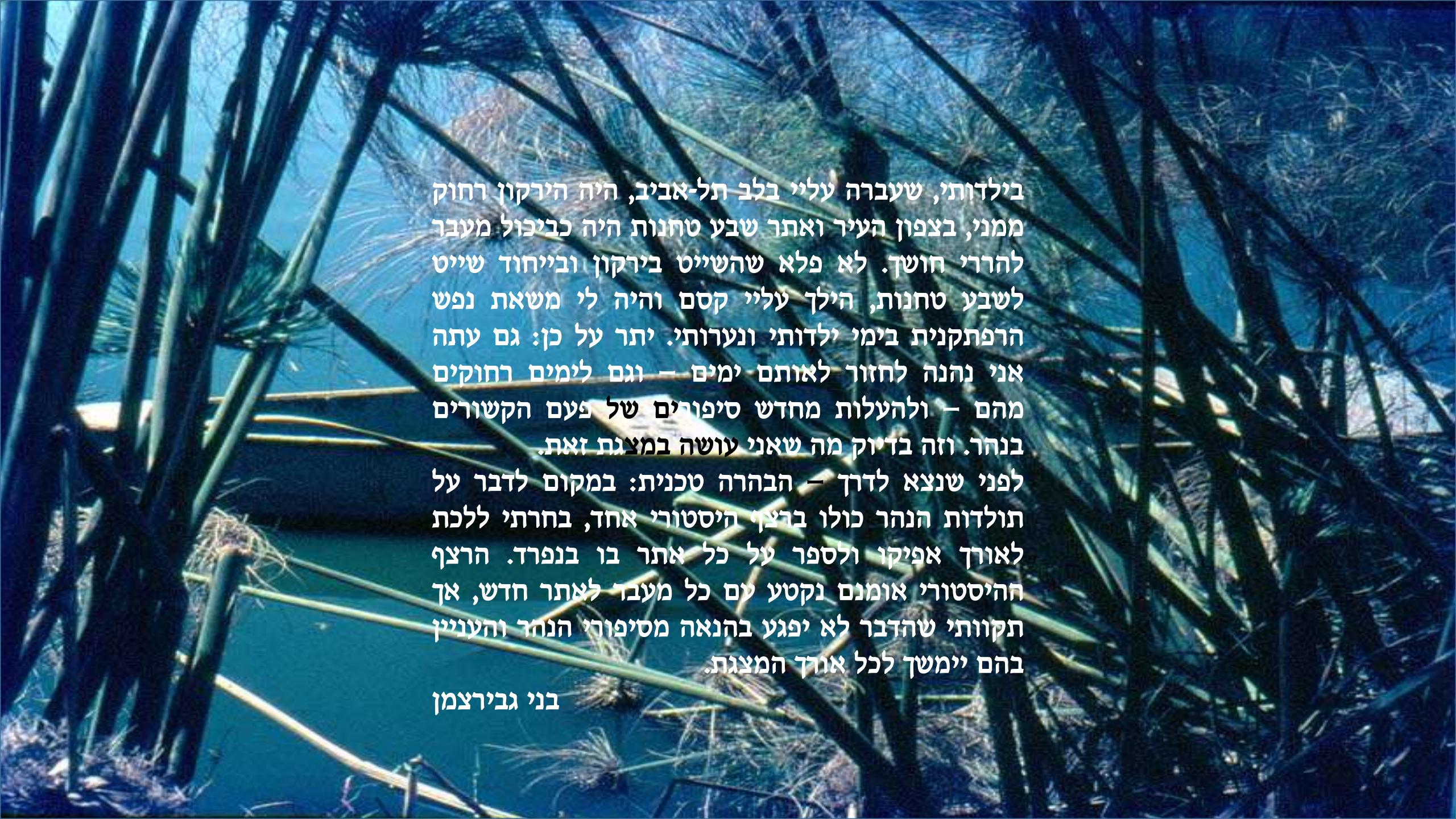


אבני מורשת

תקשורת לנכסי מורשת מוחשית

תצלום צבוע ביד של שבע טחנות, בגלויה מתחילת המאה ה-20, שהודפסה בקהיר. הסכר של מיכלול הטחנות נבנה על שרידי גשר מהתקופה הרומית (להלן).

גשרי הירקון שהיו – ואינם



בילדותי, שעברה עליי בלב תל-אביב, היה הירקון רחוק ממני, בצפון העיר ואתר שבע טחנות היה כביכול מעבר להררי חושך. לא פלא שהשייט בירקון ובייחוד שייט לשבע טחנות, הילך עליי קסם והיה לי משאת נפש הרפתקנית בימי ילדותי ונערותי. יתר על כן: גם עתה אני נהנה לחזור לאותם ימים – וגם לימים רחוקים מהם – ולהעלות מחדש סיפורים של פעם הקשורים בנהר. וזה בדיוק מה שאני עושה במצגת זאת.

לפני שנצא לדרך – הבהרה טכנית: במקום לדבר על תולדות הנהר כולו ברצף היסטורי אחד, בחרתי ללכת לאורך אפיקו ולספר על כל אתר בו בנפרד. הרצף ההיסטורי אומנם נקטע עם כל מעבר לאתר חדש, אך תקוותי שהדבר לא יפגע בהנאה מסיפורי הנהר והעניין בהם יימשך לכל אורך המצגת.

בני גבירצמן



אורחת סוחרים במזרח התיכון. תחריט מהמאה ה-19.

אחד מנתיבי המסחר העתיקים ביותר בעולם היה "דרך הים", שחיברה מאז שחר ההיסטוריה בין מצרים הפרעונית למעצמות הקדומות בארם נהרים ובאנטוליה, דרך ארץ ישראל. האיזכור הראשון הידוע לנו של דרך זאת מופיע בתעודה מצרית עתיקה שכינויה "פפירוס אנאסטאזי". זהו חיבור פולמוסי מימי רעמסס השני (המאה ה-13 לפניה"ס), בו מתגאה הכותב בידיעותיו הרבות על הגיאוגרפיה של המזרח התיכון בימיו ומזכיר שמות מקומות רבים שדרך הים עוברת בהם.

אחד המכשולים הטבעיים שהיקשו על המשתמשים בדרך הים היה נהר הירקון. מכיוון שבאותם ימים רחוקים לא ניבנו עליו גשרים, נאלצו השיירות לעקוף אותו. אפשרות אחת הייתה לחצות אותו בשפכו לים התיכון, שם הנהר רדוד מאוד ברוב ימות השנה. אפשרות אחרת הייתה לעקוף את הנהר כולו ולעבור ביבשה, מזרחית למקורותיו בראש העין. האפשרות השנייה הייתה עדיפה בדרך כלל, כי במשך תקופות ארוכות היה חוף השרון קשה למעבר בגלל ביצות גדולות ויערות שכיסו אותו.

רק לאחר שהשתלטו הרומאים על הארץ הופיעו הגשרים הראשונים על הירקון, אך לאחר כיבוש הארץ בידי הערבים במאה השביעית לספירה, הם לא תוחזקו כראוי ובמשך הזמן נהרסו – והתנועה בדרך הים חזרה לנתיביה המקוריים.

היו תקופות, שבהן התאפשרה חציית הירקון בזכות טחנות המים שהוקמו לאורכו – נושא המחייב פירוט: מאז תחילת החקלאות, כ-12,500 שנה לפני זמננו, נעשה הלחם למזונו הבסיסי של האדם באזורים נרחבים בעולם. טחינת גרגירי הדגנים לקמח ואפיית הלחם היו מוטלות על נשות המשפחה. היה זה עול כבד, שגבה כל יום שעות רבות של עמל מפרך בשחיקת הדגנים לקמח, או בטחינתם במטחנת יד, לפני שאפשר היה לאפות מהם לחם. לעמל התמידי הזה בא הקץ רק עם המצאת טחנת המים, הנחשבת למכונה הממונעת הראשונה בשימוש האדם. הטחנה הומצאה כנראה באיזור צור-צידון במאה השנייה לפני הספירה והיא אף נזכרת בתוספתא (משניות שמחוץ למשנה) כ"ריחיים של מים". טחנות כאלה פעלו לאורך הירקון בהפסקות, עד אמצע המאה ה-20.

