

Lod

اللد

"Diospolis - City of God"

"ديوسبوليس - مدينة الاله"

Collected Papers on the History and Archaeology of Lod

أوراق عن تاريخ وأثار مدينة اللد

לוד

"דיוספוליס - עיר האלוהים"

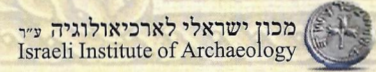
קובץ מחקרים בהיסטוריה ובארכאולוגיה של לוד



Vol. 4 | العدد الرابع | כרך ד'



עורך: אלון שביט  
محرر: الون شبيب  
Editor: Alon Shavit



מועצה לשימור אתרי מורשת בישראל

כריכה קדמית: צילום אויר של ח'אן אל-חילו, לוד העתיקה (צילום: מכון ישראלי לארכיאולוגיה)  
פסיפס לוד - (צילום: רשות העתיקות), מתוך מאמרו של ע'אלב אבו דיאב (2015)

מרכז המערכת: בועז גרוס

עריכת לשון: רבקה שביט

עיצוב גרפי: דףאור-יקיר פרינט בע"מ

עימוד הדפסה וכריכה: דףאור-יקיר פרינט בע"מ

דברי הכנס השנתי הרביעי לתולדות העיר לוד ולפיתוח העיר העתיקה של לוד,  
בחסות מכון ישראלי לארכיאולוגיה (ע"ר), מועצה לשימור אתרי מורשת בישראל ורכבת ישראל  
כ"ה באייר, תשע"ח, 10 במאי 2018.

הודפס בהוצאת "תגליות" - מכון ישראלי לארכיאולוגיה (ע"ר)

## תוכן עניינים

עמק לוד וסביבתו בתקופת הקולוניאליזם האשורי

ד"ר עידו קוך

سهل اللد والمنطقة في زمن الاحتلال الآشوري

ד. עידו קוך

The Lod Valley and its Environs under Assyrian Colonialism

*Dr. Ido Koch*

---

7

היישוב הכפרי בשפלת לוד בתקופת הבית השני

ד"ר יהיאל זלינגר

الإستيطان القروي في سهل اللد خلال فترة الهيكل الثاني

ד. יחיאל זלינגר

The Rural Settlement in the Lod Plain During the Second Temple Period

*Dr. Yehiel Zelinger*

---

23

ח'אן חילו בלוד העתיקה והח'אנים העירוניים בארץ ישראל

ד"ר אלון שביט

خان الحلو في البلدة القديمة في اللد والخانات المدينية الأخرى في إسرائيل

ד. אלון שאפיט

Khan el-Hilu in the Old City of Lod and Urban Khans in the Land of Israel

*Dr. Alon Shavit*

---

77

נקודות וקווים: לוד וחיפה בצמתי מסילות הברזל ההיסטוריות  
אדר' רות ליברטי-שלו ואדר' עדי הר-נוי

اللذ وحيفا على مفترقات خطوط السكك الحديدية التاريخية  
المصممتين المعماريين: روت لبييرتي- شاليف وعدي هار- طوف

Lod and Haifa at the Junction of the Historic Railroads  
*Arch. Ruth Liberty-Shalev and Arch. Adi Har-Noy*

« 107 »

תולדות הרכבת בארץ ישראל בראי תחנת לוד  
חן מלינג

تاريخ السكك الحديدية في إسرائيل من خلال محطة اللد  
حين ميلينغ

The History of the Railway in the Land of Israel through The Lod Station  
*Chen Melling*

« 129 »

תכנית הינוכית בנושאי מורשת וארכיאולוגיה מטעם המיזם הקהילתי בלוד העתיקה  
נעמה וולצר

برنامج التراث والآثار التربوي من قبل المشروع الجمهوري لبلدة اللد القديمة  
نعامة فالتر

Heritage and Archaeology Educational Program of the 'Ancient Lod'  
Community-Archaeology Project

*Naama Walzer*

« 155 »

נקודות וקווים: לוד וחיפה בצמתי מסילות הברזל ההיסטוריות

אדר' רות ליברטי-שלו ואדר' עדי הר-נוי



اللد وحيفا على مفترقات خطوط السكك الحديدية التاريخية

المصممين المعماريين: روت لبييرتي- شاليف وعدي هار- طوف



**Lod and Haifa at the Junction of the Historic Railroads**

*Arch. Ruth Liberty-Shalev and Arch. Adi Har-Noy*

## Preface:

The train and its railroads appeared in European transportation systems in the beginning of the 19th century. In the Levant, however, the first railroads were laid only towards the end of that century. The inauguration of the Jaffa-Jerusalem railway in 1892 and the Hijazi railway in 1905 heralded the incorporation of the Land of Israel in the evolving regional network, which reached its zenith with the Palestine Railways, operated by the British Mandate government.

During the 1940's, Palestine was well connected to an array of regional railways, that allowed transportation and trade with Qantara, Alexandria and Aswan in Egypt; Dara'a, Damascus and Ma'an in Syria; Beirut in Lebanon, Haleb in Tripoli and Istanbul and Izmir in Turkey. The closing of the borders of the State of Israel in 1948 severed the international connection of the railway, but many of the existing line of the modern Israel Railways continue to use the historic infrastructure first laid in early part of the 20th century.

In this paper, architects Ruth Liberti-Shalev and Adi Har-Noy will explore the development of the railway system in our region, from the Ottoman Period, through the British Mandate and early day of the Israeli Railways. The paper will focus on the Haifa and Lod stations as main transportation junctions in the Middle East during the first half of the 20th century. These stations and the railways that connected them played a key role in the economical, industrial and civil development of the region at the time. The Lod and Haifa stations served as catalysts for the growth of urban centers around them, including residential, trade and industrial quarters, some of which are significant to the urban fabric of the cities even today.

## תקציר:

הרכבת ומסילותיה הופיעו על בימת התחבורה האירופאית כבר בראשית המאה ה-19, אך באזור הלבנט הונחו מסילות הברזל הראשונות רק בשלהי מאה זו. טקס הפתיחה של מסילת יפו - ירושלים בשנת 1892 וטקס הפתיחה של מסילת הרכבת החיג'אזית בשנת 1905 בישרו את חיבורה של ארץ ישראל לרשת האזורית המתהווה, רשת שהגיעה לשיא התפתחותה בשירות ה-Palestine Railways של שלטון המנדט.

בשנות ה-40 של המאה ה-20, הייתה ארץ-ישראל מקושרת היטב למערך שלם של מסילות אזוריות, שאפשרו קשרי תחבורה ומסחר עם קנטרה, אלכסנדריה ואסואן במצרים; עם דרעה, דמשק ומען בסוריה, עם ביירות וחלב בלבנון; ועם איסטנבול ואיזמיר בטורקיה. סגירת גבולותיה של ישראל ב-1948 קטעה את קשריה הבינלאומיים של הרכבת, אך על גבי תשתית המסילות ההיסטוריות, שהונחו במחצית הראשונה של המאה ה-20, ממשיכים לפעול גם היום רבים מקוויה של רכבת ישראל.

המאמר עוסק בהתפתחותו של מערך הרכבות באזורנו, החל מהתקופה העות'מנית, דרך תקופת המנדט ועד ראשית ימי רכבת ישראל, ומתמקד בתחנות חיפה ולוד כצמתי תנועה מרכזיים במזרח התיכון במחצית הראשונה של המאה ה-20. המאמר מתייחס למקומה המשמעותי של מסילת הרכבת, ובמיוחד למקומן של תחנות הצומת בחיפה ובלוד, כמשקפות מהלכים אזוריים רחבים, כגון כיבוש הארץ בידי הבריטים. כמו כן הרכבת הייתה שחקנית מפתח בהמשך התפתחותו המסחרית, התעשייתית והיישובית של המרחב הגיאוגרפי הארץ ישראלי במאה ה-20. תחנות חיפה ולוד, שהפכו לתחנות צומת במהלך כיבוש הארץ בידי הבריטים במלחמת העולם הראשונה, היוו זרז רב עוצמה להתפתחותו של מרחב אורבני סביבן, והשפיעו על הקמתם של אזורי תעשייה ומסחר, מערכות תחבורה ושכונות מגורים חדשות, אשר מהווים עד היום חלק משמעותי בתשתית הרקמה העירונית.

## ملخص

ظهر القطار والسكك الحديدية في أنظمة النقل الأوروبية في بداية القرن التاسع عشر، أما في بلاد الشام، تم وضع أول خط في نهاية القرن الحالي. كان تنصيب خط سكة حديد يافا-القدس عام 1892 وسكة حديد الحجاز في عام 1905 ميسر بتوصيل فلسطين للشبكة الإقليمية المتطورة، التي بلغت ذروتها مع خدمات قطار فلسطين في عهد الانتداب البريطاني.

في سنوات ال1940، كانت فلسطين مرتبطة بشكل جيد بمجموعة من السكك الحديدية الإقليمية، التي سمحت بالنقل والتجارة مع المدن: قنطرة والإسكندرية وأسوان في مصر. درعا ودمشق ومعان في سوريا وبيروت في لبنان واسطنبول وإزمير في تركيا. حدود دولة إسرائيل عام 1948 أدت الي قطع مسار السكك الدولي، لكن العديد من الخطوط الحالية أسست على البنية التحتية للسكة التاريخية التي وُضعت لأول مرة في أوائل القرن العشرين.

