

אדמירל-משנה אדוארד אלסברג

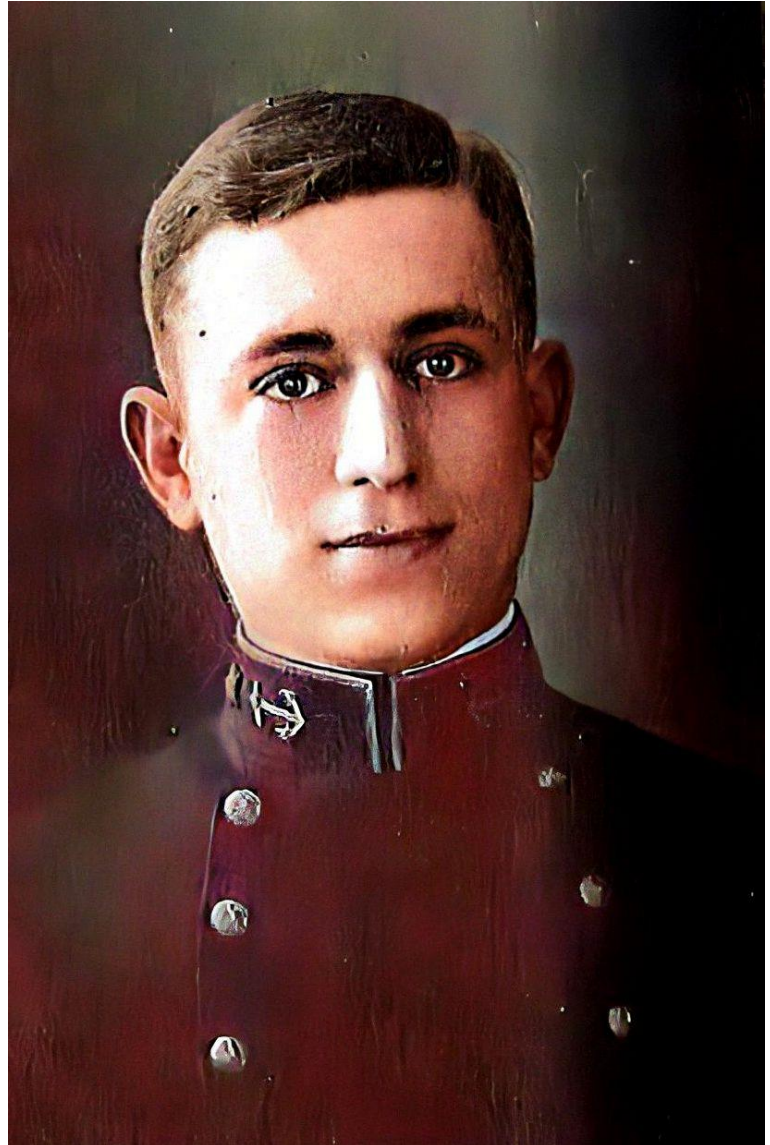
אלי"ם (מיל) די"ר בני מיכלסון



קצין החילוץ וההצלה הראשי של צי ארה"ב במלחמת העולם השנייה וממניחי היסודות לתורת החילוץ וההצלה של צוללות טרופות וספינות בכלל.

נולד בניו-הייבן, קונטיקט למשפחה יהודית שהיגרה בעקבות הפוגרומים ברוסיה. בנם של יוסף ועדנה לויין אלסברג. רכש את השכלתו וחינוכו באקדמיה של הצי באנאפוליס, בטכניון של מסצ'וסטס (MIT) והאוניברסיטה של קולורדו. תאריו כללו B.A. ומסטר במדעים, דוקטורט להנדסה ודוקטורט יוקרתי למדעים ממכללת בודואין (Bowdoin).

התקבל לאקדמיה של הצי כצוער מטעם מדינת קולורדו. במהלך לימודיו הצטיין בספורט וזכה לאליפות הצי בסייף. סיים חוק לימודיו בהצטיינות – ראשון במחזורו בשנת 1914 והתגייס לצי. עם גיוסו הוצב למשך 18 חודשים בספינת המערכה החדשה "טקסס" (27,000 טון, תותחי 356 מ"מ ומעל 1,000 אנשי צוות), על סיפונה השתתף באירועים נגד מקסיקו.



