על גלגלים





מן הסוס לאוטובוס - הובלה ותחבורה בראשון לציון (1882-1951). בעקבות תערוכה

יונה שפירא

ה מושבה ראשון לציון הוקמה בקיץ 1882 במרחק שלוש שעות הליכה מן העיר יפו. הקרבה ליפו הייתה שיקול מכריע בבחירת הקרקע, שכן מייסדי המושבה ראו חשיבות רבה בשמירת קשרי דואר ומסחר עם עיר הנמל וחששו מבידוד בקרב אוכלוסייה זרה. באותם ימים היו דרכי הארץ משובשות וברובן לא ראויות למסע עגלות. כאמצעי עבודה, הובלה ותחבורה שימשו בעיקר גמלים, חמורים, שוורים ופרדים, ואילו סוסי רכיבה היו נחלתם של בעלי אמצעים בלבד.

מייסדי המושבה רכשו ביפו עגלה, שני סוסים ושני גמלים, העמיסו עליהם את כבודתם ובט"ו באב תרמ"ב יצאו מיפו בדרכם אל אחוזת אדמתם, היא ראשון לציון. עם הגיעם החלו להכשיר דרך ראויה למסע עגלות, שתחבר את המושבה עם דרך עזה העוברת ממערב לה.

המתיישבים סברו שבתנאי הדרך הקשים יהיה עדיף לרתום את עגלתם לגמל על פני הסוס. הגמלים מצדם לא מיהרו להסתגל לתפקידם החדש ולבעליהם הבלתי מנוסים. כלי הרכב המשונה עורר סקרנות ומהומה בכל מקום שהגיע אליו. חיים חיסין הביל"ויי מתאר ביומנו את פרשת הגמלים:

> מכיון שהסוסים כאן קטנים ודלי כח, רצו האיכרים להרגיל את הגמלים בעבודת עגלה... הערבים לא יכלו להסכין עם המראה המוזר - עגלה רתומה לגמלים, וכשבאו פעם ליפו, שת עליהם המון ערבי בשריקות... וקראו משתוללים 'חדידו! חדידו!' (אולי שיבוש של הביטוי !How do you do). הגמלים נבהלו, קמה מהומה אשר שקטה רק כאשר אחד הגמלים שבר רגל. מאז חדלו גמלים בראשון לציון.

הגמלים לא נרתמו עוד לעגלות, אך הם הוסיפו לשמש בתפקידם המסורתי כמובילי משאות: הוליכו ענבים אל היקב בעונת הבציר, הובילו חביות יין לנמל יפו ונשאו על גבם חומרי בניין ותיבות פרי הדר.

על סוגי בהמות העבודה שהיו בשימוש במשקי האיכרים ועל מספרם של הסוסים, החמורים, הפרדים והפרות אפשר ללמוד ממפקדים ומדיווחים על אחדות המושבה מהשנים 1882–1924. נראה שהיו במושבה גם שוורים, אך העדויות עליהם מועטות. מקורות אחרים מציינים רכישות מרוכזות של בהמות עבודה מטעם פקידות הברון רוטשילד לצורך פרויקטים גדולים, כגון קניית 20 זוגות פרדים לעיבוד שטחי אדמה חדשים שנוספו למושבה ב־1887 ורכישת גמלים להובלת חומרי הבניין עבור היקב ההולך ונבנה.

בשנת תרנ"א (1890) הובאה אל המושבה, ביוזמת פקידות הברון, מחרשת קיטור. אהרון מרדכי פרימן, ממייסדי המושבה וכותב תולדותיה, מתאר את המחרשה בספרו: "מחרשה גדולה החורשת בכוח הקיטור, בכדי לחרוש בעומק 60–80 סנטימתר את אדמת הבור להכשירה לנטיעה ובשעת חרישה תעקור את הגפנים העתיקות ששרשיהן ערביים, או צרפתיים, לטעת במקומן אמריקנים".

