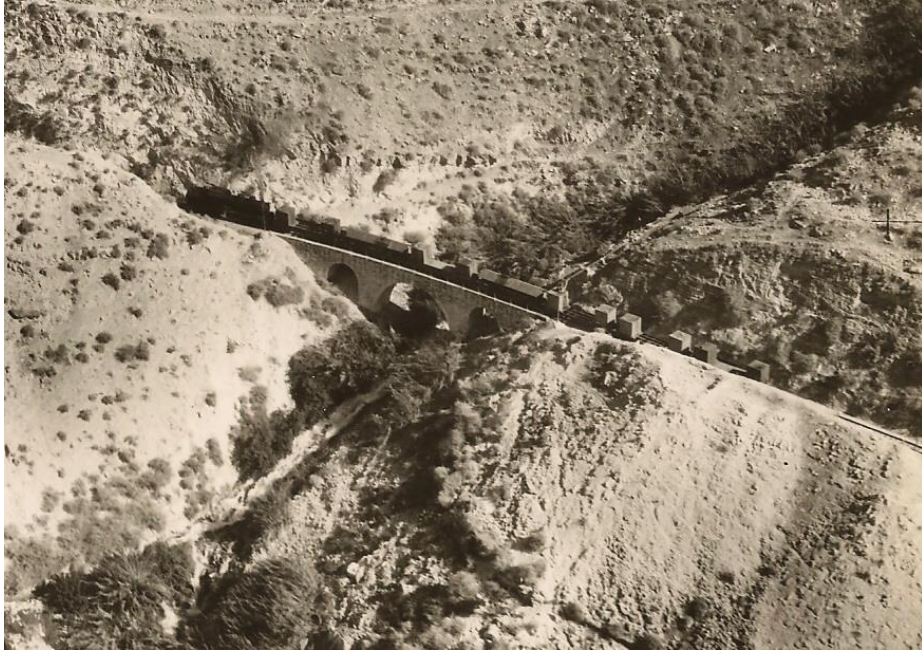


כול הירמוך כולו גשר צר

דב גביש



ב-2 בפברואר 1926 נחתם הסכם בין הרשות הבריטית בארץ לבין הרשות הצרפתית בלבנון ובסוריה על מערכות הדרכים ועל אתרים הנופלים באיזורי הגבול, כמו בין מעיינות אל-חמה, מזרח הכנרת וימת החולה. באוקטובר 1932 נחתם הסכם בין הרשות הבריטית לבין הרשות הצרפתית בסוריה על קו הגבול המשותף בערוץ הירמוך, כנגזרת משלל מלחמת העולם הראשונה. לפי ההסכם הייתה בירמוך שליטה כפולה, בריטית וצרפתית, אך המסילה כולה נותרה בחזקה צרפתית-סורית. בחטיבת המסמכים של האוויריה בארכיון הלאומי הבריטי יש תיק שמספרו AIR 5/1155 ובו תצלומי-אוויר של 14 הגשרים ושבע המנהרות הכרויות בנקרת הירמוך בואכה צמת. טייסת 14 הבריטית, שבסיס-האם שלה היה בקרבת עמאן, צילמה את נקרת הירמוך ומתקניו ב-7 וב-13 בנובמבר 1933, במלאת שנה להסכם. התיק הארכיוני נפתח, ככול הנראה, בינואר 1934 כאשר סגן אלוף (Wing Commander) במפקדת חיל-האוויר הבריטי בירושלים, שיגר ללונדון את קבוצת התצלומים, שעם הזמן הצטברו לכדי אוסף בן 58 תצלומי-אוויר.

טייסת 14 צילמה מדי פעם בארץ-ישראל לבקשת הממשלה ומחלקת העתיקות ומשום-כך, ככול הנראה, סדרת התצלומים הוגדרה כתיעוד ארכאולוגי, למרות שצולמה עבור המודיעין הבריטי וגשרי

הירמוך היו אז רק בני שלושים שנה.¹ מובלעת אל-חמה, בפתחת נקרת הירמוך, נותרה בשטח ארץ-ישראל, ואולי בשל-כך, באותו החודש, קיבלה האוניברסיטה העברית רישיון לחפירה ארכאולוגית באתר המעיינות החמים בחמת-גדר.²

לבד מהתיעוד המצולם של גשרי הירמוך, שרק מקצתם נכללו בשטח הארץ, לא ברור מה הייתה מטרת מבצע הצילום הזה, שכן די היה במכלול ההסכמים על גבולות הארץ ושכנותיה בצפון, מהסכם סייקס-פיקו ב-1916, פולקה-ניוקומב ב-1923 והמפריז-סנט-קנטין ב-1929, כדי להסב אליהם את תשומת-הלב ולתמוה על הצילום הבריטי ב-1933.



תחנת תדלוק להסקת קטרים בירמוך במלחמת העולם הראשונה
(ארכיון משרד החוץ, ברלין, אלבום הולצהאוזן)

המסילה הדתית

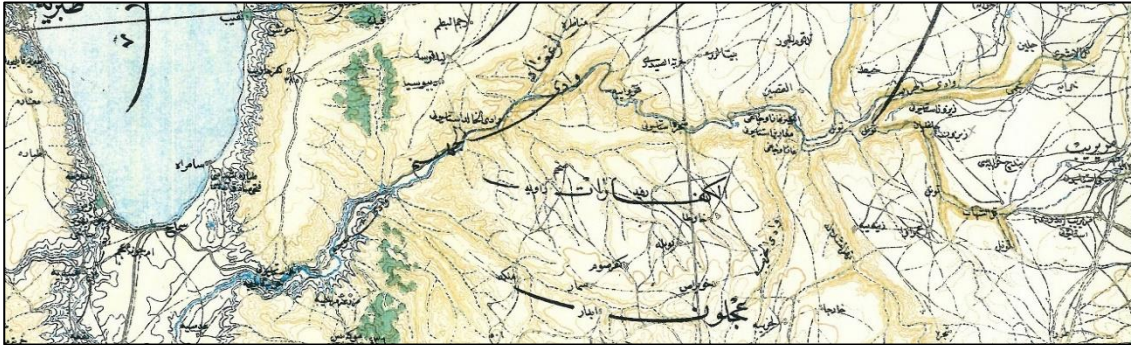
נהר הירמוך הוא הגדול בפלגים המבתרים את הרמה המזרחית שמעבר לירדן, וגבול טבעי המבדיל בין הגולן והבשן בצפון, לבין הגלעד בדרום, מימיו זורמים מערבה ומתלכדים עם נהר הירדן מדרום לכינרת. לערוץ הירמוך הייתה היסטוריה עשירה במעבר מרמות הגלעד, החורן, הבשן והגולן אל עמקי ארץ-ישראל. השולטים במעבר זכו בדמי חסות מהעוברים בו. בעבר הרחוק, במאה

¹ ראו בספריית: APAAME: Aerial Photographic Archive for Archaeology in the Middle East

² נחמן אביגד, 'זיכרונות מחפירות בית-הכנסת בחמת-גדר בשנת 1932', **אריאל** 50-51, ינואר 1987, עמ' 162-167.