בשנת 1916 הוחזר לאקדמיה של הצי כמרצה בביה"ס לבוגרים בנושאי הנדסה-בינוי, והצי שלח אותו ללימודי ארכיטקטורה והנדסת אוניות ב-MIT. עם כניסתה של ארה"ב למלחמת העולם הראשונה, בחודש אפריל 1917 הוצב אלסברג במספנת הצי המרכזית בניו-יורק, שם שרת במהלך המלחמה ועד 1919. לאחר מכן חזר להשלמת לימודיו ב-MIT וקיבל את הסמכתו לתואר שני (מאסטר) בשנת 1920. במשך חמש השנים וחצי הבאות שרת במספנת הצי בבוסטון.

חילוץ הצוללת S-51

בליל 25 בספטמבר 1925 התנגשה ספינת הקיטור "סיטי-אוף-רומא" בצוללת צי ארה"ב S-51, סמוך לחופי רוד-איילנד, פערה בצידה חור גדול שגרם לטביעתה. לצוות נותרו שניות ספורות לפני ההתנגשות ורק 3 מתוך 36 אנשי צוותה הצליחו להינצל. 33 נספו בעת הטביעה. אסון זה היה שלישי לצי באותה התקופה לאחר ששבועות מספר קודם, סא"ל בצי שהיה בטיסה חלוצית ללא חניית ביניים מהיבשת להוואי – הוכרז כנעדר (לבסוף נמצא וניצל), וספינת-האוויר של הצי "שננדואה" התרסקה באוהיו כאשר 14 אנשי צוותה ניספו. אז החל לחץ ציבורי, פוליטי ותקשורתי רב לחילוץ הצוללת S-51 והבאת 33 אנשי צוותה לקבורה.

הצי החליט להקים כוח-משימה מיוחד לנושא שבראשו הועמד אל"מ ארנסט קינג (King), לימים מפקד צי ארה"ב, וראש מבצעי הצי במלחמת העולם השנייה (אחד הבודדים שקיבל דרגת אדמירל 5 כוכבים). באותה עת שימש קינג כמפקד בסיס צוללות וחיפש קצין הנדסה ימית מוכשר וחריג לנהל את מבצע חילוץ הצוללת. כל ההמלצות הצביעו על אלסברג שכבר עשה לו שם במספנות בהן שרת כקצין יצירתי הפורץ מסגרות ו"חושב מחוץ לקופסא".

קינג מינה את אדוארד אלסברג כקצין חילוץ והצלה ראשי של הצוללת ונתן לו את כל התמיכה והגיבוי הנדרשים. אלא שלא אלסברג לא היה כל ניסיון קודם בחילוץ ממעמקים וגם לצי ארה"ב לא היה כל ידע או ניסיון בתחום. ציוד מתאים כמעט ולא היה קיים וצוללים למים עמוקה היו במשורה.

הצוללת נחה על קרקעית הים בעומק כ- 45 מ' בים הפתוח (הצוללת הייתה בדרכה לאוקיינוס האטלנטי בעת טביעתה). מבחינת צוות החילוץ, דמה הדבר כאילו נחתה על הירח כי לאף אחד לא היה כל ידע וניסיון עבודה על קרקעית הים מעל 20-25 מ'. צריך היה להמציא מ- א' תורה ונהלים להתמודדות עם הבעיה, לארגן את עבודת אנשי הצוות, לאמן אותם, להפיח בהם עוז לעבודה בתנאים בלתי ידועים ואף לפתח ציוד לשם כך.

