

הישיבה. — אינו מעלים, ששקע יחד עמם. מי זה יכול גם לשער, שבמידה כזו לא יכירו את מהותו של משורר-אמן זה, שכולנו חייבים ללמוד אותו כמקור ראשון, עד כדי לייחס לו מה שלא היה בו, ושל א לראות מה שהיה בו, מה שמאיר ובולט, כפרי הגניוס העברי, מתוך כל תא שביצירתו הגדולה? האין זה משום שהיה יותר מדי אמיתי — שהיה יותר מדי משורר גדול משיחניף לדורו, משיבקש חינוק בכת זו או אחרת? כיל"ג, כאחד-העם, כא"ד גורדון, לא צמא אלא לנקיון אדם, לתפארת אדם, ובכל מקום שעינו תפסה את השקר — את ההתחסדות, כל מקום שנקב את אנו קול הצעקנים, ידע כי אין חלקו ביניהם. הבחנה גדולה זו הוריש לא לביאליק בלבד, הגדול בתלמידיו (מה שביאליק קיבל ממנו טרם הובא בחשבון), כי אם לכל טהור-לב שבמשוררים ובמספרים שבאו אחריו — אלה שכאבו את הכיעור כחרפה צורבת; שראו את הרומנטיקה הגדולה של הלבבות הקטנים, כשטן האיום ביותר בדרך אל הגאולה.

את הנגעים, כיס, שעמד מזעפו, עוד הטיחו גליו בשרטונות שבמצולה. צירף מידת-הדין למידת-הרחמים — סגולה זו שנתגלתה עוד ב"סוסתי", באה לידי גילוי מרעיש בשירתו האפית הגדולה והעמוקה ביותר — "בעמק הבכא". כאן גילוי המאור שבאומה עולה בד בבד עם עירטול תהומותיה האפלות ביותר. כוחו היה בזה, שעם בגרותו הגדולה, עמקה אהבתו לצדיק (והוא, כדרכו, גילה אותו לא רק בקרן-זוית שבבית-המדרש, כי אם גם במטבח שבפונדק, ואפילו במאורות הנועה, שאליהן נסחבו בנות ישראל הטהורות, כביילא, כאידל, כ"תוגרית") ועמקה שנאתו לעוכרי עמו.

אפילו בספר חייו ("בימים ההם"), שמתוך כולו עולה המית געגועים על נפשות יקרות וקרובות, על ילדות מאירה שנפסקה באמצע, ראה את הישיבות ולומדיהן באותה עין טהורה ונאמנה, שאינה מכסה על הכיעור, ויחד עם בית-המדרש של החסידים, שקירבוהו לאלהים חיים, שלימדוהו תפילה שבלב ורננה שבלב, לא נרתע מפני גילוי הזוללות והריקנות הכיעור שבבחורי

עקבה ומפרץ אילת

יוסף ברסלבסקי

בימי השלטון התורכי היו עקבה וסביבתה נתונות למרותו של הנאלי בג'ידה, עיר חופה של מכה. עקבה שימשה אז תחנה בדרכם של עולי-הרגל למכה, וכן היה מעמדה בשנים הראשונות לאחר גמר מלחמת-העולם הראשונה. ולא עקבה בלבד היתה שייכת עד שנת 1925 להג'או, אלא כל דרומי של עבר-הירדן, עד מעבר לעיר המדברית מעון (מעאן), שעל מסי-לתי-הברזל החג'אזית לשעבר, ועד מעבר לסלע באדום (פטרה) צפונה. בשנת 1925 השתלט אבן-סעוד, מושלה של ג'ידה, על מכה ומדינה, וחוסין מלך חג'או נסוג אל עקבה, על מנת לגייס בה מחנות בדוים לעזרת בנו עלי, שעדיין עמד במערכה מול אבן-סעוד. לא יצאו ימים מרובים והמלך הגולה הובל באנית-מלחמה בריטית אל קפריסין. ביום 16 ביוני שנת 1925, יום גלותו של חוסין מלך חג'או לקפריסין, סופחה עקבה על "ערסה" המדברי, התופס

מפרץ אילת הוא אחת משתי לשונות-הים הארוכות בצפוני של ים-סוף: הלשון האחת, מפרץ סואץ, מפרידה בין חצי-האי סיני ובין חופה האפריקני של מצרים, והאחרת, מפרץ אי-לת, מפרידה בין אותו חצי-אי ובין חופו של חצי-האי ערב מנגד. ארכו של מפרץ אילת הוא 175 ק"מ בקירוב, רחבו מ-5 ועד 30 ק"מ, ועמקו המכסימאלי כ-1247 מ'.

מבחינה מדינית שייך מפרץ אילת לארבע ארצות: החוף המזרחי כולו שייך לערב הסעודי, דית, החוף המערבי למצרים, כ-10—12 ק"מ, בפינה הצפונית-מערבית של המפרץ, לארץ-ישראל המערבית, וכ-7 ק"מ, בפינה הצפונית-מזרחית, לעבר-הירדן.

מוצאה של אי המערבית אל מפרץ אילת נקבע בהשפעתה של בריטניה עוד בשנת 1906, לאחר משא ומתן ממושך בין מצרים ותורכיה, ואילו מוצאו של עבר-הירדן רק בשנת 1925.

דרכי התעבורה והמסחר שהוליכו אל מפרצה, קרוב לשער, כי כבר דוד עמד על חשיבות המי קום ושארף לכבשו. מיום שהכניע דוד את אדום, „וישם באדום נציבים... ויהי כל אדום עבדים לדוד“ (שמואל ב' ח', י"ד) — בשנת 900 לפה"ס בקירוב — עברה גם אילת לרשותה של ממלכת יהודה, ורק משום כך יכול היה שלמה לבנות בעציון-גבר — „אשר את אילות“ — „אניות תרשיש“ גדולות ללכת אופירה (מלכים א', ט', כ"ו) ולקשור קשרי מסחר חשובים עם ארצות אפריקה והודו. צפונו של המפרץ עדיין היה ברשותה של ממלכת יהודה גם בימי יהושפט נכד שלמה (875—849 לפה"ס). על זמנו נאמר „ומלך אין באדום — נצב מלך“ (מלכ"א כ"ב, מ"ח). על כן יכלו גם הוא, כשלמה, לבנות אניות בעציון-גבר (שם, כ"ב, מ"ט). רק בימי יהורם בן יהושפט (849—842 לפה"ס), כ־150 שנה לאחר כיבושו של דוד, „פשע אדום מתחת יד יהודה וימליכו עליהם מלך“ (מלכים ב', ח', כ'), אולם לאחר שבעים שנה בקירוב בנה עזיהו (784—733 לפה"ס) את אילת וישיבה ליהודה (שם י"ד, כ"ב), ואילו בימי אחז נכדו (733—727 לפה"ס): „השיב רצין מלך ארם את אילת לארם (אדום?) וינשל את היהודים מאילות וארומים (קרי: אדומים) באו אילת וישבו שם עד היום הזה“ (ט"ז, ו'). פרשת בניית האניות בימי שלמה ויהושפט מעידה על חשיבותה של העיר עציון-גבר הסמוך. כה לאילת ועל חשיבותו של המפרץ בכללו. אם נתבונן בתנאיו הגיאוגרפיים של המפרץ — העדר גשמים ומוזנות חקלאיים ועצים לבניית אניות ולצידון — ואם נזכור את מרחבי המדבר המפרידים בינו ובין מרכזי השלטון ביהודה, ואת ההכרח להסיע את חמרי הבניה, את „אנשי האניות יודעי הים“ של המלך הירם, את עבדי שלמה ויהושפט, את מוזנותיהם ואת ציודם, על דבשות גמלים, פרידות וחמורים, מהלך מאות קילומטרים, בדרכים-לא-דרכים, לאורך חצי האי סיני והערבה — אם נתן את דעתנו על כל אלה, יצטייר לפנינו מפעלם של שני מלכי יהודה בעציון-גבר כאחת העלילות הנוצעות בהיסטוריה הכלכלית-המדינית של עם ישראל בארצו. תפיסתו המדינית-הכלכלית של שלמה ושאיפתו לקשור קשרים עם ארצות רחוקות הונחה ביסוד האבקותה של ממלכת יהודה על המוצא אל ים-סוף בכל ימי הבית הראשון.

כ־30,000 קמ"ר, על אמירות עבדאללה בן חוסיין בעבר-הירדן. השטח, שנקרע מעל חג'או, מגיע עד 120 ק"מ בקירוב מעקבה צפונה ועד 290 ק"מ בקירוב ממנה מזרחה.

קריעת חבל עקבה מעל חג'או עוררה מחאות מצד אבן-סעוד אך ללא הועיל. נימוקו של אמרי, מזכיר המושבות באותה שעה, היה שעקבה וסביבתה הנרחבת היו שייכות מלכתחילה לעבר-הירדן. בתזכיר, שהוגש לחבר הלאומים ביום 23 באוגוסט 1922 נאמר בין השאר: „ההוראות הנוגעות לסעיף ה-25 של המנדט הבריטי אינן חלות על חבל הארץ הידוע בשם עבר-הירדן והכולל את כל החבל, המשתרע ממזרח לקו הנמשך מנקודה הנמצאת במרחק שני מילין מערבה לעיר עקבה, שעל מפרץ עקבה, ומשם דרך הערבה ים-המלח והירדן“. טענת אמרי בנאומו בפארלמנט מ־6 ביולי 1925, כי חבר-הלאומים אישר את הגבולות הללו, לא הניחה דעתו של אבן-סעוד. מאז ועד היום אין שליט ערב מהמיץ כל שעת-כושר להדגיש, כי לא יותר על עקבה ועל מחוזה.

במבוא המפרץ מצד ים סוף נעוץ, כעין „פקק“, האי תיראן, ארכו של האי כ־14 ק"מ ורחבו כ־8. שוליו עדיין נמשכים מתחת לפני המים כעין סף החוצץ בין הים ומפרצו. ממערב לו עמוקים מי המעבר אל מפרץ אילת — כ־141 ומזרח לו רק 16 מ'. המבואות זרועים שרטונים ושנוניות ומצריכים זהירות יתרה עם כניסה ויציאה. המערות הקשות האופייניות למפרץ אילת, מסוכנות בעיקר שם. האי שמם וחסר מים מתוקים, אך כפי שנראה להלן ישב בו בתקופה הביזנטית ישוב יהודי עצמאי, שהיה גובה מס מן העוברים ושבים במפרץ.