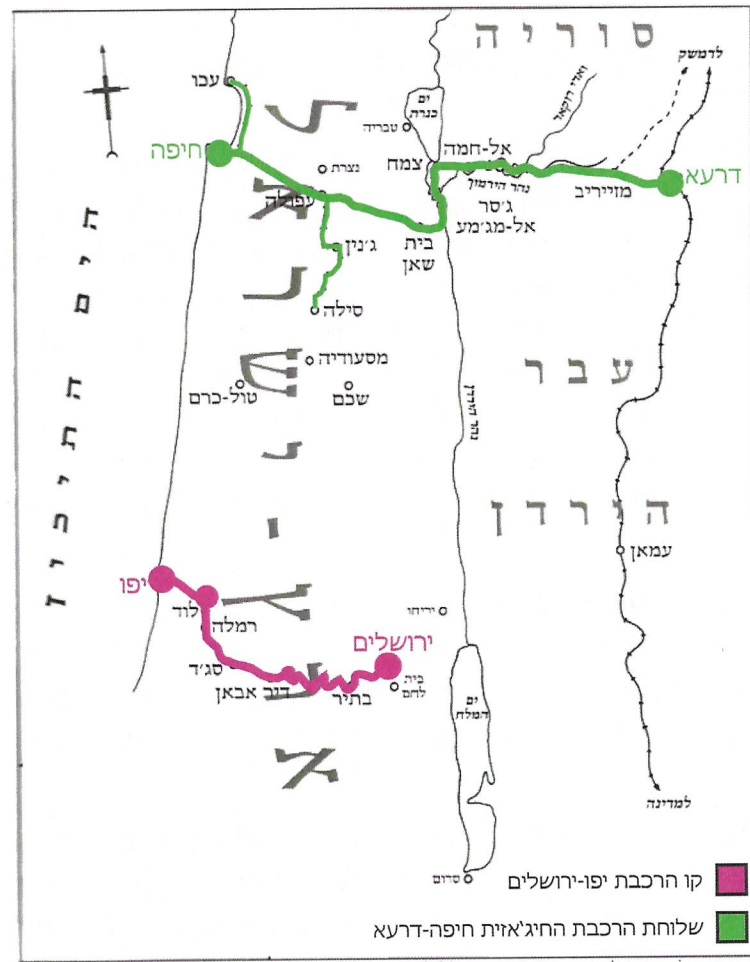
هذا المقال يستكشف تطور نظام السكك الحديدية في منطقتنا، بدءاً بالفترة العثمانية مروراً بعهد الانتداب البريطاني وبدايات نشاط قطار إسرائيل.

يعتمد هذا المقال على محطتيّ حيفا واللد كنقطتين رئيسيتين للنقل في الشرق الأوسط خلال النصف الأول من القرن العشرين. لعبت هتين المحطتين وخطوط السكك الحديدية التي تربط بينهما، دوراً رئيسياً في التنمية الاقتصادية والصناعية والمدنية للمنطقة في ذلك الوقت. محطتيّ اللد وحيفا كانتا محفز لنمو المراكز المدنية المحيطة بها، بما في ذلك الأحياء السكنية والتجارية والصناعية، وجزء منها مازال مهم لنسيج المدن المتحضر حتى يومنا هذا.

## פתיחה

בשנת 1814 בנה ג'ורג' סטיבנסון האנגלי את מה שנחשב כיום לקטר הקיטור הראשון, ובשנת 1830 החל לפעול קו בין ליברפול למנצ'סטר שבאנגליה, קו שנחשב היום לקו המסחרי הראשון של רכבות הקיטור (וולמאר 2008: 21). לאזור הלבנט החלו להגיע הרכבות רק במחצית השנייה של המאה ה-19, בעיקר באמצעות זכיינים ומשקיעים אירופאים. בשנות ה-70 של המאה ה-19 החל הברון הירש הגרמני לממן את הקמת החלק העות'מני של הרכבת הטרנס-בלקנית, באמצעות חברת 'מסילות האוריינט'<sup>2</sup> הבלגית, שב-1883 החלה להפעיל את האוריינט אקספרס' בין איסטנבול לנינה ולפריז. השלטון העות'מני אמנם הקים בכוחות עצמו, בראשית שנות ה-70 של המאה ה-19, קו רכבת קצר מאיסטנבול לאיזמיט, אך כבר בשנות ה-80 העביר את הקו לניהול בריטי. בשנת 1891 זכו הצרפתים בזיכיון לבניית מסילה בין דמשק למזריב, ובשנת 1892 החלו בבניית מסילה בין ביירות לדמשק. באותה שנה (1892) נפתח, במימון הבנק הגרמני, קו הרכבת מאיסטנבול לאנקרה, ועוד.<sup>3</sup>

בשנות ה-90 של המאה ה-19 נוספו אל מערכת המסילות הזאת שני מיזמים מקומיים, ששינו את פניה של ארץ-ישראל. בשנת 1889 השיג יהודי ירושלמי, בשם יוסף נבון, זיכיון להקמת קו רכבת בין יפו לירושלים, ובמרץ 1890 הונחה אבן הפינה למסילה במימון החברה הצרפתית 'חברת הרכבת העות'מנית מיפו לירושלים וסעיפים'. סלילת הקו יפו-ירושלים הושלמה בקיץ 1892. באותה תקופה, בשנת 1891, ניתן זיכיון להקמת קו רכבת מעכו לדמשק. הזיכיון ניתן ל'חברת מסילת הברזל הסורית - עות'מנית', שותפות לבנונית-בריטית (ספרן וגורן 2006: 3). ובדצמבר 1892 התקיים טקס הנחת אבן פינה למסילה, בנוכחות קהל רב (קושניר 1990: 74; ספרן וגורן 2006: 5). עם זאת, העבודה בפועל נתקלה בקשיים רבים, ובגלל ההתקדמות האיטית בסלילת הקו, השלטונות העות'מניים לא חידשו את הזיכיון, ולבסוף קנו אותו בשנת 1903 (קושניר 1990: 98-99). באותה שנה החלה שוב הסלילה של שלוחת הרכבת החיג'אזית, מחיפה לדרעה, במימון הממשלה העות'מנית ובניהולו של המהנדס הגרמני היינריך מייסנר. הקו הושלם ונפתח ברוב טקס באוקטובר 1905.<sup>4</sup>



איור 1: מפת מסילות הברזל התורכיות בארץ ישראל לפני פרוץ מלחמת העולם הראשונה. מקור: הר-נוי וליברטי-שלו (2015), המפה על בסיס קוטרל (1998).

### השפעת מסילת הרכבת על התפתחותה של חיפה-עד מלחמת העולם הראשונה

השפעתה של מסילת הרכבת חיפה-דרעה על העיר חיפה החלה כבר עם קבלת ההחלטה על הקמתה (כרמל 1969: 154-156; נוריס 2013: 47-48). בשנים 1903-1906, בהן נסלל הקו, הייתה הרכבת וכל הקשור בה גורם המעסיק הגדול ביותר בעיר. מחפשי עבודה רבים מהאזור נהרו לחיפה, תהליך שהוביל לגידול ניכר במספר תושבי העיר באותן שנים.

גם נמל חיפה, שהורחב לצורך הקמת המסילה, הפך למעסיק בקנה מידה גדול. מתחילת העבודות בשטח, היה הנמל מקום שבו נפרקו כל חומרי הגלם שיובאו לצורך הנחת המסילה, כמו אדנים ומסילות, פחמים, קרונות ועוד. כבר בשנת 1903, בה החלה בפועל עבודת הנחת 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 לעיר מדינה (שם).

1 בקרב חוקרי הרכבות השונים יש מחלוקת רבות בדבר זהותו של ממציא הקטר הראשון, אך התואר 'אבי מסילות הברזל המודרניות' בדרך כלל נקשר לסטיבנסון ולא לקודמיו קוניו (Cugnot) הצרפתי או טרביטיק (Trevithick) האנגלי. על המחלוקת בנושא זה ניתן לקרוא אצל וולמאר (2008: 12-3).

2 The Chemins de fer Orientaux

3 לתיאור קצר וממצה של המירוץ האירופאי להשקעה בנתיבי התחבורה המתפתחים באימפריה העות'מנית ראו רות' וג'וקלין 2016: 5-6.

4 שירות סדיר של רכבות לדרעה החל מאוחר יותר, במאי 1906.

מנהלת המסילה הייתה בתחילה בביירות, אך עם התחלת סלילת השלוחה מחיפה לדרעא היא עברה לחיפה (מנסור 2006: 7). מעבר להעסקתם הישירה של מאות פקידים, פועלים ומהנדסים, נהנו מהקמת הרכבת, באופן עקיף, גם קבלני משנה למלאכות שונות, ספקים מקומיים ואנשי שירות. העיר חיפה כונתה באותה תקופה בפי הערבים "אם העבודה" ושמה הלך לפני כעיר השפע (כרמל 1969: 157).

המסילה בין חיפה לדרעא פתחה ערוץ תנועה נוסף עבור חבל החורן הפורה בסוריה. עד לסלילת המסילה בין חיפה לדרעא הועברו יבוליו בעיקר אל נמל ביירות, באמצעות מסילת הברזל של החברה הצרפתית ביירות, עודדה את העברת הסחורות לנמל 'שלה', אולם לעות'מנים היה עניין להפחית את חשיבותו של נמל ביירות, שהיה נתון להשפעה צרפתית. כדי לעודד את העברת הסחורות באמצעות המסילה החגיג'אזית, דרך נמל חיפה, הפחיתו השלטונות העות'מניים את המחירים והקלו במסים. ואכן, כבר בשנת 1913 החלו חברות ספנות קטנות לקנות בחיפה חיטה שמקורה מהחורן ולהעבירה דרך הים לנמל ביירות, כיוון שזו הייתה אלטרנטיבה זולה יותר מאשר באמצעות הרכבת הצרפתית לביירות (אושנואלד 1980: 107-109).

בשנת 1918 שלוחת חיפה-דרעא הייתה הקטע הרווחי ביותר לאורך מסילת הברזל החגיג'אזית. 77% מרווחי מסילת הרכבת כולה באו מקטע זה, שהיווה רק 11% מהמסילה החגיג'אזית (פלוקוב 1992: 14). כך, נוסף להיותה אמצעי עזר לקידום מסילת עולי הרגל, גרמה המסילה לשינויים במבנה הכלכלי של האזור, פתחה נתיב רכבת נוסף אל הים, ואפשרה לתורכים לפעול בשטחים כלכליים ללא לחץ צרפתי (פיק 1979: 111).

