

חלפו אומנם 85 שנים מאותו יום של 1918, שבו הוטבעה בידי טיל הטורפדו של ספינת ה-MAS (אוניות מלחמה נגד צוללות) של לואיג'י ריצו, אך הספינה הענקית שמורה היטב ומשמשת עדות חיה לאירועים שקבעו את גורל מלחמת העולם הראשונה. ויש גם פרט מסתורי קטן: הצוללים הבחינו בשלושה חורים שגרמו הפגזים האיטלקיים, ולא בשניים כפי שאמור היה להיות...

# סנטו סטפאנו

כתב: Fabio Ruberti

צילמו:

Andrea Bolzani

Massimiliano Canossa

Raffaele Laghezza

Marco Valenti

תרגום מאיטלקית: אניטקסט



ני צולל. חוזר על אותן פעולות, כמו במאות צלילות קודמות, באותו ריכוז ובאותו קור רוח. אני משתוקק לראות את שרידי האונייה. המים צלולים ומיד נדמה לי שאני מבחין בקרקעית. "לא, לא יכול להיות, מוקדם מדי, עמוק מדי." אני חושב לעצמי, ואכן זו טעות. מתחתי, מעט לפני, אני מבחין בשני מדחפים ענקיים, רבי עוצמה. אחד מהם עטוף במכמורת, שמכסה גם את ההגה הענק ואובדת במעמקים. אני מבחין מיד גם במדחף השני ומתחיל לראות את קווי המתאר הענקיים של גוף האונייה, כה גדולים שלרע חשבתי שזו קרקעית הים: זו ה"סנטו סטפנו" ואני כאן, מעליה, וחברי הקבוצה האחרים מאחורי בטור עורפי.

קשה לי להתייחס ל"סנטו סטפנו" כאל שרידים. בשבילי היא "חתיכת" היסטוריה שמושכת אליה כמו מגנט, אותי ואת הספורים שקדמו לי. האירועים הסוערים בשנה האחרונה של מלחמה העולם הראשונה סובבו סביבה, והיא השפיעה על חייהם של אנשים שהיו קשורים אליה, אם כדמויות ראשיות, אם כנספחים. אירועים אלה אפשר לתמצת באמצעות שתי דמויות מרכזיות ויריבות: האדמירל מיקלוש הורטי דה נגיבנייה, מפקד חיל הים המלכותי האוסטרו-הונגרי, ולואיגי ריצו, מפקד שיטת ה-MAS ה-רביעית של חיל הים המלכותי האיטלקי.

**מהלך האירועים**

מיקלוש נולד ב-1868 למשפחה שנמנתה עם האצולה הכפרית ההונגרית. בגיל צעיר התניס לצי המלכותי וחונך על פי מיטב הסגנון והתרבות הקשוחים, אך בלי ספק המרתקים, שאפיינו את המלוכה המרכז אירופאית. מיקלוש היה קצין איכותי מאוד בעל קשרים רבים בחצר המלוכה. עם פרוץ מלחמת העולם הראשונה, התמנה לעוזר השדה של הקיסר פרנץ יוזף. מיד לאחר הכרזת המלחמה, התמנה למפקד ספינת הקרב "נוברה" ונודע כמפקד נועז, אגרסיבי ובעל יכולת טכנית רבה.

עיקר פעילותו האסטרטגית של חיל הים ההבסבורגי (האוסטרו-הונגרי) במלחמה בים האדריאטי הייתה לפרוץ, או לפחות לשבש, את המצור הימי של אוטרנטו (Otranto) (אפשר לציין מה זה ואיפה זה?) בעזרת סדרת פשיטות ופעולות התשה. בתום סדרה של פשיטות שלא נשאו פרי,

הטיל האדמירל נייגובן, מפקד חיל הים המלכותי, על מפקד ספינת הקרב "נוברה" דאז הורטי לתכנן ולפקד על פריצת המצור הימי של אוטרנטו. בערב ה-14 במאי 1917, בראש להק ימי שכלל את ספינות הקרב "נוברה" "סיידה" ו"הלגולאנד", את המשחתות "קספל" ו-"בלון" ושלוש צוללות, יצר הורטי מגע עם שיירת אויב והטביע אוניית סחר ואת המשחתת האיטלקית "בוריאה" שליוותה אותה. כל הלילה נמשך הניסיון לפרוץ את המצור, אך למרות הצלחתן להטביע 14 סירות מכמורת, בבוקר שלמחרת נאלצו האוניות האוסטרו-הונגריות לחזור על עקבותיהן, לאחר שנרדפו על ידי להק ימי אנגלי-איטלקי שבראשו ספינות הקרב הבריטיות "דרת'מות" ו-"בריסטול" בפיקודו של סגן האדמירל האיטלקי אלפרדו אקטון, שהיה על סיפונה של ה"בריסטול". שני הצדדים ספגו בקרב נזקים כבדים: ספינת הקרב "נוברה" נפגעה כמה פעמים והורטי נפצע ברגלו; למרות הפגיעות שספג חדר המכונות, הצליחה הספינה לשוב עם שאר הלהק לבסיס היציאה, בבוקה די קטרו. נוסף על הטבעת אוניות האויב, הצליחו גם שלוש הצוללות (U27, U4 ו-U25) שליוו את הקבוצה לעבור אל הים הפתוח. בעקבות זאת, ואת זאת אישר גם הפיקוד הימי האוסטרו-הונגרי, אורגן המצור מחדש, וטוב יותר מקודם.

בתום תקופת הבראה, שבמהלכה ביטא כמה פעמים את צערו על כך שלא היה לו די כוח להכות מכת מוות במצור, קודם הורטי בדרגה ומונה למפקד ספינת הקרב "פרינץ יוגין", אחת מארבע דרדנאוטים רבות העוצמה מסוג Viribus Unitis.

