

הייתה שליטת מדינת ישראל במרחב הכפרי והמדברי של ארץ-ישראל והבטחת יישובי הספר וגושי ההתיישבות המבודדים. האלטרנטיבה — מלחמת התנופה במרחבים — ננקטה רק אחר-כך, תוך הסתייגויות. המלחמה על הדרכים כפתה על צבא-ההגנה קרבות מלכודת, עשירים במעשי-גבורה ודלים בתוצאות.

שישה טעמים היו לבחירה בלוחמה הדפנסית בית:

□ החשש פן תבטל התערבות הבריטים את ההישגים הצבאיים של היהודים ותסכן אינטרסים חיוניים אחרים.

□ אסטרטגיית "הפרופיל הגמוך" של המנהיגות המדינית.

□ הרחיעה, בראשית המלחמה, מפני מדיניות-כיבוש ומפני פגיעה באזרחים.

□ מחסור ביחידות צבאיות להחזקת המשל-טים, הנקודות האסטרטגיות והשטחים הערביים.

□ העדר נשק כבד בתחילת המלחמה ומחסור חמור בו בהמשכה (הדעה הרווחת הייתה שבלי נשק כבד אין להסתבך בהרפתקאות כיבוש).

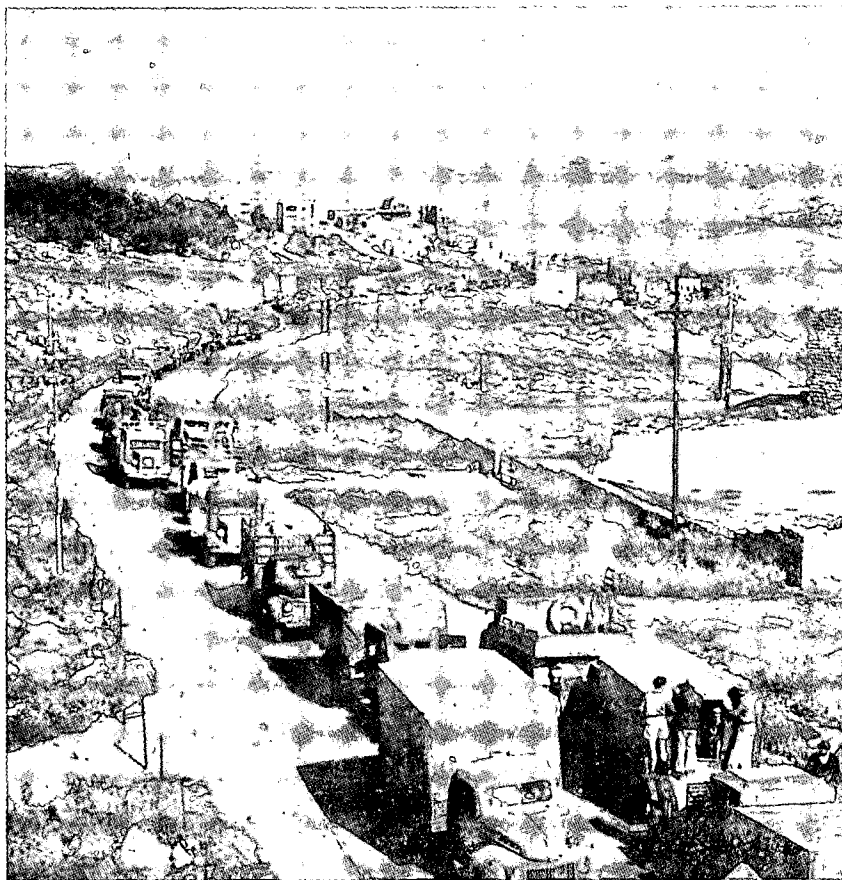
□ העדפת המטה הכללי את האסטרטגייה העקיפה, גם בגלל האילוצים וגם מטעמי אופי והשקפת עולם. מסעי המלחמה שהיו חביבים על הפיקוד העליון היו איגופים, כיתורים וחקיעת טריוזים.

☆☆☆

המלחמה על הדרכים נערכה בכל שלבי מלחמת העצמאות, אך בתקופה מסוימת היא היוותה מרכיב דומיננטי. לאחר כישלונות במלחמת הערים ובמלחמת יישובי הספר גילו הערבים את נקודת החולשה של היהודים: הדרכים. הדרכים, שהובילו אל גושי ההתיישבות היהודיים, עברו בתוך כפרים ערביים וערים ערביות, דבר שאפשר לערבים להציב מארבים, לבחור את המקומות בהם יתקפו היהודים ולהכתוב את התנאים.

המלחמה על הדרכים החלה ביום פרוץ מלחמת העצמאות. בתחילה הייתה זו מלחמה מקרית והגדרתה כ"מאורעות" הייתה מוצדקת, אך מאז אמצע ינואר 1948 הייתה זו לוחמה שיטתית ושיאה היה בתודש מארס. אז נחלו היהודים כשלונות אסטרטגיים חמורים והבינו שתפיסתם המבצעית הייתה מוטעית.

ב-28 במארס 1948 שלחה הוועדה הצבאית של הליגה הערבית הוראות מבצעיות לשכיב והאב, מפקד הגדוד הדרוזי של "צבא ההצלה", שמונה למפקד אזור חיפה. מהוראות אלה⁴ עולה החשיבות הרבה, שייחסו הערבים למלחמה בדרכים. ההתקפות שיוס "צבא ההצלה" על משמר-העמק ועל רמת-יוחנן



ד"ר אורי מילשטיין

ראשיתה של מלחמת הדרכים בתש"ח

הושלם. ההישג העיקרי במערכה על לטרון לפני ההפוגה הראשונה היה פריצת "דרך בורמה", הקשר האלטרנטיבי בין ירושלים לשפלת החוף.

