרבית חלקיו שרדו בשטח וניתן לזהותו כמכלול.	מבנה או אלמנט פריפריאלי במכלול אדריכלי-תפעולי שמרבית חלקיו שרדו בשטח וניתן לזהותו כמכלול.	מבנה או אלמנט שהיה בעבר חלק ממכלול שלא שרד
נופי	אלמנט או שטח פתוח הסטורי התוחם ומגדיר איזור שנועד לתווך בין המרחב הציבורי והתשתית הרכבתית בתחנה	אלמנט או שטח פתוח מקורי (גם אם בעל תפקיד תפעולי) המשמש כנקודת ציון בשטח ובמהותו מאפשר תצפית על התחנה כמכלול; אלמנט תוחם המגדיר מכלול או מרחב נופי	אלמנט או שטח פתוח המשמש כנקודת ציון בשטח
נוכחות במרחב הציבורי העכשווי	חלק מחזית הרחוב או ממוקם בנקודה מרכזית לאורך קו הרכבת הפעיל, נצפה בבירור מהמרחב הציבורי, מוכר כאייקון מזוהה עם התחנה ההסטורית	חלק מחזית הרחוב או ממוקם בנקודה מרכזית לאורך קו הרכבת הפעיל, נצפה בבירור מהמרחב העירוני הציבורי	בולט ונצפה בבירור מהמרחב העירוני הציבורי או מקו הרכבת הפעיל
חשיבות תפקודית	מבנה שהיה חיוני לפעילותה של תחנת רכבת היסטורית או לתפקוד של מערך הרכבות הכולל, לאורך ריבוי של תקופות פעילות	מבנה שהיה חיוני בתקופה מסוימת לפעילותה של תחנת רכבת היסטורית או לתפקוד של מערך הרכבות הכולל.	מבנה פריפריאלי בתפקודה של תחנת רכבת היסטורית
רצף פעילות רכבתית	פעיל מאז בנייתו ועד היום בשימוש רכבתי זהה או דומה לשימוש ההיסטורי	מצוי בשימוש רכבתי לאורך מספר רב של תקופות ופעיל כיום	היה נטוש. כיום פעיל, בשימוש רכבתי.
טכנולוגי	מבנה או אלמנט איכותי המדגים טכנולוגיה רכבתית היסטורית שפסה מן העולם; מבנה העומד בחזית הטכנולוגית של תקופתו בחומר ו/או שיטת בנייה.	מבנה או אלמנט שנותר בשלמותו ומדגים טכנולוגית בנייה רכבתית היסטורית או מכיל רכיב של טכנולוגית רכבת היסטורית, ושבבנייתו שולבו ושרדו אלמנטים רכבתיים כחלק מטכנולוגית בנייה מתפתחת (למשל רלסים)	מבנה או אלמנט שנותר בשלמותו ומדגים טכנולוגית בנייה רכבתית היסטורית.
טיפולוגיה/ טיפוס רכבתי	רכיב טיפוסי במערך תחנת רכבת היסטורית המהווה דוגמה לשימוש בסטנדרטיזציה בתכנון ובבניה של קווי רכבת, והוא שריד אחרון/ בין האחרונים מסוגו בארץ.	רכיב טיפוסי במערך תחנת רכבת היסטורית המהווה דוגמה לשימוש בסטנדרטיזציה בתכנון ובבניה של קווי רכבת, או רכיב טיפוסי לתקופה ו/או לשימוש לא רכבתי בשטח תחנה היסטורית	רכיב טיפוסי במערך תחנת רכבת היסטורית
אותנטיות	נותר נאמן למקור מלבד שינויי מינוריים, מתארו הכללי וכן פרטיו האדריכליים והטכנולוגיים נותרו בשטח במצב המאפשר שימור מלא/ שומרו.	במבנה/ אלמנט בוצעו שינויים לאורך השנים (כולל תוספות, החלפת גג וכו') המכבדים את רוח ומהות המבנה או משקפים אירועים ותהליכים היסטוריים.	שונה לבלי הכר על ידי התערבויות לאורך השנים
רמת השתמרות	המבנה עבר תהליך שימור, מתוחזק באופן שוטף תוך שימוש בחומרים וטכנולוגיות תואמים להסטורי.	מתארו הכללי של המבנה או האלמנט נשמר, אך התערבויות לאורך השנים שינו חלקים ממנו באופן ניכר (החלפת גג ושינוי צורתו, תוספות בנייה וכו') או עשו שימוש בטכנולוגיה וחומר שאינם תואמים למקור.	במצב גרוע או שונה לבלי הכר על ידי התערבויות אד הוק לאורך השנים
רמת תחזוקה	מצב טוב, מתוחזק באופן שוטף.	מצב כללי סביר, דורש עבודות תחזוקה ושיקום חלקי.	במצב גרוע, מט לנפול

קריטריונים להערכת ערכי מורשת
 עכשווי
 מצב פיזי
 להערכת
 קריטריונים

*יש לוודא כי מכלול המבנים המיועדים לשימור ישקף מגוון ערכים וכן ריבוי ומגוון של מרכיבי מורשת רכבתית.

בשנים הקרובות עשויים לחול שינויים משמעותיים במרחב העירוני הסובב את מתחם תחנת הרכבת חיפה מזרח. חלק מהשינויים העומדים על הפרק הם:

1. הטיית כביש 22 ממיקומו הנוכחי מזרחה, לגבול חוות המיכלים וביטול כביש היורד מגשר חירם אל רחוב חטיבת גולני (נבחן בתנוחות תת"ל ל 65 ובתכנית כביש 22 חלופה 102 מינואר 2019).

2. כתוצאה מהטיית כביש 22 - צמצום היקפי התנועה בדרך חטיבת גולני וקידום פרויקט התחדשות עירונית בהובלת העירייה לשיקום הרחוב כאזור מסחרי פעיל.

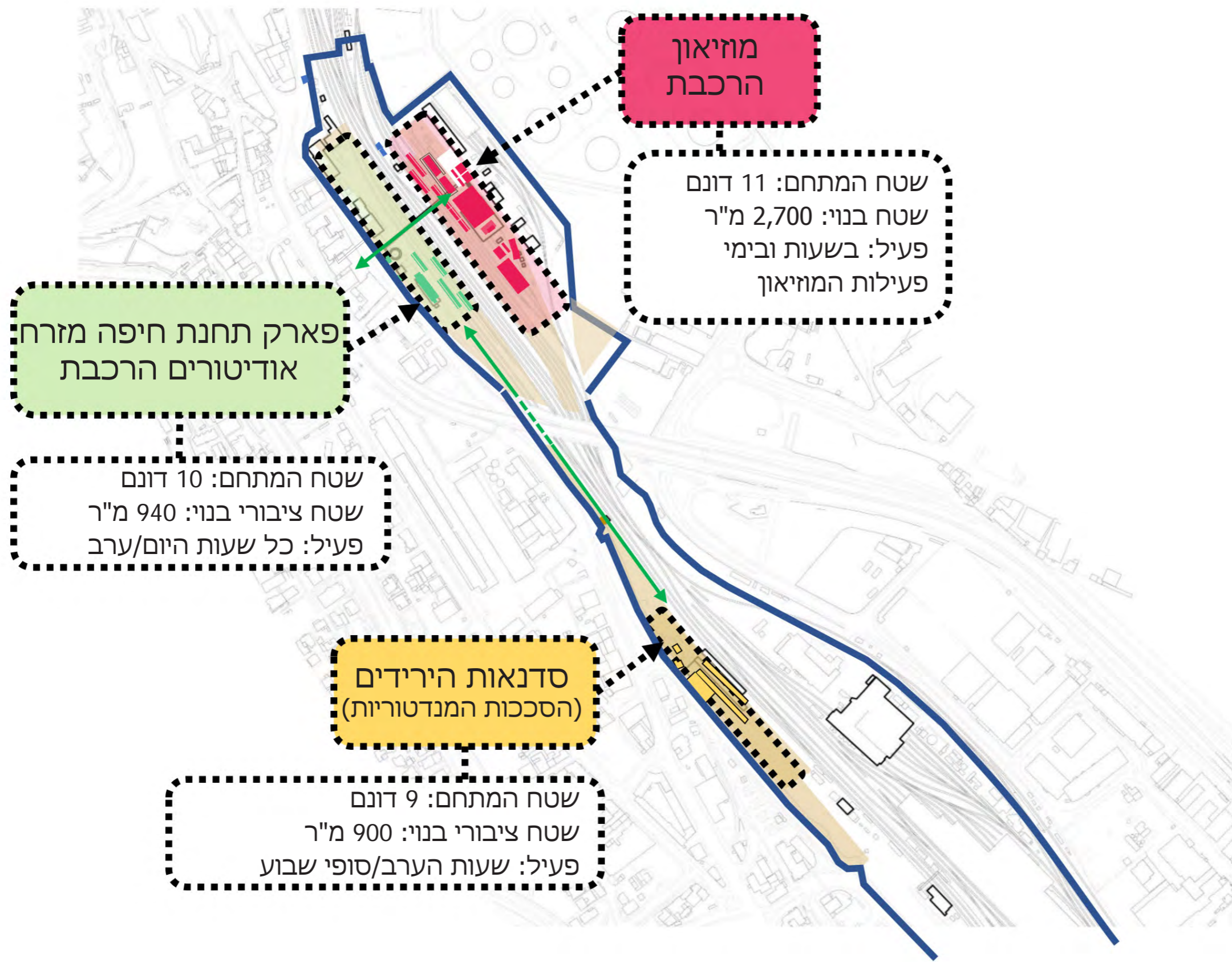
3. שיקום והתחדשות איזור שוק תלפיות כמרכז קניות ובילוי, ופיתוח צירי הולכי רגל מכיוון הדר אל העיר התחתית - ראו תכניות העירייה (חפ/1/2560 + תכנית לשיפוץ מבנה שוק תלפיות) כפי שהוצגו במליאת הועדה המקומית לתכנון ובנייה של עיריית חיפה בתאריך 25 פברואר 2020.

4. שיקוע חלקי של מסילות רכבת באיזור חיפה - נבחנות חלופות במסגרת תת"ל 65. אחת החלופות האפשריות הינה העברת מרבית המסילות הפעילות של הרכבת לתת הקרקע במקטע העיר התחתית, לרבות במתחם חיפה מזרח, אך טרם גובשה חלופה סופית.

בהינתן התפתחויות אלה, תיפתח בפני רכבת ישראל האפשרות לבחון את הרחבת פעילות מוזיאון הרכבת ולהוות אזורים בעלי פוטנציאל לפעילות עירונית בתחומי מתחם תחנת רכבת מזרח.

בסכמה המוצגת בגליון זה מוצעות שלוש אפשרויות לפיתוח מתחמים מקבלי קהל שיתמכו וירחיבו את פעילות המוזיאון במקביל להמשך הפעילות הרכבתית במתחם. פיתוח כל אחד מהמתחמים אינו תלוי באחרים והם יכולים לפעול באופן עצמאי ובמקביל. בנוסף מוצעים שימושים אפשריים לשטחים פנויים ובלתי מנוצלים לאורך הדופן הפונה לעיר, לרבות נתיב הולכי רגל שיקשר בין איזורים מוגדרים ותחומים בשני חלקי המתחם ללא הפרעה לפעילות הרכבתית.

