

הזירה הימית בים סוף - בראשית

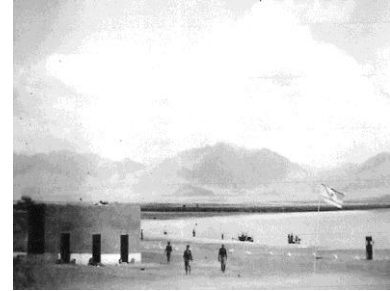
מאת: יהודה בן-צור, המשלב בכתבה את הקשר האישי שלו לזירה



טרומ אילת, מרץ 1949

>אום-רשרש

הנפת דגל הדיון



צילום: מיכה פרי



על אף שאילת נכללה בגבולות המדינה היהודית שנקבעו בהחלטת 'כ"ט בנובמבר' 1947, היה צורך לסלק את הלגיון הירדני שהתמקם לאורך דרך הערבה. ב-10 במרץ 1949, לאחר הנפת 'דגל הדיון' בסיום מבצע 'עובדה', שיגרו המח"טים, **נחום שריג ונחום גולני**, מברק **ליגאל אלון**, מפקד חזית הדרום: **"העבירו לממשלת ישראל: ליום 'ההגנה', י"א באדר מגישות חטיבת 'הנגב' פלמ"ח וחטיבת 'גולני' את מפרץ אילת למדינת ישראל"**. בצדק ציינו המח"טים שמדובר במפרץ אילת ולא הסתפקו בציון העובדה שהחטיבות הגיעו לחוף אילת, שהעברים כינו אותו בשם 'אום-רשרש' ובאותה עת היו בו רק כמה חושות. כיבוש/שחרור הגישה למפרץ, שעד אז נקרא 'מפרץ עקבה', פתח בפני מדינת-ישראל גישה ישירה – עוקפת תעלת סואץ¹ – לזירה ימית נוספת, זירת ים-סוף, בואכה מזרח אפריקה, המפרץ הפרסי/ערבי, הודו והמזרח הרחוק.

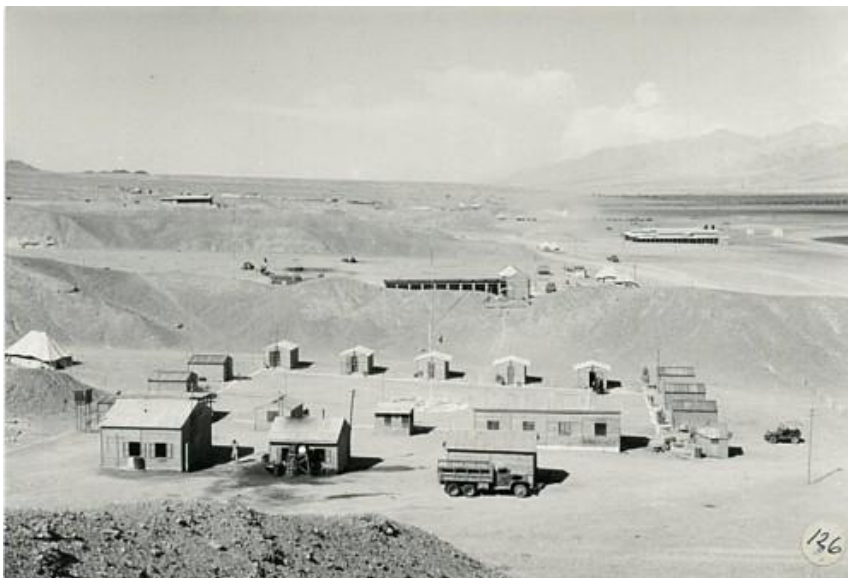
על חשיבות הגישה למפרץ תעיד העובדה שהנושא נדון שנה קודם לכן בינואר 1948. שני 'הזקנים', ד. ב-ג ויצחק שדה², הגו ותכננו - בנפרד - השתלטות על מרחבי הנגב, בואך אילת באמצעות 600 חברי הכשרות הפלמ"ח. התוכניות נגנזו מאחר ובאותה עת הפלמ"ח נקרא "לכבות שריפות" ברחבי הארץ. עוד קודם לכן, בתחילת המלחמה, יגאל אלון גלגל רעיון לכיבוש אילת בדרך הים. הרעיון שלו היה להעביר כוח של הפלי"ם לדר' אפריקה ובעזרת ציונים נאמנים לרכוש שם ספינה להעברת הכוח לאילת. עוזי נרקיס היה אמור לפקד על המבצע, אך כמו תוכניות פנטסטיות אחרות הרעיון נגנז³.