בראשית 1918, סבלה הקיסרות האוסטרו-הונגרית לא רק מרעב, אלא גם מהתקוממויות לאומיות של העמים השונים בהם שלטה, ההתקוממויות שגברו והלכו לאחר מותו של הקיסר הזקן פרנץ יוזף, ב-21 בנובמבר 1916. בעזרת הכריזמה שלו, הצליח הורטי להרגיע התחלת התמרדות ביומו הראשון כמפקד ה"פרינץ יוגין" בפולה. הרגע המכריע בקריירה שלו בחיל הים ההבסבורגי קרה לאחר שמקסימיליאן נייגובן, מפקד חיל הים, התכסר בעקבות מרד בכסיס בוקה די קטרו, בפברואר 1918.

המוניטין והכבוד שבהם זכה הורטי בקרב

מלחי חיל הים וחשיבותו בחצר המלוכה, הביאו את הקיסר הצעיר קרל הראשון למנותו, ב-1 במרץ 1918, למפקד חיל הים המלחמתי המלכותי (Kaiserliche und Koenigliche Kriegsmarine), במקומם של עמיתים רבים מבוגרים יותר ובעלי דרגה גבוהה יותר. בגיל 50, מצא עצמו הורטי מפקד על כלי מלחמה רב עוצמה, אך הרס מבפנים בעקבות מרי חברתי ולאומני של הקרואטים, של הצי'כים ושל האיטלקים. הורטי היה מודע למרידות אלה ולעובדה שבשל דעותיהם המיושנות של קודמיו במשך רוב שנות הסכסוך, נשאר מיטב אוניות חיל הים (אוניות המלחמה המתאימות לים עמוק וביניהן 4 הדרדנאוטים היפות והחזקות) בכסיס פולה הבטוח. הורטי היה משוכנע שיש ליטול יוזמה כדי למנוע, או לפחות לדחות, את הגרוע מכל.

זאת ועוד, חוסר הפעילות שאילץ את האנשים לחיי בטלה בכסיס, הרחק מהקרבות, הניב אי שביעות רצון, עריקות ומרידות. הורטי הראה מיד למלחים מאיזה חומר הוא קורץ. שני מלחים על סיפון אחת המשחתות, האחד צ'כי והאחר קרואטי, ניסו להמריד את אנשי הצוות ולשכנע אותם לרצוח את הקצינים ולשוט לכיוון אנקונה. משנתגלו ונאסרו, נידונו השניים למוות בבית דין צבאי. הורטי דאג לכיצוע גזר הדין כבר ביום שלמחרת, בנוכחות עשרים ימאים מכל אונייה מאוניות הצי. מקרה זה, ששיקף את חומרת המצב, הסיר כל ספק שהיה לו: מעודד מהניסיון הקודם שהיה לו במאי 1917 וכשהוא זוכה לתמיכת הקיסר והמטה הכללי שלו, החליט לתכנן פריצה נוספת של המצור של אוטרנטו, שתבוצע עם עלות השחר של ה-11 ביוני 1918, בה ישתתפו כל אוניות הצי המתאימות לשיט בים עמוק. במקביל, בחזית של נהר הפיאבה, יפתח הצבא במתקפה קרקעית; לפי תוצאותיהן של פעולות מקבילות אלה, יחליט הקיסר אם לפתוח, מתוך עמדת יתרון, את המשא ומתן על שביתת הנשק.

לואיגי ריצו, גייגי בכי ידידיו, נולד במילצו ב-8 באוקטובר 1887 למשפחה צנועה של אנשי ים ופטריוטים סיציליאנים. בילדותו הרבה לשמוע סיפורי ים ומלחמה. בגיל 23, כשכבר היה קברניט בצי הסוחר ונווט בנמל מסינה, הציל מסערה אוניית קיטור, וזכה על כך במדליית הזהב הראשונה שלו, בזכות האומץ האזרחי שהפגין. בתוקף תפקידו כפרח קצונה בצי, השתתף בין השנים



רצו את הפיקוד על כל הפעולות בים התיכון שבהן יהיו מעורבות ספינות הקרב שלהם. עמדות סותרות אלה גרמו להתקשות עמדתו של מפקד חיל הים המלכותי, האדמירל תיאון דה רבל. במהלך ישיבה סוערת של המועצה העליונה שהתקיימה בוורסי ב-2 ביוני 1918, שמונה ימים לפני הטבעת ה"סנטו סטפנו", דבק האדמירל דה קבל בעקשנות בעמדותיו ואמר: "הפיקוד על פעולה כלשהי בשטח ובים האדריאטי הוא של האיטלקים וזה צריך להישאר, כפי שנקבע באמנות התקפות".

בתום חילופי דברים סוערים בין ראש הממשלה האנגלי לויד ג'ורג' ובין ראש הממשלה האיטלקי סונינו, נטשו סונינו ותיאון דה רבל זועמים את הכנס. הכנס הסתיים בלי שהתקבלה החלטה.

בהתאם לאסטרטגיה פוליטית וצבאית מדויקת שהנחה תיאון דה רבל, ב-9 ביוני 1918, עזב ריצו את נמל אנקונה עם MAS15, בפיקודו של ההגאי הראשי ארמנדו גורי, ועם MAS 21, בפיקודו של פרח הקצונה ג'יוזפה אאונזו, כשהן נגררות על ידי המשחתות MAS 12 ו-MAS 15. כמה שעות מאוחר יותר הפליגה מפולה החטיבה הימית ובראשה ה"סנטו סטפנו": גורל כולם עמד להצטלב.

### סוף דבר

בבסיס חיל הים בפולה היו כולם עסוקים בהכנות קדחתניות. האדמירל הורטי החליט להוציא את כל הצי. הוא עצמו תכנן להפליג על סיפונה של ה"יוריבוס יוניטיס", שביחד עם התאומה שלה "פרינץ יוג'ין", הייתה אמורה להוות את הכוח המרכזי של הדיביזיה הראשונה, שהפליגה בערב ה-8 ביוני 1918 לכיוון מפרץ סלאנו (Slano), המוגן, צפונית לגרבוזה (Gravosa) לא הרחק מרגוזה (Ragusa) (דוברובניק), אליו היו אמורים להגיע בתוך יומיים. על הדיביזיה הימית השנייה פיקד מפקד האונייה היינריך סייץ. היא כללה את ה"סנט אישטוואן", ה"סנטו

מכיוון שלא היה מרוצה והיה משוכנע ששתי ספינות הקרב שבסיסן בטריאסט הן איום מתמשך על המערך האיטלקי, ריצו סיכם ותכנן עם צ'יאנו, מפקדו, כשיטה נגד בסיס האויב: בצהרי ה-10 בדצמבר יצא ריצו מנמל ונציה בפיקודן של MAS9 ו-MAS13, וז האחרונה בפיקודו של הקפטן פריני, כשהן גוררות את ספינות הטורפדו 9PN ו-11PN. שעות אחדות מאוחר יותר, בחסות החשכה והערפל, נחתכו שמונה כבלי מתכת ששייעו במצור על הנמל. זמן קצר לאחר מכן טבעה ה"וינה" ואת ה"בודפשט" פספסו במעט. כל האוניות שבו לוונציה בלי פגע.

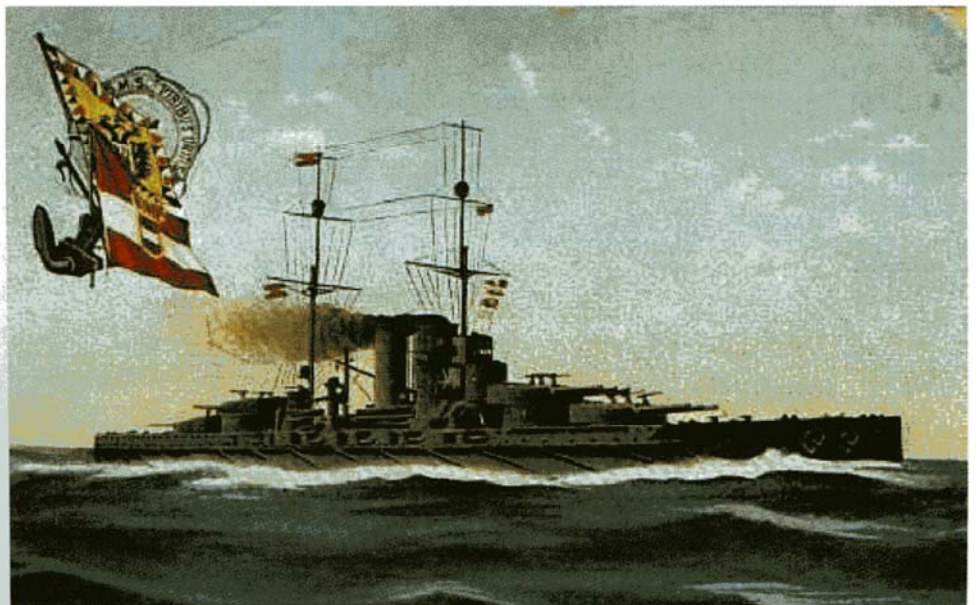
זכות פעולה נועזת זו, ב-3 ביוני 1918, הוענק ללואיג'י ריצו בכיכר סן מרקו עיטור הזהב הראשון שלו. כעבור שבוע, הצטלב גורלו בגורלה של ה"סנטו סטפנו" במים של פרמודה (Premuda). בינתיים הוא לא התבטל: בפיקודו של צ'יאנו, לאחר שעבר למעלה מ-50 מייל בין קווי ההגנה של היריב עם קבוצה קטנה שכללה שלוש ספינות MAS, חדר לבסיס הימי המצויד היטב של מפרץ בוקארי (Buccari), ליד פיומה (Fiume). הפעולה לא השיגה תוצאות מהותיות, אך פנעה במורל האוסטרו-הונגרי וזיכתה את ריצו בעיטור כסף רביעי, בקידום לדרגת מפקד קורבטה ובהצבה בבסיס חיל הים באנקונה.

בינתיים, היחסים בין בעלות הברית, איטליה אנגליה וצרפת התערערו. בניהול המלחמה הימית בים האדריאטי, ניגודי הדעות התבטאו בעיקר בנושא הפיקוד המאוחד. האנגלים ביקשו להטיל את הפיקוד על האדמירל גיליקו שלהם, ואילו הצרפתים

1911-1912 במלחמה איטלקיה-טורקיה, והשתחרר בדרגת סגן משנה. הוא שב וגויס ביוני 1915 - מלחמת העולם הראשונה עתידה הייתה להפוך אותו למיתוס בעיני יידיים ואויבים כאחד.

הוא הוצב בהגנה הימית על גראדו (Grado) וזכה בעיטור על גבורתו; באותה העת החל מסתמן אופיה של המלחמה בים האדריאטי, שהתמקדה במצור של אוטרנטו ודחתה התנגשות סופית בין חילות הים בים הכתום, כששני הצדדים מאמצים אסטרטגיה שמתרכזת בפשיטות ובהפצצות של החוף.

מפקד חיל הים האיטלקי, תיאון דה רבל, תמך בשימוש במהלכים ערמומיים ושנונים; תנאים אלה היו אידיאליים מבחינתו של ריצו, ואפשרו לו לתת ביטוי מרבי לאיכויות שלו. זמן קצר לאחר שהוצב ב-MAS, זכה בעיטור כסף שני על תפיסת שני טייסים אוסטריים. פעולת קורטלצו (Cortellazzo) הייתה הרגע שקבע את המוניטין של ה-MAS והציג את האיכויות של סגן משנה ריצו: בבוקרו של ה-16 בנובמבר 1917, התייצבו בפני המערך האיטלקי השמאלי, דרומית לגראדו, ספינות הקרב "וינה" ו"בודפשט", מלווות בעשר משחתות. נגד עמדות היבשה נפתחה אש חזקה, שכמובן נענתה באש. לאחר מכן, שייטת המורכבת מ-MAS15 של ריצו ומ-MAS13 של הסגן צ'יאנו, יצאה במתקפת נגד אלימה, למרות חוסר הפרופורציה בכוחות. שתי ספינות הקרב ניצלו בנס מפגיעה של ארבעת טילי טורפדו שנשלחו נגדן, והחליטו מיד להימנע מפעולה ולסגת. לואיג'י קיבל עיטור כסף שלישי, קודם לדרגת סגן ועבר לשירות קבע.