כל שלושת המתחמים מציעים שימוש בנכסי המורשת המצויים בשטח המתחם, מבטיחים את שימור המתחם על ערכיו השונים ומציעים לעיר ולתושביה סביבות עירוניות איכותיות וייחודיות המנגישות את מורשתה של הרכבת.



מוזיאון הרכבת

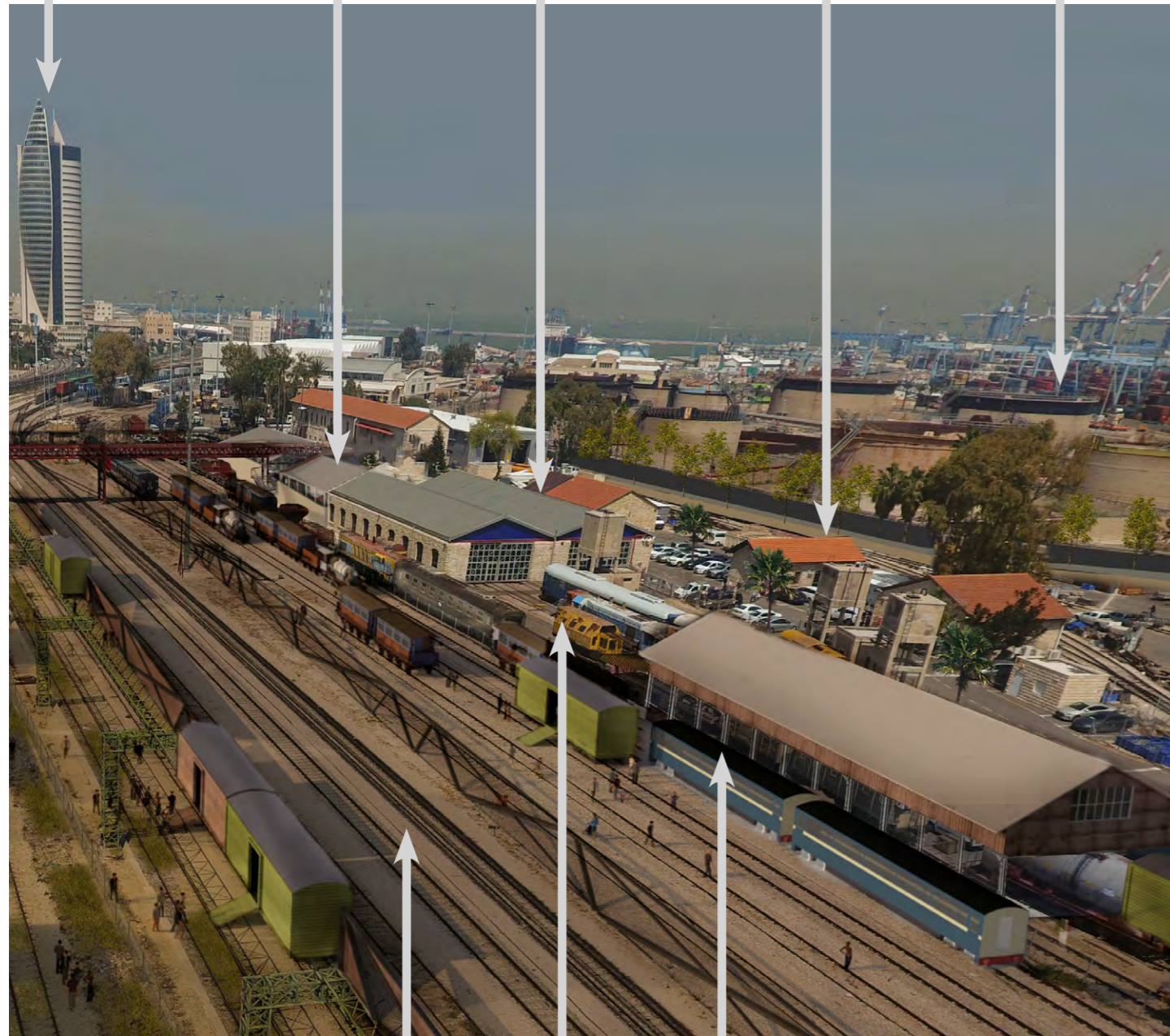
משרדי הממשלה
עיר תחתית

אגף חדש
למוזיאון

מוזיאון הרכבת
(מוסך הקטרים
ההיסטורי)

מבנים
עות'מאניים
בשימוש רכבתי

חוות המיכלים
חוף שמן



צמצום שטח
המסילות
הפעילות

חצר
מוזיאון
הרכבת

סככת צביעה
(העתקה מסדנאות
הקישון)

הצעה לפיתוח עתידי

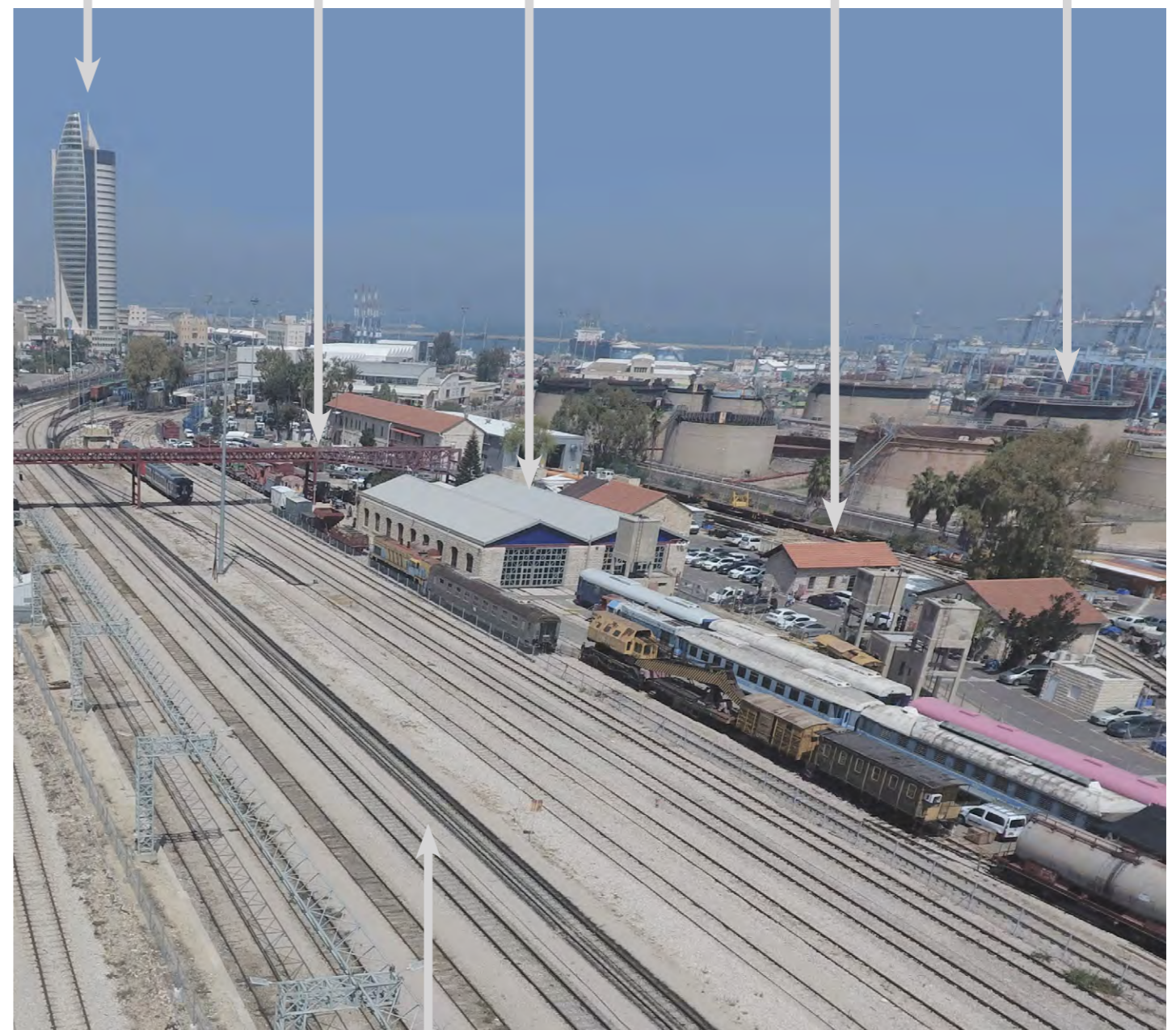
משרדי הממשלה
עיר תחתית

גשר הולכי רגל
מעל מסילות
פעילות

מוזיאון הרכבת
(מוסך הקטרים
ההיסטורי)

