

דעת - מכללת הרצוג

א י ל ת

יהושע לוינון

פרסומי מטכל/קצין חינוך ראשי, ענף השכלה



צבא הגנה לישראל
הוצאת "מערכות"



www.daat.ac.il

דעת - מכללת הרצוג

מהדורת מעריב

כל הזכויות שמורות למטכ"ל / קצין חינוך ראשי — ענף השכלה

www.daat.ac.il

דעת - מכללת הרצוג

ה ש ם

יש להניח. כי מקור השם „אילת” הוא „איל”, דהיינו — כות,

חוק.

בצד השם אילת, השגור בפינו, הרינו מוצאים במקרא כמה שמות דומים. שנתייחדו קרוב לודאי, לאותו מקום עצמו: אֵלָה (בראשית, לו, מא); אֵלוֹת („אלות על־שפת ים־סוף בארץ־אדום”, מלכים א', ט, כו); אֵילוֹת (דברי־הימים ב', ח, יו). בדיקת התנאים הטבעיים להתפתחות יישוב בסביבת ים־סוף מביאה למסקנה, כי מקומה של אילת זו היה בתחום המפגש שבין מורדות הרי־אדום לבין קצהו הצפוני־מזרחי של ים־סוף. דהיינו בתחומה של עקבה בימינו, שבה נמצאים מקורות מים ונווה־מדבר.

חוקרים אחדים מזהים אף את איל־פארן עם אילת. איל־פארן נזכרת לראשונה במקרא במסעו של כדלעומר והמלכים אשר אתו: ויכו — — — ואת החורי בהרם שעיר עד איל־פארן אשר על המדבר. וישובו ויבואו אל עין־משפט. היא קדש ויכו את כל שדה העמלקי וגם את האמורי היושב בחצוֹן־תמר” (בראשית יד, ו—ז). לדעת חוקרים אלה יש, איפוא, להניח, שכדלעומר ירד במסעו הצבאי לאורך „דרך המלך” שבעבר־הירדן עד אילת, ומאילת פנה צפונה־מערבה ושב לקדש־ברנע. „איל־פארן אשר על המדבר” יהיה לפי פירוש זה, אילת אשר במדבר פארן.

לעומת זאת קשה להניח שיש לזהות את אילת עם עציו־גבר, הנזכרת אף היא במקרא כמקום יישוב על חוף ים־סוף, שכן על פי רוב הן נזכרות כשתי ערים נפרדות: בפרשת נדודי בני־ישראל במדבר הרינו קוראים כי נסעו „מדרך הערבה מאילת ומעציו־גבר” (דב' ב, ח); גם מהמסופר על שלמה „ואני (צי) עשה המלך שלמה

דעת - מכללת הרצוג

בעציוֹן-גבר אשר את אלות על שפת־ים־סוף בארץ־אדום — מסתבר, שמדובר במקום סמוך לאילת, ולא באילת עצמה; ואמנם יודעים אנו ממחקריו של גלסון גליק, כי שרידי מפעל הצריפה הגדול שהקים שלמה נמצאים כחצי קילומטר מצפון לחוף ים־סוף, בקרבת גבול ישראל — ירדן, ולא במקומה של עקבה בימינו. על שלמה מסופר עוד, כי הלך „לעציוֹן-גבר ואל אילות על שפת־הים בארץ־אדום“ (דברי־הימים ב', ת. יז). אף על פי כן, קשה לקבוע בודאות כי אין זהות בין שני השמות הנזכרים, או שלא היו אלה שני יישובים סמוכים מאד זה לזה, שנתמזגו במשך הזמן ליישוב אחד. מפי יוסף בן מתתיהו אנו למדים, שבתקופה ההלניסטית, בימי שלטון התלמיים, נקרא הנמל בים־סוף בשם „בריניקי“; „והמלך בנה אניות במפרץ המצרי של ים־סוף, במקום אחד הקרוי עציוֹן-גבר, לא הרחק מעיר אילות הנקראת כיום בריניקי“.

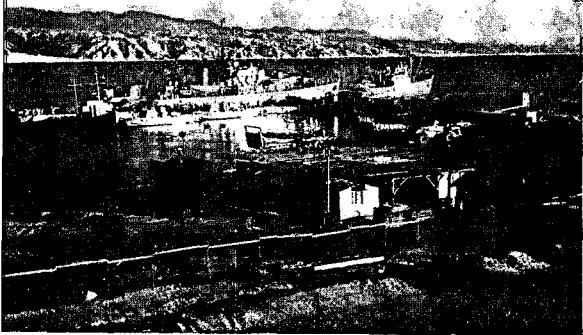
השם אילת הוסיף להתקיים גם בתקופות מאוחרות יותר. בתקופה הרומית־ביזנטית נקראת עיר הנמל בים־סוף בשם אֵילָה (ולפי אייסביוס — אֵיקָת). וזה היה שמה גם בתקופה הערבית. שמו העתיק של המקום השתמר, למעשה, עד ימינו בשם „עקבת־אילה“ (מעלה־אילת), שנתקצר ל„עקבה“.

סקירה גיאוגראפית

מקומה של אילת

אילת שוכנת על חוף ים־סוף ומהווה קדקוד דרומי למשולש הנגב, המגשר בין אזורי נוף יבשתיים וימיים שונים ומגוונים. היא איפוא נקודת־מוקד בין היס־התיכון ובין המדבר הערבי־הסורי. הודות לכך היתה תכופות חוליה מקשרת בין ארצות שונות, נמל בעל חשיבות רבה ומוקד נתיבות יבשה וים, שהוליכו צפונה־מזרחה, דרך המדבר, הרחק לארצות הפרת והחידקל ולפרס; צפונה־מערבה — לנמלי היס־התיכון; דרומה — לאוקיאנוס ההודי. היותה

דעת - מכללת הרצוג



נמל אילת בראשיתו

חלק ממדינת-ישראל פותח לפנינו צוער למימי הדרום ועושה את ישראל לארץ בעלת מוצא לשני ימים.

המבנה הגיאומורפולוגי של האיוור בתחומה של אילת נפגשות שלוש חטיבות-נוף השונות ונבדלות לגמרי זו מזו במבנן ובאופיין, כשכל אחת מהן תחומה בגבולות ברורים וחדים, והן:

(א) הרי-אילת והרי-אדום הדרומיים;

(ב) הערבה הדרומית;

(ג) ים-סוף.



עקבה, בחוף הצפוני-מזרחי של מפרץ-אילת

הרִי־אֵילת והרִי־אֶדום הדרומיים

המשותף להרִי־אֵילת ולהרִי־אֶדום הדרומיים

הרִי־אֵילת והרִי־אֶדום הדרומיים זהים בדרך התהוותם ובהרכב סלעיהם, ומצד שני הם נבדלים מיתר ההרים בארץ־ישראל. בעוד שמרבית הרי הארץ בנויים בעיקרם מאבני־משקע ימיים (גיר, קרטון, דולומיט, חוור, וכו') בנויים הרִי־אֵילת והרִי־אֶדום הדרומיים מסלעים מגמאטיים (המגמה — החומר הלוהט שבפנים כדור־הארץ), ואין הם אלא קטע קטן מטבלת הרים גבוהה וקדומה, המשתרעת בחצי האי־ערב, באפריקה ובסיני. כתוצאה מקשיותם הרבה של סלעים אלה, אין מוצאים בהם כיפות מעוגלות, האופייניות להרי הגיר או הקרטון. מיוחדים אותם חיתוכים חריפים ומורדות תלולים, המשווים להם צורה נישאה ומשוננת וחזות קודרת ופראית.

הרִי־אֵילת והרִי־אֶדום הדרומיים היוו פעם יחידה אחת, שנבקעה לשניים כתוצאה מהתהוותו של השקע הסורי־אפריקאי הגדול, שבקעת־הירדן, הערבה וים־סוף הם חלק ממנו. בצדו המערבי של ים־סוף מהווים הרִי־אֵילת המשך להרִי־סיני, והם משתרעים עד למרחק של 25 ק"מ בקירוב מצפון למפרץ־אֵילת; בצד המזרחי מהווים הרִי־אֶדום הדרומיים המשך להרִי־מדין הגבוהים (הנראים יפה בחוף אֵילת) המתנשאים בחצי האי־ערב, והם משתרעים עד למרחק של 150 ק"מ בקירוב מצפון לחוף עקבה.

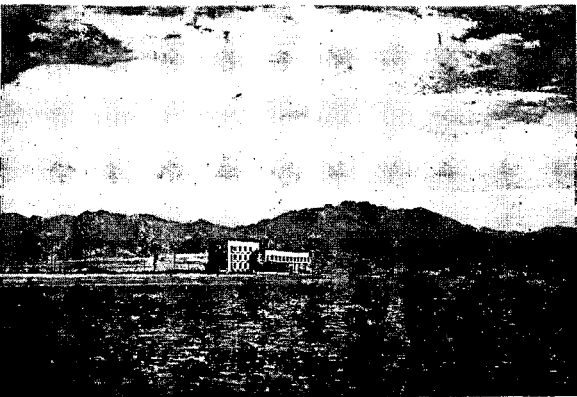
השוני בין הרִי־אֵילת להרִי־אֶדום הדרומיים

על אף הזהות בהתהוות הסלעים ובהרכבם, קיימים הבדלי גוף ניכרים בין הרִי־אֵילת להרִי־אֶדום הדרומיים.

דעת - מכללת הרצוג

ראשית כל נבדלים הם בגובהם. הריאילת אינם מתרומי מים אלא לגובה של כ-700—800 מטר, ואילו גובהם של הרי-אדום מגיע ל-1400—1500 מטר ומעלה; ראס אום-סיסבאן — מול הרי-תמנע ונחלת-מנע הדרומי — מתנשא לגובה של 1420 מטר; הרי-כריפה — בקרבת עקבה — לגובה של 1223 מטר; והרי-בקר — באותה סביבה — לגובה של 1592 מטר. בגלל גובהם הרב מקבלים הרי-אדום הדרומיים כמות משקעים רבה לאין שיעור מזו שמקבלים הרי-אילת — עובדה המשפיעה גם על הצמחייה הגדלה בהם. את הרי-אדום הדרומיים מאפיינים קווי-שבר חריפים, הנמשכים כמעט ברציפות לאורך גבול הערבה. כיוונם הכללי הוא צפון-דרום, עם נטייה קלה מאוד מזרחה. בהרי אילת, לעומת זאת, תננו מוצאים קווי שבר בתוך גוש ההרים עצמו, ובמקומות שבהם

הריאדום בחוף אילת



דעת - מכללת הרצוג

היו בו שבירות טקטוניות חזקות הננו פוגשים אבן-חול נובית וסלעי-משקע ימיים. המפסיקים את רציפותם של הסלעים המגמאטיים השולטים בנוף ומחלקים אותם לארבעה גושים (ראה להלן). מהו מקורם של סלעי-המשקע הימיים באיזור זה? מסתבר, שבעבר הגי-אולוגי היו הרי-אילת מכוסים מעטה דק של סלעי-משקע ימיים (מגיל קינומן-טורון). אולם כתוצאה מהתנשאותו של גוש ההרים נהרס מעטה זה על-ידי פעולות בליה וארוזיה, שהיו חזקות במיוחד בסביבה זו. עם הריסת המעטה של סלעי-המשקע הימיים, שבו ונחשפו הסלעים המגמאטיים, והם השולטים עתה בנוף ומטביעים עליו את חותמם. רק במקומות השבירה הטקטונית החזקה עדיין נשאר המעטה הדק של סלעי-המשקע הימיים.

החבנה הפנימי של הרי-אילת

- קווי השבר הטקטוניים הנזכרים מחלקים את הרי-אילת לארבעה גושים מגמאטיים עיקריים, והם:
- (א) הגוש בתחומי אילת עצמה;
 - (ב) " " הר-עמרם;
 - (ג) " " נחלי-תמנע;
 - (ד) שלוחה מהגוש המגמאטי של סיני.

הגוש שבתחומי אילת

הגוש המגמאטי שבתחומי אילת עצמה מתמשך מהמפרץ צפונה, עד סמוך לגבעות-עמרם. במרכזו של גוש זה מתרוממים הרי-שחורת והר-שלמה (725 מ'). מאפיינים אותו קווי שבר, הנמשכים במקביל למפרץ-אילת ולערבה הדרומית. (מדרום-מערב למפרץ-אילת מצויה רצועה של סלעי-משקע ימיים, בצד אבן-חול נובית, מצויה לא רק מצפון לגוש, אלא גם בתוכו. במרכז הגוש נמצא איזור מישורי קטן בשם רמת-יותם).

דעת - מכללת הרצוג



דעת - מכללת הרצוג

הגוש שבתחומי הרעמרם

זהו הקטן בארבעת הגושים הנזכרים. במרכזו נמצא הרעמרם. גוש זה מוקף רצועות אבני חול, ומעליהן אבני גיר, שלהן צורת חצי גורן עגולה.

הגוש שבתחומי נחלי-תמנע

הגוש השלישי נמצא באיזור תמנע, בין נחלי-תמנע התיכוני לבין נחלי-תמנע הדרומי. שבו הוקם מפעל הנחושת. בגוש זה ניתן להבחין בכעין חצי מכתש (מתציתו השנייה שקעה בערבה), אשר במרכזו מופיעים הסלעים המגמאטיים הקדומים. הם מוקפים אבני חול, ועליהם שכבות אבני-גיר, הסוגרים אותם סביב בקירות זקופים כמעט, המזכירים לבו את מתלולי המכתשים האחרים בנגב. תחום תמנע הוא גבולם הצפוני של הסלעים המגמאטיים של הרי-אילת, אולם אבן החול הנובית המלווה את הסלעים הללו, אינה נעלמת בתמנע, אלא מצויה עד איזור יטבתה. מכאן צפונה הולכת אבן-החול ונשמנת מתחת לסלעי הגיר הצעירים יותר.

שלוחה מהגוש המגמאטי של סיני

הגוש המגמאטי הרביעי בהרי-אילת הוא שלוחה מגוש הרים, שחלקו העיקרי נמצא בסיני, מעבר לגבול המדיני של ישראל. שלוחה זו נמצאת בין בקעת-הירדן, שמעבר לגבול, למישור-שחם, הרעועיה ונחל-רחם.

הערבה הדרומית

הערבה הדרומית גובלת במזרח בהרי-אדום ובמערב בהרי-אילת. הודות לדמיון הרב שבין הרים אלה, שכבר צוין לעיל, לא נמצא כאן את השוני הקיים בין הגדות בערבה הצפונית והתיכונה. בערבה הדרומית, מסביבות יטבתה ותמנע, מורכבות שתי הגדות מסלעים מגמאטיים, והצבעים השולטים בהן הם אדום (ומכאן מקור

דעת - מכללת הרצוג

השם אָדום), חום כהה, סגול ולבן לגווניהם השונים. מבדיל ביניהן בעיקר הגובה: צדה המזרחי של הערבה גבוה הרבה יותר מצדה המערבי.

רוחבה של הערבה הדרומית אינו מגיע אלא ל-7—8 ק"מ, ושטחים רבים בה מכוסים חול. בגדתה המזרחית הננו פוגשים עמודי עמרם בהרעמרם



דעת - מכללת הרצוג

מניפות גדולות של סחף — מעין דלתות יבשות — שנוצרו על-ידי הנחלים של הרי-אדום הדרומיים, הנופלים לתוכה, ואילו בגדתה המערבית הצטברו חוליות גדולות בין טאבה ליטבתה, וכיניהן משתרעת אדמה סלעית זרועה אבנים.

זרמי המים בערבה הדרומית איטיים הם, שכן מועטה כמות המשקעים באזור זה, ומרבית השטפונות הפוקדים את הרי-הנגב מנוקוים על-ידי נחל-פארן ונחל-חיון צפונה, ליס-המלה, ולא לערבה הדרומית. מפאת זרם האטי, נבלעים מי הערבה הדרומית בחוליות ומתנקזים למפרץ-אילת רק בניקוז תת-קרקעי. זאת הסיבה גם לריבוי המליחות בערבה הדרומית; משפוקד אותן שיטפון, הן הפכות לזמן קצר לאגמי-מים ואחר-כך לשטחי בוץ וטיין, המת-ייבשים לאיטם ומקשים על התנועה. המליחה הצפונית והגדולה שבהן היא מליחת-יטבתה; דרומה לה נמצאת מליחת-עברונה, והלאה ממנה כמה מליחות קטנות ונטולות מוצא.

הגדה המזרחית של הערבה הדרומית עשירה הרבה יותר מהגדה המערבית שלה לא רק במשקעים, אלא גם במעיינות. מימי המעיינות של הגדה המזרחית גם מתוקים יותר, כפי שמעידים מימי נווה-המדבר של עקבה בימינו, אף שגם מימי המעיינות המעטים הנמצאים בגדה המערבית טובים לשתייה. הגדול במעיינות הגדה המערבית של הערבה הדרומית הוא עין-יטבתה, שהוא המעיין העשיר ביותר במים במעיינות הערבה ובנאות-המדבר שלה אחרי עין-חצבה. מעיין נוסף הראוי לציון בגדה המערבית של הערבה הוא עברונה, אף שמימיו נופלים בטיבם ממימי עין-יטבתה, כן ראויים לציון מי באר-אורה, למקורות מים אלה נודעת בימינו חשיבות רבה, שכן משמשים הם לפיתוח העורף הישובי של אילת. לאחרונה נעשו קידוחים רבים בערבה הדרומית למציאת עורקי מים נוספים, שימשו לפיתוחה של אילת וסביבתה.

