

אשדוד, אשקלון, והפלישתים

אשדוד ואשקלון הינן ערים בעלות היסטוריה ארוכה. מתוך אלפי שנות היסטוריה נעסוק הפעם בתקופה אחת, בה שכן בערים אלו עם זר שהגיע מעבר הים – הפלישתים. כמו כן נעסוק בגשר אחד בעל שם חוצה ממדים, המנציח את אחד הקרבות החשובים במלחמת העצמאות, ונסקור מטוס מדגם מאתגר במיוחד.

הפלישתים

אחת מהסוגיות המרכזיות עמה מתמודדת כיום מדינת ישראל היא הסוגיה הפלסטינאית (או שמה יש לומר הפלשתינאית). האם יש קשר בין אותם פלישתים לפלסטינאים?

השם "פלישתים" מתאר עם, קבוצה המזוהה על פי דתה ואמונתה, שאיננה שמית. השם "פלישתים" ניתן להם על שם ארץ מוצאם – כרתים, שבמקורות אחדים במקרא (צפניה, ב', ה'; יחזקאל, כ"ה, ט"ז; עמוס, ט', ז'; ירמיהו, מ"ז, ד') מתואר כשם כתקבולת – שם נרדף – לכרתים.

מוצאם הראשוני של הפלישתים היה באיים האגאיים. ירמיה מזהה אותם עם האי כפתור "שארית האי כפתור" (ירמיהו, מ"ז, ד'). "כפתור" הוא למעשה שם אחר לאי כרתים, או לכרתים והאיים הסמוכים לו.

הארגון המדיני של הפלישתים היה בצורת קונפדרציה ("ברית"). לפלישתים היו 5 ערי-ממלכה עצמאיות: **עזה, אשקלון, אשדוד, גת, ועקרון**. בראש כל עיר עמד מושל העיר, סרן, ששלט בה. בין הערים הייתה ברית מדינית וצבאית חזקה, ובכל תקופה הייתה עיר מרכזית שליטה אחרת. לדעת הפרשנים, כאשר עברה ישראל לשלטון מלוכני, עברו גם הפלישתים למערך מדיני מלוכני.

בראש הצבא הפלישתי עמדו הסרנים – מושלי הערים – שיצאו למתקפה בראש הצבא. גם ליועצי הסרנים ולשופטים היו תפקידי מפתח בצבא. רוב כוח התקיפה של הפלישתים התרכז בחיל הרגלים, להם היה חימוש רב ומפותח (כלי ברזל וקשתים), כאשר אליהם הצטרפו חיל הפרשים וחיל המרכבות.

המבנה החברתי של הפלישתים היה מאוד מלוכד (לעומת פירוד השבטים בישראל). מבחינת מעמדות, ככל שהדרגה הצבאית הייתה גבוהה יותר – כך גם המעמד החברתי. בשל ארגונם הצבאי המשוכלל, שיטות הלוחמה, וכלי הנשק המפותחים יחסית לתקופה, היו מסוגלים הפלישתים להשתלט על אוכלוסייה גדולה.

הפלישתים היו עובדי אלילים, אולם לפי המקרא הם עבדו אלילים כנעניים – דגון, בעל זבוב (או "בל זבול"), ועשתורת. מנהגיהם היו פלישתים, אך כנראה שנטמעו מעט בדת הכנענית-שמית, וזו התערבבה עם המנהגים הפלישתים הקדומים ששרדו ונשמרו. פסלי האלילים הוצבו במקדשים ששכנו בעיקר בחמשת הערים המרכזיות, וממש כמו בדת השמית-כנענית, בכל מקדש היו כוהנים.

לפלישתים היו חידושים טכנולוגיים מגוונים וחשובים. בזכות מקורות הברזל והמתכת הרבים שהיו ברשותם, יצרו הפלישתים כלי מלחמה מפותחים הכוללים רומחים, חרבות, ומגנים עגולים שהיו חידוש בתקופה ההיא. ספינותיהם דמו לסירות הממונעות בעלות משוט אחד של ימינו. בנוסף תרמו גם בתחום החקלאות. לפלישתים היו חרשי ברזל – "מצרכים" נדירים וחשובים בתקופה ההיא. נראה כי הפלישתים קיימו מסחר של כלים אלו בין ארצות המזרח הקדום, ובכך תרמו להתפתחות הטכנולוגית.



תל אשדוד

פלשת

הטריטוריה הפלישתית מתוארת בספר יהושע, י"ג, ב'-ג': "זאת הארץ, הנשארת: כל-גלילות הפלשתים, וכל-הגשור. מן-השיחור אשר על-פני מצרים, ועד גבול עקרון צפונה לכנעני, תחשב; חמשת סרני פלשתים, העזתי והאשדודי האשקלוני הגתי, והעקרוני, והעוים". גלילות פלישתים הם כנראה המחוזות, שכוננו לעתים גם מלכויות, שבראשם עמדו סרנים.

ניתן להניח כי עם התפשטותה של פלשת, במאה ה-11 לפנה"ס, הגיע גבול ממלכתה הצפוני לירקון (תל קסילה – בו ממוקם כיום מוזיאון ארץ ישראל), בעוד שגבולה המזרחי כלל חלקים ניכרים של נחלת שבט יהודה. בסיפורי שמשון מוזכרת העיר "תמנה" (תל בטש) כעיר פלישתית. בתקופת ההתפשטות הגדולה ביותר, כללה פלשת את העמקים, ובעיקר את ערי עמק יזרעאל ועמק הירדן. בעיקרו של דבר, ובמשך תקופה מרעפת בקיומה, היחידה האתנית-מדינית "פלשת" כוללת את הגלילות הנזכרים בספר יהושע י"ג, בתוספת צפונית עד לירקון, ומזרחית עד לשיפולי הרי יהודה.

