

100 שנה לקו הרכבת יפו-ירושלים 100 YEARS JAFFA - JERUSALEM RAILWAY LINE



455

6 / 1992

סיון התשנ"ב

ISRAEL POSTAL AUTHORITY
PHILATELIC SERVICE



רשות הדואר
השירות הבולאי

100 שנה לקו הרכבת יפו-ירושלים

ר

שת מסילות הברזל בארץ נבנתה לפני קום המדינה בשלבים שונים, וזאת כצירוף מקרי של מניעים אסטרטגיים, דתיים וצבאיים. הצעות ותכניות לבניית מסילות ברזל כבר הועלו שנים רבות לפני חנוכת הרכבת הראשונה: ב־1857 הציע משה מונטיפיורי להקים מסילה בין יפו וירושלים. ב־1862 הציע גרמני ושמו זימפל לסלול מסילה בין יפו ליריחו. לפי התוכנית צריכה הייתה המסילה לעבור דרך ירושלים, מיריחו היה עליה להמשיך צפונה, לדמשק, ואף להסתעף לכיוון נצרת. בשנת 1888 העניק הסולטן ליוסף נבון, יהודי תושב ירושלים, את הזיכיון לבניית מסילה בין יפו לירושלים. הסולטן התיר לו לסלול קווים נוספים מיפו לשכם ולעזה. מחוסר משאבים כספיים העביר נבון את זכונו לקבוצת בעלי הון צרפתיים. הבנייה ארכה כשנתיים וחצי, ובין כסה לעשור, ביום ה' בתשרי תרנ"ג (26.9.1892) נחנכה המסילה במעמד חגיגי ובהתרגשות גדולה.

הקטרים והקרונות הראשונים היו מתוצרת ארצות-הברית. הם נרכשו מחברתו של דה-לספס, לאחר שזו נכשלה בכריית תעלת פנמה ופשטה את הרגל. אורך המסילה היה 87 ק"מ ורוחבה 100 ס"מ בלבד. הקו עבר דרך פיתולי נחל שורק, והיה ארוך ב־25 ק"מ מהכביש שחיבר את שתי הערים. לאחר מלחמת העולם הראשונה הותאמה המסילה לרוחב תקני: 143.5 ס"מ, כנהוג כיום.

בתחילה פעלה רכבת יומית בכל כיוון. הנסיעה ארכה שלוש שעות וחמישים דקות. לאחר מכן קוצרה הנסיעה בעשרים דקות וגם התדירות גדלה: כל יום יצאו שתיים או שלוש רכבות בכל כיוון.

ע

ם התלקחותה של מלחמת העולם הראשונה השתקקה רקמת החיים היום-יומית בארץ-ישראל. הצטרפות תורכיה למעצמות ברית המרכז, גרמניה ואוסטרו-הונגריה, אף החמירה את המצב. התרחשויות אלו הטביעו את חותמן על תנאי התעבורה. השירות בקו יפו-ירושלים צוצמם תחילה לפעמיים בשבוע ואחר-כך פסק כליל. ב־1915 פרקו התורכים את פסי המסילה שבקטע יפו-לוד והעבירו אותם לנגב, כדי לבנות את המסילה מנחל שורק לבאר-שבע, ניצנה וצפון סיני. במהלך כיבוש א"י הסתייעו הבריטים במסילה שהם בנו מקנטרה לא"י לאורך חוף סיני. משיקולים טקטיים הפנו הבריטים את תוואי מסילתם מדיר סוניד (צפונית לעזה) אל לוד. לאחר מכן הניחו מסילה צרה שרוחבה 60 ס"מ מלוד לנמל יפו, וזאת כדי להחיש את העברת האספקה והתחמושת מן האוניות לחזית. היעשותה של לוד לצומת מסילות ארצי סרבול את תפקודה של מערכת הרכבות בארץ בעבר, כמו גם כיום, שכן צומת גדול זה איננו משמש נקודת-מוצא

או יעד לנוסעים ולמטענים. לאחר תום המלחמה השלימו הבריטים את התאמת מסילת יפו-לוד לרוחב תיקני (143.5 ס"מ). נסיעתה הראשונה של הרכבת במסילה התקנית שבקו ירושלים-יפו נחוגה ברוב עם, והנציב העליון, הרברט סמואל, נהג את קטר הרכבת אל תחנת יפו.