דעת - מכללת הרצוג



מפרץ־אילת : מבט מאילת דרוסה

מפרץ־אילת

שתי זרועות גשלות מים־סוף צפונה וחובקות את חצי־האי סיני: הזרוע הצפונית־מערבית — היא מפרץ־סואץ — המפרידה בין מצרים לסיני ומסתיימת בסואץ, והזרוע הצפון־מזרחית — היא מפרץ־אילת — המפרידה בין סיני וחצי־האי־ערב ומסתיימת באילת. מרבית גדות המערבית של מפרץ־אילת נמצאת בידי מצרים, וגדתו הדרום־מזרחית בידי סעודיה. בחלק הצפוני ביותר של המפרץ נפגשים גבולותיהן של ארבע ארצות: גבולות ישראל־מצרים בגדה המערבית; גבולות ירדן־סעודיה בגדה המזרחית; ובערך במחצית

דעת - מכללת הרצוג

הדרך שבין עקבה לאילת עובר גבול ישראל—ירדן. אורך החוף הנמצא בידי ישראל במפרץ־אילת אינו עולה על 10.5 ק"מ.

הגם שמבחינת האקלים, ההידרוגרפיה והיישוב כמעט זהים התנאים במפרץ־סואץ ובמפרץ־אילת, הריהם שונים זה מזה בכמה תופעות בולטות: אורכו של מפרץ־סואץ מגיע ל־300 ק"מ ורוחבו ל־60 ק"מ. ואילו אורכו של מפרץ־אילת הוא רק 200 ק"מ ורוחבו 12—26 ק"מ. לעומת זאת, מפרץ־אילת הרבה יותר עמוק ממפרץ־סואץ; מפרץ־סואץ אינו מגיע אלא לעומק של 80 מטר בקירוב, ואילו מפרץ־אילת ל־1240 מ'.

בשני קצותיו של מפרץ־אילת שוכנים כמה איים קטנים; הגדולים שבהם נמצאים בחלקו הדרומי. מול ראם־נצראני, שבחצי האי־סיני, שוכנים במרחק 3 ק"מ בקירוב זה מזה האיים סנאפיר ותיראן (תיראן הוא הגדול שבאיי המפרץ). איים אלה וחופי האלמוגים שבקרבם מצמצמים את רוחב המעבר במפרץ־אילת, והשולט בהם מקיים בידיו את השליטה בפועל על התנועה לאילת וממנה. גם בקצהו הצפוני של המפרץ נמצאים שני איים, אך קטנים הם הרבה יותר: חומייד'ה וג'זירת־פרעון, "אי־פרעה". חומייד'ה נמצאת 6 ק"מ מדרום לא־טבא. היא סמוכה לגדה המזרחית, ומרוחקת כ־300 מטר מהחוף; ג'זירת־פרעון נמצאת כ־4.5 ק"מ מדרום־מערב לא־טבא והיא סמוכה לגדה המערבית.

מג'זירת־פרעון צפונה, ובמיוחד מא־טבא צפונה, מצטמצם המפרץ והולך. מראס־אל־מצרי (שבקרבת א־טבא), שבגדה המערבית, ועד לנקודה הנמצאת 3 ק"מ מדרום לשפכו של ואדי־מברך, שבגדה המזרחית, רוחבו כ־8 ק"מ; ואילו בקו אילת־עקבה, המרוחק 9—10 ק"מ צפונה, רוחבו כ־5 ק"מ.

קיים שוני רב בין הפינה הצפונית־מזרחית של המפרץ, לבין יתר חלקי החוף הצפוני. פינה זו מצטיינת בכמה יתרונות חשובים:

דעת - מכללת הרצוג

- (א) מצויים בה מיתתהום טובים ומרובים, כפי שמעידות חורשות הדקלים המשתרעות סביב עקבה.
- (ב) היא חוסה "בצל" הרי"אדום הגבוהים המגינים עליה מפני הרוחות הנושבות מצפון-מזרח.
- (ג) מימי המפרץ עמוקים בה ושקטים יחסית ומאפשרים עגינה בטוחה של ספינות בקרבת החוף.
- (ד) היא מהווה מוקד טבעי לדרכים שמילאו תפקיד חשוב בתקופות שונות (במקומות אחרים בעלי תנאי מעגן טבעיים במפרץ אילת, כגון שרם-א-שיח, נבק ועוד, לא עברו מעולם דרכים בעלות ערך).
- תנאים אלה גרמו לכך, שבכל התקופות הוקם הנמל דווקא כאן ולא במקום אחר במפרץ.

אי פרעה (גיזירת פרעון) בקרבת הגדה הצפונית-מערבית של המפרץ



דעת - מכללת הרצוג

המכנה הגיאולוגי

סלעים מגמאטיים (סלעי־יסוד)

כפי שצוין לעיל, מהווים הרי־אילת והרי־אדום הדרומיים חלק מטבלה ענקית קדומה. הבנויה מסלעים מגמאטיים. מה טבעם של סלעים אלה? מקורם בהתקרשותה והתגבשותה של המגמה. היינו החומר הנוזלי הלוהט שבפנים כדור־הארץ. סלעים אלה מצטיינים בקשיותם הרבה ובכובגוניות צבעיהם; בולטים בהם הסלעים הגבישיים, ולעומת זאת נעדרים בהם מאובנים ושכבות רבוצות אחת על גבי רעותה האופייניים לסלעי־המשקע הימיים.

קיימים סוגים שונים של סלעים מגמאטיים. שמקור ההבדלים ביניהם נעוץ בשוני שבדרך התהוותם. ניתן לחלקם לשלושה סוגים עיקריים:

1. סלעי־ההום (פלוטוניים).

2. סלעי־תמורה (מטאמורפיים).

3. סלעים וולקאניים.

סלעי־ההום נוצרו על־ידי חומר מגמאטי שעלה ממעמקי האדמה. התקרשותם היתה אטית וחלה במעבה האדמה ולא בעקבות מגע עם האטמוספירה. כתוצאה מכך, מורכבים הם מגבישים גדולים. אופייני מבחינה זו במיוחד סלע הגראניט.

סלעי־התמורה הם סלעים מגמאטיים (או סלעי־משקע), שעברו תהליך של לחץ בחום גבוה, וכתוצאה מכך נשתנתה צורתם, ולעתים נשתנה אף הרכבם המינרלי.

הסלעים הוולקאניים הם תולדה של התפרצויות הרי־געש קדומים והתקרשות הלבה הלוהטת בבואה במגע עם האטמוספירה. אופיינית מבחינה זו בעיקר הבולת.

הסלעים המגמאטיים עשירים במינרלים שונים, כגון ברזל, נחושת, מנגן וכד', ומכאן חשיבותם הכלכלית.

דעת - מכללת הרצוג

אבן-החול הנובית

אחת התופעות האופייניות המלוות את הסלעים המגמאטיים (את הגראניט, למשל), היא אבן-החול הנובית. לראשונה הוגדרה אבן זו באזור נוביה שבמצרים העלית, ומכאן שמה. עומק השכבות של אבן-החול הנובית מגיע בהררי-אילת לעשרות ואף למאות מטרים. היא מורכבת בעיקרה מגרגרי קוורץ — אחד המינרלים העיקריים המתפוררים מתוך הגראניט. מכאן נוכל להסיק בצדק את המסקנה שאבן-החול הנובית היא תולדה של הגראניט, ואף מסקנה נוספת — שבעידנים גיאולוגיים קדומים היו הררי-אילת הרבה יותר גבוהים מכפי שהם כיום.

חשיבותה של אבן-החול הנובית מתבטאת גם בכך, שהיא אוצרת בתוכה מינרלים שונים.

א ק ל י ם

אקלימה המיוחד של אילת

לאילת ולסביבתה אקלים מיוחד במינו. הוא שונה לא רק מהאקלים היס-תיכוני, השולט מצפון לבקעת-באר-שבע, אלא אף מהאקלים של אזורי הנגב, השחונים למחצה, מסתבר, שכבר אבותינו הבחינו בכך, ובמקרא אין אילת נכללת בתחומי הנגב, אלא בשטחי המדבריות שבסיני.

ד"ר אשבל מציץ לקרוא למשטר האקלימי המיוחד השורר בתחומי המפגש של הערבה וים-סוף בשם „אקלים אילתי“: „בערבה“, הוא כותב, „דומות מאוד טמפרטורות הקיץ לאלו שבעירק, ואילו טמפרטורות החורף גבוהות בה יותר. מסתבר, כי זהו טיפוס חדש של אקלים, שאינו מצוי בסביבתנו, ואף לא במצרים העליונה ובסודן, ואמנם, נכון היה לקרוא לאקלים זה בשם אילתי“.

על התהוותו של אקלים זה משפיעים הגורמים הבאים:

דעת - מכללת הרצוג

- (1) מקומה הגיאוגרפי של אילת בתחומי המדבריות הפלאנטאריים;
(2) מקומה בתבליט הנוף שבתחומי שליטתה.

מקומה הגיאוגרפי של אילת בתחומי המדבריות
הפלאנטאריים

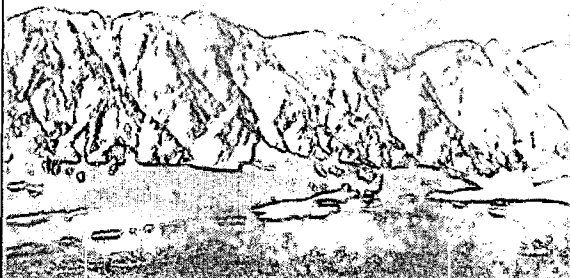
הנגב הדרומי ואילת נמצאים בין מעלות הרוחב 29 ו-30, כלומר בתחומי חגורת המדבריות המקיפה את כדור-הארץ: מדבר ערב, סחרה, מכסיקו, ועוד). המשתרעת מקו רוחב זה, בקירוב, לרומה. מדבריות אלה הם תוצאה מזרמי האוויר החם המתרוממים מעל לקו המשווה ומצטברים צפונה ודרומה לו (בצפון, בקו-הרוחב 30), מפאת משקלו ההולך ורב של האוויר, הוא שוקע כאן, מתחמם, סופג לתוכו את הלחות ומעלה את הטמפרטורות. בקיץ, כשהשמש נעה עד המעלות 23—30 צפונה, נכנס כל אגן הים-התיכון לתחום האוויר החם והשוקע, ולא ירדו בו אז גשמים; לא כן בחורף, כאשר השמש נעה למעלות 23—30 דרומה; אז יוצאת ארץ-ישראל מתחום הרוחות השוקעות, ובמקומן מגיעות רוחות רוויות אדי-מים הגורמות לגשמים. אולם כלל זה אינו חל על חלקו המרכזי והדרומי של הנגב, ועל אילת. הם נשארים, כדוגמת המדבריות הפלאנטאריים, בתחום הרוחות השוקעות ולא ירד בהם גשם גם בחורף. ככל שנדרים בארץ, ונתקרב לאיזור המדבריות, תקטן כמות המשקעים, עד שתגיע, בנגב הדרומי ובאילת, למינימטרים ספורים בלבד לשנה.

מקומה של אילת בתבליט הנוף שבתחומי שליטתה
אילת מושפעת לא רק מעובדת הימצאה בקו-הרוחב שבו מתחילים המדבריות הפלאנטאריים, אלא גם מגורמים מקומיים, כגון: מבנה השטח אופי הרוחות ועצמתן, צורת המשקעים וכד'.

סמפראטורה

הבדלי הגובה בין-הרי-הנגב הדרומיים לאילת, השוכנת

דעת - מכללת הרצוג

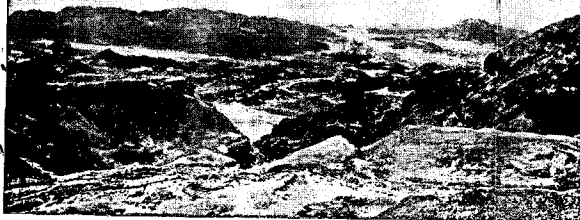


אקלימה של אילת מושפע לא רק ממקומה הגיאוגרפי, אלא גם מתבליט הוץ סביבה

בהמשכו של שקע־הירדן (המהווה חלק מהשקע הסורי־אפריקאי הגדול), מגיעים ל־800–1000 מטר.

הרוחות המערביות המתרוממות באזור רמון לגובה של 1000 מ' לערך גולשות ויורדות במהירות בדרכן מזרחה, נדחסות, מתחממות ומוסיפות על הטמפרטורה הגבוהה בלאו־דכי של הסביבה, הנמנית עם המדבריות הפלאנטאריים. משום כן תמצא אילת תכופות בטמ' פראטורות בנות 41–45 מעלות צלזיוס, שקדוגמתן נמצא בארץ רק באיזור ים־המלח. השוכן כ־400 מ' מתחת לפני הים־התיכון, מסתבר, שבשנים מסוימות אף עולה הטמפרטורה השנתית הממוצעת באילת על זו שבאיזור ים־המלח. כך, למשל, קרה בשנים 1945–47.

דעת - מכללת הרצוג



נחל

כשהטמפראטורה הממוצעת באיזור ים-המלח היתה בת 29-30 מעלות צלזיוס ואילו באילת היא הגיעה ל-31 מעלות צלזיוס.

רוחות

מכיוון שהיבשה מתזממת ומתקררת יותר מהר מהים, והאוויר הקריר דוחק את האוויר החם, העולה מעלה, תתקבל, כרגיל, בשעות היום תנועת אוויר מהים ליבשה ובלילה מהיבשה לים. יכולנו לצפות למערכת דומה של רוחות גם באילת; אולם התצפיות שנערכו בה מלמדות כי אף שכלל זה יפה לגבי ים-המלח וים-כנרת, וכן לגבי בריכות מים גדולות, המקיימות גם הן משטר רוחות מקומי, אין הוא יפה לגבי אילת. תופעה זו נגרמת על-ידי חומות ההרים הגבוהות הסוגרות כאן על הים משני עבריו, ועל-ידי היעדר הבדלים ניכרים בין הטמפראטורות של האוויר ושל מי המפרץ. אמנם נושבות בחוף-אילת רוחות עזות, אולם כיוונן הרגיל הוא דווקא מצפון, מהערבה, ורק לעתים רחוקות מדרום, מכיוון הים. איך מתחוללת רוח צפונית זו?

כאמור, נמצאת אילת במשך כל עונות השנה באיזור רוחות

דעת - מכללת הרצוג



תמונה

שוקעות הגורמות בה לטמפראטורות גבוהות יותר מאלו השולטות באזורי הארץ הצפוניים יותר; בהתאם לכלל שהזכרנו לגבי זרימת האוויר משטח קר לשטח חם ממנו נמצא שהרוח העיקרית הנושבת באילת במשך כל חדשי השנה, הן ביום והן בלילה, היא מצפון. שכן בו הטמפראטורה נמוכה יותר.

מבנה הערבה — גובה גדוליה מזה וצורתה מזה — גורם להידחסות נוספת של האוויר הזורם בה ומגביר את זרמי. כדרך שצינור צר מגביר את זרם המים העוברים בו. מהירות-הרוח הצפונית באילת מגיעה לעתים בקיץ ל-65 ק"מ לשעה — מהירות השווה בעצמתה לרוחות המנשבות בחורף ברמים, בצפת, בירושלים וכו'. לעתים גוברת גם הרוח הדרומית והופכת לסערה מסוכנת. המנפצת דוברות וסירות. הגלים מתרוממים אז לגובה של מטרים אחדים, ולעתים נאלצות אף אניות גדולות לעזוב את מקום מעגן ולהתרחק ללב-ים.

משקעים ושטפונות

לעומת באר-שבע, שבה ניתן עדיין למנות בממוצע רבי-שנתי

דעת - מכללת הרצוג

33 ימי גשם לשנה, ולעומת סדום שאפילו בה ישנם 17 ימי גשם בשנה, מגיע מספר ימי הגשם באילת ל-8 בלבד, וכמות המשקעים השנתית מסתכמת ב-0.5—30 מ"מ. מספר לילות הטל באילת גם הוא אפסי; העדר העננים והטמפרטורה הגבוהה גורמים אמנם להתאדות רבה מאוד — התאדות שהיא מהגדולות ביותר על-פני כדור-הארץ — אולם הרוחות העזות המנשבות כאן ביום ובלילה והעדר הצמחייה אינם מניחים לאוויר להגיע למידת הלחות שיש בה כדי ליצור טל. חוץ מאשר בכמה לילות בהירים אחרי גשמים. לעומת זאת הרינו עדים בסביבתה של אילת לשטפונות הנגרמים על-ידי שבריי-ענן במדבר-סיני, בהרי-מדין ובהרי-אדום. יש שכמות המים הזורמים בשטפונות אלה גדולה כל-כך עד שהם מרחיבים את מליחות עברונה, והן מתלכדות עם מי המפרץ וחוסמות את המעבר לאורך חופו הצפוני.

