

גשרים בישראל Bridges in Israel

שבט התשפ"ו • 2/2026 • 1201



בצורת האות S ומוטות בזוויות. יחד הקשתות יוצרות צורה המזכירה את ענק העשוי מפלדה, רמז למוסדות המקיפים את האתר ומייצגים בריאות, ידע וטכנולוגיה.

לאורך הגשר הקשתות מתחברות למדרך באופן שונה. כך גם המפגש ביניהן בחלק העליון וכן הקונסטרוקציה שבחלק התחתון שמתחת למדרך, מסביר האדריכל גידי בר אוריין ממשרד 'בר אוריין אדריכלים', שהוביל את תכנונו של הגשר (קונסטרוקציה: 'רוקח אשכנזי מהנדסים'). "הרוחב והגובה מצטמצמים ומתרחבים במקביל, וכך לאורך התנועה על הגשר נוצרת חוויה של השתנות וחשיפה לטכנולוגיית הבנייה. כמו כן ניתנת נקודת תצפית ייחודית על באר שבע: מצד אחד רואים את קמפוס אוניברסיטת בן גוריון, המרכז הרפואי סורוקה ותחנת הרכבת, ומהצד השני פארק ההייטק, קריית התקשוב, שכונות חדשות ואנדרטת חטיבת הנגב."

עיצוב הבולים

סדרת הבולים עושה שימוש בסקלת צבעים נועזת וחריגה בעולם הבולאות הישראלית, שנועדה ליצור ניגודיות מודגשת לעיבוד הגרפי לגשרים שנקבעו בגווני אפור נקיים. דגמי הגשרים עובדו בתזכנת תלת-ממד כדי לשלוט במדויק בפרספקטיבה ובזוויות לא שגרתיות, המעניקות לכל גשר מבט ייחודי ובלתי צפוי.

משיקולי קריאת הושטמו בהדפסת הבול פרטים קטנים כמו מעקות וגדרות, שהיו עלולים להיעלם או ליצור כתמים כהים. התוצאה היא סדרה בהירה, צבעונית ובעלת נוכחות חזותית מפתיעה, המבליטה את מבני הגשרים באמצעות פשוטות, ניקיון וצבעוניות עזה.

מיכאל יעקובסון

אדריכל וגאוגרף, יועץ אדריכלי לסדרה

הקמת גשרים החלה בין היתר בעקבות שינויים שחלו בשיקולים לגבי בניית תשתיות של רכבות. אם בעבר הרחיקו הרשויות בישראל את מסילות הרכבת מהערים, הרי שכיום השאיפה היא לקרב ככל הניתן את תחנות הרכבת אל מרכזי אוכלוסייה צפופה. המטרה היא להגביר את השימוש בתחבורה ציבורית כדי להפחית את תנועת הרכבים הפרטיים המעמיסים על הכבישים ומגבירים את זיהום האוויר. כתוצאה מכך המפגש בין מסילות ובין סביבות עירוניות דרש פתרונות ליצירת גישות לשני צידי המסילה, הן לתנועת רכבים הן לתנועת הולכי רגל.

הקמתו של גשר כפתרון טכני של מעבר היא אומנם מהלך שבבסיסו הוא הנדסי, אך הנראות הגבוהה נמנעת מהותרת מלאכת התכנון בידיו של המהנדס בלבד ומעודדת את שילובו של אדריכל שיעניק רובד נוסף ליצירה. רובד זה אינו רק משפר את הנוף העירוני ומוסיף לו עניין, אלא בכוחו גם לעודד את השימוש בגשר ולהדגישו כנקודת ציון המייחדת את המקום.

גשר הכרם, עכו (2020)

"ביקשנו ליצור חוויה רב-חושית ועוטפת למשתמשים בגשר", מסביר האדריכל אודי כסיף ממשרד 'מייזליץ כסיף רויטמן אדריכלים MKA', שהוביל את תכנונו של הגשר המצוי בשכונת הכרם שבצפון עכו (קונסטרוקציה: 'דורון שלו הנדסה'). הפתרון נמצא בדמות יצירתו של מונוליט מבטון - מעין גליל מעוצב, שכולו יצוק מבטון ונמתח לאורך של כ-40 מטרים מעל למסילות הרכבת.

"לאחר הליכה על הרמפה המתפתלת, ברגע אחד אתה נעטף מכל הצדדים ואז נפתח אל הנוף", מתאר כסיף את המעבר בגשר כחוויה. "האור משתנה במהלך היום מאחר שההיטל של הצל משתנה בתוך הגשר עם תנועת השמש. כמו כן אפקט אקוסטי נעים נוצר בחלל המקורה, והרוח נושבת ומצננת את ההולכים בימי הקיץ בעקבות חתך הגליל".

