

תחבורה ציבורית
בארץ ישראל
PUBLIC TRANSPORT IN
EREZ ISRAEL

504 ■ 11/1994 ■ כסלו התשנ"ה



לקואופרטיב "המקשר". כן היו קיימות חברות וקבוצות נהגים בבעלות יחידים וקיבוצים, והן נבלעו בשנות השלושים והארבעים בקרב הקואופרטיבים הגדולים. בנוסף לכך פעלו חברות גדולות בקרב האוכלוסייה הערבית בארץ.

כך התגבשה התחבורה הציבורית בשנות השלושים והארבעים לחמישה קואופרטיבים גדולים: "אגד" שפעל בכל הארץ, "דרום יהודה" - בדרום הארץ, "שחר" בצפון, "המקשר" בירושלים ו"דן" בתל אביב. האיחודים אפשרו לרכוש אוטובוסים משוכללים יותר, וה"פורד מודל טי" של שנות העשרים פינה את מקומו למכוניות שנבנו במיוחד להובלת נוסעים. השלדות נבנו במפעלים באר"ב ובאירופה, כמו "הוייט סופר", ואילו מרכבי הנוסעים נבנו בארץ במפעלים שהשתכללו עם השנים, כגון "הארגז" ו"מרכבים".

המאורעות של שנות השלושים והארבעים וההתיישבות בנקודות זעירות בגליל ובנגב הוכיחו את חשיבות הקואופרטיבים לתחבורה. האוטובוס שהגיע לרביבים, לחניתה וללישוי "חומה ומגדל", כשלעיתים הוא נקוב כדורים, הביא עימו דואר, מזון ודרישת שלום ממרכז הארץ. הקשר נשמר גם עם ירושלים המנותקת במלחמת העצמאות ועם אילת לאחר הקמת המדינה, לעתים במחיר חייהם של האוחזים בהגה. לאחר הקמת המדינה נוצר הצורך באיחוד הקואופרטיבים, וב-1951 קם "אגד" של ימינו כאיחוד של "אגד", "שחר" ו"דרום יהודה"; "המקשר" בירושלים הצטרף ב-1967.

כיום קיימים שני קואופרטיבים גדולים בישראל - "אגד" ו"דן", וחברות קטנות נוספות בבאר שבע ובנצרת. האוטובוסים גם הם השתכללו; בתחילת שנות החמישים החליף ה"לילנד רויאל טייגר" את עשרות הדגמים הקודמים, ובשנות השמונים, לאחר שלושים שנות שירות נאמן ואמין, פינה את מקומו לדגמים משוכללים מתוצרת "מרצדס", "ניאופלן" ו"מ.א.נ.". התחבורה הציבורית כיום פרוסה על פני הארץ כולה ומגיעה לכל נקודה, קטנה כגדולה. השלום מציב אתגרים חדשים, ונקווה ולא ירחק היום שבו יחודשו הקווים לבירות של המדינות השכנות.

בני הספל

תחבורה ציבורית בארץ ישראל

תחבורה הציבורית בארץ מהווה אבן יסוד בבניין היישוב העברי. האוטובוסים שהגיעו בדרך לא דרך היוו את חוט החיים ליישובים הרחוקים והמנותקים.

בסוף המאה הקודמת החלו לנוע עגלות מיוחדות להובלת נוסעים בשכר. בשני הספסלים שהיו בהן נדחסו כעשרה נוסעים. הן נעו בעיקר בדרך יפו - ירושלים והנסיעה ארכה כיום וחצי. עגלות אלו נקראו "דיליז'אנס".

לאחר מלחמת העולם הראשונה נותרו מכוניות רבות מעודפי הצבא הבריטי, ועגלונים רבים זנחו את הסוס לטובת המנוע. על שלדות מכוניות אלה נבנה מרכב עץ פשוט הדומה לעגלת ה"דיליז'אנס", והמחסה היחיד שהגן על הנוסעים היה גגון מבד. מכוניות אלה, בעיקר "פורד מודל טי", דחקו את העגלות, בעיקר בקווים שבין ת"א ליפו ובין יפו לירושלים. בהדרגה הופיעו מכוניות גם בקווים רחוקים יחסית בגליל ובדרום הארץ.

תחרות בין הנהגים הייתה חריפה והוצאות התחזוקה היו גבוהות. כדי להתקיים בכבוד הוקמו בעידוד ממשלת המנדט קבוצות נהגים שהיו הניצנים של הקואופרטיבים לתחבורה. באזור תל אביב הוקמו בשנות העשרים קואופרטיבים קטנים, "המעביר" ו"גלי אביב", אשר התאחדו בסוף העשור ל"גלי המעביר", וכן "איחוד" ו"רגב" שהתאחדו ל"איחוד-רגב". אלה התאחדו לקואופרטיב "המעביר" ובסוף 1945 הוקם קואופרטיב "דן". (הבול שבו נראה ה"פורד מודל טי" - כולל שיחזור מודעה של "המעביר").

בקווים לירושלים, לחיפה וללישוי הדרום והמרכז, פעלו קבוצות נוספות שהתאחדו ב-1933 לקואופרטיב, ששמו "אגד" ניתן לו על-ידי חיים נחמן ביאליק. בדרום הארץ התאחדו ב-1931 נהגים לקואופרטיב "דרום יהודה". בצפון הוקמו קואופרטיבים גדולים, כגון "משמר המפרץ", "חבר" ו"הקשר", ואלה התאחדו ב-1947 לקואופרטיב "שחר". בירושלים התאחדו ב-1931 קבוצות הנהגים

Public transport played an essential and fundamental role in the building of the Jewish settlement in the land of Israel. The buses constituted a life - line to distant and isolated settlements, managing to get through to them on roads that could hardly be called roads, sometimes at the cost of the lives of those at the driving wheel.

