

אילת

בתמורות גורלה ההסטורי

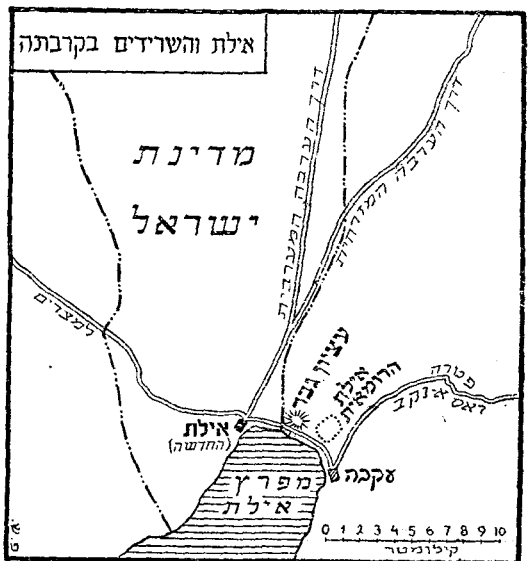
סאח מ. אבייונה

מצרים בסיני, אשר באה עקב גילוי מכרות תרקזי ונחושת בהרי הציהאי; חיל-המצב המצרי בנקודה זו היה שומר על מבואות סיני מצד הברדום, ובודאי גם עסק במסחר-חליפין עמם. השערה זו מבוססת על הנחות היסטוריות-כלכליות, אולם אין לה עדיין אסמכתות ארכיאולוגיות. גם העובדה כי „דרך המלך“ (היינו — פּרעה) עברה באילת, מאשרת השערה זו. המצב מתבהר במקצת בימי יציאת מצרים, בימי השושלת המצרית ה־ט (מאות י״ג-י״ד לפנה״ס). התרופפות השלטון המצרי בכנען, בלחץ ה„חבירו“, והתכוצותו עד כדי רצועה בדרך-חוף-הים, הביאו עמן יצירת „חלל ריק“ בדרום-מזרח הארץ. בצפון הנגב התבססו בני עמלק, ומזרחה-לירדן נוצרו הממלכות — היציבות למדי — של עמון, מואב ואדום. זו האחרונה היתה גם השלטת במכרות הנחושת שבערבה, אשר תפוקתן נותנת את אותותיה כבר בתקופה הכלקוליתית¹. אולם כפי הנראה לא היה לאדומים ענין במסחר ים-סוף; נחושת הערבה הצפונית מצאה את שוקיה המסורתיים בארץ-ישראל הדרומית. כך מסתברת העובדה כי אילת לא נתפסה עלידם, וכי בעת יציאת מצרים מצאו בה בני-ישראל מעבר בנוסעם דרך ים-סוף מקדש-ברנע לעבר הירדן מזרחה; הפסוק ב„במדבר“ ל״ג, 35, הוא גם הזכר הראשון לשם המקום עציון-גבר². דרכה נסעו בני-ישראל „לסבב את-ארץ אדום“ (במדבר כ״א, 4). מסע בני-ישראל הוא גם העדות הברורה הראשונה על קו מערב-מזרח העובר דרך אילת, אף כי אבותינו לא נסעו בו בחלקו המערבי, כי הם נסוגו אחרי מפלתם מסביבות ערד דרך יטבתה ועברונה; אולם הם המשיכו מעציון-גבר בדרך המקובלת מזרחה, מסביב לאדום (היינו — בנתל יתם; המקרא אינו מפרש כאן).

בימי המלוכה הישראלית משתנית התמונה ההיסטורית; הציר העובר דרך אילת סב 90 מעלות — וניצב עתה בכיוון צפוני-דרומי, במקום שהיה מקודם בכיוון מערבי-מזרחי. השינוי בא כתוצאה מהתגבשות

