



## "דרך בורמה", "דרך שבע" ו"דרך בורמה" האמיתית

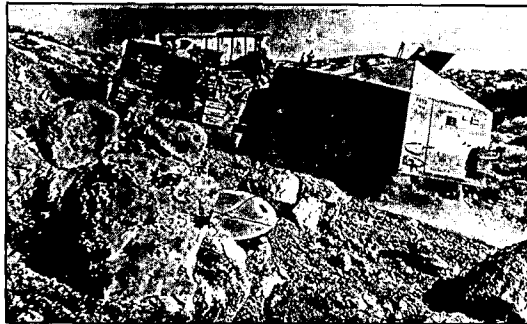
אורי דבי

נוטרים, או במאבטחים חמושים שהוצבו באוטובוסים או שנסעו במכוניות קטנות ובמוניות, לרוב כשנסקם מפורק מאימת הבריטים שעדיין שלטו בארץ.

משהחמיר המצב, הדרכים נחסמו במחסומים רבים ובמארבים ושלוש שיירות נפגעו קשות בשבוע אחד בסופו של חודש מרץ: השיירה לגוש עציון שנתקלה במחסומים ליד אל חאדר מדרום לבית לחם בדרכה חזרה מהגוש, שיירת יחיעם שמולכדה ליד כברי בדרכה לקיבוץ יחיעם הנצור, ושיירה נוספת שניסתה לעלות לירושלים ונפגעה ליד לטרון. הוחלט לשנות את השיטה. בנוסף לכשלונות בתחבורה היה היישוב בסוף חודש מרץ 1948 במשבר חמור, מדיני וצבאי. שעת המשבר הביאה למפנה הראשון במלחמה - "מבצע נחשון" - מבצע פריצת הדרך לירושלים.

לא ניכנס לפרטי "מבצע נחשון" והמבצעים שבאו בעקבותיו. הרעיון היה לתפוס את המשלטים החולשים על הדרך לירושלים ולהעביר שיירות. בפרק הזמן שמ"מבצע נחשון"

בראשית חודש אפריל ועד מחצית מאי 1948 התקיימו "מבצע הראל", מבצע מכבי" (א) ו-ב') ופעולות נוספות שסייעו בהעברת אספקה לירושלים. לעיתים לא היה תיאום בין הכוחות השונים וקרה שלמרות



פריצת "דרך בורמה" לירושלים

שהדרך נפתחה - חסרו משאיות לאידגונן של השיירות. ירושלים נשארה נצורה. מחודש מאי החלו המאמצים לכבוש את לטרון שם נשארה החסימה הערבית המשמעותית של הכביש לירושלים.

אך המאמצים לכיבושה של לטרון עלו בתוהו, תבעו קורבנות רבים, לטרון לא נכבשה והדרך לירושלים נשארה חסומה.

**סיפורה של הדרך החלופית לירושלים**  
בד בבד עם המאמצים למצוא דרך חלופית שתעקוף את לטרון ותאפשר נסיעה ברכב

המושג "דרך בורמה" הפך אצלנו ברבות השנים למטבע לשונית שבאה לתאר "עקיפה" או התגנבות בדרך לא רשמית, ל"התפלח" למקום כל שהוא בדרך-לא-דרך. אצלנו קשור מושג זה בדרך שנפרצה במלחמת העצמאות, עקפה או השתחלה בין קווי החזית וקטעי כביש הרוסים וחסומים, "הצילה את ירושלים" מרעב ואף עזרה לתגברה בנשק, תחמושת ואספקה חיונית אחרת. השם "דרך בורמה" כנינו לדרך שלנו לירושלים הושאל מ"דרך בורמה" שנסללה בין בורמה לסין בתקופת מלחמת העולם השנייה, שכן בשתי הדרכים העבירו אספקה חיונית בעת מלחמה. עם זאת כדאי להשוות לפחות את הנתונים הפיזיים: אורכה של "דרך בורמה" שלנו במספרים עגולים הוא בערך 12 ק"מ, בעוד הדרך שבין בורמה לסין היא פי 100-1200 ק"מ. זו שלנו מתגברת בעיקר על השפלה הגבוהה, כדי 300 מטרים ויותר ומטפסת להרי יהודה עד לרום של כ-600 מטרים מעל פני הים ואילו זו שיוצאת מבורמה, מטפסת וחוצה הרים בגובה של מספר קילומטרים...

ניתוקה של הדרך לירושלים והאמצעים לעבור בה ראיתו של הסיפור אצלנו בניתוקה של ירושלים מהשפלה וממישור החוף, ממרכז היישוב והאספקה בתחילת מלחמת העצמאות בחודשים הראשונים של 1948.

תקצר היריעה מלתאר את כל מהלכי המלחמה בניסיון לשמור על הקשר עם ירושלים, והם מופיעים ברובם בספרי ההיסטוריה השונים. ננסה כאן לעשות זאת בקצרה.

