

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.



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



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



24. בליה באבן כתוצאה מפגעי מזג האוויר, בעמוד הארקדה

בעיה הנדסית מס' 6: רטיבות בתקרת חדר האיתות



28. רטיבות בתקרת חדר האיתות



27. 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.

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.



30. מריחה של זפת לאורך סדק שהתפתח בחזית הצפונית



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

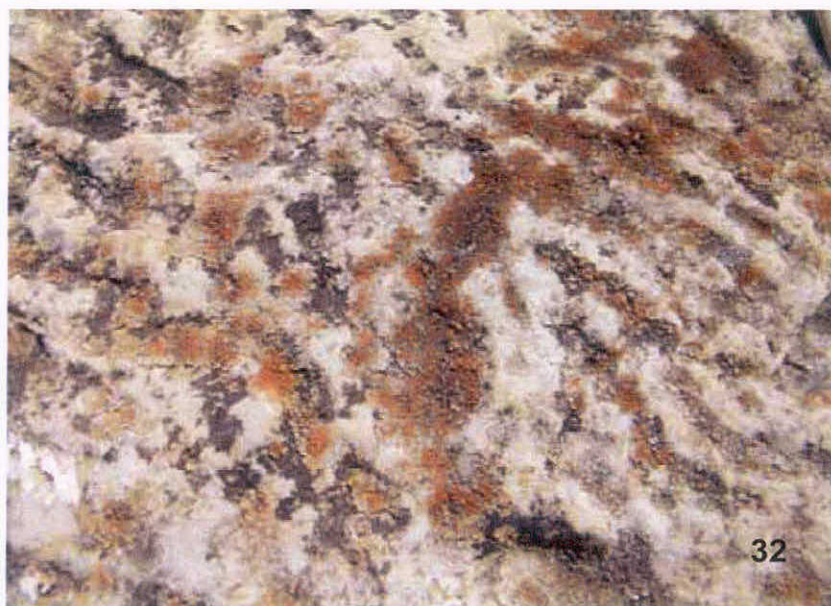
בעיה הנדסית מס' 8: בליה ביולוגית על פני האבן

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.

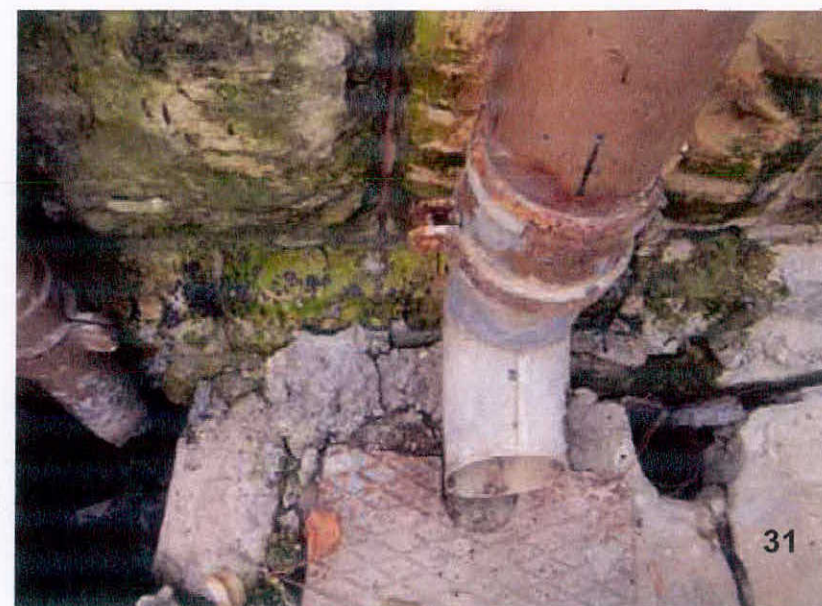
המלצות: הרחקת מקור הרטיבות מפני האבן, ניקוי האבן ומריחה של האבן בחומר הגנה כנגד חדירת רטיבות לפי הנחיות המשמר.

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.

