

# פרוייקט שיקום "התחנה"



צלמתי: טיגל גלעד

ביום 26.9.1892 נחנכו מסילת הברזל הראשונה בארץ-ישראל, וכן תחנותיה. תחנת הקצה נבנתה ביפו וממנה פעלה הרכבת, שקישרה בין יפו לירושלים. עד לאותו היום, הגמל היה אמצעי התעבורה היחיד, ששימש להעברת משאות כבדים בכל המרחב שבין אסיה הקטנה למצרים. הראשון, שהעלה את רעיון הקמת מסילת הברזל, היה משה מונטיפיורי, בשנת 1839. לאחר הקמת התחנה, היא היוותה פרק חשוב בתולדות התפתחות היישוב ופעלה עד מלחמת העצמאות. לאחרונה, עיריית תל-אביב-יפו יזמה בעזרת חברת "עזרה ובצרון" את שיקום התחנה, והן עתידות לשמר את המתחם ברוח התקופה ההיסטורית, לפתחו, להחיותו ולשלובו עם התקופה החדשה

מאיה בהיר



צלמתי: ליה קורנפלד

מבנה התחנה לפני שיקומו

כפסע מיפו, בפאתי שכונת נווה צדק התל-אביבית הציורית, עומד להיפתח בסוף שנת 2009 מתחם ה"תחנה" - רובע משוחזר מן המאה ה-19, שיכלול: גלריות, אולמות לתערוכות וחנויות ייחודיות לצד בתי-קפה ומסעדות. הפרוייקט יהיה אחד מן הפנינות התיירותיות החשובות בישראל. אמנם, התסריט נראה רחוק, אך יתרחש במציאות - כאשר בעוד שנים מספר תסעו ברכבת התחתית של תל-אביב. תוכלו לרדת בתחנה של שכונת נווה-צדק, בואכה יפו, ולצפות במתחם ייחודי, שנראה כאילו יצא היישר מן האלבומים ההיסטוריים של המאה ה-19.

למתחם זה יש עבר מרתק, ותחנת הרכבת שבו היא הראשונה בארץ-ישראל. התחנה הוקמה בשנת 1892, כאשר הטורקים שלטו בארץ. בירושלים נבנתה תחנה-אחות, הדומה מאוד לתחנת הרכבת היפואית. קו הרכבת, שפעל בין שתי הערים, העביר נוסעים ומשאות עד מלחמת העצמאות.

## החזון של מונטיפיורי מתגשם

בשנת 1888, איש העסקים הספרדי, יוסף נבון (סבו של הנשיא לשעבר, יצחק נבון), הצליח לקבל מן הסולטן הטורקי את הזיכיון להקמת



לירושלים נמשכה זמן רב - ארבע שעות נסיעה - אך ללא ספק הייתה מרשימה ויפה.

מספר הנוסעים ברכבת הלך וגדל עם השנים. עד לשנת 1913, ערב מלחמת העולם הראשונה, עברו בתחנה כ-183 אלף נוסעים. בשנת 1914 פעלו בקו 8 קטרים, 30 קרונות נוסעים ו-70 קרונות משא.

### פינת הלוגיסטיקה הראשונה

ליד התחנה ולצד פסי הרכבת שכנו מחסני הרכבת. במחסנים אחסנו משאות, שהגיעו מנמל יפו הנמצא סמוך למקום. בנמל פרקו את הסחורה, שהגיעה דרך הים מארצות קרובות ורחוקות, העלו אותה על עגלות, הרתומות לסוסים או לחמורים, ואלה הביאו אותה עד לתחנה. בפועל, מחסני הרכבת תפקדו גם כתחנת מכס. הסחורה הוכנסה מן הדלתות הצפוניות, עברה הליך רשמי של רישום ושל בדיקה, הוצאה דרך הדלתות הדרומיות, והועמסה על קרונות הרכבת.

### עבודות הנחת המסילה החלו ביום 30.3.1890, ולמרות כל הקשיים, הן התנהלו ברציפות במשך כשנתיים וחצי עד להשלמתן

מתחם התחנה משתרע על שטח של כ-20 דונם. בשטח נמצאים 16 מבנים המיועדים לשיקום ולשימור, ושישה מבנים המיועדים לשיפוץ - בסך-הכול כ-5,600 מ"ר שטח בנוי. המתחם כולל גם את המבנים של משפחת וילנד ה"טמפלרית", שהגיעה מגרמניה באמצע המאה ה-19 וקבעה את מושבה סמוך לתחנה.