בשלהי 1947, עת הותקפו כלי רכב יהודיים שנעו בכבישי הארץ, ניסו למגן אוטובוסים ומשאיות ברשתות נגד אבנים (מסתבר שההיסטוריה חוזרת לפעמים על עצמה...). בראשית דצמבר 1947 הוקמה יחידת אבטחה מיוחדת לדרך לירושלים שאנשיה כונו "פורמנים". בהמשך החלו לנוע בשיירות, מלוות תקופת מה ובקטעי דרך שונים בטנדר

לירושלים. כתוצאה מהמבצעים השונים נוצר פרודור צר בין כוחות חטיבת "הראל" וחטיבת "שבע".

מצפון ישבו כוחות ירדניים באיזור לטרון, והדרום, מרכס צרעה ועד משלטי בית שמש נשלט בידי המצרים. האיזור היה מוכר היטב לכוחות שונים של צה"ל שפעלו כאן עוד לפני הקרבות הקשים. אחד הערוצים שממזרח לרכס השפלה הגבוהה, שכונה בפי לוחמי "גבעתי" "דרך האיילות" ("איילה" היה הכינוי למשורייני), שימש את משורייני "גבעתי" לעקיפת קטע הרוס בכביש לטרון - שער הגיא. משקיבל גוד 2 של "גבעתי" פקודה ל"מבצע בן-נון ב' " נשלח סיור מוקדם כדי לקבוע את הדרך בה ינוע הגדוד שעמד לתקוף את משלטי דיר-איוב מהשפלה לשער הגיא. השטח היה מוכר ורחש פעילות שלנו. כל מעבר של בודדים או יחידות הגביר את התחושה שעם הכשרתו של קטע קצר ובעייתי במורדות המזרחיים של השפלה הגבוהה, ניתן יהיה להעביר שם כלי רכב ולפרוץ את המצור על ירושלים.

הזמן היה קצר והמלאכה היתה מרובה: היה צורך לסיים את הכשרת הדרך לפני כניסת ההפוגה לתוקף. עד מועד זה נעו אמנם ג'יפים ב"נתיב הג'יפים" שהוכשר בידי אנשי "הראל" במקביל לעבודות ולתוואי של הדרך המיועדת. פה ושם היו הפרעות, אך לקראת כניסתה של ההפוגה לתוקף נעו ג'יפים בדרך. ב-10.6.48 נשלח מברק ממטה "חטיבת שבע" ליגאל ידין ובו הצעה שישלח קצין או"ם שיווכח שהדרך כשירה לנסיעה והיא בשליטתנו.

מספר עיתונאים זרים שישבו בירושלים תיארו את ההתרגשות עם היוודע דבר קיומה של הדרך ואחד מהם אף הצמיד לדרך את השם "דרך בורמה". "נתיב הג'יפים" של חטיבת הראל והדרך שסללה "חטיבת שבע" ונקראה "דרך שבע" פינתה מקום לשם שכבש את מקומו ללא הצדקה. עתה שוב נקרא הנתיב "דרך שבע" על שם החטיבה ויש לזכור, שנתיב צר, מסולע ועביר רק לג'יפים, היה "נתיב הג'יפים" של חטיבת פלמ"ח-הראל. הדרך שופרה ושופרה ותקופת מה הפכה להיות הדרך לירושלים גם לתנועה אזרחית. "דרך שבע" הגיעה עד לכביש שער-הגיא - בית גוברין ומכאן היתה אמורה התנועה לפנות

צפונה לשער הגיא ולעלות לירושלים. אלא שפירוש שניתן להסכמים גרם קשיים. לפי הסכמים אלה היו אמורים אנשי האו"ם וחילי הליגיון לפקח על כלי הרכב העולים לירושלים ולבדוק שלא יפרו את ה"איזון" הקיים במצרכי מזון נשק ואספקה אחרים. כדי לעקוף מכשלה זו הוכשרה דרך עתיקה שעלתה מכביש שער הגיא (ליד חניון "דרך בורמה" של היום) לעבר חורבות בית מחסיר (בית מאיר) והמסרק ומשם בכביש הצר לסריס (שורש) ולכביש ירושלים.

זמן קצר לאחר השלמתה של הדרך הונח לאורכה קו מים מקידוחים ליד רחובות, דרך חולדה ובמקביל ל"דרך שבע". היה זה "קו השילוח" שהציל את ירושלים מחוסר המים והצמא ונחנך באוגוסט 1948. קטע מצינור זה אפשר לראות עוד היום בשטח. "דרך שבע" הייתה בשימוש מספר חודשים. לאחר "מבצע דני", בו הורחקו בין השאר המצרים מרכס צרעה, נסלל כביש מצומת נחשון של היום לצומת בית שמש והיה ל"דרך הראל" והנתיב לירושלים. נסעו אז מתל-אביב לרחובות, צומת ביל"ו, חולדה ופנו בכביש 3 שמאלה, ואחרי מרחק לא רב שוב ימינה ב"דרך הראל" וצומת בית שמש, משם לשער הגיא ולירושלים.