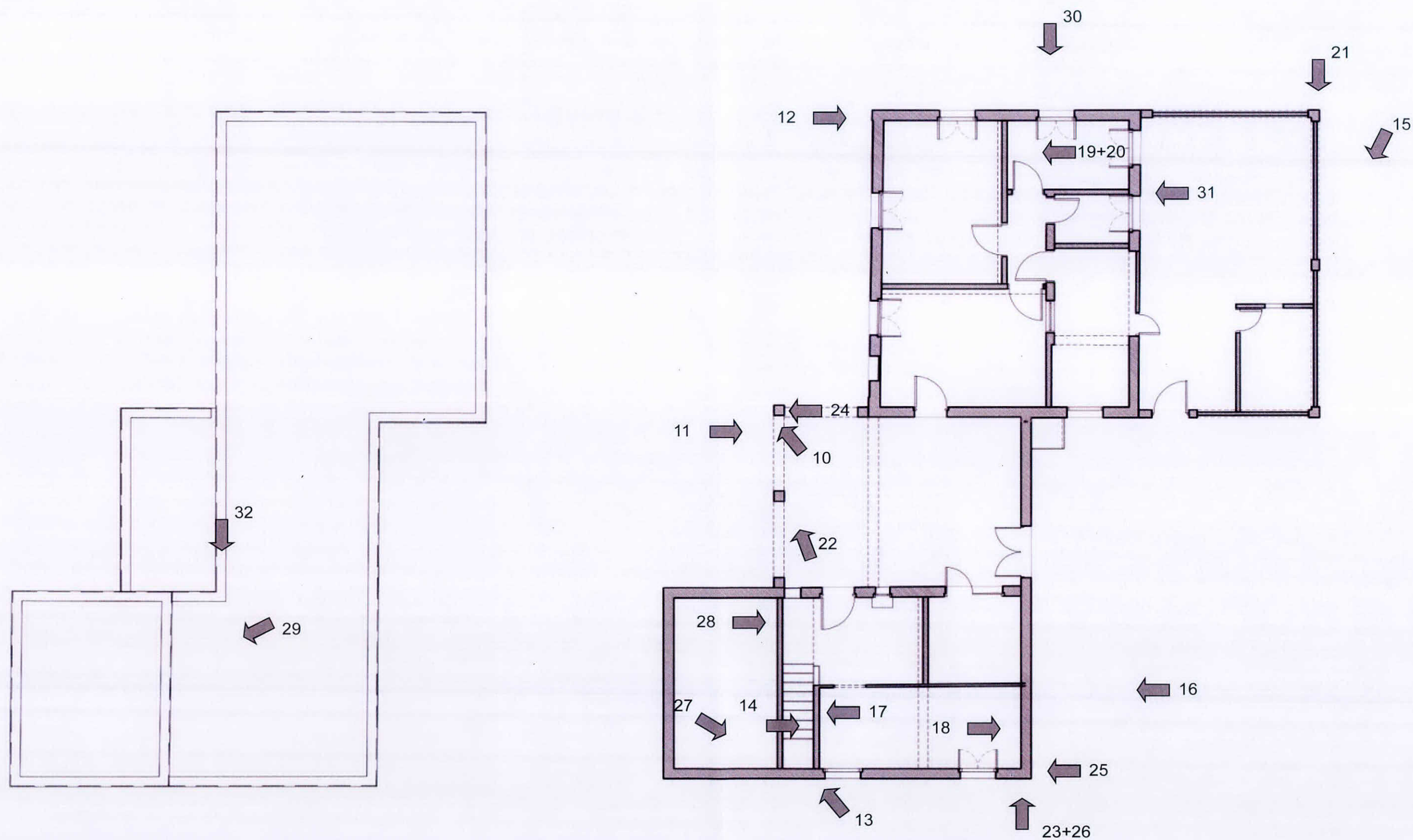


32. התפתחות של בליה ביולוגית על פני האבן במעקה הגג

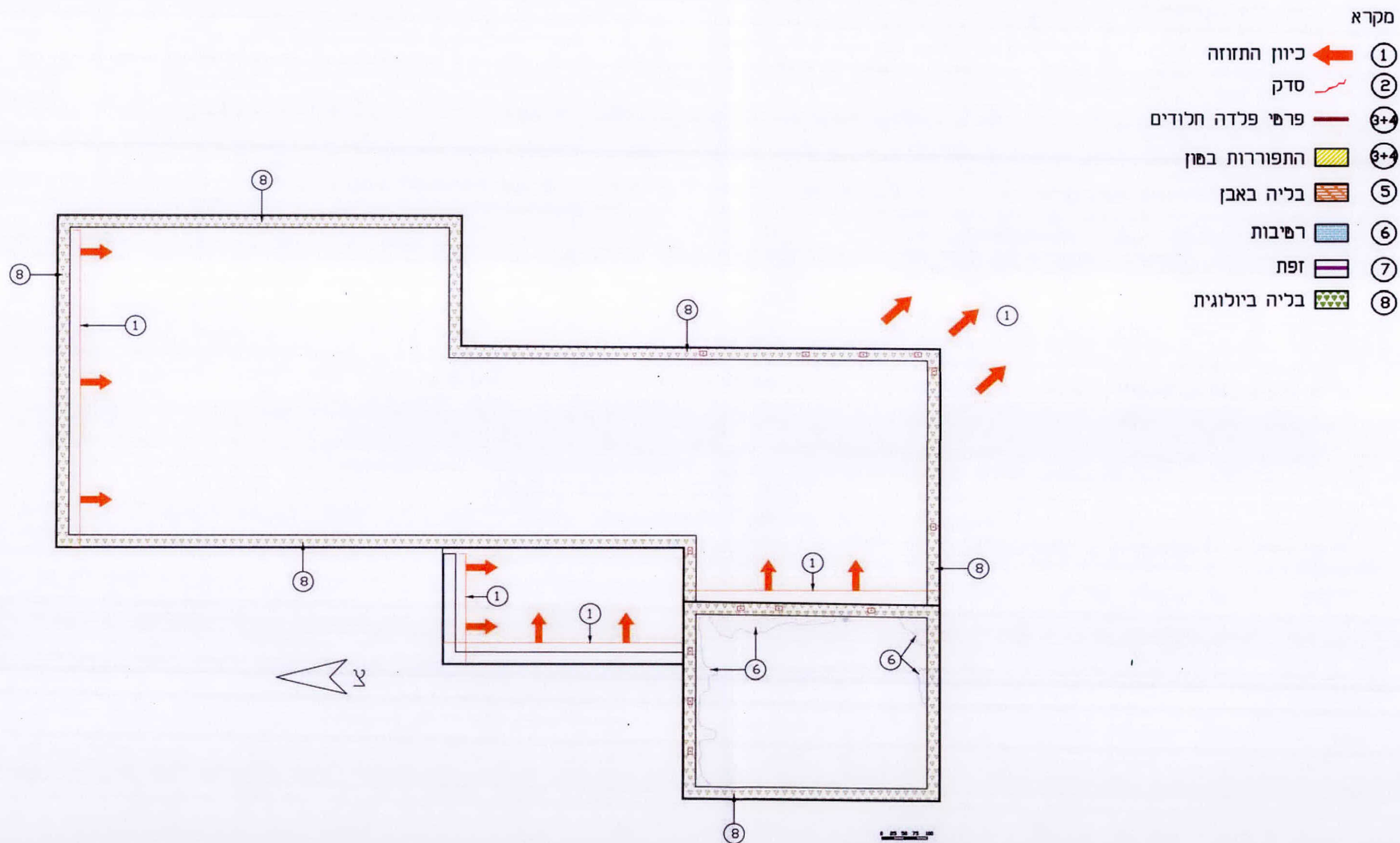


31. התפתחות של בליה ביולוגית על פני האבן בסמוך לנקודת יציאת המים מצינור הניקוז בחצר