מטרת הקרבות נדרום הייתה (לפחות עד סוף אוקטובר 1948) לפרוץ את הדרך לנגב הנצור. השליטה על הדרך לנגב הייתה יעד של המבצעים הגדולים "אנפאר", "מוות לפור לש", "גייס", ו"יואב" ושל הקרבות בעיראק אל-מנשיה ובמשלטי חוליקאת.

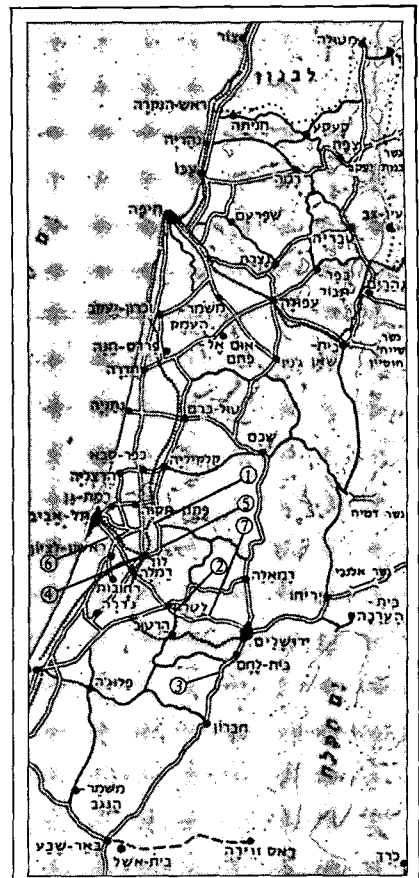
"המלחמה על הדרכים שלטה במחשבת הפיקוד העליון של ההגנה, ואחר-כך של צה"ל עד סוף המלחמה", טען משה קלמן, שהיה מפקד הגדוד השלישי של הפלמ"ח וסגן מפקד חטיבת יפתח במלחמת העצמאות. "הייתה התמודדות בין שתי תפיסות: שמירה על הקיים והשגת יעדים טריטוריאליים. התפיסה הראשונה, הדפנסית, ניצחה וכפתה עלינו את המלחמה על הדרכים. זה התחיל ב"מאורעות" של שנות ה-20 וה-30. הקונצפציה של ההגנה, השמירה על היש, הייתה חלק ממנת-הברזל הפסיכולוגית של המפקדים"³.

מטרת המלחמה הדפנסית על הדרכים

למאבק על השליטה בדרכי ארץ-ישראל היה מקום נכבד בכל שלבי מלחמת העצמאות, דרך תל-אביב-ירושלים העסיקה את הפיקוד המדיני והצבאי ואת היחידות הלוחמות יותר מכל גזרה אחרת. במבצעים "נחשון", "הראל", ו"מכבי" ניסה המטכ"ל להעלות שיירות-אספקה לירושלים ולתפוס משלטים מעל לדרך אליה. גם אחת ממטרות המבצעים "בן-נון", "יורם", ו"דני" הייתה שליטה מוחלטת בדרך הזאת. במאבקים לשליטה עליה נפלו יותר אנשים משנפלו בטיהור הגליל, והכוחות שרוחקו אליה יכלו לכבוש את כל ארץ ישראל המערבית, אילו היה כיבוש שטחים אלה מטרת המלחמה.

זמן-מה לאחר הכרזת המדינה הציע יגאל אלון למטכ"ל לנצל את הצלחת מבצע "יפתח" לכיבוש כל הגליל, ואחר-כך למוטט את יהודה ושומרון. תכנית-אלון זכתה לשבחים רבים, אך נדחתה כי המאבק על הדרך לירושלים היה דחוף יותר¹. חטיבת יפתח ירדה מהגליל, כחיפזון ולאור היום, והוטלה למערכה על הדרך לירושלים: התקפותיה החפוזות על מערך לטרון נסתיימו בכישלון² וכיבוש הגליל לא

* המאמר הנו פרק מתוך ספר שעתידי לראות אור בקרוב. הדברים מתבססים על ממצאים וראיונות אישיים שקיים המחבר, והמסקנות והלקחים הם על אתריותו הבלעדית.



- כבוש סוג א
כבוש סוג ב
דרך עפר
מסילת ברזל
1. פגיעה באוטובוס יהודי שנסע ממנהל לירושלים ב-30.11.1947 ליד צומת כפר סירקין. חמישה נהרגו.
 2. נפילת חבר מטכ"ל ההגנה, יהושע גלוברמן, בדרכו מירושלים לתל-אביב ב-7.12.1947.
 3. "שיירת העשרה", שנסעה מירושלים לגוש עציון ב-11.12.1947, התוקפה ליד "ברכות שלמה" ועשרה אנשים נהרגו.
 4. רצח בלד של ארבעה יהודים, שנסעו לנמל התעופה ב-13.12.1947.
 5. "שיירת בן שמן" (14.12.1947) שנסעה מפתח-תקוה לבן שמן, שלושה עשר נהרגו.
 6. הכפר הערבי יאזור — מקום מועד לפורענות ביציאה הדרומית של תל-אביב.
 7. באב אל ואד (שער הגיא) מקום מועד לפורענות בדורך לירושלים.

נכשלו; יתרונם היחיד של הערבים במחצית הראשונה של המלחמה היה בדרכים.

