

רות ליברטי-שלו, אדריכלות ושימור
אדריכלית אחראית: עדי הר-נוי
קדימה 18 חיפה 34383 . פקס 04-8381604 FAX

RUTH LIBERTY-SHALEV, Architecture & Conservation
Project Architect: Adi Har-Noy
טל 04-8360332 . TEL 18 KADIMA ST. HAIFA 34383 . FAX



תחנת רכבת זכרון יעקב: תיק תיעוד דצמבר 2011

דצמבר
2011



המזמין: רכבת ישראל

באמצעות עמק איילון ניהול תשתית
ופרויקטים בע"מ

דו"ח הנדסי: אתגר מהנדסים
מדידת מגרש: א. פנקס ובנו מודדים מוסמכים בע"מ
מדידת מבנה: רות ליברטי-שלו אדריכלות ושימור

מסמך זה הוכן על פי הנחיות מינהל תכנון משנת 2008 להכנת תיקי תיעוד, ובהזמנת מר אלי כהנא מחברת עמק איילון ניהול תשתית ופרוייקטים בע"מ, עבור רכבת ישראל.

הכנת סקר התיעוד: אדר' רות ליברטי-שלו

אדריכלית אחראית: אדר' עדי הר-נוי

טלי הר-נוי

מדידות: מדידת האתר: א. פנקס ובנו, מודדים מוסמכים בע"מ

מדידת המבנה: מדדו: אדר' רות ליברטי-שלו

אדר' עדי הר-נוי

שרטטה: טלי הר-נוי

דו"ח הנדסי: אינג' ירדנה אתגר

צילומים ומסמכים היסטוריים: ארכיון רכבת ישראל, הארכיון ההיסטורי זכרון יעקב, מרכז המיפוי הישראלי, מעבדת ביתמונה

תודות מיוחדות: לתלמה בחור מהארכיון ההיסטורי בזכרון יעקב.

לגרהם אסקין ממרכז המבקרים האקולוגי הפועל בתחנת זכרון יעקב על שפתח בפנינו את המקום.

לאדר' ברק טפר על חומר הרקע והידע הקשורים למושבה זכרון יעקב

לאדריכלים שאול שפיץ וגיאורגי דרובצקוי ממשד פלנקון על אינפורמציה וחומר רקע

למר שאול ציטיאט שגדל בתחנת זכרון יעקב על הראיון והמידע האישי המרתק.

תודה מיוחדת לחן מלינג מארכיון רכבת ישראל, שממשיך ללוות אותנו במסירות ולאורך זמן

וגם הפעם חיפש, פשפש, היפנה, מצא, צילם ושלח, ותרם להכנת תיק זה מהידע האישי הרב שלו בנושא רכבות.

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		תיק תיעוד תחנת רכבת זכרון יעקב תודות	דצמבר 2011		I
------------	-------------------------	--	---	---------------	---	---

מבוא

תיק תיעוד זה הוזמן על ידי רכבת ישראל באמצעות עמק איילון ניהול תשתית ופרוייקטים בע"מ, כחלק משלים להכנתה של תכנית התחנה החדשה בזכרון יעקב. תיק התיעוד נועד לתת מענה לשאלות עקרוניות ומעשיות הנוגעות לשימורו ושילובו של מבנה התחנה הישן בתכנית.

תחנת רכבת זכרון יעקב נפתחה במיקומה הנוכחי בשנת 1920-21, ותפקדה כתחנת רכבת פעילה מאז ראשית ימי המנדט ועד 1997.

בראשית שנות פעילותה לא היה בתחנה מבנה, אולם כבר בשנת 1926 נבנה במקום בנין ששימש כמבנה הראשי של התחנה עד שנות ה-40'. המבנה הקיים כיום בתחנה נבנה בשנת 1946, כחלק מסדרה של מבנים בני אותו טיפוס שנבנו ע"י רכבת המנדט לאורך קו המסילה המזרחית באמצע שנות ה-40'. במשך שנים אלה נוספו במתחם התחנה מבנים ומתקנים שונים, ואילו אחרים הוחלפו או נעלמו כליל.

תיק תיעוד זה סוקר את הקיים היום באתר, לצד סקירת התפתחות התחנה וסביבותיה ומשמעותה ההיסטורית והאדריכלית.

כחלק מהמהלך הכולל לשדרוג תחנות קו חיפה- תל אביב שביצעו הוחל כבר בשנות ה-80', קודמה החל מ-1991 תכניתם של פלנקון אדריכלים לשדרוג תחנת הרכבת הקטנה במתחם תחנת רכבת זכרון יעקב. התכנית הראשונה שהוכנה למתחם כללה שיפוץ המבנה הקיים, תוספות הכרחיות לשירותים, מזנון וכדו', ותוספת סככות, כדוגמת השדרוג שבוצע בתחנות עתלית ובית יהושע.

בשנת 1997 התקבלה בהנהלת הרכבת ההחלטה לסגור את תחנת רכבת זכרון יעקב ולהפסיק את הפעילות הרכבתית בתחומה. לאור זאת הוקפאה התכנית לפיתוח התחנה.

בשנות ה-2000, בעידוד המועצה המקומית זכרון יעקב, משרד התחבורה ורכבת ישראל, הוחל בקידומה המחודש של תחנת רכבת בזכרון יעקב. בשלב זה תוכנן מבנה חדש לתחנה גדולה, הכולל מעברים עיליים אל הרציפים, ומותיר ללא התערבות את מבנה התחנה הישן.

במקביל החלה רכבת ישראל לקדם תכנית להרחבת מסילת החוף למסילה כפולה. התכנית, **חפא"ג/ד/1167**, אושרה בשנת 2008.

כיום מקודמת על ידי רכבת ישראל תכנית הכוללת הקמה של מבנה חדש לתחנה גדולה לרבות מעברים תת קרקעיים אל הרציפים, שיחליף את מבנה התחנה הישן המצוי בנתיב המסילה המורחבת. במסגרת תכנית זו נבדקה האפשרות לפירוק והרכבה מחדש של מבנה התחנה הישן כחלק מתחנת הרכבת החדשה.

נתון שהוצג על ידי נציגי רכבת ישראל ושימש כנקודת מוצא בהכנת תיק זה הוא שתואי המסילה המורחבת, על פי ההסכמה התפעולית המוצעת כיום, יחייב את הזזת המבנה.

פרקי תיק התיעוד להלן:

פרקים 1-3 מציגים רקע כללי הנוגע לתחנת רכבת זכרון יעקב כמתחם, ולהקשריה האיזוריים, התפקודיים, ההסטוריים והעכשויים.

פרק 4 עוסק בסקירת המבנים ואלמנטי הנוף הטיפוסיים לרכבת המנדט אשר התקיימו לאורך השנים בתחנת זכרון יעקב. ליצירת אחידות בין התחנות ומיסודם של מבנים סטנדרטיים נודעה חשיבות רבה ברכבת המנדט, ופרק זה מספק הפניות לתחנות אחרות בהן ניתן למצוא מבנים השייכים לאותן סדרות בנייניות.

פרקים 5-6 כוללים תיעוד פיסי, אדריכלי והנדסי, של מבנה התחנה כפי שהוא כיום. המידע מיוצג בצילומים, טקסט ותרשימים אדריכליים. חלקו האחרון של פרק זה מציג את שיחזור של התחנה לשנות ה-40'.

פרק 7 מסכם את ממצאי ומסקנות תיק התיעוד, ומנסח את הצהרת החשיבות של תחנת רכבת זכרון יעקב.

תמונת הקטר שנבחרה לשמש כלוגו של חוברת זו (המופיעה בפינה השמאלית-תחתונה של כל עמוד בחוברת), היא צילום משנת 1950 של קטר קיטור 60 על הסובבן במוסך הקטרים בחיפה. התמונה (באדיבות חן מלינג, מנהל ארכיון רכבת ישראל) נבחרה כלוגו לחוברת זו בשל חשיבותה של תחנת זכרון יעקב כנקודת העצירה של קטרי הקיטור למילוי ממי באר נזלה.

חלק גדול מהידע שנאסף במסגרת תיק תיעוד תחנת רכבת חדרה מזרח שבוצע על ידי משרדנו בשנת 2009 הוטמע בעבודתנו על תיק זה. אנו תקווה שבעתיד ישמשו שני תיקים אלה כבסיס להעמקת הידע על המורשת הרכבתית כיחידה לינארית המורכבת מחלקים רבים, ולגיבוש מדיניות השימור לקו המסילה המזרחית ומסילת החוף.

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		תיק תיעוד תחנת רכבת זכרון יעקב מבוא	דצמבר 2011		II
------------	-------------------------	--	--	---------------	---	----

תוכן העניינים

פרק 1: נתונים כלליים

פרק 2: נתונים סטטוטוריים

פרק 3: רקע היסטורי תרבותי

פרק 4: מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת
המנדט בתחנת זכרון יעקב

עמ' 1.01-1.03

עמ' 2.01-2.04

עמ' 2.05

עמ' 3.01-3.02

עמ' 3.03-3.08

עמ' 3.09-3.18

עמ' 3.19-3.24

עמ' 3.24-3.30 ז. התחנה והאזור לאחר קום המדינה ועד שנות ה-70

עמ' 4.01-4.11

פרק 5: תיעוד מבנה התחנה

א. תיאור אדריכלי וטכנולוגית בניה

ב. תכנית שימושים ותרשים תנועה

ג. תיעוד צילומי

ד. תיעוד היסטורי

ה. מצב קיים – תכניות, חתכים וחזיתות

ו. פרטים

ח. חזיתות משוחזרות

פרק 6: סקר הנדסי

פרק 7: מסקנות תיק התיעוד והערכת האתר

א. הצהרת משמעות

ב. מסקנות והמלצות

פרק 8: נספחים

א. ראיון עם מר שאול ציטיאט

ב. ראיון עם רינה פרח (טרופ)

ג. כתבות בנושא תחנת הרכבת בזכרון יעקב

ד. הצהרת עורך המסמך

עמ' 5.01

עמ' 5.02

עמ' 5.03-5.12

עמ' 5.13-5.17

עמ' 5.18-5.29

עמ' 5.30-5.33

עמ' 5.34-5.39

עמ' 6.01-6.20

עמ' 7.01

עמ' 7.02-7.03

עמ' 8.01

עמ' 8.02

עמ' 8.02-8.03

עמ' 8.04



ביבליוגרפיה

1. אביצור, שמואל (1987), **שבעים שנה למסילות הברזל בארץ ישראל**, מתוך התפתחות הרכבת בארץ ישראל- חומר רקע לכנס, הוצאת המדור לידיעת הארץ, התנועה הקיבוצית

2. בן-יוסף, ספי (2001), **מדריך ישראל החדש: הכרמל וחופו ורמות מנשה**, כתר הוצאה לאור, ומשרד הבטחון הוצאה לאור

3. בר-יוסף, דוד (?2004), **אלבום משפחות זכרון יעקב**, הוצאת כרמים

4. דגן, שאול (1988), **מזמארין לזכרון יעקב**, הוצאת המועצה לשימור מבנים ואתרי התיישבות והמועצה המקומית זכרון יעקב

5. דגן, שאול ורות (2000), **זמן החלום: ראשונים בדרך לא סלולה**, הוצאת הארכיון ההיסטורי זכרון יעקב

6. סמסונוב, אריה, **זכרון יעקב פרשת דברי ימיה תרמ"ב-תש"ב**, הוצאת ועד המושבה זכרון יעקב

7. פלקוב, אילן (1992), **מאה שנה לרכבת בארץ ישראל**, הוצאת רכבת ישראל

8. קוטרל, פול (2008), **ישרו בערבה מסילה: היסטוריה מצולמת של הרכבת בארץ-ישראל**, הוצאת רכבת ישראל

9. שילר, אלי (עורך) (1987), **ספר זאב וילנאי: חלק ב'**, הוצאת ספרים אריאל, ירושלים

10. Conder, Kitchener, Palmer, Beasant (1881), **The Survey of Western Palestine**, Committee of the Palestine Exploration Fund, London

11. Cotterell, Paul (1984), **The Railways of Palestine and Israel**, Tourret Publishing

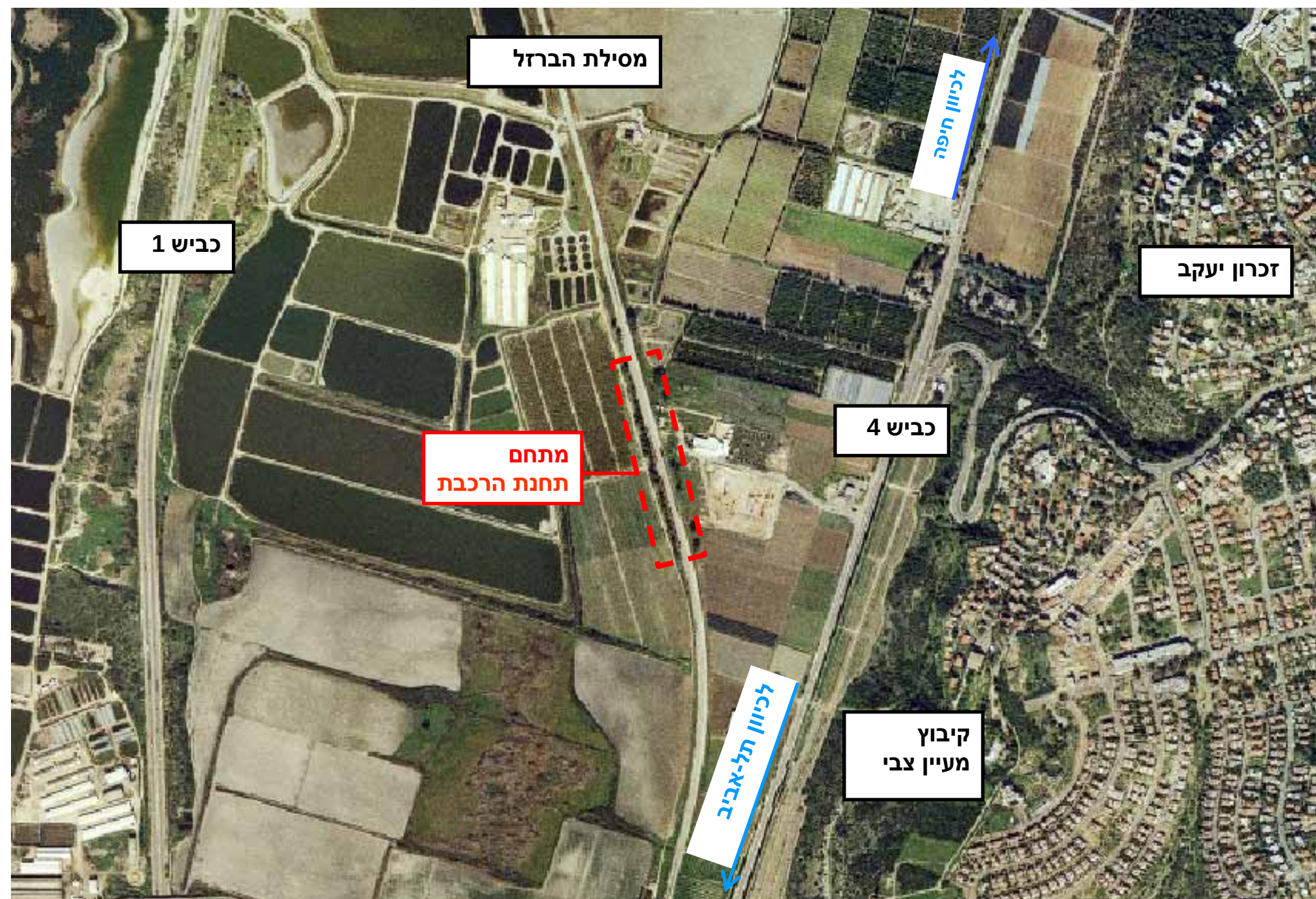
12. Khaiallah, Shereen (1991), **Railways in the Middle East 1856-1948: Political and Economic Background**, Librairie Du Liban.

ארכיונים:

- ארכיון רכבת ישראל
- מרכז המיפוי הישראלי
- הארכיון ההיסטורי זכרון יעקב

פרק 1:
נתונים כלליים

		דצמבר 2011	1. נתונים כלליים		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
--	---	---------------	------------------	--	-------------------------	------------



תיאור האתר וסביבתו:

מתחם תחנת הרכבת נמצא באזור מישור החוף הצפוני, במישור חוף הכרמל. ממזרח למתחם נמצא חלקו הדרומי של רכס הכרמל, וממערב חוף הים התיכון. מתחם התחנה ממוקם בין כביש מס' 2 מחיפה לת"א במערב לבין כביש מס' 4 במזרח, בתחום השיפוט של מועצה אזורית חוף כרמל. האזור של מתחם התחנה הוא אזור חקלאי הכולל חלקות עם גידולים שונים ובריכות מים לגידול דגים.

1.01



דצמבר
2011

1. נתונים כלליים
תיאור האתר וסביבתו

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל



אורטופוטו משנת 2010 (מתוך אתר ה-gis של מועצה מקומית זכרון יעקב)

נתונים כלליים:

1.2 גוש: 10194 חלקה: 13
נ.צ. 193833/719624.

1.3 גבולות התוכנית מארבעה כיוונים: בצפון: אדמות חקלאיות ובריכות מים, במזרח: איזור תעשייה זכרון יעקב (מדגרה) וקניון "מול זכרון", בדרום: שטחים חקלאיים. במערב: פסי הרכבת, שטחים חקלאיים ובריכות מים.

1.4 סוג הבעלות על הקרקע: מדינת ישראל

1.5 האתר ממוקם ממערב לכביש מס' 4 ולזיכרון יעקב, וממזרח לפסי הרכבת. האתר ממוקם בשטח מישורי וכולל בתוכו 3 מבנים: מבנה תחנת הרכבת ההיסטורי, מבנה תפעולי מודרני של הרכבת ומבנה השירותים ההיסטורי. המבנים פרוסים לאורך מסילת הרכבת.

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב	קנ"מ 1:50	1. נתונים כלליים תיאור האתר וסביבתו	דצמבר 2011		1.02
------------	-------------------------	--------------	--	---------------	---	------

מבנה שליטה ובקרה



מבנה התחנה



מבנה השירותים



כביש הגישה
החדש



צפון ←

1.03



דצמבר
2011

1. נתונים כלליים
תיאור האתר וסביבתו

קנ"מ
1:1000

תחנת רכבת
זכרון יעקב

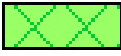
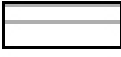
רכבת ישראל

פרק 2:

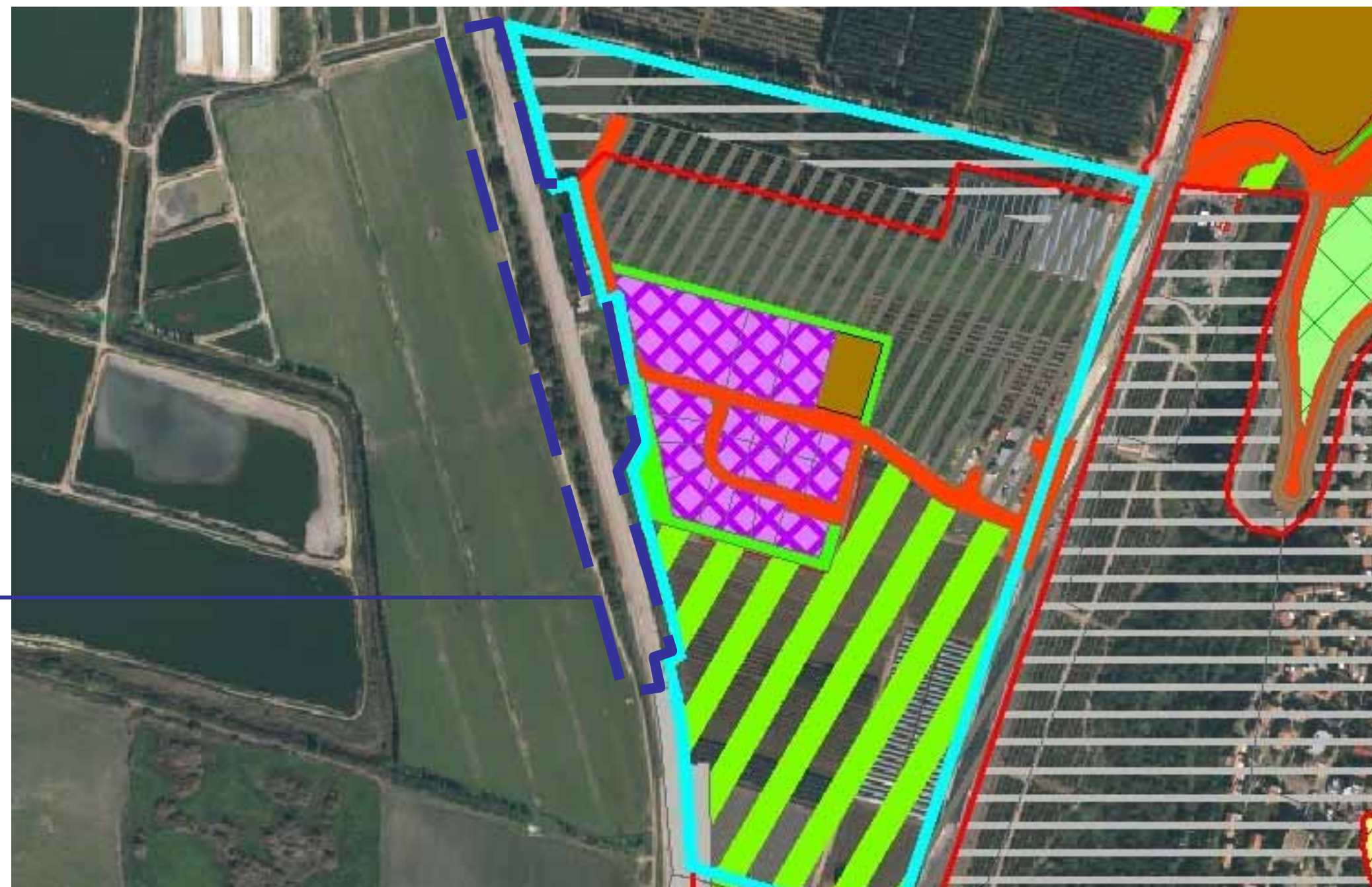
נתונים סטטוטוריים

		דצמבר 2011	2. נתונים סטטוטוריים		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל

ייעודי קרקע

-  דרך קיימת מאושרת
-  דרך מוצעת
-  בנייני ציבור
-  אזור מסחרי
-  שמורת טבע
-  מסילת ברזל
-  שטח חקלאי
-  תעשייה זעירה/ מלאכה
-  שייך לרשות אחרת
-  שטח ללא תוכנית בתוקף

מתחם תחנת הרכבת



קומפילציית שטחים (מתוך אתר ה-gis של מועצה מקומית זכרון יעקב)

2. נתונים סטטוטוריים:

האתר נמצא בתחום השיפוט של מועצה אזורית חוף כרמל, כשממזרח לו עובר קו גבול השיפוט של מועצה מקומית זכרון יעקב השייכת לוועדה המרחבית לתכנון ובניה השומרון. השטחים שממערב לאתר הינם שטחים חקלאיים ואילו ממזרח לאתר קיים שטח לתעשייה ובתוכו מסומן מבנה ציבור. (חלקו הדרומי של שטח זה משמש כקניון "מול זכרון").

2. נתונים סטטוטוריים
קומפילציית ייעודי קרקע

קנ"מ
1:50

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

2.01



דצמבר
2011



קטע מתוך תשריט תמ"א 23 (מתוך אתר מנהל מקרקעי ישראל)



קטע מתוך תשריט תמ"מ 6 (מתוך אתר מנהל מקרקעי ישראל)

האתר בתוכניות מתאר ארציות:

שתי תוכניות מתאר עיקריות חלות על שטח המתחם:

תמ"א 23 – תכנית מתאר ארצית למסילות ברזל (1987)

תמ"מ 6 – תכנית מתאר מחוזית מחוז חיפה (2004)

בתשריט תמ"מ 6 מסומן אזור התחנה (האזור שממזרח לפסי הרכבת) כמרכז תחבורה ומסביבו אזור פיתוח עירוני. בנספח ג' של התוכנית (רשימת מכלולים לשימור ואתרים לאומיים) לא מופיעה התייחסות לאתר התחנה.

בתמ"א 23 מסומן האתר כתחנת רכבת זכרון יעקב, הנמצאת בין תחנת בדור מצפון (כיום פעילה כתחנת תפעולית בלבד) ותחנת בנימינה בדרום.

2. נתונים סטטוטוריים

האתר בתוכניות מתאר ארציות

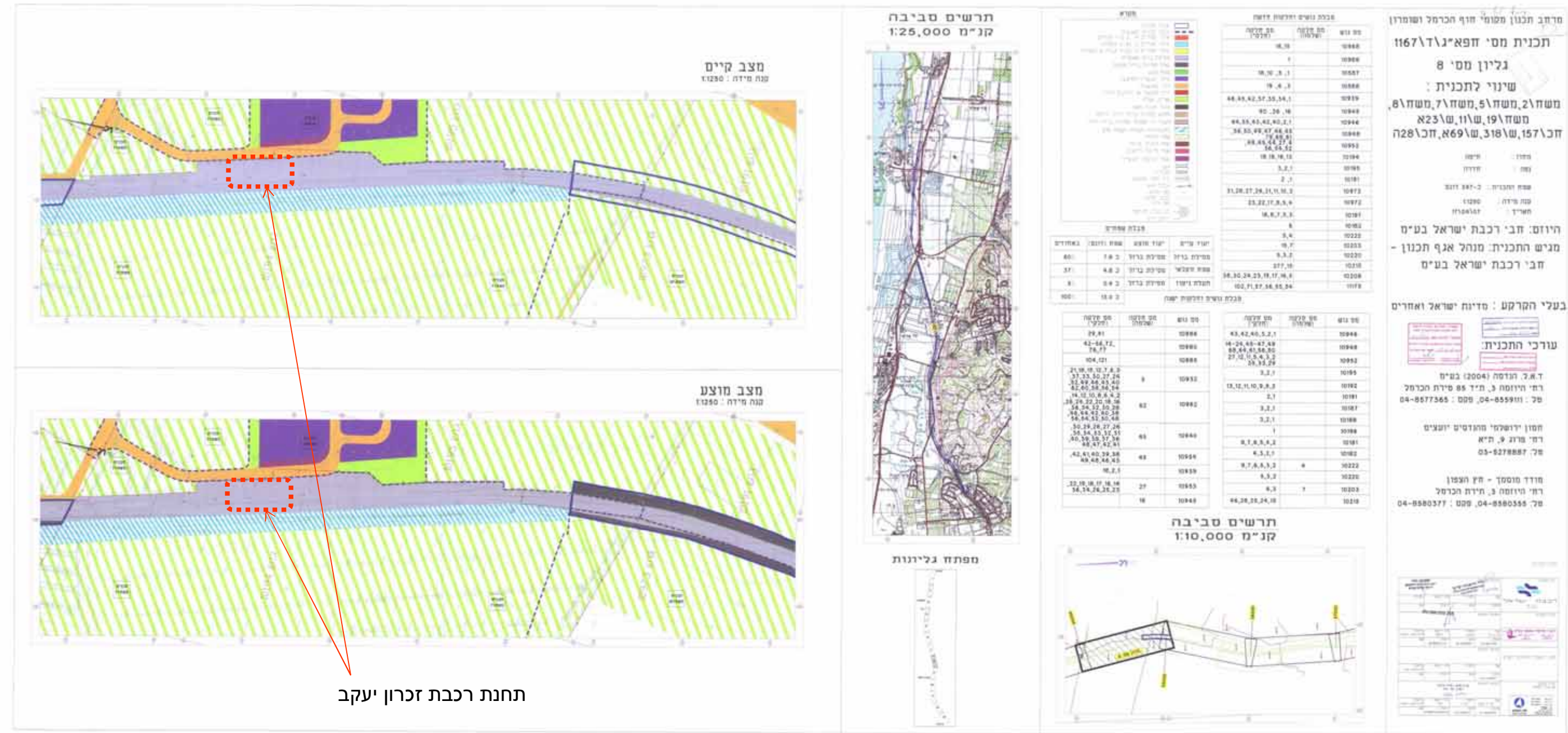
תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

2.02



דצמבר
2011



האתר בתכנית חפא"ג/ד/1167:- הרחבת רצועת הרכבת (2008)

חפא"ג/ד/1167 עוסקת בהרחבת רצועת מסילת הברזל בקטע שבין עתלית ובנימינה. התכנית אושרה בשנת 2008. התוכנית מהווה שינוי למש"ח 7- תכנית מעיין צבי וסביבתו, אם כי באיזור תחנת זכרון יעקב לא בוצע כל שינוי בהגדרת גבולות רצועת התחנה, ואף ערוץ הניקוז ממערב למתחם התחנה נשמר.

עוד כפוף האתר לפקודת הדרכים ומסילות הברזל משנת 1943 (ועדכונים בשנים 1951, 1963, 1966)

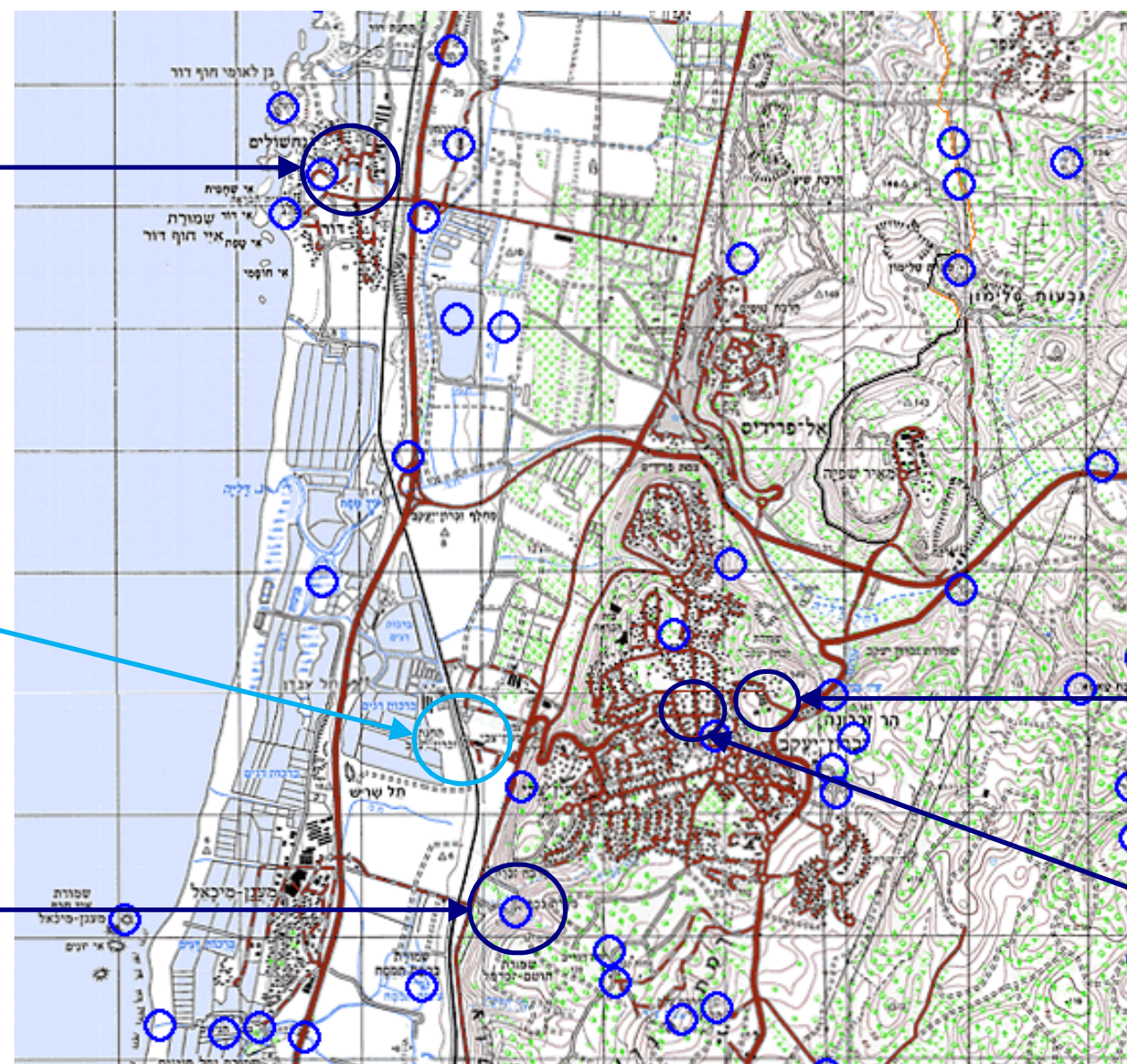
אתרים היסטוריים בסביבת האתר:

חוות אהרונסון, מוזיאון המיזגגה, מערת כבארה, היקב (זיכרון יעקב), רחוב המייסדים (זיכרון יעקב).



חוות אהרונסון - תחנת
הניסיונות החקלאיים פעלה
בעיקר בין השנים 1910-1917,
כמו כן פעלה בתחומה ניל"י.
בין השנים 1965-2000 פעלה
כמחנה לפעילות
בתי-ספר ותנועות נוער.
לאורך כביש הגישה שדרת דקלי
ושינגטוניה שניטעו בשנת 1912
לערך על ידי אהרון אהרונסון,
אגרונום וחקלאי מקים החווה.

מבצר עתלית- שרידי מבצר
צלבני שנבנה ע"י אבירי
המסדרים הטבטוני הטמפלרי
בראשית המאה ה-12' לשם
הגנה על עולי הרגל הנוצריים
לארץ הקודש. כיום מצוי בשטח
בסיס צבאי.



מוזיאון המיזגגה - נבנה
בשנת 1891 לשם ייצור
בקבוקי זכוכית ליינות "כרמל
מזרחי" וכיום משמש כמוזיאון
לארכיאולוגיה ימית וחפירות
תל דור.

תחנת זיכרון יעקב

מערת כבארה-הדרומית
שבמערות הפרהיסטוריות
שבכרמל. הייתה מיושבת בין
השנים 60,000 - 9,000 לפני
הספירה וידועה בזכות ממצאי
הומינידים שהתגלו בה.

זיכרון יעקב - היקב. נוסד בשנת
1886 ע"י הברון רוטשילד ופעיל
עד היום.

זיכרון יעקב - רחוב המייסדים
ומרכז המושבה. האתר כפוף
לתכנית שימור, שיקום ושחזור
ש/12' משנת 2006.

2. נתונים סטטוטוריים

אתרים היסטוריים בסביבת האתר

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

2.05



דצמבר
2011

פרק 3:

רקע היסטורי תרבותי

3. רקע היסטורי תרבותי

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

דצמבר
2011



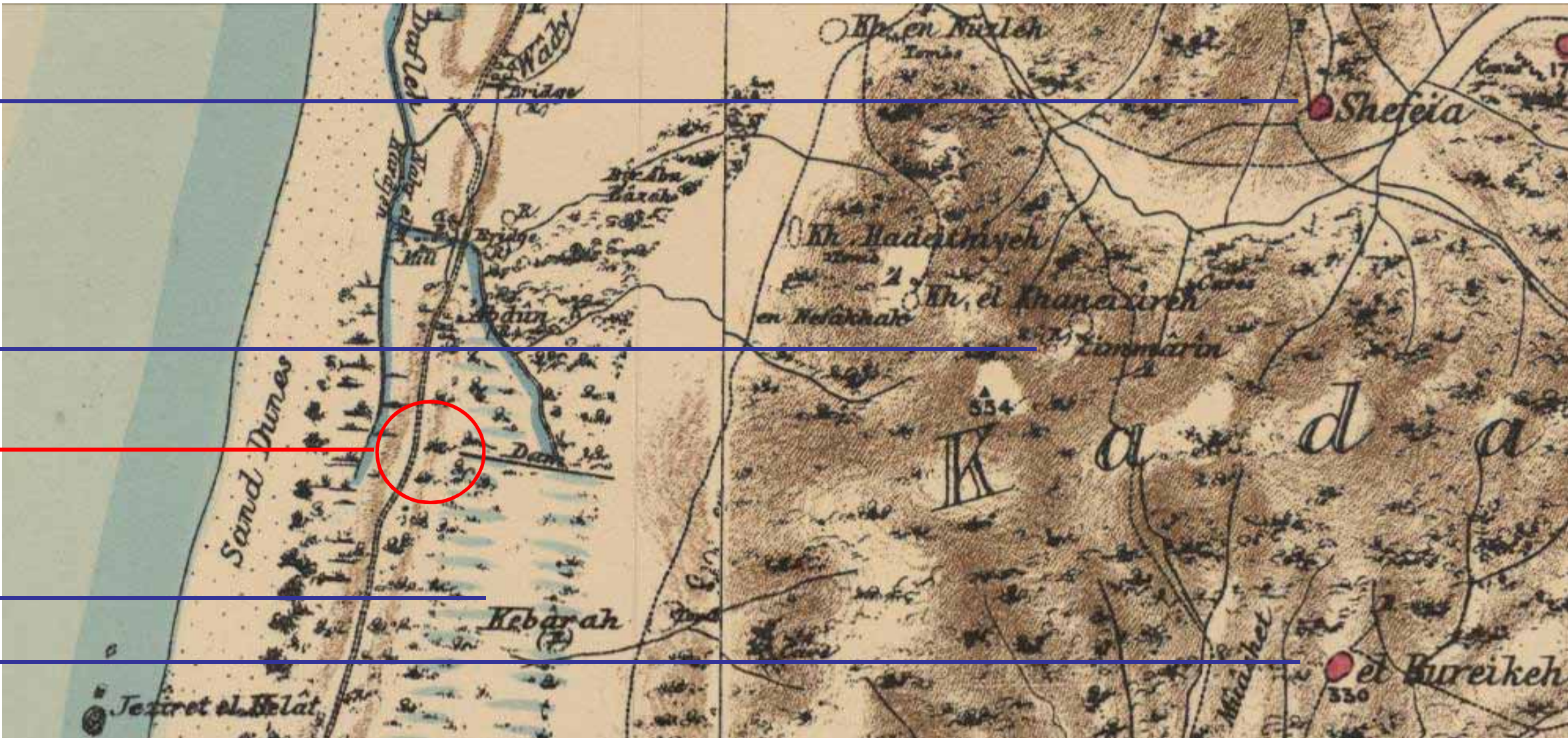
הכפר שווייה

הכפר זמארין

אזור התחנה

אזור ביצות כבארה

הכפר אל-בורייק



מפת ה-PEF משנת 1880:

במפה משנת 1880 שהוכנה ע"י קרן המחקר הבריטית ה-PEF, ניתן לראות את אזור התחנה, בשולי ביצות כבארה. במקום, שטופוגרפית הוא מעט גבוה מסביבתו, עוברת דרך מצפון לדרום. ממזרח לאזור התחנה, על גבי רכס הכרמל, ניתן לראות מספר כפרים קטנים: הכפר זמארין, אשר לפי עדותו של ירחמיאל הלפרין, מראשוני המתיישבים היהודים בזמארין, מנה כ-16 משפחות ערביות שהתגוררו בבתים קטנים (חושות) [1]. הכפר שווייה, והכפר אל-בורייק.

[1] ש. דגן, מזמארין לזכרון יעקב. עמ' 14.

(4) Bureikeh (J j).—A small village on a hill-top, with a well to the north, and wooded country round.

Zimmárin (I j).—A ruined village on a hill, with a spring to the east.

(18.) Shefeiya (J j).—A small village on the edge of a steep hill, with a well to the north. Consul Rogers, in 1859, gives the population at 100 souls; the cultivation being 11 feddans.

תיאור הכפרים הקיימים באזור מתוך "The Survey of Western Palestine" חלק II עמ' 41,43,72: אל-בורייק מתואר ככפר קטן עם באר מצפון לו, זימרין מתואר ככפר הרוס על גבעה עם מעיין ממזרח לו ושפיה מתואר ככפר קטן בקצה גבעה תלולה עם באר מצפון לו, על פי הקונסול רוג'רס ב-1859 היו בו כ-100 נפשות ושטח מעובד של 11 פדנים (יח' מידה לשטח אדמה מהתקופה העות'מנית).

3.01		דצמבר 2011	3. רקע היסטורי תרבותי התפתחות האזור במאה ה-19	קנ"מ 1:50	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--	--------------	-------------------------	------------

התפתחות האזור במאה ה-19:

בשנת 1858 פורסמו על ידי התורכים חוקי הקרקעות, שחייבו את רישום הקרקע בספר המקרקעין ותשלום מיסים לשלטון. בכדי להימנע מגיוס לצבא נמנעו הפלאחים מלרשום את הקרקעות על שמם, והקרקעות נרכשו ע"י מספר אפנדים עשירים. כך היו קרקעות הכפר זמארין בבעלותו של תושב חיפה, ערבי נוצרי בשם פרנסיס ז'רמן ששימש גם כסגן הקונסול הצרפתי בחיפה.

בשנים 1881-2 התרחשו באזורים שונים באירופה גלי פרעות ביהודים. אלה גרמו למספר קבוצות של עולים "חובבי ציון" לממש את שאיפותיהם ולהגיע להתיישב בארץ ישראל. קבוצות אלה היו חלק מגל עליה גדול של יהודים לארץ ישראל, בעיקר ממזרח אירופה – היא העלייה הראשונה (1881-1904). אחת מהקבוצות הללו, קבוצת "חובבי ציון" מרומניה, רכשה מפרנסיס ז'רמן את אדמות הכפר זמארין ועלתה לקרקע ב-16.12.1882.

המתיישבים נתקלו בשנת התיישבותם הראשונה מקשיים רבים: הם היו חסרי ידע בחקלאות ושדותיהם לא הניבו יבולים רבים, הם סבלו מתברואה לקויה ומתמותת תינוקות (בעיקר בגלל המלריה) וממריבות עם שכניהם הערבים. התושבים פנו לעזרה וקיבלו סיוע מהברון הירש ומסר לורנס אוליפנט, אך את העזרה המשמעותית ביותר הם קיבלו מהברון אדמונד דה-רוטשילד אשר הציע לרכוש מהם את אדמות המושבה ולנהלה, ובתמורה התחייב לדאוג לצורכי המתיישבים.

באוקטובר 1883 נחתם החוזה בין המתיישבים לבין הברון. הברון פנה לבסס כלכלית את המושבה באמצעות פיתוח ענף הגפנים והיין. באמצע שנות ה-80 עברו האיכרים להתגורר בבתי קבע שנבנו מערבה מגבעת זמארין. ב-1889 הוקם היקב וב-1891 הוקמה המזגגה לבקבוקים בא-טנטורה [2]. הברון הרחיב את רכישת האדמות בסביבה ונרכשו אדמות נזלה שלמרגלות זכרון יעקב (האדמות הגובלות בתחנת הרכבת), אדמות אום-אל-ג'מאל (בת שלמה) והאחוזה של סאלים ח'ורי.

ב-1887 ביקר הברון הראשונה במושבה וביקש לשנות את שמה מזמארין לזכרון יעקב על שם אביו. בכדי לחזק את זכרון יעקב ולספק פרנסה לכל תושביה הקים הברון בסביבתה שתי מושבות בת: ב-1889 הוקמה על אדמות אום-אל-ג'מאל המושבה בת שלמה, וב-1891 הוקמה על אדמות הכפר שווייה המושבה מאיר שפיה [3]. באדמת נזלה (האדמה הסמוכה לתחנת הרכבת העתידית) נחפרו כמה בארות ולידן ניטע פרדס לימונים ואתרוגים. ב-1897 נחפרה באר נזלה, באר עמוקה כ-14 מטר. בבאר נתגלו מים בשפע ובאיכות מעולה. מבאר זו נשאבו מים בצינור שטיפס במעלה ההר לבריכות בנימין [4].



בתי המתיישבים היהודים הראשונים בזמרין



בית ז'רמן (בית האבן היחיד בכפר הערבי זמארין)



מושבות העלייה הראשונה שהוקמו בשנים 1878-1903 (מתוך הספר: "זמן החלום: ראשונים בדרך לא סלולה" מאת שאול ורות דגן בהוצאת הארכיון ההיסטורי זכרון יעקב (2000)

[2] מדריך ישראל החדש – הכרמל וחופו ורמות מנשה. עמ' 74-76.

[3] ש. דגן, מזמארין לזכרון יעקב. עמ' 29-32.

[4] ש. דגן, מזמארין לזכרון יעקב. עמ' 127.

3. רקע היסטורי תרבותי

התפתחות האזור במאה ה-19

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

דצמבר
2011

3.02



התפתחות האזור בראשית המאה ה-20 ופרוץ מלחמת העולם הראשונה:



בעקבות הבעיות שהתעוררו בניהול המושבה על יד הברון ופקידיו החליט הברון להעביר את זכרון יעקב, ביחד עם כל שאר המושבות שהיו ברשותו לניהולה של חברת יק"א. החל משנת 1900 נוהלה זכרון יעקב ע"י חברת יק"א באופן מצומצם ופונקציונלי, המונע ע"י שיקולים כלכליים טהורים ותוך התערבות מזערית בחיי הקהילה. לראשונה החלו האיכרים לנהל את ענייניהם באופן עצמאי. כתוצאה השתנו גם מקורות הפרנסה של המושבה ומישוב של כורמים היא הפכה לכפר חקלאי לכל דבר עם ענפי פלחה, פרדסים ושדות.

בשנת 1912 הגיעו לזכרון יעקב כמאה ושלושים עולים מיהודי תימן, עליה אשר החלה ב-1882, במקביל לעליית יהודי אירופה. קליטתם הייתה קשה. הם שוכנו בפאתי המושבה בצריפים וחיו בצפיפות רבה. חברת יק"א העסיקה את העולים בעבודות שונות ובייחוד בפרדס נזלה (השטח הצמוד לאזור העתידי של תחנת הרכבת).

ערב פרוץ מלחמת העולם הראשונה, זכתה זכרון יעקב, כמו שאר מושבות העליה הראשונה, לתקופה של יציבות ואפילו ראשיתו של שגשוג כלכלי [5].

מלחמת העולם פרצה בראשית אוגוסט 1914 כשתורכיה הצטרפה למלחמה לצידה של גרמניה באוקטובר אותה שנה.

בתקופה שלפני מלחה"ע ה-1 היו בארץ שתי מסילות עיקריות: קו הרכבת יפו-ירושלים, שנבנה בשנים 92-1890 ע"י חברה צרפתית בשם "חברת מסילת הברזל העות'מאנית יפו-ירושלים ושלוחותיה", וקו הרכבת החיג'אזית שנפתח ב-1905 ויצא מחיפה, דרך עפולה (מה שקרוי "רכבת העמק"), צמח, עמאן ולמכה ומדינה. אל אזור זכרון יעקב והסביבה כלל לא הגיעה הרכבת.



זכרון יעקב, 1912. צלם: ליאו קאן.
מקור: אוסף משפחת הלב"ץ, ביתמונה. (אתר אוניברסיטת חיפה).
(במרכז התמונה – מבני היקב).



פרדס מול הים, 1912. צלם: ליאו קאן.
מקור: אוסף משפחת הלב"ץ, ביתמונה. (אתר אוניברסיטת חיפה).
(ככל הנראה מדובר בפרדס נזלה).



הברון רוטשילד ורעייתו בביקור במטעים בזכרון יעקב, 1914.
מקור: אתר ויקיפדיה.

[5] ש. דגן, מזמארין לזכרון יעקב. עמ' 70.



ייבוש ביצות כבארה 1921 :



עבודות ניקוז בכבארה, 1925 (מתוך אתר ויקיפדיה)

ביצות כבארה השתרעו למרגלות הכרמל, ממערב לזכרון יעקב ומדרום מזרח לאזור התחנה. בתקופות של שגשוג בהיסטוריה, כמו בתקופה הרומית, נבנו באזור מפעלי מים בכדי לנקז את נחלי האזור (בעיקר נחל תנינים) והמעיינות, אך בשלהי התקופה העות'מאנית האזור נזנח והפך לביצה בשטח של 6000 דונם.

באזור הביצות התגוררו בני חמולות שיהאב ונג'ר שהגיעו ממצרים עם צבאות מוחמד עלי ב-1832 ובני שבט ערב אל-עווארנה שהגיעו מאזור בקעת הירדן. הם התפרנסו מדיג בביצות וביום, קדרות מאדמת הביצה ויצירת מחצלות מצמחי גומא וקנה. הם ניזונו מחלב ובשר ג'מוסים ששכנו בביצות. הביצה היוותה מטרד משמעותי לתושבי הסביבה, בעיקר בגלל מחלת המלריה שמקורה ביתוש האנופלס. תושבי זכרון יעקב בחרו למקם את בתיהם הראשונים על חלקו המזרחי של רכס הכרמל בכדי להתרחק במידת האפשר מהביצות. למרות זאת, רבים מתושבי זכרון יעקב ילדים, לקו ונפטרו מהמחלה. בתחילת שנות ה-20 הוחלט ע"י חברת פיק"א לייבש את הביצות. מפעל הייבוש נמשך כ-8 שנים ובמהלכו הועסקו מאות פועלים, יהודים וערבים. מפעל הייבוש כלל את ניקוז הביצות ושימוש במים לצורכי השקיה. חברת פיק"א נאלצה לפצות את תושבי הביצות הערבים על פינויים מהאזור ואובדן פרנסתם. בשנת 1924 נרכשה עבורם ע"י חברת פיק"א קרקע חלופית להקמת כפר על שרידי מחצבה ברכס הכורכר ושולם להם שכר על עזרתם בייבוש הביצות. בשנת 1926 הוקם על קרקע זו הכפר ג'יסר א-זרקא. קושי נוסף סביב ייבוש הביצות נגע להעסקת פועלים יהודיים, אותם נמנעה בתחילה חברת פיק"א להעסיק, אך בסופו של דבר נכנעה למאבקם [10].

בתקופת ייבוש הביצות התגוררו מרבית הפועלים היהודיים בזכרון יעקב ובכך תרמו לכלכלת המושבה ולאווירה צעירה ותוססת בה [11].

האדמות שייבושו הוחכרו לאיכרי זכרון יעקב ובהמשך ליישובים חקלאיים חדשים שהוקמו באזור כמו מעיין צבי (1938), מעגן מיכאל (1949) ובית חנניה (1950).

[10] י. איילון, יבוש ביצות כבארה (מתוך הספר: "ספר זאב וילנאי" חלק ב'). עמ' 239-233.
[11] ש. דגן, מזמארין לזכרון יעקב. עמ' 94.

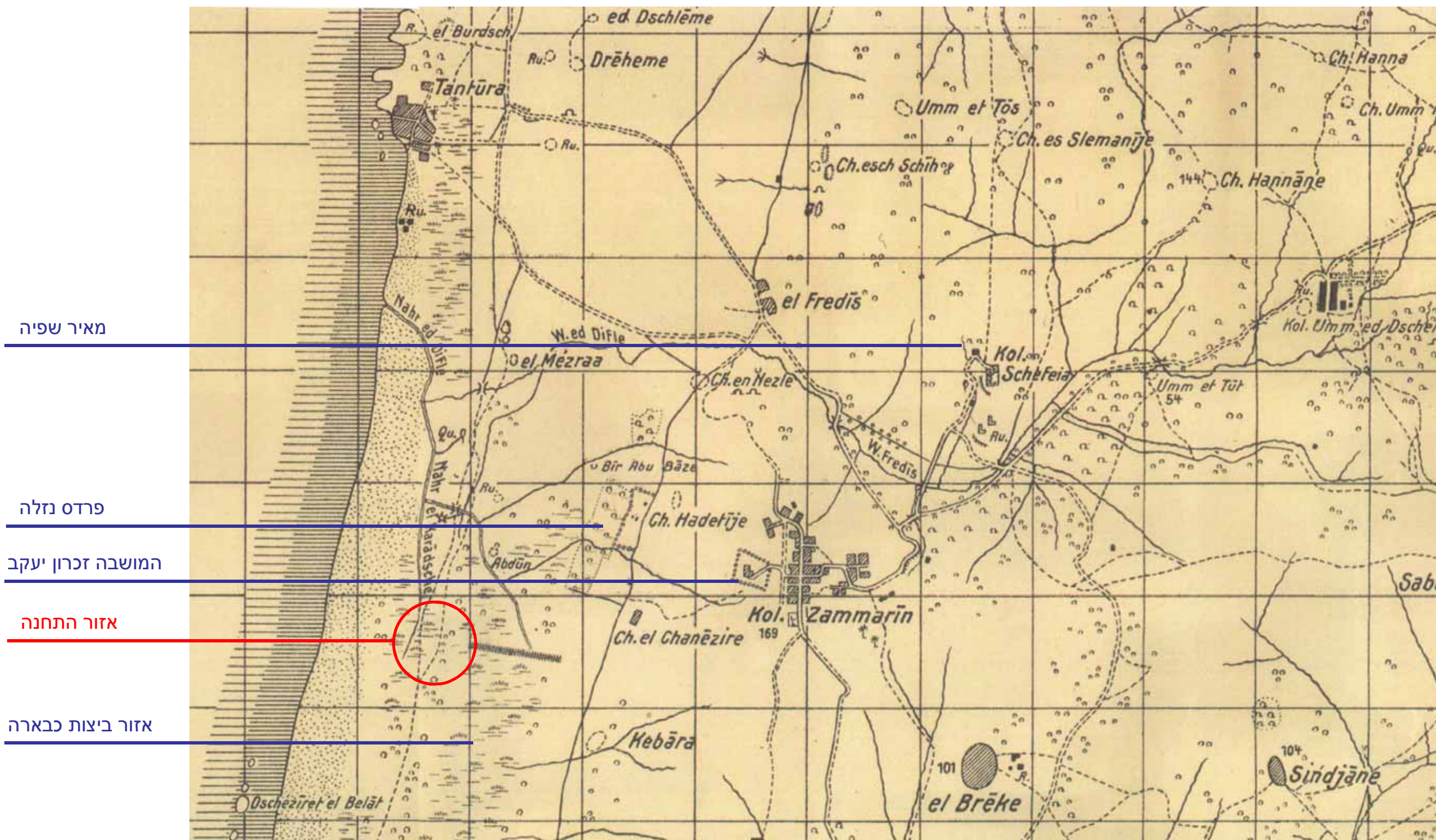


ג'מוסים בביצות כבארה 1925 (מתוך אתר ויקיפדיה)



ביצות כבארה בקטע מפה משנת 1918. (מקור: מרכז מיפוי ישראל)





מפה גרמנית מ-1918. קנה מידה (במקור) 1:50,000. מקור: מרכז מיפוי ישראל.

במפת 1918 ניתן לראות שאזור התחנה הוא ריק לחלוטין ומצוי בשולי ביצות כבארה. ניתן לזהות את פרדס נזלה, את המושבה זכרון יעקב ואת מושב מאיר שפיה. קרוב לאזור התחנה מופיע סכר, שניתן לראותו גם במפת 1880.

3.05		דצמבר 2011	3. רקע היסטורי תרבותי התפתחות האזור בראשית המאה ה-20		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	---	--	-------------------------	------------

מערך מסילות הברזל בא"י בסוף מלחמת העולם הראשונה:

במהלך המלחמה, הבריטים התקדמו לארץ ישראל מכיוון מצרים לרוחב הסיני כשהטורקים נסוגים. בשנת 1917 החלו הטורקים לסגת בתוך ארץ ישראל עצמה. הבריטים הקימו רשת מסילות ברזל לתמוך באספקת הצבא. קווי הרכבת הבריטיים התחברו לרשת המסילות של מצרים ונבנו עם מסילה ברוחב של 143.5 ס"מ ('רוחב תקני'). הקו הראשי התחיל מול העיירה קנטרה שעל

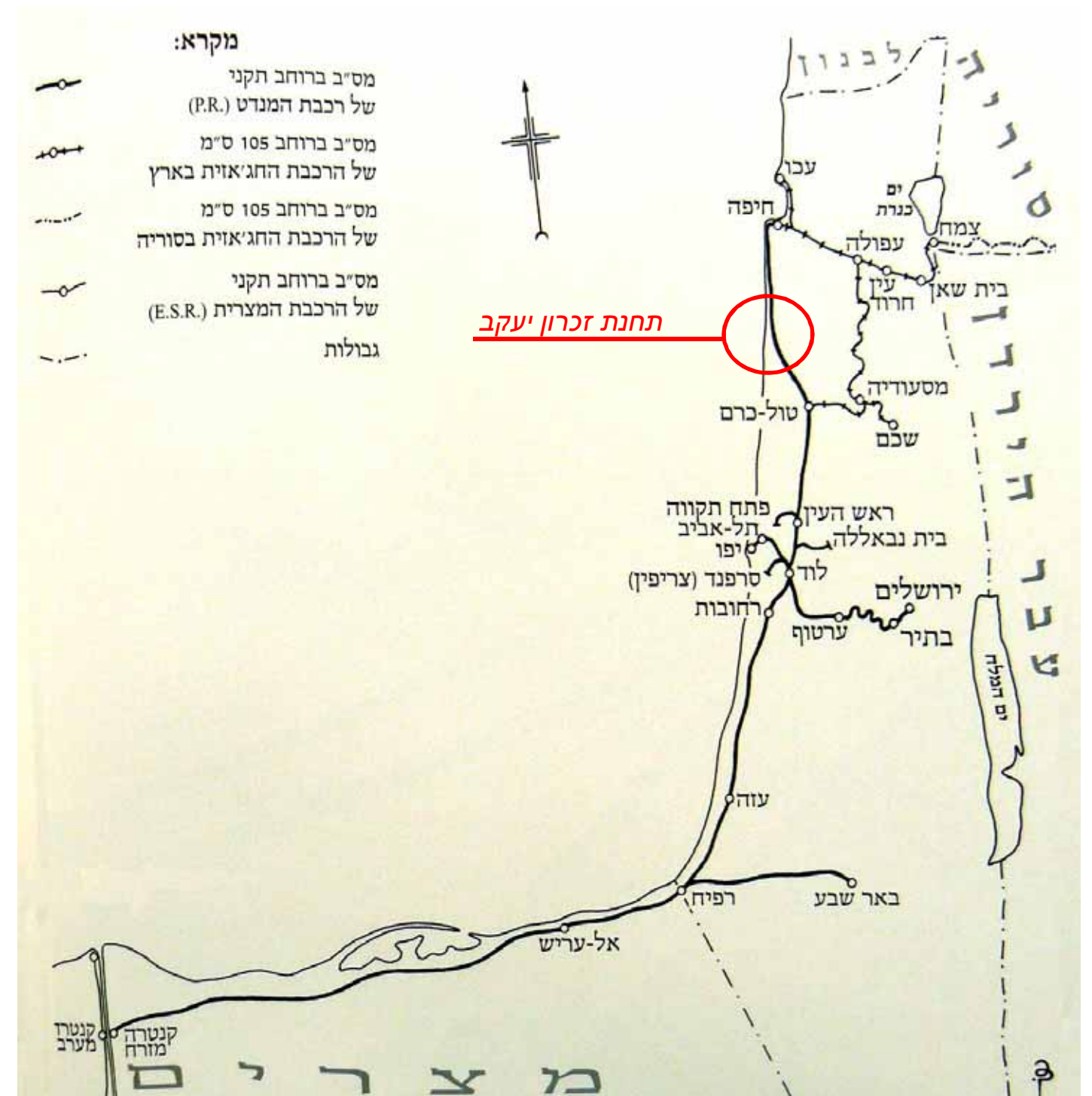
גדות תעלת סואץ, חצה את הסיני עד לפאתי רצועת עזה, ואחרי כיבוש עזה הונח עד ללוד, בה הוקמה תחנת צומת גדולה בעת התבססות החזית לאורך הירקון.

בספטמבר 1918 פרצו הבריטים בהנהגת אלנבי צפונה וכבשו תוך חודש וחצי את כל המרחב עד העיר חלב שבסוריה, שם הסתיימה הלחימה. במקביל התקדמה הנחת קו המסילה התקנית מלוד צפונה, פחות-או-יותר לאורך תוואי המסילה החג'אזית של 'השלוחה המצרית' דרך ראש העין, קלקיליה וטולכרם והגיעה בינואר 1919 עד לתחנת חיפה של הרכבת החג'אזית (כיום תחנת חיפה מזרח). כך הגיעה לראשונה מסילת הברזל לאזור זכרון יעקב, ובמקום הוקמה תחנה.

רק מעטות מבין מסילות הברזל הצבאיות נדרשו לצרכים אזרחיים לאחר מלחה"ע ה-1. הקו החשוב ביותר היה קו המסילה התקנית קנטרה-חיפה שעתיד היה להפוך לעמוד השדרה של רכבת המנדט, שנוסדה ב-1 באוקטובר 1920 כחברת "מסילות ברזל פלשתינה א"י" - PR-Palestine Railway.

על פי לוח הזמנים מ-1920 יצאה מדי בוקר רכבת מחיפה לקנטרה, מרחק של כ-400 ק"מ, אליה הגיעה מקץ 12 שעות. רכבת בכיוון ההפוך יצאה מדי לילה מקנטרה. הרכבת עצרה בין השאר בעתלית, זכרון-יעקב, חדרה, טול-כרם, קלקיליה, ראש העין, כפר יונס, לוד, עזה, רפיח ואל-עריש.

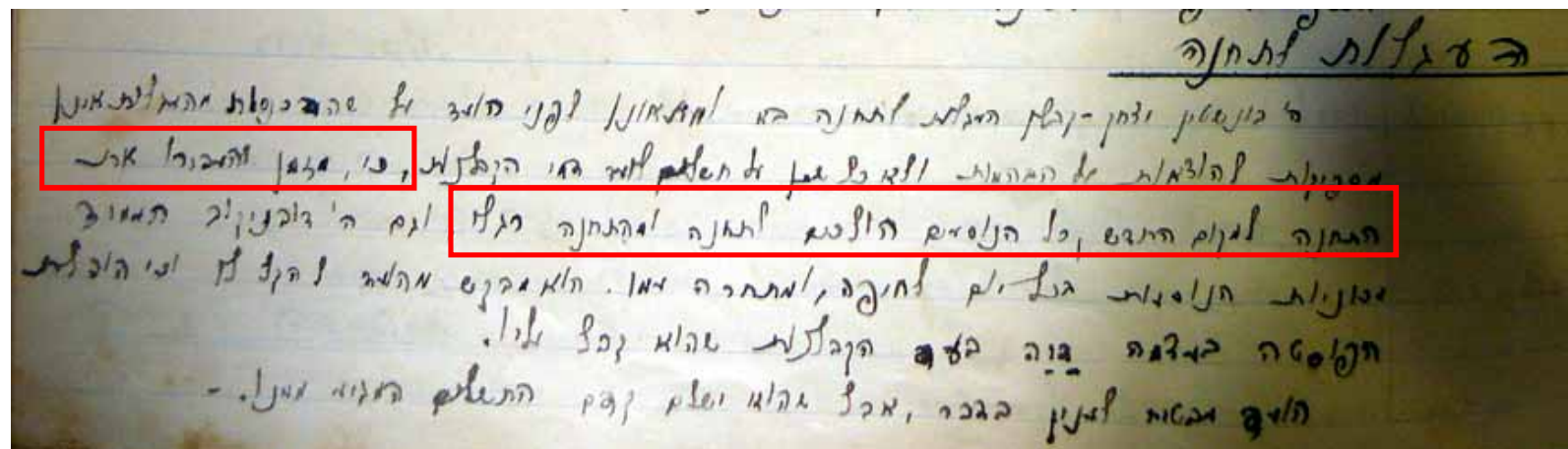
רכבת המנדט הייתה המעסיק הגדול ביותר בא"י לכל אורך תקופת המנדט, והיא סיפקה משרות ליהודים וערבים כאחד. בכך תרמה לשגשוג גובר גם בימי השפל הכלכלי הגדול, הסכסוכים הפנימיים הגוברים ומלחמה"ע ה-II.



מפת מסילות הברזל בארץ ישראל בתום מלחמת העולם הראשונה. מתוך הספר "ישרו בערבה מסילה" פול קוטרל.

3.06		דצמבר 2011	3. רקע היסטורי תרבותי התפתחות האזור בראשית המאה ה-20		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	---	--	-------------------------	------------

תחנת הרכבת זמארין/זכרון יעקב בשנות ה-20:



קטע מפרוטוקול 163 של ישיבת ועד זכרון יעקב, 16.4.21. מקור: הארכיון ההיסטורי זכרון יעקב.



Wagon Lits & Dining Car Pass. 65	Pass. 67	Wagon Lits & Dining Car Pass. 66	Pass. 68
KANTARA W.			
Mon Wed Frid	Tue Thur Sat	Mon Wed Frid	Tue Thur Sat
KANTARA E.	Dep. 0445	HAIFA	Dep. 0515
ROMANI	Arr. 0541	KAFR ES SEMIR	Dep. 0535
BIR EL ABD	Pas. 0156	ATHLIT	Dep. 0600
MAZAR	Pas. 0247	ZIMMERIN	Dep. 0631
EL ARISH	Dep. 0340	KHUDEIRA	Dep. 0651
GABER AMIR	Pas. 0440	TULKERAM	Dep. 0721
RAFA	Dep. 0552	KALKILIEH	Dep. 0744
KHAN YUNIS	Pas. 0602	RAS EL AIN	Dep. 0804
DEIR EL BELAH	Pas. 0639	KAFR JINNIS	Pas. 0827
GAZA	Dep. 0706	LUDD	Dep. 0910
DEIR SENEID	Pas. 0732	BIR SALEM	Pas. 0923
MEJDEL	Pas. 0753	REHOBOTH	Pas. 0931
ESDUD	Pas. 0814	YEBNAH	Pas. 0950
YEBNAH	Pas. 0830	ESDUD	Pas. 0950
REHOBOTH	Pas. 0850	MEJDEL	Pas. 1017
BIR SALEM	Pas. 0901	DEIR SENEID	Pas. 1028
LUDD	Dep. 0931	GAZA	Dep. 1104
KAFR JINNIS	Pas. 0944	DEIR EL BELAH	Pas. 1131
RAS EL AIN	Dep. 1005	KHAN YUNIS	Pas. 1143
KALKILIEH	Dep. 1027	RAFA	Dep. 1218
TULKERAM	Dep. 1054	GABER AMIR	Pas. 1235
KHUDEIRA	Dep. 1129	EL ARISH	Dep. 1322
ZIMMERIN	Dep. 1148	MAZAR	Pas. 1430
ATHLIT	Dep. 1210	BIR EL ABD	Pas. 1520
KAFR-ES-SEMIR	Pas. 1236	ROMANI	Pas. 1614
HAIFA	Arr. 1255	KANTARA E.	Arr. 1710

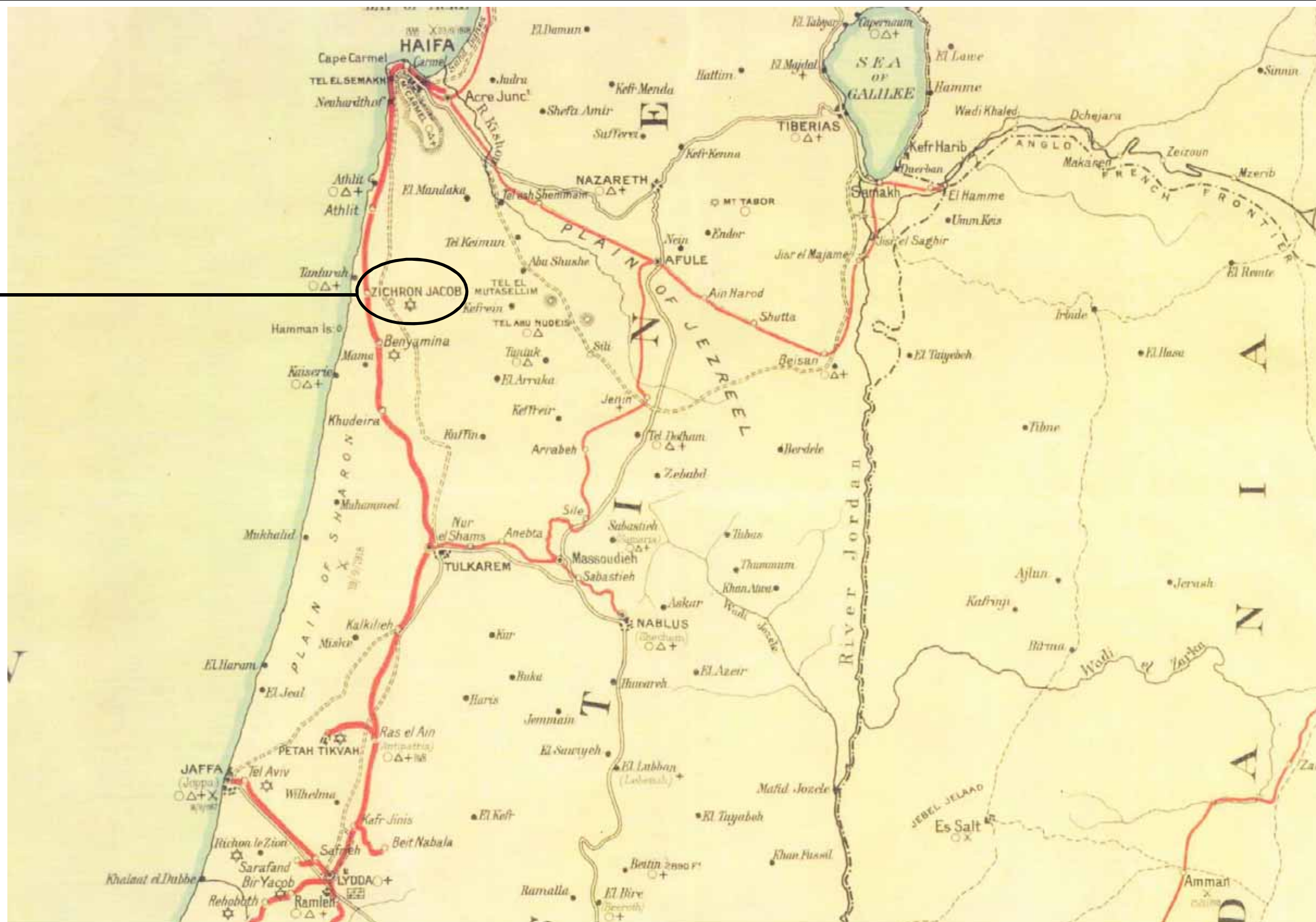


מספר 1 כל יום	מספר 3 כל יום	מספר 5 כל יום	מספר 7 כל יום
חיפה	0800	0806	0812
כרמל	0828	0834	0840
עתליה	0850	0856	0902
זכרון יעקב	0903	0909	0915
בנימינה	0917	0923	0929
הדרה	0937	0943	0949
תל כרם	0955	1001	1007
כלכליה	1010	1016	1022
ראש העין	1023	1029	1035
כסר ג'ניס	1031	1037	1043
לוד	1040	1046	1052
חלקי הרכבת לירושלים ולנמל	1052	1058	1064
לירושלים ונמל	1052	1058	1064
לוד	1056	1102	1108
כרמל	1105	1111	1117
עתליה	1113	1119	1125
זכרון יעקב	1120	1126	1132
בנימינה	1140	1146	1152
הדרה	1156	1202	1208
תל כרם	1212	1218	1224
כלכליה	1232	1238	1244
ראש העין	1251	1257	1263
כסר ג'ניס	1300	1306	1312
לוד	1318	1324	1330
חלקי הרכבת לירושלים ולנמל	1322	1328	1334
לירושלים ונמל	1322	1328	1334
לוד	1352	1358	1364
כרמל	1355	1401	1407
עתליה	1400	1406	1412
זכרון יעקב	1412	1418	1424
בנימינה	1420	1426	1432
הדרה	1432	1438	1444
תל כרם	1440	1446	1452
כלכליה	1452	1458	1464
ראש העין	1460	1466	1472
כסר ג'ניס	1470	1476	1482
לוד	1480	1486	1492

לוח זמני הרכבת מנובמבר 1920. מקור: ארכיון הרכבת.