כ שלושה שבועות לפני קום המדינה, בשלהי אפריל 1948, קמה "רכבת ישראל". במרץ 1949 חתמו ישראל וירדן על חוזה שביתת נשק, ולידי ישראל הועברו שטחים שכללו קטעים ממסילת לוד-ירושלים. ב־7 אוגוסט 1949 נסעה הרכבת הראשונה לירושלים ונישא בה מטען סמלי: שקי קמח וספרים. במרץ 1950 חודש שירות רכבת הנוסעים לירושלים וממנה. לאחר מלחמת השחרור לא הופעל קטע המסילה שבין יפו לתל-אביב. ב־1970 הורחקה תחנת תל-אביב דרום ממרכז העיר למיקום הנוכחי ליד מקוה ישראל. קו הרכבת יפו-ירושלים פתח עידן חדש בהתפתחות הציוויליזציה בארץ-ישראל, והוא היה למעשה מסילת הברזל הראשונה בכל האזור התחום בין מצרים, טורקיה ותת-יבשת הודו.

לימים התפתחה והסתעפה הרכבת בארץ-ישראל: מסילת העמקים חיפה-עפולה-בית שאן-צמח-דרעא נבנתה כחיבור לים של המסילה החיג'וית המפורסמת דמשק-דרעא-מדינה. הקו נחנך בשנת 1905 ובשנת 1912 חובר לעכו.

במלחמת העולם הראשונה ניבנו מסילות צבאיות שונות. לדוגמא, הטורקים בנו - בנוסף למסילת ניצנה - קוים מכפר-מנחם לدير-סוניד (צפונית לעזה) ומטול-כרם לאזור גבעת עדה. האנגלים בנו מסילה מרפיח לבאר-שבע. כל הקווים האלה פורקו בשנות ה־20. בעידן המנדט ראוי לציין בניית המסילה ראש העין - פתח-תקוה לאורך 7 ק"מ בשיתוף איכרי המושבה, הקו היחיד שנבנה מסיבות כלכליות לפני קום המדינה.

בשנת 1942 הצבא הבריטי בנה את מסילת קרית מוצקין-בירות. בכך נוצר רצף מסילתי איסטנבול-חיפה-קהיר.

כיום, אורך קווי המסילות הפועלות בארץ הוא 526 ק"מ, שמתוכם 255 ק"מ נבנו לאחר קום המדינה. יחד עם מסילות עזר בתחנות, במתקנים ובחצרות לקוחות, האורך הכללי של רשת המסילות הוא כ־700 ק"מ. במערכת הרכבות משמשים 55 קטרי דיזל, כ־1400 קרונות משא - חלקם בבעלות הלקוחות - ו־73 קרונות נוסעים, לרבות מזנונים. בשנת 1991 הרכבת הסיעה כ־2.9 מיליון נוסעים, והובילה כמות שיא של מטענים: 7.7 מיליון טון.

"החזרה לרכבת" כיום נובעת מן היתרונות שיש לתחבורה המסילתית על פני סוגי תחבורה אחרים: בטיחות מירבית, פגיעה מזערית באיכות הסביבה, יעילות בניצול האנרגיה וכד'.

ההכרה כי יש להשקיע מאמצים בפיתוח הרכבת הביאה לידי איחודה של "רכבת ישראל" עם רשות הנמלים ולהקמת "רשות הנמלים והרכבות" (1988). חלק מתוכניות הפיתוח תתבצענה בשנת המאה לרכבת, וחלק בשנים שלאחר מכן. בשנת המאה לרכבת ירכשו עשר מערכות קרונוע חדישות. קטעי מסילה נוספת יבנים בין ת"א לבינימינה ובין חיפה לקריות באורך כולל של 50 ק"מ. תושלם בניית מסילה באפיק האיילון שתחבר את תחנות ת"א ובאמצעותה ייוצר קשר מסילתי - עורקי בין-עירוני דרך ת"א. בשנים שלאחר-מכן יכוננו קווים פרבריים-אזוריים לנתניה, לכפר-סבא, לפתח-תקוה, לנתב"ג, לראשון לציון ולחולון, וקו מחיפה לנהריה. תבנינה מסילות חדשות: מסילה מהירה בין ירושלים לתל-אביב, מסילה לאילת, קו מהיר תל-אביב-אשדוד-אשקלון ועוד.

ב סדרה שהונפקה במלאות מאה שנה לקו ירושלים-יפו ארבעה בולים. כל בול מחולק לארבעה חלקים. הסבר לכל אחד מן הבולים נעשה מימין לשמאל:

בול 0.85 ש"ח: קטע משרטוט קטר "בלדוין" (תוצרת ארה"ב, 1918); עובד רכבת משמן גלגלי קטר קיטור; קטר דיזל שמסוגו הקטרים המשמשים כיום בקו; רכבת נוסעים עולה בפיתולי נחל שורק, בדרך לירושלים. למעלה: קטר חדיש מתוצרת ג'נרל-מוטורס 3000 כוח-סוס. למטה: קטר קיטור שנבנה באנגליה ב־1942 והוצא מן השירות ב־1958 (מספר 70414).