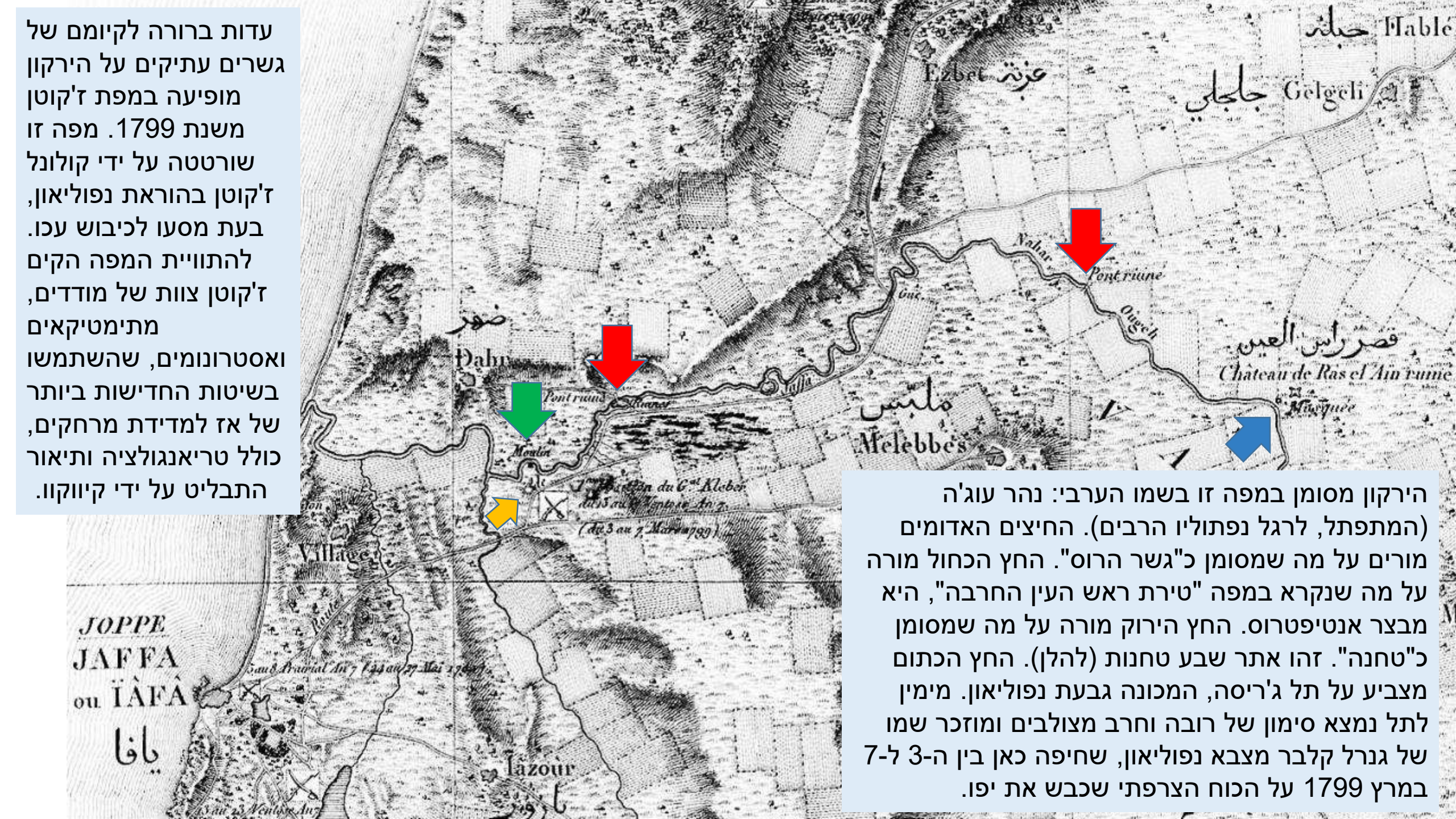


פסלון מצרי עתיק של אשה שוחקת דגנים לקמח, לפני המצאת מטחנת היד הנוחה יותר.

טחנת מים מונעת על ידי מים זורמים, המסובבים גלגל כפות, שאל הציר שלו מחוברת אבן ריחיים עליונה ("רכב"). אבן זו מונחת על אבן ריחיים קבועה ("שכב"). במרכז האבן העליונה מצוי פתח שדרכו מזינים גרגרי דגנים אל בין שתי האבנים. הסיבוב של אבן הרכב טוחן את הגרגירים לקמח. כבר בימי קדם הבינו מפעילי הטחנות, כי ככל שיגדל הפרש הגבהים בין פני המים המגיעים לטחנה, לבין גלגל הכפות, תגדל גם תפוקת הטחינה. להגדלת הפרש זה ניבנו סכרים לרוחב הערוץ והמים שגאו מאחוריהם הופנו במיגלש או בצינור, אל גלגל הכפות. במקביל לשיפור תפוקת הטחנות, איפשרו סכרים אלה לעוברי אורח לחצות את הערוץ שבו נמצאה הטחנה – והדרכים המוליכות לטחנות הפכו לחלק מרשת הדרכים הארצית, כולל דרך הים העתיקה.



