

נמל יפו, 1924 ו-2006. ככל שהמצב הפוליטי החמיר, ירד קרנה של התחנה



הרכבת שהתה לבוא. כל שבא והיה חושש שמא איחר, התחיל מתרעם על התונג שאינו יודע עתיו ורגעיו, כותב על הלוח בכך וכך שעות מגעת הרכבת ליפו ולבסוף אינה מגיעה.  
(ש"י עגנון, "תמול שלשום")

תחנת הרכבת. הקטר הראשון יצא לדרכו ב-1892



הרצל הביט בשעון המתקתק לאיטו וגירד בוקנו בקוצר רוח. השעה היתה שעת צהריים של יום שישי, 29 באוקטובר 1898, מבנה תחנת הרכבת כיפו. גם הרוח הנעימה שנשבה מן הים והג' לים המתנפצים אל החוף היפואי הסמוך לא הרגיעו את התייר האוסטרי עם החוץ והוקן. אחת, פלשתינה פלשתינה. מוקף ים של תרבושים, כאפיות וכיפות, שלל שפמים, שפות ומבטאים, והנה הוא עומד ביניהם עם החליפה הכבדה שמתאימה הרבה יותר לחורף באירופה מאשר לחורף לייט בגרסת המזרח התיכון. כמה התהדר לכבוד המפגש ההיסטורי במקווה ישראל עם הקיסר וי' להלם השני, שנערך רק כמה שעות קודם לכן, ככה התאכזב כשי הסתיים בתוצאות עגומות במיוחד. לא רק שהקיסר לא טרח אפילו לדרת מהסוס ולדבר איתו בגובה העיניים על מדינת היהודים, זה מילא. הרצל זכר לתת לוולפסון את המצלמה מראש, אבל אז, ברגע האמת, ד"ר דוד וולפסון, בלי חוש כיוון, בלי פוקוס ובלי בושא, מרוב התרגשות, מצלם את הקיסר ומשאיר את הרצל מחוץ לפריים ומחוץ להיסטוריה, כשרק רגלו מבצבצת בקצה התמונה. גם כן דוקטור. עכשיו נצטרך לתקן את זה במעבדה ולעשות פוטומונטאז', והכל בגלל שוולפסון איבד את הראש. אז עכשיו גם הלחות והויעה הנוראה הזו של פלשתינה, גם אין צילום, השבת עוד מעט נכנסת והרכבת כרגיל מתעכבת. הרצל היה עצבני. הוא חיכה לרכבת לירושלים, וחיכה. וחיכה. עד שנשבר.

**רן וולף: "זה חור שחור, ממש כמו משולש ברמודה, פשוט מדהים. אנשים בכלל לא ידעו שהמקום הזה קיים. חוץ מהגדר והצמחייה הקיפו את המקום הרדי פסולת כשהגענו לכאן, ניקינו את הכל ולא האמנו. זה פשוט היה חור שחור תכנוני בלב תל אביב, ועכשיו הוא קם לתחייה אחרי כל השנים הללו באפלה"**

יוכל הרצל לשבת מול הים במתחם תחנת הרכבת הציונית על ספל מקיאטו עם כתם חלב ושטרודל תפוחים חם, ממש כמו בוינה. הכל מסביב ישופץ וישוחזר, ממש כמו אז, בימים ההם של המאה ה-19. וכן, גם הפעם הרכבת לא תגיע, אבל הרצל כבר מומן הפסיק לחכות. מילא הרכבת, מדינה שלמה ירדה מהפסים.