אלסברג בנה קורס לצוללנים במים עמוקים, אימן את אנשי צוותו ואף לימד את עצמו במקצוע חדש ובלתי מוכר זה. עשרה חודשים ארכה עבודת החילוץ. במהלכה סבר אלסברג שבאם עליו לפקח על חילוץ ממים עמוקים הוא חייב להיות שם עם אנשיו. והפך לקצין הצי היחידי בעל ידע וניסיון לצלילה במים עמוקים. אלסברג הכין תכנית עבודה ברורה ועבד בשיטתיות עד שלבסוף נחפרו שתי תעלות מתחת לגוף הצוללת, הושחלו בהן שתי שרשרות כבדות, הצוללת הורמה לפני הים ונגררה למספנה בנמל ניו-יורק. תוך כדי המציאו אנשי צוותו של אלסברג מספר אמצעי עבודה והוא עצמו המציא מבער תת-ימי לחיתוך פלדה עליו אף הוציא פטנט. במהלך העבודה הצליחו אנשי הצוות למשות 11 גופות מהצוללת הטבועה והשאר הובאו ביוני 1926 עם הצוללת לניו יורק תוך עריכת קבורה הולמת לימאים שניספו.

על פועלו זה הוענק לאלבסרג "עיתור השירות המצויין" (DSM) של הצי. עיתור זה הוענק עד אז רק לקצינים בכירים (מעל אל"ם) אשר הצטיינו באופן חריג במשימה בעלת אחריות לאומית. הענקת עיתור זה לאדוארד אלסברג הייתה חריגה ביותר וכן הענקתו בעתות שלום לראשונה בתולדות הצי. כמו כן הומלץ להעלאה בדרגה – לקומנדר (סא"ל) אלא שקידום כזה הצריך אישור מיוחד של הקונגרס. והצי ציין שבמערך ההנדסה-בינוי של הצי, אליו השתייך אלסברג, יש 50 קצינים הממתינים לדרגה לפניו. עבודתו החלוצית של אלסברג בקרקעית האוקיינוס בעת ההיא דרשה אומץ רב ב"ארץ לא ידועה" מנהיגות יוצאת דופן ומקצועיות מהדרגה הגבוהה ביותר שנדרשה להתגברות על הבעיות החדשות שניקרו בדרכו חדשות לבקרים.

היה זה אירוע מכונן בחייו של אלסברג אשר מאותו רגע נקשרו חייו לתחום הצלילה במעמקים והנצלת כלי שייט. יחד עם זאת בעת הזו בשנת 1926 השתחרר משירותו הצבאי בדרגת רס"ן (לוטננט-קומנדר). עבר לשירות מילואים פעיל ובשנת 1929 קודם במילואים לדרגת סא"ל (קומנדר) באישור מיוחד של הקונגרס (על אף התנגדות אגף כוח האדם של הצי).

עד מלחמת העולם השנייה

לאחר שהשתחרר משירות קבע בצי התקבל לעיסוק באחת החברות המובילות בארה"ב לקידוחי נפט (Tide Water Oil Company). במשך 9 שנים עבד אלסברג בחברה זו כמהנדס ראשי והתמחה בקידוחים תת-ימיים. במסגרת זו אף נרשמו על שמו כמה פטנטים בהם הטיפול בדלק בעל אוקטן גבוה והפרדת מים מדלקים ומוצריהם.

אולם כאשר בחודש דצמבר 1927 טבעה הצוללת S-4 ונודע ש-6 אנשי צוות לכודים בה ועדיין בחיים עשה הצי מאמצים רבים להצילם ולמשות את הצוללת. למאמצים אלו נקרא גם אלסברג מיד לשירות מילואים פעיל אולם מאמצי ההצלה לא יכלו להתגבר על מזג האוויר הקשה. אלסברג, תוך סיכון חייו, צלל בעצמו לצוללת שהייתה בעומק כ-35 מ' ובדק את הגוף. כאשר מזג האוויר נרגע, פיקח אלסברג על קשירת הצוללת לדוברות אותן פיתח בעת המבצע שלו למשיית ה S-51 וגרירתה אל הנמל.

בהיותו אזרח (עם כי כאיש מילאים פעיל) כתב אלסברג ספר על נסיונו במשיית הצוללת S-51 בשם On The Bottom (במעמקים) אשר בעקבותיו כתב ספר נוסף, הפעם עלילתי שהפך לסרט הוליוודי בשם "גיהינום מתחת למים" (Hell Bellow). כמו כן התראיין לאמצעי התקשורת בתביעה לשפר את אמצעי הבטיחות בצוללות ולבנותן באופן שניתן יהיה ביתר קלות להציל את הצוותים בעתות סכנה. ממסד הצי מאד לא אהב את ביקורתו של אלסברג בתקשורת והוא הפך לאישיות לא אהודה במיוחד במטה הצי. אולם בלחץ ציבורי, פוליטי ותקשורתי שנוצר נאלץ לבסוף הצי לפרסם ולהטמיע תוכנית בטיחות לצוללות כדרישת אלסברג.