ככל הנראה מדובר במחרשה המופעלת באמצעות שני לוקומובילים, הנעים משני עברי השדה ומושכים את המחרשה מצד אל צד באמצעות מערכת גלגלים ורצועות. מחרשות מסוג זה ייצרה באותם ימים חברת "פאולר" מלידס, אנגליה. השכלול המודרני לא הביא לשינוי מהפכני. עגלות הסולמות הכפריות, המחרשות ושאר כלי עבודה נרתמו לסוסים ולפרדים עוד שנים רבות.

עגלת התמיד

בארבע השנים הראשונות לחיי המושבה לא עמדה לרשות המתיישבים תחבורה ציבורית. עגלות האיכרים ובהמות

העבודה שימשו גם אמצעי תחבורה פרטיים. האמידים מקרב אנשי המושבה וכן שומרי המושבה החזיקו ברשותם סוסי רכיבה, בדרך כלל היו אלה סוסות ערביות אצילות.

בשנת תרמ"ו (1886) הגיע אל המושבה מירושלים ר' דוד גיסין, שוחט ומוהל במקצועו. בצוק העתים החליט למצוא פרנסתו בהפעלת שירות דיליז'נס בין ראשון לציון ליפו. פרימן מציין את המאורע בספרו: "בתרמ"ו החלה עגלת דיליז'אנסה לעבור ולשוב בין המושבה ובין יפו ע"י דוד גיסין". הדיליז'נס הראשון היה למעשה כלי רכב מאולתר. באוקטובר 1886 כתב חיים חיסין ביומנו: "נמצא גם אדם שקנה לו סוס ועגלה קטנה שהוא קורא אותה בגאון 'דיליז'אנס', ומעביר בכל יום נוסעים מראשון־לציון ליפו וחזרה ב־25 קופ' נסיעה אחת". דוד יודילוביץ', שהגיע למושבה ב־1888 והחל ללמד "עברית בעברית" בבית הספר, מביא תיאור מפורט יותר של אותו דיליז'נס:

מקורות נוספים מתארים באופן משעשע את הנסיעה בדיליז'נס, שהייתה ברובה מעין טיול רגלי בצד העגלה, שכן בעל העגלה הסב נהג ללכת בצדה כשהוא אוחז באפסר הסוס הזקן. מפני כבודו של ר' גיסין הלכו "הנוסעים" רגלי בשעה שהוא מנעים עליהם את הדרך בדברי תורה ובמדרשים. למרות צניעותו, מילא הדיליז'נס תפקיד רב־חשיבות. מדי ערב הייתה "כל המושבה" ממתינה בתחנת הדיליז'נס שליד בית הכנסת ובית הרפואות (כיום כיכר המייסדים), הן בגלל הדאגה לשלום הנוסעים, הן בציפייה לחדשות, לדואר, לאורחים וכדומה.

עם חלוף הזמן הרחיב ר' גיסין את שירות הדיליז'נס. בכ"ח באדר תרמ"ט (1889), כתב אליעזר בן יהודה בעיתונו "הצבי"

תחנת הדיליז'נס ליד בית הרפואות, סוף המאה ה־19





העמסת חביות יין על גבי גמלים, ליד ראשון לציון, ראשית המאה ה־20



פריקת סלי ענבים מן העגלה אל מכונת הריסוק ביקב ראשון לציון, גלויה בהוצאת אגודת הכורמים, ראשית המאה ה־20



תחנת האוטומובילים ליד בית הכנסת ובית הרפואות, 1924

על ארבעה אופנים, מתח ארבעה קרשים ארוכים, ובאמצע... הידק קרש שהעמידו על חודו, הוא שהוקצה למחיצה בין שלושת הנוסעים שישבו מצד אחד ורגליהם תלויות כלפי מטה ובין שלושת הנוסעים שישבו בצד השני ורגליהם למטה... לזה קרא ר' דוד גיסין דיליז'אנס עפ"י נוסח הדיליז'אנס שהיה בעיירתו על חוף הים האזובי בברידיאנסק.