קלות בלבד. ואולם, כעבור זמן קצר, היא סימנה ל"טגטהוף" להתכונן לגרור אותה מהר. אבל האונייה התאומה לא הבינה כראוי את ההודעה. נטייתה ההתחלתית הייתה של 10 מעלות. הנטייה פחתה מעט ולכן המפקד קיווה להצליח להציל את האונייה שלו במפרץ בריגוליה (Briguglie), באי מלדה (Melada) (מולאר Molar) הסמוך.

כפי שקורה פעמים רבות, דווקא ברגעים הקריטיים מבחינים בדברים שהוזנחו. אי הפעילות המאולצת פגעה ביעילותו של הצוות. שגיאות תכנון והיעדר אטמים במחיצות האטומות עשו את השאר. אוניית הקרב נעצרה. היא אותתה ל"טגטהוף" לבוא לעזרתה ולגרור אותה, אך גם במקרה זה היו איחורים, מכיוון שעל סיפונה של האונייה התאומה לא העריכו נכון את חומרת המצב.

בתום פעולות ההתחברות, נפתחה אש בלי אבחנה מתותחיה הצדדיים של ה"סנט אישטוואן" מכיוון שאנשיה סברו כי צוללת תוקפת אותם. ה"טגטהוף" שרצתה להתרחק מהסכנה, שחררה את ככל הגרירה. כל ניסיון נוסף להתחבר מחדש לא הצליח. בשעה 05:00 הורה המפקד סייץ לנטוש את הספינה. בשעה 05:38 הספינה נטתה בצורה מפחידה ובשעה 05:58 החלה להתהפך וכעבור 15 דקות טבעה.

על סיפונה של ה"טגטהוף", המפקד פון פרגלאס העמיד את הצוות ואת התזמורת. לצלילי ההמנון הלאומי, בראש חשוף וכומתה ביד ימין מורמת, הצדיעו האנשים בפעם האחרונה לאונייה התאומה שטבעה. הגורל הושלם.

רצה הגורל ורגעיה הטרניים האחרונים של האונייה הונצחו: אחד מצוותי ההסרטה הראשונים באותה עת שהה על הסיפון כדי לצלם את פריצת המצור של אוטרנטו; הצוות מצא עצמו מסריט תחת זאת את שקיעתה של הקיסרות האוסטרו-הונגרית.

MAS21, פרח הקצונה אאונזו, את נתיב ההתקרבות ואת אופן המתקפה, כשהוא מייעד לעצמו את המשחתת הראשונה; הוא החליט שלא לשגר טורפדו ממרחק גדול בגלל הסתברות גבוהה לאי הצלחה, ותחת זאת לחדור לתוך המבנה, גם אם משמעות הדבר הייתה דרכי נסיגה מעטות.

במהלך נועז, חתכו שתי ספינות ה-MAS את דרכו של מבנה האוניות, שינו כיוון כדי להתייצב לימין אוניות האויב, וכדי לא ליצור יותר מדי התזות מים על החרטומים, חדרו במהירות נמוכה לתוך מבנה הדיביזיה, בין ספינות הטורפדו.

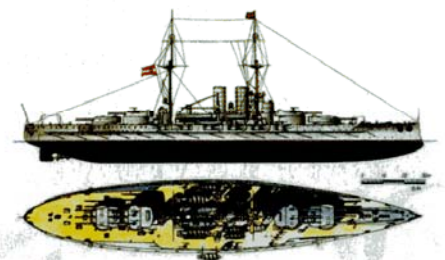
גל התזוזה של האוניות גרם לשתי ספינות ה-MAS להתקרב זו אל זו באופן מבהיל, אך הן הצליחו למנוע התנגשות ונפרדו כדי לתקוף; במרחק של פחות מ-500 מטר מאוניית הקרב הראשונה, שלח ריצו את שני טילי הטורפדו וראה כיצד הראשון מבין השניים מתפוצץ בין שתי הארובות והשני מעט יותר לכיוון הירכתיים: השעה הייתה 3:30 של 10 ביוני 1918. אאונזו הפגז מיד אחריו: שיגור טיל הטורפדו הראשון נתקל בבעיות מסוימות, אך השני פגע ככל הנראה פגיעה מדויקת. צוותי ספינות ה-MAS זיהו מיד את הפיצוץ ושינו את כיוון השיט. הם הפכו את החרטום לכיוון איטליה, עברו שוב בין ספינות הטורפדו שהיו בקו. היחידה שהבינה מה קרה באמת הייתה המשחתת "ולביט" שנמצאה בראש הדיביזיה ולשמאלה של ספינת ה-MAS של ריצו במהלך תמרון ההתקפלות שלו.

ה"ולביט" יצאה מהמבנה וניסתה לחתוך את דרכה של MAS 15, או לפחות לעלות עליה. בתזוזה כתאומית, הצליח ריצו להימנע מפגיעה, אך לא הצליח למנוע מהמשחתת לרדוף אחריו. עוד מעט ותשיג אותו. הוא ניצל בזכות שיגור טילי טורפדו מעל פני השטח: אחד מהם פגע ב"ולביט", הוריד את כל החרטום שלה ועצר את מרדפה. המשחתת ניצלה מטביעה הודות לסגירת המחיצות האטומות של האונייה. MAS 15 ו-MAS 21 חזרו בלי פגע לאנקונה ביום שלמחרת.

