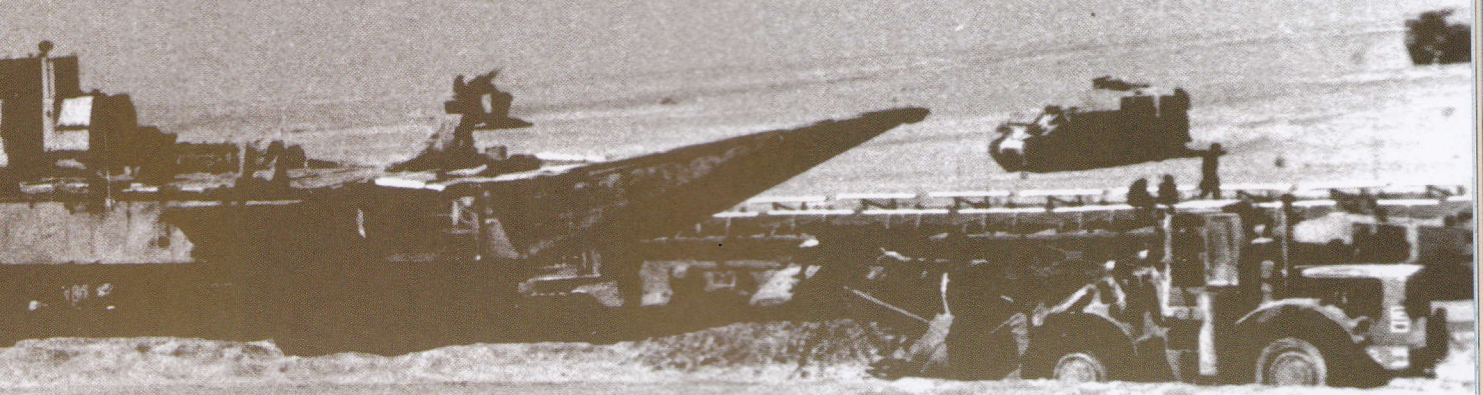


גרירת גשר הגלילים בליל צליחת התעלה - מיתוס, טעויות והשמצות



גשר הגלילים נגרר בליל הצליחה על ידי גדוד 257 מחטיבה 421 בתנאים שמעולם לא תוכנן להיגרר בהם, ועם בוקר נשבר יצול המחבר בין 2 גלילים בגשר והיה צורך להפסיק את הגרירה כדי לתקנו. הכישלון להשיק את הגשר בתעלת סואץ בליל 15-16 באוקטובר 1973 הוליד מיתוסים, טעויות והשמצות

המיתוס - יחידות של חטיבה 7 הוכשרו לפני המלחמה לגרירת הגשר. חטיבה 7 הועלתה לרמה, וכתוצאה מכך הגשר נגרר בליל הצליחה על ידי כוחות מילואים בלתי מיומנים ולא מאומנים, ומשום כך נקרע. (ראה רונן ברגמן וגיל מלצר בספרם **מלחמת יום כיפור - זמן אמת**, עמ' 231).
דוגמה נוספת לטענה זו: "בסביבות השעה 06:00 בבוקר 16 בחודש, נקרע גשר הגלילים עקב פעולה לא נכונה של הטנקים הגוררים, לנוכח קשיים קרקעיים" (אבן-מעוז עמ' 148).

טענה שגויה - נערכו 2 אימונים לגרירת הגשר. אחד בליל 14-15, ושני ביום ה-15 (אבן-מעוז עמ' 132).

"אבירי לב", ובאחרונה גם בשני ספרים שראו אור לאחרונה ומתמקדים בקרב הצליחה: "**הצליחה**" מאת עמירם אזוב (להלן: אזוב), ו"**בנקודת הכובד - מצביאות בחזית התעלה במלחמת יום הכיפורים**" של אלוף במיל' יעקב ג'קי אבן ואל"ם במיל' שמחה מעוז (להלן אבן-מעוז).