גם מתוך לוחות הזמנים ניתן לראות שחל שינוי בשם התחנה וכל הנראה גם במיקומה. בלוח הזמנים משנת 1920 מופיעה התחנה "זמארין" (Zimmerin) ואילו בלוח הזמנים משנת 1924 מופיעה התחנה "זכרון יעקב".

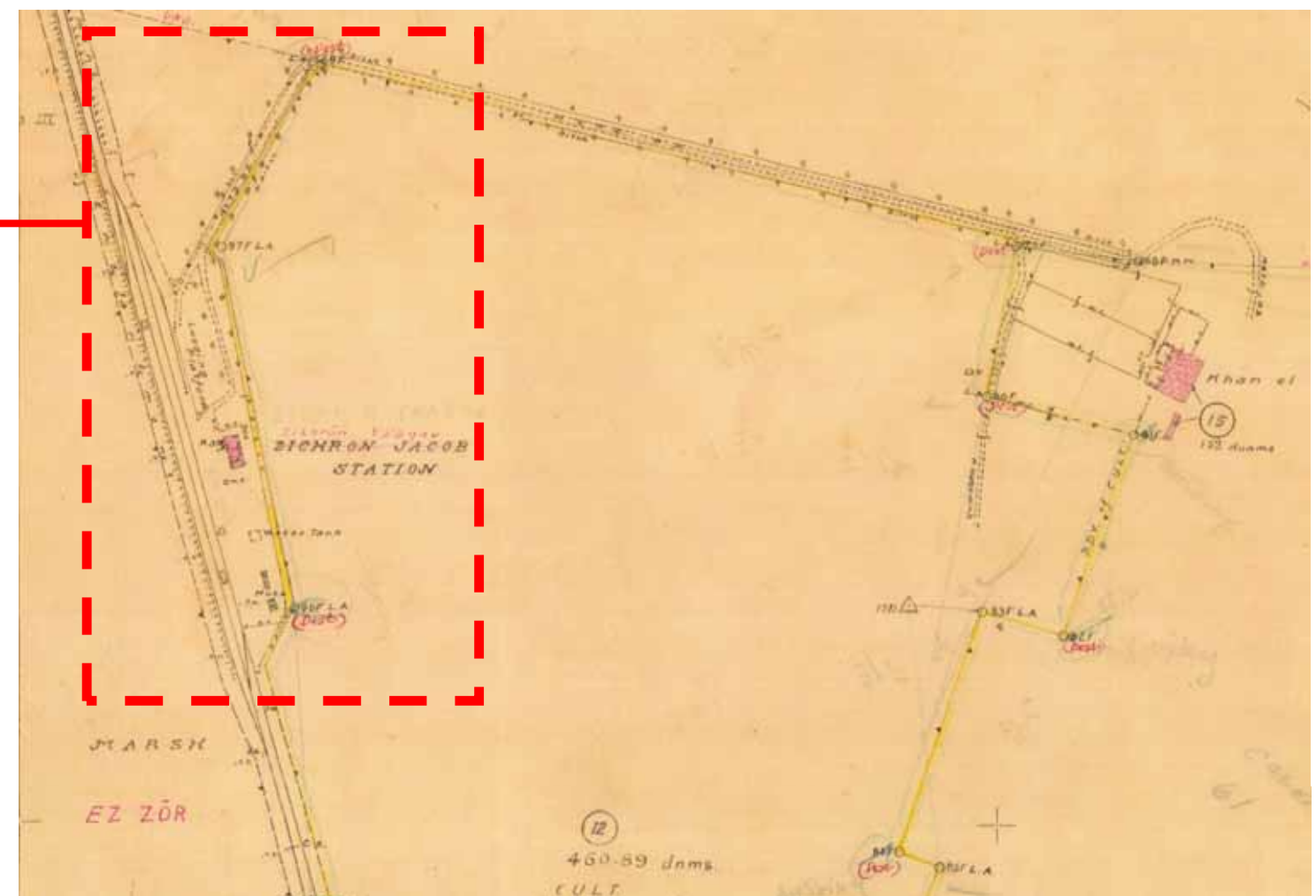
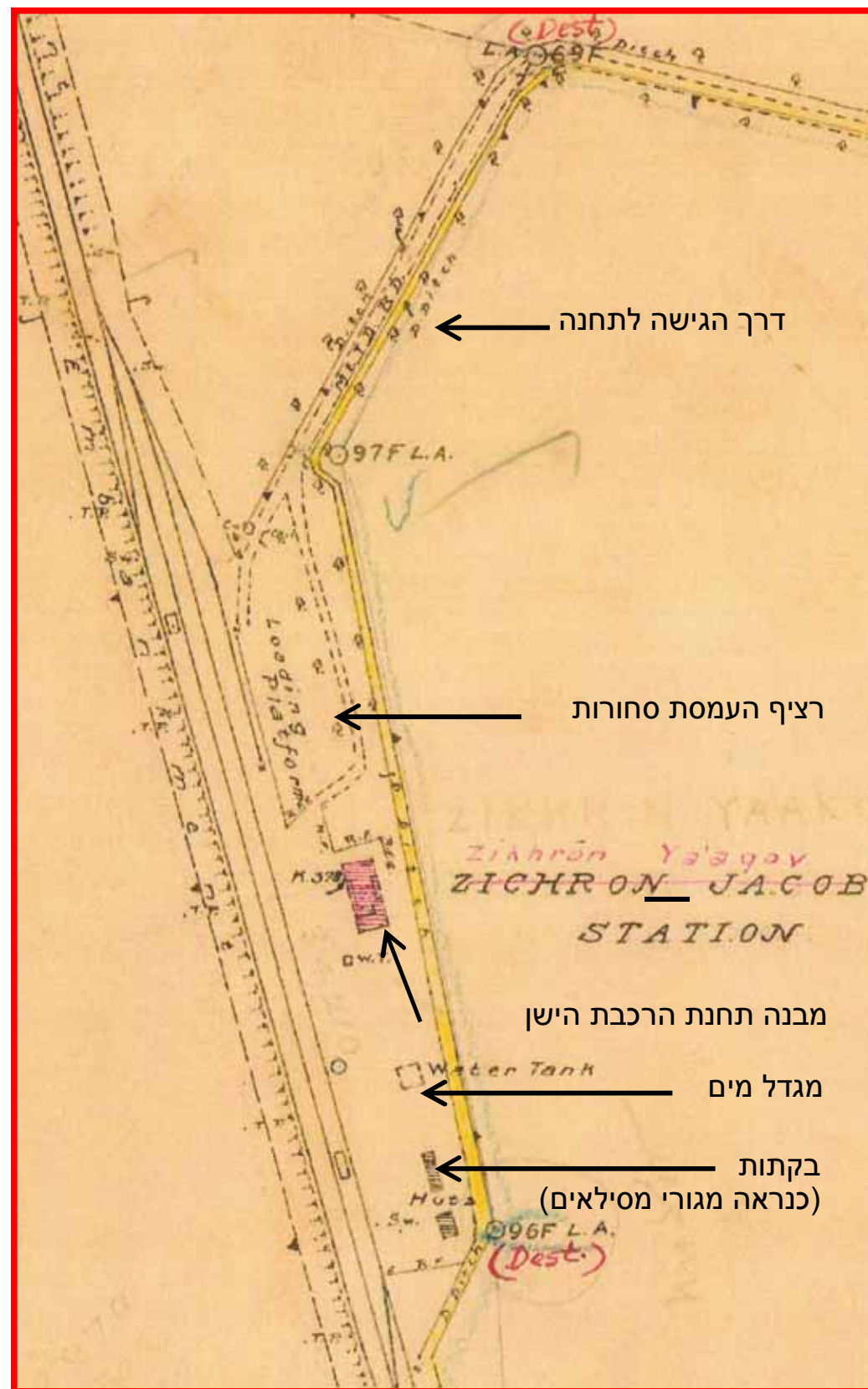
3.07		דצמבר 2011	3. רקע היסטורי תרבותי	תפתחות האזור בראשית המאה ה-20	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	------------	-----------------------	-------------------------------	----------------------	------------



תחנת זכרון יעקב

קטע ממפת מסילות הברזל והתחנות לאורן, 1920. המפה הוכנה ע"י Survey of Egypt. מקור: מרכז מיפוי ישראל.

3.08		דצמבר 2011	3. רקע היסטורי תרבותי התפתחות האזור בראשית המאה ה-20		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	---	--	-------------------------	------------



קטע ממפה בריטית משנת 1925. קנה המידה (במקור): 1:2500. מקור: מרכז מיפוי ישראל.

במפה משנת 1925 ניתן לראות את מבני התחנה, ממוקמים כולם בצידה המזרחי של המסילה: מבנה התחנה, מדרום לו מגדל המים ושתי בקתות (ככל הנראה מגורי מסילאים). רציף העמסת הסחורות נמצא מצפון לתחנת הרכבת אף הוא בצד המזרחי של המסילה.

מימין: בניין התחנה הישן של זכרון יעקב. ארכיון הגימנסיה הרצליה. אוסף ביתמונה. ללא תיארוך. מקור: ארכיון הרכבת. משמאל: הגדלה של אזור התחנה ממפת 1925. מקור: מרכז מיפוי ישראל.



3. רקע היסטורי תרבותי
התפתחות האזור ומתחם התחנה
שנות ה-20 עד שנות ה-40

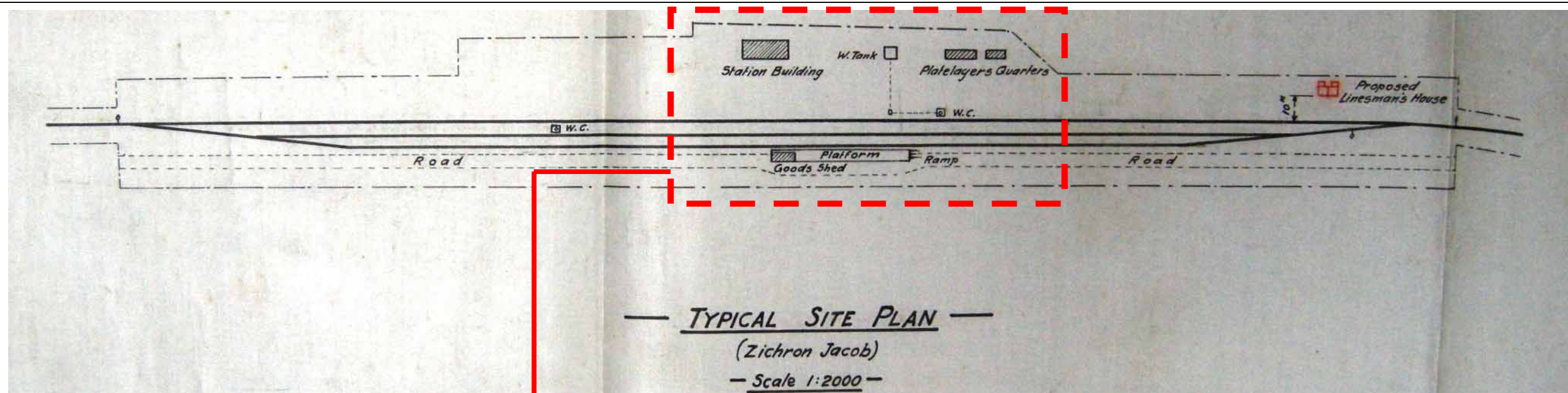
תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

3.09



דצמבר
2011



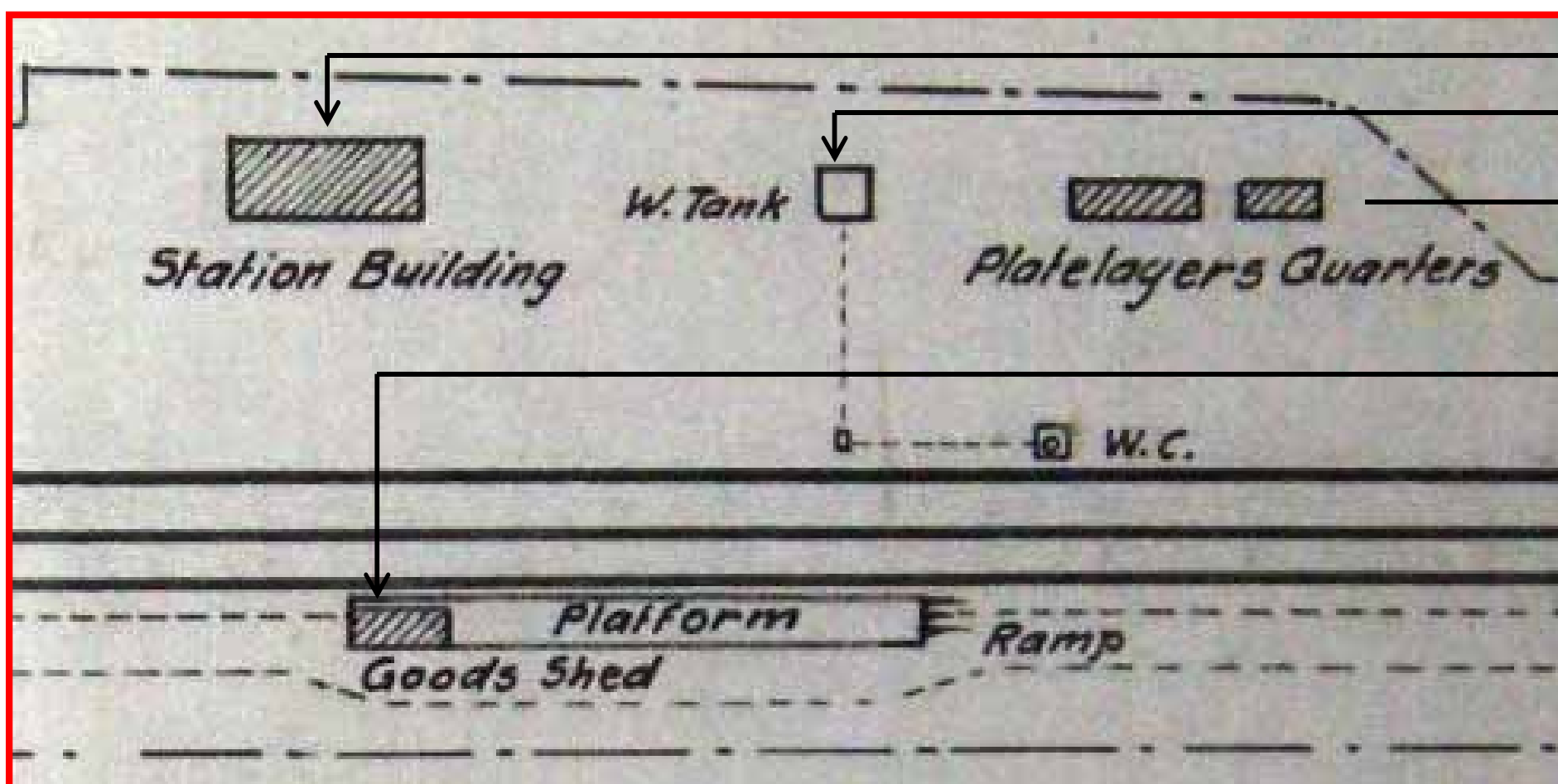
תוכנית טיפוסית למתחם תחנת רכבת, מיושמת במתחם זכרון יעקב. קנה המידה (במקור): 1:2000. מקור: ארכיון הרכבת.

מבנה תחנת הרכבת הישן

מגדל/מאגר מים

מגורי מסילאים

רציף וסככת סחורות



להלן תוכנית של 'מתחם תחנת רכבת טיפוסית', המבוססת על תוכנית התחנה בזכרון יעקב. תוכנית זו היא חלק מגליון המפרט מבנה טיפוסית לבית קוון (תוכנית K/7/20) משנת 1926. התוכנית כוללת: מבנה תחנה (Station Building), מגדל מים (W. Tank), מגורי מסילאים (Platelayers Quarters) ומצידים השני של הפסים רציף העמסת סחורות עם סככת סחורות (Goods Shed). השינוי בין תכנית זאת מ-1926 למפה משנת 1925 המוצגת בגליון 3.09 הוא מיקומו של רציף הסחורות, שהועבר לצידה המערבי של המסילה ובקצהו הצפוני סככת סחורות. בקצה הדרומי (מימין) של התכנית ניתן לראות הצעה למיקום מגורי הקוון בתחנת זכרון יעקב, אם כי לכשהוקם מבנה זה בשלהי שנות ה-20' הוחלט לבנותו במקום מגורי המסילאים.



מבנה התחנה הישן:

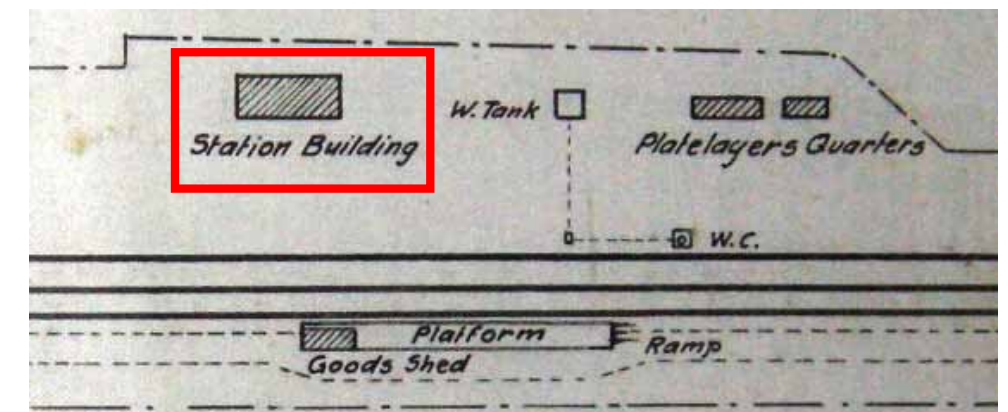
מבנה התחנה שנבנה בתחילת שנות ה-20 הוא איננו המבנה הקיים כיום. מדובר במבנה בעל קומה אחת שכלל: מרפסת המתנה, משרדים של מנהל התחנה ועוזרו, חנות, מזנון, חדר ציוד ושני חדרי מגורים של מנהל התחנה. מבנה זה היה למבנה התחנה של חדרה שנבנה אף הוא באותה תקופה ויתכן שהיו אף מבני תחנה נוספים מטיפוס זה בתחנות נוספות. ב-1926 קיימות שתי תוכניות תוספת למבנה: בתוכנית אחת נוספו בחלקו האחורי של המבנה שני מטבחים ובתוכנית השנייה נוסף בחלק הקדמי (הפונה למסילה) חדר איתות. התוספת תוכננה לתחנת זכרון ולתחנת חדרה במקביל.



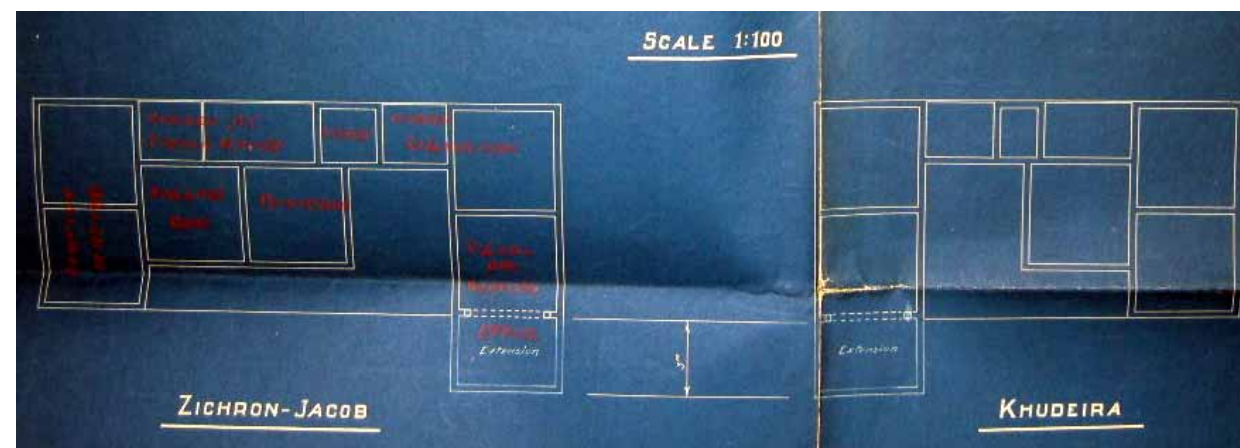
טיול בית ספרו של אבשלום יעקבי. ללא תיארוך (ככל הנראה שנות ה-20) מקור: אוסף ביתמונה.



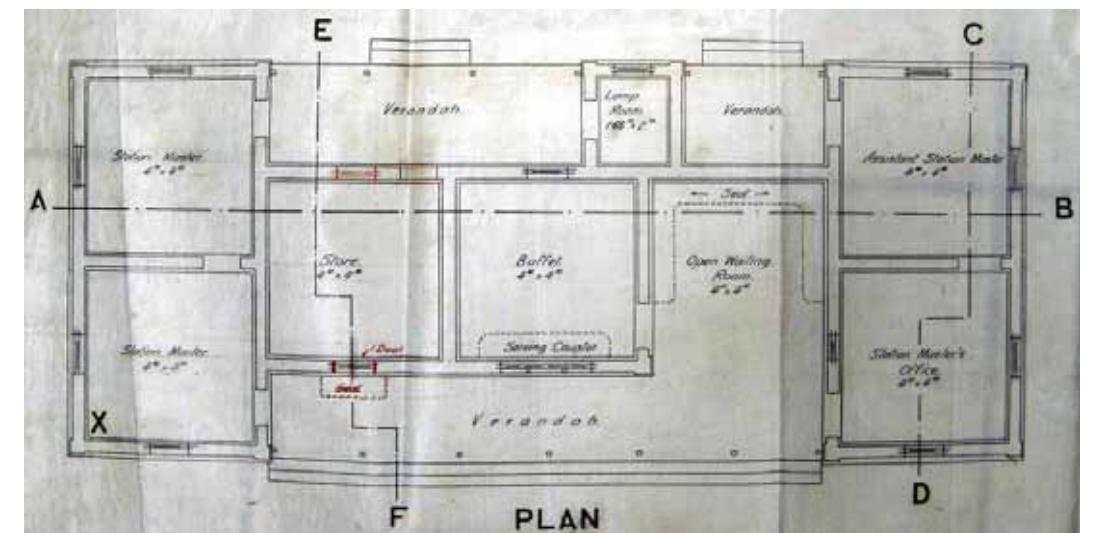
תחנת זכרון יעקב בעת ביקור טיול בהדרכת זאב וילנאי
22.4.1927. מקור: אתר אוניברסיטת חיפה.



תוכנית מתחם התחנה מ-1926. באדום מסומן מבנה התחנה.
מקור: ארכיון הרכבת.



תוכנית תוספת חדר האיתות למבנה תחנת הרכבת הישן, 1926. מקור: ארכיון הרכבת.



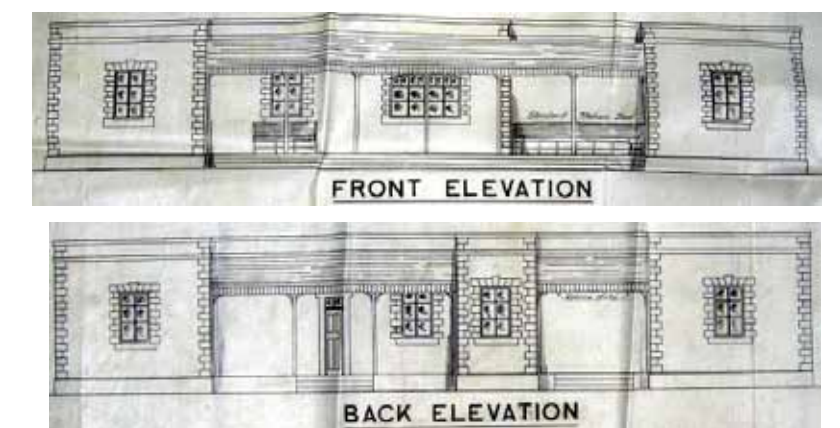
תוכנית מבנה תחנת הרכבת הישן, 1922. מקור: ארכיון הרכבת.



בניין תחנת הרכבת בחדרה, זהה לבניין בתחנת זכרון יעקב.
מקור: ארכיון הרכבת.



בניין התחנה הישן של זכרון יעקב. כפי שצולם בשנות ה-70.
מקור: ארכיון הרכבת.



חזיתות קדמית ואחורית של מבנה תחנת הרכבת הישן, 1922.
מקור: ארכיון הרכבת.

3. רקע היסטורי תרבותי
התפתחות האזור ומתחם התחנה
שנות ה-20 עד שנות ה-40

תחנת רכבת
זכרון יעקב

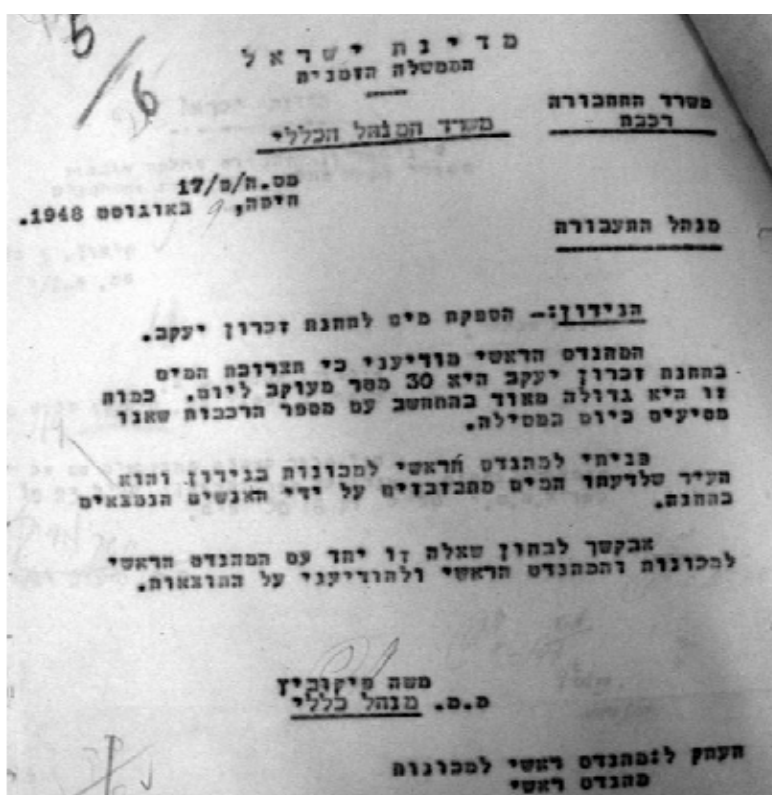
רכבת ישראל

3.11

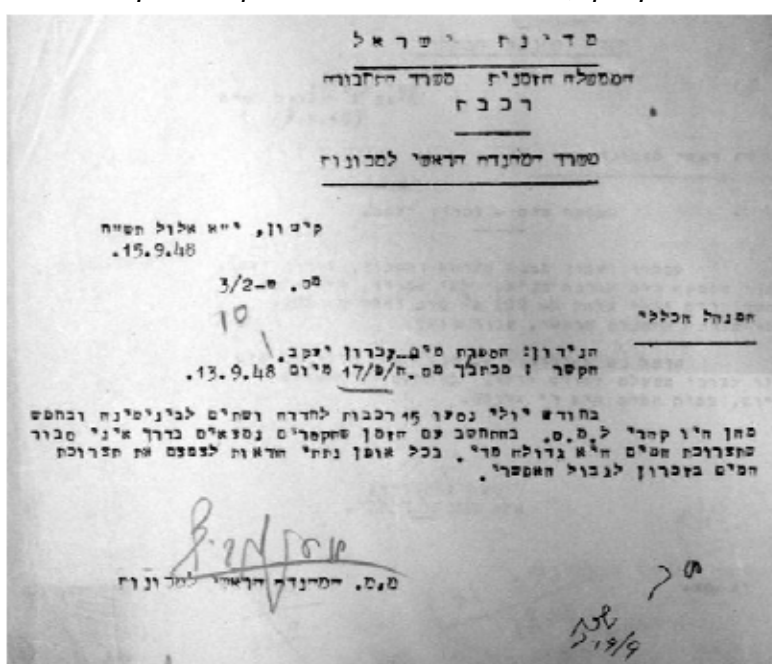


דצמבר
2011

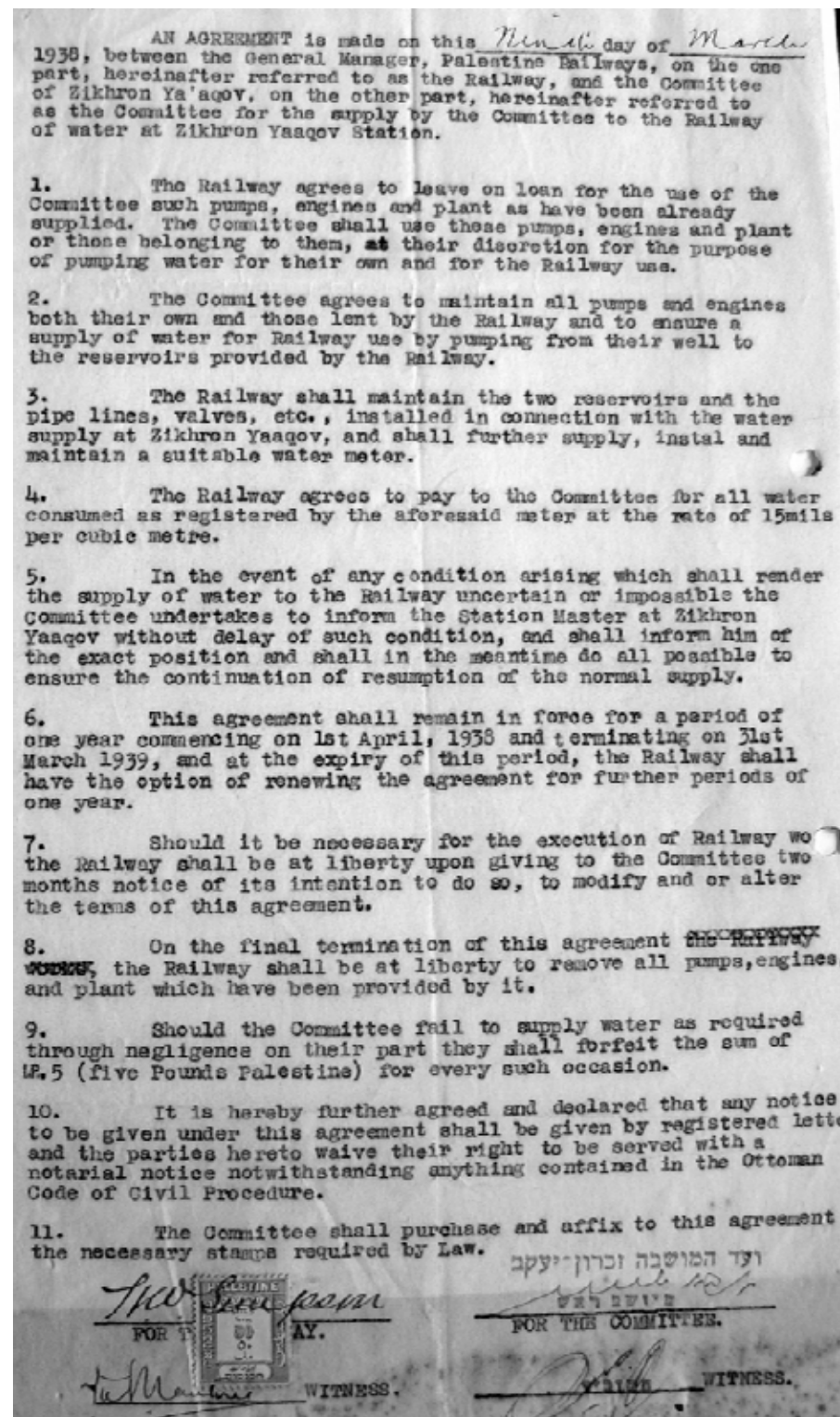
אספקת מים מבאר נזלה (המשך):



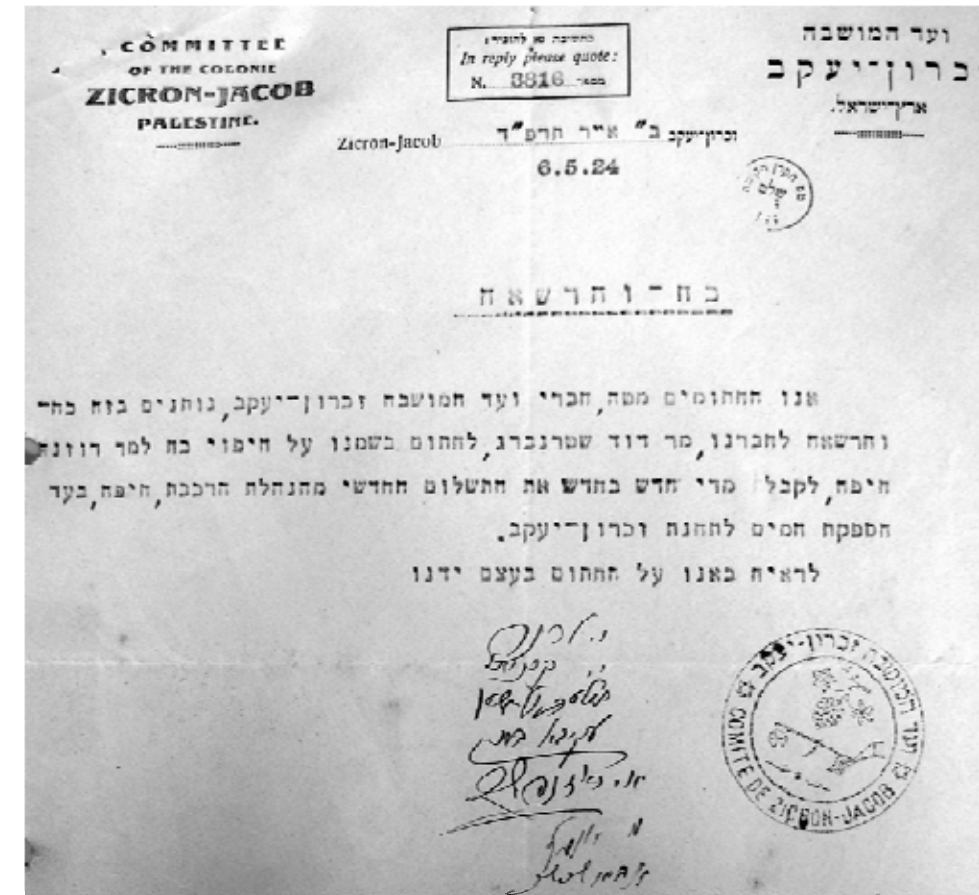
מכתב מה-9.8.1948 ממשרד המנהל הכללי של הרכבת, תחת הממשלה הזמנית אל מנהל התעבורה בו הוא מבקש לבדוק את תצורת המים בתחנת זכרון יעקב, שהיא גבוהה מדי לטעמו. מקור: ארכיון רכבת ישראל.



מכתב תשובה מה-15.9.1948 בו מוסר המהנדס הראשי למכונאות שלדעתו התצורות אינה גבוהה, אך שהנושא יבדק. מקור: ארכיון רכבת ישראל.



חוזה מה-9.3.1938 בין ועד המושבה זכרון יעקב לבין הנהלת הרכבת בנוגע לאספקת מים מבאר נזלה לרכבת. מקור: ארכיון היסטורי זכרון יעקב



יפוי כח משנת 1924 שניתן לאחד מתושבי זכרון יעקב לאסוף את התשלום עבור אספקת המים מהנהלת הרכבת בחיפה. מקור: ארכיון היסטורי זכרון יעקב

מתוך החוזה בין ועד המושבה זכרון יעקב לבין הנהלת הרכבת בנוגע לאספקת המים מבאר נזלה לתחנת הרכבת עולה כי הרכבת קנתה וסיפקה את ציוד השאיבה: המשאבות, הצנרת, ומד המים, ואפשרה לאנשי המושבה להשתמש בו גם לצורך שאיבת מים לתצורות המושבה. המים עבור תחנת הרכבת הועברו באמצעות צינור לשני מאגרי מים. אחזקת הבאר וציוד השאיבה היו באחריות ועד המושבה זכרון יעקב בעוד שאחזקת מאגרי המים והצנרת לכיוון תחנת הרכבת היו באחריות הרכבת.

אספקת המים המשיכה גם לאחר קום המדינה, למול הממשלה הזמנית משרד התחבורה ובהמשך רכבת ישראל. עם הגיעם של קטרי הדיזל הראשונים ב-1954 הלך ופחת בהדרגה השימוש בקטרי קיטור עד ל-1959, השנה בה תם עידן הקיטור בישראל [6]. כך לא נותר יותר צורך במים עבור קטרי הרכבת אך אספקת המים מהבאר לצרכי התחנה והמגורים בה נותרה בעינה.

[6] פ. קוטלר, ישרו בערבה מסילה. עמ' 119.

3. רקע היסטורי תרבותי
התפתחות האזור ומתחם התחנה
שנות ה-20 עד שנות ה-40

רכבת ישראל
תחנת רכבת
זכרון יעקב

דצמבר
2011

3.13



שנות ה-20': סלילת הכביש מזכרון יעקב לנצלה ולתחנת הרכבת:

מאז הקמתה סבלה המושבה זכרון יעקב מקשיי תעבורה רבים. מיקומה על ההר הקשה על ההגעה אליה וממנה. בתחילת שנות ה-20 פנתה חברת פיק"א לטפל בסלילת כבישים למושבה. הכביש הראשון שנסלל היה בין זכרון יעקב לשוני ומשנסתיימה העבודה הופנו הפועלים, בני העלייה השלישית, לסלילת הכביש מזכרון יעקב לנזלה (האדמות שליד תחנת הרכבת) ולתחנת הרכבת עצמה [7]. ועד המושבה העניק, בתמורה לתשלום שנתי, זיכיון למספר עגלונים להוביל נוסעים, דברי דואר וסחורות מתחנת הרכבת למושבה. מתוך פרוטוקול ישיבת ועד המושבה ידוע לנו שהם פעלו החל מ-1920 ויתכן שכבר מ-1919 [8].

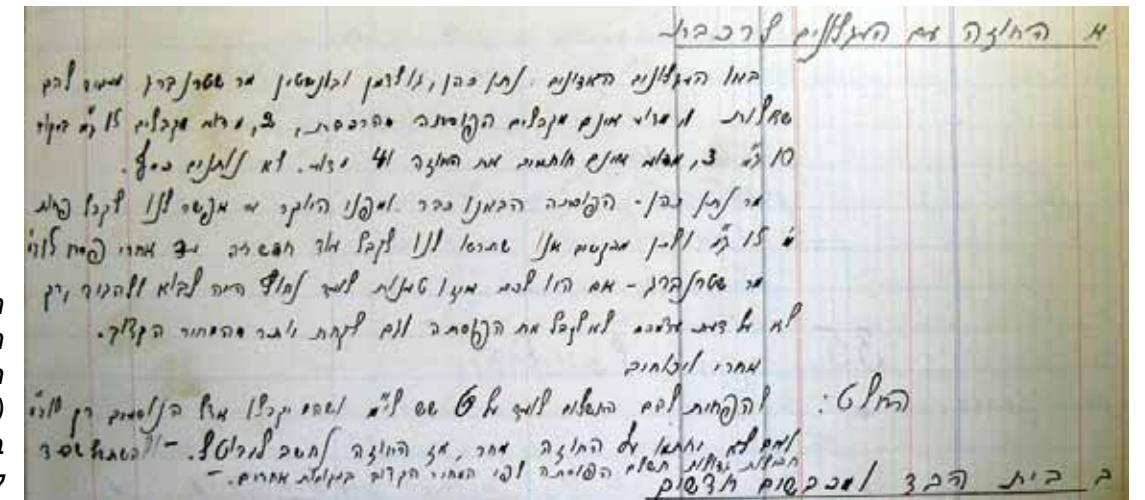
בשנות ה-20 הייתה הדרך בין תחנת הרכבת למושבה, כמו גם שאר הדרכים במושבה, משובשת מאוד וקשה היה לעבור בה. בשנת 1936 נסללה הדרך בין המושבה לפרדס נזלה באספלט ובשנת 1937 פנה ועד המושבה זכרון יעקב בבקשה להנהלת הרכבת שישללו באספלט את הכביש. לא ברור אם בקשתם נענתה, אך בשנת 1944 אנו מוצאים מכתב תודה מועד המושבה על סידור הכביש, אם כי לא סלילתו באספלט...

[7] ש. דגן, מזמארין לזכרון יעקב. עמ' 93.

[8] א. סמסונוב, זכרון יעקב פרשת דברי ימיה תרמ"ב-תש"ב. עמ' 421.



קטע ממפה משנת 1930. מקור: מרכז מיפוי ישראל



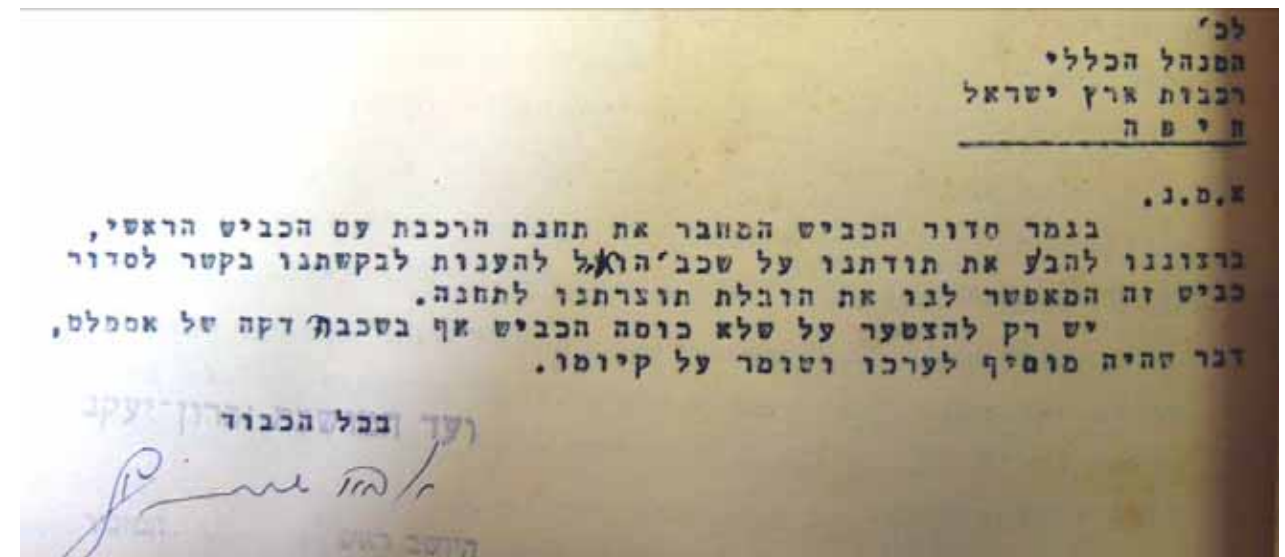
מימין למעלה: פרוטוקול מס' 36 ישיבת ועד המושבה
מיום 13.3.20 בו מדווח על דין ודברים בין ועד
המושבה לעגלונים שאינם מביאים את ה"פוסטה"
(דואר) ושגובים תשלום גבוה יותר מכפי שסוכם בחוזה
בינם לבין ועד המושבה עבור הנסיעה מתחנת הרכבת
למושבה.

מקור: ארכיון היסטורי זכרון יעקב

משמאל: מכתב מועד המושבה זכרון יעקב
מה-5.8.37 ובו בקשה לקיים עימו פגיש
הכביש מתחנת

מקור: ארכיון היסטורי זכרון יעקב

מִימִינֵי לַמִּטָּה: מִכְתָּב מוֹעֵד הַמוֹשְׁבָה זָכְרוֹן יַעֲקֹב לַמִּנְהָל
הַרְכַּבְתָּ מֵה-26.4.44 וְבוּ מוֹבַעַת תּוֹדָה עַל סִידוֹר הַכִּבִּישׁ,
תּוֹךְ הַבַּעַת צֶעַר עַל שְׁלֹא נִסְלַל בְּאַסְפָּלֵט.
מִקּוֹר: אֲרִכּוֹן הַיִּסְטוֹרִי זָכְרוֹן יַעֲקֹב.



רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		3. רקע היסטורי תרבותי התפתחות האזור ומתחם התחנה שנות ה-20 עד שנות ה-40	דצמבר 2011		3.14
------------	-------------------------	--	--	---------------	---	------

שנות ה-20': העברת סחורות, תוצרת חקלאית ותנועת נוסעים בתחנת זכרון יעקב



אריזת פרי ההדר בפרדס נזלה בשנות ה-20. מקור: הספר: "מזמארין לזכרון יעקב" מאת ש. דגן

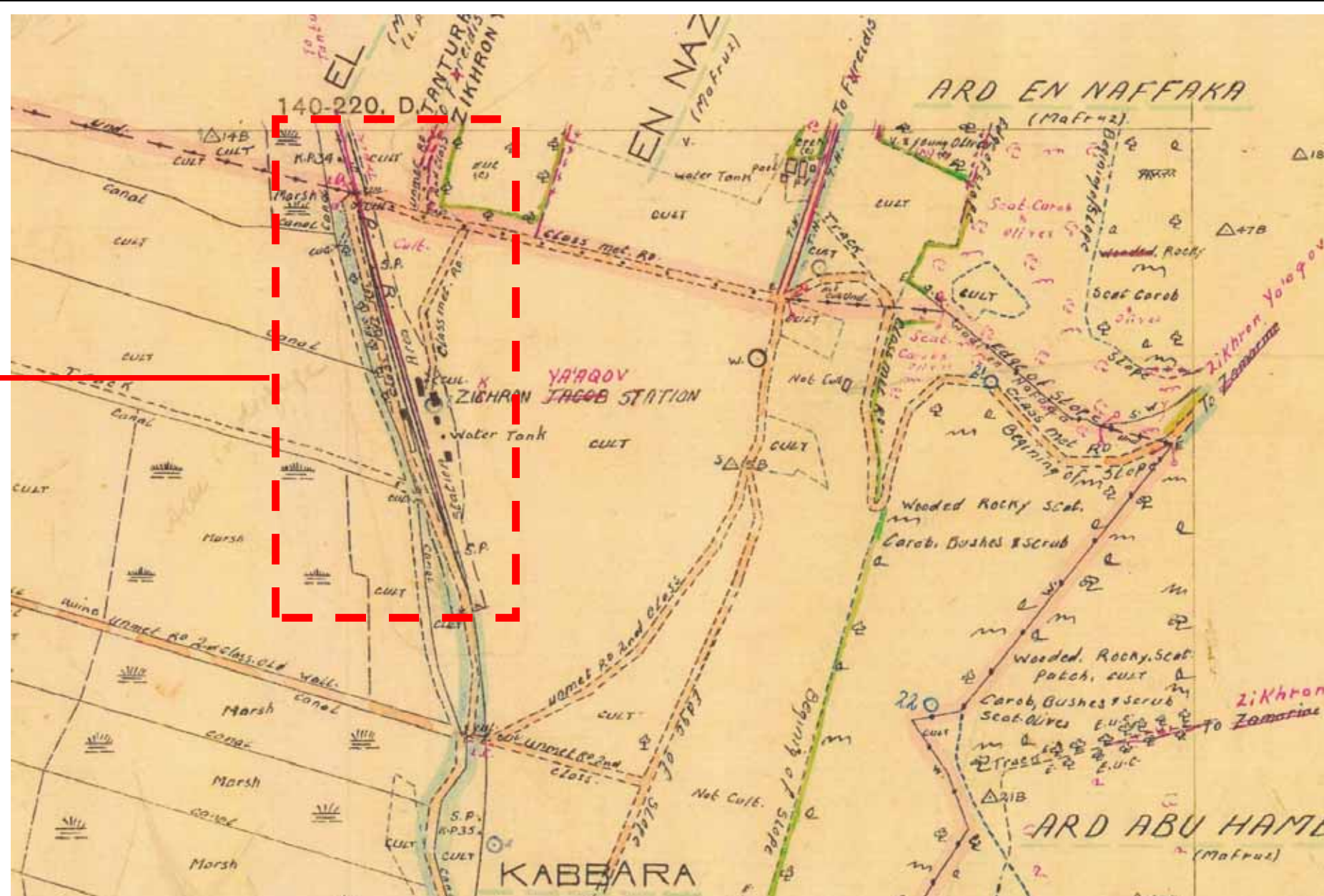
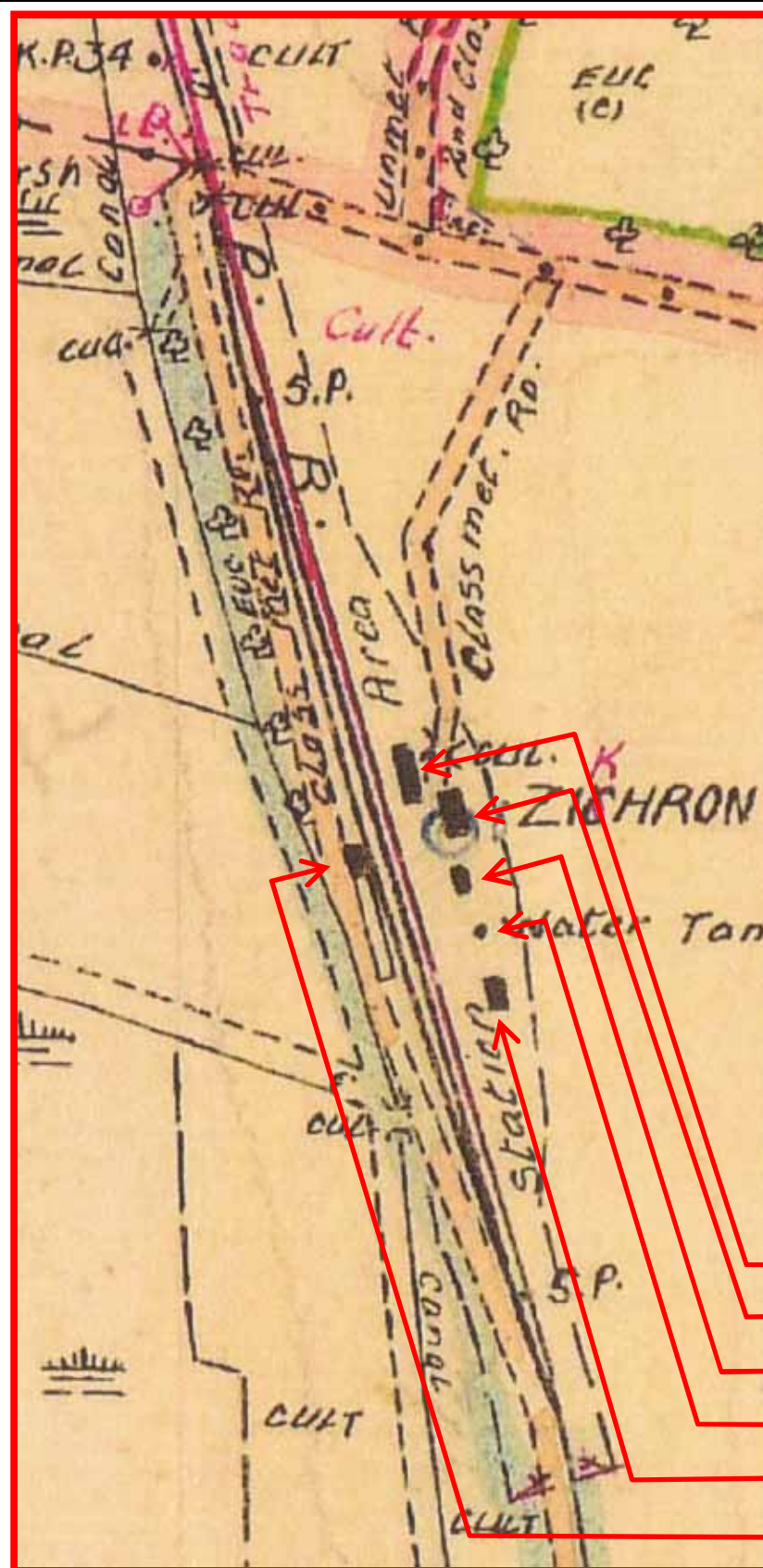


פרדס נזלי: משלוח תפוחים לרכבת. ללא תיארוך (ככל הנראה משנות ה-20) מקור: הארכיון ההיסטורי זכרון יעקב

PALESTINE RAILWAYS AND OPERATED LINES.																							
STATEMENT OF STATION REVENUE FOR THE YEAR ENDING 31st DECEMBER 1928 COMPARED WITH PREVIOUS YEAR (1927).																							
II. TRAFFIC ORIGINATING AT PALESTINE RAILWAY STATIONS.																							
No.	Station.	No. of Staff.	Total Sales- rise and Wages £P.	COACHING TRAFFIC.						GOODS TRAFFIC.												Miscel- laneous Revenue £P.	Total Station Revenue £P.
				PASSENGERS.		BAGGAGE, MAIL, ETC.		Other Passen- ger Traffic £P.	T O N N A G E														
				No. of Tickets issued.	Revenue from Tickets £P.	Weight Tons.	Revenue from Baggage & Mail £P.		Barley and Cereals.	Stones.	Sand.	Cement.	Other Build- ing M'tls.	Mel- ons.	Other gen- eral.	Miscel- laneous.	Total Tons Out.	Revenue £P.					
34	Kalkilieh	1928	2	217	11303	882	16	28	3	372	-	-	-	10	3549	377	129	4437	1861	1	30	2805	
		1927	3	274	12030	977	66	83	3	367	10	-	-	-	12784	282	95	13538	7734	-	20	8817	
	Increase/Decrease.	1	57	727	95	46	55	-	-	5	10	-	-	10	9236	95	34	9101	5873	1	10	6012	
35	Tulkarem.	1928	7	586	18633	3134	165	279	6	4234	-	-	-	8	355	162	1270	6029	3599	3	96	7027	
		1927	6	564	19480	3235	770	920	9	3718	2006	-	-	51	6850	347	3318	18299	9325	15	98	13602	
	Increase/Decrease.	1	22	847	101	606	641	3	1464	2006	-	-	-	43	6492	189	2048	12991	5016	12	2	6675	
36	Bur Shann.	1928	2	173	-	-	-	-	-	3	982	-	-	-	-	-	-	1555	2540	1089	-	4	1093
		1927	2	168	-	-	-	-	-	11	7043	-	-	-	-	-	-	155	7209	2423	-	4	2423
	Increase/Decrease.	-	5	-	-	-	-	-	-	8	6061	-	-	-	-	-	-	1400	4669	1334	-	4	1330
37	Khudeira.	1928	3	305	26016	3131	139	183	9	699	10	211	2	195	1208	3606	1238	7029	3135	-	173	6631	
		1927	3	330	21400	2997	133	204	13	877	-	140	2	205	7466	4426	1032	14168	6055	82	61	9282	
	Increase/Decrease.	-	25	4616	234	14	21	4	310	10	71	-	10	6256	920	186	7139	4920	52	112	2651		
38	Benyamina.	1928	3	254	23002	2791	62	95	5	295	-	858	-	11	480	37	1375	3033	1382	11	34	4318	
		1927	3	260	19415	2666	141	186	10	278	16	-	-	58	3081	44	980	5857	2302	12	11	5187	
	Increase/Decrease.	-	6	4387	125	79	94	5	483	16	858	-	47	3081	9	306	2274	880	1	23	831		
39	Zichron Jacob.	1928	2	204	9259	952	46	59	7	338	168	50	-	-	76	202	773	1697	727	8	7	1757	
		1927	3	257	11441	1388	32	61	8	484	105	-	-	4	432	484	604	2094	991	16	20	2484	
	Increase/Decrease.	-1	53	2182	436	14	2	1	146	63	50	-	4	11	356	192	160	3097	264	11	13	727	
40	Athlit.	1928	2	217	11861	1051	47	68	5	216	-	-	10	13	82	-	7491	7812	3693	-	7	4724	
		1927	3	246	12812	1127	14	25	9	195	-	23	-	-	265	-	8930	9373	4399	-	1	5861	
	Increase/Decrease.	1	29	951	76	33	43	4	61	-	23	10	13	183	-	1439	1561	806	-	6	837		
41	Carmel.	1928	2	204	17292	5461	18	76	220	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5757	
		1927	2	204	14993	5085	38	97	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5190	
	Increase/Decrease.	-	-	2299	376	10	21	212	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	567	
42	Haifa, R. G.	1928	100	6774	77257	44686	1411	5646	1120	3116	247	-	48695	6811	-	14	47239	106322	45664	1237	1506	100179	
		1927	81	6105	85496	47697	1320	5587	1444	8751	273	-	38896	6069	-	147	42977	97113	41894	1413	1582	99886	
	Increase/Decrease.	19	669	8239	3011	91	89	324	324	565	26	-	9999	742	-	133	4262	9209	4070	155	46	623	
Total Palestine Railways Stations.																							
		1928	259	21867	540053	154554	5270	15939	2722	23054	34611	4914	52766	22438	8679	16200	110870	274029	133910	2258	5503	314886	
		1927	265	22428	662761	178403	6988	18826	3981	22306	45618	6929	43330	23896	35846	21230	108775	327929	154969	5057	6504	360790	
	Increase/Decrease.	6	561	117708	23899	1618	2887	1259	1259	748	30707	2015	9436	1461	26966	5030	2095	53900	23059	2799	1001	54904	

מתוך הד"ח השנתי של הרכבת לשנת 1928. נתוני העברת הסחורות והנוסעים בתחנות הרכבת לאורך קו חיפה-קנטרה. מקור: ארכיון הרכבת.





מפה בריטית מ-1930. קנה מידה (במקור) 1:10,000. מקור: מרכז מיפוי ישראל.

במפה משנת 1930 ניתן לראות את מבנה התחנה הישן ומגדל המים ממוקמים בצידה המזרחי של המסילה, כפי שהופיעו במפה מ-1925. ביניהם נוסף מבנה שירותים. מצפון למבנה התחנה מסומנת ככל הראה הגינה אותה טיפחו העובדים המתגוררים בתחנה. בקצה הדרומי, במקום בקתות המסילאים שנראו במפת 1925, מופיע מבנה מגורי הקוון. בניגוד למפה מ-1925, רציף הסחורות, שנוספה לו גם סככת סחורות, הועבר לצידה המערבי של המסילה (כפי שמפורט בתוכנית מתחם התחנה מ-1926).

גינה
מבנה התחנה הישן
מבנה שירותים
מגדל מים
מגורי הקוון
רציף וסככת סחורות



מאורעות תרצ"ו-תרמ"ט (1936-1939):

בשנת 1936 פרץ המרד הערבי הגדול (מאורעות תרצ"ו-תרמ"ט). המאורעות כללו תקיפות כנגד חיילים, נציגי ומוסדות שלטון בריטי וכן ביצוע פעולות איבה אלימות כנגד היהודים. הרכבות, המסילות, התחנות ושאר המתקנים של הרכבת הפכו אף הם למטרות חבלה תדירות של הערבים. אנשי הרכבת סבלו מהתקפות רצחניות והתפעול שובש בהפרעות קשות. כדי לספק הגנה, הוקמו עמדות שמירה מבוטנות Pill Boxes להגנה על גשרים רגילים, מגדלי שמירה צצו בתחנות הראשיות והרכבות הופעלו בשיירות. המאורעות היוו נקודת משבר, בה הפסיק חלק ניכר מהיישוב היהודי להסתמך על שירותי הממשלה, ושאל לעצמאות גם בתחומי השירותים והתשתיות, בדמות הפעלת שירותי אוטובוסים ומשאיות, וניסיונות לשיפור הכבישים. היישובים היהודיים הקימו עמדות הגנה יישוביות להיערך מול המתקפות. בזכרון יעקב הפכה אחוזת לנגה לעמדת המגן העיקרית של זכרון יעקב. במקום ישבו באותם שנים גרעין ראשוני קיבוץ אלומות, שהוקם מאוחר יותר באזור עמק הירדן.

מימין: בית לנגה בזכרון יעקב, ששימש כעמדת מגן עיקרית לזכרון יעקב בתקופת המאורעות. מקור: ויקיפדיה.



למטה: כרזת גיוס. מקור: אתר ארגון ההגנה: www.hagana.co.il



רכבת משא על הקו הראשי שנפלה מהפסים בעקבות פירוק ברגים מהמסילה ע"י ערבים, אוקטובר 1938. מקור: ישרו בערבה מסילה, פול קוטלר.



בעקבות המאורעות וההתקפות החוזרות ונשנות על הרכבת הוקמה ב-1938 משטרת נוטרי הרכבת (PPRD-Palestine Police Railway Detachment) שהורכבה משוטרים יהודיים שהיו עורכים סיורים על המסילות. יחידה זו הייתה חלק ממשטרת הנוטרים שפעלה בארץ בין השנים 1936-1948 בתמיכת ובחסות הצבא הבריטי והסוכנות היהודית. למשטרת נוטרי הרכבת גויסו יותר מ-400 יהודים, והוטל עליהם לאבטח את מסילת הברזל חיפה-לוד. הם הוצבו בתחנות הרכבת ובמצודות שנבנו לאבטחת גשרים ומעברי-מים, וכן איישו לבדם, או יחד עם חיילים, קרונות משמר (טרולי) שהיו מטרה להתקפות.

מימין: הפעלה של רכבות משוריניות מאולתרות לסיור על מסילות הברזל. מקור: ישרו בערבה מסילה, פול קוטלר.

3. רקע היסטורי תרבותי
התפתחות האזור ומתחם התחנה
שנות ה-20 עד שנות ה-40

תחנת רכבת
זכרון יעקב

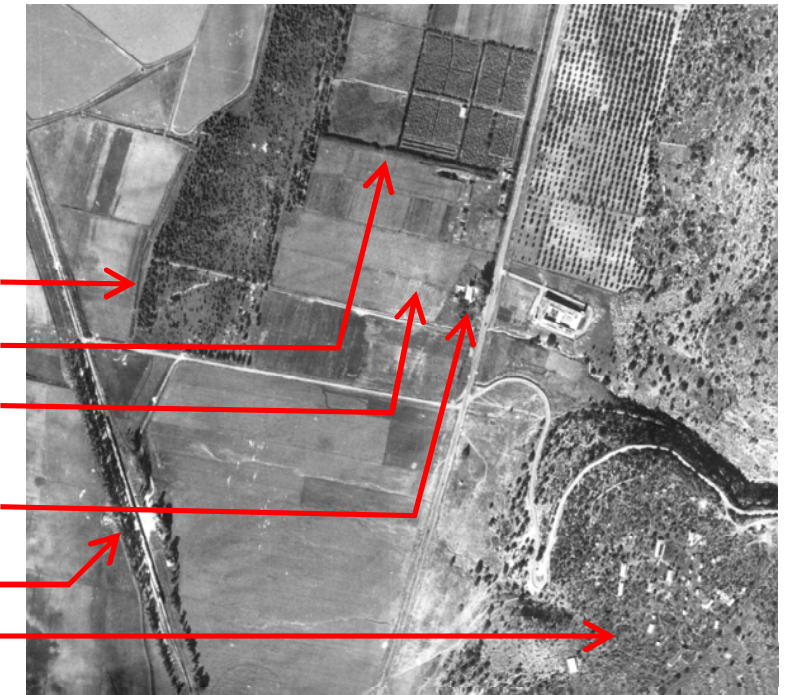
רכבת ישראל

3.17



דצמבר
2011

כתגובה למאורעות תרצ"ו-תרפ"ט, הוחל במבצע להקמת יישובים חקלאיים מבוצרים בא"י – "חומה ומגדל". במסגרת יישובי "חומה ומגדל" עלה לקרקע ב-1938 קיבוץ מעיין צבי. ההתיישבות הוקמה בסמוך לתחנת הרכבת על הכביש חיפה-תל-אביב. ב-1942, על מנת להתרחק מהביצות, שלמרות מפעל הייבוש עדיין גרמו למחלת המלריה, הוחלט לעלות במעלה הרכס למקום בו ממוקם כיום הקיבוץ.



חורשת איקליפטוסים

פרדס נזלה

מעיין צבי - חומה ומגדל (1938)

באר נזלה

מתחם תחנת הרכבת

מעיין צבי לאחר המעבר (1942)

קטע מתצלום אוויר, 1944. מקור: מרכז מיפוי ישראל.



מעיין צבי, 1941. מקור: אתר הקיבוץ.

ישוב חדש בשומרון פיק"א מחדשת את פעולתה ההתיישבותית. -קבוצת "מעיין" עולה לנזלה

המאורעות המוכיחות על המשך המפעל הציוני ועל הרצון לגדול ולכבוש שמי מה על אף ההתנגדות ומעשי ההרס. איר לם משחו מבדיל מסוב זה סבל 26 הנקודות שהוקמו בארץ. א) נקודה חדשה של פיק"א, החברה להתיישבות הוותיקה ביותר בארץ. הרבה חייב הישוב להכרה זו, אולם יש ליישוב גם הרבה תביעות מסנה. בהקמת נקודת עבודה זו יש גם רצון לפעילות חדשה שתעיד שנה ע"י פיק"א בארץ. כוח גדול זה מטה שוב את שכו למפעלי התיישבות. (ב) למקום הזה עולה הענף הצעיר ביותר של תנועת העבודה – חברי "המכבי הצעיר". זה משמש לנו הוכחה חדשה ונוספת על התולדות החזקות בשרשרת, שאין ניתנות דור לדור מור כר תפקיד המתגשם באמונה, במסירות ובחרדה יוצאת מהכלל.

ברכו עוד בשם חבר הקבוצות – שקבוצות "מכבי הצעיר" משתייכות אליו – יונה גולדברג, בשם מ. פ. רחל בות – י. קוסוב, זכר ביל"ו – צ. סובולסקי. בסוף בירך במלים קצרות מר מירקין. מיד התפזרו כולם לעד בודות הסיום.

קב' "מעיין" היא של 70 חבר, עור לי גרמניה. נרעין הקבוצה הית כשנה בדגניה א', ולמעלה משנתיים ברחובות. היו גם ביערות הכרמל, שמשו כנוטר דים בהנחתה ובגדר התיל בצפון. בהד יותם בכפר החורש נפל מהם קרבן – יוחנן פליישר.

זוהי הקבוצה השניה של אנגרות "מכבי הצעיר" העולה להתיישבות. הראד שונה היא ב"כפר המכבי".

פאראדיו, ממערב – טנטורה, מדרום – ערב אל גווארנא וקיסריה. מיד עם התחלת העבודה חוברו כבר צנורות מים למכון ופועלי חברת החשד סל מהדרה מתקנים כבר קו חשמלי. העבודה התחלפה כנהוג: קבוצת פועלים שרפה את הקוצים והדרדרים שגדלו מסביב למכביר, קבוצה שניה אחריה דופקת עמודי ברזל ומסדרת גדר תיל, שלישית מהכרת את התבניות וממלאת חצץ. בין העובדים גם מר מירקין המנהל הכללי של פיק"א.

עם שעות הצהרים ראו כבר העובדים ושבים חומה בצורה עומדת בין הכי ביש לבין תחנת הרכבת כסימן לנקודה חדשה.

אחרי השעה החמישה כולם ב"השטח האקליפטוסים ליד כרכת המים להשמיץ להכרי הקבוצה ולאורחים המרובים כמה דברי עידוד ברגעי שמת העליה החד פרידל שפתח בשם קבוצת "מעיין" הוד זה לכל הבאים לשמוע בשמחתם. מר ע. הונגוב בשם הנהלת פיק"א אמר, כי זו תהיה גם שמחת ההנהלה בארץ, ושמתח הנשיא מר רוטשילד. ביכריו העלה את זכר העליה הראשונה של תביל"וים לפני 54 שנים בנקודה החד רומית של הארץ. "אתם מביאים אתכם את החומה הבצורה וגם הם עשו ככה. לא תיכו לקבלת פנים יפה מהשכנים, לא הסגה. אולם ביניכם ובין הראשונים ישנו הבדל אחד – של כביש רכבת, חשמל, טלפון".