☆☆☆

ב-30 בנובמבר, היום שבו נרצחו חמשת נוסעי האוטובוס מספר 2094 של "אגד" בדרך נתניה-ירושלים, מינה יגאל ידין את מישאל שחם אחראי לנושאי הרכבים.⁵

יומיים מאוחר יותר, ב-2 בדצמבר, התנפלו תושבי השכונה הערבית אבו-כביר, שבמבואות תל-אביב, על משאית שהובילה פועלים יהודים מקסטינה לתל-אביב, רצחו את הנהג בסכינים ופצעו ארבעה מהנוסעים. ב"הוראות לתכנון הבטחת התחבורה", שפרסם ידין ב-7 בדצמבר, יש הבחנה בין

תחבורה בדרכים פנימיות לתחבורה בעורקים ראשיים. נאמר בהן שאת הקווים הפנימיים יאבטחו מארבים וסוירים רצופים ובדיקות נגד מיקוש, ואילו בעורקי התחבורה הראשיים יסעו כלי רכב משוריינים באבטחת פטרולים ומלווים נושאי נשק. על יחידות האבטחה הוטל לגלות את האויב ולהתריע על הסכנה, לפגוע באויב באש ולמנוע ביצוע מזימתו עד שתגיע תגבורת, לגלות ולפרק כל מכשול בקטע הנתון לפיקוחן, לעצור או להפנות כל כלי-רכב מן הנקודה החסומה, ולחוש לעזרת יחידת-משנה שכנה כשתותקף.

וכך תוכננה אבטחת השיירות: "חוליית מאבטחים אחת תוצב במכונית הראשונה של השיירה; ואחת במכונית האחרונה של השיירה; מאבטח מזוין אחד לפחות יוצב בכל מכונית, וטנדר ובו שישה אנשים יתלווה אל השיירה, יצא לפניו, יסייר בדרך ובמקומות מועדים להתקפה, יתפוס עמדה ויכטיח את מעבר השיירה (יש לנצל לילוי השיירה לא רק טנדרים אלא גם מכוניות מסוג אחר, בעיקר מכוניות קטנות שאינן מעוררות תשומת-לב). משריין — אם ישיגו — יתלווה לשיירה בראשה. במקומות מועדים להתקפה יתפוס המשריין עמדה ויחפה על מעבר השיירה. הוראות אלה, שניתנו ע"י יגאל ידין, התאימו ל"מאורעות" 1936-1939 אך לא למלחמה של סוף 1947, שנתונה לא היו עדיין ברורים לפיקוד העליון. הגישה שהשתמעה מהן הייתה התגוננות ותגובה ולא יוזמה ותנופה. רוב ההוראות אף לא יושמו במלואן, מחוסר אנשים, נשק וציוד ובגלל החשש מעימות עם הצבא הבריטי.

☆☆☆

ב-11 בדצמבר, ארבעה ימים לאחר פרסום ההוראות של ידין, יצאה מרחוב הסולל, שבמרכז ירושלים שיירת-הספקה לגוש-עציון. השיירה כללה שלוש משאיות, מכלית וטנדר של קיבוץ רבדים. נסעו בה 26 אנשים, לרבות שמונה נוטרים חמושים בשישה רובים. בטנדר, שנסע כמאסף לשיירה, ישבו מפקד-הגוש דני מס, סגנו יצחק יעקב וכן יפה ואיר מונדלק מקיבוץ רבדים. משעברה השיירה ליד בית-המשפט הצבאי, שברחביה, ראו הנוסעים חייל מהליגיון הערבי עומד ברחוב עזה ומאותת בידו לחברו, לכיוון בית-לחם. אחר-כך נודע שאנשי הליגיון אמנם הודיעו על יציאת השיירה למפקדת הכנופיות שבבית-לחם. לאחר צאת השיירה מהעיר נתקבלה במפקדת ההגנה שבירושלים ידיעה כי ערבים מתכננים להתקיפה. ניסיון להודיע על כך למפקד הנוטרים או לדני מס ולהחזיר את השיירה לא הצליח.

בשעה 15.30 לאחר שהשיירה עברה על-פני משטרת בית-לחם וברכות-שלמה, נפתחה עליה אש אוטומטית מטוח קצר. נהג משאית-החלוץ נפגע בפניו וכדורים נקבו את הרדיאטור. המשאית עצרה, ונוסעיה קפצו

ממנה החוצה והתארגנו להגנה. כמה מהם נפצעו מן המטח הראשון ושכבו בתעלה ותחת המכוניות. אליהו ברחמא, שהיה מפקד נוטרים, הורה להשיב אש. המכונית הפגועה חסמה את הדרך.

לאחר רבע שעה הגיעו למקום ההתקפה שני שוטרי תנועה בריטים רכובים על אופנוע וקראו להפסיק את האש, אך הערבים לא שעו אליהם. אחד השוטרים נסע לבית-לחם וחברו תפס עמדה בתעלה, במרחק כ-40 מטרים. כשהגיע למקום גיפ צבאי בריטי הפסיקו הערבים את האש, וברחמא עלה על הגיפ ונסע עם החיילים לבית-לחם להזעיק עזרה. כך נשארו האנשים בשטח, בלי מפקד. כל המפקדים — דני מס, יצחק יעקב ואליהו ברחמא — נסעו להזעיק עזרה.

ברחמא הגיע למשטרת בית-לחם עם החיילים הבריטים, לפני הטנדר של רבדים ולפני שוטר התנועה ודרש מהשוטרים לשלוח עזרה למותקפים. יצחק יעקב טלפן אל משרד הנוטרים בירושלים, הודיע על ההתקפה וביקש לשלוח אמבולנס לאסוף את הפצועים. הקציין התורן במשטרת בית-לחם השתהה כ-20 דקות, ורק אז יצא למקום התקרית עם עשרה שוטרים.

סיפרה יפה מונדלק החובשת שישבה ליד הנהג בטנדר של רבדים: "הקרב נמשך ביתר שאת, התחמושת אזלה. הערבים הגיעו לכביש ורצחו אותם, אחד אחד. הייתה שם בחורה. הם הרימו את ראשה בשערותיה וירו בראתה. מעשה ניסים, היא נשארה בחיים. רוב האחרים נהרגו. הערבים התעללו בגויות ושרפו את המשאית. שמעתי פיצוצים אדירים של בלונג-גז. במקום עברו חיילים בריטים ולא התערבו." כשסברו הערבים שכל היהודים נהרגו, שדדו את חפציהם והסתלקו. אחרי עשר דקות הגיעו שלוש מכוניות משוריינות של המשטרה, אך השוטרים סירבו לאסוף את הפצועים. לאחר 20 דקות נוספות הגיעו מירושלים שני אמבולנסים וטנדר-נוטרים ואספו את הפצועים ואת ההרוגים. יפה מונדלק לא נפצעה, אך סבלה מהלם.