גשר הגלילים נגרר בליל הצליחה על ידי גדוד 257 מחטיבה 421 בתנאים שמעולם לא תוכנן להיגרר בהם (כפי שמפורט בהמשך), ועם בוקר נשבר יצול המחבר בין 2 גלילים בגשר, והיה צורך להפסיק את הגרירה כדי לתקנו. בקצרה, אפשר לתמצת את המיתוס, הטענות השגויות וההשמצות כדלקמן:

ס"ל (במיל') עווד מגידו*

משימת גרירת גשר הגלילים בליל צליחת התעלה במלחמת יום הכיפורים (הלילה שבין ה-15 ל-16 באוקטובר 1973) הייתה אחד האירועים המרכזיים במבצע "אבירי לב". עד למלחמה וכן בתכנונים לקראת הצליחה ובפקודות הפיקוד והאוגדה, נחשב הגשר כאמצעי הצליחה האמין ביותר שברשות מערך הצליחה וצה"ל. העובדה שבסופו של דבר האמצעי הכיזב, והאמאץ להביא את הגשר למים בליל הצליחה נכשל, הולידה שורה של מיתוסים, טעויות והשמצות החוזרות שוב ושוב במשך השנים בפרסומים על מבצע

* עווד מגידו היה במלחמת יום הכיפורים מפקד פלוגה מ' בגדוד 257 שבחטיבת השריון 421 (באוגדה 143), שצלחה ראשונה את תעלת סואץ

טענה שגויה – גרירת הגשר התחילה רק בשעה 23:00, "מסיבות שונות, שהבולטת בהן הייתה חוסר הניסיון והאימון החלקי של הגדוד בארגון הגרירה וביצועה, החלה הגרירה רק בשעה 23:00" (אבן-מעוז עמ' 148).

טענה שגויה – הגשר נקרע משום שהטנק הבולם בלם לפתע בעוד יתר הטנקים מושכים את הגשר קדימה. הטנקים יצרו כעין "משיכת חבל" של הגשר, וכתוצאה מכך, הגשר נקרע (ערך "גשר הגלילים" – ויקיפדיה). באחת הדיונות לא וסתנו המאמצים בין הטנק הגורר [!?!] לטנק הבולם, והגשר נשבר" (אזוב עמ' 149).

ומכאן **לתחום ההשמצות** – הטנקים הגוררים נקלעו להפגזה מצרית (ובגרסאות אחרות – למגע אש עם המצרית) ולכן נטשו את הגשר ונפוצו לכל עבר – כך כתב אחד המכנה עצמו היסטוריון ושמו אורי מילשטיין. (בגרסאות שונות, למשל באתר rotter.30.4.04).

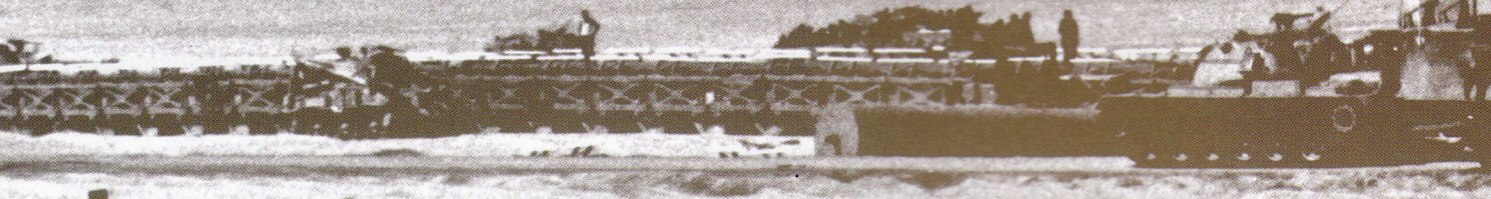
שמדרום מערב ל"יוקון" באש. לאחר זמן קצר ניתנה פקודת "חדל", כוח מיחידה אחרת הגיע וקיבל את האחריות על הגזרה, והגדוד נכנס למתחם ונערך לאימון גרירת הגשר. מפקדי הגדוד וחייליו קיבלו תדריך מקצועי מקציני גדוד הגישור, וסגן מפקד האוגדה קיים שיחת מוטיבציה. לאחר מכן נרתמה פלוגה מ' לגשר והתחילה באימון הגרירה.

עד מהרה הסתבר כי שני גורמים מקשים מאד על ביצוע האימון. גורם אחד הייתה העייפות הרבה של צוותי הטנקים הגוררים, שהיו לאחר יום קרב ארוך ומתיש. גורם שני היה השטח – דיונות משופעות שמציידן המזרחי עלייה קשה ומציידן המערבי ירידה תלולה.

