

לכתבה "גרירת גשר הגלילים בליל צליחת התעלה - מיתוס, טעויות והשמצות" (מגיליון 41)

הצדעה לעודד מגידו, מ"פ בגדוד 257 בחטיבה 421

בתולדות העת החדשה שבה אנו חיים, מסתבר כי ככול שהספרות הצבאית מתרבה, כך עולה רמת הידיעה המפורטת של תמונת שדה הקרב. לאחר עיון בספרים השונים על קרבות מסדרון הצליחה במלחמת יום הכיפורים, מגלים, במאמר מסכם אחד של מ"פ אחד לשעבר שעדיין אכפת לו, עד כמה פירוט זה זקוק לתיקונים והגהות, או למצער - התאמות. הרשומות לא ימות אף פעם... מרתק לקרוא תמונות קרב מתחלפות על אותם אירועים ממש כאשר לפעמים האירועים והפרשנות מתחלפים לפי הכותבים. את הזדון אני מוציא מן המשוואה לצורך העניין, כי מקומו לא יכירנו כאן. כמעט כולם היו שותפים לקרבות, חלקם רק עדים או חוקרים. קראתי בשקיקה את דבריו של **עודד מגידו** בגיליון "שריון" האחרון 41 שבאו כגרז טרי בעצמותי. אני, הנהג שישב בטנק של מפקד גדוד 410 בחטיבה 600, רואה סוף סוף קצת נחת מפי מ"פ "שכן" בשדה הקרב, ואומר לעצמי: עוד משהו זוכר את האמת, לא רק אנחנו. למרות העייפות המצטברת של כל הלוחמים בגזרת הצליחה, המשימה בוצעה בסופו של דבר, גם אם היו תקלות לא צפויות.

למיטב ידיעתי ועל פי דבריו המבוססים של **עודד מגידו**, גשר הגלילים שאותו גרר עודד עם פלוגתו (פלוגה מ'), לא זכה לעבור מראש אימון גרירה מסודר ביחידות. שפעלו בגזרת מסדרון הצליחה. (כידוע היחידות שהתאמנו בגרירה לפני המלחמה נשלחו לרמת הגולן). הגשר גם לא סיים את פיתוחו המלא. על פי התכנון היה הגשר צריך להיות מחולק ולהיגרר בארבעה חלקים שיחוברו ביניהם לפני הצליחה במחברים מיוחדים שעדיין לא היו מוכנים. גדוד 410 שבו שירתתי מיום הקמתו, היה מתוכנן להתאמן בגרירת הגשר בחודש נובמבר 1973, באזור סכר הרואיפה. האימון 'היבש' התממש במלחמה, כידוע, חודש לפני התכנון.

בנסיבות הגרירה הקשות בליל הפריצה מערבה, הייתי מתפלא אילו לא נשבר הגשר בתנאי השטח המדובר. מי שלא ראה את הגשר ומבנהו מקרוב - וגם את השטח בו אירע השבר - עלול לחשוב שהגוררים 'אשמים' בשבירה. אך נס הוא שאיש מהלוחמים לא נפגע מן הגשר עצמו ברגעים בהם הגשר הכבד (400 טונות) השתחרר מכבלי הגוררים ו'טיפס' על טנקים ללא שליטה. התסכול היה ודאי נוראי והסכנה לא פחותה. לאחר תיקון השבר, סמוך למועד הצליחה המיועד במקור, נרתם גשר הגלילים לטנקים שלנו, בגדוד 410 של חטיבה 600, אך הגרירה לא בוצעה מיד מכיוון שציר טרטור עדיין נזקק כידוע לפתיחה ולטיהור. גם על כך כתב עודד.