ה נ ח ל י ם

הנחלים בהרי-אילת ובהרי-אדום הדרומיים

אופיים של נחלים נקבע בדרך-כלל על-ידי טיב הסלע שבו הם עוברים, על-ידי כמות המים הזורמים בהם ועל-ידי הפרש הגבהים שבין מוצא הנחל לשפכו.

הנחלים הזורמים מהרי-אילת לערבה שונים באופיים מן הנחלים הזורמים אליה מהרי-אדום הדרומיים. גורמים לכך הפרש הגבהים הרב בין הרי-אדום להרי-אילת, המגיע עד 500 מ', ומבנה הסלעים. לעומת הנחלים הזורמים מהרי-אדום, העוברים בשטח רצוף סלעים מגמאטיים ואבן-חול נובית, עוברים תחילה מרבית הנחלים הזורמים מהרי-אילת בתוך סלעי-משקע ימיים ורק בהמשכם הם מגיעים לנוף הרומה לזה של הרי-אדום הדרומיים.

דעת - מכללת הרצוג



נחל עמרם

הנחלים הזורמים מהרי־אילת לערבה

כיוון זרימתם של הנחלים בהרי־אילת

הנחלים העוברים בתחומי הרי־אילת אינם מקבלים את מימיהם
מקו פרשת־המים הראשי בנגב. הנמשך מדרום לצפון במרחק 60
ק"מ בקירוב ממערב לערבה. אלא ממימיו של קו פרשת־מים משני,
שראשיתו בצפון־מזרח חצי־האי סיני והמשכו בכיוון כללי לצפון־
מזרח. עד התלכדו עם הערבה: מסביבת ראס־א־נקב שליד אילת
דרך הר־עוזיה, הר־בשמת, הר־שתורת והר־קטורה לערבה.

דעת - מכללת הרצוג

הנחלים השופעים משני עבריו של קו פרשת-המים הזה שונים זה מזה באופיים: אלה הזורמים בכיוון צפון-מערב נופלים לבקעת סיררים ולבקעת-עובדה, ומתנקזים לבסוף על-ידי נחל-חיון לכיוון צפון-מזרח, לערבה ולים-המלח; ואילו הנחלים הזורמים מקו פרשת-המים לכיוון דרום-מזרח ומזרח נופלים כל אחד בפני עצמו לערבה ונבלעים בחוליות שבחלקה הדרומי.

מרבית הנחלים הזורמים מהרי-אילת — חוץ מכמה נחלים קטנים, היורדים מהרי-טבתה, הר-אורה וגבעות-עמרם — ראויים לציון, שכן אנני-הניקח שלהם גדולים יחסית, והם מטביעים את רישומם בנוף. להלן ייסקרו נחלים אלה מצפון לדרום.

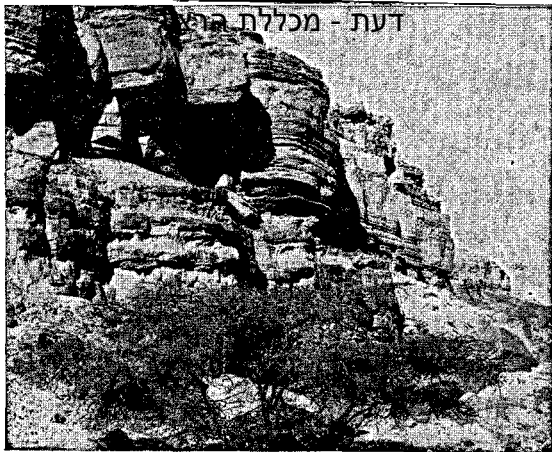
נחלי תמנע

שלושת נחלי תמנע — הצפוני, התיכוני והדרומי — הם הגדולים שבנחלי הרי-אילת הנופלים לערבה בין הרי-טבתה בצפון להר-תכליל בדרום. הארוך שבהם הוא נחל-תמנע התיכוני, ראשיתו בקר-ברך. בינו לבין נחל-תמנע הצפוני מפריד הר-מכרות, ואילו בינו לבין נחל-תמנע הדרומי מפריד הר-תמנע. נחלים אלה מצטיינים ביופיים ובמרבצי הנחושת העשירים המרוכזים בהם; כאן המקום העשיר ביותר בנחושת בגדה המערבית של הערבה, וכבר בימי-קדם שימש כאחד המרכזים העיקריים לכריית נחושת. מפעל הנחושת שהוקם בערבה בימינו נמצא בנחל-תמנע הדרומי.

נחל-רחם

נחל זה שונה משאר הנחלים בהרי-אילת. הנחלים האחרים זורמים, בדרך-כלל, בכיוון פחות-או-יותר ניצב לערבה, ואילו האפיק המרכזי של נחל-רחם זורם בחלקו הגדול במקביל לערבה, מדרום-דרום-מערב לצפון-צפון-מזרח. ראשיתו בהר-עוזיהו ומקום שפכו כ-1.5 — 2 ק"מ מצפון לבאר-אורה. בדרכו הוא מקבל לתוכו שלושה יובלים: שנים מהם, הדרומי והתיכוני, מתלכדים אתו מצפון

דעת - מכללת דעת



נחל-נטיפים, חלקו העליון של נחל-רודד

לגבעות-עמרם, ואילו השלישי — הצפוני — ק"מ אחד צפונית-מערבית לבאר-אורה. בנחל-רחם מצויים מרבצים עשירים של מנגן.

נחל-עמרם

ראשיתו של נחל-עמרם בגבעות-עמרם ומקום שפכו כ-8 ק"מ מצפון לחוף-אילת. אף בנחל זה ניכרים עקבות כרייה קדומים וסיגני נחושת לרוב. בחלקו העליון עושה הנחל את דרכו באבן גיר, ואילו בחלקו האחרים עושה הוא את דרכו באבן-חול נובית. באבן החול הצבעונית צרו המים ופיסלו מעין עמודים גאים הקרויים בפי המטיילים והמסיירים בשם עמודי-עמרם.

דעת - מכללת הרצוג

נחל-רודד — נחל-נטפים

אורכו של נחל-רודד 22 ק"מ בקירוב והוא נמנה על הנחלים הארוכים שבהרי-אילת. רק חלק ממנו זורם בתחומי ישראל. חלקו העליון שבתחומי ישראל נקרא נחל-נטפים — על שם עין-נטפים, מעיין המרוחק כ-2 ק"מ מהגבול וידוע בקילוחו הדקי, הדומה יותר לטפטוף מאשר לנביעה (מכאן שמו). נחל-רודד מצטיין ביופיו, והמטייל לאורכו יכול לראות בו את כל סוגי הסלעים שמהם מורכבים הרי-אילת. החל בסלעים המגמאטיים וגמור באבן-החול הנובית ובסלעי-המשקע הימיים (קינמן, טורון).

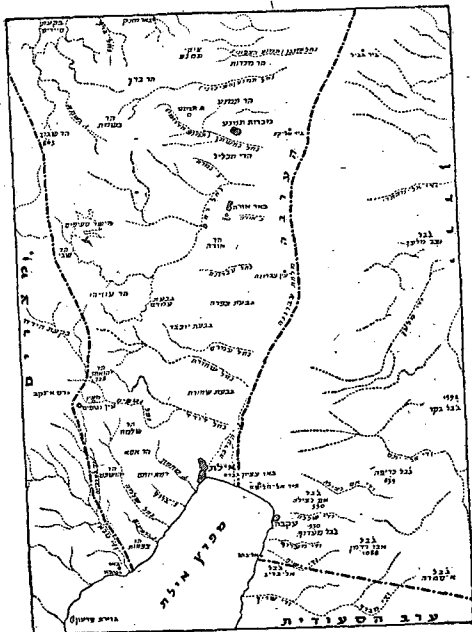
נחל-שלמה (ואדי-אל-מצרי)

ראשיתו של הנחל מצפון-מזרח למעבר-אילת והוא נופל למי-המפרץ כ-5 ק"מ מדרום-מערב לאילת. בדרכו הריהו מקבל לתוכו כמה נחלים קטנים הזורמים מהר-שלמה והר-יהושפט. חשיבות רבה נודעת לנחל זה כעורק תנועה, שכן עובר בו אחד משני סעיפי הדרך היורדת ממעבר-אילת למפרץ. בחלקו העליון הוא עובר בין סלעי-משקע ימיים ואילו בהמשכו הוא עובר בסלעים מגמאטיים. באזור המפגש שביניהם התחפר הנחל לעומק ויצר קניון עמוק המהווה אחת מנקודות המוקד של הדרכים המוליכות למפרץ-אילת. בקרבת שפכו למפרץ ניצב בית בודד ועוזב הידוע בשם "בית וליאמס" — על שם בעליו האנגלי, שהתגורר בו עד כיבושה של אילת על-ידי צה"ל ועסק בחקר הנגב ומחצביו.

ואדי-טאבה

ואדי-טאבה נמנה גם הוא על הנחלים הארוכים ביותר בהרי-אילת. יובליו העליונים יוצאים מקרבת מעבר-אילת (ראס-א-נקב) ובקרבת ראשיתה של הדרך המוליכה לכיוון א-תמד — א-נחל. אגן הניקוז שלו גדול ונמצא ברובו מעבר לגבול; רק יובלו הצפוני-מזרחי, המתלכד אלו 5 ק"מ לפני חוף-אילת (ואדי-ג'סרויה), נמצא

דעת - מכללת הרצוג



מפת הנחלים

דעת - מכללת הרצוג

בחלקו הגדול בתחומי ישראל. נחל-טאבה מצטיין ביופי רב וניתן בו לראות את כל הסלעים שמהם בנויים הרי-אילת. בנחל מצויים מרבצי ברזל ונחושת, ושרידי מכרות מימי-קדם.

הנחלים הזורמים מהרי-אדום הדרומיים לערבה כיוון זרימתם של הנחלים בהרי-אדום הדרומיים.

כדוגמת הנחלים הזורמים לערבה מהרי-אילת, כך גם מקבלים הנחלים הזורמים אליה מהרי-אדום הדרומיים את מימיהם מקו פרשת-מים משני ולא מקו פרשת-המים הראשי. ראשיתו של קו פרשת-מים זה בהר-בקר (1592), הנמצא כ-14 ק"מ מצפון מזרח לעקבה. מכאן הוא נמשך בכיוון כללי מדרום-מערב לצפון-מזרח ומתרחק בהתמדה מהערבה.

שלא כבהרי-אילת, שבהם מתנקזים כל הנחלים שמשני עבריו של קו פרשת-המים המשני לערבה, מתנקז בהרי-אדום הדרומיים רק חלק מהם לערבה, ואילו החלק האחר מתנקז מזרחה, אל מישורי החסימה. לעומת זאת, כל הנחלים של הרי-אדום הדרומיים הזורמים לערבה מתנקזים אל חלקה הדרומי, ואילו בהרי-אילת מתנקז חלק מן הנחלים, כפי שראינו לעיל, לים-המלח.

כמה עשרות נחלים זורמים מהרי-אדום הדרומיים לערבה הדרומית ולקצהו הצפוני של מפרץ-אילת; ביניהם ראויים לציון, מצפון לדרום, הנחלים הבאים:

- (א) ואדי-רפיה;
- (ב) ואדי-מוהתדי;
- (ג) ואדי-מלען;
- (ד) ואדי-יתם;
- (ה) ואדי-אום-נצילה, ואדי-שללה, ואדי-מערון וואדי-ג'שיה;
- (ו) ואדי-מברך.

דעת - מכללת הרצוג

ואדי־דפיה

ראשיתו של נחל זה בהר־אלימם (1663 מטר) והוא יוצא מן ההרים מול הר־קטורה (20 ק"מ בקירוב מצפון לטבתה). במקום זה הוא פונה דרומה. זורם לאורך הערבה ונשפך למליחת־טבתה. בזרמו לאורך הערבה מתלכדים אתו כמה נחלים נוספים. כמו ואדי־נח'ילה ואדי־תרבן וואדי־דרכה. ואדי־דרכה משמש כנתיב תעבורה ואפשר להגיע בו אל דרך מעאן — עקבה.

ואדי־מונת־די

ראשיתו של נחל זה בראס־אום־סיסבן (1421 מ') והוא יוצא לערבה מול שפכו של נחל־רחם. קיימים בו תנאי תעבורה נוחים יחסית אל צומת הדרך עקבה — מעאן עם הדרך העוברת במישור־החיסמה ויורדת בכיוון דרום־מזרח לחצי־האי־ערב.

ואני־מלען

ראשיתו של הנחל בג'בל־נצב־מלען הנמצא מול הר־אורה שבהר־אילת. הוא זורם בכיוון כללי מצפון־מזרח לדרום־מערב ואורכו 17 ק"מ בקירוב. כ־2—3 ק"מ לפני מקום יציאתו מן ההרים הוא פונה בזווית חדה מערבה לערבה, ויוצר בשפכו מניפת־סחף אופיינית.

ואדי־יתם

ראשית אפיקו העיקרי של הנחל בפינה הדרומית־מערבית של מישור־החיסמה. משם הוא זורם בכיוון כללי מצפון־מזרח לדרום־מערב. כ־8 ק"מ לפני מקום יציאתו מן ההרים הוא פונה בכיוון כללי מערבה לערבה. במקום שפכן לתוכה. כ־5 ק"מ מצפון לעקבה הוא יוצר מניפה גדולה, שרוחבה 3.5 ק"מ בקירוב. לואדי־יתם אחד מאגני־הניקוז הגדולים בין נחלי הערבה. ונופלים לתוכו יובלים רבים; רוב רובם מכיוון צפון־מערב. כ־1.5

דעת - מכללת הרצוג

ק"מ לפני מקום יציאתו של הנחל מן ההרים הוקם לרוחבו סכר לשם עצירת מל השטפונות העוברים בתוכו ולשם אגירתם לצורך השקאה.

חשיבות מיוחדת נודעת לוואדייתם, שכן משמש הוא כמקום המעבר הנוח ביותר מהערבה הדרומית ומסביבת אילת ללב הרי-אדום הדרומיים.

ואדי-אום-נצילה, ואדי-שללה, ואדי-מערוף, ואדי-ג'שיה בין ואדייתם לגבול הסעודי נשפכים לערבה ולחוף עקבת למעלה מתריסר נחלים. הגדולים שבהם, מצפון לדרום, הם, ואדי-אום-נצילה, העובר בקרבת עקבת, ואדי-שללה, ואדי-מערוף וואדי-ג'שיה. שלושת הנחלים האחרונים גורמים מדי פעם בפעם לשטפונות בחופה של עקבת, וכדי למנוע הוקם סכר גדול בעורפה של העיירה ואדי-מברך.

ואדי-מברך הוא הנחל הגדול ביותר בתחומי ממלכת-ירדן מדרום לעקבת, והדרומי ביותר שבהם. ראשית סעיפיו העליונים בג'בל-אסמרא, המתנשא לגובה 1025 מטר, ובג'בל-אברצמן, המתנשא לגובה 1088 מטר. סמוך למקום שפכו בחוף מתרחב הנחל ויוצר מניפה. בין המניפה של ואדי-מברך שבגדה המזרחית של המפרץ, לבין ואדי-טאבה, שבגדה המערבית שלו, מתחיל, כאמור לעיל, החלק הצר ביותר של מפרץ-אילת.

ה ד ר כ י ם

אילת — נקודת-מוקד של דרכים
כבר הוזכר לעיל, כי הקמתו של נמל אילת בכל התקופות — חוץ מאשר בימינו — דווקא בפינה הצפונית-מזרחית של המפרץ היא תוצאה של התנאים הנוחים יחסית השוררים במקום זה: אפשרות נוחה למעגן, מציאות מים, מחסה מרווחת, דרכי גישה

דעת - מכללת הרצוג

וכר'. נסקור עתה ביתר פירוט את עניין הדרכים, ותחילה נשתדל להבהיר על שום מה היתה תמיד אילת, ולא שטחים דרומיים יותר בסביבת המפרץ. מוקד לדרכי האיזור.

בשתי גדות מפרץ־אילת מתנשאים הרים גבוהים: בגדה

נוף הרי־אילת בתחום נחל־רודד — צילום אוויר



דעת - מכללת הרצוג

המזרחית הריי-מדין. המתרוממים לגובהה של 2000—2750 מטר, ובגדה המערבית הריי-אילת. המתרוממים לגובה של 800—1000 מטר. בשתי הגדות מתנשאים ההרים ממש מהחוף וכמעט אינם מניחים מעבר לדרך יבשתית רצופה (כדוגמה דרך-החוף של הים-התיכון) או לדרכי-רוחב מהמפרץ לפני הארץ. הדרכים המעטות הקיימות, אף הן חסרות חשיבות. כי הן עוברות כולן בלב המדבר השומם. הרחק ממרכזי יישוב ובתחום שליטתם הבלעדית של הנוודים. מסתבר, איפוא, מאליו, שאין נקודת הסיום שלהן בחוף עשויה לשמש כמקום מתאים לבניית נמל.

אילת, לעומת זאת, משמשת מוקד טבעי לדרכים שונות היורדות אליה משלושה כיוונים לפחות:

- (א) ממערב — הדרכים המתלכדות לפני מעבר-אילת;
- (ב) מצפון — הדרכים המתלכדות בערבה;
- (ג) ממזרח ומצפון-מזרח — הדרכים מאדום.

דרכים לאילת המתלכדות לפני מעבר-אילת שלוש דרכים. העוברות כולן בתחום חצי-האי סיני, מתלכדות לפני מעבר-אילת:

1. דרך קדש (ניצנה — קוציימה — כונתילה);
2. דרך מפרץ-אילת — סואץ (תמד. א-נחל);
3. דרך אילת — דרום סיני (המקבילה לחוף המפרץ. דרך דהב).

חלקו הגדול של דרכים אלה עובר בנוף רמתי בעל אופי גירי, ורק בקרבת הגבול המדיני של ימינו — במעבר-אילת — מגיעות הן לשטח הסלעים המגמטיים. בגלל קשיי המעבר בסלעים אלה הן מתלכדות לפני מעבר-אילת לדרך-אחת היורדת לחוף המפרץ. הדרכים הללו שימשו בתקופות שונות לא רק כתוואי תנועה של נוודי מדבר, אלא גם כצירי-תנועה חשובים של עולי-הרגל.

דעת - מפללת הרצוג

המוסלמים בדרכם אל הערים הקדושות מכה ומדינה, אשר בחצי-האי ערב. מסיבה זו גם ראו שליטי מצרים בתקופות שונות חובה לעצמם לשקוד על תיקונה של דרך מעבר-אילת (ראס-א-נקב). בשנת 875 לספירה הכשירה אחמד אבן-טולון למעבר רוכבים ובסוף המאה ה-11 שיפרה הסולטן הממלוכי האחרון במצרים, קנצוא אל-ג'ורי (1501 — 1516), ואף בנה בצדה ח'אן ומגדל — כדברי כתובת שנמצאה בקרבת מקום.

משהיתה תעלת-סואץ, במלחמת-העולם השנייה, למטרת הפצצות הגרמנים, עלתה חשיבותן של עקבה ושל הדרכים המובילות אליה. עובדה זו הניעה את הבריטים לשפץ את הדרכים בסני. לרבות את דרך מעבר-אילת, ובעיקר את המורד התלול והמסוכן ממטרת הגבול המצרית שבראס-א-נקב אל חוף המפרץ.

דרכים המתלכדות בערבה

מבחינת תנאי המעבר אין שתי גדות הערבה דומות זו לזו: הגדה המערבית נוחה יחסית למעבר; לא כן הגדה המזרחית. גורמת לכך תחומה הגבוהה והרצופה של ההרים המגמאטיים שישנה בגדה המזרחית וכן מניפות הסחף הרחבות שבה, שנוצרו על-ידי הנחלים היוורדים אלנה מהרי-אדום הדרומיים. מניפות אלו מבותרות בבתרים עמוקים וצרים ומתוות מכשול רציני לתנועה, גם-המליחות, המקשות אף הן על המעבר, נמצאות ברובן בצדה המזרחי של הערבה.

ההרים שבגדה המערבית של הערבה אינם גבוהים, ורק במרחק 25 ק"מ ממנה הם עולים לגובה של 1000 מ'. יתר על כן, הרים אלה אינם נמשכים ברציפות, ואין הם בנויים סלעים מגמאטיים בלבד. כפי שראינו לעיל, מחולקים הם למספר גושים, ובין גוש לגוש ישנם סלעי-משקע ימיים, שהמעבר בהם נוח יחסית. קיר הסלעים מבוותר כאן על-ידי כמה נחלים בעלי אפיקים רחבים —

דעת - מכללת הרצוג

נחל-צין, נחל-פארן, נחל-חיון ועוד — המניחים אפשרות נוחה יחסית למעבר. כל אלה גורמים לכך, שהדרכים העיקריות היורדות לערבה מגיעות אליה מכיוון מערב, דהיינו מהנגב.

הדרכים העיקריות המתלכדות בערבה ויורדות לאילת הן:

(1) התוואים העוברים בערבה לאורכה: צוער, חצבה, פונון, ערנדל, יטבתה, אילת;

(2) דרך בקעת-באר-שבע — מעלה-עקרים — חצבה;

(3) דרך מרכז הנגב והר-רמון;

(4) דרך מרכז הנגב, מיצד-מוחילה במכתש, מואה, ערבה;

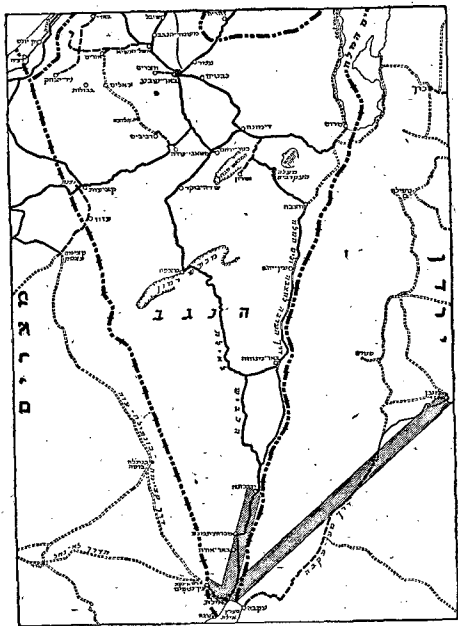
(5) דרך קדש, חצר-אדר, בקעת-עובדה, יטבתה.

רוב הדרכים הנזכרות עוברות בעקבות דרכים עתיקות מימי המקרא והתקופה הרומית, או במקביל להן. שתי הדרכים האחרונות אינן נמצאות עוד בשימוש כיום. המוקד של רוב הדרכים היורדות לערבה ממערב היא יטבתה, ובה הן מתלכדות לדרך אחת היורדת לאילת. על החשיבות שנודעה ליטבתה כמוקד דרכים מעידים שרידי המצודה הישראלית מתקופת המלוכה שנתגלו על ההר המתנשא מעל למשק ושרידי תחנת-משמר וחניה לשיירות מהתקופה הרומית.

הדרכים מהרי-אדום לאילת

כאמור, נמשכים הסלעים המגמאטיים שממזרח לערבה עד 150 ק"מ בערך מצפון לחוף אילת והם מקשים מאוד על המעבר בהם. ממעאן דרומה ניתן לעבור באופן נוח יחסית רק בואדי-מחטה הנזפל לאגן אל-גיפר ובקצה המערבי של החיסמה ונחל-יתם, המהווים את הפרצה הגדולה והנוחה ביותר בהרי-אדום לכיוון מפרץ-אילת. על כן מתלכדות כל הדרכים המגיעות להרי-אדום הדרומיים מכיוון צפון, מזרח וצפון-מזרח בקטע הדרך שבין מעאן לעקבה. דרכים אלה הן:

דעת - מכללת הרצוג



שלושת תוואי התעבורה לאילת

דעת - מכללת הרצוג

- (א) סעיף דרומי ל"דרך-המלך" המוליך לאורך רמת עבר-הירדן בכיוון דמשק;
(ב) דרך אילת — פטרה — בבל;
(ג) דרך אילת — פטרה — המפרץ-הפרסי;
(ד) דרך מקבילה ילחוף המערכי של הציו-האי ערב, הנמשכת עד תימן וחצרמות.

שגשוגן של הדרכים לאילת

מקדמת-דנא שימשה ארץ-ישראל כארץ-מעבר בין שני המרכזים הגדולים של העולם העתיק: ארצות הפרת והחידקל בצפון ומצרים בדרום. בין שני מרכזים אלה משתרע המדבר הערבי-הסורי הגדול, אשר ברובו הינו מדבר חול הקשה למעבר הן ברגל והן על-גבי בהמות-משא. ואמנם בשנים כתיקונן עברו תמיד קווי התחבורה בין ארצות הפרת והחידקל לבין מצרים דרך ארץ-ישראל וסוריה ולא דרך המדבר. אולם כשהיה המורח-התיכון מבוחר לאזורי השפעה של מעצמות יריבות, היתה תמונה זו משתנה: הדרכים הראשיות היו נתונות 'אן תחת פיקות חמור של גייסות. רבו מקרי השוד והביזה והושמו מכשולים מדיניים רבים. בתקופות כאלה ביכרו שיירות-המסחר לשרך דרכן במדבר, ובלבד שלא להיכנס לאזורי המריבה המסוכנים.

לפחות בשלוש תקופות ממושכות שרר מצב מעין זה במורח-התיכון:

- (א) בתקופה ההלניסטית, בימי המלחמות בין בית-תלמי, ששלט במצרים, לבית-סלבקוס, ששלט בארצות הפרת והחידקל ובסוריה.
(ב) בימי השלטון הרומי, עד המאה ה'ג' לספירה, כשהרומאים התמודדו עם יריב מסוכן ובלתי-מנוצח — הפרתים, ששלטו בפרס ובארצות הפרת והחידקל.

דעת - מכללת הרצוג

ג) בתקופה הביזנטית, כשהמזרח-התיכון נקרע שוב בין שני כוחות יריבים — הפעם בין הביזנטים לפרסים. נקודת המוקד של דרכי המדבר היתה פטרה, ואילו המטרה הסופית שלהן היתה עזה — השער למצרים ולנמלי הים-התיכון. הצירים פטרה—עזה ופטרה—אילת—עזה היו באותן תקופות דרכים ראשונות במעלה בסחר הבין-לאומי, ואלו היו גם תקופות התפתחותן ושגשוגן של דרכי הנגב, לרבות הדרכים לאילת.

דעת - מכללת הרצוג

סקידה היסטורית

ימי בראשית

ראשיתה של אילת היתה כפי הנראה בנווה-המדבר של עקבה, שבו המים מצויים בשפע והאדמה טובה לחקלאות, ובעיקר לטיפוח מטעים. מקדמת-דנא איוו להם נודדי-המדבר מקום זה לתחנה קבועה בנדודיהם, וייתכן שעוד לפני ימי המקרא היה בו יישוב קבע. אם ניתן לזהות את איל-פארן עם אילת — בעיה שעליה עמדנו בפרק הראשון של החוברת — כי אז היתה אילת יישוב קבע כבר בתקופת האבות, שכן מוזכרת איל-פארן במסע ארבעת מלכי הצפון נגד ערי הכיכר: "ויכו — — — ואת החורי בהרם שעיר עד איל-פארן אשר על המדבר. וישובו ויבואו אל עין-משפט היא קדש" (בראשית יד, ו-ז). מאחר שהדרכים שמרגיות מטבען, ובמיוחד באזורים השחונים, יש להניח שמלכי הצפון ירדו לאדום ב"דרך-המלך" שבעבר-הירדן, משם חצו את הר-שעיר דרך ואדי-יתם, הגיעו לאילת ומאילת עלו לקדש-ברנע.

עם התנחלות האדומים בהר-שעיר, בשנת 1300 לפה"ס בקירוב, הפכו אילת וסביבתה לאחד האזורים האדומיים החשובים. אחד מאלופי-שבטי אדום הוא אלוף אֵלָה (= אילת: בר' לו, מא). אילת נזכרת במקרא כאחת התחנות החשובות בנדודיהם של בני-ישראל במדבריות סיני והנגב. בשעה שדחה מלך אדום את בקשת בני-ישראל לעבור בארצו בשלום, והם נאלצו לעקפה מדרום, הגיעו מקדש לאילת וירדו ממנה לאורך חוף ים-סוף: "ויסעו מקדש ויבואו בני-ישראל כל העדה הוֹרֵה-הָהָר (במדבר כ, כב): "ויסעו מהר-ההר דרך ים-סוף לסבוב את ארץ-אדום" (במדבר כא, ד); "ונעבור מאת אחינו בני-עשו היושבים בשעיר מדרך הערבה מאילת ומעציון-גבר" (דב' ב, ח).

דעת - מכללת הרצוג

אילת בימי שאול דוד

חשיבותו של הנגב הדרומי במקור מחצבים לא נעלמה מעיני בני־ישראל גם בתקופת ההתנחלות, אך באותה עת עדיין היו חלשים מכדי להשתלט על איזור זה ולהוציאו מידי האדומים, ואף מנגנון מנהלי־ממלכתי לא היה ברשותם. רק בראשית ימי המלוכה חלה תמורה במצב זה. שאול, מלכה הראשון של ישראל, נלחם בין־היתר גם באדומים: "ושאול לכד המלוכה על ישראל וילחם סביב בכל אויביו, במואב ובבני־עמון ובאדום" (שמואל א' יד, מז). הכתוב אינו מלמדנו אם אמנם היתה זו מערכה שנועדה לבסס את השלטון הישראלי בדרום הערבה ובחוף ים־סוף, או רק פשיטת תגמול, שלא הסתיימה בכיבושים, מכל מקום, בימי דוד כבר נכון השלטון הישראלי באיזור.

גורמים שונים חברו סמוך לאותה עת יחד להעלות במיוחד את חשיבותם של הערבה הדרומית ושל חוף ים־סוף, ואילו מצד שני אפשרן את כיבושם בידי דוד. הגורמים הללו היו: (א) נסיגת הפרעונים מן השלטון בארץ־כנען — צעד שאפשר פיתוח נתיבי ים ויבשה באיזור, בלי חשש להסתכסך עם מצרים; (ב) חורבן מכרות הנחושת בקפריסין ובאיי יוון בשעת כיבושיהן על־ידי היוונים והזנחת כריית הנחושת בסיני בגלל ירידת כוחם של הפרעונים — שגרמו להעלאת חשיבותה של נחושת הערבה. אמנם, מחירי הנחושת ירדו באותה תקופה בעולם עקב התפשטות השימוש בברזל, אולם עדיין הוסיפה הנחושת להיות מתכת חשובה ובעלת־ערך; (ג) ביות הגמל והשימוש בו כבהמת רכיבה ומשא, וכן השימוש בבור המטווח — שכבר היה נפוץ בתקופת ההתנחלות, ואפשר את התיישבותם של בני־ישראל באזורי ההר הבלתי־מיושבים — שאפשרו עתה לגשר גם על־פני מדבריות צחיחים, לרבות המדבריות שבין דרום־ערב לים־התיכון. מפאת חומות ההרים הגבוהות המלוות את חופי מפרץ־אילת נאלצו אורחות־הסוחרים שנעו מערב צפונה לעבור בתחומי אילת או אדום והעלו במידה רבה את חשיבותן.

דעת - מכללת הרצוג

שרידי המבצרים מתקופת-הברזל, שנתגלו על-ידי נלטון גליק לכל אורך הערבה, מעידים, כנראה, על חששם של האדומים מפני התפשטות ישראלית דרומה. אם אמנם נבנו מבצרים אלה על-ידי האדומים, הרי לא הושיעום. דוד כבש את ארץ-אדום והפקיד עליה נציב מטעמו: "וישם באדום נציבים ויהיו כל אדום עבדים לדוד" (דברי-הימים א', יח, יג). האדומים לא השלימו עם הכיבוש הישראלי ועם אבדן מכרות פונן, נחל-תמנע וכד'. מתוך התיאור המקראי אנו למדים, שניהלו מלחמת-גרילה בישראל ואולי גם מרדו בגלוי. על דיכויים של ניסיונות אלה להשתחרר מעול ישראל הרינו קוראים בספר מלכים לאמור: "ויקם ה' שטן לשלמה את הוד האדומי, מזרע המלך הוא באדום. ויהי בהיות דוד את אדום, בעלות יואב שר הצבא לקבר את החללים, ויך כל זכר באדום. כי ששת חודשים ישב שם יואב וכל ישראל עד הכרית כל זכר באדום" (מלכים א' יא, יד).

דוד לא הסתפק בהכנעת האדומים. מבוקשו היה גם להבטיח לעצמו את השליטה על הדרך מאדום לים: "ויך דוד את הפלשתים ויכניעם ויקח דוד את מתג-האמה מיד פלשתים (שמואל ב', ח, א). לא ברור לנו מה כוונת הכתוב במושג "מתג-האמה"; מכל מקום, מהתיאור בדברי-הימים הרינו למדים, כי לקח את גת ואת בנותיה, כלומר את האיוור שממערב לגור, מגמת פניו היתה, איפוא, לא רק להכניע את הפלשתים. אויבי ישראל, כי אם גם להשתלט על הדרך הבינלאומית החשובה — דרך-הים — שעברה בארצם. ואמנם, הודות לכיבושן של אילת והערבה מזה ושל המוצא לים-התיכון מזה ניתנה בידי דוד שליטה על כל אורכה של הדרך מחופי ים-סוף לים-התיכון וכן על התנועה שהחלה להתנהל בתקופה זו מדרום ערב דרך אדום צפונה, על כל היתרונות הכלכליים והביטחוניים שנבעו מכך. יש להניח, שדוד ניגש במרץ גם לניצול אצרות הנחושת שבערבה. שהיו לפני-כן בידי האדומים, אך אין לנו עדות על כך במקרא.



החר ביטבתה עליו נתגלו שרידי מבצר ישראלי מימי המלוכה

אילת בימי שלמה

לעומת העדר פרטים על פועלו של דוד באיזור, יש בידינו פרטים לרוב על מפעליו הרבים של שלמה, שנועדו לפיתוח נתיבי ימי דרך אילת ולניצול נחושת הערבה. בעזרת חירם מלך צור, בן בריתו, בנה שלמה צי אניות, איש אותו בעבדיו וביורדיים צידונים — גדולי הימאים בעולם העתיק — ושלחם לאופיר, ארץ הזהב.

„ואני (צי) עשה המלך שלמה בעציון גבר אשר את אלות על שפת ים־סוף בארץ־אדום, וישלח חירם באני את עבדיו, אנשי אניות יודעי הים, עם עבדי שלמה, ויבואו אופירה ויקחו משם זהב ארבע מאות ועשרים כיכר ויביאו אל המלך שלמה“ (מלכים א, ט, כו—כח).

דעת - מכללת הרצוג

אחת לשלוש שנים תבוא אני תרשיש נושאת זהב וכסף. שנהבים וקופים ותוכיים" (מלכים א', י, כב).

רבו הסברות על מקומה של תרשיש זו, שאליה הפליגו אניותיו של שלמה. יש המזהים אותה עם תרסיס, בים-השחור, ויש הסבורים כי אין היא אלא תרוס, בסרדיניה; אולם בעיקר מרבם לזהותה עם טרטוסוס, בדרום ספרד. אם נקבל אחד מזהוים אלה יהיה עלינו להניח, שהפלגות המוזכרות בוצעו מאחד הנמלים של הים-התיכון, כנראה, בסביבת צור, ולא מאילת. לכן הועלתה הסברה, שהשם תרשיש לא בא לציין מקום, אלא אנייה נושאת נחושת (תרשיש, מהשורש רשש — התך נחושת). סברה זו מתיישבת יפה עם ההנחה המקובלת, שאניותיו של שלמה נשאו אתן מטעני ייצוא של נחושת הערבה.

גם לגבי כיוון ההפלגה השני — אופיר, ארץ הזהב — רבו הסברות. בימי הבית-השני מקובל היה לחשוב שאופיר היא הודו. דעה זאת היתה רווחת גם במאות הראשונות לספירה. החוקרים הסבורים כך גם היום מביאים לחיזוק דעתם ראיה שמקור המלים "קופים" ו"תוכיים", המוזכרות באותה פרשה, הוא באחת השפות ההודיות. כנגדם טוענים אחרים, שאופיר היתה בערב הדרומית, בערך במקומה של תימן בימינו. דעה נוספת, והיא גם הרווחת ביותר, מטעיתה, שיש לחפש את אופיר באריתריאה של ימינו, אשר באפריקה המזרחית, לחוף ים-סוף. המצרים הקדומים קראו לארץ זו בשם "פונט" ותיארו בהרחבה את מסעותיהם אליה להבאת זהב, תכשיטים, קופים, תוכיים וכד'.

יהיה זיהויה של אופיר אשר יהיה, לא נוכל שלא להשתאות לבושר היצירה של שלמה, שהצליח בתנאי התחבורה והטכניקה של אותה תקופה להקים בסיס ימי וצי לחוף ים-סוף, השוכן באזור שומם, שהיה מרוחק מאות קילומטרים מבירתו ומרחק רב מכל מרכז יישובי-חקלאי. עצם ההספקה לבסיס מרוחק כל כך,

דעת - מכללת הרצוג



דעת - מכללת הרצוג

לרבות ציוד ימי ספציפי. כגון: תרנים, משוטים, מפרשים ועוד — ובמיוחד בתנאי התחבורה של אותם ימים, דהיינו על גבי גמלים, פרדות וחמורים, ובדרכים קשות וארוכות — היתה משימה ענקית. מפעל זה הינו עדות לכושדו הארגוני והמנהלתי של שלמה, לתנופתו ולכוח עשייתו בתחום הכלכלי והמדיני.

ניצול מכרות הנחושת בערבה בימי שלמה

בד בבד עם פיתוח הסחר הימי והיבשתי, ואולי אף קודם לכן, התמסר המלך שלמה לפיתוח מכרות הנחושת בערבה. מרבצי הנחושת פזורים בערבה לכל אורכה. מים-המלח ועד ים-סוף, הגם שלא בריכוזים שווים, אין ספק, שניצול מכרות הנחושת בערבה קדם בהרבה מראשית המלוכה הישראלית; ודאי עסקו בכך, כפי שכבר הוזכר לעיל, האדומים ואף הקינים, יושבי חבל ארץ זה. על תובל-קין מסופר במקרא שהיה „לוטש כל חורש נחושת וברזל“ (בראשית ד, כב), ואילו על הקניזים, הקרובים לקינים, מסופר, כי ישבו בין השאר גם בגיא-חרשים, „כי חרשים היו“ (דברי-הימים א, ד, יג—יד), אולם בשום תקופה קודמת לא נערכו בערבה פעולות כרייה והיתוך כה אינטנסיביות ובממדים כה נרחבים כמו בימי שלמה; הוא היה, כנראה, הראשון ששיווה לפעולה זו תנופה אשר חרגה מגדר חשיבות אזורית בלבד.

לצורך זה היה עליו לפתור בעיות רבות, וראשית כל את בעיית האספקה של מִי־השתייה לעובדים. רק בפזון מצויים מים בשפע בכל ימות השנה; עלינו להניח, איפוא, שבריכוזים אחרים עבדו בעיקר — ואולי רק — בימי החורף והאביב, כאשר אפשר היה לפתור את הבעייה באמצעות מִי־גשמים ומִי־שטפונות, ואמנם, בזמן האחרון מצא בנו רוטנברג מספר ניכר של בורות מים בתמנע, המעידים כי מִי־הגשמים ומִי־השטפונות נאגרו בשקידה; אף על פי כן, היה, ודאי, הכרח להביא חלק ממי השתייה ממרחקים. בין

דעת - מכללת הרצוג



כלי בזלת ס'מ' שלמה לכונישת עפרת הנחושת

דעת - מכללת הרצוג

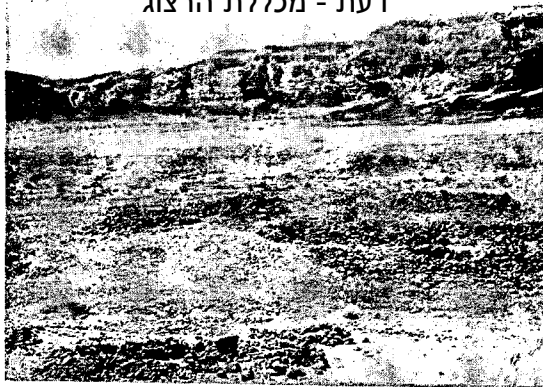
התעודות המספרות על משלחות ששיגרו הפרעונים למכרות סיני — שיצאו כרגיל, לדרך באביב — נמצאת תעודה המספרת לנו על משלחת מצרית אשר קיבלה בקביעות את אספקתה — מזונותיה ומימיה — באמצעות שיירה בת 500 חמורים. נהוגה בידי 49 פלחים. יש להניח, שארגון מעין זה — אולי בעזרת גמלים במקום חמורים — היה דרוש גם להובלת האספקה למרכזי הכרייה הישראליים בערבה.

בעיה קשה נוספת היתה הספקת חומרי-הדלק למרכזי ההיתוך, ובמיוחד למרכז ההיתוך העיקרי שבצפון-גבר. אין להניח שבתקופת שלמה היו מצויים בערבה חומרי-דלק רבים יותר מאלה המצויים בה כיום. אמנם אפשר היה להשתמש חלקית לצורך הסקה גם בשיחים, כמנהגם של הערבים אף בימינו בכבשני הסיד הגסים שלהם, אולם כמקור עיקרי לחומרי דלק שימשו, ודאי, פחמי-עץ, שהובאו מיערות-אדום. הודות לגובהם הרב מקב-לים הרי-אדום כמות גדולה למדי של גשמים, וידוע לנו כי היו מיוערים בימי-קדם (מכאן הכינוי „הר-שעיר“ — הר מיוער). בעת החדשה, בימי מלחמת העולם הראשונה, כשסבלו התורכים ממחסור חמור בחומרי דלק להנעת רכבותיהם, עדיין היו שטחי היערות בהרי-אדום כה נרחבים, שכדאי היה לתורכים לכתם לבנות מסילה מיוחדת לשם הסעתם.

מכרות הנחושת שבערבה היו אחד ממקורות העושר העיקריים של שלמה. בחלק מן הנחושת שנכרתה השתמש לצרכיו השונים — לבניית בית-המקדש וכליו, לבניית ארמונו, לתעשיית הנשק וכדו' — אולם רובה נשלח, כנראה, באניותיו שהפליגו למרחקים כסחורת ייצוא עיקרית. תמורת הנחושת שייצא קיבל זהב וסחורות יקרות אחרות.

הנחושת שנשלחה היתה, כנראה, נקייה לערך מסיגים. המפעל העיקרי, שבו הותכה הנחושת ונוקתה מסיגיה הוקם על-ידי שלמה

דעת - מכללת הרצוג



שרידי מחנה עובדים בנחלתמנע המרכזי, מימי שלמה. במחנה כזה הוכנו חומרי הגלם למיליך ההתכה

בעציון-גבר שבקרבת אילת (על הקשר שבין עציון-גבר לאילת קרא בפרק הראשון של החוברת).

עציון-גבר בימי שלמה

הודות לחקירותיו היסודיות של נלסון גליק ידועים עתה לא רק מקומה המדויק של עציון-גבר בימי שלמה. כי אם גם מתקניו ובנייניו של המפעל שהוקם בה. שרידי עציון-גבר נמצאים בתל ח'וליפה. השוכן כיום בשטח ירדן בקרבת הגבול. בין אילת לעקבה. במרחק 600 מטר מהים. ייתכן שלפני 3000 שנה היתה עציון-גבר קרובה יותר לים. אולם אין ספק. שגם אז לא נבנתה

דעת - מכללת הרצוג

ליד החוף ממש, שכן בקביעת מקומה המדויק קבעה לא רק הקרבה לים, כי אם גם שיקול נוסף, כפי שעוד יוסבר להלן. שטחו של תל חזיליפה שישנה דונמים (אורכו 100 מטר, ורוחבו 60 מטר) והוא נחפר ביסודיות על-ידי החוקרים. בחפירות הוכח, כי עציון-גבר נבנתה במאה ה"י לפני הספירה על קרקע בתולה. העיר לא גדלה, איפוא, בהדרגה, בהתפתחות טבעית, אלא הוקמה כולה בבת אחת, במשך שנה או שנתיים, לפי תכנית ערוכה ומוכנה מראש. משך בנייתה של עציון-גבר, התכנון הרב שהושקע בה ופרטים שונים בדרך הקמתה זהים עם דרך הבנייה של שלמה במגידו ובערים אחרות שנבנו על-ידיו בשלמותן או בחלקן. עובדה זו מוכיחה בבירור, כי שלמה הוא שבנה גם את עציון-גבר. מלכתחילה לא נבנתה עציון-גבר אלא כמפעל תעשייתי גדול להיתוכה של נחושת הערבה ולצריפתה, וכל כולה הוקמה סביב המפעל ולמענו. גם בבחירת מקומה המדויק הכריעו בראש ובראשונה צרכי המפעל ולא שיקולים אחרים. מבחינה אקלימית, למשל, ומבחינה בריאות העובדים לא היתה אפשרות בחירה גרועה מזו: המקום שוכן בבקעה סגורה לצד מזרח ולצד מערב, כשהוא פתוח לרוחות הזעף הצפוניות ולסופות חול חזקות הנמשכות לעתים ימים רצופים; גם מים אין בו; ואילו קילומטר אחד מזרחה לו, בסביבת עקבה של ימינו, מצויים מים, החוף נוח לעגינה וקיים מחסה מפני הרוחות. אולם מסתבר, שדווקא הרוחות העזות הן שמשכו את מקימי המפעל למקום זה, שכן היו דרושות להם לצרכי הפעלתו.

להלן יובא תיאור המפעל בפי נלסון גליק, שערך את החפירות במקום:

„מטעמים שונים פתחנו את החפירות בקרן הצפונית-מערבית של התל — — — מיד נחשף וגגלה בניין גדול. לפי תכניתו הראשונה הכיל שלושה חדרים גדולים, שצורת מלבן לכל אחד

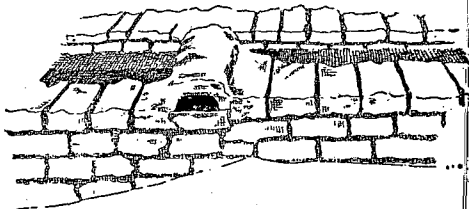
דעת - מכללת הרצוג



שערה של עציץ גבר : מבט לכיוון דרום

מהם, ושלושה חדרים קטנים — — — היה זה בניין מטיפוס חדש לגמרי, שכמוהו לא נחשף בכל מרחבי המזרח העתיק. שתי שורות של ארובות אוויר חדרו דרך קירות החדרים, והקירות העיקריים היו מקושרים זה אל זה גם במערכת ארובות אוויר נוספות (בפנים הקירות). בניין זה היה איפוא מפעל ההיתוך והצריפה שבו עובדו עפרות מתכת "קלויים" למטילי מתכת צרופה יותר — — — במערכת הבניינים שהוקמו סביב המפעל נמצאו

דעת - מכללת הרצוג



סירו המזרחי של מפעל היתוך והצריפה בעציון גבר ובו אחד ממאחורי האחיר

חדרי היתוך ועיבוד מתכות, שבהם ייצרו מוצרים מושלמים ומוש-
למים למחצה, בין לצריכה פנימית ובין לייצוא — — — באמצעות
ארובות האוויר והרוח החזקה המגשבת בחזקה ובהתמדה בערבה
הדרומית ניתן היה להשתמש בזרם אוויר מתמיד לליבוי האש
בכבשני המפעל. בלא עזרתן של רוחות עזות אלה, שלמענן היו
הבונים נכונים אף לשאת את סופות החולות התדירות, לא היו
יכולים להקים מפעל גדול ומורכב כל כך והיו צריכים לסמוך
רק על שיטת ליבוי באמצעות מפותחיה. בוני העיר בחרו לוותר
על מנעמי מים טובים יותר ומקום חסוי יותר מפני רוחות ובלבד
שיהיה לאלוהים לאסור את יסודות הטבע אל עגלת חרשתם
— — — הדלק שנדרש לצרכי המפעל היה, ללא ספק, פחם-עץ,
שהותקן בהר-שעיר המיוער. שכבות של עפרות מתכת כתושים
הונחו בכורי חרס עבי דפנות בין שכבות סיד. אחרי כן נערמו
סביב הכורים ומעליהם ערימות של פחמי-עץ וחדרי הצריפה
הובערו בזה אחר זה ברווחים נאותים של זמן ("עבר-הירדן
המזרחי", עמ' 91—94).

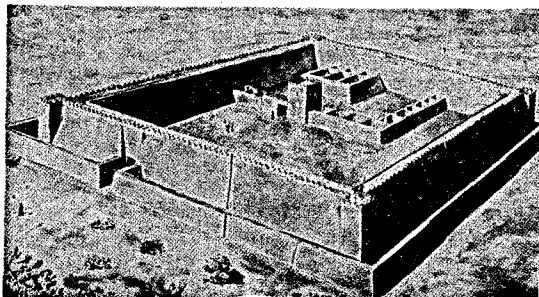
עובדי המפעל היו, כנראה, עבדים או גדונים לעבודת-פרך.

דעת - מכללת הרצוג

הם היו סגורים בתוך חומה בצורה ועבה, שהקיפה את המפעל סביב, ונתונים תחת משמר. את השומרים היו מחליפים מפעם לפעם, ואילו מנהלי העבודה התגוררו, אולי, מחוץ למפעל, אך בקרבת מקום אליו — אולי סמוך לעקבה של ימינו. תקופה מלכי יהודה

אחרי מות שלמה נתפלגה הממלכה הישראלית לשתיים — למלכות ישראל הצפונית ולמלכות יהודה — ושתיהן כאחת נחלשו עקב ההתפלגות. מכיוון שהשלטון הישראלי בערבה ובחוף ים־סוף התבסס בראש וראשונה על כוח צבאי־משטרי ועל הכנעת התושבים האדומיים המקומיים ולא על שליטה ממשית הנשענת על עורף יישובי מוצק, הרימו שוב האדומים ראש, והשלטון באילת ובסביבתה נשמט. כנראה, מידי יהודה, וחזר לידי אדום, חולשתה של יהודה גברה עוד ביתר שאת כאשר ערך שישק מלך מצרים מסע־שוד לארץ־יהודה בשנה התמישית לשלטונו של רחבעם בן שלמה (925 לפה"ס). במסעו זה עבר גם בנגב והגיע, כנראה, עד אילת.

שחזור המפעל התעשייתי בעציון־גבר, השער פונה לכיוון מפרץ־אילת

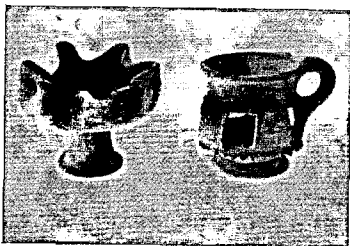


דעת - מכללת הרצוג

לא עברו ימים רבים ויהודה שבה ונתחזקה. לפי המקרא היה זה לכל היותר כעבור שני דורות בקירוב — בימי שלטונו של יהושפט (876—849 לפה"ס). כשחזרה ממלכת-יהודה לשלוט באדום, בערבה ובאילת. שוב ישב באדום נציב מטעם מלך יהודה: "ומלך אין באדום — נציב מלך" (מלכים א', כב, מח). יהושפט היה מלך בעל יזמה ותנופה. לא זו בלבד שהמשיך לנצל את מכרות הערבה והשתמש במפעל התעשייתי הגדול בעציון-גבר — אם כי במידה מוגבלת יותר מאשר בימי שלמה — אלא שחזר גם ובנה עם אחיהו מלך-ישראל צי ספינות בחוף עציון-גבר — אילת, ללכת אופירה. לרוע מזלו נשברו האניות באחת הסערות העזות הפוקדות את המפרץ. והתכנית בוטלה: "ויחברוהו עמו לעשות אניות ללכת תרשיש; ויעשו אניות בעציון-גבר" — ויישברו אניות ולא עצרו (כוח) ללכת אל תרשיש" (דברי-הימים ב', כ, לו—לז). קרוב לודאי, שכבר בסוף ימיו של יהושפט חזרו והרימו האדומים ראש, והתחברו. כנראה, אל בני-מואב ובני-עמון. שעלו על יהודה למלחמה (דברי-הימים ב', פרק כ). בני-ברית אלה ניגפו לפני יהודה. אולם בימי יורם, בנו של יהושפט (849—842 לפה"ס), אמנם הצליחו האדומים להשתחרר מעול יהודה: "בימיו פשע אדום מתחת ידי-יהודה וימליכו עליהם מלך" (מלכים ב', ח, כ). למשך שני דורות שבו האדומים לנצל את מכרות הערבה ולשלוט בחופי ים-סוף.

עם עליית אמציהו בן יואש לכיסא-המלוכה (797—787 לפה"ס) נתחדש וגבר לחצה של יהודה על אדום: "ואמציהו בן יואש התחזק וינהג את עמו וילך גיא-המלח ויך את בני-שעיר (האדומים) עשרת אלפים. ועשרת אלפים חיים שבו בני-יהודה ויביאום לראש הסלע וישליכום מראש הסלע וכולם נבקעו" (דברי הימים ב', כה, א—ב).

עוזיהו בן אמציהו השלים את כיבושי אביו מידי אדום: "הוא



משרידי עציץ גבר : מקמר חרט (מימין) ונר שבע פיות (משמאל)

בנה את אילת וישיבה ליהודה" (מלכים ב', יד, כב). כן ניהל עזיהו מלחמה תקיפה בפלשתים, פרץ את עריהם ומיגר את כוחם כליל. כך חזרה ונפתחה לפניו הגישה לסחר עם ארצות ים-סוף וערב. גם לו שימשה, ודאי, הנחושת שנכרתה בערבה כסחורת חליפין עיקרית. הוא דאג לאבטחת קווי התחבורה בנגב ובערבה: "ויבן מגדלים במדבר ויחצוב בורות רבים" (דברי הימים ב', כו, י). פיתוח הסחר עם ארצות ים-סוף, ניצול אוצרות הערבה ופיקוח על הדרך אילת—עזה תרמו תרומה נכבדה לשגשוגה של מדינת יהודה בימיו.

אדום נשארה תחת עול יהודה עד ימי אחז, נכדו של עזיהו (727—733 לפה"ס). בימיו שבה ונשתחררה מידי יהודה: "בעת ההיא השיב רצין מלך ארם את אילת לארם וינשל את היהודים מאילות, וארומים (אדומים) באו אילת וישבו שם עד היום הזה" (מלכים ב', טז, ו').

דעת - מכללת הרצוג

כל ההתרחשויות הללו משתקפות יפה בתולדותיה של עציין-גבר. כפי שנתגלו בחפירות. ארבע השכבות העיקריות שבהן התקיים היישוב ומפעל הצריפה וההיתוך שייכות. כנראה. לתקופות הבאות: השכבה הראשונה — לימי שלמה; השנייה — לימי יהושפט; השלישית — לימיהם של עזיהו ויותם; והרביעית — לימי שלטון האדומים. אחרי שחרור ארצם מעול יהודה בימי אחז. בשכבה ג' נמצא חותם עברי עם ציור איל בעל קרניים. הנושא את הכתובת "ליתם". כלומר — שייך ליותם. נלטון גליק מעלה את ההשערה, שהמלך עצמו איבד חותם זה באחד מביקוריו במקום. לעומת זאת נמצאו בשכבה ד' טבעות חותם על כדים עם הכתובת "לקוסענל עבד המלך". קוסענל הוא שם אדומי מובהק "קוס — אלוהי אדום", וברור, כי בעל שם זה לא היה עבדו (שרו) של אחד ממלכי יהודה. אלא עבדו (שרו) של מלך אדום. ששלט באותה תקופה באיזור. במשך 250 שנות שלטונה של יהודה באילת (אם לא נביא בחשבון את תקופות הביניים שבהן נשמט שלטון זה מידיה) חלו תמורות רבות בזירה הבינלאומית. כוחה של אשור כמעצמה עלה מעלה מעלה. ואחרי שכבשה את מצרים. איבד מסדרון הנגב הרבה מחשיבותו כרצועה מקשרת בין ארצות ושטחי השפעה. ערכה של הנתושת היה גם הוא בירידה אטית אך מתמדת. ולא נודעה לה עוד אותה החשיבות שנודעה לה בימי ראשית המלוכה. מאידך גיסא. אף כוחה של יהודה נחלש והלך, והיא לא עצרה כוח לקיים את שלטונה במחוזות הספר.

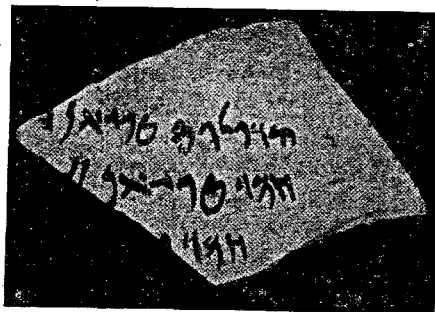
אילת והנגב בראשית ימי הבית השני

בימי גלות-בבל ובתקופת שיבת-ציון עבר השלטון בערבה ובאילת לידי גורם חדש לחלוטין. שעתיד היה להשקיע מאמצים רבים וכישרון-מעשה רב בפיתוח הנגב כולו. ולהעלותו לחשיבות שכמותה לא ידע האיזור מעודו. היו אלה הנבאטים שבאו מן המדבר

דעת - מכללת הרצוג

ודחקו בהדרגה את רגלי האדומים. בלחצם עברו חלק מהאדומים לארץ-ישראל המערבית והתיישבו באזור הר-חברון, שהתדלדל מיושביו היהודיים אחרי החורבן. בימי הבית-השני שכנו איפוא האדומים בהר-חברון, כשהם מהווים חץ בין יהודה לנגב, ואילו לנגב ובחוף-אילת שלטו הנבאטים.

הנבאטים היו עם סוחרים זריז. מבירתם החדשה פטרה שבאדום שלחו שיירות-מסחר לכל המרכזים החשובים שהיו ידועים בתקופתם. במאה ה-2 לפה"ס הם יסדו את אילת של ימי הבית-השני. זו ששכנה בין עקבה של ימינו לעציון-גבר, והעלו לחשיבות ראשונה במעלה את דרך אילת-עזה. לאורכה הקימו תחנות-משמר, ובהן ריכזו מלאי של מצרכי-מזון ועתודה של בהמת-משא. ברבות הימים



אוסטראקון ארמי מאילת - קבלה על יין

דעת - מכללת הרצוג

התפתחו התחנות והיו לערים — הלא הן ערי הנגב הקדומות חלוצה, רחובות, שבטה, עבדת, ממשיה וניצנה. הנבאטים המשיכו לשלוט באזור עד מחצית המאה ה־ב'. לפה"ס, שעה שקם להם יריב חדש מצפון — החשמונאים.

שלטון החשמונאים

בימי בית־החשמונאים הלכה יהודה והתחזקה בהתמדה. בד בבד עם התחזקותה גבר בקרב בני־יהודה הרצון להחזיר לעצמם את הנגב ואת השליטה על דרך השיירות עזה־אילת. הראשון שפתח בהגשמת שאיפה זו היה יוחנן הורקנוס; הוא כבש את הר־חברון, שהיה מיושב אז על־ידי אדומים, וסיפחו לממלכתו; כך נפלה המחיצה שהפרידה בין יהודה לנגב והוכשרה הקרקע להתרחבות נוספת של יהודה דרומה. שחלה בימי אלכסנדר ינאי, בנו של יוחנן הורקנוס, אלכסנדר ינאי היה טרוד במלחמות עם אויבים רבים, ולא היה מעוניין בפתיחת חזית נוספת וגלויה עם יריב חזק כנבא־טים; לכן לא תקף את ארצם ישירות, אלא השתדל להשיג את מטרתו בדרכי עקיפין. את מסעו לא כיוון, איפוא, אל השטחים המוחזקים בידי הנבאטים עצמם, אלא אל ערי החוף הנכריות; מגדל־שרשון וצור בצפון; עזה ורפיח בדרום. אחרי כיבושיו אלה נשארה אשקלון המובלעת הנכרית היחידה בחוף, כשהיא מוקפת מכל עבריה. נוסף על כך עשה אלכסנדר ינאי מאמצים רבים לבנות ולהאדיר את יפו, שהיתה בידי היהודים, ועשאה לנמל המרכזי של ממלכתו. על־ידי כך נחסמה בפני הנבאטים הגישה לים, ושיירותיהם נאלצו לעבור ביהודה ולהעלות לה תשלום נכבד. עתה הגיעה השעה לבצע את השלב השלישי בהתפשטותה של יהודה דרומה — חדירה לנגב עצמו וכיבוש חלק ממנו. אלכסנדר ינאי כבש מידי הנבאטים שטחים סביב ים־המלח וכן את חלוצה ועבדת (קדמוניות־היהודים יד, א, ד), אולם עד אילת לא הגיע.

דעת - מכללת הרצוג



מנורה ושופר חקוקים בנחל ג'טריה

אחרי מותו של אלכסנדר ינאי פרצה מלחמת־אחים בין בניו הורקנוס ואריסטובולוס. הנבאטים ניצלו שעת־כושר זו והחזירו לעצמם את האזורים שנכבשו מידיהם זה לא כבר. הם הוסיפו להחזיק בנחלותיהם, ובאילת בתוכן, גם כאשר נפל המורח־התיכון כולו בידי הקיסרות הרומית.

שלטון הרומאים

בראשית שלטונם במורח־התיכון היו הרומאים מעוניינים בקיום המדינה הנבאטית ובשליטתה באילת. הם היו נתונים אותה שעה במערכה כבדה עם ממלכת־הפרתים, שהתבססה בחלקה המזרחי של ממלכת־הסלבקים, עד הפרת, ונוח היה לרומאים קיומן של מדינות־חיץ, כגון תדמור וממלכת־הנבאטים. מצד שני, כמשקל־

דעת - מכללת הרצוג

נגד למדינת-הנבאטים. היו הרומאים מעוניינים בקיומה של מדינה יהודית. אלא שלא עצמאית, כי אם משועבדת להם. אחרי חורבן הבית השני והפיכתה של המדינה-היהודית לפרובינציה רומית ראו הרומאים הכרח לעצמם לבצר את גבולם בפני התפרצות אפשרית של שבטים נודדים מהמדבר ובפני הנבאטים. אז הוקם על-ידיהם קו-הביצורים הידוע בשם „לימס פלסטיני“. היתה זו שרשרת מצדים, מהם גדולים ומהם קטנים. שהוקמה מדיר-אל-בלח, שבין עזה לרפיח, ועד ים-המלח. במצדים הושבו חילות-מצב, שקימו קשר איתות במשואות בין מצד למצד. לאורך קו-הביצורים הזה נסלל כביש.

36 שנה אחרי חורבן ירושלים הקיץ הקץ גם על הממלכה-הנבאטית. ברבות הימים שינו הרומאים את מדיניותם כלפי המדינות הקטנות התלויות בהם והקימו שלטון ישיר באזורי הספר. פטרה נכבשה ונהרסה על-ידיהם והצבא הרומאי נכנס לאילת. לפי הוראותיו של טראיאנוס נסלל כביש חדש מדמשק לאילת, שנועד להבטיח את הספר באיזור רגיש זה של האימפריה. אתו הועתק קו-הביצורים הרומאי מזרחה והוקם לאורך שפת המדבר הערבי-הסורי. קו-ביצורים זה, שכונה „לימס ערביקוס“, נועד להחליף את קו-הביצורים הקודם, שאיבד עתה חלק ניכר מערכו. הגם שהמצדים עצמם לא נעזבו, וכן נשאר בשימוש הכביש שעבר לאורכם. מדרום לים-המלח התלכד כביש זה עם דרך הערבה. גם לאורכה של דרך הערבה, ליד כל מקורות המים, נבנו מצדים או תחנות מבוצרות, שהיוו יחד קו-ביצורים משני. אילת היתה מעתה צומת של שני קווי-הביצורים החדשים וכן צומת דרכים חשוב. מסתבר, איפוא, שהרומאים ראו בה נקודת-מפתח לשליטתם באיזור, ואמנם, עם הכנסת-השינויים במבנה הצבא הרומי במאה ה-ג', ועם העברת הלגיונות לספר, נשלח הלגיון הרומאי העשירי מירושלים לאילת. קווי-הביצורים הרומיים הנזכרים נשענו על דרכי-הנגב.



קבר נבאטי בפסטה

דעת - מכללת הרצוג

ובראש ובראשונה על הדרך עזה-אילת, שהוסיפה למלא תפקיד מסחרי בין-לאומי כבימי הנבאטים. דרך עזה-אילת עברה על פני חלוצה ועבדה. ירדה דרומה-מערבה להר-לוצן, עקפה את מכתש-רמון, ומשם ירדה ליטבתה ודרך הערבה לאילת. דרך שנייה, צפונית יותר, חצתה את מכתש-רמון בחלקו הצפוני ונמשכה בכיוון כללי דרומה-מזרחה, לעבר הערבה.

התקופה הביזנטית

לשיא התפתחותה ושגשוגה הגיעה אילת, וכן הנגב כולו, בתקופה הביזנטית. אילת היתה אז מוקד לדרכים חשובות, ובנמלה עגנו אניות מכל "מימי הדרום" — מהודו, מחבש ומתימן — והן הביאו אליה את מרכולתן היקרה של ארצות המזרח: זהב, שנהבים, בשמים, אבנים יקרות, משי סיני ועוד.

עליית חשיבותם של אילת ושל הנגב בתקופה הביזנטית נעוצה בראש וראשונה בסיבות גיאופוליטיות. המזרח-התיכון נקרע שוב בין שני גושים יריבים. הפעם בין הפרסים לביזנטים. הפרסים שלטו בכל דרכי היבשה להודו ולסין וכן ברוב הנתיבים הימיים במפרץ-הפרסי ובאוקיאנוס ההודי. המסדרון היחיד שנותר בידי הביזנטים למזרח הרחוק היה, איפוא, מפרץ-אילת ומפרץ-סואץ. שני נמלים בלבד עמדו לרשותם בנתיב זה: קליסמה, היום סואץ, ואילת. הביזנטים השתדלו לבצר ולפתח את שניהם וכן את הדרכים שעלו מהם לפנים הארץ. להבטחת דרך ים-סוף ערכו מלחמות שונות, לרבות במלכים היהודיים שבארץ-חמיר שבתימן, בקצה הדרומי של ים-סוף.

אף שאילת היתה באותה תקופה בעיקר עיר-נמל ועיר-מסחר, התנהלו בה גם חיירות מפותחים למדי וישבו בה בקביעות בישוף וכוהני-דת נוצריים רבים. עם זאת יש לציין, כי לאילת — וכן גם לפנון ולפסרה — נשלחו בדרך-כלל אותם כוהני-דת אשר

דעת - מכללת הרצוג

נמנו עם הכיתות שלא נשאו חן כעיני ראשי הדת, או אנשי־דת גולים רמי־מעלה; כך הוגלה לאילת במאה ה' פלאוויאנוס, האפטריארך של אנטיוכיה, וכן האפטריארך של ירושלים. ידוע לנו, כי גם אדריכל המגור שעל הר־סיני, סטפנוס, היה איש אילת.

בראשית המאה ה' נתערער השלטון הביזנטי בארץ ובארצות הסמוכות. הלחץ הפרסי גבר והלך באיזור ובשנת 604 עברו הפרסים את הפרת והחלו להרחיב את שטחי כיבושיהם בעברו המערבי. בשנת 613 כבשו את דמשק ובשנת 614 את ארץ־ישראל.

השלטון הפרסי לא האריך ימים; כעבור 14 שנה, בשנת 628, חזרו הביזנטים לשלוט בארץ. אך כוחם כבר היה מעורער לחלוטין ולא היה עוד לאל ידם להגן על גבולות ממלכתם. נוסף על כך גם פיגרו בתשלומיהם לשבטי המדבר הערביים, שהועסקו עלידיהם תמורת שכר בשמירת מחוזות הספר; כאשר החלה הפלישה הערבית הצטרפו הללו לכוח התוקף, והאיזור כולו עבר כמעט ללא קרב לידי צבאות הערבים.

אילת בתקופת הערבים

אילת היתה היישוב הראשון בארץ־ישראל שנכבש על־ידי צבאות הערבים. בשנת 630, ארבע שנים לפני שכבשו את דרום הארץ והגיעו לשערי עזה, מסר מושלה של אילת, יוחנא בן רואבה, את העיר ללא קרב לידי מוחמד, תמורת הבטחה שלא יגע לרעה בתושביה. רוב רובם של תושבי אילת היו אז נוצרים, מהם יוצאי ארץ־ישראל ומהם יוצאי סוריה; כן ישבו בה סוחרים מהודו ומתימן ויהודים.