שלושת ערי הפלישתים החשובות

עזה

הדרומית ביותר בברית חמש ערי הפלישתים. הייתה כנראה העיר הראשית של פרובינציה מצרית בכנען, ושימשה מרכז צבאי ואדמיניסטרטיבי במשך מאות בשנים. היא נזכרת כמרכז פלישתי חשוב ועיר בצורה בסיפורי שמשון (שופטים ט"ז). היא כנראה מרכז העיקרי של הברית, ושם נאספים סרני פלישתים לחגיגות וזבחים במקדש דגון. המקדש הגדול היה בעל שתי קומות ונשען על עמודים, ותכולתו, לפי המסופר, כ-3,000 איש.

אשקלון

מרכז צפוני יותר בדרך הים, ובה נמל חשוב. הייתה עיר מדינה גדולה לפני הכיבוש הפלישתי, והיא מוזכרת פחות מהעיר עזה במקרא (סיפורי שמשון – שופטים, י"ד, י"ט). חשיבות העיר במקרא נרמזת בהקשר של חוצות אשקלון (שמואל ב', א', כ') הלא הם שוקי אשקלון, המעידים על מסחר פורח בעיר. רמזים אודות חשיבות העיר במאות ה-12 וה-11 לפנה"ס נמצאו גם במקורות אחרים. מסורת שנשתמרה אצל יוסטינוס, היסטוריון לטיני, מספרת כי מלך האשקלונים ניצח את הצידונים

שנה אחת לפני חורבן טרויה. כיוון שלפי מסורת זו צידון, ולא צור, היא המעצמה הפיניקית הגדולה, מכוונים הדברים למאה ה-11 לפנה"ס – ימי גדולתה של צידון.

אשדוד

העיר השכנה לאשקלון מצפון היא אשדוד. מן המקרא ידועה אשדוד בעיקר מסיפור נדודי ארון הברית. מתוך הסיפור בו נלקח ארון הברית לאחר המלחמה באבן-העזר משדה הקרב לאשדוד, יש להניח כי בתקופת מלחמות הפלישתים, באמצע המאה ה-11 לפנה"ס, הייתה אשדוד הממלכה הפלישתית הראשית. עליונותם של אנשי אשדוד על ממלכות פלישתיות אחרות ניכרת בסיפור, ולהם הסמכות לצוות על העברת הארון קודם לגת ולאחר מכן לעקרון. לפי המקרא (שמואל א', ה') שוכן בעיר אחד משני המקדשים של האל דגון.

תולדות העם הפלישתי

במקרא מצוין כי הפלישתים הגיעו לארץ כנען באותה התקופה בה הגיעו אליה בני ישראל והחלו בכיבושיהם בהנהגת יהושוע. בני ישראל השתלטו על אזור ההר ושאו להתפשט מזרחה, לכיוון מישור החוף, בעוד הפלישתים התיישבו במישור החוף ושאו להתפשט מערבה, לכיוון ההר. במאבק זה ניצחו הפלישתים שכבשו את ההר ושלטו בישראל. דבר זה יצר חיכוכים ומלחמות רבות בין ישראל ופלשת.

הסיפור הראשון אודות המאבקים בין ישראל ופלשת נמצא בספר שופטים, בסיפורו של שמגר בן ענת שהושיע את ישראל שהיו משועבדים לפלישתים. לאחר מכן מופיעים הפלישתים בסיפורי שמשון והציטוט הנודע "תָּמוֹת נַפְשִׁי עִם פְּלִשְׁתִּים" (שופטים, ט"ז). שמשון אמנם התרועע עם פלישתים, ואף עם שלוש נשים פלישתיות שונות, אך סיים את מותו בהרס גדול ובהפלת חללים רבים מהם. ע"פ סיפורי שמשון ניתן להסיק שאנשי יהודה השלימו עם השלטון הפלישתי עליהם מבחינה מדינית וכלכלית (ראו [המאמר אודות "גיבורים מקראיים"](#)).

מצב זה נמשך עד להמלכתו של שאול, בה החלו ניצני המרד. יונתן, בנו של שאול ומנהיג הפעולות, רצח נציב פלישתי שהוצב בגבעת בנימין ושימש כמפקד מחוזי, ובכך נתן את האות לתחילת המרד. הפלישתים שלחו 3,000 חיילים ורכב בכדי לעצור את המרד, ומחנם הוקם במכמש. לפלישתים היה יתרון מספרי וכוח רב, אולם מתקפת הפתע של יונתן במערכת מכמש הביאה לו את הניצחון, ועמו סילוק הפלישתים מאזור ההר.

