



100 שנה לפרוץ מלחמת העולם הראשונה 1914-2014

כשמתעלמים מהטופוגרפיה

אי-הכרת הטופוגרפיה הייחודית של חבל הבשור התחתי גרמה לבריטים
אבדות כבדות במערכה נגד העות'מאנים ב-1917 והאריכה את המלחמה
על ארץ ישראל בכמה חודשים

מבוא

סיכומי הקרבות, ניתוח השיקולים הטקטיים ותיאור הפעילויות הלוגיסטיות בחבל הבשור במלחמת העולם הראשונה, כפי שבאים לידי ביטוי בספרות הצבאית, מעוררים לא מעט תמיהות ולעיתים נראה שהם לוקים בחוסר סבירות ובכשלים לוגיים. אך מי שמכיר היטב את חבל הארץ הזה מבין שהתמיהות נובעות במידה רבה מהתכונות הטופוגרפיות המתעתעות של החבל.

חבל הבשור מתאפיין בשלושה אלמנטים טופוגרפיים עיקריים: מישורי לס שטוחים רחבי ידיים; רכס רחב ורדוד (בגובה של כ-20 מטר מעל סביבתו) החוצה את המישורים לרוחבם (רכס חצרים-אופקים שהוא קו פרשת מים מקומי בין נחל גרר לבין נחל בשור),

שתשתיתו קרטונית וכיסויו קונגלומרט בלתי מלוכד המעורב בלס; רכס רחב ומסועף (המתנשא לגובה של כ-30 מטר מעל המישור) בציר דרום-מזרח-צפון-מערב (רכס נתיבות-סעד¹ שהוא קו פרשת מים מקומי בין נחל שקמה לבין נחל גרר) שתשתיתו כורכר מכוסה בלס.²

בנוגע לתשתית יש להזכיר כי לכוח העות'מאני המתגונן היו שלושה יתרונות על "חיל המשלוח המצרי" התוקף (הבריטים):

1. לאחר שהות של שנתיים במקום הוא הכיר היטב את השטח על יתרונותיו וחסרונותיו בעונות השנה השונות. את הניסיון הזה הוא ניצל כדי להציב נקודות תצפית ולהכין מערכי הגנה והתקפה שמותאמים לשטח.³
2. בשלבים המתקדמים של הקרבות היה

במפות העות'מאניות-גרמניות מרווח של 10 מטרים בין קווי הגובה (לעומת 20-30 מטר במפות הבריטיות). הפירוט הרב הזה הקל על הפיקוד העות'מאני והכביד על הפיקוד הבריטי ברמה הטקטית.

3. במהלך הקרבות הורגשה היטב העליונות של חיל האוויר הגרמני (בשירות הצבא העות'מאני) - בעיקר בתחום מודיעין השדה.⁴

להלן יוצגו שלושה מקרים שבהם הייתה לטופוגרפיה המיוחדת של חבל הבשור השפעה מכרעת על פעילויות צבאיות שונות: שינוע מטענים, התמקמות כוחות והתקפה חזיתית.

שינוע מטענים

שני הצבאות שינעו את מטעניהם בעיקר



1917: פרשי האנזא"ק (אוסטרלים וניו-זילנדים) באיגוף באר-שבע מדרום-מזרח

דן גזית
דוקטורנט ללימודי המזרח התיכון



**הכשלים עקב הטופוגרפיה
המתעתעת החלו כבר בראשית
ההתקדמות: בגלל השטחים המתים
הבלתי צפויים של קפלי המדרונות
היו הערכות הטווחים שגויות,
והחי"ר הרכוב ירד מהסוסים מוקדם
מדי. כשהגיע לקרב מגע עם האויב,
כבר היה תשוש**

משריעה לשלאלה פירקו העות'מאנים בשבוע! אכן היה זה ניצול נדיר של תופעה טופוגרפית יוצאת דופן שהשפיעה ברמה הטקטית על המלחמה בחבל הבשור: שטח שמאופיין בהיעדר מסתור ומחסה הפך מחיסרון ליתרון של חיסכון באמצעים ובזמן.

התמקמות הכוחות

חמישה ימים לפני כיבוש באר-שבע תפסו הבריטים נקודה שולטת ברכס חצרים-אופקים (נ"ג 204, מצפון-מערב לשער אופקים בבסיס חצרים) כדי למנוע מהאויב תצפית לעבר המרחבים בדרום-מערב, שם נערכו ההכנות לכיבוש.⁸ הכוחות התפרסו בלילה במדרונות הצפוניים של שלוחות צרות ורדודות המשתפלות מהנקודה השולטת לעבר ערוץ נחל אופקים כדי לא להתגלות לאור היום לתצפיות העות'מאניות במוצבים שמצפון-מערב לבאר-שבע.

הפריסה נעשתה על סמך מפות קרב בקנה מידה של 1:40,000 שהתבססו על תצפיותיהם של מודדים צבאיים שנלוו לכוחות מאז ראשית המלחמה. במפות האלה נמדדו הגבהים בשיטה טריגונומטרית, האי-דיוקים היו רבים, וההפרש בין קווי הגובה בהן היה 30 מטר! אי לכך תוואי שטח בעלי הפרשי גבהים של 10-15 מטר (כפי שהיו במערכת השלוחות שעליה התחפר הכוח) כלל לא באו לידי ביטוי במפות - על אף תיקונים חוזרים שנעשו בהן בעקבות תצפיות אוויריות.⁹

באמצעות מסילות ברזל. מדובר היה - בשני המקרים - במסילה תקנית מרכזית (שרוחבה לא היה זהה בשני הצבאות), שממנה הסתעפו מסילות שדה (מסילות שירות) צרות. להנחת המסילות המרכזיות קדמו עבודות עפר אדירות להרמת סוללות ולכריית חפירים כדי למתן את שיפועי המסילה,⁵ אך בשני קווים של מסילות שירות צרות בשטחי המישור הונחו האדנים והפסים ישירות על המשטחים הישרים והמפולסים טבעית: מסילת שירות עות'מאנית נמתחה בין ריכוז מחסנים לרגלי תל שרע (שריעה) בואך עין בשור (עין שלאלה) לאורך כ-20 ק"מ⁶ כדי להתגבר על הבוץ הטובעני בחורף 1917 ולאפשר זרימת אספקה. את הקו השני הניחו הבריטים באותה השיטה מביר גמלי (עין קמלה, 5.5 ק"מ דרומית לעין בשור) לעבר חורבת חשיף, לאורך כ-6 ק"מ⁷ כדי שישמשו קו טקטי מקביל מדרום למסילה הראשית רפיח-כאדם.

ניצול המישורים החלקים להקמת מסילות ללא עבודות עפר הביא לחיסכון עצום בכוח אדם ובהוצאות והחיש במידה ניכרת את מהירות הפריסה וכן את מהירות הפירוק: את המסילה

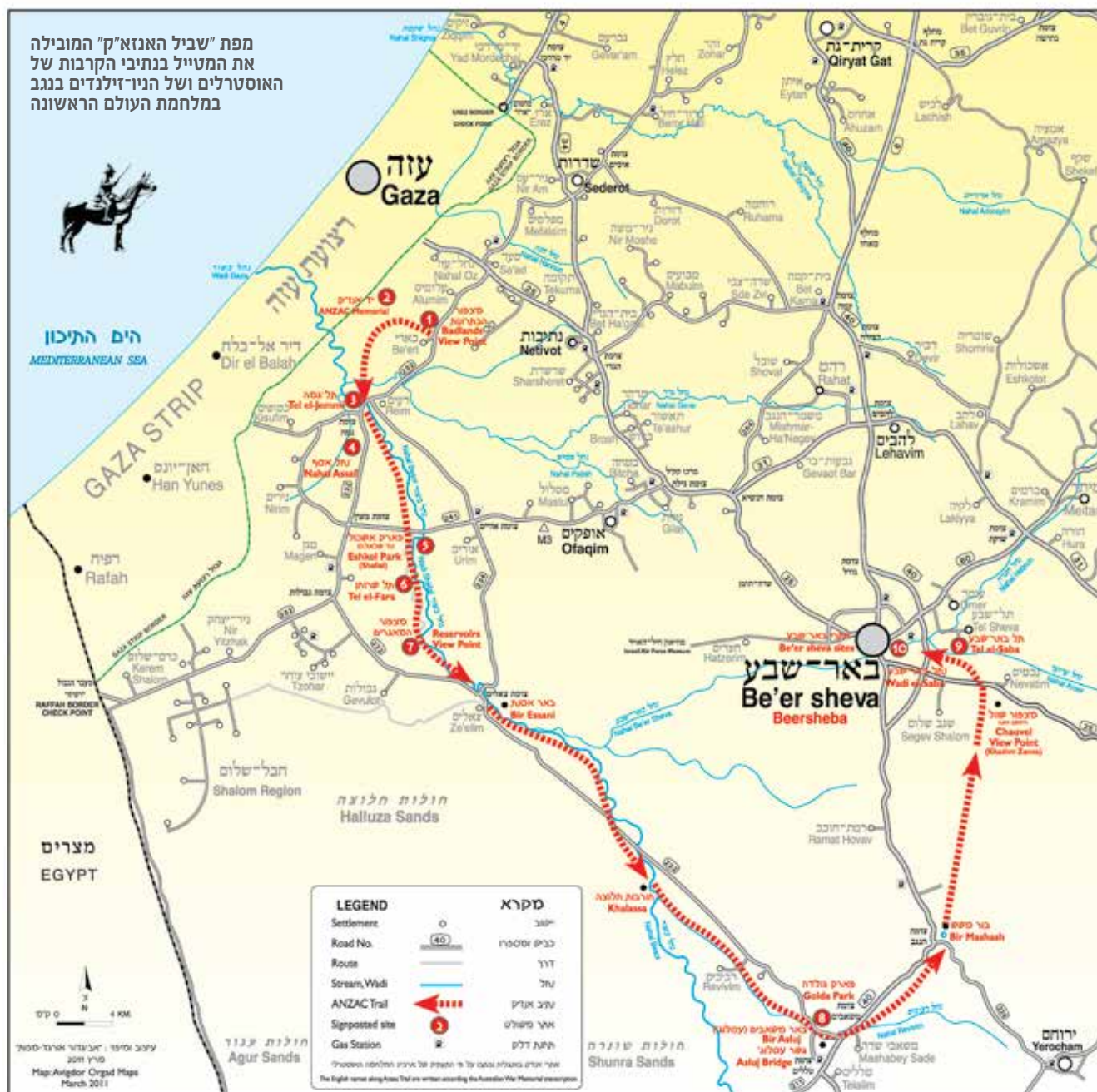


סוללת הרכבת הבריטית רפיח-באר-שבע בנחל אופקים. עליה היה נטוי גשר עץ זמני. צילו של גשר הברזל הקבוע, שנבנה בתום הקרבות, נראה מימין. מבט לצפון | צילום: בר קריאף

התקפה חזיתית

רכס נתיבות-סעד מורכב מארבע רמות, שעליהן התבסס האגף הימני של קו ההגנה העות'מאני, ובשוליו הדרומיים עבר הציר האסטרטגי עזה-באר-שבע.¹¹ הרמות בנויות מרצף התגבהויות דמויות סהרון, והמפתחים שבין זרועות הסהרונים פונים לדרום-מערב, לדרום ולדרום-מזרח. פני השטח של זרועות הסהרונים היו גליים, בהפרשי

האופי הגלי המתון של המדרון והשטחים המתיים שבו לא הובחנו כלל במהלך הלילה שבו התמקמו הכוחות.¹⁰ כאשר האיר השחר התבררה השגיאה הטרגית: אומנם הבריטים לא נצפו מכיוון באר־שבע, אך היו גלויים לחלוטין לקציני התצפית הקדמיים של התותחים העות'מאניים שהוצבו ברכס פֶּאוּפָּה (טֶפָּה כמאל), כ־10 ק"מ צפונה (ליד מפעל עוף הנגב), וגורלם נחרץ.