במקנא אשר במדין, וכן באד־רוח וג'רבה, התקיימו באותה עת יישובים יהודיים שנהנו מעצמאות. ברשותם נמצא נשק להגנתם העצמית והם התפרנסו מגידול תמרים, ציד דגים ומלאכת טוויה. תושבי יישובים אלה עמדו בקשרים אמיצים עם אילת ותושביה

דעת - מכללת הרצוג

היהודיים. לפי מסורת, התייצבו גם שליחיהם עם יוחנא בן רואבה לפני מוחמד, ומוחמד כרת אתם ברית-שלום, אולם בתנאים קשים מאוד: "שליח אללה ייטיב עמכם, כאשר ייטיב עם עצמו. לשליח אללה כל אריגיכם היקרים, סוסיכם ותחמושתכם, זולת כל אשר יותיר שליח אללה". נוסף על כך התחייבו להפריש לערבים רבע מיבוליהם. ממלאכת טוויתן של הנשים וכו'.

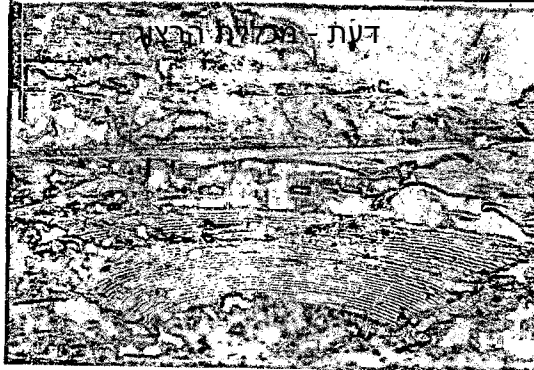
הגם שאמנת-ברית זו היתה חמורה, הגנה על חייהם של יהודי אילת. רק במרוצת הימים עקרו מהמקום ונדדו למקומות אחרים, ומקצתם נטמעו בהדרגה בקרב ערביי אדום וערביי המדבר.

הערבים קראו לאילת "אילה", וגם בימי שלטונם הוסיפה העיר לשמש כנמל חשוב וכמסדרון בין ארץ-ישראל, מצרים וארצות האוקיאנוס-ההודי. הודות למעמדה הגיאוגרפי, היתה אילת בתקופת שלטונם של הערבים תחנה חשובה בדרך עולי-הרגל למכה. היא שימשה מוקד לדרכי העלייה-לרגל מעירק, סוריה, ארץ-ישראל, מצרים וצפון-אפריקה. השם "עקבת-אילת" — כלומר, מעבר-ההרים של אילת — שנתקצר במשך הזמן ל"עקבה", העניק את שמו לעיירה ולמפרץ בימינו.

במחצית השנייה של המאה ה-ט' נהרסה העיר באסון, ותושביה עזבוה. לפי סברה אחת נפגע הנמל ולא התאים עוד להפלגה; לפי סברה אחרת נהרסה העיר באחד השטפונות העזים, היורדים עליה מדי פעם מן ההרים הסמוכים. מעט דרומה ממקומה של עקבה בנו הערבים עיר חדשה, הגיאוגראף הערבי מקדיסי מתאר בסוף המאה ה-י"י את אילת של ימיו כעיר נמל מאוכלסת, המצטיינת בדקליה הרבים ובדגיה. גם באותה תקופה היה היישוב בה מעורב ומגוון. לפי מקור ערבי אחד נשדדה אילת זו בשנת 1024 והועלתה באש.

תקופת הצלבנים והתקופה העות'מאנית-התורכית
הצלבנים עלו על אילת בראשית המאה ה-י"ב, ותושביה ברוח

דעת - מכלול תרצ"א



אמפיטיאטרון רומי בפטרה, בו היו 5000 מקומות ישיבה

מפניהם בספינות. הצלבנים ביצרו אותה ואת האי הקטן ג'זירת פרעון שבצפון המפרץ; כן הקימו שורה של מבצרים באדום ובמואב להבטחת הדרך לאילת ולגביית מס מן התנועה המסחרית מדמשק למצרים. בגלל מס זה ובגלל שוד שיירות ע"י הרפתקנים צלבניים פסקה תנועת עולי-הרגל המוסלמים למכה דרך אילת. והמקום איבד אחד ממקורות הפרנסה החשובים שלו. כתוצאה מכך לא היתה אילת הצלבנית אלא עיירה.

בשנת 1175 תקף צלאח אדידין את אילת מהיבשה ומהים. את האניות שהיו דרושות לו לצורך מערכה זו הביא למפרץ דרך המדבר כשהן מפורקות ונישאות על דבשות גמלים. בחוף המפרץ הורכבו האניות מחדש והצי המוסלמי הפליג להתקפה. משנכבשה אילת, השמיד צלאח אדידין את חיל-המצב הצלבני שחנה במבצרה והושיב במקומו את אנשיו.

דעת - מכללת הרצוג

שבע שנים אחרי כן, בשנת 1182, ניסו הצלבנים בדרך דומה להוציא את אילת מידי הערבים. האביר הצרפתי רינו דה-שטיון, נסיך קיר-מואב, בנה את אניותיו בחוף אשקלון והעביר אותן לים-סוף כשהן מפורקות לחלקים ונישאות על דבשות גמלים. את הצי שהקים חילק לשנים: חלק שם מצור על המבצר שבג'זירת-פרעון, בעוד שהחלק השני עסק בהתקפה על כלי-שיט מוסלמיים שנעו בים-סוף והפריע בדרך זו לתנועת עולי-הרגל ממצרים למכה. כמו כן תקף ושדד את נמלי הערבים בחופי מצרים ותג'אז והטיל את מוראו על כל יישובי החוף. תנועת עולי-הרגל נפסקה כליל. מושלי מצרים לא השלימו עם ההפרעות לתופש השיט בים-סוף ועם המצור על אילת. מאלך אל-עאדל — אחיו של צלאח אדיין — בנה על שפת הנילוס צי אניות ואף הוא העבירן למיצרי אילת כשהן מפורקות לחלקיהן. במערכה שנתחוללה בין הציים תוכו הצלבנים; אניותיהם טובעו והמצור הוסר.

שוב היתה אילת לתחנה חשובה בדרך עולי-הרגל, אך הועזעים הרבים שעברו עליה בעת המלחמות בין המוסלמים לצלבנים דלדלו אותה כליל. לבסוף לא נשאר במקום אלא מבצר קטן ובו חיל-מצב, שמתפקידו היה לפקח על שיירות עולי-הרגל למכה ולהבטיחן. גילוי הדרך הימית מאירופה להודו סביב כף-התקווה הטובה היטה את תנועת המסחר הבין-לאומית ממימי ים-סוף ומפרץ-אילת. אילת איבדה את עיקר חשיבותה, אך עדיין נודעה לה חשיבות רבה כתחנה בדרך שיירות עולי-הרגל.

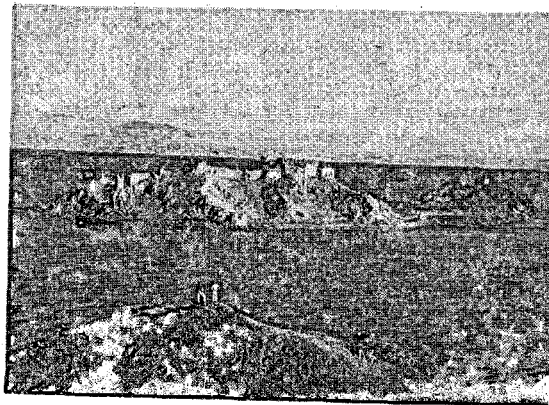
בזמן החדש, עם הנהגת השימוש באניות להובלת צליינים למכה, ובעיקר אחרי בניינה של מסילת-הברזל החג'אזית בשנים 1905/8 — בתוואי הפוסח על אילת — בטל ערכה של אילת גם כתחנה בדרך העלייה-לרגל. היא הפכה, איפוא, לעיירה קטנה ונידחת, אחת הפינות הנידחות ביותר בקיסרות העותמאנית-התורכית. נראה, שמסיבה זו עצמה הגלו אליה השלטונות התורכיים בשנת

דעת - מכללת הרצוג

1906 את מוסטפה כמאל. מי שעתיד היה להיות אתא־תורק, מייסד תורכיה החדשה.

הבריטים, בניגוד לתורכים, החשיבו מאוד את מפרץ־אילת. באותה תקופה היה נטוש מאבק בין הבריטים לתורכים על גבולות הארץ־ישראל, ובעוד התורכים משתדלים במיטב מאמציהם להתקרב לתעלת־סואץ, השתדלו הבריטים במלוא כוחם להרחיקם ממנה. כתוצאה ממאבק זה, שבו היתה לבסוף ידם של הבריטים על העליונה, הותרה ב־1906 הגבול המלאכותי בין מצרים לארץ־ישראל, גבול שהפך במרוצת הימים לגבולה של ארץ־ישראל המנדטורית ושל מדינת־ישראל. בעקבות ההסדר שהושג אז בין תורכיה לבריטניה, ובעקבות הפרדתו של עבר־הירדן המזרחי משטח המנדט הבריטי על ארץ־ישראל, שבאה אחר־כך, לא נשתיירו כיום בתחומי הישראלי של הספר

שרידי המבצר הצלבני ב"א־פרעה"



דעת - מכללת הרצוג

אלא 10.5 ק"מ חוף בלבד, ואילו נאות-המדבר החשובים כונתילה וקוציימת, הדרך החשובה עזה-אילת, וכן העיר עקבה נמצאים מחוץ לגבולות המדינה.

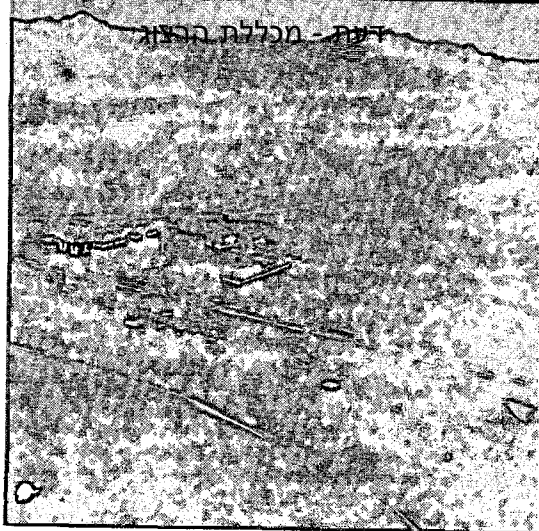
מלחמת-העולם הראשונה ותקופת השלטון הבריטי-המנדטורי

בשנת 1915 נחתם בין הנציב העליון הבריטי במצרים, הנרי מק-מהון, לבין חוסיין מלך ערב הסכם בדבר הקמתה של קיסרות ערבית בשטחי המזרח-התיכון שהיו בשלטונה של תורכיה. כשנה אחרי חתימת הסכם זה פרץ במכה, בסיועם של הבריטים, המרד הערבי נגד השלטון התורכי. הצבא הערבי המורד, בפיקודם של האמיר פייצל, בנו של חוסיין, ושל לורנס הבריטי, כבש גם את עקבה וסביבתה. ביוני שנת 1918 עבר ד"ר ויצמן בעקבה בדרכו לפגישה עם משלחת ערבית בראשותו של פייצל. במסעו זה התרשם ד"ר ויצמן מגופו של איזור אילת ומחשיבותו המדינית הפוטנציאלית. התרשמותו זו נתנה את אותותיה, כפי שנראה להלן, שנים רבות אחרי כן — ערב החלטת האו"ם על הקמת המדינה — וקבעה במידה רבה את החלטת האו"ם בדבר הכללתה של אילת בגבולות מדינת-ישראל.

בשנת 1923 החליטו הבריטים על הוצאתו של עבר-הירדן המזרחי מגבולות הארץ ועל הקמת אמירות עבר-ירדנית בראשותו של עבדאללה, בנו של חוסיין. בעקבות החלטה זו חולק חופו הצפוני של מפרץ-אילת לשנים: חלקו המזרחי (לרבות עקבה), שהיה בשעתו בתחום שלטונו של חוסיין, הועבר לשטח האמירות של עבר-הירדן, ואילו חלקו המערבי של המפרץ נשאר בתחומי ארץ-ישראל המערבית. דהיינו בשטח המנדט הבריטי.

לבריטים לא היה עניין כלשהו בפיתוחו של קטע החוף אשר נשאר בתחום המנדט:

דעת - מכללת הרצוג



אוסרש — אילת בימי המנדט הבריטי על תארץ

- (א) הם שלטו שלטון מלא בתעלת־סואץ, שדרכה התנהלה התנועה הימית שלהם באיזור.
- (ב) בפועל, שלטו גם באמירות עבר־הירדן, ולצורך מחנות הצבא שהקימו בתחומי עקבה יכלו להשתמש בתנאי המעגן הטבעיים הקיימים בה.
- החוף הצפוני־מערבי, היינו חופה של אילת, נשאר איפוא שומם

דעת - מכללת הרצוג

ועוזב. ניצבו בו רק חושות חימר אחדות, שאחת מהן שימשה תחנת משטרה. מערבה מהן, בפתחו של נחל-שלמה, עמד בית בודד, ובו התגורר אנגלי בשם ויליאמס, שעסק בחקר הנגב ומחצביו.

המאבק באו"ם להכללתם של הנגב ושל אילת בגבולות מדינת-ישראל

שעה שבאו"ם התנהלו הדיונים על גבולות מדינת-ישראל, פעלו האנגלים מאחורי הקלעים לצמצום המירבי של השטחים שהיו עשויים להיכלל בשטחה של המדינה היהודית. עיקר הפעילות האנגלית היתה מכוונת לקריעת הנגב הדרומי מהמדינה העתידה לקום. מתוך טיעון שנודעת חשיבות גדולה ביותר לשמירת הרציפות הטריטוריאלית של ארצות הליגה-הערבית, הצליחו לשכנע את האמריקאים בדבר הוצאת הנגב הדרומי ואילת מגבולות המדינה היהודית המוצעת. זמן קצר לפני תחילת הדיונים הפומביים באו"ם ניסו האמריקאים ללחוץ על המשלחת הישראלית לויתורים בכיוון זה. נראה, כי עמדו להגיש למשלחת הישראלית אולטימטום המסיר מעל עצמם אחריות לתוצאות ההצבעה באו"ם אם לא יוותרו היהודים על אילת. באותן שעות עצמן התקבל ד"ר ויצמן לראיון על-ידי הארי טרומן, נשיא ארצות-הברית. היתה זו הפגישה הראשונה ביניהם, ועקב השעה ההיסטורית הגורלית היה לה אופי דראמטי מובהק. לפני הפגישה יעץ אליהו אילת לד"ר ויצמן להתרכז בבקשה אחת ויחידה — לבקש את אילת בשביל ישראל. ואמנם הכריעה פגישה זו את הכף: ברגע האחרון הורה טרומן למשלחת ארה"ב באו"ם לדרוש את הכללת אילת בגבולות מדינת-ישראל. ביום 29 בנובמבר 1947 אישרה עצרת או"ם את הצעת ההחלטה בדבר חלוקת א"י והקמת מדינה יהודית, כשגבולותיה כוללים גם את הנגב הדרומי ואת אילת. אולם עדיין היתה זו רק החלטה על-גבי הנייר. אילת נעשתה בפועל לחלק מישראל רק בתוקף מבצע "עובדה" של "צבא הנגב הישראלי".

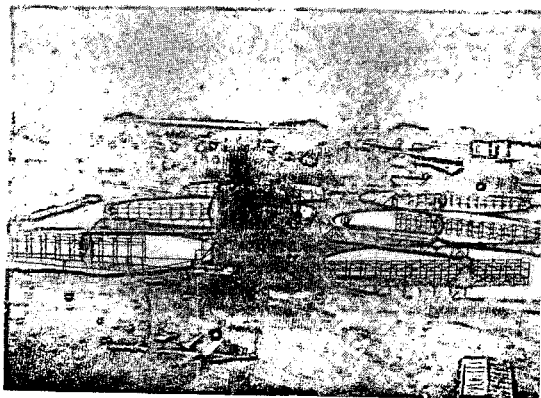
דעת - מכללת הרצוג

מבצע "עובדה" — כיבושה של אילת

המסיבות המדיניות והצבאיות חייבו שכיבושה של אילת ייעשה במפתיע: ישיבת כוח ישראלי באילת היתה צריכה להיות עובדה קיימת ומוגמרת. קשיי המעבר בשטחים הנרחבים של הנגב המרכזי והדרומי, שהפרידו בין הריכוזים היהודיים בצפון ובין אילת, והיתקלות אפשרית עם כוחות הלגיון הערבי, שהחזיקו במוצבים בערבה וקיימו בה פטרולים, היו מכשולים עיקריים בביצוע תכנית זו. כן קשה היה לחזות מראש את התגובה של הבריטים, שהחזיקו בעקבה שתי פלוגות טנקים.