המשפחה הקימה בית מגורים, ומפעל לייצור לבני מלט ומרצפות מעוטרות, ששימשו עד שנת 1930 לבנייתם של בתי העיר תל-אביב-יפו ולבנייתם של בתי השכונות הוותיקות בירושלים, שבהן שכנת רחביה. עם פרוץ מלחמת העולם השנייה, משפחת וילנד והטמפלרים האחרים גורשו מן הארץ לאחר שהבריטים חשדו בהם, כי הם גיס חמישי שעובד עבור הצבא הגרמני.



גדם מזרקות חיצוני במבנה המגורים של משפחת וילנד הטמפלרית

### ברוכים הבאים למאה ה-19

הסיפור המחודש של התחנה החל לפני כארבע שנים, כאשר ראש עיריית תל-אביב-יפו, רון חולדאי, סייר במתחם המוזנח והבין את הפוטנציאל העצום הגלום במקום. עד לפני כשבע שנים שכנו שם מספר בסיסים של צה"ל. מינהל מקרקעי ישראל, שהוא הבעלים של השטח, התיר לצבא להשתמש במתחם, ובזכות זאת, המקום נשמר בצורה טובה יחסית לסביבתו. פעילותו הנמרצת של חולדאי אפשרה לעירייה לקבל ממינהל מקרקעי ישראל את הזיכיון לשמר את המקום ולהחיות את הפינה המיוחדת הזאת.

מסילת הרכבת, שתחבר את יפו עם ירושלים. תחילה, נבון נכשל בניסיונותיו לגייס את המימון הדרוש להקמת המסילה, ואת הזיכיון שהשיג הוא נאלץ למכור לחברת בנייה צרפתית.

ביום 29.12.1889, נוסדה החברה הבת - "חברת הרכבת העות'מאנית מיפו לירושלים וסעפים", שנועדה להקמת הקו. נבון השתלב בחבר המנהלים של החברה. החברה הצליחה לגייס את ההון הדרוש להקמה והטילה את מלאכת התכנון על חברה צרפתית בשם "החברה הפריזאית לעבודות ציבוריות ולבנייה".



מסוף המשאות לפני שיקומו

עבודות הנחת המסילה החלו ביום 30.3.1890, ולמרות כל הקשיים, הן התנהלו ברציפות במשך כשנתיים וחצי עד להשלמתן. המסילה נמתחה מתחנת הרכבת ביפו, עברה דרך תחנות הרכבת לוד ורמלה, והתפתלה דרך נחל רפאים אל תחנת הרכבת בירושלים. המסילה הייתה מסילה אחת לכל אורכה. רוחבה היה מטר אחד. המסילה נמתחה לאורך 87 ק"מ וחלפה מעל 176 גשרים (רובם היו עשויים אבן ושבעה מהם היו עשויים מתכת).

מסילת הרכבת, שחיברה בין יפו לירושלים, הייתה המסילה הראשונה במזרח התיכון והיוותה הישג טכנולוגי ותחבורתי אדיר עבור אזור פלשתינה-א"י, שנחשב לאזור נחשל.

התחנה ביפו היוותה מקום מפגש הומה למיגוון של אנשים: סוחרים, צליינים, תושבי יפו, תיירים, ואחרים. אפילו אורחים רמי דרג, ובהם, הקיסר האוסטרי, וילהלם השני; וחווה מדינת היהודים, בנימין זאב הרצל נסעו ברכבת הזאת והביעו את התרשמותם בפומבי. אמנם, הדרך בין יפו



מסוף המשאות במהלך שיקומו

אליקים אינו פועל לבדו. עיריית תל-אביב-יפו הקימה צוות חשיבה, שכלל מומחים רבים, שתרמו מכישרונם ומן הידע שלהם: מתכנן הערים, רן וולף; מהנדס העירייה, אדריכל חזי ברקוביץ; מהנדס העירייה הקודם, אדריכל דן קייזר; אדריכל העירייה, אדריכל יואב דוד; אדריכלית העירייה הקודמת, אדריכלית דניאלה פוסק; ראש צוות תכנון מרכז, גב' אורלי הראל; המהנדס הראשי של חברת עזרה ובצרון, ערן פרוינד; והיועץ לענייני תמהיל, צביקה מיניץ.



