

## הגשרים על נחל עמל (אסי. סחנה) כאלמנט מחבר ומגשר, פיזית,

### תרבותית וחברתית

### הגשרים של "מחוז" אסי (סחנה)

דרור סגל\*

#### מבוא

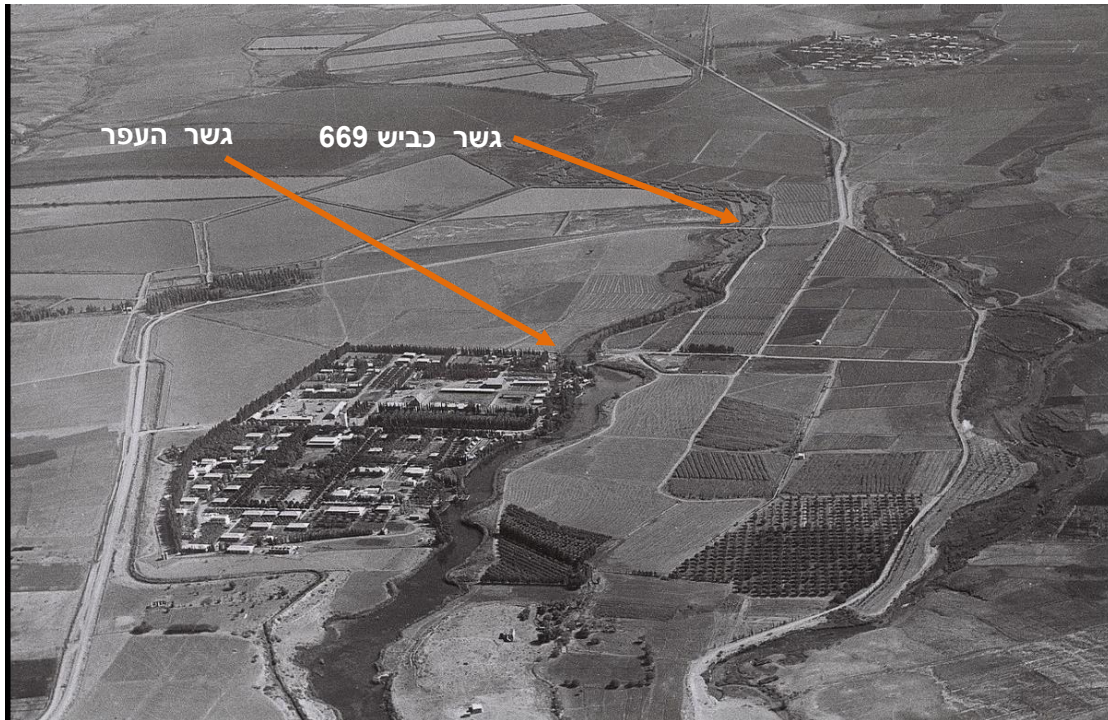
פתגם ישן אומר: אל תשרוף (או שמור היטב) על הגשרים, כי במהלך חיך תצטרך לחצות את הנהר אין ספור פעמים.

נחל עמל (האסי) או עין אל ע'אצי, נובע במערב גן השלושה (הסחנה), וזורם מזרחה, חוצה את קיבוץ ניר דוד וממשיך משם, החל משנות החמישים, בתעלות בטון. מימיו פורצים לרגלי הגלבוץ כמעין, מאקוויפר גדול ועמוק מתחת לגלבוץ וצפון השומרון. (ניר 1989, 1961, סגל 2017, 2005, 2005 a, Segal 2020, 2014). בעבר זרם לנחל חרוד ומשם לירדן. הוא אינו נהר, אולם חצייתו בכל הזמנים, גם בשל הבוץ והצמחייה העבותה, חייבה גשרים מסוגים שונים. אין לנו עדויות של ממש, אודות בניית גשרים על הנחל בעת העתיקה, למרות המחקרים שבוצעו בקרבו ובקרבתו. (צורי 1962: 185-184, 192. אדלשטיין תשכ"ט, אדלשטיין ופייג 1992: 6-1583, פייג 2013, סגל 2013: 31-33, 2019, קלונר וטפר 1987: 280-286, Levy and Edelstein: 1972). למעט שרידים קלושים, של מעברים מגשרים על הנחל, בשטח הגן הלאומי כיום. (רנן 1995: 137, סגל 2005a). לא מן הנמנע כי היו בעבר גשרים מאולתרים עשויים עץ?, שלא שרדו. התקופה הראשונה בה נבנו בוודאות, גשרים מאבן, היא התקופה העתמאנית. אולם גם הם היו בפועל סכרים ומתקנים אחרים, שיצרו בעקיפין, סוג של גשר על הנחל. (אביצור 1960, 1963, 1994: 349-352, רנן 1995: 137, סגל 2005, 2005 a).



קיבוץ ניר דוד, מהאוויר, 1946

איור 1: קיבוץ ניר דוד (תל עמל) עשר שנים לאחר העלייה לקרקע. כל הישוב מרוכז בגדה הצפונית. מתחם חומה ומגדל בגדה דרומית, פורק והועבר. המעבר על הנחל, רק בגשר העפר ומעברת העץ הארעית המזרחית.



איור A1: קיבוץ ניר דוד (תל עמל), 1946. מבט ממערב. ניתן להבחין בגשר העפר שנבנה ב-1937 ובגשר כביש 669 שחוצה את הנחל במזרח. באותן שנים עדין המשיך הנחל באפיק עמל קדום לכוון נחל חרוד.



איור 2: תצלום אוויר של נחל עמל בתחומי גן השלושה ומערב קיבוץ ניר דוד. ניתן לראות את אזור הנביעה, גשר המפל, גשר טחנת הקמח המרכזית, גשר הבזלת בין המוזיאונים וגשר המעברה המערבית בתחומי הקיבוץ. (צילום אברהם גרייצר).





איור 3 תצלום אוויר של נחל עמל בקטע מזרחי, בתחומי קיבוץ ניר דוד. ניתן לראות את קצה הנחל המזרחי בגשר כביש 669, גשר העפר והגשרים במרכז הקיבוץ. גשר המכוניות החדש טרם נבנה בעת הצילום. (צילום אברהם גרייצר).

## 1. גשר המפל

זהו הגשר המערבי ביותר, ממוקם כמאה מ' ממזרח לנביעה. הוא גם אחד הגשרים הקדומים בנחל. בפועל מדובר בסכר אבן ותעלות, שנבנו לצורך יצירת בריכת הרמה של המים, בנקודה בה היה סוג של מפל טבעי והבדלי מפלס בין הבריכה הראשונה העליונה, לבריכה השנייה. (איור AB4). הסכר נבנה בתקופה העתמאנית לצורך הפעלת טחנת הקמח המערבית. (אביצור 1960, 1963, גולדנברג 1965, אביצור 1994: 349-352, רנן 1995: 137). בפועל נוצר מבנה שאפשר מעבר מהגדה הדרומית לצפונית. טחנת הקמח ננטשה עוד לפני קום המדינה. במהלך שנות החמישים המאוחרות, של המאה העשרים, החלו בפיתוח הגן הלאומי. נבנה המפל והמבנה הפך לגשר הולכי רגל בין גדות הנחל. (איור 5,6,7). לגשר הייתה תחילה מטרה פרקטית כלכלית של

סכר ויצור קמח בכוח המים. לאחר הקמת הגן הלאומי, נועדה לו גם מטרה תיירותית מעשית, שאפשרה מעבר המוני של מבקרים בין גדות הנחל בשטח הגן.