אילת ניצבת על הצטלבות דרכים חשובה למדי, ועובדה זו קבעה גם את גורלה ההיסטורי. מחד גיסא, היא עומדת בנקודה בה צוללת הבקעה הגדולה (שראשיתה בבקעת ארנה, היא אורונטס — והמשכה בבקעת הירדן, ים-המלח והערבה) במי ים-סוף, ונמשכת — בהפרידה בין יבשת אפריקה לחצי-האי ערב — בכיוון האוקיאנוס ההודי, ומאיך גיסא, היא שוכנת בדרך היבשתית הקצרה ביותר בין מצרים, חצי-האי סיני וארץ-ערב. כתוצאה ממבנה גיאוגרפי זה, מתחלקות תולדות אילת לארבע סוגיות, לפי כיווני השאיפות המדיניות והכלכליות ששלטו באזור הערבה וחוף אילת. ברור, כי הכוחות שפעלו על אילת מארבעה הצדדים, לא היו שווים במשקלם: מצרים העשירה היתה כוח מכריע, כאשר היה בידה להפנות את כוחה מזרחה. השפעת השבטים הנודדים של חצי-האי ערב, לעומת זאת, היתה חלשה ביותר. ואילו בכיוון ה„צפוני-דרומי“, השטחים המיושבים שמצד צפון של ארץ-ישראל המערבית ועבר-הירדן — השפיעו בדרך-כלל השפעה חזקה יותר, ובעיקר בתחום ניצול אוצרות הערבה, מאשר חופי ים-סוף החרוכים, שמצד דרום.

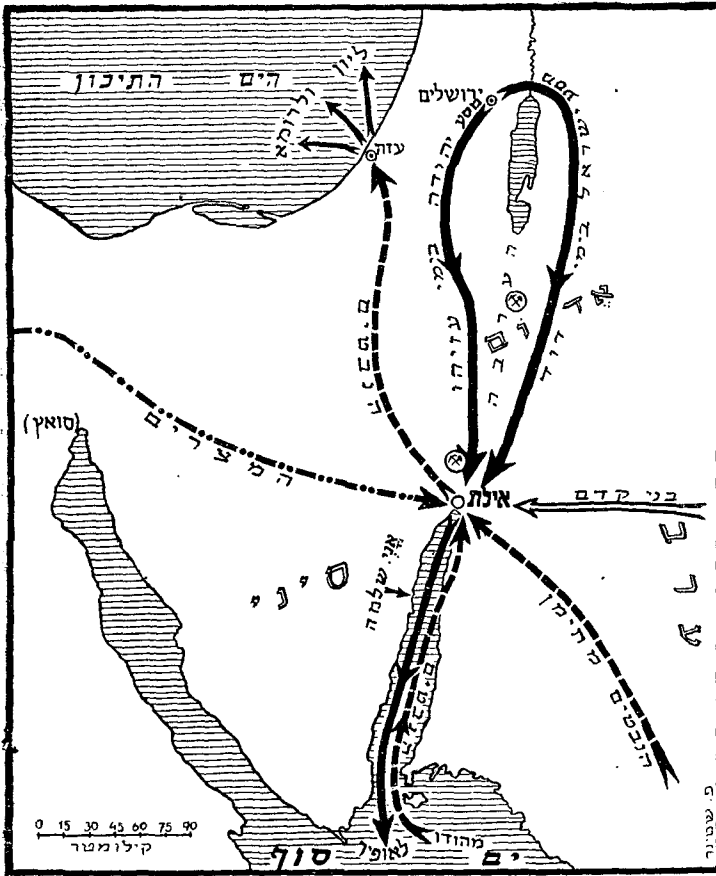
יתכן כי ראשיתה של אילת קשורה בהתפשטות



(1) שלב המעבר מתקופת-האבן המאוחרת אל ראשית תקופת הנחושת (והברונזה).
 (2) ההקבלה אילת — עציון גבר מופיעה רק בדברים ב', 8, וחוזרת בשינוי נוסח במלכים א', ט', 26.