גשר הסליל הכפול, באר שבע (2016)

גשר הסליל הכפול בבאר שבע, שנמתח לאורך 220 מטרים, מרחף מעל למסילות הרכבת הקיימות והעתידיות. הגשר מורכב בכל צד מזוג קשתות, המתעקלות ומתפתלות

עיצוב בולים, מעטפה וחותמת

יגאל גבאי

Stamps, FDC & Cancellation Design:

Igal Gabay

Bridges in Israel

The construction of bridges has been driven, among other factors, by changes in planning approaches to railway infrastructure. Whereas in the past Israeli authorities sought to route railway lines away from urban areas, current policy aims to bring railway stations as close as possible to densely populated centers. The objective is to encourage the use of public transportation in order to reduce private vehicle traffic, which places a heavy burden on road networks and increases air pollution. As a result, the intersection between railway lines and urban environments has required solutions that ensure accessibility on both sides of the tracks, for vehicular traffic as well as for pedestrians.

Although the construction of a bridge as a technical crossing solution is fundamentally an engineering endeavor, its high visual prominence precludes leaving the planning process solely in the hands of engineers. Instead, it encourages the involvement of an architect who can add an additional conceptual and aesthetic layer to the structure. This layer not only enhances the urban landscape and adds visual interest, but can also encourage use of the bridge and establish it as a landmark that defines and distinguishes its location.

HaKerem Bridge, Acre (2020)

"We sought to create an immersive, multi-sensory experience for bridge users," explains architect Udi Casif of Meyzelitz-Casif-Reitman Architects (MKR), who led the design of the bridge located in the HaKerem neighborhood in northern Acre (structural engineering: Doron Shelo Engineering). The solution took the form of a concrete monolithan elongated, cylindrical structure, entirely cast in concrete, extending approximately 40 meters above the railway tracks.

"After walking along the winding ramp, in a single moment you are enclosed on all sides, and then the structure opens out toward the view," Casif describes the crossing as an experiential journey. "The light changes throughout the day as the angle of shadow within the bridge shifts with the movement of the sun. In addition, a pleasant acoustic effect is created within the covered space, and on summer days the wind flows through the cylindrical section, cooling those who cross."

The Double Helix Bridge, Be'er Sheva (2016)

The Double Helix Bridge in Be'er Sheva spans 220 meters, floating above existing and future railway lines. On each side, the bridge is composed of a pair of arches that curve and twist in an S-shape and are inclined at varying angles. Together, the arches form a shape reminiscent of a giant DNA strand made of steel, a reference to the institutions

חותמות אירוע להופעת הבול SPECIAL CANCELLATION



surrounding the site, which represent health, knowledge, and technology.

"Along the length of the bridge, the arches connect to the deck in different ways, as does their meeting point at the upper section, as well as the structural system beneath the deck," explains architect Gidi Bar Orian of Bar Orian Architects, who led the bridge's design (structural engineering: Rokach-Ashkenazi Engineers). "The width and height simultaneously narrow and expand, creating a dynamic experience of transformation and exposure to construction technology as one moves across the bridge. The bridge also offers a unique observation point over Be'er Sheva: on one side are Ben-Gurion University, the Soroka Medical Center, and the railway station; on the other, the high-tech park, the ICT campus, new residential neighborhoods, and the Negev Brigade Memorial."

Stamp Design

The stamp series employs a bold and unconventional color palette by Israeli philatelic standards, designed to create a striking contrast with the graphic treatment of the bridges, which was rendered in clean shades of gray. The bridge models were processed using three-dimensional software, enabling precise control over perspective and unusual viewing angles that provide each bridge with a distinctive and unexpected visual expression. For reasons of legibility, small details such as railings and fences were omitted from the stamp printing, as they might have disappeared at scale or created dark visual artifacts. The result is a bright, colorful series with a surprising visual presence, highlighting the bridge structures through simplicity, clarity, and vivid coloration.

Michael Jacobson

Architect and Geographer
Architectural Consultant to the Series

שירות הבולאי - טל: 076-8873933
שד' הרכס 21, מודיעין 7178390
The Israel Philatelic Service - Tel: 972-76-8873933
Sderot HaReches 21, Modi'in 7178390
www.israelpost.co.il * e-mail: philserv@postil.com

Issue:	פברואר 2026 February	הנפקה:
Stamps Size (mm):	30 ג / 60 ר (מ"מ)	מידת הבולים (מ"מ):
Plate:	1318	לוח:
Stamps per Sheet:	8	בולים בגיליון:
Tabs per Sheet:	8	שבליים בגיליון:
Method of printing:	אופסט Offset	שיטת הדפסה:
Security mark:	מיקרוטקסט Microtext	סימון אבטחה:
Printer:	קרוואטיה AKD	דפוס: