



100 שנה לפירוז מלחמת העולם הראשונה 1914-2014

מתקפת הצפלינים

כבר בתחילת מלחמת העולם הראשונה הפעילו הגרמנים את אחד מחידושיה הבולטים ביותר: הפצצות אסטרטגיות באמצעות ספינות אוויר. ספינות האוויר כבר לא קיימות יותר, אך ההפצצות האסטרטגיות נותרו חלק בלתי נפרד מעולם המלחמה

הפיצוץ העז בשעה 22:50 נבלע בין גלי התמזה וכלל לא נשמע דרומית לנהר ובמרכז לונדון. אך בקרב עניי העיר, שהפכו באחת לקורבנות מלחמה, התחלפה הפאניקה בזעם כלפי האויב וכלפי הממשל שכשל בהגנה עליהם.

הזעם לא היה בלתי מוצדק: התברר שצפלין גרמני בודד שיט לו בנוחות מעל בירת בריטניה, טבח בנתיני הכתר (7 בני אדם נהרגו בהפצצה, ו-35 נפצעו) ושב לארצו. אף אחד מהזרקורים לא הצליח לאתרו. אף אחד ממטוסי חיל האוויר המלכותי לא הצליח להתקרב אליו. ירייה אחת לא נורתה לעברו. עידן התקיפות האוויריות האסטרטגיות, שמטרתן להביס את האויב בלי שיהיה צורך להכריע את צבא היבשה שלו, נפתח באופן רשמי ובקול תרועה רמה מעל העיר שהייתה לסמל האימפריה הבריטית.²

בניית הצפלינים הראשונים

לצד הקיסר האוסטרו-הונגרי פרנץ יוזף היה הגראף פרדיננד פון צפלין אחד מגיבוריה הזקנים ביותר של מלחמת העולם הראשונה. הוא נולד ב-1838 בעיר קונסטנץ שבמדינת וירטמברג בדרום גרמניה, 44 שנים בלבד לאחר המצאת הכדור הפורח, וב-1858 פצח בקריירה צבאית בצבא פרוסיה. את הרומן ארוך השנים שלו עם התעופה החל ב-1863 במסגרת שירותו הצבאי, כאשר הוטל עליו להשתתף (במעמד של מתנדב) במלחמת

אנגליה לא הצליחו לכבות את האורות שעלו מרובע האשפתות השוקק. האופטמאן (סרן) אריך לינארץ (Linnarz), שהשקיף על העיר ממושב בגונדולה הקדמית של הצפלין LZ-38, יכול היה לכוון את מעופו בנוחות ולהורות בביטחון מלא על המטרות שאותן יש להפציץ. שאון הבהלה ההמונית שהתלווה לקול

מבוא

הרוח הצפון-מערבית הקלה שנשבה בשמי האיסט אנד הלונדוני בליל 31 במאי 1915 לא האטה את קצב תנועת התושבים ברחובות. העננים אומנם הסתירו את אור הירח, ופנסי הרחוב הועמו כנדרש, אך עשרת חודשי המלחמה ועשר התקיפות האוויריות על ערי



בית במזרח לונדון שנפגע בהפצצת צפלינים | עידן התקיפות האוויריות האסטרטגיות, שמטרתן להביס את האויב בלי שיהיה צורך להכריע את צבא היבשה שלו, נפתח באופן רשמי ובקול תרועה רמה מעל העיר שהייתה לסמל האימפריה הבריטית

אסף מונד

דוקטורנט בבית הספר להיסטוריה
באוניברסיטת תל-אביב בהנחייתה של ד"ר
איריס רחמימוב. הוא מתמחה בחזית הבית
הלונדונית במלחמת העולם הראשונה



באוקטובר 1906 הצליח ה-LZ-3 לטוס ברציפות במשך שמונה שעות - מה שהעניק לגראף צפלין ולמכונה שלו הכרה בין-לאומית. גם צבא גרמניה הסכים - לראשונה - להכיר בערך ההמצאה של הגראף צפלין ואף הזמין ממנו צפלין ראשון

שתי טיסות ניסיון נוספות אצל הכסף. ה-LZ-1 פורק, וחלקיו נמכרו. שש שנים חלפו עד שנבנה דגם ההמשך, LZ-2, אך הוא נהרס בסערה בינואר 1906. במקומו נבנה LZ-3, והוא טס לראשונה באוקטובר 1906. הצלחתו של ה-LZ-3 - טיסה רצופה במשך שמונה שעות - העניקה לגראף צפלין ולמכונה שלו הכרה בין-לאומית. גם צבא גרמניה הסכים - לראשונה - להכיר בערך ההמצאה של הגראף צפלין ואף הזמין ממנו צפלין ראשון. אולם להזמנה צירפו ראשי הצבא גם תנאי: על הצפלין שייבנה להיות מסוגל לטוס במשך 24 שעות רצופות למרחק של 670 ק"מ לפחות. היזם מוירטרמבר נענה לאתגר וניגש ב-1907 למלאכת בנייתו של דגם LZ-4, שעתידי היה כעבור שנה לחקוק את שמו בדברי הימים של התעופה.

בהיסטוריה האווירית מכונה Annus Mirabilis - "השנה המופלאה". באוגוסט הציגו האחים רייט את מטוסם המתקדם ביותר והציבו רף חדש וגבוה במיוחד לכלי תעופה כבד מן האוויר. בגרמניה, מנגד, נשטף הציבור במהלך אותה השנה בשלל דיווחים על הגראף צפלין, חלוץ התעופה המקומי, שצפוי להעניק למדינה הצעירה יחסית מקום בשורה הראשונה לצד האומות המתקדמות והכובשות. הממשלה תרמה אף היא את חלקה למאמץ ולהתלהבות המלווה אותו באמצעות מענק בסך 500 אלף מארקים (יותר מ-2.5 מיליון יורו במונחים של היום). על הרקע הזה נבנה ה-LZ-4: צפלין באורך של 136 מטרים שהוטען ב-15 אלף מ"ק של גז והונע באמצעות שני מנועים, שכל אחד מהם הוא בעוצמה של 105 כוחות סוס. בתחילה נראה היה שהוא

האזרחים האמריקנית לצד כוחות האיחוד. אז הוא נחשף לשימוש שעושה צבא הצפון בכדורים פורחים הקשורים לקרקע כדי לעקוב אחר תנועותיו של צבא הדרום.

ב-1887, כשהביע גראף צפלין לראשונה עניין פומבי בטכנולוגיה המתפתחת של התעופה, הוא עוד היה גנרל המנסה לבנות קריירה צבאית ולכבוש מקום בצמרת הפיקוד הבכיר. אולם שלוש שנים מאוחר יותר, כנראה בשל חילוקי דעות פנימיים, נעצר קידומו, והוא מצא את עצמו מחוץ לצבא. כך, בגיל 52, הוא נאלץ להתפנות לחלומו השני: לנסות לכבוש את השמיים.

ב-1898 החל הגראף צפלין לבנות את ה-LZ-1 (Luftschiff Zeppelin - ספינת האוויר צפלין) - ספינת אוויר בצורת סוגר בעל שני קצוות מחודדים קמעה באורך 130 מטרים ובקוטר 12 מטרים. שלדת הצפלין הייתה בנויה מ-16 טבעות אלומיניום שמוקמו במרחק של שמונה מטרים זו מזו, ואלה חילקו אותו ל-17 חלקים שהכילו כל אחד "שקית גז" מלאה במימן - בסך הכול 10,000 מ"ק של גז. המבנה כולו הוחזק באמצעות רשת ונעטף באריג כותנה. שתי גונדולות לטייסים מוקמו בתחתית הצפלין, ולכל אחת חוברו שני מנועי דיימלר בעלי 15 כוחות סוס שהניעו כל אחד שני מדחפים.

בסך הכול שקלה המכונה הגדולה של הגראף צפלין ושל צוות המהנדסים שלו לא פחות מ-13 טונות. כשהושלמה בנייתה, ולאחר כמה דחיות קלות, נקבעה טיסת הבכורה שלה ל-2 ביולי 1900, ו-15 אלף הסקרנים שפקדו את אגם קונסטנץ בשעה 19:30 באותו יום גורלי ציפו לטבילת אש מוצלחת.

וטבילה אכן הייתה. הטיסה הראשונה אי פעם של כלי תעופה ממונע נמשכה 23 דקות במהירות משוערת של 16 קמ"ש, כללה כמה תקלות במערכת ההיגוי, עצירה מפתיעה של אחד המנועים ונחיתה דרמטית שישא קילומטרים בלבד מנקודת ההמראה, עמוק בלב אגם קונסטנץ. היה זה הישג היסטורי, אך ההמונים נותרו מעט מאוכזבים, ונציגי הצבא קבעו כי "הצפלין אינו מתאים למשימות צבאיות או אפילו אזרחיות".

הגראף, לעומת זאת, סירב לראות ביומו הגדול כישלון. הוא מיהר חזרה לשולחן השרטוטים כדי לשפר את יכולותיה של יצירתו, אך לאחר

יגשים את הציפיות שתלו בו, אך ימיו היו ספורים: תקלה במנועים במהלך אחת מטיסות הניסוי בעיצומה של סערה הובילה לנחיתת חירום ולהרס בלתי הפיך.

אולם דווקא מתוך האסון הזה נבנתה האגדה: לגראף המרושש לא הייתה אפשרות להתאושש כלכלית מהריסתו של ה-LZ-4, אולם רבים מהגרמנים לא היו מוכנים לראות את מפעלו יורד לטמיון ותרמו לפרויקט בתוך זמן קצר לא פחות מ-6 מיליון מארק. הגראף צפלין השיג את התמיכה הכלכלית שלה נזקק, אך לא פחות חשוב מכך: ספינת האוויר הפרטית שלו הפכה למכונה גרמנית לאומית. ההון שנצבר שימש את הגראף צפלין להקמתן של ארבע חברות שונות: חברה לבניית ספינות אוויר, חברה להרכבת מנועים, חברה להתאמת ציוד לצפלינים וחברה לשיווק טיסות מסחריות.

דגמים חדשים נבנו, חלקם ביוזמתו ובמימונו של הצבא, וכל אחד מהם היה גדול יותר, חזק יותר ומהיר יותר מקודמו. מכל רחבי אירופה נהרו מלכים ומנהיגים לגרמניה למפגש עם הממציא ולטיסה קצרה בצפלין. על הקרקע הם הצטלמו לעיתונים בעודם לוחצים את ידו של הגראף, ובאוויר הם נהנו מהנוף המרהיב בעודם מיטיבים את ליבם ביין ובנקניקים. שמו של הגראף צפלין הפך שם נרדף לספינות האוויר, ואף בגרמניה לא דידקדקו בפרטים וכינו כך גם את ספינות האוויר בעלות שלדת העץ שייצרה חברת "שוטה-לנץ" (Schutte-Lanz). הממציא הפך למותג. עד לפרוץ המלחמה שש שנים מאוחר יותר הספיקו הצפלינים להטיס יותר מ-10,000 נוסעים ב-1,500 טיסות שבהן גמאו בסך הכול כ-170 אלף ק"מ.

משמעות הצפלינים: בריטניה חדלה להיות אי

בבריטניה עקבו בדאגה אחר הישגיו של הגראף צפלין, אך חששם מפני הזירה האווירית עלה לראשונה כאשר המצאתו עוד הייתה בחיתוליה. ב-1908 פירסם הסופר, העיתונאי והעיתון "הג' ולס את ספרו הבדיוני "המלחמה באוויר" (The War in the Air), המתאר מלחמת עולם שבה מתקיפה גרמניה את ארה"ב באמצעות צי של ספינות אוויר וממיטה עליה הרס וחורבן. בעת פרסום הספר יכלו היה הגראף צפלין - או כל ממציא אחר - רק לחלום על הרגע שבו יצלו מעשי ידיהם את האוקיינוס האטלנטי. אך בכך

לא היה כדי להפריך את החשש מהיום שבו יתממש חזון הבלהות.

היועץ הגרמני רודולף מרטין הוסיף שמן למדורת הפאניקה בריאיון שהעניק ביולי 1908 ל"דיילי מייל". ארצו, הוא טען, כבר עמלה על תוכנית מלחמה שלפיה יעלו 350 אלף חיילים גרמנים על 3,500 ספינות אוויר חדשות ובתוך חצי שעה ינחתו באי הבריטי ויכבשו אותו. גם 106 השנים שחלפו מאז אותו הריאיון לא הספיקו לגרמנים כדי לפתח יכולות כאלה, אולם נכון לשעת פרסומה זכתה הצהרתו של איש הממשל היומרי למרב תשומת הלב.

הרושם שנוצר אצל הבריטים היה שהזמנים משתנים.

"ספינות אוויר במלחמה - כך נותרה בריטניה מאחור", הכריזה הכותרת ב"דיילי אקספרס" ב-25 בפברואר 1909, ובגוף הכתבה הוצג פירוט הכוח האווירי של צבא הוד מלכותו לעומת זה של צבאות צרפת, גרמניה, ארה"ב, איטליה, רוסיה, אוסטריה, ספרד, בלגיה, שווייץ והולנד. ההשוואה לא התמיאה לממשלת בריטניה, אך בכך לא תם הדיון התקשורתי. כחודש וחצי לאחר מכן, ב-5 באפריל 1909, דיווח ה"דיילי אקספרס" על ניסוי מוצלח שערך צבא גרמניה בצפלין שעליו הותקנו רובים מיוחדים, ולמחרת פורסם באותו העמוד מאמר שקרא לבניית ספינות אוויר בריטיות. "האומה הגרמנית כולה עוסקת בהישגים לאומיים", נכתב ב"דיילי אקספרס" ב-7 באוגוסט 1908, ונטען עוד כי השאיפות האוויריות הן ביטוי לרוח הגרמנית של "גרמניה מעל הכול" (Deutschland über Alles).

עידן ההפצצות האסטרטגיות החל יומיים בלבד לאחר שפרצה המלחמה הגדולה - במסגרת המאבק של הגרמנים נגד הניטרליות הבלגית. ב-6 באוגוסט 1914 נשלח צפלין LZ-2 מקלן להפציץ את ליאז", כתבה ברברה טוכמן. "13 ההפצצות שהטיל ותשעת האזרחים שהרג פתחו נוהג חדש של המאה ה-20".³ ב-25 באוגוסט חזרו הצפלינים לבלגיה, הפעם לאנטוורפן, הפציצו שכונת מגורים וגרמו למותם של 12 אזרחים.⁴ החשש של הבריטים מהצפלינים הפך אפוא לממשי. "פצצות נפלו על אנטוורפן", דיווחה למחרת אחת הכותרות בעמוד הראשון של ה"דיילי אקספרס", ובגוף הידיעה לא הסתיר הכתב את התפעמותו מהאירוע. "אחד המקרים הסנסציוניים ביותר של המלחמה

מבין כתבי ההיסטוריה של תקיפות הצפלינים יש הרואים בתקיפה הראשונה על בריטניה כישלון צבאי ומוראלי, ומנגד יש הטוענים כי מדובר דווקא בסיפור הצלחה שפתח את הדלת לעשרות תקיפות נוספות

התרחש ביום שני בלילה", נכתב, "כאשר צפלין חלף מעל אנטוורפן והטיל כמה פצצות רסס (Shrapnel bombs) ברחובות שונים". הפחד של הבריטים לא היה לגורלה של בלגיה, אלא להתפשטות התקיפות האוויריות אל מעבר לתעלה. אך למרות ההפצצות הספורות בבלגיה וכמה טיסות פטרול, פעילותם הצבאית של הצפלינים במהלך חודשי המלחמה הראשונים ב-1914 הייתה זניחה. אולם הן בברלין והן בלונדון הבינו את הפוטנציאל הטמון בהם לשמש נשק של טרור.

ה"דיילי אקספרס" וה"דיילי מירור" התייחסו באותה העת בהרחבה לכל טענה בנוגע לכוחות הגרמנים לשלוח צפלינים לבריטניה, ובמיוחד ללונדון. כך, למשל, נחשפה ב"דיילי אקספרס" ב-3 באוקטובר 1914 ופעם נוספת ב-7 באוקטובר 1914 התוכנית הסודית לכאורה של הקיזר וילהלם השני לפלוש לבריטניה דרך האוויר באמצעות צבא של צפלינים. עיתונאי גרמני שנטען כי נפגש עם הגראף צפלין אמר לו - על פי הדיווח: "אנחנו מקווים שלא שכחת את אנגליה" וזכה - כך נטען - לתשובה: "אתה יכול להיות בטוח בכך, ואוכיח זאת בקרוב מאוד".

בהשקתו של צפלין חדש שצויד ברובים מיוחדים צעקו החיילים הגרמנים - כך על פי דיווח ב"דיילי אקספרס" ב-27 באוקטובר 1914 - "אל לונדון!". ב-26 בנובמבר 1914 פורסם בעמודו הראשון של אותו העיתון כי צפלין חדש אף יותר הוכנס לפעילות. לבריטים לא היה ספק: המתקפה קרובה.

הספקות ניקרו דווקא בליבו של הקיזר הגרמני וילהלם השני. כבר לאחר כיבוש ליאז' באוגוסט החלו הקצינים הבכירים בצי הגרמני לתכנן את המתקפה האווירית על בריטניה ועל לונדון, אך הוא היסס. ההצעה להחרים אוזרי תעשייה, נמלים ותחנות רכבת ובכך לפגוע ביכולותיה של בריטניה להחזיק מעמד במלחמה כוללת הציבה בפני הקיזר דילמה קשה: אם יאשר את התוכנית, יוכל אולי להכריע את המערכה ולקיים את ההבטחה להחזיר את החיילים הביתה לפני

הסתיו, אך בספרי ההיסטוריה יירשם שהוא היה המנהיג הראשון שאישר הפצצה מסיבית של אזרחים מהאוויר.

לבסוף, בשל לחצם של הקצינים ובעקבות ההפצצות הבריטיות על מחסני הצפלינים - שבהם נהרגו כמה אזרחים גרמנים - נאות הקיזר בתחילת ינואר 1915 לשלוח את ספינות האוויר של הגראף צפלין למשימה צבאית ראשונה נגד האי בריטי. אולם על עיקרון אחד הוא לא היה מוכן לוותר - בין אם בשל המסורת המונרכית ארוכת השנים ובין אם בשל קשרי המשפחה שהיו לו עם דיירי ארמון בקינגהם: לונדון נותרה באותו השלב מחוץ לתחום.

ההתקפות הראשונות של הצפלינים על בריטניה

"תקיפה אווירית גרמנית על החוף המזרחי", זעקה הכותרת הראשית של ה"דיילי אקספרס" ב-20 בינואר 1915, מלווה בסדרת כותרות משנה גדולות, בהתאם למסורת של עיתוני הלורד נורת'קליף: "שני בני אדם נהרגו וכמה נוספים נפצעו בהפצצה ביארמות"; "מתקפה על ביתו של המלך בסנדרדינגהם"; "תינוק נהרג בקינג'ס לין". הידיעה עצמה נפתחה במשפט שהיטיב לתאר את הלך הרוח בימים ובשבועות שקדמו להפצצה הגרמנית: "תקיפת הצפלין באנגליה, שמזמן ציפו שתגיע, התרחשה".

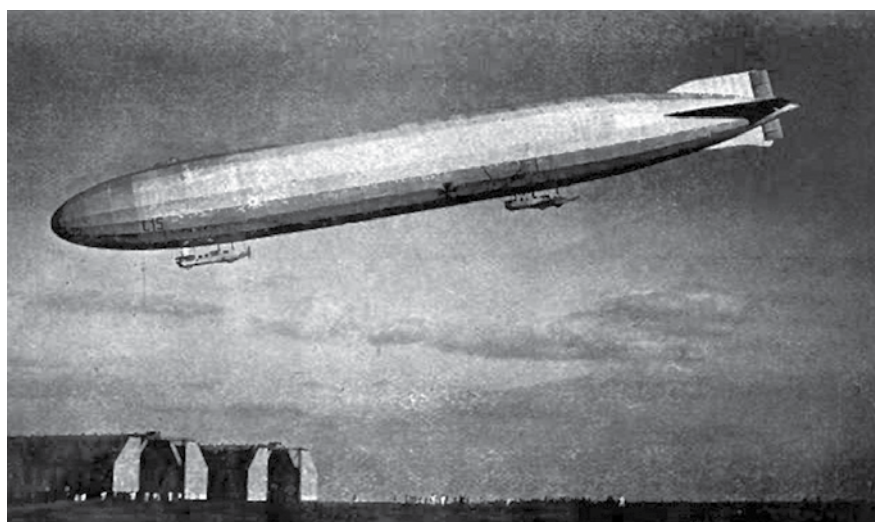
שלוש ספינות אוויר נבחרו לחנוך את החזית האווירית נגד בריטניה: L-3 ו-L-4 - שעל סיפון כל אחת מהן היו 16 אנשי צוות וכ-20 פצצות - נשלחו למשימה בשפך נהר ההאמבר בחופה המזרחי של צפון אנגליה; ואילו ה-L-6, שנשאה 11 אנשי צוות ו-22 פצצות, אמורה הייתה להתקרב עד לפאתי הבירה ולהשיג הרתעה פסיכולוגית. אלא שלא בפעם הראשונה ולא בפעם האחרונה היה זה דווקא מזג האוויר הבריטי שהכתיב יותר מכל גורם אחר את מסלול שיוטו של הצפלין. גשמים כבדים, שלג וערפל סמיך אילצו את מפקדה של ה-L-6 להורות על חזרה לבסיס האם עוד בטרם הגיעו לחופי אנגליה, והרוחות העזות הסיטו את שני הצפלינים האחרים כ-130 ק"מ דרומית ליעדם לעבר נורפוק.

סמואל סמית', סנדלר בן 55, שמע ככל הנראה את מנועי הצפלין המתקרבים בעת שתיקן נעליים בבית המלאכה ברחוב סנט פיטר'ס פליין שבגרייט יארמות'. בתמימותו הוא

אותו עיתון ממש בכותרת צנועה ונטולת כל עזר ויוזאלי כדי לתאר את תקיפת הצפלין בבירה לונדון - תקיפה שבה נהרגו שבעה בני אדם, 35 אחרים נפצעו מהטלת 70 פצצות. כיצד קרה אפוא שמפלצות השמיים הרצחניות והסנסציוניות איבדו את הבמה הנרחבת שלה זכו בעיתונות - ודווקא לאחר תקיפתן הגדולה ביותר?

התשובה לשאלה הזאת נעוצה בחוק שהעבירה ממשלת בריטניה ארבעה ימים בלבד לאחר ההכרזה על מלחמה, ב־8 באוגוסט 1914, אשר זכה לשם "החוק להגנת הממלכה". החוק הרחיב את סמכויות הממשלה בתקופת המלחמה, ובמסגרתו הוקמה, בין היתר, "לשכת העיתונות" (The Press Bureau). הגוף הפרלמנטרי הזה כלל בעיקר יוצאי צבא וצי, ותפקידו היה להכתיב את הסייגים על הפרסומים בתקשורת ולהטיל הגבלות צנזוריאליות לפי ראות עיניו.⁵ הצורך בבקרה על העיתונות, פן ייחשף ברבים מידע שעלול לסייע לאויב, לא היה חדש, אך הוא גבר בעקבות עלייתה של העיתונות הפופולרית שהפכה את השוק לחרוטי יותר ולמושפע בעיקר מנתוני המכירות וההפצה. לכן לאחר שפרצה המלחמה לא יכולה הייתה הממשלה לסמוך על שיקול דעתם של ברוני העיתונות ועל הצנזורה העצמית שהפעילו.

לאחר תקיפות הצפלין הראשונות נהנו העיתונאים הבריטיים מחופש דיווח יחסי, פירסמו בהרחבה את תמונות ההרס והוסיפו פרטים מזהים רבים על המקומות שבהם נחתו הפצצות שהוטלו מהאוויר. אולם המתקפה על לונדון בלילה שבין 31 במאי ל־1 ביוני הייתה עליית מדרגה לא רק בזירה הצבאית־אסטרטגית, אלא גם במאבק התקשורתי והתעמולתי. לשכת העיתונות מיירה לשלוח הנחיות חדשות שנועדו להקשיח את הגבלות הצנזורה, ואלה פורסמו בעיתון כבר באותו היום כדי להסביר את הדיווח הלאקוני והחסר על ההפצצה הלילית. "אסור לפרסם כל מידע בנוגע לשכונות הלונדוניות שנפגעו בתקיפה או את המסלול שבו לכאורה טסו התוקפים", נכתב בהודעה הרשמית. "מפקדת הצי תהיה זו שתמסור את כל המידע שניתן לפרסם. ההנחיות האלה נועדו לשם שמירה על ביטחון הציבור, וניתן לפרסם את ההודעה הזאת בעיתונות כדי להסביר את היעדרם של דיווחים מפורטים יותר". הניסוח הזה התווה את מערכת היחסים בין העיתונות לממשל בהמשך



צפלין גרמני במלחמת העולם הראשונה | עד 1908 נהגו הבריטים לצטט את אמירתו המבדחת של אדמירל סנט וינסנט (1735-1823) בראשית המאה ה־19 בעת ששרר חשש מפני פלישה של נפוליאון לבריטניה: "אינני אומר שהצרפתים אינם יכולים להגיע לכאן, אני רק אומר שהם אינם יכולים להגיע דרך הים". ב־1908 החלה לחלחל לתודעת הבריטים ההשלכה הבולטת של מהפכת הגראף צפלין: בריטניה חדלה להיות אי

לאחר תשעה חודשי מלחמה לא הצליח מערך ההגנה האווירי הבריטי לספק מענה הולם לצפלינים, ובוודאי שלא עלה בידו לבלום את תקיפותיהם באותה היעילות שבה עשה זאת מזג האוויר הבריטי הסגרירי. אך משני צידי הים הצפוני היה ברור כי זוהי רק המנה הראשונה, וכי מבחנם האמיתי של מערך ההגנה האווירי ושל האזרחים הבריטים יגיע כאשר הקייזר ייאות לאשר תקיפה על מטרות אזרחיות בבירת האימפריה. אישור כזה אכן הגיע - ב־19 במאי 1915. המטרה הייתה להכות את הבריטים בנקודה הרגישה ביותר שלהם ולהוביל את גרמניה לניצחון מהיר במלחמה באמצעות שינוי חוקי המשחק. ואכן, חוקי המשחק השתנו - לא רק בשמיים אלא גם על פני הקרקע בלונדון ועל דפי העיתונים.

ב־28 במאי 1915, יממה לאחר תקיפת הצפלין בסאות'ד שבשפך התמזה, כ־60 ק"מ ממזרח ללונדון - תקיפה שבה נהרגו שלושה בני אדם, ונפצעו שלושה נוספים - עיטרו תמונות האסון את עמודו הראשון של ה"דיילי מירור". קוראי העיתון יכולים היו לחזות בפניה של מיי פירס שנהרגה בעת שצעדה ברחוב יד ביד עם אחותה רות', להתבונן בנוק שנגרם לחדר השרטוט של נלי ודייזי ויליאמס מפצצה שהוטלה מהאוויר או להתעצב אל מול מראה מיטתה המפויחת של קוויני פייטמן בת ה־7 שנפצעה קשה בהפצצה. והנה, ימים ספורים לאחר מכן, ב־1 ביוני, בחר

החליט כנראה לצאת אל הרחוב כדי לבדוק מהו מקור הרעש. לידו צעדה מרת'ה טיילור, בת 72, שלדבריה עדי ראייה הייתה בדרכה חזרה מהמכולת השכונתית. שניהם היו לקורבנות הראשונים של התקפת צפלין בבריטניה, ואליהם נוספו שני הרוגים נוספים באותו הלילה בקינג'ס לין ו־16 פצועים.

מבין כותבי ההיסטוריה של תקיפות הצפלינים יש הרואים בתקיפה הראשונה על בריטניה כישלון צבאי ומוראלי, ומנגד יש הטוענים כי מדובר דווקא בסיפור הצלחה שפתח את הדלת לעשרות תקיפות נוספות. חוקרים ששמים את הדגש על ההגנה האווירית הבריטית - שנחשפה במערומיה באותו הלילה - נוטים בדרך כלל לראות בתקיפה הראשונה הזאת הישג צבאי גרמני, ואילו החוקרים אשר ממקדים את מבטם במספר הקורבנות הנמוך ובהישגי הצפלינים במלחמה כולה טוענים כי התקיפה לא הצליחה לעמוד בציפיות.

המערכה על לונדון - ועל הסיקור התקשורתי

בחצי השנה שלאחר שיוטם הקטלני של ה־L-3 וה־L-4 מעל גורפוק הגיחו הצפלינים שש פעמים נוספות אל שמי בריטניה, הטילו 430 פצצות וגרמו למותם של שבעה אזרחים ולפציעתם של שמונה. על אף העיסוק הציבורי הנרחב באיום האווירי הגרמני בשנים שקדמו למלחמה וגם

בלונדון ב־13 באוקטובר 1915 - כל עוד לא ציינו במפורש כי מדובר בתמונות מהבירה ולא הוסיפו בכיתובי התמונות פרטי מידע מזהים שהיו עלולים לחשוף את מקומות הפגיעה.

בתחילת פברואר 1916 כבר יכול היה ה"דיילי אקספרס" לדווח לקוראיו כי הגבלות הצנזורה רוכנו, וכי מעתה ניתן יהיה לפרסם פרטים רבים יותר על התקיפות. אך למרות זאת אין להמעיט בחשיבותם של שמונת החודשים שבהם הצליחה לשכת העיתונות לשלוט באופן הדוק במידע שהועבר לציבור. נבואתו של שר החוץ אדוארד גריי עם פרוץ המלחמה, שלפיה "האורות כבו בכל רחבי אירופה, וספק אם נזכה לראותם נדלקים בשנית בימי חיינו", קיבלה משמעות נוספת לא רק נוכח משטר ההאפלה שהונהג כדי להתגונן מפני הצפלינים, אלא גם אל מול העלטה התקשורתית שהנחילו המלחמה המודרנית והזירה האווירית החדשה. היה זה ביטוי נחרץ לשינוי המהותי, גם אם הזמני, שהביאו ימי המלחמה: בריטניה הגדולה, בעלת החברה והכלכלה הליברליות, מצאה לנכון להפעיל את עוצמתה אל מול האזרחים ולהשתמש בעיתונים לצורכי תעמולה.⁶ באותם ימים חשוכים התבסס הזיכרון הוויזואלי של הצפלין על תמונות מתקיפותיו בימים שקדמו לצנזורה, אך כאשר נדלקו מחדש אורותיהם של דפי העיתון בפברואר 1916, כבר החל הצפלין לאבד ממעמדו בזירה הצבאית.

שקיעת הצפלינים

לאחר התקיפה הראשונה על לונדון שבו הצפלינים שמונה פעמים נוספות לבירת האימפריה, במקביל לביקוריהם הקטלניים מעל ערים אחרות במדינה. המחאה הציבורית נגד חוסר האונים של צבא הוד מלכותו מול האיום המעופף פעלה את פעולתה. בהדרגה הלכה וגברה יכולתו של כוח ההגנה הבריטי להתמודד עם האיום, וגובשה תורת לחימה בשיטת הניסוי והטעייה. בין היתר הצטיידה בריטניה בתותח נגד צפלינים מיוחד שהובא מצרפת ובכדורי רובה נפיצים שפגיעתם אמורה הייתה להסב להם נזק רב. נוסף על כך עלה גם בידי טייסים של מטוסי קרב להפיל את מפלצות השמיים הגרמניות, והם הפכו, כמובן, לגיבורים לאומיים. כל אלה הצליחו להקנות לתושבי בריטניה תחושת ביטחון, אך מחקרים שנערכו לאחר המלחמה הוכיחו שלא היה לה למעשה על

הצפלינים הגרמניים היו פורצי דרך בתחום ההפצצות האסטרטגיות על ערים ועל אוכלוסייה אזרחית בעת מלחמה ואחד מסמליה הראשונים של המלחמה המתועשת

העיתון, ליגלג על החלטתה של לשכת העיתונות ולמעשה שיתף את קהל הקוראים בחילוקי הדעות בין הממשל לבין ברוני העיתונות. המאבק הפך לפומבי, ולמחרת, ב־20 באוגוסט 1915, הציג ה"דיילי אקספרס" בעמודו הראשון טיעון נוסף נגד הצנזורה: "החדשות מגיעות לגרמניה", נכתב בכותרת הידיעה שעליה היה חתום כתב העיתון בהולנד, ומתחתיה נטען בכותרת המשנה: "המידע המלא על תקיפות הצפלין". בגוף הידיעה נטען במפורש כי למרות הצנזורה, האוסרת על פרסום מידע בנוגע לתקיפות, הגרמנים מעודכנים על הנעשה בשמי לונדון זמן קצר לאחר נחיתתם של הצפלינים על אדמת גרמניה.

תשובת הממשל לא איחרה לבוא: עשרה ימים לאחר מכן פורסם בהרחבה הן ב"דיילי אקספרס" והן ב"דיילי מירור" מאמר פרי עטו של ארתור ג'יימס בלפור, השר האחראי לצי ומתוקף כך גם על מערך ההגנה של העורך, שבו הסביר מהן הסיבות שבגללן יש צורך בריסון התקשורת. בפתיחת מאמרו הציג בלפור שני דיווחים על תקיפת צפלין, אחד של לשכת העיתונות ואחד הלוקח מהעיתונות הגרמנית והראה עד כמה הם שונים בתוכם. "הצפלינים תוקפים בחסות החשיכה ומעדיפים לילות ללא ירח", כתב בלפור. "בתנאים האלה סימני הדרך מטעים, והניווט הוא קשה. הטעויות הן בלתי נמנעות, ולפעמים בסדרי גודל מפתיעים. הגרמנים מכריזים כל הזמן, ואולי לפעמים גם מאמינים, שהפילו פצצות במקומות שלמעשה כלל לא התקרבו אליהם. מדוע שנהפוך את מסעותיהם העתידיים לקלים יותר בכך שנספר להם היכן טעו בעבר?"

טיעוניו של בלפור שינעו אולי חלק מקוראי ה"דיילי אקספרס" וה"דיילי מירור", אך בסופו של המאבק על הצנזורה הייתה ידם של העיתונים על העליונה. בחודשים שחלפו לאחר מכן הם הציגו לקוראיהם מאמרי דעה נגד הצנזורה, דיווחו על עיתונים שנענשו לאחר שהדפיסו מידע אסור לפרסום ואף השיגו אישור להציג תמונות מליל תקיפת הצפלינים

המלחמה וכלל בתוכו את כלל הברזל: המידע היחיד שניתן לפרסמו הוא המידע שבנוגע אליו נמסרה הודעה מפורשת כי ניתן לפרסמו.

אולם מאחורי הקלעים סערו הרוחות. לשכת העיתונות שללה מברוני העיתונות את היכולת לספק לקוראים דיווחים של עדי ראיייה מהשטח על תקיפות הצפלינים, מחשש שמא יגלו הגרמנים בדרך הזאת היכן פגעו הפצצות וייטיבו לכוון את הטלתן בתקיפה הבאה. המידע הרשמי שהותר לפרסום כלל הערכה של מספר ההרוגים והפצועים והתייחסות עמומה לנוק שנגרם לרכוש. האזור שבו אירעה התקיפה אוזכר - לפי ההנחיות הרשמיות - רק ברמיזה כללית באמצעות ניסוחים כמו "חלקים מלונדון" או "צפון המדינה". בחלק מהמקרים הותר לפרסם פרטים נוספים כמה שעות לאחר ההודעה המקורית, אולם הפער בין הפומביות של התקיפה בליבו של המטרופולין לעיני מיליוני תושבי לבין דלות המידע שפורסם היה כר פורה לשמועות מופרכות ולספקולציות על טיוח ועל השתקה. העיתונים לא התכוונו לוותר בקלות.

"מידע רשמי מועט על תקיפת הצפלין האחרונה", זעקה הכותרת הראשית של ה"דיילי אקספרס" ב־19 באוגוסט 1915, יממה לאחר ש־118 הפצצות שהטילו הצפלינים מעל לונדון הרגו עשרה תושבים ופצעו 48 נוספים. במרכז העמוד, תחת הכותרת "החששיות מובילה לשמועות שגויות", מופיע מכתב ששלח לכאורה אחד הקוראים אל עורך העיתון. "אדוני, כבר בבוקר שלאחר התקיפה הקודמת מסוגל היה בנו של החנווני שלי להרכיב את רשימת המקומות שבהם ביקר הצפלין ולציין מה קרה בכל אחד מהם", כתב אותו קורא. "מאז שמעתי מדי יום פרטים חדשים על התקיפה - מרביתם מוזגמים למדי - ממגוון רחב של אנשים. התקיפה ביום שלישי נידונה בכל מקום כתריסר שעות לפני פרסום ההודעה הרשמית: שמעתי תיאור צבעוני שלה בחשמלית בשעות הבוקר המוקדמות, והחלבן שלי הביא עימו פרטים נוספים יחד עם החלב. החדשות עוברות במהירות האור, אפילו לגרמניה. האם, לפיכך, ישנה הצדקה לאיפוק הרשמי, כפי שהוא מוצג? נראה כי תוצאתו העיקרית היא טיפוח הפצתם של דיווחים שגויים וסנסציוניים ויצירתן של שמועות לא הכרחיות."

הסיפור על בן החנווני ועל החלבן שברשותם היה מידע רב על תקיפות הצפלינים הופיע בקדמת

חדש בהיסטוריה של "חזית הבית" בממלכה, ששורשיו עוד בבהלות השווא מתקפת צפלינים ב-1909. כבר אז נולדה ה"צפלינופוביה" - הפחד מפני הצפלינים.

הערות

1. המאמר הוא עיבוד לעבודת מאסטר שהגיש המחבר ב-2012 שכותרתה "צפלינופוביה: הרתיעה והמשיכה אל מול תקיפות הצפלין בבריטניה במלחמת העולם הראשונה". העבודה נכתבה בהנחייתה של ד"ר איריס רחמימוב.

2. הסקירה ההיסטורית המוצגת במאמר הזה מבוססת על מחקרים רבים העוסקים בהתפתחותם של הצפלין ושל כלי תעופה אחרים שקלים מן האוויר. אלה הם הבולטים שבהם: H.G. Castle, *Fire over England: The German Air Raids of World War I*, Leo Cooper, London, 1982; Ian Castle, *British Airships 1905-1930*, Osprey Publishing, Oxford, 2009; Ian Castle, *London 1914-1917: The Zeppelin Menace*, Osprey Publishing, Oxford, 2008; Wilbur Cross, *Zeppelins of World War I*, Backinprint.com, Lincoln NE, 2001; Guillaume De Syon, *Zeppelin!: Germany and the Airship, 1900-1939*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore and London, 2002; Neil Faulkner and Nadia Durrani, *In Search of the Zeppelin War: The Archaeology of the First Blitz*, Tempus Publishing, Chalford, 2008; Thomas Fegan, *The "Baby Killers": German Air Raids on Britain in the First World War*, Leo Cooper, Barnsley, 2002; Alfred Gollin, *The Impact of Air Power on the British People and their Government, 1909-1914*, Macmillan Press, London, 1989; Andrew P. Hyde, *The First Blitz: The German Bomber Campaign against Britain in the First World War*, Leo Cooper, Barnsley, 2002; Joseph Morris, *German Air Raids on Great Britain 1914-1918*, The Naval and Military Press, Dallingdon, 1993; John H. Morrow Jr., *German Air Power in World War I*, University of Nebraska Press, Lincoln and London, 1982; Raymond L. Rimell, *Air War over Great Britain, 1914-1918*, Arms and Armour Press, Dorset, 1987; Charles Stephenson, *Zeppelins: German Airships 1900-1940*, Osprey Publishing, Oxford, 2004

3. ברברה טומנס, *אוגוסט 1914*, דביר, תל-אביב, 1999, עמ' 186
4. Martin Gilbert, *First World War*, Harper Collins Publishers, London, 1995, p. 42