בתקופת המקרא

משחר ממלכת יהודה נודעה חשיבות רבה למפרץ אילת. באין תעלת סואץ, באין קשר בלתי-אמצעי בין ים סוף והים התיכון, היתה אילת כפרוודור אל שני עברי הירדן ותחנת פריקה ומעבר לסחורות היקרות, שהובאו מארצות אפריקה והאוקיינוס ההודי, על מנת שתוער ברנה על דבשות גמלים אל חופי ארץ-ישראל, ומכאן אל שאר ארצות הים התיכון.

על עמדתה הכלכלית והמדינית של אילת בכל הזמנים יש ללמוד מן ההיאבקות הממושכת בין ממלכת יהודה וממלכת אדום עליה ועל

עם גילוי עיר-התעשייה עציון-גבר

ערכו החיוני של מפרץ אילת וחשיבותו הכלכלית לגבי ממלכות יהודה ואדום נתבררו בירור נוסף עם גילוי מקומה של עציון-גבר ולאחר החפירות הארכיאולוגיות השיטתיות, שנערכו בה ע"י החוקר היהודי האמריקני גלסון גליק.

תל-ח'ליפי, מקום החפירות, הוא תל ועיר בגובה 4.5, באורך 100 וברוחב 60 מ'. התל נתגלה במרחק 3.5 ק"מ ממזרח לתחנת-המשטרה הארצישראלית אס-רשרש, בדרך לעקבה, ובמרחק 500 מ' מהוף המפרץ, בין החולות. החפירות בתל הנה הוכיחו כי העיר הועירה שהיתה טמונה בו נבנתה מלכתחילה כמרכז לצריפת נחושת וברזל, להיתוכם ולעיבודם. הבנין הראשי, שנתגלה בעיר, היה בית-מצרף גדול, עשוי קירות חלולים, ערוכים צנורות צנורות למשיכת הרוחות ולליבו האש בתוך החדרים — בנין, שדוגמתו לא נמצאה עד כה בכל רחבי המזרח הקרוב, והבנינים מסביב לבית-המצרף היו בתים להיתוך המתכות וליציקתן. החומר הגלמי לצריפתה ולהיתוך הובא ממכרות הנחושת והברזל בערבה. מנעיה, באגף המערבי של הערבה הדרומית, הרחוקה 33 ק"מ מן המפרץ, היתה למעשה המרכז הנרחב והעשיר ביותר בכל המכרות האמורים.

בית-הצריפה ובתי-ההיתוך נבנו על קרקע בתולה. החרסים שנלקטו בהם וסגנונו של שער העיר מתייחסים, לדעת החופר, על המאה העשירית לפה"ס — מכאן, שעציון-גבר נוסדה מעיקרה בימי שלמה ועל ידיו, חרסים מן המאה העשירית לפה"ס נתגלו קודם לכן ברוב מכרות הנחושת והברזל בערבה, ואף הם הוכיחו את פעולתו הנמרצת, רבת-הממדים, של שלמה מסיבב למפרץ אילת, בח'רבת מנעיה למשל נמצאה בירה גדולה בראש גבעה (ארכה 533 ורחבה 130 מ'), שתפקידה היה לשמור על ששה מהנות של כורים בסביבתה. בירות קטנות יותר וגדרות לכינוס העבדים, שבויי המלחמה והפושעים, שעבדו במכרות, נמצאו גם במקומות אחרים לאורך הערבה, עובדות אלה מפיצות אור חדש על ההאבקות המרה בין יהודה ואדום בכל ימי הבית הראשון. אם גם אין המקרא עצמו מזכיר את מכרות הנחושת והברזל בערבה ואת המלחמה עליהם, קרוב לדאי, כי המאבק בין שתי הממלכות לא היה על המוצא אל ים-סוף בלבד, אלא גם על אוצרות הנחושת והברזל בערבה.

ועוד זאת: ספר מלכים א' מדבר על הזהב, הכסף, השנהבים, הקופים והתוכים, שהביא שלמה „אחת לשלוש שנים" מאופיר, ואין הוא מזכיר כלל את הסחורות אשר הוליכו האניות מעציון-גבר אל ארצות אפריקה ואסיה הרחוקות. קשה להעלות על הדעת כי אניות אלו ריקות יצאו ומלאות שבו, יש לשער שהוליכו מטילי נחושת וברזל, ואולי גם כלים יצוקים, להחליפם בתוצרת ארצות רחוקות, או למכרם בתחנות הדרכים הארוכות. בהדגישו את ענין הסחורות יקרות-הערך שהביא שלמה לארצו, נתכוון המחבר בר מן הסתם לפאר את שם המלך ולהאדירו.

חפירות עציון-גבר מונות ארבע-חמש שכבות, לאמור שהעיר המקראית נהרסה שלוש-ארבע פעמים וחזרה לעמוד על תלה. שטחה של העיר לא עלה על ששה דונמים ומספר אוכלוסיה לא היה רב מ-300—200 נפש. אך הישוב נשאר תעשייני ברובו עד חורבנה של העיר. בית-המצרף ובתי-ההיתוך, אם גם חלו בהם תמורות, לא פסקו מעבודה בכל התקופה המקראית.