עשרה מאנשי השיירה נהרגו. שישה מהם היו תושבי גוש עציון. הייתה זו השיירה המאובטחת הראשונה, שהותקפה ככות ניכר וסבלה אבדות. ההתקפה הייתה מתוכננת ובין התוקפים היו ערבים משכם. שיירת העשרה לא אורגנה בהתאם להוראות ידין, והתנהגותם של המפקדים הייתה בניגוד לציפיות שרווחו באותם ימים.⁶

☆☆☆

היישוב בן-שמן הסמוך ללוד, היה במצור מאז היום הראשון למלחמה. ב-5 בדצמבר וב-11 בו חדרו אליו שתי שיירות ורק הודות למזל הגיעו שתיהן בשלום. אילו נלמדו לקחי שתי השיירות האלה ולקחי "שיירת-העשרה", היה אולי נמנע אסון השיירה השלישית. ב-13 בדצמבר נרצחו בלוד ארבעה יהודים,



ה"פורמנים", יעקב פטיולניק וחמדה סטורין, ממלווי השיירות

"השיטה פעלה, על אף הליקויים, עד מבצע 'נחשון'. הדרך לירושלים הייתה נקודת-תורפה בשיטת השיירות. בדרך הזאת היה המשמר הנע קטן מאוד (בגלל האיסור שהטילו הבריטים), ורק חמישה מכל 70 הקילומטרים שלה עברו בטריטוריה עברית. רובה עברה באזורים ערביים צפופים ועוינים: אבו-כביר, יאזור, בית-דגון, רמלה, אל-קובאב, דיר-איוב, פיתולי הכביש שממזרח לשער הגיא, סריס, הקסטל, קולוניה וליפתא. לירושלים נכנסו דרך רוממה הערבית.

"כשהתחממו העניינים עוד יותר הייתי מסייר באזורים המסוכנים לפני ששלחנו את השיירות. סמכתי על חוש-הריח שלי. יום אחד נסעתי בטנדר בתוך יאזור. נסעתי לאט, כדי לבדוק את הדרך. ליד הבנק עמד ערבי צעיר וכשהגעתי אליו, שלף אקדח, הכניס את ידו למכונת בעד החלון ולחץ על ההדק. למזלי היה הכדור עקר."⁸

בעיות-התחבורה העיקריות בחיפה היו הקשר עם הקריות והמפרץ והכניסה לעיר מצפון, בוואדי-ירושמיה. מדצמבר 1947 היו הכנופיות הערביות פעילות באזור ואדי-רושמיה, ויחידות-משמר של הליגיון סייעו להן.

בגליל העליון הפעיל הגדוד השלישי של הפלמ"ח יוזמות משלו. בתחילת המלחמה התחלף מפקד הגדוד שלום חבלין במולה כהן, ומפקד פלוגה ט' משה קלמן מונה לסגנו. צמד זה זכה לשבחים רבים כפקוד גדודי. מספר קלמן: "לגליל העליון היה כביש יחיד, שעבר בין הר תלול ומצוקים ובין ביצה ממארת, ורובו

לפי דו"ח ההגנה מילאו האנשים את הפקודה. כדור לא נורה ורימון לא הוטל על אנשי הליגיון. במקורות הבריטיים כתוב שהיהחדים הם שירו ראשונים. קצין הליגיון עבדאללה תל כתב בספר-זכרונותיו בפירוש שהתקרית תוכננה מראש, ושהליגיונרים ביימו "פרו" בוקציה יהודית", כדי לסייע למאבקם של ערביי פלסטין.

ברגע שהגיעה השיירה למבואות הדרומיים של המחנה ירו הליגיונרים מהמקלעים. רוב המכונות התחמקו מהיריות, הודות למהירות נסיעתן, אך הטנדר של הנוטרים המאבטחים והמכונת של הצבא הבריטי עם הפצועים נעצרו על הכביש והליגיונרים נקבו אותם בכדוריהם מטוח של 15 מטרים. כל הפצועים נהרגו ומכל נוסעי מכונת-המאבטחים נשאו בחיים רק שלושה אנשים, ששניים מהם התחוו למתים.⁷

סיפר מישאל שחם: "את קטעי הכבישים באזורים כפריים אבטחו בתחילה המשמרות הנעים, שחבריהם היו נוטרים יהודים במדים בריטיים ובמשכורת בריטית, ושנאחזו נתנו להם פקודות. הבריטים העלימו עין; הם כבר למדו לחיות עם הפרדוקס הזה, אבל אנחנו חששנו שהשלטונות יפרקו את כוח הנוטרים הלגלי.

"וכך אורגנה האבטחה: מברא-טוביה עד רחובות ליווה את הנוסעים המשמר הנע של גדרה, ומרחובות עד בית-דגון ליווה אותם המשמר הנע של רחובות ושל ראשון לציון. הקושי היה להיכנס לתוך תל-אביב דרך האיזור הערבי, שהבריטים אסרו להפעיל בו משמר נע. אנשינו ליוו את השיירות רק עד מקווה-ישראל. כשהיו התנגשויות התערבו הבריטים ואיימו בסנקציות, וקצין-הקישור שלנו עם האנגלים, עמוס בן-גוריון, היה צועק עלי: 'אתה תביא לחיסול הנוטרים!'⁸

עובדי נמל-התעופה. מכוניתם הותקפה והוצתה והם נשרפו בתוכה. למחרת, ב-14 בדצמבר, יצאה "שיירת השלושה-עשר" לבן-שמן.