בשנת 1935 הבין אלסברג שעליית הפאשיזם והנאציזם באירופה ובמקביל צמצום תקציבי ההגנה של הדמוקרטיה יובילו לבסוף למלחמה. התפטר ממשרתו המכניסה בחברת הנפט והפך לעצמאי, יועץ בתחומי הנדסה שונים אולם הקדיש את עיקר עיסוקו לכתבת מאמרים וראיינות לתקשורת בדרישה להתכונן למלחמה תוך ציון המצב הגרוע בה נמצא הממסד הביטחוני האמריקאי בשעה זו ככלל והצי בפרט. בתקופה זו החליט אלסברג להכין עצמו לחזרה לשירות תוך הצטרפות לאימונים במסגרת הצי בלא דרישת תשלום. הוא המשיך ככותב פורה של מאמרים וספרים בעיקר בתחום העניין העיקרי שלו – העולם התת-ימי.



במלחמת העולם השנייה

יום לאחר ההתקפה היפנית על פרל-הארבור, ב-8 בדצמבר 1941 היה כבר אלסברג חזרה בשורות הצי. שוב בדרגת רס"ן (Lieutenant Commander), על אף שכאמור כבר אושרה לו דרגת סא"ל ע"י הקונגרס. אלסברג לא עסק בקטנות ולא מחה על כך, הוא צורף למערך ההנדסה הימית של חיל ההנדסה האמריקאי (ולא לצי) ונשלח במסגרת סיוע ה"החכר והשאל" לבריטים לשקם את **נמל מסוואה (Massawa) אשר באריתריאה**, במזרח אפריקה שחובל ונהרס קשות ע"י האיטלקים בנסיגתם.

נמל מסוואה היה בעל חשיבות גדולה למאמץ המלחמה של בעלות הברית בהיותו במיקום אסטרטגי מצויין בים סוף. היה זה נמל שייטת-הים האדום-האיטלקית בעת שלטונם באתיופיה וסומלי. כשכזה

היה מצוייד היטב לתיקון והספנה של ספינות מסוגים וגדלים שונים כולל ספינות מלחמה. אלא שכאשר נסוג הצי האיטלקי, חבלניו עשו ככל שלא ידם להרוס את הנמל על מתקניו שלא יוכל לשרת את האויב. בתחילת שנת 1942 עם הצטרפותה של ארה"ב למלחמת העולם השנייה, הוחלט בפקוד העליון של בעלות הברית לתגבר ככל האפשר את צבא המזרח התיכון הבריטי כנגד צבאות הציר בצפון אפריקה עד אשר צבא ארה"ב יוכל לשנס מותניים ולהתערב אף הוא. במיוחד חיוני היה הדבר לאחר שהארמיה ה-8 הבריטית נאלצה לסגת בלוב נוכח מתקפתו של רומל והחלה צוברת כוחות להבטיח את הגנת מצרים ולקראת מתקפת נגד שתכננה.

לצורך זה נשלחה משלחת "החכר והשאל" אמריקאית למזרח התיכון. מפקד משלחת זו העריך ששיקומו של נמל מסוואה חיוני להבטחת זרם משלוחי ציוד, הספקה ותגבורות מארה"ב לבריטים במזה"ת, אחרת הנמלים הקרובים ביותר שאיפשרו תיקון אוניות והספנתן לטיפול מעמיק היה בנמלים המרוחקים אלפי קילומטרים מזירת המבצעים הצפויה ועל רקע זה ביקש סיוע בשיקום הנמל וקיבל את אלסברג.