עציון-גבר הוסיפה לסחור עם ארצות רחוקות: סגנונו של בנין אחד, הדומה לסגנון בתי הצרמות הקדומה בדרום ערב, הכתב המינאי, או המעיני (ערבי דרומי), על גבי שברי כד גדול, כלי-קטורת וכלים אחרים, שדוגמתם לא נמצאה עד כה בחפירות ארץ-ישראל, מעידים על קשרים מסחריים בין הארץ ודרומה של ערב גם בימי מלכי יהודה המאוחרים ובתקופות שבהן עברו עציון-גבר ואילת לידי אדום. סחורי דרום ערב הוסיפו ללכת בעקבות מלכת שבא ולהביא אל מפרץ אילת „בשמים וזהב רב מאוד ואבן יקרה" (מלכ"א י', ב'). גילויי החפירות מעידים גם על קשרי מסחר עם מצרים וחצי-האי סיני. עציון-גבר הוסיפה לשמש גם עיר-מספנות, כעדותם של מסמרי-נחושת, או נחושת מעורבת בברזל, באורך של 15 ס"מ, כד גדול מלא שרף או קטף לבדק קרשי אניות, שריחו נודף גם לאחר 2500 שנה מאז נקבר במפולת העיר המקראית. קטעי חבלים עבים ומפוחמים, עשויים סיבי-דקל, מסוג החבלים המצויים באניות ובסיפינות, וחכות נחושת.

השכבה החמישית והעליונה בחפירות עציון-גבר הכילה גם חרסים אטיים ויוניים מארץ יון, המתיחסים על המאה החמישית לפה"ס, וכן נמצאו באותה שכבה אוסטרקות (חרסים כתוריים) ארמיות מן המאות החמישית והרביעית

המשטר בה עירוני הלניסטי. בעיר חנה הלגיון הרומאי הארץ-ישראלי ("העשירי") הירוע לנו מימי חורבן הבית השני. במאה הרביעית, — רושם אבסביוס, אבי הכנסייה הנוצרית בספרו "אונומסטיקון", זה "ספר השמות" לטופוגרפיה המקראית — משמשת אילת תחנה לאניות המהלכות בין מצרים והודו, וכן מקום הפלגה לאניות המהלכות בין המפרץ ומצרים. הרומנימוס, מתרגם התנ"ך ללאטינית ("וולגאטה"), בן המאה החמישית, עדיין מזכיר את הלגיון העשירי באילת, תיאודוריוס, אף הוא בן המאה החמישית, מספר: "לפנים היתה אילת מקום מסחר חשוב וגם היום נוסעים מכאן להודו". פרופקופיוס, בן המאה הששית, מדבר על אניות המהלכות מאילת לערב ולחבש, תיאודוסיוס, אף הוא בן אותה מאה, מעיד על אילת, שהיא עיר-מסחר חשובה. האניות היוצאות אותה מפליגות לתודו, מאילת ועד חלוצה בירת הנגב היה לשיירות מהלך שבעה ימים. בדרכן היו שבע תחנות: תחנה ליום, תחנה ליום. אניות טעונות בשמים ואגוזי הודו, הבאות מהודו, מזכיר גם הנוסע אנטוניוס מרטיר, אף הוא בן המאה הששית.

הנצרות חדרה לאילת לכל המאוחר במאה השנייה אחר הספירה, כי בישופי העיר נזכרים ברשימות ה"קונצילי", אלו מועצות ראשי-הדת הנוצרית, כבר משנת 300 ואילך. הישוב הנוצרי לא חסר תרבות. הארדיכל סטיפנוס, בן המאה הששית, בונה המנזר בהר סיני בימי יוסטיניאנוס קיסר, היה איש אילת.

באקראי אין יהודי אילת נזכרים במאות הראשונות אחר הספירה, אולם קרוב לוודאי, שהם התגוררו לפחות בעציון-גבר הסמוכה. אבסביוס מזכיר בצדה של אילת עיר בשם Asia או Asia (מן הסתם קיצורו של השם עציון-גבר). גם בספרות התלמחית נזכרת עיר בשם אסיא או עסיא. לאחר חורבן הבית השני היה יהודי עסיא נוהגים לעלות לשלוש רגלים ליבנה (תוספתא, חולין ג', י'; בבלי, חולין כ"ה, ע"א). במאה השנייה אחר הספירה הוכרת ר' מאיר לעבר בה את השנה, כי רדיפותיהם הדתיות של השלטונות לא הגיחו לחכמים לעבר את השנה בארץ-ישראל גופה. בבואו לעסיא לא מצא שם "מגלה" (מגלת אסתר) כתובה עברית, כתבה מפיו וקראה מתוכה "תוספתא מגלה ב', ה'; ירושלמי מגלה פ"ד, ה"א ועוד). הוא לא זכה לשוב משליחותו, באמצע המאה השלישית

לפס"ה שתכנן שובר-קבלות על יין. הכתב בשברי החרס האלה הוא כדוגמת הכתב בפפי-רוסים של יב (אלפאנטינה) במצרים. עם השכר בה החמישית מסתיימות תולדותיה של עציון-גבר במשך 500 שנה בקירוב.