כוחות חדשים בצפונה של אילת — הממלכה הישראלית בימי דוד והממלכות הפניקיות, המעוניינות בפיתוח דרכי מסחר חדשות, שאינן נתונות להשגחת המצרים. חיפוש מוצא לים־סוף, ע"י אלה, בקרבן הצפונית־מזרחית, נתאפשר כמובן על־ידי חולשת המצרים במאות ה'—הי"א, בימיה של שושלת כ"א. כמו לכל כוח מדיני־נציבאי הפועל על אילת מצד צפון, עמדו לרשותם של דוד ושלמה שתי דרכים: דרך הערבה במערב, הנמשכת מחציבה לעבר עברונה, יטבתה ואילת; ודרך הערבה במזרח אשר ראשיתה בצוער, היא נמשכת דרך פונון וערבדל. בני ישראל בחרו, בשעת נסיגתם מערד, בדרך המערבית, כי המזרחית היתה בידי האדומים; אולם מלכי ישראל מן התקופה שאחרי כיבוש אדום בידי דוד, ביכרו את הדרך המזרחית, הקלה יותר. כיבוש אדום — פירושו גם כיבוש מכרות פונון; אלה, בתוספת "מכרות שלמה" שנחל תמנע (ואדי מנעיה), שתפוקתן המלאה מתחילה עתה, סיפקו לבתי־ההיתוך של עציון־גבר את התומר הגלמי. הנחושת המותכת נשלחה אח"כ באניות־תרשיש לאופיר, כתמורה על הזהב, הכסף, השנהב וכו', שהובאו משם לחצר שלמה ולבעלי־בריתו הפיניקיים. הפירותיו של גלסון גליק בתל־א־חליפי חשפו לפנינו את תרומת בית־ההיתוך, שהיה מבוסס על השימוש ברוחות הצפוניים, הנושבים באילת, לחיזוק הלהבות בכורים. לבית עצמו היתה צורה של מבצר מרובע, ואין ספק שעבדו בו עבודת כפייה.

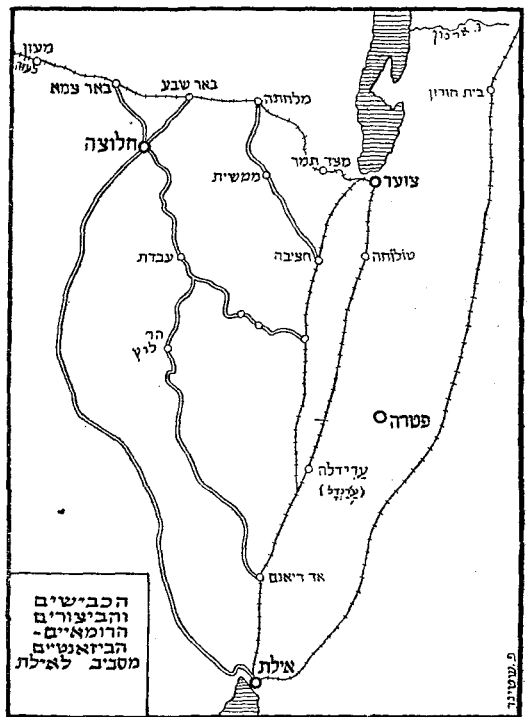
התפלגות הממלכה הישראלית (סמוך ל־930 לפנה"ס), הביאה עמה את שקיעת קרנם של ישראל ויהודה גם יחד; אדום התמרדה, והקשר עם ים־סוף גותק לזמן ממושך. קשר זה נתחדש רק בימי יהושפט (871—859 לפנה"ס), שחי בשלום עם אחאב מלך ישראל ועם מלך אדום (מלכים ב', ג', 9). ברשות בעל־ברית זה ניסה כנראה יהושפט להחיות את מסחר תרשיש מאילת, מבלי להזקק לעזרת הפיניקים ואפילו מתוך ויתור על עזרתו המוצעת של מלך ישראל. אולם נסיון זה נכשל, מחוסר הכשרה ימית בקרב עבדי המלך, והאניות נתרסקו (מלכים א', כ"ב, 48—49). שני דורות אחרי יהושפט עשה עזיהו מלך יהודה נסיון חדש להבקיע לממלכתו דרך אל ים סוף; ונסיון זה מעניין אותנו ביותר, מפני שמלך יהודה נאלץ



לבחור בדרך המערבית בנגב ובערבה, היינו בדרכים שכיום הן בגבולות המדינה. נצחוננו של אמציהו אביו בגיא המלח על בני־שעיר כבר פתח לפניו את דרך הערבה. «הוא קנה את־אילת וישׁיבֶה לַיהוּדָה» (מלכים ב', י"ד, 22) — ובחידוש השלטון באילת יש לקשור את חיזוק הדרכים בנגב, המובילות אליה: «וַיִּבְנֶה מִגְדָּלִים בְּמִדְבַּר יִשְׂרָאֵל בְּרוֹת רָבִים» (דברי־הימים כ"א, 10). אולם אחרי מות עזיהו נפסק השלטון היהודי באילת עד לזמננו, וציר הכוחות הפועלים באזור סב שוב — והפעם 180 מעלות — החל לפעול בכיוון הפוך לגמרי.