¹. על אף שמבחינה חוקית המעבר בתעלת סואץ היה אמור להיות פתוח בפני שייטת ישראל, המצרים מנעו זאת. 1954- נכשל ניסיון ישראלי להעביר בתעלה את האוניה 'בת-גלים'.
². ד. ב-ג, 'יומן המלחמה', עמ' 175-6, 179-80.
³. עפ"י אניטה שפירא, הביוגרפיה של יגאל אלון.

בפברואר 1948 הגיע חיים בר-לב לנגב ע"מ להקים את הגדוד ה-8 של הפלמ"ח. את דבריו למ"פ"ם הוא פתח במשפט הבא: "גדוד 8 הוא הגדוד הדרומי וגזרתו משתרעת עד מפרץ אילת. יבוא יום והגדוד יכבוש את השטח כולל אילת". הדברים נשמעו לאחד המ"פ כחלום נכסף והזוי: "כיון שהדברים נאמרו בימים הקודרים בהיותנו מעטים וחסרי אמצעים... והנה מקץ שנה החלום התגשם"⁴, במבצע שסימל את סיום מלחמת העצמאות. כ-2,900 שנים לאחר שדוד המלך כבש את האזור מידי האדומים ושלמה המלך הקים במקום מספנה ונמל פעיל ("ואני עשה המלך שלמה בעציון-גבר אשר את אלות על שפת ים סוף בארץ אדום... ויבואו אופירה וייקחו משם זהב..."⁵), נפתחה הדרך להקמת עיר ישראלית חדשה במקום, היא העיר אילת הקרויה על שם קודמתה המקראית⁶.

(אישי). בספטמבר 1948, הגעתי ארצה כמפקד ספינת עולים, 'המורד', שהובילה מתנדבי גח"ל ומח"ל. בשלב זה, לאחר למעלה משנת פעילות באוניות ההעפלה ורכש, החלטתי להתנתק מ'המוסד לעליה' (האות ב' הושמטה ב-15 במאי) ו'לערוק' לצה"ל, ישירות לגדוד ה-9 בחטיבת הנגב – פלמ"ח. כמפקד מחלקת ג'יפים זכיתי להימנות על כוח החוד של הגדוד בירידה לאילת ולהתרחץ במימי המפרץ לאחר הנפת 'דגל הדין'. בסיום מלחמת העצמאות, לאחר שש שנות שרות בפלמ"ח-פלי"ם ו'המוסד לעליה ב', החלטתי להתגייס לשרות קבע בחיל הים. עוד לפני כן תכננתי עם חברתי טובה לרדת לאילת. המסע בטרמפים מבאר שבע לעין חוסוב ומשם לעין גדי, בסירה שיצאה מסדום, הסתיים באילת בהצעת נישואין, שנתקבלה בשמחה רבה.

חיל הים, שהוקם במהלך מלחמת העצמאות והתבסס על נמלי חיפה ות"א-יפו, שלח שלוחות לימות הגובלות עם מדינות ערב השכנות - אגם החולה (לפני ייבושו - בכייה לדורות), אגם כנרת, סדום - ים המלח וכמובן למפרץ אילת. בסיס חיל הים, שהוקם בתחילת 1950 בחוף שלא היה בו מזח לעגינת כלי שיט, היה מורכב תחילה מצריף המפקדה, אוהלי מגורים ו"צי" של 2 סירות. ב-1951 נוספה ספינת-דייג פרטית בשם 'בר-גיורא', שניתן היה לגייסה בעת צורך.



