

## 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



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, שהערבים 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 סואץ<sup>1</sup> – 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 שדה<sup>2</sup>, 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 הפל"ים לדר' אפריקה ובעזרת ציונים נאמנים לרכוש שם ספינה להעברת הכוח לאילת. עוזי נרקיס היה אמור לפקד על המבצע, אך כמו תוכניות פנטסטיות אחרות הרעיון נגנז<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>. על אף שמבחינה חוקית המעבר בתעלת סואץ היה אמור להיות פתוח בפני שייט ישראלי, המצרים מנעו זאת. ב-1954 נכשל ניסיון ישראלי להעביר בתעלה את האונייה 'בת-גלים'.

<sup>2</sup>. ד. ב-ג, 'יומן המלחמה', עמ' 175-6, 179-80.

<sup>3</sup>. עפ"י אניטה שפירא, הביוגרפית של יגאל אלון.

בפברואר 1948 הגיע חיים בר-לב לנגב ע"מ להקים את הגדוד ה-8 של הפלמ"ח. את דבריו למ"פים 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"<sup>4</sup>, 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..."<sup>5</sup>), נפתחה הדרך להקמת עיר ישראלית חדשה במקום, היא העיר אילת הקרויה על שם קודמתה המקראית<sup>6</sup>.

*(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"צו" של 2 סירות. ב-1951 נוספה ספינת-דייג פרטית בשם 'בר-גיורא', שניתן היה לגייסה בעת צורך.



**בסיס חיל הים באילת, 1951**

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

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

<sup>6</sup> 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 וישבה ליהודה אחרי שכתב-המלך עם-אבתיו".



**הספינה בר-גיורא בדרכה לאילת,  
1951**

התפתחות העיר, שהייתה תלויה בהקמת שדה תעופה ונמל, הייתה מותנית במצב הביטחוני. החל ממלחמת העצמאות ועל אף הסכם הפסקת האש בסופה, מנעו המצרים מעבר של כלי שיט ישראליים בתעלת סואץ. בשלב זה פקדו את העיר אוניות קטנות שנאלצו לפרוק את מטעניהן באמצעות סירות, בשל העדר מזח או רציף.



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

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, כשמתוס "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. 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 בפקודו של סא"ל אשר לוי (מג"ד 51), הובלה בספינת דייג 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'<sup>7</sup>, 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 עסקת 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. במהלך מבצע 'קדש' בנוב' 1956 נכבש חצי-האי סיני והשליטה על מיצרי טיראן אפשרה למדינת ישראל לפתח את הסחר הימי עם מדינות אפריקה ואסיה. בעקבות המבצע התאפשר שיתוף הפעולה עם השאח הפרסי בפרויקט קו צינור הנפט אילת-אשקלון ובמקביל הושלמה הקמת "הנמל הישן" שאפשר גישה ישירה לרציף.



חיל הים תרם את חלקו בפתוח הבסיס. לקראת מבצע 'קדש' הגיעו לאילת בדרך היבשתית: פלגת נמ"כים - נחתות קלות - LCM, שסייעו לחטיבה 9 בדרכה לשארם א-שייח ומייד לאחר המבצע, פלגת סט"רים, שנרכשה באיטליה. כמו כן הגיעו 2 פריגאטות, שעשו את דרכן מחיפה סביב כף התקווה הטובה'.

**באר שבע. העברת נמ"כ מהרכבת לרכב, בדרך לאילת**

<sup>7</sup>. 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, שמוליק 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 הפריגאטות 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.

#### 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 המיציצים 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 החדש באילת



הנמל הישן, 1958



ימי בראשית של שדה התעופה באילת



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