הטופוגרפיה המטעה של חבל הבשור הפילה חללים רבים במלחמה העולם הראשונה, ובעטיה נכשלו הניסיונות הראשונים לפרוץ את קווי העות'מאנים, וכך התארכה המלחמה בצפון הנגב בחודשים אחדים

מהסוסים מוקדם מדי. כשהגיע לקרב מגע עם האויב, כבר היה תשוש.

לכיבוש רכס נתיבות-סעד הוקצו שש חטיבות (שכללו חי"ר, פרשים, תותחנים ושני טנקים). לפי תרגולת הקרב, כל חטיבה הייתה אמורה להסתער באמצעות שני גדודים בחזית וגדוד מאחור לעתודה ולחיפוי. כשהכוחות המתקדמים נקלעו לאש הצולבת במפתחי הסהרונים, הם פנו ימינה ושמאלה, אל מעלה הזרועות של הסהרונים, שהיו צרים מדי לתמרון של יחידות גדולות. התוצאה הייתה שבמקום קרב מגע מתוכנן של עשרה גדודים התנהל הקרב בפועל לרוחבו של כל הרכס באמנות שש פלוגות בלבד!¹⁴ נוסף על כך, המבנה הגלי הבלתי צפוי של המדרונות גרם מדי פעם לחשיפת יתר של הטורים המסתערים ואילץ אותם לחפש מסתור בתוך הצמחייה הטבעית הנמוכה (בעיקר פרחי פרג...), שם בלטו עוד יותר.

נוסף על הנזקים הישירים שגרמה הטופוגרפיה למתקפה, הנפגעים הרבים בקרב הבריטים גרמו לתגובת שרשרת שדירדרה עוד יותר את מצבם: כמעט כל הרצים ששלחו המפקדים בשדה אחורנית, אל הפיקוד של המבצע, נפגעו בדרכם ולא הגיעו ליעדם. לכן המודיעין הפיקודי לא היה מעודכן בתמונת הקרב, והפקודות, אם בכלל הצליחו להגיע לכוחות המסתערים, הוסיפו בלבול, מבוכה ואבדות. בסופו של דבר ספגו הבריטים כ-6,500 אבדות (הרוגים, פצועים ונעדרים) ונסוגו - לעומת כ-2,000 אבדות בקרב העות'מאנים.¹⁵

סיכום

הטופוגרפיה המטעה של חבל הבשור הפילה חללים רבים במלחמת העולם הראשונה, ובעטיה נכשלו הניסיונות הראשונים לפרוץ את קווי העות'מאנים, וכך התארכה המלחמה בצפון הנגב בחודשים אחדים. הטופוגרפיה הזאת עדיין ממשיכה להכות גם כיום: לכבישים החוצים את החבל לאורכו ולרוחבו נקלעים לעיתים קרובות נהגים שלא מודעים לשטחים המתים שלפניהם - בהפרישי גובה

ההתקדמות.¹³

הכשלים עקב הטופוגרפיה המתעתעת החלו כבר בראשית ההתקדמות: בגלל השטחים המתים הבלתי צפויים של קפלי המדרונות היו הערכות הטווחים שגויות, והחי"ר הרכוב ירד

של נפילה ("אש על מוצבינו").¹²

ב-19 באפריל 1917 פתח הצבא הבריטי במתקפה כללית צפונית לאורך כל קו החזית בין דיר אל-בלח לתל גמה. על אגפו הימני הוטל לפרוץ לעבר רכס נתיבות-סעד ולנתק את תוואי הדרך שבין עזה לבאר-שבע. באותו היום הייתה עננות נמוכה שלא איפשרה למטוסים הבריטיים לתצפת על שדה הקרב, ולכוחות המסתערים לא נותר אלא להסתמך על מידע שמסרו תצפיות מקומיות תוך כדי