5. H.C. Peterson, "British Influence on the American Press, 1914-1917", *The American Political Science Review*, Vol. 31, No. 1, Feb. 1937, p. 80; Deian Hopkin, "Domestic Censorship in the First World War", *Journal of Contemporary History*, Vol. 5, No. 4, 1970, p. 153; Alice Goldfarb Marquis, "Words as Weapons: Propaganda in Britain and Germany during the First World War", *Journal of Contemporary History*, Vol. 13, No. 3, 1978, p. 472

6. ביילי מלמן, *לונדון: מקום. אנשים ואימפריה (1800-1960)*, משרד הביטחון - ההוצאה לאור, תל-אביב, 2009, עמ' 242

7. למשל, ביום הראשון של הקרב על הסום ב-1 ביולי 1916 נהרגו כ-60 אלף בריטים וכ-8,000 גרמנים. ראו: <http://goo.gl/KtPrZ>



הטייס רוברט לקי שהפיל את הצפלין L-70 נקודת המפנה הייתה בליל 26 בנובמבר 1916, שבו תקפו שבעה צפלינים את ערי בריטניה. 206 הפצצות שהוטלו באותו לילה גרמו למותם של ארבעה בני אדם בלבד ולפציעתם של 37 נוספים. מנגד הצליחו טייסי הוד מלכותו להפיל שניים מהצפלינים התוקפים ולהרוג 20 מאנשי הצוות שהיו עליהם

קטלני כמו הבליץ המפורסם של מלחמת העולם השנייה, אך בו הונחה התשתית להיערכות האזרחית והצבאית לתקיפות אוויריות עתידיות. בסך הכול היו במהלך מלחמת העולם הראשונה 51 תקיפות של ספינות אוויר גרמניות נגד מטרות בבריטניה, שבהן הוטלו כ-6,000 פצצות במשקל מצטבר של 200 טונות. 557 בני אדם נהרגו באותן התקיפות, ו-1,358 נוספים נפצעו - מספרים זניחים בהשוואה לשיעורי האבדות בחזית המערבית, שבה נהרגו לעיתים עשרות אלפי לוחמים ביום אחד.⁷

עם זאת אין לסכם את חשיבותו של הצפלין במלחמה באמצעות טור סטטיסטי של מספרי ההרוגים והפצועים: התקיפות האוויריות היו בראש ובראשונה נשק של טרור שנועד לפגוע בשגרת החיים בעורף וברוח הלחימה של אזרחי האויב. אל מול מספר ההרוגים, שאינו גבוה, יש להציב את הצורך הצבאי להפנות משאבים כספיים ואנושיים לבניית כוח הגנה עורפי ולתיקון תשתיות שנפגעו ואת הנזק הפסיכולוגי שנגרם בעורף כתוצאה משנים של האפלה, של הסתגרות במקלטם ושל ציפייה מדי לילה להופעתה בשמיים של ספינת אוויר קטלנית באורך של עשרות מטרים. ביום שבו שייט הצפלין הראשון מעל האי הבריטי נפתח פרק

מה לסמוך שכן התברר שהן המטוסים והן התותחים שעל הקרקע לא היו איום אמיתי על הצפלינים. למעשה, מתוך 8,000 הפגזים שנורו לעבר ספינות האוויר פגע רק אחד במטרתו, ו-90% מטייסי כוח ההגנה כלל לא הצליחו אפילו להתקרב אל ספינות האוויר העצומות בגודלן. אך השילוב בין הזרקורים הרבים שהופנו לעבר הצפלינים לבין המטוסים שניסו להשיגם והתותחים שכוונו לעברם - לצד היותם כלי תעופה גמלוניים למדי, איטיים, בעלי יכולת ניווט מוגבלת ובעלי רגישות גבוהה לפגעי מזג האוויר - הציבו את הבריטים באמצע המלחמה כשידם על העליונה בחזית הזאת.

לדברי ההיסטוריון הבריטי מרטין גילברט, נקודת המפנה הייתה בליל 26 בנובמבר 1916, שבו תקפו שבעה צפלינים את הערים נורפוק, לינקולנשייר, הרטפורדשייר ונורת'המפטונשייר. 206 הפצצות שהוטלו באותו לילה גרמו למותם של ארבעה בני אדם בלבד ולפציעתם של 37 נוספים. מנגד הצליחו טייסי הוד מלכותו להפיל שניים מהצפלינים התוקפים ולהרוג 20 מאנשי הצוות שהיו עליהם. למחרת תקף מטוס גרמני בודד בלונדון, ועל אף שלא הצליח להרוג בהפצצתו שום אזרח בריטי, סימל למעשה את שקיעתו של עידן הצפלינים ואת תחילתן של "תקיפות (מפציצי) הגות'ה".

סיכום

הצפלינים הגרמניים היו פורצי דרך בתחום ההפצצות האסטרטגיות על ערים ועל אוכלוסייה אזרחית בעת מלחמה ואחד מסמליה הראשונים של המלחמה המתועשת. אך כפי שפרצו בסערה ובהפתעה אל חיי העורף זמן קצר לאחר תחילת המלחמה, כך ירדו מהבמה באופן סופי חודשים ספורים לפני יום שביתת הנשק. ב-5 באוגוסט 1918, בתקיפה הרביעית בלבד בשנתה האחרונה של המלחמה, הצליח הטייס קפטן רוברט לקי (לימים מפקד חיל האוויר הקנדי) להפיל את הצפלין החדש L-70 מעל הים הצפוני. 23 אנשי צוותו של ה-L-70 - ובהם מפקד כוח הצפלינים הגרמני, פריגטנקהיטן (סא"ל) פטר שטראסר - נהרגו בהתרסקות הצפלין. היה זה הצפלין ה-16 שהופל במלחמה והאחרון שניסה להפציץ מטרות בבריטניה.

"הבליץ הראשון" - כפי שכינו במחקר ההיסטוריוגרפי התקיפות האוויריות על בירת בריטניה במלחמת העולם הראשונה - לא היה