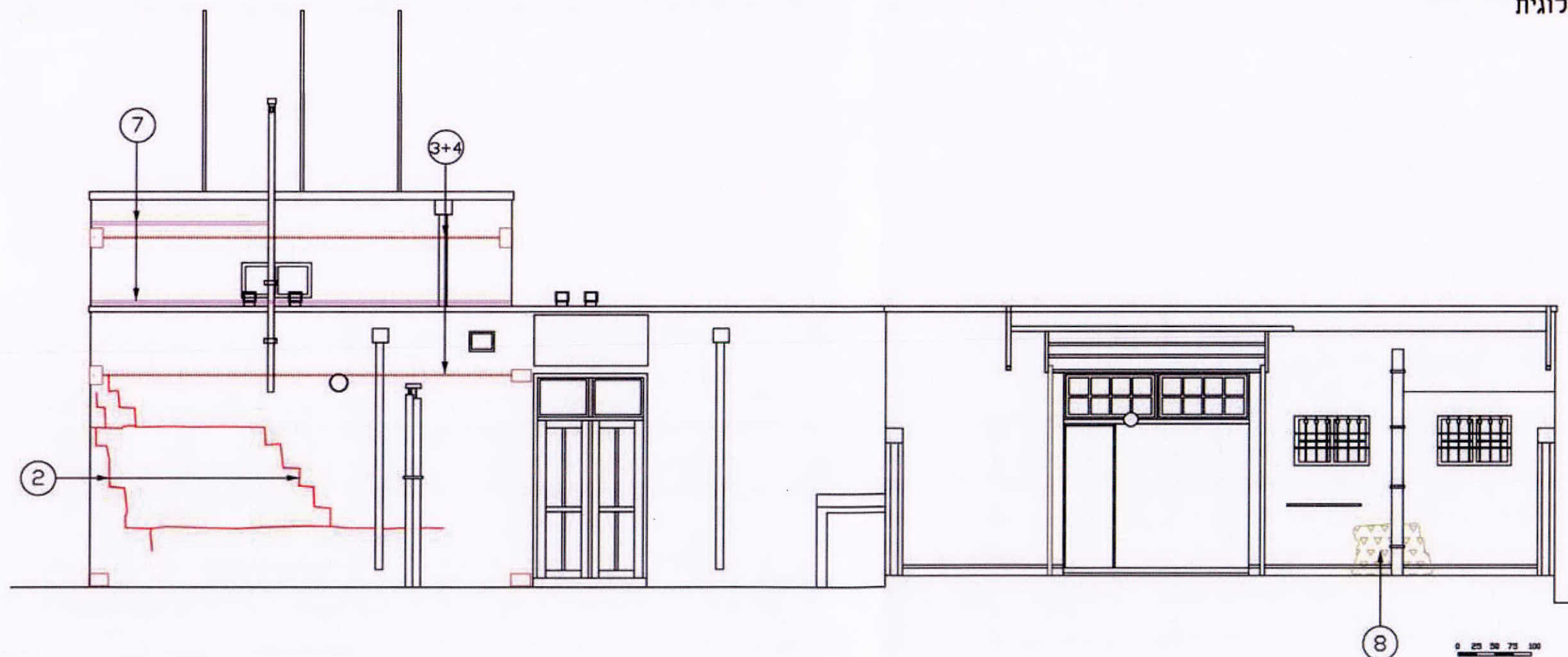


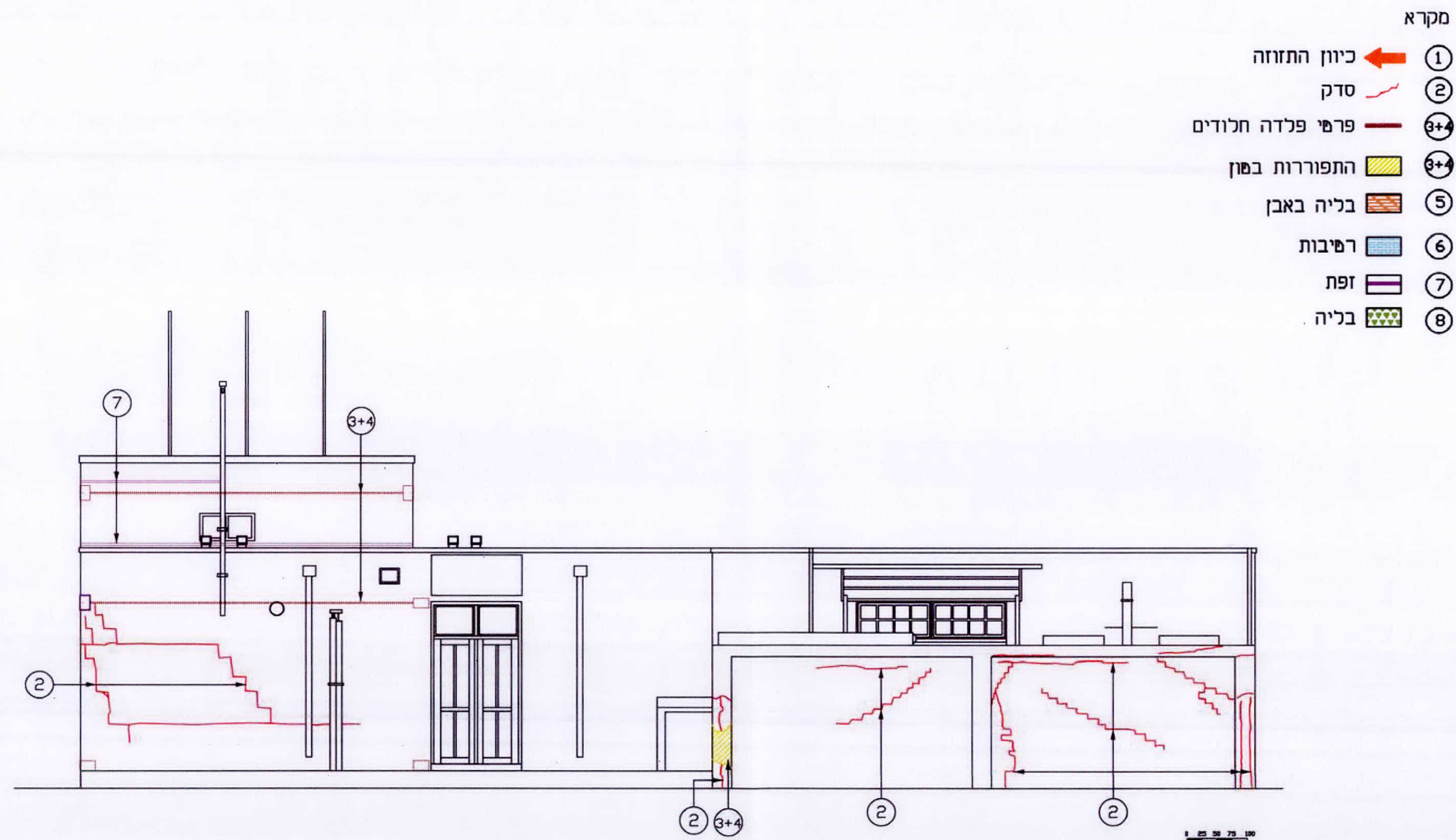