גם אם ב"ולביט" הבינו מה קרה, הרי שעל סיפון ה"סנטו סטפנו" שלט הבלגן: איש לא הבין מי שיגר את הטורפדו. תחילה נראה היה כי המקים אינם חמורים. אוניית הקרב אותתה בשני אורות תכלת כדי לציין שהיא ממשיכה באטיות וכי ספגה פגיעות

סטפנו" שעל סיפונה היה סייץ, וה"טגטהוף", כפיקודו של מפקד האונייה היינריך פרגלר פון פרגלס; מאחר שכבר הייתה ממוקמת בשורה שנייה ונדרשה לעבור רק כמחצית מהמרחק כדי להגיע לנקודת העגינה שלה ליד האי גרוסה (Grossa), לא הרחק מזרה (Zara), הפליגה באיחור של עשרים וארבע שעות. העניינים החלו להשתבש מההתחלה. בגלל איחור לא מוסבר בפתיחת המצור הימי, הדיביזיה הימית השנייה עזבה את בסיס פולה בשעה 22:15 של 9 ביוני 1918; נוסף על שתי אוניות הקרב, השתתפו בפעולה גם המשחתת "ולביט", שהייתה בפיקודו של מפקד הקורבטה סטניסלאו ויטקובסקי, וספינות הטורפדו TB 76, 77, 78, 79, 81 ו-87 ששטו שלוש מכל צד של השיירה.

הבעיות נמשכו עם התחממות יתר של אחד משני המסבים של הטורבינה הימנית של ה"סנט אישטוואן", ולפיכך הופחתה המהירות מ-17.5 קשר ל-12.5 בשעה 02:15 בבוקר ה-10 ביוני, הייתה הדיביזיה מול האי סנסגו (Sansego). בערך באותה שעה, סיים ריצו פעולה שלא צלחה, שמטרתה הייתה חטיפת מוקשים תת-ימיים בתעלת סלבה (Canale di Selva), בין האי של פרמודה והאי של לוטוסטראק (Lutosttrak). הרעיון לשוב לאנקונה בלי תוצאות לא מצא חן בעיניו. הוא דחה את סיום הפעולה ביותר מחצי שעה, אך לבסוף נכנע וציווה לשנות נתיב לנקודת ההתכנסות עם ספינות הטורפדו: השעה הייתה 15:30. זמן קצר לאחר מכן, הבחין ריצו בתמרות עשן גדולות, וחשב כי מדובר בספינות טורפדו אוסטריות שמגיעות מלוסינו (Lussino) ונשלחו נגדו מתחנת האיתור של גרואיזה (Gruisa). ריצו החליט לתקוף ושינה את כיוון השיט לעבר העשן. אולם לאחר שהביט במשקפת, הופתע לגלות כי אוניות האויב, שהיו חלק מקבוצה עצומה, אינן תוקפות אותו. ריצו העריך כי השיירה כוללת שתי אוניות דרדנאוט ויותר מעשרה כלי שיט שונים, ממשחתות ועד ספינות טורפדו. באמצעות מגפון תיאם עם מפקד



את תותחי הצריח השני מבצבים מהחול. בנקודה זו אני מחליט לעלות בחזרה כדי לצמצם את הצריכה ולהאריך את פרק הזמן שעומד לרשותי לחקר האונייה. ברגע שאני יוצא מתחת לאונייה אני חש זרם נגדי קל בכיוון שלי ומעריך שהוא יועיל לי להאיץ את שלב החזרה. אני מפנה את מבטי לכיוון האונייה ומזהה היטב את המצד הראשון הצדדי עם תותח 105 מ"מ, באחרים אבחין מאוחר יותר. לימיני, מעט נמוך יותר, על הקרקעית, אני מבחין בבירור כמה שנשאר מתורן הירכתיים. כשאני זו עוד יותר לכיוון החרטום, הקרקעית מכוסה בשברים שאני מתקשה לזהות, גם משום שאני מתחיל להיות לחוץ בזמן. אני מסתובב אחורה ורואה את מרקו ורפאלה שמסמנים לי שאם אמשיך לרוץ ככה, יהיה להם קשה לצלם ובו בזמן להישאר צמודים אליי. אבל המטרה היא להגיע עד לפתח שנפער בחרטום בעקבות פגיעת האונייה בקרקעית הים. אני מבחין בו קצת אחרי זה ומצליח להעריך את גודלו. אני מצייץ פנימה עם הפנס ומבחין בהרס הרב שנגרם. אך תם הזמן וצריך לחזור. אנו מביאים עצמנו לחלקו הגבוה של גוף האונייה. הזרם דוחף אותנו במהירות לנקודת העלייה, שם מחכים לנו אנדריאה וקלאודיו. הקבוצה מתאחדת והראשון שבא לקראתי הוא צ'זרה בחיך זוהר. מאחוריו אני רואה את קרלה ומסימיליאנו, שטופחים איש על כתף רעהו בסיפוק. עלייה, החלפת גז 36, החלפת גז 80, סוף הפחתת לחץ, תה וחסוף בסירה. מרוב התלהבות קשה להירגע ולהבין שהיום לא נגמר. בכל מקרה, מחר עוד פעם!

