



התחנה המרכזית בתל אביב, שנות ה-60 (ל"מ)

"מדינה של מציאות בהמתנה"

קורות התחנה המרכזית של תל אביב

אילן שחורי

הקרקע תימסר בלי תשלום, ובתמורה "על שטח הקרקע מסביב תחנת האוטובוסים, שתהיה מוקפת בארבעה רחובות, יקימו ה"ה שפיר-קליין, מרכז מסחרי חדש". עיתונאי התקופה יצאו במאמרים נלהבים לקראת הקמת התחנה החדשה, וב"הארץ" נכתב:

תחנת האוטובוסים המרכזית היא צורך חיוני לתל אביב שהעדרו מורגש זה כבר. גדולה של תל אביב גרר אחריו גדול מתמיד של תנועת כלי הרכב ובעקבותיה צורך מתמיד של חבור הוגן עם יתר חלקי הארץ, ובעיקר עם המחוז והסביבה שתל אביב משתמשת להם מרכז. עם שכלול התנועה במכוניות ובאוטובוסים ציבוריים, הולך ופוחת השימוש ברכבת כאמצעי תחבורה לנוסעים, כיוון שהתנועה באוטובוסים היא מהירה ונוחה יותר.

שהחזיקו גם קווים בין-עירוניים. בראשית שנות ה-30, בעקבות העלייה הגדולה של יהודי פולין וגרמניה, התגבש בתל אביב הצורך בתחנה מרכזית אחת לאוטובוסים שתשרת במקביל את כל חברות התחבורה ותהיה מוקד לתחבורה בין תל אביב לדרום הארץ ולצפונה.

הדיונים המעשיים בעיריית תל אביב על הקמת התחנה החלו בראשית 1937. מועצת העירייה אישרה בישיבתה מיום 17 באוקטובר 1937 את החוזה להעביר חלק מקרקע הידועה בשם "פרדס נבולסי", שרכשו היזמים השותפים שפיר-קליין, על שם העירייה – וזאת לצורך הקמת התחנה החדשה. שפיר-קליין מסרו לעירייה 23 דונם (מחצית השטח המיועד) לסלילת דרכים וכיכרות ולבניית התחנה עצמה. סוכם כי

התחנה המרכזית הישנה בתל אביב שימשה יותר מיוכל שנים מרכז חיי התחבורה של העיר העברית הראשונה, מיום פתיחתה בדצמבר 1941 ועד סיום פעילותה במקום ב-1998. במשך 52 שנה אלו ידעה התחנה המרכזית ימים יפים והייתה למרכז מסחרי בולט וחשוב בתל אביב המתפתחת בימי מלחמת העולם השנייה ובשנים הראשונות לקום המדינה. אך התחנה ידעה גם ימים קשים, כמו למחרת הכרזת המדינה ב-15 במאי 1948, עת ספגה הפצצה קשה של מטוסים מצריים ורבים נהרגו במקום.

לא הייתה זו תחנת האוטובוסים הראשונה בתל אביב הקטנה. קדמו לה תחנה מרכזית של אגד בתחילת שדרות רוטשילד שנועדה למען הנוסעים לירושלים וממנה, וכן מסופים של חברות האוטובוסים המקומיות



"רעיונות לתחנת גמר עבור האוטובוסים"

ב-21 במרץ 1938 התקבלה ההחלטה הרשמית, וב-21 באוקטובר הכריזה עיריית תל אביב בשיתוף אגודת האינג'נרים והארכיטקטים בארץ ישראל על תחרות אדריכלית "לבניין התחנה המרכזית לאוטובוסים בתל-אביב". העירייה ייעדה למתחם התחנה שטח של 11 דונם, אך רק מחציתם היו בבעלותה. השטח המיועד היה "פרדס נבולסי" הנזכר, בסמוך לתחנת החשמל של רוטנברג, לתחנת הרכבת לירושלים ולשכונת הפועלים נווה שאנן. מטרת התחרות הוגדרה: "קבלת רעיונות ופתרונות ארכיטקטוניים להקמת תחנת גמר עבור האוטובוסים העוברים בין העיר והישובים אשר מחוצה לה לרבות כל הבנינים הדרושים וסדורי התנועה בתחנה ומסביב לה". לא פחות מ-61 הצעות וכ-600 גליונות של תכניות הוגשו לוועדת השופטים, והדיון בתכניות החל ב-28 בדצמבר 1938 וארך כמה ישיבות. בראש ועדת השופטים עמד ראש העירייה ישראל רוקח ובצדו האדריכל אריה שרון, חיים רזילי (מנהל אגד), מהנדס העירייה יעקב שיפמן ועוד.