וכך מתואר אימון הגרירה בתחקיר המג"ד: "הייתי... מנוסה בנושא גשר הגלילים... השתתפתי בהסרטה הסרט על הצליחה כשהייתה בזמנו הצגת הצליחה בסכר הרואיפה, והייתה לי זיקה

וכך מתואר אימון הגרירה ביומנו של המ"פ: "...שמעון המג"ד בראש. הפלוגה כולה ברשת הקשר הגדודית. התרגולת היא שלפני תחילת תזוזה עורכים בדיקת קשר שבמסגרתה מדווחים כל הטנקים, לפי הסדר, שהם מוכנים. עם דיווח הטנק האחרון ניתנת פקודת התזוזה. וכך נעשה. מיכה, בטנק הבולם, מדווח מוכן. ניתנת פקודת תזוזה, אבל בפרק הזמן הקצר של דיווח הטנקים כבר הספיקו צוותי הטנקים הראשונים להירדם. מתחילים מחדש בבדיקת הקשר. אחד הטנקים אינו עונה – כל הצוות נרדם. ניגשים להערים. מתחילים מחדש. הפעם כל המפקדים ערים ועונים, אולם משניתנה פקודת התזוזה מסתבר שחלק מהנהגים נרדמו. וכך חוזרת ונשנית התמונה. סוף סוף מתחיל העסק לרוץ, קולו של שמעון כבר ניחר. מגיעים לירידה. הגשר מתחיל לרוץ מהר מן הטנקים ומטפס על טנק המ"פ. רגע מבעית. עודד ומזר עומדים בצריח ורואים את המפלצת

גשר הגלילים
לאחר שנקרע



העובדות לאשורן

1. הכנת הכוח הגורר למשימתו

הכוח שהוקצה לגרירת הגשר בליל הצליחה לא היה, אכן, מאומן בגרירת הגשר. המשימה הוטלה על גדוד 257 בפיקודו של סא"ל שמעון בן שושן, ובמסגרת הגדוד הוטלה המשימה על פלוגה מ', שהושלמה ל-10 טנקים לצורך משימת הגרירה. כבר בערב 12 באוקטובר יצא הגדוד ממקום חנייתו סמוך לטסה למתחם "יוקון" על ציר "עכביש" שבו הורכב גשר הגלילים, כדי להכיר את הגשר ולבצע אימון בגרירתו. בהיות הגדוד באמצע תנועתו ל"יוקון" התקבלה פקודה לחזור לחניון גדודי בציר "טליסמן" (ציר טסה-איסמעיליה), ואימון הגרירה בלילה זה לא התבצע.

ביום 14 באוקטובר התקיים קרב השריון הגדול, שבו במסגרת חטיבה 421 נטל הגדוד חלק בבלימה והשמדה של עיקר כוחה של חטיבה 14 המצרית (מדיוויזיה 21). עם חושך נע הגדוד למתחם "יוקון", כדי לבצע אימון בגרירת הגשר. בהגיע הגדוד ל"יוקון", התקבלו ידיעות כי כוח קומנדו מצרי הונחת מדרום-מזרח למתחם ועלול לנסות לחבל בגשר. הגדוד התפרס לקראת כוח זה, קיבל סיוע ארטילרי והחל לשטוף את השטח

האימתנית רצה לקראתם ומטפסת על הסיפון במהירות. למרבה המזל נעצר הגשר בסל הצריח. אין נזקים רציניים ושוב יש להסתדר מחדש, למתוח כבלים, לתת התרעה, והצוותים נרדמים, ומתחילים מחדש. כך נמשך התרגול עד השעות הקטנות של הלילה. בכל זאת הצלחנו לגרור את הגשר כברת דרך, וההרגשה היא אופטימית, נראה שנצליח במשימה גם "על רטוב". נכנסים לחניון לצדי ציר "עכביש". (גרירת גשר הגלילים – פרקי יומן ממלחמת יום הכיפורים, שריון 27, דצמבר 2007, עמ' 40).

ואכן, כפי שמציין ג'קי אבן בספרו "לאחר סדרה של תקלות באימון, בעיקר עקב אי הכרת הגשר ועייפות הצוותים, הגיע הגשר לשטח ישר. **נראה היה שהגדוד רכש את המיומנות** [ההדגשה שלי – ע"מ], והוא גרר את הגשר מערבה מהלך של כשניים וחצי קילומטר לאורך ציר "עכביש" ללא בעיות" (אבן-מעוז עמ' 132).