## המשלחת

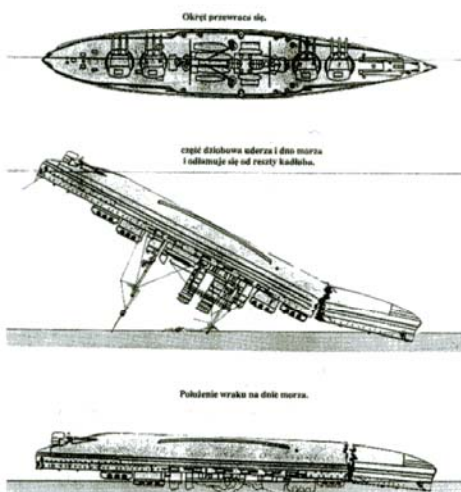
כולנו כאן, על הרציף בזרה, בעלייה למעבורת למולאט (Molat). הגענו בנסיעה בכבישים המפותלים של דלמציה, רק צ'זרה ורפאלה העדיפו להגיע במעבורת מאנקונה. בסך הכול 11 נכרים ואישה אחת, טונות של ציוד מאוחסן בשלושה טנדרים ובמכונית משפחתית אחת. הקבוצה הקרואטית דאגה להתמקמות הלוגיסטית באי, לגז ולקומפרסור. למעשה מחצית האנשים במעבורת שייכים לקבוצה שלנו.

הסיפור שלנו מתחיל כאן, אך ההקדמה לו רחוקה בזמן: השנה היא שנת 1995, אני כרום עם ידידי נבן ואנו דנים בעובדה שזמן קצר קודם לכן כמה הונגרים זיהו את

של ריצו אל הויטוריאנו ברומא שם הוא נמצא עדיין; פעולה זו זיכתה את ריצו בעיטור זהב השני שלו והוא נחשב לגיבור. ריצו נפטר בדרגת אדמירל ב-1951 ממחלה חשוכת מרפא. בצו המלך מ-1939, נקבע תאריך ה-10 ביוני ליום חגו של חיל הים, לזכר הפעולה האפית של פרמודה. תאריך זה נחגג עד עצם היום הזה.

## שרידי האונייה

עכשיו אני שם, מעל הספינה ההיסטורית. אני מול אחד המדחכים שלה, אני מצליח להעריך את גודלה. אני מוקסם ממנה ודעתי מוסחת, אך אני נזכר שעלי להמשיך בתוכנית הצלילה. אני מסתכל על אנדריאה וקלאודיו, שניצבים בעמדת בטיחות, ומקבל או. קיי. אני מסמן לאחרים שאני יורד. אני מחליק לכיוון הירכתיים ומסתובב להסתכל עליה. היא ממש יפה, יש לה חמוקיים חושניים של אישה! עכשיו אני מול חלונות אולם האדמירל. צלופח מצייץ ומסתכל עליי והרחק אני רואה את הכניסה המרובעת של הקצינים. הייתי נשאר שם כל הצלילה כדי לספוג את כל הפרטים, אבל המטרה היא לבצע בדיקה כללית ולכן אני ממשיך, מחליק עוד יותר לקרקעית. גשר הסיפון הראשי של הירכתיים מורם ב-3-4 מטרים מקרקעית הים. אני משתחל בחלל הזה וממשיך לכיוון החרטום. לא ייאמן. למרות השינוי שחל בו במשך הזמן ולמרות החלודה, על הסיפון הראשי הכול נמצא במקום: פתחי הסיפון, הזקפים, מוליכי הכבלים... כמה מטרים אחר כך אני מבחין בצריח 305 מ"מ ראשון. הוא מרשים. את התותח הראשון עוטפת סירת מכמורת אבודה, שיוצרת תמונה סוריאליסטית. הראות מעולה, אך על פי שהבועות שלי יוצרות עיכוב קטן כשהן פוגעות בסיפון הראשי שנמצא מעליי. אני ממשיך ורואה



סך הכול נמנו 89 הרוגים (4 קצינים ו-85 אנשי צוות) מתוכם 27 היו במוצאם מקרואטיה. כמעט כולם היו מלחים שהיו אחראים על המחיצות האטומות ועל שיפולי האונייה. בשעה 05:07 עזבה הדיביזיה הימית את מקום הטביעה עם 976 ניצולים, ביניהם 29 פצועים, שהועברו באותו יום לסבניקו (Sebenico) ובהמשך לפולה.

האדמירל הורטי שהיה על סיפונה של ה"ויוריבוס יוניטיס" קיבל הודעה על האירוע והבין מיד שזה סוף המשימה. אם ההטבעה הייתה פעולה מתוכננת ואם הייתה מקרית, בוודאי באוטרנטו כבר קיבלו הודעה על האירוע. פריצת המצור כבר לא הייתה אפשרית ולכן נתן הוראה לשוב לבסיס מולה, משם כבר לא היו עתידים לצאת עד תום המלחמה. הורטי הודיע על האירוע למטכ"ל וזה דחה את ההתקפה הצפויה, והעביר אותה ל-15 ביוני. מאוחר יותר, כונה הקרב "המפנה".

מתקפת הנגד של האיטלקים נפתחה ב-24 באוקטובר. הסכם שביתת הנשק עם אוסטריה והונגריה נחתם בויטוריו ונטו, ב-3 בנובמבר. הטבעתה של ה"סנטו סטפנו" נתפסה מיד בעיני שני הצדדים כאירוע בעל חשיבות רבה, עד כדי דיכוי אסטרטגי, אך בעיקר פסיכולוגי, של כל תגובה של חיל הים האוסטרו-הונגרי עד לסוף המלחמה. הצד האיטלקי ראה בה את ההצלחה הימית הגדולה ביותר שנחל במלחמת העולם הראשונה. ואולי חשובה עוד יותר הייתה ההצלחה הפוליטית והדיפלומטית, שביטלה את כל הביקורת שהייתה לבנות הברית נגד איטליה לגבי ניהול המלחמה הימית. מפקד הצי הגדול של בריטניה, האדמירל דיוויד ביטי, הרגיש צורך לשלוח את המברק הבא: "הצי הגדול מברך מעומק לבו על המבצע המדהים שנוהל באומץ ובתעוזה עצומים כל כך."

כתום שירותו חילות הים של הוד מלכותו, ב-16 ביוני 1936 הועבר MAS15



ומתברר לנו שהווילה מצוידת בכל הנוחיות: חדרי נוחים, בריכה, ג'קוזי, מנג'ל. החברה מביטים עליי כפליאה, כאילו רוצים לומר: טוב, נעזוב הכול וניתן לעצמנו את החופש הזה! אבל מחר הוא היום הגדול, השכמה בחמש והכול צריך להיות מוכן.