בול 1 ש"ח: הסתעפות מסילות בתחנת לוד, עמוד עם זרועות סמפור הנמצא בתחנת לוד; לוח איתות חשמלי בתחנת ת"א-מרכז האמורה להתחבר השנה לקו ירושלים; מפת המסילות בתחנת לוד. למעלה: קטר קיטור שנבנה בסקוטלנד בשנת 1935 (מיון גלגלים 4'6"0). למטה: אחד מחמשת הקטרים הראשונים שפעלו בקו (2'6"0).

בול 1.30 ש"ח: קטע מלוח זמני הרכבות (1926); כרטיס רכבת בקו יפו-ירושלים (לפני קום המדינה); קרון נוסעים מחודש: פנים קרון. למעלה: קטר דיזל חדיש (2000 כוח-סוס). למטה: קטר קיטור (6'0"0) וקרונות נוסעים שנבנו באנגליה בסוף המאה ה־19 ותחילת המאה ה־20. חלק מן הקרונות שימשו עד ל־1962.

בול 1.60 ש"ח: מסילות בתחנת בר-גיורא; תחנת הרכבת ביפו (בתחילת המאה); רציף מקורה בתחנת לוד; סרטוט חזית התחנה בירושלים. למעלה: אחד מעשרת מערכי הקרונוע שיגיעו ארצה בשנת המאה (1584 כוח-סוס). למטה: אחד מאחד-עשר מערכי קרונוע שנבנו בשנות החמישים בגרמניה (1000 כוח-סוס), והוצאו מהשירות בשנות ה־70.

אילן פלקוב, דובר רכבת ישראל

State): a renovated passenger car; the interior of a passenger car. Above: a modern diesel locomotive (2000 hp). Below: A steam engine (0-6-0) and passenger cars that were built in England at the turn of the century. Some of the cars were in service until 1962.

NIS 1.60 stamp: Bar-Giora station; the railway station in Jaffa at the beginning of the century; a covered platform at Lod station; a frontal drawing of the station in Jerusalem. Above: one of the ten articulated railcar-sets which are due to arrive in Israel in the centennial year (1584 hp). Below: One of eleven railcar-sets built in Germany in the 1950's (1000 hp), which was taken out of service in the late '70s.

Ilan Falkov, Israel Railways Spokesman

100 Years Jaffa-Jerusalem Railway Line

Issue: June 1992

Designer: A. Vanooijenn

Size: 40 mm x 25.7 mm

Sheet of 15 stamps

Tabs: 5

Plate no: 157-160

Printers: E. Lewin-Epstein Ltd.

Method of printing: Offset

Centenaire de la Ligne de Chemin de fer Jaffa - Jerusalem

Emission: Juin 1992

Dessinateur: A. Vanooijenn

Format: 40 mm x 25.7 mm

Feuille de 15 timbres

Bandelettes: 5

No. de planche: 157-160

Imprimerie: E. Lewin-Epstein Ltd.

Mde d'impression: Offset

100 años de la Linea Ferroviaria Jaffa - Jerusalem

Emission: Junio de 1992

Dibujante: A. Vanooijenn

Tamaño: 40 mm x 25.7 mm

Pliego de 15 sellos

Bandeletas: 5

No. de plancha: 157-160

Imprenta: E. Levin-Epstein Ltd.

Sistema de impresion: Offset

חותמת יום ההופעה FIRST DAY CANCELLATION



**בחותמת מופיע איור
תחנת הרכבת ביפו, 1892.**

The cancellation shows
an illustration of the Jaffa
Railway Station, 1892.

including buffets. In 1991 the railway carried approximately 2.9 million passengers, and transported a record amount of freight of 7.7 million tons. Recognition that efforts had to be invested in railway development led to the union between Israel Railways and the Ports Authority, and to the establishment of the "Ports and Railways Authority" (1988). Some of the development plans will be executed in the 100th year, and others in the years following. The centennial year will witness the purchase of the 10 modern articulated railcar-sets, and the completed construction of tracking the Ayalon river, creating an inter-city track artery throughout Tel-Aviv. In coming years, the development operation of suburban district lines to and from: Netanya, Petach-Tikva, Kfar Saba, Ben Gurion International Airport, Rishon LeZion and Holon, and a line from Haifa to Nahariya, will be instigated. New lines will be built: between Jerusalem and Tel-Aviv, one to Eilat, a Tel-Aviv-Ashdod-Ashkelon direct line, and others.