על קו הדיליז'נס הנוסף שהחל ר' גיסין להפעיל בין ראשון לציון לרמלה. בן יהודה מכנה את גיסין "אבי כל תופש דיליזנש... במושבות" ומוסיף את כינוי העגלה בעברית "עגלת התמיד". על פי כתבה זו אפשר להבין שהוסיפו עגלה





ל כיתה מבית הספר של ראשון לציון במכונית של "יהודה", 1928

אוטובוסים ומוניות בתחנה המרכזית של "דרום יהודה", 1940

אחת ואולי שתיים לעגלה הראשונה.

מיכל פוחצ'בסקי, גנן עברי מטעם פקידות הברון ששב לארץ עם כלתו הטרייה נחמה לבית פיינשטיין, תיאר בזיכרונותיו את הנסיעה בדיליז'נס בחודש אלול תרמ"ט: "והננו נוסעים לראשון לציון בדיליז'אנס המחודש הרתום כבר לזוג סוסים... כאן היו מדורים שונים, למשא לחוד ולבני אדם לחוד. והיה בו מדור עליון ומדור תחתון, וגם גג של בד לבן כעין אפיריון מתוח עליו". בשנת תרנ"א (1891) החל ר' גיסין בעבודתו כמשגיח כשרות ביקב והעביר את שירות הדיליז'נס לידיים אחרות. העגלון, שהפך אחר כך לבעל הדיליז'נס, היה פייבל מירנסקי. מירנסקי החזיק בשירות הדיליז'נס עד 1914.

ספרי הפרוטוקולים של ועד המושבה מעידים על שבראשית המאה ה־20 הנהיג ועד המושבה מתן זיכיון לשירות הדיליז'נס. ב־1911 פרסם ועד המושבה כרוז שכותרתו "תקנות וסדרים במהלך הדיליז'אנס ראשון לציון–יפו". במסמך זה מכונים הדיליז'נסים "עגלות אמריקאיות". הכרוז קובע את מספר הדיליז'נסים הנדרש בכל יום (שניים עד שלושה), מפרט את שעות הנסיעה בהתאם לעונות השנה, סדרי הנסיעה, מחירה (בישליק וחצי), מספר הנוסעים המותר (תשעה מלבד העגלון), מספר הסוסים (שלושה בזמן שהדרכים מקולקלות), כמות המטען (עד שלושה רוטל), גודל הספסלים (לא פחות ממטר ועשר סנטיות כדי שישבו שלושה איש על כל ספסל).

מרכבה בלי סוסים

חידושי המאה ה־20 החלו לתת אותותיהם גם בארץ ישראל הנידחת. דיווח ראשון על אוטומוביל שחלף בראשון לציון מופיע בכרוניקה של אהרון מרדכי פרימן כבר בשנת תרע"ב (1912) : "בשביעי של חג הפסח עבר במהירות דרך מושבתנו מירושלים ליפו אוטומוביל (מרכבה בלי סוסים) עם איזה נוסעים בפעם הראשונה, דבר חדש זה בא"י".