מבנים
עות'מאניים
בשימוש רכבתי

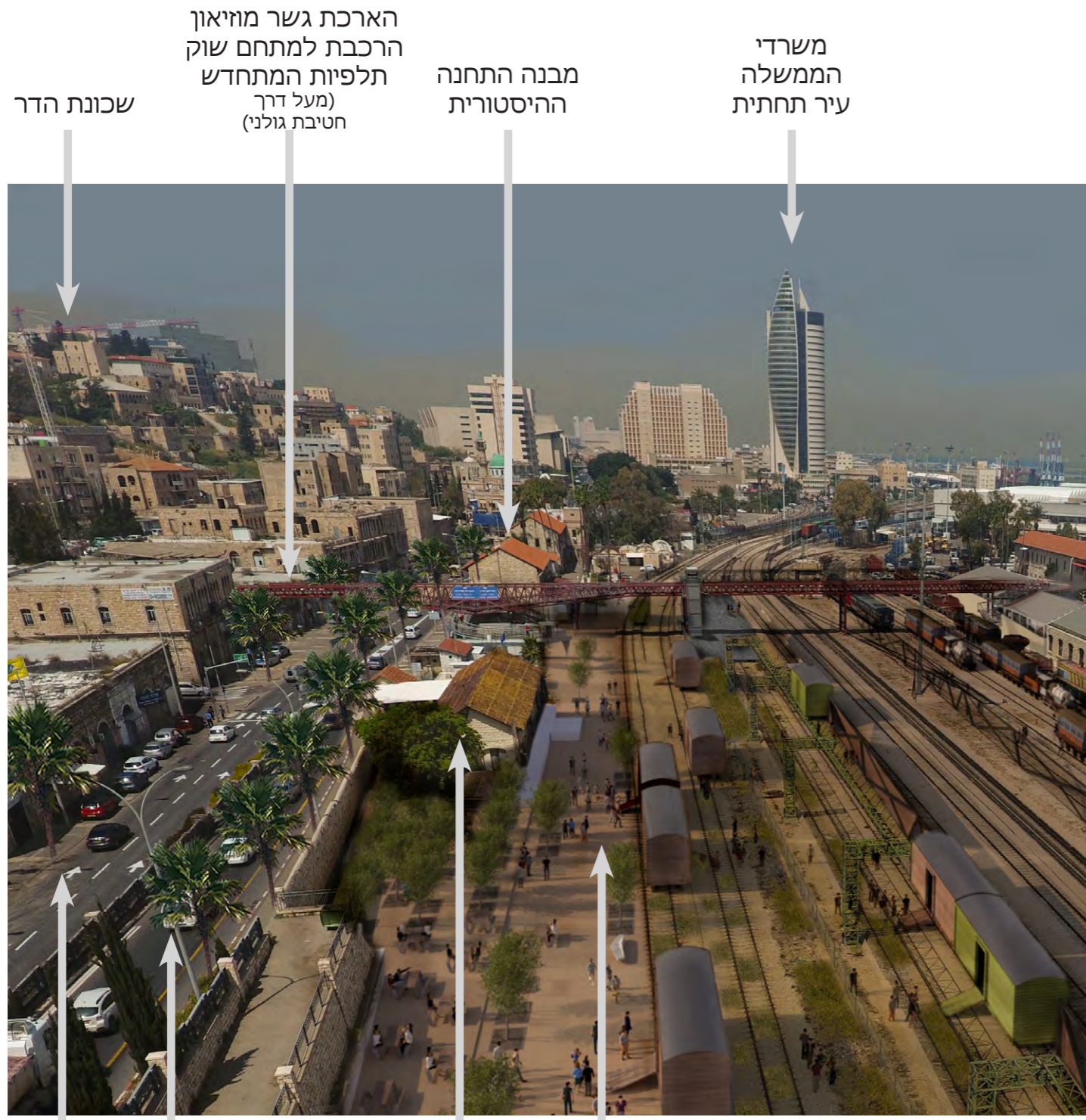
חוות המיכלים
חוף שמן



ריבוי מסילות
פעילות

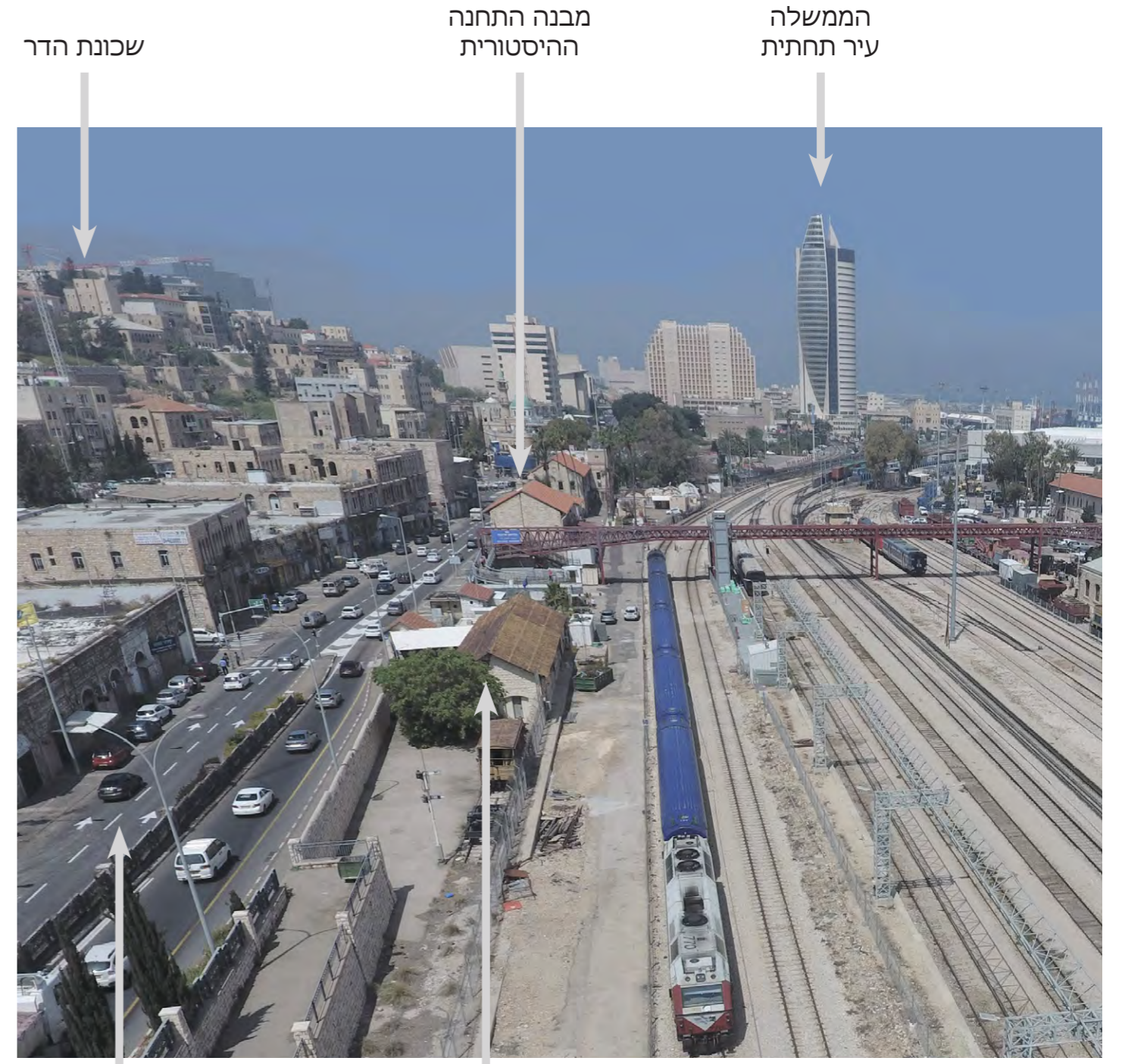
מצב קיים

פארק תחנת חיפה מזרח



שכונת הדר
 הארכת גשר מוזיאון הרכבת למתחם שוק (מעל דרך חטיבת גולני)
 מבנה התחנה ההיסטורית
 משרדי הממשלה עיר תחתית

הצעה לפיתוח עתידי
 פארק הרכבת
 מוזיאון ואודיטוריום הרכבת
 ירידה מהגשר מיועדת לביטול
 דרך חטיבת גולני



שכונת הדר
 מבנה התחנה ההיסטורית
 משרדי הממשלה עיר תחתית

מצב קיים
 מוזיאון הרכבת אגף מערבי
 דרך חטיבת גולני

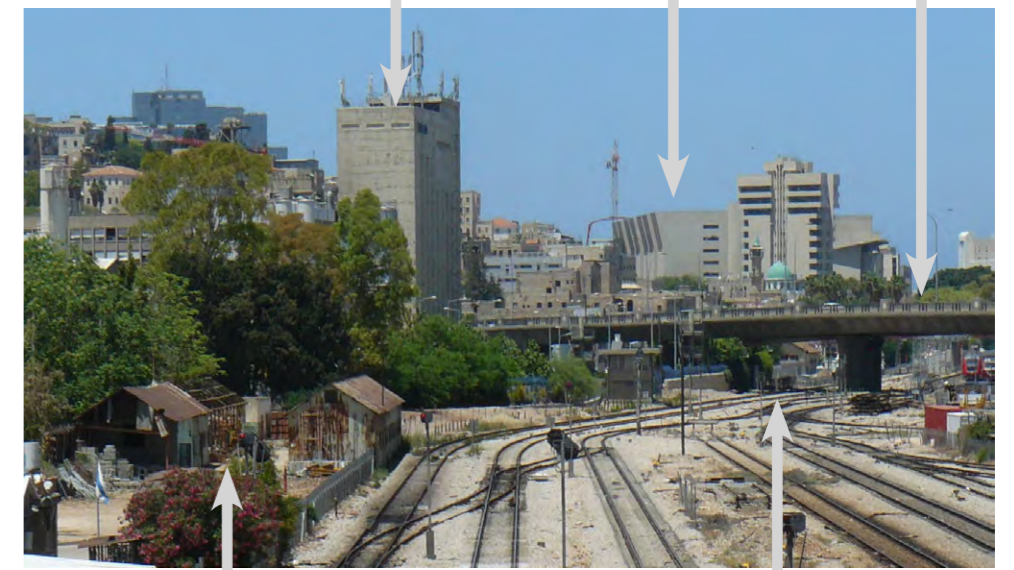


מיקום הסדנאות והכניסות למתחם מרחוב ירוחם ציזל

סדנאות הירידים בסככות המנדטוריות - מתחם ב'

הסככות המנדטוריות ממוקמות בצמוד לדופן הצפון-מערבית של מתחם ב', לאורך רחוב ירוחם ציזל. הסככות אינן בשימוש ועומדות נטושות ובמנותק מהפעילות הרכבתית במתחם מוסך הרכבת. באמצעים פשוטים ובהשקעה קטנה יחסית ניתן להפוך סככות אלה למוקד פעילות עירוני הכולל סדנאות ירידים ופעילות חוץ באופן שלא יפריע לפעילות הרכבתית במתחם, תוך שימוש בכניסות השירות הקיימות מרחוב ירוחם ציזל. בעתיד אף ניתן יהיה לקשר את סדנאות הירידים באמצעות שביל הולכי רגל לאורך הדופן הדרום-מערבית של המתחם ורכבת מבקרים למתחם המוזיאון.

גשר חירם בתי המשפט הטחנות הגדולות



הסככות המנדטוריות

מסילות פעילות



הצעה לפיתוח עתידי - סדנאות הירידים



מצב קיים - הסככות המנדטוריות

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

פרק 6:

נספחים



רכבת ישראל בע"מ
חטיבת הנוסעים



מיספור מבני הסקר במסמך זה מבוסס על מיספור מבני מתחם א' בתחנת חיפה-מזרח כפי שמופיע בתיק שטח רכבת ישראל למתחם רכבת מזרח, ושליפיו אף מוספרו כל המבנים הקיימים בתחנה בפועל באמצעות הצמדת שילוט עם המספר הרלוונטי. מאחר ומסמך זה אינו עוסק בכל המבנים במתחם, אלא במבנים ההיסטוריים בלבד, מספרי המבנים אינם רציפים. מספרי המבנים החסרים שייכים למבנים שלא נסקרו.