בימי הבית השני והתלמוד

אילת של ימי הבית השני — כפי שמעידים החרסים שנלקטו במערכה של עקבה — נוסדה לכל המאוחר במאה השלישית לפה"ס על-ידי עם הנבטים, ששלט במאות האחרונות לפני הספירה כמעט בכל עבר-הירדן, כמתווכים בהעברת סחורות-מותרות ודברי-חפץ יקרים מ"ערב המאושרת" (דרום ערב) אל חופי הים התיכון היו הנבטים זקוקים לעיר-חוף במפרץ אילת ולתחנות-משמר לאורך דרכי התעבורה בערב ובשני עברי הירדן, והם אשר הניחו את היסודות לצמיחתן של הערים הרומאיות-הביזנטיות הנודר עות סבייתה, עבדה, חלוצה וחברותיהן, בנגב. בסוף ימי הבית השני היתה אילת עיר נודעת על פרשת-הדרכים למצרים, ארץ-ישראל, סוריה וערב. הגיאוגרף הרומאי סטראבון, שנמנו כ-50—60 שנה לפני חורבן הבית השני, משמיענו, כי אילת היא מרכז מסחרי חשוב. המרחק בינה ובין עזה הוא כ-1260 סטדיות, שהן כ-242 ק"מ, ואילו הדרך בין אילת ובין הצרמות בדרומה של ערב נמשכת כ-70 יום... כצדה של אילת היה קיים גם בתקופה זו ישוב בשם עציון-גבר, כעדותו של יוסף בן מתתיהו ("קדמוניות היהודים" ה' ו', ד').

לכלל פריחה הגיעה אילת בתקופה הרומאית-הביזנטית. בשנת 106 כבש טריאנוס קיסר את עבר הירדן הנבטי והפך אותו ל"פרובינציה ערבית" (Provincia Arabia). הוא הקים את המבצרים והמגדלים לאורך שפת המדבר הערבי-הסורי, שנודעו בשם "הגבול הערבי" (Limes Arabicus), ובמדרש איכה רבתי ג', ז': "סוגר של ערביים". הוא סלל דרכים מרוצפות-אבן מהרי החורן ועד מפרץ אילת, כדי להגן על עבר-הירדן מפני שבטי המדבר. מאז גבר הבטחון ורבחה התנועה מדמשק ומסוריה בכללה אל ים-סוף והעיר אילת פרחה, לשגשוגה סייעו במדה מרובה גם תחנות-המשמר הצבאיות לאורך דרכי הנגב והערבה בארץ-ישראל המערבית.

במאה השלישית אחר הספירה היתה אילת עיר מושב השלטון של ה"פרובינציה ערבית" כולה



כרת גם אתם ברית-שלום, והם חזרו אל מקומם. כתבי-האמנה מאת מוחמד נשמר בידם עד סוף המאה הי"א והיסטוריונים ערביים העתיקוהו אל ספריהם. כתבי-האמנה מעין אלה נמסרו גם ליהודי אודרוח וג'רבה בקרבת מעון המדברית וסלע באדום (פטרה), ואף תכנם ידוע היטב. תעודות אלה הן זכר לארבעה ישובים יהודיים במאה השביעית אחר הספירה בדרום עבר-הירדן ובמפרץ אילת, שעסקו בגידול דקלים, ציד דגים, גידול גמלים וצאן, טויה ועוד. מאת יהודי מקנא דרש מוחמד עבדים, סוסים ותחמושת, ומאת יהודי אודרוח וג'רבה — עזרה ללוחמים המוסלמיים לכשיצטרפו לה. אין זאת כי היו הישובים הללו מזוינים ובעלי משקל מבחינה מלחמתית.

עקבה בימינו

עקבה בימינו היא עיירה זעירה, המונה כשלוש מאות נפש. רוב בתיה בנויים חומר ולבנים שרופות-שמש. גגות הבתים עשויים קורי רות-דקלים וכפות-דקל רבזות-טיט — ככתי עצי-גבר המקראית, שנתגלו בחפירות תל-חליפ. התושבים מתפרנסים על חורשות הדקלים החכורות מידי בדוים, על גידול ירקות, עצי-פרי מעטים, על שטחי פלחה זעירים בערבה, החכורים גם הם מן הבדוים, על הסחר עם הבדוים, ובשנים האחרונות גם על הדיג. כמות הגשמים השנתית הממוצעת בעקבה היא כ־25 מ"מ ב־ס"ה, אולם רצועת-החוף שלה, ברוחב עשרות מטרים אחדות, מצטיינת במימית-ההום עליונים המצויים בעומק של כמה עשרות ס"מ. כשנתקרבה התנית למצרים וארץ-ישראל בעיצומה של מלחמת העולם השנייה, ביצרו הבריטים את עקבה. הקימו בה נמל קטן, בתי מלאכה, כתי-מגורים ומחסנים, סללו לחצאין את הכביש היורד דרך ואדייתם מעבר-הירדן, וכן כבישי-עזר לחבר את הנמל עם בניני הצבא. הצבא והפורעלים שהגיעו למקום הגבירו לשעה את הישוב ואת המסחר במקום הנידח הזה.