כעבור כמה חודשים פורסמו תוצאות התחרות. בפרס הראשון והשני זכו במשותף שתי הצעות: האחת של האדריכלים נחום זלקינד וורנר יוסף ויטקובר, והשנייה של האדריכל לורייה; בסופו של דבר נמסרה העבודה לזלקינד וויטקובר, שהציעו בתכניתם מבנה מאורך ומואר הבנוי בקווי הסגנון האדריכלי הבינלאומי ובו משרדים ואולם נוסעים, מגדל שעון גבוה



למעלה - תחנת אגד בשדרות רוטשילד, 1936 (ארכיון אגד)
באמצע - 1948
למטה - בשנות ה-90 (ארכיון אגד)

התכנית שזכתה בתחרות האדריכלית ב-1938 (אוסף אילן שחורי)

צפיפות, פשע, הזנחה – וגאולה?

במשך השנים התרבו קווי האוטובוסים בתחנה. הרציפים שהוקמו בראשיתה לא סיפקו מענה לעומס התנועה, מסופים רבים הוקמו ברחובות הסמוכים לתחנה וכך נוצר גודש תחבורתי בלתי נסבל באזור. נוסף לכך, התחזוקה הייתה ירודה וסביבת התחנה החלו להתהוות מוקדי פשיעה וזנות, עד שבסופו של דבר הוחלט להביא לסגירתה ולפתיחת תחנה חדשה מדרום למתחם.

גם מתחם התחנה המרכזית החדשה בתל אביב עבר תלאות ושינויים. היום אריה פילץ החל לגבש ב-1968 תכנית להקמת תחנה מרכזית גרנדיוזית ברחוב לוינסקי, אך עבודות הבנייה החלו רק ב-14 בדצמבר 1967.

במשך כעשר שנים, בשל קשיים כלכליים של היוזמים, נותר במקום שלד בלבד והאתר זכה לכינוי "פיל לבן". הבנייה חודשה רק ב-1988 באמצעות חברת חפציבה, והתחנה נפתחה לקהל באוגוסט 1998 אך לא עמדה בצפיפות שתלו בה. 44,000 מ"ר נבנו באתר, אך חלק מהם (כולל הקומה האחרונה) נותרו נטושים עד היום, ובעלי העסקים מתחלפים תדיר.

במתחם התחנה הישנה המשיכו לפעול תחנות בין-עירוניות שונות, בעיקר ברחובות שסביב אזור הרציפים. המתחם הצבעוני והמוזנח, על אופיו המיוחד ואוכלוסייתו קשת היום, הונצחו בשירו של קובי אוז "התחנה הישנה". ב-31 ביולי 2009, לאחר 60 שנות שימוש במתחם, החליטה חברת אגד לצאת מהאזור והמקום ננטש. בעת האחרונה נהרסו הרציפים ההיסטוריים, בעקבות הכוונה להקים במקום מתחם מגורים ומסחרי מודרני שישפיע על המרקם העירוני והחברתי באזור התחנה הישנה. אך גם תכנית זו, כך מתברר, הפכה לבעייתית בשנים האחרונות ותכניות עתידיות שונות עולות מדי פעם לדיון.

החברות "המעביר" ו"אגד" וטענו שהעברת התחנה ממיקומה הנוכחי תגרום לניתוק הקשר של העסקים באזור, בעיקר חנויות ההלבשה, עם הנוסעים הבאים מחוץ לתל אביב "והרחובות הרצל ונחלת בנימין יהיו מחוץ לתחום". העירייה עצמה עמלה קשות לשכנע את חברות האוטובוסים השונות להעביר את מסופיהן לתחנה החדשה. ב-25 בפברואר 1942 הסכימה לבסוף חברת אגד לחתום על הסכם עם העירייה ולהצטרף לפעילות בתחנה. המשא ומתן ארך חודשים, ובסיומו התחייב קואופרטיב אגד במכתב לראש העירייה לשלם על השימוש בתחנה סך 700 לא"י לשנה, וכן "להשתמש בתחנה באופן הוגן והולם לתפקידה ולשמור על השבת והמועדים בשטח התחנה".