חורבן ירושלים (586 לפנה"ס) וגלות בבל, יצרו שוב חלל ריק — בעיקר ביהודה הדרומית; ואליו נמשכו כוחות שונים שפעלו עתה באזור. האדומים עזבו בחלקם הרב את מושביהם בהרי שעיר ובערבה, ובמקומם בא שבט ערבי נודד, הנבטים, אשר תפשו את הרי שעיר, את הערבה ואת כל הנגב, עד ששלטונם השתרע למן אילת ועד למבואות עזה. ראשיתם של הנבטים היתה במסחר ארחות; ומתוך דאגה לאספקת ארחותיהם, החלו לפתח גם את

אולם מבלי לפגוע בחשיבותה של אילת. הצייר עובר שוב בכיוון מצפון-דרום, ונשאר במצב זה עד הכיבוש הערבי (632). טרייננוס צייה על סלילת הכביש הרומאי, שנמשך לאורך 300 ק"מ בעבר הירדן: למן דמשק, אל בצרה — ומסתיים באילת. בזה היתה הקיסר דרך מסחרית חדשה מאילת צפונה, דרך שהיא למעשה „דרך המלך“ המצרית. מימי הנבטים עברה אילת למקום חדש, המשתרע בין עציון-גבר (תל-אל-חליפי) ובין עקבה הנוכחית. שדה החורבות הנרחב מהתקופה ההלניסטית-הרומאית הביזאנטית מאשר את חשיבותה בימים ההם. פרט לחשיבותה המסחרית, היא קיבלה עתה גם חשיבות צבאית. הרומאים בחרו בה להיות הנקודה המרכזית בקרה „לימס“ הכפול, שמצד מזרח פנה מול מדבר ערב, ומצד מערב — מול מדבר סיני. בימי דיוקלטינוס קיסר העבירו כנראה את הולגיון העשירי מירושלים לאילת; ומאז היתה זו המפקדה הרומאית בכל השטח שממערב שעל שפת הים התיכון, בקרבת עזה, ועד לנהר ארנון. מאילת יצאו שלושה קווי ביצורים: ה„לימס“ החיצוני, בהרי שעיר (מען-אדרות); ה„לימס“ הפנימי בערבה (ערנדל-אטלאה-צוּר) וה„לימס“ המופנה לעבר סיני, השומר על מעברות הנגב בקווי שלושה הכבישים הנמשכים מאילת צפונה ומערבה.



חשיבותה של אילת בסוף התקופה הביזאנטית יש בה כדי להסביר למה ומדוע הופנתה לעברה ההתקפה הערבית הראשונה. כבר בימי מחמד נכנעה העיר למוסלמים. החליף השני, עומר, הושיב בסביבתה את השבטים היהודיים שגורשו מערב עצמה, והם המשיכו לשבת בה שנים רבות (ויתכן כי התחברו שם עם שרידי ישוב הסוחרים היהודים באי יוטבה — טוראן, ישוב אשר חוסל שם עוד בימי יוסטיניאנוס קיסר ולא ידוע לאן עברו תושביו). באילת השתלט איפוא שוב הכיוון המזרחי-המערבי, וזו הפעם היחידה, שהדחיפה לכך באה מהמזרח דוקא.

בימי השלטון הערבי הועתקו דרכי המסחר צפונה, והנגב הלך וחרב. גם אילת הפסידה כמובן מחשיבותה; היא שימשה עתה לכל היותר רק אחת התחנות בדרך המעבר בין מצרים והחיג'אז, בימי השושלת הפאטימית.