ב-1890 ניתן האות להנחת מסילות הברזל הראשונות על הקרע. השלטון העות'מאני נתן אור ירוק לסלול ולחצוב מסילת רכבת ראשונה על אדמת הקודש, 82 קילומטר אורכה, מיפו ועד ירושלים. מתחם תחנת הרכבת יפו, במיטב האדריכלות הקולוניאלית, הוקם על צומת תחבורה מרכזית קיסמופוליטית, בסמוך לנמל יפו. מצדה האחד, שכונת נווה צדק היהודית, מהצד השני, שכונת מגשיה הערבית, ובתווך בתי המושבה האמריקנית ובתי הטמפל'רים שבאו מגרמניה דרך אילת. ב-1892 הקטר הראשון בפלשתינה הפעיל קיטור מלא ויצא לנסיעה ההיסטורית הראשונה מיפו לירושלים, עירן חדש של רכבת בישראל, בדרך לשורה של תארינות רכבת קטלניות במאה ה-21.

בשנים הראשונות עוד ירעה תחנת הרכבת עדנה: הרציפים היו עמוסים לעייפה בסחורות שנפרקו מרכבות משא קטנות שהגיעו

"איש יקר, אני מפציר בך. אמור נא לי מתי כבר מגיעה הרכבת, פן נאחר ונגיע לירושלים לאחד כניסת השבת", ניסה הרצל את מדי איברהים פאשה, הפקיד המיווע שמאחורי הרלפק, או יותר נכון, התרבוש המשופם שמאחורי הרלפק, פמפם ענני עשן קטנים במקי טרתו, שיחק בקצות שפמו המשומן וניסה תחילה להתעלם במופגן מהעיתונאי האוסטרי הנודניק עם הזקן הפרוע, שבאמת ובתמים מאמין ללווחות הזמנים של הרכבות שרשומים בגיר על הלוח. "תגיד, איך קוראים לך?", שאל לבסוף איברהים והתרבוש הת'רומם מעל הרלפק. "בנימין זאב הרצל, אבל אתה יכול לקרוא לי תיאודור", ענה חוזה המדינה בלבביות. "הרצל? איזה מין שם זה לאשכנזי?", השתומם איברהים, "בכל מקרה, הרצל, תקשיב לי טוב, יא חביבי, אני אסביר לך פעם אחת וזהו – פה זה לא וינה, פה זה פלשתינה. תשכח את כל מה שירעת ותתאזר בהרבה סבלנות, כי השעון כאן עובר אחרת. גם כן, אתם היהודים – עם הנצח, 2,000 שנות גלות, וזה מה שבוער לכם, הרכבת?".

לפתע נשמע באופק שאון הקטר המתקרב בשקשוק גלגלים. בדיוק כשהרצל שקל ברצינות גמורה להרוג טורקי ולנח.

## כשבקטר היה חור

הרצל כבר לא איתנו. אם היה חוזר לביקור במדינת היהודים שלו ומצליח לשרוד את ההלם והזעזוע הראשוני, כנראה שהיה הולך קודם כל לשבת על חוף הים של יפו. אתם יודעים איך זה, חופים הם לפעמים געועים. חוזה המדינה היה שמח לגלות שעל קו החוף שעליו השקיף מתחנת הרכבת הראשונה בפלשתינה, במרחק קילומטרים ספורים, כמה העיר הרצליה. קרוב יותר, כמה דקות הליכה מאותה תחנה ישנה, שוכן רחוב הרצל, שוקק ומלא במזרונים, רהיטים ופועלים זרים שמגשימים ציונות בתל אביב. ואם כל זה לא מספיק, ישמח האב המייסד לגלות שתחנת הרכבת הישנה ביפו ששימשה אותו במסעו לארץ הקודש קמה לתחייה, לאחר שנשכחה בעזבונו מאחורי חומות אבן גבוהות וצמחייה עכרית, במקום קסום שבו הזמן עצר מלכת בתחילת המאה הקודמת. לפי התחזיות העדכניות, ביום העצמאות ה-60 של מדינת היהודים



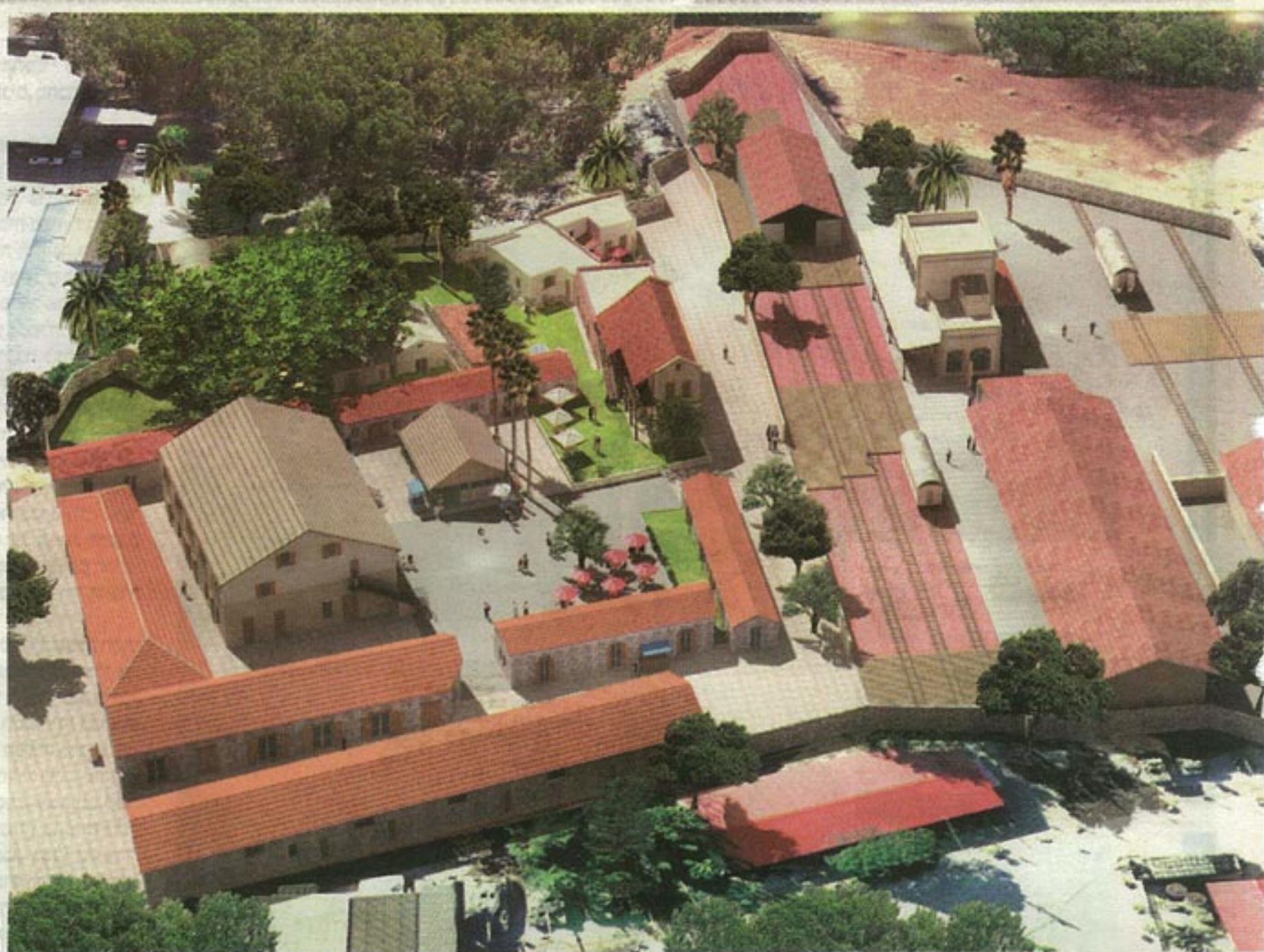
הרצל עם זקן

מנמל יפו, הקרונות הומים מנוסעים מכל רחבי תבל – רבנים יהודים, סוחרים ערבים, פקידים טורקים, קצינים בריטים, אנשי עסי קים גרמנים, צליינים מאירופה שעולים לרגל לירושלים, וכולם בבלייל ססגוני של שפות ותלבושות. עם מפגש תרבויות שכזה, לא פלא שעד מהרה החלו יריות להאיר את חשכת הליל והארמה נספגה בדם.