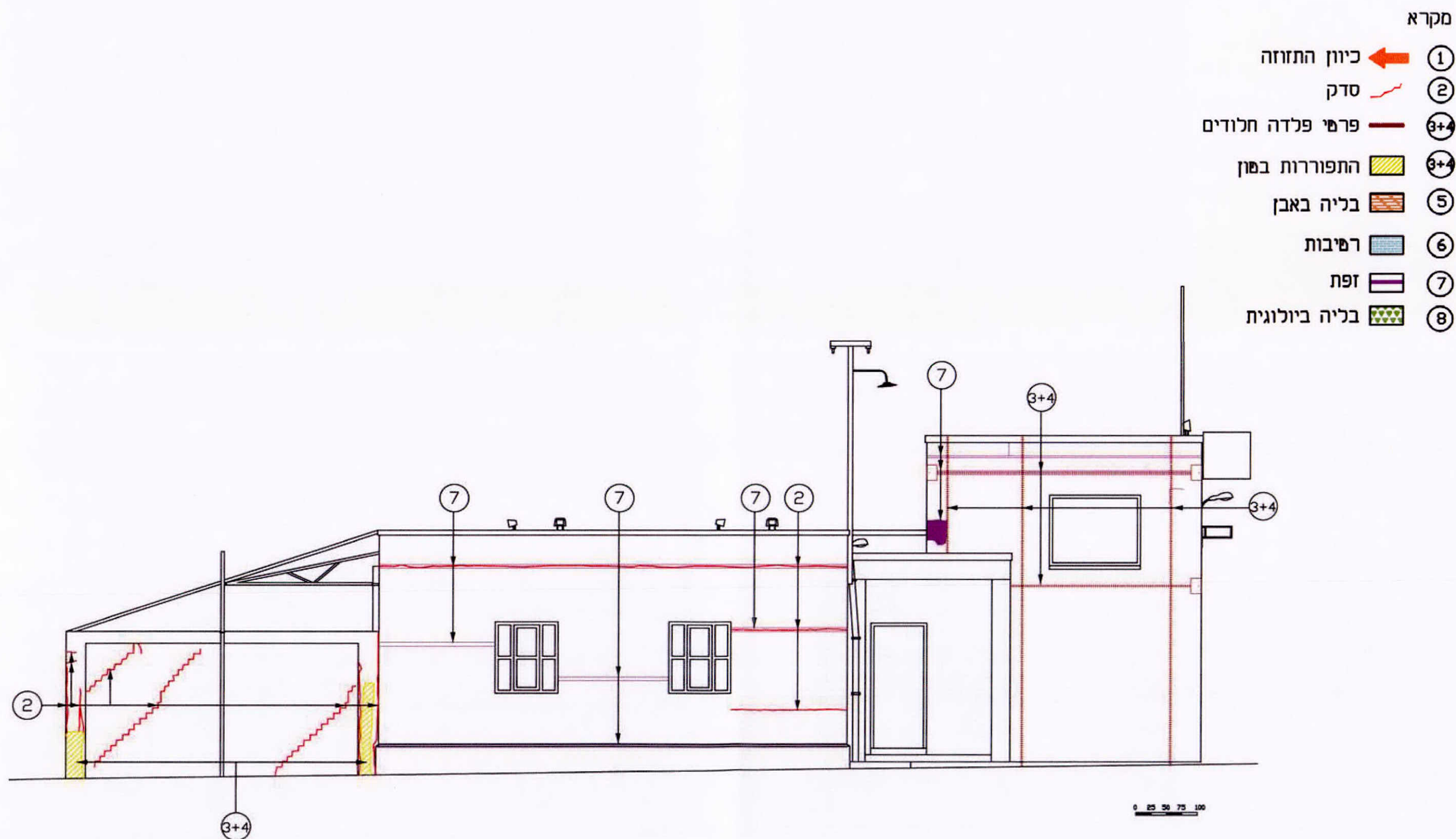


מקרא

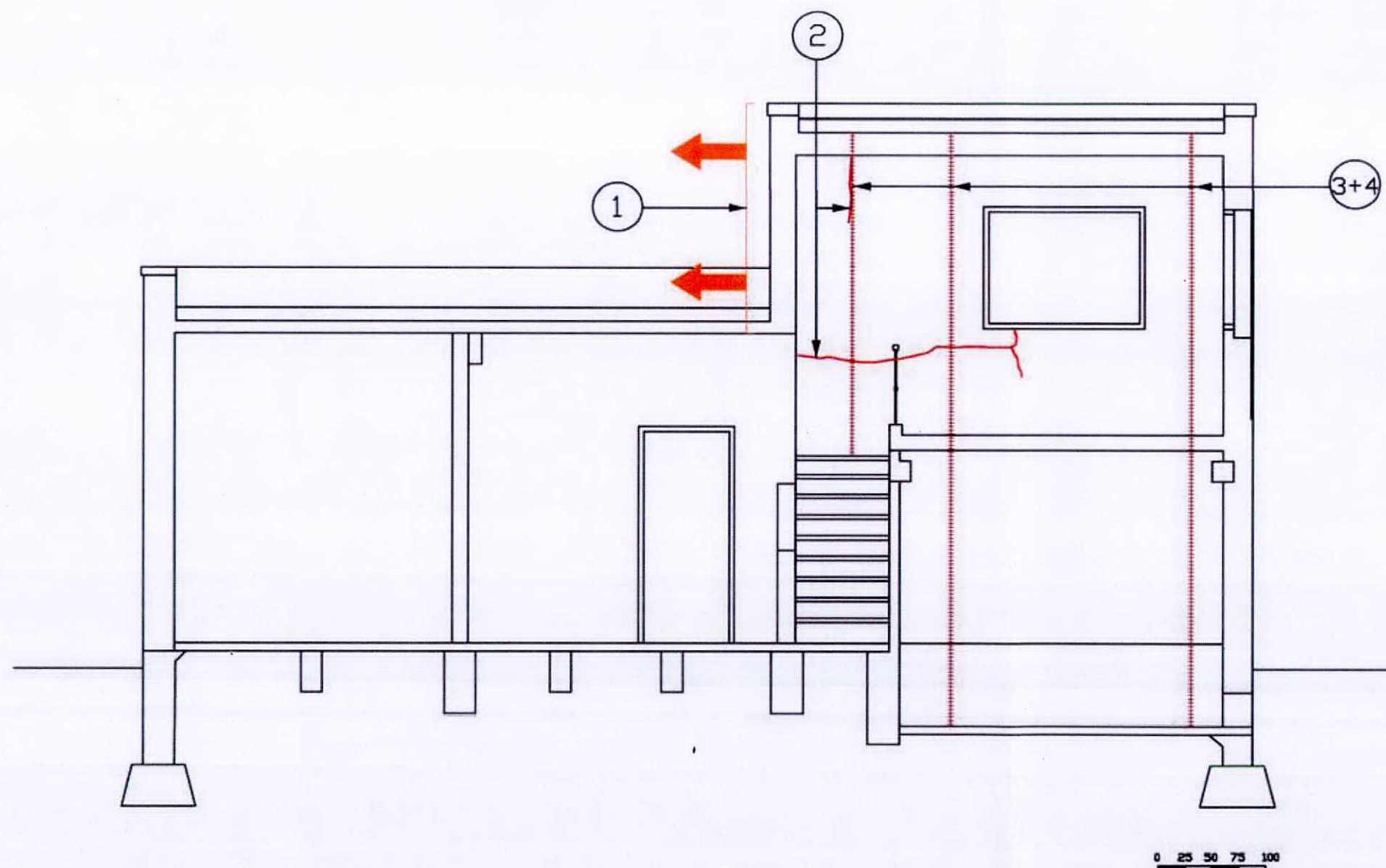
- ① ← כיוון התזוזה
- ②  סדק
- ③+④  פרטי פלדה חלודים
- ③+④  התפוררות בטון
- ⑤  בליה באבן
- ⑥  רסיבות
- ⑦  זפת
- ⑧  בליה ביולוגית