ל. ש. קולניק שבדך בשם המרכז ההקלאי השווה את העליה לנקודה זו לעליה יתר 26 הנקודות שנוצרה בימי

בעוד יישובי השומרון שרדוים באכל ומדוכאים לרגל הרצח הכפול בעין שמר הגיעה אליהם הבשורה המעודדת על הקמת נקודת עבודה חדשה בשומרון בארמות פיק"א במורד הדרי זכרון יעקב.

הפרדס הותיק בן 40 שנה, המפורסם בשמו "נזלה" ושטחו כ-200 דונם, יער האיקליפטוסים המקיף אותו ושטחו 160 דונם; ועוד 500 דונם אדמה ראויה לעיבוד אינטנסיבי – זה ייסגר מאת פיק"א לרשות קבוצת עובדים צעירה "מעיין" חברי "המכבי הצעיר".

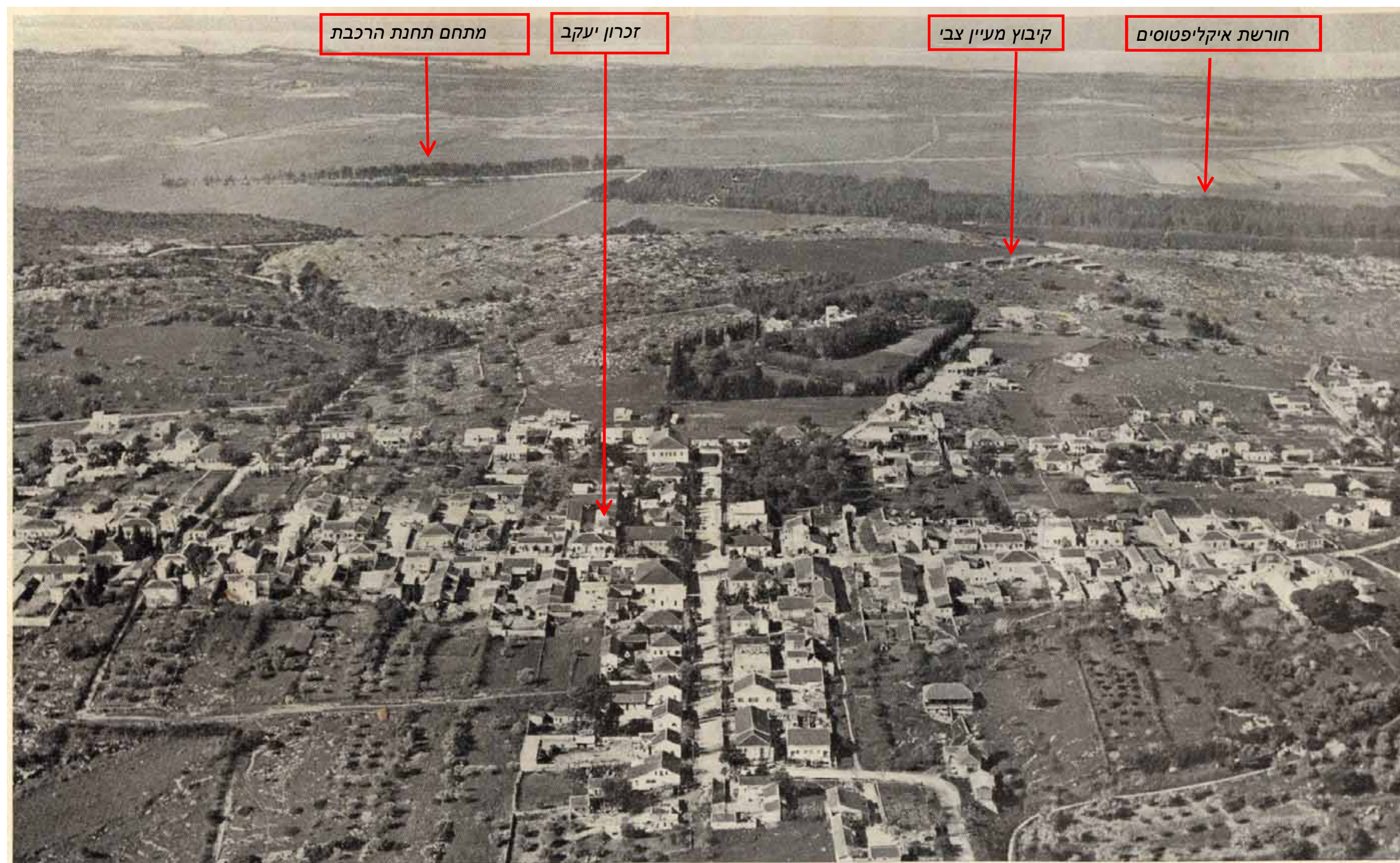
מקום הנקודה הוא ליד הכביש המר כוי חיפה-תל-אביב, לא רחוק מתח נה מסילת הברזל ומכון המים של מושבת זכרון יעקב.

התכנונה ליום הקמת הנקודה היתה גדולה. עם אור הבוקר הגיעו מהדרה ומחיפה מכונות שיא מלאות חמרים. רוב נקודות השומרון שלחו שליחים לכי כל את פני המתישבים החדשים. כל הנהלת פיק"א – ובראשה מר מירקין – היתה מיועגת ומנצחת על המלאכה. נקטו גם בכל אמצעי הבטחון, כנהוג בעליה לנקודות חדשות: גדר צבאית, חומה 40x40 ממולאת חצץ וכי. הכי פרים הערבים השכנים הם: מעפין –

הפרדס הותיק בן 40 שנה, המפורסם בשמו "נזלה" ושטחו כ-200 דונם, יער האיקליפטוסים המקיף אותו ושטחו 160 דונם; ועוד 500 דונם אדמה ראויה לעיבוד אינטנסיבי – זה ייסגר מאת פיק"א לרשות קבוצת עובדים צעירה "מעיין" חברי "המכבי הצעיר".

מקום הנקודה הוא ליד הכביש המר כוי חיפה-תל-אביב, לא רחוק מתח נה מסילת הברזל ומכון המים של מושבת זכרון יעקב.

עם שעות הצהרים ראו כבר העובדים ושבים חומה בצורה עומדת בין הכי ביש לבין תחנת הרכבת כסימן לנקודה חדשה.



תצלום אווירי של זכרון יעקב לכיוון מערב. מקור: הארכיון ההיסטורי זכרון יעקב.

3. רקע היסטורי תרבותי
התחנה והאזור בשנות ה-40

תחנת רכבת
זכרון יעקב

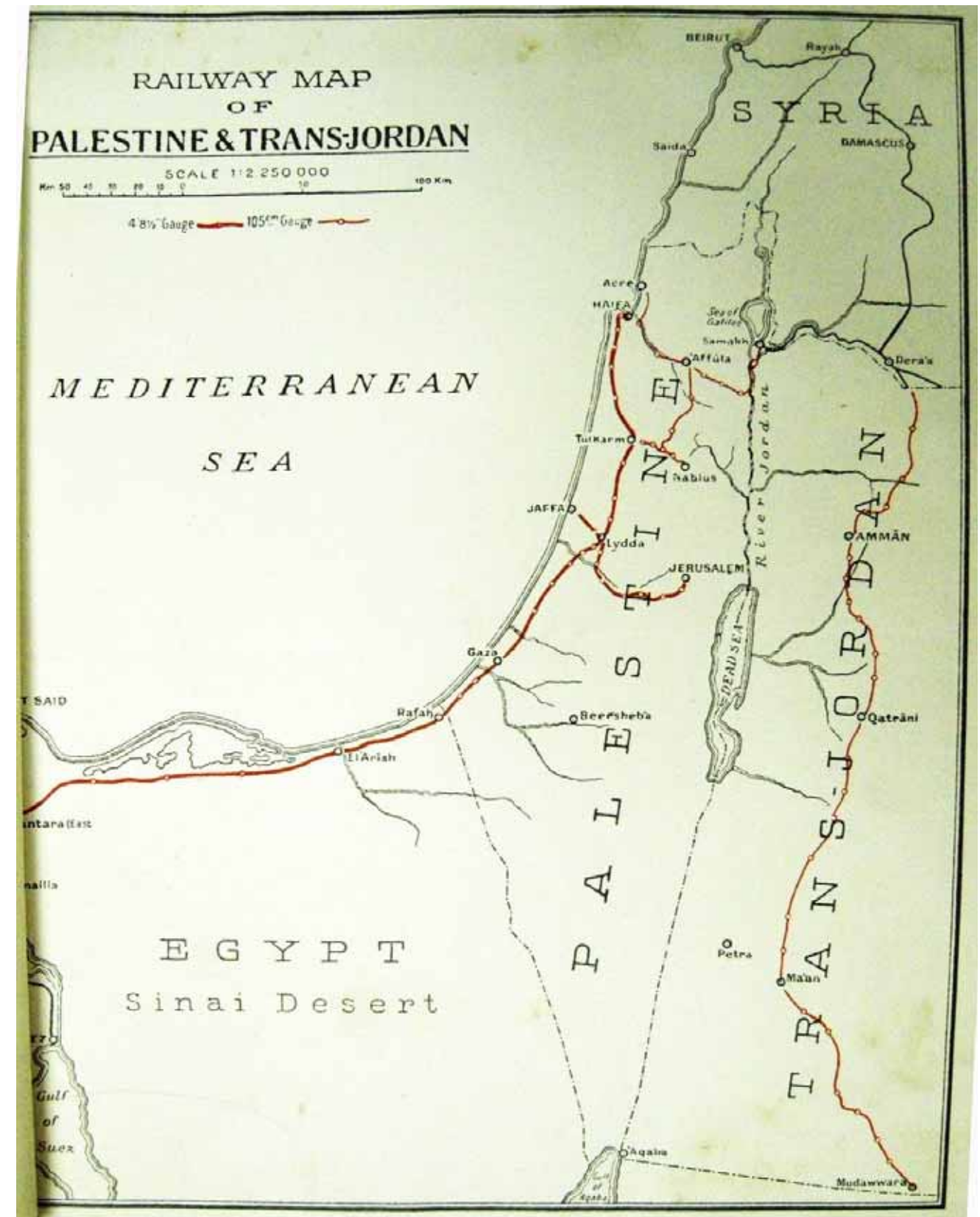
רכבת ישראל

דצמבר
2011

3.19



במהלך מלחמת העולם השנייה חלה הרעה בתנאיה של הרכבת המנדטורית הציבורית: שירותי הרכבת קוצצו מאוד, זמני הנסיעה התארכו ותחזוקת הקרונות נדחתה לסוף המלחמה, למעט תיקונים דחופים. אחרי מלחמת העולם השנייה, שוב הפכה רכבת המנדט ליעד מועדף לחבלה וטרור, הפעם מצד ארגונים יהודיים כמו האצ"ל ומאוחר יותר גם הפלמ"ח. מטרת הפיגועים היתה לפגוע במערכת האספקה הבריטית. בעקבות "ליל הגשרים" ב-1946 בו פוצצו לוחמי הפלמ"ח מספר גשרים בסמוך לגבולותיה של ישראל, הופסקה תנועת הרכבות לסוריה ולעבר הירדן. אם ב-1945 פעלה רכבת המנדט בליבה של מערכת תחבורה בין-יבשתית ענפה, הרי ששלוש שנים מאוחר יותר הייתה רכבת המנדט מבודדת.



מפת מסילות הברזל בארץ ישראל בשנים 1945-46. מקור: ארכיון הרכבת.

ENGINE AND COACHES DERAILED BY MINE

ZICHRON YAACOV, Tuesday. — An engine and two coaches of the Haifa-Cairo train were derailed this morning at 11.30 between Benyamina and Zichron Yaacov, when a mine exploded under the engine.

There were no casualties, but one man, Lighnan Ibn Mohammed Handan of Kafr Harin, was admitted to the hospital suffering from shock.

כתבה מעיתון "Palestine Post" 1.10.1947

מחדרת מודיעים לנו: אתמול ב-10.30 לפנה"צ, כשעברה רכבת משא בין זכרון יעקב ובנימינה התפוצץ מוקש בק"מ הי"צ מתחת לקטור אף על פי כן המשיך הקטר בדרכו. המסילה ניוקת נזק קל ותוקנה לאחר זמן קצר. תנועת הרכבות נמשכה כרגיל. המשטרה שבאה למקום מצאה סוללה חשמלית במרחק כ-100 מטר מהי מסילה.

גד חדש של מעשי טרור

פוצצת תחנת הרכבת ברמלה

נמצא דבר. רגעים מספר לאחר ההודעה הטלפונית פוצצת תחנת רמלה. מראשון לציון מוסרים לנו: נהג טכסי מספר 723 נשכר אתמול בבוקר בתל-אביב על מנת להביא אשה לרהיבות. בהגיעו לבית דגון נעצר ע"י שני צעירים שהביאו אותו לפרס והודיעו לו כי לאחר שישוחרר ימצא את מכוניתו בין רהיבות לרמלה.

מחדרת מודיעים לנו: אתמול ב-10.30 לפנה"צ, כשעברה רכבת משא בין זכרון יעקב ובנימינה התפוצץ מוקש בק"מ הי"צ מתחת לקטור אף על פי כן המשיך הקטר בדרכו. המסילה ניוקת נזק קל ותוקנה לאחר זמן קצר. תנועת הרכבות נמשכה כרגיל. המשטרה שבאה למקום מצאה סוללה חשמלית במרחק כ-100 מטר מהי מסילה.

היפושים בתל-אביב
אנשי נערכו בקצוות שונות של העיר היפושיים אצל עוברים ושבים גם מכוניות נעצרו והנהגים נדרשו להוריד את בולריהם על המכוניות.

הרכבות רק עז קנטרה
אלמגרי מודיע, כי תחנת הרכבות בארץ הודיעה לממשלה מצרים. כי תחנת אחת ביוני לא תעבור הרכבת הארצית ראלית המהלכת בין קאהיר לחיפה. אל מעבר לכך לגבולות מצרים. אלא תסע עד קנטרה. אף הרכבת המצרית היוצאת מקאהיר תגיע רק עד קנטרה המצרית. העתון קובל שדבר זה יגרום קשיים חמורים לתנועת נוסעים ומשאיות בין מצרים לארץ-ישראל. הנהגת הרכבת המצרית פנתה בבקשה אל מנהל הרכבות הארצישראלית לעצב את הגשמה הסידור החדש. העתון מציין כי סיר דור חדש זה יבשל את קו רכבת-המזרח בין קאהיר ואיסטנבול. שלהשלמה כללה מס' שלת הלבנון מסילת-ברזל מיוחדת.

מסקור רשמי נמסר: אתמול ב-10.45 ירדו ארבעה צעירים לבושים מדי שוטרים מהרכבת בתחנת רמ' לה ובידיהם סלים. הם התישבו מאחורי בנין התחנה. שעה קלה אח"כ הם עלו שוב לרכבת שהמשיכה בדרכה. מיד איר' עה התפוצצות שהרסה את בנין התחנה. אשת מנהל תחנת הרכבת של רמלה נפ' צעה באופן קל. הודעה מאוחרת יותר אומרת: נודע כי 4 השוטרים שעזבו את הרכבת ברמלה לפ' ני פיצוץ הרכבת אין להם כל קשר עם המקרה.

נשדדה מכוניות
בשעה 8.30 בבוקר עברו צעיר וצעירה יהודים בתל-אביב טכסי. שהיה נהוג בידי מנהם אבן-טוב. ובקשו שיסיעם לראשון לציון. בהגיעם לנחלת-יהודה, שלף הצעיר אקדח ואסר את הנהג. שני אלמונים באו ושמרו על הנהג כשעה שהצעיר והצעירה הסיעו את המכונית בכיוון לרהיבות. לאחר זמן קצר שוחרר הנהג.

הכלות
רשת מסילת הברזל בארץ חובלת אתי מול בבוקר ב"מ מקומות: ליד תחנת-תקוה, מצפון לבנימינה וליד חולדה.

סופרנו ברהיבות מודיע: אתמול ב-10.38 לפני הצהרים, רגעים מספר לפני פיצוצה של תחנת הרכבת ברמלה, נעשתה כנראה פעולת הסתה, נכר צלצל לתחנת הרכבת ברהיבות והודיע: "כאן מדברים מאצ"ל. אנו עומדים לפוצץ את תחנת הרכבת ברהיבות. נא לפנותה מיד". מנהל התחנה התקשר מיד עם כוחות הבטחון בלוד, כן נמסר על האזהרה למכוניות האלחוט הנמצאות בתחנת הרכבת וזו הודיעה מיד לכוחות הצבא. נערך חיפוש מדוקדק בתחנה ולא

כתבה מעיתון "דבר" 28.5.1947





תצלום אוויר משנת 1944. מקור: מרכז מיפוי ישראל.

בתצלום האוויר משנת 1944 ניתן לראות את מתחם התחנה ובו בצידה המזרחי של המסילה, מצפון לדרום, גן, מבנה התחנה (הישן), מבנה השירותים (הישן), מגדל המים ומגורי הקוון.

מצידה המערבי של המסילה ניתן לראות שדרת איקליפטוסים אשר מסתירים, ככל הנראה, את רציף וסככת הסחורות. מצפון למתחם התחנה ניתן לראות את כביש הגישה לתחנה, חורשת האיקליפטוסים ואת באר נזלה.

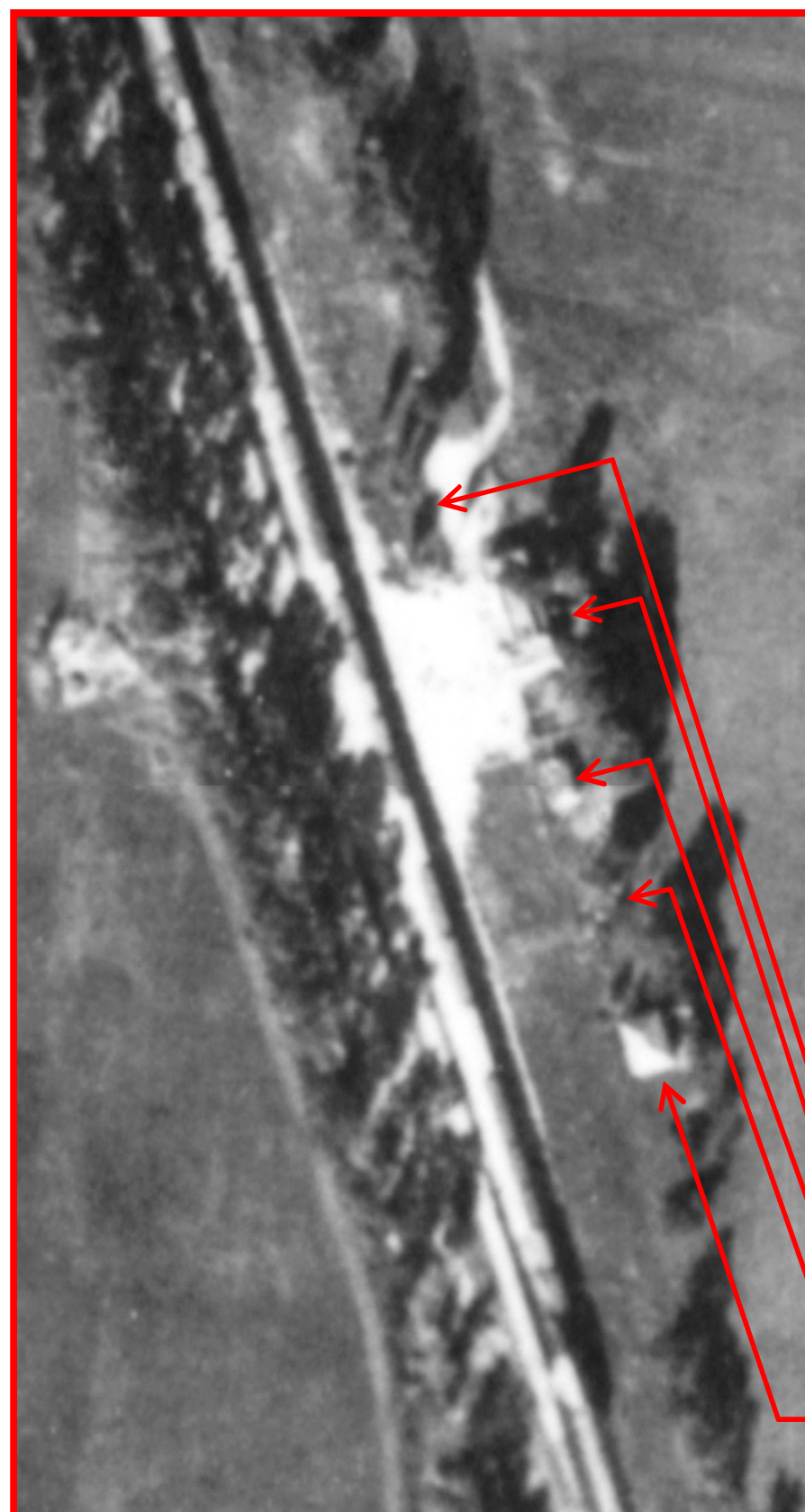
גינה

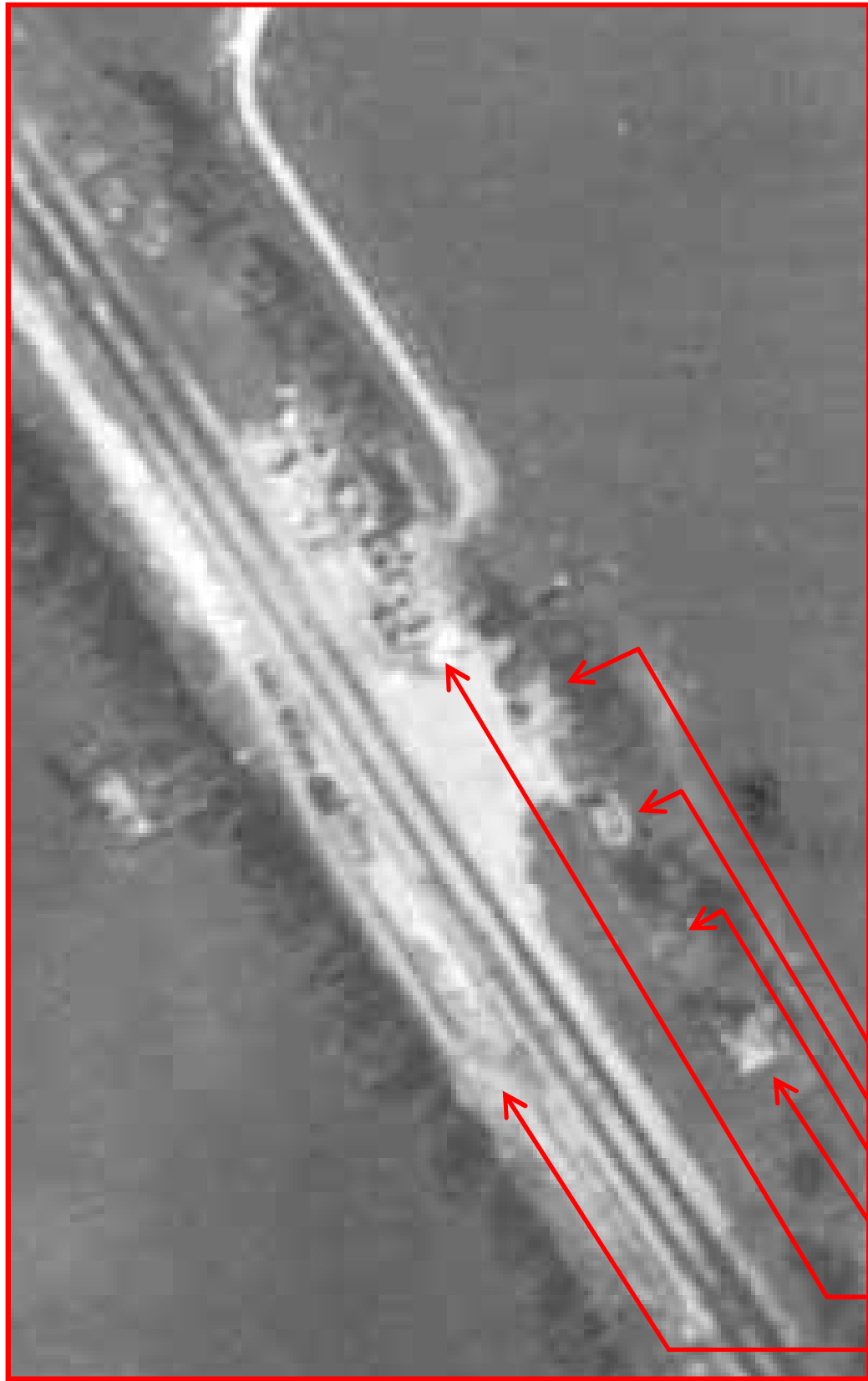
מבנה התחנה הישן

מבנה שירותים

מגדל מים

מגורי הקוון





תצלום אוויר משנת 1946. מקור: מרכז מיפוי ישראל.

בתצלום האוויר משנת 1946 ניתן לראות את מבנה התחנה החדש בבניה. מדרומו ניתן לראות את מבנה התחנה הישן, מבנה השירותים, מגדל המים ומגורי הקוון. מצידה המערבי של המסילה ניתן לראות את רציף הסחורות (קשה לזהות את סככת הסחורות) ושדרת האיקליפטוסים שלאורך המסילה. כביש הגישה, המתפצל לכביש גישה לחלקה המערבי של המסילה ולכביש גישה לחלקה המזרחי של המסילה, נראה בבירור.

- מבנה התחנה הישן
- מבנה שירותים
- מגדל מים
- מגורי הקוון
- מבנה התחנה החדש (בבניה)
- רציף וסככת סחורות





תצלום אוויר משנת 1949. מקור: מרכז מיפוי ישראל.

בתצלום האוויר משנת 1949 ניתן לראות את מבנה התחנה החדש, מבנה התחנה הישן, מבנה השירותים, מגדל המים ומגורי הקוון. מצידה המערבי של המסילה ניתן לראות את שדרת האיקליפטוסים שלאורך המסילה, אך קשה לראות את רציף וסככת הסחורות.

מבנה התחנה החדש (בבניה)

מבנה התחנה הישן

מבנה שירותים

מגדל מים

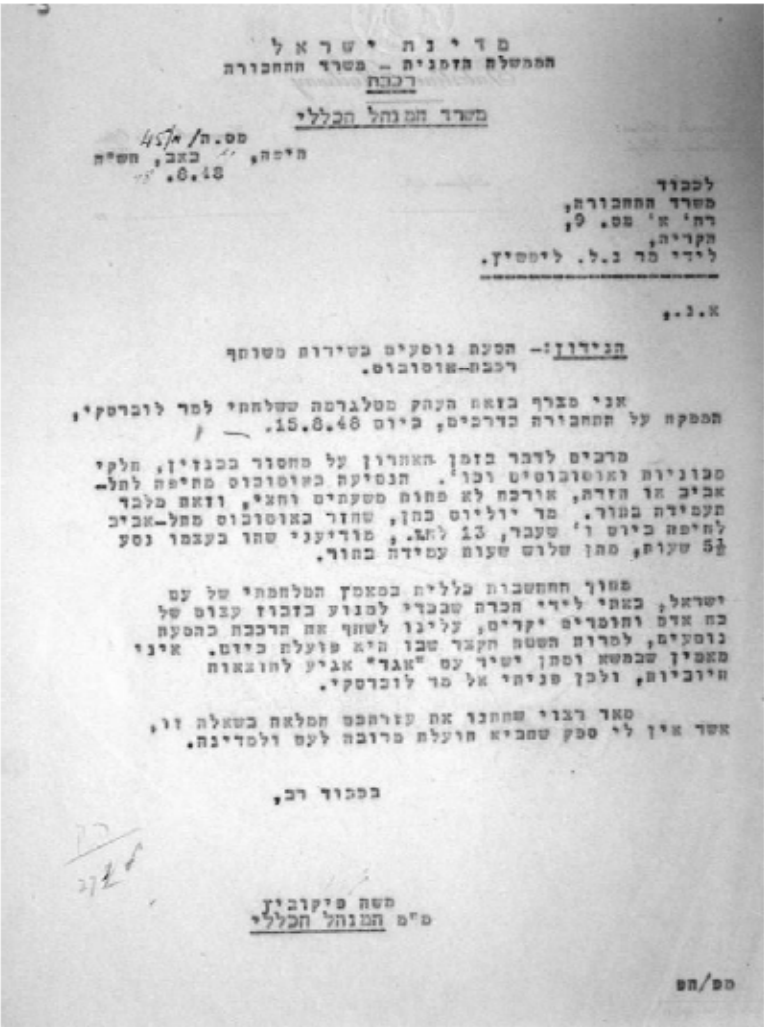
מגורי הקוון



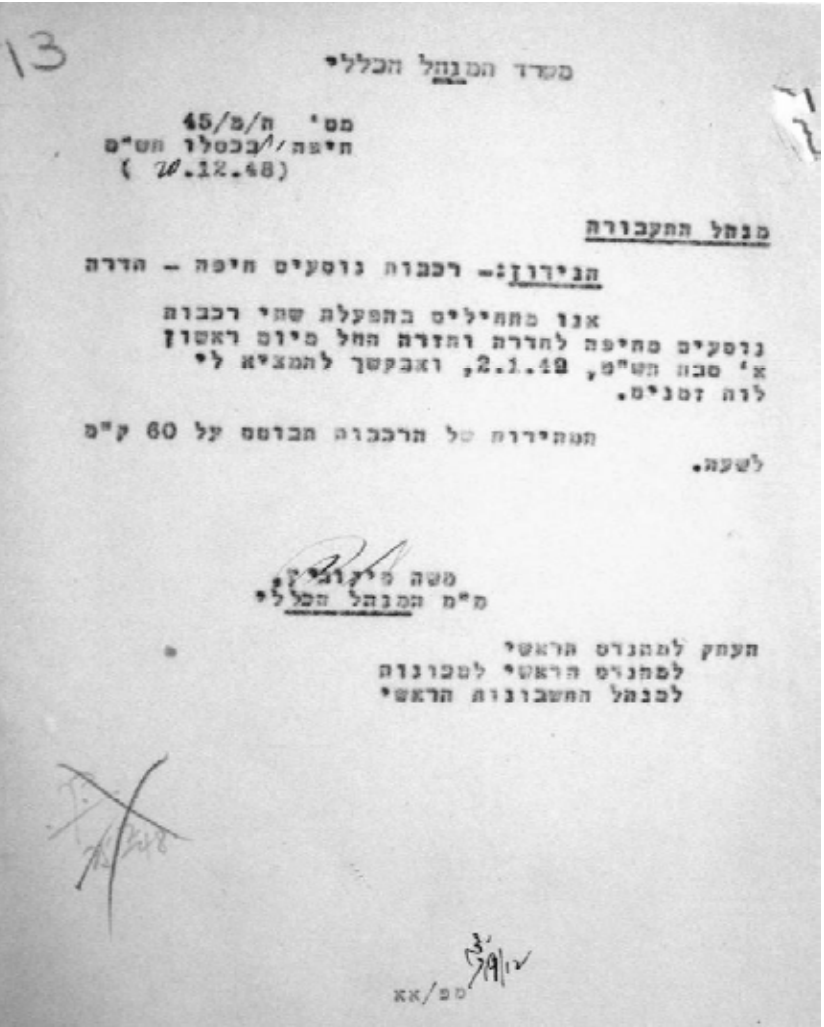
מלחמת העצמאות וקום המדינה - 1948:

בתחילת מלחמת העצמאות הושבתה לחלוטין פעילותה של הרכבת. אך כבר באוגוסט 1948, הועלתה על ידי מ"מ המנהל הכללי של הרכבת הצעה 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 בבנזין בימי המלחמה. מכיוון שהרכבת לא יחלה 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.

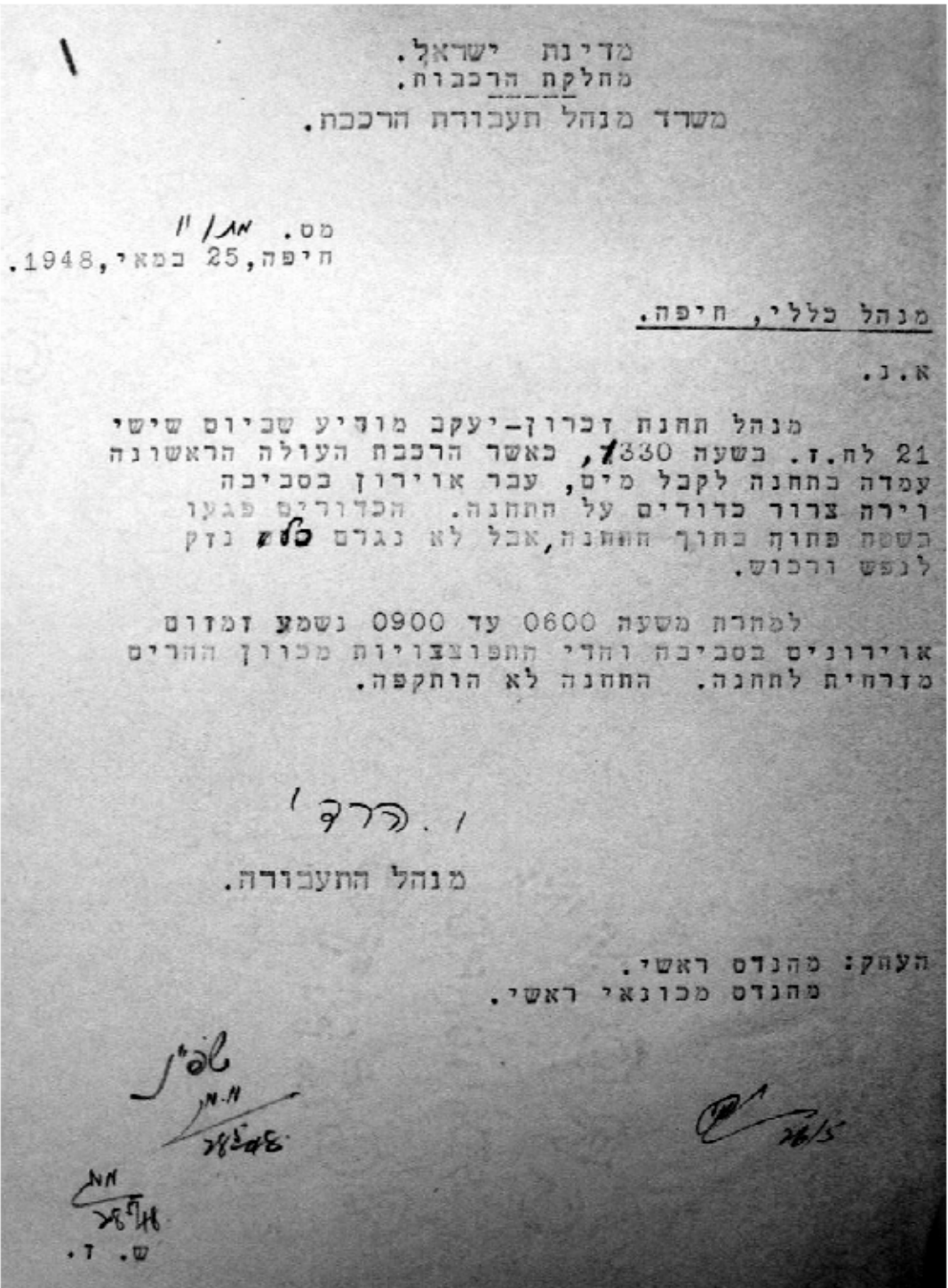
כך ב-4.1.49 הקו הראשון שחודש במסגרת רכבת ישראל, היורשת של מערכת הרכבות המנדטורית, היה קו חיפה – חדרה. השירות המשולב רכבת – אוטובוס היה בעייתי, בעיקר בחלק של האוטובוס: האוטובוסים לא היו יוצאים בזמן, אוספים נוסעים בדרך שלא במסגרת התחנות, מורידים נוסעים שלא בתחנה ועוד. במקביל להפעלת הקו המשולב רכבת-אוטובוס, ב-1949 נסללה מסילה עוקפת טול-כרם והחל שירות רכבת סדיר לאזור המרכז.



מכתבו של משה פיקוביץ, מ"מ המנהל הכללי של הרכבת אל משרד התחבורה מה-18.8.48 עם הצעתו להסעת נוסעים בשירות משותף רכבת-אוטובוס בקו חיפה – תל אביב. מקור: ארכיון הרכבת.



הודעה מהמנהל הכללי של הרכבת אל מנהל התעבורה ובה נמסר כי ב-2.1.49 תתחיל הפעלת שתי רכבות נוסעים מחיפה לחדרה וחזרה. מקור: ארכיון הרכבת.



מכתב מתחילת מלחמת העצמאות בו מדווח על יריות מאווירון לעבר תחנת זכרון יעקב בזמן שהרכבת חנתה בתחנה לקבל מים. מקור: ארכיון הרכבת.

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		3. רקע היסטורי תרבותי מלחמת העצמאות וקום המדינה - 1948	דצמבר 2011		3.24
------------	-------------------------	--	---	---------------	---	------

לאחר קום המדינה – המושבה זכרון יעקב והתחנה:

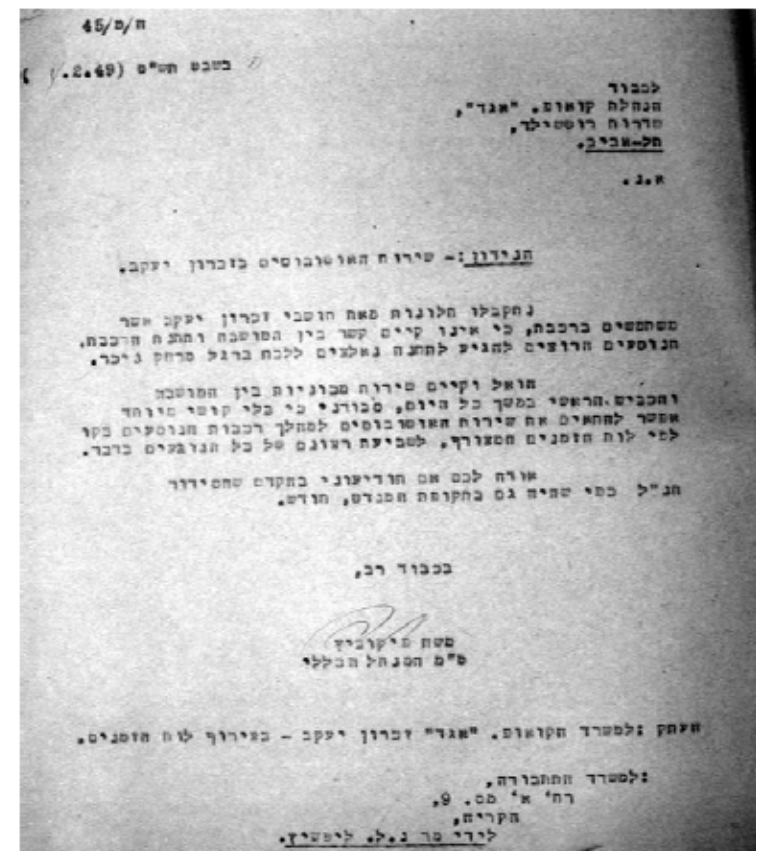
לאחר קום המדינה, הקשר בין תחנת הרכבת לבין זכרון יעקב הפך לבעיית מיד. כבר בפברואר 1949, כחודש לאחר חידוש שירות הרכבות, פנתה הנהלת הרכבת לחברת "אגד" ("אשד") בבקשה שיתאימו את זמני עליית האוטובוסים שברשותם מהכביש הראשי לכיוון זכרון יעקב עם זמני הגעת הרכבות לתחנה. ניכר שחברת "אגד" שהפעילה בעצמה קו אוטובוס לחיפה ולת"א, במקביל לרכבת, העדיפה שלא להיענות לבקשת הרכבת. כתוצאה נאלצו היורדים בתחנת הרכבת להמתין זמן ממושך או ללכת ברגל כשעה עד למושבה. מתוך בדיקה של משרד התעבורה משנת 1953 עולה כי כביש הגישה לתחנת הרכבת רעוע וכי שרות האוטובוסים המקשר בין תחנת הרכבת למושבה זכרון יעקב הוא גרוע ביותר. כתוצאה, כמות הנוסעים ברכבת שעולים ויורדים בתחנת זכרון יעקב היא קטנה מאוד, בין 4 ל-6 לרכבת. לאור חוסר הכדאיות הכלכלית סירבה חברת "אגד" להמשיך ולהפעיל את קו האוטובוס בין התחנה למושבה, מעט פעמיים ביום, לרכבת לירושלים. הפתרון אותו הציעה "אגד" היה שירות אוטובוסים מתחנת הרכבת בבנימינה למושבה בזכרון יעקב, מאחר ושם כמות הנוסעים הייתה רבה יותר. בסוף שנות ה-50, המועצה המקומית זכרון יעקב, לאחר ש"אגד" והנהלת הרכבת סירבו לטפל בנושא, לקחה על עצמה להפעיל קו הסעות באמצעות שתי מוניות מהתחנה למושבה, תוך שהיא מתחייבת לספוג את ההפסדים שיהיו כתוצאה מהפעלת הקו עבור כמות מועטה של נוסעים. במקביל, תבעה המועצה מהנהלת הרכבת לא לממש את כוונתה להפחית את מספר העצירות בתחנת זכרון יעקב עד שקו הסעות יעבוד באופן סדיר ואולי יעודד את השימוש ברכבת.



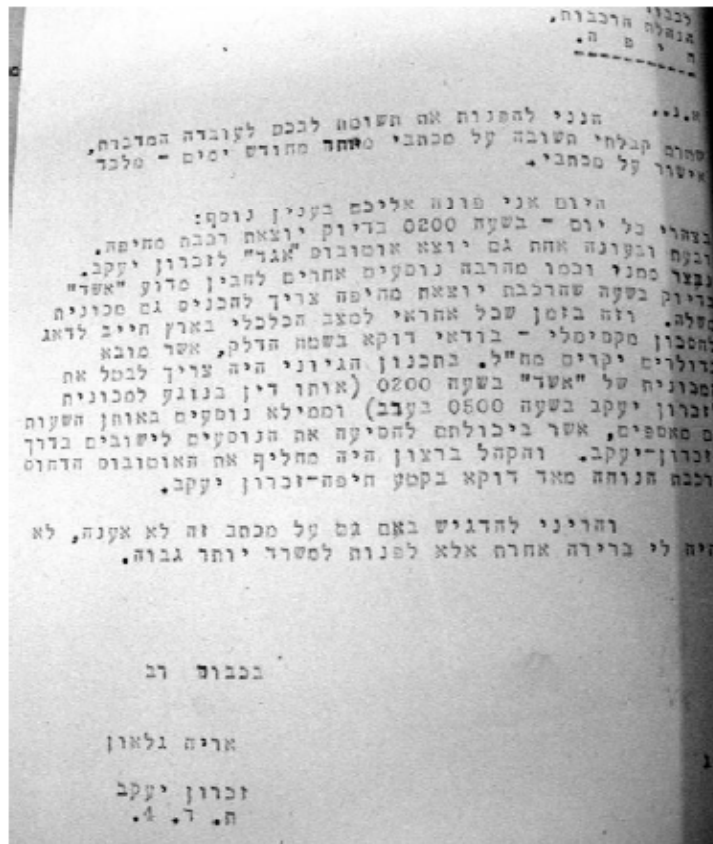
כתבה מעיתון "דבר", 1.7.56 ובה נמסר שמועצת זכרון יעקב תפעיל את שירות ההסעה בין תחנת הרכבת למושב.



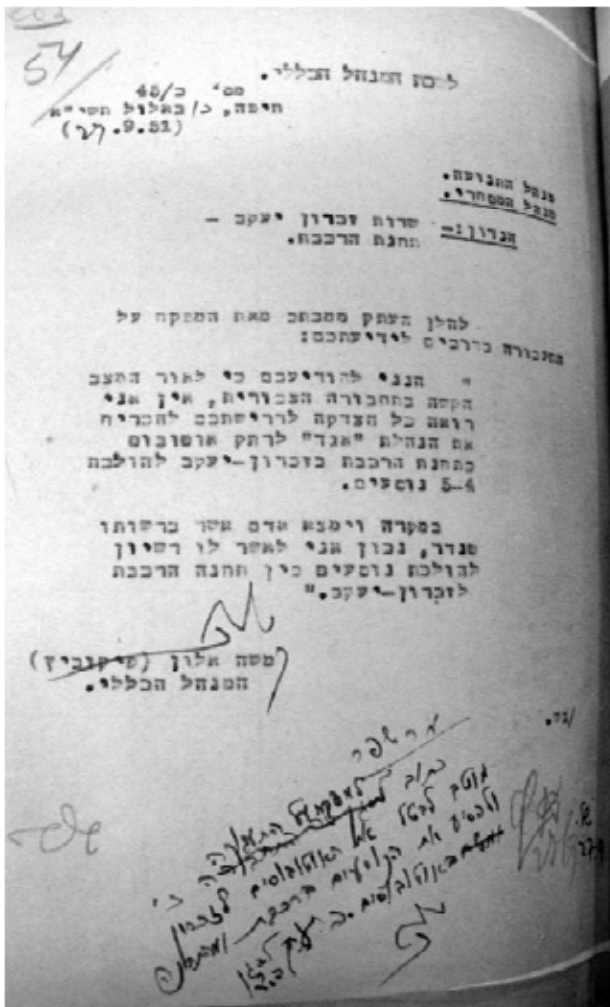
מכתב תלונה מעיתון "דבר", 1.5.58, ובו תיאור העדר הקשר בין זכרון יעקב לתחנה



מכתב מִפְּבְּרואר 1949 בו פונה מנהל הרכבת לחברת "אגד" על מנת שיפעילו שרות אוטובוסים מתחנת הרכבת לזכרון יעקב, בהתאמה לזמני הרכבות, כפי שהיה בתקופת המנדט. מקור: ארכיון הרכבת.



מכתב תלונה מאזרח תושב זכרון יעקב כי הרכבת מחיפה לזכרון וקו האוטובוס של "אגד" מחיפה לזכרון יוצאים בדיוק באותו זמן ויש בכך בזבוז דלק. הוא מציע לבטל את קו האוטובוס מאחר והקהל יחליף ברצון את "האוטובוס הדחוס ברכבת הנוחה מאוד". מקור: ארכיון הרכבת.



רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		3. רקע היסטורי תרבותי האזור והתחנה לאחר קום המדינה ועד שנות ה-70	דצמבר 2011		3.25
------------	-------------------------	--	--	---------------	---	------

אברהם היימן
זכרון יעקב
27.5.56

הנהלת הרכבת
המנהל הכללי של הנהלת הרכבת
י ר ו ש ל י ם

הנדון: קטר אוטובוסים בין תחנת הרכבת
ז"י והמושבה זכרון יעקב.

א.נ.

כתושב המושבה ז"י המשתמש הרכבה בכלי רכב עבורים לנסיעותיו
הנני להסב את תשומת לבכם:

אצלינו במושבה הישנה ז"י עוברות כיום 10 רכבות נוסעים לכל
כיוון במסך היום. לדאבוני הרכבה אפשרי לי רק להשתמש ב-4 רכבות
מתוך 20 העוברות במסך יום. רק לרכבות ירושלים – חיפה מספקת
הברת האוטובוסים "אגד" שרות כל שהוא וגם שרות זה חסר בהרכבה
בכדי להיות מושלם. (~~ההסבר להחלטת הנהלת הרכבת~~)

שאר הרכבות העוברות כאן, מהן 6 אינם נעצרות כלל במקום,
לרכבות האחרות אין חברת אגד" מספקת שרות כל שהוא.

המושבה ז"י הפכה אחת המושבות הנחקות ביותר בארץ, 75 שנות
קיום. במסך 15 השנים האחרונות התפתחה ביותר והפכה למקום קים
והבראה, עקב האוויר הסוב והשקט הרב במקום, ישנם כאן כתי מלון
ופנסיונים גדולים, מלבד בית המרגוע הירוק "דורה שורץ" ובית
ההבראה ע"ס "רמז". בכל המקומות האלה מבקרים אנשים זקנים וחולים,
אשר נצרכים בהכרח להשתמש באוטובוסים המלאים מדי או כמנויות
היקרים מאד.

כמה היה זה יותר נח קל ובזול באם אפשרי היה להשתמש ברכבת
עם קרונותיה הנוחים, באם השרות בין תחנת הרכבת והמושבה היה סדיר.
בזמן המנדט היה קים שרות אוטובוסים סדיר בין ח"א וראש העין
אשר היה שך להנהלת הרכבת.

האם הנהלת הרכבת שלנו לא יכולה להסדיר אוטובוס בין המושבה
והרכבת על חשבונה? אוטובוס זה היה משתלם עקב רכוי הנוסעים הן תושבים
והן אורחים אשר היו מעדיפים לנסוע ברכבת הלך וחזור, במקום והיה
קים שרות סדיר.

"קוה כי תבחנו מכתבי זה, כי הוא מכון לתועלת הצבור והרכבת גם יחד.
מחכה לחשובתכם המהירה

בכבוד
16/11/56

הרפוס
זכרון יעקב, 22.8.49.

לכבוד
מר פיקוביץ
מנהל הרכבת
הל אביב.

לפי העיתונות הסעבה שתי רכבות ביום מחל אביב לחיפה
וחזרה. בזמן הסנדט לאנה חברת "אגד", בלי הנוסעות, לקשר
בין זכרון יעקב והתחנה, והנוסע הובא לפי בקשתו לרכבת. בזמן
ההוא לא חסרו לנסוע ברכבת.

"אגד" שלא עד אפס מקום. כל יהודי שאושר באם הוא סעליה
לתפוש מקום ברכבת הנקיה העוזבת ומגיעה בדייקנות.

בשעה 07.00 בבוקר נלחשים בזכרון עבדו מקום באוטובוס הנוסע
לחיפה. דוחפים נשים הרות, כסו-כן נשים עם הינקות. בן האדם נהפך
לחיה, אם כי יש רכבת נפלאה – הרכבת הישראלית שלנו.

הרשיון שיש בידי "אגד" צריך להחייב את החברה להסיע את
הנוסעים לרכבת ומסנה. רצוי גם שימכרו כרטיסים משולבים.

במנהל כללי עליך לדאוג ששירותי התחבורה יעמדו לרשות כל
אזרח ואזרח. ירוע לי יפה סזון הסנדט שהסיד פעלת לטובת עניינינו
ועלה בידריך להגבר על כל הסכסולים.

כל תושבי זכרון ואף טאות עולים ואורחים יהיו לך אסירי תודה.

הנני להסב את תשומת לבכם
בשרות היעקב שמתח אביב, ואני אודד ברכבת כל פיה
ואני מצדק לפיכך לחיפה.

אכל אני שאף ללכת חיפה למוסדה, סנדרו
נחת כל שדה לארץ, דקד מרובה על מנהלת יאגד.
לקחת את הנוסעים מתחנת ברכבת, ומבנות את שרות
יבנטיה ללך בק טווסדי ברכבת צריכים ללכת חיפה.

בית' אודד טאות עם המגד בית חוצר ומו טדיה קוים
(נכס/ בברית) ש'אגד, ביתה מקויות לסלוח אמנות
לכל רכבת.

בזמן זה קוים נח היה אלכסני על טאות יאגד ובעד
דכסו כמחמאת מוסל למנויות יאגד, הטו אק וק
סס אלה.

בכבוד רב
זכרון יעקב, 22.8.49
א.דין

רכבת ישראל
הנהלת הרכבת
מנהל

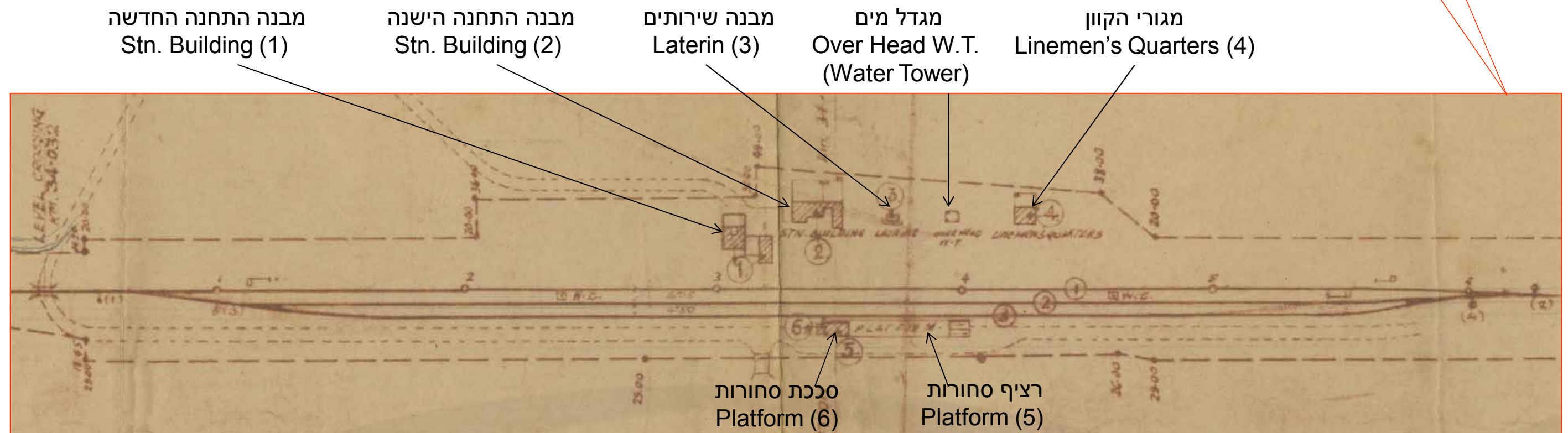
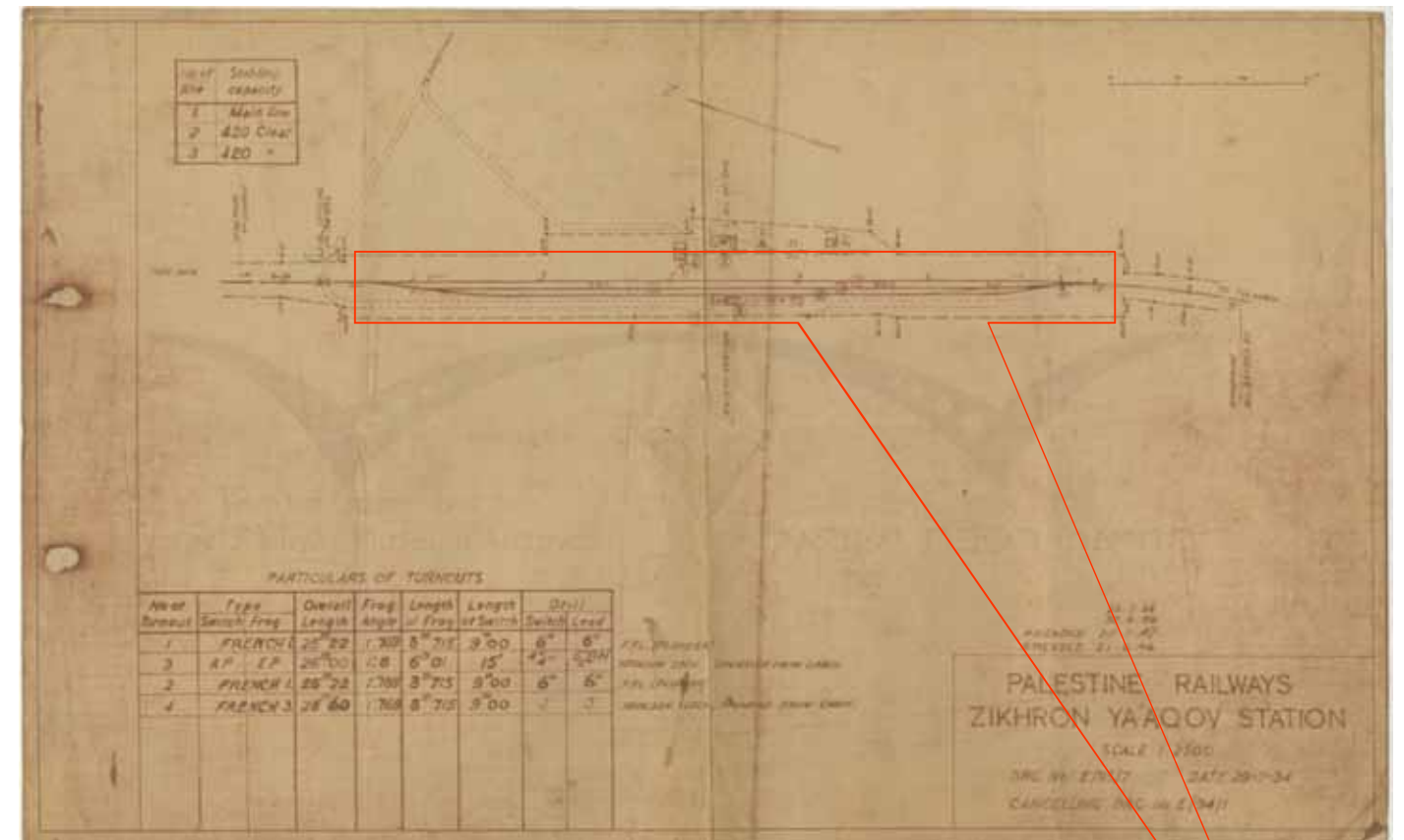
מכתב מאוגוסט 1949 בו פונה תושב זכרון יעקב למר פיקוביץ, מנהל הרכבת, ומתאר צפיפות גדולה באוטובוסי "אגד" הנותנים שירות הסעה מתחנת הרכבת לזכרון יעקב, ומבקש הסדרה של קווים אלו.
מקור: ארכיון הרכבת.

מכתב מינואר 1949 בו פונה תושב זכרון יעקב למנהל הרכבת, בו הוא מספר שהוא נאלץ ללכת ברגל, מרחק של כשעה הליכה, אל המושבה מכיוון שאין תיאום בין הרכבות לאוטובוס המסיע אל המושבה. הוא מבקש שהמצב יחזור לקדמותו כפי שהיה בתקופת המנדט, ל"אגד" הייתה מחויבות לשלוח אוטובוס לכל רכבת שהגיע לתחנה.
מקור: ארכיון הרכבת.

מכתב ממאי 1956 בו פונה תושב זכרון יעקב אל הנהלת הרכבת בתלונה על כך שמתוך 20 רכבות החולפות בתחנת זכרון יעקב, רק ב 4 רכבות ניתן להשתמש משום שרק להן "אגד" מספקת תחבורה ציבורית לזכרון עצמה. הוא פונה בבקשה שהרכבת תסדיר עניין זה ותספק תחבורה אל המושבה על חשבוה, כפי שהיה בתקופת המנדט בקו בין ח"א לראש העין.
מקור: ארכיון הרכבת.

3.26		דצמבר 2011	3. רקע היסטורי תרבותי האזור והתחנה לאחר קום המדינה ועד שנות ה-70		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--	--	-------------------------	------------

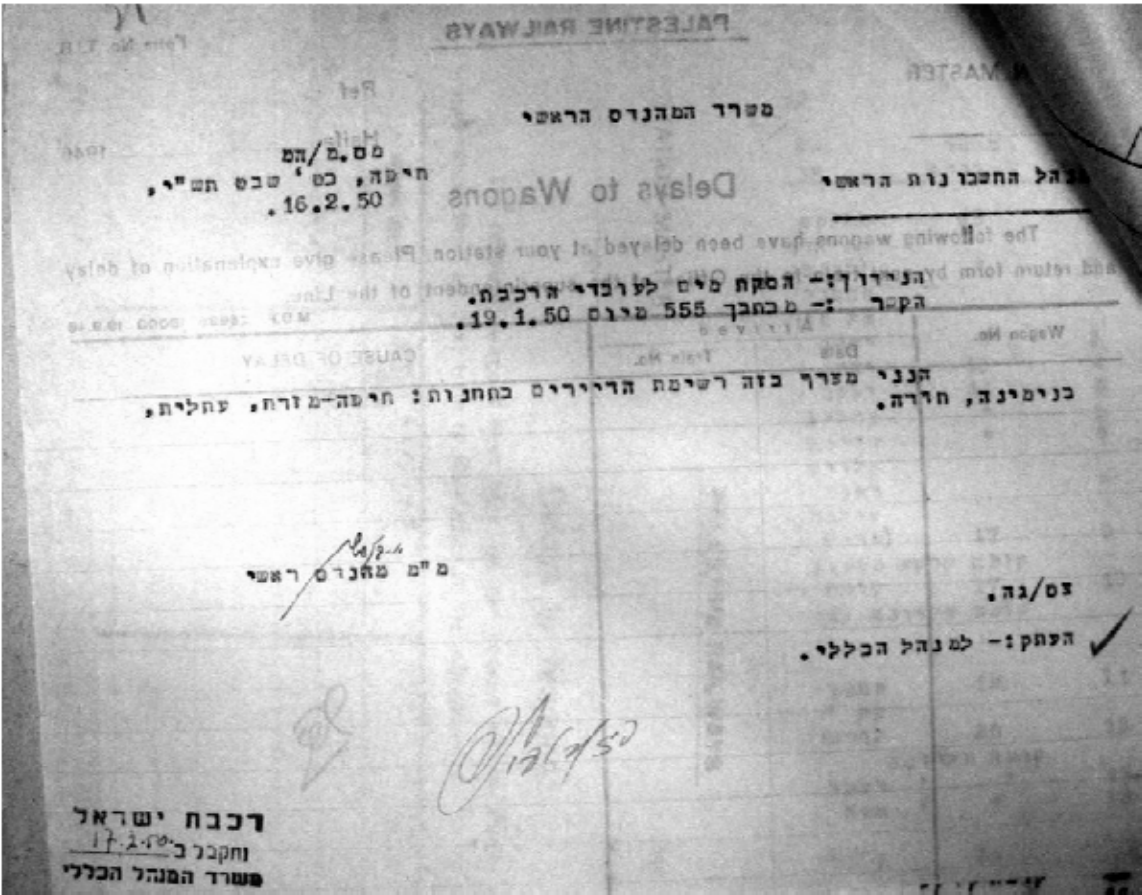
להלן תוכנית התחנה בזכרון יעקב. התכנית מבוססת על שרטוט E/95/7 המתאר את מתחם תחנת זכרון יעקב בשנת 1934, מיפוי שהוכן עבור כל מתחמי התחנות הפעילות על ידי הנהלת רכבת המנדט. בשונה מהמפה משנת 1926 שהוצגה בעמ' 3.10 בפרק זה, במפה זו כבר ניתן לראות את מגורי הקוון שהחליפו את מגורי המסילאים (מבנה מס' 4), וכן את מבנה התחנה החדש (מבנה מס' 1) לצד מבנה התחנה הישנה (מבנה מס' 2). עוד ניתן לראות במפה זו מבנה שירותים בין מבנה התחנה הישן לבין מגדל המים, שבתכניתו תואם למבנה השירותים הסטנדרטי של רכבת המנדט. כיון שמפה זו עודכנה מספר פעמים בין השנים 1934-1954 ומהות העדכונים אינה מפורטת, יש להתייחס למצב שהיא מציגה כנכון לשנת 1954.



3.27		דצמבר 2011	3. רקע היסטורי תרבותי תכנית מתחם התחנה בשנות ה-50'		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	---	--	-------------------------	------------

מגורי העובדים בתחנת זכרון יעקב :

במהלך כל שנות פעילותה של רכבת המנדט גרו העובדים בה במתחמי התחנות בהן עבדו. כך נבנו בתחנות השונות מבנים ששימשו כמגורי מסילאים, מגורי קוון ומגורי מנהל התחנה. ניכר שהיה זה אינטרס של הנהלת הרכבת שהעובדים יגורו במקום זאת על מנת שתפעול ואחזקת התחנה יתבצעו באופן שוטף ויעיל בכל שעות היממה. הנהלת הרכבת השקיעה משאבים רבים בפיתוח ובניית מבני מגורים למען העובדים והעובדים קיבלו מגורים אלה, כמו גם אספקת מים וחשמל בחינם, כחלק מתנאי העסקתם.



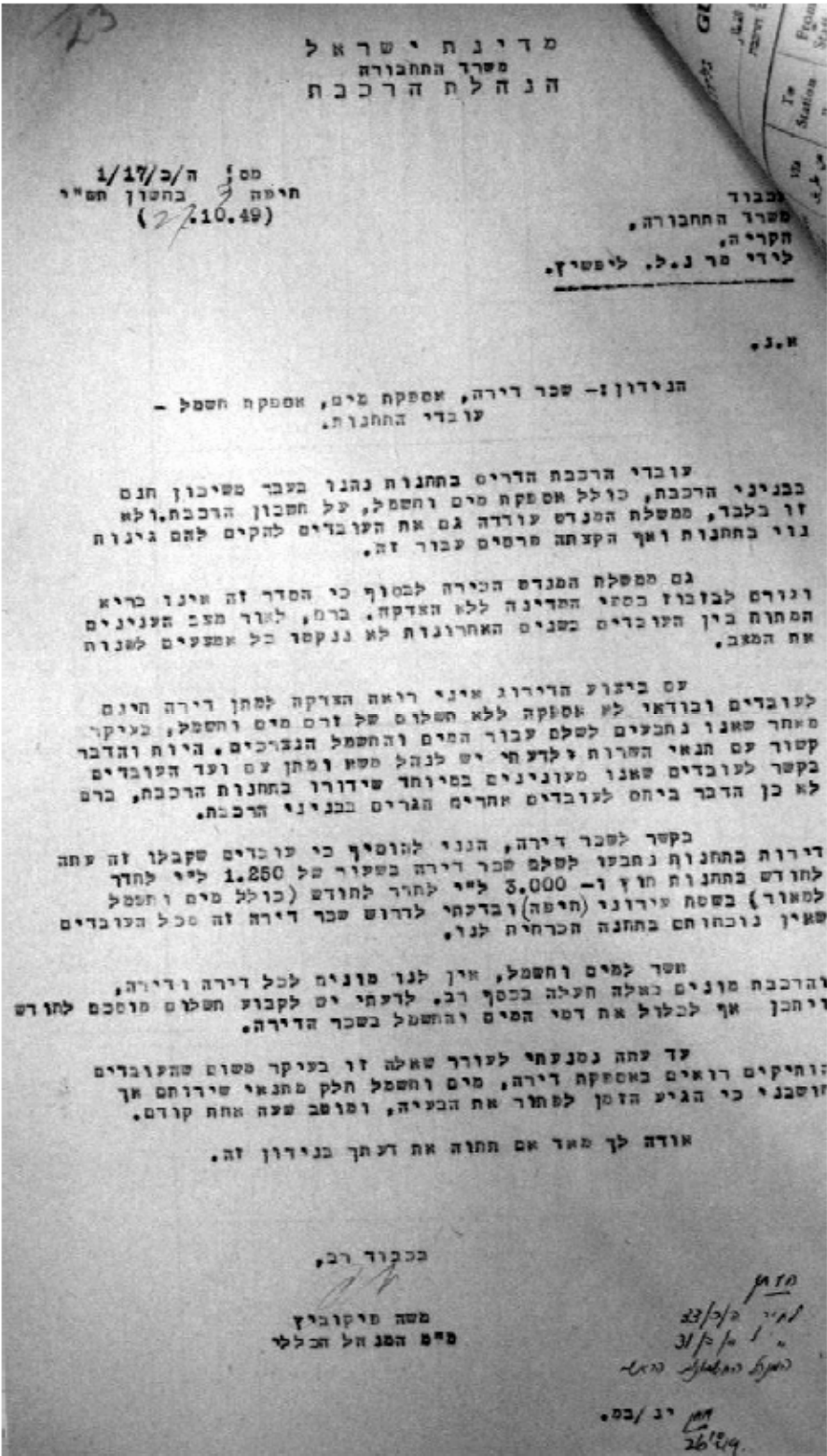
רשימת האנשים שגרים בשטח הרכבת בתחנת זכרון-יעקב.						
מספר הבנין	שם הדייר או המשפלה	מחלקה העובד	מספר החורים	מספר נפשות מספר חדרים		
1	שבחאי עקריש	תנועה	20	1	1	2
2	צבי פופר	"	417	1	4	1
3	יעקב זעיר	הנדסה	249	1	1	5
4	אברהם שיינפוקס תנועה		405	2	4	8,9
5	יוסף רוזנפלד	"	349	1	4	1

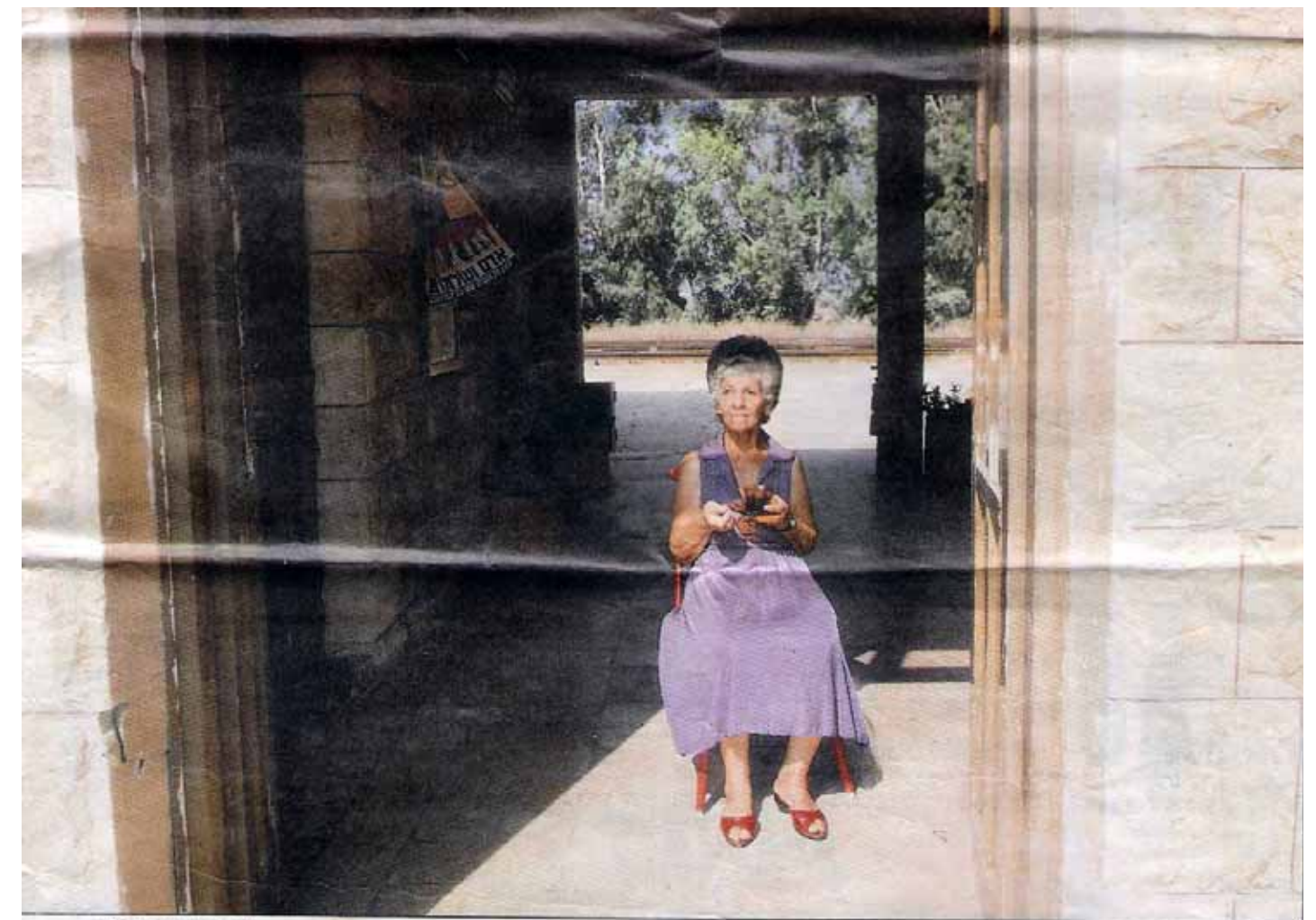
על פי ראיון עם רינה טרופ (ביתו של יוסף טרופ, מנהל תחנת חדרה מזרח בשנות המנדט), בשנות ה-40 מנהל התחנה היה מחויב להתגורר במתחם התחנה. מנהלי התחנות היו תמיד יהודים, בעוד שהעובדים האחרים בתחנה היו בד"כ ערבים. בתקופות של מתיחות, ובעיקר בתקופת מלחמת העצמאות, חששו מנהלי התחנות היהודים להמשיך ולהתגורר בתחנה, בשכנות לעובדים הערבים ורבים מהם עזבו את מגוריהם ליישובים יהודיים קרובים.^[10] לאחר קום המדינה, ומאחר שאופי תפעול הרכבת השתנה, ונוכחותם של מרבית העובדים לא הייתה חיונית בתחנה לאורך כל שעות היממה, הוחלט לגבות דמי שכירות ואת הוצאות החשמל והמים של המתגוררים בתחנות, אך עדיין המשיכו חלק מהעובדים להתגורר במתחמי התחנות.