בלילה הנורא ההוא, שבין 15 ל-16 באוקטובר, מספר גדול של יחידות לחמו ונשחקו עד מוות בגזרת צומת טרטור לקסיקון, ובהן גדוד 407 שלנו, שלחם תחת פיקודה של חטיבה 14, לצדם של גדוד הסיוור 87, גדוד 79 וגדוד 184. כמו כן לחמו בגזרה גדס"ר 582, גדס"ר 424, כוח שמוליק ארד, גדוד 599 (שנכנס לקרב ביום 16 באוקטובר). גם הגדודים 409 ו-410 לא 'השתזפו' בזמן זה על גדות התעלה בהמתנה. בליל הפריצה נשלח גדוד 409 למתחם 'חמדיה' באזור לאבטח את חטיבה 14 מפני פריצה מצרית לכיוון מזרח, כאשר גדוד 410 ביצע פעולת הטעייה של המצרים (ואגב כך עלה

על שדה מוקשים), כדי שלא יגלו מתחת לאפם את מעבר ה"תמסחים" ומטענם היקר לתעלה ומערבה ממנה. הצולחים הראשונים היו הצנחנים של **דני מט** בסירות, וטנקים של חטיבה 421 על גבי תמסחים. בלילה הבא יצאו לקרב, לא הרחק מאותו צומת ארור, גם הצנחנים מגדוד 890 בפיקוד **איציק מרדכי** וגדוד 100 בפיקוד **אהוד ברק**.

ב-17 באוקטובר עם חשיכה, החליפה חטיבה 600 את חטיבה 460 של **גבי עמיר** שעמדה על ציר עכביש וירתה אש מקלעים חזקה ושוטפת לכיוון צפון, כלומר לעבר ציר טרטור. עמדתו כול הלילה על ציר עכביש ונצרכו אש כיוון שהפקודה החטיבתית הייתה לירות רק על מטרות מזהות. עם עלות השחר החלה החטיבה (שני גדודים) לנוע צפונה בדילוגים, בכוונה לפתוח סוף סוף את ציר טרטור.

רק בבוקר יום חמישי, 18 באוקטובר, נשלחנו שוב להשלמת משימת הגשר ופתחנו את ציר טרטור, לא לפני **שיהודה גלר** נתן פקודה וחיילים ומפקדים מגדוד 410 אספו כחמישים גופות חללים שאיתרנו בציר טרטור 42. בשלב הזה גם זומנה פלוגת הנדסה אוגדתית כדי לבדוק מיקושים אפשריים על הציר, גדוד 409 נפרס מצפון לציר כדי להגן עליו והיה במגע עם טנקים מצריים מכיוון אמיר, בנייני החווה הסינית. רק אז המשכנו לכיוון קו המים, חמישה לוחמים בטנק של מג"ד 410. האדם החמישי בצוות היה אורח: **ג'קי אבן**, סגנו של מפקד האוגדה.

לאחר **שיהודה גלר** למד במהלך הסיוור המפקדים את טיב המסלול שנועד לגרירת הגשר המתוקן, בין מהמורות, שקעי קרקע וביצות, נשלחו טנקי דחפור (טד"חים) 'ליישר את ההדורים' לפני הגשר, שאותו נשלחה לגרור פלוגה ל' של גדוד 410. ואכן, כדברי עודד, הגרירה החלה בשעה 18:00 והסתיימה בערך בשעה 01:30 של יום ו', 19 באוקטובר. טנקי הדחפור וגם טרקטורים מסוג די-9, שסייעו בתחילה לפני הגוררים, גם סייעו בדחיפת הגשר למימי התעלה בשלב הסופי של הגרירה. יש נטייה לשכוח את תרומתם הכפולה והחשובה הזו בצליחה.

חשוב לציין כי **יהודה גלר** אמנם ניהל את פעולת הגרירה הכללית על כל מרכיביה. אך מי שהיה אחראי על הגרירה הפיזית עצמה, חילק הוראות לטנקים הגוררים והיה צמוד אליהם לאורך כל הפעולה, היה רס"ן **חיים אלקן**, סגנו של גלר באותם ימים קשים. חלק גדול מהמפקדים שהשתתפו בגרירת הגשר נפלו בקרבות בימים הבאים, וגם חיילים.

היומיים שבין מועד הגרירה המתוכנן וזו שהגרירה שהתקיימה בפועל לא היו פיקניק. גם אז היינו מעורבים בהיתקלויות וצרות לא צפויות. פרט לירי ישיר או תלול מסלול, גם חיל האוויר המצרי ניסה את מזלו, ובשטח גם 'שרצו' חיילים מצרים. היתקלות באחד מאלה, כנראה קצין תצפית קדמי (קת"ק) שהסתתר מתחת לגשרו, עלתה בחייו של קצין ההנדסה הפיקודי (ובעל עיטור העוז ממלחמת ששת הימים) סא"ל **אהרון (ג'וני) טנא ז"ל**, שסייע בהקמת הגשרים. לאחר נפילתו, נקרא הגשר על שמו.