השכונה הציונית מגשיה תפסה מקום טוב מול הים, על קו התפר בין תל אביב ליפו, עד שהכדורים התחילו לשרוק מכל הכיוונים. שכונת מגשיה היתה תחנה מרכזית במקום טוב באמצע, בדרך למרד הערבי הגדול והפרעות ביהודים לפני קום המדינה. ככל שהמצב הפוליטי הלך והחמיר ומניין הגופות הלך והאמיר, כך ירד קרנה של תחנת הרכבת, שנסגרה לפרקים. עם הלוח השנים הקוריים הורחבו, התחנה נסגרה והועברה לרשות הצבא הבריטי בתחילת

צילום: דוד ולפסון, מתוך אלבום היצ

# החלום ליום התהיכון



המתחם המובטח. תרשמו שלוש שנים

החייל, הגיוני בערך כמו לסתום חור באסלה עם יהלום ענק. רק לפני שנתיים צה"ל אמר תורה ופינה את המתחם, ועיריית תל אביב מיהרה להסתער בשצף קצף עם שיניים חשופות על המציי אה המטורפת, אוצר נסתר, פיסת נדל"ן היסטורית בת 20 דונם מול הים, שכמו נלקחה מתוך גלויה של תחנת רכבת ישנה באירור פה והסתתרה כל השנים הללו באלמוניותה, כלואה מאחורי חור מות צה"ליות בצורות. חלום לים התיכון.

כשהעירייה תפסה פיקוד על שטח ההפקר האבוד, הגיע ראש העיר רון חולדאי לביקור התרשמות ורעד מהתרגשות כשהבין איזה אוצר נפל לו לידיו. הוא פתח את הארנק העירוני ורשם 20 מיליון שקל לשיקום ושימור התחנה הישנה. לא, את הרכבת הוא לא מתכוון להחזיר, אבל לשפץ, לסדר לשמר ולשחזר את מתחם התחנה ר"15 המבנים הישנים, ובניצוח החברה העירונית עזרה וביצרון להפוך את המתחם כולו לאזור בילוי המחבר את יפו לתל אביב, עם רכבת קלה, פאבים, בתי קפה וגלריות לאמנות, בהשראת אווירת השאנטי מנווה צדק השכנה. רכבת לילה לכסית.

"תחנת הרכבת הזו היא כמו הנסיכה שנרדמה, והקוצים הלכו והקיפו אותה עד שבא הנסיך, רון חולדאי", מספק עדי הדר, יושב ראש חברת עזרה וביצרון, דימוי אוכייטיכי מעולמם של האחים גרים. "חולדאי ביקר כאן, נדהם לגמרי לראות את המקום הזה והחליט לתת לו נשיקה". בעוד הנסיך חולדאי מפור בוסות רטריות לכל עבר ומעיר יפהפיות נרדמות מאבן, מספק גם רן וולף, המנהל את פרויקט "התחנה" עם האדריכל צדיק אליקים, תובנות משלו לגבי פיסת ההיסטוריה שצצה מבין החומות. "זה חור שחור, ממש כמו משולש ברמודה, פשוט מדהים", נפעם וולף. "אנשים בכלל לא ידעו שהמקום הזה קיים. חוץ מהגדר והצמחייה הקיפו את המקום הררי פסולת כשהגענו לכאן, ניקינו את הכל ולא האמינו. זה פשוט היה חור שחור תכנוני בלב תל אביב, ועכשיו הוא קם לתחייה אחרי כל השנים הללו באפלה". משלל הדימויים לא נותר אלא לצאת למסע רגלי בזמן, אל תוך החור השחור של הנסיכה הנרדמת שפקחה את עיניה.