תעלות קשר עות'מאניות בשולי "מעוז הטנק", צפונית לעלומים. זהו חלקו הדרומי הנמוך של המוצב, בקצה זרוע הסהרון. מבט לצפון | צילום: בר קריאף

את חיל המשלוח המצרי ולגרום לו נפגעים. ראו למשל: Antony Bluet, *With Our Army in Palestine*, London, 1919, pp. 66, <http://goo.gl/VqYPei> תודה לאמנון נת על ההפניה לפרסום הזה.

4. שם, עמ' 130-132, 153.
5. בהקמת המסילה העות'מאנית הושקעה עבודת פילוס רבה יותר מזו שהושקעה במסילה הבריטית מכיוון שתוכננה לקטרים חלשים יחסית בהשוואה לקטרים הבריטיים.
6. ב"ז קדר, *מבט ועוד מבט על ארץ ישראל*, גבעתיים, תשנ"ב, עמ' 48; פרידריך פרייהר קרס פון קרנסשטיין, *עם התורכים אל תעלת סואץ*, מערכות, תל-אביב, 2002, עמ' 191, 194. יש הטוענים כי מסילת שירות עות'מאנית נוספת קישרה בין תל שרע לתל הרור: פול קוטר, *ישור בערבה מסילה: היסטוריה מצולמת של הרכבת בארץ ישראל*, רכבת ישראל, 2008, עמ' 29.
7. בארץ ישראל, מערכות, תל-אביב, 1979, עמ' 101. במפה אתונת בלואט, שם, עמ' 178-180; א"פ ויול, *מסעי המלחמה בארץ ישראל*, מערכות, תל-אביב, 1979, עמ' 101. במפה בעמ' 101 מסומן הקו ומוגדר "מסילה לתחמושת". פריסט קווי רכבת קלה ישירות על השטח המישורי ללא סוללות וחפירים תורגלה כבר בראשית ההתקדמות לתוך סיני. ראו: Keith Taylorson, *Narrow Gauge at War*, East Harling, 1996, pp. 94 תודה לעמית בן-שלום שהפנה את תשומת ליבי לפרסום הזה.
8. אילן גלי-פאר, "בית הקברות הצבאי בבאר-שבע: שני מאבקים", בתוך: אלי שילר (עורך), *ספר זאב וילנא: חלק ב'*, ירושלים, 1987, עמ' 223.
9. י' אלסטר, *מפות בריטיות מראשית המאה העשרים*, אטלס ישראל, ירושלים, תשנ"ז, 17: דב גביש, "תצלומי אוויר של מעופפי מלחמת העולם הראשונה בארץ", *קתדרה*, 7, תשל"ח, עמ' 119-150 וביקור עמ' 129-131. במפה הצבאית הנזכרת הסימון של כ"ג 204 (במטרים) הוא כ"ג 720 (ברגל) - אי-דיוק של כ-30 מטרים! האי-דיוקים במפות הבריטיות הפריעו לפעילות הכוחות בדרום הר חברון (ראו באתר האינטרנט בהערה הבאה בעמ' 127 בדו"ח של Captain H. Wetherell). אי-הכרת הזירה הייתה, כנראה, תוצאה של אי-העברת מידע מודיעיני: באמצע יוני שהתה במקום יחידת פרשים שדיווחה History of the Fifth Light Horse Regiment, Part 1, p. 110, <http://goo.gl/mMZRC9> ותודה לאמנון נת על המקור הזה.
11. כינויי הקוד הבריטיים לארבע הרמות, ממזרח למערב, היו: Sausage Ridge, Atawineh, Sihon, Beer Trenches (כיום, בהתאמה: נתיבות, זירעם, זמרת, סעד. ראו מפות 1:20,000 09-10 ו-09-11, מחלקת המדידות, נובמבר 1959). לאחר הקרבות הוסב כינויה של שלוחתה הדרומית של הרמה המערבית ל-Tank Redoubt ("מעוז הטנק"), היום כקילומטר אחד מצפון-מזרח לעלומים.
12. תיאור מפורט ביותר של פני השטח ושל מהלכי הקרבות שם מצוי בדו"ח האוסטרלי: H. S. Gullet, *Official History of Australia in the War of 1914-1918*, Vol. VII, Sinai and Palestine, 7th ed., Sydney, 1939, pp. 299, 306-349, 348-341, 317 תודה לדב אשרוב שהפנה את תשומת ליבי לפרסום הזה. תיאור נוסף של הקרב, בהדגשים אחרים, ראו בהערה 3, עמ' 142-138 וכן שם בעמ' 201 על שיטת החיפוי ההדדי במוצבים העות'מאניים. לפי אנציקלופדיה אריאל (כרך התוספות, עמ' 56) באגף הימני של המתקפה השתתפה גם יחידה איטלקית אורנג'ית, כנראה מחיל הברסלייר.
13. בעת ההיא עמדה לרשות הצבא הבריטי רק מפה בקנה מידה של 1:250,000 שהודגשו בה בעיקר הדרכים, הערוצים ומקורות המים ("חצי האי סיני, 1915" - מפת ניוקומב). את המפות המפורטות יותר הפיץ מודיעין השדה רק מיוני ואילך וכללו מידע רב ערך שאספה הטייסת האנגלית מבסיסה בשייח' נוראן (בין מגן לירי-עוז). ראו גם הערה 9 לעיל. על מנבלות המטוסים באיסוף מודיעין ראו במקור שבהערה 10, עמ' 66.
14. בכל מקרה, "בחזית נפל נטל המתקפה על מעטים בלבד" (מ' הסטינגס, *ארמנדון - הקרב על גרמניה 1944-1945*, אור-יהודה, 2007, עמ' 125, 193). הטופוגרפיה המקומית המכשילה רק העצימה את התופעה.
15. סירל פולס, *מלחמת העולם הראשונה*, מערכות, תל-אביב, 1981, עמ' 332.