בניגוד לנאמר בספרם של אבן ומעוז, לא התבצע אימון/תרגול נוסף בגרירת הגשר בשעות היום של ה-15 בחודש. הגדוד עסק במהלך אותו יום בהתארגנות: בטיפולים בטנקים, בהכנות להמשך גרירת הגשר, בהצטיידות להמשך הלחימה, ובמנוחה. בין השאר חולקו באותו יום

לנושא... הנתונים היו ש-8 טנקים גוררים את הגשר. זאת ידעתי מהחזרות שהיו בסכר הרואיפה, וגם מהתרגולים שאני מכיר, אבל בחזרות בהצגה שהיו בסכר, השטח היה מישורי, ללא עליות, סיבובים והפרעות של כלי רכב... רתמנו 10 טנקים במקום 8, כדי שלא תהיינה בעיות כוח. אני הייתי הטנק הראשון שנרתם לגשר. 5 טנקים קדימה, טנק אחד לבלימה, ועוד 4 מהאגפים שמשכו את הגשר... האנשים היו עייפים לגמרי... הבעייה בליל התרגול הייתה בעיקר העייפות. כי עם הפקודה "היכון לתנועה, נוע" חלק לא היו שומעים כי נרדמו, והיה צריך לעבור מאחד לאחד ולהעיר אותם... בירידות הגשר עלה על הטנקים, הטנקים הסתובבו והכבלים נקרעו. לבסוף הצליח ניסיון גרירה של 3-4 ק"מ בשטח מישורי (אם כי חולי). 10 טנקים גררו בלי בעיות... נסענו יפה, בלי עצירה ותקלות, בזה גמרנו את התרגול. אי אפשר היה להמשיך כי אנשים היו עייפים, וגם כמעט היה בוקר, חשש מארטילריה ותצפית קרקעית שתגלה את הגשר... אולם התרגול הצליח וגררנו את הגשר 3-4 ק"מ... עם דמדומים גמרנו לגרור... ההנדסה התחילה להרים סוללה מסביב לגשר ולהסוות את הגשר. (דו"ח המג"ד סא"ל שמעון בן שושן, תחילת 1974).

למפקדי הגדוד גילי מפות קוד של אזור הלחימה הצפוי, מעֵבֵר לתעלה. זו הייתה הפעם הראשונה מאז תחילת המלחמה שמפקדי הגדוד קיבלו מפות. אולם בהמשך למדו המפקדים כי המפות הן של איזור הדלתא של הנילוס, ואינן מכסות את איזור הצליחה והחיץ החקלאי, שבו עמדו להילחם בימים הקרובים...

בשעות אחר הצהריים המוקדמות של 15 באוקטובר, קיים מג"ד 257 קבוצת פקודות גדודית (הראשונה במלחמה). עיקרי הפקודה היו: הולכים לצליחה, עוד הלילה. בשעה 20:30 מתחילים לגרור את הגשר. בשעה 22:30 מתוכננים להוריד את הגשר למים, ולאחר מכן לצלוח על הגשר, מיד לאחר גוד 599.

2. גרירת הגשר בליל הצליחה

גדוד 257 נרתם לגשר עם חושך, וסמוך לשעת תחילת התנועה שנקבעה בפקודה (20:30) החל בגרירת הגשר. הגרירה החלה ללא תקלות, ונעצרה בפקודה לאחר זמן מה. יתכן שכאן מקורה של הידיעה השגויה לפיה בוצע תרגול נוסף במהלך ה-15 לחודש. בכל מקרה, בשעה 21:48 הורה סגן מפקד האוגדה ג'קי אבן למח"ט להמשיך בהנעת הגשר, ומכאן שאין בסיס לאמור בספר אבן-מעוז כי הגרירה החלה רק בשעה 23:00: "...מסיבות שונות, שהבולטת בהן הייתה חוסר הניסיון והאימון החלקי של הגדוד בארגון הגרירה וביצועה" (אבן-מעוז עמ' 148).

משימת גרירת הגשר נתקלה מהשעות הראשונות בסדרה של מכשולים משמעותיים, שכל אחד מהם די היה בו כדי לסכל את ביצוע המשימה. בעיות אלה היו מגבלותיו הטכניות וחוסר התאמתו של הגשר לתנאים בהם נגרר, תנאי הקרקע בציר התנועה, תוואי ציר התנועה, ואחרון אך החשוב מכולם – לא התקיים התנאי המבצעי לביצוע המשימה – טיהור ציר "טרטור" מאויב.