מסוף הנוסעים לאחר שיקומו

צוות החשיבה גיבש את הקונספט הייחודי, שיכלול: גלריות אמנות ואולמות לתערוכות, בתי-קפה ומסעדות, חנויות שמוכרות מוצרים ייחודיים, ואטרקציות רבות נוספות. את המתחם תנהל חברת עזרה ובצרון על-פי דרישות השימור והאחזקה, בהתאם לעקרונות של פיתוח בר-קיימא, ותוך בקרה מתמדת על אופיו הייחודי של המקום.

במרכז לניהול הנכסים זכתה חברת הנכסים "ויטניה", שתשמר את המקום ותשפצו בתמורה לדמי שימוש ולשכירות, שהיא תגבה מבעלי העסקים שיפעלו במקום.

**מתחם התחנה משתרע על שטח של כ-20 דונם. בשטח נמצאים 16 מבנים המיועדים לשיקום ולשימור, ושישה מבנים המיועדים לשיפוץ - בסך-הכול כ-5,600 מ"ר שטח בנוי**

**שיקום ושימור כלכלי**

פרוייקט התחנה אינו פרויקט השיקום הראשון של צדיק אליקים בעיר. בשנת 1999, הוא לקח על עצמו את עבודות הפיתוח, התכנון והניהול של שיקום נמל תל-אביב. לאליקים אין ספק, שפרוייקט שיקום נמל תל-אביב הצליח. "היעד הראשוני שלנו, ששאפנו מאוד לעמוד בו, היה להגיע ל-5,000 מבקרים ביום חול ול-10,000 מבקרים בסוף שבוע. בפועל, כיום, מבקרים בנמל כ-50 אלף איש מדי-יום וכ-250 אלף איש בסוף שבוע". בימים אלה,

החברה הבת העירונית, עזרה ובצרון (ראו מסגרת) בראשותם של מנכ"ל החברה, אלי גינזברג; ואדריכלי החברה, אמנון בר-אור, האחראי על שימור המבנים; ואייל זיו, שמתכנן את פיתוחם, נרתמו לביצועו של הפרוייקט.

**אז איך תיראה התחנה החדשה, שעתידה להיפתח לקהל הרחב בסוף שנת 2009?**

האדריכל צדיק אליקים, המנהל את פרויקט השיקום, מרחיב על-כך את הדיבור: "תפיסת ההפעלה של המתחם משלבת רכיבים של מודלים אירופיים, אמריקניים, וים-תיכוניים להחייאת מרקמים עירוניים ולהפיכתם למקומות מזמינים ותוססים, כדוגמת 'הרחוב העירוני המשוחזר'. היות שמתחם התחנה הוא בראש ובראשונה אתר היסטורי המיועד לשימור, מושם בו דגש מיוחד על שימור מלא של המבנים ההיסטוריים בסביבתם הטבעית. חשוב להדגיש, שהשימוש במבנים תוכנן, בהתאם לדרישות השימור והאחזקה. כך, למשל, לא תורשה כניסת רכב למתחם, למעט רכב לפינוי אשפה ורכב חירום. האספקה למסעדות ולבתי-הקפה תיעשה דרך שער המתחם, בדומה לפעם, אולי לא באמצעות סוסים וחמורים, אבל יהיו טרקטורונים, שיובילו את הסחורה ליעדה בתוך המתחם.

**מספר הנוסעים ברכבת הלך וגדל עם השנים. עד לשנת 1913, ערב מלחמת העולם הראשונה, עברו בתחנה כ-183 אלף נוסעים. בשנת 1914 פעלו בקו 8 קטרים, כ-30 קרונות נוסעים ו-70 קרונות משא**

"פרוייקט השיקום ישובל גם עם העידן המודרני. התחנה הראשונה של הרכבת התחתית בתל-אביב-יפו, שאמורה להיפתח בשנת 2013, תימצא סמוך לפרוייקט השיקום, וזה בהחלט יקל על הבאים לבקר במקום. עד כה, באתר התחנה הושלמו עבודות התשתית, שוקמו שני מבנים ושוחזרה מסילת הרכבת. כאשר יסתיים הפרוייקט, באי המקום יוכלו לצפות במוזיאון פתוח, שיספר את תולדות המקום וליהנות ממבני מסחר ואמנות מודרניים".