לקראת עיר-נמל עברית

רצועת-החוף, באורך 10—12 ק"מ, שברשות ארץ-ישראל המערבית במפרץ אילת, דיה כדי צמיחת עיר-נמל גדולה וישובי-דייגים בצדה. נמל זה עשוי לתווך בין ארצות הים התיכון ובין ארצות ים-סוף, אפריקה והאוקיינוס ההודי. אמנם התנאים הגיאוגרפיים של רצועת החוף אשר במזרח הירדן טובים מאלה שבמערבו

הוכרחו לעבר כאן את השנה האמוראים ר' חייא בר זנגוי ור' שמעון בן יהוצדק (סנהדרין כ"ג, ע"א).

יהודים באילת עצמה נזכרים רק בפי פרוי קופיוס בן המאה הששית. לדבריו היה גם האי תיראן שבמבוא המפרץ, מיושב יהודים, ולא עוד אלא שהם היו השליטים בו, עד שהוכנעו לשלטון הביזנטי בימי יוסטיניאנוס (527—565 לספירה).

בימיה-הביניים

הגיאוגרפים הערביים של המאה התשיעית והעשירית עדיין מזכירים את אילת כעיר קטנה, יפה, מרובת דקלים ומאוכלסת ערב-רב של סורים, כלומר תושבים משני עברי הירדן, תימנים, והם סוחרים מדרום ערב, ו"אנשי-ים", שהם כנראה סוכניהם של סוחרים ימים בני ארצות שונות. העליה לרגל למכה שעברה דרך התחנה החשובה הזאת הוסיפה לגיזון הישוב הזה שהיו בו גם יהודים. לפי הגיאוגרפים הערביים אֶל־בַּלְחִי וְאֶל־אֶצְטָחְרִי, בני המאה העשירית, הוסיפו יהודי אילת בנמנם לשמור על כתבי-האמנה אשר מסר בידם מוחמד בשעה שכרת ברית עם אוכי לוסי מפרץ אילת ועבר הירדן הדרומי.

מן המאה האחת-עשרה ואילך ניטלת מאילת חשיבותה המסחרית ההיסטורית, היא מידלדלת והולכת. מלחמות נוסעיה-הצלב, גילוי הדרך להודו מסביב לראש התקופה הטובה, וכן זעזועים ותהפוכות במאות הט"ו והט"ז הסבו בדבר. מן המאה הי"ג ואילך יורדת אילת לדרגת תחנה בדרך עוליה-הרגל למכה בלבד. עם התגברות הנסיעה באניות ועם סלילת מסילת-הברזל החג'אזית מדמשק למדינה בטל והולך גם ערכה כתחנה בדרך-החג'.
בתקופה הערבית

זולת אילת ועציון-גבר אין ישובים היסטוריים ראויים לשמם לאורך כל מפרץ אילת, אך מן הראוי להזכיר עוד את מקנא בדרום התוף המזרחי של המפרץ. מקנא בתקופה הערבית שמשה מוצא ל"מדין" בירת הרי-מדין, שהיתה רחוקה מהלך 30 ק"מ מצפון-מזרח לה (היום ייקרא מקומה של מדין "מַעְאִיר" — קרי: מגאיר—שועיב, לאמור: "מערות יתרו"). כשעלה מוחמד לתקוף את גבולות עבר-הירדן נדדו יהודי מקנא מהלך ארבעה-חמשה ימים, על מנת להצטרף אל אחיהם בני אילת במלחמתם ובמלחמת דרום עבר-הירדן בפולשים המוסלמים, אולם מוחמד

לארץ יש להרחיב את בסיסי הדייג בחופי הים התיכון, בימי כנרת והחולה וכן בבריכות המלאך כותיות של המשק העברי, אך בעיקר יש להסיר תער על עושר הדגה במפרץ אילת, כי יותר מכל עשוי מפרץ זה לספק את תצרוכת הדגים של ארץ-ישראל.

אוצרות הטבע

הכביש עד אילת יש בו כדי להועיל לא רק לצמיחתם של עירי-נמל וכפרי-דייגים לחוף המפרץ, אלא גם לתחייתה של הערבה כולה. בראש ובראשונה יש לצפות, כי עם השתפרות התחבורה יתעורר הישוב העברי בארץ לנצל את אוצרות-הטבע, שנתגלו עד כה בערבה ולבקש אחרי מקורות חדשים. אמנם, מקורות הנחושת והברזל בערבה אינם עשירים, השכבות דקות ברובן, בלתי-סדורות וכמות הנחושת בהן כיתם לקוורץ דלה (בדרך-כלל מרובה בהן הג' תושפת מן הברזל). אולם מחוץ לעורקים הדקים — מעיד הגיאולוג בלנקנהורן — מצויים פה ושם בצרי מתכת המכילים גם 40%—48% נחושת וקצת ברזל, והם נותנים מקום לתקוה, כי עם חידוש המכרות מימי קדם והעמקתם יימצאו מתכת נחושת אדומה יותר ואולי גם סולפידיים. בשיטות מודרניות אפשר יהיה לנצל לצרכים מקומיים מתצבים המכילים אפילו 1%—1.5% נחושת.