מעבר לתמורות האזוריות, הקמת טרמינל הרכבת החגיג'אזית בחיפה והקשר שלו אל המסחר הימי בחופי העיר השפיעו על התפתחות מואצת וצמיחה יוצאת דופן של חיפה, בתחילת המאה ה-20. מעיר המונה כ-1,250 תושבים, בשנת 1800, התפתחה חיפה, עד שנת 1880, לעיר בת כ-6,500 נפש. התפתחות זאת נבעה מתנופת העיור והפיתוח שיצרו הרפורמות העות'מניות (פוקס, 1998: 64). אך בשלושים השנים, שבמהלכן נסללה המסילה והחלה לפעול הרכבת, העיר שילשה את אוכלוסייתה, והגיעה ל-20,000 נפש בשנת 1910, ותוך עשור נוסף - ל-24,600 נפש בשנת 1922 (בן אריה 1981: 141). התפתחותה של העיר חיפה המשיכה והואצה גם על ידי גורמים אחרים, כמו הקמת הנמל בשנת 1933, וגלי ההגירה הגדולים מאירופה במהלך שנות ה-30. אך בשני העשורים הראשונים של המאה ה-20, חלק ניכר מצמיחתה של העיר חיפה קשור ישיר להופעתה של הרכבת, ולאופק הפיתוח התעשייתי והמסחרי שהביאה עמה.<sup>5</sup> אפשרויות התחבורה, המסחר והשיווק, שהציעו הנמל והרכבת, גרמו להקמתם של בתי חרושת, כמו "עתיד", שהוקם ב-1909 בקרבת תחנת הרכבת וגם רכבות עולי הרגל המוסלמים, שעברו בחיפה בדרכם לחאג' במכה, תרמו לענף התיירות שהלך והתפתח בעיר ולהקמתן של אכסניות.

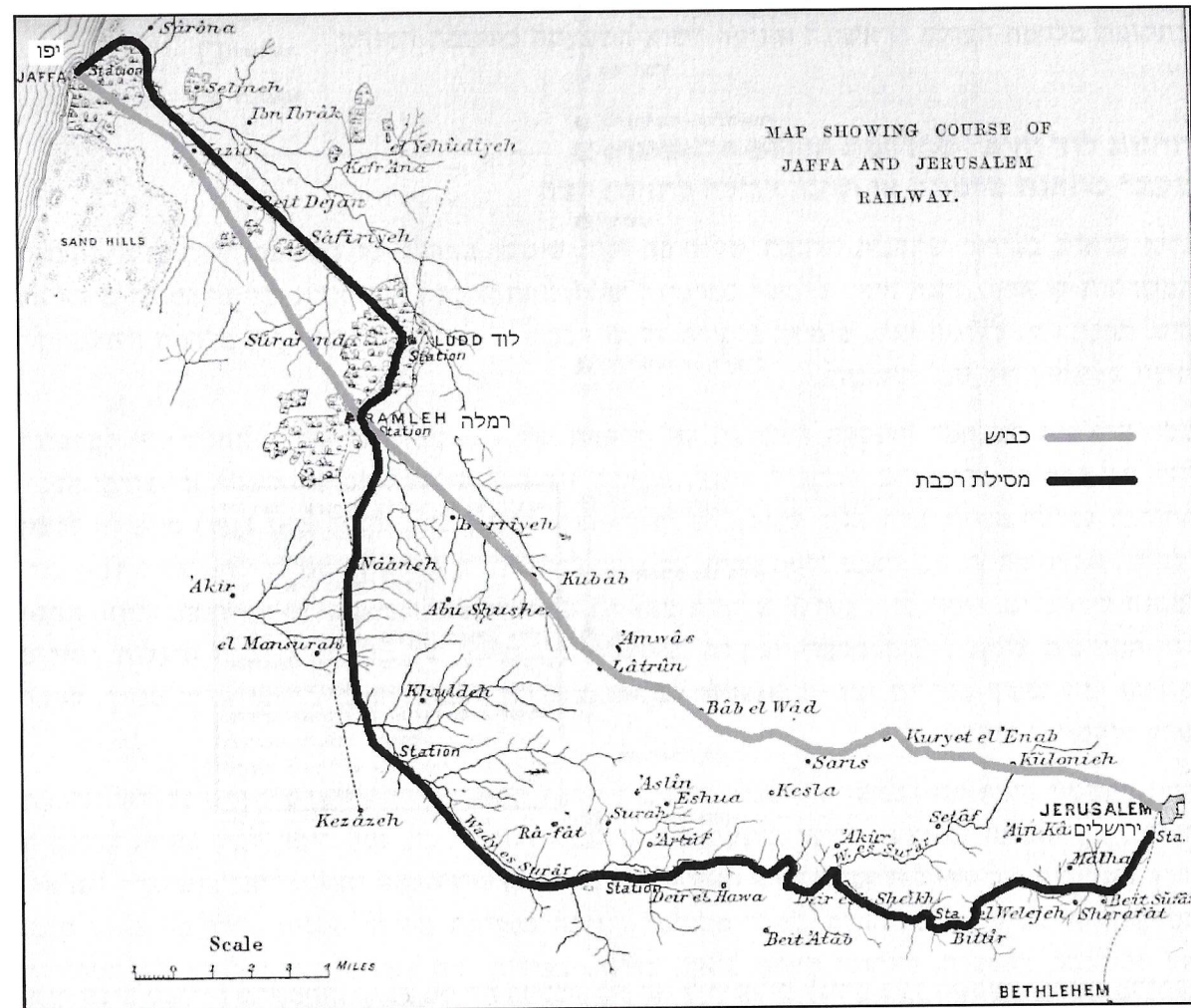
### השפעת מסילת הרכבת על התפתחותה של לוד - עד מלחמת העולם הראשונה

בסוף המאה ה-19 הייתה לוד, עיירה בת כ-2,000 תושבים, מחוץ לתוואי הדרך בין יפו לירושלים. היא הייתה ממוקמת באזור מתון, ומוקפת כרמי זיתים. תושבי לוד התפרנסו בעיקר מחקלאות והיו בה כמה

5 לפי כרמל 1969, קצב גידול האוכלוסייה בחיפה בשנים 1886-1914 השיג את קצב גידולן של ערים אחרות בארץ.

בתי בד לייצור שמן (בן אריה 1981: 138).

מסילת הרכבת מיפו לירושלים תוכננה בתוואי שונה מתוואי הדרך ההיסטורית, שמיקמה את לוד על מפת הדרכים האזורית, כתחנת רכבת בין יפו לרמלה, לאורך המסילה.



איור 2: סימון הדרך ההיסטורית בין יפו לירושלים (בכחול) ומסילת הרכבת בין יפו לירושלים (בירוק) על גבי מפת המסילה שפורסמה ב-P.E.F.Q באוקטובר 1893

לאורך מסילת הרכבת בין יפו לירושלים, אשר החלה לפעול בשנת 1892, הוקמו שבע תחנות: יפו, לוד, רמלה, סג'ד, דיר אבן (בית שמש), בתיר וירושלים. יפו וירושלים, שתי תחנות הקצה, תוכננו מראש כתחנות גדולות יותר, בעלות מבנה תחנה זהה. תחנות לוד, סג'ד, דיר אבן ובתיר כללו בית אבן דו-קומתי מטיפוס זהה ששימש כמבנה התחנה. לתחנת רמלה היה מבנה אבן שונה וגדול יותר, דבר שהעיד על חשיבותה ביחס לתחנות האחרות (הר-נוי וליברטי-שלו 2016: 23-26).



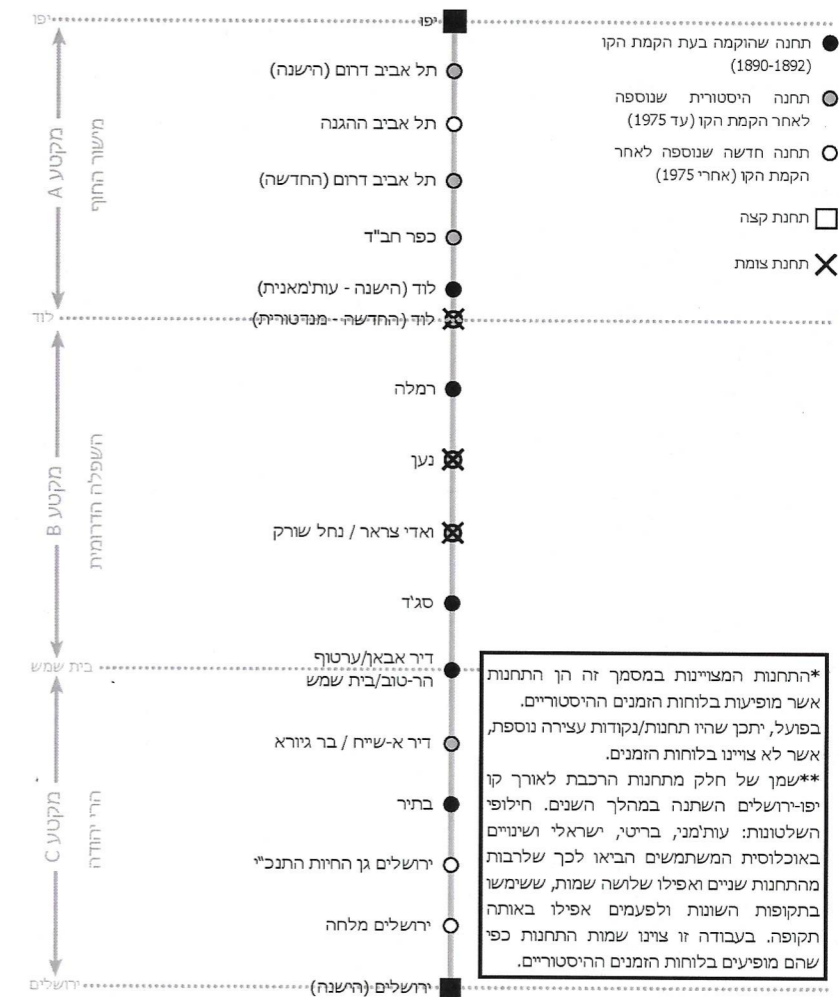
נוסף לכך, להקמתה של תחנת הרכבת הייתה השפעה מיידית על גידול האוכלוסייה המקומית בלוד. מעיירה בת 2000 תושבים בשנת 1880 הפכה לוד לעיר בת 5,000 תושבים בשנת 1910 (בן אריה 1981: 141), וכך הוסיפה לצמוח בשלושת העשורים הבאים, עד לכ-15,000 נפש בשנת 1944 (יעקבי 2003: 76). כפי שנראה בהמשך, תנופת הפיתוח שחוללו הרכבת ותחנת לוד בתקופה העות'מנית קיבלה תאוצה בתקופת מלחמת העולם הראשונה והגיעה לשיא השפעתה בתקופת המנדט.