מימין: מכתב המפרט את רשימת האנשים הגרים בתחנת הרכבת בזכרון יעקב ב-1950. מקור: ארכיון הרכבת.

משמאל: מכתב מאוקטובר 1949 ובו מצהיר מנהל הרכבת על כוונתו לשנות את הנוהג לפיו הגרים בתחום תחנות הרכבת אינם משלמים שכירות ובעבור אספקת המים והחשמל. מקור: ארכיון הרכבת.

[9] ראיון עם רינה פרח (טרופ), יולי 2009, ראו נספח 3





צילום: אירית זילברמן

דורין ציטיאט בפתח תחנת הרכבת זכרון יעקב בתחילת שנות ה-90. צילום: אירית זילברמן. מתוך כתבה מאת אבי רז במוסף "סופשבוע" של מעריב. מקור: ארכיון הרכבת.

דלת הכניסה לדירת המגורים בתחנת הרכבת, 2011. על הדלת עדיין תלוי השלט "דורין ולטיף ציטיאט".

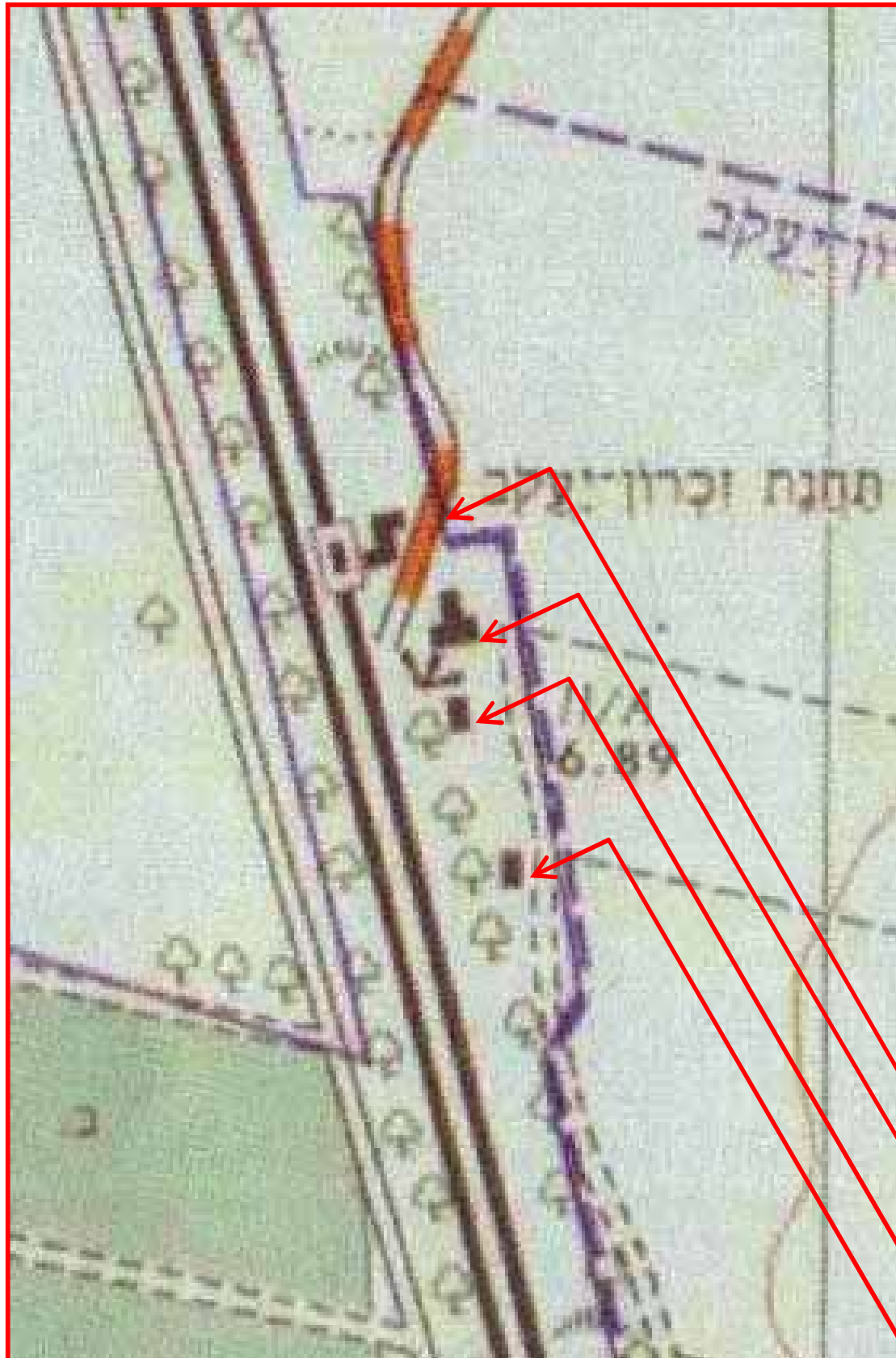
בשנת 1953 עברו לטיף ציטיאט ומשפחתו להתגורר בתחנת הרכבת בזכרון, ביחד עם עוד 7 משפחות. (המשפחות ככל הנראה התגוררו במבני התחנה הישן והחדש ובמגורי הקוון).

בשנת 1964 מונה לטיף ציטיאט למנהל התחנה ומשפחתו והם המשיכו להתגורר במתחם התחנה, במבנה התחנה החדש. עם השנים, נותר לטיף ציטיאט מנהל התחנה היחיד שנותר להתגורר בתחנה אותה ניהל. את מבנה התחנה הישן בו התגורר עם משפחתו בשנותיהם הראשונות בתחנה הוחלט להרוס בשנת 1977 [10]. עם צאתו של לטיף לגמלאות בשנת 1984 הוא נדרש לפנות את מקום מגוריו בתחנה, אך באפריל אותה שנה הוא נפטר, ואלמנתו נותרה לגור במקום עד שנת 2001, אז עברה לזכרון יעקב.

בשנת 1997 התקבלה בהנהלת הרכבת ההחלטה לסגור את תחנת רכבת זכרון יעקב ולהפסיק את הפעילות הרכבתית בתחומה. מאוד יתכן שאילולא התגוררה במקום דורין ציטיאט, היה מבנה תחנת הרכבת בו התגוררה נהרס כפי שנהרסו שאר מבני התחנה.

[10] לפי ראיון עם שאול ציטיאט, 2011, ראו נספח 1.

3.29		דצמבר 2011	3. רקע היסטורי תרבותי האזור והתחנה לאחר קום המדינה ועד שנות ה-70		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--	--	-------------------------	------------



מבנה התחנה החדש

מבנה התחנה הישן

מבנה שירותים

מגורי הקוון

במפת איזורים זו מראשית שנות ה-70 ניתן לראות בבירור את מבני התחנה הישנה והחדשה ניצבים באתר זה לצד זה, כאשר המלבן המסומן על גבי המסילה מייצג את קיומה של תחנת רכבת פעילה. עוד מצויינים במתחם התחנה שני מבנים, כפי הנראה מגורי הקוון ומבנה השירותים (על פי עדותו של שאול ציטיאט כנראה עדיין מבנה השירותים הישן, ראו ראיון בקובץ נספחים), מגדל המים אינו מופיע במפה זו, וייתכן שבשלב זה הוא אכן נהרס, שכן עם הפסקת השימוש בקטרי קיטור בשנות ה-50 לא היה עוד צורך במגדל מים בתחנת הרכבת. עם זאת, אין בידינו עדות ברורה למועד הריסת מגדל המים. עוד נעדרים ממפה זו רציף המחסן הסחורות מעברה המערבי של מסילת הברזל, וייתכן שבשלב זה כבר נהרסו.



פרק 4:

מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט בתחנת זכרון יעקב

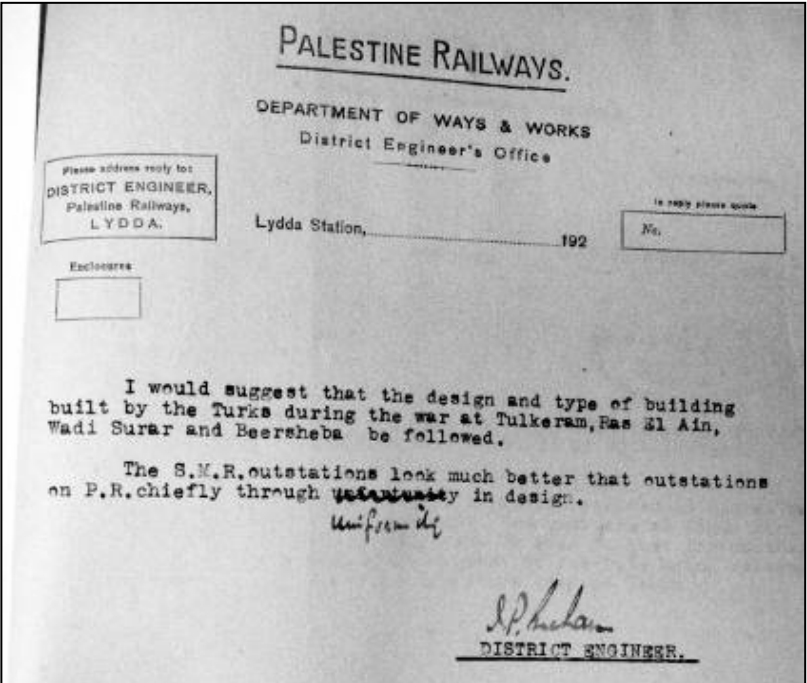
		דצמבר 2011	4. מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט בתחנת זכרון יעקב		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
--	---	---------------	---	--	-------------------------	------------

הסטנדרטיזציה במבני רכבת המנדט

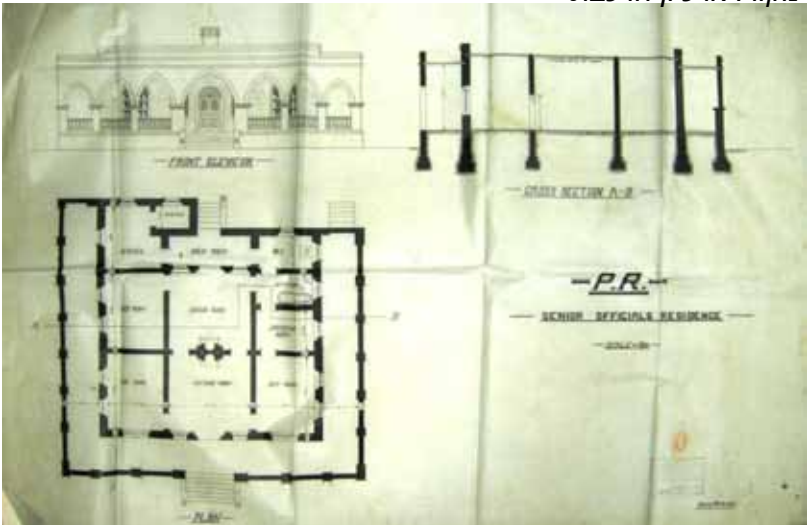
לאורך כל שנות המנדט תוכננו במשרדי הרכבת אבי טיפוס למבנים לשימושים שונים בתחנת הרכבת, המשקפים תפיסה של הרכבת כמכלול נופי ואדריכלי לינארי. בתפיסת רכבת המנדט היו כל האתרים הנקודתיים לאורך צירי התנועה ההמשכיים, חלק מרצף של פרטים שיחדיו מרכיבים תמונה שלמה. כבר בשנות ה-20', עם הקמת רכבת המנדט, נפתח הדיון בצורך במבנים אחידים וייצוגיים לאורך מסילת הרכבת. במכתבו משנות ה-20 מצביע מהנדס המחוז על הצורך ביצירת מבנים בעלי אחידות עיצובית, כפי שהיה בתחנות הרכבת של הטורקים (ראו להלן). בתקופה זו מתקיימים זה לצד זה דגמים פשוטים ופונקציונליים דוגמת מגורי המסילאים שנבנו בתחנת חדרה מזרח (מבנים 4+5), לצד דגמים מפוארים (עבור הסגל הבכיר) בעלי מאפיינים אוריינטליים, שלא ברור אם יושמו בשטח (ראו דוגמא למטה משמאל).

לאורך השנים ניתן לזהות תהליך הדרגתי של התכנסות לבנייה סטנדרטית פונקציונלית ואחידה לאורך כל קווי רכבת המנדט. בשנות ה-40' קיבלה מגמה זו גיבוי רשמי במהלך מכוון לקביעת מספר דגמים לטיפוסי המבנים הסטנדרטיים של הרכבת: מבני תחנה, מגורי צוות לקבוצות ומגורי זוגות נשואים לסגל בכיר, חדרי איתות, ומבני שירותים. פרמטרים רבים נלקחו בחשבון ונדונו בתהליך גיבוש קבוצת המבנים הסטנדרטיים הנבחרים: שיקולים של התאמה לאקלים ולחומרי הגלם המקומיים, עלות בנייה, התאמה למערכת חשמל אחידה, נוחות ועלות תחזוקה, עמידות להצתות (בשנות ה-40' הוחלט להפסיק את השימוש בגגות רעפים, שבתקופת המרד הערבי הוכחו כמועדות לשריפה, ולעבור לבנייה בגג שטוח), ושיקולים של אסתטיקה ותדמית.

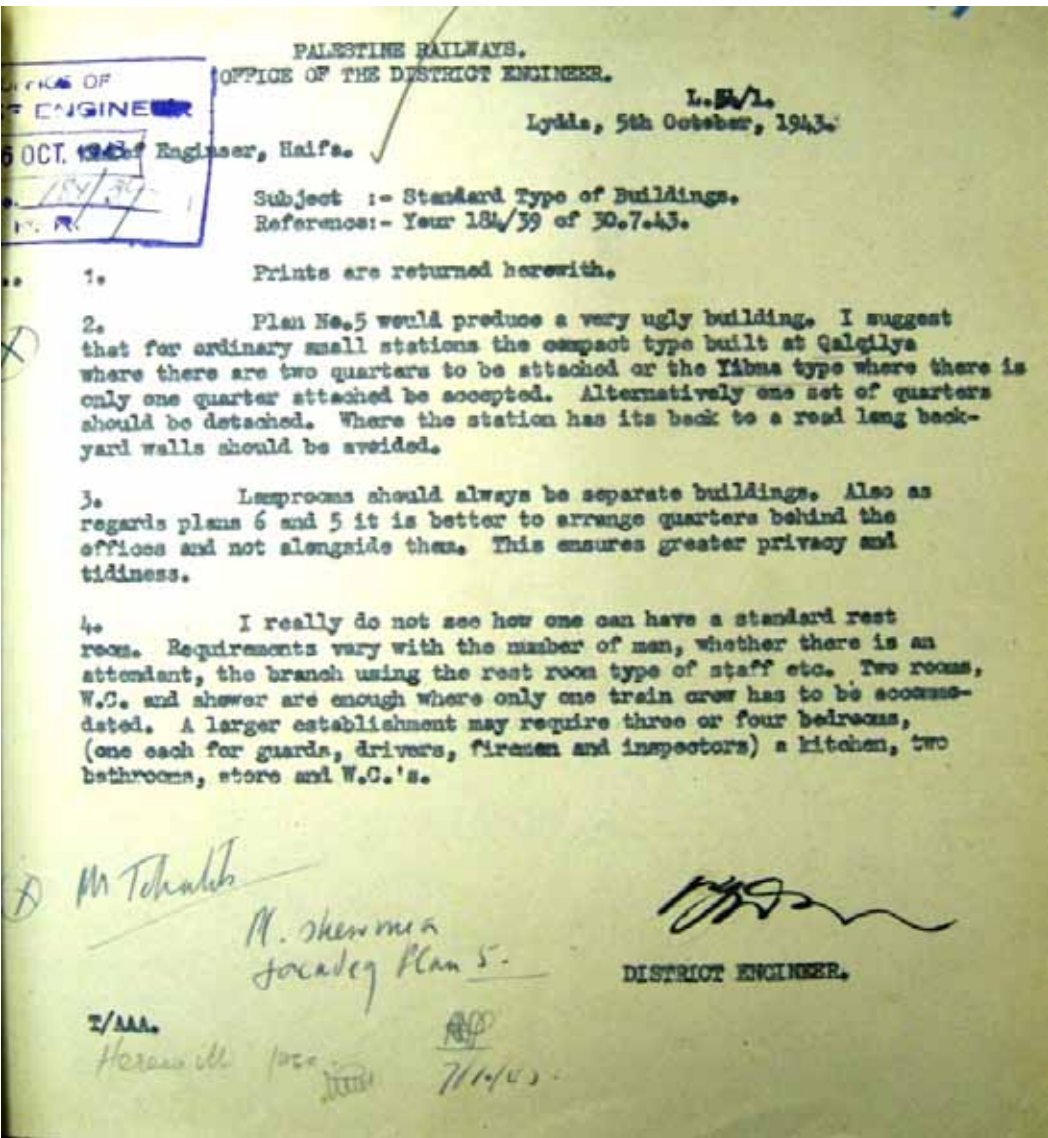
בתחנת הרכבת זכרון יעקב היו מבני התחנה, הישן והחדש, ומגורי הקוון מבנים סטנדרטיים שדגמים זהים להם מצויים בתחנות אחרות לאורך קו הרכבת חיפה-קנטרה. סביר להניח שגם מבנה מגדל המים וסככת הסחורות היו מבנים סטנדרטיים אך אין בידינו עדויות חד משמעיות לכך.



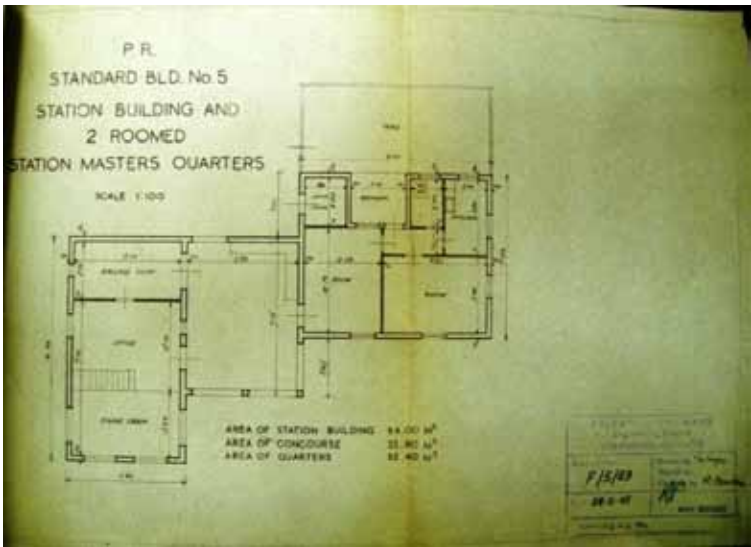
שנות ה-20': מכתב מהנדס המחוז המעודד שימוש באבי-טיפוס. מקור: ארכיון הרכבת



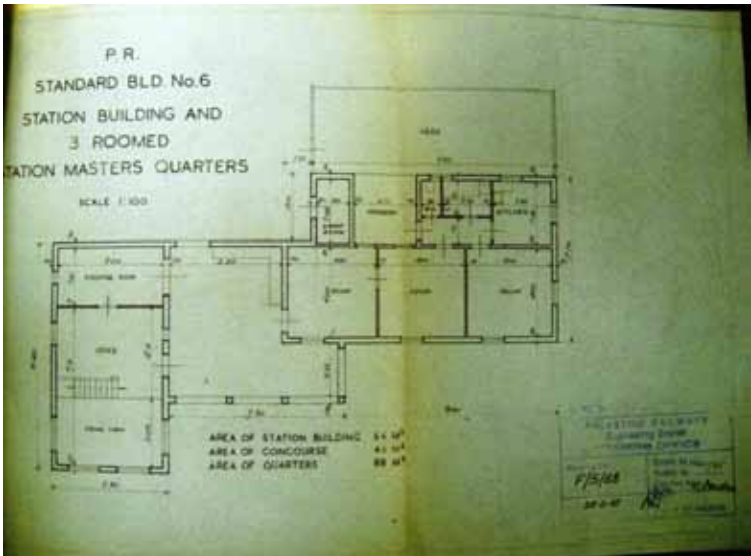
1921: אבטיפוס (PR- prototype) למגורי סגל בכיר. מקור: ארכיון הרכבת



מכתב מהנדס מחוז חיפה אל המהנדס הראשי, המציג שיקולים בעד ונגד דגמי אב טיפוס 5 ו-6 למבני תחנה, 1943. מקור: ארכיון הרכבת



דגמי אב טיפוס 5 ו-6 למבני תחנה, אושרו כדגמים סטנדרטיים בשנת 1945. מקור: ארכיון הרכבת



4.01		דצמבר 2011	4. מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט- תחנת זכרון יעקב		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
			סטנדרטיזציה במבני רכבת המנדט			

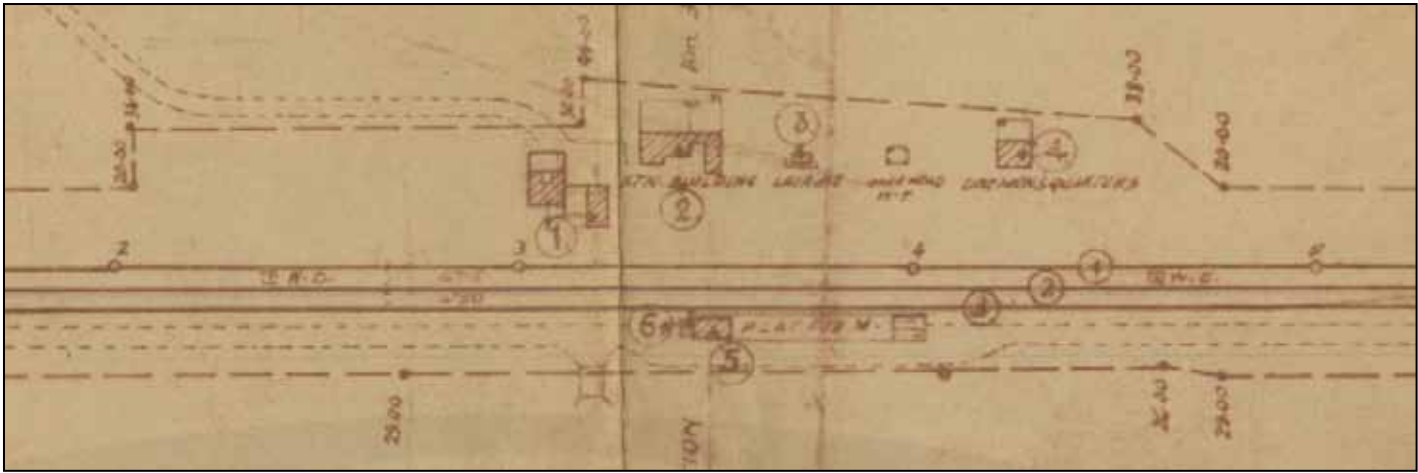
מבנים בתחנת הרכבת זכרון יעקב:

מס"ד:*	המבנה:	שנת הבניה:	שנת הריסה:	התחנה ב-1925:	התחנה ב-1930:	התחנה ב-1949:	התחנה ב-1973:	התחנה כיום:
1	מבנה תחנת הרכבת החדש	1946	קיים כיום	-	-	+	+	+
2	מבנה תחנת הרכבת הישן	תחילת שנות ה-20	1977	+	+	+	+	-
3	מבנה השירותים הישן	סוף שנות ה-20	סוף שנות ה-70	-	+	+	+	-
4	מגורי הקוון	סוף שנות ה-20	2000	-	+	+	+	-
5	רציף סחורות (בצידה המערבי של המסילה)	סביבות 1927	לא ידוע	-	+	+	+	-
6	סכנת סחורות	סביבות 1927	לא ידוע	-	+	+	+	-
	שתי בקתות (כנראה מגורי מסילאים מוקדמים)	תחילת שנות ה-20	סוף שנות ה-20	+	-	-	-	-
	מגדל מים	תחילת שנות ה-20	אמצע שנות ה-70	+	+	+	+	-
	מבנה השירותים החדש	סוף שנות ה-70	קיים כיום					+

*מספר סידורי לפי תוכנית מתחם התחנה משנת 1934 הכוללת תיקונים עד לשנת 1954. ראו המפה במלואה בעמ' 3.24, ופרט מתוכה להלן:

	Station	Description	Material	Floor area M2	Drg. No.
1.	Zikhron Ya'akov.	Station Building(new)	Masonry	141	F/7 /68
2.	"	"	(Old) Silic.Bricks	144	F/7/6/I
3.		Latrine	"	42	Q/2/13
4.		Goods Shed	"	45	H/1/45
5.		Kitchen	Concr.Blocks	13	F/7/57

קטע מרשימת המבנים לאורך הקו הראשי של רכבת המנדט בקטע חיפה-טול כרם. הרשימה נעשתה ככל הנראה בשנות ה-40 המאוחרות, לקראת סוף תקופת המנדט. מקור: ארכיון הרכבת.



4. מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט- תחנת זכרון יעקב
מבנים בתחנת הרכבת זכרון יעקב

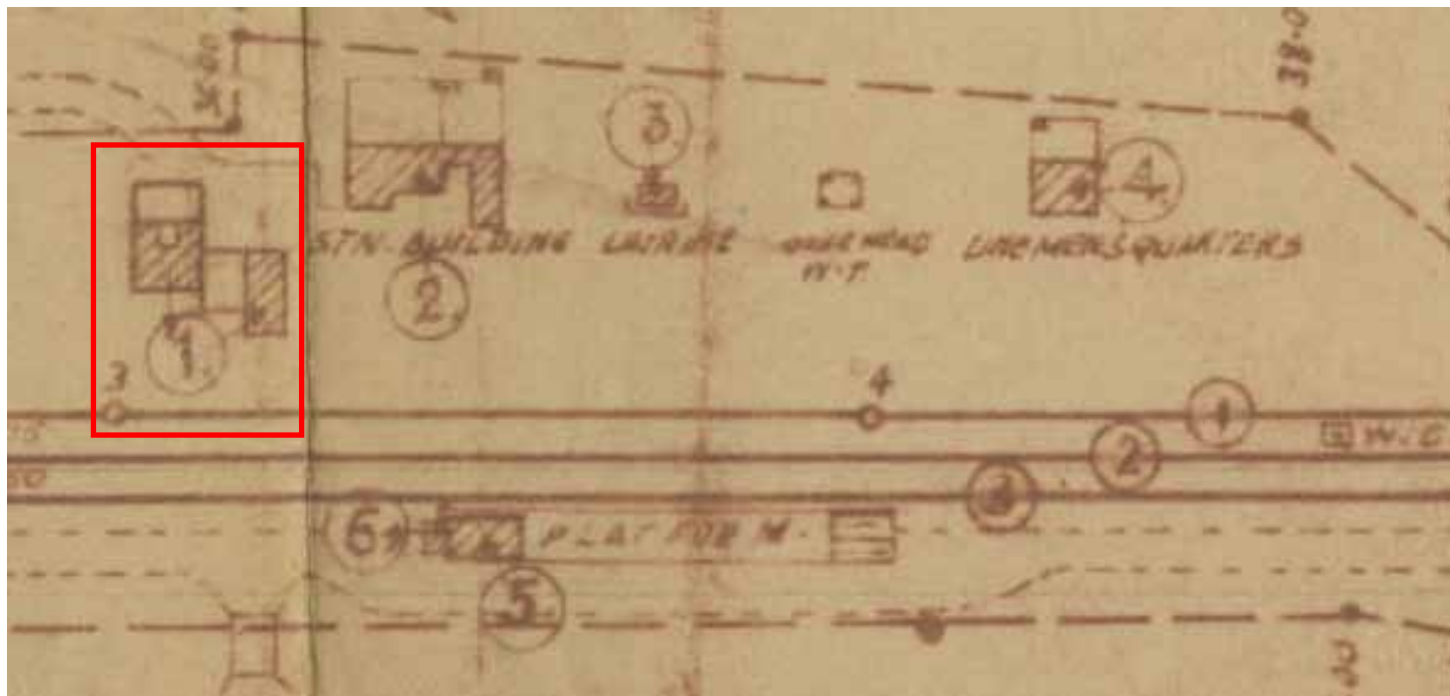
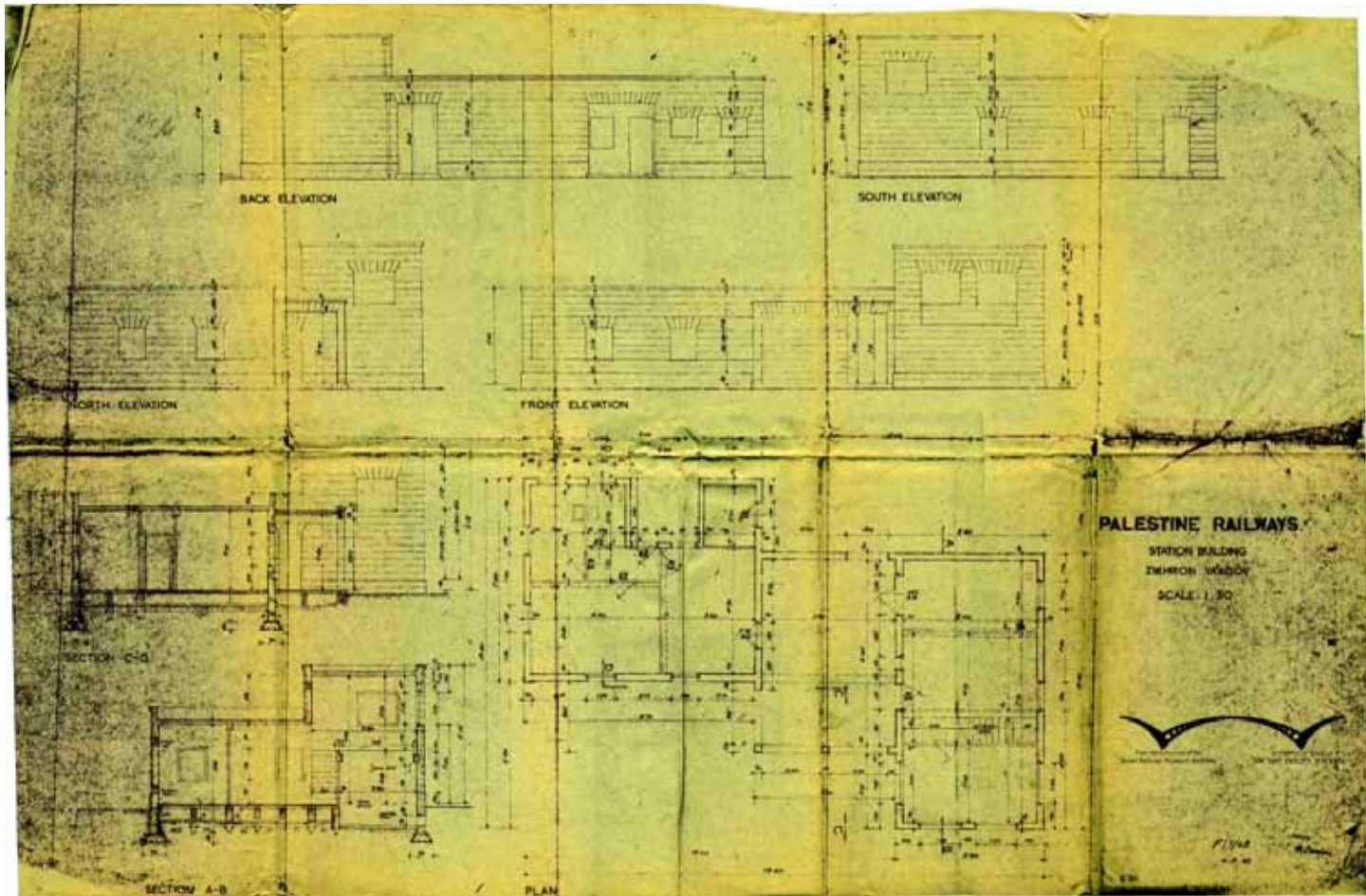
תחנת רכבת
זכרון יעקב

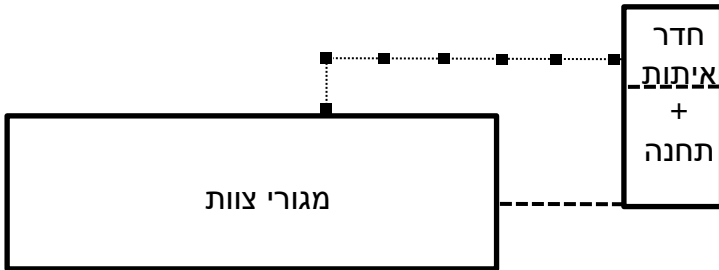
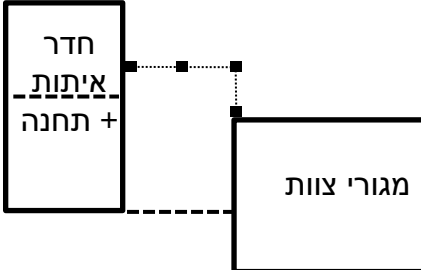
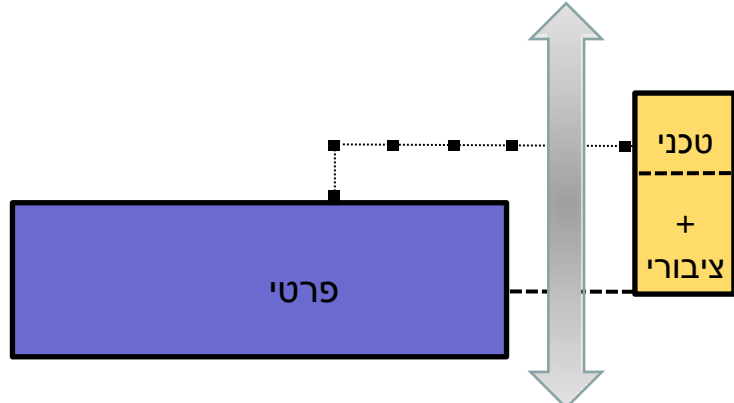
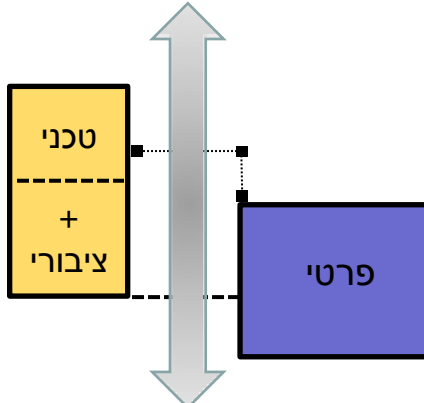
רכבת ישראל

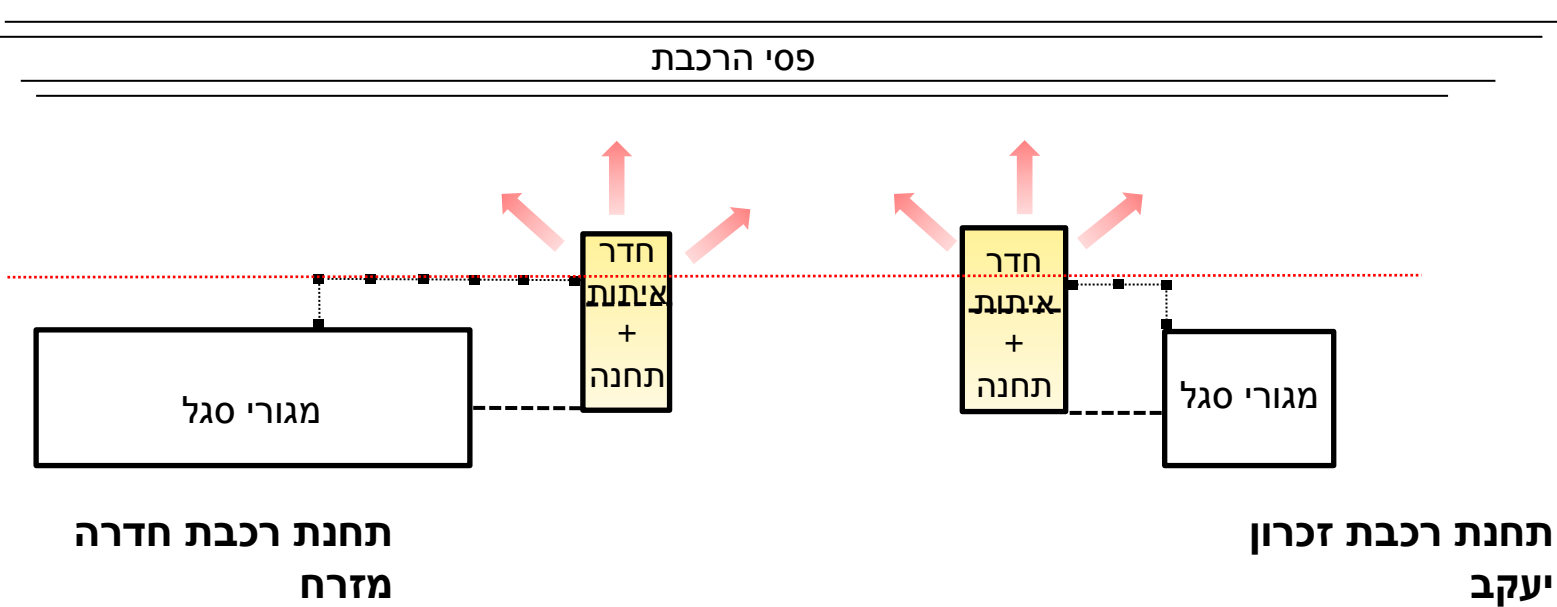
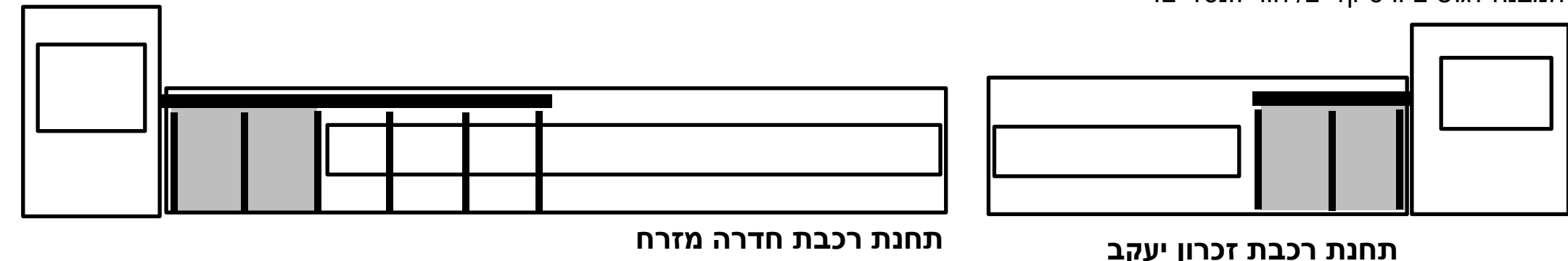
דצמבר
2011

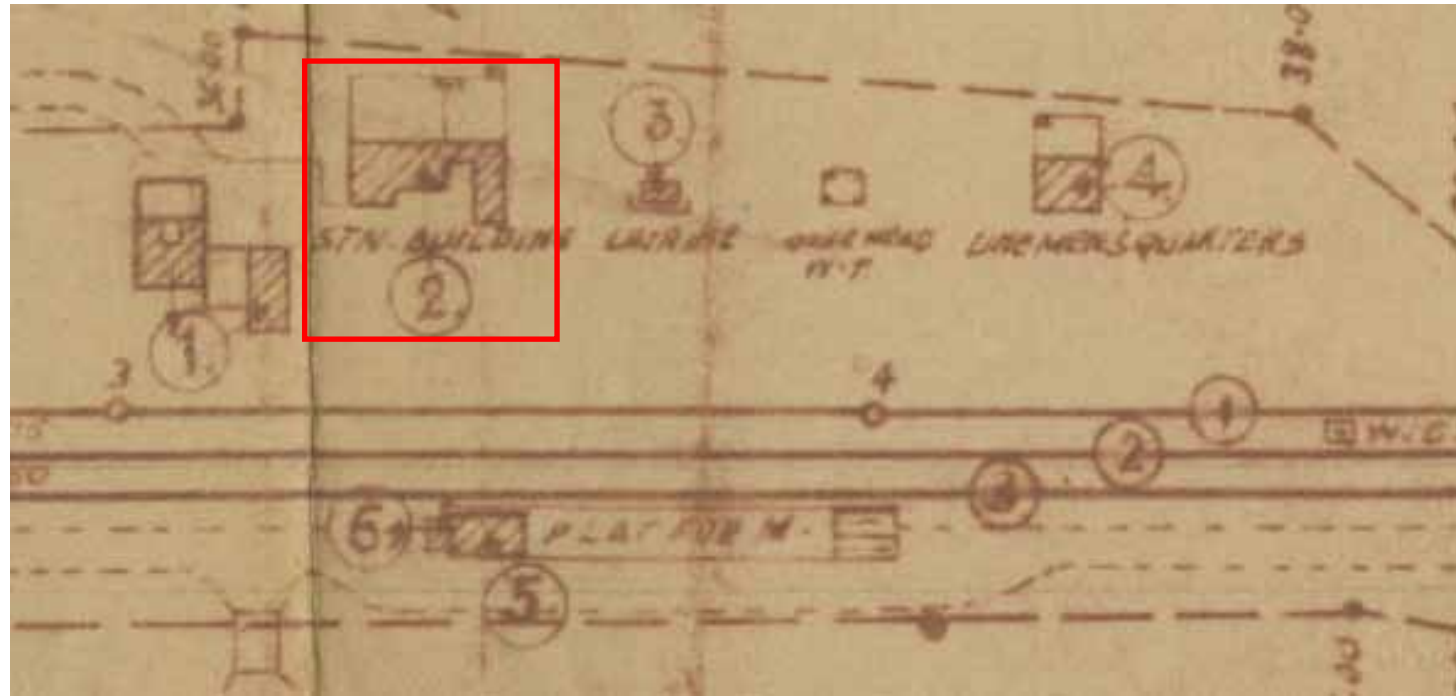
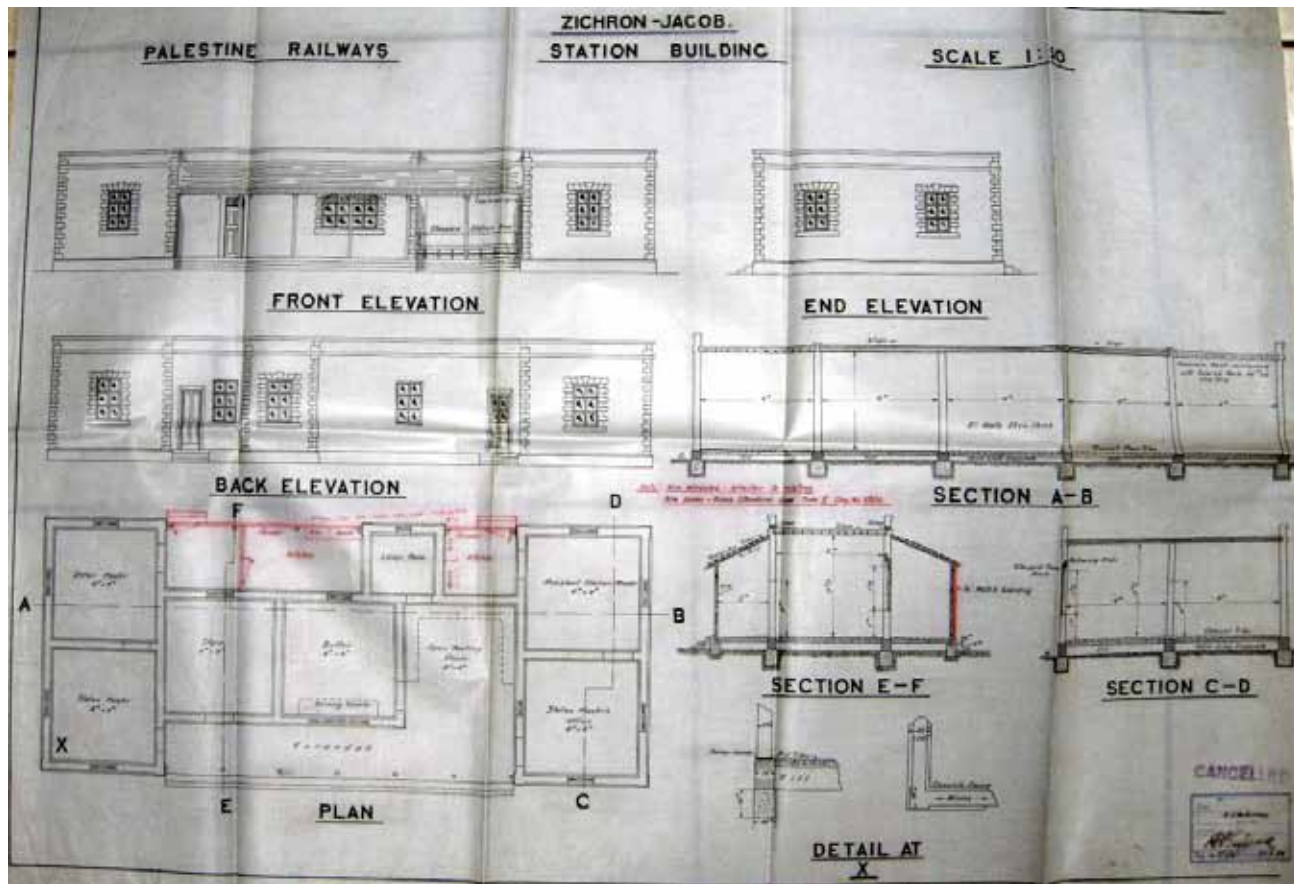


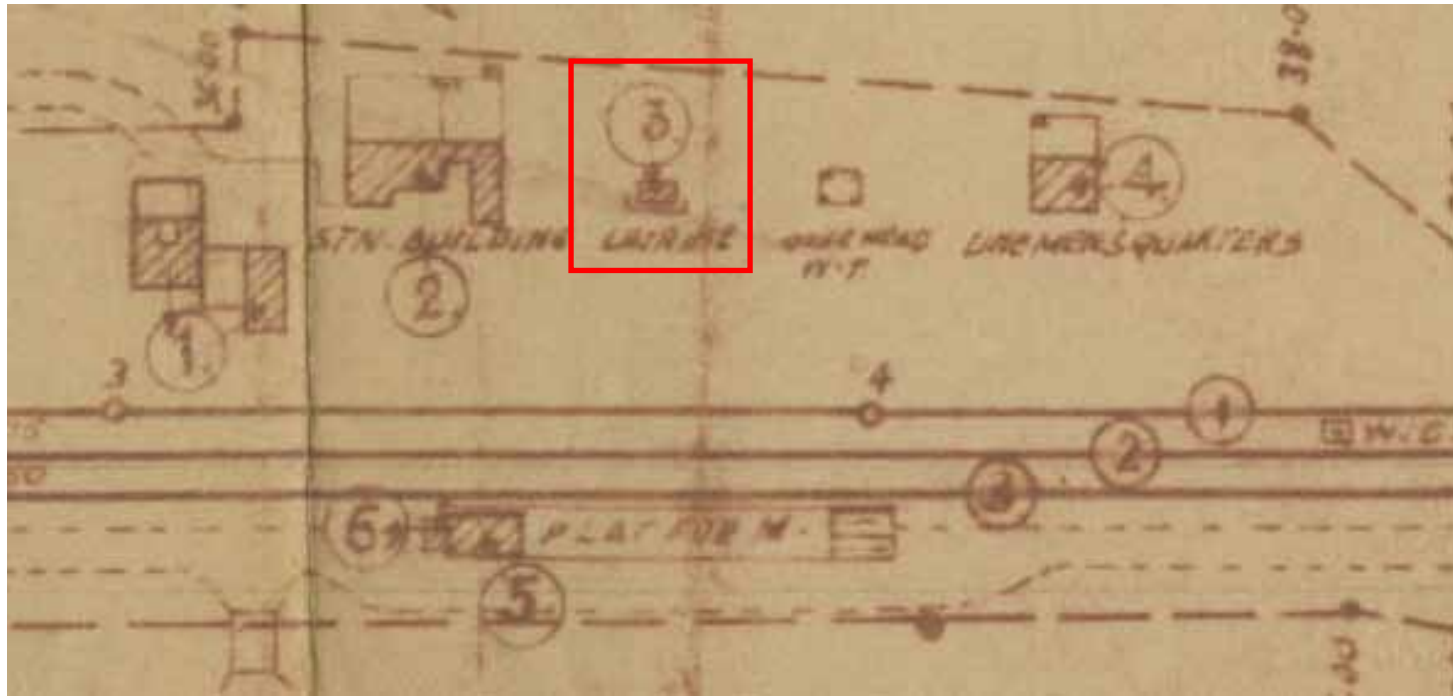
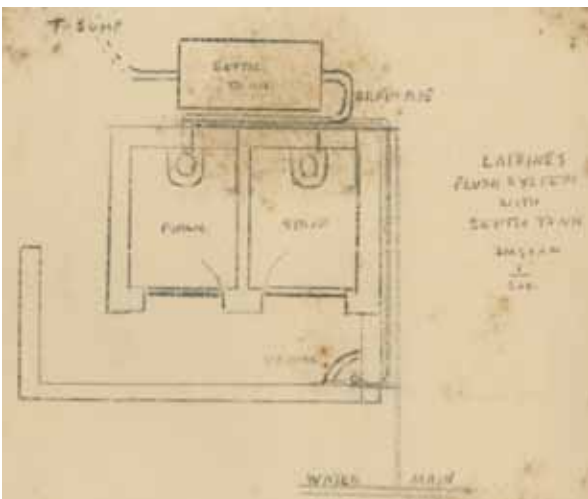
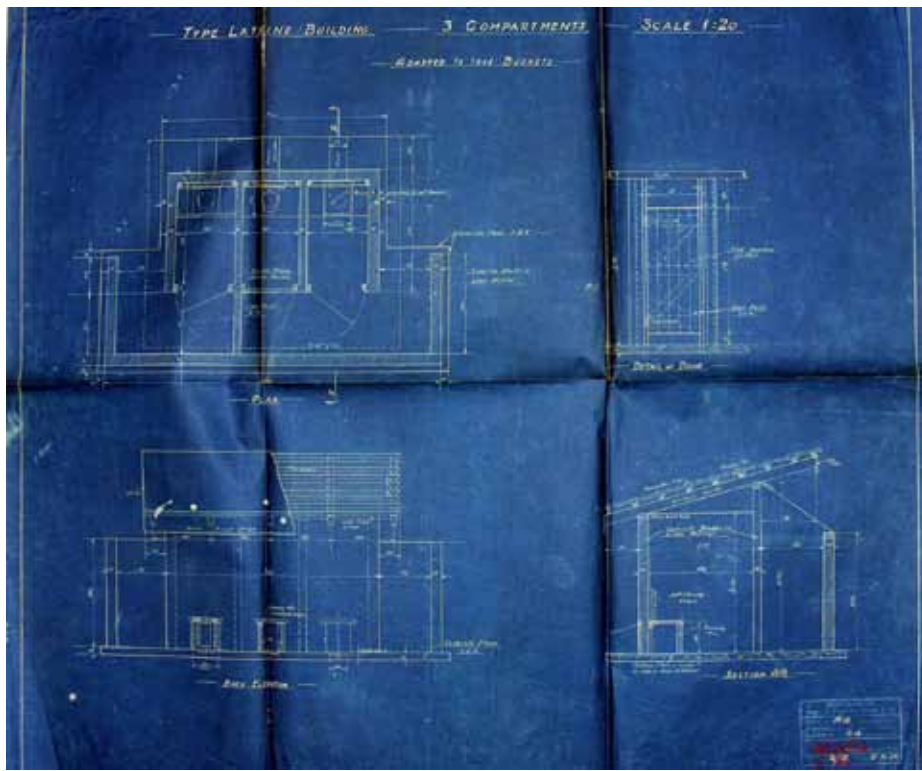
4.02

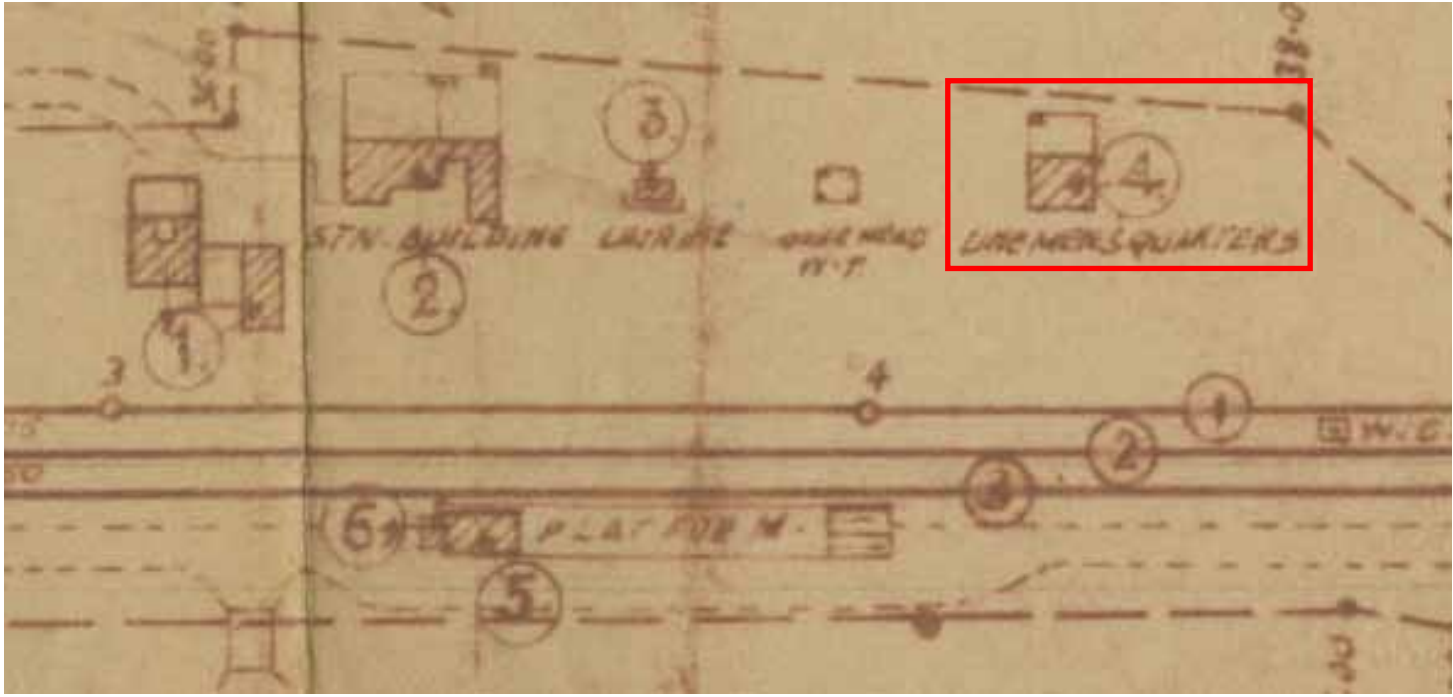
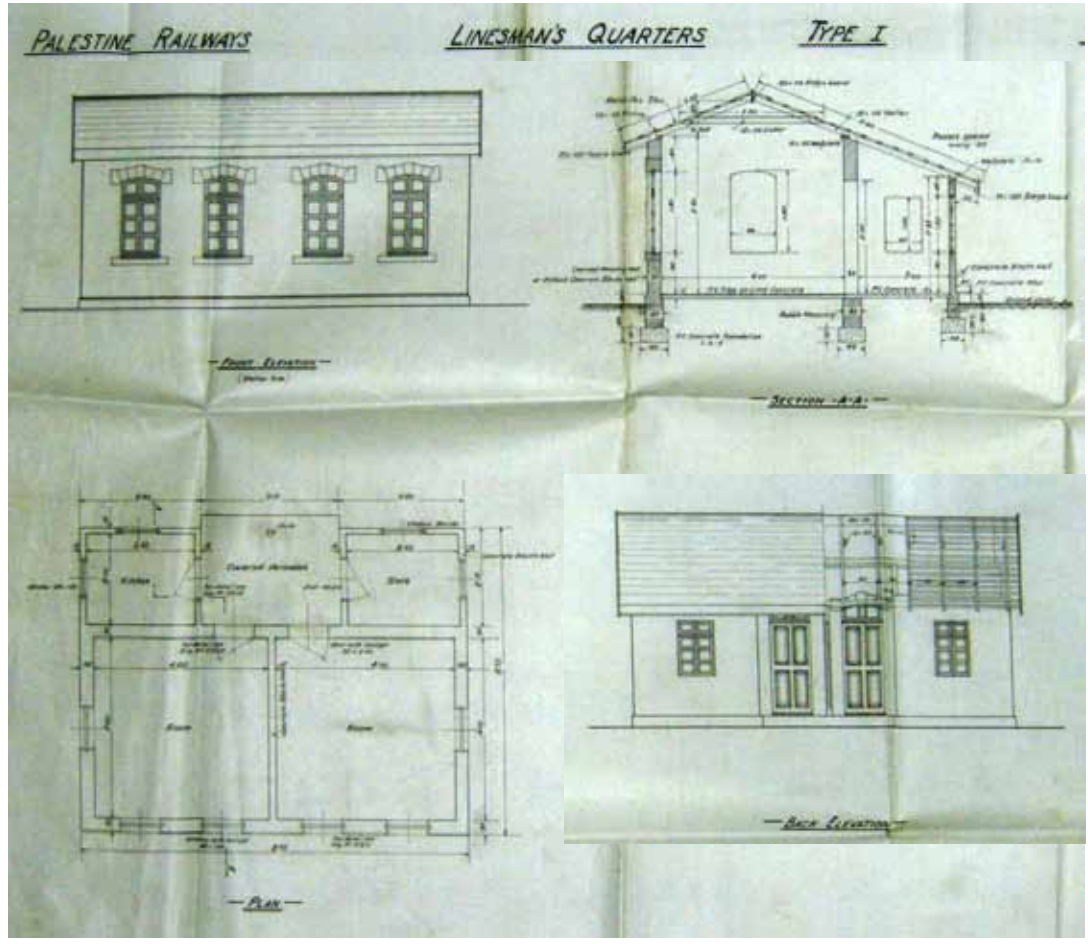
מבנה תחנת הרכבת החדש :Station Building (New)		1
תמונת המבנה על שרטוט התחנה מ-1934/54		סימון המבנה על שרטוט התחנה מ-1934/54
נתונים כלליים	תאריך הבניה: 1946 תאריך ההריסה: קיים כיום חומרי הבניה: אבן ובטון שטח הבניה: 141 מ"ר. שימושים: משרד מנהל התחנה, חדר איתות, חדר מזוודות, קופה למכירת כרטיסים, אזור המתנה ודירת מגורים למנהל התחנה. תחנות נוספות בהן היה קיים מבנה מאותו אב-טיפוס: חדרה (מזרח), עתלית, בנימינה, ראש העין ואשקלון	
תמונת המבנה	 בניין התחנה החדש של זכרון יעקב כפי שצולם ב-2001.	שרטוט מקורי של המבנה
תמונות מבנים זהים מתחנות אחרות		
מקור כל התמונות: ארכיון הרכבת.	 תחנת הרכבת בעתלית 	
רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב	4. מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט- תחנת זכרון יעקב
דצמבר 2011	4.03	מבנה תחנת הרכבת החדש

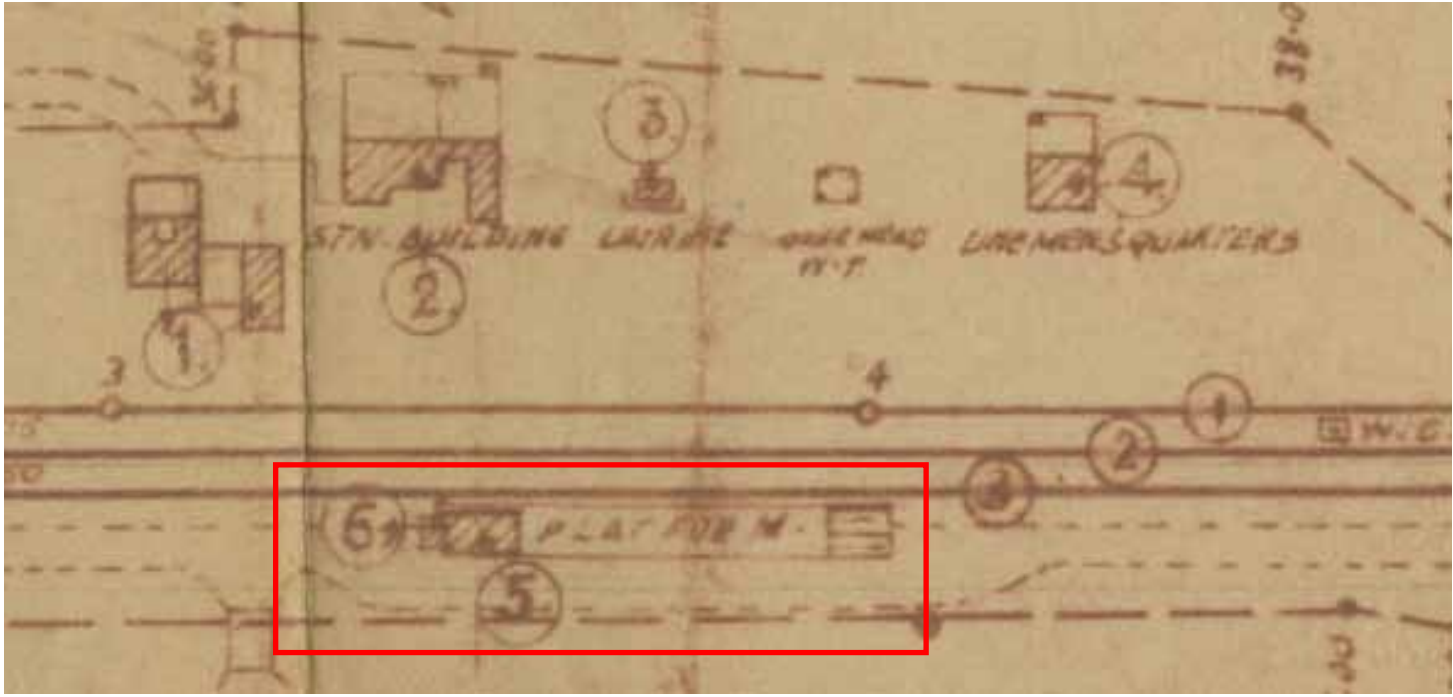
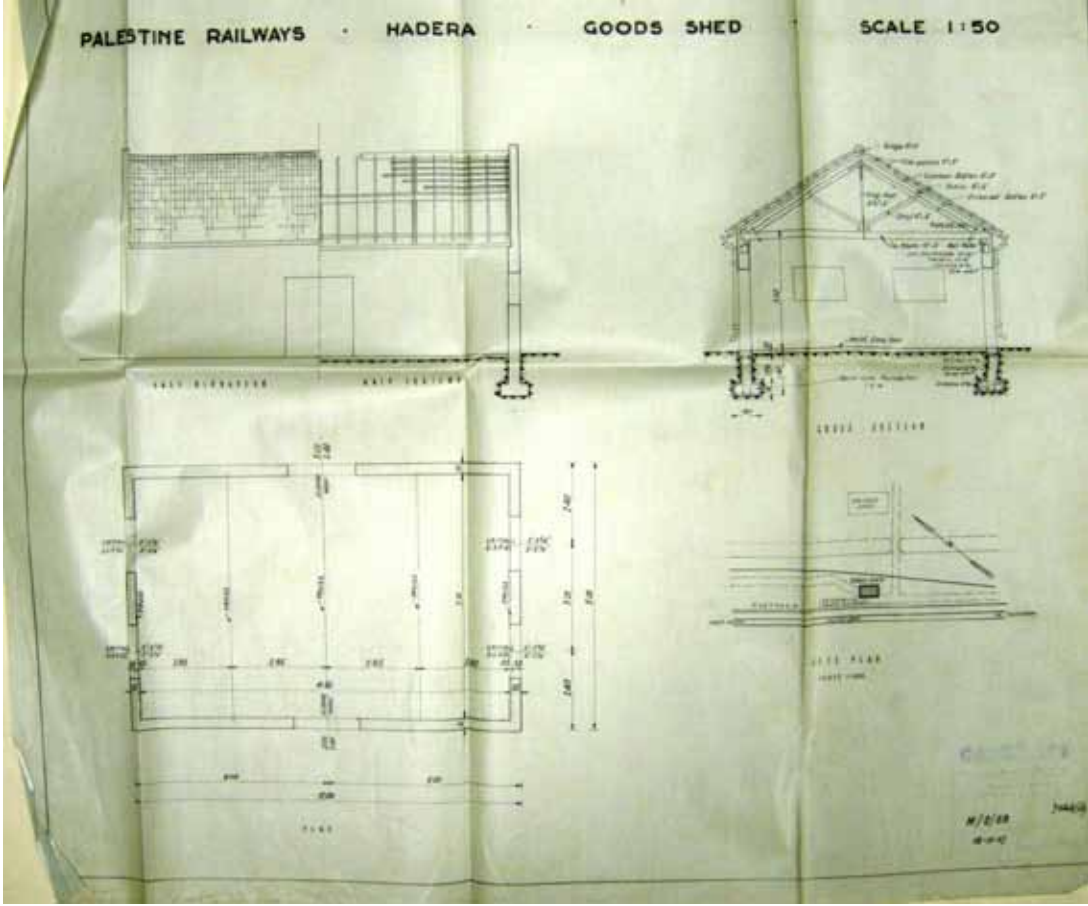
מבנה תחנת הרכבת החדש (New) Station Building:							1
מבין התחנות שנבנו בסדרה זו, הגדולה ביותר היא תחנת חדרה מזרח, והקטנה ביותר היא תחנת זכרון שתימן, וממילא כל האחרות, שומרות על אחידות במספר מוטיבים אותם אנו מזהים כמרכזיים ביצירת האחידות הסדרתית: א. חלוקה לשני אגפים מובחנים המחוברים על ידי מבואה מרכזית פתוחה או שקופה. פסי הרכבת  תחנת רכבת זכרון יעקב (1946)  ב. מיקום הכניסה אל התחנה דרך המבואה המרכזית, המאפשרת מבט ישיר החוצה אל ומהפסים, תחומה וממוסגרת בעמודים בצד הפונה אל הפסים. פסי הרכבת  תחנת רכבת זכרון יעקב 							זיהוי מוטיבים אדריכליים מרכזיים
רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		4. מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט- תחנת זכרון יעקב מבנה תחנת הרכבת החדש	דצמבר 2011		4.04	