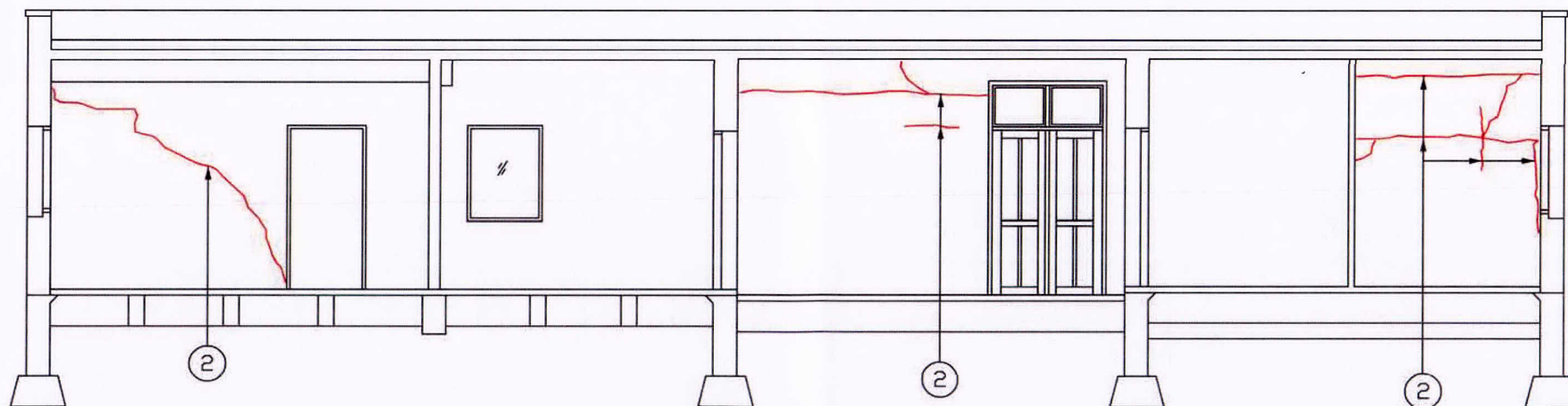


- מקרא
- ① ← כיוון התזוזה
 - ②  סדק
 - ③+④  פרמי פלדה חלודים
 - ③+④  התפוררות בטון
 - ⑤  בליה באבן
 - ⑥  רסיבות
 - ⑦  זפת
 - ⑧  בליה ביולוגית



מקרא

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

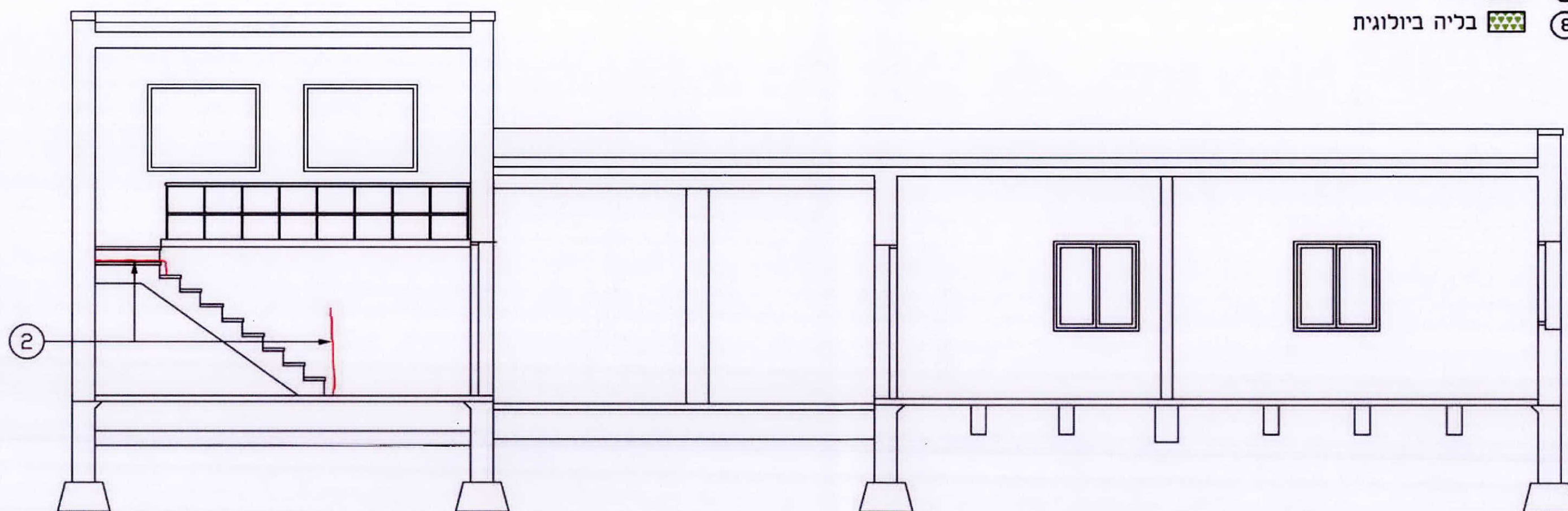


0 25 50 75 100



מקרא

- ① ← כיוון התזוזה
- ② סדק
- ③+④ פרטי פלדה חלודים
- ③+④ התפוררות בטון
- ⑤ בליה באבן
- ⑥ רסיבות
- 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
--	---	---------------	---------------------------------	--	-------------------------	------------

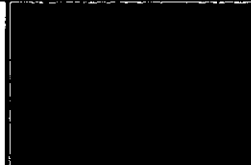
ערכי האתר- הצהרת משמעות

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 הדיירות 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.