### תחנות לוד וחיפה במלחמת העולם הראשונה: מעבר מתחנת טרמינל או תחנה רגילה לתחנת קצה

ניתן לראות בבירור שתחנות הרכבת של חיפה ולוד שימשו במהלך כל התקופה העות'מנית כתחנות המשרתות קו אחד. תחנת חיפה שימשה כטרמינל של שלוחת הרכבת החיג'אזית והייתה נקודת מוצא אל הים. תחנת לוד, לעומת זאת, שימשה כנקודה על קו רכבת יפו-ירושלים. עם פרוץ מלחמת העולם החל שינוי במעמדן של שתי התחנות.

כבר בראשית המלחמה הופסקה הפעילות של הרכבת בין לוד ליפו, וכך הפכה תחנת לוד לטרמינל קצה של המסילה מירושלים. במקביל, נסללו מתחנת לוד כמה שלוחות שנועדו לשרת את צורכי הצבא התורכי. נסללה מסילה צרה מלוד לטול כרם, ואליה חוברה השלוחה הקיימת (מאז 1913) מעפולה לג'נין ולסילה שלדרומה, ומשם לשכם ולמסעודיה. כך נוצר לראשונה חיבור בין המסילה החיג'אזית לבין לוד, וממנה לירושלים. נוסף לכך, נסללו שלוחות צבאיות מלוד דרומה, וכך, בשלהי המלחמה, הייתה תחנת לוד התורכית צומת דרכים מרכזי, ונקודה המקשרת בין מערך של מסילות קיימות (בעלות רוחבים שונים) ובין מערך מסילות זמניות שנסללו לצורכי תעבורת הצבא התורכי דרומה לדיר סנייד, לבאר שבע ולקסיימה שבסיני.

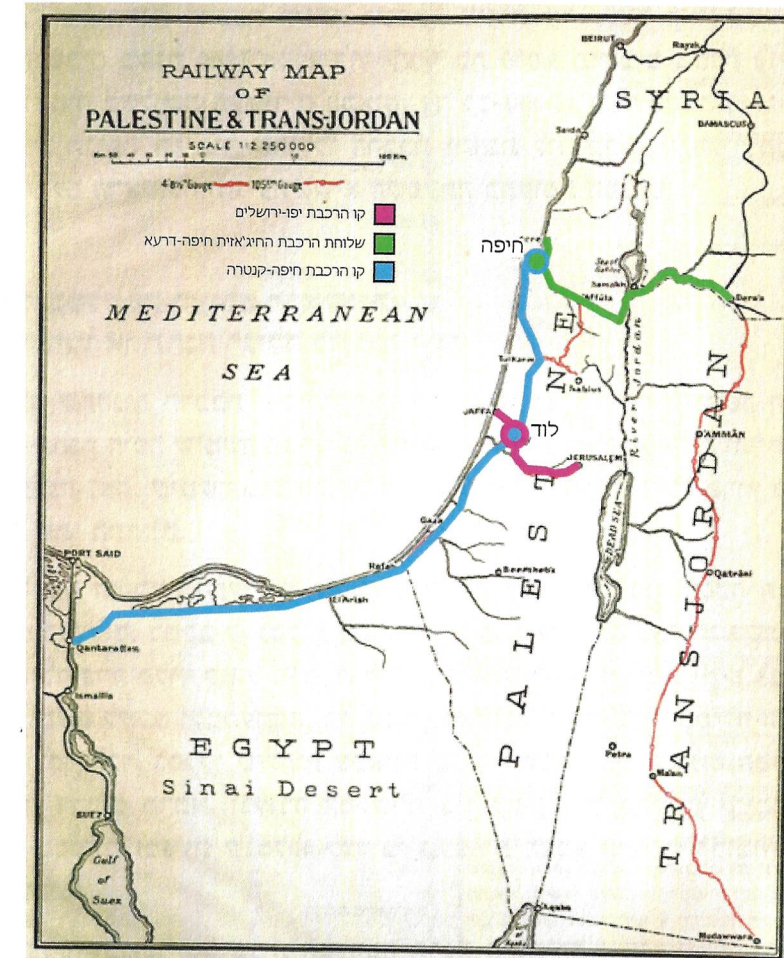
תחת השלטון העות'מני ובמשך כל שנות המלחמה תחנת חיפה המשיכה לשמש כטרמינל לקו הרכבת החיג'אזית, שהפכה לאמצעי קריטי בהנעת כוחות הצבא התורכי בין נמל חיפה לבין החזית הדרומית (דרך השלוחות של ג'נין) ולעבר העורף הסורי והירדני. התקדמות הצבא הבריטי בכיבוש ארץ ישראל, בפיקודו של גנרל אלנבי, החלה מאזור מצרים, ולוותה בסלילת מסילה תקנית (שרוחבה 143.5 ס"מ) של קו רכבת מקנטרה, שלחופי תעלת סואץ, צפונה. פעילות זאת נעשתה במקביל לפירוק המסילות העות'מניות הצרות המקבילות, ולנסיגה הדרגתית של הכוחות התורכיים. בשנת 1918 הגיעה המסילה הבריטית ללוד, ובינואר 1919 הגיעה לחיפה, עם כוחות הצבא הבריטי. כך הפכה תחנת חיפה לצומת בין המסילה לקנטרה (וממנה למצרים) לבין המסילה החיג'אזית לדרעה (וממנה לדמשק, לביירות ולמדינה).



איור 3: תחנות לאורך מסילת הרכבת יפו-ירושלים. מקור: הר-נוי וליברטי-שלו (2016)

תוך שנים ספורות מהקמתה, הפכה מסילת הרכבת בין יפו לירושלים לגורם בעל השפעה אזורית מרחיקת לכת. משלהי התקופה העות'מנית ועד לשנות ה-20 של המאה ה-20, אז החלו שלטונות המנדט הבריטי בפיתוח אינטנסיבי של מערך הדרכים והכבישים בארץ, הייתה מסילת הרכבת האמצעי העיקרי וכמעט הבלעדי להעברת סחורות ונוסעים בין יפו לירושלים וליישובי האזור, רבים מהם תיירים-צליינים. היקפי התעבורה המסילתית הלכו וגברו, ובמידה רבה יצרו ואפשרו את התפתחות המסחר והחקלאות בכפרים ובערים שלאורכה. באמצעות הרכבת הובילו סחורה מסוגים שונים. מלוד ומרמלה הועברו חומרי אבן לתחזוקת הרחובות ביפו, ומהכפרים לכל אורך המסילה הועברה תוצרת חקלאית לירושלים. כך למשל, החלה אספקת חלב טרי לירושלים באמצעות הרכבת. חלב ומוצרים, מהמחלבה במושבה הטמפלרית בוילהלמה, הובאו ללוד (מרחק שעה וחצי) בעגלה, ושם הועמסו על גבי הרכבת לירושלים (שפיר 2012: 142). ברור, אם כן, שלרכבת היה תפקיד מרכזי בהתפתחות הגיאוגרפית והכלכלית המשמעותית שאפיינה את המרחב שבין יפו לירושלים בעשורים הראשונים של המאה ה-20.

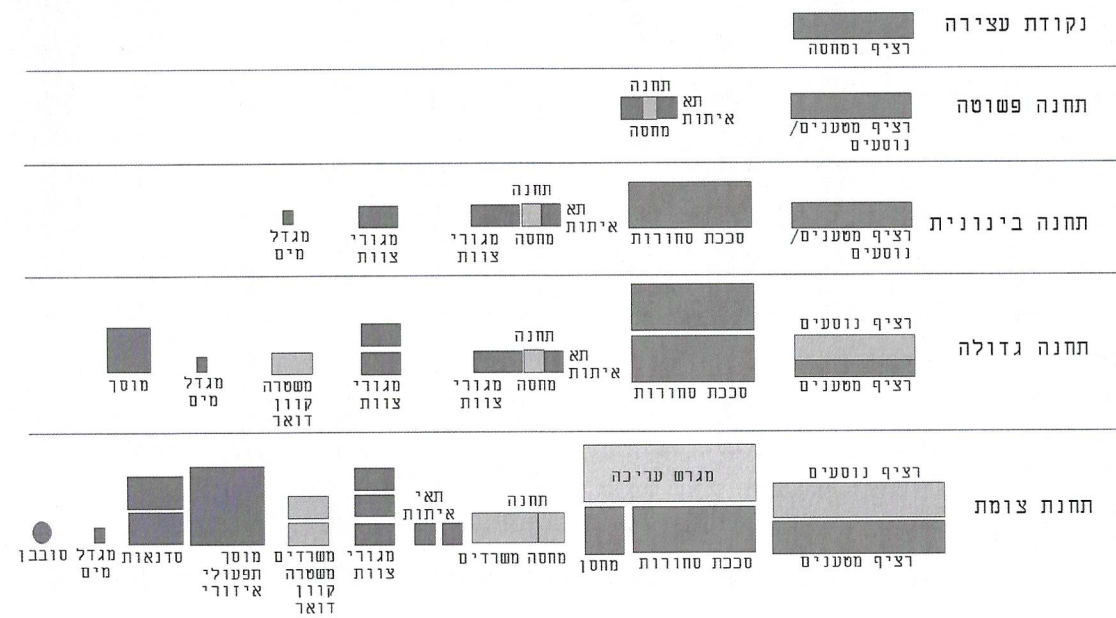
6 כיבוש באר שבע באוקטובר 1917, כיבוש עזה בנובמבר 1917, וכיבוש ירושלים בדצמבר 1917.