בשעה 14.30 יצאה השיירה מפתח-תקוה: חמש משאיות, טנדר נוטרים וטנדר ממגדיאל, שהצטרף ברגע האחרון. הנוסעים היו 26 אנשי חי"ש מתל-אביב, 13 נוטרים, שני תושבי בן-שמן ושבעה נהגים, בסך הכל 48 איש. השיירה נסעה לא בדרך הרגילה אלא בדרך פתח-תקוה — מגדל-צדק — קולה — דיר טריף — בית-נבאללה מפני שנודע על מארבים בדרך לוד — רמלה ובגלל התקרית בלוד. סמוך למגדל-צדק התעכבה השיירה בגלל תקר באחת המכוניות. בכפר נראתה התקהלות, והנוסעים הזדרזו לתקן את התקר ולהמשיך במסע. סמוך לכפר קולה ניתכה על הנוסעים אש רובים ממרחק 300-400 מטרים. הם השיבו אש, תוך כדי נסיעה, ואחרי כמה מאות מטרים נתקלו במחסום אש חדש, יעיל מקודמו. אחד הנהגים נפצע וכמה מכוניות נעצרו. הנוטרים קפצו החוצה, תפסו עמדות, השיבו אש וחיפו על התקדמות השיירה, אך מכונית אחת נשארה תקועה, והנוטרים לא הבחינו בה.

אחרי שלושה קילומטרים, ליד דיר-טריף, נתגלה תקר באחת המכוניות והנהגים קשרו אותה אל מכונית אחרת, כדי לא להתמהמה. ליד עיקול בכביש התלקחה המכונית הנגרת, ושוב נעצרה השיירה. כמה אנשים כיבו את הדלקה, ואחרים תפסו עמדות כלפי דיר-טריף, שם נראו אנשים חמושים, וכלפי קבוצת ערבים חמושים שתפסה עמדות במרחק 200 מטרים מהשיירה. בעשר הדקות של כיבוי הדלקה לא נורו יריות, אך שני ערבים לבושים אירופית וחגוריי-נשק נראו על הכביש ונעלמו לפתע, ואוטובוס ומונית הופיעו פתאום מדרך בית-נבאללה. כמה ערבים קפצו מהם, ותפסו עמדות בין עצי הוית, וכלי-הרכב חזרו לבית נבאללה. כשכונתה הדלקה והיהודים עזבו את עמדי-תייהם כדי לעלות על המכוניות ניצלו הערבים את ההזדמנות וירו בהם משלושת הכיוונים. מכונית צבאית בריטית, שהשיגה את השיירה וניסתה לעבור על פניה, הוסיפה מהומה על המבוכה (מכונית זו, שנסעה לבית-נבאללה, אספה בדרכה את הפצועים שנשארו במכונית שנעוצה). סדר ישיבת המאבטחים במכוניות השתבש, כל אחד תפס מקום במכונית שנקרתה לו ומפקדי-המשנה איבדו את השליטה על פקודיהם. לבסוף השתלט אחד המפקדים על אחת המכוניות וחיפה על המכוניות האחרות, שחלפו על פניה. אחרי שעברה המכונית האחרונה והתרחקה נסע המחפה אחרי השיירה והשיג אותה ליד מחנה בית-נבאללה. הצופר שבמחנה השיע אועקה, אות לפלוגת-המשמר של הליגיון, ואנשיה תפסו עמדות משני עברי הכביש ודרכו את מקלעי-הברן.

מפקד השיירה, אברהם בר-עם, פקד על הנהגים להגביר מהירות ועל האנשים לא לירות באנשי הליגיון, כדי לא לתת להם תואנה לרצח.

⁷ ב-6 בדצמבר 1947 פירסמו הבריטים פקדה מס' 11/1026 חתומה בידי ג' ל. שור ובה נאמר: "כלי-הרכב של המשמרות הנעים לא יועסקו לליווי כלי-רכב אחרים (מאלה שקיבלו היתר)... לא ייתנו ליווי למכונית שחיסע בשעות עוצר אלא באישור מיוחד של מפקד המחוז."

היה סולינג ברוחב של שניים וחצי מטרים. לעקוף ולתמך לא היה אפשר בכביש הזה, וכאשר באה מכונית ממול היה עליך לסטות לצד הכביש, להיעצר ולתת לה לעבור. פעמיים ביום היו בו פקקים בלתי-נמנעים: הערבים הוציאו למרעה והחזירו מהמרעה את עדרי הג'מוסים (תואים). מועדי השיירות הותאמו לשעות המרעה של הג'מוסים.

"השיירות מהגליל לטבריה היו מתנקזות מכל הישובים. פעם איחרו לבוא המכוניות של אחד הישובים וכך איחרנו את המועד. כשהגענו מול חלסה היה הכביש מלא ג'מוסים. מאחר שידענו כי הערבים מתכוננים לפגוע בשיירות וחששנו לחכות עד שהעדר יפנה את הכביש, הוריתי לנהג הבולדור, מפנה המחסומים, שנסע בראש השיירה, להכניס ל'ספיישל'. הג'מוסים עפו לצדדים, הכביש היה עקוב מדם יותר מכל שהיה עד אז ואחר-כך אנחנו עברנו. כך הסתכסכנו עם בעלי-העדרים והיחסים התחדדו עוד יותר."⁹

יחידה מן הגדוד השלישי של הפלמ"ח ביצעה את אחת הפעולות היוזמות הראשונות במלחמת-הדרכים. בדין-וחשבון מ'12 בד' צמבר 1947 נכתב: "יחידה שלנו התקיפה אוטובוס ערבי על-יד נבי-יושע. יש שישה הרוגים ושלושה פצועים. בין הרוגים אחד ממפקדי הכנופיות. האוטו נשרף כליל. שוב הושג סדר על הכבישים."¹⁰

☆☆☆

בנגב הייתה לערבים אפשרות לבדד את היישובים היהודיים, ולא רק קצינים בריטים אלא גם מפקדים יהודים הציעו, בתחילת המלחמה, לפנות את יישובי הנגב הדרומי,¹¹ אבל הישגי הערבים בנגב היו מעטים מהצפוי בגלל היחס ההוגן פחות או יותר של הבריטים באזור היהודים, מתינותם של הערבים המקומיים והארגון היעיל והפיקוד האחיד של היהודים.