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

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 יתכנן 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 בלויות, 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

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

תאריך: יום שישי, 8 אפריל 2011, 16:30

מקום: ראיון טלפוני

טל: 04-6396385 050-4025612

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 סיבסד 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- לוחט, 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
------------	-------------------------	-----------	---------------	---	------

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 (1938 ר.ל.ש). 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, הסבילים- כולם היו ערבים. רק המנהל היה יהודי. כך בכל התחנות, המנהלים היו יהודים. לאחר מכן לא גרו יותר בתחנה.

טרופ נפטר בן 56, ועבד עד יום מותו כמנהל התחנה. כשנפטר רינה הייתה בת 23, נשואה + תינוקת, היום היא בת 52. (לפי נתונים אלה, טרופ 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.

19/03/2004	כל זכרון
5088299-1	עמ' 23 2

לא אבדה התקווה להקמת תחנת הרכבת

בגנישה שהוקמה לפני כחצי
צייס בין בניגי המעצה המקומית
וסדן יעקב לבין בניגי רכבת ישר
אל, הניעה המעצה לצמצם את
היקף התחנה והחשיפה שחידה אחר
ההתקנת בוסדן יע
ק, להקים אותה
בהשקעה בספית נגר
כה יותר ולהתקין סדנתה פוזת
מפארת שחוסך רציפים וקטנות
סרסוס בלבד. זאת לאור שהתכנן
למעצה כי על אי השוכנה שהתכנן
ים השלב הראשון בפיתוח אזור
התעשייה של הרכבת ושביל הני

שה אלה, לא נכללה האחרונה
בתוכנית החומש של משרד התחבורה
וה יעקב סדר עריפת שונה והעיות
תקציב בוסק, כתב ראש המעצה
אלי אבסמבל, מסכת למעבד לרכבת
ישראל יזם מדי, בו
ביקש להביא ברוחשת
בפני רדיקצוריון הרכבת
את נישא הקמת התחנה
"הקמתה של תחנת הרכבת היי
תה גם הגורם המניע את שיווק
מגיש המיטלה הסוככים אשר שור
ק בוסדת והולדת של שר התחבורה
ושל הרכבת בידר הקמת תחנת

רכבת פעילה במקום, ובחורף בין
החורף אבסמבל במסגרת "היום חור
ות אינג בייחודו אשר רכש את
המגרשים הסוככים לתחנה נגה
להאזין כי תחנת רכבת שוקם
במתחם התחבורה והתחנה אזור
התעשייה שיבנה על ידי.
בוסקי ציין אבסמבל כי תושבי
האזור סלו סוככים קשות מתולאה
תחנת הרכבת בבנימינה, כאשר
צדי התנועה הסוככים אליה פק
קים בשעות השא האיום מאפשרים
תנועה ותפסית באזור.

גילה פייסחוב

06/02/2004	כל זכרון
4885655-1	עמ' 13 2

הרכבת לא תעצור בזכרון יעקב

הפגישות מערכ, הסיכוסים השוט, ההכנות מורו, התיכונים נעשו וכסמים רבים השקשו, רק שתחנת הרכבת החדשה של וסדן יעקב, שהיתה אמורה להיבנות השנה, אינה נמצאת בתוכניות משרד התחבורה • המשרד החליט להשאיר הישוב מחוץ לתוכנית החומש הקרובה בנושא, בניגוד ל 15 תחנות אחרות שישודדו ברחבי הארץ • בתוכנה הכלכלית הופתע מנהלך, ק נג אבסמבל, באופוזיציה טוענים כי המעצה נדמה בשטירה • במשרד התחבורה לא מתחייבים ספי תקום התחנה המיוחלת

גילה פייסחוב

סוג לית החברה הכלכלית, עלויות פדיון, מסדה
השקע כי הסיבה בגינה רכבת ישראל לא תחמה על
המסך היא פרוצדורלית לחלוטין: "הרכבת ממקומת
כאור השידך לתחום השיפוט של המעצה האזורית חוף
הסמל. התחיל משא ומתן בין הרשויות בנושא האגרות
והחתימה פשוט נדחתה עד להסדרת העניינים הטכניים
האלה".

נחת מודעת

במקביל לתכנונים ההנדסאיים בנושא, המינה
רכבת ישראל מחזקת "פלנקן תכנון ארדימלי ונורטי",
את עמדת תכנון הרכבת. מנהל החברה, האדריכל שאול
שפיץ, מסר כי עמדת התכנון הסתיימה ומסדור אין היי
תה אמורה להודאות הרכבת אשר ככל הנראה לא תוקם
השנה "זאת אמורה לכלול מבנה מודני וממחז, עם
מסרסות שינוע (מעליות ודדגעיט) בין הרציפים,
להלכי רגל ובסד תנועה. היא מתוכננת בקרבת מבנה
התנועה והשן ובצמוד לאזור תעשייה שכפיתוח החברה
הכלכלית וסדן יעקב. התנועה תוכננה עם חזית חמישית
התנועה לה מבט אפיקי מדי הסמל ומסדור יעקב.
האלל הפנימי של התנועה מרווח ועשיר באלמנטים
מעוצבים ושנקציונליים. מבנה התנועה משלב פלדה וד
בזית עם חומרים סכעיים ומסדוריים. היא מצוידת בס
סנדסרס והדשים של רכבת ישראל, קופות ממוחשבות,
אוסטוסים לסרסוסים, שילוט אלקטרוני, שערים אוטומ
סים לבנייה וציא, מערסות סידה וסדסה. מערסות
הגישה לתנועה סללת הודדת והעלאת נוסעים, תחנת
מוניות אוטומטיות, חניות ל 250 מוטניות בשלב הרא
שן".