איור 4: מפת מסילות הברזל בארץ ישראל בראשית תקופת המנדט, על בסיס מפת הדו"ח השנתי של מנהל הרכבת המנדטורית 1931, Report of the General Manager on the Administration of the Railways, Palestine Railways and) ארכיון רכבת ישראל Operated Lines for the year ended 31st December 1931

חשוב לציין שהפיכתה של תחנת רכבת מתחנה רגילה (או תחנת טרמינל) לצומת בין מסילות שונות היא מהפך לוגיסטי משמעותי הדורש הקמה של מתקנים רבים. ראשית, ההעברה של מטען מקו רכבת אחד למשנהו מחייבת אזורי אכסון; סככות, רציפי הטענה ומחסנים. שנית, נדרשים מתקנים לשירות הרכבות והקטרים: מגדלי מים ומזוט, סדנאות לתיקונים ומוסכים, ומגרשי עריכה. בדרך כלל, נלוו לכל המבנים האלה מבני מגורים למנהל התחנה, לקוון, לאתת ולצוותי המסילאים המסונפים לתחנה.<sup>7</sup>

7 מגורים לצוות עובדי הרכבת במבנים השייכים לרכבת, בדרך כלל בתוך תחנות הרכבת, היו מקובלים ולעיתים הכרחיים במערכי הרכבות העות'מנית והמנדטורית, ואף בשנותיה הראשונות של רכבת ישראל. שרידי מגורים אלה קיימים עד היום ברחבי הארץ וראויים למאמר משל עצמם. דוגמה לתחנה מרובת מבני מגורים ששרדו היא תחנת רכבת חדרה מזרח. (ראו ב'תחנת רכבת חדרה מזרח - תיק תיעוד' מאת רותי ליברטי-שלו שהוכן בשנת 2009 עבור רכבת ישראל).



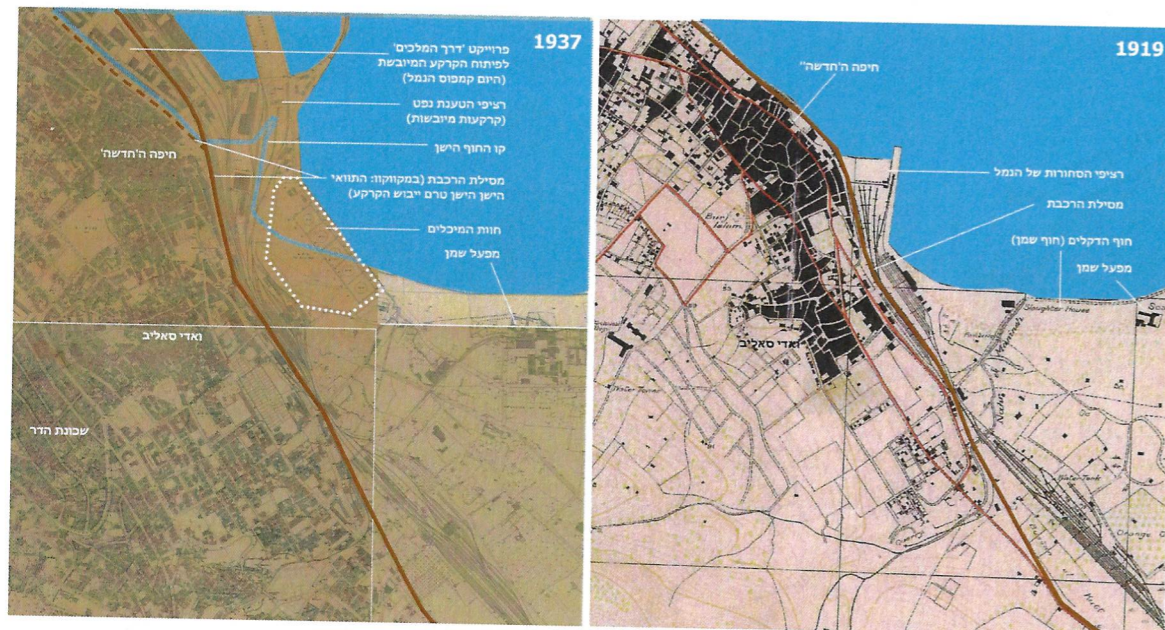
איור 5: סכמת אלמנטים ומבנים המאפיינים תחנות רכבת בהירארכיה משתנה

כפי שכבר תואר לעיל, בשלהי מלחמת העולם הראשונה כלל מערך הרכבות באזורנו מסילות ברוחבים שונים. המסילות העות'מניות (החגיג'אזית והשלוחות הצבאיות) נסללו ברוחב 'מסילה צרה' (105 ס"מ), והמסילות הבריטיות נסללו ברוחב 'מסילה תקנית' (143.5 ס"מ).<sup>8</sup> בתחנות שבהן נפגשו מסילות ברוחב שונה, נעצרו הקטרים והקרונות בקצה המסילה שאליה הותאם רוחב גלגליהם, ולא המשיכו לנסוע באופן רציף. ציי רכבות נפרדים פעלו על גבי המסילות השונות, כך שלמעשה בתחנות המפגש נוצרו 'טרמינלים' שונים זה לצד זה, עם סובבנים נפרדים, סדנאות נפרדות, רציפים נפרדים ומערך מסילות נפרד. בעוד כל מערך המסילות שנפגשו בתחנת לוד הוסבו עד מהרה למסילות תקניות (ראו בהמשך). בחיפה נותרה המסילה הצרה של הרכבת החגיג'אזית על כנה בכל שנות פעילותה, והמפגש בינה לבין מסילת חיפה - קנטרה (ובהמשך מסילת חיפה - ביירות-טרפול) הפך למעשה צומת של שני טרמינלים גדולים במיוחד.

### השפעת מסילת הרכבת על התפתחותה של חיפה בתקופת המנדט

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 ותחנת כפר סמיר), והעבירו אליה בהדרגה את הסדנאות הראשיות של מערך הרכבת בארץ ישראל ובאזור (סדנאות הקישון הוקמו מאוחר יותר, בשנים 1931-1933). כמו-כך, הוקמו במקביל בתי הזיקוק ומפעלי תעשייה רבים נוספים. כל אלה תרמו ונתרמו מהיות חיפה מרכז תחבורתי-רכבתי מרכזי.

8 טרם התאמתה ע"י העות'מנים במהלך מלחמת העולם הראשונה ושוב ע"י הבריטים בסוף המלחמה, הייתה גם המסילה הצרפתית לירושלים מסילה צרה, אך ברוחב 100 ס"מ ולא 105 ס"מ כמו המסילות העות'מניות.



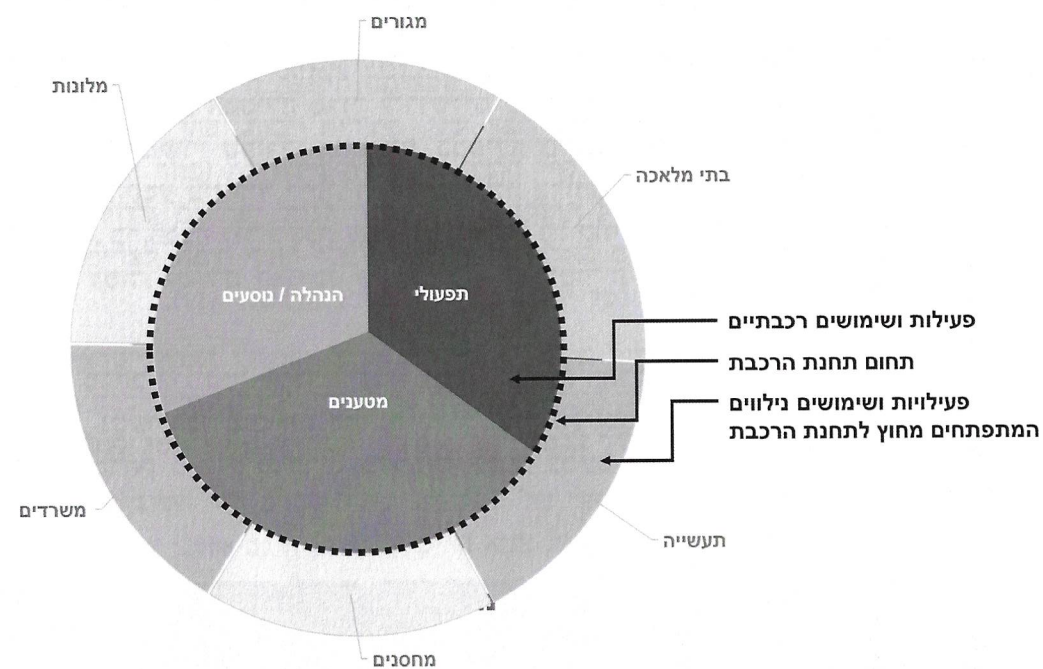
איור 6: השוואה בין העיר התחתית בחיפה בראשית תקופת המנדט ובשיאה, על בסיס מפת ה-P. W.D. משנת 1919, לעומת מפת British Survey of Palestine, 1937. מקור המפות: עיריית חיפה. הוכן עבור סקר תיעוד מתחמי תחנת רכבת חיפה מזרח מאת הר-נוי וליברטי-שלו (2018) עבור רכבת ישראל, אפריל.

החל מהקמת מפעל 'עתיד' בשנת 1909, וביתר שאת בשנות ה-20 וה-30 של המאה ה-20, נבנו בסביבת תחנת הרכבת מפעלים רחבי היקף שניצלו את קרבתה של מסילת הברזל ואת אפשרויות השינוע הטמונות בה. בשנת 1922 הוקם סמוך לעיר בית החרושת 'שמן' (גלגולו של בית החרושת 'עתיד'), ובשנת 1923 הצטרף אליו מפעל הקמח 'הטחנות הגדולות' צמוד לתחנת הרכבת. שלוחה של מסילה עצמאית, לאורך רחוב התחנה (היום דרך חטיבת גולני) קישרה בין תחנת הרכבת לבין המפעלים. בשנת 1924 הוקם בפאתי העיר מפעל נשר למלט, ובשנת 1925 הוקמה תחנת הכוח הראשונה של חיפה, שפעלה בטכנולוגיית דיזל-גנרטורים, סמוך למסילת הרכבת ולגשר פז כיום.

תחנת הרכבת חיפה-מזרח הלכה וגדלה בהתאמה לתפקיד המשמעותי שתפסה במערך האזורי ובקשרי הגומלין בינה לבין הנמל ואזורי התעשייה ההולכים ומתפתחים בעיר. בשנת 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 תכניתו להרחבה ולהעמקה של נמל חיפה. הנמל נפתח בשנת 1933 ועודד את צמיחתה המהירה של חיפה כמוקד של פעילות בינלאומית, תעשייה ומסחר. בתקופת המנדט, נחשב נמל חיפה לאחד החשובים במזרח התיכון והוא קישר בין הים התיכון לנכסי האימפריה הבריטית במזרח התיכון ובאסיה, ביניהם קו צינור הנפט מעיראק.