השביעית, גברו הערבים על הביזאנטים ב"קרב הירמוך", ובהשראת המורשת הזאת פרצה במלחמת העצמאות בארץ "חטיבה הירמוך" הסורית לעמק הירדן.

בשנת 1900, כאשר הסולטן עבד אל-חמיד השני החליט על הנחת מסילת ברזל בת 1,860 ק"מ מדמשק למכה ומדינה לשירות העולים במצוות החאג' לערים הקדושות לאסלם, חלה התעוררות מחודשת בערוץ הירמוך. לעוסקים במלאכת מסילת עולי-הרגל נדרשה שלוחה אל הים-התיכון במקום המסילה הצרפתית הרחבה יותר מביירות לדמשק. לשם כך, ב-1903 הוחל לסלול את המסילה החליפית בת 162 ק"מ מדרעא לחיפה. ברמה המזרחית, בדרעא, התפצלה המסילה מערבה לכיוון העיירה מזריב, הולכה אל תל א-שהאב (Tel esh Shehab), החולש על ואדי אל-מדן (Meddan), ירדה בוואדי זיזון (Zeizun) אל ערוץ הירמוך ודרכו אל צמח בחוף הכינרת, מרחק של 73.8 ק"מ. שלוחת המסילה מדרעא דרך צמח, הייתה תחליף גישה למישורי הארץ הדרומיים ואל הים-התיכון.



הירמוך והמסילה במפה טופוגרפית תורכית 1:200.000, 1917

האתגר ההנדסי הגדול ביותר שעמד בפני הסוללים היה קטע המסילה בן 38.6 ק"מ, שנכרה במורדות הירמוך בעבודת כורים מאיטליה, עמי הבלקן ויוון.³ המסילה הצרה, ברוחב 105 ס"מ ובעלת נתיב אחד, התפתלה מגדה לגדה, באמצעות 14 גשרים, שבע מנהרות וחמש תחנות עיתוק. מפל הגובה של המסילה היה כ-580 מ', מרמת הגלעד בוואדי אל-מדן בגובה 420 מ' אל מעיינות אל-חמה הנובעים בגובה 160- מ' ואל גשר נחלים בגובה 246-. קטע המסילה הזה היה עורק החיים הטופוגרפי הפגיע ביותר של המערך הצבאי העות'מאני בארץ במלחמת העולם הראשונה, וסיבה להתמקחות בהתוויית קו-הגבול בין עבר-הירדן לסוריה, בין המנדטים הבריטי והצרפתי לאחר המלחמה.

גשרים הם אמצעי למעבר מעל מכשול, הם פגיעים, וקל לנתקם. כבר בשלביה המוקדמים של מלחמת העולם ידעו התורכים שתלותם במסילת-ברזל אחת לחזית מסופוטמיה, חיג'אז, ארץ-ישראל וסיני, דרך מנהרות הרי הטאורוס, עלולה להיות שברירית. די היה בחבלה בנקודת תורפה כדי לשתק את המערכת, כול עוד היא הייתה מחוץ להישג ידם של הבריטים. השייט בים נשלל מהתורכים, וגם

F.R. Maunsell, 'The Hejaz Railway', *The Geographical Journal*, 6, Dec.1908, vol.32, pp. 570-585. ³

הגרמנים שינעו את מטוסייהם מגרמניה לארץ-ישראל ברכבות דרך נהר הירמוך על גשריו ובמנהרותיו.



מנהרה וגשר 13.11.1933

מס' 13 בצילום / מס' 14 במפה

המתכננים והסוללים נתנו מספרים בגשרים ובמנהרות כדי להקל על זיהויים. המספור החל בסדר עולה ממפגש הנהרות בשפך הירמוך אל הירדן, בג'סר א-זע'יר, או גשר דלהמיה, ועד מעלה הרמה במזרח. המספור במפות נרשם במפתו של המהנדס, המודד גוטליב שומאכר החיפאי, במועד

הסלילה.⁴



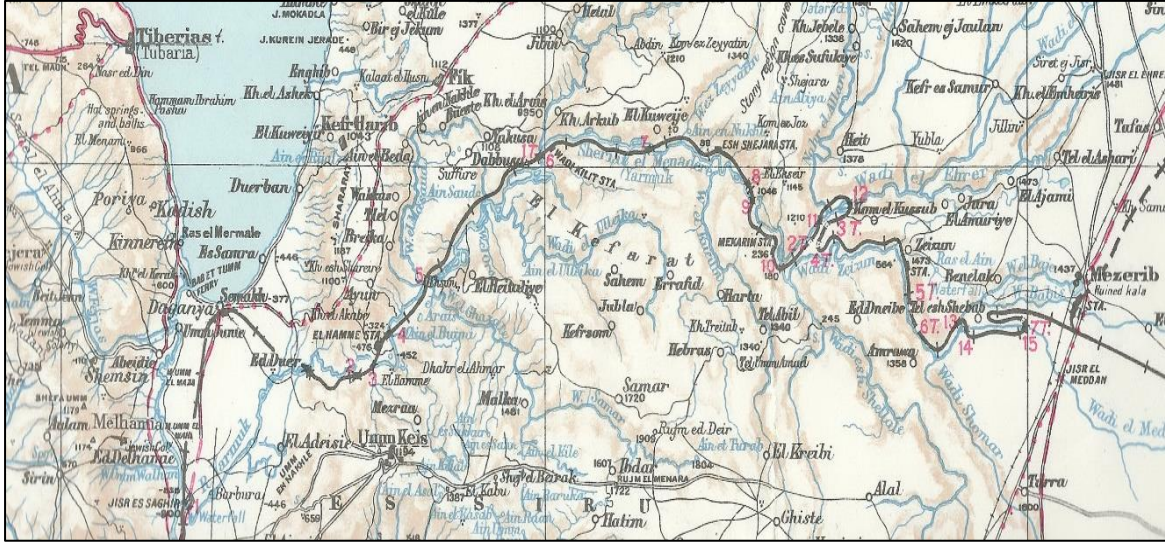
גשר דלהמיה מס' 1 במפה

מקור: אורי מיכאלי

ב-7 באפריל 1918, בהכנה למתקפת הקיץ המכרעת של אלנבי, עודכנה המפה הבריטית משנת 1915. הגשרים והמנהרות סופרו באדום. כדי להבחין ביניהם הוספה למנהרות האות T (Tunnel),

⁴ יי לבנוני, "חמורו של הסולטן" לרכבת-העמק, ב', 2015, עמ' 701.