באותם רגעים קשים מנשוא, תחת אש הגהנום ולחצי שדה הקרב, לא חשב איש בשורות חטיבה 600 לשמוח על כך שאנחנו ביצענו משימה שהוטלה במקור על חטיבה 421. הנסיבות ממילא לא אפשרו השלמת ביצוע מיד, והקטל הנוראי סביב צומת **טרטור-לקסיקון** בדרך לטיהור הנתיב ולגרירה לא הותירו זמן למחשבה על 'כיבודים' ועל מי עשה ומי לא. בזמן המלחמה לחמו כולם בחירוף נפש. את חשבון הנפש הקטנוני גילינו רק בשנים האחרונות, כאשר כותבי היסטוריה לסוגיהם זכרו לא פעם רק את קורות עצמם. **עודד מגידו** התעלה מעל כולם וב'רשימת הקרדיטים' הוא לא השאיר אבן אחת בלתי הפוכה. על כך **אני מצדיע לו כאן ועכשיו ולעניי כול**. מקווה שאני לא טועה בפרטים - נאום החפ"ש.



גשר הגלילים בגרירה

הייתה השגיאה הראשונה והעיקרית. עובדה שברגע האחרון יובאו לארץ ה"תמסחים" (הז'לואה) מצרפת והם שהצילו את המצב בהעברת ראשוני הטנקים, וכן גם דוברות היוניפלוט שנגררו במאמץ ובסיכון רב.

לפני המלחמה גדוד מחטיבה 7 נועד והתאמן לגרור גשר הגלילים וכידוע הגדוד הוזעק לרמת הגולן וכך המשימה הוטלה על יחידות אחרות שהחלו להתאמן בזמן קרב ותוך מאמצים עצומים לעמוד בהצלחה במשימה. תמה אני כיצד מראש הוקצה לכך גדוד מחטיבה שייעודה בדרך כלל הוא זירת הצפון.

קשה לקבל ולהאמין שהתקלות הטכניות שאירעו בגרירת גשר הגלילים לא נצפו מראש – עומסים עצומים על מנועי הטנקים ושחיקה נוראית, צריכת דלק מוגברת בתנאים של הספקה מוגבלת, יצולי גרירה שלא עמדו בעומס ונקרעו, בלימה בעייתית וגלילים שטיפסו על הטנקים הגוררים, תשישות אנשי הצוות, היתקעויות בחול, טיפוס קשה על דיונות ומהמורות, צירים סתומים, ועל כול זה אש אויב ואיום תמידי מפני היתקלויות, מארבים, ארטילריה ועוד.

היחידות והאנשים שעסקו בזה ועמדו במשימה סיופית זו, ראויים לכל ההערכה והשבח. אך כפי שמציין מחבר המאמר בצדק – נשוא "פרס ישראל 72" לא עמד בצפיות ולא סיפק מענה רלוונטי בזמן הקריטי שנדרש לכך.

האם שוב זה היה עניין של תפיסה שגויה ואובססיה דוגמטית שאנו יודעים בעצמנו לפתור כל בעיה?

סא"ל (במיל) דוד כספי

לכתבה אלוף (במיל) שמואל גונן (גורודיש) – האיש והאגדה (מגיליון 41)

ייחודה של הכתבה שפורסמה, הוא בפן האישי-משפחתי, המוצג על ידי אחיו של שמואל, יואל יבדל"א. מרגש היה לקרוא על שורשיהם של המשפחה – בתוך סמטאות החרדים של מאה שערים. האנקדוטות המוזכרות, על אמירות בידיש, בתום מלחמת ששת הימים – "תראה מה שמואל עשה עשה...", או כדי לפתור חילוקי דעות בין שני האחים השריונאים מציעים ללכת לבוררות – אצל מי? אצל אימא! שתי דוגמאות אלה מעידות על דמויותיהם המיוחדת של שני האחים

לאחר תום המלחמה הגיע לטנק של יהודה גלר ג'יפ מטעם מפקד האוגדה, **אריק שרון**. כ'בונס' על הגרירה ההיסטורית, שלח מפקד האוגדה עם נהגו ליהודה גלר ולוחמיו שי צנוע שנלקח שלל אי-שם: בקבוק וויסקי ענק וקופסת שימורים גדולה עם גבינה הולנדית. אבל על כך עודד מגידו לא יכול היה לדעת.