בסיס חיל הים באילת, 1951

⁴ המ"פ 'ברן' אדן, שהניף את דגל הדין – דוא"ל שנשלח אלי ב-2006.

⁵ תנ"ך, מלכים א', עמ' כ"ו-כ"ח. שליטת מלכי יהודה באזור נמשכה כ-200 שנים.

⁶ מלכים ב' י"ד כא: "ויקחו כל-עם יהודה את-עזריה, והוא בן-שש עשרה שנה; וימלכו אתו תחת אביו אמציהו. הוא בנה את-אילת וישבקה ליהודה אחרי שכב-המלך עם-אבתיו".



**הספינה בר-גיורא בדרכה לאילת,
1951**

התפתחות העיר הייתה תלויה בהקמת שדה תעופה ונמל, והושפעה מהמצב הביטחוני. החל ממלחמת העצמאות ועל אף הסכם הפסקת האש בסופה, מנעו המצרים מעבר בתעלת סואץ של כלי שיט ישראליים או כאלה שמעבירים סחורה לישראל. פורמאלית מצרים גם הכריזה על איסור מעבר במיצירי טיראן בפני אוניות שפניהן לאילת, אך למרות זאת נבנה ב-1951 מזח עבור ספינות קטנות וספינות דייג ומאותה שנה גם החלו לפקוד את העיר מספר אוניות סוחר קטנות בשנה, שנאלצו לפרוק את מטעניהן באמצעות סירות, בשל העדר רציף או מזח מתאים לפריקה ישירה.



**נחתת חיל-הים מסייעת
בפריקת האוניה אייס
ג'ורג'יס, שהביאה חומרי בניין
מקניה, ראשית שנות ה-50**

במרץ 1954 עלתה ספינת חיל הים בשם 'אלמוגית' על שרטון בחוף הסעודי של ים סוף, כ-140 ק"מ מאילת. בספינה היו שבעה לוחמי שיטת 13, שהוטל עליהם לאתר מפרצים למסתור ולמארבים. לאחר דיון אם לחלץ את הלוחמים במטוסי ים "קטלינה" ששירתו אז בחיל האוויר, במטוסי "דקוטה", או במטוסי "פייפר", נבחרו ה"פייפרים" של טייסת 100 כמתאימים ביותר. בליל ה-2 באפריל שוגרו שבעה "פייפרים", מבסיסם שברמלה, לביצוע החילוץ. בגלל סופה, התעכבו המטוסים באילת והמריאו משם רק ב-3 באפריל. ה"פייפרים" טסו בשלושה מיבנים, כשמטוס "מוסקיטו" מאבטח אותם. אנשי חיל הים אלתרו מסלול נחיתה על החוף וכיוונו

אליו את ה"פייפרים", בהדלקת נר עשן. ה"פייפרים" נחתו בזה אחר זה. כל מטוס לקח אחד מאנשי חיל הים, המריא מייד בחזרה ארצה והמבצע – שנודע בשם 'מבצע שנונית' – הסתיים ללא תקלה.

שנת 1955 הייתה "סוערת" ביותר ועמוסה בפעולות טרור ותגמול. באותה שנה גם החלו במטכ"ל תכנונים להגעה בדרך היבשה לשארם א-שייח', במטרה לפתוח את מיצרי טיראן לשייטת ישראל, לנוכח איומים חדשים מצד מצרים על כוונתה לאכוף את המצור במיצרי טיראן. על-פי נתוני המודיעין היה ידוע כי רוב הציר עביר, למעט קטע אחד בין עין-פורטגה לדהב, עליו היה חסר מידע. לאור זאת תוכנן מבצע 'ירקון': חוליה של 6 קצינים וחוגרים מחטיבת גבעתי בפיקודו של סא"ל אשר לוי (מג"ד 51), הובלה בספינת דיג מגויסת והונחתה בליל 9-10 ליוני 1955 בחוף דהב במטרה לאסוף מודיעין. על-פי התכנון, תנועת החוליה נעשתה בלילה בלבד. בשעות היום בהן הטמפרטורה עלתה עד כ- 50° נחו הלוחמים במקום מסתור מוצל. בכל יום הצניח מטוס מים לאנשי החוליה באתרים שנקבעו מראש. בליל 12-13 ביוני הגיעו אנשי החוליה לסוף מסעם, הכשירו מנחת מאולתר למטוסים קלים ופוננו מהמקום על-ידי מספר מטוסי פייפר של חיל האוויר. רק מספר ימים לאחר סיום המבצע, התברר כי משמר הגבול המצרי עלה על עקבות החוליה, וסיור של רוכבי גמלים רדף אותם, אך הגיע למנחת שעות מספר לאחר שאנשי החוליה פונו על-ידי המטוסים. הסיור בוצע במסגרת ההכנות למבצע 'עומר'⁷, שנועד לכבוש בפעולה משולבת יבשתית והצנחה את אזור מיצרי טיראן, בו הציבו המצרים סוללת תותחים ששלטה על הכניסה למפרץ, בואכה אילת. המבצע בוטל ברוב קולות כשהובא לאישור הממשלה, על אף שבאותה עת – ספטמבר 1955 – נחתמה ע"י המצרים עיסקת הנשק הגדולה עם הצ'כים.

ממצאי הסיור, שהקטע שנבדק אכן עביר לכלי רכב, סייעו בעת תכנון מסעה של חט' 9 לשרם א-שייח', שנה לאחר מכן במבצע 'קדש' בנוב' 1956. בעקבות המבצע נפתחו מיצרי טיראן לתנועת כלי שייטת ישראלים ולאנושאי סחורות לאילת (אוניית הסוחר הראשונה לעבור במיצרים, במרץ 1957, הייתה אוניה דנית שחברת 'צ'ים' חכרה בשם 'בריגיטה טופט'), והתאפשר למדינת ישראל לפתח את הסחר הימי עם מדינות אפריקה ואסיה ולשתף פעולה עם איראן בפרויקט קו צינור הנפט אילת-אשקלון. במקביל הושלמה הקמת "הנמל הישן" שאפשר גישה ישירה לרציף.



חיל הים תרם את חלקו בפתוח בסיסו בעיר. לקראת מבצע 'קדש' הגיעה לאילת בדרך היבשתית פלגת נמ"כים (נחתות קלות – LCM), שסייעו לחטיבה 9 בדרכה לשארם א-שייח. מייד לאחר המבצע הגיעה פלגת סט"רים, שנרכשה באיטליה. כמו כן הגיעו 2 הפריגטות, ק-32 'מזנק' וק-28 'מבטח', שעשו את דרכן מחיפה סביב כף 'התקווה הטובה' (הפריגטות נמכרו ב-1959 לציילון).

באר שבע – העברת נמ"כ מהרכבת לרכב, בדרכו לאילת

⁷ כרמית גיא, 'בר-לב', הוצאת 'עם עובד' 1998, עמ' 6-84. חיים בר-לב, מפקד המבצע "נתתי למבצע את שמו של בני", עומר.