גשר הגלילים לא תוכנן מעולם להיגרר

בשלמותו בתוואי שאורכו כ-19 ק"מ, דרך דיונות חדות, ותוך חציות מכשולים קרקעיים אחרים. אורכו של הגשר השלם היה כ-200 מ' (כרוחב תעלת סואץ) ומשקלו כ-400 טונות. לגשר הנגרר בשלמותו כמעט לא הייתה יכולת סיבוב וצריך היה לגרור אותו בקו ישר. כפי שמתאר ג'קי אבן בספרו, לאחר הניסויים המוקדמים במהלך פיתוח הגשר (שלמעשה לא הושלם עד לפרוץ המלחמה) "הובהר שגרירתו למרחק רב תחייב את פירוקו לארבעה קטעים בני כ-50 מ' כל אחד; רק לכשתובאנה ארבע חלקות הגשר למרחק של כארבעה קילומטרים מהמים, לכל היותר, יהיה מקום לחברן מחדש...ומשם לגרור את הגשר כיחידה אחת עד המים" (אבן-מעוז עמ' 121).

אזוב מוסר כי מששמע אבי הגשר, אלוף ישראל טל, בבוקר 16 באוקטובר על התקלות בגשר, התרעם: "למה הם לא גוררים את הגשר בשלושה חלקים לפי התורה?" (אזוב עמ' 149). המשמעות של גרירה ב-4 הקילומטרים האחרונים בנתוני זירת הצליחה, משמעותה הייתה גרירה במישור. תנאי הקרקע בציר הגרירה, כפי שכבר למד הגדוד הגורר בליל אימון הגרירה, לא התאימו כלל להגדרה כזו. הגרירה התבצעה בציר שחלקו חצה גבעות חול בשיפוע לא מתון לכיוון מזרח, שלכיוון מערב התאפיינו בסכין או במדרון תלול יחסית. הגרירה החלה עם 10 טנקים גוררים מפלוגה מ', שבמאמץ מנועים וממסרות אדיר התקשו לעלות בשיפועי הדיונות, וכבר בדיונה השנייה היה צורך לתגבר את הכוח הגורר בצמד טנקים נוסף. בהמשך הלילה נוספו לגרירה טנקים נוספים מפלוגה ל' של הגדוד, כך שלקראת בוקר כבר היו רתומים לגשר רוב טנקי הגדוד, ועדיין היה צורך להסתייע בכח דחיפה נוסף של טנקי דחפור כדי לטפס ולעבור את הדיונות החדות יותר.

בכל פעם שהגשר הנגרר והאימתני עבר שיא של דיונה והחל מדרון מערבה הוא התחיל לתפוס תאוצה במורד, והטנק האחורי שתפקידו היה

להוות טנק בולם בירידות, לא הצליח לבלום את הגשר ונגרר בעצמו על ידי המסה המתגלגלת של הגשר, עם בלמים תפוסים, כאילו היה צעצוע.

חלק מהכבלים שאיתם נקשרו הטנקים ליצולי הגשר לא עמדו בעומס עקב מאמצי הגרירה ונקרעו, והיה צורך להחליפם. באחד המדרונות הגשר טיפס על אחד הטנקים הקדמיים, כפי שקרה בליל האימון, והיה צורך להתיר את הכבלים ולחברם מחדש. בתחילת הלילה היו הכבלים מחוברים ליצולים עם נפץ פירוטכני, כשהכוונה הייתה להתנתק מהגשר בשלב השקתו לתעלת סואץ בפעולת "סער", מבלי שיהיה צורך לרדת מהטנקים ולנתק את הכבלים ידנית. כמובן שלאחר מספר ניתוקים וחיבורים במהלך הלילה ויתרו אנשי ההנדסה על המרכיב הפירוטכני.

