

## Il Baron Gautsch

Probabilmente é il relitto piu' conosciuto e visitato dell'alto adriatico, digitando il suo nome su internet possiamo scegliere tra una vasta serie di articoli che ne raccontano la sua storia e le immersioni, il tutto corredato da numerose foto.

La sua fama é dovuta principalmente a due fattori ovvero la sua storia che gli valse il soprannome di Titanic dell'Adriatico (il Titanic era affondato circa 2 anni prima) e alla possibilita' di essere visitato da tutti coloro che sono in possesso di un brevetto avanzato cosi' come molti altri relitti della Croazia.

Il relitto giace in assetto di navigazione con la prua rivolta idealmente verso Trieste (la sua rotta era da Cattaro a Trieste) su un fondale sabbioso di circa -40 metri ma le sovrastrutture iniziano gia' attorno ai -31 metri.

Il piroscafo appartenuto ai Lloyd Austriaci era uno dei tre traghetti veloci, assieme al Baron Bruck e al Prinz Hohenlohe, che dovevano rafforzare le rotte tra Trieste e la Dalmazia, il suo nome venne dato in onore del barone Paul Gautsch von Frankethurn, ministro degli Affari Interni dell'Impero.

Lunga 82 metri e larga 11,9 metri con una stazza lorda di 2069 tonn. era capace di raggiungere una velocita' di 16,5 nodi, il suo stato di conservazione é buono e molto ricca é la fauna e flora che ne hanno preso possesso (astici, gronghi, anemoni, spugne, ostriche e vari pesci che qui trovano un habitat ideale).

Da un punto di vista geografico l'affondamento é avvenuto a circa sette miglia dall'isola di Brioni, in acque Croate, il punto d'immersione, segnato da due gavitelli (a prua e a poppa del relitto), viene raggiunto da tutti i diving della costa con tempi di navigazione che variano dai 30 ai 120 minuti.

I profili delle immersioni che si possono pianificare per visitare la nave sono molteplici (aria, nitrox, ricreativa o tecnica) in base al tipo di brevetto ed esperienza, comunque date le dimensioni e la profondita' media é impossibile vedere tutto il relitto rimanendo in curva di sicurezza, cosi' come da valutare bene le condizioni meteo dal momento che non é in una posizione riparata ne' dal mare ne' dai venti e spesso si puo' trovare della corrente.

La visibilita' normalmente consente di immergersi senza particolari problemi e se l'acqua é particolarmente limpida si puo' vedere la nave in tutta la sua bellezza gia' dai -18 metri.

Essendoci due gavitelli questo permette, in caso di necessita', di poter riemergere dal lato opposto alla discesa ma consideriamo che poi in superficie dobbiamo pinneggiare per circa 80 metri, cosa che puo' risultare problematica con corrente contraria anche se leggera.

Il giro che personalmente preferisco fare segue la direzione prua-poppa e ritorno.

Dal gavitello nella zona di prua (-29 metri) mantenendomi quasi centralmente sull'ultimo ponte vado a osservare i due buchi neri molto suggestivi, dove erano alloggiati i due fumaioli, ora collassati, la pavimentazione presenta numerose parti mancanti che offrono interessanti scorci sui ponti inferiori, girando la testa si nota quello che resta delle gruette porta scialuppe.

Proseguo verso poppa scendendo nel deck sottostante (-32 metri) senza particolari difficolta' grazie ai numerosi passaggi presenti, in alternativa possiamo percorrere esternamente lungo la fiancata il ponte di promenade con le sue finestre tutte incrostate fino ad arrivare a poppa (-34 metri) e qui spesso é possibile vedere un astice che di questa zona ne ha fatto il suo territorio.

A questo punto il nostro tempo d'immersione si aggira intorno ai 15 minuti, il che vuol dire che se abbiamo optato per una immersione con aria (quasi) in curva dobbiamo ritornare indietro senza indugiare mantenendoci sopra l'ultimo ponte, se respiriamo nitrox possiamo prendercela con piu' calma ma senza scendere oltre, rimandando alla ripetitiva il compito di svelarci quello che ancora ci manca da vedere di questo bel relitto.

Avendo invece pianificato un profilo fuori curva possiamo seguire la linea di poppa fino sul fondo (intorno ai -39 metri), l'elica non é visibile ma in compenso si possono fare delle belle foto che ci danno l'idea della sagoma filante che anche dopo tanti anni questa nave ci mostra.