איור AB4 הסכר העות'מאני ושרידי טחנת הקמח המערבית. בפועל יצר את הגשר המערבי על נחל עמל. עליו נבנה הגשר הפעיל היום, מעל למפל הגדול בגן השלושה.





איור 5 הגשר המערבי, בעת ההקמה ופיתוח הגן הלאומי, בשנות החמישים. הגשר והמפל טרם הושלמו. שרידי טחנת הקמח עדיין ניכרים. ברקע המעיין והרי הגלבוע. (צילום עזריה אלון).



איור 6 הגשר המערבי בנחל, ממערב למפל. הושלם סמוך לחנוכת הגן הלאומי, בשלהי שנות החמישים של המאה הקודמת.



איור 7 המפל והגשר המערבי, על נחל עמל בגן השלושה.

## 2. גשרים זמניים בבריכה המרכזית

במהלך שנות השבעים של המאה העשרים, לאחר הקמת הגן הלאומי, נבנו בבריכה המרכזית הארוכה, מספר גשרים. תחילה נבנו שני גשרים מחומר פלסטי וצינורות מתכת. בין אותם גשרים, נוצר מתחם ששימש לאימון שחיינים וכמובן את אורחי הגן. בשלב מסוים חדלו להתאמן והגשרים הלא בטיחותיים פורקו. תחתם נבנה גשר בטון מזויין מאוד מאסיבי שהיה בנוי משלוש פלטות בטון שהונחו במדורג ברוב ערוץ הנחל. גם הגשר הזה היה מאוד לא בטיחותי, בעיקר לקופצים ולצוללים תחתיו. לכן פורק בעמל רב בראשית שנות ה-2000. מטרת בנייתם של אותם גשרים, הייתה תיירותית, חילקה את הנחל לבריכות ומתחמי מים מלאכותיים ואפשרה מעבר נוסף בין גדות הנחל וחלקי הגן הלאומי.

## 3. גשר טחנת הקמח המרכזית

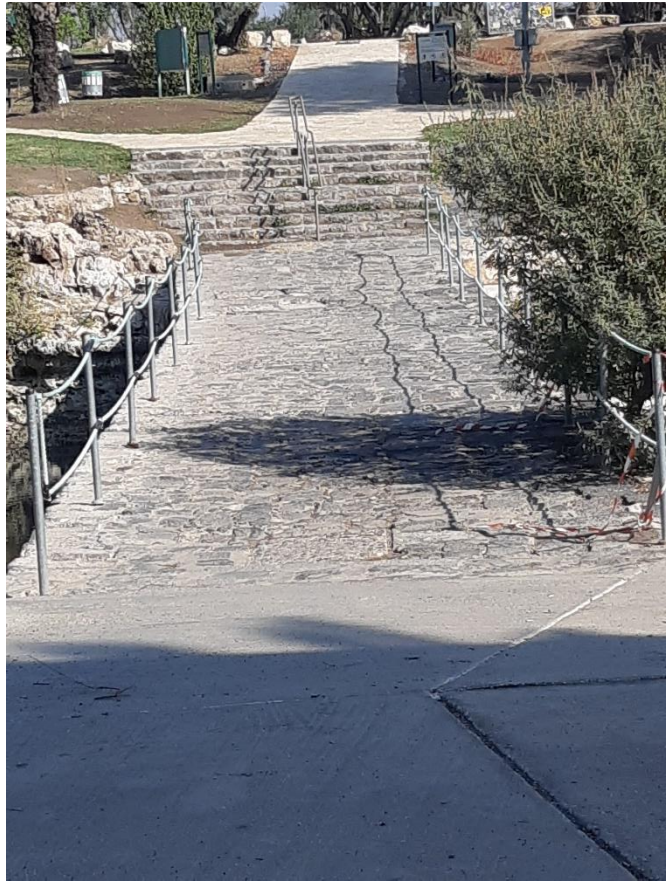
זהו הגשר העתיק ביותר בגן הלאומי ועל הנחל בכלל, לפחות יסודותיו. בדומה לגשר המערבי, גם הוא נבנה כסכר לצורך הרמת פני המים בבריכה האמצעית - השנייה, במטרה לשרת את טחנת הקמח המרכזית בגן. (אביצור 1960: ח, צילום 110 1955, 1963: 169-171, 1994: 349-352). לא מן הנמנע, כי לסכר העותמאני המאסיבי, עם המתקנים והתעלות, קדם מבנה עתיק, ממלוכי ואולי אפילו רומי- ביזנטי. (סגל 2005a, רן 1995: 137). יתכן כי האחרונים בנו סכר להרמת פני המים, לצורך קיום שעשועי מים, בין השאר במבנה תיאטרון המים (נאומכיה) שנחשף בגדה הדרומית מערבית לגשר, במרכז הבריכה האמצעית בגן. (שם: שם). ברור לחלוטין כי בתקופה העתמאנית, לפני

ההתיישבות הציונית בעמק, היה במקום סכר אבן בנוי שאפשר מעבר בין גדות הערוץ. עם הקמת הגן האזור עבר שיפוץ והרחבה ונבנה גשר אבן רחב, למעבר הולכי רגל, החל משלהי שנות החמישים של המאה העשרים. ביום העצמאות 1959, נחנך רשמית הגן הלאומי עם ביקורו של נשיא המדינה, יצחק בן צבי. הגשר הרחב מאבני הבזלת, נבנה לכבוד האירוע באותה שנה, על היסודות הקדומים. (צילומים מספר 8,9). קיבוץ ניר דוד, השאיל את הטרקטור לעבודת הבניה. (ארכיון קיבוץ ניר דוד). גם הגשר הזה שמש תחילה כסכר ומתקן עזר לטחינת קמח בכוח המים. לאחר הכמת הגן, הפך למתקן תיירותי ומעבר ראשי ומרכזי, של מבקרי הגן בין הגדה הצפונית לדרומית.



איור 8: גשר הבזלת שנבנה בשנת 1959, עם חנוכת הגן הלאומי. משמש גם כסכר במורד/ במזרח הברכה האמצעית. (צילום: דרור סגל).





איור 9: הגשר מ 1959 במרכז הגן הלאומי. (צילום: דרור סגל).

#### 4. גשר הבזלת

במזרח הגן, בגבול בין הגן הלאומי לקיבוץ ניר דוד, עברו צינורות מתכת שהונחו משנות הארבעים ואילך, על עמודי בטון גדולים והוליכו מים מהמעיינות המצויים כיום בשטח פארק המעיינות, צפונה לכונן שדה נחום ולשטחים החקלאיים מצפון לנחל עמל ונחל חרוד. הצינורות חצו את ערוץ נחל עמל מעליו. בשנות התשעים של המאה שעברה, הוקם אתר משוחזר חומה ומגדל, בגדה הצפונית של הנחל. מיד אחר כך נבנה על צינורות המתכת, גשר בטון, מצופה אבני בזלת, המקנות לו במבט מרחוק, מראה בסגנון עתיק. (איורים 10, 11 וארכיון קיבוץ ניר דוד). הגשר לא הושתת רק על עמודי הבטון שתומכים את הצינורות. לצורך בנייתו, נקדחו עמודי בטון וקורות חדשות, בפיקוח הנדסי. על הגשר מדרכה הבנויה אדני רכבת מעץ. הוא רחב ומשמש מעבר הולכי רגל וקלנועיות- גולפיות קטנות. לאחרונה נסללה אליו מדרכת בטון והוא מגשר כיום בין המוזיאון לארכיאולוגיה לאתר משוחזר חומה ומגדל, שהם בפועל אגפים של מוזיאון עקבות בעמק, הנפרס בשתי גדות הנחל. קבוצות מודרכות של ילדים ומבוגרים, לרבות אורחי הגן, מסיירות בין האגפים ועוברות על גשר זה. לגשר

מטרה תיירותית, אך גם חינוכית ותרבותית. הוא מאפשר את איחוד אגפי המזיאון ברמה הפרקטית מעשית ויום יומית.