רכבת ישראל בע"מ
חטיבת הנוסעים



תיק שטח רכבת ישראל מתחם רכבת מזרח לפי הוראת מכ"ר 503 תאריך עדכון: פברואר 2016



כתובת: חטיבת גולני 1, חיפה טלפון חירום: *2442

בעריכת: ניר דוידוביץ, ממונה בטיחות אש מס' 1000010291, ה.ב איכות ויזמות

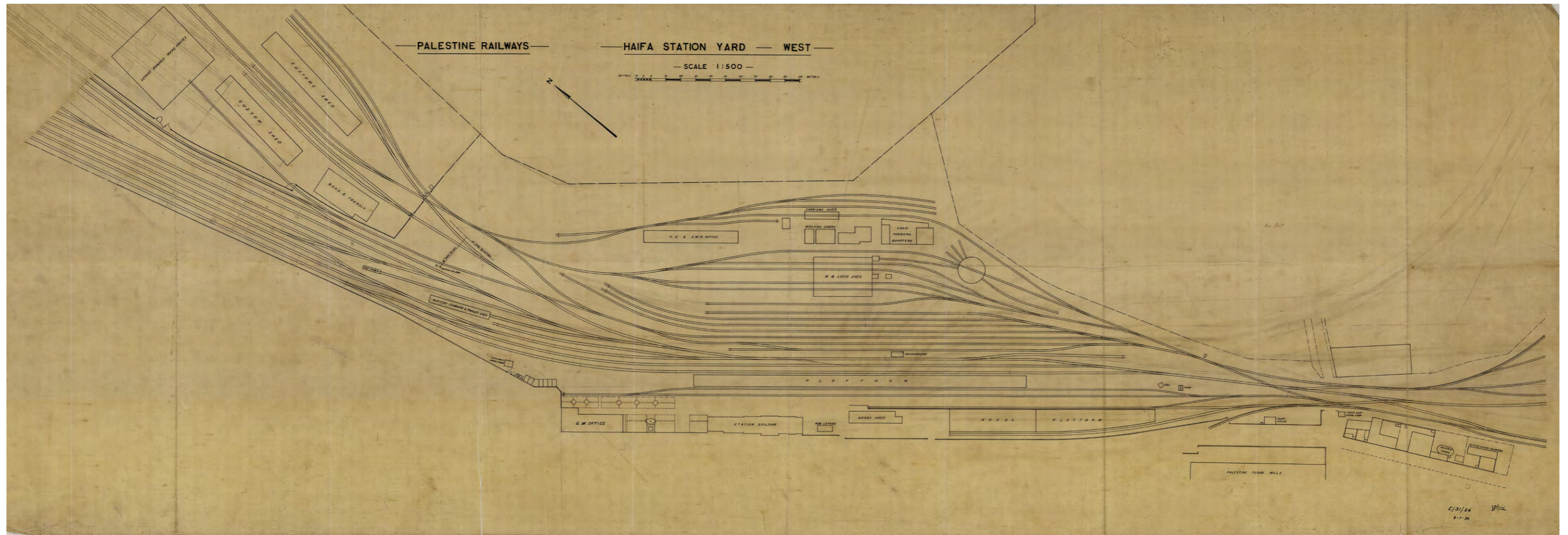
8. נוהל חירום

קישור לנוהל

9. מספור מבנים

9.1. רשימת מספרים

מס' מבנה	שם המבנה	מס' מבנה	שם המבנה
1	מבנה חטיבת נוסעים	20	משרדי אגף תקשורת
2	מבנה אגף כספים	21	מחסן עבור מפקחי הנדסה
3	ממ"ד אגף כספים	22	מחסני מפקחי הנדסה
4	משרדי בודקי קרונות נייד ותקשורת	23	מוסך צמ"א
5	ממ"ד אגף כספים	24	ממ"ד הנדסה
6	מבנה דיור הנדסה	25	מבנה תשתיות
7	מחסן הנדסה	26	מבנה תשתיות
8	תא איתות מערבי	27	מבנה ישן מחסן תשתיות
9	מבנה גלי חשמל	28	מחסנים של תשתיות
10	מבנה ישן של הנדסה	29	דיור עבור עובדי הנדסה
11	ממ"ד חטיבת נוסעים	30	מבנה הגנזך המרכזי
12	משרדי חטיבת נוסעים	31	מבנה מסילאים
13	שירותים מוזיאון הרכבת	32	מבנה מסילאים
14	מבנה מוזיאון הרכבת - צד דרומי	33	ממ"ד של הנדסה
15	מבנה של מוזיאון הרכבת	34	מוזיאון הרכבת
16	פטיש חיפה	35	מבנה שרותי המוזיאון
17	ממ"ד צמוד לפטיש	36	מגדל מים
18	בית כנסת	37	מבנה תקשורת
19	ממ"ד צמוד לבית כנסת	38	מגדל מים



תכנית E/31/26 מה-8.1.36. מקור: ארכיון הרכבת

מקור: ארכיון הרכבת

1	Battery Shed	Masonry	908	H/2/96	
2	Station Masters Cabin	"	68	F/1/134	
3	Signal Cabin	Concrete	20	F/1/62	
4	Latrines	"	15	F/1/73	
5	Garages	"	114	"	
6	Railway Offices	Masonry	1167	F/1/145, F/1/146	H.R.
7	" "	"	1094	F/1/71, F/1/143, F/1/161	H.R.
8	C.M.E. Stores Officers	"	31		
9	Wagon Repair Shop	Timber stores C.G.I. Clearing	136	H./1/123	
10	N.G. Shop	Masonry	58		H.R.
11	N.G. Machine shop	"	79		H.R.
12	Oil stores	"	149		H.R.
13	N.G. loco shed	"	71	K/1/24/1	H.R.
14	N.G. loco staff quarters	"	135	K/1/24/2	H.R.
15	N.G. Loco running shed	Masonry Steel roof	940	H/2/122	H.R.
17	Station building & offices	"	1282	F/1/136	H.R.
18	Latrines	Masonry	18		
19	Goods shed	"	290	H/2/98	H.R.
20	Lost Baggage room	"	22	F/1/141	
21	Garages	C.G.I. walls & roof	63		
22	Open Transit shed	Steel & C.G.I. roof	744	H/2/10, 11	
23	Signal Cabin	wood on mas. plinth	17		
24	Medical orderly's quarters	Masonry	213	K/1/24/3	H.R.
25	Staff quarters, stores	"	383	F/1/24/4, F/1/139a	
26	Staff Quarters, stores & offices	"	360	F/1/143 F/1/140, K/1/31, K/1/24/7	H.R.
27	Trolley drivers qtrs	"	80	K/1/31, K/1/24/9	H.R.
28	Staff Quarters	"	84	K/1/31, K/24/8	H.R.
29	Push trolley shed	C.G.I. walls & roof	22		
30	D.E.'s Workshops	Steel & C.G.I.	650	F/1/174	
31	P.W.I.'s stores, Office	Wood	72		
32	Platf. quarters	"	46		
33	T & S Workshop	"	46		
34	Showers	Concrete	7		
35	Latrines	"	10		
36	B.G. Loco running shed	Steel & C.G.I.	1505	H/2/57	
37	" loco shed office	C.G.I.	29		
38	" loco Foreman's off.	concrete	38	K/1/26	
39	Water softener stores	C.G.I.	10		
40	Signal cabin	Wood	19		
41	Perm. Way stores	C.G.I.	28		
42a	A/P.W.I. & gangers qtrs	Masonry	146	K/1/24/10, F/1/177	
42b	Watchmans' quarters	C.G.I.	17	K/1/24/11	
43	Gangers Quarters	"	17	"	
44	Oil stores	"	408	F/1/175	
45	Main Stores	Timber & C.G.I.	1450	B/71	
46	Stores	"	17		
47	Latrines	Wood	11		
48	Acra Junction Signal cabin	Concrete	21	F/8/17	
49	Weighbridge	C.G.I.	44	M/2/26	
50	Motor trolley shed	Masonry	200	F/1/164, H/2/91	
51	Gate Keeper's Cabin	Concrete	2		
52	Gate Keeper's "	Slic bricks	4	F/1/157	
53	Gate Keeper's "	"	4	F/5/51	
54	Oil Pumphouse N.G.	"	15		
55	Signal Cabin No 1	Wood	4		
56	Signal Cabin No 2	Wood	4		
57	Timber stores	C.G.I.	63		
58	Latrines & shower	Silic bricks	14		

61	Oil Pumphouse & Motor Lorries garages	Silic Bricks	26	H/2/95
62	B.G. Loco shed tools stores	Steel & C.G.I.	94	F/1/159
63	" Loco shed wood stores	" "	61	
64	" Loco shed wagon stores	" "	53	
65	Electrical shop	" "	30	
66	Lamp room & wagon examin.	" "	21	
67	Trolley shed	" "	10	F/1/185
68	Flatelayers' quarters	Wood	11	
69	Hut	C.G.I.	45	
70	Watchman's Cabin	"	38	
71	Marshal Yard stn. Masters cabin	Silic bricks	2	
72	Latrines	" "	22	
73	Kerosene stores	" "	12	
74	Signal cabin	" "	8	
75	Latrines N.G. loco	C.G.I.	20	
76	Latrines & showers P.P.R.D.	"	14	
77	Kitchen	"	19	
78			16	

מקור: ארכיון הרכבת

.8		.7		.6		.5		.4		.3		.2		.1	
הערות		גובה זקוק המספר לנכס בהליון או במלפוח ולכמה זמן		המבנה הנוכחי		שטח		תאור הנכס (מספר החדרים חדרי שרות מסננים וכו')		מחוז הנכס (כית, צריף, קרקע וכו')		המצב במקום (גוש, חלקה, רחוב מספר)		מקום (שם העיר או הכפר)	
0+100	ח-ח	1	ט"ו	טו	בית מלאכה למעבדים	108	4				בית	10845/1	חיפה - מזרח		
0+061	ח-ח	2	"	טו	תא מנהל החתנה	2x34	2				"	"	"		
0+049	ח-ח	3	"	טו	תא איחוד	20	1				"	"	"		
0+037	ח-ח	4	"	טו	ב"כ צבוריים	15	4	תאים			"	"	"		
0+030	ח-ח	5	"	טו	מחסנים	110	4				"	"	"		
0+007	ח-ח	6	"	טו	מגרדי התחלה	2x549	15+8				"	"	"		
0+057	ח-ח	7	"	טו	מגרדי התחלה והמסילה	2x547	14+10				"	"	"		
0+119	ח-ח	8	"	טו	בית מגורים	34	1				"	"	"		
0+145	ח-ח	9	"	טו	בית להיקון קרונות	158	1				צריף	"	"		
0+135	ח-ח	10	"	טו	מחסן כלים	58	2				בית	"	"		
0+147	ח-ח	10	"	טו	"	138	1				"	"	"		
0+160	ח-ח	12	"	טו	מחסן סננים	147	1				מחסן	"	"		
0+187	ח-ח	13	"	טו	בית מגורים	71	2				בית	"	"		
					מסננות ונוחיות						"	"	"		
0+212	ח-ח	14	"	טו	בית מגורים	135					"	"	"		
0+152	ח-ח	15	"	טו	מחסן הקרית	640	1				צריף	"	"		
0+039	ח-ח	17	"	טו	בנין החתנה	432+316	15+8				בית	"	"		
0+151	ח-ח	18	"	טו	ב"כ צבוריים	18	4	תאים			"	"	"		
0+188	ח-ח	19	"	טו	מחסנים	290	6				"	"	"		
0+173	ח-ח	20	"	טו	מחסן	22	1				"	"	"		
0+213	ח-ח	21	"	טו	מחסן סנוניות	53	4	תאים			צריף	"	"		
0+269	ח-ח	22	"	טו	רציף מעבר	744	1				"	"	"		
0+478	ח-ח	23	"	טו	תא איחוד	17	1				"	10874/13	"		
0+524	ח-ח	25	"	טו	מחסנים	206	3				בית	"/14	"		
				טו	דירת מגורים	206	7								
				טו	דירת מגורים	180	7								
0+552	ח-ח	26	"	טו	"	180	5								