במסגרת הקמת הנמל הוחלט ליבש את השטח מצפון-מזרח לרחוב העצמאות, ולנצל את הקרקע להקמת תחנת רכבת לנוסעים (תחנת חיפה מרכז אשר הוקמה בשנת 1937), להקמת כיכר פלאמר, בתזית התחנה, (קרואיה ע"ש הנציב העליון שבזמנו הוחל בבניית הנמל) ולבניית מרכז מסחרי (היום קמפוס הנמל). מסילת הרכבת הוסטה מזרחה אל שפת הים החדשה, ובתוואי הישן נסללה דרך העצמאות (לשעבר 'דרך המלך' - Kings Way). בשטחים המיובשים באזור הנמל נבנו מתקנים לאחסון, לתעשייה, לתובלה ומספנות. נבנו גם שני 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 (גם היא בחלקה על קרקע שיובשה).

גידול האוכלוסייה בעיר חיפה, מגמה שהחלה כבר בשלהי התקופה העות'מנית, הואץ 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 (גורן, 2001, עמ' 231-232, 241-242, 247). התפתחות זו נזקפת למגמת העיור הכללית בארץ ולתמורות המשמעותיות שקידם השלטון הבריטי בעיר, כמו: הרחבת פעילותה של הרכבת וחיבורה למסילה לקנטרה, קביעת חיפה כמרכז שלטוני אזורי, פיתוח מואץ של תעשייה סביב הנמל הישן ולמסוף הרכבת החיג'אזית, העמקה והרחבה של הנמל בשנים 1929-1933 וייבוש אדמות לאורך קו החוף. כל אלה היו קשורים זה בזה, ויחד תרמו להתרחבותה והתפתחותה המהירה של חיפה תחת השלטון הבריטי, כפי שניתן לראות היטב בהשוואה בין מפת העיר משנת 1919 למפה העיר בשנת 1937.



איור מס' 8: סכמה עקרונית המדגימה את השימושים והפעילויות התומכים זה בזה בתוך תחנת רכבת גדולה ומחוצה לה

בשנת 1936 פרץ המרד הערבי הגדול (מאורעות תרצ"ו-תרצ"ט), במהלכו הותקפו, בין השאר, נציגי שלטון ומוסדות בריטיים. המאורעות לוו בהשבתה של הפעילות המסחרית והתעשייתית של האוכלוסייה הערבית בארץ. נמל יפו הושבת אף הוא במהלך הפרעות, דבר שגרם להעברת רוב המסחר היהודי לנמל חיפה. היקפי הסחורות בנמל חיפה גדלו בתקופה זו באופן משמעותי, וכתוצאה מכך גדל גם היקף העברת הסחורות באמצעות הרכבת מחיפה לשאר חלקי הארץ.

עם פרוץ מלחמת העולם השנייה, גבר השימוש ברכבת, שהייתה אמצעי לוגיסטי להעברת ציוד ולוחמים. כיבוש לבנון וסוריה על ידי הבריטים ביולי 1940, במקביל להתגברות החששות להצטרפות תורכיה למלחמה לצד גרמניה, העצימו והעניקו דחיפות לצורך בקשר יבשתי לשינוע מהיר של כוחות צבא בין המזרח התיכון לאירופה ובין נמלים שונים לאורך מזרח הים התיכון. בשנת 1941 החלו הבריטים לתכנן קשר רכבות מחיפה לכיוון צפון מערב סוריה, עד לגבול הדרומי של תורכיה, קשר שיאפשר גם התחברות למסילה הרחבה הקיימת בין חלב שבצפון סוריה לבגדד. ב-25 באוגוסט 1942 נפתח קו הרכבת חיפה-ביירות-טריפולי ותחנת חיפה-מזרח הפכה לצומת מרכזי 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 (קוטרל 1998).

9 דר"ח המנהל הכללי של הרכבת לשנת 7-1936. מקור: ארכיון רכבת ישראל.



- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| ① | מחצבות רושמייה- 1905~                 |
| ② | מפעל שמן- 1922                        |
| ③ | הטחנות הגדולות- 1923                  |
| ④ | תחנת הכח הראשונה- 1925                |
| ⑤ | סדנאות הקישון- 1931                   |
| ⑥ | נמל חיפה- 1933                        |
| ⑦ | בתי הזיקוק- 1934                      |
| ⑧ | חוות המיכלים - 1935                   |
| ⑨ | תחנת הכח חיפה א'- 1935                |
| ⑩ | מפעלים נלווים לתעשיות הנפט- שנות ה-30 |

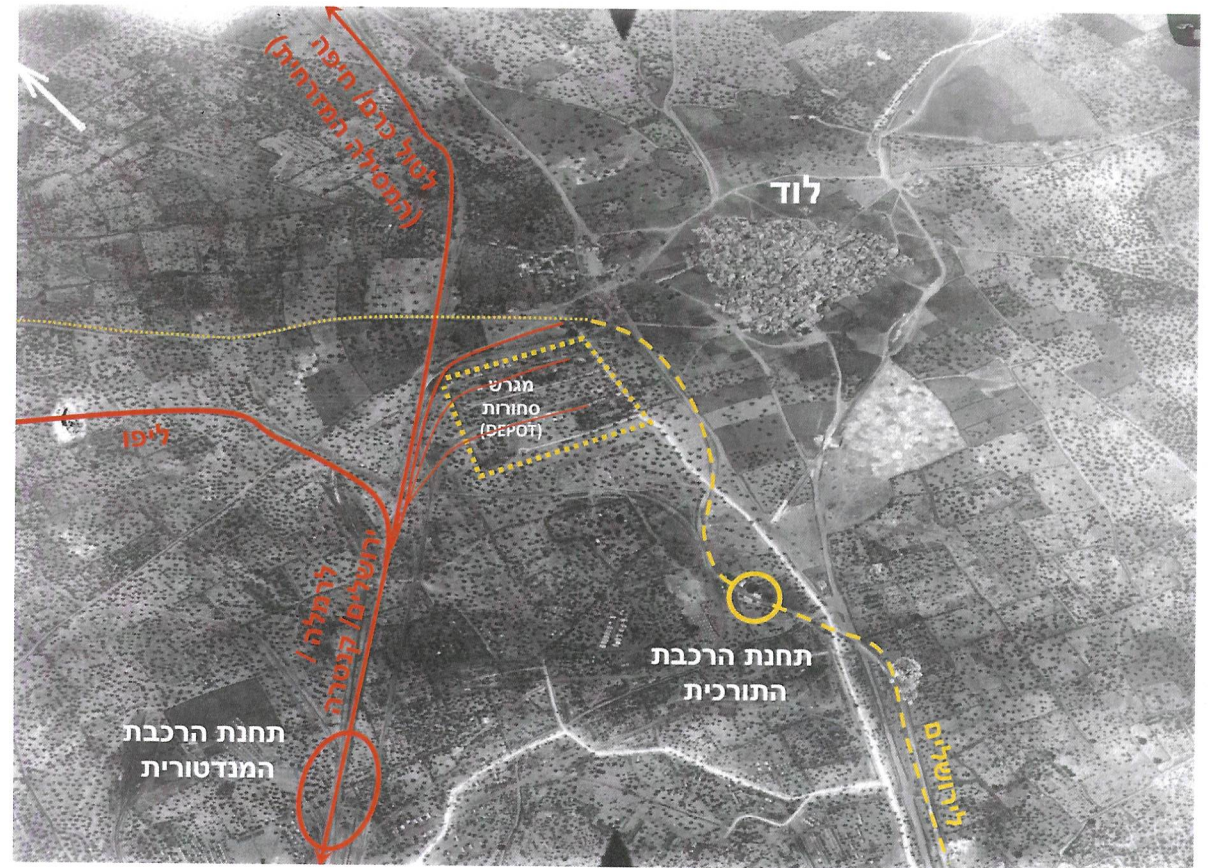
איור 7: מפעלי התעשייה, תחנות הכוח ומערך הנפט בחיפה, ומערך הרכבת על שלוחותיו בשנות ה-30 מסומן על גבי מפת חיפה היום. מקור: סקר תיעוד מתחמי תחנת רכבת חיפה מזרח מאת הר-נוי וליברטי-שלו (2018) עבור רכבת ישראל, אפריל.

בשנת 1934 הונח צינור הנפט העיראקי והחלה בניית בית הזיקוק הגדול ביותר של בריטניה באגן המזרחי של הים התיכון, ועמו חוות מכלי דלק IPC (בשנת 1935), תעשיות נלוות (למשל מפעל 'של') 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'. כל אלה קושרו אל תחנת הרכבת בשלוחות ייעודיות. עד שנת 1936 הפכו חוף שמן ורצועת הרחוב לאורך רחוב התחנה לאזורים תעשייתיים סואנים שבהם פועלים, זה לצד זה, סדנאות פרטיות לנגרות ולברזל, מבני אכסנה ומסחר, וכשלושים מפעלים בהיקפים שונים. כל אלה נהנו מהקרבה לנמל ולתחנת הרכבת, ומהמרכז העירוני שנוצר בהיקף התחנה סביב המפגש הדינאמי בין מטענים, מסחר ותעשייה.

## השפעת מסילת הרכבת על התפתחותה של לוד בתקופת המנדט

ב-1918, בתום מלחמת העולם הראשונה, החלו הבריטים בחידוש ובשיקום מערך מסילות הרכבת בארץ ישראל. תחילה, נסלל קטע המסילה מלוד לירושלים ברוחב תיקני (143.5 ס"מ), והקטע בין לוד ליפו נסלל לאורך התוואי המקורי שפירקו התורכים, כמסילה צרה ברוחב 60 ס"מ, שנים ספורות קודם לכן. ב-1920 נסלל שוב הקטע בין לוד ליפו, הפעם כמסילה ברוחב תיקני (במקום המסילה הצרה שנסללה שנתיים קודם לכן). כך הפכה לוד בשנת 1920 לצומת של כל קווי המסילה הרחבה בארץ: מסילת הרכבת מחיפה לקנטרה, עמוד השדרה האורכי של הרכבת המנדטורית בארץ ישראל, ומסילת הרוחב מיפו לירושלים.