הקרב המכריע הבא במערכה בין ישראל והפלישתים הוא קרב עמק האלה, שנערך דווקא בנחלת שבט יהודה. לדעת הפרשנים, ניסו הפלישתים לנצל את הגישה הפחות עוינת של שבט יהודה בכדי להשתלט מחדש על ההר. אולם שאול גייס מספיק צבא וכוחות, ובכך עצר את התקדמות הפלישתים והשאיר את ההר בידי ישראל. במעמד זה נערך הקרב המפורסם פנים מול פנים בין דוד וגוליית. לראשונה נקבע ההסדר שבו נציגי הצדדים נלחמים ביניהם, במקום התנגשות בין הצבאות היריבים. הנציגים יצגו כל אחד את אלוהיו הוא, וכך המנצח בקרב הוא למעשה אלוהי אחד הצדדים. למרות כישלונם בעמק האלה, עדיין היוו הפלישתים גורם מדיני וצבאי חזק באזור, כנראה מאחר ששלטו ב"דרך הים" הבינלאומית שעברה במישור החוף ובעמק יזרעאל. וכך, לאחר הקרב בעמק האלה, הגיע אחד הקרבות הקשים ביותר נגד הפלישתים מבחינת ישראל: קרב הר הגלבוע. בקרב זה נפלו שאול ובניו. לאחר ניצחון הפלישתים הוכר דוד כמלך בחברון, אך רק כשהומלך למלך על כל ישראל וכבש את ירושלים לבירתו, חשו הפלישתים בסכנה. הם תקפו פעמיים בעמק רפאים, אולם דוד הצליח להדוף את הכוחות הפלישתים ולהכניעם. בזאת חדלו הפלישתים מלהיות אויב רב עוצמה המאיים על ישראל.

לאחר חלוקת בני ישראל לממלכות יהודה וישראל, הכו מלכים מכל צד פעמים נוספות את הפלישתים, ובימי שלטון יהושפט ביהודה נכנעו הפלישתים סופית לממלכת יהודה והביאו לה "מנחה וכסף" (דברי הימים ב', י"א, י"ז). זה היה הניצחון הסופי של ישראל על הפלישתים.



פארק אשקלון

אז מה הקשר בין הפלישתים לפלסטינאים?

בשנת 135 לספירה, לאחר הכנעת מרד בר כוכבא בידי הרומאים והשמדת מרבית האוכלוסייה, הבינו הרומאים כי המניע העיקרי למרד ומקור האומץ הוא האמונה היהודית. הם ניגשו לטפל בבעיה באופן יסודי – ראשית גזרו על גזרות השמד האוסרות לקיים את מצוות היהדות, ובעיקר את ברית המילה. הם גרשו את היהודים מירושלים, והסבו את שמה של העיר ל"אילה קפיטולינה". גם את שמה של ארץ ישראל (או כפי שהיא נקראה אז "פרובינקא יודאיקה") שינו הרומאים – הם דלו מתהום הנשייה את אויב העבר של היהודים, ושמה של הארץ שונה ל-Syria Palaestina (סוריה הפלישתית). זמן קצר לאחר מכן התקצר השם ל-Palaestina.

מהבחינה הטריטוריאלית, גבולותיה של ארץ ישראל היוו ישות מדינית חדשה שנולדה רק לאחר מלחמת העולם הראשונה. עד אז חל המושג "ארץ ישראל" על חבל ארץ שנקבע בתודעה העולמית כמולדתו הלאומית של עם ישראל וכארץ הקודש. גבולותיה של ארץ ישראל עברו שינויים במרוצת הדורות, ומעולם, עד שהותו גבולותיה של ארץ ישראל המנדטורית בראשית שנות העשרים, לא הייתה ההגדרה הטריטוריאלית של ארץ ישראל חד משמעית. יתר על כן, מאז המאה הרביעית לא שימשו המונח "ארץ ישראל" וחלופותיו (שנגזרו מן השם "פלשת") אפילו להגדרת יחידה מינהלית בפני עצמה. במרוצת התקופה הביזנטית (135-634) נחלק השטח שמשני עברי הירדן לשלוש פרובינציות, שכונו פלסטינה הראשונה (Palestine Prima), פלסטינה השנייה (Secunda), ופלסטינה השלישית (Tertia). לאחר הכיבוש המוסלמי, במאה השביעית, הוחל השם הערבי "פלסטיין" רק על אחת הפרובינציות הללו, ואילו השטחים האחרים נכללו חלקם בפרובינציה (גינד - בערבית) אורדון (ירדן), וחלקם בגינד דמשק (דמשק). כשחזרו המוסלמים לשלוט באזור לאחר התקופה הצלבנית (1099-1291) נעלם השם פלסטיין כליל. ערב כיבושה בידי הבריטים נחלקה הארץ בין הפלכים (פלך - וילאית) ביירות ודמשק, ובמרכז השתרע מחוז ירושלים (מתצרפליק אל-קדס), שהיה יחידה מנהלית בפני עצמה.

במסגרת הסדרי השלום שלאחר מלחמת העולם הראשונה הותוו מחדש הגבולות של האזור שהיה עד אז חלק מן האימפריה העות'מאנית. כך נולד, בשנת 1922, יצור מדיני חדש. החידוש העיקרי בגבולותיה של ארץ ישראל המנדטורית היה בכך שנהר הירדן, שעד אז חיבר בין שני חלקיה של ארץ ישראל, נעשה לגבולה המזרחי והפריד בינה לבין עבר הירדן (Trans-Jordan). שליטי הארץ החדשים נדרשו לתת את דעתם גם על שמה בכל אחת מהשפות הרשמיות שהונהגו בה. במה שנוגע לשמה באנגלית, Palestine, ובערבית, פלסטיין, לא היו חילוקי דעות. ואולם בעברית היה השם הרשמי פלשתינה, שנקבע כפשרה בין דרישתם של הציונים לקרוא לה "ארץ ישראל" לבין התנגדותם

של הערבים והבריטים לשם זה. המאבק הדתי, שהתפתח לאחר מכן גם למאבק לאומי על חבל ארץ זה, עשה גם את שמה של הארץ לנושא טעון. השימוש בשם זה או אחר מלמד, לעתים קרובות, על עמדתו של הדובר. הערבים תושבי הארץ אימצו לעצמם את השם "פלשתינאים" למרות ששם זה לא היה בשימוש מעולם לתיאור עם, ותושבים אלו מקורם ממדינות האזור ונוודים אשר התקבצו בה משבטים ואזורים שונים.