משנסלל הכביש מרמלה לצומת נחשון התקצרה הדרך לירושלים. אחרי מלחמת ששת הימים כששוחרר עמק איילון החלו שוב לנוע מרמלה לעמק איילון ללטרון ולעבר שער הגיא כפי שנסעו לפני קום המדינה אך לא הצליחו במלחמת העצמאות.

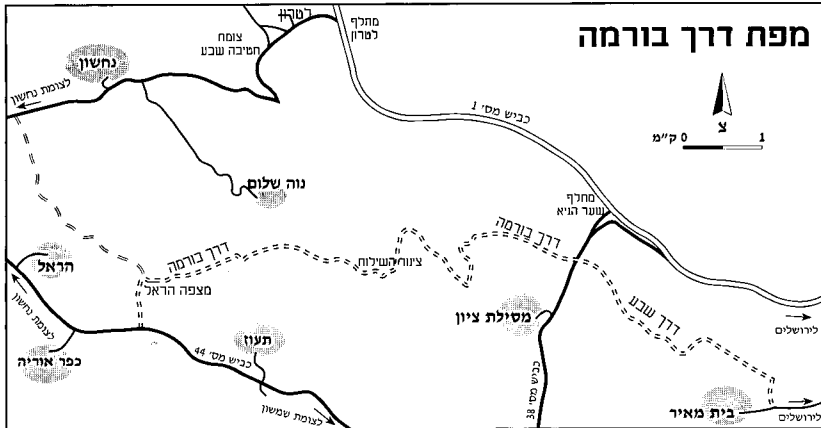
באותו איזור ובמספר מקומות גם במקביל לכביש הישן נסלל הכביש המהיר, כביש מספר 1 לירושלים המשמש היום כציר התנועה העיקרי לבירה.

### סיכום

תוואי "דרך שבע" ו"נתיב הג'יפים" התחיל למעשה בכביש מסמיה- לטרון (כביש מספר 3) ליד תחנת השאיבה מעט ממזרח לכניסה למושב בקוע. הקטע משם ומזרחה עובר בשדות ולעיתים אינו עביר. אפשר לעלות למצפה הראל מהכביש (הפנייה היא בין סימני ק"מ 5-6) עד מצפה הראל. שם ניצבת מפה חרוטה בלוח עץ המראה את התוואי.

מכאן אפשר לצאת בהמשך "דרך שבע" או באחת הדרכים הרבות האחרות שבאיזור. מעברו השני של כביש מספר 83 (שער הגיא- בית שמש) עולה הדרך לעבר בית מאיר והמסרק, לשביל על רכס שיירות ועוד.

כדאי להיעזר במפת הטילים וסימון השבילים, "מבואות ירושלים" (הפרוזדור), קנ"מ 1:50,000.  
 מתוך: "מורשת דרך" 65 יולי 1996.



כשהדרך יבשה (היא צופתה אמנם והורחבה אך כדאי לברר בחורף אם היא עבירה) היא עבירה לאוטובוסים ולכל כלי רכב. מטפסים במורד המערבי של השפלה הגבוהה בדרך מתונה עד לראש המעלה.

מכאן יורדים בעיקולי הדרך שצופתה בעבר ברשתות ו"שפאלות" (לוחות ברזל ששמשו למעבר להיחלצות כלי רכב משקיעה). בתחתית הירידה מונח קטע מ"קו השילוח" שהועבר

לכאן ואפשר להבחין לפי החוליות והבסיסים שאכן זה היה מיקומו.

קטע זה עביר בירידה גם לרכב רגיל וחזק וודאי לרכב שטח. את האוטובוס אפשר לכוון שידר ויאסוף את ההולכים לאחר כ-20 דקות הליכה.

## מה חדש בשביל ישראל

### מטיילים בשטח עם מפות טיולים וסימון שבילים של החברה להגנת הטבע

בועז זך

כמו כן נוסף חידוש למפות: מסלולים מיוחדים לרכב שטח, העוברים בשבילים מסומנים, מבלי לפגוע בנוף ובערכי הטבע.

### לידיעת רכזי הטיולים, מורים, מדריכים ומטיילים,

בחודשים האחרונים יצאו לאור מפות ומהדורות חדשות למפות הישנות.

- \* מפה מס' 4 - מהדורה חדשה
- \* מפה מס' 7 - השרון
- \* מפה מס' 9 - מבואות ירושלים ("הפרוזדור") - מהדורה חדשה
- \* מפה מס' 10 - גוש דן וחוף פלשת
- \* מפה מס' 11 - דרום מדבר יהודה - מהדורה חדשה
- \* מפה מס' 13 - מישור חוף הנגב - מהדורה חדשה



### שימו לב!

במפת "הפרוזדור" - מבואות ירושלים, מסומנים מאות אתרים מתקופת מלחמת העצמאות ובהם צינור השילוח, משלט 21, דרך שבע ועוד ועוד.

בתחומי המפה אחד הקטעים היפים והנוחים של "שביל-ישראל". (עודכן סימון שטחי A ו-B הנמצאים בשליטת הרשות הפלשתינית).

בועז זך - החברה להגנת הטבע.