תחת שמש לוהטת אנחנו מפרקים את הציוד ומרכיבים את תחנת המילוי, טרקטור קטן עם משטח מביא לנו את מכלי החמצן וההליום, שאותם אנו ממקמים במקום הולם, ומיד מתחילים להרכיב את המכלים. תודה לאל שהבאנו אותם כבר מלאים בתערובות המתאימות. אחר כך ניתוחים, רישום וזיהוי נכון של הגזים, בדיקה כפולה של כל הציוד. ב-20:30 כבר סיימנו, אנחנו מתמקמים בחדרים ואחרי מקלחת טובה הולכים לאכול ארוחת ערב. מחכה לנו מנת דג שבישלה ידרנקה, הטבחית שלנו. כן, קשה להאמין אבל חשבו גם על טבחית!

כצפוי, בבוקר למחרת השכמה בחמש. לאחר ארוחת בוקר גדולה אנחנו מעמיסים את הציוד על הטנדרים, פורקים ברציף, ומעמיסים את הכול על ה"לאורה", ספינת התמיכה שלנו. כעבור שעתיים וחצי של שיט מגיעים לנקודה המשוערת. יש לנו שתי סדרות של קואורדינטות סותרות מעט, האחת שקיבלנו ממשרד השר והאחרת מהמשרה הימית. אנחנו מתחילים בחיפוש אבל משהו לא עובד. אין שם כלום. בשלב זה אנחנו מפעילים את כל השיטות האפשריות כדי למצוא את האונייה הטרוכה, אבל ממש אין מה לעשות. בעזרתו של אלואיס, הקפטן של ה"לאורה", אנחנו יוצרים קשר עם כמה דייגים מקומיים. הם בוודאי מכירים את הנקודה המדויקת אם אינם רוצים לאבד רשתות. ואכן, כעבור זמן קצר, לצלילי שאגות שמחה, מופיע על צג הגשוש כתם אדום שמציין את גוף המשחתת על קרקעית הים. החיפוש כולו נמשך מעט יותר מארבע שעות. טובי שולח מיד משטח עם המשקולת, ובאמונה שלמה שב ואומר "אל דאגה, שרידי האונייה שם, איש לא ייקח אותם!"

מיקומה של ה"סנטו סטפנו". מיד אנו חשים רצון לקיים משלחת איטלקית קרואטית אל סמל ההיסטוריה המשותפת הזו, ממש מתוך רעיון להפיץ מסר של התקרבות בין שני חופי הים האדריאטי. הפרוייקט מתקדם בעצלתיים, תוך עליות וירידות. אנחנו נתקלים בקשיים רבים, מכיוון שמשרד התרבות הקרואטי הטיל בינתיים שמירה הדוקה על שברי האונייה.

באביב 1999, סוף סוף אני מתייצב לפגישה מכריעה במשרד התרבות בזגרב, שבסופה נראה כי הפרוייקט עומד להתממש. אבל כפי שקורה פעמים רבות, מתעוררים קשיים אחרים שגורמים לו להעלות על שרטון. כך אנו מגיעים לאביב 2003, כשאני מקבל שיחת טלפון מנבן, שמודיע לי בשמחה שהאישור יינתן ביוני. "מצויין!" אני אומר "השנה חל יום השנה ה-85 להטבעה, ולכן ב-10 ביוני נניח ביחד זר להתפייסות סופית בין שני העמים." אנחנו מתחילים להתארגן, אבל קצת לפני יוני מגיעה הנחייה שונה: בגלל בעיות לוגיסטיות ובירוקרסיות, האישור יינתן ביולי. אני מצטער, אבל בסך הכול אני סבור שדחיית הטקס בחודש לא תפחית מערכה של הפעולה.

עכשיו אנחנו כאן על הרציף של זרה, ומחר הוא היום הגדול. לאחר כשעתיים של שיט, שהעברנו בוויכוח עם יאסן ונבן על הוראות משרד התרבות, אנו מגיעים למולאט, גן עדן ים תיכוני מקסים. מחכה לנו הפתעה קטנה ומענגת נוספת: הבסיס הלוגיסטי הוא וילה יפהפייה במרחק מאות מטרים ספורים מהמעגן, שמצוידת במוסך גדול, שבו נוכל לאחסן את תחנת המילוי, בשטח גדול להרכבת הציוד, במרפסת מוצלת וקרירה לארוחות, לתדרוכים לפני הצלילות ולתחקירים בתום הצלילות. הופתענו, כי ציפינו למקומות לינה ספרטניים יותר,

כמעבר שני מזהים את ה"סנטו סטפנו" טוב יותר עם משטח אחר, שעליו מעט מאוחר יותר יורדים נבן ויאסן כדי לקבוע את פסגת הירידה על תורן המדחף. עם שובם, לאחר שהודיעו לנו שיש ראות מעולה, אני ממקם את מתקן הפחתת הלחץ עם המכלים של הפחתת הלחץ המתאימים, והקבוצה מתחילה להתכונן. המטרה היא בדיקה כללית של מצב האונייה הטרוכה.

כעבור שעתיים וחצי של שיט, כשבעינינו עדיין תמונה של המשחתת הגדולה, אנחנו חוזרים למולאט. פורקים את הציוד מהספינה ומעמיסים על הטנדרים, פורקים אותו מחדש בבסיס, מזהים את המכלים עם התערובת הצפויה, אחר כך מעבירים אותן לטוני ויוריקה להכנת התערובת. ב-9:30 כולנו סביב שולחן ארוחת הערב. זו הייתה התוכנית היומית במהלך כל תקופת המשלחת, כשההבדל היחיד הוא שבשאר הימים ההשכמה הייתה ב-7:00 ואחרי ארוחת הבוקר היינו מקיימים את התדרוך הראשון של היום כדי לתכנן את הצלילה ואת חלוקת התפקידים.