## טמפלרים ברוני פול

"הידדו הידדו קול תרועתו תקיעתו הקיטור באו הרכבת באה לירושלים"

(כותרת בעיתון "הארץ", 1892)

בכניסה לתחנת הרכבת הראשונה בפלשתינה יש מאבטה. גם היום. עיקר תפקידו הוא להרחיק את ההומליסים והנגבים הקטנים עד שיחלו עבודות השיפוץ, ובניתיים הוא שוכב מנומנם ברכב ומי ביש על מבנה התחנה העתיק, שמביט בו בחורה בשתיקה מנוממת משלו. אם מקשיבים ממש טוב שומעים את כל השנים האבודות מרחפות בהיכל התחנה הישנה. אתה חוצה את שער הברזל הכבד בכניסה למתחם ונורק לתוך דפי ההיסטוריה הנשכחת, אל המקום שבו השעון עמד מלכת. הכל מרגיש כמו סרט ישן בשחור-לבן, כמו

צילום: ירון כהן



החצר האחורית של וילה וילנר. בית החרושת הסמוך של המשפחה זירו את תנופת הבנייה של העיר העברית הראשונה

שעבר כמרץ לספק בלוקים, רעפים ומרצפות לתנופת הבנייה של העיר המתפתחת תל אביב, כמו גם לשאר חלקי הארץ והמזרח התיכון, באמצעות הנמל והרכבת הצמודה. המצב הפוליטי העריו, מלחמות העולם והמוצא הגרמני הלכו והערימו קשיים על מפעל חייהם של בני משפחת וילנר, שגורשו מהארץ על ידי הבריטים, והמפעל נסגר סופית בראשית שנות הארבעים.

שיאו של העימות סביב תחנת הרכבת ההיסטורית והאימפריה שהקימה משפחת וילנר נרשם במלחמת העצמאות. שכונת מני שיה הפכה לסמל המאבק על העיר תל אביב, וכיבוש המובלעת הערבית של העיר יפו הוגדר כנקודה קריטית בדרך לעיצוב פניה המצולקת של מדינת ישראל. לאחר קרבות מרים בין האצ"ל מצד אחד והבריטים והערבים מנגד, שכונת מנשיה נכבשה על ידי האצ"ל בדרך לכיבוש יפו כולה. המערכה הגורלית הזו סימנה את הדרך לאיחוד ההיסטורי של שתי הערים, היהודית והערבית, לתל אביב יפו אחת גדולה, העיר ללא הפסקה שחבורה לה יחדיו.

58 שנה חלפו להן ביעף, על רוב שטחי שכונת מנשיה החרבה הקימה העירייה מול גן צ'רלס קלור חניונים גדולים לטובת המי בקרים הרכים בחוף הים ובשכונת נווה צדק. מהשכונה הערבית הקדומה כמעט לא נותר זכר. תאמינו או לא, עד לפני שנתיים הדי זיק צה"ל בשטח ההוא של מתחם תחנת הרכבת והקומפלקס של משפחת וילנר בתוך כסיס צבאי סגור ששימש כמחסנים. במבנים ההיסטוריים אוחסנו מסיכות אב"כ ועלונים של האגודה למען

**חולדאי כבר מתכנן לקראת הפנסיה את בית הקפה שלו לפרטי פרטים, עם הסיסמה האפשרית "קפה אצל חולדאי - הקפה עליו, אם רק תמצאו חניה". ניתן להתנחם בידיעה האופטימית שאם יגדרו לכם את הרכב תוכלו לצעוד בנחת לחניון הגרירות העירוני ליד הדולפינריום, מרחק שתי דקות הליכה**

מלחמת העולם השנייה, הקו לגמל יפו נסגר, תחנות רכבת דרום, מרכז וצפון נפתחו בתל אביב, והיא איבדה את תפקידה כמעט לחלוטין בראשית שנות הארבעים של המאה הקודמת.