תכנית המבצע קבעה, כי ההתקדמות לעבר אילת תבוצע בשתי זרועות, כשזרוע אחת — כוח מחטיבת הנגב — נעה בדרכי נחלים ושבילי חתחתים שבמרכז הנגב, והזרוע השנייה — כוח מחטיבת

מפעל הנהושת בתחנת כיום



דעת - מכללת הרצוג

גולני — נעה בערבה. שדרת החלוצ של כוח מחטיבת-הנגב היתה צריכה לתפוס מישור הנמצא במרחק 50 ק"מ בערך מצפון לאילת — „שדה אברהם" — ולהכשיר בו מסלול ארעי לנחיתת מטוסים. כדי שיעבירו אליו בדרך האוויר את עיקר הכוח. בשעות הבוקר המוקדמות של יום החמישה במרס 1949 יצאה שדרת החלוצ של כוח חטיבת-הנגב ואתה צוות קרקע של חיל-האוויר. הדרך ממכתש-רמון דרומה היתה קשה מאוד. סלעים גדולים חסמו את דרכה של השדרה והיא נאלצה להתעכב עד אשר יימצא מעבר או יפוצצו הסלעים. קשיי הדרך תבעו מאמץ רב מהנהגים, ובמכוניות נגרמו קלקולים שהביאו מפעם לפעם לעיכוב התנועה. אף-על-פי-כן הגיע חלוצ השדרה למקום המיועד בשעות אחר הצהריים של יום השישה במרס והתחיל מייד בהתקנת מסלול הנחיתה. למחרת, בשעות הערביים כבר נחתו המטוסים הראשונים במסלול הארעי, בהביאם אתם את הכוח שעליו הוטל לתפוס את הצוקים בדרך לאילת. פלוגה על כל הציוד והאספקה הדרושה לה.

ביום שבעה במרס יצא לדרכו מממשית (כורנוב) כוח מחטיבת-גולני, אשר כלל יחידות שריון קלות, רגלים מוסעים בוחלמים, יחידת מהנדסים, נשק מסייע ותותחי נ"ט, ובו ביום הגיע לחצבה. בשעה שנחתו המטוסים הראשונים ב„שדה אברהם", יצאה יחידת החוד של כוח גולני, כשהיא רכובה על ג'יפים, לעין-יהב, השוכנת 25 ק"מ מדרום לחצבה. ידוע היה כי עין-יהב מוחזקת בידי האויב. אולם היחידה אשר הגיעה למקום, מצאה אותו ריק.

משחר יום השמונה במרס הפך „מבצע עובדה" למעין מירוצ בין שתי הזרועות המתקדמות — מי מהן תזכה ותגיע ראשונה לאילת. הזרוע המערבית נמצאה אמנם במרחק 50 ק"מ בלבד מאילת. אולם עמדו בפניה קשיים הנדסיים חמורים הכרוכים במציאת דרך מעבר ופריצתה. הזרוע המזרחית היתה רחוקה מאילת 120 ק"מ. ואף שדרכה היתה נוחה יותר, היתה צפויה לה התנגשות עם כוחות

דעת - מכללת הרצוג



הכביש לאילת

האויב, והיה עליה להתנהל בזהירות: ואמנם, כבר בעין־ע'אמר, 10 ק"מ מדרום לעין־יהב, נתקלה בכוח אויב בגודל מחלקה והצליחה להבריא אותו.

ביום תשעה במרס תפס הכוח המורחי את ע'רנדל: מוצבי הלגיון שהיו בו נמצאו עזובים. עד מהרה התברר, שהאויב העביר את כוחותיו דרומה והציב מארב. אלא שמארב זה הקדים לפתוח באש ולא הסב לכוחותינו אבדות, ואחר־כך נסוג מפחד איגוף. בינתיים הוסיפו אנשי הכוח המערבי להתקדם בקשיים רבים דרומה, כשהם מחפשים כל הזמן דרך מעבר. באותו יום העביר הלגיון כוחות מאילת ליטבתה (עין־ע'דיאן) כדי לחסום את התקדמות הכוחות הישראליים. אולם למחרת פינה שוב את כוחותיו — וכן את מוצביו

דעת - מכללת הרצוג

בראס-א-נקב ובמשלטי הצוקים באילת — והעבירים לעקבה. סויר אוויר גילה זאת והעביר את הידיעה לכוחותינו; מיד יצא הכוח המערבי ברגל לתפוס את צוקי ראס-א-נקב. בתנועה מאומצת וזריזה הגיעו אנשי חטיבת-הנגב בצהרים לצוקים, וחלק מאנשי הפלוגה המשיך בדרכו לעבר המפרץ. בשעה 1600 נכנס הכוח לתחנת-המשטרה ולבקתות המעטות של אום-רשרש — היא אילת של אותם ימים. שעתיים אחרי כן הגיע לאילת גם החוד של כוח גולני. עם השלמת הכיבוש נשלח המברק הבא למפקדת הפיקוד: „העבירו לממשלת ישראל, ליום ההגנה, ל"א באדר, מגישות חטיבת-הנגב-פלמ"ח וחטיבת-גולני את מפרץ-אילת למדינת-ישראל“.

שליבים בהתפתחותה של אילת

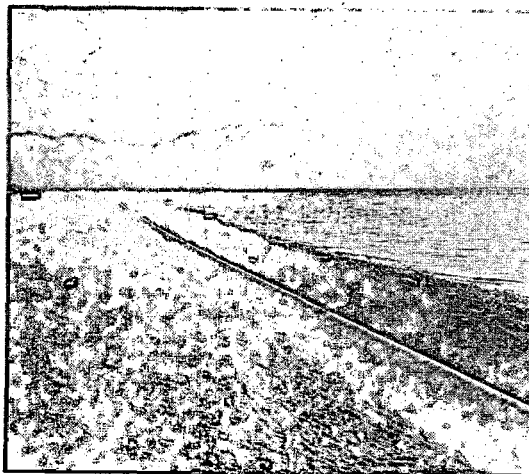
בתקופה הראשונה אחר הכיבוש לא היה יישוב אזרחי כלשהו באילת. היא היתה מוחזקת על-ידי יחידות צה"ל, והן הקימו בה מתקנים והניחו את היסוד, הראשון ליישובה. לשם יצירת תנאים ראשוניים לקיום יישוב אזרחי באילת היה הכרח לפתור תחילה, ולו גם באופן חלקי, ארבע בעיות יסוד: מים, תעבורה אווירית ויבשתית, תאורה וקשר. חריפה ביותר היתה בעית המים: בכל תחומה של אילת לא נמצא מקור מים חיים. ליחידות שחנו במקום סופקו המים ע"י מתקן להתפלת מים. מים אלה ניתנו במסורה וטעמם היה תפל. לפיכך הוחל מיד בבדיקות גיאולוגיות באזור, לשם איתור מקומות לקידוחי מים. גם בעית התחבורה היבשתית היתה רצינית; לפתרונה תרם חיל-ההנדסה, ששיפר את דרך מעלה-עקרבים וסלל קטעי דרך חדשים. הודות לפעולה זו ניתן היה עד מהרה לרדת לאילת ברכב רגיל, ללא הגעה קדמית. כדי לפתור את שאלת הקשר האווירי הוכשר בקרבת החוף מסלול לנחיתת מטוסים, ובקרבתו הוקם צריף גדול למשרדים ולמחסנים. אשר לקשר,

דעת - מכללת הרצוג

ברור היה, כי אי-אפשר יהיה להסתפק בהקמת קשר טלפוני רגיל, וכי יהיה צורך במערכת-קשר רדיו-טלפונית.

כאשר נמצאו כמויות מים לא-מבוטלות בכמה מהקידוחים שבוצעו באזור ע"י אגף המים במשרד החקלאות, הוקלה במידה רבה בעיית המים במקום. אולם עדיין לא היה בהם כדי לספק את הצרכים של יישוב אורתי גדול. פתרונה הממשי של בעיית המים הסתמן רק כאשר נתגלה עורק-מים חשוב בשעת קידוח שערך היל-ההנדסה בבאר-אורה: ניתן היה לשאוב ממנו 300 מ"ע מים

צינור הנפט מאילח צפונה



דעת - מכללת הרצוג

ליום. קוֹצינורות באורך 19 ק"מ הונח להזרמת מים אלה מבאר־אורה לאילת.

יום השלושים ביולי 1950 מסמל את ראשיתו של היישוב האזרחי באילת. באותו יום נחנכו בה, במעמד ראש הממשלה, מכון מים והקשר הרדיו־טלפוני עם הצפון, וכן נורתה אבן־היסוד להקמת יחידות הדיור הראשונות ליישוב אזרחי.

הפתרון הזמני של בעיית המים שימש מנוף לפעולות בנייה באילת ולמשיכת כוחות עבודה אליה, אולם התפתחותה היתה עדיין אטית מאוד. המרחק הגדול מכל מרכז יישובי, העדר שירותים ראשוניים, ספקות לגבי אפשרות התפתחותה של אילת בעתיד כתוצאה מן ההסגר המצרי, ששיתק את תנועת האניות אליה (בשנת 1950 הגיעו 4 אניות לאילת, ואילו בשנים 1951—1955 הגיעו אליה רק אניה אחת לשנה) — כל אלה נתנו את אותותיהם, ומספר המתישבים באילת היה קטן. התנאי היסודי להתפתחותה של אילת היה הסרת ההסגר המצרי מעל הנתיב הימי למימי הדרום.

המפנה חל בשנת 1956. בקידוחים המוצלחים שנערכו ביטבתה, הנמצאת 40 ק"מ מצפון לאילת, הופקו בשאיבות הניסיון 400 מ"ע מים ליום, וכבר באמצע אותה שנה הושלמה הנחת קו מים חדש מיטבתה לאילת. השלמתו של הקו פתחה אפשרויות רבות לא רק להרחבתה של אילת עצמה, אלא גם לפיתוח מפעל הנחושת בתמנע ולעיבוד שטחים ראויים לחקלאות בתחומי יטבתה. אולם התנאים המדיניים והצבאיים לא זו בלבד שלא השתנו, אלא שאף החמירו. במחצית השנייה של שנת 1956 התהדרקה טבעת המצור על ישראל; בקיץ אותה שנה הוקם פיקוד מאוחד של מצרים, סוריה וירדן; תקריות הגבול, שהחלו בראשית השנה, הגיעו לשיאן; ובגבולות שררה מתיחות שכמוה לא היתה מאז תום מלחמת־העצמאות. התמונה השתנתה בבת אחת אחר "מבצע־קדש"; בוטל ההסגר

דעת - מכללת הרצוג



דייגים באילת

המצרי; נפתח השער למימי הדרום; ונפתח פרק חדש בתולדותיה של אילת.

עם תום המבצע נפתח קו ימי סדיר מאילת לחבש ולאריתריאה. ואחרי כן נפתחו קווים לסומלי הצרפתית, הבריטית והאיטלקית, לקניה, טנגניקה, רודזיה, מוזמביק, דרום-אפריקה, מדגסקר וארצות אחרות. מאז כיבושה של אילת במלחמת העצמאות ועד ל"מבצע קדש" עגנו באילת 8 אניות בלבד; ואילו מ"מבצע קדש" ועד לגמר העשור הראשון למדינה עגנו בה 170 אניות. הגידול המהיר של התנועה הימית באילת חייב פיתוח דרך גישה נוחה אליה מהריכוז היישובי בצפון הארץ. לשם כך נסלל כביש אספלט חדש לאילת דרך הרהנגב ומכתש-רמון. הכביש אפשר תנועה מהירה ונוחה בין

דעת - מעללך הרצוג



השטחים הסעודיים

מרכו הארץ לאילת והביא להוזלה בשיעור 30% לפחות בהובלת המשאות אליה או ממנה. עוד בטרם הושלמה סלילת הכביש בוצע באיזור מבצע נוסף בעל חשיבות ראשונה במעלה: הונח צינור בקוטר של 8 אינץ' להורמת הנפט מאילת לבאר-שבע. דרכו ניתן היה להזרים 1.1 מיליון טונה נפט לשנה. בבאר-שבע חובר צינור זה לצינור בקוטר של 16 אינץ', שבו הוזרם הנפט לבתי-הזיקוק בחיפה. בשנת 1959 הוחל בהחלפת הצינור של 8 אינץ' בצינור של 16 אינץ', ולאורך כל התוואי שלו הוקמו תחנות שאיבה ודחיסה.

דעת - מכללת הרצוג



סביב יסבתה

שבעזרתן ניתן להתגבר על הפרשי הגבהים הקיימים בין אילת לבאר-שבע. השלמת עבודה זו היא שלב בעליית חשיבותה של אילת.

באילת עצמה חלה התפתחות מהירה. כמה תנועת בנייה גדולה. ומספר התושבים גדל במהירות והוכפל תוך שנה אחת בלבד (מ-2560 נפש במחצית 1957 ל-5000 נפש במחצית שנת 1958). הקמת מפעל הנחושת בתמנע והפעלתו סיפקו מקומות עבודה רבים; כנמל הושלם מזה שגי, שלידו יכולות לעגון אניות בתפוסה של עשרת אלפים טונות.

דעת - מכללת הרצוג

בדרך זו ניתן עתה לפרוק באילת שתי אניות בעת ובעונה אחת. בעיר נסללו כבישים והוקמו בה מרכז תרבות ומרכז מסחרי, בית-מלון מהדרר לתיירים, שני בתי-מלון עממיים ומקומות אירוח נוספים; קו המים הוארך במספר קילומטרים והגיע למרכז התעשייתי החדש שהחל להתפתח בעיר.

תכניות פיתוח

אף שהתפתחותה של אילת דינאמית מאוד בשנים האחרונות ועלתה בקצב ההתפתחות שלה על כל יישוב אחר בארץ, עדיין נמצאת היא רק בראשית דרכה. התפתחות נוספת, נרחבת יותר, נכונה לה בשנים הקרובות. לצורך זה הוקמה תכנית חומש מפורטת במשרדי הפיתוח והתחבורה.

לשם פתרון בעית המים ייערכו קידוחים נוספים באיזור ויופעלו תכניות להתפלת מי-ים, ואילו לשם פתרון בעית הכוח והמאור תוקמנה באילת ובתמנע תחנות-כוח מקומיות, אשר תפקידן יהיה לספק את החשמל הדרוש לסביבה. לשם פתרון בעית התחבורה, וכדי לאפשר תובלה זולה, תיסלל מסילת-ברזל לאילת, עם הסתעפות למפעל הפוספאטים באורון; כן יורחבו הכבישים הקיימים וייבנו כבישים נוספים.

ההתפתחות הגדולה ביותר תהיה בנמל. כדי לענות על צרכי התנועה הימית, אשר תגדל ותלך עם התפתחות ניצול המחצבים באורון, במפעל הנחושת ובמפעל ים-המלח, ועם התפתחות התעשייה, יורחב הנמל ויוקמו בו מתקנים חדשים. עם התפתחות זו כבר תגיע העיר, כמשוער, ל-30 אלף תושבים.

דעת - מכללת הרצוג

חוכן העניינים

3	ה ש ם
	סקירה גיאוגראפית
4	מקומה של אילת
5	המבנה הגיאומורפולוגי של האיזור
6	הריאילת והרראדום הדרומיים
10	הערבה הדרומית
13	מסרד-אילת
16	המבנה הגיאולוגי
16	סלעים מגמאטיים (סלעיטוד)
17	אבן-החול הנובית
17	אקלים
17	אקלימה המיוחד של אילת
18	מקומה הגיאוגראפי של אילת בתחומי המדבריות הפלאוסריים
18	טמפרטורה
20	רוחות
21	משקעים ושטפונות
22	הנחלים
22	הנחלים בהריאילת ובהרראדום הדרומיים
23	הנחלים הוורמים מהריאילת לערבה
28	הנחלים הוורמים מהרראדום הדרומיים לאילת
30	הדרכים
30	אילת - נקודת-מוקד של דרכים
32	דרכים לאילת המתכדות לפני מעבר-אילת
33	דרכים המתכדות בערבה
34	הדרכים מהרראדום לאילת
36	שגשוגן של הדרכים לאילת

דעת - מכללת הרצוג

סקירה היסטורית

38	ימי בראשית
39	אילת בימי שאול ודוד
41	אילת בימי שלמה
44	ניצול מכרות הנחושת בערבה בימי שלמה
47	עציון-גבר בימי שלמה
51	תקופת מלכי יהודה
54	אילת והנגב בראשית ימי הבית-השני
56	שלטון החשמונאים
57	שלטון הרומאים
60	התקופה הביזנטית
61	אילת בתקופת הערבים
62	תקופת הצלבנים והתקופה העות'מאנית-התורכית מלחמת העולם הראשונה ותקופת השלטון
66	הבריטי-המנדטורי
	המאבק באו"ם להכללתם של הנגב ושל אילת בגבולות מדינת-ישראל
68	מבצע "עובדה" - כיבושה של אילת
72	שליבים בהתפתחותה של אילת
78	תכניות פיתוח

מקורות:

5, 9, 11, 15, 23, 25, 31, 41	בני רותנברג
43, 45, 47, 67, 69, 71, 73, 75	פריאור
7, 13, 20, 21	כאדיבותה של לשכת העתונות הממשלתית
19, 57, 65	מתוך הספרים של פרופ. גלסון גליק: הירדן
49, 50, 51, 53, 55, 59, 63	ועבר-הירדן המזרחי, כאדיבותה של הוצאת מוסד ביאליק
76, 77	קלוני