(אישי). במהלך מבצע 'קדש' הייתי מש"ט שייטת 11 (שייטת הנחיתה). לאחר שהתוכנית לנחיתה מערבית לאל-עריש בוטלה, נצטוויתי לשגר את פלגת הנמ"כים לבסיס אילת. לאחר המבצע ירדתי לאילת לבקר את הבחורים ובהזדמנות זו סיירתי גם באזור שרם א-שייח. בינתיים נתקבלה החלטה לחסל את השייטת. באחד הימים נקראתי למפקד החיל, שמול"יק טנקוס. "הוחלט למנות אותך כקצין האג"ם בבסיס אילת. מתי תהיה מוכן לרדת לשם?". "מחר, בתנאי שישחררו אותי מהאחריות הלוגיסטית לטיפול בחיסול השייטת". התערבות מפקד החיל לא הועילה ורק כעבור חודשיים, בפברואר 1957 ירדתי לאילת. לאחר השלמת פינוי סיני נתמנית כמפקד הבסיס (וכפועל יוצא גם הזירה המזרחית של חצי האי). בקיץ הצטרפה אלי משפחתי - אשתי ובני הבכור. בסוף השנה זומנתי לקורס פו"מ חיילי וחזרנו לחיפה. תקופת שהותנו הקצרה באילת הייתה רגועה מבחינה ביטחונית וזכורים לי רק שני נושאים חריגים בהם טיפלת: הכרת חוף סיני. במהלך הפינוי הטלתי על אחד הקצינים לסייר לאורך החוף עם נמ"כ ולהכין תיק על המפרצונים שלאורך המפרץ. דאגתי העיקרית הייתה לאתר מפרץ בו ניתן יהיה "להחביא" את הפריגטות מחשש לתקיפה אווירית.

תפישת מטען חשיש. הממונה על השב"כ האזורי פנה אלי וביקש שנשתלט על סירה המבריחה חשיש מעקבה הירדנית לטאבה המצרית. מסלול השייט של הסירה חרג מהתחום בו יכולנו לשייט מבלי לבקש אישור מוקדם מהמפקדה. דווחתי שבשלושת הלילות הבאים אחד הסט"רים יארוב לסירה. מחשש לסחבת לא ביקשתי אישור. הסירה עם 100 ק"ג חשיש נתפשה.



הפריגטה ק-32 'מזנק'
עוגנת בנמל אילת,
1957

עוד על ההיסטוריה של נמל אילת, עפ"י ויקיפדיה:

שנות ה-50 וה-60 - הקמת הנמל האזרחי: "לאורך שנים ראתה ממשלת ישראל את התפתחותו של נמל אילת כחיוני לפיתוחה של העיר אילת. כבר בראשית שנות ה-50 החלו אוניות פוקדות את העיר, אך בהעדר מתקני עגינה מתאימים, נאלצו לפרוק את סחורותיהן בלב ים. בשנת 1955 החלה הקמתו של הנמל הראשון ("הנמל הישן"), והוא שימש לימים כנמל הראשי של אילת במשך שנים ספורות בלבד. במבצע קדש (1956) השתלטה ישראל לראשונה על מיצרי טיראן, ופתחה אותם לתנועת אוניות ישראליות לאסיה, לאפריקה ולמזרח הרחוק. בעקבות כך גדל היקף הפעילות ו"הנמל הישן" לא הצליח לטפל בכמות המטענים הגדולה העוברת בו. בראשית שנות ה-60 הוחלט אפוא על בניית נמל חדש, מדרום לנמל הישן. הנמל החדש נחנך בספטמבר 1965, אבל כבר ב-1967 הוא הושבת כמעט כליל עם סגירת מיצרי

טיראן ע"י שליט מצרים, נאצר. סגירת המייצרים הטילה מצור ימי על ישראל והייתה אחת הסיבות לפריצת 'מלחמת ששת הימים'. מייד לאחר הניצחון [שחיל הים נטל בו חלק] נכנסה בשערי הנמל האוניה הראשונה, "דולפין".



הנמל הישן, 1958, והנמל החדש שהחליף אותו



ימי בראשית של שדה התעופה באילת



בול שהונפק ב-1969 לציון נמל אילת, במסגרת סדרה בת שלושה בולים "נמלי ישראל"