		.8	.7	.6	.5	.4	.3	.2	
0+591	ה-ה-נ	27	בנין	דירות מגורים	20	5	בית	10874/17	ה-בזרח
0+564	ה-ה-נ	28	"	"	64	3	"	10874/16	
0+572	ה-ה-נ	29	"	מחסנים	22	3 תאים	צריף	10874/2	
0+711	ה-ה-נ	30	"	בתי מלאכה (מהנדסות)	650	-	"	10874/3	
0+865	ה-ה-נ	31	"	מחסנים	67	4	"	" /2	
0+912	ה-ה-נ	32	"	בנין לאיתנות וטלום	46	1	"	" /6	
1+059	ה-ה-נ	33	"	מנדל בית	10	1	מנדל בית	" /2	
1+067	ה-ה-נ	34	"	בנין לעבודות	10	4 תאים	בית	"	
1+075	ה-ה-נ	35	"	מוסך הקטרים	1506	1	מוסך	"	
1+059	ה-ה-נ	36	"	מסדד המוסך	29	1	צריף	"	
1+023	ה-ה-נ	37	"	מסדד מוסך הקטרים	37	2 תאים	בנין	"	
0+996	ה-ה-נ	38	"	מחסן בית	10	1	צריף	"	
0+999	ה-ה-נ	39	"	התאיתנות	19	1	"	"	
1+028	ה-ה-נ	40	"	מחסן דמי קבוצה	28	4 תאים	"	"	
1+053	ה-ה-נ	41	"	דירות לעובדי הרכבת	166	7 תאים + 3 מס.	בנין	" /7	
1+083	ה-ה-נ	42	"	"	34	2	2 צריפים	"	
1+431	ה-ה-נ	43	"	מחסן סמנים	410	1	צריף	10873/1	
1+564	ה-ה-נ	44	"	מחסן דמי	1450	-	"	"	
1+700	ה-ה-נ	45	"	"	17	1	"	"	
1+642	ה-ה-נ	46	"	בנין לעבודות	11	3 תאים	"	"	
2+031	ה-ה-נ	47	"	התאיתנות (מסד)	23	1	בנין	"	
0+132	ה-ה-נ	48	"	התאיתנות	44	1	צריף	10845/1	
0+811	ה-ה-נ	49	"	התאיתנות	200	3	בנין	10874/2	
0+074	ה-ה-נ	50	"	התאיתנות	2	1	התאיתנות	10845/1	
0+081	ה-ה-נ	53	"	התאיתנות (מסד)	22	1	התאיתנות	"	
0+221	ה-ה-נ	54	"	התאיתנות (מסד)	19	1	בנין	"	
0+348	ה-ה-נ	55	"	התאיתנות 1. מס.	4	1	"	"	
0+407	ה-ה-נ	56	"	התאיתנות 2. מס.	4	1	"	"	
0+665	ה-ה-נ	58	"	מחסן הסדנה	63	1	צריף	"	
0+667	ה-ה-נ	59	"	בנין ומקלחת	16	3 תאים	"	10874/2	
1+001	ה-ה-נ	61	"	מחסן מסן	26	2	בנין	"	
0+837	ה-ה-נ	62	"	מוסך מכונות	92	3 תאים	צריף	"	
1+103	ה-ה-נ	64	"	מחסן בליים	61	2	"	"	
1+122	ה-ה-נ	65	"	"	53	2	"	10873/1	
1+142	ה-ה-נ	66	"	"	30	1	"	"	
1+058	ה-ה-נ	67	"	בנין המסל	21	1	"	10874/2	

- 3 -

		.8		.7		.6		.5		.4		.3		.2		.1	
1+003	ה-ג	ק"מ	69	בנין	כ"ן	מחסן נפט	10		1		צריף פח	10874/2	חיפה-מזרח				
1+120	ה-ג	"	71	"	"	סוכן כדחמה	10		1		"	10873/1	"	"			
1+128	ה-ג	"	72	"	"	מחסן	45		2		צריף עץ	10873/1	"	"			
1+189	ה-ג	"	73	"	"	"	38		1		"	10873/1	"	"			
1+485	ה-ג	"	74	"	"	תא סוכר	2		1		מחיצה	10873/1	"	"			
1+613	ה-ג	"	75	"	"	תא איתות	22		1		בנין	"	"	"			
1+627	ה-ג	"	76	"	"	ב"כ לעובדים	12	3	מחיצה		בנין	"	"	"			
1+632	ה-ג	"	77	"	"	מחסן נפט	8		1		"	"	"	"			
1+698	ה-ג	"	78	"	"	תא-איתות	20		1		"	"	"	"			
0+176	"	"	79	"	"	ב"כ לעובדים	14	4	מחיצה		צריף פח	"	"	"			
1+381	"	"	1	"	"	בנין התחנה	960+44	25+2			בית	10889/52	"	"			
1+381	"	"	2	"	"	ב"כ ותא-מחסן	46+52	2+1			"	10889/1	"	"			
8+514	"	"	1	"	כ"ן	תא איתות	19		1		בנין	10739/24	כפר-סביר				
8+258	"	"	2	"	"	בית מגורים	40	12	מסבחה + נוחיות		"	10742/52	"				
8+227	"	"	3	"	"	מחסן	28		1		צריף עץ	"	"				
8+210	"	"	4	"	"	"	16		1		פח	"	"				
8+282	"	"	5	"	"	בית מגורים	76	1	מסבחה + נוחיות		בנין	"	"				
14+225	"	"	1	"	"	"	"	2+4	מסבחה+2	2	נוחיות	80	בנין	10718/2	סירה		
14+296	"	"	2	"	"	"	"	2	מסבחה +	2	נוחיות	40	"	"			
14+329	"	"	3	"	"	"	"	2	מסבחה +	2	נוחיות	40	"	"			

./.

מבט מכיוון החוף. מקור: ארכיון הרכבת



תמונה שמתארכת ל-1921 אבל להערכתנו היא מלפני 1918 מאחר וגג מוסך הקטרים הוא הגג העות'מני המקורי, שפורק במלחמת העולם הראשונה. מקור: ארכיון הרכבת



תמונה שבחלק מהמקורות מתוארכת ל-1910-1915 ובארכיון הציוני מתוארכת ל-1920. להבנתנו התמונה היא אכן משנות ה-20' מכיוון שניתן לראות בה מבנה הממוקם בין מבנה התחנה (מבנה מס' 2) לבין האנדרטה אשר אינו נראה בתכנית ה-Military Railways מ-1918 (ראה עמוד 15 בפרק 3) אבל קיים בתכנית E/31/1 מ-1923.



המבנים אשר חלקם משמשים כמחסנים, קרוב לאזור תצוגת הקטרים של מחיאון הרכבת. כדי להגיע לבית, היו עוברים דרך פסי הרכבת, לפעמים מתחת לקרונות ולפעמים טיפסו עליהם.



מבושלת. אורה למדה בבית ספר העממי "עזרה". כלהאוכלוסייהסבלהמחסורכוללהחייליםהתורכים שחלקם חלו בצהבת. מרים חלתה בטיפוס. ילדים ערבים רבים הלכו רעבים עם בטן נפוחה, אורה ששנאה את הכריכים עם הסמנה הייתה מחלקת אותם לילדים רעבים. לעיתים היו הילדים הולכים למושבה הגרמנית, שם בזכות ילדי הטמפלרים היו נלקחים ע"י חיילים גרמנים, במשאית לטיול בכרמל. ב- 23.9.1918 הבריטים מגיעים לחיפה, אורה מספרת על כניסתם לעיר: תחילה חיילים הודים על סוסים לבושים תלבושת מסורתית וחניתות בידם, אחריהם שאר הכוחות. לתורכים היו שני תותחים מוצבים על הכרמל, ובעזרתם הצליחו לעכב את הכניסה לחיפה. חיילים תורכים רבים נהרגו. הבריטים ארגנו מצעד במושבה הגרמנית, מכוניות, אופנועים ותותחים. הלגיון היהודי שבצבא הבריטי החל לחלק ריבה ובוליביף (בשר משומר). עקבותיו של נחום אבדו, המשפחות חוזרות לנווה צדק ומרים מתחילה במאמצים לאיתור בעלה. באמצע 1919 נחום חוזר מהשבי.

החיים בתחנת חיפה מזרח.

במרץ 1920, כתוצאה מניסיונו הרב ברכבות מתקבל נחום לעבודה ברכבת הפלסטינית הצבאית בחיפה תחת השלטון הבריטי, תפקידו שרטט ראשי. הוחלט לעבור למגורי קבע בחיפה. תקופה קצרה גרו בשכירות ליד המושבה הגרמנית שם נולדה זהבה בביתם ע"י מילדת בספטמבר 1920. לאחר מסירת הרכבת להנהלה אזרחית ב- 1.10.1920, עובר נחום לתפקיד מנהל עבודה במסילה הרחבה. בין תפקידיו בשנות עבודתו ברכבת היו: ממונה על הקטרים במסילה הרחבה, ממונה על הקטרים במסילה הצרה (105 סנטימטר) מחיפה לבקעת הירדן (רכבת העמק).

נחום פיקח על תקינות הקטרים, עבודה שהצריכה נוכחות של 24 שעות ביממה. הנהלת הרכבת נתנה למשפחה מבנה אבן קטן חד קומתי. המבנה היה ממוקם בתוך תחנת חיפה מזרח מעבר לפסים (בכוון צפון מזרח). ליד מבנה זה היה מבנה נוסף של משפחה יונית (משפחת פוליטו) אשר ראש המשפחה עבד גם הוא ברכבת. כמו כן בקרבת מקום היה מבנה גדול יותר של משרדי מחלקת ההנדסה. נכון ל 2004 ניתן לראות את

מאת איתמר רוט לוי, אחיינה של אורה מיכאלסון, הועבר במייל באפריל 2017

כל זמן שנחום היה בצבא קיבלה מרים עזרה מהשלטונות התורכיים. ברגע שנחום נעלם, התכחשו השלטונות לחובתם, כך שהמשפחות נותרו ללא הכנסה ונאלצו למכור חפצים ממעט הרכוש שהיה עמם. המשפחות סבלו חרפת רעב, מרים החליטה לעשות מעשה וכתבה מכתב ארוך לוועד ההגירה בחיפה, בו היא מתארת את קורותיה וחומרת מצבה. (המכתב על 3 עמודים נמצא בארכיון עיריית תל-אביב יפו ומוזכר גם בגיליון "קתדרה" מס 1 אלול תשל"ו עמוד 162). לילה אחד פרצו גנבים לבית ולקחו כל מה שנישאר. בבית היו אופים קרדיש – לחם עשוי מקמח דורה. כשהלחם היה טרי עוד ניתן היה לאכול, כשהתייבש היה קשה כקרח. היו עושים מין דבש חרובים, מחרובים שהילדים היו קוטפים מעצים ליד העלייה לסטלה מריס. אכלו גם סמנה – חמאה



ליכרה של זהבה רוטלוי שהתגוררה בבית הורים "ראשוני הכרמל".

הכתבה מתבססת על זיכרונות דודתי אורה מיכאלסון ז"ל (מזיכרונות אורה ויצחק מיכאלסון, ירושלים 1982) ושיחות עם אמי זהבה רוטלוי, בנותיהן של נחום ומרים ברומר ז"ל.

קשרים ראשונים עם חיפה.