על מנת לאפשר מרחב לוגיסטי שנדרש עבור תחנת הצומת החדשה, ובשל השינויים בתוואי המסילות הרחבות החדשות, נטשו הבריטים את התחנה העות'מנית הקיימת בדרום העיר לוד, והקימו את תחנת הרכבת החדשה במרחק כ-2 ק"מ דרום-מערבית ללוד, כמעט באמצע הדרך בין לוד לרמלה, העיר השכנה.



איור 9: מיקום תחנת הרכבת התורכית ותחנת הרכבת מנדטורית החדשה ביחס לעיר לוד, על גבי תצלום אוויר של אזור לוד משנת 1918. מצפון לשתי התחנות - מגרש הסחורות ששימש לפריקה והעמסה של מטענים בשנות המנדט הראשונות. מקור: אוסף צילומי האוויר של הטייסים הגרמנים, המרכז למדיה דיגיטלית, ספריית יונס וסוראיה נזריאן, אוניברסיטת חיפה.

בשנות ה-20, הרכבת עדיין שימשה אמצעי תחבורה היעיל ביותר להעברת נוסעים וסחורות. באותן השנים, טרם הקמת הנמל בחיפה בשנות ה-30, היה נמל יפו נמל היצוא העיקרי, ותחנת לוד שימשה כחוליה מחברת חשובה בין מסילת חיפה-קנטרה, שבאותה תקופה הייתה ציר האורך העיקרי בארץ ישראל, לבין יפו מצד אחד ובין ירושלים מצד שני. סחורות רבות, בהן אבטיחים והדרים, שווקו באמצעות הרכבת. שלושת מוקדי גידול פרי ההדר במושבות היהודיות (פתח תקווה, רחובות וחדרה) השתמשו ברכבת ככלי העיקרי לשיווק תוצרתם ולהעברתה לנמל יפו. גם גידולי האבטיחים שווקו באמצעות הרכבת. האבטיחים שמקורם באדמת החול של מישור החוף הופנו לצריכה מקומית בשווקי ירושלים, והאחרים הופנו ליצוא דרך נמל יפו למצרים (שפיר 2012: 120-121).

לתחנת לוד היה תפקיד חשוב במסלול הובלת האשלג מחברת האשלג הארץ ישראלית אשר הוקמה ב-1930 ופעלה עד קום המדינה. האשלג הובל לירושלים במשאיות, ובאמצעות הרכבת הוא הובל עד לוד, ומשם נשלח בחלקו למצרים, ליצוא דרך הנמל בפורט סעיד, ובחלקו לחיפה (טל 2010: 294).

כצומת בין שתי הדרכים המרכזיות ביותר של התקופה, קיבל מרחב לוד חשיבות אסטרטגית גבוהה, והפך למרכז השני בגודלו בארץ<sup>10</sup> של מחנות צבא בריטיים (אורן ורגב 2008: 27). הגדול מבין המחנות הצבאיים באזור היה מתחם סרפנד (צריפין), ממערב ללוד, שכלל כעשרים מחנות ובהם קסרקטינים, מחנות לוגיסטיים, יחידות קשר ומודיעין, מפקדות, בית חולים (לימים אסף הרופא) ועוד (שם). ברמלה הוקם בסיס התחזוקה של חיל האוויר המלכותי, ובאזור בית נבאללה, מצפון-מזרח ללוד, הוקם מקבץ מחנות שכלל בתי מלאכה ומחסנים של יחידת חיל ההנדסה המלכותי. מרבית מחנות הצבא הבריטיים מוקמו לאורך מסילות הרכבת, ואל מרביתם (למשל למחנות בסרפנד ובבית נבאללה), אף נסללו שלוחות רכבת ייעודיות שמטרתן הייתה העברת נוסעים ומטענים. תחנת הרכבת בלוד עמדה במרכז האספקה הלוגיסטי של מחנות אלה בהיותה הקשר הרכבתי העיקרי בינן לבין מערך הרכבת האזורי. על מנת ליצל את המעבר בין הקווים השונים, תוכנן לוח זמנים של הרכבות, כך שכל ארבע הרכבות (מיפו, מירושלים, מחיפה ומקנטרה) ייפגשו במרווחי זמן קטנים בלוד, באופן שיאפשר לנוסעים להחליף רכבת (אביצור 1988: 22).

הפיכתה של לוד לתחנת צומת במערך הרכבות הארצי השפיעה עד מהרה על הגידול באוכלוסייתה. לוד סגרה את הפער בינה לבין רמלה שכנתה, ובשנת 1922, אוכלוסיית העיר מנתה למעלה מ-8,000 נפש, לעומת 7,400 ברמלה (בן אריה 1981: 141). בשנת 1920 הייתה לוד עיר מחוז של שלטונות המנדט, וכך נקבע מעמדה כמרכז שלטוני אזורי (יעקבי 2003: 76). על סמך התפיסה שלוד מהווה צומת דרכים מרכזי, הקימו שלטונות המנדט, בשנת 1937, שדה תעופה במרחק קילומטרים ספורים מהעיר (גולסט 2017: 33).

תחנת הרכבת הפכה למוקד פעילות מסחרית ולמקור תעסוקה משמעותי עבור תושבי האזור<sup>11</sup>, אך בניגוד לתחנת הרכבת בחיפה, נותרה מרוחקת מהעיר לוד. ייתכן כי בשל כך החליטה הנהלת הרכבת להקים צמוד לתחנה בלוד שכונת מגורים יחידה מסוגה בארץ, ובה שוכנו פקידי הרכבת הבכירים ובני משפחותיהם. השכונה המבודדת, שכללה מקבץ של כעשרים בתי אבן בעלי גגות רעפים, הוקמה בראשית שנות ה-40 וחלק מבתיה קיימים עד היום. בתכנית התחנה משנת 1945<sup>12</sup> ניתן לראות בבירור את המנח

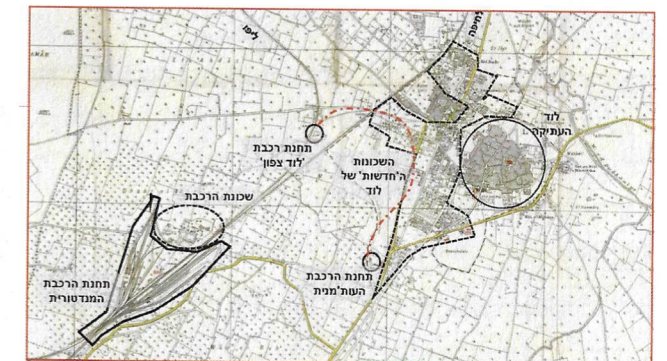
10 הריכוז הגדול ביותר של מחנות צבא בריטיים בתקופת המנדט היה סביב חיפה והמפרץ.

11 בתום מלחמת העצמאות הורשו להישאר בעיר רק כ-1,000 איש מתושביה הערבים. רבים מהם עסקו בחקלאות ושימשו כפועלים מקצועיים לתפעול הרכבת, ראו יעקובי 2003: 76.

12 תכנית מספר 01.02.1945 - Lydda Station - PR Eng. Drg. E-95-17, ארכיון רכבת ישראל.

המרווח של מבני השכונה, ואת מגרש הטניס ומגרש הכדורגל שהוקצו בתחומיה לרווחת עובדי הרכבת. מצפון לשכונה הוקמו מגורי משטרת הרכבות הבריטית (גם הם נראים בבירור במפה).

עם זאת, במפה של לוד משנות ה-40 ניכר כי העיר לוד ותחנת הרכבת נותרו מרוחקות זו מזו. בניגוד לחיפה, שבה ניתן לזהות את התפתחות המרחב הבנוי ביחס לתחנת הרכבת, הרי בלוד השפעת הרכבת על התפתחות העיר אינה באה לידי ביטוי באופן גיאוגרפי מובהק. עם זאת, השוואה בין תצלום האוויר משנת 1918 לבין מפת העיר משנת 1941 מצביעה בבירור על כך שהעיר התרחבה דרומה, לכיוון התחנה התורכית, שלכאורה חדלה לפעול בראשית תקופת המנדט. על כך ניתן לומר, שבמבט מדויק המציאות היא תמיד מורכבת ומעניינת יותר ממה שנדמה במבט ראשון. חילופי הקווים והמסילות עם תום מלחמת העולם הותירו קטעי מסילות שונים בשטח, ואלה כפי הנראה שימשו את הרכבת לפעילות מסחרית מקומית. עיון בסכמה המתארת את תחנת לוד באביב 1918 (ראו מאמרו של חן מלינג בגליון זה) מראה כי צפונה מהתחנה המנדטורית, בשוליים המערביים של העיר, הוקם אזור מטענים (DEPOT), ומספר מסילות חיברו בינו לבין תחנות הרכבת הישנה והחדשה. עוד ניתן לראות בלוח הזמנים של הרכבת משנת 1924 כי קו יפו ירושלים עוצר בתחנה הנקראת 'לוד צפון', נוסף לתחנת הרכבת שנקראת 'לוד'. במסגרת מאמר זה לא העמקנו בחקר הפעילות של הרכבת המקומית בעיר לוד בשנות המנדט, אך יש יסוד סביר להניח שמחקר עתידי יגלה כי הסתעפויות אלה הוסיפו לפעול באופנים שונים גם בשנות המנדט, והשפיעו על התפתחותה והתפשטותה של העיר. כיום, כמוכן, העיר לוד מקיפה את תחנת הרכבת מכל צדדיה, אך התפתחות זו של העיר התרחשה מאוחר יותר, לאחר קום המדינה.