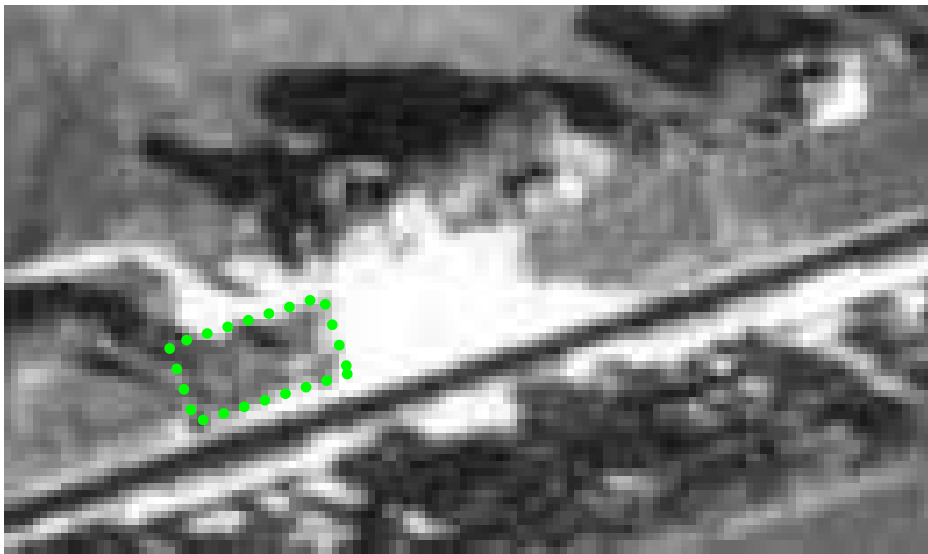
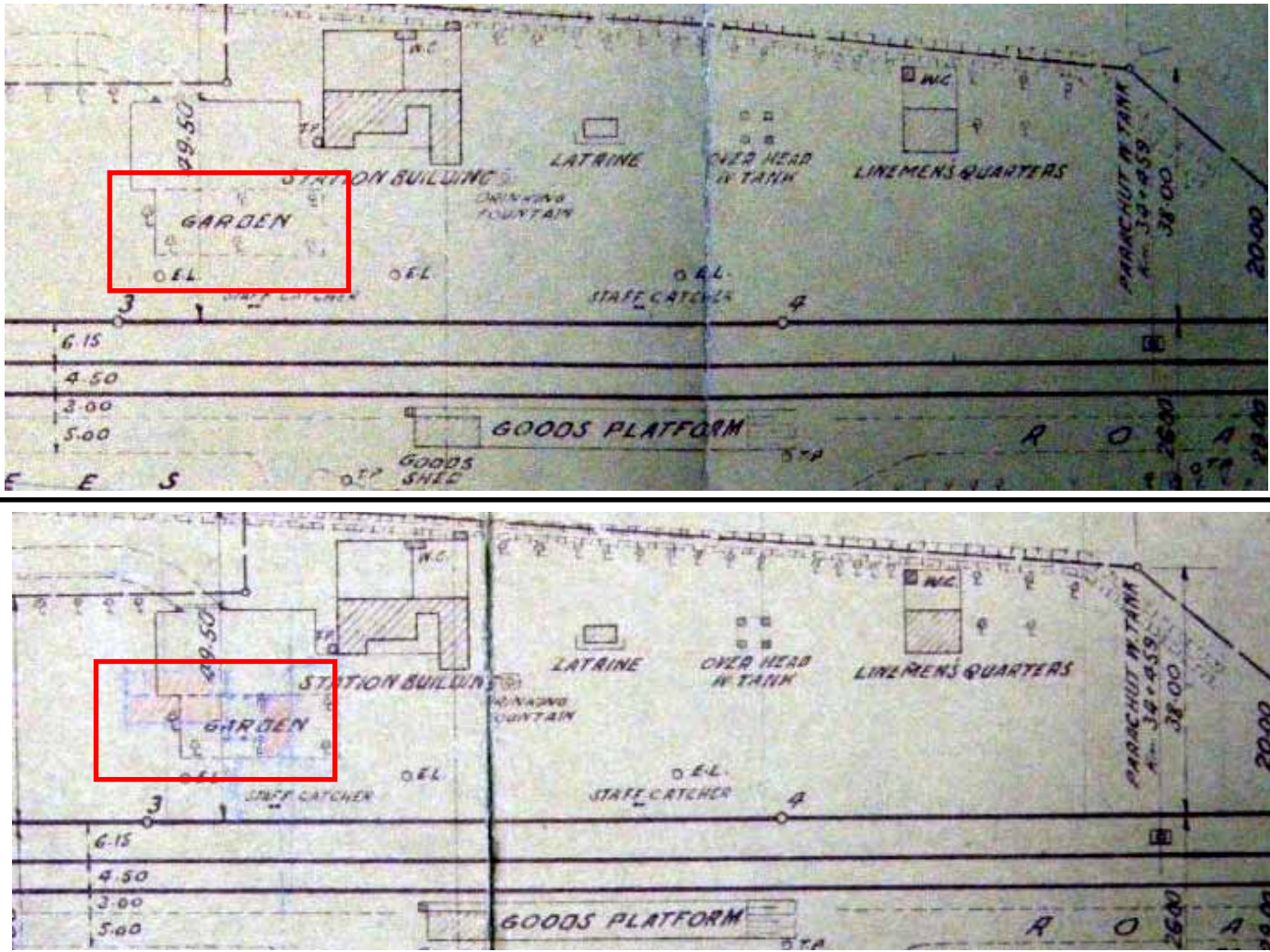
					1
			מבנה תחנת הרכבת החדש :Station Building (New): ג. חדר האיתות כמגדל בולט קדימה מגוף התחנה וכאלמנט ורטיקלי בגוף הורизונטלי:  פסי הרכבת חדר איתות + תחנה מגורי סגל תחנת רכבת מזרח תחנת רכבת זכרון יעקב ד. בחזית הפונה אל מסילת הרכבת- שימוש חלקי או מלא באבן מקומית ליצירת חזית בעלת פשטות צורנית + אלטרנציה של סוגי סיתות שונים על מנת להדגיש את חלוקת המבנה לגושים ורטיקליים/ הורизונטליים.  תחנת רכבת מזרח תחנת רכבת זכרון יעקב		זיהוי מוטיבים אדריכליים מרכזיים (המשך)
4.05		דצמבר 2011	4. מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט- תחנת זכרון יעקב מבנה תחנת הרכבת החדש	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל

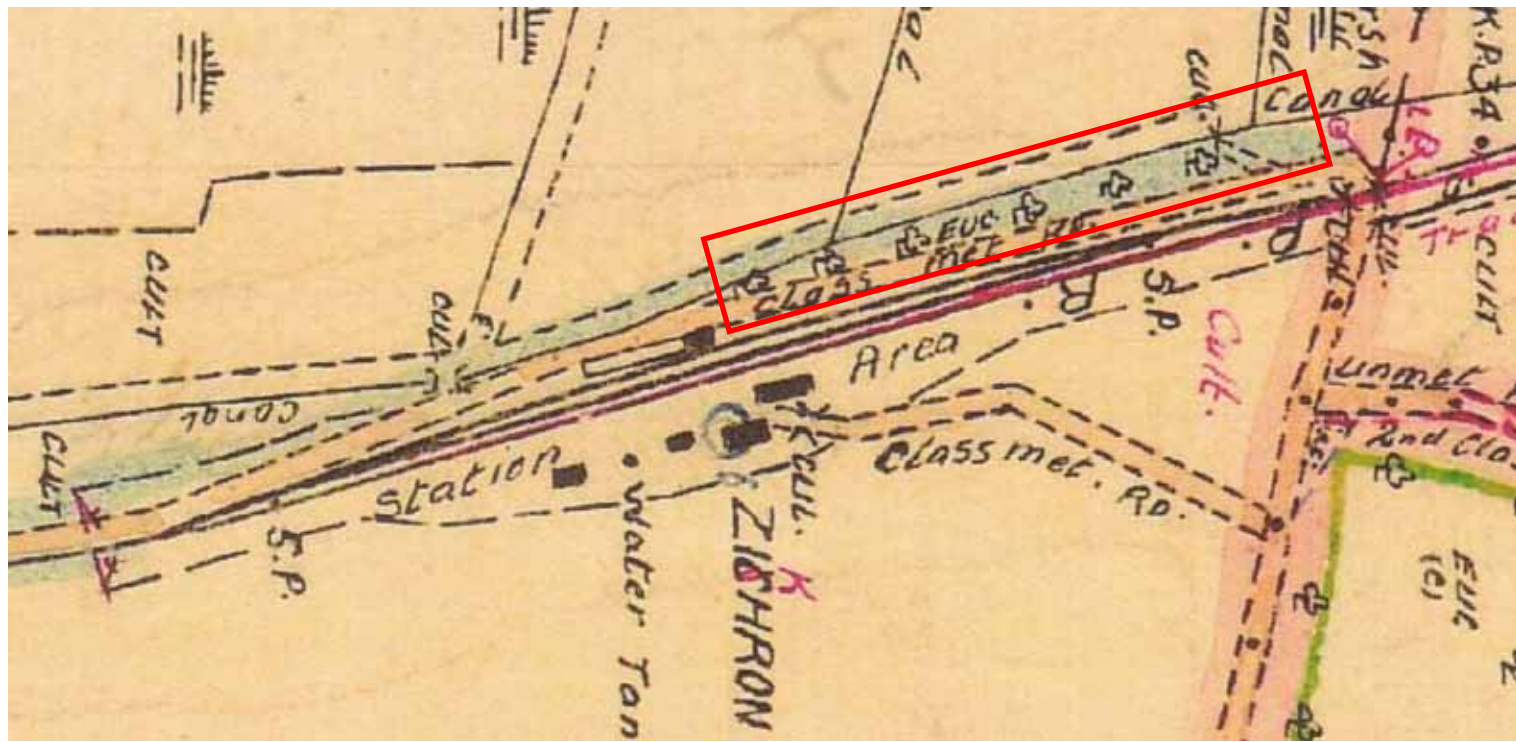
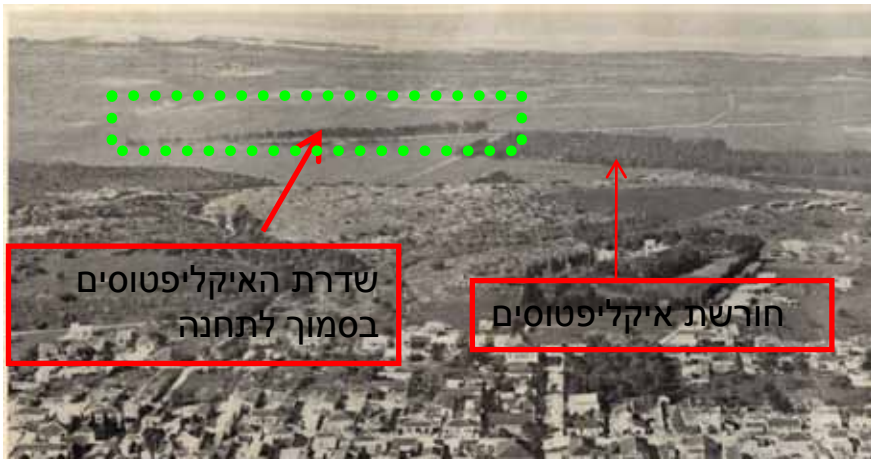
מבנה תחנת הרכבת הישן :Station Building (Old)					2
תאריך הבניה: תחילת שנות ה-20 תאריך ההריסה: 1977 (לפי ראיון עם שאול ציטיאט) חומרי הבניה: לבני סיליקט. שטח הבניה: 144 מ"ר. שימושים: משרדי מנהל התחנה ועוזרו, חדר איתות, מזנון ופינת ישיבה ומגורי מנהל התחנה. לאחר בניית מבנה התחנה החדש שימש כמגורים לעובדי התחנה. שלוש משפחות גרו במבנה ומחסן/חדר שנבנה בצמוד לו (לפי ראיון עם שאול ציטיאט) תחנות נוספות בהן היה קיים מבנה מאותו אב-טיפוס: תחנת חדרה (מזרח).		נתונים כלליים			סימון המבנה על שרטוט התחנה מ-1934/54
 בניין התחנה הישן של זכרון יעקב. כפי שצולם בשנות ה-70. מקור: ארכיון הרכבת.		תמונת המבנה	 תוכניות מבנה התחנה (הישן) בזכרון יעקב. מקור: ארכיון הרכבת.		שרטוט מקורי של המבנה
 בניין תחנת הרכבת בחדרה, זהה לבניין בתחנת זכרון יעקב. מקור: ארכיון הרכבת.		תמונות מבנים זהים מתחנות אחרות			
4.06	 דצמבר 2011	4. מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט- תחנת זכרון יעקב מבנה תחנת הרכבת הישן		תחנת רכבת זכרון יעקב	
					רכבת ישראל

מבנה השירותים הישן Latrine:						3		
תאריך הבניה: סוף שנות ה-20 תאריך ההריסה: סוף שנות ה-70 (לפי ראיון עם שאול ציטיאט) חומרי הבניה: לבני סיליקט. שטח הבניה: 42 מ"ר. שימושים: שירותים עבור באי התחנה. לפי הראיון עם שאול ציטיאט מערכת הביוב בשירותים הייתה בור סופג. הגישה לשירותים לא הייתה נוחה, מכיוון שהם היו ללא חשמל ומוקפים בצמחייה. אנשים ביקשו להשתמש בשירותים של הבית (במבנה התחנה). השירותים נהרסו לבקשת המשפחה, ובמקומם נבנה מבנה שירותים חדש, עם תאורה, קרוב יותר למבנה התחנה. תחנות נוספות בהן היה קיים מבנה מאותו אב-טיפוס: חדרה, אל-רמלה וכנראה גם עפולה וכרמל.						נתונים כלליים		סימון המבנה על שרטוט התחנה מ-1934/54
לא קיימת תמונה של המבנה								
 בניין השירותים בתחנת הרכבת באל רמלה. מקור: ארכיון הרכבת.						תמונות מבנים זהים מתחנות אחרות	 מבנה השירותים שאושר לבניה בשנת 1925.	שרטוט מקורי של המבנה
 בניין השירותים בתחנת הרכבת בחדרה, זהה לבניין השירותים שהיה בתחנת זכרון יעקב. מקור: ארכיון הרכבת.							 תוכניות לאב-טיפוס של מבנה שירותים בן 3 תאים מה-10.12.1925. מספר התוכנית Q/2/13 זהה למספר המופיע בטבלת המבנים בתחנת זכרון יעקב. מקור: ארכיון הרכבת.	
4.07		דצמבר 2011	4. מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט- תחנת זכרון יעקב מבנה השירותים הישן	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל			

			מגורי הקוון Linemen's Quarters:	4
	תאריך הבניה: סוף שנות ה-20 תאריך ההריסה: סביבות שנת 2000 (לפי ראיון עם שאול ציטיאט) שימושים: מבנה מגורים, חצר ושירותים (בקצה החצר). שימש כמגורי הקוון, שהיה אחראי על הפעלת ותחזוקת קו הטלגרף והטלפון בתחנה. עפ"י ראיון עם שאול ציטיאט, היה מבנה מגורי הקוון דירת המגורים הגדולה ביותר במתחם, ובראשית שנות ה-50 שוכנו במבנה שתי משפחות. תחנות נוספות בהן היה קיים מבנה מאותו אב-טיפוס: חדרה.	נתונים כלליים		סימון המבנה על שרטוט התחנה מ-1934/54
	לא קיימת תמונה של המבנה			
 מגורי הקוון בתחנת חדרה מזרח, 1951. מקור: ארכיון גן שמואל.  מגורי הקוון בתחנת חדרה מזרח, 2009.	תמונות מבנים זהים מתחנות אחרות	תוכנית אב טיפוס למגורי קוון מטיפוס I, משנת 1920. על גבי הגיליון מופיעה גם תוכנית מתחם תחנת זכרון יעקב עם מיקום מוצע למגורי הקוון מקור: ארכיון הרכבת. 	שרטוט מקורי של המבנה	
4.08	דצמבר 2011	4. מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט- תחנת זכרון יעקב מגורי הקוון	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל

5+6		רציף וסככת הסחורות :Goods Platform and Goods Shed	
סימון המבנה על שרטוט התחנה מ-1934/54			
נתונים כלליים		תמונות מבנים זהים מתחנות אחרות	
לא קיימת תמונה של המבנה			
תאריך הבניה: סביבות שנת 1927 (עפ"י דו"ח של המהנדס הראשי של רכבת המנדט שעסק בשיפור התחנה בשנות ה-20) תאריך ההריסה: לא ידוע. בתחילת שנות ה-20 היה רציף הסחורות מצידה המזרחי של המסילה, מצפון למבנה התחנה (הישן). באמצע/סוף שנות ה-20 הועבר רציף הסחורות לצידה המערבי של המסילה. אז ככל הנראה נבנתה סככת הסחורות. תחנות נוספות בהן היה קיים מבנה מאותו אב-טיפוס: חדרה מזרח, בנימינה, עתלית.		תוכנית סככת הסחורות בתחנת חדרה מזרח, משנת 1937. מקור: ארכיון הרכבת.	
סככת סחורות בעתלית, 1943		תוכנית סככת הסחורות בתחנת חדרה מזרח, שנות ה-40. מקור כל התמונות: ארכיון הרכבת.	
סככת סחורות בתחנת בנימינה, 1983		4. מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט- תחנת זכרון יעקב	
4.09		רציף וסככת הסחורות	
דצמבר 2011		תחנת רכבת זכרון יעקב	
רכבת ישראל		רכבת ישראל	

גן בתחנה ההיסטורית:					
תאריך השתילה: סוף שנות ה-20. תאריך ההריסה: 1946 (עם בניית מבנה התחנה החדש). הגן נשתל בסוף שנות ה-20, לאחר שרציף הסחורות הועבר לצידה המערבי של המסילה והתפנה שטח מצפון למבנה התחנה הישן. הגן נעקר עם בניית מבנה התחנה החדש, שמוקם על גבי חלק ממנו. ההנהלה של רכבת המנדט עודדה את המתגוררים בתחנה לשתול ולטפח גינות לירק ולנוי. לא ידוע לנו סוג הצמחייה שהיה בגן זה, אך לפי תצלום האוויר מ-1944 ניתן לראות עצים גבוהים בגינה (אולי וושינגטוניות כפי שרואים בגנים בתחנות אחרות) תחנות נוספות בהן היו קיימים גנים: חדרה מזרח, חיפה מזרח.		נתונים כלליים		סימון הגן וסימון מבנה התחנה החדש על שרטוט התחנה מ-1938	
		הגן בתצלום אוויר מ-1944			
					
מימין: הגן בתחנת חיפה מזרח, למעלה ומשמאל: הגן בתחנת חדרה מזרח. מקור: ארכיון הרכבת.					
4. מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט- תחנת זכרון יעקב		גן בתחנה ההיסטורית		תחנת רכבת זכרון יעקב	
רכבת ישראל					
דצמבר 2011					
4.10					

שדרת האיקליפטוסים:					
סימון שדרת האקליפטוסים על שרטוט התחנה מ-1930				נתונים כלליים	
		תאריך השתילה: סוף שנות ה-20. במפה משנת 1925 השדרה אינה קיימת כאשר ניתן לראותה לראשונה במפה משנת 1930. עצי האיקליפטוס הינם עצים המצטיינים בצמיחה מהירה ובחוסן ועמידות לאקלים הארץ ישראלי היבש. שדרות האיקליפטוסים ניטעו לאורך תעלות, כבישים וגבולות בין חלקות על מנת לסמנם.			
תמונות מגנים בתחנות אחרות				הגן בתצלום אוויר מ-1944	
		תצלום אווירי של זכרון יעקב לכיוון מערב. מקור: הארכיון ההיסטורי זכרון יעקב.			
משמאל: שדרת האקליפטוסים בתחנת חדרה מזרח. מקור: ארכיון הרכבת.		מימין: שדרת האיקליפטוסים המערבית (התמונה השמאלית) ושרידי השדירה הפנימית (התמונה הימנית), בתחנת חדרה מזרח.			
רכבת ישראל		תחנת רכבת זכרון יעקב		4. מבנים ואלמנטי נוף טיפוסיים לרכבת המנדט- תחנת זכרון יעקב שדרת האיקליפטוסים	
				דצמבר 2011	
				4.11	
					

פרק 5:

תיעוד מבנה התחנה

		דצמבר 2011	5. תיעוד מבנה התחנה		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
--	---	---------------	---------------------	--	-------------------------	------------

מבנה תחנת הרכבת החדש

כללי: מבנה בטון מצופה אבן בן קומה אחת, למעט חדר האיתות שנמצא בקומה שניה. למבנה שני אגפים המופרדים ע"י מבואת מעבר וארקדה הפונה לחזית המערבית, לכיוון המסילה. האגף הצפוני תוכנן כמגורי מנהל התחנה, ובו יחידת דיור בת 2 חדרים, מטבח וחדר שירותים. בצידו המזרחי של המבנה חצר תחומה בחומת לבני סיליקט.

שנת בניה: 1946.

קירות חיצוניים: קירות בטון מטויחים כלפי פנים ומצופים אבן גיר מסותתת בעיבוד טובזה, עובי כולל כ-30 ס"מ.

קירות פנימיים: מחיצות מקוריות בעובי 15 ס"מ, כפי הנראה מבלוק בטון מטויח בטיח על בסיס צמנט. באגף הדרומי- מחיצת בלוקים לא מקורית בעובי 10 ס"מ המחלקת את חדר המזוודות והמשרד לרוחב ויוצרת משרד עורפי נוסף.

מסד המבנה: מסד בטון מצופה אבן בולט כ-10 ס"מ מקיר המבנה בגובה שתי שורות אבן גיר מסותתת בעיבוד טובזה.

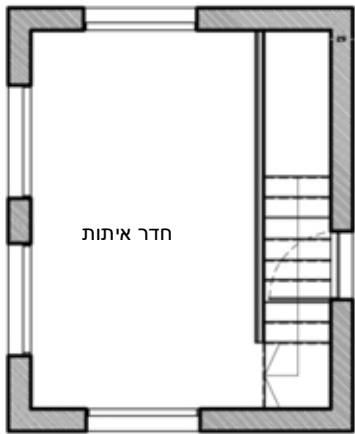
גג המבנה: המבנה בעל גג בטון מזוין בעובי של כ-12 ס"מ, על גבי קורות בטון מזוין נושאות.

מרזב / ניקוז: קיימים שני מרזבים אנכיים מקוריים בחזית המזרחית, משני צידי הכניסה, ומרזב אנכי נוסף מגג חדר האיתות אל הגג הנמוך יותר.

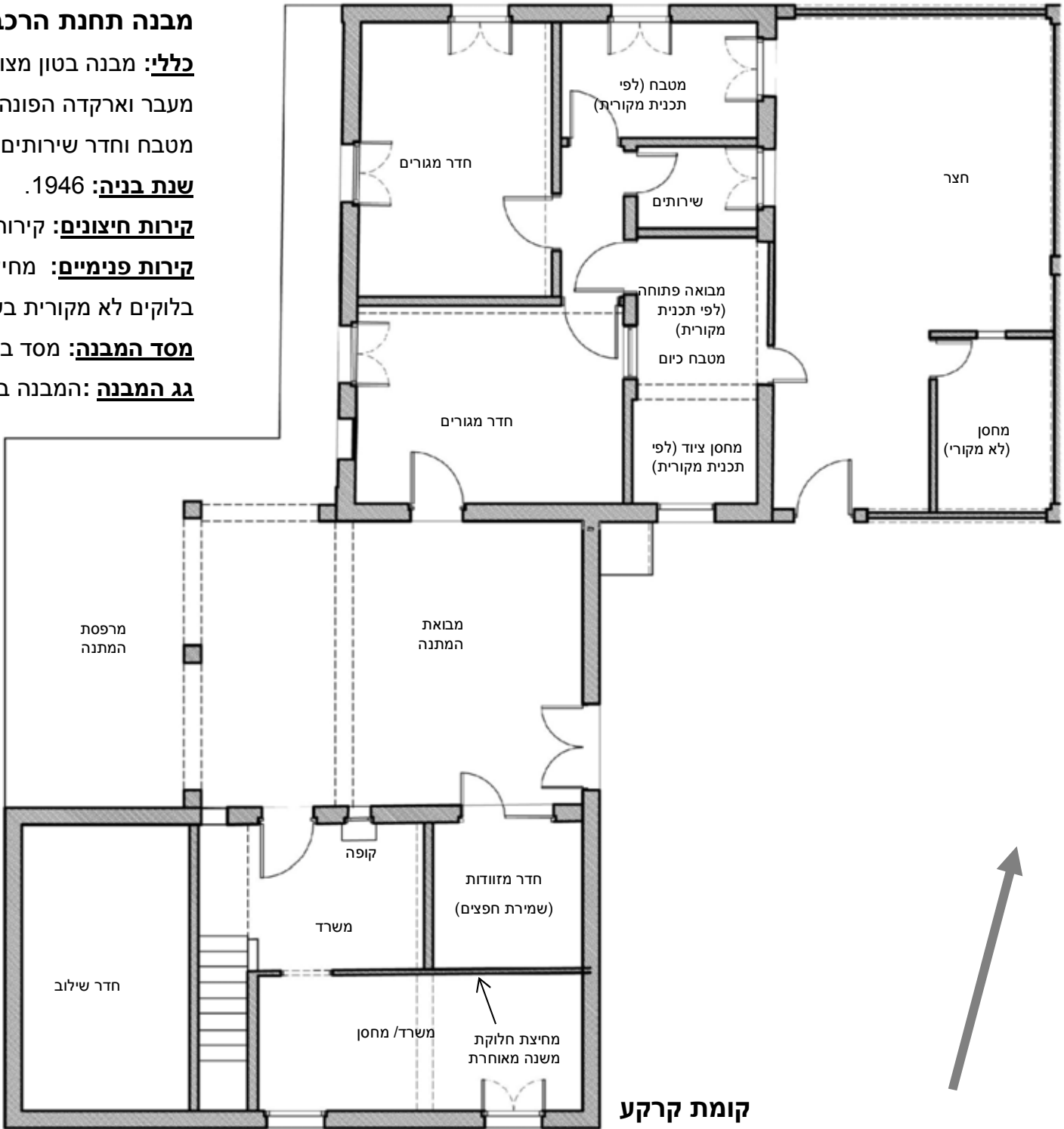
תקרה: תקרת בטון מזוין בחיפוי טיח על בסיס צמנט. לא נמצאו שרידים לתקרות משניות.

רצפות: בפנים המבנה ובמבואת ההמתנה- מרצפות טרצו, במרפסת ההמתנה המערבית- יציקת בטון בגימור מחורר, בחצר המזרחית – יציקת בטון מוחלק.

פתחים: פתחי אבן בעלי קשת עליונה ישרה, בסיתות טובזה. סביב פתחי החזית הראשית (המזרחית) סיתות מוטבה לאורך המשקופים. קיימים חלונות עם משקופי עץ ומסגרות רשת. סורגים מקוריים עשויים ברזל ומעוגנים לתוך קירות האבן קיימים בחזית המזרחית של דירת המגורים בלבד. סורגים לא מקוריים קיימים בפתחי החזית הדרומית ובפתח הקופה. שרידי תריסי העץ המקוריים קיימים בשני חלונות החזית הדרומית.

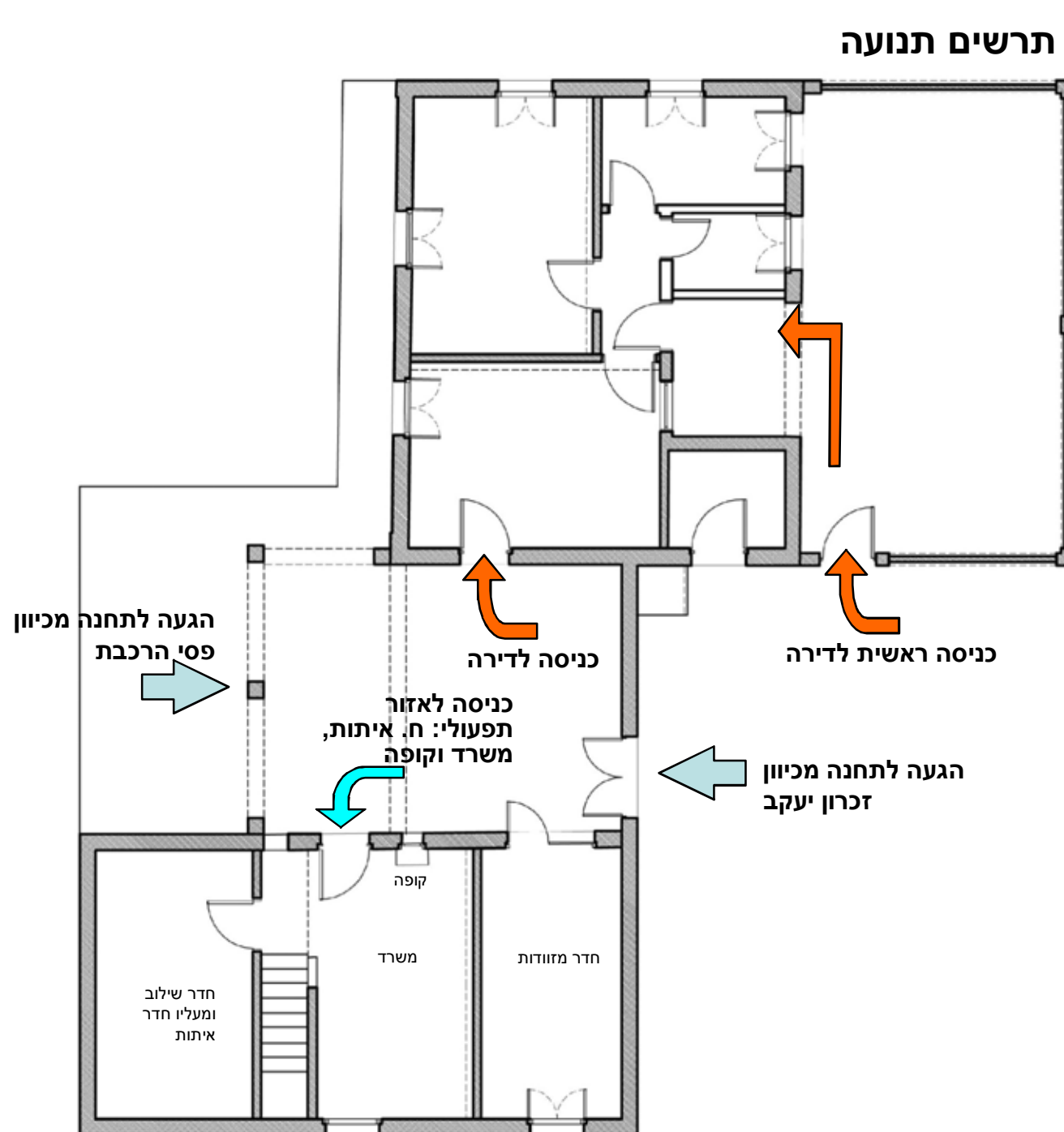


קומה שניה – חדר איתות



קומת קרקע

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב	קנ"מ 1:100	תיאור אדריכלי וטכנולוגיית בנייה מבנה תחנת הרכבת החדש	דצמבר 2011		5.01
------------	-------------------------	---------------	---	---------------	---	------



שטחים בשימוש תחנת הרכבת

דירה

חצר פרטית





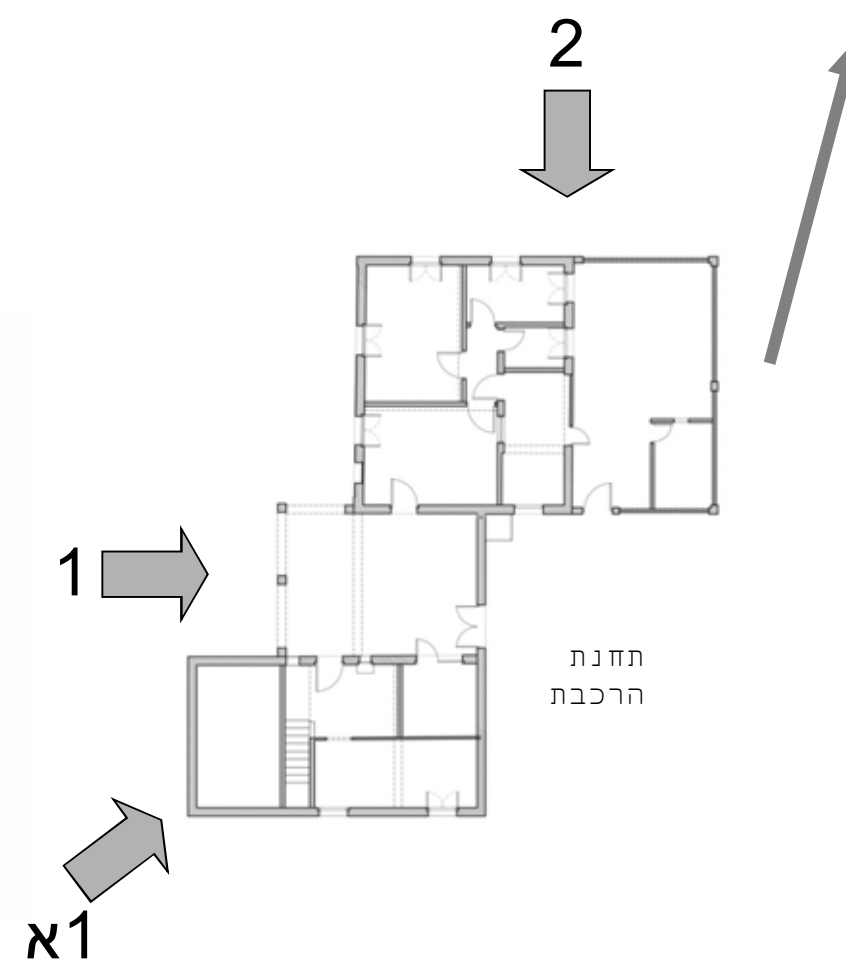
1א- חזית דרום-מערבית



1- חזית מערבית



2- חזית צפונית



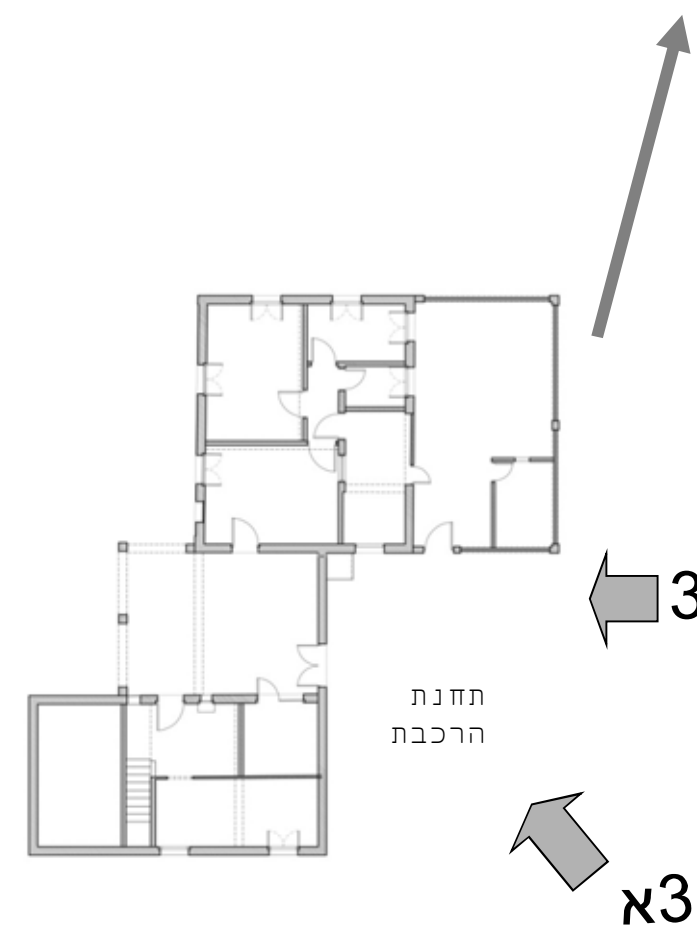
5.03		דצמבר 2011	תיעוד צילומי מבנה תחנת הרכבת החדש		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--------------------------------------	--	-------------------------	------------



3- חזית מזרחית



3א- חזית דרום-מזרחית



5.04		דצמבר 2011	תיעוד צילומי מבנה תחנת הרכבת החדש		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--------------------------------------	--	-------------------------	------------



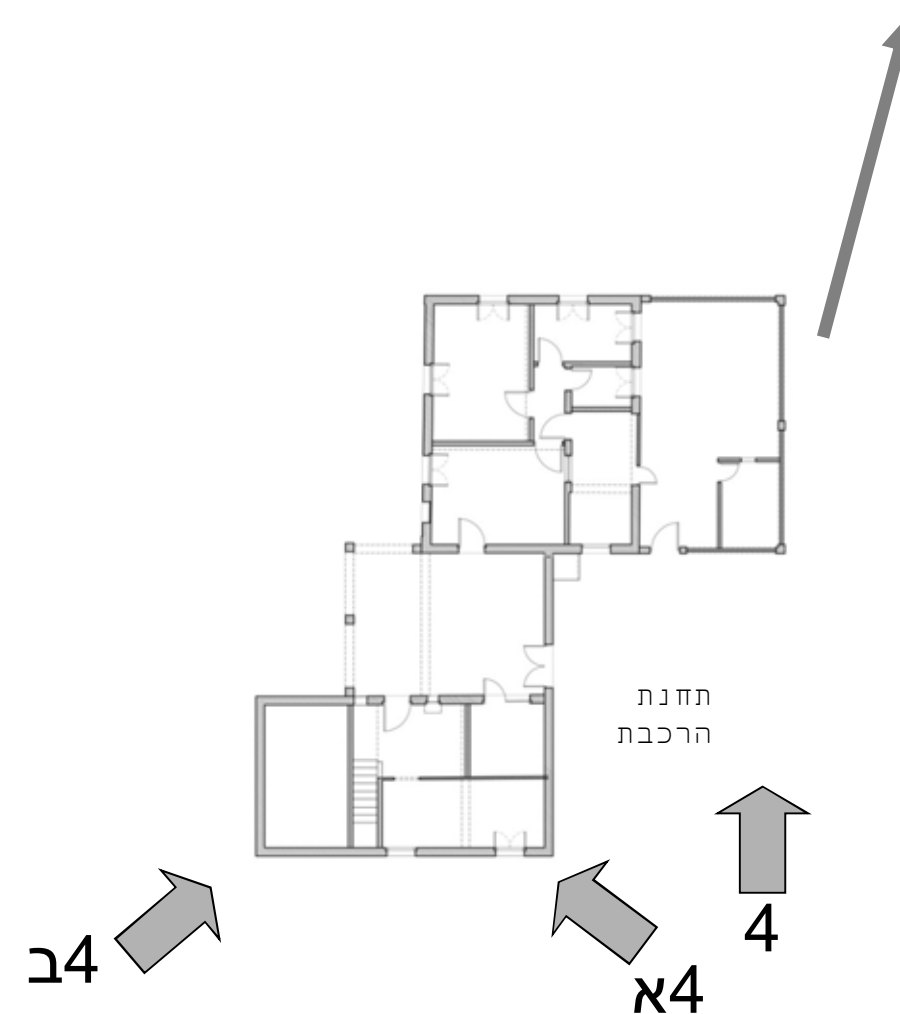
4- חזית דרומית



4ב- חזית דרום-מערבית



4א- חזית דרום-מזרחית



5.05



דצמבר
2011

תיעוד צילומי
מבנה תחנת הרכבת החדש

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל



10- מבואת ההמתנה מבט לקופה



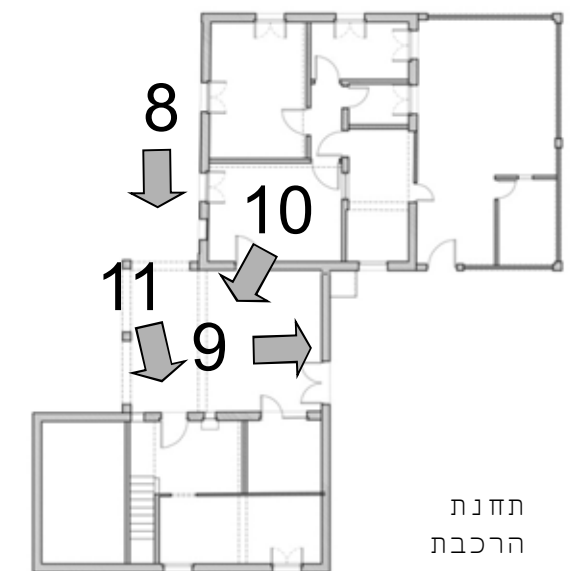
9- מבואת ההמתנה



8- מבט למבואת ההמתנה מכיוון צפון



11- מבואת ההמתנה מבט לקופה



5.06		דצמבר 2011	תיעוד צילומי מבנה תחנת הרכבת החדש		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--------------------------------------	--	-------------------------	------------



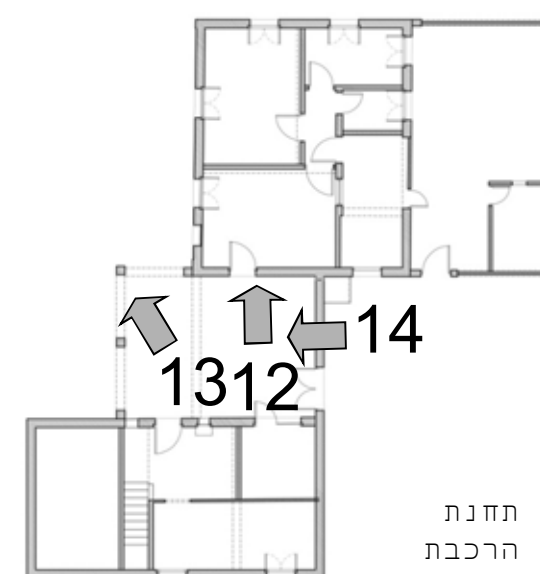
13- מבואת ההמתנה



12- מבואת ההמתנה



14- מבואת ההמתנה



5.07		דצמבר 2011	תיעוד צילומי מבנה תחנת הרכבת החדש		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--------------------------------------	--	-------------------------	------------



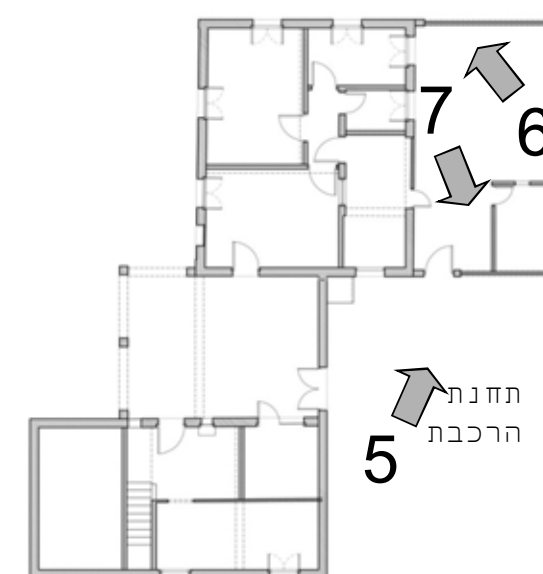
6- מבט לתוך החצר מכיוון דרום-מזרח



5- מבט מהגג לכיוון צפון-מזרח



7- מבט לתוך החצר מכיוון צפון-מערב



5.08		דצמבר 2011	תיעוד צילומי מבנה תחנת הרכבת החדש		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	---	--	------------------------------------	------------



ג. שילוב בין שני סוגי עיבוד של האבן בחזית

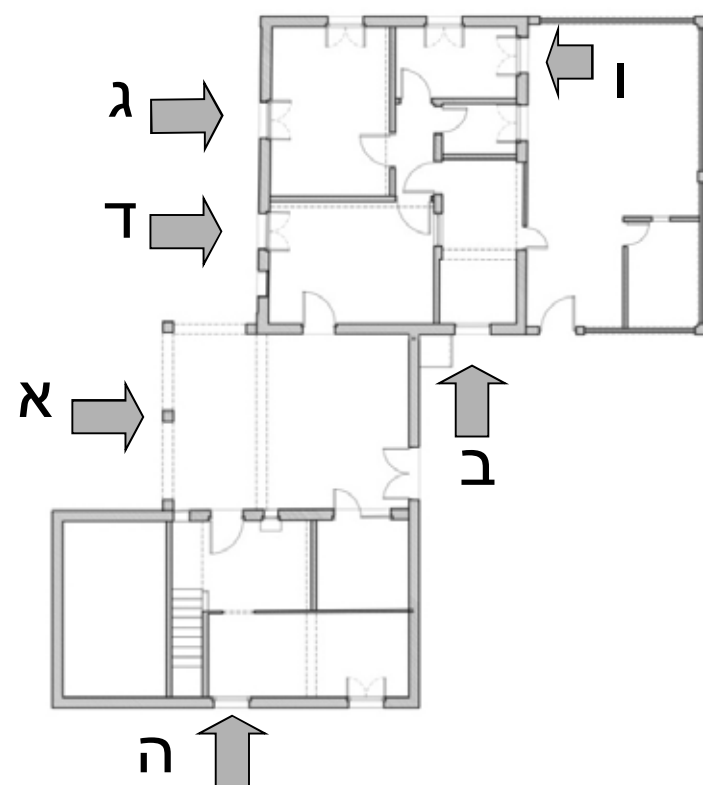


ב. סידור האבן מעל לפתחים



א. סידור האבן בקירוי מעבר הכניסה

פרטי נגרות ומסגרות:



ו. פרט סורג (ככל הנראה מקורי)



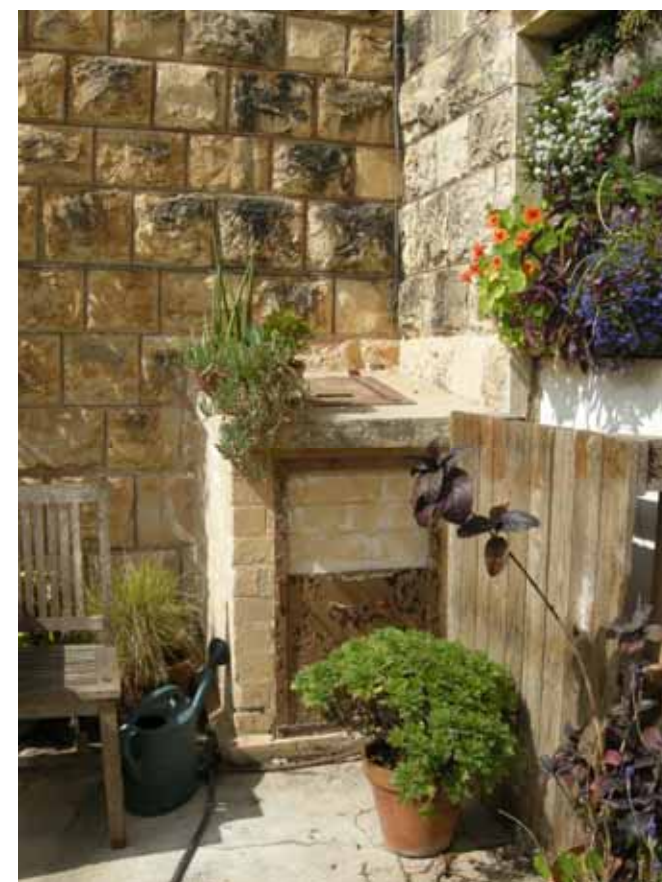
ה. פרט תריס עץ



ד. פרט חלון טיפוס

5.09		דצמבר 2011	תיעוד צילומי מבנה תחנת הרכבת החדש		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--------------------------------------	--	-------------------------	------------

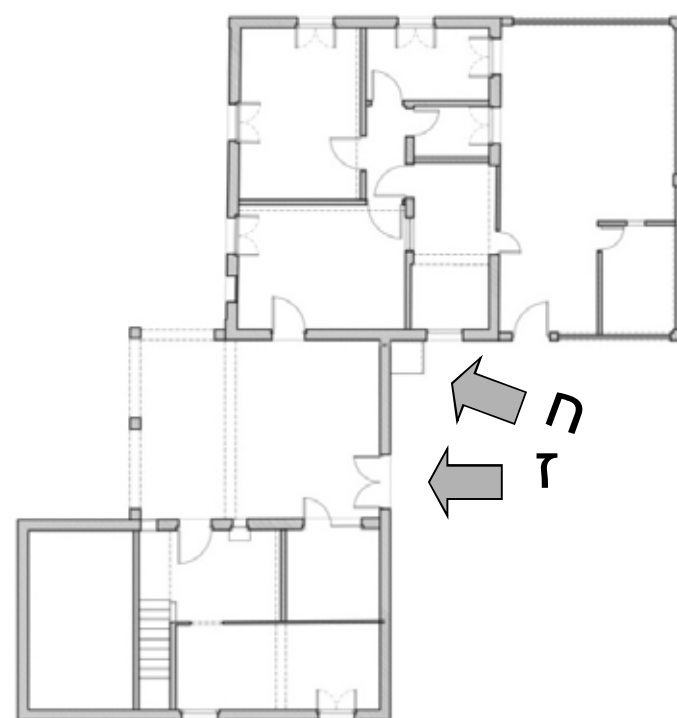
אלמנטים מקוריים:



ח. תנור ליד ה" Lamp Room"



ז. פרט דלת (ככל הנראה מקורית)



5.10



דצמבר
2011

תיעוד צילומי
מבנה תחנת הרכבת החדש

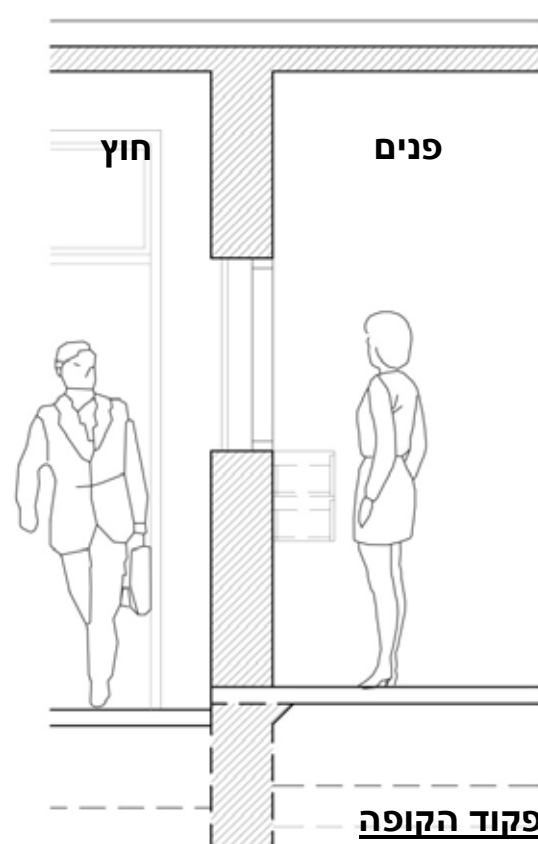
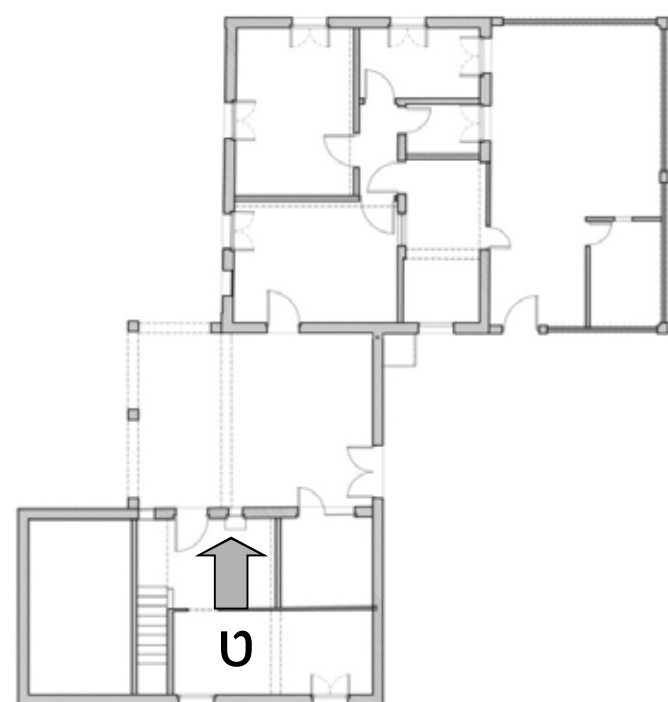
תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

אלמנטים מקוריים:



ט. פרט קופה



י. חלון קופה



5.11



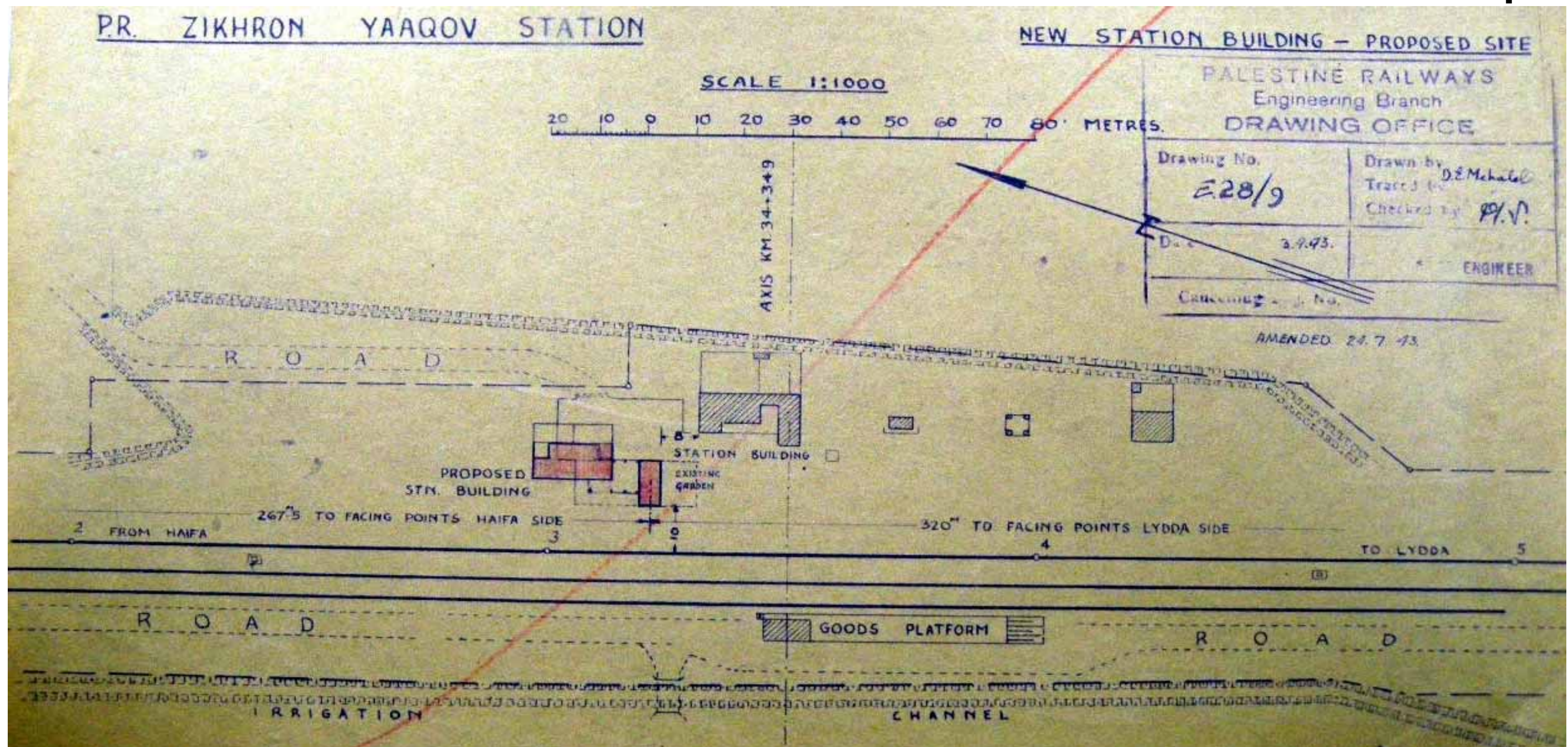
דצמבר
2011

תיעוד צילומי
מבנה תחנת הרכבת החדש

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

הקמת מבנה תחנת הרכבת החדש:

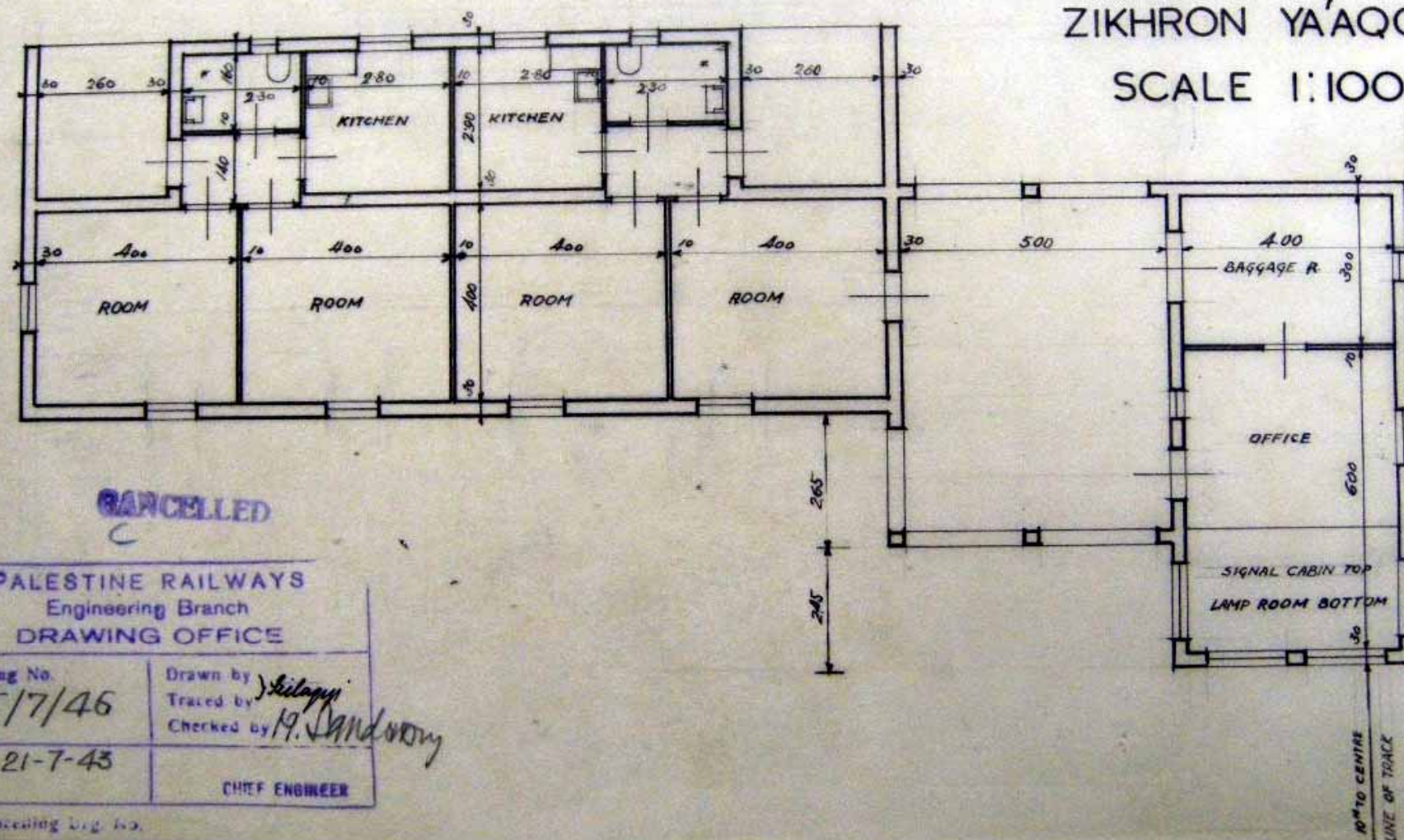


תוכנית מתחם תחנת זכרון יעקב עם הצעה למיקום מבנה תחנת הרכבת החדש, 24.7.1943. קנה המידה (במקור): 1:1000. מקור: ארכיון הרכבת.

בשנת 1943 הוכנה הצעה למבנה תחנת רכבת חדש, שימוקם מצפון מערב למבנה הקיים, על גבי הגן שהיה במקום. מבנה התחנה המוצע כלל אגף תפעולי ובו משרד ועמדה למכירת כרטיסים, מגדל איתות ומחסן חבילות, ואגף מגורים ובו שתי יחידות דיור בנות שני חדרי שינה, מטבח ויחידת שירותים כל אחת. בסופו של דבר, נבנה בשנת 1946 מבנה תחנה חדש במיקום המוצע. מבנה זה היה מצומצם מכפי שהוצע וכלל רק יחידת דיור אחת עבור מגורי מנהל התחנה ובה שני חדרי שינה, מטבח, יחידת שירותים, מרפסת וגינה אחורית מוקפת גדר.

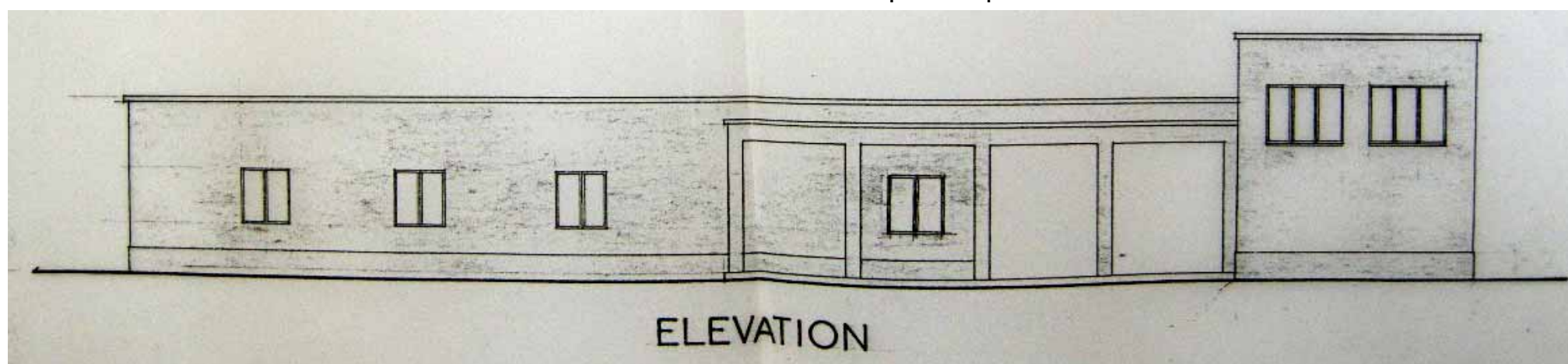
5.12		דצמבר 2011	תיעוד היסטורי מבנה תחנת הרכבת החדש		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	---------------------------------------	--	-------------------------	------------

P. R.
PROPOSED STATION BUILDING
ZIKHRON YA'AQOV
SCALE 1:100



ההצעה למבנה התחנה החדש מ-1943 היא גדולה יותר ממה שבוצע בפועל, בסופו של דבר. ההצעה כוללת שתי יחידות דיור, כשבפועל בוצעה רק אחת.

תוכנית ההצעה למבנה התחנה החדש מ-21.7.1943. מקור: ארכיון הרכבת.



חזית ההצעה למבנה התחנה החדש מ-21.7.1943. מקור: ארכיון הרכבת.

5.13

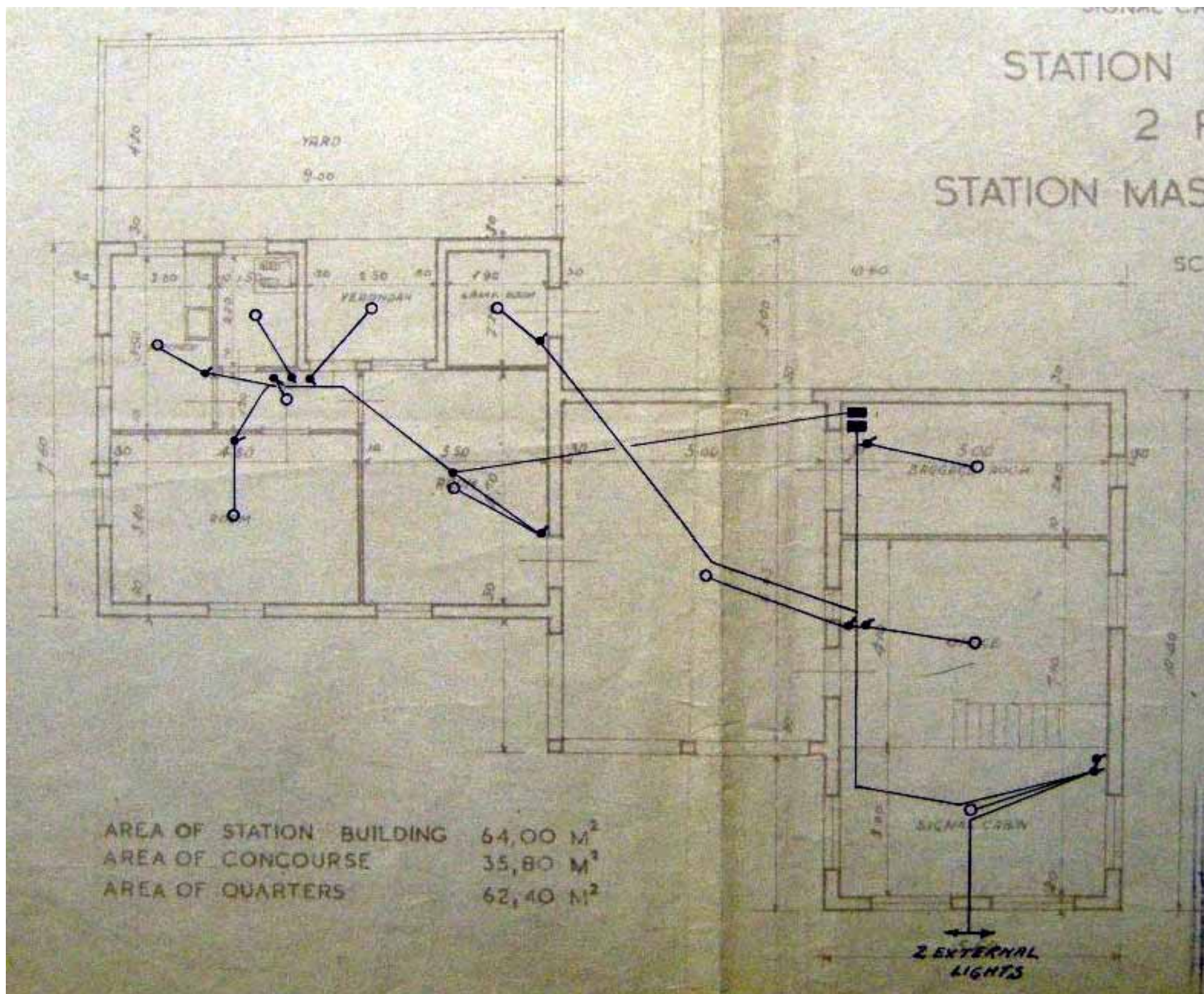


דצמבר
2011

תיעוד היסטורי
מבנה תחנת הרכבת החדש

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל



תוכנית מבנה התחנה כפי שבוצע בפועל.
מעניין לראות שהחלק המרכזי של התחנה הכולל את מעבר הנוסעים מכיוון הרכבת ומכיוון כביש ההגעה לתחנה תוכנן במקור כפתוח לשני הכיוונים (מזרח ומערב) עם מערכת עמודים וקורות ובפועל החלק הפונה מזרחה נסגר בקיר מלא, ונפתחה בו דלת.
יתכן שהדבר נבע מהמצב הביטחוני המעורער של אותה התקופה והצורך לסגור את תחנת הרכבת כלפי חוץ.

תוכנית מבנה התחנה החדש, כפי שבוצע בפועל. קנה המידה (במקור): 1:1000. מקור: ארכיון הרכבת.

5.14



דצמבר
2011

תיעוד היסטורי
מבנה תחנת הרכבת החדש

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

תמונות היסטוריות של מבנה התחנה החדש:

תמונות משנותיו הראשונות של מבנה התחנה החדש לא אותרו. סדרת התמונות הישנות ביותר הנמצאות ברשותנו היא משנות ה-70 (ראו מימין), מאוספו הפרטי של משה גבריאלי, וסדרה נוספת של תמונות צולמה ב-1987 ע"י פול קוטרל (במרכז), בעוד הסדרה השלישית, מ-2001, צולמה על ידי חן מלינג. כל שלוש הצלמים היו או הינם עובדי רכבת ישראל. האוספים מצויים בארכיון רכבת ישראל. הצילום העליון מימין הוא הצילום היחיד המצוי בידינו בו ניתן לראות את שני מבני התחנה, הישן והחדש, בו זמנית במתחם התחנה (המבנה הישן מבצבץ מאחורי מבנה התחנה החדש בצד ימין של התמונה).



צילם: חן מלינג.



צילם: פול קוטרל



מקור: אוסף משה גבריאלי.