מימי הכיבוש הבריטי ועד היום גילו גיאור-לוגים ממשלתיים ועבריים מתכות ומחצבים נוספים בערבה, אך תוצאות החקירות נשמרות ברובן בסוד.

בצרי-מנגן $MuOr$ שונים מצויים במרחק 30 ק"מ מצפון למפרץ, ובעיקר הפסילומלאן (המנגן הקשה) והפירולוזית (המנגן הרך), שטיבם משובח. לפי אומדנה אצורים בבטן השכבות הגיאולוגיות כ-500.000 טונה מנגן. המנגן משמש לתעשית פלדה, רפואות, צבעים, תמרי נפץ ועוד. בקצה הערבה מדרום נמצאו כמויות זעירות של טונגיסטאן, או וולפראם. הוולפראם הוא מתכת קשה מאוד, הנמסה רק בטמפרטורה של 3380 צלזיוס. הוא משמש לתעשית חוטים וסלילי לים חשמליים מוצקים, העומדים בפני זרמים חזקים, לתעשית מכשירי-רנטגן ולציפוי מתכות שונות. עשת-הוולפראם משמש לחיתוך ולחריטה. בסלעים הארכאיים (הגרניט ודומיה) מסביב למפרץ נמצאו גם כמויות זעירות של מיקה

כי מצויים בה כאמור מיתוהום עליונים בעומק עשרות ס"מ וגם תנאי המעגן שם נוחים יותר. המרחק בין תל-אביב ומפרץ אילת בדרך באר-שבע והערבה הארץ-ישראלית הוא כ-360 ק"מ. באמצעות כביש טוב, שיחבר את באר-שבע עם חוף המפרץ, יתכן לקצר את זמן הנסיעה מתל-אביב לאילת עד כדי 8—9 שעות. המים הדרושים לעיר הנמל העברית ייגלו במעמקי החוף של המדינה היהודית, או יובאו מדרומה של הערבה.

אחד הגורמים הנכבדים לפיתוחו של נמל אילת בעתיד הוא בלי ספק מפעלה של חברת האשלג בדרום ים-המלח. כידוע מפוצלים מפעליה של חברת האשלג לשני מרכזים, האחד מצפון לים והשני מדרום לו. לפי שעה נאלצת החברה לשלוח את תוצרתה מדרומו של הים אל צפונה: החמרים מוסעים ב"רכבת" קטנה, מסע 6 ק"מ, עד המיזח של החברה לרגלי הר-סדום, נטענים שם על ספינות-גרר, נפרקים בחוף הצפוני, נטענים שם על מכוניות-משא, מוסעים מעבר להרי ירושלים ומובאים אל נמלי תל-אביב וחיפה. דרכי הובלה ויצוא אלה מכבידים כמובן על התפתחותו של מפעל האשלג בדרום, לא כן יהיה בשעה שייפתח נמל אילת, כביש של 30 ק"ב בקירוב מדרום ים-המלח עד עין-חצב בערבה, שם יעבור הכביש באר-שבע — אילת, ישלים את חיבור המפעל הדרומי של חברת האשלג עם מפרץ אילת ויברא תנאים נוחים להפקת מוצרי האשלג ויצואם. ארכה של הדרך ים-המלח—אילת יהיה 180—190 ק"מ, ללא מעלות ומורדות.

מפרץ אילת נמנה עם תחומי הדגה העשירים בעולם. לעומת זאת, תופיה המערביים של ארצנו, החסרים מפרצים גדולים ועמוקים, אינם מצטיינים בעושר דגתם, ואין בהם כדי לספק את צרכי השוק הפנימי.

כ-5000 טונה דגים טריים ומשומרים היחה ארץ-ישראל מביאה לפני מלחמת-העולם מעבר לים ומעיראק. בשנות המלחמה גדלה אספקת הדגים ממקורות ארץ-ישראליים פי שנים וחצי, אולם בו בזמן גדלו גם מספר התושבים והצרכים בדגים. משנת 1939 ועד 1946 עלה שלל הדגה הארצישראלית מ-1560 טונה ל-3900, אולם גם יבוא הדגים מחוץ-לארץ עלה מ-5350 טונה בשנת 1939 ל-8850 בשנת 1946. כדי להמעיט ככל האפשר את יבוא הדגים ושימוריהם מחוץ-

ומי־השטפונות בהרי־הנגב כ־20 מיליון מ"ע. פיתוח הערבה, כפיתוח הנגב, ניתן להתגשם בהדרגה ומתוך תכליתיות מחושבת ע"י שילוב מפעל כמשנהו. בראש ובראשונה יש להרבות במפעלים מקומיים, כבנית סכרים, בריכות לא־גירת מימי שטפונות וקדיחת בארות, ורק לבסוף תשתלב הערבה במסגרת הפיתוח המקיפה.