Ritornati sopra la poppa possiamo iniziare il ritorno visitandone il salone e decidendo se risalire verso il ponte superiore oppure se costeggiare il lato di babordo (-35/36 metri) dove é avvenuto lo scoppio, illuminando con la torcia gli oblo e godendoci contemporaneamente una bella vista laterale della nave, inoltre non é raro scorgere sul fondo un gattuccio che spesso visita il relitto dati i numerosi pesci presenti e

a tal proposito penso sia inutile ricordare di guardare il piu' possibile durante il nostro giro nei vari pertugi, spazi e nicchie che incontriamo a caccia di gronghi, saraghi e corvine.

Ritornati sulla cima, anziché risalire, percorriamo ancora qualche decina di metri per arrivare fino sulla prua e poi girandoci ammiriamo il piroscifo con il suo albero spezzato che molto probabilmente ci farà tornare alla mente le scene del film Titanic.

Poi quello che ci aspetta é la risalita piu' o meno lunga a seconda del profilo scelto, ma in ogni caso potremmo raccontare di esserci immersi sul Titanic dell'adriatico !!!

Normalmente é consigliabile effettuare due immersioni per poter vedere al meglio il piroscifo ed é per questo motivo che solitamente le uscite proposte sono di tipo full day, oppure a volte la seconda immersione viene effettuata poco lontano su altri relitti della zona come per esempio l'Istra (Hans Schmidt).

Con la dovuta programmazione e preparazione é possibile invece penetrare nei ponti inferiori fino volendo al locale dei carbonili, in questi casi non si tratta di immersioni ricreative e non solo per i tempi di fondo, le miscele usate o l'attrezzatura, ma perché alla base di tutto bisogna avere frequentato dei corsi di penetrazione in ambienti chiusi che ci spiegano quali possono essere i problemi, come affrontarli e in che modo vanno pianificata le immersioni con penetrazione.

Internamente il relitto ha passaggi angusti ed é fondamentale aver studiato e memorizzato i disegni della nave, inoltre ormai non si trova praticamente nulla nelle varie sale, cabine e locali sotto coperta (ricordo che il relitto é tutelato dalle leggi croate che vietano di asportare qualsiasi cosa, inoltre é sotto la tutela del ministero dei beni culturali).

Addentrarsi senza avere la necessaria esperienza e senza una attrezzatura idonea puo' mettere i sub in situazioni pericolose, purtroppo alcuni incidenti sono già capitati e qualcuno anche grave, all'interno basta poco per passare da una situazione di visibilità alla nebbia piu' totale e perdere l'orientamento, senza contare il rischio di sbattere sulle lamiere con conseguenze spesso gravi.

Per immersioni tecniche, filmati o foto sarebbe inoltre meglio accordarsi con il diving e noleggiare solo per quei sub la barca, anche se questo non garantisce di essere soli una volta raggiunto il relitto.

Diamo ora per completezza una breve descrizione della storia legata a questa nave, chi lo desiderasse puo' leggere il libro intitolato „L'Ultimo viaggio del Baron Gautsch“ di Pietro Spirito - edizioni Lint Trieste, esiste anche un dvd, purtroppo in lingua ceca, con la ricostruzione e l'ambientazione storica dell'ultimo viaggio, attualmente non é ancora commercializzato in Italia.

Colgo l'occasione per sottolineare come sia importante prima di effettuare una immersione, conoscere le vicissitudini di cio' che andremo a visitare, immergersi senza essersi prima documentati da un punto di vista storico, non ci permette di capire appieno quello che vediamo sotto acqua e il farlo dopo rischia a volte di farci perdere dei particolari significativi, grazie ai quali avremmo potuto comprendere meglio la storia del relitto.

Non dimentichiamo inoltre, il Baron Gautsch ne é un esempio, che la maggior parte degli affondamenti ha comportato la perdita di vite umane, quindi la nave che stiamo visitando deve essere considerata a tutti gli effetti un cimitero sommerso privo di bare.

Parte del fascino che i relitti esercitano é proprio legato alla loro storia spesso cruenta e alle sensazioni che questi avvenimenti ci trasmettono, quindi credo che immergersi non solo fisicamente ma anche mentalmente nel loro passato sia un giusto modo di ricordare chi é scomparso in mare.

### **Descrizione storica :**

con lo scoppio del primo conflitto mondiale, il piroscifo Baron Gautsch, così come altre navi dell'Lloyd Austriaco, viene requisito dalla marina militare che lo adibisce sia per trasportare le truppe che per portare in salvo i profughi.

Terminato il servizio viene restituito agli armatori in data 11 agosto 1914 presso Cattaro e da qui avrebbe dovuto recarsi a Trieste con a bordo passeggeri normalmente imbarcati durante gli scali e anche con profughi bosniaci in fuga.