Public transport began in Erez Israel at the end of the last century with the appearance of "diligences" (horse - drawn carriages) for fare - paying passengers. About ten passengers could squeeze onto their two benches. They travelled mainly on the Jaffa - Jerusalem route, a journey which took about a day and a half.

After the First World War many diligence drivers abandoned the horse for the motor engine, using some of the cars that had been left behind by the British Army. They were converted to buses by adding a simple wooden carriage to the chassis of these cars, making them similar to the diligence, - the only protection for the passengers being a cloth canopy. These cars, mainly "Ford Model T", replaced the diligences, mainly on lines between Tel Aviv and Jaffa and between Jaffa and Jerusalem and gradually motorised vehicles also started serving relatively distant places in the Galilee and what was then termed "the South".

The competition between drivers was tough and the maintenance costs were high. In order to make a living drivers formed themselves into organised groups, with the encouragement of the Mandatory Government, and these were in fact the embryos of the later transportation cooperatives.

In the Tel Aviv area two small cooperatives, "HaMa'avir" and "Galei Aviv" came into being in the twenties. At the end of the decade they amalgamated, calling themselves "Galei HaMa'avir". Similarly, the "Ihud" and "Regev" groups merged into "Ihud - Regev". This, in turn, amalgamated with the "Galei HaMa'avir" group and eventually, at the end of 1945 the "Dan" cooperative was set up. (The stamp on which can be seen the "Ford Model T" and a diligence also shows a reconstructed advertisement for "HaMa'avir").

Other groups operated the lines to Jerusalem, Haifa and the Southern and Central lines, and these amalgamated in 1933 into the "Egged" cooperative (the name was given the cooperative by the writer and poet, Chaim Nachman Bialik). In the South, in 1931, drivers formed the "Drom Yehuda" cooperative. In the North large cooperatives, such as "Mishmar HaMifratz", "Chever" and "HaKasher" were set up and merged in 1947 into the "Shachar" cooperative. In Jerusalem groups of drivers formed the "HaMekasher" cooperative in 1931. There were also companies and groups of drivers which were owned by individuals and by kibbutzim, but in the thirties and forties they were swallowed up by the large cooperatives. There were also large bus companies serving the Arab population of the country.

In the thirties and forties, the bus companies had amalgamated into five large cooperatives: "Egged" operating throughout the country, "Drom Yehuda" - in the South, "Shachar" in the North, "HaMekasher" in Jerusalem and "Dan" in Tel Aviv.



These mergers allowed the cooperatives to purchase more sophisticated vehicles, and the "Ford Model T" of the twenties made way for buses specially constructed for passenger transportation. Chassis were made in the USA and Europe such as the "White Super" and the bodies in local factories such "Ha'argaz" and "Merkavim", which over the years developed into large concerns.

The events of the thirties and forties, together with the establishment of many small settlements of small areas in the Galilee and the Negev, proved beyond question the importance of the cooperatives in maintaining transport communications throughout the country. The buses got through to outlying settlements such as Revivim in the south and Hanita in the north, and the various "Wall and Tower" settlements, and if sometimes they were riddled with bullet holes, they nevertheless brought with them mail, food supplies and greetings from the centre of the country. They also maintained contact with Jerusalem which was cut off from the rest of the country in the War of Independence and with Eilat after the establishment of the State. After the establishment of the State it became necessary for the cooperatives to amalgamate further and in 1951 today's "Egged" came into being as a merger of the old "Egged", "Shachar" and "Drom Yehuda", "HaMekasher" in Jerusalem joined in 1967. Today there are two large cooperatives in Israel, "Egged" and "Dan" and there are other small companies in Beer Sheva and Nazareth. The buses have also become more sophisticated: at the beginning of the fifties the "Leyland Royal Tiger" replaced previous models, and in the eighties, after thirty years of trusty reliable service, they were replaced by newer "Mercedes", "Neoplan" and "M.A.N." models. Today public transport reaches every settlement, throughout the country, however small. The peace process with our neighbouring countries presents Israel's public transport with new challenges. We hope that it will not be long before bus lines to the capitals of all our neighbouring states will be renewed.

Benni Haspal

PUBLIC TRANSPORT IN ISRAEL

Issue: November 1994
Designers: N. & M. Eshel
Size: 40 mm x 25.7 mm
Plate nos.: 239, 240, 241
Sheets of 15 stamps, Tabs: 5
Printers: E. Lewin - Epstein Ltd.
Method of printing: Offset

TRANSPORT PUBLIC EN ISRAEL

Emission: Novembre 1994
Dessinateurs: N. & M. Eshel
Format: 40 mm x 25.7 mm
No de planches: 239, 240, 241
Feuilles de 15 timbres, Bandelettes: 5
Imprimerie: E. Lewin - Epstein Ltd.
Mode d'impression: Offset

TRANSPORTE PUBLICO EN ISRAEL

Emission: Noviembre de 1994
Dibujantes: N. & M. Eshel
Tamaño: 40mm x 25.7 mm
No de planchas: 239, 240, 241
Pliegos de 15 sellos, Bandeletas: 5
Imprenta: E. Lewin - Epstein Ltd.
Sistema de impresion: Offset