איור 10: גשר הבזלת. מבט מכוון דרום. (צילום דרור סגל)



איור 11: גשר הבזלת שנבנה בגבול בין הגן הלאומי לקיבוץ ניר דוד. מבט ממצרחה. (צילום דרור סגל)



## 5. גשר המעברה המערבי

זהו גשר עץ צר, שנבנה בשלהי שנות השישים, של המאה שעברה, במערב קיבוץ ניר דוד. בגשר הותקן מעקה רעוע מכבלי מתכת שנמתחו לאורכו. (איור 12, וארכיון קיבוץ ניר דוד). מאוחר יותר, בשנת 1983, עברה המעברה שיפוץ יסודי. הוחלפו לוחות המדרך, ונוספה כמעקה, רשת שרשראות ברזל. מעליה הותקנה תאורה. (איור 13). גם גשר זה נבנה על צינור מתכת ישן יותר, שהוליך מים וחוצה את אפיק הנחל מדרום לצפון. לגשר משמעות מעשית של מעבר נוסף על הנחל. הוא ביטוי גם לגידול האוכלוסייה וההתפתחות הפיזית והחברתית של הקיבוץ מערבה.



איור 12: גשר המעברה המערבי. עדין עם מעקה הכבלים הישן. (צילום בארכיון ניר דוד).





איור 13: גשר המעברה המערבי, לאחר שיפוצו, עם מעקה השרשראות והתקנת התאורה. (צילום: דרור סגל)

## 6. החומה התוחמת וסוכרת את "מפרץ הברבורים"

זהו גשר חריג ושונה מהותית. בפועל כלל אינו גשר על הנחל, אלא מקביל לו בגדה הצפונית. בשלהי שנות ה-30, נבנה במרכז הקיבוץ, מחסום המים הזה, שמגשר בין שני חלקי מפרץ ומעיין קטן, שמצטרף לערוץ הנחל בגדה הצפונית. כיוון המבנה מזרח- מערב בניצב לערוץ הנחל. ממוקם ממערב לגשר הכתום, שנבנה הרבה אחריו. המחיצה הזו סכרה את המפרץ ויצרה מדרכה מעבר, ששימש את הדייגים בניסיונות הדייג הראשונים שנערכו בבריכה שנוצרה במפרץ הטבעי. (איור 14, ארכיון קיבוץ ניר דוד) לימים הפך המקום לבריכת הברבורים ומשמש למטרה זו, עד לימים אלו. הגשר עץ - מדרך המקורי, פורק לאחר כמה שנים.

*Formerly yeshiva-  
Students now Jewish  
Fishermen*



איור 14: המחיצה שתחמה את המפרץ בגדה הצפונית (ארכיון ניר דוד), רוטברד 2014: 25.

## 7. הגשר הכתום

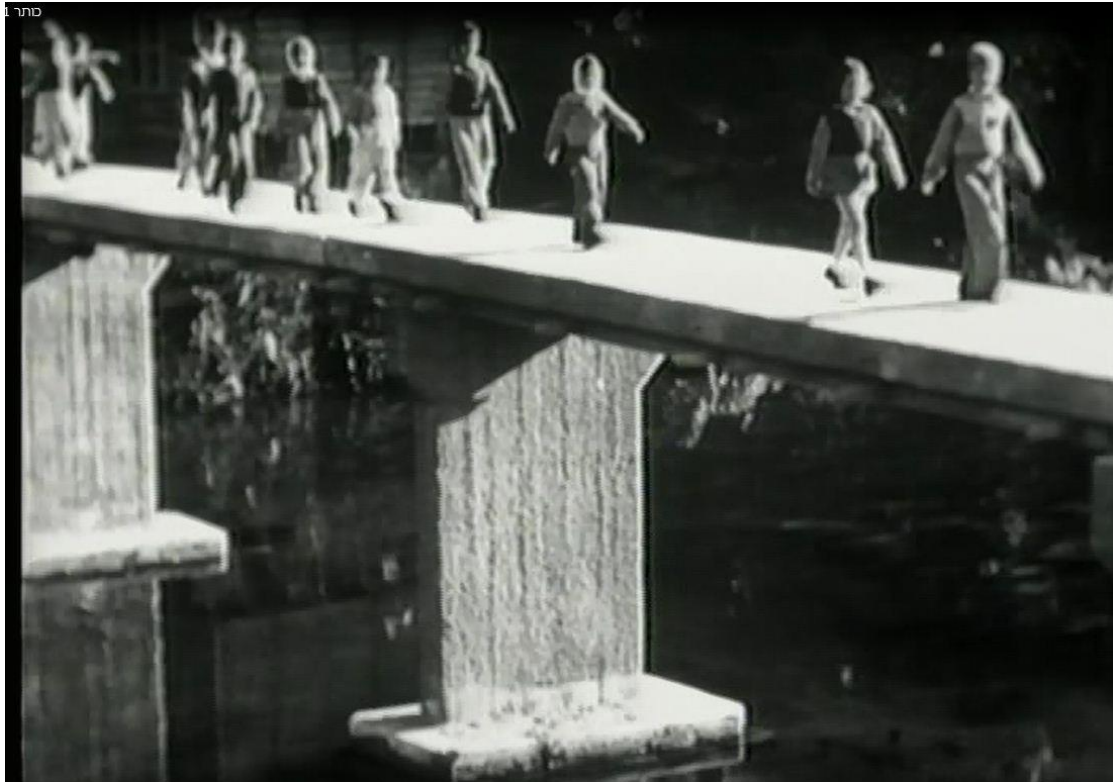
זהו הגשר המרכזי החשוב והוותיק, במרכז קיבוץ ניר דוד. הוא בנוי בציר המערבי המרכזי, של מבני הציבור, בית התרבות ומועדון החברים, חדר האוכל עם הדשא הגדול המרכזי. שמו של הגשר, נגזר מצבע מעקה המתכת שנצבע בכתום, החל מימיו הראשונים של הגשר. מאז עבר צביעות רבות, אך הצבע נשמר ונותר כבמקור. הגשר בנוי בטון עם רלסים (פסים) של פלדה, המושתתים על יסודות ועמודי בטון. (איור 15). רוחב הגשר כ-1.80 מ' ואורכו כ-40 מ'. הוא נבנה על ידי חברי הקיבוץ בשנת 1951 כאשר התרחב הקיבוץ והחלו לבנות שיכוני מגורים, גם בגדה הדרומית. תחילה נבנה ללא מעקה, שהושלם לאחר שהגשר נפתח לשימוש. (איור 16, ארכיון קיבוץ ניר דוד). עד ימים אלו, משמש כנתיב התחבורה והמעבר העיקרי בישוב, בעיקר להולכי רגל, אופניים וקלנועיות. משתדלים מאוד שלא לעבור עליו עם רכבי גולף, מראש נבנה צר ולא מתאים למעבר רכבים. יסודות האבן והבטון, נבנו באמצעות הנחת שקי בטון שתי וערב, מקרקעית הנחל ועד לפני המים, שיצרו ריבוע של 2 x 2 מ', עליו הושתתה קורת הבטון. שקי הבטון הוכיחו את עצמם ועמדו במשימתם, שנים ארוכות. לרבות מעבר של עשרות אנשים וקבוצות בו זמנית. בשנת 2011