Durante il conflitto la marina aveva posato vari campi minati a difesa di installazioni costiere, porti e zone sensibili, questi sbarramenti non erano ovviamente segnalati nelle carte nautiche, per cui, prima di salpare, sia il capitano Winter che il secondo ufficiale Tenze vennero informati dell'ubicazione di uno di questi campi a difesa del porto di Pola.

Il 13 agosto 1914 il piroscafo salpa da Lussin Grande diretto a Trieste, la navigazione procede tranquilla e le condizioni sia del mare che meteo sono buone (mare calmo, sole e buona visibilità), al comando il primo ufficiale Luppis.

Le ore passano e la posizione del Baron Gautsch è ormai prossima a nord dell'isola di Brioni distante circa 7 miglia nautiche, tutto sembra normale e a bordo i passeggeri si godono il sole e il panorama dalla promenade mentre è quasi ora di pranzo.

In realtà la nave sta passando all'interno di un campo minato oltretutto a velocità sostenuta e a nulla sono valse le varie segnalazione da parte del posamine Basilisk.

L'ironia della sorte volle che il piroscafo fosse quasi fuori dalla zona minata, ma purtroppo una delle ultime mine (probabilmente del tipo C15) non lascia scampo e la tragedia si compie in pochi minuti, sono le ore 15.45 del 13 agosto 1914.

L'esplosione avviene sul lato di sinistra, nella zona caldaie, sotto la linea di galleggiamento, il Baron Gautsch si inclina e dopo alcuni brevi minuti affonda portando con sé circa 175 persone tra passeggeri e equipaggio (in totale erano imbarcati 286 passeggeri e 64 membri di equipaggio).

I superstiti, circa 159, vennero raccolti da alcuni cacciatorpedinieri della marina accorsi da Pola e tra essi figurano il comandante e gli ufficiali che verranno posti in stato di fermo fino al processo.

Purtroppo moriranno molte donne e bambini chi affogato chi ustionato dall'olio combustibile e le cifre ufficiali sembrano essere sottostimate poiché molte reclute erano salite a bordo esibendo solo le carte militari, inoltre molti bambini (circa cento) viaggiavano con i loro genitori, i dispersi saranno circa 187.

La tragedia non suscitò molto scalpore dal momento che era iniziata la prima guerra mondiale e i giornali avevano la censura, le notizie che si leggevano erano scarse e imprecise, si dovrà attendere il 1918 per poter avere la prima sentenza pubblicata dal tribunale marittimo e iniziare nuovamente a parlare del Baron Gautsch.

La causa principale del disastro sarebbe da imputare essenzialmente alla negligenza da parte degli ufficiali e dell'equipaggio unita al fatto che il piroscafo era in ritardo sulla tabella di marcia e per guadagnare del tempo si cercò di abbreviare la rotta passando più sotto costa.

Dalle testimonianze dei superstiti risulta che al momento dello scoppio il comandante Winter fosse a riposare nella sua cabina, il primo ufficiale Luppis era a pranzo avendo ceduto il comando (senza permesso del capitano) al secondo ufficiale Tenze che fu preso dal panico al momento dello scoppio, inoltre gli armadi con i salvagenti erano chiusi a chiave (da ordini impartiti) per evitare che fossero usati come cuscini dai passeggeri e infine l'equipaggio che secondo varie testimonianze, penso più a salvare se stesso che ad aiutare la gente.

Il processo fu lungo e vide schierati da una parte i Lloyd con gli ufficiali e dall'altra i superstiti e il Comando della Marina, in quanto colpevole (secondo i Lloyd) di non aver posto segnali in prossimità del campo minato.

Alla fine tutti gli ufficiali furono assolti senza che la loro carriera fosse compromessa, due ebbero anche dei comandi mentre Tenze si era suicidato a Pola pochi giorni dopo la tragedia, forse in preda ai rimorsi.

La compagnia affrontò e visse per assenza di colpa più di ottanta cause di risarcimento danni e come se non bastasse gli atti processuali vennero distrutti nel 1925 da un incendio al tribunale durante le rivolte di quel periodo.

Si salvarono solo dei documenti presso lo studio di uno degli avvocati civili (avv. Shapiro), purtroppo date le sue origini ebraiche, durante le persecuzioni del 1939 il suo studio venne incendiato e con esso si perse ogni traccia scritta del processo.

Oggi tutto ciò che rimane di quella tragedia è un documento processuale contro il capitano Winter e il primo ufficiale Luppis custodito presso gli uffici della procura di Rovigno.

**C. Chieco**