האם מגיע לערבים אלו מדינה? זו שאלה פוליטית חשובה ומהותית להמשך קיומנו. אין אני דן בנקודה זו, אבל עובדה היא כי אין זיקה בין הפלסטינאים של היום לפלישתים של המקרא.



אשדוד – גשר עד הלום

צמד המילים "עד הלום" ניתן לגשר בהשראת שירו של נתן אלתרמן שמבטא את האדם המודה לאלוהים שהגיע עד הלום - עד הזמן הזה. כמו כן מזכר הביטוי כתיאור זמן במקרא (שמואל ב', ז', י"ח): "וַיָּבֹא הַמֶּלֶךְ דָּוִד וַיֵּשֶׁב לְפָנָיו ה' וַיֹּאמֶר, מִי אֲנֹכִי אֲדֹנָי ה' וּמִי בֵּיתִי כִּי הִבִּיאֲתָנִי עַד הַלֵּם". אך בשם הגשר משנה צמד מילים זה את משמעותו וכבר איננו עוסק בזמן אלא במקום, ומתאר את סיכומו של קרב שנערך באזור במסגרת מלחמת העצמאות.

ההחלטה על הפלישה

בעקבות מפלות הערבים בארץ, ולחץ דעת הקהל בארצות ערב, התכנסה הוועדה המדינית של הליגה הערבית בראשית אפריל 1948. הוועדה החליטה על פלישת צבאות ערב הסדירים לארץ עם סיום המנדט הבריטי ב-15 במאי.

בראשית מאי 1948 התכנסו ראשי המטות הערביים ונציגיהם בדמשק לקביעת יעדים לכל אחד מהצבאות הערביים. המפקד הכללי, אמיר נור א-דין מחמוד, קיבל הוראה לעבד תכנית להפעלת צבאות ערב, כלהלן:

1. צבאות סוריה ולבנון – ינועו דרומה, לעבר אזור טבריה-צפת ולכיוון נצרת.
2. צבאות עיראק וירדן – ינועו מעבר הירדן מערבה, לעבר אזור עפולה נצרת. כאן הם יתרכזו לשלב השני של הפעולות, לאחר שיתברר מה המצב באזור עפולה.
3. הצבא המצרי – ינוע צפונה לעבר תל-אביב, במגמה לרתק ולהשמיד כוחות יהודיים ובכך לעזור להצלחת הפעולות.

הכוח המצרי

למחרת הקמתה הרשמית של מדינת ישראל, ב-15 במאי 1948, פלש חיל המשלוח המצרי למדינת ישראל. הכוח, שהתרכז באל-עריש והיה בפיקודו של מייג'ור-גנרל אחמד עלי אל-מאוואוי, מנה כ-10,000 איש וכלל חטיבת חיל-רגלים בת שלושה גדודים, גדוד מסייע של נשק בינוני, גדוד תותחנים ולו 24 תותחים בני 25 ליטראות וכמה תותחים בני 6 ליטראות, גדוד שריון בן שתי פלוגות של שריוניות, וכן יחידת הנדסה ויחידת נ"מ.

לקראת סוף מאי תוגבר חיל המשלוח המצרי בשני גדודי חי"ר, בגדוד טנקים קלים "שרמן" ו"מטילדה", ובגדודי מילואים. בנוסף סופחו אליו פלוגות של מתנדבים מסודאן, מסעודיה, מלוב, וממרוקו.

הסיוע האווירי שניתן לחיל המשלוח המצרי כלל 15 מטוסי קרב, 5 מפציצים שהוסבו לתובלה, ומספר מטוסים קלים לתצפית.

מנגד עמדה חטיבת גבעתי ששלטה על כל מרחב הדרום.

במחצית הראשונה של חודש מאי 1948 היה מצב חטיבת "גבעתי" כדלקמן: מספר אנשי החטיבה, כולל שתי פלוגות נפתיות מורכבות מאנשי יישובי הדרום, הגיע ל-3,100 איש, מהם כ-500 במטה החטיבה וביחידות החטיבתיות. כ-2,500 איש שרתו ב-4 גדודים. שלושה בני 600 איש כל אחד, ואחד, גדוד 53, בן 700 איש בתוספת אנשי הגמ"ר מהיישובים.

לקראת הפלישה – ליל ה-12/5/1948

במסגרת ההכנות לקראת פלישת צבאות ערב לארץ-ישראל וצבא מצרים לדרום הארץ במלחמת העצמאות, הוחלט בין השאר לבנות מכשולים וקווי הגנה על צירי ההתקדמות האפשריים של המצרים. משימות אלו היו מטרתו של "מבצע ברק" שהחל ב-9/5/1948. בשלב ראשון של המבצע בוצעו התקפות על הכפרים העוינים במרחב מג'דל-איסדוד, על מנת לחזק את מרחב הפעולה של כוחותינו, ולמנוע מהצבא המצרי בסיסים חשובים שבהם יוכל להתבסס. כדי לנצל את הצלחת השלב הראשון במבצע ברק הוחלט לגשת מיד לשלב השני, שמטרתו היו ניתוק התקדמות המצרים צפונה על ידי פיצוץ גשר איסדוד (גשר "עד הלום"). בליל ה-12/5/1948 יצאו הכוחות לפיצוץ גשר "עד הלום" וכיבוש הכפר ברקה. על פלוגה ב' של גדוד 53 מחטיבת גבעתי הוטל לפוצץ את הגשר. הפלוגה יצאה מגן יבנה, נעה בתוך תוואי נחל לכיש ולא נתקלה בכוחות ערביים. בשל תקלה טכנית נדרשו שני ניסיונות פיצוץ כדי להפיל את הגשר.