מהנדס המכונות נחום ברומר סיים את לימודיו בברלין וחזר בסוף 1913 לארץ ישראל לסביבות יפו. עוד ב- 1909 הוא נישא ביפו למרים רזניק. את החופה ערך הרב אברהם יצחק הכהן קוק (הראי"ה) רבה של יפו והמושבות. בשנת 1910 נולדה בתם אורה אבל הם נאלצו להיפרד כדי שנחום יוכל ללמוד. שנים מספר לפני נישואיהם הגיעו בני הזוג (כל אחד בנפרד) לארץ ישראל. נחום הצליח לברוח מסיביר והגיע לאחותו פאניה (בעלה יהודה לייב מטמון והיא ייסדה את גימנסיה הרצליה). נחום השאיר את הוריו בביאליסטוק (אז תחת שלטון רוסי, היום בפולין) ואת אחיו גרשון שמת בכלא. שני האחים לחמו במשטרו של הצאר. מרים הגיעה עם הוריה (שמואל דב רזניק ואישתו זלטה לבית סגל) מהעיירה פופילאן בליטא.

בספטמבר 1914 חודש לאחר פרוץ מלחמת העולם הראשונה, אירעו לזוג שני אירועים: נולד בנם יהושע ונחום קיבל הצעת עבודה מהנהלת הרכבת החיג'זית בחיפה. מלחמת העולם הפכה סדריועולם ונחום שהיה כבר אז נתין עותומאני אולץ להתגייס לצבא התורכי. שם עסק בין היתר כמהנדס בתיקון מסילות הברזל במדבריות ערב אשר הבדואים בפיקודו של לורנס איש ערב היו מפוצצים כדי להטריד את הצבא הטורקי. לאחר שרות בתנאים קשים ביותר, נשבה נחום והועבר למחנה שבויים בריטי בטורה אשר במצרים. לפני כן עוד הספיק להיכנס לעיר מכה מחופש כערבי. בינתיים בארץ ישראל ב 2.4.1917 החלו התורכים לגרש לצפון הארץ את תושבי אזור יפו תל-אביב. בין המגורשים היו מרים ושני ילדיה, אביה, אחותה איטהמרכוסוחלקמילדיה. המשפחות התפצלו, איטה ושמואל האב הגיעו ליבנאל שם שמואל ניפטר וניקבר ביוני 1917, ואילו מרים והילדים הגיעו למרחביה. לאחר פטירת האב התאחדו האחיות והגיעו לחיפה לסוף רחוב יפו, שם גרו בעוני.

מאת איתמר רוט לוי, אחיינה של אורה מיכאלסון, הועבר במייל באפריל 2017



לחוף הים, לילדים היה מפתח. חברים רבים היו באים להתרחץ בים גם רחיצות ליליות. במטבח תקעו מספר מסמרים ששמשו לתליית בגדים. שם התערבבו בגדים פשוטים עם בגדים של ילדים ממשפחות יותר מבוססות שלמדו בריאלי.

למרות הצפיפות ותנאי החיים הלא נוחים, מרים ונחום נהלו בית חם לילדיהם ואחרים. מבקרים רבים היו באים וביניהם אף לתקופות ארוכות- חברים של הילדים, קרובי משפחה ומכרים. לפעמים ניתן היה לכנות את המצב כ"תחנת רכבת" בתוך תחנת הרכבת. כולם הרגישו בנוח, מי שהזמן בא בשמחה.

אורה בתור הבת הבכורה, כבר מגיל צעיר עזרה רבות למרים בטיפול בילדים ובשמירה עליהם, בקניות בשוק וגם בבישול, כשההורים היו נוסעים (אורה מעידה שלא היו אילו מאכלי גורמה. לאחר שנים התבלטה אורה בבישול בכמויות גדולות במחנות הצופים של ילדיה). כאשר מרים הייתה חולה במלריה, אורה לא הייתה הולכת לבית ספר ומטפלת בילדים ובסידור הבית. מוצרים מוכנים לא היו, הכינו ריבות, אטריות, מיץ לימון ממותק. זמן רב הוקדש לבישול על פרימוס או פתיליה. בקיץ אכלו הרבה אבטיחים שנשמרו מתחת למיטות. גם בגדים תפרו בבית, לא מיטב האופנה והאיכות. כשאורה הייתה בת עשר, מרים ננשכה ע"י כלב,

אורה ויהושע למדו בבית ספר עממי ואחר כך בריאלי בהדר. זהבה הצעירה הנשאה בבית, לא היה גיל ילדים. לאחר מספר שנים החלה גם היא ללמוד בריאלי. חברים מהאזור הקרוב לתחנה כמעט לא היו לילדים, למעט דרור פייקוביץ שהיה בא לשחק עם זהבה בין ערמות הפחם. אביו משה היה פקיד בכיר ברכבת והמשפחה הייתה גרה ליד "הטחנות הגדולות" בקרבת התחנה. כמו כן למשפחה היונית היו בן ושתי בנות קצת יותר מבוגרים. קשרים עם הילדים הערבים מהסביבה – שכונת הפחים "חרט אל טאנאק", כמעט ולא היו. לעיתים היו עוזרים לילדים לאסוף גושי פחם. פעמיים בשנה בחגים של המוסלמים בנו בשכונה גלגל גדול ונדנדות, מעין לונה פארק פרימיטיבי. לשם נהרו ערביי הסביבה לחוג את חגם. הנשים היו לבושות בשמלות ארוכות בצבעים חזקים, הייתה זו תמונה מרהיבה. המבנה שבו גרו הכיל שני חדרים ארוכים דמויי קרונות רכבת. לאילה הצמידו צריף ששימש מטבח וחדר רחצה. השירותים היו בחוף במבנה קטן מעץ. לא היו מים חמים, היו מדליקים אש פתוחה מעמידים דוד גדול, ואחר כך בכדים היו מכניסים מים לאמבטיה בבית. יום כביסה היה יום מיוחד, כובסת ערביה הייתה באה ליום שלם. את הכביסה היו מעמלנים או טובלים בנוזל כחול אשר היה עוזר בהלבנה. מסביב למבנים הייתה חצר גדולה מגודרת ובה דלת שהובילה

אז היה הכרחי לנסוע לירושלים כדי לקבל זריקות נגד כלבת. מרים בליווי אורה נסעו ברכבת, גרו בשכונת הבוכרים ואורה הייתה עורכת קניות במאה שערים.

בין המורים של הילדים בריאלי היו פינחס כהן המורה הידוע והאהוב לטבע (בתו ירדנה למדה יחד עם אורה). בהדרכת פינחס ערכו התלמידים טיולים באזורי הארץ השונים, גם לעזה וחברון הגיעו. בשעורי פסיקה וכימיה השתמשו במעבדות הטכניון. המורים חלקם היו גם מרצים בטכניון. פרופסור קלוגאי – כימיה, פרופסור צ'רניבסקי – פסיקה, מר אריה כרוך- מתמטיקה, שולמית קלוגאי (אשתו של פרופסור קלוגאי ואחותו של יצחק בן צבי, נשיא המדינה לעתיד), לימדה צרפתית. יוסף בנטוויץ (חתנו של ד"ר הלל יפה) אנגלית, ד"ר שפיגל עברית, ד"ר סימון חינוך גופני. ד"ר ארתור בירם המנהל היה קפדן מאד, היה נוהג בתלמידים כקצין פרוסי בחייליו. אסור היה לתלמידים ללכת לקולנוע להצגה שנייה, אסור היה להימצא ברחובות בשעות לילה מאוחרות. לפני תחילת הלימודים ערכו התעמלות בקר. קיימו תורנות לשטיפת הרצפה בכיתות ולניקוי החצר. תקופות למדו פעמיים בשבוע גם אחרי הצהרים. מפאת המרחק אורה לא הייתה חוזרת לבית, מרים הייתה שולחת את המשרת הערבי עם קציצות חמות וטעימות. אורה הייתה חברה בצופים בשבט "משוטטי בכרמל", שנוסד בשנת 1925 ע"י אריה כרוך בהסכמת מנהל הריאלי ד"ר בירם.

לריאלי ובחזרה היו הילדים הולכים ברגל, דרך מדרגות מילר שם עמד בית החרושת לקרח. אורה הייתה מאיצה באחרים להזדרז כדי לעבור במהירות את האזור הערבי. בתקופות מתיחות ומאורעות הילדים נשארו בתחנה. יהושע היה משחק כדור רגל עם החיילים הבריטים שהוצבו בתחנה. בתקופות אלו מעט מבקרים העזו לבוא, ביניהם חבריה של זהבה, מרדכי מקלף וחיים לסקוב הרמטכ"לים לעתיד. במהומות 1929 התנדבה אורה לשמש כמעין אחות בבית חולים ארעי שהוקם בריאלי לטיפול בפצועי הפרעות בצפת.

המשפחה הייתה נוסעת ברכבת (לעיתים רכבת מסע) למושבה הגרמנית שם היו מבליים בין היתר באכילת גלידה ליד המזח שנבנה לרגל ביקור הקיסר הגרמני בשנת 1898, או מבקרים קרובים אשר גרו בשכונה. לפעמים היו הולכים לבוסתן בעיר להצגת ראי נוע. בין היתר סרטי אדי פולו מלוויים בנגינת פסנתרנית.



כשמלאו לאורה שמונה עשרה, החליט נחום לסדר לה פינה יותר גדולה משלה. עד אז הייתה לה פינה מופרדת רק ע"י פרגוד. נחום הביא מהתחנה גדר עם אשנב מהסוג שהיו משתמשים להפריד בין מוכרי הכרטיסים לקהל. הגדר הגיעה רק למחצית גובה החדר, עובדה זו לא הפריעה לאורה. היא קבלה שליש מהחדר הארוך. היו בחדרון שנוצר ספה, שולחן וכסא. כמו כן היה פסנתר פשוט בו נהגה אורה לנגן. פסנתר זה עבר מאוחר יותר לזהבה אשר הייתה לה מורה לנגינה. מורה זו הייתה נוסעת ברכבת לתלמידים בעפולה ובדרך חזרה הייתה מלמדת את זהבה.

אורה הייתה גם משתתפת בנשף השנתי המפורסם של הסטודנטים בטכניון, גם בנשפים בתל אביב שאורגנו ע"י אגדתי, ונשפים של פרדסנים במושבה פרדס חנה שאורגנו לקראת הקטיף.