בצלילות הבאות המשכנו לחקור את הירכתיים, זיהינו חפצים, ביצענו מדידות ורשמנו נתונים. קבוצה אחת בחנה לעומק את הפתח המרשים שנפער בחרטום בעקבות הטביעה. האונייה התחילה לטבוע מהחרטום ופגעה בקרקעית בעומק 66 מטרים, כשהירכתיים למעשה עוד מעל פני השטח. חוץ מכמה מקים משניים מינוריים, הפגיעה פערה חור ענק, שבמקומות



מסוימים רוחבו ארבעה מטרים. אפשר להיכנס פנימה דרכו, אך זה מסוכן מאוד אם מביאים בחשבון את ההרס שסבלה האונייה.

שרידי האונייה מופיעים הפוכים, מונחים על המבנים העליונים ומוטים לימין הספינה בזווית של כ-15 מעלות. כתוצאה מכך, צדה השמאלי מורם כשלושה עד ארבעה מטרים מהקרקעית. אם מביאים בחשבון שהאונייה הפוכה, כשמסתכלים עליה מהירכתיים כלפי החרטום, צדה הימני נמצא בצדו השמאלי של הצולל וההיפך. אם מתחילים מהירכתיים, מרשימים ביותר הם שני המדחפים הענקיים עם ההגאים של כל אחד מהם; על כל צד מוצאים את העוגנים המשניים, שאינם נראים בכירור, בגלל חלודה. על שדרית הספינה, בין שני ההגאים, מזהים את פתח צינור משלוח הטורפדו של הירכתיים. בירידה לכיוון הקרקעית, רואים תחילה את חלונות סלון האדמירל וממשיכים לכיוון החרטום, מבחינים בכירור בצריח הראשון של הירכתיים עם התותחים מצודדים לשמאל, כפי שהוזזו כדי לאזן את הפתחים שנפערו בצד ימין במהלך הטביעה; בצריח השני רואים את התותחים מבצבצים מהחול. כאשר שוחים מתחת לאונייה אפשר לזהות את כל פרטי הגשר והמבנים העליונים, למרות היותם חלודים והרוסים. רק בנקודות מסוימות העץ של הסיפון הראשי שמור היטב. ממשיכים לכיוון החרטום ופוגשים בשאריות של שני התרנים ושל המבנים העליונים. השיפוע מתמתן עד לאפס היכן שהאונייה שבורה, לאחר צריח 305 מ"מ שני של החרטום. בכל צד אפשר לראות בכירור את ששת התותחים 105 מ"מ. דרך



החור הגדול שנפער בחרטום מבחינים בכרטים רבים של הגשרים למיניהם, ביניהם על הקרקעית את מחסן הרימונים של צריח 305 מ"מ.

פרק נפרד נדרש לתיאור החורים שנפערו בצד ימין, אלה שגרמו לטביעה. בדיקת ממצאיהן של משלחות קודמות מטילה ספקות לגבי רצף האירועים שהביאו לטביעתה של ה"סנטו סטפנו". בצד זה, נוסף על החור שנפער בחרטום בעקבות הפגיעה בקרקעית יש ארבעה חורים נוספים, הראשון מהחרטום לכיוון הירכתיים הוא הקטן ביותר והוא שונה משלושת האחרים, שהם בעלי צורת משכך: צדו הצר של המשכך חודר כמטר עד שניים לתוך שריון האונייה, רוחבם בין 13 ל-19 מטרים וגובהם אינו עולה על 4 מטרים. בשלושה האחרונים מבחינים בכירור בתוכם במחיצה האורכית, בעיקר בצד שלכיוון הגשר. החור הראשון, זה הקרוב לחרטום, הוא

בוודאי תוצאה של הפגיעה בקרקעית. החור השני, לכיוון הירכתיים, גדול מאוד וממוקם בין שתי הארובות, בדיוק כפי שריצו תיאר את הפיצוץ הטורפדו הראשון שהוא ירה; גם השלישי, גדול מאוד, בין הארובה השנייה והתורן של הירכתיים, מתאים לדוח של ריצו. המפתיע ביותר הוא החור הרביעי, האחרון לכיוון הירכתיים, שממוקם כמעט מתחת לצריח של הירכתיים. אף על פי שיש לו צורה זהה לזו של האחרים, הוא קטן הרבה יותר וודאי שלא ניתן לייחסו לפגיעה בקרקעית, בהיותו רחוק מנקודת הפגיעה. הדיונים לגבי המקור האפשרי של חור זה היו הנושא החם ביותר במהלך כל המשלחת. ואכן, קשה למצוא לו הסבר שלא דרך בדיקה חוזרת של העובדות בשחר ה-10 ביוני 1918. מדוחותיהם של ריצו ושל אאונזו, עולה כי במהלך ההסתגנות לתוך המבנה, הגל שיצרו האוניות הביא להתקרבות מסוכנת בין שתי ספינות ה-MAS, שמייהרו להתרחק זו מזו. אם נביא בחשבון את הצל שמקדים את עלות השחר, את העובדה שה-MAS למרות היותן מרוחקות זו מזו, היו בכל זאת קרובות יותר בהשוואה ל-800 המטרים שהפרידו בין ה"סנטו סטפנו" ל"טגטהוף" וכי ניסיונו המועט יחסית של פרח הקצונה לעומת ניסיונו של מפקדו היה יכול להביא לטעות בחישובים, ההסבר האפשרי היחיד של החור הרביעי הוא שאחד משני טילי הטורפדו של אאונזו, שהוא עצמו מצהיר כי ראה מתפוצצים על ה"טגטהוף", בפועל פגע אולי בזווית לא מוצלחת, בירכתיים של ה"סנטו סטפנו". ואכן, נכון שה"טגטהוף" לא נפגעה ושהפיצוץ שמוזכרים בדוחות