כפי שנרשם בהערה שבשולי המפה. המספור המקורי החל בגשר דלהמיה, ולפי תצלומי-האוויר משנת 1933 המספור החל בגשר השני, בג'סר אל-חאווי, הוא גשר אל-חמה.



גשרי הירמוך 1:250,000, 1918
 War Office, July 1915, גלי, Syria, חמה-אל

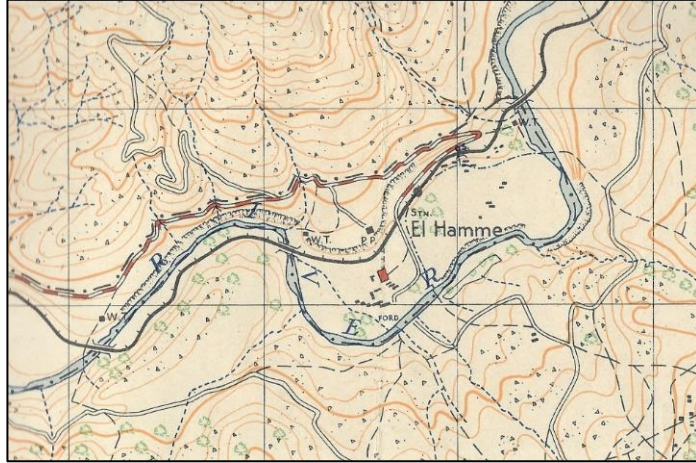
NOTE: The Bridges along the Railway in the Yarmouk Valley are indicated by red numbers for convenience of reference; the same applies to the Tunnels which in addition to the numbers are shown by T. ROADS ACCORDING TO INFORMATION RECEIVED UP TO 7th APRIL 1918.

מובלעת אל-חמה

עם כינון אזורי ההשפעה של המנדט הבריטי והמנדט הצרפתי, בדצמבר 1920, ולאחר קביעת קו-הגבול הבינלאומי בצפון הארץ, נקבעה מובלעת ארצישראלית בין עבר-הירדן לסוריה בנדיק הירמוך התחתון, כדי להבטיח את מקור המים לדרום הארץ. המובלעת הולכה מצמח דרך ג'סר אל-חאווי, אל ג'סר אל-בנה (המרחצאות) ותל באני, חמת גדר (אל-חמה) וגשר אום בוטמה בערוץ, עד "אפס קצהו של הגולן הדרומי", כמאמרו של פרופ' נחמן אביגד במאמרו על החפירה הארכאולוגית בחמת

גדר.⁵

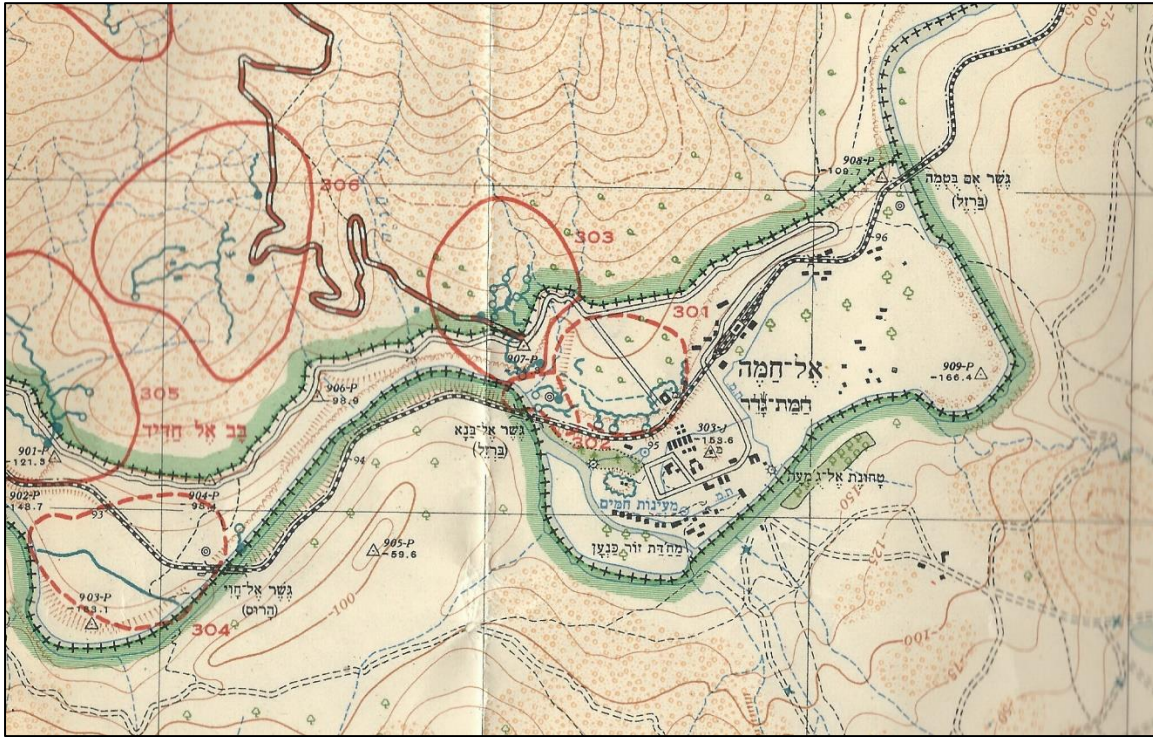
⁵ נחמן אביגד, (לעיל הערה 2), עמ' 162.