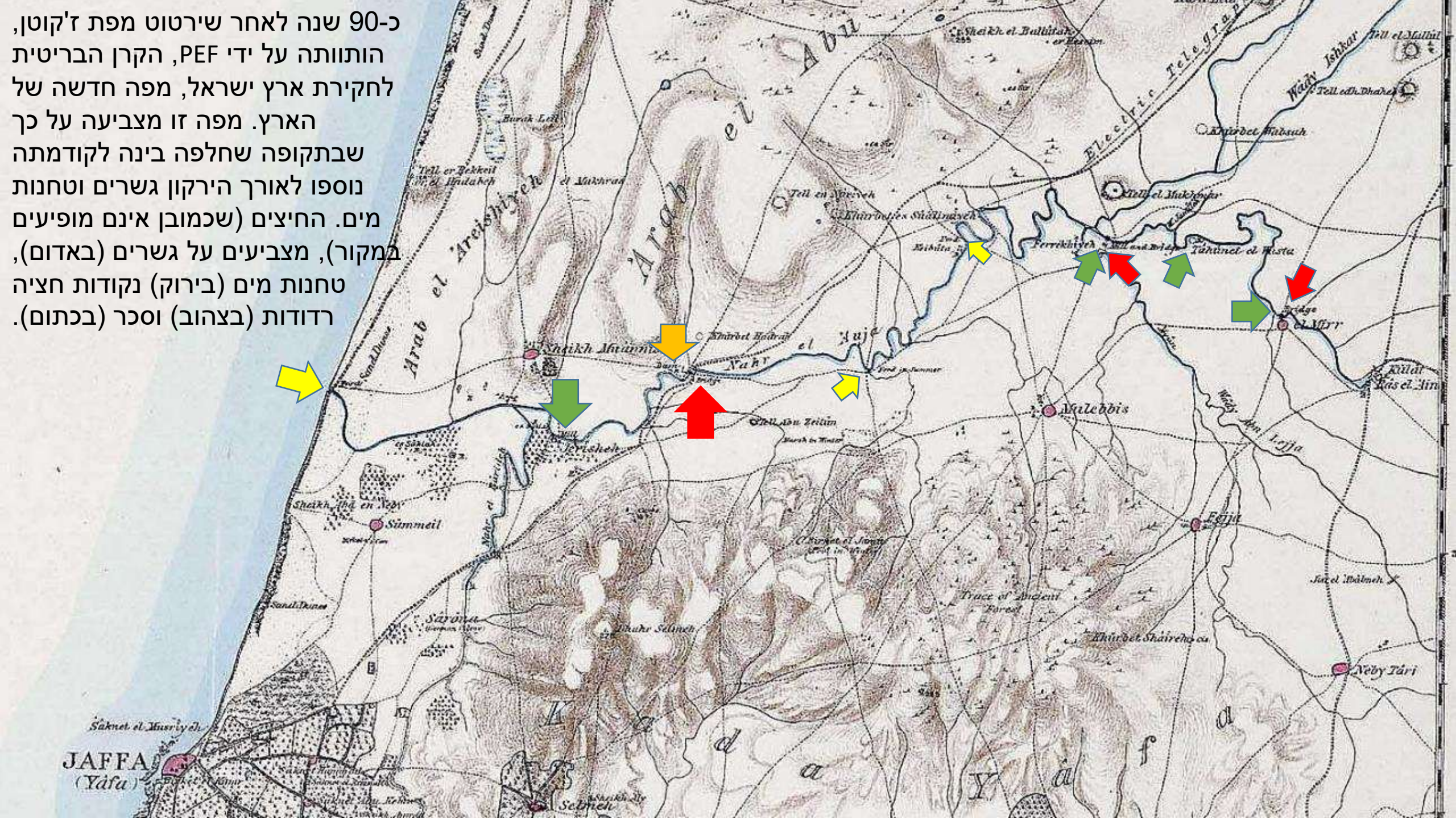
המנגנון של טחנת מים מזרח-תיכונית



עדות ברורה לקיומם של גשרים עתיקים על הירקון מופיעה במפת ז'קוטן משנת 1799. מפה זו שורטטה על ידי קולונל ז'קוטן בהוראת נפוליאון, בעת מסעו לכיבוש עכו. להתוויית המפה הקים ז'קוטן צוות של מודדים, מתימטיקאים ואסטרונומים, שהשתמשו בשיטות החדישות ביותר של אז למדידת מרחקים, כולל טריאנגולציה ותיאור התבליט על ידי קיווקוו.

הירקון מסומן במפה זו בשמו הערבי: נהר עוג'ה (המתפתל, לרגל נפתוליו הרבים). החיצים האדומים מורים על מה שמסומן כ"גשר הרוס". החץ הכחול מורה על מה שנקרא במפה "טירת ראש העין החרבה", היא מבצר אנטיפטרוס. החץ הירוק מורה על מה שמסומן כ"טחנה". זהו אתר שבע טחנות (להלן). החץ הכתום מצביע על תל ג'ריסה, המכונה גבעת נפוליאון. מימין לתל נמצא סימון של רובה וחרב מצולבים ומוזכר שמו של גנרל קלבר מצבא נפוליאון, שחיפה כאן בין ה-3 ל-7 במרץ 1799 על הכוח הצרפתי שכבש את יפו.

כ-90 שנה לאחר שירטוט מפת ז'קוטן, הותוותה על ידי PEF, הקרן הבריטית לחקירת ארץ ישראל, מפה חדשה של הארץ. מפה זו מצביעה על כך שבתקופה שחלפה בינה לקודמתה נוספו לאורך הירקון גשרים וטחנות מים. החיצים (שכמובן אינם מופיעים במקור), מצביעים על גשרים (באדום), טחנות מים (בירוק) נקודות חציה רדודות (בצהוב) וסכר (בכתום).





הנקודה הראשונה לאורך הירקון, בה היה אפשר לחצות את הנהר, נמצאת באל-מיר. המקום, המרוחק רק כשני קילומטרים ממבצר אנטיפטרוס, היה מיושב מאז התקופה הרומית והוא מוזכר בכתבים מהתקופה הצלבנית והתקופה העותמאנית. כבר בתקופה הרומית נבנתה כאן טחנת מים, שהשתמשה במי הירקון, אשר נאגרו באמצעות סכר, להנעת אבני הריחים שלה. סכר זה איפשר גם לחצות את הירקון ובתקופה העותמאנית נקרא על שמו הכפר הקטן הסמוך (משמעות אל-מיר בערבית היא "המעבר"). בגלגולו האחרון של הכפר התיישבו בו מהגרים סודאנים ומצריים, אשר הגיעו עם צבאו של מוחמד עלי, שכבש את הארץ ב-1831 ושלט בה כעשר שנים.

בסוף המאה ה-19 הייתה הטחנה רכוש הממשלה העותמאנית והיא החכירה אותה לכל המרבה במחיר. פעם – לתושבי הכפר ופעם לשייך סאדיק אל ג'מעיני, שישב במגדל אפק והיה למעשה שליט האיזור. באותם ימים היו בטחנה שישה ריחיים והיא שימשה את תושבי האיזור כולו – עד שהוקמה טחנת א-רבאח היעילה יותר, במורד הנהר וטחנת אל-מיר נעזבה והוזנחה.

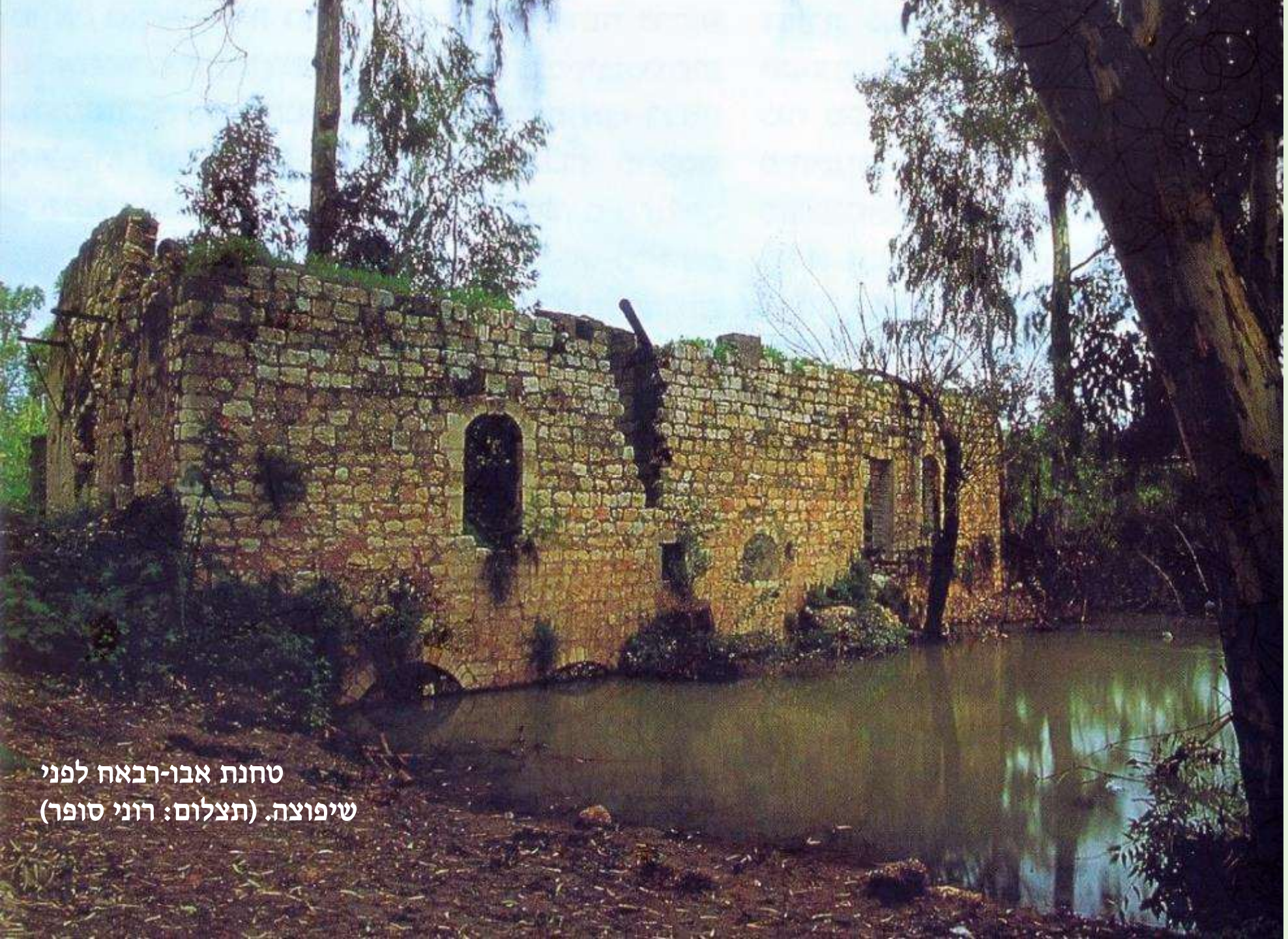


גשר על הירקון, בכביש שקדם לכביש 40 של ימינו. כביש זה נסלל ב-1928, בין פתח-תקוה לרעננה, דרך רמתיים. אולם גשר הברזל, שהובא בשלמותו מאנגליה, נפתח לתנועה רק ב-1931. בפינה השמאלית התחתונה נראית אבן מיל, הנושאת את המספר 81 בערבית, כלומר הקילומטר ה-81 מירושלים. עם הפיכת הכביש לדו-מסלולי, בשנות ה-90, פורק גשר זה ובמקומו נבנה גשר בטון שטוח אחד לשני המסלולים. (תצלום: זולטן קלוגר, לע"מ)



טחנת אבו רבאח בשיא פעילותה, בשנות ה-20 של המאה הקודמת. בפינה השמאלית התחתונה של התצלום נראים המים הפורצים מהטחנה, לאחר שסובבו את הריחים. (תצלום: ניסן בן נעם)

מאז התקופה הרומית, פעלה לסירוגין טחנת מים בנקודה המסומנת במפת PEF כ"טאחונת אל ווסיט" (הטחנה האמצעית). שם זה ניתן לה מכיוון שהיא נמצאת בין טחנת אל מיר לטחנת פרוחיה (להלן). חשיבותו של המקום נבעה מגשר עתיק, אשר חיבר כאן במשך מאות שנים בין שתי גדות הירקון. חשיבותו של גשר זה הייתה רבה במיוחד במלחמת העולם הראשונה, כאשר הטורקים פוצצו את הגשר המרכזי בירקון (להלן), כדי לעצור את התקדמות הצבא הבריטי.



טחנת אבו-רבאח לפני שיפוצה. (תצלום: רוני סופר)

מאז שלהי המאה ה-19 נקראה הטחנה על שמו של שייך אבו רבאח, שחכר אותה מהשלטון העותמאני ובנה אותה מחדש על שרידי טחנה עתיקה שנמצאה במקום. השייך שלט על כל האיזור ביד רמה. בין השאר הוא גבה דמי חסות (מה שנקרא בימינו "פרוטקשן") מוועד תושבי פתח תקוה, כדי להבטיח שאנשיו לא יפגעו במושבה. יתר על כן: כשהתחילה הטחנה לפעול, מנע השייך מכל החקלאים במעלה הנהר להשקות את שדותיהם במי הירקון, כדי שכמות המים המפעילים את הטחנה לא תקטן ותפוקתה תהיה תמיד במלואה. שייך אבו רבאח לא נרתע אפילו מהריסת טחנות מיר ופרוחיה, כדי שלא יתחרו בו.

טחנת אבו-רבאח היא כנראה הגדולה ביותר שנבנתה אי פעם בארץ-ישראל. פעלו בה 12 זוגות אבני ריחיים, שהפיקו כ-35 קילו קמח בשעה. שייך אבו רבאח לקח לעצמו בין עשרה לעשרים אחוז מהקמח כשכר טירחה.



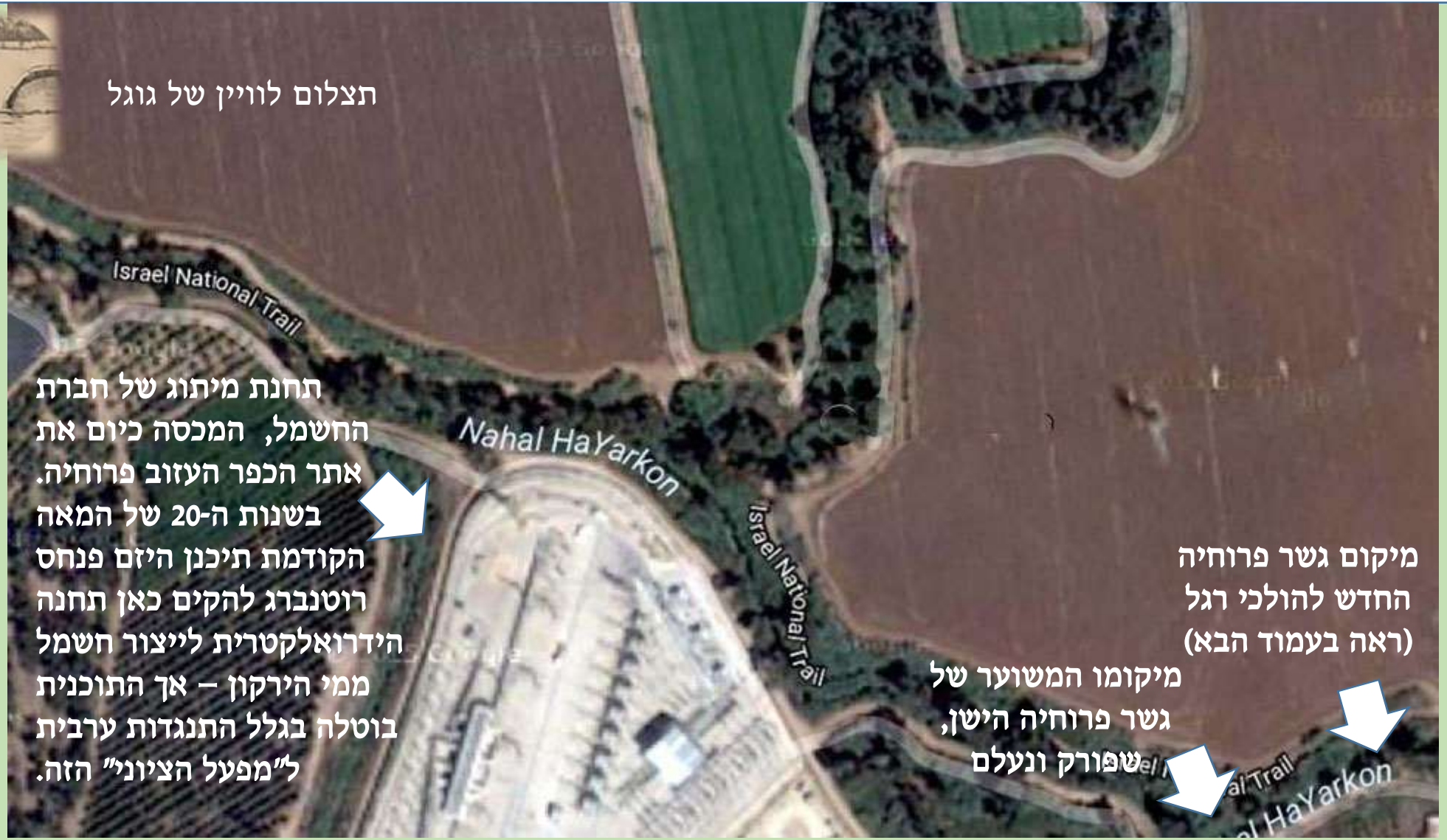
טחנת אבו-רבאח לאחר שיפוצה
(תצלום: אבישי טייכר)

לפני מלחמת העולם הראשונה הגדיל אבו רבאח את תפוקת הטחנה, על ידי החלפת גלגלי הכפות העשויים מעץ, שסובבו את הריחיים עד אז, בשתי טורבינות מתכת שהובאו מגרמניה. אחת שימשה לשאיבת מים להשקיית פרדסים ואחת הפעילה שבעה זוגות אבני ריחיים. כל זוג הפיק אז למעלה ממאה ק"ג קמח לשעה, כמעט פי שלושה לעומת התפוקה הקודמת. אלא שברבות הימים החלו להופיע בארץ טחנות קמח שהופעלו על ידי מנועים ולא היו צמודות למים זורמים. רבים מלקוחות אבו רבאח, שהגיעו לטחנה ממרחקים, שמחו לעבור לטחנות אלה, שהיו קרובות יותר אליהם. בעיקבות זאת פחתה הדרישה לשירותי אבו רבאח ופעילות הטחנה הצטמצמה לשלושה זוגות בלבד של אבני ריחיים. בעשור שלפני הקמת המדינה נותרה טחנת אבו רבאח היחידה שפעלה בירקון. לאחר מלחמת העצמאות שונה יעד הטחנה והיא שימשה לשאיבת מים, שהישקו את פרדסי חק"ל באיזור. פעילות הטחנה פסקה סופית רק ב-1959, כאשר הוחל בהפניית מי הירקון לנגב והספיקה באפיק התדלדלה כמעט לחלוטין.