בשנים היפות של התחנה המשקיעים מיהרו להגיע, ובניהם היו בני משפחת וילנר, טמפלרים שנטעו את מושבם ב-1902 בצד מוד לתחנת הרכבת והקימו בה קומפלקס מבנים רחב ידיים שכלל בית מגורים מרשים שזכה לכינוי "וילה וילנר", בית לעובדים, מחסנים, חנות מפעל וגולת הכותרת - בית חרושת לחומרי בניין,



אז, היום ואינשאללה בעתיד. הקומפלקס המקסים הפך למחסן מוזנח של צה"ל

ביקור בספינה טרופה שהגיחה מן המצולות אחרי שהתחכאה ממש כאן, מתחת לאף שלנו, כל כך הרבה שנים, מחכה כבר לה תגלות. זה בסדר, הגענו.

ב-26 בספטמבר 1892, שנתיים לאחר שהחלו העבודות בני מרצות, יצאה בשעה טובה ומוצלחת הרכבת הראשונה מיפו לירושלים, ועוררה בשתי הערים התלהבות גדולה מהפלא הטכנולוגי המשקשקש, שהביא לעלייה דרמטית בפיתוח בזכות עורך התחבורה החדש שנפתח. בצד מבנה התחנה המרשימים הוקם מחסן מרכזי גדול לאחסון המטענים וכשנים הראשונות הופעלה רכבת אחת ביום בכל כיוון. הנסיעה ארכה שלוש שעות 50 דקות, וכרטיס עלה 20 גרוש. במלחמת העולם הראשונה הפקיע השלטון העות'ומני את הרכבת לצרכיו, ומאז הכל רק הלך והידרדר עד לסגירתה הסופית של התחנה. 114 שנה לאחר הקמתה, ומבנה התחנה מוזנח ועוזב, קירותיו מתקלפים וזגוגיות החלונות מגופצות. למרות הכל, המבנה עדיין מרשים ויציב, משרד עוצמה שלטונית מהרוד הישן. אם הקירות החסונים הללו יכלו לדבר, הם לא היו שותקים לרגע. הקבלנים הצרפתים שבנו את התחנה לא חסכו באיכות, ואיפילו עמודי הפלדה השחורים המסוגגנים של תחנת הרכבת מסוגרים את איכות הבנייה בסטנדרטים של פעם, עם החותמת הגדולה המוטבעת בהם המעידה שיוצרו על ידי החברה הצרפתית שבנתה את מגדל אייפל.

כשהתחילו העימותים הקשים בשכונת מנשיה סבלה התחנה ממעשי חבלה חוזרים ונשנים, עד שהמלחמות גמרו את הסיפור. התחנה נסגרה, אבל המבנה נותר לעמוד כאנדרטה, מחכה עוד לשמוע מבין השקט הפסטורלי והצמחייה הפראית את המולת הנוסעים וצפירת הקטר. תחנת מנשיה שוב עונה. "המול הגדול של כל המתחם הזה הוא צה"ל. כרגע שהצבא תפס את השטח, זה היה בסיס צבאי סגור, איש לא נכנס לפה. אם צה"ל לא היה כאן כל השנים האלה וכולם היו שוכחים מהמקום הזה הוא היה נהרס לגמרי עד היום", מספק יושב ראש עזרה וביצור תובנה אירונית במיוחד לגבי השימוש המושכל שעשה צה"ל בפיסת ההיסטוריה המפוארת, כשהפך את תחנת הרכבת למחסנים למסיכות אב"כ ואת בית החרושת של משפחת וילנדר למתפרה צה"לית. מאז שצה"ל עזב, עזרה וביצור מיהרה להציב מאבטח ומנעול כבר על השער. עבודות התשתית כבר הודלו, אבל בעיות ביורוקרטיות תוקעות קצת את העסק, שממתין להוצאת המכרז על ניהול ושימור כל המבנים, למעט שלושה מבנים שיישאר ברשות עיריית תל אביב - תחנת הרכבת המחוסן שלה ובית המגורים של משפחת וילנדר. בינתיים ממשיך השומר לרבוץ בשטח, בעיקר כדי לעצור פולשים לא רצויים ולשמור על המרצפות המעוטות, המשובצות במבנים ההיסטוריים, מפני גנבים, לאחר שאלה כבר הספיקו לעקור כמה מהמרצפות בבית החרושת של וילנדר.