מובלעת אל-חמה, 1942
1: 25,000 Transjordan, Sheet 21-23



מובלעת אל-חמה
PS 25/5057, 10.2.1945



מובלעת אל-חמה 1953

אחרי מלחמת העולם הראשונה נחשף ל"פרעון" הסכם סייקס-פיקו משנת 1916, שביתר את האימפריה העות'מאנית לאזורי השפעה, טרם התפוררותה ותבוסתה במזרח-התיכון. כך היה מקובל אז, ואחרי המלחמה נדרשו המעצמות, שלטשו עין על ה"שטח המשוחרר", לתוות גבולות. הבריטים ביקשו לשווא לחסום את השתלטות הצרפתים על סוריה ואילו הצרפתים תבעו את חלקם ונכנסו לסוריה בחסות האמנה שנחתמה בסן-רמו באפריל 1920 בין המנדט הבריטי למנדט הצרפתי. הצרפתים תבעו את ערוץ הירמוך כולו והבריטים בקשו למנוע מהם לגלוש אל מדרום לו. ב-23 בדצמבר 1920 נועדו הצרפתים והבריטים לתיחום קו הגבול בין המנדטים בארץ-ישראל, בעבר-הירדן ובמסופוטמיה, וסיכמו שקו הגבול בין עבר-הירדן וסוריה נשאר פתוח לדיון בשני אזורים, בהר הדרוזים ובעמק הירמוך. הקו הוגדר במילים כלליות בהסכם מ-3 בפברואר 1922, לפיו ערוץ הירמוך יהיה כולו בריבונות המנדט הצרפתי, והוסכם הדדית שניתן לתבוע תיקוני גבול תוך עשר השנים מיום החתימה על ההסכם. הצרפתים קיוו להרחיב והבריטים קיוו לשפר, ובלבד שיוכלו להבטיח מסדרון תקשורת מקביל לגבול המשותף ובמרחק של כ-30 ק"מ מדרום לו. מלכתחילה התכוונו הבריטים לקיים רצף טריטוריאלי בין קהיר למסופוטמיה דרך ארץ-ישראל ועבר-הירדן, אף הרחיקו להודו.

המהנדס פרדריק פלמר, מחברת "רנדל, פלמר וטריטון",⁶ סקר את חופי הארץ ב-1922 לבקשת הבריטים והמליץ על הקמת נמל עמוק-מים במפרץ טבעי ומוגן בחוף ים-התיכון, בחיפה. מסקנתו התלכדה עם הכוונה לחבר את מרחב הסהר הפורה לים-התיכון בנתיב חלופי לתעלת סואץ, נקי מסמכות צרפתית באוויר, במסילת-ברזל, בצינור נפט, בשינוע כוחות צבא, אזרחים ומסחר.

ב-1905 הוקמה ועדה אימפריאלית בריטית לתקינת המדידות והמיפוי במושבות ועיקר תשומת לבו היה נתון אל מושבותיה באפריקה, הפחות עצמאיות. סוגיית המיפוי בארץ-ישראל, לאחר כיבושה במלחמת העולם, כלל לא נדונה בה, גם לא נדון בה הסכם הגבולות בין המנדט הצרפתי לבריטי משנת 1922 שהתיר תביעות לתיקוני גבול תוך 10 שנים, מועד רדום שעמד לפקוע. הבריטים נערכו תחת מאמץ לתיקון שלושים גשרים במסילה החיג'אזית⁷ בסיוע אימוניה של טייסת 14 בצילום-אווירי, והצגתו כמודל לבחירת תוואי למסילת-ברזל מחיפה לבגדאד.⁸ התכנית נדונה גם בוועדה המקבילה לסקרים אוויריים במשרדי המלחמה והאוויריה הבריטיים, ועמדה להתבצע באוקטובר 1930 עם הפשרת ההתעלמות מסוגיית הגבול הפתוח בשני המרחבים, בהר הדרוזים ובירמוך.⁹

ב-1929, באחד מדיוניה של הוועדה, נרמז ש'מתבשלי' בארץ-ישראל מפעל אימפריאלי.¹⁰ סקרים אוויריים באמצעות תצלומי-אוויר כבר בוצעו ברחבי האימפריה הבריטית, גם בארץ. העיניים הקולוניאליות כוונו בארץ להרגעת הרוחות בעקבות מאורעות תרפ"ט, והעיניים האימפריאליות היו נשואות אל מעבר לירדן, אל לב הסהר הפורה. בעקבות המאורעות בארץ נערך סקר אווירי, פנימי, ביוני 1930, וממצאיו התפרסמו באוקטובר כדו"ח ועדת סר ג'ון הופ סימפסון בדבר כושר הקליטה הכלכלי של הארץ.¹¹ הסקר החדש, שנועד להתבצע גם הוא ב-1930, היה שונה ומורכב, הוא היה מיזם הנדסי בעל משמעות צבאית, דוגמת הצעתה של חברת "רנדל, פלמר וטריטון", שעמדה אז להשלים את הקמת נמל חיפה והתכוונה להמשך דרכה.¹²

באותה עת, התעורר הצבא הבריטי להסדיר את תורת ההפעלה של הצילום האווירי בסדרת דיונים על "מדיניות הצילום האווירי עבור הצבא".¹³ היה זה לאור ניצולם של תצלומי-האוויר

Rendel, Palmer & Tritton ⁶

Palestine Report of the High Commissioner on the Administration of Palestine 1929, p. ⁷
118.

דב גביש, *קרקע ומפה*, 1991, עמ' 256-257; NA, AIR 8/90-91 ⁸

סעיף 6 ב- NA WO 181/143, 4.2.1929, Minutes of Meeting of Colonial Survey Committee, ⁹