4

תצלום לוויין של גוגל



כשני קילומטרים מערבית לטחנת אבו רבאח נמצאה טחנה נוספת, בכפר הערבי הקטן פרוחיה. חרסים שנתגלו כאן מעידים, כי המקום היה מיושב מימי הביניים ועד לסוף התקופה העותמאנית. ואכן במפת ה-PEF מסומנים כאן טחנה עם גשר. ב-1904 נמדדה כאן זרימת המים החזקה ביותר לאורך הירקון, שאיפשרה לחמשת הריחיים של הטחנה להפיק כמות נאה של קמח. אך נראה כי התנכלותו של שייך אבו רבאח, שנועדה לסלק את מתחריו, גרמה בשלהי המאה ה-19, או בתחילת המאה ה-20, לסגירתה של טחנת פרוחיה ולנטישת הכפר. השריד היחיד שנותר כאן הוא אבן פינה של מיבנה דומה לזה של טחנת מיר.



גשר פרוחיה החדש,
להולכי רגל בלבד.
(תצלום: מיכאל שוב).



5

הריסות גשר הירקון
שפוצץ על ידי הצבא
הטורקי ב-1917

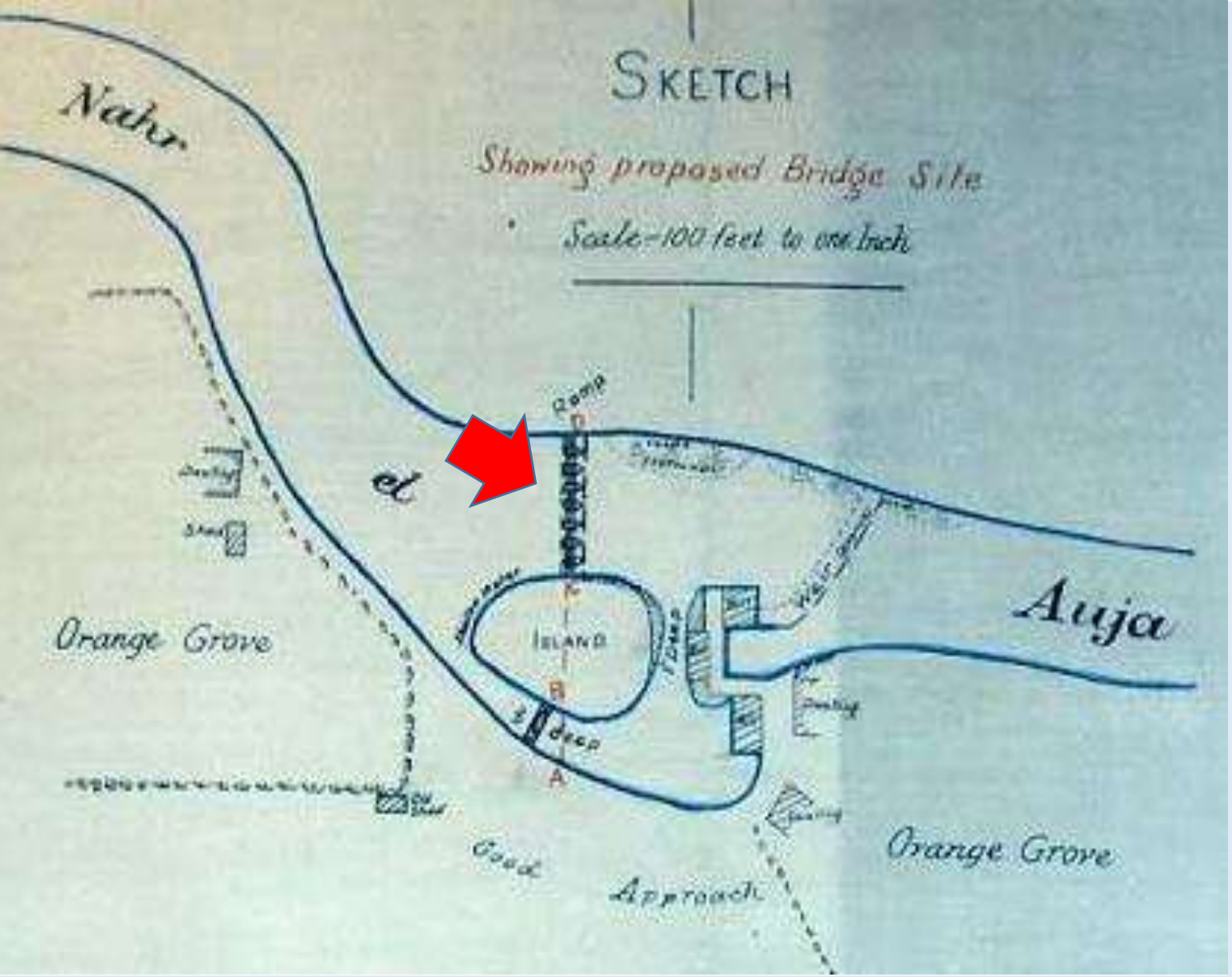
ב-1895 סלל השלטון העותמאני "כביש סולינג" (תוואי שעליו הונחה שיכבת חצץ גס, ללא ציפוי נוסף) בין יפו לשכם, דרך ג'לג'וליה וטול כרם. הדרך חצתה את הירקון על פני גשר ברזל, מדרום לפרדס בחריה, כיום בדרום הוד השרון. אולם בימי מלחמת העולם הראשונה פוצץ הגשר על ידי הצבא הטורקי, במאמץ לעצור את התקדמות הצבא הבריטי. הגשר לא שוקם והתנועה בין יפו לשכם הוסטה אל הגשר של טחנת אבו רבאח ומאוחר יותר אל כביש השרון.

6

אורחת גמלים בעשר טחנות, לאחר חציית הירקון. תצלום מתחילת המאה ה-20.



אחד הגשרים החשובים ביותר לאורך הירקון היה מאז התקופה הרומית – ועודנו גם בימינו – הגשר של עשר טחנות. ההיסטוריון שמואל אביצור כותב, כי "במאה ה-19 היה מעל לירקון למעשה רק גשר אחד כמעט ממשי, הוא גשר אל-הדאר (מדרום לרמת החייל של ימינו), שהשתמר מאז ימי הביניים בזכות הטחנות שלידו... סמוך לגשר היו גם מיתקנים של מחסומי הסגר, כדי לעצור את תנועת השיירות והרוכבים במקרה של מגפות." הגשר כונה אל-הדאר (שאון המים בערבית) בגלל רעש המים במפל המלאכותי הסמוך של עשר טחנות.



הצעת חיל ההנדסה המלכותי הבריטי, להקמת גשר הסירות בעשר טחנות (מסומן על ידי בחץ אדום). אם הגשר אכן הותקן היה זה בשבוע שלאחר הדיפת הטורקים מהירקון.