בכלל, עד שיהודים לטח לא מבינים מה לעזאזל חיפשה המשפחה טמפלרית בארץ ישראל, בתוך סכסוך שכנים סוער במיוחד בין הערבים ליהודים, עם וילה שצמודה לתחנת רכבת סואנת. רק כשמסתובבים בשלווה הכפרית בין בתי האבן הישנים שהוקמו בחלקת אלוהים הקטנה של הוילנדרים מול הים, מבינים שהכל היה שווה את זה. מקום כזה אף אחד לא היה מוכן לעזוב. "מבחינתם הם עשו בשלל", פוסק הדר בהבנה מלאה של הטמפלרים. "הם רצו לשבת על הרכבת. סיפקו סחורות לירושלים וקיבלו סחורות מהגמל. כך הכל זה היה אזור די כפרי עם פרדסים ושדות. חוץ מזה, נתיני המדינות הקולוניאליסטיות רצו להיות קרובים ליפו, קרובים לשלטון, שיגן עליהם מכל מיני סכנות שהיו באותה התקופה". גם וולף נהלץ לעזרת הוילנדרים וקבע: "כל החברים הטמפלרים שלהם גרו כאן במרובה הגרמנית, מטר מפה, איפה שהיום יושבת מסעדת רוני פול".

בתוך בית המידות המשפחתי נמצאה לאחורונה לגמרי במקרה תגלית מרעישת: במסגרת עבודות השימור הראשוני, ות, כשטייחו את הקירות המתקלפים, נדהמו אנשי עזרה וביצור רון למצוא ציורי קיר היסטוריים, ממש כמו בפירמידות במצרים. ההבדל היחיד הוא שלציורים המרוחים על קירות משפחת וילנדר אין מסר היסטורי מעמיק בכתב חרטומים, אלא הם ציורי ילדים תמימים ודהויים מלפני מאה שנה המתארים זאטוטים משחקים. לפי רמת הציור, לא קלוש הסיכוי שצאצאי אי וילנדר אחראים במו ידיהם ליצירת האמנות הפרובוקטיבית שנחשפה כך פתאום. עיטורי התקרה המושקעים, כמו גם האח הפינתית בכניסה לבית, ידעו בעבר הרחוק ימים יפים ובקרוב שוב יידעו ימים יפים. המשפחה הגרמנית תזכה לתהילת עולם כמתחם המחודש והמשומר, כאשר אלבום התמונות המשפחתי יוצג לראווה עם מסמכים היסטוריים נוספים, והווילה המהודרת תחדש ימיה כקדם. הבעיה היחידה היא שאת בני משפחת וילנדר זה לא ממש משמח מהסיבה הפשוטה, שאנשי עזרה וביצור לא ממש הצליחו לאתר את צאצאי המשפחה כדי לבשר להם את הבשורה המשמחת.

ההחלטה להפוך את פנינת הגדל"ן למתחם בילוי ואמנות לא היתה מובנת מאליה. ממש לא. לא צריך מחשבון ויועץ מס צמוד כדי להבין את הפוטנציאל הכלכלי של 20 דונם מול הים בתל אביב הצפופה, צמוד לשכונת נווה צדק היוקרתית ומרכז סוחר דלל. הפיתוי עצום, עשרות מיליוני דולרים עומדים על הפרק, ובעירייה מחליטים לשנות תוכניות? נשמע חשוד. ובכן, קוראים יקרים, מה גרם לחולדאי לוותר על המיליון