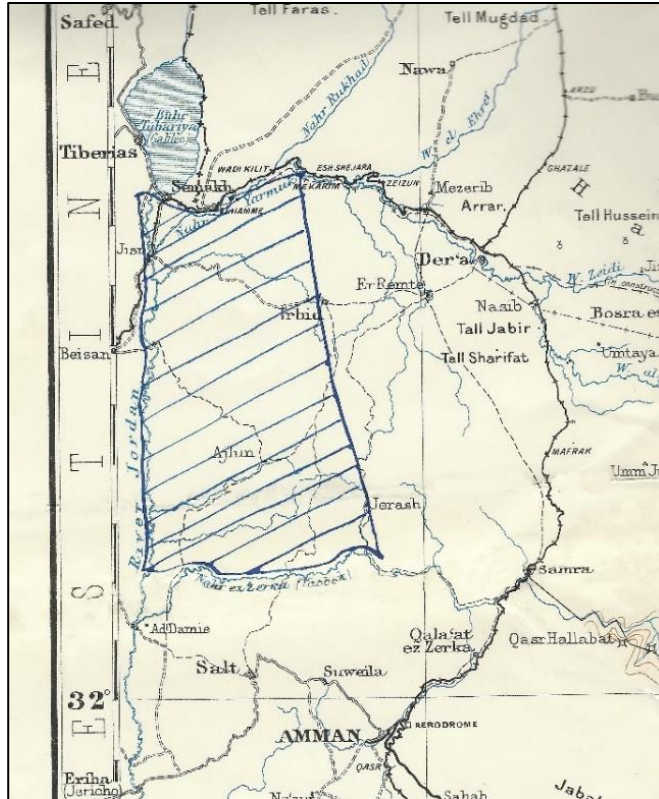
דב גביש (לעיל הערה 8). ¹⁰

Operation Record Book, No.6 Squadron 1930-1940, June 1930, NA, AIR 27/73 ¹¹

Annual Report of Director of Surveys 1930, Jerusalem, P. 5. ¹²

Air Photography for the Army: Policy 1929-1938, NA, AIR 2/1236 ¹³

בארצות האימפריה, וניצולם המניפולטיבי בארץ בעבור הופ-סימפסון, שרמז על מכשלת "הצהרת בלפור" וכוונת פרסומו של "הספר הלבן" השני ב-1930. סבבי הדיונים התנהלו במשך כשנה וסוכמו ב-18 במארס 1931. בדיונים נדונו שאלות בדבר סוגי התצלומים הדרושים במרחבים שטרם מופו, טווח המיפוי בעומק הזירה ומעבר לקווים, התקשורת בין חיל-האוויר, מנהלת המדידות והמודדים על הקרקע, שיטות הביצוע, סוגי המטוסים לצילום וביטחונם. המתדיינים התחבטו בשאלות האם להקים טייסת צילום, האם עדיף צילום אוטומטי, או התקנת מצלמה בכל מטוס ומטוס והאם תוטל משימת הצילום על הטייס או על התותחן המוטס, שספק אם יהיה פנוי לכך בעת מלחמה.¹⁴



הסקר המקדים בין הירמוך ליבוק 1931

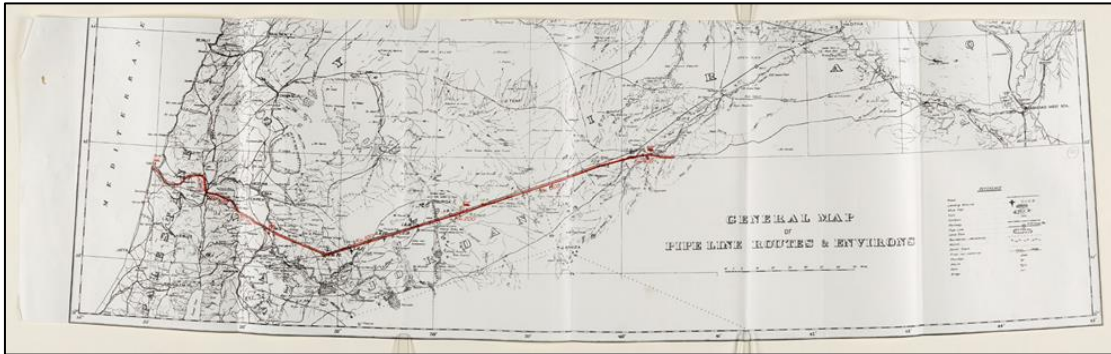
(GSGS 3779, 1:750,000, 1925)

הדיון בביצוע סקרים באמצעות תצלומי-אוויר ריתק ועדות בריטיות. על כול ועדה היה לזהות את המכשולים העומדים בפניה ולבצע ניסויי היתכנות, שבהם ניתן לשלב אימונים בטיסה ובצילום לשם מיפוי טרם מלחמה.¹⁵ כך צולמו אתרים היסטוריים וארכאולוגיים בארץ-ישראל ובעבר-הירדן

Resume of the progress made in the investigation of air survey problems, 18.8.1931, NA, ¹⁴ AIR 2/1236, pp. 1-2 (68a)

Memorandum on Air Survey Photography for Army Purposes, 20.12.1932, NA, AIR ¹⁵ 2/1236

כאימון בניווט ובטיסות צילום. לפיכך הותנתה הצעתה של חברת "רנדל, פלמר וטריטון" בניסוי מקדים בשני אתרים בעבר-הירדן, בין ערוץ הירמוך לנחל יבוק ובמישורי הלבנה שמעבר לנאת המדבר אזרק. בחירת האתרים לא הייתה מקרית. פתרון סוגיות הגבול, שטרם סוכמו עם הצרפתים בסוריה, נגרר שנים בגלל הניסיון לכרוך את הסדרי הגבול בכול הגזרות, כדי שוויתור במקום אחד יפוצה במקום אחר. קולונל הנרי קוקס (Cox), מאז 1924 נציגם של הנציבים העליונים הרברט סמואל ופלומר בעבר-הירדן, ביקש ב-1927 להמשיך ולשלוט במי הירמוך. הוא חרד לגורל תחנת הכוח המתוכננת של פנחס רוטנברג בנהריים, תחנה ואגם שהיו תלויים במי הירמוך ונועדו לייצר חשמל גם לעבר-הירדן.¹⁶ קוקס חזר ותבע ב-1928 שערוץ הירמוך כולו יהיה בשליטה בריטית.¹⁷ אבל בהסכם שנחתם ברוח "שכנות טובה", המתיר תנועה בין גבולות ללא מגבלות, ותנועה של כוחות צבאיים משני צדי הגבול בהודעה מוקדמת, הבריטים השלימו עם ויתור על השליטה באפיק הירמוך ובמסילה לדמשק. במאורעות תרפ"ט הסתייעו מטוסים בריטיים בשדה-תעופה משותף להם ולצרפתים על אדמת סוריה, כאשר סייעו לניצולי צפת ותושבי מטולה.¹⁸ בידם היו מי הירמוך התחתון והנתיב המקביל לגבול, שדרכו יעברו כול הקווים לשינוע כוחות וסחורה בין הודו, מצרים ועירק עם קו צינור הנפט המתוכנן מכרכך לחיפה דרך ג'יסר אל-מג'אמ'ע, מדרום ל"מפגש הנחלים" הירמוך והירדן, או אף מדרום לו, בלי להזדקק לירמוך.¹⁹



הקו המסחרי בין הודו לחיפה, 1938

הניסוי של חברת "רנדל, פלמר וטריטון" הצליח לשביעות-רצון המבצעים והבוחנים, הצליח גם הצילום האווירי האוטומטי, והצליח המיפוי מתצלומי-האוויר שנערך ביחידה הגאוגרפית של המטה