התעורר חשש הנדסי בנוגע למצב הגשר. לאחר לבטים הוחלט לחזקו ולשפצו. נוצקו יסודות בטון חדשים ומאסיוויים בהרבה, על היסודות הישנים, נוספו מעקים והגשר נצבע. (איור AB18), עם זאת שיני הזמן ניכרות בו ומעבר כלי רכב קלים עליו, אינו מקל על השתמרותו ושוחק את המדרכה העליונה. בכמה נקודות נחשף הברזל ששולב בבטון בעת היציקה. הגשר משמש לשלל פעילויות, הדרכות של קבוצות, בחגים, בעיקר בחג העצמאות וימי זיכרון. באירועים גדולים נוצר בו צוואר בקבוק והתנועה איטית ובעייתית. ניתן לציין בוודאות כי עד היום עוברים בו הרבה יותר הולכי רגל וקלנועיות, מאשר בגשר הצהוב הרחב והמודרני. הסיבות לכך ברורות למחצה. יתכן כי מדובר בכוחו של הרגל ואולי משום שהגשר הכתום נבנה ממש במרכז סימטרי, בציר המרכזי שמנקז את מרבית שכונות המגורים בכוון מבני הציבור ובתי הילדים בגדה הצפונית. לגשר זה משמעויות חברתיות, תרבותיות ותודעתיות, הרבה מעבר להיותו המעבר המרכזי בישוב.

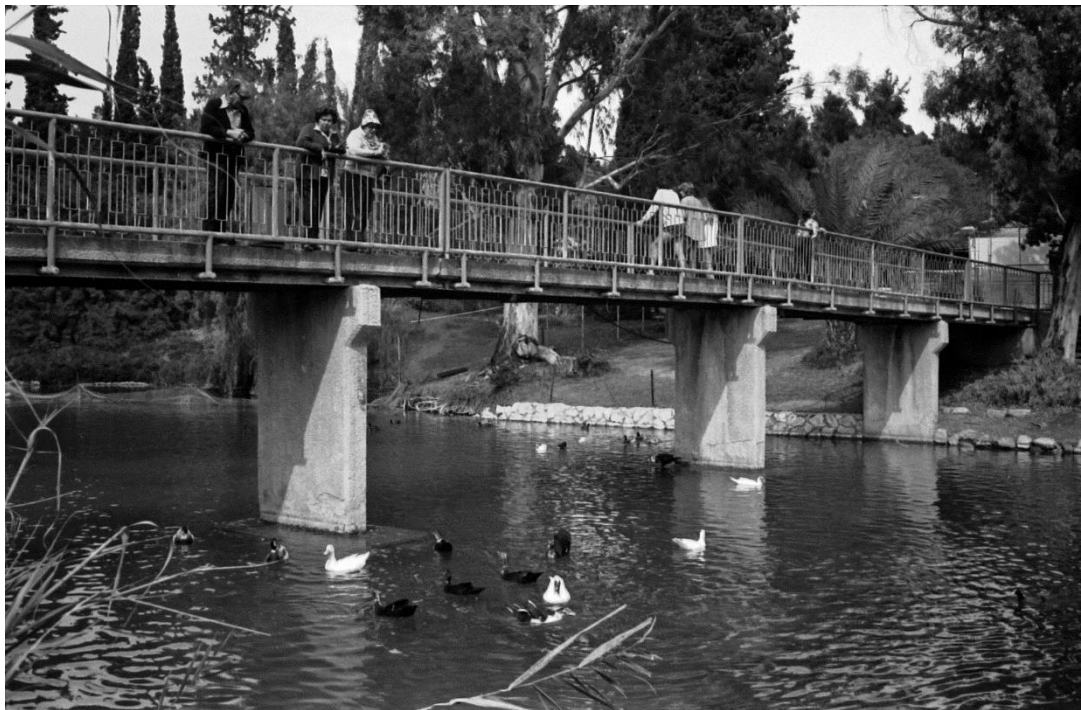


איור 15: הגשר הכתום המרכזי, בבניה, שנת 1950. (צילום ארכיון ניר דוד).





איור 16: הגשר הכתום לאחר בנייתו. עדין לא נבנה המעקה שהקנה לו את שמו (צילום ארכיון ניר דוד).



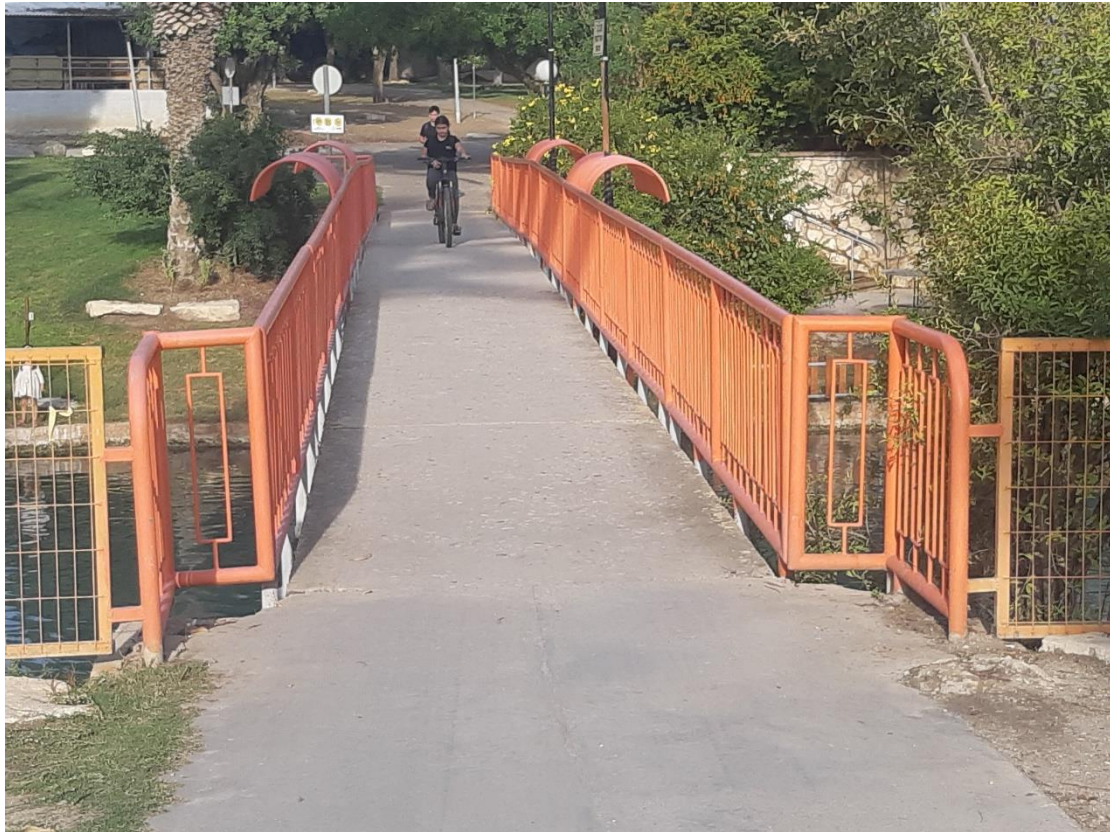
איור 17: הגשר הכתום לפני מספר עשורים. (צילום ארכיון ניר דוד).