אלסברג הפליג באוניה הזמינה הראשונה ללאגוס שבניגריה ומשם הגיע בטיסה למסוואה. עם הגעתו, מלא מרץ ואנרגיה, השתלט מייד אלסברג על מבדוק יבש צף שהבריטים השיטו בגרירה מאיראן והחל מספק שירותים לספינות הספקה בדרכן מהים התיכון ואליו. כך יכול היה מיד להכריז על נמל מסוואה כנמל פעיל אף על פי שהיה תחת פיקוד הצבא (לא הצי), שרת בעיקר ספינות בריטיות וקצין הצי היחידי במקום היה אלסברג עצמו. צי ארה"ב לא יכול היה לסייע לו על אף שבראשו עמד בעת הזו אדמירל קינג שאלסברג היה בן חסותו, בגלל שנמל מסוואה היה בזירת מבצעים באחריות הבריטים.

בתוך 9 ימים מיום הגעתו הצליח אלסברג למשות אל פני המים ולהשמיש את אחד המבדוקים היבשים האיטלקים הגדולים שהאחרונים הטביעו בנסיגתם ונרשם שהוא בלתי ניתן לתיקון. בעתונות קראו להישג זה "הנס של מסוואה". כאשר החלו להגיע ספינות ציוד הצלילה הספורות שלו מארה"ב (לאחר מאבק ממושך) עם ציוד הצלילה והתיקונים המיוחד שהצליח אלסברג לרכז, מיד החל להפעיל למשיית ספינות טבועות והשמשותן. בתנאי חום ולחות ששררו בתקופה זו בים האדום, בהם הבריטים טענו שאירופאים אינם יכולים לעמוד, הצליח אלסברג בתוך 8 חודשים, למשות ולהשמיש 4 ספינות סוחר, מבדוק יבש איטלקי גדול שני ועגורן צף ענק ללא תחליף. תיקן 80 ספינות הספקה ו-3 סירות בריטיות. השלטונות הבריטים יצאו מגדרם בהערכתם את פועלו של אלסברג בעיקר כיוון שנערך בעיתוי קריטי, לאחר הפסד האמל"ח והציוד העצום שספגו בתבוסתם במערכת גזאלה ביוני 1942 ונסיגתם הארוכה לתוך מצרים עד לאל-עלמיין כשרומל מזנב בעקבותיהם. אולם קצרה ידם מלסייע לו בכוח אדם מקצועי שלא היה ברשותם. יחד עם זאת הפיכת מסוואה לנמל היכול לספק כל סוגי הטיפולים והתיקונים לכלל ספינות בעלות הברית איפשרה בניין הכוח הבריטי החדש לקראת מערכת אל-עלמיין בשלהי שנת 1942 עת גם צבא ארה"ב נכנס ללחימה בצפון אפריקה. ראש משלחת ה"החכר

והשאל"י האמריקאית, גנרל רסל מקסוול (Maxwell) שהפך בינתיים למפקד הכללי של כוחות ארה"ב במזרח התיכון המליץ על אלסברג וגרם לקידומו המידי לדרגת אל"ם (קפטין) לאחר שהקונגרס, כאמור כבר אישר את מינויו לסא"ל בשנת 1929. על פועלו זה בנמל מסוואה הוענק לאדוארד אלסברג עיטור "לגיון הכבוד" האמריקאי. עיטור המוענק למשרתי הכוחות המזויינים האמריקאים על מעשים יוצאי דופן החורגים מעל ומעבר למקובל ועל הישגים נדירים. בעיטור שהוענק לאדוארד אלסברג נאמר: "על מנהיגות מופתית ויוצאת דופן תוך הפגנת הישגים יוצאים מהכלל עבור ממשלת ארה"ב בהפיכת נמל מסוואה לבסיס צבאי יעיל בתקופה מ-8 בינואר 1942 ועד ל-5 באפריל 1943, בעבודה ללא לאות במשימה שנראתה לרבים כבלתי ניתנת לביצוע. אל"ם אלסברג השיג תוצאות מדהימות, ראויות לציון בחילוץ והצלת ציוד ימי יקר ערך... ואיפשר פעילות רצופה של מבדוקים יבשים לתועלתן של כלל ספינות בעלות הברית".