מקור: ארכיון הרכבת.

2001



1987



שנות ה-70'

5.15



דצמבר
2011

תיעוד היסטורי
מבנה תחנת הרכבת החדש

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

מבנה שליטה ובקרה



מבנה התחנה



מבנה השירותים



כביש הגישה
החדש



5.16



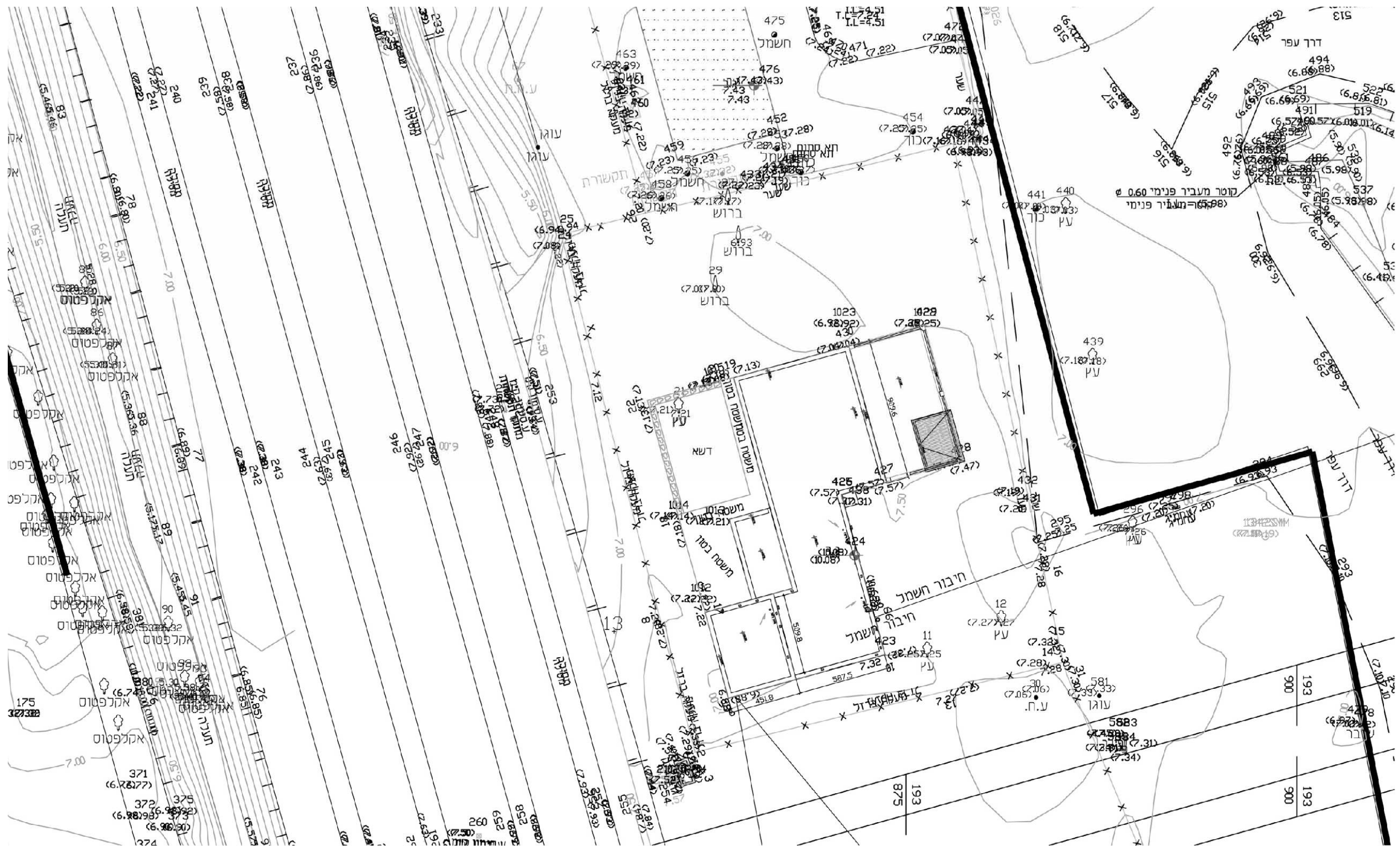
דצמבר
2011

נתונים כלליים
תיאור האתר וסביבתו

קנ"מ
1:1000

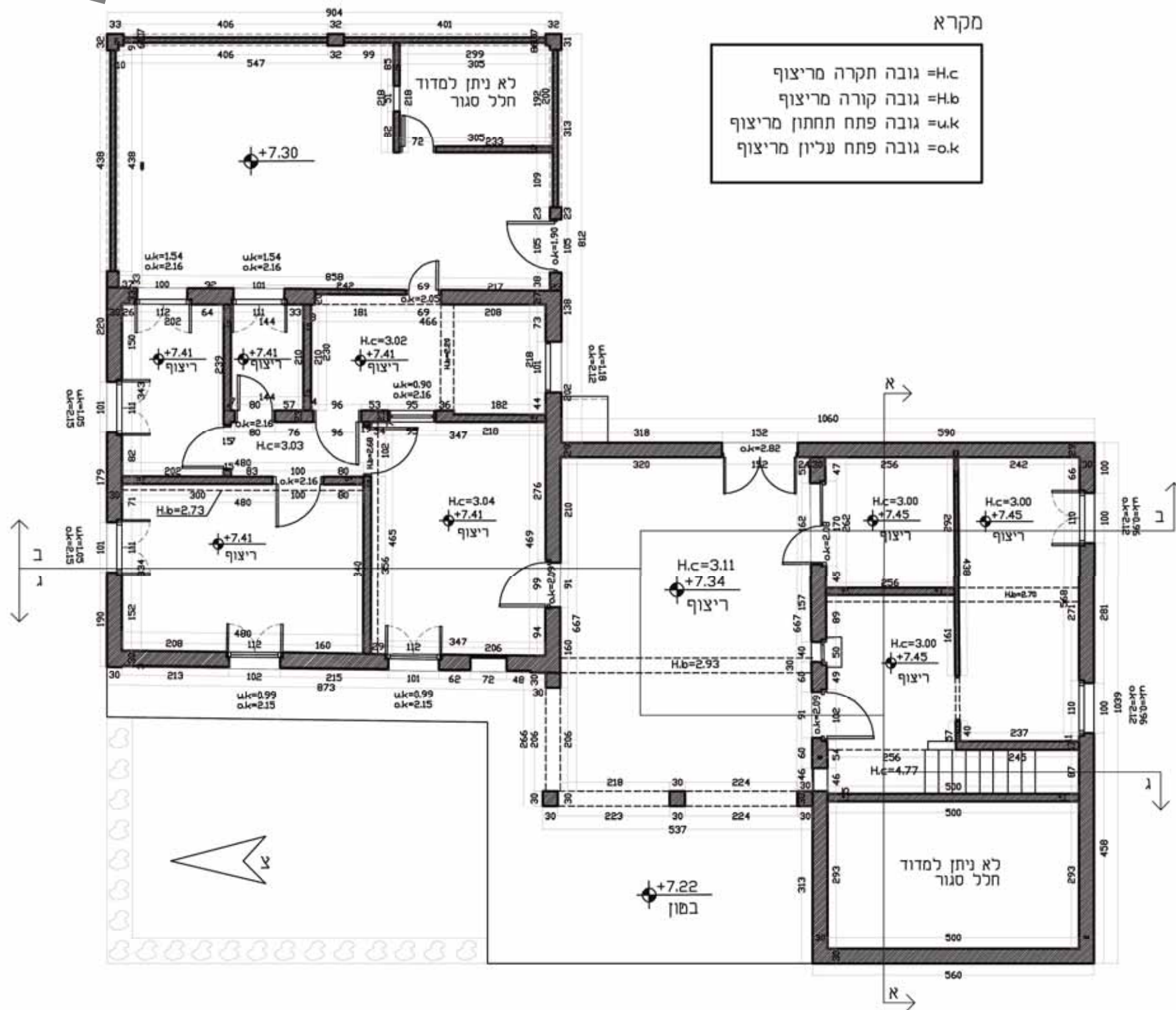
תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל



הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

5.17		דצמבר 2011	תוכנית סביבה - מצב קיים מבנה תחנת הרכבת החדש	קנ"מ 1:250	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	---	---------------	-------------------------	------------

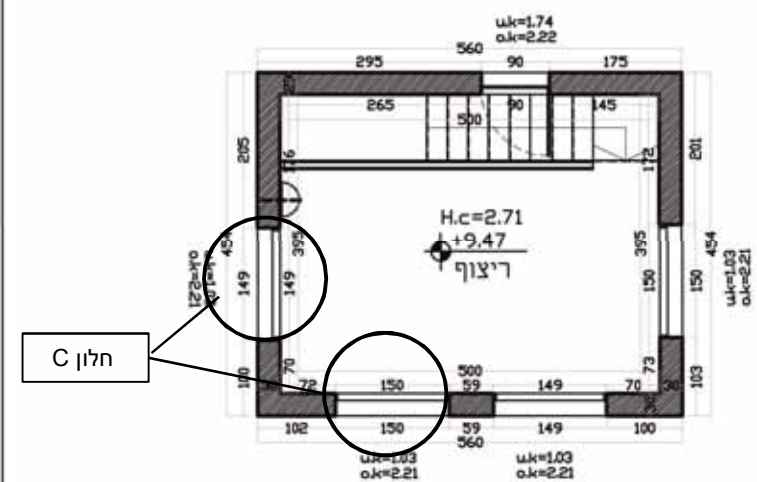


טיפוסי חלונות:

חלון A: חלון דו כנפי במידות 120X100 כולל תריסי עץ אך ללא סורג מקורי. ראו פרטים בעמ' 5.30-5.31

חלון B: חלון דו כנפי במידות 70X100 כולל סורג אך ללא תריס. ראו פרטים בעמ' 5.32-5.33

חלון C: פתחי חלון במידות 124X150 במגדל האיתות. במקור כפי הנראה היו חלונות הזזה דו-כנפיים מעץ, ללא סורג, תריס או מסגרות רשת. אף אחד מהחלונות המקוריים לא שרד, ובשל כך לא פורטו.



תכנית קומה שנייה (מגדל איתות)

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

5.18



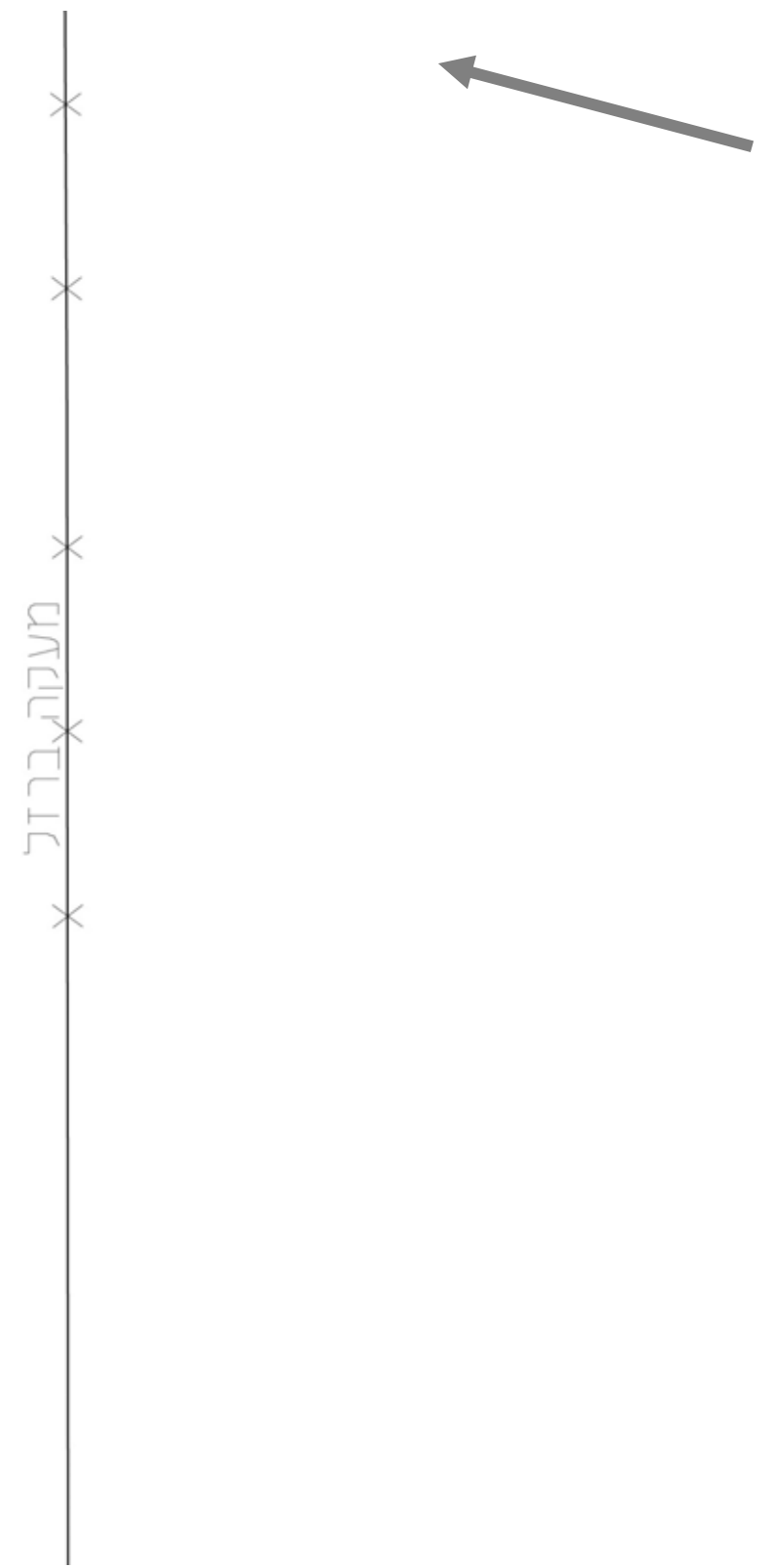
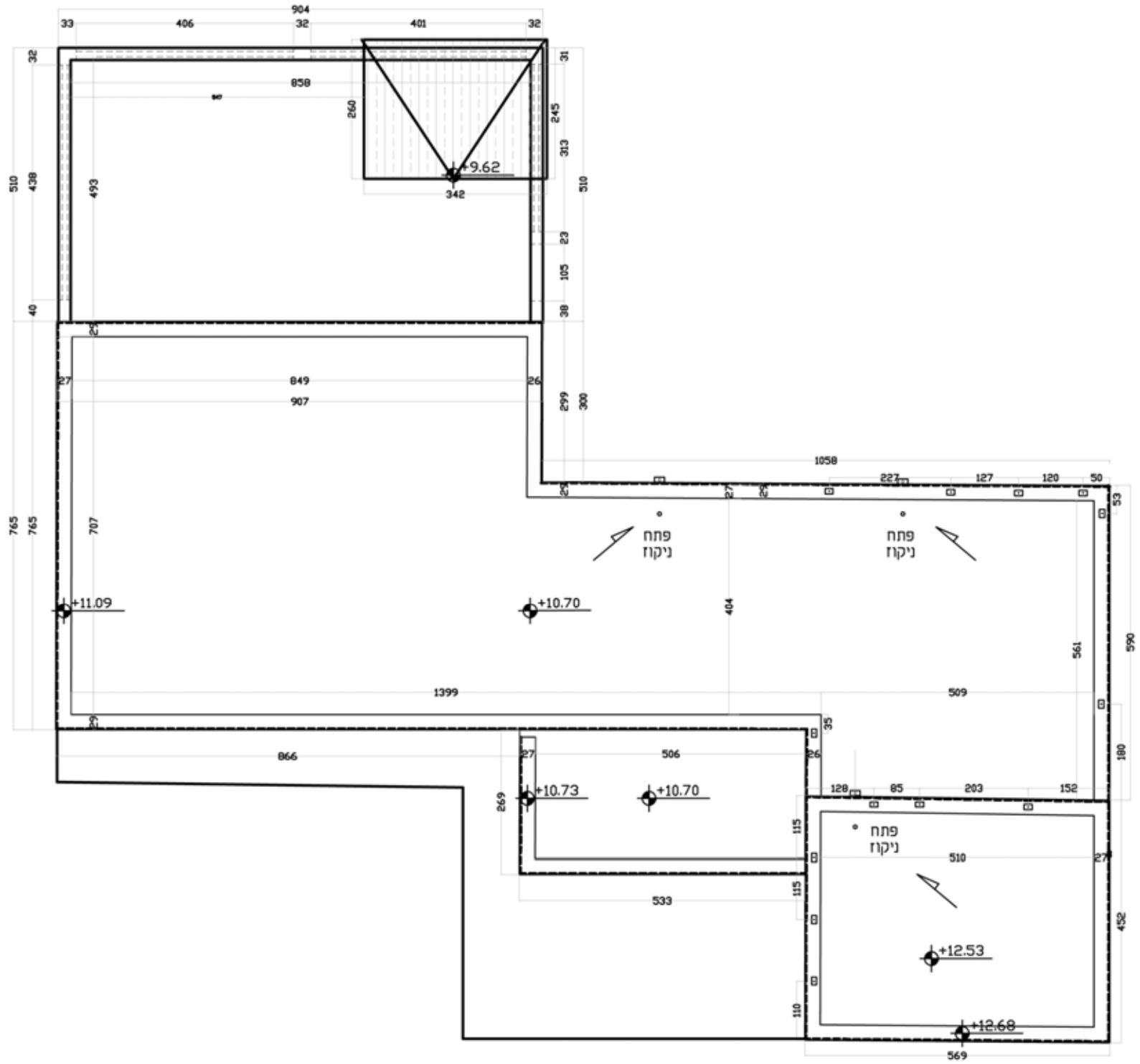
דצמבר
2011

תוכנית - מצב קיים
מבנה תחנת הרכבת החדש

קנ"מ
1:100

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל



תכנית גגות

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב	קנ"מ 1:100	תוכנית גגות - מצב קיים מבנה תחנת הרכבת החדש	דצמבר 2011		5.19
------------	-------------------------	---------------	--	---------------	---	------



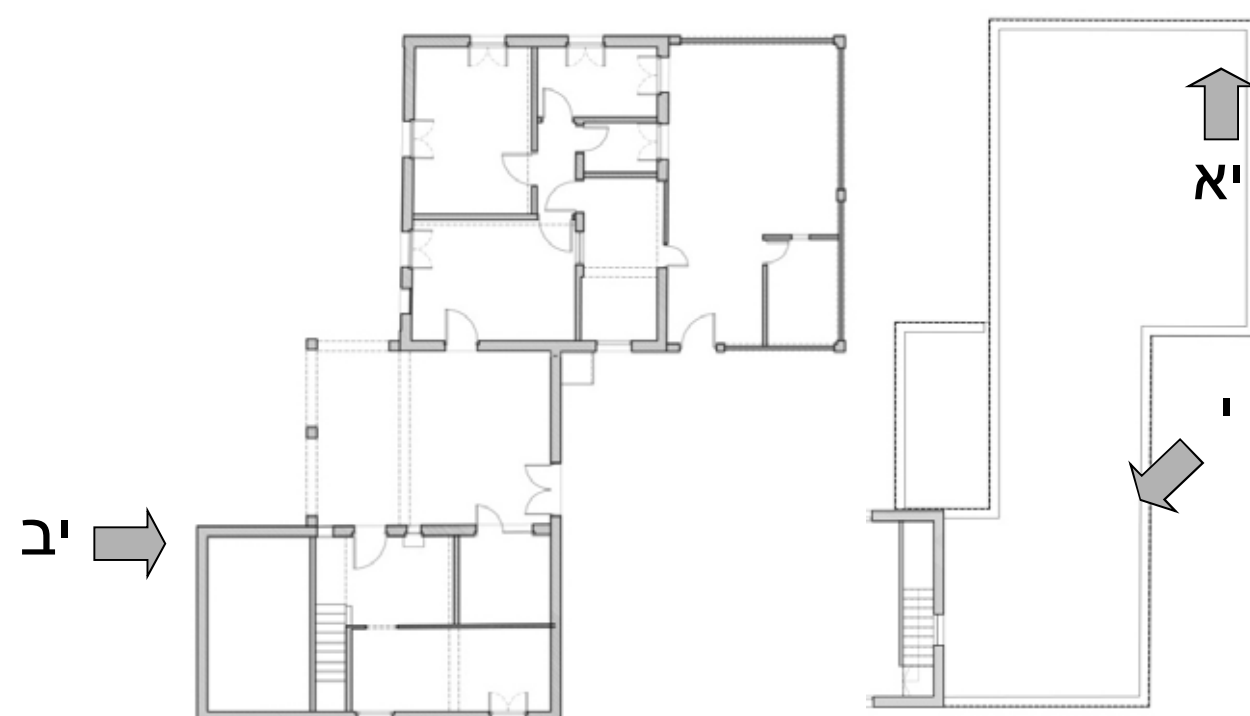
יב. פרט מותחן בקיר



יא. פרט מותחן בגג

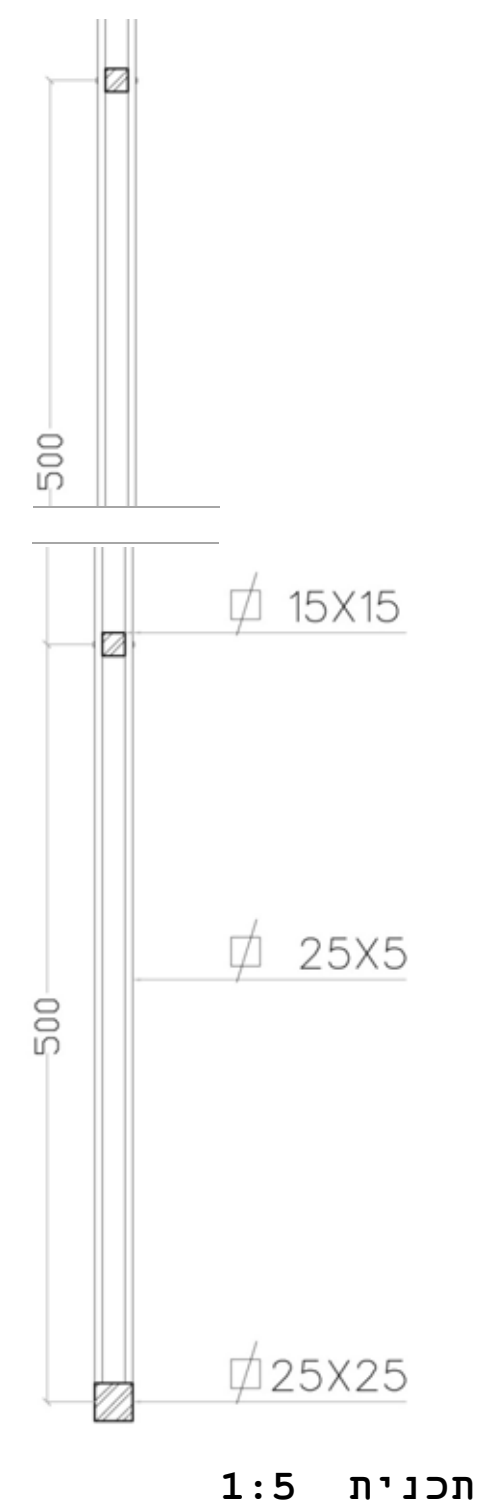
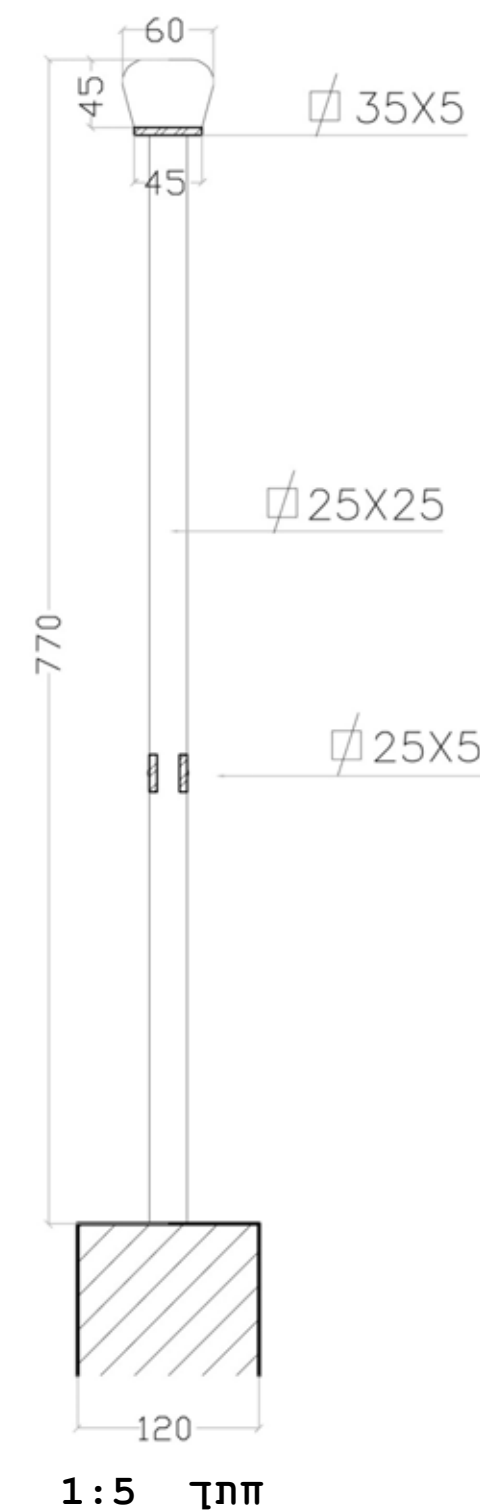
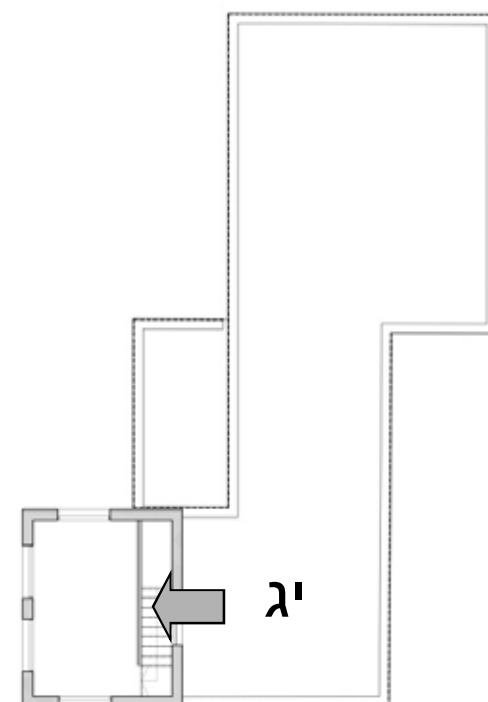
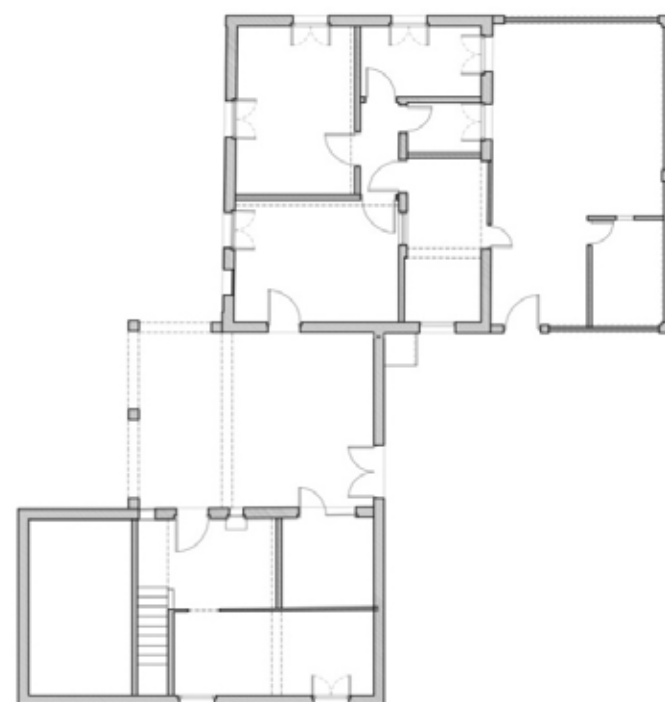


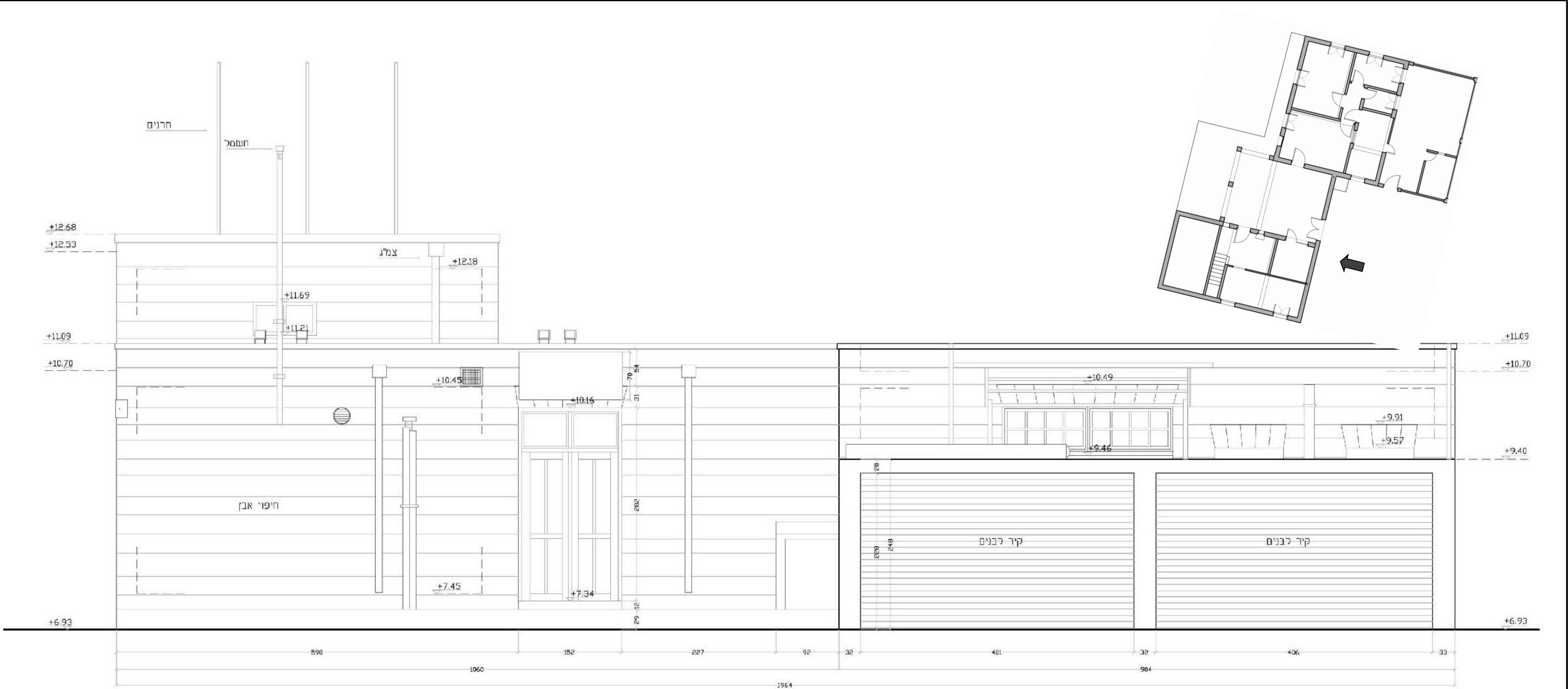
י. פרט מרזב





יג. מעקה מדרגות

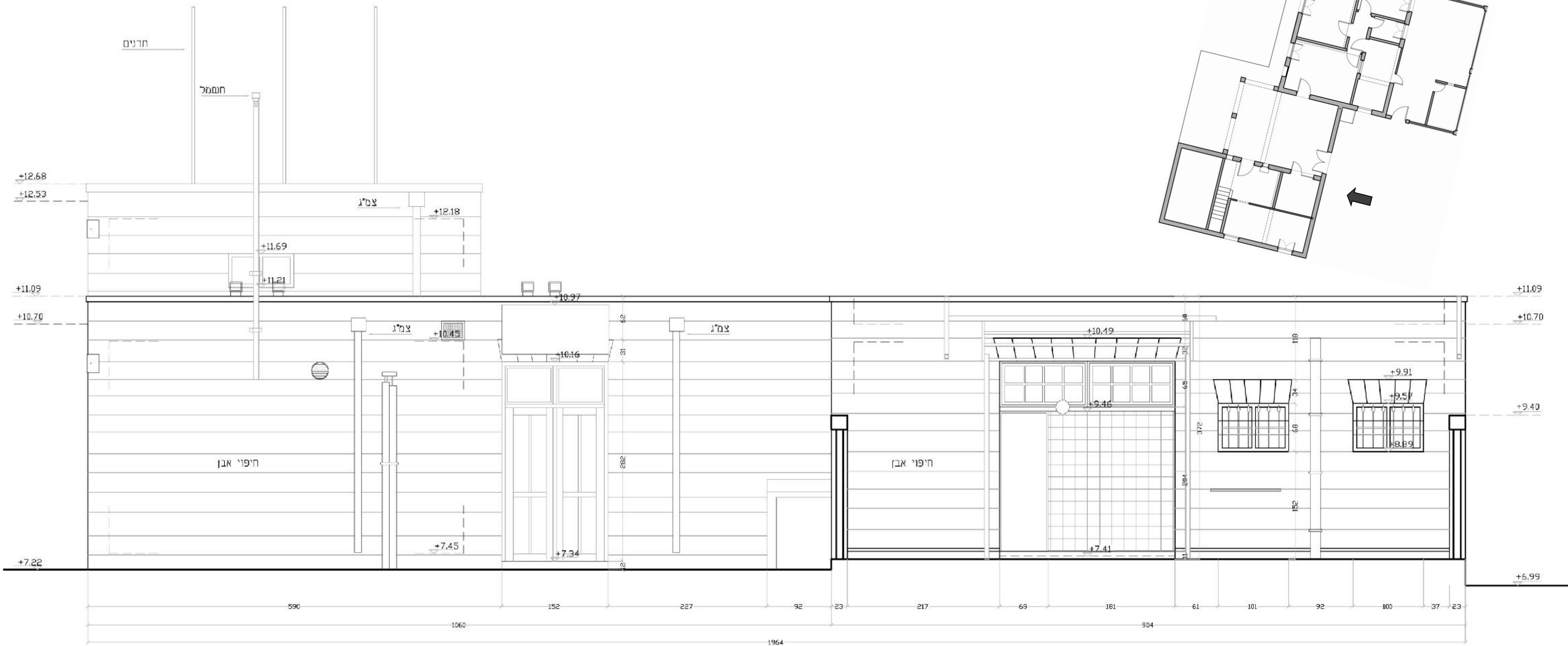




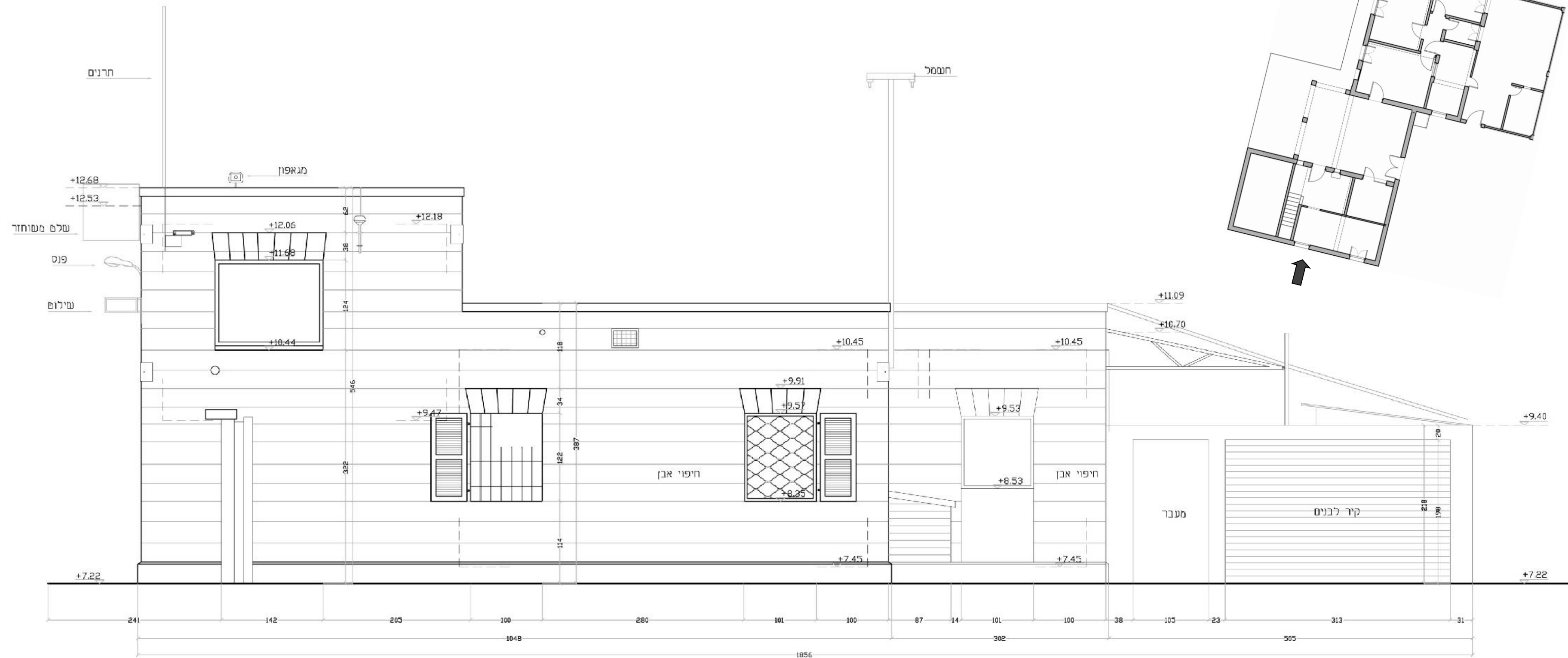
הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. מידותיו הנכונות של גליון זה הן 56.2 X 27.7 ס"מ. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

5.23		דצמבר 2011	חזית מזרחית - מצב קיים מבנה תחנת הרכבת החדש	קנ"מ 1:50	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--	--------------	-------------------------	------------

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. מידותיו הנכונות של גליון זה הן 56.2 X 27.7 ס"מ. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.



5.24		דצמבר 2011	חזית מזרחית (דרך החצר) - מצב קיים מבנה תחנת הרכבת החדש	קנ"מ 1:50	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	---	--------------	-------------------------	------------



הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. מידותיו הנכונות של גליון זה הן 56.2 X 27.7 ס"מ. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

5.25



דצמבר
2011

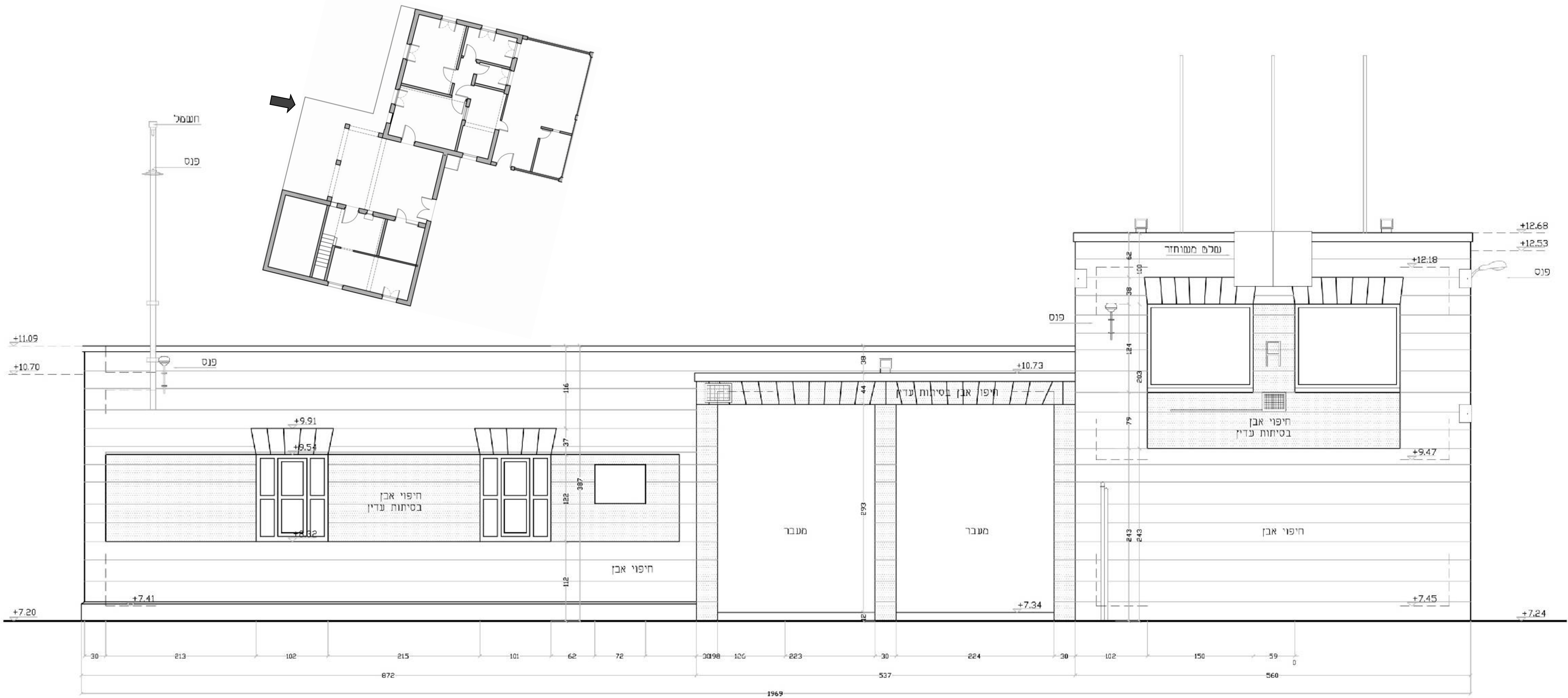
חזית דרומית - מצב קיים
מבנה תחנת הרכבת החדש

קנ"מ
1:50

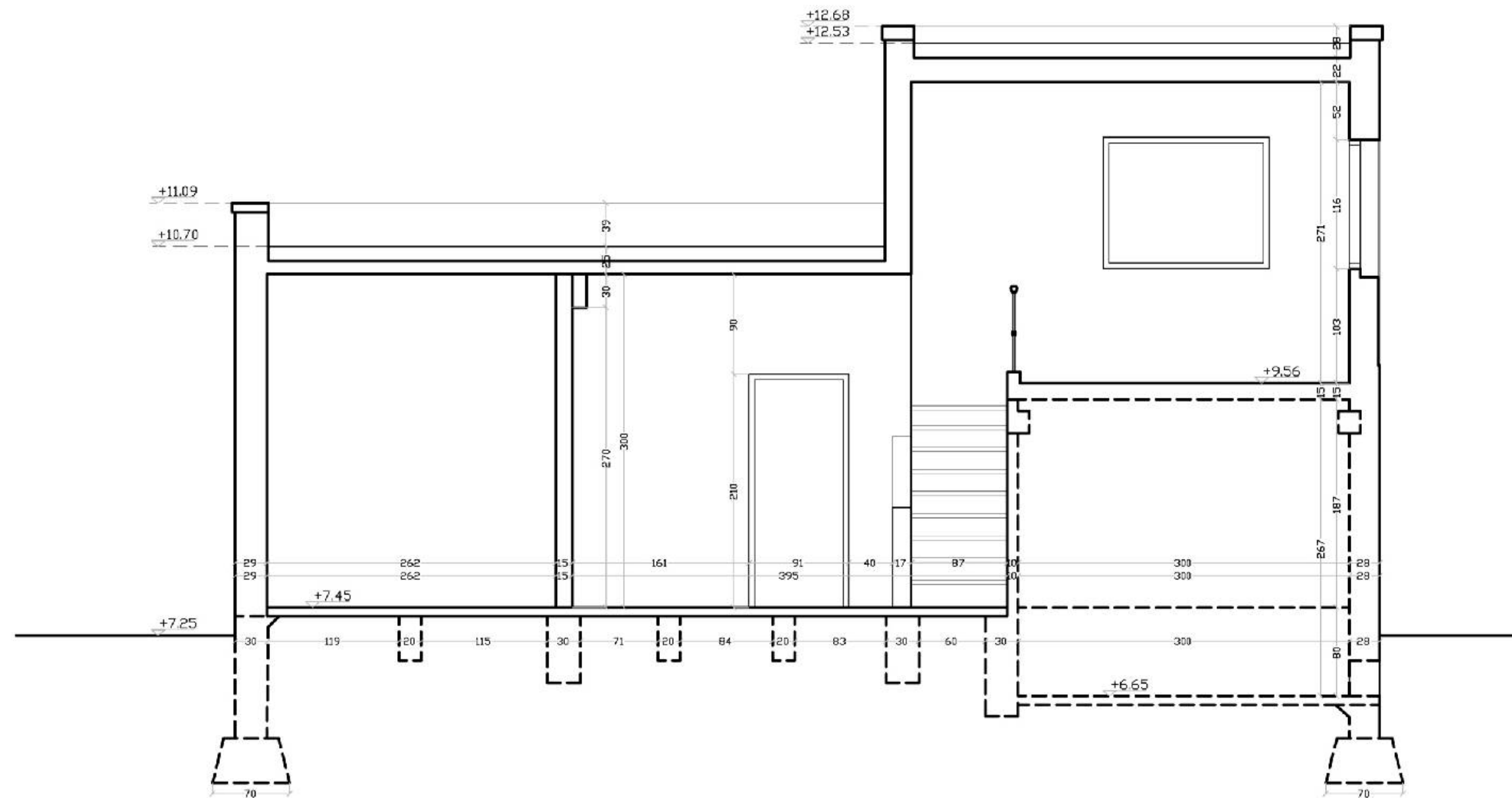
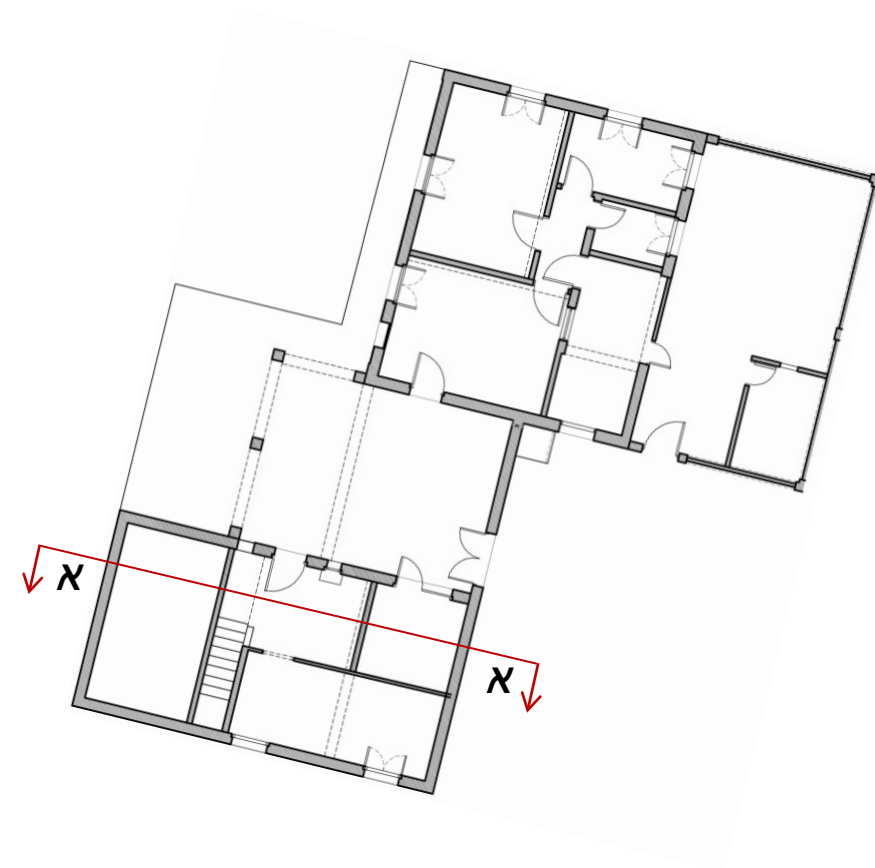
תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. מידותיו הנכונות של גליון זה הן 27.7 X 56.2 ס"מ. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.



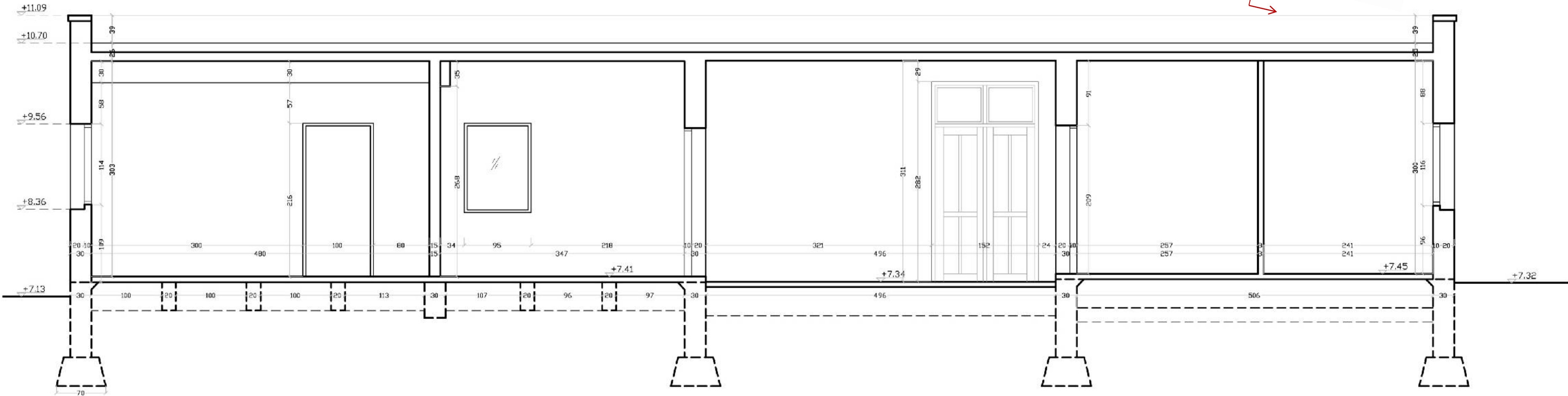
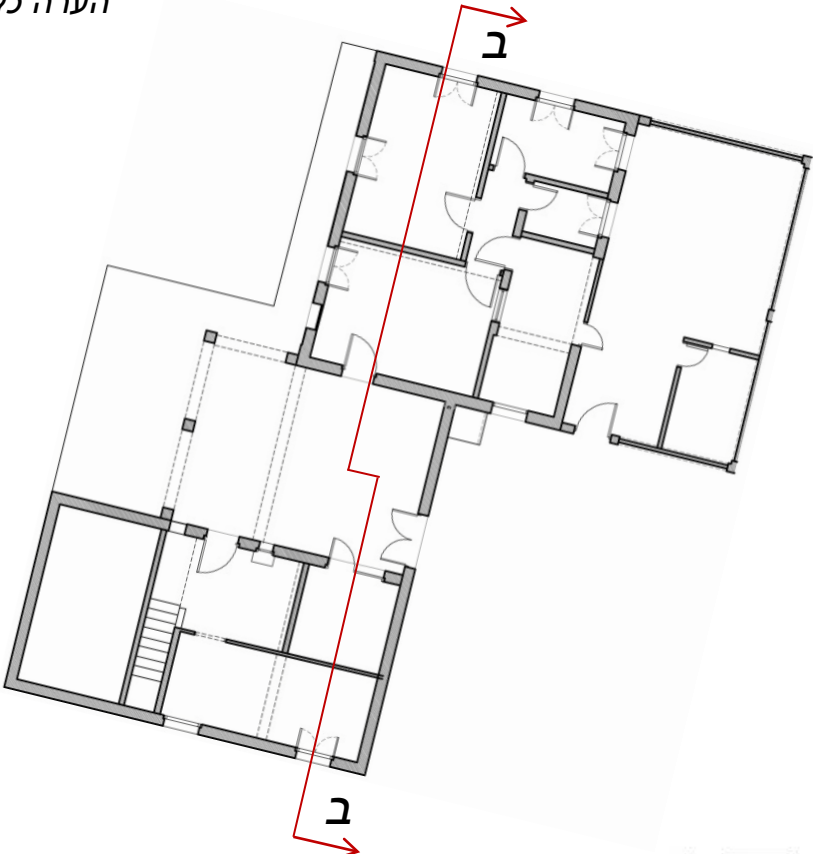
5.26		דצמבר 2011	חזית מערבית - מצב קיים מבנה תחנת הרכבת החדש	קנ"מ 1:50	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--	--------------	-------------------------	------------



הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. מידותיו הנכונות של גליון זה הן 27.7 X 56.2 ס"מ. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

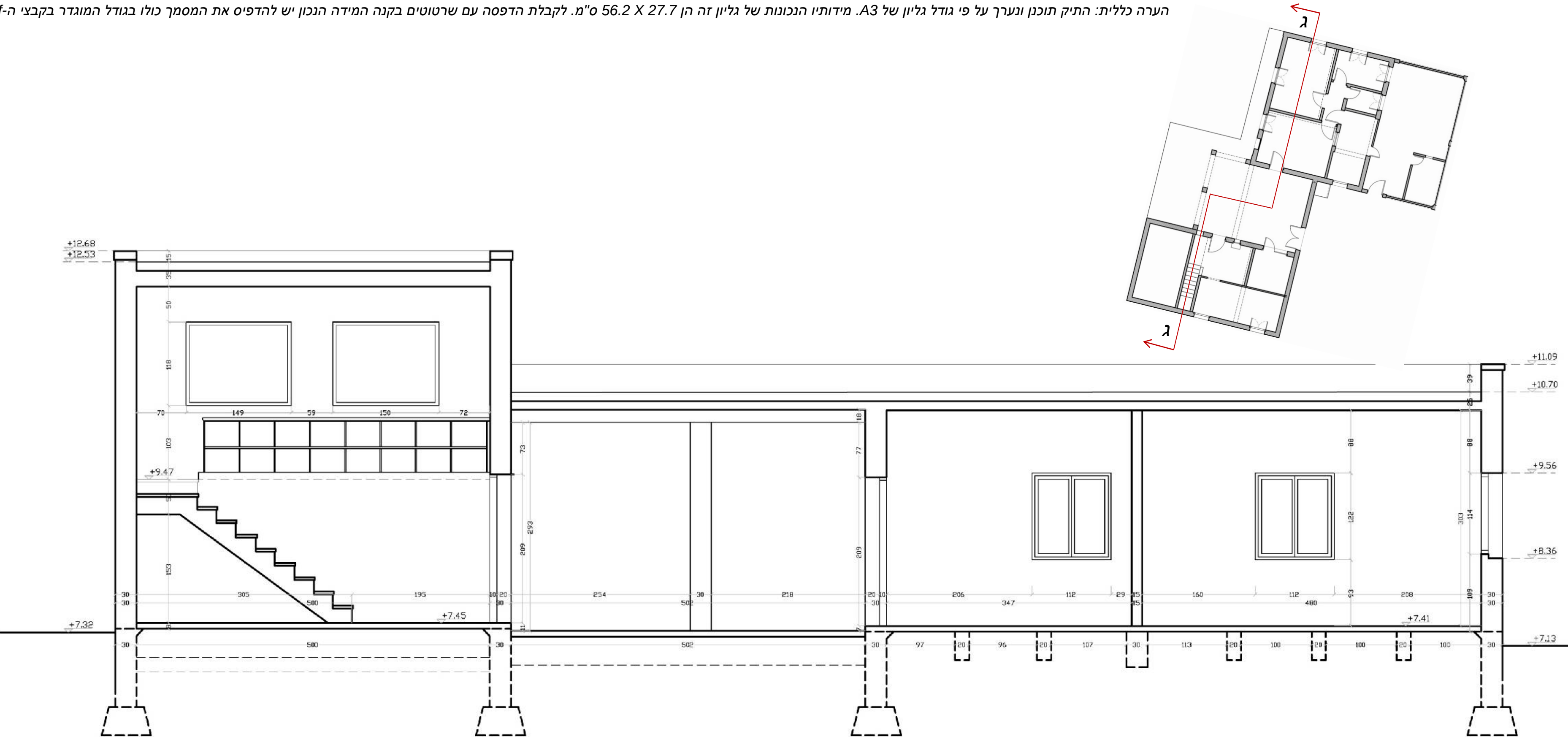
5.27		דצמבר 2011	חתך א-א - מצב קיים מבנה תחנת הרכבת החדש	קנ"מ 1:50	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--	--------------	-------------------------	------------

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. מידותיו הנכונות של גליון זה הן 27.7 X 56.2 ס"מ. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.



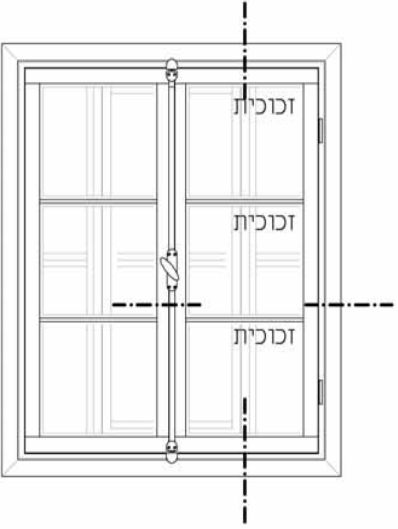
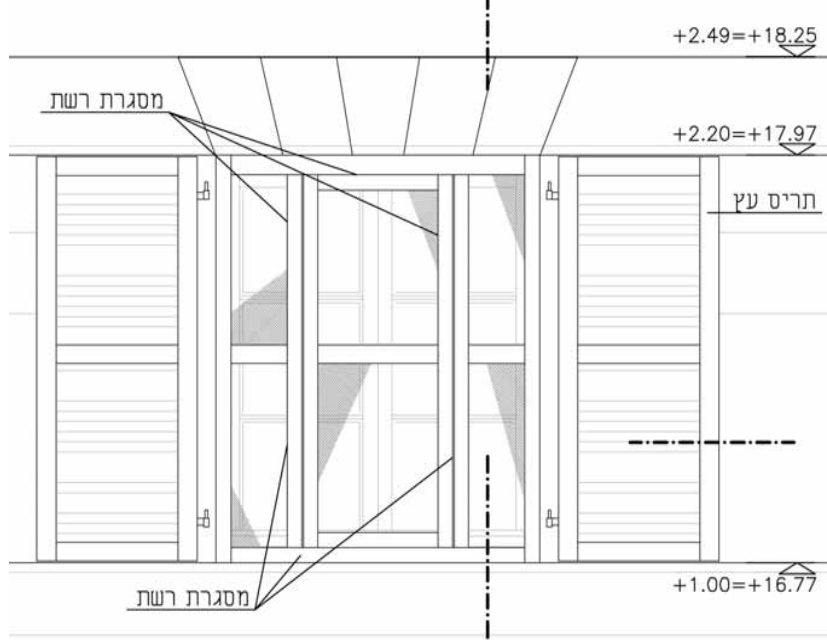
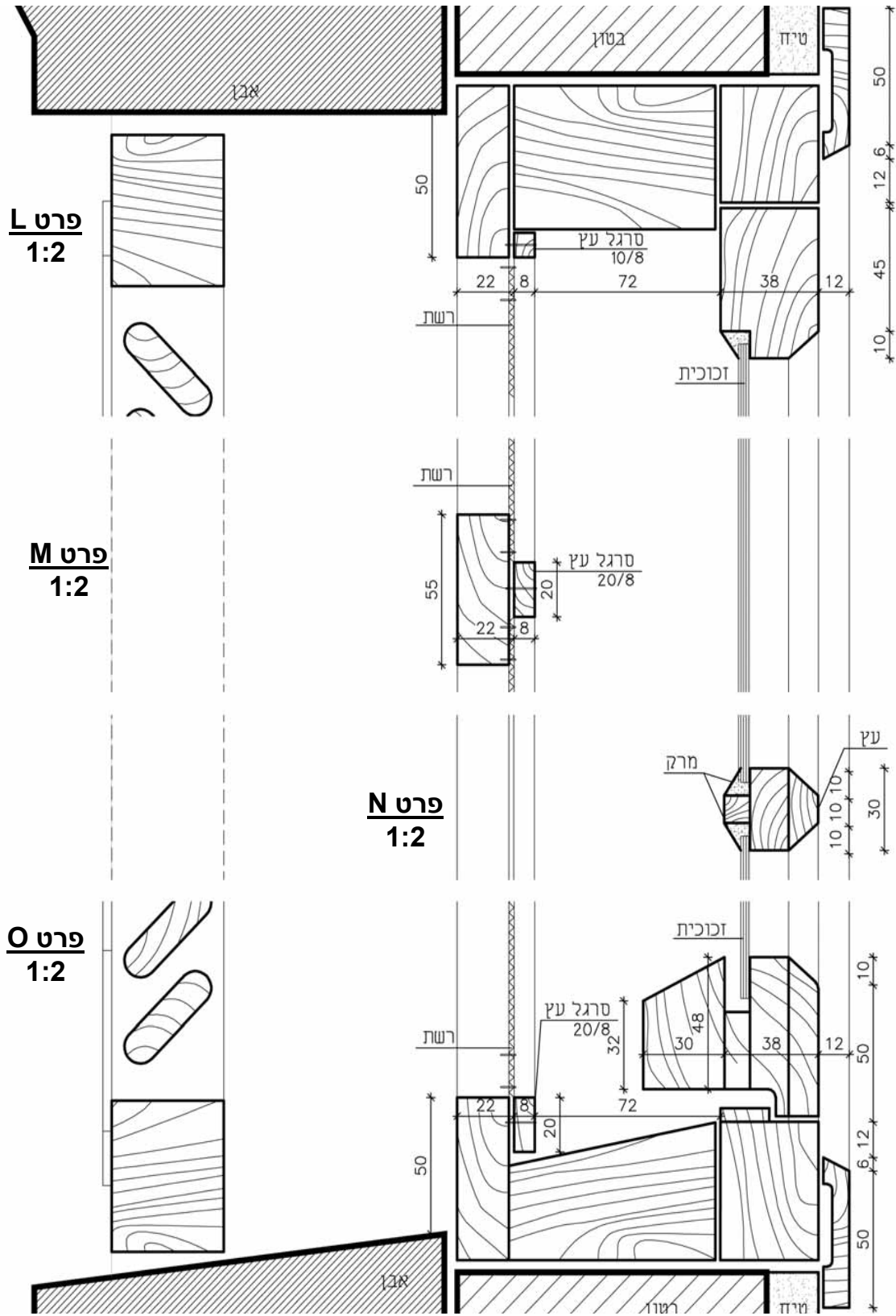
5.28		דצמבר 2011	חתך ב-ב - מצב קיים מבנה תחנת הרכבת החדש	קנ"מ 1:50	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--	--------------	-------------------------	------------

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. מידותיו הנכונות של גליון זה הן 56.2 X 27.7 ס"מ. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.



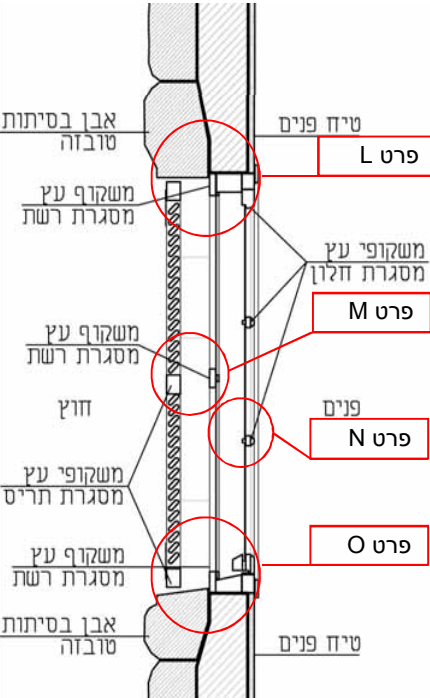
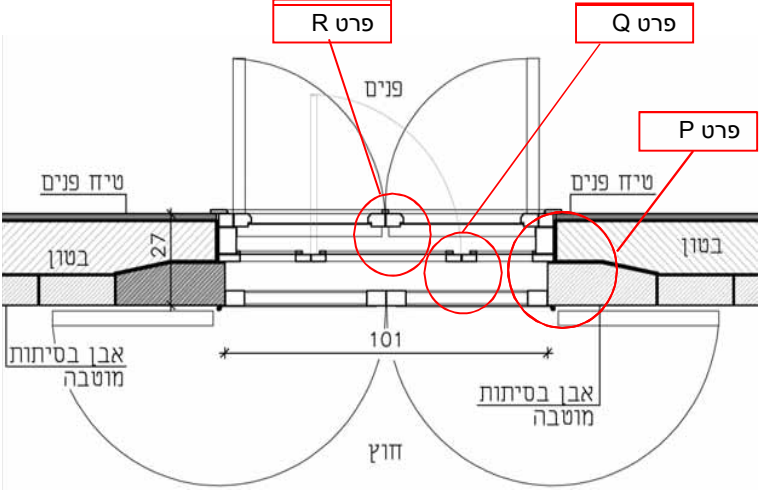
5.29		דצמבר 2011	חתך ג-ג - מצב קיים מבנה תחנת הרכבת החדש	קנ"מ 1:50	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--	--------------	-------------------------	------------

פרטי נגרות: פרט חלון A



חלון A – מבט מבחוץ
1:20

חלון A – מבט מבפנים
1:20



חלון A – תוכנית
1:20

חלון A – חתך
1:20

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב	קנ"מ 1:20 1:2	פרט חלון A תחנת הרכבת	דצמבר 2011	5.30
------------	-------------------------	---------------------	--------------------------	---------------	------

פרטי נגרות: פרט חלון A



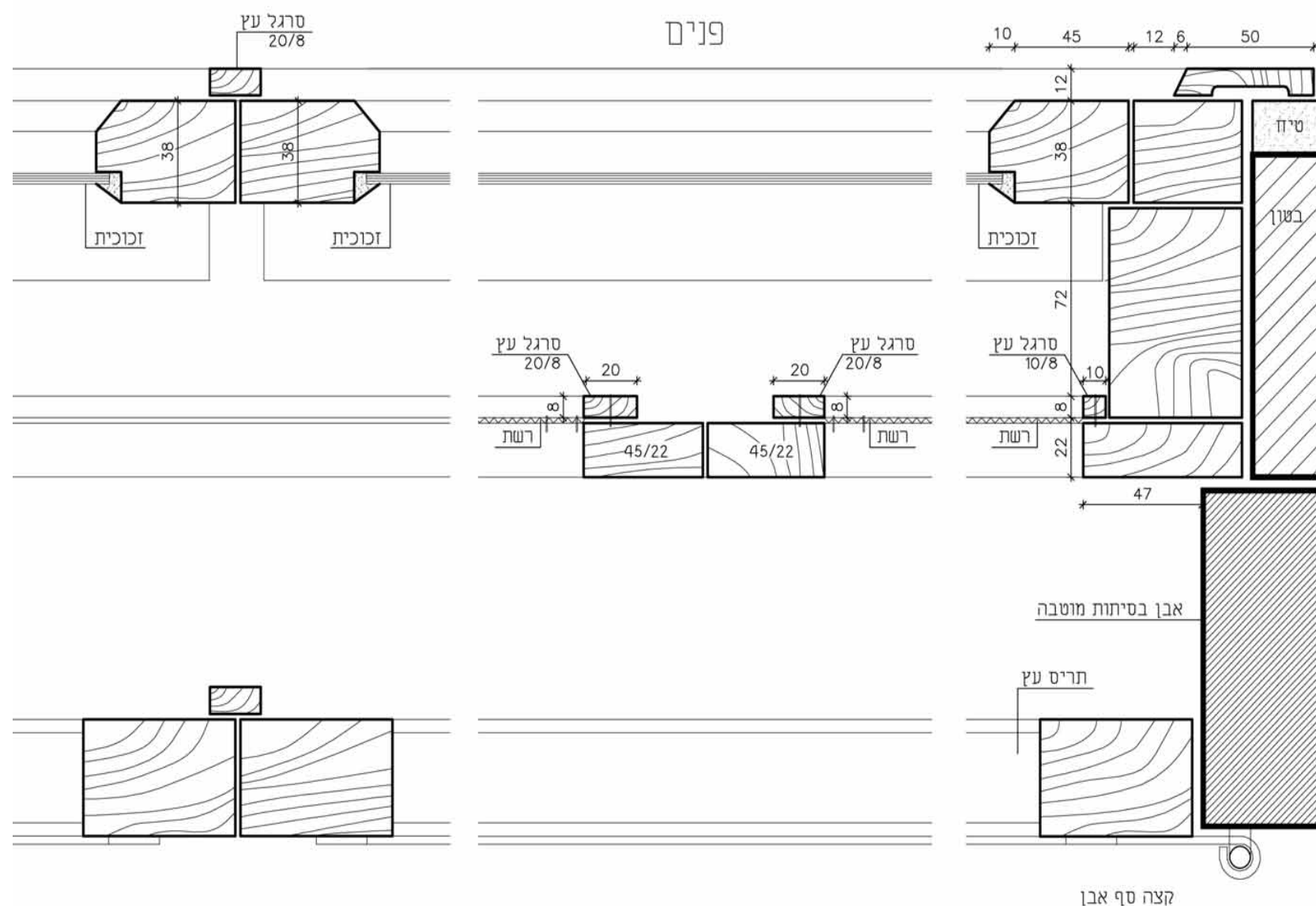
מבט מבחוץ על חלון דו-כנפי מסוג A, כאן ממשתקף מבעד למסגרת תלת-כנפית לרשת, ראו פרט מימין. בתמונה לעיל ניתן לראות את אביזרי התליה של תריסי העץ, שנותרו במקומם וכן את אביזרי סגירת התריס.