A18

איור AB18: הגשר הכתום היום לאחר השיפוץ. (צילום עכשווי, דרור סגל).





B18

## 8. גשר המעברה המזרחית

עם המעבר לגדה הצפונית של הנחל, בשנת 1937, נוצר צורך דחוף במעבר הולכי רגל שיקשר בין מתחם החומה והמגדל לחלקו הצפוני של הישוב המתפתח. הונח על הנחל צינור מים ממתכת ומעליו ולצידו, נבנתה מעברת עץ עשויה סנדות. (איור 19-23, ארכיון קיבוץ ניר דוד). בגדה הצפונית, מצפון למעברה נבנתה עמדת שמירה שחלשה על המעבר בגשר. (איור 22,23). לאחר מכן נבנתה מעברת עץ יציבה יותר, עם יסודות ועמודי בטון, אך ללא מעקה. מעברה זו שמשה למעבר עד ראשית שנות השמונים. (איור 24). לקראת חג ה 40 של הקיבוץ, באמצע שנות השבעים, היו לבטים רבים, האם לשפץ את גשר מעברת העץ, או להחליפו. עם השנים הפך מסוכן ורעוע ללא מעקה. בשנות השמונים, פורקה סופית המעברה יחד עם הצינור והעמודים שהיו תחתיה. לאחר מספר שנים, נבנה באותו מקום, הגשר הצהוב הרחב והמודרני. גם למעברה זו, משמעויות רבות מעבר להיותה מעבר טכני הכרחי על הנחל. נקשרים אליה סיפורים מקומיים רבים, זיכרונות שונים וכדומה. היא גוועה, פורקה ונעלמה בשל שינוי הזמן, גדול האוכלוסייה וצרכים מודרניים, אך גם בשל שינויים בגישה בטיחותית מודרנית, שלא אפשרה מעבר ילדים ומבוגרים, כפי שנראה לנו טבעי ונכון בילדותנו. רבים זוכרים את הרומנטיקה ואפילו את רעש הצעדים של החוצים את הגשר בחשכה.





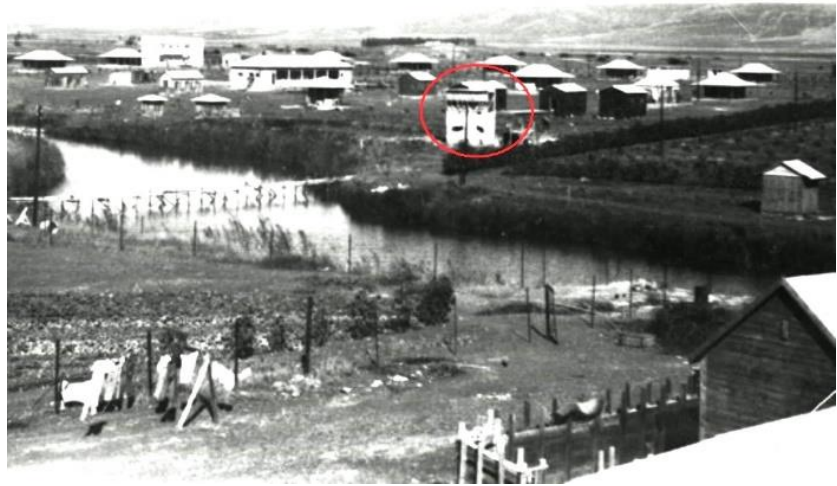
איור 19: גשר המעברה המזרחית הראשונה בבניה, שנת 1937 (ארכיון ניר דוד).



איור 20, 21: גשר המעברה המזרחית הראשונה. היה מספיק חזק לשאת קבוצת אנשים בו זמנית.  
(ארכיון ניר דוד).



איור 22: ניסיונות הדייג הראשונים בנחל. משמאל גשר המעברה המזרחית הראשונה, שנבנתה מלוחות עץ וסנדוד. (ארכיון ניר דוד)



איור 23: מעברת הסנדוד הראשונה. העיגול מצביע על עמדת השמירה ובית המשאבות שנבנו מצפון לגשר, לשמירה עליו ושאיבת המים מהצינור שעבר תחתיו. הצילום מן המגדל המקורי שהוקם בעת העלייה לקרקע. (ארכיון ניר דוד).





איור 24: גשר המעברה המזרחית השני. נבנה על צינור המים ללא מעקה והחליף את מעברת הסנדוד הראשונה. (צילום ארכיון ניר דוד).

## 9. הגשר הצהוב

כבר ב 1950, עם ההחלטה על החזרה לבנות בגדה הדרומית, מתכננים גשר נוסף למעבר מכוניות, גם הוא בלב הישוב. אולם בפועל ולאחר לבטים רבים, נבנה כזה, רק בשנות ה 90 של המאה שעברה, במרכז הקיבוץ. (צילום 25, ארכיון קיבוץ ניר דוד). נבנה גשר חדש ומודרני. שמו נגזר מצבע מעקה המתכת, שנצבע צהוב. הגשר יצוק מבטון כמו גם היסודות והעמודים. רוחבו כ 4 מ', מאפשר מעבר רכבים, דוגמת אמבולנס ורכבי חירום. עם זאת הכוונה לא לאפשר נסיעת רכבים תכופה. הוא משמש בעיקר הולכי רגל ורכבים פנימיים קלים. גם הוא בנוי בציר המרכזי, המזרחי של מבני הציבור בישוב. (איור 26). הוא נבנה בסמוך לצינור המתכת ומעברת העץ המזרחית הישנה, שפורקו לפני בנייתו. הגשר נפתח בשנת 1991 ונחנך רשמית בקיץ 1992. לאחר בנייתו, נוצר צורך הנדסי לחזק את האמנה הצפונית באמצעות קונסטרוקציה ממתכת. ביחד עם הגשר הכתום במערב, משמשים שני הגשרים למעבר יום יומי עיקרי, בין שני חלקי הישוב הפרוס על שתי גדות הנחל. גם לגשר זה משמעויות חברתיות ותרבותיות רבות, מעבר להיותו מעבר מקשר מרכזי. במקום נערכים בין השאר אירועים וחגים שונים.



איור 25: הגשר הצהוב בעת בנייתו בשלהי שנות השמונים. (ארכיון ניר דוד).