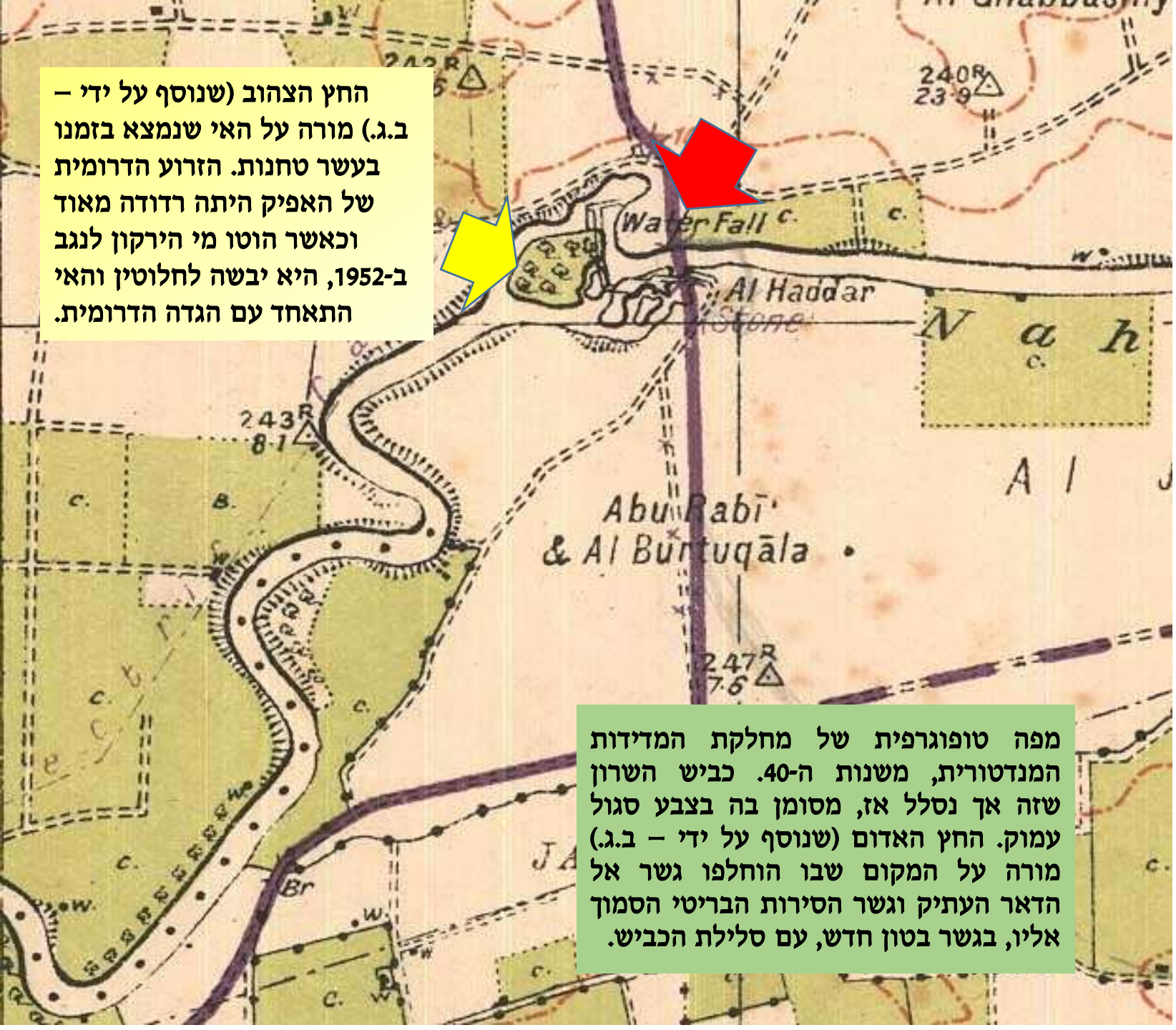
כיום אי אפשר לדעת מתיי נבנה הגשר הזה לראשונה. הדעת נותנת שהיה זה בתקופה הרומית-ביזנטית, אך אין לכך הוכחות בשטח. על כל פנים אין ספק שכבר בתקופה הצלבנית הוא היה קיים, כי הוא מוזכר בכתובים מאז. אין גם ספק בכך שבמשך מאות שנים הוא היה הגשר היחיד על הירקון.

אישור היסטורי מהימן לקיום הגשר נמצא במיסמכי צבא נפוליאון, שחצה עליו את הירקון ב-1799, בדרכו מיפו לכיבוש עכו. לאחר חמישים שנה עברו על אותו גשר משה מונטיפיורי ואשתו, בדרכם מיפו לחיפה והיא מזכירה זאת ביומנה.

כאמור, היו כאן טחנות קמח כנראה מאז התקופה הרומית. אולם בתקופות השפל שעברו על הארץ הן נעזבו. הגל האחרון של פעילות הטחנות היה במחצית השנייה של המאה ה-19, כאשר הופעלו כאן עשר הטחנות, שנתנו למקום את שמו.

בתחילת המאה ה-20, כאשר הופיעו בארץ טחנות שהונעו בדיזל ואפשר היה להפעילן בלי קשר למקור מים, פחתה הדרישה לשירותיהן של עשר הטחנות ומספר הריחיים שפעלו בהן הצטמצם לחמישה-שישה בלבד.

סופן של הטחנות הגיע במלחמת העולם הראשונה, כאשר הצבא הטורקי פוצץ אותן ב-1917, עם גשר אל הדאר שלידן, כדי למנוע מהצבא הבריטי המתקדם לחצות את הירקון. הפיצוץ החריב את הטחנות כליל ובחפירות ארכיאולוגיות שערכה כאן רשות העתיקות בשנות ה-50, נתגלה בסך הכל קיר אחד שלהן, שתוארך לתקופה העותמאנית. לעומת זאת, לא נהרס לחלוטין הגשר עצמו וכאשר הדפו הבריטים את הצבא הטורקי מגדות הירקון (להלן), הם תיקנו אותו עד מהרה והחזירו אותו לשימוש. בגלל לחץ התנועה הכבדה של אספקה וחימוש לצבא אלנבי, שהתמקם מצפון לירקון, הונחו כאן גם שתי מסילות ברזל צרות ואולי אף הותקן גשר סירות.



החץ הצהוב (שנוסף על ידי – ב.ג.) מורה על האי שנמצא בזמנו בעשר טחנות. הזרוע הדרומית של האפיק היתה רדודה מאוד וכאשר הוטו מי הירקון לנגב ב-1952, היא יבשה לחלוטין והאי התאחד עם הגדה הדרומית.

מפה טופוגרפית של מחלקת המדידות המנדטורית, משנות ה-40. כביש השרון שזה אך נסלל אז, מסומן בה בצבע סגול עמוק. החץ האדום (שנוסף על ידי – ב.ג.) מורה על המקום שבו הוחלפו גשר אל הדאר העתיק וגשר הסירות הבריטי הסמוך אליו, בגשר בטון חדש, עם סלילת הכביש.

הצבא הבריטי לא ראה צורך לסלול כביש אל גשר הסירות בעשר טחנות והסתפק בדרכי עפר. הצורך לסלול כביש אזורי חדש התעורר רק בעקבות הקמת היישובים היהודיים הרבים בשרון, בשנות ה-20. שכן כאשר הצטרך מישהו מתושבי היישובים הללו, כגון הרצליה, לנסוע לתל-אביב, היה צריך לנסוע קודם כל צפונה, לרעננה ומשם דרך רמתיים ופתח תקווה (בתוואי הישן של כביש 40 בן ימינו) עד תל-אביב – מהלך 30 קילומטר. כל האיזור שיווע לכביש חדש וב-1936 אכן הוחל בסלילתו. הכביש החדש קיצר את הדרך מהרצליה לתל-אביב ב-15 קילומטר, אלא ששלטונות המנדט עיכבו הפקעת קרקעות לצורך הכביש ובכלל סירבו להשתתף בהוצאות הסלילה. כל אלה גרמו לכך שהסלילה התנהלה בעצלתיים והסתיימה רק ב-1943. כביש זה ידוע כיום ככביש תל אביב-הרצליה הישן ולמענו נבנה גשר בטון חדש במקום גשר אל-הדאר. ברבות הימים, הוקם לצד גשר הבטון גשר ביילי, לטובת התנועה המתגברת. אבל כיום, שני הגשרים הללו הם נחלת העבר. ב-2006 הם הוחלפו על ידי גשר מיבצע קדש, שאורכו למעלה מחצי קילומטר – ואפילו הוא מתקשה לקלוט את עומס התנועה המתנקזת אליו כיום.