פרט סגירה של תריס עץ



תריס עץ ששרד בחלון בחזית הדרומית



פרט R
1:2

פרט Q
1:2

פרט P
1:2

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

5.31



דצמבר
2011

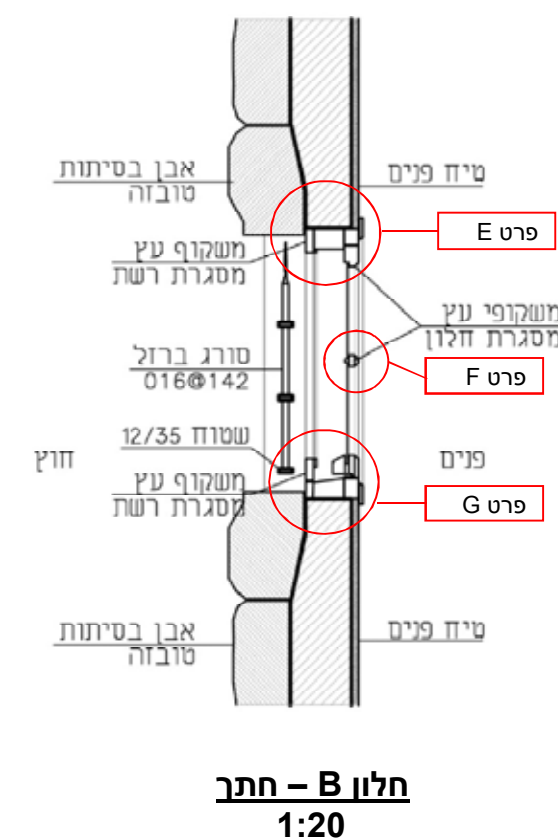
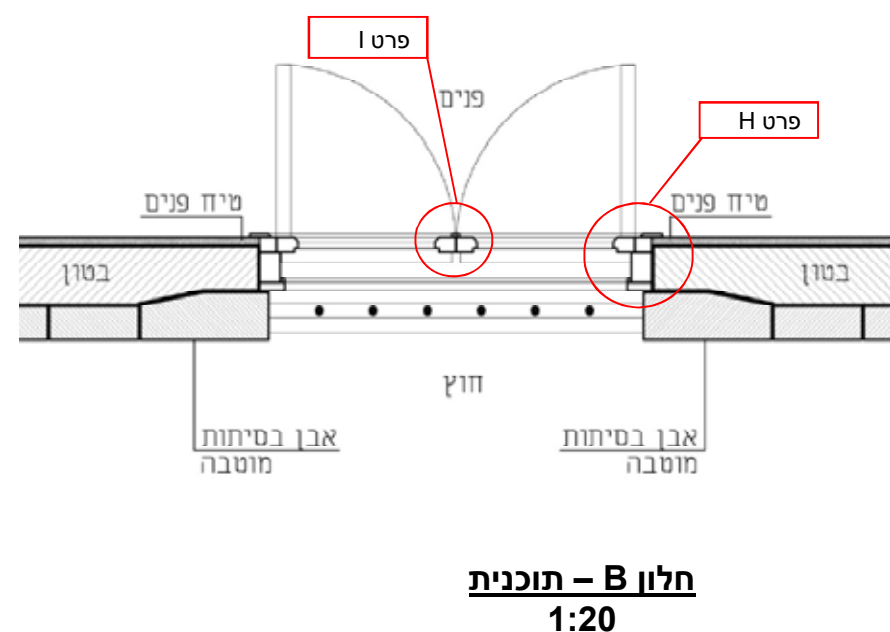
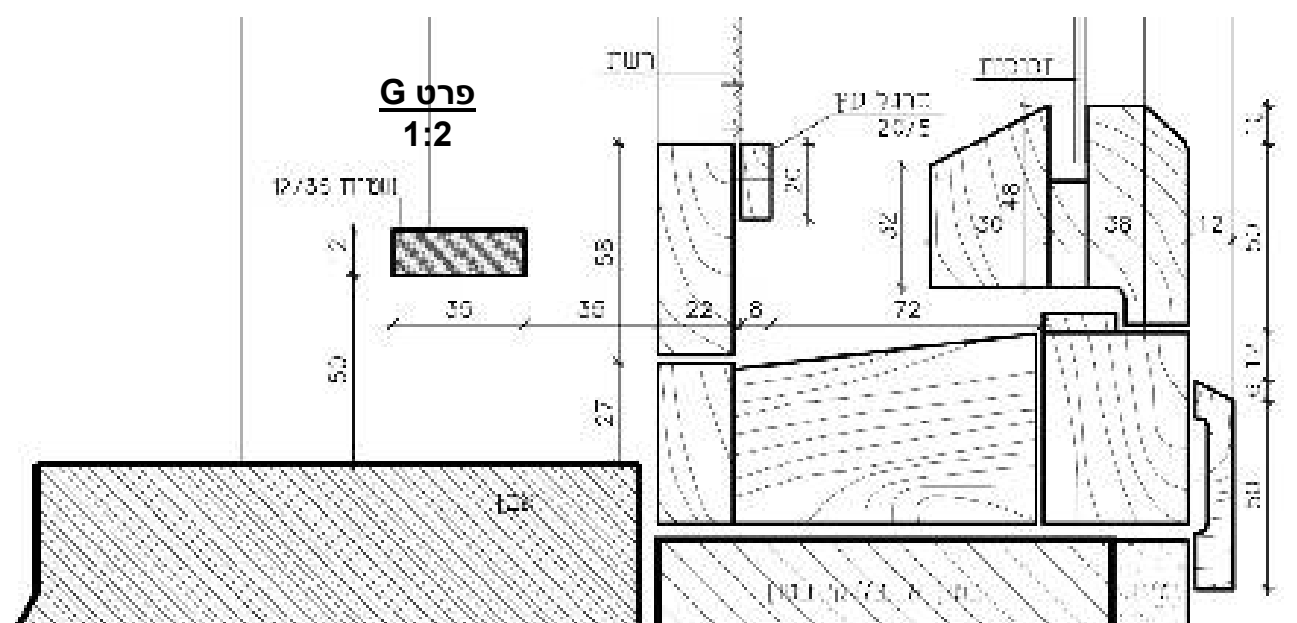
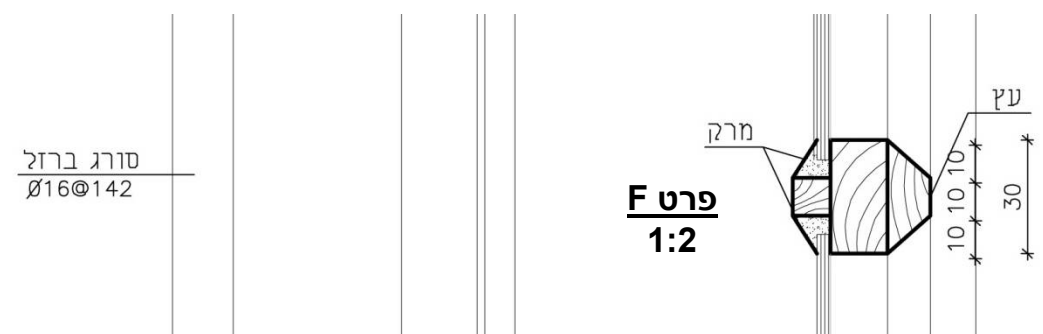
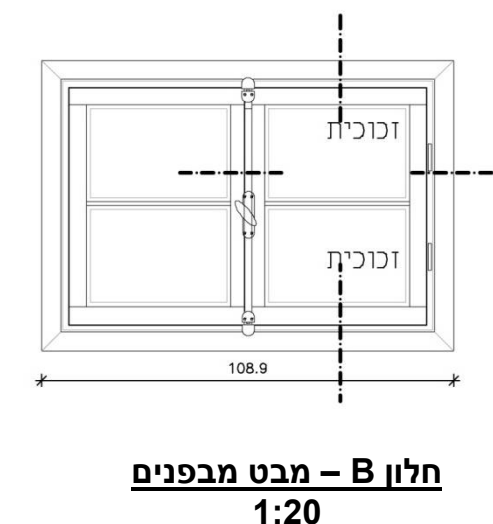
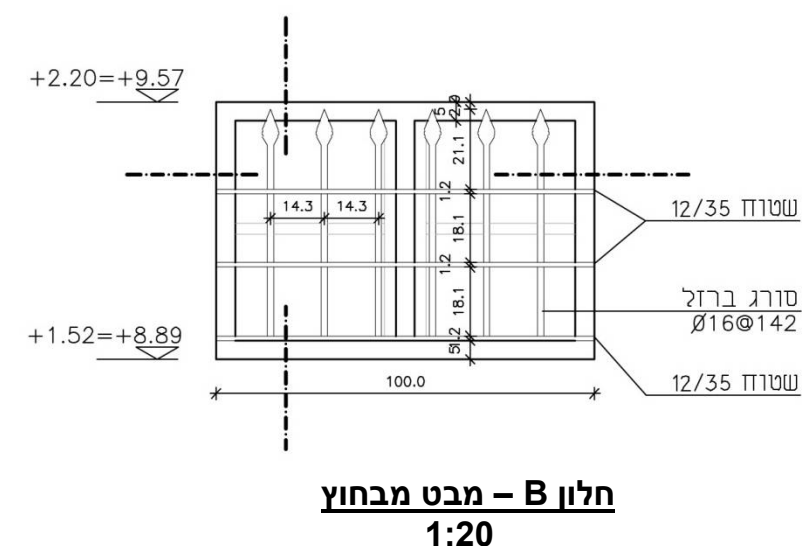
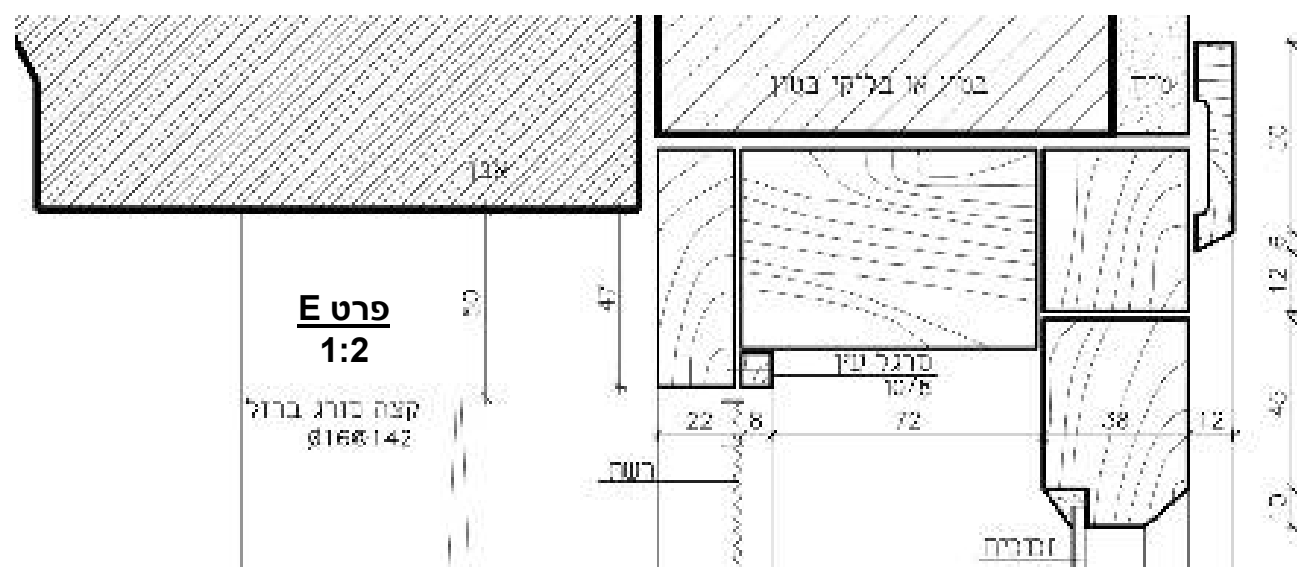
פרט חלון A
תחנת הרכבת

קנ"מ
1:2

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

פרטי נגרות: פרט חלון B



הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

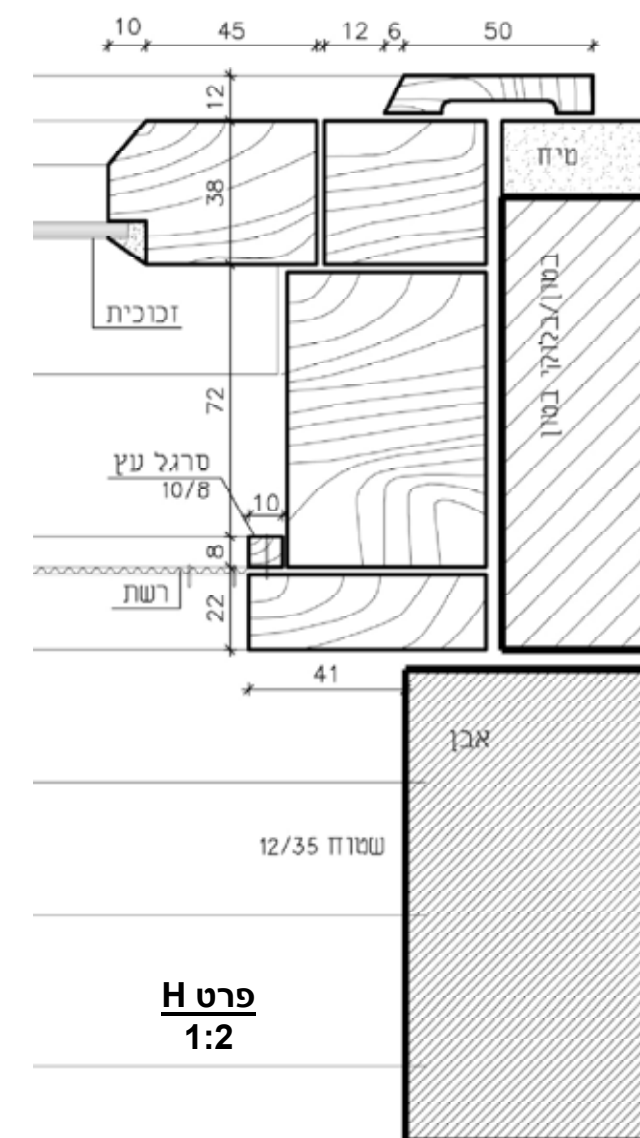
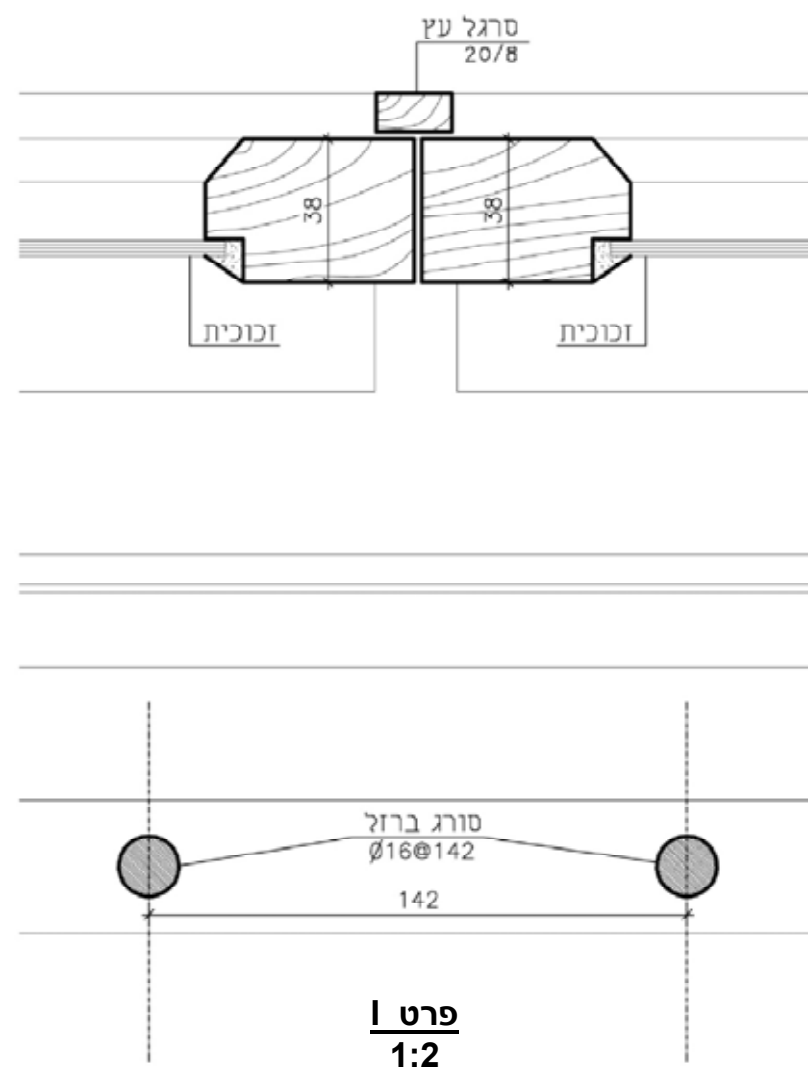




מבט מבחוץ על חלון המטבח.

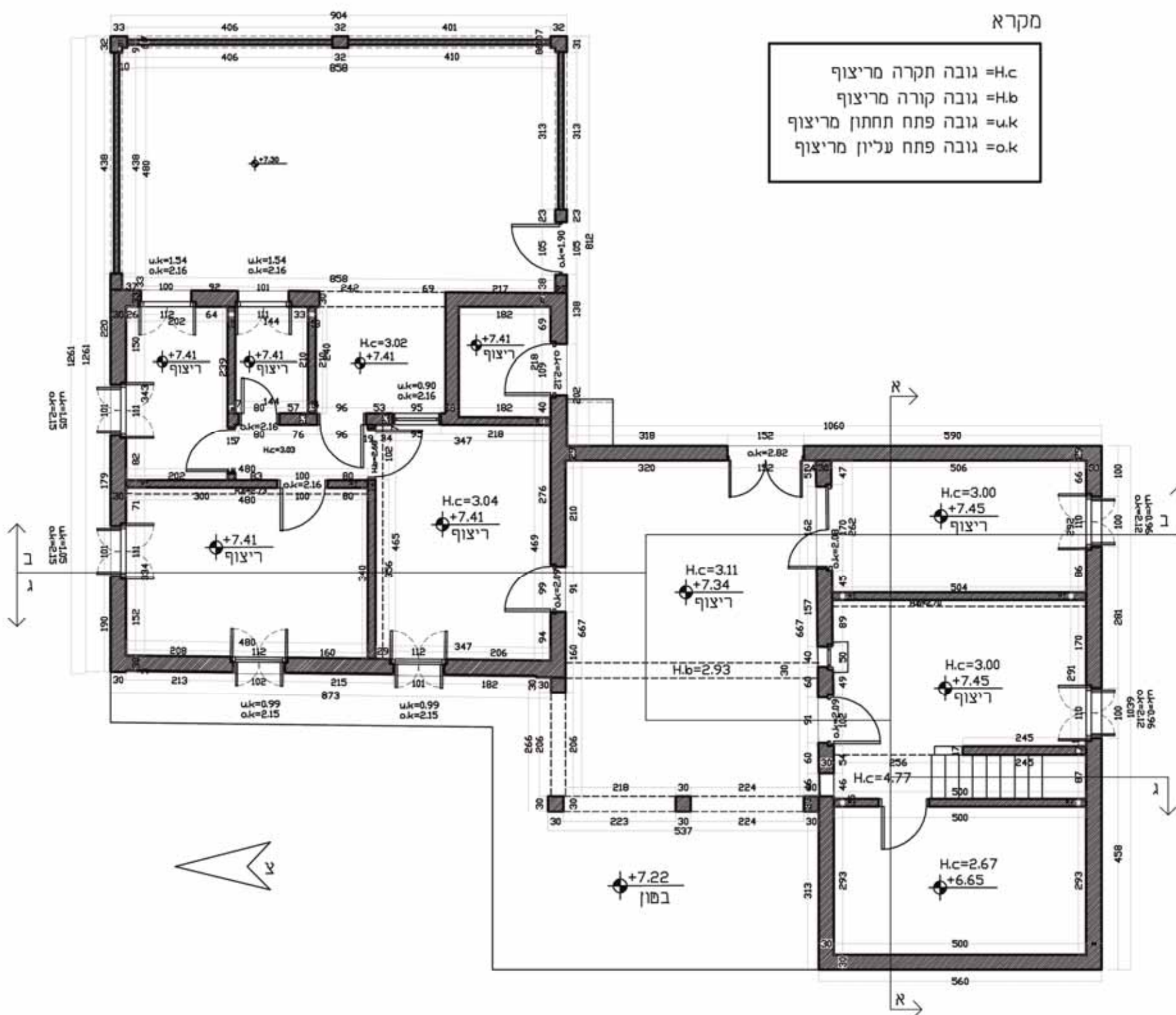


מבט מבפנים על חלון השירותים.

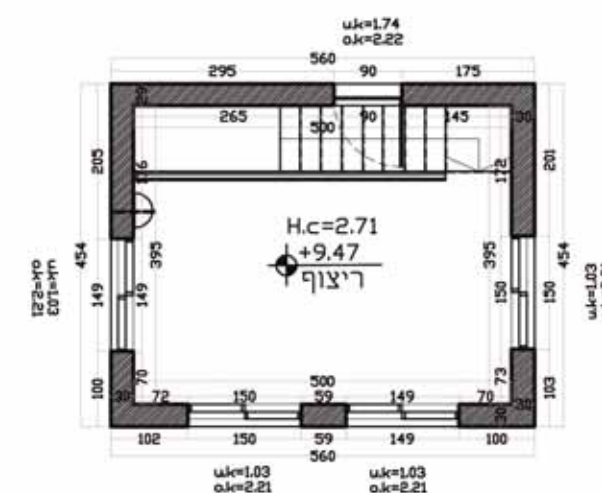


הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.





תכנית קומת קרקע



תכנית קומה שנייה (מגדל איתות)

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

5.34



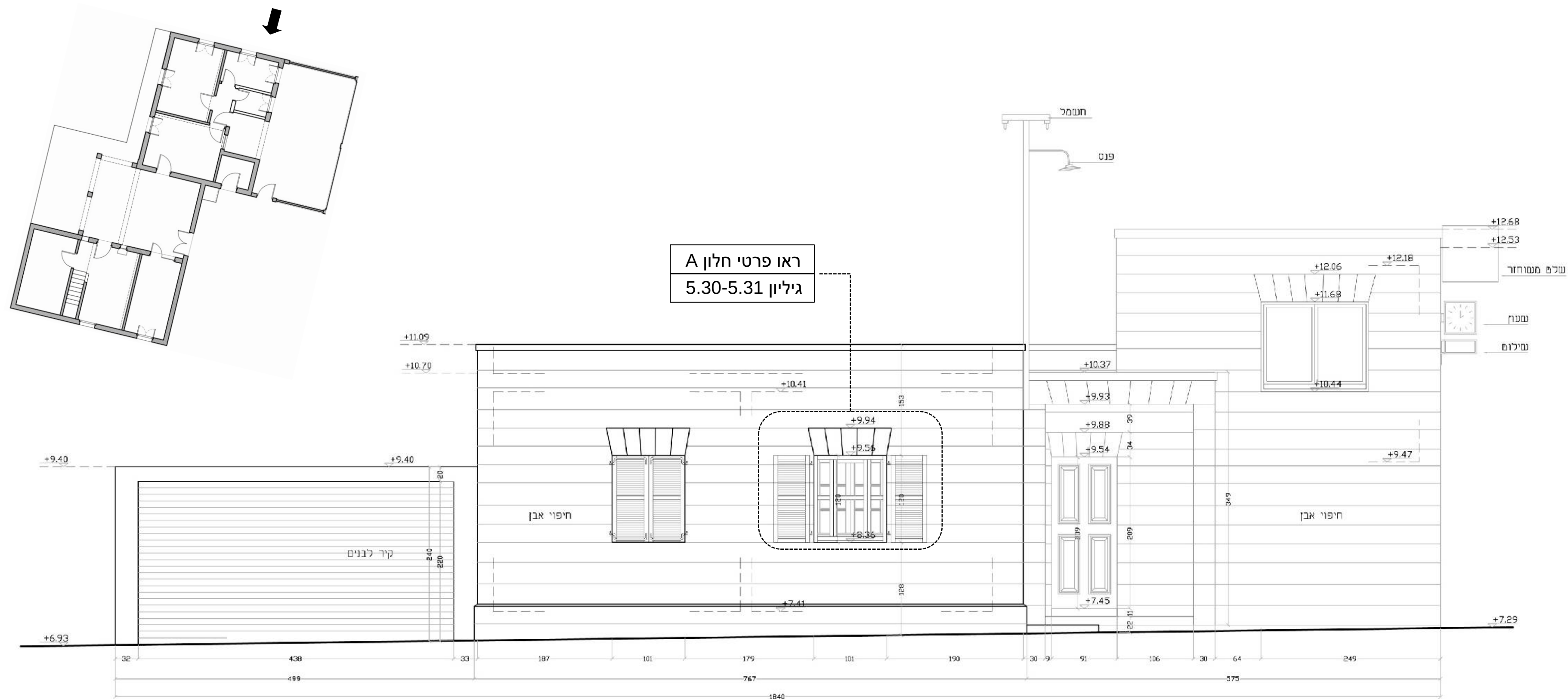
דצמבר
2011

תוכנית - מצב משוחזר
מבנה תחנת הרכבת החדש

קנ"מ
1:100

תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל



הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. מידותיו הנכונות של גליון זה הן 56.2 X 27.7 ס"מ. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

חזית צפונית - מצב משוחזר
תחנת הרכבת

קנ"מ
1:50

תחנת רכבת
זכרון יעקב

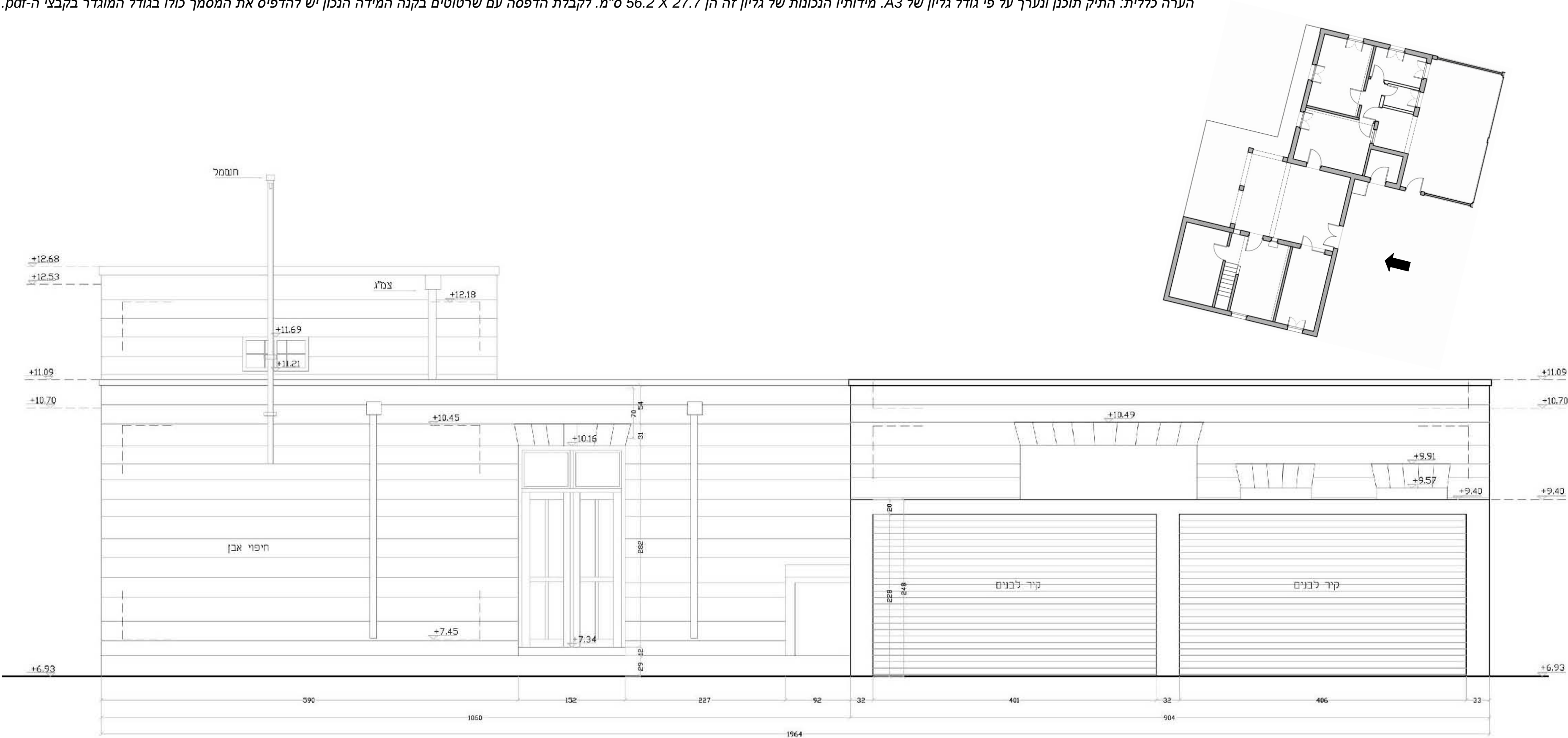
רכבת ישראל

5.35



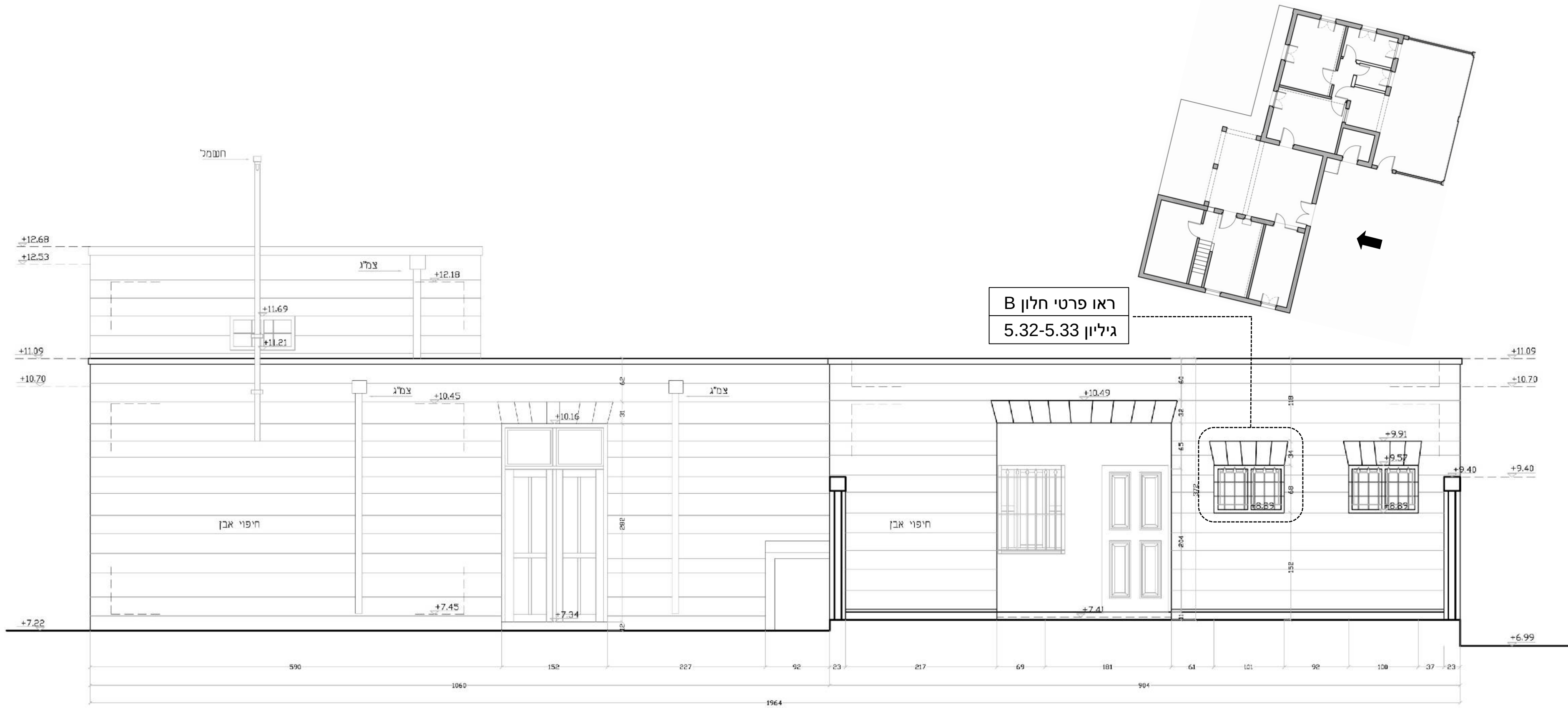
דצמבר
2011

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. מידותיו הנכונות של גליון זה הן 56.2 X 27.7 ס"מ. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

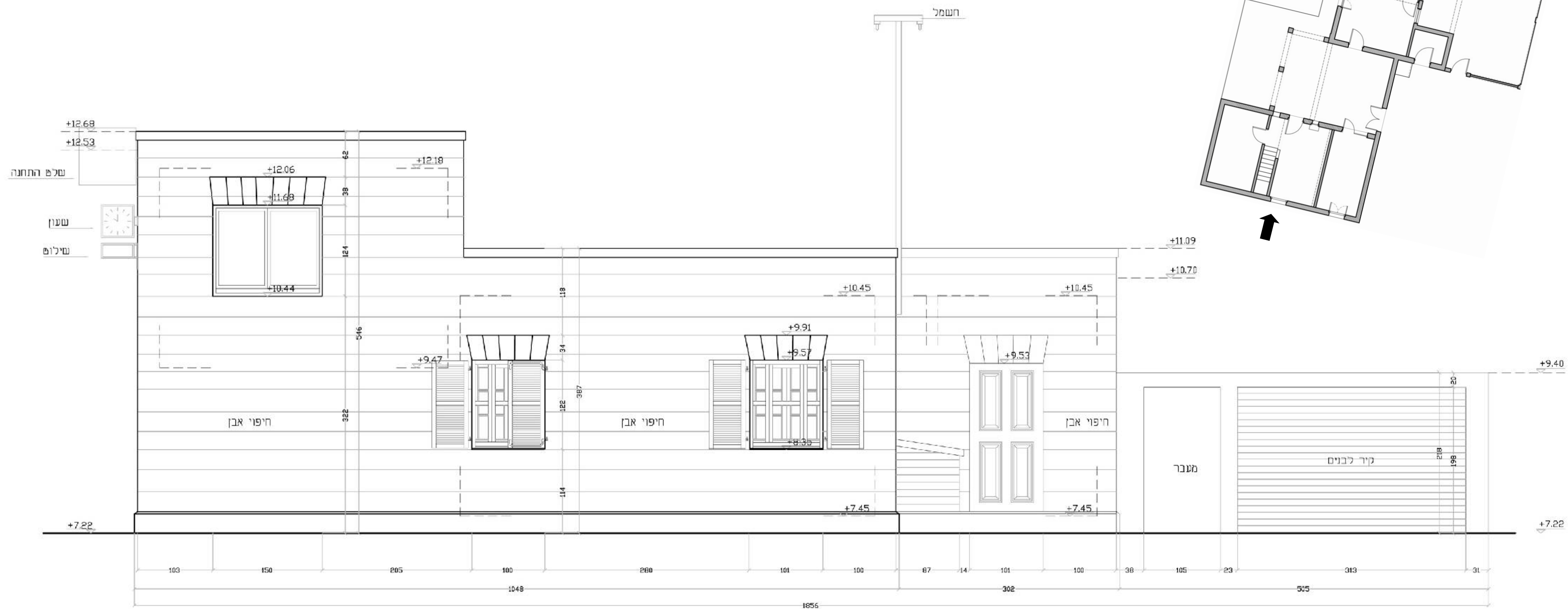


5.36		דצמבר 2011	חזית מזרחית - מצב משוחזר תחנת הרכבת	קנ"מ 1:50	תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--	--------------	-------------------------	------------

הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. מידותיו הנכונות של גליון זה הן 27.7 X 56.2 ס"מ. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.



רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב	קנ"מ 1:50	חזית מזרחית (דרך חצר) - מצב משוחזר תחנת הרכבת	דצמבר 2011	5.37 
------------	-------------------------	--------------	--	---------------	--



הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. מידותיו הנכונות של גליון זה הן 27.7 X 56.2 ס"מ. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

חזית דרומית - מצב משוחזר תחנת הרכבת

קנ"מ
1:50

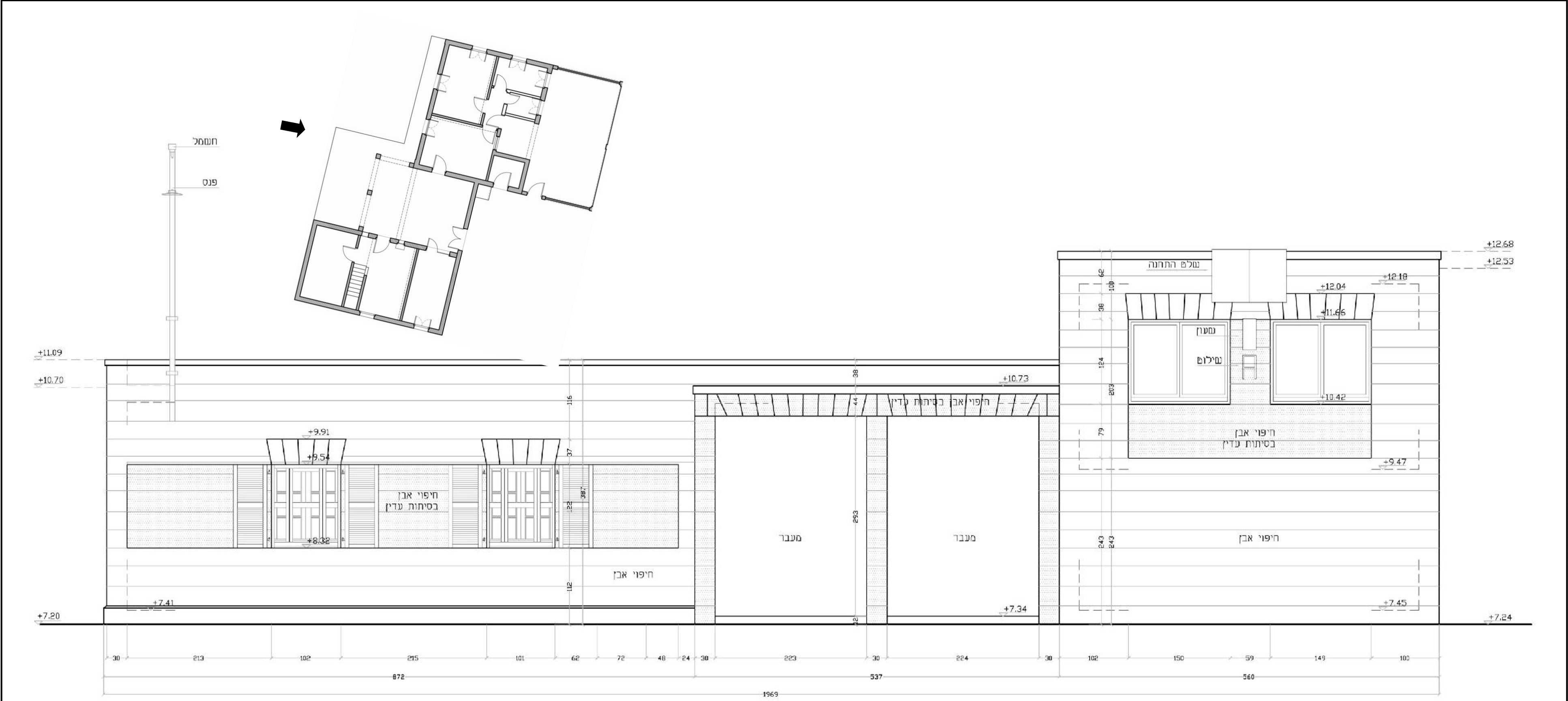
תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

5.38



דצמבר
2011



הערה כללית: התיק תוכנן ונערך על פי גודל גליון של A3. מידותיו הנכונות של גליון זה הן 27.7 X 56.2 ס"מ. לקבלת הדפסה עם שרטוטים בקנה המידה הנכון יש להדפיס את המסמך כולו בגודל המוגדר בקבצי ה-pdf.

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב	קנ"מ 1:50	חזית מערבית - מצב משוחזר תחנת הרכבת	דצמבר 2011	 5.39
------------	-------------------------	--------------	--	---------------	--

פרק 6:

סקר הנדסי

		דצמבר 2011	6. סקר הנדסי		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
--	---	---------------	--------------	--	-------------------------	------------

מצב קיים וטכנולוגיית הבניה – מבנה התחנה

מבנה עם חזיתות מדורגות, בעל מפלס אחד בחלק המרכזי, ומגדל בקצהו הדרום מערבי. בשנות הארבעים, כאשר נבנה המבנה, השימוש בבטון היה נפוץ בארץ, ומבנים רבים במרכז הארץ נבנו עם בטון וקורות פלדה. אולם דווקא במבנה זה תקרת הבטון הינה תקרת בטון מזוין (עובי כולל של 25 ס"מ לפי מדידה, העובי כולל את התקרה ושכבות האיטום) עם קורות מבטון מזוין ואין שימוש בקורות פלדה – יש בתכנון זה התקדמות ומעבר לתכנון כלכלי יותר. הקירות הנושאים בעובי כולל של 30 ס"מ ובנויים מבטון עם חיפוי באבן גיר. נעשה שימוש באבן המסורתית, גודל האבנים: רוחב 15-41 ס"מ, גובה 25-30 ס"מ ועומק של כ 19 ס"מ. פני האבן עובדו בשתי צורות: עיבוד א' סיתות טובזה, עיבוד ב' סיתות מוטבה. בין המישקים יושם חומר מליטה צמנטי, גודל המישקים (הפוגות) אנכיים ואופקיים 0.5 ס"מ. המבנה מבוסס על יסוד גלוי רחב מעט יותר מהמבנה, גם הוא בחיפוי אבן. היסודות הינם מסוג יסוד עובר ברוחב 70 ס"מ ובגובה 40 ס"מ (ע"פ המסמכים ההיסטוריים). הרצפה עשויה מאלמנטים טרומיים (פריקסטים) בעובי 8 ס"מ מבטון מזוין, ברוחב 38 ס"מ ובאורך 0.8-1.35 מ' בהתאם למפתח, הפריקסטים מונחים על קורות תחתונות מבטון מזוין בגודל משתנה (ע"פ המסמכים ההיסטוריים) היום לא ניתן להבחין בפריקסטים מבעד לריצוף הקיים, השימוש באלמנטים טרומיים מאוד נוח בשלבי הביצוע: הוא מקצר את משך זמן ביצוע הרצפה וגם חוסך בעלויות של בטון. הבחירה ברצפה מאלמנטים טרומיים אינה ברורה מהמסמכים ההיסטוריים, יתכן שבמקום קיימת קרקע תופחת והיה צורך להתרחק מהקרקע עם הרצפה ולכן בחרו בשיטה זו.

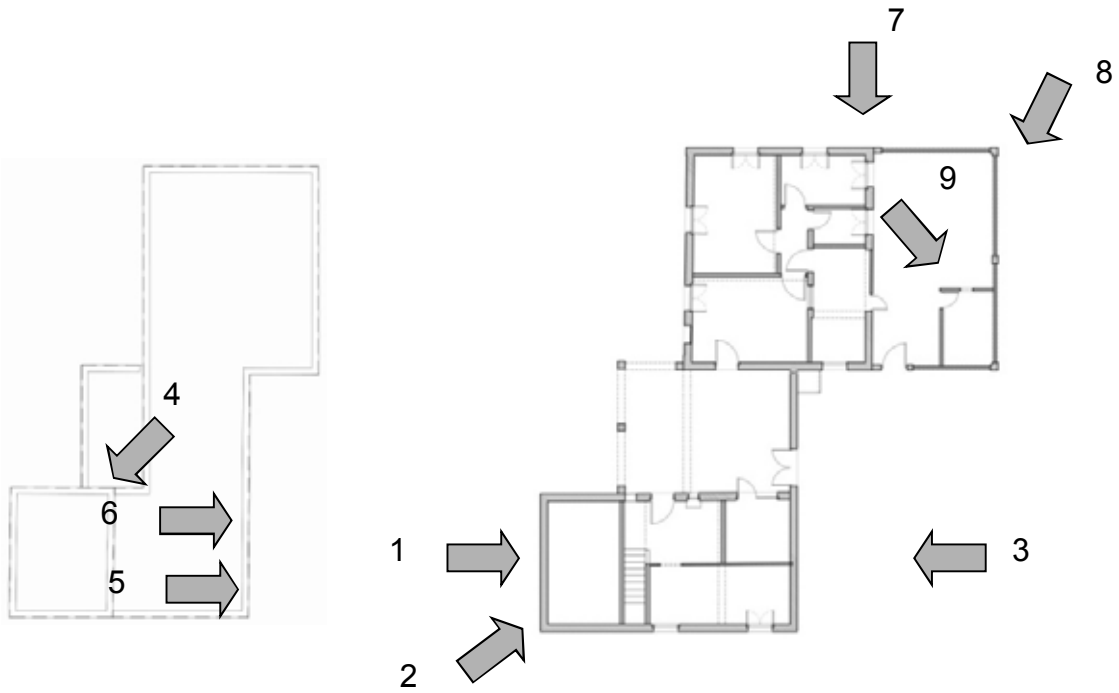
טיח: חזיתות הפנים מטיחות בטיח על בסיס סיד גם במבנה וגם בחצר.



כמה שנים לאחר גמר הבניה בשנת 1966, בוצעו בחלק הדרומי של המבנה ומגדל הפיקוח מותחנים אופקיים ואנכיים מפלדה בקוטר 6 מ"מ מפלדה עגולה. המותחנים האופקיים מעוגנים לקירות המבנה באמצעות פלטות מפלדה אשר כוסו, לצורך הגנה מפני חלודה, ברשת לולים ושכבת טיח על בסיס סיד. המותחנים האנכיים במבנה עוגנו גם הם באמצעות פלטה מלבנית מפלדה לעומת המותחנים האנכיים במגדל שעוגנו באמצעות פרופיל U וגם עליהם יושמה שכבת הגנה מטיח על בסיס סיד. לחלק מהמותחנים, בחזית המזרחית והדרומית, נקדחו חורים באמצע עובי הקיר לתוכם הוכנסה צינורית פלסטיק ולתוכה הוכנסו מותחני הפלדה. הצינורית נועדה לבודד את האבן מהפלדה ובכך להגן על האבן מפני תהליכי הקורוזיה שמתפתחים בפלדה. החלק הנותר של המותחנים בוצע בצורה חיצונית על פני חזיתות האבן. ניסור של פני האבן בוצע במידת הצורך והמותחנים נמתחו מצד לצד, כדי להגן עליהם מפגעי מזג האוויר נמרחה שכבת טיח על בסיס סיד לאורך המותחן.



- 1. בתמונה מימין למעלה: הצטלבות של מותחן אופקי ואנכי.
- 2. בתמונה משמאל למעלה: שני עוגנים בפינה הדרום מערבית של הבניין.
- 3. בתמונה למטה: כיסוי של טיח על בסיס סיד מעל העוגן מפלדה, חזית מערבית, ליד דלת הכניסה.



רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב	6. סקר הנדסי	דצמבר 2011	6.01
------------	-------------------------	--------------	---------------	------



6. פרט של עוגן אנכי על מעקה הגג, חזית מזרחית



5. פרט של צינורית פלסטיק בתוך קידוח אנכי בקיר



4. עוגן בצורת פרופיל U בגג חדר האיתות, חזית צפונית

בחלק הצפון מזרחי של המבנה, חצר פתוחה צמודה למבנה, תחומה בחומה הבנויה מלבני סיליקט, עמודי בטון מזוין ובראשה יציקה של חגורת בטון מזוין מסביב, בין המבנה לחצר ניתן להבחין בקו תפר ברור (יתכן כי הוא מעיד על כך שהמבנים לא נבנו בו זמנית, או על מנת להדגיש את ההבדל בין החומרים). גודל לבני הסיליקט: אורך 25 ס"מ, רוחב 12 ס"מ ועומק 7.5 ס"מ. לבני הסיליקט משמשים חומר קונסטרוקטיבי נושא ולכן היה נוח להשתמש בהם, אבני הסיליקט היו חומר בניה נפוץ מאוד בראשית ההתיישבות (שנות ה 20 ו ה 30) ובארץ הוקמו מספר מפעלים שייצרו אותם. עם התפתחות הצמנט ובעקבותיו בלוקי הבטון, השימוש בסיליקט הלך ופחת עד שנעלם. בתוך החצר נבנה מבנה קטן מבלוקי בטון וקירוי קל מפח גלי (זמן הבניה לא ידוע).



9. מבנה קל בתוך החצר הפתוחה



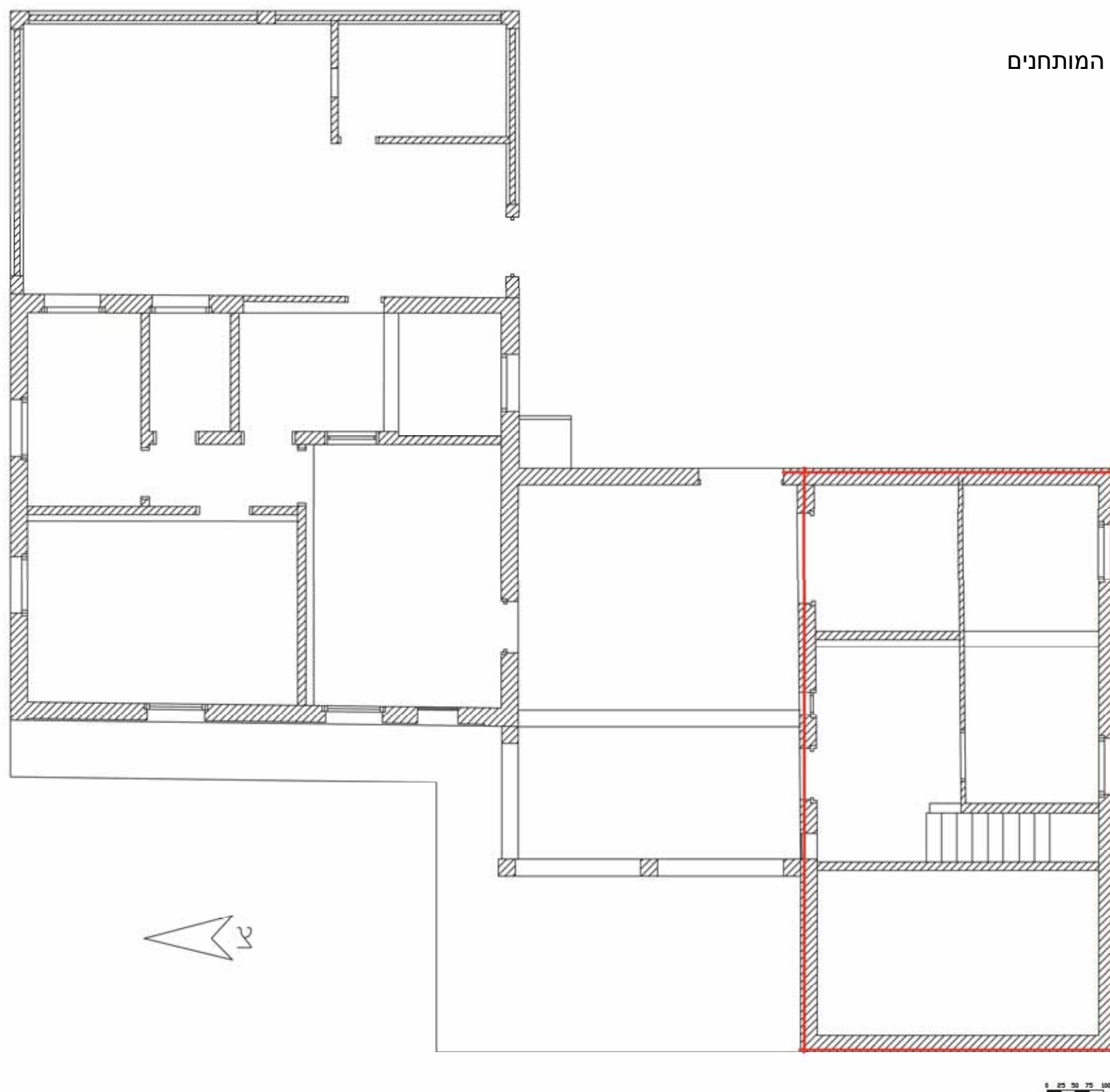
8. חזית מזרחית של חומת החצר



7. חזית צפונית של חומת החצר

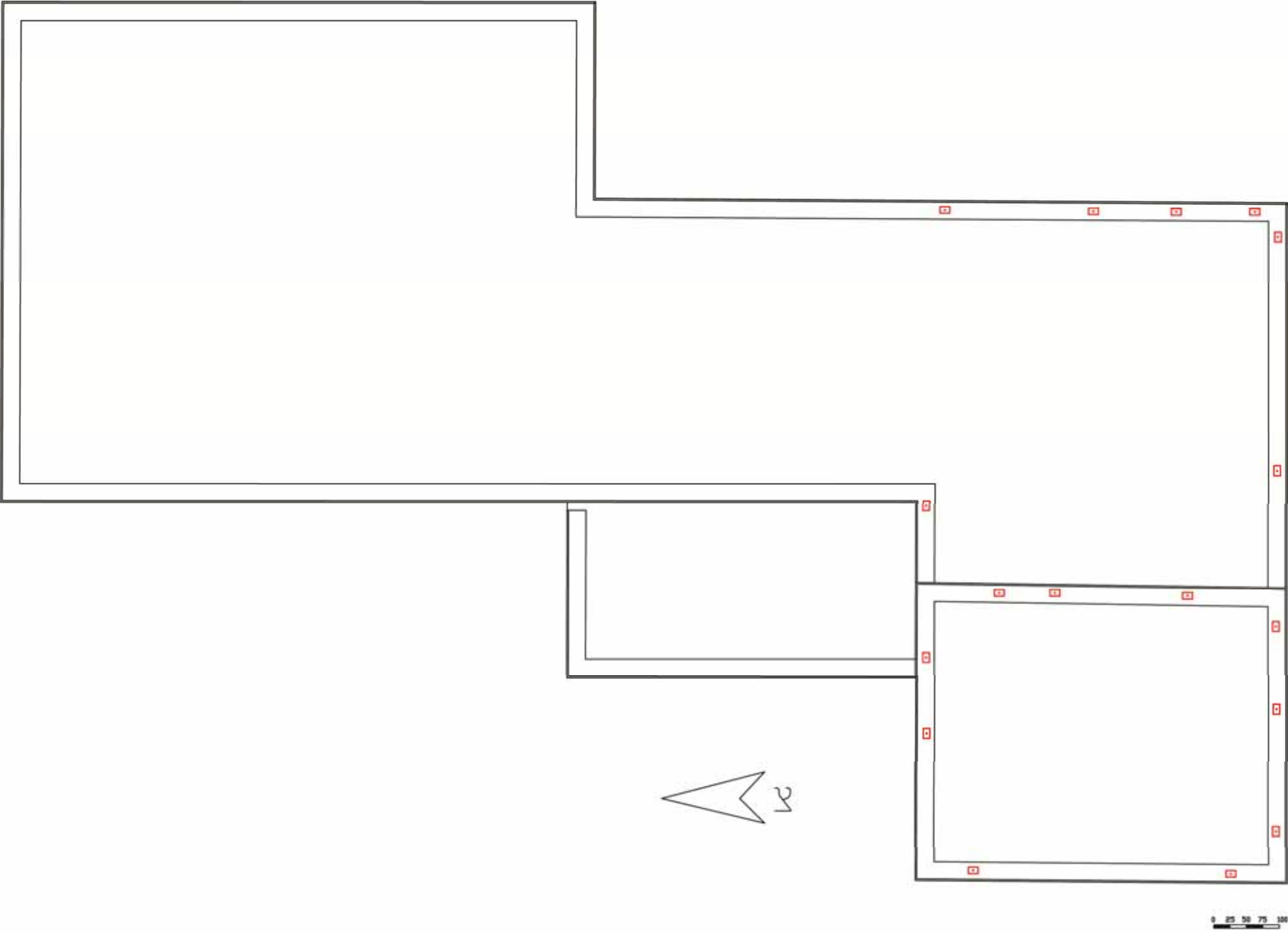
רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		6. סקר הנדסי	דצמבר 2011	6.02
------------	-------------------------	--	--------------	---------------	------

בדפים הבאים מובאות תכניות וחזיתות הממחישות את מיקום המותחנים שבוצעו באגף הדרומי של המבנה

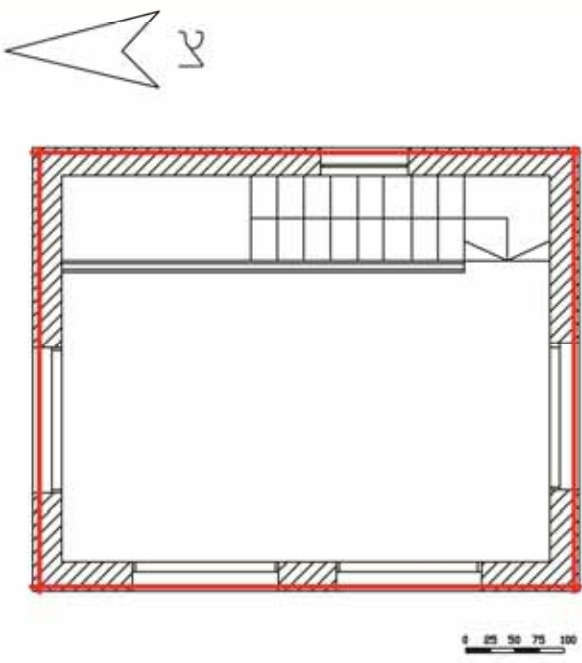


קומת קרקע

6.03		דצמבר 2011	6. סקר הנדסי		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--------------	--	-------------------------	------------

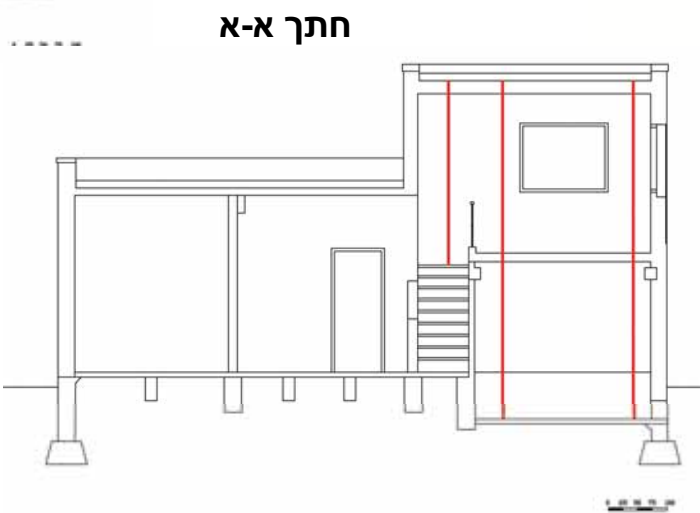
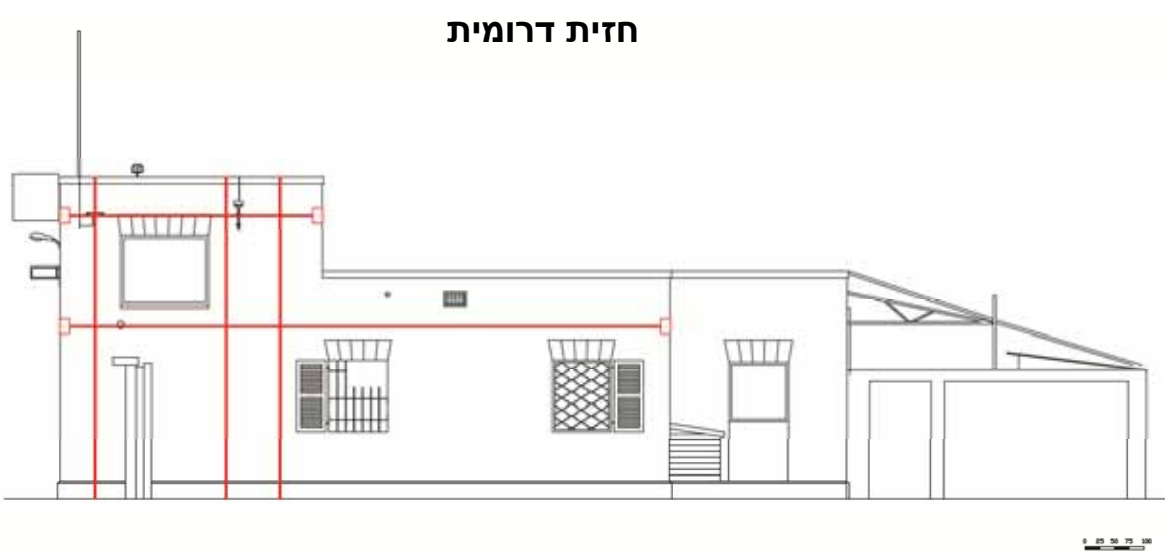
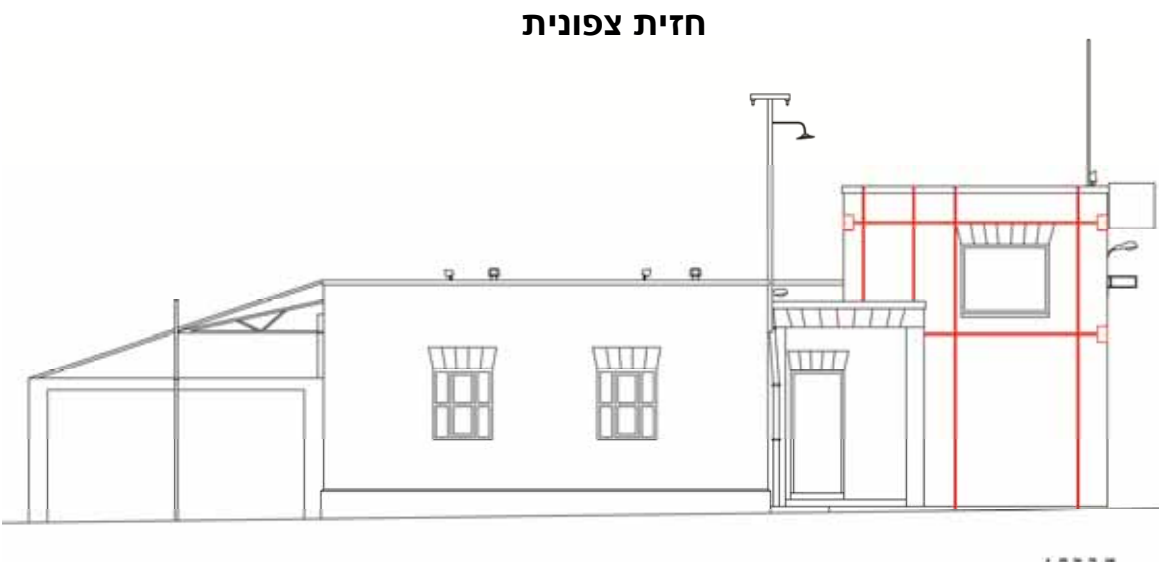
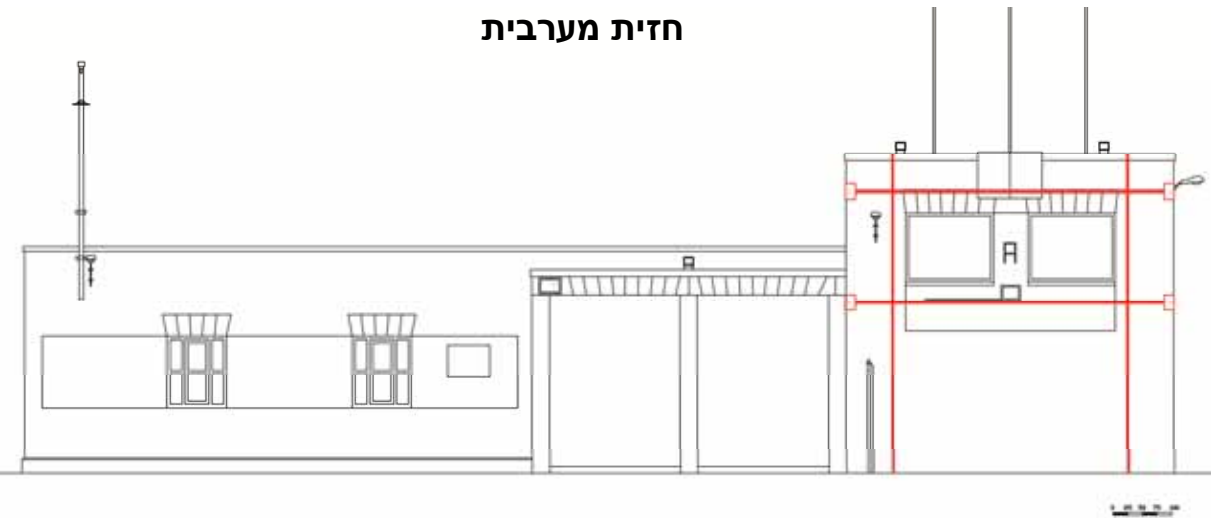


גג



קומה שניה

6.04		דצמבר 2011	6. סקר הנדסי		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--------------	--	-------------------------	------------



6.05		דצמבר 2011	6. סקר הנדסי		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
------	---	---------------	--------------	--	-------------------------	------------

בעיה הנדסית מס' 1: תזוזת המבנה לכיוון דרום מזרח

במבנה התחנה נמצאו ממצאים המעידים על תזוזה של המבנה לכיוון דרום מזרח: סדקים רבים בקירות והיפרדות/ תזוזה של חלק אחד ביחס לשני. התהליך חמור יותר בחלק הדרומי והמזרחי של המבנה, התקרות וקורות הבטון הצמודות לתקרות נותרו ללא סדקים כתוצאה מהתזוזה. ע"פ עדותו של אחד מדיירי התחנה התזוזה התרחשה בעקבות רעידת אדמה ב 1984.

לתזוזת המבנה השלכות על בעיות הנדסיות המתפתחות כתוצאה מכך: סדקים בקירות, שבר באבנים, חלחול רטיבות דרך הקירות הגורם להחמרת התהליך ולהגברת תהליכי בליה. הגורם לבעיה יכול להיות תזוזה ו/או שקיעת יסודות אך כיוון שלא ניתן היה לבדוק את היסודות קיים קושי לאתר את הגורם לבעיה.

ההמלצות לטיפול בבעיה:

במידה ויוחלט על שימור המבנה במקומו יש קודם כל לבצע בדיקת יסודות וקרקע עם יועץ קרקע מוסמך אשר ימליץ על המשך טיפול. המהנדס המתכנן יחליט על הדרכים לטפל בסדקים בקירות, להחליף אבן, לטפל בכל המותחנים, לבצע חיזוקים ויציקות בטון. יתכן שתשישקל האפשרות של פירוק חלקי ובניה מחדש ע"פ תקנים הישראליים כל זאת כאמור לפי הנחיות יועץ הקרקע והמהנדס המתכנן.



10. בתמונה מימין למעלה: תזוזה של קורת הבטון מעל העמוד, ב 5 ס"מ לכיוון דרום מזרח בארקדה.

11. בתמונה האמצעית למעלה: תזוזה של קורת הבטון מעל העמוד ב 5 ס"מ, חזית מערבית בארקדה.

12. בתמונה משמאל למעלה: תזוזה של הבניין בפניה הצפון מערבית ב 3 ס"מ.

13. בתמונה למטה מימין: שבירה של אבנים כתוצאה מהתזוזה של הבניין, חזית דרומית.

14. בתמונה למטה משמאל: מבט מבפנים על התזוזה של הבניין, בחדר המדרגות.

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		6. סקר הנדסי	דצמבר 2011	6.06
------------	-------------------------	--	--------------	---------------	------

בעיה הנדסית מס' 2: סדקים בקירות המבנה

בקירות המבנה קיימים סדקים רבים: אלכסוניים, אופקיים ואנכיים. הסדקים החמורים נמצאים בחזית הדרומית ובחזית המזרחית. כל הסדקים נעצרו מתחת לקורות הבטון (התומכות את תקרת הבטון). כתוצאה מהסדקים מחלחים מים לתוך הקירות והדבר גורם להחלדת פרטי הפלדה שבתוך הבטון ולבלייה של חומרי המליטה. כמו כן הדבר פוגע ביציבות המבנה באופן כללי.

גם בחצר הפתוחה המצב דומה, ניתן לראות סדקים מדורגים לאורך קירות הסיליקט.

הגורם העיקרי לבעיה זו הוא שקיעה/תזוזת של היסודות, בנוסף תזוזת המבנה (ראו בעיה מס' 1) כתוצאה מרעידת אדמה גרמה להגדלת הסדקים, אולם הבעיה מחריפה כתוצאה מחלחול המים לתוך הסדקים אשר גורמים להחלדת פרטי הפלדה, התנפחות שלהם ולסדיקה של הבטון העוטף את הפלדה ולהתפוררותו.

המלצות: מבחינת יציבות הקירות ניתן לומר כי המבנה אינו יציב ולכן יש צורך לטפל בסדקים ביסודות ובמבנה באופן דחוף!