כאמור, ארבעה הם מצבי-המוצא האפשריים של כוחות המשפיעים על אזור-אילת וצרים את צורת תולדותיו. צירופיהם של ארבעה מצבים אלה חוזרים ונשנים בתולדות המקום. בימי הצלבנים משתלט שוב הכיוון הצפוני-דרומי. ב־1116 נכבש המקום על-ידי

החקלאות בנגב. אילת שימשה להם נמל ראשי, אליו באו אניות מנמלי תימן והודו; שם הטעינו את הסחורות על גמלים ושלחו אותן לעזה, לשם הפצתן בנמלי הים התיכון, ביון ובאיטליה. מצב זה נמשך בכל התקופה הפרסית וההלניסטית, ועד לכיבוש הממלכה הנבטית על-ידי טרייננוס קיסר (586 לפנה"ס — 106 אחה"ס). בהפירותיו של גליק נתגלו חרסים עם כתובות דרום-ערביות, וכן חרסים אִטיים; חרסים נבטיים נמצאו גם לכל אורכה של הדרך אילת-עזה, ובעיקר בחציבה, ממשית (כורנוב) ומעבר להם. כל הסימנים האלה, ביחד עם הידיעות בספרי הגיאוגרפים כגון אסטרכון ופליניוס, מעידים כי אילת שימשה בימים ההם כקצה דרך מסחרית חשובה אשר עברה בין מצרים מזה, ובין התחום המסחרי של פיניקיה מזה (תחום זה הגיע אז עד לאשקלון ועד בכלל). היונים והנבטים, שני המתחרים הראשיים של המצרים והפיניקים, ניצלו את מצבה הגיאוגרפי של אילת להעברת סחורותיהם מים-סוף אל חופי הים התיכון. קו זה נותק רק לדור אחד, בימי אלכסנדר ינאי. המלך היהודי כבש את עזה ואת הנגב הצפוני, וע"י כך השתלט גם על המוצא הצפוני של דרך-הנבטים הגדולה.

עם כיבוש הממלכה הנבטית ע"י טרייננוס קיסר וצירופה לאימפריום הרומאי, משתנה שוב המצב.

בסיני — וכתוצאה ממנו נסוגו אומנם התורכים, אולם שמרו על אילת ועל רצועת החוף במפרץ אילת (שהיא עתה, בחלקה, בידי ישראל). כיבוש עקבה על-ידי המתמרדים הערבים (בהנהגת לאורנס) במלחמת-העולם הראשונה — בהסתערות-פתע מצד צפון — היה מפנה חשוב בתולדות המרד הערבי. בדרך זו רכשו המתמרדים בסיסימי, שאיפשר להם קבלת אספקה מצד הצי הבריטי, שהיה בעל-בריתם העיקרי. אחרי מלחמת-העולם הראשונה נמסרה עקבה עצמה לעבר-הירדן, אך ממשלת המנדט שמרה לעצמה רצועת חוף בת 11 ק"מ בין גבולו של עבר-הירדן ובין גבול מצרים. אולם השלטונות האנגלים לא עשו למעשה ולא כלום לפיתוח הסביבה. בימי מלחמת-העולם השנייה תוקן הכביש בין עקבה וקצה מסילת הברזל שהגיעה לראס-א-נקב (זה שבקרבת פטרה) מצד מזרח כשלוחה של הרכבת ההגאזית. בזמן חסימת תעלת-סואץ שימש קו זה כקו אספקה משני לארמיה השמינית שהגנה על המזרח התיכון מול הצבא הגרמני.

המאורעות האחרונים בתולדות אילת זכורים לכולנו. החייל הישראלי העומד היום על משמר אילת ירש את מקומם של הכוחות ההיסטוריים הגדולים והנכבדים אשר נאבקו מאות בשנים על רצועת חוף קטנה זו.

בלדוין הראשון. באמצע המאה הי"ב נעשה הנסיון המפורסם של ההרפתקן הצלבני, ריגו די שאטיליון, להתקיף את המסחר המוסלמי בים סוף, ואולי אף את הערים הקדושות (מכה ומדינה), באמצעות צי שהיה מבוסס באילת. נוכח איום זה היה העולם המוסלמי כק"לחת, וצלאח-אדין מיהר לחסל את הסכנה ע"י כיבוש אילת ב-1172. בזאת השתלט על אילת שוב הכיוון המערבי-מזרחי, והשלטון בה עבר תחילה לידי שליטים מצרים למיניהם, הממלוכים, ולבסוף — לידי התורכים. חשיבותו של המקום ירדה שוב לחלוטין. היה שם אומנם מבצר (בעקבה שבימינו) ששמר על הדרך בה עברו עולי-הרגל בין מצרים והחיג'אז, אולם הישוב היה ירוד לגמרי. השולטן הממלוכי קאנסוח-אל-גורי הקים שם ח'אן ומגדל, כדברי כתובת שנמצאה בקרבת המקום.