סכר בטון ישן, לצד גשרון להולכי
רגל בן ימינו, בעשר טחנות.





אנדרטה לחללי אסון גשר
המכביה, הניצבת ליד קצהו
הדרומי של גשר הזיכרון

ץ של 1997 נמתח גשר ארעי על הירקון, כדי שמשתתפי המכביה יעברו עליו למצעד הפתיחה באיצטדיון רמת גן. בגלל ליקוי הנדסי, התמוטט הגשר
ת שעברה עליו המשלחת של מכבי וארבעה מחבריה נהרגו. ב-2009 הוקם במקום גשר קבוע להולכי רגל (בתצלום למעלה משמאל), המהווה אתר
רון לנפגעים באסון. (לצפייה בסרטון על האסון נא להקליק על הקישור הבא: https://www.youtube.com/watch?v=pCZtZ61YtUk).

8



שבע טחנות, בתחילת המאה ה-20. מיבנה הטחנות הגדול שבמרכז התצלום, בו פעלו שבעה זוגות של ריחיים, נתן למקום את שמו הנוכחי. מימין נראה מיבנה הטחנות הקטן, שבו פעלו חמישה זוגות של אבני ריחיים.



חפירות ארכיאולוגיות העלו, כי בתקופה הרומית ניבנה כאן גשר אבן בעל שתי קשתות, שהיה הגדול ביותר בארץ באותם ימים. שרידיו של גשר זה שולבו בתקופה העותמאנית ביסודות מערכת המים, שהפעילה את הטחנות במקום. הטחנות עצמן ניבנו במאה ה-18 ואוליי אף קודם לכן, כי כבר במפת ז'אקוטן (1799), סומנה פה טחנה. ליד הטחנות התפתח כפר ערבי קטן בשם ג'רישה (בערבית: גריסה, טחינה).
בשנות ה-20 של המאה הקודמת נמכרו הטחנות למשפחת מויאל היהודית מיפו. אלא שבגלל התחרות הקשה של הטחנות הממונעות בדיזל, פחתה מאוד הדרישה לשירותיהן והן נסגרו סופית בפרוץ מאורעות "המרד הערבי" {1936).



תצלום אוויר בריטי של אתר שבע טחנות, שנעשה ב-10.12.1917. החץ הלבן מורה על גשר להולכי רגל, החוצה את הירקון. כן נראים בתצלום מיבני הטחנות ובתי הכפר ג'רישה



אתר שבע טחנות היה מבוקש לנופש ולטיולים הן בקרב ערביי יפו והן אצל תושבי תל-אביב היהודיים. בתצלום זה, שנעשה שם באיסרו חג הסוכות של שנת 1928, נראים מטיילים רבים, יהודים וערבים כאחד, חוצים את הירקון על גשר צר. בניין הטחנות נראה ברקע, כשמאחוריו, בתי הכפר ג'רישה. מעט ימינה נראית סוכת בית קפה, הניצבת על כלונסאות בתוך המים. הכפר התקיים עד מלחמת העצמאות, שבמהלכה נטשו אותו תושביו בהסכם עם ה"הגנה". עוד לפני שהמקום נעזב, נשדדו אבני הטחנות וכיום נותרו מהן רק שרידים מעטים. (תצלום: שמעון קורבמן)



סירה של "הפועל" ליד המפל השוצף של שבע טחנות,
בימים שלפני הטיית מי הירקון להשקיית הנגב.
(תצלום: ארכיון הימייה של "הפועל")



המפל של שבע טחנות כיום,
בעיצומו של הקיץ.

9-10

אנשי חיל ההנדסה הבריטי מקימים גשר סירות על הירקון, השכם בבוקר שלאחר ההשתלטות על הקו העותמאני.



תצלום מתוך סרטון של מוזיאון המלחמה הבריטי. כדי לראותו במלואו יש להקליק על הקישור הבא:

http://www.iwm.org.uk/collections/item/object/1060022573

בנובמבר 1917, לאחר כיבוש יפו על ידי הצבא הבריטי, הפך הירקון לקו חזית, שמדרומו התבצרו הבריטים ומצפונו העותמאנים. אולם הבריטים חששו, שהארטילריה העותמאנית תפגיז מהגדה הצפונית אוניות המביאות אספקה לנמל יפו והחליטו להרחיקה אל מחוץ לטווח הנמל. וכך, בלילה חורפי סוער אחד, בין ה-20 ל-21 בדצמבר 1917, חצו הבריטים את הירקון בשלושה מקומות. כוחות החוד שלהם, שעברו את הנהר ברפסודות ובסירות (ובשפך הירקון פסעו במים), תקפו ברובים מכודנים את העמדות העותמאניות הקדמיות ותפסו אותן ללא אף יריה, כדי לא לגלות לאוייב את המתרחש. מייד לאחר מכן החלו אנשי חיל ההנדסה המלכותי לבנות על הירקון גשר סירות ליד שבע טחנות וגשר נוסף בנקודה המרוחקת כקילומטר וחצי מהשפך. גשרים אלה נועדו למעבר הכוח העיקרי אל הגדה הנגדית. המשימה הושלמה בהצלחה ובעלות השחר החזיקו הבריטים בקו שעבר כשלושה קילומטרים מהנהר, מחירבת הדרה (רמת החייל של ימינו) עד תל רקית בחוף הים. במשך היום נהדפו העותמאנים עוד כמה קילומטרים צפונה וקו החזית הסופי נקבע כעשרה קילומטרים מהנהר, באיזור רעננה והרצליה של היום. קו זה הוחזק עד למיתקפה הסופית של אלנבי בספטמבר 1918, בה הושלם כיבוש הארץ ע"י הבריטים.



למעלה: מפה צבאית בריטית, המראה את מצב חזית הירקון לאחר חציית הנהר בלילה שבין ה-20 ל-21 בדצמבר 1917. (החיצים הצבעוניים הם תוספת שלי – ב.ג.). האדומים מורים על נקודות החצייה הראשונות. הכחולים מורים על מיקומי הגשרים שהוצבו בשבוע שאחרי החציה. הימני והשמאלי בהם מסומנים במפה כ-Pontoon, אך משום מה, במקום בו הוצב גשר החביות (שתצלום שלו מופיע להלן), עליו מצביע החץ הכחול המרכזי, לא מסומן כלל גשר. במקום זאת רשום Ford, כלומר מעבורת. החץ הירוק מורה על גשר אל הדאר ההרוס, שנתפס בידי כוח שהגיע אליו ברפסודות ובסירות. הגשר תוקן בזריזות וכנראה שלידו הוקם לאחר מכן גשר סירות נוסף.



בשלוש נקודות הצליחה, הציבו הבריטים עמודי זיכרון שנלקחו מחורבות אפולוניה וסיפור הצליחה נחקק בהם באנגלית ובעברית. העמודים ניצבים באתרם עד היום. בתצלום: אחד העמודים, זמן קצר לאחר הצבתו.

הכתב הצבאי וו.ט. מאסיי, שנלווה אל צבא אלנבי בארץ ישראל, סיקר בהרחבה את מיבצע צליחת הירקון. בספרו "כך זכינו בירושלים", הוא מכנה את הצליחה "הישג צבאי אדיר" ומפרט את מהלכה. בין השאר הוא מציין, כי "עד סוף השנה (כלומר בתום כשבוע מאז הצליחה), כבר נמתחו על הנהר שלושה גשרים איתנים ועוד שלושה אחרים, יציבים די הצורך כדי לשאת את משקלם של טרקטורים ומטעניהם, היו בבנייה."