תחנת הרכבת - חיפה מזרח

רות ליברטי-שלו ועדי הר-נוי אדריכלות ושימור

נספח מס' 7: משפחת ברומר – תקופת חיים בתחנת הרכבת חיפה מזרח

מאת איתמר רוט לוי, אחיינה של אורה מיכאלסון, הועבר במייל באפריל 2017

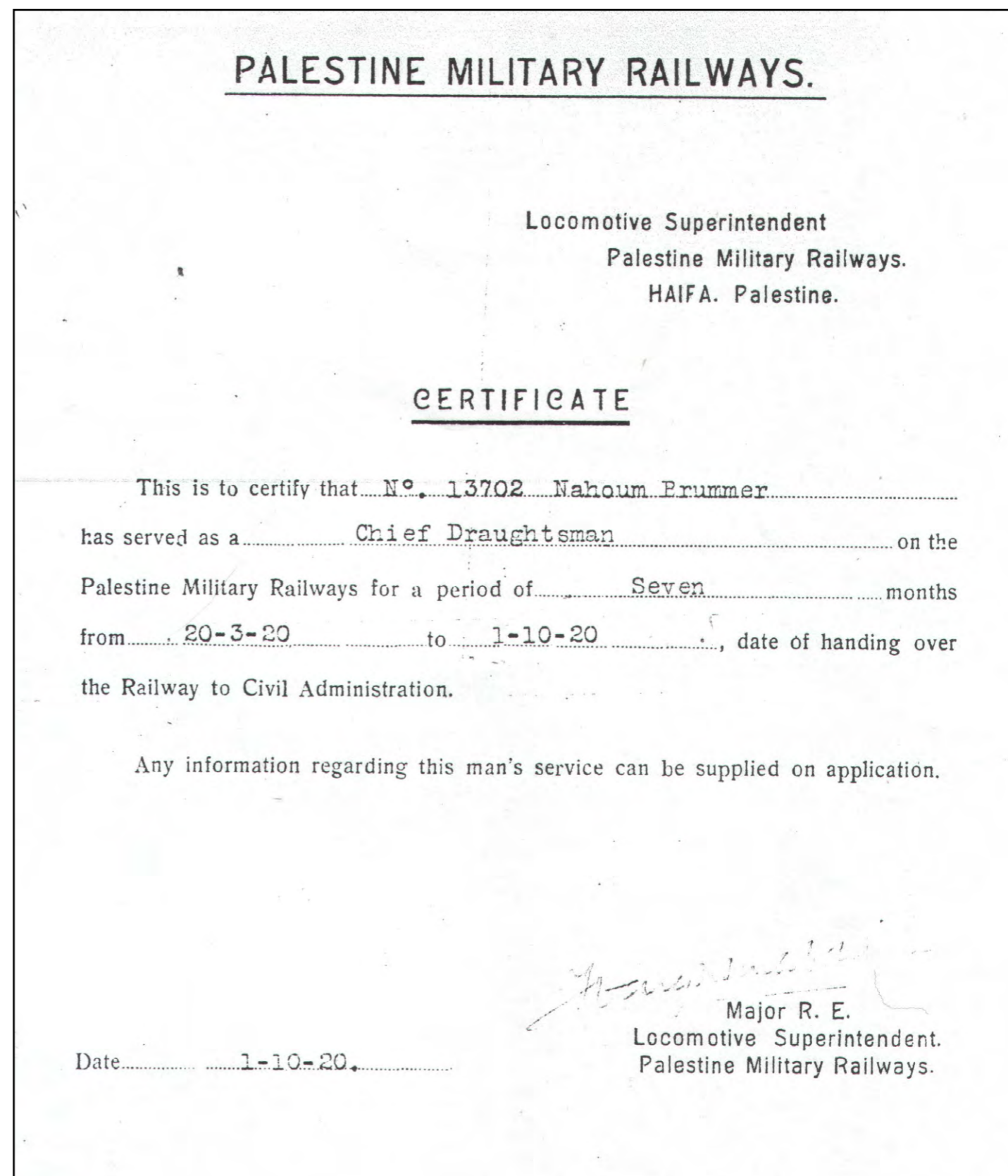
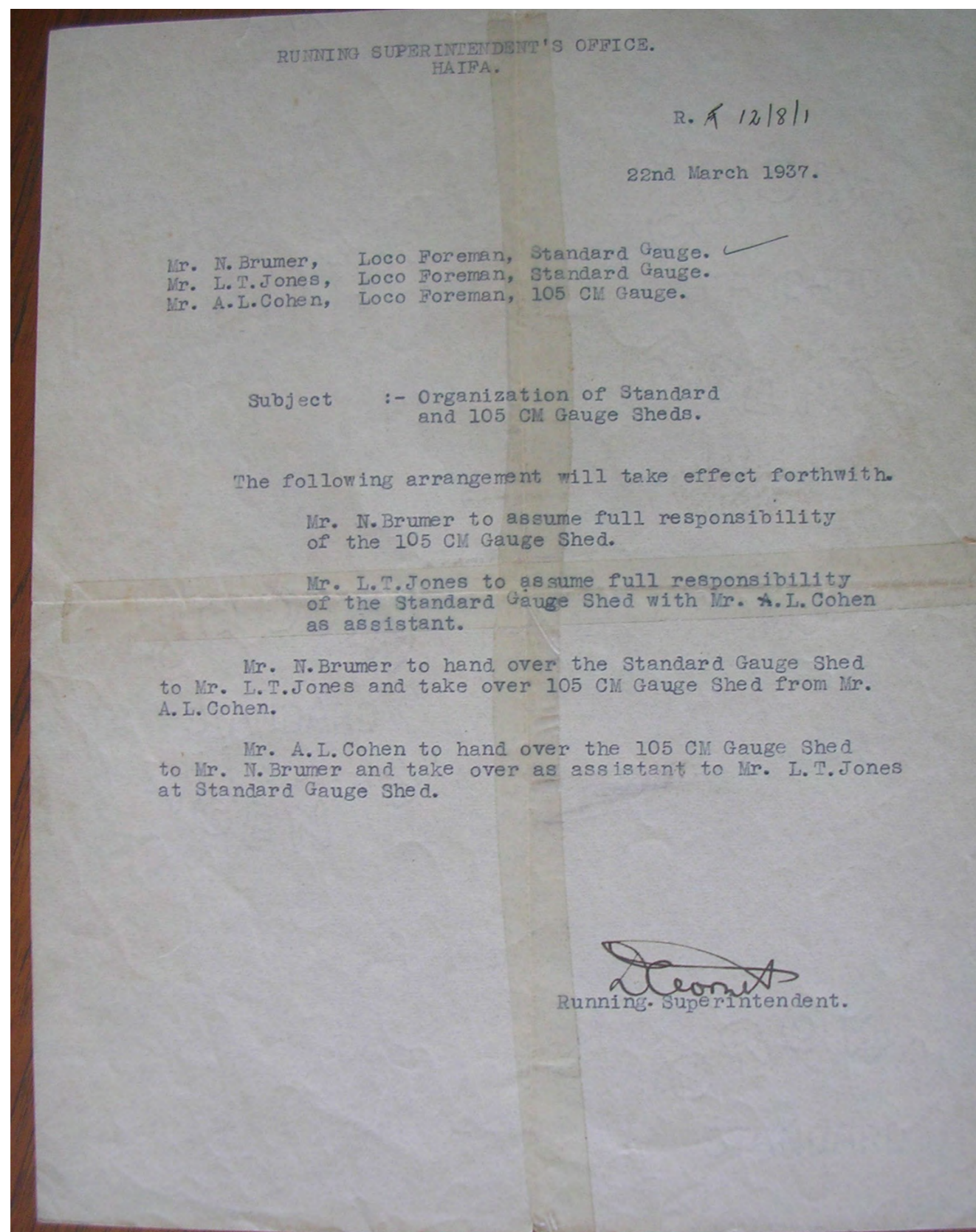


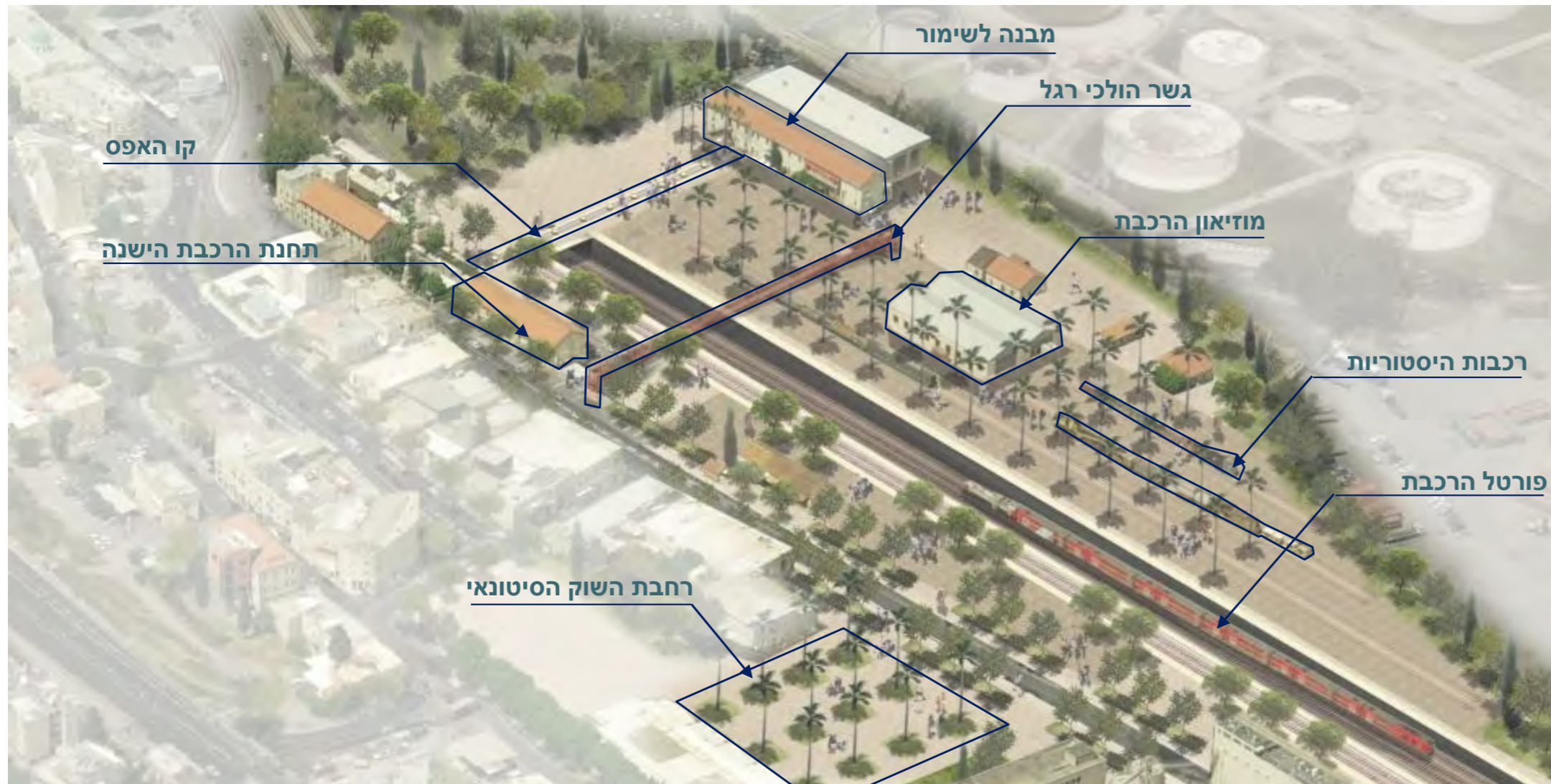
לאחר סיום לימודיה בשנת 1929, נרשמה אורה ללימוד סטנוגרפיה (קצרנות) באנגלית וכתיבה במכונת כתיבה בבית הספר פיטמן. כדי לרכוש ניסיון עבדה בחינם מספר חודשים במשרדו של עורך הדין אברהם וינשל. לאחר מיכן נבחנה והתקבלה לעבודה כפקידה במנהל הרכבת, שם עבדה כשנתיים. לאחר יום הולדתה העשרים ואחת החליטה אורה לנסוע לטיול באירופה. הדבר התאפשר היות ונחום, מבלי ידיעתה, אסף את המשכורת החלקית שנתנה לו מדי חודש.