1. יש לבצע קילוף של בטון פגוע וסדוק, להחליף חלקי פלדה חלודים ולבצע יציקות בטון חדשות. במקומות בהן האבן נסדקה/נשברה יש להחליפה, ראו גם המלצות בבעיה מס' 1.

2. כיוון שהמבנה הינו בתחנת רכבת פעילה והאוויר בסביבה הינו חומצי כתוצאה מגזי הפליטה של הרכבת מומלץ להשתמש במעכבי חלודה (אינהיביטורים) בזמן ביצוע יציקות חדשות, ראו גם המלצות בבעיה מס' 1.



- 15. בתמונה למעלה מימין: סדקים בחזית המזרחית של קיר החצר
- 16. בתמונה למעלה במרכז: סדק בחזית המזרחית
- 17. בתמונה למעלה משמאל: סדקים בחדר הדרום מזרחי
- 18. בתמונה למטה מימין: סדקים בקירות החדר הדרום מזרחי
- 19-20. בתמונה למטה במרכז ומשמאל: סדקים בחדר הצפון מזרחי

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		6. סקר הנדסי	דצמבר 2011	6.07
------------	-------------------------	--	--------------	---------------	------

בעיה הנדסית מס' 3: החלדת פרטי פלדה

חלק מהאלמנטים הנושאים מבטון מזוין, הן במבנה והן בחצר, נפגעו בצורה חמורה כתוצאה מהחלדת פרטי ברזל הזיון בתוך הבטון. החלודה המתפתחת בפלדה גורמת להתנפחות הפלדה ויוצרת לחץ על הבטון וכתוצאה מכך נוצרים מיקרו סדקים המתפתחים לסדקים גלויים ולבסוף מתפוררים ונושרים חלקי הבטון. חלחול המים לתוך הקירות מחריף ומאיץ את הבעיה.

הגורמים לבעיה: רטיבות החודרת דרך הסדקים שנוצרו כתוצאה מתזוזה ושקיעה של המבנה, חוסר הגנה על הפלדה מפני חלודה, חוסר תחזוקה.

המלצות:

יש לפרק את כל הבטונים המתפוררים, להחליף את כל חלקי הפלדה החלודים ולצקת בטונים חדשים תוך שימוש במעכבי חלודה (אינהיביטורים). בשאר המקומות בהם הבטון והפלדה לא נפגעו יש ליישם מעכבי חלודה במריחה על פני השטח החשוף, זאת כיוון שהמבנה הינו בתחנת רכבת פעילה והאוויר בסביבה הינו חומצי כתוצאה מגזי הפליטה של הרכבת.



21. ברזל זיון חלוד ומתפורר בעמוד בטון בקיר הלבנים של החצר הפתוחה



22. ברזל זיון חלוד ומתפורר בקורת בטון בארקדה

בעיה הנדסית מס' 4: החלדת המותחנים והעוגנים

המותחנים שהוספו למבנה לאחר גמר הבניה נפגעו מקורוזיה: עיקר הפגיעה הוא במותחנים שעל פני החזיתות, כולם חלודים, בחלקם הפלדה מתפוררת וחלקם נשברו כך שהם אינם ממלאים את תפקידם. בנוסף נמצא שחלק מהעוגנים על הקירות אינם מחוברים למותחן והמותחן רפוי וניתן לומר שמרבית המותחנים אינם פעילים. הגורמים לבעיה זו הינם הרטיבות החודרת דרך חומרי המליטה וחוסר תחזוקה.

המלצות:

כיוון שהעוגנים והמותחנים יצאו מכלל שימוש יש לפרק אותם. יש לשקול שיחזור של המותחנים מבחינה שימורית (להחלטת אדריכל השימור) ובמידה ויוחלט לשחזרם הדבר יעשה מפלדת אל חלד.



23. מותחן פגוע ומתפורר בחזית הדרומית

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב	6. סקר הנדסי	דצמבר 2011	6.08
------------	-------------------------	--------------	---------------	------

בעיה הנדסית מס' 5: בליה של אבן וחומרי מליטה

מצב האבן במבנה באופן כללי טוב, התכונות הקונסטרוקטיביות של האבן לא נפגעו מבליה למעט אזורים מצומצמים מאוד-ראה תמונות מצורפות, בנוסף נמצאו מקומות בהם האבן נשברה/נסדקה כתוצאה ממאמצים שהופעלו עליה עקב תזוזות המבנה. חומר המליטה הצמנטי במישקים כמעט ולא נפגע. בקירות הפנים לא היה ניתן לבדוק את מצב חומר המליטה במישקים בשלב זה, בשל הטיח המכסה את הקירות. בליית האבן נגרמת כתוצאה מתהליכי בליה טבעיים שהאבן חשופה להם: גשמים, רוחות, סופות חול. בשל המצב היחסית טוב של האבן וחומר המליטה במישקים יש למלא מישקים ריקים ולהחליף חומר מליטה מתפורר בחומר חדש צמנטי. במקומות בהם האבן בלוייה או שבורה או סדוקה יש להחליף את האבן.



24. בליה באבן כתוצאה מפגעי מזג האוויר, בעמוד הארקדה



25. אבן סדוקה בחזית המזרחית כתוצאה ממאמצים שהופעלו עליה בזמן תזוזות המבנה



26. אבן סדוקה בחזית הדרומית כתוצאה ממאמצים שהופעלו עליה בזמן תזוזות המבנה

בעיה הנדסית מס' 6: רטיבות בתקרת חדר האיתות

מי גשם חודרים דרך שכבות האיטום בחדר האיתות ובתקרת הבטון נמצאו סימני רטיבות, היעדר תחזוקה שוטפת מחריף את התהליכים הקיימים וגורם לפתיחה של שכבות האיטום ולחדירת הרטיבות.

המלצות:

יש לחדש את האיטום בכל הגג ולבצע בדיקת מעקב כל שנה לפני בוא החורף.



27. רטיבות בתקרת חדר האיתות



28. רטיבות בתקרת חדר האיתות

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב	6. סקר הנדסי	דצמבר 2011	6.09
------------	-------------------------	--------------	---------------	------

בעיה הנדסית מס' 7: רטיבות שחודרת דרך הקירות

כתוצאה מתזוזה/שקיעה של המבנה נוצרו סדקים משמעותיים בקירות המבנה דרכם חודרת רטיבות לקירות ומחמירה את מצב יציבות הקירות. על חזיתות החיצוניות נעשו ניסיונות לאטום את הסדקים באמצעות זפת אולם לא תמיד ניסיונות אלה צלחו. הרטיבות החודרת דרך הקירות גורמת לסדקים לגדול ומקטינה את היציבות הכללית של הקירות.

המלצות: מבחינת יציבות הקירות ניתן לומר כי המבנה אינו יציב ולכן יש צורך לטפל בקירות.

1. יש לבצע קילוף של חומרי האיטום, לטפל בסדקים, לבצע יציקות בטון חדשות ולאטום את המקומות הבעייתיים.
2. יש לשקול פירוק נקודתי של חלקים מהמבנה, סימון ותיעוד האבנים לפני פירוקם, ובניה מחדש לפי תכניות הכוללות יציקות בטון חדשות.



29. מריחה של זפת לאורך סדק שהתפתח בקיר המזרחי של חדר האיתות



30. מריחה של זפת לאורך סדק שהתפתח בחזית הצפונית

בעיה הנדסית מס' 8: בליה ביולוגית על פני האבן

מצב האבן במבנה טוב, אולם נמצאו סימני בליה ביולוגית על פני האבן בהרבה מקומות. שני סוגים של בליה נמצאו האחד התפתחות מיקרואורגניזם על פני האבן (בצבע צהוב-ירוק) כתוצאה מרטיבות השוררת במקום, השנייה הצטברות פיח שחור על פני האבן.

המלצות: הרחקת מקור הרטיבות מפני האבן, ניקוי האבן ומריחה של האבן בחומר הגנה כנגד חדירת רטיבות לפי הנחיות המשמר.

בעיה נוספת שהאבן סובלת ממנה היא מריחה של זפת לצורך איטום על פני האבן, הזפת משמשת כחומר אוטם ובכך היא יכולה להשפיע לרעה על משטר הלחות באבן (התמונות למעלה מס' 29 ו 30 ממחישות בעיה זו).

המלצות: בזמן עבודות השיקום יש להסיר את שכבות הזפת מעל פני האבן ולהסדיר את הנדבכים כך שישבו אחד מעל השני ללא רווח בניהם.

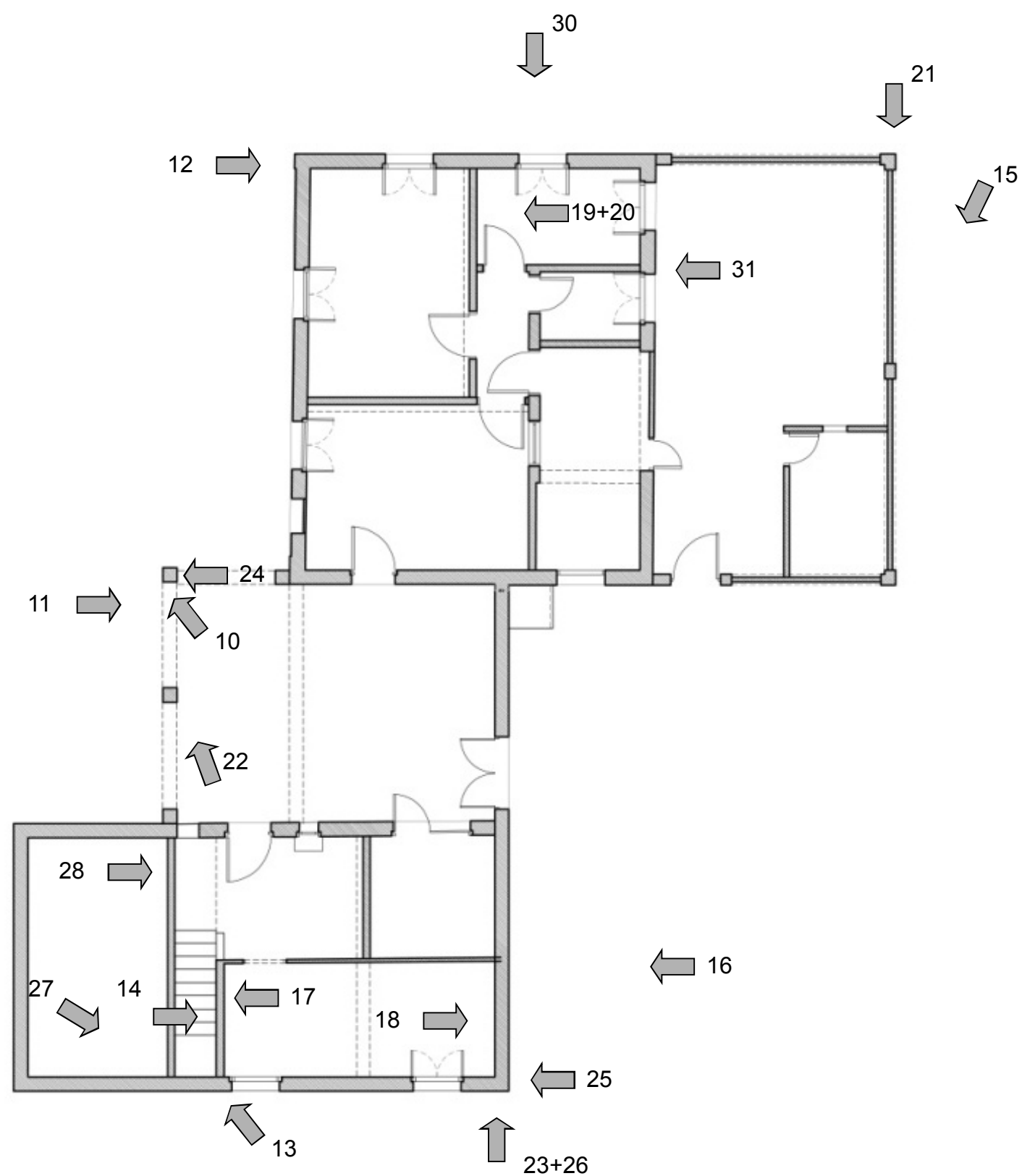
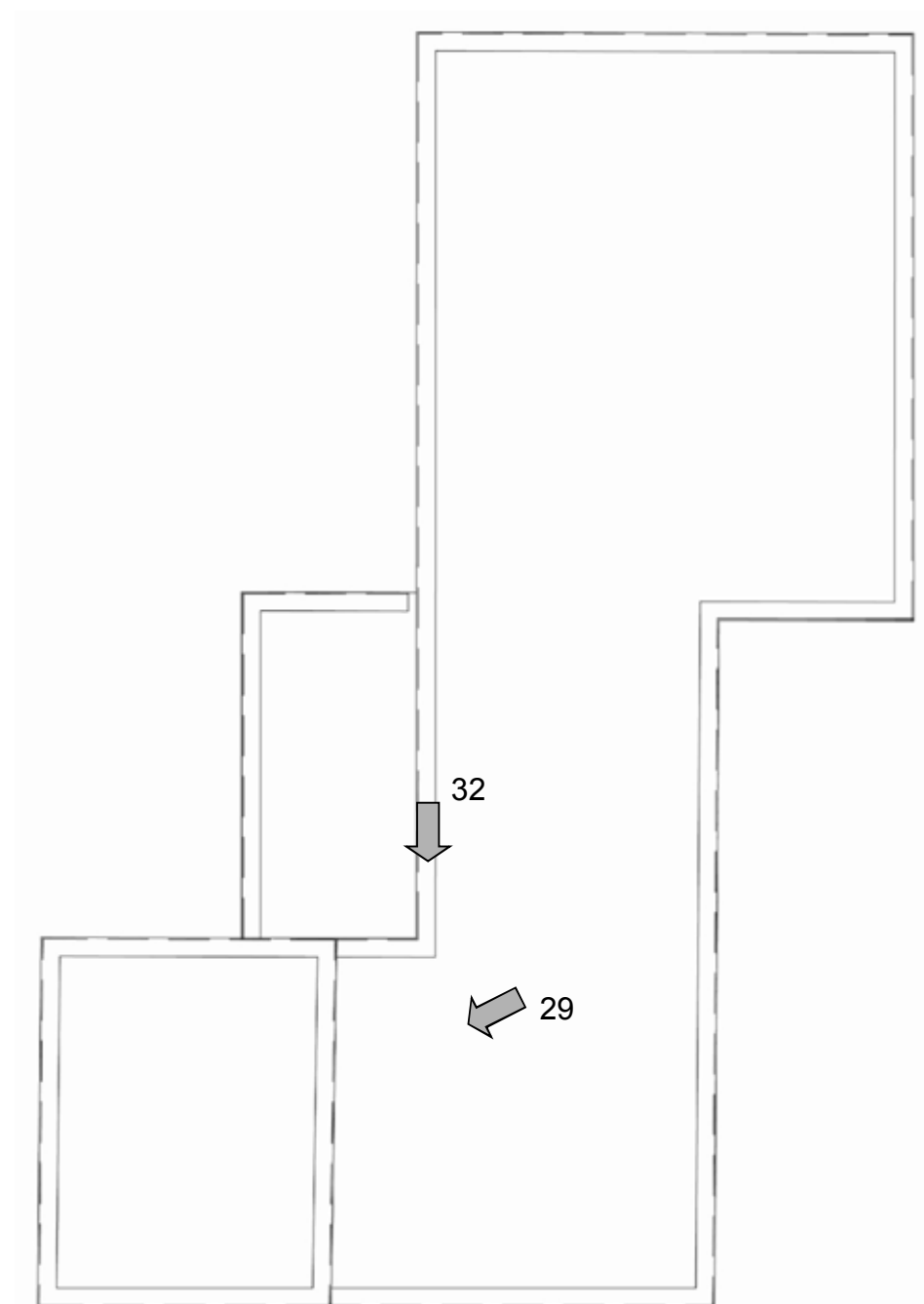


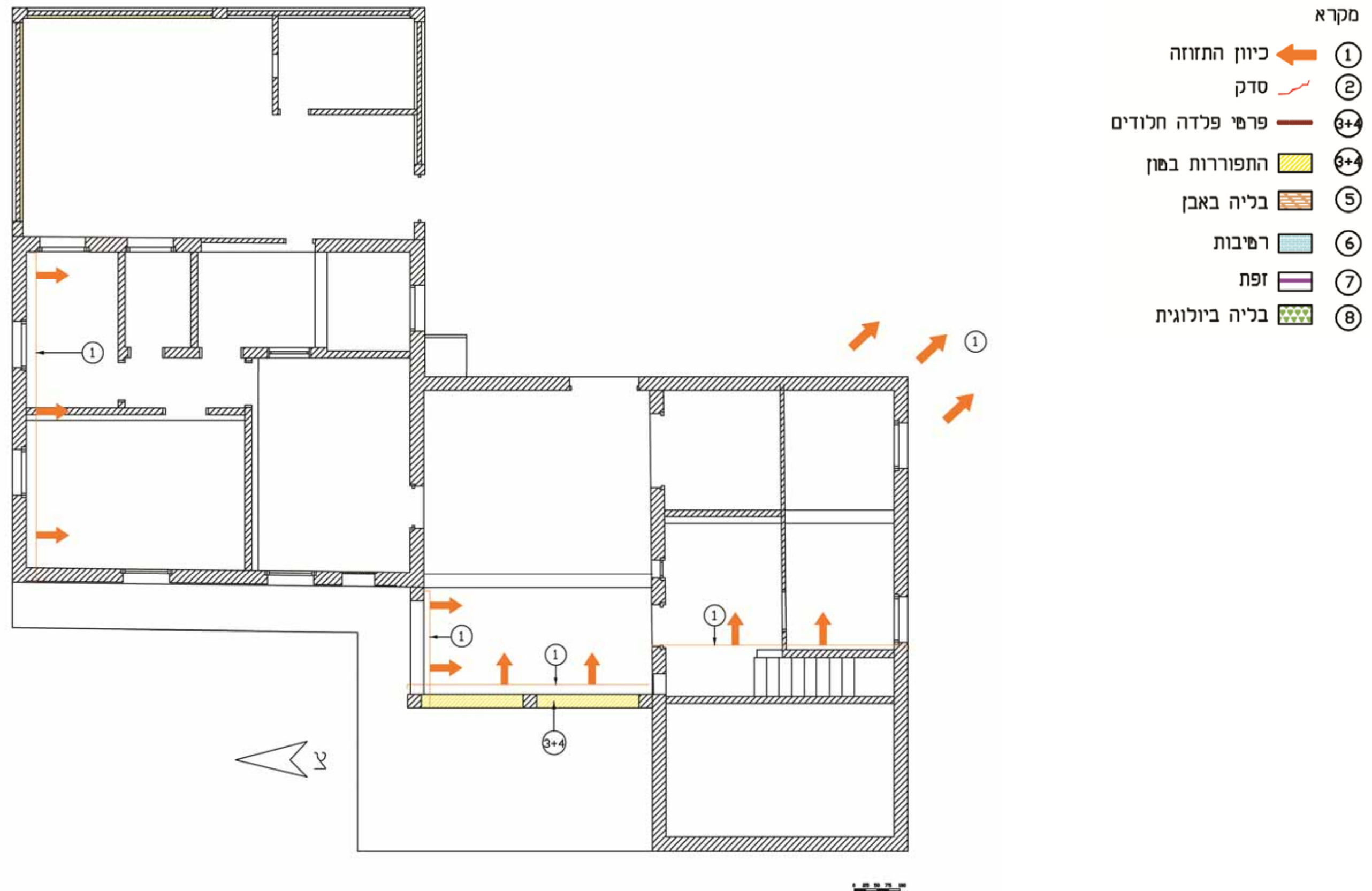
31. התפתחות של בליה ביולוגית על פני האבן בסמוך לנקודת יציאת המים מצינור הניקוז בחצר

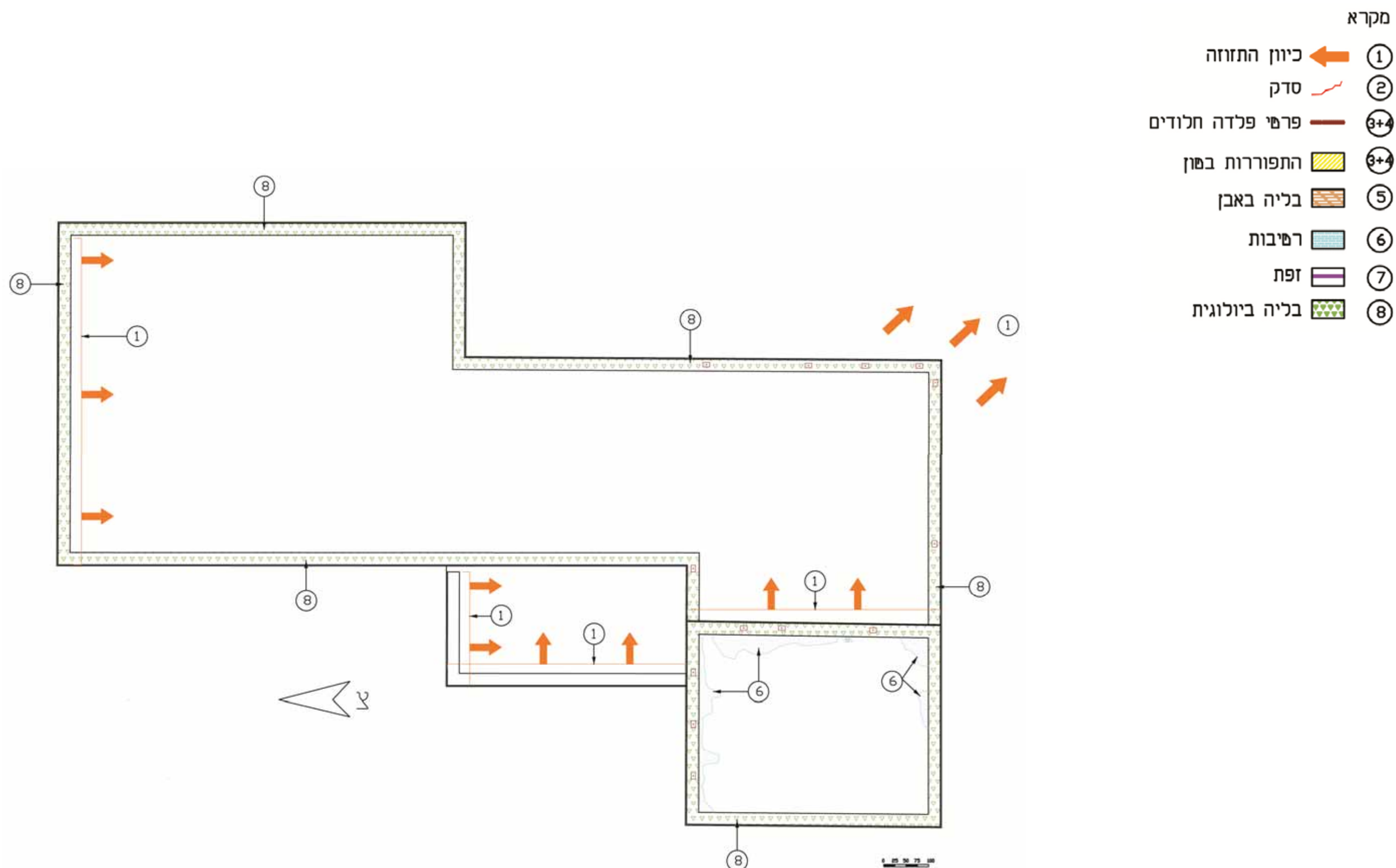


32. התפתחות של בליה ביולוגית על פני האבן במעקה הגג

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב	6. סקר הנדסי	דצמבר 2011	6.10
------------	-------------------------	--------------	---------------	------







בעיות הנדסיות – חזית מזרחית דרך החצר

מקרא

- ① ← כיוון התזוזה
- ②  סדק
- ③+④  פרטי פלדה חלודים
- ③+④  התפוררות בטון
- ⑤  בליה באבן
- ⑥  רטיבות
- ⑦  זפת
- ⑧  בליה ביולוגית



6.14



דצמבר
2011

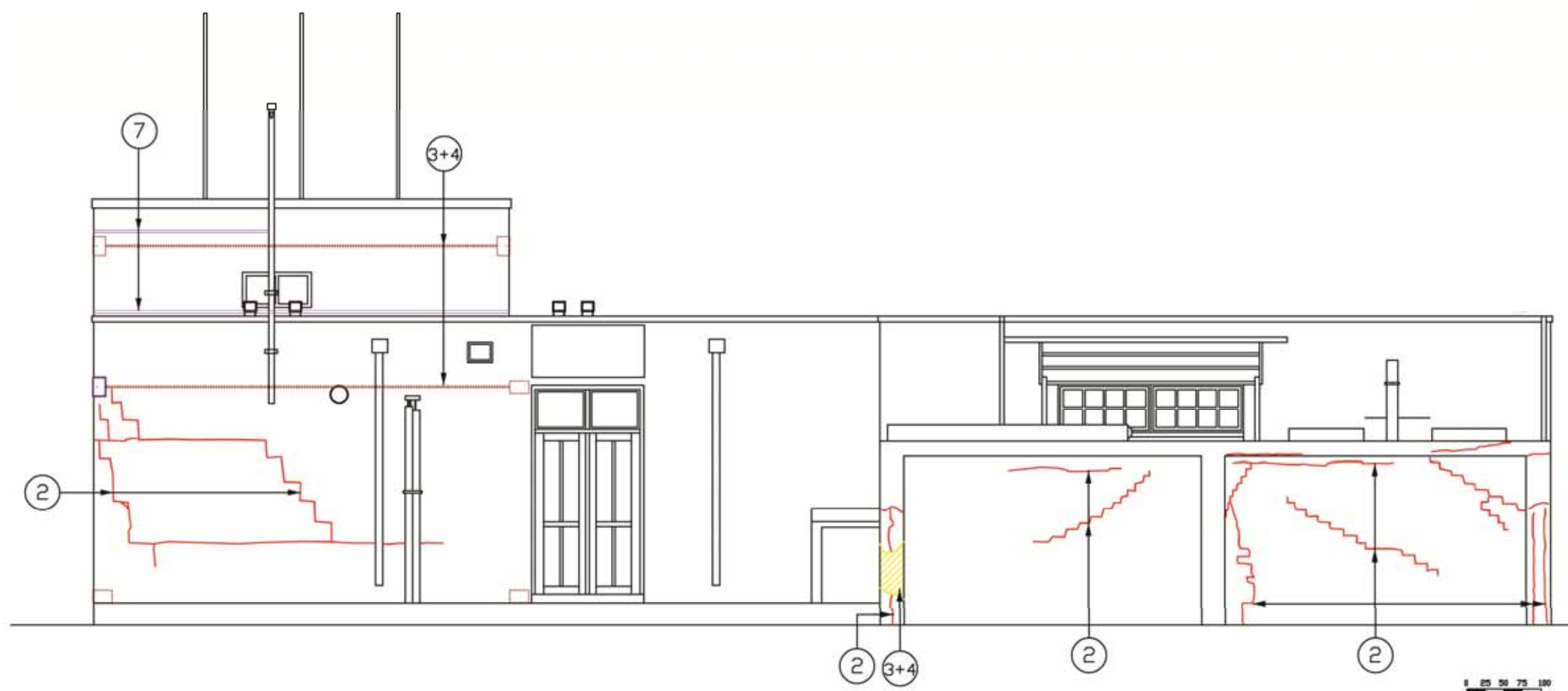
6. סקר הנדסי

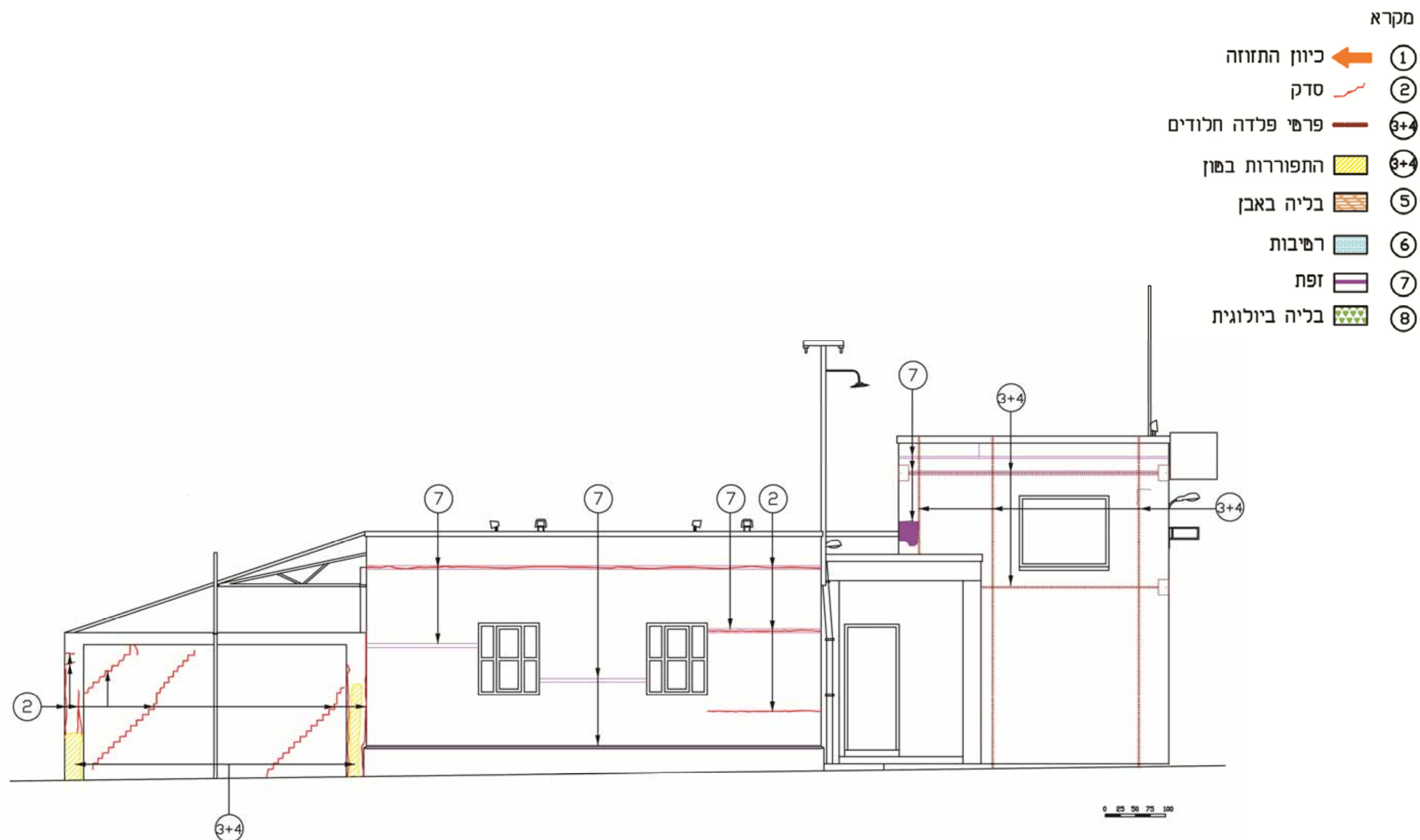
תחנת רכבת
זכרון יעקב

רכבת ישראל

מקרא

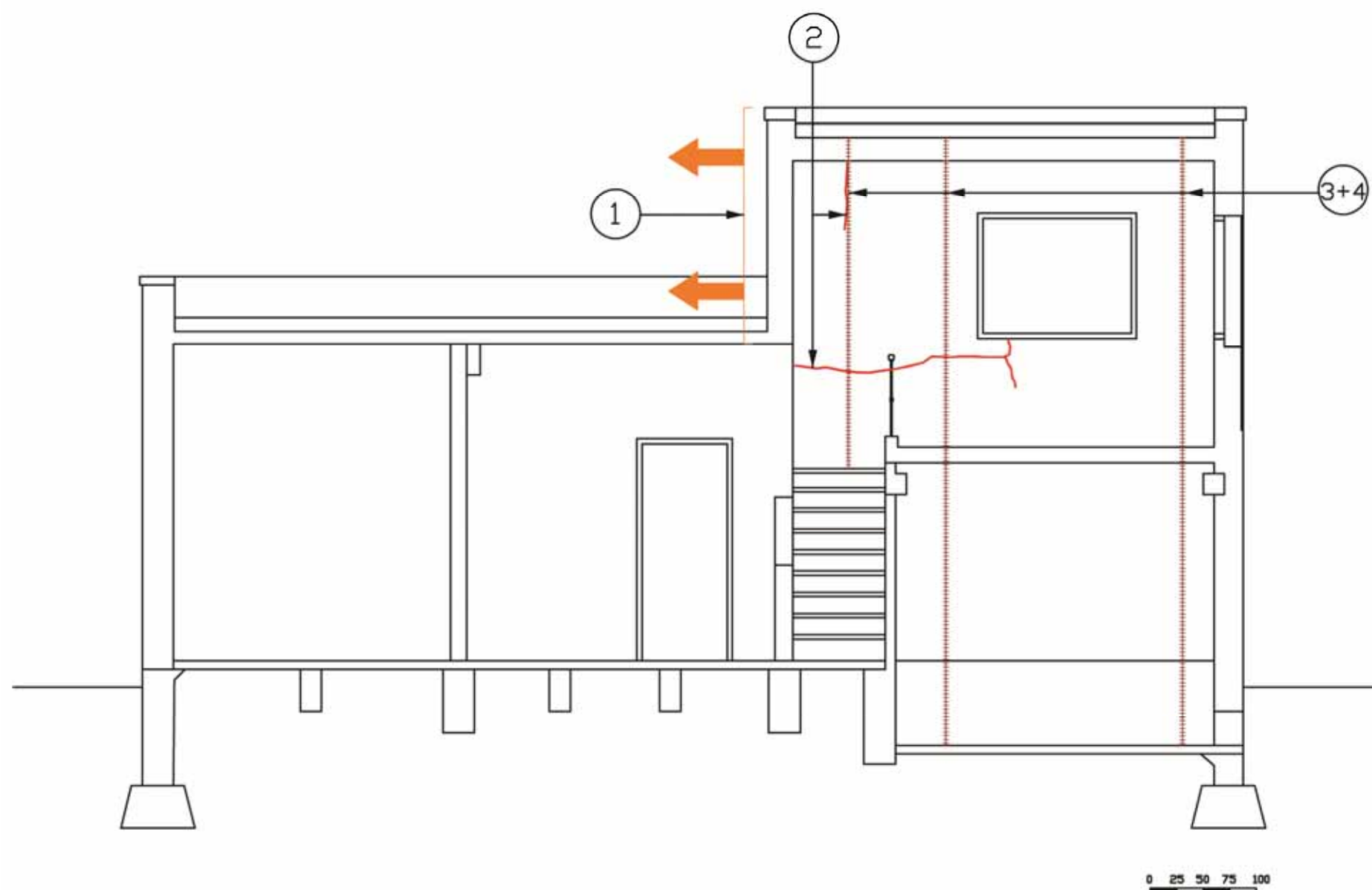
- ① ← כיוון התזוזה
- ② סדק
- ③+④ פרטי פלדה חלודים
- ③+④ התפוררות בטון
- ⑤ בליה באבן
- ⑥ רטיבות
- ⑦ זפת
- ⑧ בליה



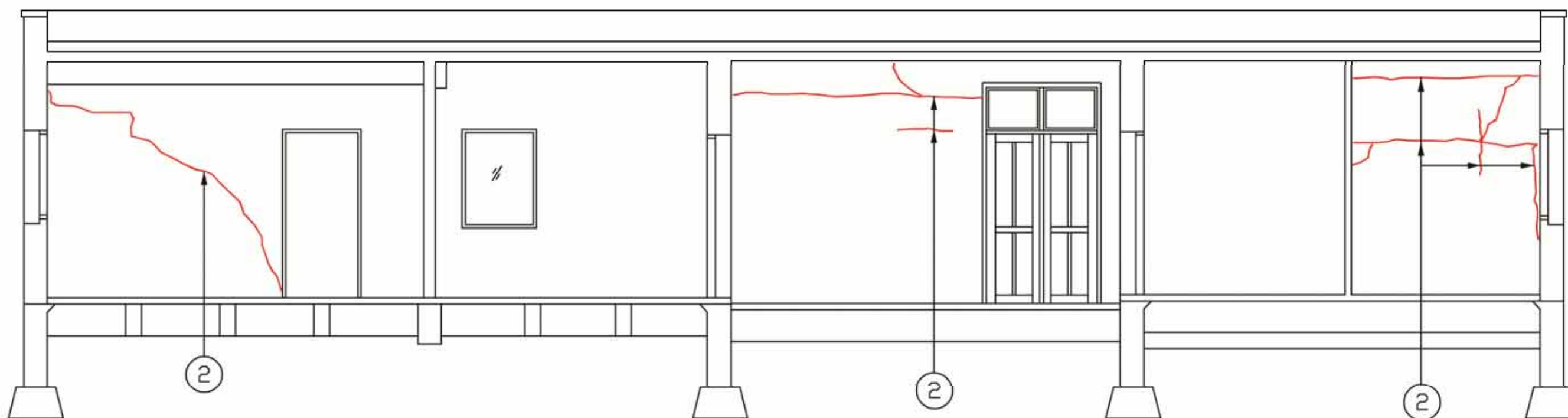


מקרא

- ① ← כיוון התזוזה
- ② סדק
- ③+④ פרטי פלדה חלודים
- ③+④ התפוררות בטון
- ⑤ בליה באבן
- ⑥ רטיבות
- ⑦ זפת
- ⑧ בליה ביולוגית

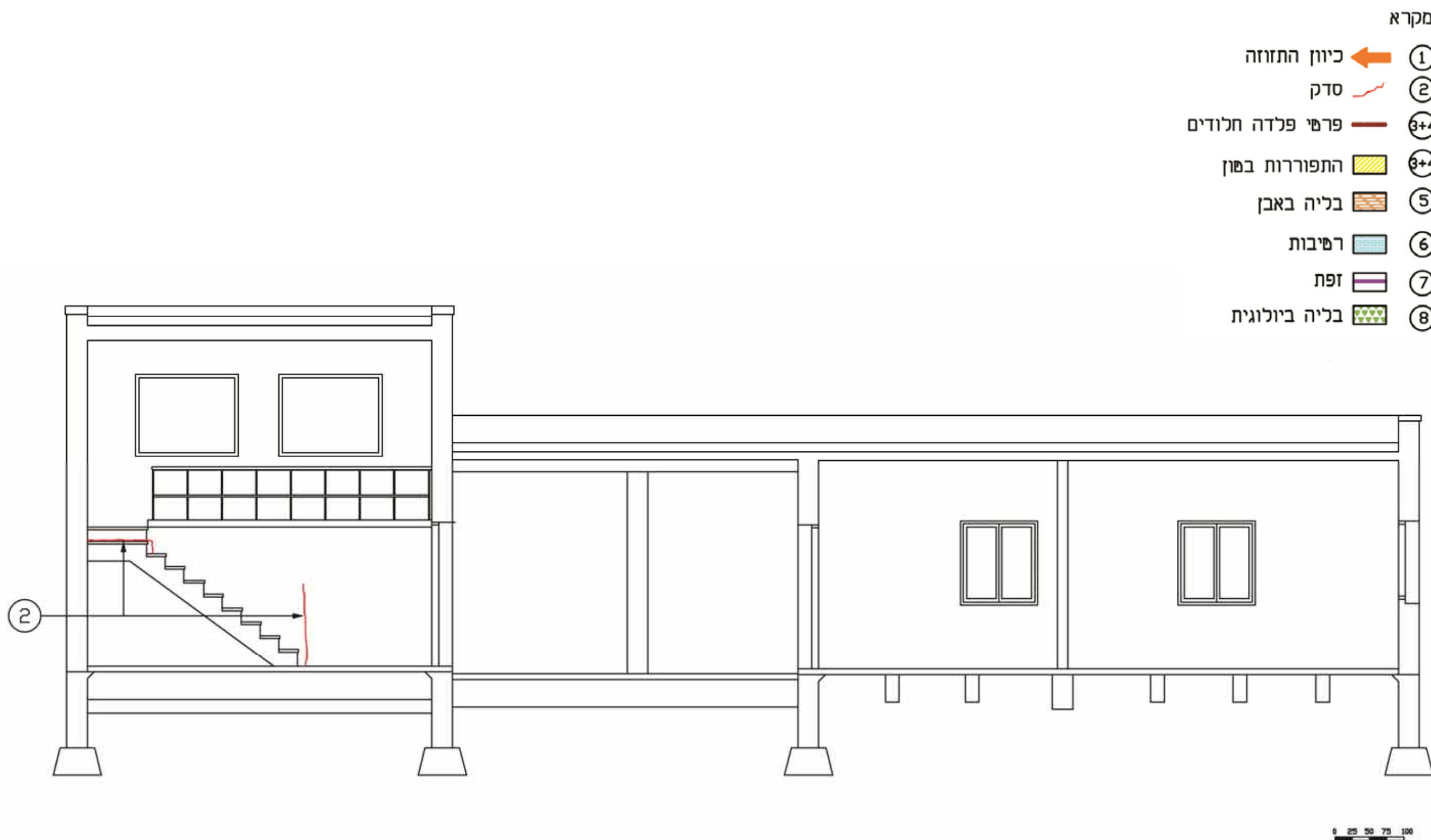


- מקרא
- ① ← כיוון התזוזה
 - ②  סדק
 - ③+④  פרטי פלדה חלודים
 - ③+④  התפוררות בטון
 - ⑤  בליה באבן
 - ⑥  רטיבות
 - ⑦  זפת
 - ⑧  בליה ביולוגית



0 25 50 75 100





פרק 7:

הצהרת משמעות, מסקנות והמלצות

		דצמבר 2011	7. הצהרת משמעות, מסקנות והמלצות		תחנת רכבת זכרון יעקב	רכבת ישראל
--	---	---------------	---------------------------------	--	-------------------------	------------

ערכי האתר- הצהרת משמעות

1. הרכבת, על מסילות הברזל והמבנים הפזורים לאורכה, היא מכלול נופי ואדריכלי לינארי יחודי. כל התייחסות אל אחד מפרטי מכלול זה מחייבת מבט רחב יותר הבוחן את הקשר בין אתרים נקודתיים לאורך צירי תנועה המשכיים, בבחינת שורה של פרטים מרוחקים זה מזה, שיחדיו מרכיבים תמונה שלמה.
2. חשיבותה של כל תחנה לאורך קו זה נובעת מהסיפור ההסטורי שהיא מספרת, הן על התפתחות הרכבת בארץ ישראל והן על התפתחות האיזור.
3. תחנת רכבת זכרון יעקב הוקמה במיקומה הנוכחי בשנת 1920-21, עם יצירת החיבור בין המסילה המזרחית לבין תחנת המסילה החיג'אזית בחיפה ע"י שלטונות המנדט. מבנה תחנה הוקם בשנת 1926 ונהרס בשנת 1977. המבנה המצוי היום באתר, אם כן, הוא מבנה התחנה השני, שנבנה בשנת 1946.
4. המבנה המצוי היום באתר היה חלק ממתחם מנדטורי שכלל גם את מבנה התחנה הישן, גן התחנה, מגורי הקוון, מגדל המים ומבנה שירותים, וכן את רציף פריקת הסחורות, המחסן שעליו ושדירת עצי האקליפטוס מעברה המערבי של מסילת הברזל. כמה מאות מטרים ממזרח למתחם נמצאה באר נזלה, ככל הנראה הגורם המרכזי בהחלטה להקים את תחנה הרכבת במיקום זה (על מנת להבטיח אספקת מים סדירה לקטרי הקיטור). האלמנט הבנוי היחיד שנותר ממתחם התחנה המנדטורית של שנות ה-40' הוא מבנה התחנה, שריד אחרון למתחם שכבר אינו קיים.
5. למרות מיקומה מחוץ למתחם תחנת הרכבת ניתן לראות את באר נזלה כחלק אינטגרלי מתחנת רכבת זכרון יעקב, התחנה בה עצרו רבים מקטרי הקיטור של רכבת המנדט על מנת למלא מים. קטרי הקיטור יצאו משירות רכבת ישראל בשלהי שנות החמישים, ובאר נזלה חדלה לפעול משכבר. כיום מעטרת הבאר ההסטורית את חללו הפנימי של אולם אירועים בשם "הבאר".
6. מרבית מבני התחנה נהרסו בשנות ה-70'. בשנת 2000 נהרס גם בית הקוון, מבנה אבן איכותי במיוחד שנבנה בשלהי שנות ה-20'. מהמתחם ההסטורי נותר באתר כיום רק מבנה התחנה שנבנה בשנת 1946 ושדירת עצי האקליפטוס שהגדירה את גבול המתחם מעברה המערבי של מסילת הברזל.
7. מבנה התחנה בזכרון יעקב, אם כן, הוא השריד האחרון ממתחם שלם שהדגים את המעבר לסטנדרטיזציה של תחנות באמצעות אבי טיפוס של מבנים, תהליך אותו קידמה רכבת המנדט באופן מודע ומכוון. בתחנות מנדטוריות שונות ברחבי הארץ ניתן למצוא את תאומיהם של כל מבני תחנת רכבת זכרון יעקב, באופן הקושר את התחנות זו אל זו מבחינה הסטורית ואדריכלית.
8. מבנה התחנה הוא איבר בסדרת מבני תחנות רכבת שתוכננו ונבנו על ידי רכבת המנדט בסביבתה הקרובה של תחנת זכרון, על פי דגמים דומים ובאותן שנים (1944-47). סדרה זו מונה את תחנת ראש העין, תחנת חדרה מזרח, תחנת בנימינה, תחנת זכרון יעקב ותחנת עתלית.
9. בעשר השנים שחלפו מאז הפסקת הפעילות הרכבתית באתר בשנת 1997 והתפנות הדיירת האחרונה בשנת 2001 ועד שנה שעברה (עת הושכר לדייר משנה לשימוש כמשתלה) עמד המבנה נטוש, והתדרדרותו הואצה.
10. מצידה המערבי של המסילה קיימת שדרת איקליפטוסים המלווה ולמעשה מסמנת את מיקומו של מתחם תחנת הרכבת המנדטורי. שדרה זו מצייתת לדפוס שתילה שהיה נהוג בתקופת המנדט ומהווה עדות נופית למיקומו וגודלו המקורי של מתחם התחנה.

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		7. הצהרת משמעות, מסקנות והמלצות ערכי האתר- הצהרת משמעות	דצמבר 2011		7.01
------------	-------------------------	--	--	---------------	---	------

מסקנות

1. מבנה תחנת רכבת זכרון יעקב הוא בעל ערך אסתטי ואדריכלי גבוה, זאת למרות שאינו מבנה ייחודי.
2. ערכו העיקרי של המבנה, כפי שעולה מהסקירה ההסטורית והאדריכלית, הוא כחלק מסדרת המבנים המנדטוריים המתאפיינים בקו אחיד וסטנדרטי, אשר יחד יוצרים רצף אדריכלי וויזואלי לאורך קו הרכבת.
3. לאור נוכחותו המינורית במרחב ההסטורי והקהילתי בו הוא מצוי, ומקומו המשני כתחנת רכבת בשנות פעילותו, אנו מוצאים שאין מדובר כאן במבנה בעל חשיבות הסטורית גבוהה בפני עצמו.
4. מצבו ההנדסי של המבנה מחייב עבודות ייצוב יסודות ושיקום נרחבות. ביצוע עבודות אלה כרוך בפירוק והחלפה של חלק ניכר מהקירות הקיימים.
5. שדרוג תחנת זכרון יעקב הינו צורך תפעולי ושירותי מאחר ותחנת בנימינה מיצתה את עצמה. שדרוג התחנה תואם את שדרוג המסילות העתידי (ממערב) במסילת החוף וההרחבה המתוכננת לארבע מסילות בתוואי המסילות הקיים.
6. באם יבוצע שדרוג התחנה, ימצא מבנה תחנת זכרון יעקב בתוואי המסילות העתידי. שינוי תוואי מסילות הרכבת באופן שיאפשר את השארת המבנה על תילו כרוכה בעלות גבוהה, שנאמדה בכ-12 מיליון יורו (עפ"י מידע שנמסר על ידי נציגי רכבת ישראל ועמק איילון ניהול פרויקטים בישיבת צוות התכנון ברכבת ישראל בתאריך 7 נובמבר 2010, טרם תחילת העבודה על תיק תיעוד זה).
7. לאור כל האמור לעיל אנו ממליצים על פירוק מבנה התחנה עם ביצוע שדרוג תחנת זכרון יעקב.
8. פירוק ו'בנייה מחדש' של המבנה במיקום חדש אינו מעשי, שכן המבנה בנוי תקרת ורצפת בטון מזוין, וקירות בטון בציפוי עבה של אבן מקומית. פירוקו יגרום, באופן פרקטי, לאיבוד מרבית החומר המקורי. בתהליך הפירוק ניתן לשמור את האבנים ולהשתמש בהן לציפוי המבנה החדש שיוקם, אך למעשה יהיה זה מבנה חדש, ובכך יאבד את האותנטיות שלו, הן מבחינת מיקום והן מבחינה חומרית. לאור כל זאת, מומלץ לא "לבנות מחדש" את מבנה התחנה.
9. תחת זאת, מומלץ לראות את השימור באתר זה כמנותק מחומריותו של המבנה הספציפי. הערך שיש לשמרו הוא הסדרתיות, ועל כן מומלץ בעת הקמת תחנה חדשה באתר להתייחס אל תחנת זכרון כחלק מסדרה אדריכלית.
10. מומלץ שמבנה התחנה החדש שייבנה באתר ישתלב בסדרת התחנות המנדטוריות הקיימות לאורך הקו על ידי שימוש במוטיבים האדריכליים המרכזיים המשותפים לכל הדגמים הסטנדרטיים ההסטוריים והמעניקים להם את זהותן המובחנת. ניתוח והדגמה של מוטיבים אלה בפרק 4 גליונות 4.03-4.05.
11. במידה ותבוטל התכנית לשדרוג תחנת זכרון יעקב או יידחה ביצועה באופן משמעותי, או במידה ותשונה הסכמה התפעולית באופן המתיר השארת המבנה על תילו, מומלץ לשקם, לשמר ולשחזר את הבניין למצבו המקורי. לפירוט צעדים מומלצים לייצוב המבנה ראו גליון 6.03 להלן.
12. במידה שיוחלט לשקם את מבנה התחנה כאמור בסעיף 11, מומלץ להשמישו תוך ניצול השינוי שחל בסביבתו הקרובה והעלייה המשמעותית בנפח תנועת הולכי הרגל והרכב מאז הקמת המרכז המסחרי הסמוך. ללא שימוש רציף הכולל תחזוקה והשגחה שוטפים, לא יהא ערך של ממש לפעולות שיקום או שימור.
13. בשנתיים האחרונות השכירה רכבת ישראל את מבנה התחנה ליזמים פרטיים שמפעילים באתר משתלה/ מרכז גינון אקולוגי. שימוש זה הפך את מבנה התחנה מאתר נטוש, עלוב ועזוב לפינת חמד אטרקטיבית, פעילה ובעל משמעות ייחודית. מומלץ לקדם פעילות זו בתחומי המבנה כל עוד אינה עומדת בסתירה לביצוע תחנת רכבת חדשה באתר.
14. במסגרת שדרוג מסילת החוף לארבע מסילות מהירות ותוספת המסילות המתוכננת מומלץ להגדיר את שדרת האקליפטוסים מצידה המערבי של המסילה כחורשה לשימור ויש לשאוף ולשמר אותה כפי שהיא, כאלמנט נופי נצפה ממרחק רב ומסמן את מיקומו וגודלו של מתחם תחנת הרכבת המנדטורית, כל זאת בכפוף למגבלות הבטיחות של הרכבת.

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		7. הצהרת משמעות, מסקנות והמלצות מסקנות	דצמבר 2011		7.02
------------	-------------------------	--	---	---------------	---	------

להלן המלצות הנדסיות לשיקום ושימור המבנה:

1. בדיקת יסודות ע"י יועץ קרקע וחיזוק היסודות ע"פ המלצות יועץ הקרקע. ניתן לטפל בבעיית שקיעת היסודות גם ללא פירוק מלא של המבנה, כיום קיימות טכנולוגיות חדשות המאפשרות לצקת יסודות חדשים ולחזק את המבנה מבלי לפרק את כולו. הכל כאמור לפי המלצות מפורטות של יועץ קרקע מוסמך.
2. את השיקום של המבנה יתכן מהנדס בשיתוף עם אדריכל ומשמר הבקיא בחומרים המתאימים לשימור מבנה מסוג זה.
3. יש לטפל בכל חלקי הבטון הרופפים, יש להוריד חלקי בטון פגועים ולצקת במקומם בטון באיכות גבוהה (לדוגמה בטון גראוט) בחוזק של ב-30 לפחות ויש להשתמש במעכבי חלודה (אינהיביטורים) בזמן היציקות וגם במריחה על הבטונים הקיימים, ניתן להתייעץ עם יבואני חומרים אלה (לדוגמה חברת סיקה).
4. יש להחליף את כל פרטי הפלדה החלודים ולעשות זאת ע"פ התקנים הישראליים.
5. לאחר חיזוק המבנה והיסודות ניתן לפרק את המותחנים והעוגנים ולהחליפם בחדשים. ההחלפה הינה לשיקולו של המהנדס המתכנן את השיקום.
6. יש להחליף אבנים בלויזות, סדוקות ושבורות באבנים חדשות.
7. יש לחדש את האיטום על הגג.
8. יש לקלף את כל הזפת שנמרחת על הסדקים, לטפל בבטון הסדוק כנ"ל ולאטום את הקירות ע"י מריחה בחומר אוטם- לשיקולו של המשמר.
9. יש לנקות את פני האבן מסימני בליה למיניהם ולמרוח את האבן בחומר אוטם – לשיקולו של המשמר.

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		7. הצהרת משמעות, מסקנות והמלצות המלצות דו"ח הנדסי	דצמבר 2011		7.03
------------	-------------------------	--	--	---------------	---	------

פרק 8:

נספחים



תאריך: יום שישי, 8 אפריל 2011, 16:30

מקום: ראיון טלפוני

טל: 050-4025612 04-6396385

ראיינה ורשמה: רותי ליברטי-שלו, אדריכלית.

שאול ציטיאט הוא בנם של גורג'יה (דורין) ולטיף ציטיאט.

במסגרת עבודתו של לטיף ברכבת ישראל, עבר להתגורר עם משפחתו בשנת 1953-52 בתחנת הרכבת של זכרון יעקב. לטיף התמנה לאתת בשירות רכבת ישראל בשנים 1954-64. בשנת 1964 התמנה כמנהל התחנה. בשנת 1984 פרש לטיף לגמלאות, וזמן קצר לאחר מכן נפטר. אלמנתו גורג'יה המשיכה לגור בתחנה.

שאול ציטיאט גר בתחנה עד 1989 עם אמו ומשפחתו- אשה ושתי בנות קטנות. בשנת 1991 התמנה כמנהל תחנת חדרה.

לאורך כל התקופה לא גרו כל חמשת ילדיו של לטיף בבית שבתחנת הרכבת. שלוש האחים הגדולים (אלי, אריה ואמנון) נולדו עוד בעיראק והיו בניה של אם אחרת, הבכור אלי יליד 1943-2. הם הלכו לפנימיות תיכוניות כבר בשנות ה-50', בסוף שנות ה-60' כבר היו נשואים. חזי ושאול הם בניה של גורג'יה, ונולדו ב-1952 (חזי) וב-1955 (שאול), ובילו את כל ילדותם בתחנה. בשנת 2001 פינתה אלמנתו של לטיף גורג'יה, אז בת 78, את מבנה התחנה ועברה להתגורר בזכרון יעקב. היא לא רצתה לעזוב, אבל הבינה שמצבו הרעוע של המבנה ותנאי הבטחון באתר הנטוש והמבודד הופכים את ההישארות שם לבלתי אפשרית. היום עם המרכז המסחרי בקרבת מקום אולי זה היה יכול להיות יותר סביר. היא נפטרה ב-2007 בת 84. יומיים לפני שנפטרה בבית החולים ביקשה גורג'יה לראות את התחנה, ושאול לקח אותה לבקר שם.

עם הגעתם של בני משפחת ציטיאט לתחנה בראשית שנות ה-50', גרו במתחם 7 משפחות בכמה מבנים: שתי משפחות במבנה התחנה שקיים היום, שלוש במבנה התחנה הישן (במבנה עצמו ובחדרון/מחסן שהיה לידו), שתי משפחות במבנה נוסף מדרום (בית הקוון ר.ל.ש). בשנות 55-57 כבר החלו לפנות חלק מהמשפחות מהמתחם. בילדותו של שאול גרה משפחת ציטיאט במבנה התחנה הישן עם עוד משפחה, ובמבנה החדש גרה משפחה נוספת, סך הכל שלוש משפחות במתחם התחנה. בשנת 1964-5 נשארה משפחת ציטיאט לבד בתחנה, ועברה להתגורר במבנה התחנה החדש. בשנת 1966 עברה משפחת ציטיאט לשנה לחיפה, וחזרה לתחנה אחרי מלחמת ששת הימים בשל אילוצים של לטיף. כשחזרו היה שאול בן 12-13, והוא התגעגע לחברת בני גילו, מה שלא היה בתחנה. בשנת 1977 נהרס מבנה תחנת הרכבת הישנה. הוא היה עשוי מלבנים לבנות, והיה במצב גרוע ונחשב מסוכן. מנכל הרכבת צבי צפריר נתן הוראה להרוס אותו. ב-1973 הפסיקו להיות אוטובוסים סדירים לתחנה- אגד שפעלו מאמצע שנות ה-60' ניצלו את מלחמת יום הכיפורים כדי להפסיק את השירות. ראש המועצה יעקב לוי סבסד שירות מוניות (סידור שהיה קיים גם באמצע שנות ה-60) לאחר מלחמת יום הכיפורים. בשנת 1974 הוא הלך לעולמו ובמקומו התמנה מישה שיבובסקי שהיה חבר אגד, והחליט להפסיק את שירות המוניות, ושהנוסעים יגיעו בכוחות עצמם אל ומהתחנה. מתחנת זכרון היו נוסעים בעיקר תושבי הקיבוצים- מעיין צבי ומעגן מיכאל, נחשולים ושאר תושבי חוף כרמל. תושבי זכרון היה בחלקם הגדול נוסעים מבנימינה. בנימינה תמיד היתה תחנה חשובה יותר, מרכזית יותר, שעוצרות בה יותר רכבות. תחנת זכרון היתה יותר פעילה מבחינת רכבות משא- בין זכרון לבנימינה היתה מחצבה פעילה שהיתה מובילה את תוצרתה באמצעות תחנת הרכבת בזכרון. מיון הקרונות התבצע בזכרון יעקב.

מבנים במתחם:

מדרום למגדל המים היה מבנה אבן יפה עם חלונות מקושטים בסגנון זה שנשאר היום, כמו בתחנת חדרה מזרח. הוא היה דירת המגורים הגדולה ביותר במתחם. כששאול היה ילד המבנה הזה כבר עמד ריק בתוך היער. הוא נהרס לפני 10-12 שנים (בסביבות שנת 2000, ר.ל.ש.), בגלל פניות אל הרכבת מאנשים שרצו לשקם אותו, להפוך לפאב או מועדון או בית קפה. הרכבת לא רצתה להתעסק עם כל העניין, והעדיפה להרוס (באותו זמן היתה גם כוונה שלא התממשה להרוס את מבנה התחנה מאותה סיבה). בשנת 1979-80 שאול תפס אנשים שבאו אל המבנה כדי לגנוב ממנו רעפים.

מגדל המים נהרס הרבה לפני כן, אולי אמצע שנות ה-70 (אולי כשהרסו את התחנה). השאירו בשטח את הרגליים שלו והיסודות.

היה מבנה שירותים מלבנים לבנות וגג משופע לפני המבנה הקיים. הגישה לשירותים לא היתה נוחה מכיון שהם היו ללא חשמל, מוקפים צמחייה, אנשים פחדו ללכת לשם, והיו מבקשים להשתמש בשירותים של הבית. הרסו גם אותו בסוף שנות ה-70 לבקשת המשפחה. השירותים החדשים הוקמו קצת אחרי, קצת יותר קרובים לתחנה ועם תאורה. מערכת הביוב- בור סופג.

המצב ההנדסי של מבנה תחנת הרכבת הקיים:

מבנה התחנה סבל מבעיות הנדסיות. כנראה בגלל אדמה רכה היו בעיות ביסודות. כילד שאול זוכר סדקים, רטיבות, תמיד רק בקירות ולא בתקרה. בקיץ- לווהט, בחורף קר מאוד. מבנה לא מבודד. לפני שהמשפחה עברה לחיפה ב-1966 נעשה נסיון לקשור את המבנה בתמיכות הנדסיות. גם אחרי הטיפול המבנה המשיך להיסדק, אם כי פחות. במרוצת השנים היו עוד תיקונים יותר קוסמטיים. בשנת 1984 כשישבו שבעה על האב היתה רעידת אדמה חזקה בכל הארץ, העמוד הימני של המבואה זז ימינה.

ייתכן ובידי שאול כתבה של חיליק לייטנר (מותיקי זכרון יעקב) על תחנת הרכבת המוקדמת בפרדיס (תחנת זמארינ?), וכן תמונות לא ממוינות של התחנה.

מקורות נוספים: ואלה תולדות ציטיאט ג'ורג'יה ולטיף (מראשוני עולי עירק במושבה), מתוך אלבום משפחות זכרון יעקב הוצאת כרמים, עורך: דוד בר יוסף, שנת 2004 (?)
והורידו את הרכבת של שש-ארבעים ושתיים, מתוך המדור 'תייר מזדמן' של אבי רז, מוסף סופשבוע של מעריב, 1989 (?)

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		8. נספחים	דצמבר 2011		8.01
------------	-------------------------	--	-----------	---------------	---	------

ראיון עם רינה פרח, בתו של יוסף טרופ, מנהל תחנת חדרה מזרח בשנות המנדט

תאריך: יום רביעי, 29 יולי 2009

מקום: ראיון טלפוני

טל: 04-6324073

ראיינה ורשמה: רותי ליברטי-שלו, אדריכלית.

1931- רינה נולדה. המשפחה גרה במתחם תחנת רכבת חדרה מזרח במבנה עץ.

יוסף טרופ עבד ברכבת הרבה לפני שרינה נולדה, לפני כן עבד בעפולה.

היה מנהל התחנה לפני שרינה נולדה.

בקיץ היו מדי חאקי, ובחורף מדים בכחול כהה או שחור, עם זקט עליון עם כפתורים שהיה צריך להבריק בבראסו. גם את הסמל על הכובע היו מבריקים.

בעקבות עבודתו של האב עברה המשפחה לבנימינה כשרינה הייתה קטנה, אולי תינוקת. בכתה א' עוד היתה בבנימינה. טרופ הוצב שוב בחדרה מזרח והם חזרו לחדרה כשהיתה בת שש או שבע (ר.ל.ש. 1938) אל בית בחדרה במושבה, לא בתחנה.

כשהחליטו לבנות מבנה תחנה מאבן- זה היה לפני מלחמת השחרור- אמרו שהמנהל חייב לגור בתחנה, אז טרופ והמשפחה עברו לשם, כשהייתה בערך בת 14 (1945 ר.ל.ש.). במלחמת השחרור פחדו להמשיך לגור בתחנה, ועזבו לחדרה. הקוון, האתת, הסבלים- כולם היו ערבים. רק המנהל היה יהודי. כך בכל התחנות, המנהלים היו יהודים. לאחר מכן לא גרו יותר בתחנה.

טרוֹפ נפטר בן 56, ועבד עד יום מותו כמנהל התחנה. כשנפטר רינה היתה בת 23, נשואה + תינוקת, היום היא בת 52. (לפי נתונים אלה, טרוֹפ נפטר בשנת בין 1954-1957 ר.ל.ש.).

כשנכנסה רכבת לתחנה היו מזיזים את הפסים. בחדר האיתות היו מוטות שבעזרתם היו מסיטים את המסילות שמכוונים את הרכבת.

כל זכרון				19/03/2004
12.71x6.98	2	23 עמ		5088299-1

לא אבדה התקווה להקמת תחנת הרכבת

בגניזה שהוקדשה למגן כשר
מים בין בניני המצודה הקדומת
למגן יצק בין בניני רכבת אשר
אלו, הציעה הפועל להצטט את
קיש הדמיון החדש שהיה אשר
הולחבת במסדו בין
הן, להקים את
השקעה כספית נגד
ה יתר להתמסר במנה פחת
שפזתו שלפסן דרמים פחת
תרסע בלבד, את אחד שהתנדב
למצעה כי על אף העובדה שהמדי
השלב והאשון כפיתו וזה
תעשייה של רכבת ושכל אחד

זילה פייסחוב

כתבות עיתונות

כתבות עיתונות כתבות משנת 2004 מאת: גילה פייסחוב/ "כל זכרון". הכתבות מתארת את השמטתה של תחנת הרכבת זכרון בתכנית משרד התחבורה לבניית תחנות חדשות.

כל זכרון			06/02/2004
25.62x33.64	2 13 עמ		4885655-1

הרכבת לא תעצור בזכרון יעקב

הפגישות נערכו, המיטומים הושטו, ההבטחות פוזרו, התיכונים נעשו וכספים רבים הושקעו, רק שתחנת הרכבת החדשה של זכרון יעקב, שהיתה אמורה להיבנות השנה, אינה נמצאת בתכנית משרד התחבורה. המשרד החליט להשאיר הישוב מחוץ לתכנית החומש הקרובה בנושא, בניגוד ל-15 תחנות אחרות שישודרגו בתחבי הארץ. בחברה הכלכלית הופתע מהמהלך, כך גם אבטובל, ובאומיצייה טוענים כי המועצה נדמה בשמירה. במשרד התחבורה לא מתחייבים מתי תקום התחנה המיוחלת.

גילה פייסחוב

זילה פייסחוב

מזה למעלה משתיים מתכננת המוצעה המוקדמת וסרון יעקב להקמתה של תחנת רכבת חדשה בישוב החדשה המתכננת סימה לאחדות את מסלולות הרכבת הכלכלית שנמצא בשלב כיום של הקמת דרכי הגישה לרכבת, אזור תחשיה מיוען בסמוך לתחנה מיליוני

התשובות

להכבת שרשרתה או השדרה עד לשנת 2008, לא מופיעה תחנת הרדטל של וסדן יעקב והערוץ הרדטל נמסר כי הושלם לא מתקבל כמה מהר האופוזיציה סטודים כי המועצה נרדמה בשכירות בחברה הכלכלית מופיעים מוזמנים ולא משמרת המועצה מתחזקת להאבק בחלטה.

הקטן תמך נדון

תחנת הרדטל של וסדן יעקב נטרה בשנת 1997 וכי זה היא אינה פעילה. נרדמים בהחלטה הרדטל מסו כי הסיבת לנטייה נעוצה בכמות מועדית של נטעים וברכי גישה לא מספקת. נכון להיום, קיים במקום מבנה מתקופת המנדט. בחורש הנטיים מסו, מסו משרד התחבורה כי בסמוכו לשפך ולשמר את את הכב נה ובמקביל לפתח במקום תחנת הנהיגה שחשבת את תשבי וסדן יעקב ויישבו העמקים. על פי תוכנית, שר פצה להחלטה ההאמר להחליט כי עד שנת 2004 כבר למעשה תגיעה שהיו אמורים להכבת בכרי לשלח

מסע לחתום החוק

[illegible]

הגדיר כי רכבת ישראל תקים את תחנת הרכבת במסגרת מקסימה הקיימת, בצומח ועל חומתה, לרבות מרש התחיה והחברה הכלכלית והיזמה המקסימלית והחברה מצידן ולכן תבנית הלוואת התחיה והגדלת התחנת הרכבת תהיה מקסימלית רכבת ישראל, כמובן, והחברה הכלכלית להסדיר את דרך הגישה לתחנת הרכבת.

בת בעצמה ועל חשבונה. על הסכם העסקאות ותנאים



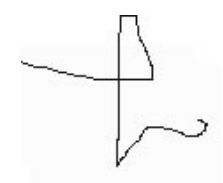
**נספח מס' 4 –
הצהרת עורך המסמך**

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

1. אני ערכתי תיעוד מקדים / תיק תיעוד לתכנית מס' תחנת הרכבת החדשה בזכרון יעקב
לאתר תחנת רכבת זכרון יעקב (שם האתר).
2. אני בעל ההכשרה והמומחיות הדרושים לערוך מסמך זה, לפי המסמכים המצורפים בזה (יש
לצרף מסמכים המעידים על ההשכלה והניסיון המקצועי של עורך המסמך).
3. אני ערכתי את המסמך בעצמי ובסיוע יועצים נוספים כמפורט להלן:

- א. שם היועץ תחום מומחיותו והכשרתו הסעיפים במסמך שבהם סייע היועץ
- א. רות ליברטי-שלו אדריכלות ושימור מבנים הכנת תיק תיעוד וייעוץ לצוות תכנון תחנת הרכבת החדשה באתר
- ב. אינג' ירדנה אתגר הנדסת בנין הכנת סקר ותיעוד הנדסי שימורי
- ג.

4. אני אחראי להכנת המסמך ולתוכנו, לרבות הנתונים וההערכה המופיעים בו.
5. אני מאשר כי למיטב ידיעתי המקצועית, הנתונים נכונים ותואמים את ההנחיות שנתן מוסד
התכנון ביום 4 מרץ 2008
6. הצהרה זו ניתנה ביום 15 דצמבר 2011


.....
חתימת המצהיר

רכבת ישראל	תחנת רכבת זכרון יעקב		8. נספחים	דצמבר 2011		8.04
------------	-------------------------	--	-----------	---------------	---	------