הבריטים לא מיהרו לפרק את הגשרים הקלים שלהם על הירקון ובמשך שנים הם שימשו את האוכלוסייה האזרחית. מעיד על כך תצלום זה, משנות ה-20, של האוטובוס מתל-אביב להרצליה, ב"הפסקת צילום" על אחד מגשרי הסירות, כנראה בעשר טחנות. אולם לחץ התנועה הגוברת גרם בסופו של דבר לפירוק גשרי הסירות והחלפת חלקם בגשרי בטון קבועים.



ביום שלאחר הדיפת הכוחות העותמאניים מהגדה הצפונית של הירקון, בנו הבריטים גשר נוסף, הוא "גשר החביות" שבתצלום. גשר זה נועד להעברת ארטילריה כבדה, טרקטורים ומטעני אספקה, אל מעבר לנהר.
"גשר החביות" נבנה כולו בנחל איילון ומשם הושט כיחידה אחת אל הירקון.
על פי גבעת הכפר שייך מוניס, הנראית ברקע, הוצב גשר זה בנקודה שבה חוצה כיום דרך נמיר את הירקון. במילים אחרות: זאת היא הגירסה הראשונה של מה שנקרא בימינו "גשר הירקון" בה' הידיעה, עליו עוברת התנועה הסואנת מתל-אביב אל כביש 2, הוא כביש החוף לחיפה (להלן).



בניית גשר הבטון ב-1926,
במקום גשר החביות, בדרך
לשייך מוניס



גשר הבטון החדש בדרך לשייך מוניס, לאחר השלמתו ב-1927 (תצלום: שמעון קורבמן).



הקמת רמת אביב מעבר לירקון גרמה
לגידול רב כל כך של התנועה על הגשר,
שב-1950 היה צורך לבנות מדרכה תלויה
לצידו, כדי להוריד את הולכי הרגל
מהכביש ולפנותו לתנועת רכב בלבד.



גשר הירקון החדש בבניינו (1955)

מלכתחילה היה הגשר צר מאוד: 5 מטרים רוחב בלבד ולכן הוא לא איפשר תנועה דו-סטרית. ב-1955 נתנה כתבת "מעריב", תקוה ויינשטוק, את התיאור הבא על מצב הגשר:

אין בגשר מקום לשתי מכוניות זו בצד זו וממילא הנו חד-סטרי וכל כמה דקות נוצר „פקק" של אוטובוסים, מוניות ומכוניות־משא, המצפות לתורן לחצות את הירקון. לפי הנוהג, העולה ראשון „תופש" את הגשר. לו ולבאים בעקבותיו ועל כלי הרכב ממול לחכות עד ש־הצד שכנגד יסיים. לא פעם מ־הדהדות פה „מלים יפות" מ־פיות נהגים, כל אחד טוען, כי עלה „ראשון" ומסרב לוותר ו־לרדת מהגשר ויש ופורצות גם תגרות ידיים...

ב-1955 הוחלף הגשר הצר בגשר חדש לחלוטין, ברוחב כ-22 מטר, התלוי מתחת לקשת פלדה ונשען על כלונסאות שהוחדרו לגדות הנהר. רוחב הגשר איפשר להעביר עליו שני מסלולים בעלי שני נתיבים – ונדמה היה שבעיות התנועה כאן נפתרו.



גשר הירקון החדש עם
השלמתו ב-1958



תוך עשרים שנה, נעשה אפילו הגשר החדש צר לתנועה הגוברת בהתמדה והיה צורך דחוף בהרחבתו. הדבר נעשה ב-1974 ולגשר נוספו עוד ארבעה נתיבים – אלא שמתכנני ההרחבה ויתרו על הקשתות האופייניות של הגשר המקורי.

בתצלום: גשר הירקון כיום



מאז ומתמיד היה שפך הירקון הרדוד מקום נוח, יחסית, לחציית הנהר, כפי שמעיד התצלום האווירי משמאל. הצלם מאטסון, מהמושבה האמריקאית בירושלים, צילם תמונה זו בטיסה מעל איזור תל-אביב בתחילת שנות ה-30. במקור הייתה התמונה בשחור-לבן, אבל היא נצבעה בידי מאטסון, שהתמחה בכך.

בשפך עצמו נראים בתצלום גמלים, הנושאים זיפזיף שניכרה כאן, אל אתרי הבנייה ברחבי תל-אביב. הקלות שבה עוברים הגמלים את האפיק מבהירה מדוע הצליחו הבריטים לחצות כאן ללא גשר, במיתקפה שבה הדפו ב-1917 את הצבא הטורקי מגדות הנהר.

באופק נראים חוף יפו ואוניות עוגנות מולו. בולט בהיעדרו נמל תל-אביב, שהוקם כחמש שנים לאחר מכן. כעשר שנים לאחר שנעשה תצלום זה, השתנה הנוף בתכלית. תל-אביב התפשטה עד לקירבת הירקון, נפתח בה ירידה המזרח, ניבנה בה נמל והוקמה תחנת הכוח רידינג, שסיפקה לעיר את כל צרכיה בחשמל.

על מנת לייעל את הובלת חומרי הבניין, הטורבינות ושאר המיתקנים הדרושים לבניית תחנת הכוח, הקימה חברת החשמל גשר בשפך הירקון. היה זה הגשר הראשון שנבנה על הירקון בתחומי העיר תל-אביב. בתחילה היה זה גשר עץ זמני, שנפתח לתנועה במאי 1937. אולם גשר זה ניזוק מסופה ב-1938 והוחלף בגשר ברזל. במשך הזמן התיישן הגשר ולמרות ששופץ, הוא נסגר סופית לתנועת רכב ב-1970 ולהולכי רגל ב-1995.

פנחס רוטנברג (מימין), מייסד חברת החשמל, מקדם את פניו של הנציב העליון ווקופ, בהגיעו בשנות ה-30 לביקור בתחנת הכח רידינג



הנציב העליון הבריטי, ארתור ווקופ, נחשב על ידי יהודי הארץ כידיד והם גילו כלפיו יחס חם.
כשעמד ווקופ לסיים את תפקידו ב-1938, ערכה עיריית תל-אביב לכבודו חגיגת פרידה, שבמהלכה הונחה אבן פינה לגשר שעמד לקום על הירקון ואשר נועד להיקרא על שמו של ווקופ. בעיתון "דבר" מה-24 בפברואר 1938 דווח, כי במגילת היסוד של הגשר, שנקראה באירוע, נאמר בין השאר:

הגשר הזה, שיהיה נורם חשוב להת־
פשטותה של העיר תל־אביב משני עברי
הנהר, יוקרא מעתה ועד עולם בשם
„גשר וואקופ" על שם הנציב העליון
הבריטי הרביעי לארץ־ישראל מאז כבו־
שה אחרי מלחמת העולם, לאות הוקרה
על אשר בימי נציבותו בארץ סייע במי־
טב יכלתו לספוק הרבה מדרישיתיה של
העיר תל־אביב לשם בסיסה ואי־תלותה.

בסופו של דבר הוקם הגשר שבו היה מדובר, רק 40 שנה לאחר מכן, אך אז הוא נקרא על שמו של ח"כ ישראל בן אליעזר ז"ל ולא על שמו של ווקופ.
עם זאת יש לראות צדק פואטי בכך, ששמו של ווקופ נקרא כיום, אף כי בטעות, על הגשר להולכי רגל שהוקם במקום הגשר הישן של חברת החשמל, ששמו הרשמי הוא גשר רידינג...



סירה של "הפועל" עוברת מתחת
לגשר ווקופ ב-1948.
(תצלום: ארכיון הימייה של "הפועל")



ליקט, כתב, ערך ועיצב: בני גבירצמן
benigv@bezeqint.net