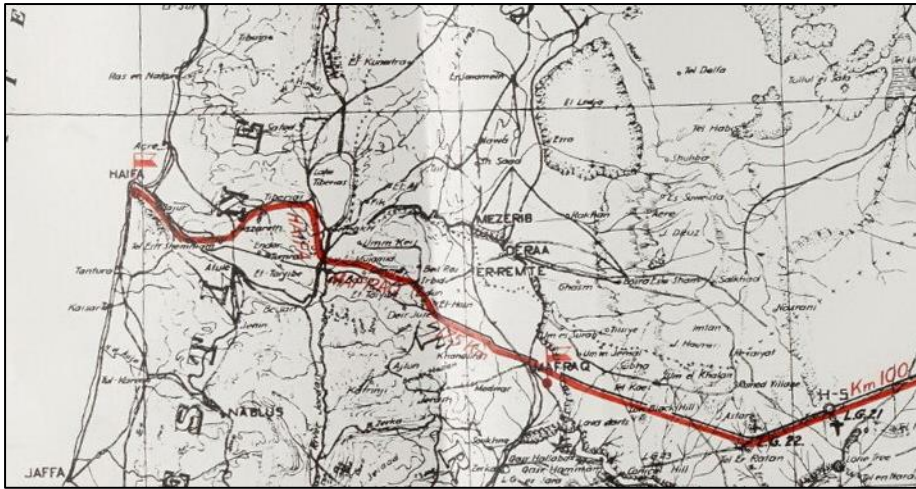
¹⁶ קוקס אל המזכיר הראשי, 13.2.1927, ומכתב סימס לשאקבורו, 1.4.1927; דב גביש, *קוקע ומפה*, 1991, עמ' 153; NA, CO 733/140/7/44437; CO 733/43

¹⁷ קוקס אל הנציב העליון, 12.11.1928, NA, CO 831 1/1

¹⁸ פ"ה קיש, *יומן ארץ-ישראלי*, ב', תרצ"ט, עמ' 277-278.

¹⁹ Coll 17/7(2), Iraq and Palestine: Agreement for transit through Palestine of goods to and from Iraq; Baghdad-Haifa railway. QDL = Qatar Digital Library, 6.1.1938.

הכללי באנגליה.²⁰ במכתב שהפיץ משרד האוויריה ב-12 באוקטובר 1931 הובעה שביעות רצון מלאה מהניסויים בהסתייגות אחת, שאין להסיק מהניסוי על מה שיקרה בעת מלחמה.²¹ הדיון סוכם ב-1932 בתחקירים ובלקחים שהופקו גם מסקרים קולוניאליים שבוצעו באמצעות תצלומי-אוויר בהודו, בסומליה, בתעלת סואץ ובתוכנית המתגבשת לסלילת מסילת-הברזל מחיפה לבגדאד.²² הערכותם הצבאית של הבריטים לא הושלמה ומכול התוכניות נחנך רק צינור הנפט של חברת I.P.C., Iraq Petroleum Company, שהוליד לחיפה ב-1938, ולכול תחנותיו הוצמדה הקידומת H (Haifa).²³



קו צינור הנפט 1938, הדרך ומסילת חיפה-בגדאד המתוכננת
Haifa-Baghdad Road, QDL. 6.1.1938

בין אלפא לאומגה

באביב 1931, ביוזמה הדדית של אנרי פונסו (Ponsot), הנציב העליון הצרפתי בדמשק ובלבנון, ופרנסיס המפריז (Humphrys) הנציב העליון הבריטי בעיראק ערב קבלת עצמאותה, מצאו השניים נוסחה לחידוש השיחות בסוגיות הגבול בין סוריה לעבר-הירדן, שנשארו פתוחות מאז 1920. בויתורים הדדיים בהר הדרוזים ובירמוך, יושבו אי-ההבנות וב-31 באוקטובר 1931 נחתם תוואי קו הגבול המוסכם מגשר אום בוטמה שבקרבת אל חמה, ועד נקודת הטריאנגולציה המרוחקת במפגש גבולות עבר-הירדן, סוריה ועיראק. בירמוך הוסכם שקו הגבול יעבור באפיק, אבל המסילה

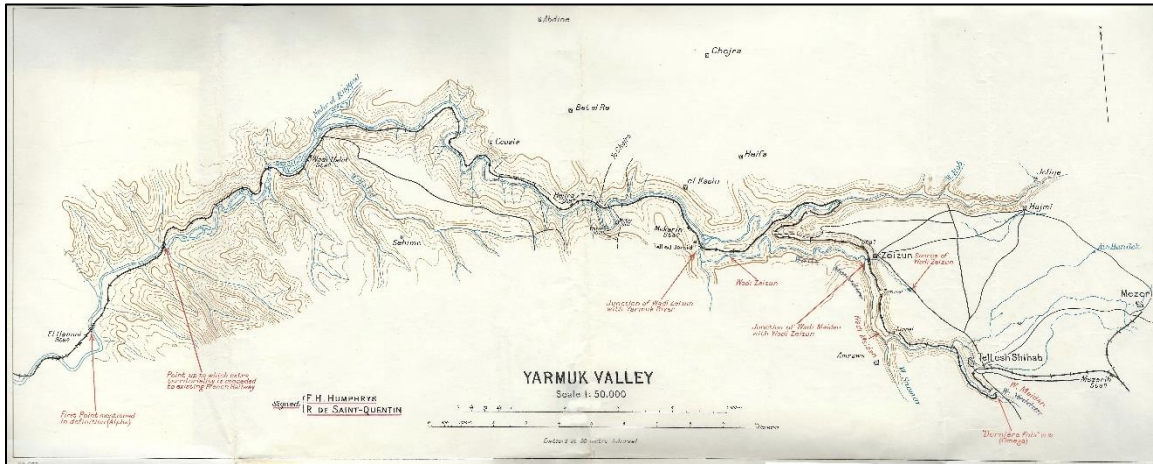
Report of the Air Survey Committee, no.2-1935, The War Office, London, 1936, pp. 137-151. 20

Appendix to Air Ministry letter, 12.10.1931, NA, AIR 2/1236, pp. 1-4 (86a). 21

Air Photography for the Army: Policy 1929-1938, NA, AIR 2/1236, 8.2.1933. 22

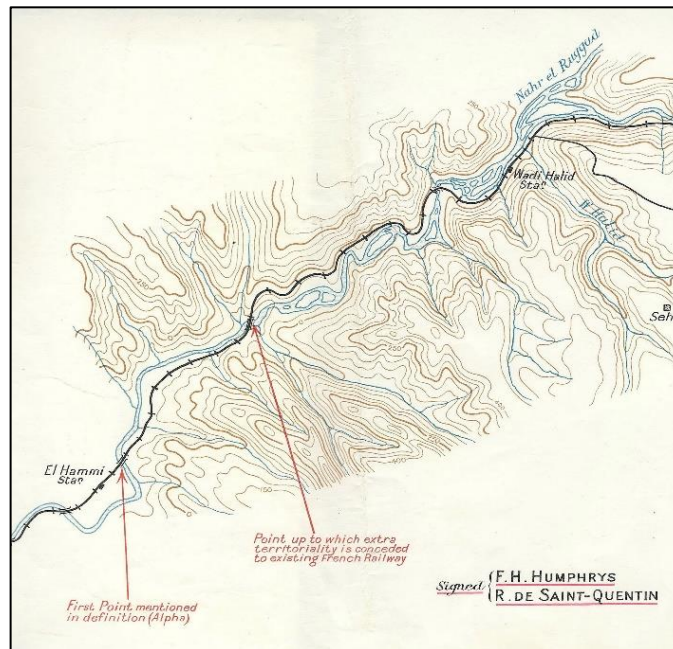
'Railways: Hejaz Railway: Reconditioning of.' Coll 6/12, QDL 6.1.1938, (לעיל הערה 19), 23