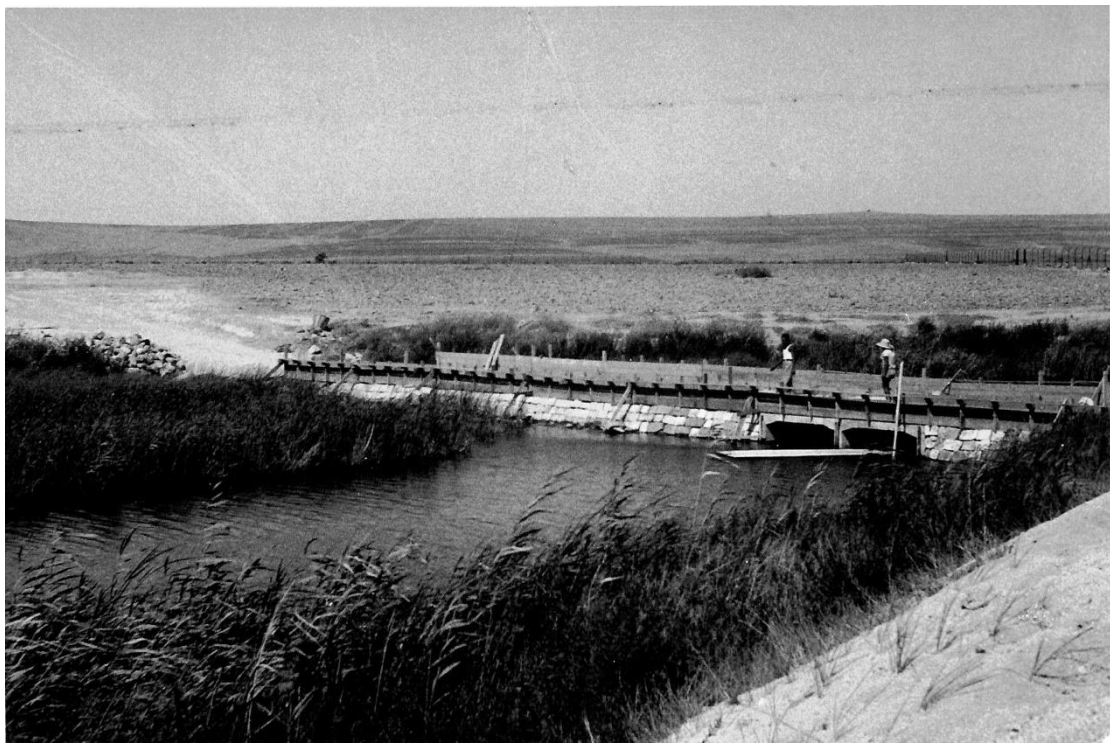
איור 26: הגשר הצהוב לאחר פתיחתו בראשית שנות התשעים. (ארכיון ניר דוד).

## 10. גשר ה"עפר"

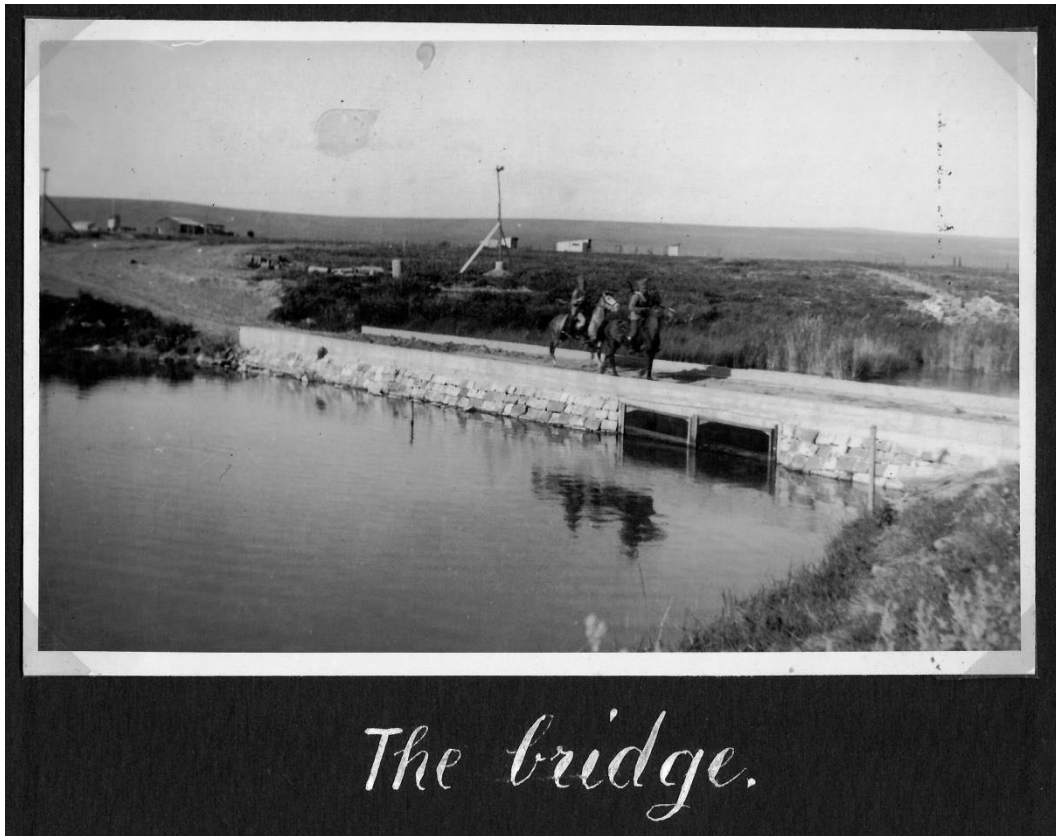
מייד עם העלייה לקרקע בגדה הדרומית של הנחל, החל הלחץ, הצורך והרצון העז, לעבור לגדה הצפונית, לצורך התיישבות וגם לשם עיבוד חקלאי. (מידע מארכיון קיבוץ ניר דוד). כבר בראשית 1937 החלו בתוכניות ואף ביצעו את בניית גשר האבן המאסיבי, על הנחל, הוא: "גשר העפר". הגשר נבנה על ידי חברי הקיבוץ, באחריות זאב לילה שנהרג אחר כך בקרבות באזור חיפה. (כ"ה שנים לחומה ומגדל 1961: 26-27). בנייתו נמשכה מאפריל עד יוני 1937 (איורים 27-29, זיכרונות צבי בהיר בעלון הקיבוץ). מספרים כי הפסל יהושוע סגל, (יהושוע סגל 1992), שהצטרף למשק ולמקימי הקיבוץ, סיתת את אבני הגשר בעת בנייתו. (שם: שם). בשנת 1949 נסלל על הגשר כביש האספלט. הגשר נבנה במפעל עצמי של חברי הקיבוץ, עם יעוץ הנדסי בסיסי. חרף זאת, עמד איתן עשרות שנים כמעבר ראשי בין שתי הגדות, לרבות יציאה לשדות,

מטעים ולולים. חלפו עליו משאיות ענק, טרקטורים עם זחל וכלים חקלאיים כבדים. הגשר עמד בכל משימותיו עד ימים אלו. הוא שמש גם כסכר שסייע לווסת את גובה המים בנחל, בהתאם לצורך. בימי מלחמת העצמאות, נבנו מצפון מערב ומזרח לגשר, עמדות שמירה מבוצרות, עם חרירי ירי. עמדה אחת חלשה על הגשר מצפון מערב והשנייה מצפון מזרח. הן הגנו על הישוב בגדה הצפונית, מפלישה ומעבר גורמים עוינים. (איורים: 30, 31). בשנים האחרונות, נבנה בסמוך לו ממזרח, גשר חדש, מודרני גדול. גשר העפר נחסם למכוניות, והפך לגשר הולכי רגל ורכבים קלים. הגשר היה המעבר הראשי והמשמעותי, בין גדות הנחל, הוא סימל בפועל וגם ברוח את התבססות והתרחבות הישוב. הוא מעיד על ההתמודדות בהצלחה עם שלל קשיים כלכליים, ביטחוניים וחברתיים, בפניהם ניצבו החלוצים המקימים.