לאחר מלחמת העולם הראשונה, עם ראשית המנדט הבריטי, הלכה והתרחבה רשת הכבישים ומספר המכוניות גדל. גם בראשון לציון החל האוטומוביל לדחוק את גלגלי הדיליז'נס. אחדים מבני המושבה רכשו מכוניות ישנות מסוגים שונים (בדרך כלל מעודפי הצבא הבריטי), קבעו את תחנתם בתחנת הדיליז'נס והחלו לספק שירותי הובלה ותחבורה על פי דרישת הנוסעים לכל רחבי הארץ וגם מעבר לגבולותיה. הנסיעה באוטומוביל הייתה אמנם מהירה יותר, אך לא אחת נאלצו הנוסעים לסייע לנהג לתקן תקלות טכניות. בעיקר סבלו המכוניות של הימים ההם מתקרים חוזרים ונשנים. הפרנסה לא הייתה בשפע, ההכנסות המועטות גרמו לתחרות קשה בין נהגי המושבה ובינם לבין נהגים ממושבות הסביבה. ב־1924, עקב המצב, החלו הנהגים להתארגן בקבוצות. אך האי־סדר בתחבורה נמשך, ומועצת ראשון לציון לא הצליחה להשיב על כנם את הסדרים שהיו מקובלים לפני מלחמת העולם. לא עלה בידה לפשר בין הנהגים הנצים, לאתר מקום מסודר לתחנת המכוניות ולקבוע מחיר נסיעה אחיד שממנו יופרש מס לקופתה.

האיחוד

ב־1928 הקימו שלוש קבוצות של נהגי טקסי מראשון לציון את קואופרטיב התחבורה "יהודה". הקואופרטיב מנה 20 חברים ו־13 מכוניות, חלקן טנדרים שהוסבו להסעת נוסעים. במהלך שנות קיומה השתדלה האגודה להשתכלל ואף רכשה אוטובוס משומש; אמנם היו חסרים בו מספר אביזרים חיוניים כגון פנסים, מראות ובעיקר חלונות, אך אלה הותקנו מ"חלפים" שונים כיד הדמיון הטובה.

הקמת "יהודה" לא הצליחה למנוע את התחרות עם נהגים בודדים וקבוצות נוספות שהתארגנו ביישובי הסביבה, ובראשן קואופרטיב "דרום" מרחובות. קואופרטיב זה מנה 26 חברים ו־13 מכוניות. הפתרון הבלתי נמנע למצוקתה של "יהודה" היה איחוד נוסף, והפעם עם "דרום" מרחובות. האיחוד בוצע ביולי 1931. הקואופרטיב החדש נקרא "דרום יהודה" וכלל 52 חברים ו־31 מכוניות. כדי להתגבר על המתחרים נקט "דרום יהודה" מדיניות של סיפוח נהגים בודדים וקבוצות קטנות מן האזור. בדרך זו הפך בהדרגה לשליט יחיד על התחבורה הציבורית מתל אביב ודרומה.

עם הקמתו החל הקואופרטיב ברכישת אוטובוסים מסוגים שונים, ואלה החליפו את המכוניות הקטנות. שירותי התחבורה אורגנו בקווים, תוך השתדלות לשמור על לוח זמנים מסחדר יותר.

בטרם נחתם חוזה תחבורה עם מועצת ראשון לציון, דאג "דרום יהודה" להעתיק את מקום תחנת המכוניות מבית הכנסת ובית הרפואות, מרכז המושבה באותם ימים, אל הכביש הראשי המוליך מבית דג'ן לרחובות. כל זאת ללא תיאום עם המועצה ובלי שקיבלו את הסכמתה. גם כאשר נחתם חוזה בין הקואופרטיב למועצה לא הקפיד "דרום יהודה"

למלאו על כל סעיפיו. במשך כל תקופת פעילותו של "דרום יהודה" חשה עצמה ראשון לציון מקופחת יחסית לרחובות, שכן היא שימשה תחנת ביניים בלבד בדרך לתל אביב וממנה. בדרך כלל נאלצו תושביה להסתפק באוטובוסים המלאים שהגיעו מרחובות או מתל אביב.

עם זאת, הלכו והתרחבו שירותי התחבורה של "דרום יהודה". כבר במחצית שנות ה־30 לא היה לו מתחרה. בראשית שנות ה־40 כללו קווי הקואופרטיב 48 תחנות, ושירות התחבורה פעל בכל שעות היום. נוסף לאוטובוסים החזיק הקואופרטיב גם מחלקת מוניות ומחלקת מטען. המוניות והמשאיות של "דרום יהודה" הרחיקו עד מעבר לגבולות ארץ ישראל והגיעו ללבנון, לסוריה, לעבר הירדן, לעירק ולמצרים.