הדרך מתל-אביב לנגב הצפוני עברה בתוך הכפרים הערביים ברברה שעל כביש החוף וכאוכבה, בריר וחוליקאת שעל הכביש המקביל לו ממזרח. בתחילת המלחמה לא היו התנגשויות חמורות בדרך הזאת. רק ב'11 בינואר 1948 הותקפה שיירה מכפר-ורבורג לניר-עם, ליד כאוכבה, ויהודי אחד נהרג.

בנגב הדרומי היו רוב הפגיעות בתחבורה בנזרת חלסה ובית-אשל. אחרי ההתנגשויות הראשונות אבטחו נוטרים ופלמ"חניקים את השיירות, ולא פעם סייעו להם יחידות בריטיות. בדו"ח שנשלח ממטה הפלמ"ח לישראל גלילי ב'31 בדצמבר נאמר שמפקד החטיבה הבריטית בנגב הסכים שגייפ צבאי "יתרוץ סביב השיירות."¹² מפקד הש"י המחוזי דוד קרון קיבל ידיעה על כוונת אנשי הכנופיות ממודיעים ערבים מהימנים.¹³

☆☆☆

כשלב-הפתיחה של מלחמת-הדרכים זכו הערבים בהישגים רק בדרך לירושלים ובסבי-

בותיה. ירושלים היהודית הייתה תלויה באספקה מן החוץ, והכביש המקשר אותה עם השפלה היה יעד-הפגיעות העיקרי של אנשי עבד אל-קאדר אל-חוסייני וחסן סלאמה. כשתכנן מישאל שחם את אבטחת התחבורה לירושלים סבר שהירושלמים יאבטחו את התחבורה לעירם מהשפלה. אחרי שבוע כבר ידע שההגנה הירושלמית אינה מסוגלת לעמוד במשימה זו.

היושע גלוברמן מונה למפקד חזית ירושלים ב'5 בדצמבר, אך שימש בתפקיד זה שלושה ימים בלבד. לפני שיצא לדרכו האחרונה (הוא יצא לתל-אביב בפקודת הפיקוד העליון ונהרג בדרך) הוא כינס את מפקדי הפלמ"ח של האזור בבית-ההסתדרות הוודיע להם כי מעתה תחבס אבטחת הדרך לירושלים על ליווי שיירות, כי המאבטחים יהיו אנשי פלוגה ח' ואנשי הרזרבה הירושלמית וכי האחראי לאבטחת הדרך יהיה מנחם רוסיק.¹⁴

30 סטודנטים תגברו אפוא את יחידות פלוגה ח', שישבו בקריית-ענבים, במעלה החמישה ובמשלטים לאורך כביש ירושלים, ו-60 בחורים ובחורות מהפלמ"ח היו למלווי-שיירות צמודים.

ב'9 בדצמבר הודיע יגאל ידין כי האחריות לאבטחת הכביש ירושלים-תל-אביב נמסרה לבולגרים¹⁵. ימים אחדים אחר כך קיבלו חברי הרזרבה הירושלמית את הפקודה הבאה:

"מאת: מטה פלמ"ח

"אל: אנשי מילואים של פלמ"ח - ירושלים.

"פתיחה - האויב החל בהתקפה כללית על הישוב במגמה לשבור את כוחו הכלכלי ולחסלו פיסית.

"האויב מתנבל לכבישים וליישובים מרוחקים במגמת ניתוק ובידוד מוחלט. כוחות המשטרה והצבא הבריטיים משתפים אתו פעולה ומבצעים את התורה ובוהו המובטח.

"א. המטרה - למנוע את האויב מביצוע זממו ולהעתיק המערכה לשטחי האויב ובסיסיו.

"התפקיד - להבטיח שיירות אספקה ונוסעים בדרכים ירושלים - לטרון, ירושלים - ים-המלח, ירושלים - כפר עציון.

"ב. הכוחות - 1. האויב: מאות ערבים מזוינים במקלעים וברובים. בפיקוד גם זרים. לרשות גם מקלעים בינוניים.

"בסיסי האויב - ליפתא, בית-איכסה, דיר-יאסין, קולוניה, קסטל, צובה, אבו-גוש, חירבה אל-עמוד, בית-מחסיר, דיר-איוב, לטרון - השולטים על הכביש.

"2. כוחותינו - פלוגה בקריית-ענבים לתפיסת משלטים ואבטחת הכביש מצפון ומדרום; שתי מחלקות הכוללות 20 בנות לליווי הצמוד. לרשותן עשרה אקדחים, חמישה סטנים ורימוני-יד.

"בסיסיו - ירושלים, מוצא, מוצא-עלית, קריית-ענבים, מעלה-החמישה, נוה-אילן.
"3. השיטה - בחר בעצמך.
"4. קשר - מכשיר-קשר לא יהיו.
"5. ש"ר - ארבעה תרמילי עזרה ראשונה תקבל במגן דויד ארום.
"6. מנהלה - אין."¹⁶

"ניגשנו לעבודה ללא ניסיון בניהול עבודת-מטה סדירה. לא היו לנו תקנים או ניסיון ארגוני כלשהו, אך במהרה נסתמנו התפקידים, סיפר מפקדם הראשון של ה"פורמנים", יעקב צביה. "האפסנאי דאג לאנשים, עיקר תפקידו היה הכנת הכריכים לדרך. לארוחות ממש לא היה פנאי. בגדים לא היו וציוד לא חולק. בחדשי החורף, ברוח ובקור... נסעו ה'פורמנים' במכוניות-המשא הפתוחות. מן התקציב הזעום קנינו כמה גופיות ותחתוני-חורף, כובעי-גרב וכפפות, אך הכמות היתה כה קטנה, עד שהיה עלינו להעבירם מיד ליד, כמו את הנשק."