איור 27, 28 : גשר העפר בבנייתו, שנת 1937. (ארכיון ניר דוד).



איור 29: בניית גשר העפר על ידי חברי המשק, לקראת סיום, אביב 1937, (צילום ארכיון ניר דוד).



איורים 30, 31: עמדות השמירה שחלשו על גשר העפר מהגדה הצפונית, ממערב ומזרח. (צילום דרור סגל).

## 11. גשר המכוניות החדש

במהלך שנות האלפיים, הלך הקיבוץ והתרחב. נבנו שכונות חדשות וחדרי אירוח רבים. תנועת המכוניות הפכה אינטנסיבית וצפופה. גשר העפר הישן היה צר מלהכיל את כל התנועה ונוצרו בעיות בטיחות וניידות. כך נולד הצורך



בהקמת גשר בטון מודרני רחב עם כביש, מדרכות ומעקה בטיחות. (איור 32).  
הגשר נבנה ממזרח לגשר העפר. הוא גבוהה מפני השטח והמים ומאפשר  
נסיעה ישרה בגובה אחיד, בין שתי גדות הנחל, בלי צורך בירידה לגובה אפיק  
הנחל. הוא נחנך בשנת 2019 ומשמש את כל תנועת הרכבים הפנימית בישוב,  
בין שתי גדות הנחל. יתרונו מוליד גם את חסרונותיו. הגשר גבוהה, מאסיבי  
ומסתיר את הנוף בנקודות מסוימות. חלק מהבעיה נפתרת כיום באמצעות גינון  
מודרני סביבו. בנייתו הייתה הכרחית בעקבות התפתחות הישוב והחיים  
המודרניים כיום. (איורים 33,34).



איור 32: גשר המכוניות החדש, בעת בנייתו, שנת 2019 (ארכיון ניר דוד)





איור 33: גשר המכוניות החדש, מבט ממערב מגשר העפר הישן. (צילום: דרור סגל)



איור 34: הכביש על גשר המכוניות החדש. מימין מתפתל הכביש הישן אל גשר העפר. (צילום דרור סגל).

12. **הגשר ה"בריטי"** - על גבי הנחל, בחלקו המזרחי, ממערב לבית הקברות, ניכרים במים, שרידי גשר מתכת צר. מדובר ביחידות מתכת צרות שיוצרו על ידי הצבא הבריטי בימי המנדט. עם הקמת המדינה ערך הצבא הישראלי, אימוני צליחה ומעבר על מים. ניסו לבנות שתי קורות מתכת צרות עם מעקה קטן שימנע מגלגל הרכב לסטות וליפול למים, בעת החציה. באותן שנים היה לקיבוץ כרם ענבים בשתי גדות הנחל, במקום בו נבנו כיום שתי שכונות חדשות. אנשי המטע והכרם, ברשות אהרון יכין (דוקר), בנו משאריות הצבא הבריטי וצה"ל, גשר מחבר בין שתי הגדות, ששמש את העובדים בכרם. הגשר נבנה משורה אחת של קורות מתכת ושמש כמובן רק להולכי רגל. עשוי היה לשמש כמעבר נסתר יחסית, גם בעתות חירום. לימים נעקר הכרם בגדה הצפונית ולא נותר צורך בגשר הצר, מה גם שנבנו גשרי אבן רחבים ממזרח וממערב לו. גם גשר זה מייצג חשיבה רומנטית מעשית, יזמה פרקטית מקומית, בפתרון טכני מעשי, שלא עומד בשום קריטריון מודרני בטיחותי, אך התאים לאותם ימים.

### 13. **הגשר של כביש 669**

התחבורה בעמק ממזרח למערב, התנהלה לרגלי הגלבע בדרום ולאורך נחל חרוד ומסילת הרכבת בצפון, שם גם היה כביש קדום וגם מנדטורי, שנסלל רק לאחר ההתיישבות הראשונית בעמק. (כיום כביש 71). עם הקמת קיבוץ תל עמל, הגיעו לביקור במונית מתל אביב, שלושה אנשים בעלי השפעה באותם ימים. ביניהם יצחק אלתרמן, אבא של נתן ומנחם גינוסר מיהדות דרום אפריקה. המשותף לשלושתם: בנות שהצטרפו לקיבוץ תל עמל והיו ממקימיו. הם ראו את המצב והוציאו מכתב לרשויות הציוניות בנוגע לכמה צרכים הכרחיים לקיום הישוב. בין השאר הביאו או זרזו, את סלילתו של כביש 669 מכלא שטה לכוון בית שאן וכביש 90. באותה הזדמנות, נבנה גם הגשר למכוניות, על נחל עמל, הוא הגשר המזרחי ביותר בנחל, עליו נוסעות מכוניות מכל הסוגים, כבר יותר מ 80 שנה. הוא גם סוג של סכר, תחתיו זורם הנחל וממנו ומזרחה, הוכנסו מי הנחל לתעלות בטון בשנת 1958.

### **סיכום ומחשבות**

גשרים, אינם רק מבנים עשויים עץ, בטון וברזל. גשרים כמשתמע משמם, מגשרים, מקנים אפשרויות והזדמנויות ומשפיעים רבות ועמוקות, על כלכלה,

חברה, התרחבות הישוב, צבא וביטחון וקשרים שונים בין בני אדם וחברות. גשרים הופכים למבנה גיאוגרפי וטופוגרפי, המשפיע רבות על הנוף, ומאפשרים תצפיות על הסביבה, לעומד עליהם, מזוויות וגבהים שאינם מתאפשרים לעומד על הגדה או בתוך הנחל או הוואדי, עליו נמתח ונבנה הגשר. לכן מעלים לא פעם, גם זיכרונות רומנטיים, מאפשרים לקיים הדרכות, חגים, תצפיות ואפילו קפיצות מגשר נתון. גשרים משפיעים על הסביבה, על בעלי החיים ובעלי כנף. לעיתים מקלים את המעבר ולעיתים יוצרים חסימות, בעיקר במקרים של גשר משולב בסכר, גדר או חומה.