כיוון שלגשר לא הייתה כמעט יכולת פנייה או סיבוב והיה צריך לגרור אותו בקו ישר, נתיב התנועה שלו היה חייב לחצות מספר פעמים את ציר "עכביש" שהתפתל בין הדיונות. משעות אחר הצהריים המאוחרות הפך ציר "עכביש" להיות ציר צפוף ועמוס במאות כלי רכב שהצטופפו בו ראש אל זנב: זחל"ם ואוטובוסים עם יחידות חטיבת הצנחנים וסירותיהם, ציוד צליחה והנדסה, דרגים של יחידות חטיבה 14 שהובילו את ההתקפה, יחידות ארטילריה, רכבי פיקוד ושליטה ואחרים. בכל חציית כביש כזו התחיל מאבק בכלי הרכב שגדשו את ציר "עכביש" כדי שיפנו את הציר ברוחב המספיק למעבר הגשר הנגרר, וכל פתיחת מעבר כזו גזלה זמן ממושך. במקרה אחד או שניים היה ליד הציר בור עמוק שנוצר מהפגזת או מעבודות הנדסיות, והיה צורך בביצוע עבודות עפר לסתימת הבור לפני שהיה אפשר להתקדם עם הגשר.

כך מתואר ליל הגרירה ביומנו של המ"פ הגורר: "בשעה 20:30, לפי התכנית, מתחילים בגרירה, מתחיל "הלילה הארוך ביותר". בתחילה מתקדמת הגרירה יפה. השטח מישורי, ליל ירח מלא. יש עזירות רבות שמוכתבות לא בגלל קשיי גרירה

גשר הגלילים

וכך מתואר הלילה מנקודת ראותו של המג"ד:
 "התכנון היה ש-10 טנקים גוררים את הגשר...
 לפני הגשר נתתי למ"מ מפלוגה ל' לגרור 3 גלילים
 במקרה שיהיה מיקוש, כדי שהגלילים יעלו עליו
 ולא הגשר... רתמנו את הטנקים... קיבלנו פקודה
 להתחיל לנוע. התנועה הייתה עם מגמות ביניים,
 כלומר הגעה לנקודה מסויימת, עצירה ודיווח.
 הקטע הראשון החל כמעט בלי תקלות. אחרי 1.5
 ק"מ החלו התקלות העיקריות. הציר לא היה חלק.
 נתקלנו בבור רציני. עצרנו את הגשר ושלחנו טנקי
 דחפור לנסות לסתום את הבור. עבדו על סתימת
 הבור יותר משעה, דיווחו שהוא בסדר אבל הוא
 לא היה מוכשר לגמרי. כמו כן היו סיבובים גדולים
 שהגשר לא יכול היה לבצע. היו כלי רכב על הציר
 שהפריעו בתנועה. המח"ט ניסה לעשות פירצה
 בין כלי הרכב שעמדו בשטח. כמו כן היו תלוליות
 חול, כך שבירידה הגשר רץ מהר יותר והבלימה
 לא הספיקה, ובעלייה הטנקים לא יכלו לגרור.
 השתלטנו על הירידות ובאחת העליות צירפתי
 עוד שני טנקים. בסוף העלייה הסתבר שגם זה
 לא מספיק. צירפתי עוד 2 טנקי דחפור מאחור,
 והשתתפו בגרירה בשלב זה כבר 14 טנקים. לאחר
 מאמץ נוסף העברנו את הגשר את התלוליות
 עם הבור, ובירידה הגדולה שוב לא היה לי די
 בלימה והגשר טיפס על שני הטנקים הראשונים
 מהחמישייה המובילה... חלק מהכבלים של
 הטנקים שגררו בצד נקרעו. הכבלים עם הנפצים
 הפירוטכניים כמעט לא היו בשימוש עקב תקלות
 קודמות. ניסינו להרים את הגשר עם שופלים כדי
 לשחרר את טנקי פלוגה מ' שהגשר עלה עליהם.
 במזל לא נפגע אף אחד. הוצאנו את הטנקים,
 יישרנו את הגשר, החלפנו חלק מהכבלים הקרועים
 אבל לא היו די כבלי החלפה. התחברנו שוב
 איכשהו והתכוננו לנוע. בקושי עברנו את הירידה
 עם תקלות רבות. החלה בעייה של סיבוב [בכביש
 - ע"מ] ועלייה בתוך חול. עברנו את הסיבוב עם
 קֶרֶס וקדימה. לבסוף הסתבר שלא היה די כוח
 לגרור בעלייה. חיברנו עוד שני טנקים, 16 טנקים



פלוגה מ' נרתמת לגשר

שמעון המג"ד, רץ ומטפס על הטנק של אלי.
 אין נזקים אבל זמן יקר אובד בחילוץ הטנק
 מתחת לגשר, בסידור הכבלים והטנקים מחדש,
 ביישור הגשר. מתחילים מחדש. כבלים נקרעים,
 מחליפים, מאלתרים וממשיכים. שוב נקרעים
 כבלים. והזמן אץ.