המתפתלת ומלחכת את שטח עבר-הירדן, תהיה כולה סורית.²⁴ בינואר 1932 ההסכם אושר בתבר
הלאומים ובקיץ הושלם סימון הגבול מאום בוטמה אל רמת הגלעד.²⁵



עמק הירמוך בין אלפא לאומגה

מפת המפריז וסנט-קנטן 1:50,000
War Office 1931, O.R. 602



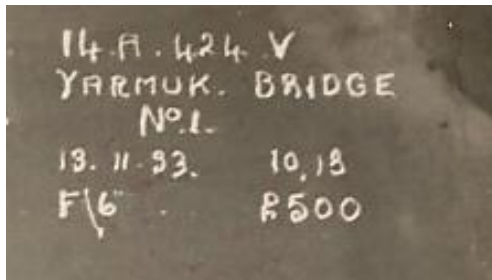
נקודת אלפא בגשר אום בוטמה (קטע)

V.M. Amadouny, 'The Formation of the Transjordan-Syria Boundary, 1915-1932', ²⁴
Middle Eastern Studies, vol.31, July 1995, p.541-543.

League of Nations: Frontier Between Syria and the Jebel Druze on the one hand and ²⁵
Transjordan on the other hand, Geneva, January 25th, 1932; Annex II, 1. Definition of the
Frontier: Yarmouk Sector: pp. 5-8, and Annex: General Lines of the Agreement on Frontier
Palestine and "Bon-Voisinage", p. 9.

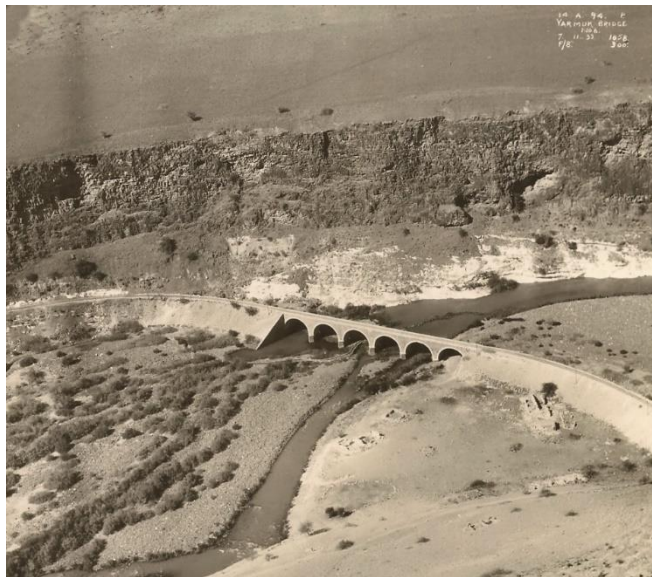
לסכם צורפו חמש מפות, שתיים צרפתיות ושלוש בריטיות, אחת מהן מפה טופוגרפית בקנה-מידה 1:50,000 של פיתולי המסילה באפיק הירמוך, מגשר אום בוטמה בנקודת מוצא שכונתה נקודת "אלפא", ועד נחל מֶדֶן במעלה הרמה, בנקודה שכונתה "אומגה", לרגלי העיירה תל א-שהאב. על המפה חתמו פרנסיס הנרי המפריז וסגן מנהל מחלקת אפריקה והלבנט בפריס רנא דואנל דה סנט-קנטן (R. De Saint-Quentin).

על-יסוד ההסכם שנחתם ברוח "שכנות טובה", בנובמבר 1933, כשנתיים לאחר החתימה, יצאה טייסת 14 הבריטית לתעד בצילום את גשרי הירמוך ונפתולי המסילה כמטרה טקטית ואסטרטגית. הגשרים צולמו מגבוה כדי לקבל את מרחב הגשרים וחזיתית, כדי לתעד את מבנה הגשר, את עמודי התמיכה, המפתחים ואת מוצאי המנהרות. בסדרת תצלומי-האוויר, כמו במפות, מספרו הבריטים את הגשרים ואת המנהרות, אך בעוד שמספור הגשרים במפות החל בגשר דלהמיה, מספור הגשרים בצילום החל בגשר אל-חאוי הארוך מכולם ומועד לחבלה בשל נוחות הגישה אליו ושיעור הנזק הצפוי בעת הפגיעה בו. התצלומים לא שוגרו למוסד ארכאולוגי אלא למודיעין הצבאי בלונדון. על פני כול תצלום נרשמו נתוני זיהוי: מספר הטייסת, מספר הגשר, צילום אנכי (V) או אלכסוני-נקודתי (P), תאריך ושעת הצילום:



גף A של טייסת 14, צילום 424, אנכי ירמוך. גשר מס' 1.
13.11.1933 10:13
גובה טיסה: 2,500 רגל [760 מ']
אורך מוקד המצלמה 6"

בכול תצלום נרשמו פרטיו ובגבו: "Operational Yarmouk Bridge No ...", היינו: "גשר מבצעי בירמוך מס'...", ומועד קליטת הצילום במפקדה היוזמת.



ג'סר ח'אלד מס' 6 בצילום / מס' 7 במפה

על החבלה בגשרים

הדחף לפגוע בגשרי הירמוך במלחמת העולם הראשונה היה מוגבל בשל ריחוקם משדות הקרב וקשיי הגישה אליהם. יוזמות חבלה ספורות המוכרות לנו הועלו על-ידי אנשי ניל"י ולורנס. אנשי ניל"י התכוונו לחבל בגשר אל-מג'אמע כבר במאי 1917,²⁶ אך ספק אם חבלה בגשר זה, על הירדן, הייתה מערערת את מאחזם של העות'מאנים בארץ. לורנס, שהתמחה בחבלה ברכבות החיג'אז, הבין את משמעותה של המסילה. הוא התכוון לחבל בגשר אל-חאוי, הראשון בגשרים בגיא הירמוך עצמו. חבלה בגשר הייתה משתקת את התנועה במסילה לארץ-ישראל לזמן ממושך. הגשר, הנקרא היום גשר חמה, מתנשא בגובה 20 מ' מעל לאפיק ונתמך בעמודי אבן.