בשירות העם

במלחמת העולם השנייה פעל "דרום יהודה" בשירות הצבא הבריטי – הסיע חיילים, הוביל מטעני דלק, נשק ותחמושת לעירק ולעבר הירדן. במסעותיהם לעירק העבירו נהגי הקואופרטיב ידיעות לנציגי ההגנה שפעלו בקרב היהודים שם. בדרכם חזרה לארץ הבריחו לא פעם עולים בלתי לגליים. חברי הקואופרטיב השתתפו במאבק על המדינה שבדרך. הם עברו אימונים של ההגנה, וחלקם קיבלו נשק ומדי גפירים. במאורעות 1936–1939 שוריינו חלק מן האוטובוסים על מנת לאפשר נסיעה בטוחה יותר. "דרום יהודה" השתתף בהקמת יישובי חומה ומגדל (חניתה ב־1938 ונגבה ב־1939). המשאיות הובילו את חלקי החומה, והצריפים והמגדל הוסע על פלטפורמה מיוחדת שנבנתה לשם כך. במוצאי יום הכיפורים תש"ז, 6 באוקטובר 1946, השתתף הקואופרטיב בהקמת 11 הנקודות בנגב. אנשי "דרום יהודה" עסקו גם בהברחת מעפילים מן החוף אל תוך תחומי הארץ.

במרס 1947, כשעגנה האנייה "שבתאי לוזינסקי" בחוף ניצנים, עצרו הבריטים שבעה כלי רכב מתוך 30 כלי רכב של "דרום יהודה" שהשתתפו במבצע. כמה מחברי הקואופרטיב נשלחו עם המעפילים לקפריסין. הקואופרטיב נענש בקנס כספי ופעילותו שותקה לשבועיים. במלחמת העצמאות המשיך הקואופרטיב לקיים את הקשר בין תל אביב ליישובי הדרום. האוטובוסים והמשאיות, חלקם משוריינים, נסעו דרומה ב"דרך הביטחון" שיצאה מתל אביב, עברה דרך חוסמסה ועקפה את הכפרים יאזור ובית דג'ן. בדרך זו נסעו מתל אביב ליישובי הדרום ולירושלים. אף שכונתה "דרך הביטחון", אירע שהנוסעים בה נפגעו ממוקשים ומיריות צלפים שהסתתרו בפרדסים.

במהלך המלחמה גויסו לצה"ל 50 חברים על כלי רכבם והשתתפו במבצעי כיבוש שונים. 12 חברים נפצעו ואחד נהרג בדרך לירושלים. כלי רכב של "דרום יהודה" ניזוקו ואף הושמדו. תחנות ומוסכים של הקואופרטיב נפגעו בהפצצות של מטוסים מצריים.

לאחר מלחמת העצמאות שב "דרום יהודה" לשגרת ימי השלום כשהוא מנסה להתמודד עם בעיות שונות, דוגמת המחסור במעות קטנות שפקד את הארץ עם החלפת המטבע ללירה ישראלית ב־1949. פתרון המקובל היה הנפקת אסימוני קרטון. "דרום יהודה" הנפיקו גם אסימוני מתכת בערך של שתי פרוטות.

בעיה נוספת קשה אף יותר הייתה ההתמודדות עם הארכת קווי התחבורה לאחר כיבוש הנגב והצורך בתגבור התחבורה אל היישובים ובתוכם בשל גלי העלייה הגדולים שהגיעו לארץ. אוכלוסיית ראשון לציון גדלה מ־ 10,000 נפש ב־1948 ל־ 18,000 ב־1950. ב־1949 טען זרובבל חביב בישיבת מועצה: "ראשון לציון נחרבת והולכת מחוסר תחבורה תקינה". הקיצוב בדלק והקושי ביבוא אוטובוסים חדשים לא הקלו על מצוקת התחבורה.