במקביל, התרבו הפניות לעיריית תל אביב ולאגד להקים לשכת מודיעין בתחנה. הנהלת אגד כתבה לראש העירייה רוקח ב-6 ביוני 1948: "הננו חוזרים ומעירים שבגלל חסר לשכת מודיעין מתאימה בתחנה נגרם סבל רב להמוני נוסעים בתחנה שלא מקבלים אינפורמציה מוסמכת בעניינים הנוגעים לתנועה בארץ. הננו מבקשים לראות את העניין הזה כדחוף ביותר ולתת הוראות על הקמת הלשכה בהקדם". לשכת המודיעין אכן הוקמה לאחר כשנה, אך הבעיות לא נפתרו: במכתב להנהלת העירייה מיום 20 ביוני 1947 התלונן מתרגם הסרטים ירושלים א' סגל כי "זה יותר מפעם אחת שקיבלתי ידיעות מטעות מהלשכה הנ"ל, גם היום חשוב היה לי מאוד לדעת באיזו שעה יוצא האוטובוס להר-טוב. התשובה היתה 'כרגיל ב-3' וכשהערת לפקיד ששמעתי שחל שינוי כלשהו ענני 'אם אתה יודע יותר טוב ממני, למה תשאל?'".

בפיתו ורציפים מקבילים מדרומו. נוסף לכך, החליט חבר השופטים לרכוש ולשלב במתחם שלוש תכניות נוספות שהציעו האדריכלים רכטר, צ'לנוב, רובין וקרמי. ב-14 במאי 1940 אישרה מועצת העירייה את החוזה עם הזוכים ועם הקבלן מטעמם, משה ברמן, והקצתה להקמת התחנה סכום של 999,000 לא"י. מקרב 11 חברי המועצה הצביעו עשרה בעד ההצעה; אולם דוד צבי פנקס, נציג "המזרחי" בעירייה, התנגד במחאה על שארגון עובדי המזרחי לא נכלל במפתח לחלוקת העבודה בהקמת התחנה... בחודש יולי החלה עיריית תל אביב לפרסם הודעות על הקמת התחנה ב"פרדס נבולסי". ראש העירייה רוקח קיבל מכתבים זועמים מתושבים שהתלוננו כי הקרקע שייכת כיום ליהודים ולפיכך יש לקרוא לאתר על שמם. גם הקבלנים שפיר וקליין שרכשו את הקרקע מנבולסי עצמו פנו לקורח וטענו:

אנו מתפלאים שחלקתם הכבוד לערבי נבולסי בזה שאתם כותבים במודעה הנ"ל שהתחנה תוקם על אדמת נבולסי בעוד שהקרקע הלא שייכת לנו ואנחנו מסרנו אותה לכם במתנה, חנים אין כסף, ואתם יודעים את ערכה של הקרקע ובכמה עמל ודמים עלתה לנו עד שהוצאנו את הקרקע מידי נבולסי, ולמה א"כ [אם כן] גם כעת נקראת עדיין הקרקע על שם הערבי הזה?

בינואר 1941 החלה בניית המתחם בהתאם לתכניתם של זלקינד וויטקובר, עם מבנה ראשי מרובה חלונות ומדרומו רציפים מקורים בבטון. התחנה נחשבה אז לתחנה המרכזית המתקדמת בארץ וכללה מבני שירות מתקדמים, מעברים תת-קרקעיים בין הרציפים ושירותים ציבוריים בתוך מתחם הטרמינל. ד"צ פנקס חשש כי התחנה החדשה תפעל גם בשבת, ולאחר פעילות נמרצת ובסיוע הרבנות הראשית לארץ ישראל הצליח למנוע זאת.

קשיי המעבר למתחם החדש

המעבר לתחנה החדשה לא התקבל בקלות. בעלי חנויות בשדרות רוטשילד ובנחלת בנימין כתבו בראשית שנות ה-40 לעירייה ולהנהלת



התחנה הישנה, 2009 (צילום: מיכאל יעקובסון)