There are 4 stamps in the series issued to commemorate the Jaffa-Jerusalem railway. Each stamp is divided into four parts, the following explanation of each stamp is given right to left:

NIS 0.85 stamp: Part of a drawing of the "Baldwin" engine (made in the United States, 1918); greasing the wheels of a steam engine; a diesel-electric locomotive of the type in service on the line today; a passenger train climbing the bends of the Soreq River on the way to Jerusalem. Above: a modern engine manufactured in U.S.A. (3000 hp). Below: a steam engine which was built in England in 1942 and taken out of service in 1958 (no. 70414).

NIS 1 stamp: a junction in Lod station; a mechanical signalling with semaphore arms in Lod station; an electric signalling board in Tel Aviv Central Station, which is meant to be joined to the Jerusalem line this year; a railroad layout map in Lod station. Above: A steam engine built in Scotland in 1935 (wheel classification 4-6-0). Below: one of the first five engines to operate on the line (2-6-0).

NIS 1.30 stamp: Part of the passenger timetable (1926); a train ticket for the Jaffa-Jerusalem line (before the founding of the

In March of 1949 Israel and Jordan signed an armistice agreement, and areas including parts of the Lod-Jerusalem railway were transferred to Israel's hands. On the 7th of August, 1949, the first train travelled to Jerusalem, carrying a token cargo: sacks of flour and books. Passenger train service to and from Jerusalem was renewed in March 1950. The section between Jaffa and Tel-Aviv has not been in use since the War of Independence. In 1970 the South Tel-Aviv station was moved from the city centre to its present location near Mikve-Israel.

In time, the railroad expanded and branched off: the Haifa-Afula-Bet Shean-Tsemach-Dara'a railroad was built as a coast connection of the famous Hijaz Railway (Damascus-Dara'a-Medina). The line was initiated in 1905, and in 1912 it was joined to Akko.

During the First World War, various military railroads were built. For instance, in addition to the Nitsana railway, the Turks built lines from Kfar Menachem to Dier Suneid (North of Gaza) and from Tulkarm to the Givat-Ada region. The British built a railway from Rafa to Beersheva. All these railroads were dismantled in the 1920's.

Noteworthy from the Mandate period is the construction of a seven-kilometer line from Rosh Ha'ayin to Petach-Tikva, with the cooperation of farmers from the settlement. This was the only line built for economical reasons before the founding of the State.

In 1942, the British army built the Qiryat-Motzkin - Beirut - Tripoli railway, which created railroad track continuity between Istanbul-Haifa - Cairo.

At present, the length of the railway lines operating in Israel is 526 kilometers, of which 255 kilometers were built after the founding of the State: along with tracks in stations, installations and customers' yards, the total length of the rail network is about 700 kilometers. The railroad system includes 55 diesel locomotives, about 1400 waggons - owned in part by customers, and 73 passenger cars,

המעצב: אד ואן אויין

THE DESIGNER: A. VANOOIJEN

100 Years Jaffa - Jerusalem Railway Line

In 1888, the Sultan of the Ottoman Empire granted a concession to Yosef Navon, a Jerusalem Jew, for building a railway between Jaffa and Jerusalem. Due to a lack of financial resources, Navon transferred his rights to a group of French capitalists. Construction lasted about two and a half years, and on the 5th of Tishrei, 5653 (26.9.1892), the railroad was inaugurated. The first locomotives and cars were manufactured in the United States and purchased from the De Leseps company after it failed to dig the Panama Canal and went bankrupt. The railroad was 87 kilometers long with a narrow gauge of 100 centimeters. Following World War I, the tracks were adjusted to a standard gauge of 143.5 centimeters which is customary today.

At first, a daily train ran in each direction. The journey took three hours and fifty minutes. Later on, the ride was reduced by twenty minutes and the trains were more frequent as well: two or three ran in each direction every day.

When the First World War broke out, the routine of daily life in Eretz Israel was disrupted.

In 1915, the Turks disassembled the rails between Jaffa and Lod, in order to build a railroad from the Soreq River to Beersheva, Nitsana and Northern Sinai. The British conquest of the country was aided by the construction of a railroad from Kantara on the Suez Canal to Eretz Israel along the Sinai coast. Out of tactical consideration, the British changed the route of their railroad from Deir-Suneid (north of Gaza) to Lod. They later laid a narrow gauge track, of 60 centimeters, from Lod to the Jaffa port, to speed up the transport of supplies and equipment from the port to the battlefield.