תיירות

צמיחתה של עיר נמל במפרץ אילת עשויה להמריץ את יצר הטיול והספורט בלב תושבי הארץ ולהגדיל את חלקה של ארץ־ישראל בת־יירות העולמית. גופו של המפרץ מרהיב עין, בולטים בו הרי השחם הגבוהים והמשוננים של חצי־האי סיני מזה ושל ארץ מדין מזה. כחול מימיו של המפרץ, העמוקים והצלולים, גוונים המשתנים עם הבדלי מעמקיו ועם חליפת האורות והצללים של ההרים המשתקפים בתוכם, הקוראליים החיים לצורותיהם המופלאות, וכן קיפודי־הים והסרטנים, הקונכיות והצדפים למי־ניהם הרבים והמענינים. על אלה יש להוסיף את מראות־הנוף לאורך החוף המצרי והסעודי עד קצהו הדרומי של המפרץ, את הנקיקים הפראיים והתלולים בהרי הערבה וצפוניו של המפרץ, על שכבות הגרניט, הדיוריט, הפורפיר ושאר אבני התקופה הגיאולוגית הארכאית, המושכים את העין בצבעיהם, את הנקיקים בהרי אבן־החול הנובית האדומה על הגונים המתמשכים בתוכה, ואת האקלים החלים והנעים בימות החורף. אלה ואלה יש בהם כדי להפוך את הנסיעה אל מפרץ אילת לאחת החוויות החזקות בחייו של אדם שוחר נוף וטבע. גם לתיור בעבר־הירדן ייטב מפיתוח הערבה, כי האדם אשר יסייר את סלע באדום (פטרה) לא יהיה נאלץ לשוב בדרך המדבר החד־גונית, אשר בה הגיע לקצה ארץ אדום, אלא יוכל להעשיר את סיורו במרי־אות־נוף חדשים ובלימוד הערבה וצפונותיה עד ים־המלח. הצופה לימים רחוקים ידמה דרכים החוצות גם את ה"מכתשים" המופלאים בנגב המזרחי ואת הנקיקים היורדים לערבה.

למפרץ אילת נתכנו עתידות גדולים, ואולם אך שוועת היהודים להרחבת תחומי מחיתם בארצם, הסתערותם על חבלי השממה, במרץ חלוצי, בהון ובכוחות מדעיים, יחישו את העתידות האלה ויכבשו למפרץ את המקום הראוי לו במזרח התיכון.

(נציץ). טיטאן, המשמש להעשית פלדה, וצירקון המשמש להעשית חלקים עדינים של שעונים ומאזנים רגישים וכן לצלום ולרנטגן. יש סכורים, כי ימצא בהם גם בדיל, זהב וכסף. בזמן האחרון נפוצה שמועה בעתונות, כי בשטח הארץ־ישראלית הסמוך למפרץ נתגלה גם אוראניום. לפי שעה אין אמתותן של סברות אלו ניתנת לבדיקה.

חקלאות בערבה הדרומית

סלילת כביש אל מפרץ אילת יש בה, לכי אורה, כדי לעודד התישבות עברית גם בערבה עצמה. ואולם היצלה איזור זה, הצחיח וחסר הגשמים, לחקלאות? היש בכוחה של הערבה להצמיח, "עורה" כפרי לעיר־הנמל אילת? אם נצמצם את התכונותנו בערבה הדרומית, היינו בזו המשתרעת מדרום לפרשת־המים בין ים־המלח ומפרץ אילת, נמצא כי רצועה זו באורך 70–80 ק"מ, רובה ביצות־מלחה, חולות נודדים ו"חמאדות" (מישורי חצץ ואבן).

על אף העדר הגשמים בערבה תופסות ביצות־המלחה (ספ־היה בערבית) שטחים גדולים, כי הן מתפרנסות ממימי שטפונות היורדים מהרי אדום והנגב וממימי־התהום עליונים הבוצצים ועולים למעלה, החסרים דרכי ניקוז אל המפרץ. הנאי הקרקע והמים בערבה כמות־שהם היום אין בהם כדי לעודד נסיונות חקלאיים רבי־היקף. אולם גבהן של המלחות מעל פני מפרץ אילת מבטיח את ניקוזן היעיל והמלא בעתיד ושטפונות הגשם מן ההרים ערבים לשטיפת המלחים שנצטברו בשכבת הקרקע העליונה. אפילו מתחת לחולות יש אדמת טיט־חול טובה. על ערכה הבלתי־מוגבל של הערבה מבחינה חקלאית תעיד כלילתה בתכניות שונות לפיתוח הארץ. לפי תכניתה של חברת "מקורות", שעובדה בידי ש. בלאס כמה שנים לפני תכנית לאודרמילק, יש בערבה כ־500,000 דונם אדמה הראויה להשקאה. כמות המים השנתית הממוצעת הדרושה להשקאת דונם אחד באיזור זה נאמדת כ־800 מ"ע — הוה אומר, כי הערבה צריכה ל־400 מיליון מ"ע לשנה, כדי להיות לאיזור של חקלאות אינטנסיבית. לפי חישובי בלאס יתכן להפריש מ־2,100 מיליון המטרים המעוקר־בים, שירכזו ע"י המפעל הארצי, כ־350 מיליון מ"ע מבקעת־הירדן וכ־50 מיליון מ"ע ממימי השטפונות בהרי מדבר־יהודה. מי התהום בעי־רבה עצמה נאמדים כ־30 מיליון מ"ע לשנה