ב-7 בנובמבר 1942 פתח צבא ארה"ב במתקפתו הראשונה במלחמה בזירת הים התיכון. היה זה מבצע "לפיד" (Torch) – הנחיתה בצפון אפריקה במרוקו ובאלג'יריה. מבצע משולב חסר תקדים זה שכלל מעל 900 ספינות שהפליגו מנמלי בריטניה וארה"ב נועד להביא כוחות צבא בריטים ואמריקאים לשטחי צפון אפריקה שבשליטה צרפתית ומשם לתקוף את כוחות הציר בפיקודו של רומל בתנועת לפיתה ענקית ממערב במקביל לתקיפתו של מונטגומרי ממזרח - מלוב. לשם כך היה חיוני להשתלט במהירות על נמלי צרפת העיקריים באלג'יריה: אלג'יר ואוראן. בעלות הברית העריכו שבאם הם יגיעו לנמלים אלה תחת דגל אמריקאי, יתקבלו במהרה בברכה ע"י הצרפתים שישמחו להכנע להם. לשם כך הם הכינו שני מבצעים מיוחדים: "טרמינל" לאלג'יר ו"רזרוויסט" לאורן. הרעיון המבצעי היה דומה, בשני המקרים נועדו צוותי-קרב משותפים של בריטים ואמריקאים לחדור עם כלי שייט אל תוך הנמלים ובבלבול שיווצר, עד שיחליטו הצרפתים מה לעשות, ישתלטו על מתקני הנמל ויכינו אותו לקליטת אוניות בעלות הברית. שני מבצעים אלו נכשלו כשלון חרוץ כאשר הצרפתים הצליחו להרוג ולשבות כ-90% מהחיילים שהשתתפו. גנרל דוד אייזנהאואר (Eisenhower), מפקד כוחות בעלות הברית במבצע הבין שהוא חייב למצוא פתרון מידי להשמת נמלים אלו אחרת גייסותיו שנחתו ישארו ללא יכולת לוגיסטית לקבלת דלק, מזון, חלקי חילוף וציוד שהיו חיוניים למערכה בצפון אפריקה ולספינות המשתתפות לא יהיה בסיסים לתיקונים ושיקום לאחר שייט ארוך וקשה ונזקים מאש האויב. לאחר התיעצות עם אדמירל הארולד סטארק (Stark), מפקד צי ארה"ב בזירה האירופית, הוחלט בעידודו של ראש מבצעי הצי, אדמירל קינג, להטיס באופן מידי את אלסברג ממסוואה לצפון אפריקה.

אייזנהאואר מינה את אלסברג מיידית לעמוד בראש כל מבצעי החילוץ וההצלה בזירה במטרה לשקם ולהחזיר לכשירות את הנמלים הצרפתיים מהר ככל האפשר.

ב- 11 בנובמבר 1942, 4 ימים לאחר הנחיתות הראשונות, הצרפתים כבר נכנעו בכל אתר ואתר והאמריקאים החלו בארגון השליטה במרחב במהירות. חופי הנחיתה ננטשו וכל ההספקה והציוד שבהם הושטו בחזרה לגיברלטר ומשם הוכנו להשלח לנמלים שהתאימו הרבה יותר לקליטת כמויות הספקה גדולות.

הבעיה הייתה שהצרפתים, לפני כניעתם, הספיקו לחבל באופן מקצועי בנמל אוראן. לא ניתן היה להפעילו לפני שתפונה ספינה שהצרפתים הטביעו בפתח הנמל אשר חסמה אותו כליל. וכן ספינות וגרוטאות נוספות שהושקעו לצד הרציפים.