דלתות תחנת הרכבת לאחר שיקומו

**מי היא חברת עזרה ובצרון?**

"עזרה ובצרון חברה לשיכון בע"מ" הוקמה בשנת 1937, והיא חברה-בת של עיריית תל אביב-יפו. החברה עוסקת במיגוון תחומי פעילות בענף הבנייה, כגון: תכנון מוסדות חינוך וציבור והקמתם, שיפוץ חזיתות מבנים וטיפול במבנים לשימור, ניהול פרויקטי תשתית, פרויקטים יזמיים, אחזקת מוסדות חינוך וציבור, שיפוץ מבנים ומרכזים עירוניים, ביצוע עבודות פיתוח, תשתיות, בנייה, והרחבות בנייה עבור עיריית תל-אביב-יפו וגופים ציבוריים אחרים, ניהול נכסים ותכנון, פיתוח שכונות



רק גישה זו מבטיחה את הצלחת הפרוייקט. יתרון נוסף, שאנו מביאים, הוא ידע ויכולת לשקם אתר, שיחזיק את עצמו כלכלית. בעיניי, אין זו חוכמה גדולה לשקם אתר ולהפיל על הציבור את העול הכלכלי לשימורו. צריך לבנות את האתר כך, שהוא יוכל להחזיק את עצמו מבחינה כלכלית, בלי תמיכה מן החוץ. לשמחתי, הצלחנו ליישם תפיסה זו בפרוייקטים ששיקמו ושימרנו."

### מקצוע עם ריגוש

צדיק אליקים (50) ("אני קרוי על-שם סבא שלי צדיק מבולגריה, וזהו שם שמחייב לעמוד בסטנדרטים"), יליד תל-אביב, הוא אדריכל מוביל, שפתח משרד אדריכלים עם אחיו, האדריכל אלי אליקים (45). צדיק הוא בוגר הטכניון ובעל תואר שני באדריכלות מאוניברסיטת "קולומביה" בניו-יורק. במשך 12 שנים, הוא לימד אדריכלות בפרוייקט הגמר בטכניון. אלי השלים תואר ראשון בטכניון ולמד לקראת תואר שני בהולנד. כיום, אלי מלמד אדריכלות באוניברסיטת תל-אביב. המשרד, ששני האחים הקימו לפני 18 שנים, מעסיק 16 עובדים, ושוכן בבית קטן וציורי ברחוב טרומפלדור, בתל-אביב. נוסף על עבודות הפיתוח והשימור, שהמשרד מנהל במרחבי תל-אביב-יפו, הוא מטפל גם בפרוייקטים נוספים מחוץ לעיר, כגון: תכנון הפארק הלוגיסטי במחלף קסם, שיקום השוק העירוני בנתניה, ובפרוייקטים מחוץ לישראל.

"אני עוסק במקצוע נפלא", מודה צדיק אליקים, "מקצוע האדריכלות הוא מסוג המקצועות שמרגש אנשים. אני מתעורר בבוקר ורוץ לעבודה, כדי ללמוד על האתגרים החדשים שהעבודה מציבה לפניי. עבודת הצוות בפרוייקט ושותיף הפעולה עם אנשי החזון, עם המהנדסים ועם עמיתי המקצועיים יוצרים הרמוניה נפלאה". ומן המוזיקה הזאת יקום פרוייקט שיקום של תחנה עם היסטוריה מדהימה. ■



מסוף המשאות לאחר שיקומו

אליקים מתחיל לטפל בפרוייקט שיקום נוסף - פרוייקט גני התערוכה הישנים.

### האם שיקום ושימור הם סוג של מומחיות אדריכלית?

"בהחלט כן. קודם כן, השיקום והשימור הם חלק ממני, מן האישיות שלי וממהותי כאדם. שנית, בהחלט נדרשת מומחיות אדריכלית, כדי לקחת אתרים, שבעבר היו בשיאם וכעת הם במצב של הידרדרות, ולהוסיף להם עוד מחזור חיים מוצלח יותר. תנאי הכרחי להצלחת המשימה הוא גישה אדריכלית, המשלבת ראייה כלכלית-שיווקית והבנה של תהליך מיתוגו של האתר. בכל הפרוייקטים שאנו מנהלים, אנו מעורבים עד לפרטים הקטנים ביותר, ובכלל זה אפילו עד לרמת העיצוב הגרפי של סמל האתר.

# «» מערכת כתב העת מברכת את חברת "קידמה" על העסקה עם חברת "שטראוס" גרופ בע"מ



**ציוד מושלם לשינוע מטענים, מלגזות, הרמה מכל הסוגים**

www.kidmah.co.il | 03-9611078 :פקס | 03-9433333 :טל | 58140 ,חולון | 4041 .ת.ד.