נחל עמל, היה בלתי עביר עד שנות השלושים של המאה העשרים. מכל הכוונים היו נוכחים, שבטים, חמולות וכפרים קטנים, שהיו לעיתים עוינים ולא תמיד אפשרו תנועה חופשית משני צידי הנחל, גם ביבשה. הדרכים היו בוציות ובלתי סלולות ובחורף היה קשה מאוד לנוע סביב הנחל הזורם לרגלי הגלבוץ ממערב למזרח. לכן בחרו להתיישב תחילה בקטע ובגדה הדרום מזרחית הנמוכה והפחות נוחה. (אזור מבני האירוח כיום). לשם הגיעו בבוקר חורפי בדרך לא סלולה, שהוליכה מבית אלפא לרגלי הגלבוץ. לכן נולד הצורך המידי והדחוף בהקמת הגשרים על נחל עמל, כבר בראשית שנת 1937. גם הגשרים על נחל עמל, מכילים ויוצרים את כל אותם מרכיבים שנמנו לעיל. הם היו תנאי הכרחי, לעיתים יקר ומעיק, על המתיישבים הראשונים בעמק, בעיקר חלוצי קיבוץ תל עמל- ניר דוד ומקימי גן לאומי השלושה (הסחנה), מאוחר יותר, בשנות החמישים של המאה העשרים. עד כדי כך העיק הנחל והקשה על מקימי וחלוצי תל עמל, שחשבו תחילה, יחד עם הרשויות הציוניות, לייבשו, כלומר להכניס לתעלה צרה או צינור מתכת. בכך היו חוסכים הקמת גשרים מורכבים ויקרים, מרוויחים קרקע לבניה וחקלאות ומרחיקים את מחלת הקדחת. (ארכיון קיבוץ ניר דוד ועדויות החלוצים). מקימי הקיבוץ, היו הראשונים שהעזו להתיישב, סמוך לנחל הביצתי, המלוח ומוקף צמחיית נחל פרועה וסבוכה. (סגל 2014). חרף הפיתוי לייבש, נבחרה לבסוף האופציה הקשה והיקרה של בניית גשרים מורכבים ויקרים, על גבי הנחל וטיפול בשתי גדותיו. הדבר אפשר את התפתחות הישוב במשבצת שעמדה לרשותו, פיתוח חקלאות ענפה של שדות, מטעים וגידול בעלי חיים. הגשרים אפשרו את קיום החיים היום יומיים בישוב בכל המובנים, עד ממש לימים אלו.

משנות השלושים הועברו צינורות מתכת להובלת מים לניר דוד, שדה נחום, השקיית שדות ועוד. גם הצינור הופך לסוג של גשר. האמיצים העזו לעבור מעליו. לרוב נבנו על הצינור גשרים, תוך ניצול עמודי הבטון והיסודות שתמכו את הצינור. לעיתים שולבו הצינורות והוצמדו לגשר קיים.

מחקר הגשרים מצביע על עוד מרכיב ותופעה בהתיישבות ההיסטורית הייחודית של הישוב ניר דוד (תל עמל), על שתי גדות נחל עמל ועל הקמת גן השלושה,



מהגנים הלאומיים החשובים והפופולריים במדינה. בניית הגשרים מציגה סיפורים שונים המעידים על מקוריות, יצירתיות, תושייה, חריצות ובעיקר אמונה ומוטיבציה בלתי מוגבלת וחסרת תקדים, שכל כך אפיינה את הרוח החלוצית של אותם צעירים מיישבים, במעשיהם הראשוניים. הם סחפו ברוחם ועקשנותם, גם את המוסדות הציוניים המיישבים, שלא פעם הציגו בפני חברי הקיבוץ מגבלות ותנאים קשים, להמשך פיתוח הישוב. התוצאה הסופית ניכרת היום בגן הלאומי ובישוב היפה והפורח. על הגשרים הללו צועדים היום גם ילדי הדור החמישי.

## **תודות**

אני מודה מקרב לב, ליהודית אייל ולארכיון ניר דוד, על המידע הרב והתמונות. תודה לערן להב על המידע מזיכרונותיו כילד ומדברים ששמע ולמד. תודה לגדי בהיר, ליוני צין ולכל אלה שזכרו, סיפרו והשלימו. תודה לארכיון המועצה האזורית עמק המעיינות ולכל מי ששמע, גילה עניין והביע דעתו. תודה להנהלת גן השלושה. תודה לכל אלה שהלכו לעולמם לפני שנים רבות, אבל הם שעשו ויצרו את ההיסטוריה והמבנים ותרמו למאמר גם בדברים שסיפרו לכותב לפני שנים רבות.

## ביבליוגרפיה נבחרת

- אביצור, ש', 1960, לתולדות ניצול כוח המים בארץ ישראל, אדם ועמלו, מכון אביצור, ש', 1963, סקר מתקני כוח המים בארץ ישראל, אבשלום, תל אביב. אדם ועמלו, מכון אבשלום, תל אביב, עמ' 159-175.
- אדלשטיין, ג', תשכ"ט, יישוב אורגים מימי הממלכה המאוחדת, ניר דוד. אדלשטיין, ג', ופיג, נ', 1992, תל עמל, האנציקלופדיה החדשה לחפירות ארכיאולוגיות בא"י. כרך 4, החברה לחקירת ארץ ישראל ועתיקותיה. גולדנברג, מ' 1965, והקרן עודנה קיימת, הוצ' ספריית הפועלים. 1961, כ"ה שנים לחומה ומגדל, מחצית היובל להתנחלות קיבוץ השומר הצעיר. יהושוע סגל- עבודות פיסול, לסיכום 50 שנות יצירה, ניר דוד (תל עמל) וקרן חבצלת.
- ניר, ד' 1961, איזור בית שאן, הקיבוץ המאוחד, בני ברק. ניר, ד', 1989, בקעת בית שאן, הוצאת הקיבוץ המאוחד והמועצה האזורית בקעת ב"ש.
- סגל, ד', 2005, גן השלושה, לא רק פיקניקים, ירחון מים והשקיה, חודש פברואר, מס' 460, עמ' 46.
- סגל, ד', 2005a, לחם ושעשועים, "בשביל הארץ", יולי 2005, רשות הטבע והגנים, 14-18.
- סגל, ד', 2013, אבן השיטו הבונים, כיצד הגיעו אבני הגיר לבניית בית שאן הרומית- ביזנטית, עת-מול, עיתון תולדות ארץ ישראל ועם ישראל, דו-ירחון מס' 229, יד בן צבי, עמ' 31-33.
- סגל, ד', 2014, דרך המים, לכל מעין יש שם, מים והשקיה, ארגון עובדי המים, מרץ- אפריל 2014, גיליון מס' 533.
- סגל, ד', 2017, נוף תרבות אורגני מתמשך: גן השלושה בעמק בית שאן ותפקודו בעבר כסוג של: אסקלפיון", אתרים 7, 107-112.
- סגל, ד', 2019, מערך המחצבות שסיפקו את האבן לבניית העיר בית שאן (ניסה- סקיתופוליס), בתקופות ברומית והביזנטית, מחקרי יהודה ושומרון, קובץ כח, מס' 1, עמ' 101-116.
- פיג, נ' 2013. תל עמל: יישוב מתקופת הברזל 2א' ושרידים מתקופות הברונזה התיכונה והעות'מאנית, חדשות ארכיאולוגיות 125: 41-1.
- צורי, נ', 1962, בקעת בית שאן, החברה לחקירת ארץ ישראל ועתיקותיה, ירושלים.
- קלונר, ע', וטפר, י', 1987, מערכות המסתור בשפלת יהודה, הקיבוץ המאוחד והחברה לחקירת ארץ ישראל ועתיקותיה.
- רוטברד, ש, 2014, שורץ של הדייגים, (מונולוג של חלוץ מגדלי הדגים בישראל).
- רנן, א', 1965, מזכרונות בית שאן, מועצה אזורית בקעת בית שאן.

Segal D, 2020, Erdbeben und felssturze verändern archaologische landschaften, Neue forschungen aus Israel, *Antike Welt* 5.20, Pp. 56-62.

הארכיון הרשמי של קיבוץ ניר דוד, לרבות תיקים של חברי משק ספציפיים שעסקו בבניה, מים והקמת הגן הלאומי והקיבוץ. שיחות אישיות עם ותיקי המשק והבנים הראשונים וגם זיכרון אישי של הכותב.