הם, מאחורי בית החרושת המיתולוגי של וילנדר, עומדים להם בפניה בשקט כבר יותר מ-200 שנה צמד עצים אדירי ממדים, פיקוס נודד ועץ תות. ביניהם, מבנה אבן ישן וגדול, שענפיהם של העצים נשזרים בקירותיו ומצלים עליו מפני השמש הבוהקת מכוון מערב, מן הים הנשקף ממול. על פי התוכניות של מנהלי פרויקט "התחנה", במיני גן ערן הזה אמור בעתיד לקום בית קפה. אם מישו מתכוונן להתמודד על הזכויות לקבלת בית הקפה כראי שיידע שמצפה לו מאבק קשה עם יום צעיר ונמרץ, יוצא חיל האוויר, המתפרנס בימים אלו כראש עיריית תל אביב ולאחר פרישתו מתעתד לפתוח במקום את בית הקפה שלו. "זו ללא ספק הפינה היפה ביותר בכל המתחם", קובע הדר. "כשחולדאי היה כאן בסיוור הוא אמר: 'זהו זה, מצאתי'. ראש העירייה התחייב שכשהוא מסיים את הקדנציה שלו, כאן הוא מקים את בית הקפה שלו, הוא אפילו סיפר שבדמיון שלו הוא כבר יודע איך ייראו השולחנות, אפילו המפיות. כאן יהיה קפה חולדאי". בכל מקרה, בהצלחה למתמודדים האחרים.

כן, הקסם הגדול של תחנת הרכבת הראשונה בפלשתונה כבש ללא עוררין את חולדאי, שכבר מתכנן לקראת הפנסיה את בית הקפה שלו לפרטי פרטים, עם הסיסמה האפשרית "קפה אצל חולדאי" - הקפה עליו, אם רק תמצאו חניה". כמו כן, ניתן להתנחם ביריעה האופטימית שאם יגרוו לכם את הרכב בזמן שאתם לוגמים את הקפה של חולדאי, תוכלו לצעוד בנחת לתחנת הגרירות העירוני ליד הרולפינירום, מרחק שתי דקות הליכה, לא כולל עצירות לקללות וליריקות.

בדרך הוצעה, מצחיק לראות בין המבנים הקסומים את האש"קוביות הצה"ליות הכעורות מבטון, ששימשו כשירותים בזמן שצה"ל שלט בשטח. "המבנים האלה לא מיועדים לשימור", מחייך מנהל הפרויקט וולף, שעסוק בחודשים האחרונים במחיקר השחזור התקופתי של ימי התום ההם, שחלפו לבלי שוב. "הי שירותים בתחנת הרכבת גם הם מהתקופה העות'ומנית, שירותי 'בול פגיעה', אבל אותם אנחנו לא מתכוונים לשמר", הוא מר" גיע, "אנחנו באמת רוצים להיות נאמנים כמה שיותר לרוח התקופה, אבל יש גבול. שימור זה מצוין, עד השירותים".

נים? האם היה זה: א. מאבק אידאולוגי נחוש למען פיתוח חיי הבילוי והתרבות בתל אביב. ב. אהבה ממבט ראשון במבנים הקסומים ספוגי ההיסטוריה. ג. הוא פשוט מצא את המקום המושלם לפתוח את בית הקפה שלו. ד. כל התשובות נכונות. בין הפותרים יוגרל מקום חניה. מלבד המבנים העוזבים צמחו פרא במתחם הרכבת הנעלם גם השיחים והעצים, שלא ראו יד גנן כבר עשרות שנים. בינר

## חלום לים התיכון

**מהשכונה הערבית הקדומה כמעט לא נותר זכר. תאמינו או לא, עד לפני שנתיים החזיק צה"ל בשטח ההוא של מתחם תחנת הרכבת והקומפלקס של משפחת וילנדר, בסיס צבאי סגור ששימש כמחסנים. במבנים ההיסטוריים אוחסנו מסיכות אב"כ ועלונים של האגודה למען החייל, הגיוני בערך כמו לסתום חור באסלה עם יהלום ענק**