עדותו של שמעון מרגולין, מפקד פלוגה ב' (גדוד 53) שפוצצה את הגשר: "...אירעו תקלות: הראשונה בהן לא הייתה תקלה אנושית, אלא תקלה "בהמתית". היא אירעה לאחר יציאתנו, בשעה טובה מגן יבנה, באחת החלקות הסמוכות למושבה. בחלקה זו פעלו ממטרות, והללו כנראה הפחידו את אחת הפרדות שנשאו את שקי חומר הנפץ. ללא הודעה מוקדמת, השליכה זו את השק שנשאה עמה, וברחה בחזרה אל הכפר. לא נותרה לנו כל ברירה אלא לפרק את השק שהיה מוטען בתרמילי נשיאה, ולהעמיס את חמשת התרמילים שהיו בו על חמישה אנשים שהתנדבו לכך. אחד מהם הייתי אני, עבדכם.

הדבר בוצע במהירות, ותוך מספר דקות היינו מוכנים שוב לנוע. פרט לפרדה השנייה שנותרה עמנו. ז, עקשנית כפרד, התגעגעה אל חברתה או טענה לשוויון זכויות, ומכל מקום סירבה לצעוד קדימה. שני אנשים ניסו תחילה לשדלה בעדינות שתמשיך בתנועתה, אך לא הצליחו, כיוון שהם לא היו אדוניה הקבועים, אף שאינני מטיל ספק בכך שהיו צדיקים. או אז פתחו הם בשיטת האיומים, אשר אומנם הועילו, אך לא לזמן רב. הסתבר כי אף שהפרדה בהמה היא ככל הבהמות, היא לה קצת שכל. היא סבלה בשתיקה אל כל החרפות והחבטות שהנחיתו עליה שני מוביליה עד שהגענו לוואדי. ואילו כאן, משהתחלנו לרדת במדרונו התלול ומוביליה איבדו לרגע קל את השליטה עליה, ניצלה זו את

ההזדמנות, פרקה את עול מטענה מעליה, בעטה באחד האנשים בעיטה ראויה לשמה, ונעלמה באפלה.

השק שהוטל ארצה בעוצמה התפרק, ומטעני החומר התפזרו. כבמקרה הקודם ביקשתי להתגבר על התקלה בעזרת מתנדבים מבין אנשי. אלא שהפעם לא עלה מבוקשי בידי בקלות: לא נמצאו לי, כבמקרה הקודם, מתנדבים לנשיאה, ואלו שפניתי אליהם להתנדב לא היו מוכנים לכך, או לא יכלו לשאת משקל נוסף. תשובתם הייתה: אנחנו לא פרדות אנחנו.

נאלצתי, אפוא, לנהל עימם ויכוחים מיותרים שלא הצטיינו בשקט, בלילה ובשטח שנחשב לשטח אויב, עד שהצלחתי לבסוף לרתום מספר אנשים מספיק לנשיאת מטעני חומרי הנפץ.

בשעה 03:00 בערך הגענו אל סביבות הגשר. ליד מקום התקלותו של הוואדי, במרחק כמה עשרות מטרים מן הגשר, עצרתי את האנשים וריכזתי את חומר הנפץ. האנשים שמחו להיפטר ממשאם, וריכזו את החומר בזריזות רבה. לאחר זאת שלחתי את יוסף עם יחידת האבטחה, כדי שיציבן לעבר אשדוד ולעבר יבנה. יחידת אבטחה נוספת נשלחה לבדוק את הגשר עצמו, לפני שתציב עצמה לעבר הפילבוקס. ואילו אני נעתי עם שאר האנשים, כשכולנו עמוסים לעייפה בתרמילי מטען, הפיגומים, ושאר אביזרי החבלה לעבר הגשר עצמו. למרות עייפותנו צעדנו אליו במהירות רבה, כמעט בריצה, בידענו שהצלחת הפעולה מותנית במהירות הביצוע. הגענו לגשר. אברהם בנה את הפיגומים משני צדדיו של עמוד המטען העיקרי, והניח עליהם חמישה תרמילים מכל צד. לאחר מכן תחב קצין החבלה החטיבתי, אשר מילא תפקיד של מהנדס, מנהל עבודה, ופועל כאחד, לתוך המטענים מאיצים, כרכם סביב סביב בפתיל רועם, כדי להפעילם כאחד, וחיבר בקצהו מנגנון הפעלה מושהה המוצת על ידי פתיל שחור.

אברהם סיים את מלאכתו זמן מה לפני עלות השחר. כל אותו זמן היו האבטחות דרוכות לקראת בואו של האויב, אך האויב, כנראה, לא התכוון לבוא כלל. מבצע ברק וכיבוש הכפרים הערביים באזור גדרה, גן יבנה ובאר טוביה, שבר את רוחם של הערבים המקומיים, ואף של המתנדבים הזרים, ואם לא ברחו מבתיהם, הרי לפחות לא העזו לצאת מתוכם בשעות הלילה. על כל פנים, עד למתן האות המוסכם לנסיגה לא הבחינו המאבטחים בכל תנועת אויב.