הרעב") בין צומת אורים לצומת אופקים.

"מערכות" מודה ליע"ל במפקדת המכללות ולמפקדה רס"ם נח חזד על הסיוע בצילום החוץ

הערות

1. רכס נתיבות-סעד הוא שלוחה לדרום-מזרח של רכס הכורכי השלישי (בספירה ממערב), הנמשך לאורך רוב מישור החוף במקביל לחוף הים.
2. יואל דן ודן יעלון, "דרכי ההיווצרות והתפוצה של הקרקעות הנוף בבנג הצפוני", *מחקרים בגיאוגרפיה של ארץ ישראל*, י"א, תש"ם, עמ' 56-53.
3. באמצעות הכרת השטח וניצולו הצליחו העות'מאנים לעכב

זעירים. קפלי השטח האלה גורמים להיעלמות פתאומית של הרכב שנצפה ממול ממרחק ולהופעתו הפתאומית לא פחות ממש ממול. בלילה נוספות גם תופעות של סנוור פתאומי - מאותן הסיבות. וכך הופך כביש ישר ופתוח לכאורה לכביש קטלני עקב טופוגרפיה ייחודית. הכביש המסוכן ביותר - מסיבות טופוגרפיות - בחבל הבשור הוא כביש האורך 232 החוצה בדרכו את אזור הקרבות של 19 באפריל שתוארו לעיל. קטע קטלני נוסף קיים בכביש 241 (כביש מרחבים המכונה גם "כביש



שחזור קטע מגשר העץ של הרכבת הבריטית רפיח-באר-שבע על נחל בשור (היום בפארק אשכול). באפיק נראים בסיסי הבטון המקוריים, ובאופק - בתרונות גדת הנחל. מבט למערב | צילום: בר קריאף