אלסברג הצליח לארגן הטסה של ציוד יעודי לעבודות תת-מימיות אשר פיתח וריכז במסוואה ובשיירת משאיות משדה התעופה הקרוב הוביל את הציוד והאמצעים הנחוצים לביצוע התיקונים וכן מנמל ארזב במערב. הוא הצליח למשות את הספינה הטבועה בפתח הנמל ומרבית הגרוטאות מאגנו הפנימי. פעילותו הנמרצת של אלסברג הביאה באופן מפתיע להשמשה חלקית של נמל אוראן בזמן קצר ביותר. לפעילות החילוץ וההנצלה שלו רתם הפעם גורמים של מערך ההנדסה-בינוי של הצי (ה- Sea Bees) שתוגברו בספינות בריטיות יעודיות על ציודן. כמו כן הצליח אלסברג לגייס למבצע את רשויות הנמל הצרפתיות (עדיין פקידי ממשלת "וישי" ש"שוכנעו" באופן שלא יכלו לסרב) להעמיד לרשותו כל ציוד חילוץ והצלה שהיה ברשותם, אמצעי תאורה, מתקני נמל ונווטי נמל להבטחת התנועה הימית. כך יכול היה אלסברג, תוך פחות מעשרה ימים להעמיד לרשות המפקד האמריקאי שמונה לתפעל את הנמלים, נמל מרכזי מתפקד באגן המערבי של הים התיכון. כמו כן, כקצין חילוץ והצלה ימי ראשי של הזירה עבר אלסברג גם לנמלי אלג'יר וקזבלנקה, ונמלים ומעגנים משניים נוספים ודאג לפינוי הריסות וגרוטאות מתחומם עד לחזרתם המלאה לתפקוד. תוך פעילותו הנמרצת הצליח למשות עוד שני מבדוקים יבשים שטובעו/חובלו ע"י הצרפתים וכן כמה ספינות מלחמה וסוחר של בעלות הברית שהוטבעו.

על פעילות אינטנסיבית זו וההישגים שנבעו ממנה הוענק לאדוארד אלסברג **עיטור "לגיון הכבוד" האמריקאי (כוכב הזהב)** בשנית ובכתב העיטור נכתב: "...על שירות יוצא דופן כקצין חילוץ והצלה ראשי בזירת המבצעים הצפון אפריקאית בין החודשים נובמבר 1942 לפברואר 1943" כמו כן נכתב שם: "שאלסברג נשא באחריות אישית לניקוי וטיהור הנמלים העיקריים בצפון אפריקה ובמשייתן של ספינות בעלות הברית במרחבי הים התיכון".

אולם מאמצים רצופים אלו במסוואה ובצפון אפריקה נתנו באלסברג את אותותיהם ובחודש פברואר 1943 הוא אושפז כשאובחן באי ספיקת לב. לאחר כחודש אישפוז הוא נשלח להתאוששות והחלמה לתפקיד משרדי במספנת הצי בניו יורק. בתקופת "מנוחה" זו התבשר אלסברג כי הוענק לו ע"י מלך אנגליה **עיטור מפקד במסדר האימפריה הבריטית** על שירותיו באריתריאה וצפון אפריקה. במשך כשנה, עד חודש מאי 1944, שרת אדוארד אלסברג כמפקח על בניית ספינות המלחמה במספנת ניו

יורק. אולם בעת ההיא הרגיש שהחלים לחלוטין וביקש מאדמירל קינג תפקיד מעניין יותר וקרוב לזירות המלחמה.



בתוך ימים ספורים הוצב אל"ם אדוארד אלסברג בלונדון כנציג ארה"ב במיזם "נמלי מאלבריי" המלאכותיים שנבנו באנגליה.

ב- 3 במאי 1944 הגיע אלסברג ללונדון והוצב במטהו של אדמירל סטארק. ימים ספורים אחר כך הוא נשלח לבדוק את התקדמות הפרויקט. כאשר הגיע למקום הסתבר לו שמרכיב מרכזי בפרויקט, אלמנטי בטון מסוג "פניקס" אשר נבנו להגרר בהישט מעבר לים ולהיות משוקעים מול חופי צרפת כתשתית בטון ושוברי גלים לנמלים המלאכותיים, נחו על קרקעית הים מבלי יכולת להזיזם. אלמנטים אלו תוכננו עם משאבות שנועדו לשאוב את המים מתוך המבנים להשיט אותם בציפה לצרפת ולאחר מכן להציפם שוב ולשקעם במים. אלסברג נוכח שהאחריות להפעלת הנמלים המלאכותיים הוטלה על חיל הנדסה הבריטי כיוון שזה נראה כעוד אמצעי שיאפשר פריקת רכב ורק"ם של הצבא וקידומו