בשעה 05:00 בערך נתתי את האות המוסכם, ומיד החלו היחידות להתקפל למקום המפגש. אחרונים נשארנו אברהם ואנוכי, כדי לאבטח את הגשר.

לאחר שווידאנו כי זולתנו אין איש ליד הגשר, הדליק אברהם את הפתיל השחור. הפתיל השחור החל לבעור, ואנו החלנו לסגת בריצה בתוך הוואדי לעבר העיקול שבו. אך הגענו אליו נשמע רעם התפוצצות, ומטר אבנים שהתרוממו אל על החל לרדת בעקבותיו. כרגיל, היה בכך משום עדות כי החומר עשה את פעולתו. כיוון שהיינו סקרנים לראות במו עיינו את התוצאות, כנאמר בפי ליצני החבורה: טוב מראה עיניים ממשמע אוזניים, פקדתי על יוסקה לצעוד עם אנשים דרך הוואדי לבסיס, ואילו אברהם ואני חזרנו על עקבותינו לעבר הגשר.

תוך התקדמותנו שרקו באוויר כדורים בודדים שנורו לסביבות הגשר בידי כמה ערבים שחנו, מן הסתם, בחולות שממערב לו, ורק עתה הבחינו בכוחותינו. לא חששנו מכך, כיוון שנענו במחסה הוואדי שמעליו עבר הגשר. בהגיענו אליו הופתענו לראות כי אמנם נפגע הגשר, אך לא התמוטט. בדיקה קלה העלתה כי המטען שהיה מונח על הפיגום הגבוה שבשני הפיגומים לא הופעל כלל. אברהם גילה מיד את סיבת התקלה. הסתבר לו כי הפתיל הרועם השתחרר מהמטען שעל הפיגום הגבוה בדרך מפתיעה ובלתי ברורה. מבלי לאבד זמן, חילק אברהם מחדש את חומרי הנפץ, הידקו בפתיל רועם, הרכיב לו מנגנון הפעלה משהה חדש, שהיה עמו לכל צרה, בדק בצורה יסודית את החיבורים השונים, ולבסוף הדליק את הפתיל. משהשלים כל אלה שוב התחלנו רצים, הפעם ביתר מהירות. כעבור שניות ספורות החרידה את האוויר התפוצצות אדירה הגשר הוכרע!" .

29/5/1948 הפלישה המצרית לעבר תל-אביב

בצהרי יום השבת, 29/5/1948, לאחר שבועיים של לחימה קשה נגד יישובי צפון הנגב, החלה הפלישה המצרית לעבר תל-אביב. חטיבת החי"ר השנייה, מתוגברת בפלוגת שריוניות וגדוד תותחי שדה, יצאה ממגדל צפונה. היא נבלמה ליד הגשר המפוצץ, וכוח הנדסה מצרי החל בבניית גשר ביילי.

אנשי התצפית בניצנים הבחינו בשיירת רכב קרבה והולכת בכביש מגדל-אשדוד. הם לא היו מתורגלים בזיהוי כלי רכב צבאיים, ובהתרגשותם גם לא ספרו כהלכה את כלי הרכב שחלפו על פניהם. אין ספק שהגזימו במספריהם. יעיד על כך הקטע הבא מתוך יומנה של מחלקת התגבורת מגדוד 53 שישיבה בניצנים: "שבת 29/5. למעלה מ-1,300 (!) מכוניות משא, זחלים, טנקים בינוניים ותותחים מכל הסוגים, עברו ב'מצעד' על הכביש החולש על ניצנים ופניהם לעבר אשדוד. תשומת לבו של המפקד אברהם הופנתה לתנועה העצומה הזאת. הוא צעד בבטחה בדרכו אל מקום התצפית והרגיע את האנשים: 'אל דאגה, חברה, נסדר אותם'.

אולם, כשעלה בעצמו למקום התצפית, הועמו פניו והוא אמר: 'המצב רציני. אבל אין לנו ברירה אחרת. אנו צריכים להחזיק מעמד ויהי מה. אל תשכחו כי בהגנתכם על נקודה זו אתם שומרים על שפחותיכם בתל-אביב'".

הקרב האווירי הראשון של טייסת הקרב הראשונה

שמעון אבידן הוא יקה, וכשמקבל הוא את הידיעה כי הגיעו 1,300 כלי רכב מצריים, הוא מעוניין לוודא זאת בעצמו. בשבת אחה"צ הוא לוקח רכב ועולה לגבעה לצפות על המתרחש. הוא מתוודה "אני פחדתי". בידעו כי **לחצור** הגיעו מטוסי תובלה עם **4 מטוסי קרב, מסרשמיטים**, הוא מבקש מיגאל ידין שייתן פקודה למטוסים להתקיף את הטור המצרי בגשר אשדוד. כשהוחלט על הקמת טייסת הקרב הראשונה, בחר יהודה רבין ז"ל, ראש להק ציוד הראשון בחיל-האוויר, קומץ מכונאים לקליטת מטוסי המסרשמיט שהגיעו מצ'כוסלובקיה, והיו למטוסי הקרב הראשונים של חיל-האוויר. ביניהם היה גם **שבתאי כ"ץ**: "מטוסי המסרשמיט הראשונים הגיעו מפורקים, כאשר גוף המטוס, הכנפיים, והפרופלור היו בנפרד. מיד העברנו אותם למוסך מספר שש בעקיר (תל נוף) לטיפול. לאחר שסיימנו להרכיב את ארבעת המטוסים הראשונים, הוחלט לוותר על טיסת מבחן, ולהכניס מידית לגיחה מבצעית - תקיפת הכוחות המצריים, בגשר "עד הלום" ליד אשדוד, שהתקדמו לכיוון תל-אביב".