סוף דבר

שנים חלפו, כל הילדים עזבו את הבית. ביום 20.9.1938 בעת שיצא נחום מביתו לעבודה, מתנקש ערבי ירה לעברו מספר כדורים. אחד פגע בפניו וריסק את לסתותיו. נחום הובל לבית החולים הדסה קרוב לטכניון. נחום שנפצע קשה, היה מאושפז מספר שבועות. לאחר שחרורו מבית החולים נזקק עדיין זמן רב לטיפולים, לכן נחום ומרים עברו לגור ברחוב תל חי 18 בקרבת בית החולים. בעלה לעתיד של זהבה שלא הכיר אותה עדיין, מספר שכאשר גר בהדר אחרי סיום לימודיו בטכניון, היה מבחין באיש החוצה את חצר הטכניון כשראשו עטוף תחבושות כמו מומיה. מרים נפטרה בחיפה בשנת 1964, נחום נפטר בחיפה בשנת 1971, יהושע נפטר בחיפה בשנת 1994, אורה נפטרה בירושלים בשנת 2000. זהבה נפטרה בחיפה בשנת 2013.





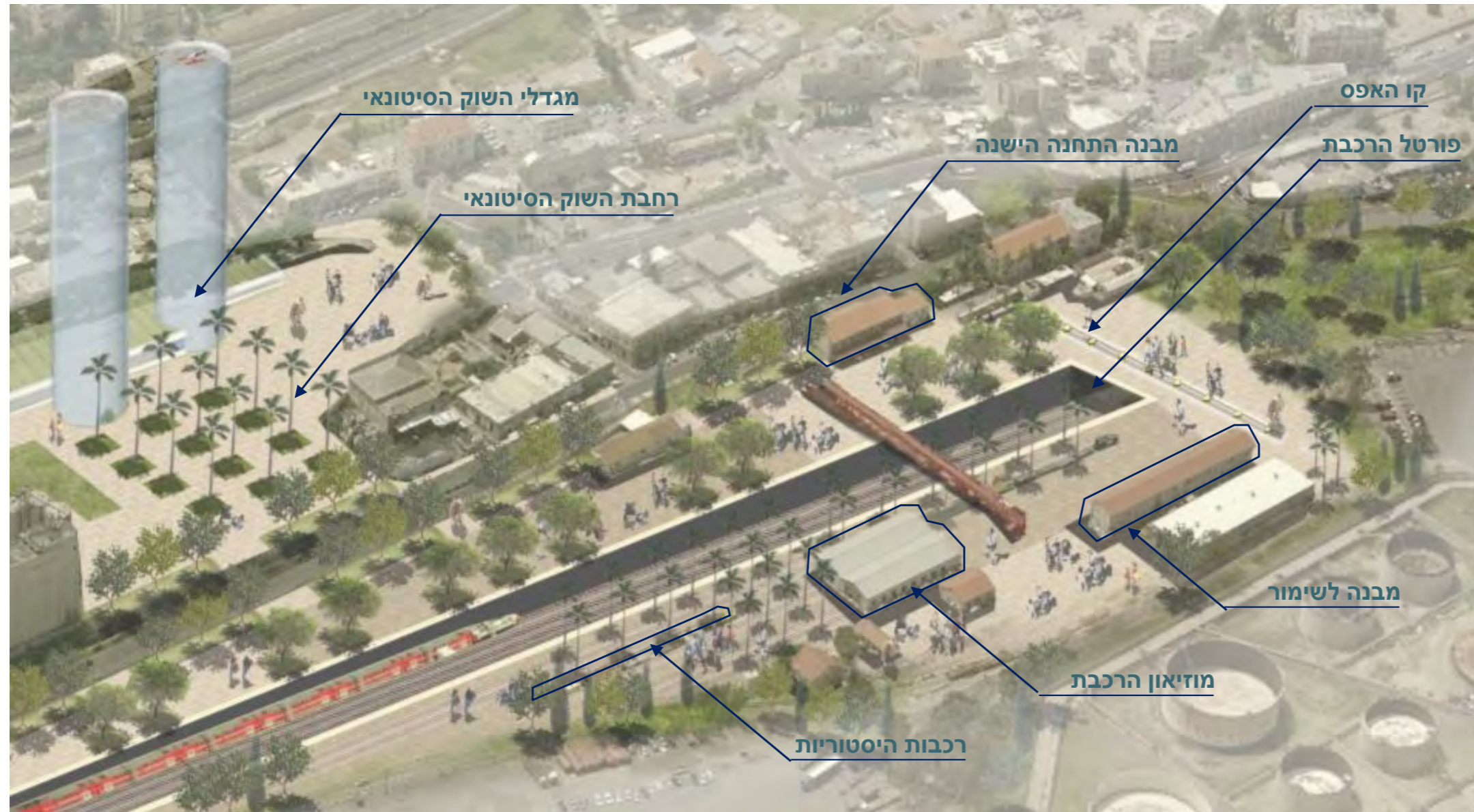


במסגרת תכניות להסטת כביש 22 ולשיקוע פסי הרכבת שמקדמת עיריית חיפה החל משנת 2007, הוצגה הצעה ראשונית לשילובו של מתחם תחנת רכבת חיפה מזרח במתחם בילוי במרחב העירוני העתידי להתחדש סביבו..

נספח מס' 8: הצעות עיריית חיפה להסטת כביש 22 ולשיקוע פסי הרכבת

מסמכים ממהנדס העיר אדר' אריאל וטרמן, הועבר במייל במאי 2017

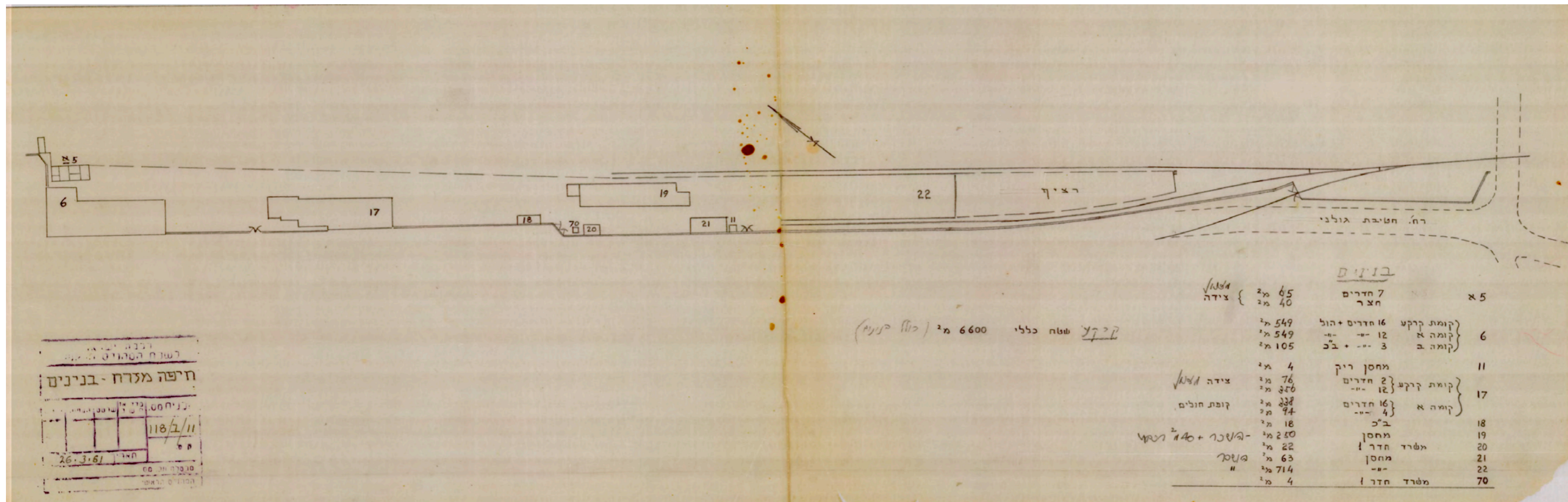
פרק 6: נספחים



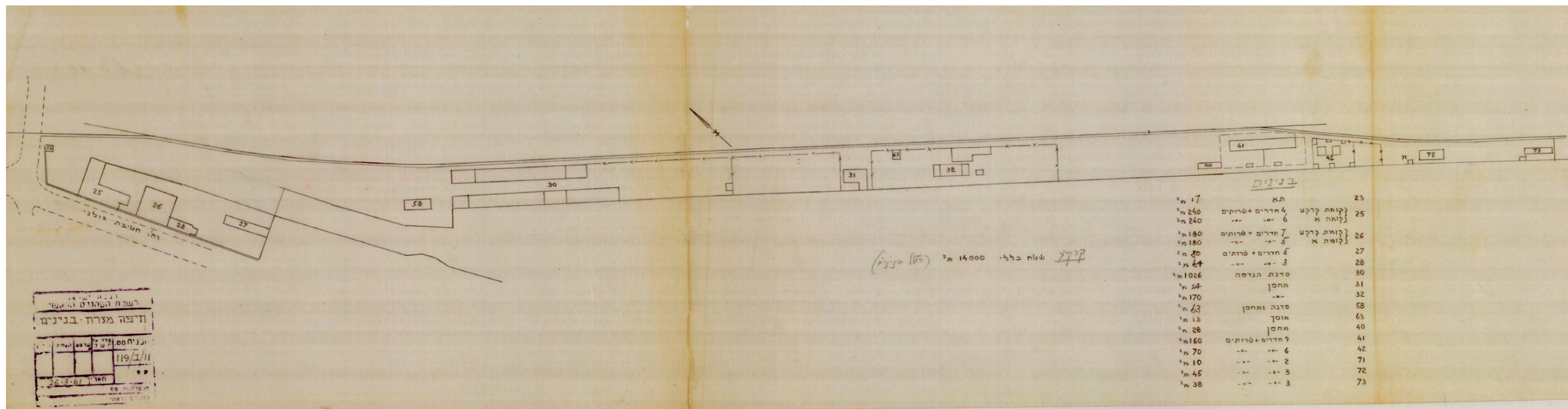
במסגרת תכניות להסטת כביש 22 ולשיקוע פסי הרכבת שמקדמת עיריית חיפה החל משנת 2007, הוצגה הצעה ראשונית לשילובו של מתחם תחנת רכבת חיפה מזרח במתחם בילוי במרחב העירוני העתידי להתחדש סביבו..

מצב מתוכנן, מבט לכיוון דרום
1
8

מקור: ארכיון הרכבת



תכנית מס' 118/ב/11, חיפה מזרח- בנינים (מתחם א'), מבנים לאורך רח' חטיבת גולני, נכונה לתאריך 26.3.61. מקור: ארכיון רכבת ישראל



תכנית מס' 119/ב/11, חיפה מזרח- בנינים (מתחם ב'), מבנים לאורך רח' חטיבת גולני, נכונה לתאריך 26.3.61. מקור: ארכיון רכבת ישראל