"דרום יהודה" פעל במרחב שמתל אביב ודרומה במשך 20 שנה, במאמץ בלתי פוסק להתפרס על מרב קווי התחבורה האפשריים. היותו גוף התחבורה הגדול באזור ובעל הזיכיונות לתחבורה מטעם היישובים שבסביבה, אפשר לו חופש פעולה רב, בלי להתחשב יתר על המידה בהתחייבויותיו כלפי היישובים. לגודל הקואופרטיב ולאמצעיו היה גם פן חיובי. לרשותו עמד צי כלי הרכב הגדול ביותר בדרום הארץ, שכלל גם מוניות ומשאיות, והיה באפשרותו לספק שירותי תחבורה והובלה מסודרים ומגוונים יחסית למצב באותם ימים.

כבר ב־1946 העלו אחדים מחברי הנהלות הקואופרטיבים לתחבורה בארץ את רעיון האיחוד הכולל של כל חברות התחבורה מסיבות כלכליות ואחרות. ב־1951 חברו יחד שלושה מן הקואופרטיבים הגדולים. 150 חברי "דרום יהודה" והאוטובוסים שברשותם הצטרפו אל הקואופרטיבים "אגד", שפעל במרכז הארץ, ו"שחר", שפעל בצפונה. הקואופרטיב החדש נקרא "אש"ד אגד" (אש"ד – ר"ת: "אגד", "שחר", "דרום יהודה"). במרוצת הזמן נשר השם "אש"ד" ונותר "אגד" לבדו. לקראת האיחוד נסגרו מחלקת המוניות ומחלקת המטען של "דרום יהודה". בעת האיחוד מנה הקואופרטיב החדש 1,711 חברים ו־954 שכירים. לרשותו עמדו 959 אוטובוסים שפעלו ברחבי הארץ ב־289 קווי תחבורה.

מחכים לרכבת

תכניות להנחת מסילת ברזל אל ראשון לציון החלו להתרקם כבר בראשית המאה ה־20. ד"ר ארתור רופין, שעמד בראש המשרד הארץ־ישראלי, חיפש דרכים לשפר את התחבורה המקומית, בייחוד במושבות העבריות הסמוכות ליפו.

לבקשתו ניהלו ראשי התנועה הציונית משא ומתן עם חברות גרמניות בעניין הקמת מסילות ברזל צרות המתאימות לנסיעה למרחקים קצרים. ב־1911 נתקבלו הצעות מפורטות לבניית שני קווי רכבת קטנה בעלת מסילה ברוחב 60 ס"מ: האחד – מיפו אל עבר פתח תקווה ווילהלמה, והאחר – אל עבר ראשון לציון. עלות ההשקעה שנדרשה הייתה כמיליון פרנק וחצי, ואילו ההכנסות הצפויות מן המושבות הגיעו לכדי מאתיים וארבעים אלף פרנק בלבד. הסיכון הכלכלי, הקשיים בהשגת זיכיון מאת הטורקים ומלחמת העולם הראשונה סתמו את הגולל על התכניות.

ב־1928 הציעו הבריטים למושבות יהודה, ובהן ראשון לציון, להטות את קו מסילת הברזל דרכן במסגרת התכניות להעביר את תחנת הרכבת של לוד לתל אביב. גורלה של תכנית זו היה כשל קודמתה.

הדרך ליפו ארוכה ומייגעת גם כיום. ורכבת? בקרוב!



כרטיס אוטובוס "דרום יהודה"

חלק מתחקיר שנכתב לתערוכה "כוח סוס, גלגלים בזמן מן הסוס ועד לאוטובוס" המוצגת במוזיאון ראשון־לציון.

התצלומים באדיבות ארכיון ראשון־לציון