"תפקידו" העיקרי של הנשק היה לדאוג לסליקים שהיו בתחנת "אגד", במגרש-החניה של חברת "הובלה" ובתוך כמה מכוניות. במרתף בית-ההסוכנות היו מלווי שיירה אחת מעבירים את הנשק למלווי השיירה הבאה, והנשק היה נרשם ומאוחסן. באותו מרתף התאמנו המלווים בשעות הפנאי שלהם.

"משרד הפלוגה היה עמוס עבודה. הטלפון אינו פוסק לצלצל: 'מתי יוצאת שיירת האוטובוסים?' 'מאיין תצא שיירת מכוניות-המשא?' 'האם כבר הגיעה שיירה פלוגתית?' שמעון פורמן היה אחד השמות הפופולריים ביותר בירושלים. הכל עבדו מזריחת השמש עד שעה מאוחרת בלילה. שעות אחדות לפני יציאת כל שיירה היו מתרוצצים ודואגים לכל הפרטים הקטנים: תרמיל עזרה-ראשונה, שקיות הנשק והתחמושת, הכנת האוכל ועוד. 'קציני-מטה' מונו למשא-ומתן עם 'גורמי חוץ': נהגי 'אגד' ונהגי מכוניות-משא. ואל ייראה התפקיד הזה קל בעיניכם. מגע כזה נמשך יותר ממסירת הוראות הליווי למלווים ולנהגים, וברוב המקרים היה 'קצין הקשר' למתווך ומפשר בין הנהגים לבין עצמם, מעין אוטוריטה עליונה.

"באמצע ינואר... קיבלה הפלוגה תגבורת מאנשי הרזרבה של עמק-הירדן, והתקבלו המשוריינים הראשונים וגם תוספת-מה בנשק. המלווים התרכזו במלון 'ביקל' שבבית-הכרם וקיבלו בגדים וציוד. נקבע סידור-עבודה בין כוחות הליווי, וכן התאפשרו, בפעם הראשונה, חופשות קצרות לאנשים."¹⁷

☆☆☆

אברהם לב, מפקד-מחלקה ותיק בפלמ"ח, סיים את שירותו בשנת 1946 ועבד בחברת-החשמל בתל-אביב. יום אחד הודיע לו יצחק רביץ:



התנפלות על שיירה

כל יהודי שנמצא בין הנוסעים דינו מוות. הבודקים נמצאים בחיפוי-אש מעמדות שבצד הכביש ובתעלות. אדם שנסע (בדרך הזאת) לפני שלושה ימים סיפר שנעצר לא פחות מ-30 פעמים.²⁰

נראה שהנוסע הוא הגזים, אך אין ספק שזאת הייתה משאת-נפשו של מפקד-הגזרה הערבי עבד אל-קאדר אל-חוסייני. בחדשים הבאים ניסו הערבים להגשים את משאת-נפשם, וליהודים לא הייתה תשובה מתאימה לניסיונותיהם.

הסכנה הגדולה ביותר הייתה שהמלחמה על הדרכים תכלה את האליטה הלוחמת של היהודים עוד לפני הפלישה. הייתה זו דילמה אסטרטגית, ומנהיגות המלחמה לא העזה להסיק מסקנות. האסונות המדיניים והצבאיים שהתחוללו אחרי זמן קצר היו מתוייבי-המציאות.

הקיימת החזיקו בראשית המלחמה 18 איש מהרזרבה התל-אביבית של הפלמ"ח, ובפברואר החליפו אותם 24 אנשי חי"ש. המאחז הזה החזיק מעמד עד שכבשה ההגנה את האזור במבצע "חמק", בסוף אפריל 1948.

על אף פעולות-הגמול הרבות שביצעה ההגנה ביאזור המשך הכפר להיות המטרד העיקרי של התחבורה באזור תל-אביב עד שהוכשרה "דרך-ביטחון" נוספת, המשך ל"דרך-הביטחון" הקודמת שעברה במקווה-ישראל. גם עם סלילת הדרך הזאת לא חלפה הסכנה שנשקפה לשיירות שנסעו לירושלים, ביחוד במעלה באב-אל-ואד (שער הגיא).

בידיעה ששלח הש"י למיפקדת ההגנה ב-30 בדצמבר 1947 נאמר: "הדרך מירושלים עד לוד נמצאת תחת פיקוח תמדי של כנופיות ערביות. הן הקימו נקודות-ביקורת לאורך הכביש ובודקות את זהותו של כל עובר ושב.

"אנחנו מרכזים את החברה בתל-אביב שלא יתפזרו, שישמרו על קשר ביניהם ועל דריכות." אחרי ימים אחדים נאספו אנשי הרזרבה של הפלמ"ח בתל-אביב, בבית-הקפה 'שטורף' שמול בית הוועד-הפועל של ההסתדרות, ברחוב אלנבי, והקימו את פלוגת הרזרבה התל-אביבית.¹⁸ כשפרצה המלחמה נשלחו חברי הפלוגה לעמדות שבשכונת יד-אליהו מול כפר-סלמה, ואחר-כך ליוו שיירות לירושלים, לדרום ולנגב. מפקדם היה נחום אריאלי והמשרד שלו היה בחדר מס' 10 בתחנה המרכזית בתל-אביב.