היקף תכנון

מחן להגש המוש

לאחרונה נחתם "הסכם חומש" בין רכבת ישראל
למינה. הסכם זה מתייחס לכל הקווים אשר יוקמו, ישר
ודג, או יושפצו עד לשנת 2008. במסגרת התוכנית י
שקע 20 מיליארד שקלים בתנועה האזורית תחנת
וסדן יעקב לא מופיעה ברשימת הקווים הסללת למעלה
מ 15 תחנות רכבת. דבר הרכבת, בני נאד, מבוהה "תוד
נת וסדן יעקב לא תוקצבה סאלק מהסכם שלט עם הג
רנה".

פדיון ותפסיה מכך שהתנועה לא הופיעה בתוכנית
החומש ומסדה בתנועה "לא יתכן שאנו נהיה בקשר עם
רכבת ישראל במשך שלוש שנים באופן סדיר, נדון בכל
הקשר לפיתוח תחנה והגישה ובשקיע מיליוני שקלים
כשהרכבת לא מתכננת לקיים את הבטחותיה. נראה כי
די ימין לא ידעית מדי שטאל".

ראש המעצה המקומית, אלי אבסמבל, מסר בתגובה

"אמרע שהעבר לי על ידי עיתונכם ודש לי ומאד מפ
תיץ. על פי הודעת לי תחנת הרכבת בוסדן יעקב נמצאת
סמלית בתוכן סוככים. בפגישות שהתקיימו אין סדר
רש האחרון בין משרד המעצה, סמנללית החברה הב
לכלית, ובניגי הרכבת, לא נאמר רבר על ביטול הקמתה
של תחנת וסדן יעקב. נאמר דא. תהליכי התכנון נמצ
אים לקראת סיום ובניגי הרכבת אי ממשיכים סמאמים
עם בניגי וסדן יעקב חוף הסמל על תשלומי אגרות
ובנייה וזאת על מנת לאפשר חתימה. הרכבת על הסס
עקרונית להקמת תחנת הרכבת, שאשר על ידי המעצה
ותחום בסוף שנת 2003. ביד נמצאים סוככים פגישות
עם תגולת הרכבת, שהתקיימו בסוף השנה האחרונה
וחסו אין וסר להשקמת תחנת וסדן יעקב מתוכנית ודי
שקפות של רכבת ישראל. אם הרסיום נסונים אני ודא
בכך פגישת החברה בוסדן יעקב והפזת הסיכוסים שהיו
בין הרכבת למעצה המקומית. תהיה זו סעות הסדה לר
וזת את הקמת התנועה וזאת לאור הושרות הלקי אותו
סמכלים נוסעי הרכבת בתנועה בבנימינה. מיד כשנודע לי
כי וסדן אינה נכללת בתוכנית החומש פניתי למנכל
הרכבת ולשר התחבורה, בדרישה לקיים פגישת חומש
בנושא על מנת להבליט את וסדן יעקב בתוכנית".

שיטנסקי מסר בתגובה "אני רק מצטער שהתגלת

הרכבת לא מקיימת את הבטחותיה.
חבר האופוזיציה, דודים ליפא, מסר בתגובה "יש כאן
עניין של חוסר נידול נכון של הפרייקט ואחלה יד נדר
לה של המערכת והאמיניסטרסיות של המעצה, שהיי
תה צריכה להיות עם היר על הדופק, במיוחד לאור

ההשקעה בספית סה גדולה.
חבר האופוזיציה, יצחק שנג, אין לי ספק בתוצאת
תחנת הרכבת וסדן יעקב על משה שאפשר על מנת
לזרז את התהליך. במקרה הצורך, יש לפנות עם זה אין
ללשכת ראש הממשלה ולהביא את כל המסמכים שדבר
עליהם בוסכו ושלאוים התקבלה החלטת שר התחבורה
לשדרג את תחנת הרכבת".

ממשרד התחבורה נמסר: "תחנת הרכבת של וסדן
אכן תוכננה, אך היא לא כלולה סדיע בתוכנית
החומש עקב סדר עריפות וקושי תקציבי. אין זה
אומר באופן ספי שהיא לא תוקם בסווח של חומש
שנים הקרבות, מכיוון שמדובר בתוכנית שכפיתוח
הצורך יבוצעו בה שנייים. אין ספק שהתחנה תוקם
בשלב מסויים".



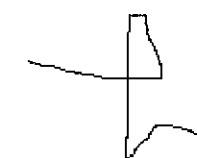
**נספח מס' 4 -
הצהרת עורך המסמך**

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 הית"ץ תחום מומחיותו והכשרתו הסעיפים במסמך שבהם סייע הית"ץ
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
------------	-------------------------	--	-----------	---------------	---	------