עופר עידן, גדוד 410

גשר הגלילים במלחמת יום הכיפורים

למקרא הכתבה של עודד מגידו על גרירת גשר הגלילים לכיוון התעלה, במלחמת יום הכיפורים, קיבלתי הוכחה נוספת עד כמה גרסות שונות בקשר למלחמה זו "מסתובבות" בין דפי שפע הספרים שנכתבו ולא רק בנושא גשר הגלילים.

קראתי הדברים בעניין רב שכן הם באו ממי שעשה בפועל את העבודה בשטח, בניסיון להבהיר ולתקן "מיתוסים" "טענות שגויות" ו"השמצות", לדבריו, שפורסמו עד כה. למקרא הדברים אי אפשר שלא לקרוא לזה מעשה חלם, אלמלא היה הדבר כה טרגי וכה טראומתי, שגבה משאבים עצומים וקורבנות.

מספר שנים לפני מלחמת יום הכיפורים, כאשר צה"ל הפנים את האפשרות שבמלחמה הבאה נאלץ להתמודד עם חציית מכשול מים כמו תעלת סואץ, החלו בחיפושים למציאת פתרונות למשימה זו. כול הגופים בצה"ל, ההנדסיים והמבצעיים שהיה להם עניין בדבר, החלו לבחוש בקלחת זו. הרבה מאוד אינטרסים מנוגדים ודעות שונות גרמו למתחים ותחרות בין גורמים שונים. עד שדוד לסקוב הקשיש, הממציא בעל המוח הקודח, הגה את הצעתו לבנות גשר גלילים, באורך של 200 מטר ובמשקל של כ-400 טונות. לסקוב ידע אל מי לפנות – גם לבעל סמכות כסגן הרמטכ"ל וגם לחובב טכנולוגיות ומכניקה – הלא הוא טליק. מכאן ואילך טליק התלבש על הנושא, הפנה תקציבים ובלם כל אחד אחר שניסה לערער על הרעיון או להציג חלופה אחרת.

"מפלצת" זו הייתה אמורה להיגרר עשרות ק"מ לתעלה בשטח קשה של דיונות ומהמורות, בקו ישר כי חסר היה כושר תמרון וסיבוב, על ידי הקצאת טנקים מן המערך הלוחם כ-10 עד 12 טנקים (ללא זרובה) ודחפורים, וכל זאת בהנחה שהכול יעמוד בעומסים וללא תקלות. אכן נעשו תרגילים אחדים בהיקף כזה או אחר תוך חצית מכשול מים שנבנה בסכר הרואיפה בסיני ודימה את תעלת סואץ. וכידוע בתרגילים הכול עובר, אפשר לחזור, אפשר לתקן, אפשר לחכות, והחשוב מכול – אין אש אויב!

גשר זה היה אמור להוות פתרון לצליחת הכוחות מעל התעלה ולא כך היה. רק כארבעה ימים לאחר שצלחו הכוחות הראשונים ובאמצעים אחרים, נמתח גשר זה סוף סוף על פני התעלה!

למקרא השתלשלות העניינים, כפי שמופיעה בכתבה, קשה להעלות על הדעת שלא נצפו הקשיים שנתגלו בדרך להשקתו של הגשר במים, וקשה להאמין שהאנשים שעסקו בגרירה אכן עמדו בזה בסופו שלדבר, אם כי באיחור שלא באשמתם.

"פוליטיקה ארגונית" קלוקלת בתוך צה"ל סחפה את כולם לפתרון מגווש זה. אחד מקציני ההנדסה מצוטט באחד הספרים, שאם היו מזינים מחשב בכל אותם הפרמטרים של האירועים והקשיים שנתגלו בגרירה – המחשב היה מתפוצץ.

לצבאות של מערב אירופה חצייה של מכשולי מים במלחמה הם דבר מובן מאליו, שהרי היבשת מחורצת בנחלים ונהרות רבים. אצלנו בחרו להתעלם כמעט מעובדה זו ובחרו לעשות "דינוזאור", תוצרת ישראל זו