למשימה נבחרו מפקד הטייסת, **מודי אלון**, והטייסים **עזר ויצמן**, **לו לנארט**, **ואדי כהן**. אחר-הצהריים הגיעו הטייסים למטוסים. "לנארט טס במטוס שלי, מסרשמיט מספר ד-108", אומר שבתאי: "הכל נעשה בצורה מאולתרת. הושבתי אותו בתא הטייס, וענדתי לו דרגות מאולתרות. איחלנו להם בהצלחה והם המריאו". הוחלט שהמסרשמיטים ימריאו בשני זוגות: אלון ולנארט ימריאו ראשונים, ואילו ויצמן וכהן ימריאו אחריהם. בשעה 18:00 המריא הזוג הראשון, אך במטוסו של כהן התגלתה תקלה שהקשתה על התנעתו, ולפיכך התעכבה מעט המראת הזוג השני. כדי להימנע מפגישה עם מטוסי קרב של האויב, עשו ארבעת המסרשמידטים את דרכם דרך הים ממערב, ומשהגיעו לנקודה מול אשדוד פנו מזרחה. בשלב זה, החלו המטוסים לצלול ולתקוף את המכוניות והחיילים המצריים הפזורים על הכביש. הפתעת המצרים הייתה רבה. למרות זאת הצליחו להמטיר אש נ"מ חזקה על המטוסים התוקפים. בעת התקיפה נפגע מטוסו של כהן. הוא ניסה להטות אותו מן האש הנורית מן הקרקע, אך המטוס איבד גובה בבת אחת - והתרסק. ויצמן המשיך בתקיפת הטור המצרי, אך לפתע נעצרו תותחי מטוסו בשל תקלה. ויצמן המשיך לצלוף במכונות הירייה של מטוסו עד שנגמרה התחמושת. שלושת המסרשמיטים טסו בחזרה לבסיסם, אך בעת הנחיתה אירעה תקלה במטוסו של מודי אלון והוא ניזוק קשות. אלון עצמו לא נפגע.

שבתאי סיפר כי "שמענו את רעם ההפצצות, וכעבור זמן קצר חזרו רק שלושה מטוסים. אדי כהן נהרג. הוא היה ההרוג הראשון של טייסת הקרב הראשונה, ועד היום לא ברורות נסיבות המקרה. הועלו השערות רבות: אש נ"מ, אולי ירה לעצמו בפרופלור בגלל בעיות סינכרון בין מהירות סיבוב הפרופלור ומכונות הירייה, ואולי תקלה אחרת. לא יכולנו לאמת שום דבר, ואפילו לא מצאנו איפה הוא

נפל. באותם ימים לא היה הדבר אפשרי. הרגשנו איום ונורא שכבר בגיחה הראשונה איבדנו טייס ומטוס".

לאחר תקיפת מטוסי הקרב נעצר הטור המצרי. לתקיפה הייתה ככל הנראה השפעה פסיכולוגית מרשימה. ההתקדמות לכיוון תל-אביב נבלמה. המצרים לא ממשיכים צפונה אלא מנתקים את הנגב מכלל מדינת ישראל שזה עתה הוקמה.



מעט על המטוס אוויה S-199 "סכין"

החלטת ממשלת צ'כוסלובקיה לייצר את מטוס הקרב מסרשמידט 109 במדינה נפלה לאחר סיום מלחמת העולם השנייה, וזאת מהסיבות הבאות:

1. הייצור יתרום להתפתחות כלכלת המדינה בשנים שלאחר המלחמה.
2. הייצור יבטיח את המשכיות תעשיית המטוסים הצ'כית, שפרחה בשנים שלפני המלחמה.
3. הכמות הגדולה של מטוסים שיורכבו או ייוצרו כחדשים תהיה הבסיס לאימון דור חדש של טייסי קרב.
4. עקב בנייתו וארגונו מחדש של חיל האוויר הצ'כוסלובקי לאחר המלחמה, נדרשו יותר מטוסים מאשר יכלו הצ'כים להרשות לעצמם לרכוש מבריטניה, מבריה"מ, או מכל מקור אחר.

לאחר כניעת הגרמנים נותרה ברחבי המדינה, במחוזות בוהמיה ומורביה, כמות גדולה של גופים ומכלולים של מטוסי מסרשמידט 109 מתת הדגמים G-6, G-10, G-14 ו-K-4 שיוצרו בה, ושהרכבתם טרם נשלמה ביום הכניעה. 300 גופי מטוסים נאספו והובלו למפעל חברת "אוויה" בפראג-קטוביץ'. 600 טון נוספים של מכלולים נאספו והועברו ע"י הצבא האדום מהונגריה ובולגריה לצ'כוסלובקיה.

יצרן המטוסים העיקרי היה מפעל אוויה בפראג-קטוביץ', שהרכיב בזמן המלחמה מטוסי מסרשמידט מדגמי BF-109 G-12, ו-BF-109 G-14. המנועים סופקו ע"י מפעלי התעופה בג'ונויץ' ובמאליסץ', והמטוס הראשון שהורכב כונה C-10.