פריצת תעלת סואץ במאה הי"ט, והחייאת הדרך הימית בים סוף, וכן הפרדת מצרים מהקיסרות העות'ומאנית על-ידי מחמד עלי ושושלתו, הביאו עמן עלית-מה בקרנה של אילת. התורכים החלו לפתח את האזור, ששימש להם מוצא לים-סוף — כמקביל למוצא המצרי, אשר נשמש מידיהם בהדרגה. בנין מסילת-הברזל החיג'אזית, העוברת לא רחוק מעקבה, העלה עוד יותר את חשיבותה. ב-1906 פרץ סכסוך גבולות בין האנגלים, שליטי מצרים, והתורכים, על קו הגבול

במאמרו המאלף של מ. אבייונה הובלט קרייטוד בתולדותיה של רצועת-החוף אילת-עקבה: שני ה"צירים" — צפון-דרום ומזרח-מערב. עם תמורות גורלותיו של מעבר-משנה זה שבין ים-סוף לים-הגדול, הסתמן — כפי שעומד על כך מ. אבייונה — מדי פעם אחד משני "צירים" אלה כקובע וכנותן-צביון למעמדה ההיסטורי (והגיאוגרפית-חבורתי) של אילת, באותה תקופה מסוימת. כובש בא — וכובש הלך; וה"צירים" — נתחלפו. אולם לשיא הדריכות, והדרמטיות, היגע המאבק על אזור אילת שעה שנצטלב בו בפועל שני צירים מתחרים ונאבקים — ובהכרעתה של התמודדות זו היתה תלויה מגמת-התפתחות היסטורית גדולה. היה זה לפני כ-800 שנה, ברבע השלישי של המאה הי"ב. מדינת-הצלבנים, אשר השתרעה אז על פני מערב א"י ועל פני חלק ניכר של עבר-הירדן-מזרחה, שילחה שלוחה עד אל חוף-עקבה ואיי מפרצה של אילת, הרכיבה ובנתה ספינות בחוף הנידה, ביקשה לה מוצא-קבע לים-סוף ופרשה את מפרשיה בו. כך נמתח "ציר" צפוני-דרומי — והוא נמצא חוצה — ומנתק — "ציר" אחר: — את נתיבי-השיירות הגדול שבין קהיר, בירת-מצרים, לבין ערי-הקודש של חיג'אז, נתיב בו הובל מדי שנה ה"מחמל" הנודע אל ה"קעבה" שבמכה. ואותו נתיב, בעקפו את ארץ-ישראל מדרום-מזרח, שימש בתקופה האמורה גם דרך-המסחר-היבשתית היחידה בין ארצות-האיסלם שבמערב ובמזרח. לאחר שנים של "איוון בלתי-יציב" בין שני הצירים המתחזים-אהדדי — ושל קיום-במקוטע של שני הנתיבים-המצטלבים גם יחד — הועתק מרכז-הכובד של הכוחות המתמודדים, במצרים ובסוריה, ובעלות כוכבו של צלח-אדין הכורדי עבר שוב חוף-אילת, עד למאה העשרים, לידי שלטון מוסלמי. הפרשה רבת-העלילה הזיא, פרשת מסעי-כיבוש-ופשיטה, קרב ומצור, הוכיחה בהבלטה-יתרה עד כמה קשורים-ודבוקים גורלו של דרום-הארץ הרחוק וגורלה של דרר-ים-סוף המוליכה למרחקים. סקירתו של מ. אבייונה מביאה את הקורא עד אל סף גלגולה המחודש של התנגשות "צירים" באזור-מפתח גורלי זה — וממנה תוצאות להתפתחות היסטורית עתידה.