לגזרות הלחימה. אולם חיילי חיל ההנדסה וקציניו עמדו ליד המבנים העצומים הללו חסרי אונים מבלי יכולת לתפעלם, במקרה זה לרוקנס ממי הים באמצעות שאיבה ולהפכם לאלמנטים צפים. אלסברג ניסה להסביר להם כיצד לבצע זאת אולם חיל ההנדסה הבריטי חסר את הידע והניסיון לפעול לפי הנחיות אלסברג. אלסברג הבין שהזמן קצר ובאם הבעיה לא תפטר עד ליום הנחיתה המתקרב והולך הכוחות הלוחמים יחסרו מרכיב מרכזי בפלישה לאירופה – הנמלים המלאכותיים – שדרכם תוכננה מרבית הלוגיסטיקה להדחף. הוא דיווח מיידית לאדמירל סטארק והמליץ להעביר את הפרויקט מחיל ההנדסה לצי המצויד למלאכה כזו ובעל ידע וניסיון רב הרבה יותר. אדמירל סטארק פנה למלך אנגליה וזה בתורו דחק בצ'רצ'יל לרדת לחקר העניין. וכך, ימים ספורים לפני מבצע הנחיתה בא צ'רצ'יל לבקר באתר הנמלים המלאכותיים. הוא נפגש עם אלסברג והבין במהירות את הבעיה. מיד שב ללונדון והורה להעביר את הפיקוד על הפרויקט מחיל ההנדסה (הצבא) לצי. מאותו רגע הורכבו "נמלי מאלבריי" והושטו לצרפת ע"י הצי בהכוונתו וחניכתו הצמודה של אדוארד אלסברג. על אף שהשייט החל כבר ב- 6 ביוני, השלמת בניית הנמלים עד שהחלו לפעול ארכה בין שבוע ל- 10 ימים, ב- 18 ביוני כבר שניהם היו בנויים ומתפקדים. הצבתם מול חופי הפלישה הקנדי בארומנש והאמריקאי ב"חוף אומהה" ופעילותם הייתה להצלחה מסחררת ולאלסברג היה תפקיד מכריע בכך.

אחר הצבתם, צורף אדוארד אלסברג לכוון-משימה מס. 125 של הצי שתמך בנחיתה ב"חוף יוטה" - חוף הנחיתה המערבי ביותר שמיועד היה לקורפוס של גנרל לאוטון קולינס. הנחיתה בגזרה זו הצליחה מעל המשוער עם אבידות מועטות ביותר ואלסברג עסק בניקוי החוף ממכשולים שונים, נחתות וציוד שנפגעו והפריעו לנחיתה בלתי מופרעת. כך היה אלסברג בין אנשי הצי הראשונים שנחתו על החופים במערב אירופה בעת מערכת נורמנדי. ב- 10 באוקטובר 1944 הוחזר אדוארד אלסברג לארה"ב לאחר שהשלים בהצלחה את תפקידו ספלישה לאירופה.

לאחר המלחמה

עם הגעתו הוצב בקליבלנד, אוהיו כמפקח על בניית אוניות ועל חימושי הצי. תפקיד בו שרת עד ליציאתו משירות פעיל ב- 3 באפריל 1945. ב- 1 בדצמבר 1951, עם פרישתו מהשרות בצי ארה"ב, הוענקה לאדוארד אלסברג דרגת אדמירל-משנה (Rear Admiral) על בסיס הישגיו יוצאי הדופן והבלתי רגילים בשנות שירותו.

לאחר פרישתו המשיך אלסברג לכתוב מאמרים וספרים בהם על עיקרי פעילותו במלחמת העולם השנייה. כמו כן המשיך להרצות בפורומים שונים של הצי ומחוצה לו ולשמש כיועץ עצמאי בתחום ההנדסה הימית והעבודות התת-ימיות.

אדוארד אלסברג נפטר ב- 24 בינואר 1983 ונקבר בטכס צבאי מלא.

1. Alden John, Salvage Man, Naval Institute Press, 1997.
2. Ellsberg Eduard, On the Bottom, Dodd, Mead, 1928.
3. Ellsberg Eduard, Under the Red Sea Sun, Dodd, Mead, 1946.
4. Ellsberg Eduard, No Banners, No Bugles, Dodd, Mead, 1949.
5. Ellsberg Eduard, The Far Shore, Dodd, Mead, 1960.