"באחת מנסיעותי הראשונות," סיפר איש הרזרבה יעקב אייגס, "ליוויתי את נבחרת-העם מירושלים לתל-אביב. — — — כשעברנו את בית-דגון ירו עלינו, ולפני שהתארגנו להשיב אש כבר עברנו את אזור הסכנה. הגענו ליאזור. שלא כרגיל לא ירו עלינו היאזורים, אבל מאחר שהיה לנו חשבון ארוך אתם, ירינו על האנשים ברחוב, אף שלא הייתה לכך סיבה מיידית. אחר-כך קיבלנו נזיפה, שאנחנו יורים בערבים חפים מפשע."¹⁹

כשנהרג יהושע גלוברמן בכביש ירושלים-תל-אביב (ב-7 בדצמבר) אפשר היה כבר לראות כמה כבד 'היה מחירה של שיטת השיירות, אך הפיקוד העליון לא משך את ידו מהמערכה האבודה-מראש שהוריש לו גלוברמן. באותו שבוע נהרג גם המפקד הוותיק יונה רסין באוטובוס, ליד הכפר דיר-איוב. המלווים השיבו אש ואחד התוקפים נהרג. למחרת פשטה יחידת פלמ"ח מקריית-ענבים על דיר-איוב ופוצצה בו בתים אחרים. היה זה פיצוץ הגמול הראשון באזור, והמלחמה על הדרך לירושלים נכנסה להילוך גבוה.

החלק המערבי של כביש ירושלים — תל-אביב היה מועד לפורענות. ה"שבאב" משכונת אבו-כביר הסמוכה לתל-אביב פגעו במכוניות יהודיות כבר ב-30 בנובמבר 1947, יום אחרי החלטת האו"ם. אחרי התנגשויות אחדות הופנתה תנועת כלי-הרכב מאבו-כביר לדרך-עפר שחיברה את שכונת התקווה עם מקווה-ישראל, ולקראת עונת הגשמים נסללה הדרך הזאת וקיבלה את השם "דרך-הביטחון", אבל את הכפר יאזור לא ניתן היה לעקוף. להגנת הדרך ליד צוואר בקבוק זה הקימה ההגנה שלושה בסיסים, בבית החרושת "היוצק", בבית החרושת לספירט ובבית הקרן הקיימת, והציבה בהם אנשי פלמ"ח והי"ש. שני בתי החרושת עמדו משני עברי כביש אבו-כביר — מקווה-ישראל, במרחק 200 מטרים ממערב לצומת שבכניסה לחולון, ובית הקרן-הקיימת עמד במרחק 50 מטרים מהכביש ו-200 מטרים ממערב לצומת בית-דגון ולכפר הערבי בית-דגין. שלושת המבנים היו מנותקים מכל יישוב עברי ומאחר שהלשו על ציר-האספקה היבשתי היחיד ליפו, היו יעד להתקפות חוזרות של הערבים. תוך-כדי מלחמה תוגברו המגינים, אך התגברות לא הייתה מספקת. בבית הקרן-

הערות

תאמ"ע); 18/2 דיווח על השירה לכ"ר-שמן מפי חיים קמחי: CO537/2294 הערכה מודיעינית שבועית של הנציב העליון סר אלן קנינגהם (20.12.1947); עבדאללה חל, זיכרונות, חל אביב, הוצאת "מערכות", 1968.
8. סדרת הראיונות הנ"ל עם מישאל שחם.
9. סדרת הראיונות הנ"ל עם משה קלמן.
10. א"צ תאמ"ע 80/1.
11. למשל, יעוצ' בן גוריון פריץ עשת. ביומן דהן בן גוריון 14.12.1948.
12. א"צ תאמ"ע 75/1 אל הלל מאת המועצה; דו"ח מהנבב, 21.12.1947.
13. ראיון עם דוד קרון ב-15.7.1978.
14. ראיון עם מנחם רוסק ב-24.1.1979.
15. א"צ תאמ"ע 22/1, אל מק מאת ידן, 9.12.1947.
16. יעקב צביה, "ראשיתם של הפורמנים", בתוך ספר הפלמ"ח ב', עמ' 91-92.
17. שם, שם.
18. ראיון עם אברהם לב ב-20.2.1978.
19. ראיון עם יעקב אייגס ב-20.2.1978.
20. א"צ תאמ"ע 8/1, ידיעות טנא (מזרח), הנוגן: הדרך מירושלים ללוד 30.12.1947.

1. ירוחם כהן, לאור היום ובמחשך, הוצאת עמיקם, תשכ"ט, עמ' 141.
2. סדרת ראיונות שערכתי עם יגאל אלון: ראיון עם מולה כהן ב-3.2.1978 (מולה כהן היה מפקד חטיבת "יפתח"); סדרת ראיונות עם משה קלמן ב-1978 (משה קלמן היה מפקד הגדוד ה-3 של הפלמ"ח, שהשתייך לחטיבת "יפתח").
3. בסדרת הראיונות הנ"ל עם משה קלמן.
4. ארכיון המחבר.
5. סדרת ראיונות עם מישאל שחם ב-1978-1980.
6. תאור שירת העשרה מבוסס על דב קנוהל (עורך) גוש עציון במלחמתו, עמ' 73-75. הערכה מודיעינית שבועית של הנציב העליון סר אלן קנינגהם (13.12.1947) CO537/2294. עבודה מחקר פנימית של צה"ל על קרבות גוש עציון: ראיון טלפוני עם יאיר יופה מונדלק ב-14.7.1978; ראיון עם בן-ציון אלוני ב-21.1.1979.
7. אברהם אילון, חטיבת גבעתי במלחמת העצמאות, חל אביב, הוצאת "מערכות", עמ' 128-131; ארכיון צה"ל, חיק איסוף מלחמת העצמאות (להלן א"צ