השימוש המבצעי במטוסים הללו היה מוגבל בשל אמינות ושמישות נמוכות של מנועם הגרמני, מסוג דאימלר-בנץ DB-605AM. מצב השמישות היה חמור כל כך, שהשימוש במטוסי הקרב הוגבל לטיסות באזור שדה התעופה בלבד. טיסות ארוכות יותר אושרו במקרים חריגים בלבד.

מחודש פברואר 1948 החלו המטוסים החדשים להישלח ליחידות חיל האוויר הצ'כוסלובקי, והחליפו את מטוסי הספיטפייר שנמכרו לחיל האוויר הישראלי. המטוס כונה "פרד" (MEZEK) בשל התנהגותו הפרועה בזמן ההמראה והנחיתה.

הטסה ושליטה

השליטה במטוס הוגדרה ע"י טייסים רבים כבלתי נעימה, וע"י אחרים כקשה מאד. לו לנארט תיאר את המטוס: "המטוס הגרוע ביותר שאיתרע מזלי להטיס. היה לו מנוע שונה, מדחף שונה, ירי דרך המדחף, התותחים מעולם לא פעלו, מנגנון הסנכרון לא פעל לעיתים קרובות, לא היו מכלי דלק נאטמים מעצמם, רק חלק אחד מכיסא הטייס היה חסין כדורים, והמנוע היה חלש. אתה יכול לתאר לעצמך מטוס קרב ללא מקזז להגה הכיוון? לא היה מקזז להגה הכיוון! אז היה לך מדחף מפלצתי, והיה לך פיתול גבוה ולא היה מקזז להגה הכיוון!

לאחר טיסתי הראשונה במטוס, כשלמדתי על בשרי את הקיזוז ימינה שיש לתת בהגה הכיוון, למדו יתר הטייסים הישראלים ממני שכדי לשמור על הכיוון בהמראה, צריך לתת הגה כיוון ימינה מלא!

והמדפים - בדרך כלל במטוס אמריקאי, אתה מוריד ידית, והמדפים יורדים. למטוס זה היה גלגל... והיה עליך לסובב אותו. אולם כיצד תסובב אותו כשאתה עסוק בהכנות לנחיתה? כתוצאה מכך לעולם לא הורדתי מדפים מלאים. כך שבמקום לגשת לנחיתה במהירות 105 מי"ש, ניגשתי במהירות 140 מי"ש. זה היה מגוחך. את מי שתכנן את המטוס היו צריכים לתלות מהאשכ...!

במטוסים בריטיים או אמריקאים, אתה ממריא ונוחת כשהחופה פתוחה, כך שבמקרה של התרסקות, ניתן לחלץך. באוויה אתה נועל את החופה ואתה כמו בארון מתים... אין פתיחה מהירה! הייתה לך תחושה של קלסטרופוביה, ואם משהו השתבש אז אתה... איך (המתכננים) יכלו להיות כל כך טיפשים? ...המטוס היה מאד לא נוח, היה חלש, ולא היה לי כל ביטחון בו".

בגישה הסופית לנחיתה, לטייס לא הייתה שום ראות קדימה בשל הבליטות של חיפוי המקלעים. דרוש היה אימון וניסיון כדי להשתמש באופק לשם התמצאות.

בעת שטייסת 101 שכנה בהרצליה, היו תאונות הנחיתה כה שכיחות, עד שהחקלאים התימנים שעבדו את השדות ליד המסלול נכנסו לשגרה. בכל פעם שמטוס אוויה התהפך בנחיתה, הם היו באים והופכים אותו חזרה בעזרת מוטות הבמבוק ששימשו אותם בדרך כלל לתמוך בעצי בננה עמוסי פרי.

את המדפים, כאמור, הרימו והורידו הטייסים באמצעות גלגל שנמצא בדופן השמאלית של התא. היה עליהם ללבוש כפפה על יד שמאל, על מנת להימנע משלפוחיות בשל החיכוך. זאת ועוד – הפעלת כוח רב מידי בסיבוב הגלגל קרעה את שרשרת ההנעה.

אחרית הדבר

בליל ה-31-30 למאי פשטו שתי פלוגות של חטיבת גבעתי על הכוח המצרי באזור הגשר והטרידוהו. הצבא המצרי התחפר מדרום לגשר. בליל 2-3 ביוני, הסתער גדוד 54 של חטיבת גבעתי על ביצורי המצרים באזור הגשר, במסגרת "מבצע פלשת", אולם לא יכול היה להם, ונאלץ לסגת בעודו סופג עשרות חללים ונעדרים. רק ב-27 לאוקטובר 1948, לאחר שנטשו המצרים את אזור אשדוד בעקבות תבוסתם ב"מבצע יואב", השתלטו כוחות צה"ל על הגשר.

במשך עשרות שנים תפקד גשר הכביש כציר עיקרי בכביש הדו-מסלולי אשדוד-אשקלון. בראשית שנות השמונים של המאה העשרים הורחב הכביש, ונבנה גשר חדש מעל ערוץ נחל שורק. הכביש בעל הגשר ההיסטורי משמש מאז את הנתביב היוורד דרומה.

תודות :

לאורי הרטמן על העריכה.

אבי ורטהיים הטייס .

עד הפעם הבאה- נתראה!!!

אבי הרטמן

קישור לסרטון: [לחץ כאן](#)

להורדת המסלול בפורמט Google Earth: [לחץ כאן](#)

להורדת המסלול בפורמט עמוד ענן: [לחץ כאן](#)

להורדת המסלול בפורמט gpx : [לחץ כאן](#)

למזג אויר באתר ההמראה : [לחץ כאן](#)

למפת Googel Maps : [לחץ כאן](#)