...השחר מפציע ואנחנו עדין רחוקים מאד מן
 התעלה. במאמץ אדיר ואיטי, סנטימטר אחרי
 סנטימטר, מתקדם ה"דינוזאור" ועוברים את
 הפסגה. מתחילים לרדת במורד, כשאחד הטנקים
 שבאמצע קורא לעצור. הגשר לא עמד במתחים
 ובעומס הגרירה ונקרע באמצעיתו. מתייעצים עם
 אנשי ההנדסה. מסתבר שהתיקון הוא עניין של
 24 שעות. מתנתקים מהגשר ומתפרסים בשטח.
 (גרירת גשר הגלילים - פרקי יומן ממלחמת יום
 הכיפורים, "שריון" 27, דצמבר 2007, עמ' 41).

אלא בגלל הוראות מגובה, ולעתים בגלל הפרעות
 של כלים שונים שמסתובבים בשטח ומפריעים.
 די מהר מסתבר שלא נעמוד בלוח הזמנים, אבל
 הסיכויים להצליח טובים, ואז מתחילות התלאות.
 ...נגמר השטח המישורי ומתחילות דיונות
 חדות, כמו בליל אמש. בעלייה ראשונה הגשר
 בקושי זז, ובמאמץ אדיר של הטנקים מטפסים
 ויורדים מעברה השני של הדיונה. לפנינו עליה
 תלולה יותר. הטנקים גונחים, הגשר זוחל ונעצר
 לבסוף. רותמים טנקים נוספים מהפלוגה של
 יוסי. מתחילים להתקדם. הגשר זוחל, הממסרות
 בטנקים גונחות ומתחממות, הלב מתחמק אבל
 מוכרחים להמשיך. לאחר מספר עשרות מטרים
 הגשר נעצר. רותמים עוד טנקים מפלוגת יוסי
 ומכניסים טנקי דחפור לדחיפה מאחור.
 ...הגשר, "הדינוזאור" כפי שהוא מכונה בפי





ב־1800 בערב של 18 באוקטובר, והשקתו והכשרתו למעבר טנקים הושלמו רק אור ליום 19 באוקטובר. ב־19 באוקטובר בבוקר צלחה חטיבה 14 את התעלה על גבי גשר הגלילים.

סיכום

גשר הגלילים שפיתוחו ופיתוח תורת ההפעלה שלו לא הושלמו עד לפרוץ המלחמה (אבן-מעוז עמ' 121; אזוב עמ' 70), לא נועד, לא תוכנן ולא היה בנוי לגרירה בתנאים שבהם הוטל על גדוד 257 להביאו אל קו המים. לא חוסר מיומנותם של צוותי הטנקים הגוררים, אשר למרות עייפותם הרבה בליל האימון רכשו את הטכניקה הנדרשת לגרירת הגשר, אלא העומסים המכניים האדירים שהגשר נאלץ לספוג בגלל תנאי הגרירה, הם שהביאו לקריסתו. גם אילולא קרס הגשר לא היה אפשר להביאו אל המים בליל הצליחה משום שהתנאי המבצעי של פתיחת ציר "טרטור" לא התקיים. משום כך גם כאשר תוקן השבר בגשר בתוך מספר שעות, עברו יומיים וחצי נוספים עד שניתן היה להכניסו למי התעלה ולהתחיל להעביר עליו כוחות. בכך היה הגשר, נשוא "פרס ביטחון ישראל" לשנת 1972 והיהלום שבכתר מערך הצליחה של חיל ההנדסה, לבלתי רלוונטי למהלכים הקריטיים של העברת עיקר הכוח המשוריין של פיקוד הדרום אל מעבר לתעלה.