צילום : American Colony

לורנס נאלץ להגיח אל הגשר עם קומץ נאמניו מכיוון מזרח, מנאות אזרק דרך אום קיס שבעבר-הירדן. אך הוא איבד שליטה באנשיו הלא סדירים ונאלץ לחפש יעד אחר, בגשר ואדי ח'אלד, ובלית ברירה הסתפק בגשר לרגלי תל א-שהאב במרומי הרמה, שלצורך המשימה פונה "המפתח לגשר".²⁷ הוא נכשל פעמיים, פעם באוקטובר 1917, ברצונו לנתק את התורכים בארץ-ישראל מערוץ ההזנה שלהם ולזעזע את החזית הקפואה בעזה לאחר שני הכישלונות הבריטיים בכיבושה; ופעם שנייה, ב-

²⁶ א' לבנה, י' נדבה, י' אפרתי, ניל"י: **תולדותיה של העזה מדינית**, 1980, עמ' 263-264, 268.

²⁷ ת' א' לורנס, **שבעה עמודי חוכמה: חגיגת ניצחון**, 2006, עמ' 500.

17 בספטמבר 1918, לפני "מתקפת מגידו" של אלנבי.²⁸ בספרות הצבאית לא הרבו להתייחס למעבר בירמוך, אבל לימן פון סנדרס, מפקד הכוחות העות'מאנים בארץ ב-1918, חשש עד מאוד מפני אובדן נתיב המילוט. בעת הקרב על צמח די היה לו ביחידה תורכית קטנה שחסמה יחידת סיור אוסטרלית ומנעה ממנה להעלות בירמוך לכיוון דרעא.²⁹



גשר חמה מס' 1 (ג'סר אל חאוי), 13.11.1933

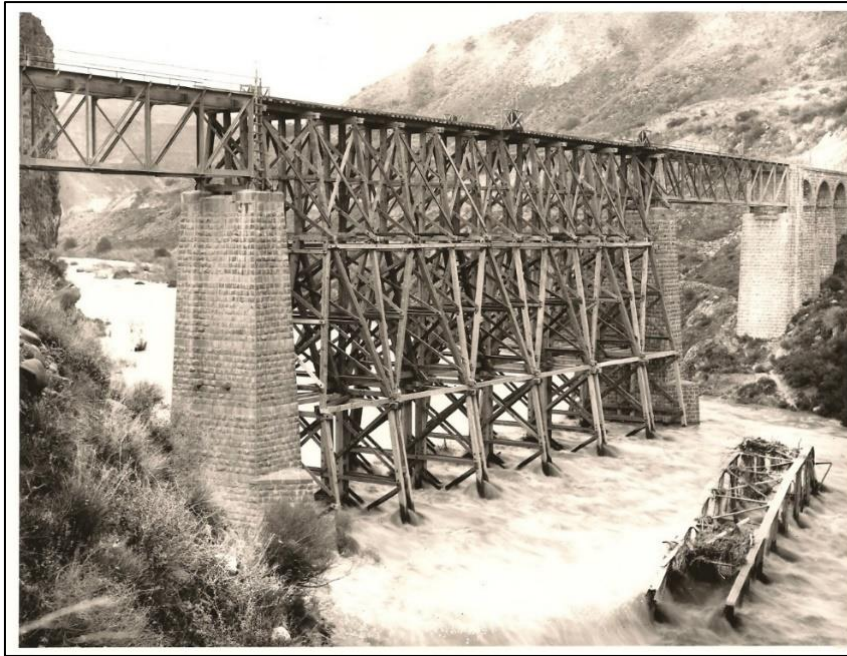
במקום שבו לורנס כשל עשו התורכים את המלאכה בעצמם. הם חיבלו בגשר אל-חאוי בנסיגתם בספטמבר 1918, ודרך המלך לדמשק הועתקה אל גשר בנות-יעקב. הגשר על הירמוך תוקן לאחר המלחמה אבל יצר ההרס של מקומיים לא-סדירים היה חזק יותר, וביולי 1921 גשר העץ הזמני הועלה באש.³⁰ חודש לאחר מכן נורו העובדים בתיקונו על ידי כנופיות ערביות,³¹ וב-1923 שוקם הגשר על-ידי חיל-ההנדסה הקנדי.

²⁸ שם, עמ' 327-328, 348-351, 379; ס' אנדרסון, *לורנס בחצי האי ערב*, 2013, עמ' 524.

²⁹ H.S. Gullett, *The A.I.F. in Sinai and Palestine*, in *The Official History of Australia in the War of 1914-1918*, Vol. 7, pp. 680, 734.

³⁰ אברמסון, C.B.R. עמאן, אל A.C.S. ירושלים, 5.9.21, א"מ, חט' 2, מ/181/6, (A.C.S.). Asst. = (Civil Secretary) *P.E.F.Q.S.* Jan. 1920; pp.34-41, *Railways in the Palestine Campaign*.

³¹ NA, CO 733/5/42315; CO 733/6/47575



בתקופת המנדט הגשרים צולמו מהאוויר פעם בפעם כאימון, כדוגמת-נוף, וב-1933 כיעד אטרקטיבי ומודיעיני גם יחד. ב-1946 היה די בגשר אחד, זה שלורנס נכשל בפיצוץ, כדי שהמסילה תשותק.



צל המטוס המצלם את גשר אל-חאוי

ב-1946, ב-16 ביוני, קטע הפלמ"ח את המסילה בגשר אל-חאוי במבצע "ליל הגשרים" ומאז המסילה והגשר לא שוקמו.³² במלחמת העצמאות נכבש המקום על ידי סוריה ואחרי המלחמה הוכרז האזור כמפורז. כאשר ישראל ביקשה לחזור ולקיים את מרותה באזור, ב-4 באפריל 1951, נהרגו בו שבעה חיילים ישראליים, שלושה נפצעו ואחר נשבה בניסיון להגיע כשוטרים אל נקודת המשטרה הצופה על אל-חמה; במלחמת ששת הימים, ב-1967 עם כיבוש רמת הגולן, הוזזה נקודת הגבול בין שלוש המדינות מזרחה, אל מעבר לשפך ערוץ הרוקאד אל הירמוך, והמובלעת נפתחה אל מרחב הגולן הישראלי.³³



גשר חמה ונהר הירמוך, 1946

³² יי לבנוני, (לעייל הערה 4), עמ' 682-692.

³³ דב גביש, *אולי הוא עוד יבוא...*, כרמל, 2013, עמ' 40-42.