איור 10: תחנת הרכבת המנדטורית החדשה ושכונת הרכבת ביחס לעיר לוד, על גבי מפה גרמנית משנת 1941. מקור: ספריית המפות המקוונת של אוניברסיטת פריז 8 (<http://geographie.ipt.univ-paris8.fr>)

## סיכום

בתום תקופת המנדט חלפה תקופת הזוהר של תחנות חיפה ולוד, כתחנות צומת. תחנת חיפה איבדה את מעמדה כתחנת צומת בהדרגה. קו חיפה-בירות-טריפולי (שכאמור, נסלל ונפתח כקו רכבת<sup>13</sup> רק בשנת 1942) חדל לפעול בעקבות הפיכתה של לבנון בשנת 1943 למדינה עצמאית. נשאר רק קו שירות מצומצם עד אכזיב. בשנת 1946 הופסקה תנועת הרכבת החיג'אזית לסוריה ולעבר הירדן, בעקבות פיצוץ גשר אל-האווי מעל הירמוך, בליל הגשרים (16-17 יוני 1946).<sup>14</sup> בין השנים 1946-1948 תפקדה תחנת חיפה מזרח בעיקר כתחנת הטרמינל של מסילת חיפה-קנטרה. אך עם פרוץ מלחמת השחרור ולאחר כינון גבולות 1949 נותרו קטעי המסילה סביב טול כרם וקלקיליה בשליטה ירדנית, וגם קו זה הושבת. בשנת 1949, תחת הנהלת רכבת ישראל, חודשה תנועת הרכבות, תחילה לקריית מוצקין, ובהמשך במקטע חיפה-חדרה של מסילת חיפה-קנטרה.

במקביל, נסללה מסילה עוקפת לטול כרם שאפשרה תנועת נוסעים בקטע המסילה מחיפה עד לוד וראש העין החל משנת 1951. בדרך דרומה, מלוד ועד יד מרדכי, פעלה תנועת רכבות משא בלבד. פתיחתה של מסילת החוף בשנים 1953-1954,<sup>15</sup> גרמה לירידה הדרגתית בתנועת הנוסעים במסילת חיפה קנטרה (שכעת נקראה 'המסילה המזרחית'), עד לסגירתו של הקו כולו לתנועת נוסעים, בשנת 1968.

גם פעילות הרכבת בתחנת לוד הצטמצמה באותן שנים. בשלהי תקופת המנדט שותקה הפעילות בקו יפו-ירושלים כמעט לחלוטין (אביצור 1987: 70). ב-7.8.1949 חודשה פעילות הרכבת במסילת יפו-ירושלים, אך תחנת הקצה של מסילה זו הייתה עתה תל אביב דרום (הישנה), והרכבת לא הגיעה יותר לתחנת יפו. לאחר 1948, קו חיפה-קנטרה המקוטע שינה את פניו וחדל לתפקד כנתיב מרכזי ליצוא ויבוא או כעורק תנועה מרכזי מצפון הארץ ועד דרומה. בספטמבר 1949 נסלל קטע מסילה באורך 6 ק"מ בין צומת עולמית שעל השלוחה מראש העין לפתח תקווה לבין תחנת תל אביב צפון (כיום תחנת בני ברק). חיבור ישיר בין חיפה לתל אביב, דרך המסילה המזרחית וראש העין, החליף את החיבור שפעל בכל תקופת המנדט, מחיפה דרך לוד לתל אביב דרום (הישנה) וליפו (אביצור 1988: 22).

עד סגירת המסילה המזרחית, בשנת 1968, המשיכה תחנת לוד לשמש כתחנת צומת בין המסילה המזרחית לבין מסילת יפו ירושלים, אך התנועה בשתי המסילות הלכה ודעכה באותן שנים. מלוד דרומה פעלו רק רכבות משא, וחשיבותה העיקרית של התחנה הצטמצמה לסדנאות התחזוקה המצויות בה.

ראינו, אם כן, שהשנים שבהן פעלו תחנות הרכבת בלוד ובחיפה כתחנות צומת היו שנים של התפתחות מואצת, התרחבות אוכלוסין והתפשטות גיאוגרפית משמעותית. בשתי הערים עמד השגשוג של תקופת המנדט במידות שונות של ניגוד לשנים שלאחר קום המדינה, תקופה של השתנות המרחב הגיאוגרפי-פוליטי וקשרי הסחר האזוריים, חילופי אוכלוסין, דעיכה סוציו-אקונומית, ודחיקה הדרגתית אל הפריפריה הגיאוגרפית והתרבותית של המדינה החדשה. גם אם במאמר קצר זה לא ניתן להצביע בבירור על יחסי 'סיבה ומסובב' בין פעילותן של תחנות הרכבת בלוד ובחיפה לבין ההתפתחות האורבנית שליוותה אותן, הרי ברור ששתי הערים ושתי התחנות היו בשיאן בתקופת המנדט, ועלייתן ונפילתן כרוכות בקשר מורכב ומרתק של השפעה הדדית.

13 כהמשך לשלוחת עכו הוותיקה יותר

14 מקטע המסילה החיג'אזית, בין חיפה לצמח, הוסיף לפעול באופן חלקי עד 1951, ואז נפסקה בו סופית תנועת הרכבות.

15 בשנת 1953 נחנכה מסילת החוף עד תל ברוך, וב-4 בנובמבר 1954 נפתחה תחנת תל אביב מרכז וקטע המסילה בינה לבין תל ברוך.

פיק, פ' 1979. מייסנר פחה: חלוץ הרכבות בארץ-ישראל ובשכנותיה. האיש, מסילותיו וקורותיהן. קתדרה 10: 102-128.

פלקוב, א' 1992. מאה שנה לרכבת בארץ ישראל. תל אביב.

ספרן, י' וגורן, ת' 2006. רישיון לבניין מסילת ברזל. עת-מול 185 : 2-6.

Cotterel, P. 1998. Haifa East- Junction for Three Continents. *Locomotives International* 46.

קושניר, ד' 1990. מסילת הברזל חיפה- דמשק: השלב הבריטי (1890-1902). קתדרה 55: 109-88.

שפיר, ר' 2012. רכבת יפו ירושלים: חזון, מציאות, זיכרון (1892-1930). חיבור לשם קבלת התואר דוקטור לפילוסופיה, אוניברסיטת בר אילן, רמת גן.

Roth, R. and Henry, J. 2016. *Eastern European Railways in Transition: Nineteenth to Twenty-first Centuries*. London & New York.

פיק 1979  
פלקוב 1992  
ספרן וגורן 2006  
קוטרל 1998  
קושניר 1990  
שפיר 2012  
רות 2016

**מקורות**

אביצור 1987. ש' 1987. שבעים שנה למסילות הברזל בא"י. בתוך: רגב, י' ושילר, א' (עורכים). אריאל - מבחר מאמרים בידיעת א"י, תהליכי ייצור ואורחות חיים, ירושלים. 15-26.

אביצור, ש' 1988. לתולדות כביש יפו ירושלים. בתוך: רגב, י' ושילר, א' (עורכים). אריאל - מבחר מאמרים בידיעת א"י, תהליכי ייצור ואורחות חיים, ירושלים. 9-14.

אורן, ע' ורגב, ר' 2008. ארץ בחאקי: קרקע וביטחון בא"י. ירושלים.

Oschsenwald, W. 1980. *The Hijaz Railroad*. Virginia.

בן אריה, י' 1981. שניים עשר היישובים הגדולים בא"י במאה ה-19, קתדרה 19: 83-143.

גורן, ת' 2001. 'חזון חיפה בעברית הגדולה': סיפוח שכונות כאמצעי להשגת יתרון דמוגרפי בתקופת המנדט, עיונים בתקומת ישראל 11: 230-260.

גולסט, י' 2017. בין המקומי לבין לאומי. מתוך לוד 'דיוספוליס - עיר האלוהים' קובץ מחקרים בהיסטוריה ובארכיאולוגיה של לוד, עורכים שביט ואחרים. לוד. 43-72.

הר-נוי, ע' וליברטי-שלו, ר' 2015. מורשת המערך הרכבתי בישראל. הוכן עבור רכבת ישראל.

הר-נוי, ע' וליברטי-שלו, ר' 2015. מדיניות שימור קו הרכבת חיפה-קנטרה. הוכן עבור רכבת ישראל.

הר-נוי, ע' וליברטי-שלו, ר' 2016. מדיניות שימור קו הרכבת יפו-ירושלים. הוכן עבור רכבת ישראל.

הר-נוי, ע' וליברטי-שלו, ר' 2016. מדיניות שימור מסילת החוף. הוכן עבור רכבת ישראל.

הר-נוי, ע' וליברטי-שלו, ר' 2016. מדיניות שימור קטע חיפה-ראש הנקרה. הוכן עבור רכבת ישראל.

וולמאר, 2008. *Fire and Steam: A New History of the Railways*. London.

טל, ה' 2010. השפעתה של חברת האשלג הארצישראלית על פיתוח אזור ים המלח וארץ ישראל, 1930-1943. באר שבע.

יעקובי, ח' 2003. חיי השגרה בלוד: כוח, זהות ומחאה מרחבית בעיר המעורבת לוד. ג'מאעה י': 69-110.

כרמל, א' 1969. תולדות חיפה בימי התורכים. ירושלים.

ליברטי-שלו, ר' 2009. חיפה: שימור המורשת הבנויה בתכנית המתאר - סקר היסטורי-פיזי. הוכן עבור עיריית חיפה.

ליברטי-שלו, ר' 2009. תחנת רכבת חדרה מזרח- תיק תיעוד. הוכן עבור רכבת ישראל.

ליברטי-שלו, ר' 2013. חמת גדר - מבנה מגורי עובדי הרכבת- תיק תיעוד. הוכן עבור המועצה לשימור אתרים.

Mansour, J. 2006. Historical Features: The Hijaz Palestine Railway and the Development of Haifa. *Jerusalem Quarterly* 28: 5-21.

Norris, J. 2013. *Land of Progress: Palestine in the Age of Colonial Development 1905-1948*. Oxford.

Nicholson, J. 2005. *The Hejaz railway*. London.

פוקס, ר' 1998. בית המגורים הערבי בחיפה העות'מנית - תיעוד ארכיטקטוני. בתוך: ארצי, י' (עורך). חיפה - היסטוריה מקומית. חיפה. 63-104.

אביצור 1987  
אביצור 1988  
אורן 2008  
אושנוולד 1980  
בן אריה 1981  
גורן 2001  
גולסט 2017  
הר-נוי וליברטי-שלו 2015  
הר-נוי וליברטי-שלו 2015  
הר-נוי וליברטי-שלו 2016  
הר-נוי וליברטי-שלו 2016  
הר-נוי וליברטי-שלו 2016  
וולמאר, 2008  
טל 2010  
יעקובי 2003  
כרמל 1969  
ליברטי-שלו 2009  
ליברטי-שלו 2009  
ליברטי-שלו 2013  
מנצור 2006  
נוריס 2013  
ניקולסון 2005  
פוקס 1998