הטנקים הגוררים "נפוצו לכל עבר", אין לה שום בסיס ואי אפשר להבין מאיזה מקור באה. בזמן שנשבר הגשר לא היה הגדוד הגורר במגע עם המצרים, אלא במרחק של כ־8 קילומטר מהכוח המצרי הקרוב ביותר. רק לאחר שקיבל הגדוד הוראה להתנתק מהגשר ולנוע במהירות לאיזור הצליחה ב"מצמד", כדי לצלוח את התעלה על גבי תמסחים, כאשר טנקי הגדוד דהרו נטולי גשר במהירות מרביית על ציר "עכביש", נתקל הגדוד באיזור "עכביש 51.5" במארב טילי נ"ט שבו נפגעו 3 טנקים, בהם טנק המג"ד וטנק המ"פ המוביל, ומפקד טנק, סמ"ר דוד קשת ז"ל, נהרג. מח"ט 421 אשר נע עם הגדוד, תפס פיקוד על הגדוד והובילו ל"מצמד". אילו נכנס הגדוד למארב הנ"ט כשהוא רתום לגשר, כאשר הטנקים מוגבלים לחלוטין בתיפעול, ובמהירות של כ־2.5 קילומטרים בשעה, היה גורלו של הכוח אחר לגמרי.

3. סוף דבר - הגשר מוכנס למים

תיקון השבר ביצול גשר הגלילים הושלם כבר בצהרי 16 באוקטובר, ובהמשך אותו היום נרתם גדוד 410 מחטיבה 600, בפיקודו של יהודה גלר, להמשך הגרירה. גדוד 410 גרר את הגשר עד לאזור "עכביש 53", שם נעצר משום שציר "טרטור" עדיין לא נפתח. רק ביום 18 באוקטובר, לאחר שהושלם טיהור ציר "טרטור", נמשכה גרירת הגשר על ידי גדוד 410. הגשר הגיע אל גדת התעלה בערך

יחד ועוד שני טנקי דחפור וגם זחל"ם עזר. לבסוף עקב מאמץ הגרירה ניתק הגשר בערך בשליש הראשון שלו. ניגשו לשם אנשי הנדסה שאמרו לי שהזמן הנדרש לתיקון הוא 24 שעות" (דו"ח המג"ד סא"ל שמעון בן שושן, תחילת 1974).

עד כאן, תיאור התקלות שהביאו לקריסתו ולעצירתו של הגשר באזור "עכביש 55". אולם במקביל לתקלות אלה, איימה על ביצוע המשימה ולמעשה סיכלה אותה, תקלה מבצעית אחרת לגמרי. המשך ציר התנועה המתוכנן של הגשר היה אמור להיות על גבי ציר "טרטור", שלדברי ג'קי אבן הוכשר במיוחד לפני המלחמה לצורך גרירת הגשר עליו (אבן-מעוז עמ' 121). במשך כל הלילה לא הצליחה חטיבה 14, למרות נסיונות חוזרים ונשנים, עקובים מדם, לפתוח את ציר "טרטור" ולטהרו מאויב. כך, גם אילולא נקרע הגשר, היה צריך לעצור את הגשר פחות או יותר באיזור שבו נשבר, ופחות או יותר באותה שעה, משום שאי אפשר היה להתקדם עם הגשר בתוואי ציר "טרטור" המתוכנן. בהמשך הסתבר כי גם המשך ציר "עכביש" עצמו, אשר היה פתוח לתנועה במשך הלילה ועליו נעו ועברו הכוחות שצלחו את התעלה (חטיבת הצנחנים, גדוד התמסחים, חלק מגדוד 264 של חטיבה 421), נחסם באש האויב לתנועה באור יום, ועל כך להלן.

טענתו של מילשטיין בדבר נטישתו של הגשר בשל היתקלות עם המצרים, שבעקבותיה

מקורות:

1. עמירם אזוב, צליחה - 60 שעות באוקטובר 1973, כנרת זמורה ביתן דביר, 2011.
2. יעקב (ג'קי) אבן ושמחה מעוז, בנקודת הכובד - מצביאות בחזית התעלה במלחמת יום הכיפורים, מודן, 2012.
3. שמעון בן שושן, דו"ח המג"ד, אתר חטיבה 421 www.421.co.il/?CategoryID=256&ArticleID=471
4. עודד מגידו, גרירת גשר הגלילים - פרקי יומן ממלחמת יום הכיפורים, גיליון "שריון" 27, דצמבר 2007.
5. הקלטות רשת הקשר מליל הצליחה, 15-16 באוקטובר, אתר חטיבה 421 www.421.co.il/?CategoryID=322&ArticleID=464
6. הקלטות רשת הקשר מבוקר הצליחה, 16.10.73, אתר חטיבה 421, www.421.co.il/?CategoryID=322&ArticleID=465