

Associazione Marinara «Aldebaran»  
Trieste

Aldo Cherini

**La tragedia del piroscafo lloydiano  
“Baron Gautsch”**

**13 agosto 1914**



Quaderno n° 41/87  
**Autoedizione 1993**

 *Aldo Cherini, 20-2-1993*

«Verso sera, rapidissimamente, — scriveva il quotidiano triestino “Il Piccolo” il 14 agosto 1914 — si diffuse nella città una notizia luttuosa, che veniva dal mare. Il “Baron Gautsch”, il bel piroscafo lloydiano della linea di Dalmazia, era scomparso, inghiottito dal mare.

«Un gorgo immane s’era aperto e la magnifica nave si era tutta, in un attimo, inabissata in quel gorgo. E la voce correva, prendeva sfumature di dubbio che erano una suprema speranza, s’incupiva di sempre più forte certezza suscitando una disperata ansietà: poi non più dubbio, non più speranza; la conferma da tutte le parti, la certezza che spargeva il costernato pallore nei volti, l’arrivare di gente affannata, la ressa della folla intorno al palazzo del Lloyd, lo scoppiar dei singhiozzi, le strazianti scene di deliquio e di pianto. Il “Baron Gautsch”, veramente, giaceva morto nel fondo del mare, e aveva tratto nel fondo del mare i suoi morti.

«Siamo in una città marinara; tutte le tragedie del mare colpiscono la più intima sensibilità nostra. Questi grandi piroscafi, che vediamo ancorati ai nostri moli fra una partenza e un arrivo, ci sono noti come una famiglia di buoni colossi, e l’aspetto di ciascuno ci è familiare e ci è caro. E questa gente che viaggia, capitani, marinai, camerieri di bordo, e i passeggeri stessi che vediamo ogni giorno imbarcarsi e sbarcare nel tranquillo ritmo delle andate e dei ritorni, sono tutti congiunti a noi. Le catastrofi che vengono dal mare ci precipitano adunque in un più profondo e più universale dolore: noi sappiamo che cosa sia l’accorrere dei parenti angosciati al porto per chiedere nuove di viaggiatori dilette; noi sappiamo che cosa sia il loro brancolare fra le ultime incertezze, il loro giunger le mani, il loro sciogliersi in pianto dinanzi all’irreparabile!. Si può dire che tutti i cittadini piangessero con i superstiti. E come era fatta triste, nei ricordi, la bella nave, che tante volte si era veduta entrare al porto, filando snella e orgogliosa, con l’amor proprio di gettar le sue gomene al molo nell’ora stessa che l’orologio di Piazza Grande batteva l’ora di arrivo! Come era fatta triste quella lieta nave divenuta una tomba: e quale stringersi dei cuori, quale inchinarsi delle anime, mentre i muti volti s’interrogavano l’un l’altro e la città, già raccolta nella tristezza solenne del suo lutto, andava con mille occhi vaganti sull’orizzonte il saluto supremo della città di mare alle vittime del mare!

.....

«Molte madri, molte spose passarono ieri tutta la notte al molo e alla riva con gli occhi lacrimanti fissi verso il mare nella disperata attesa del piroscafo che più non doveva ritornare. E fin dal primo mattino, quando mancava qualche ora ancora all’apertura degli uffici, s’affollavano dinanzi al palazzo del Lloyd tante e tante famiglie di coloro che navigavano sul “Baron Gautsch”.

«Dopo il terrore del primo annuncio, dopo la notte, una di quelle eterne notti di ansia di cui ogni ora par che duri un secolo, esse erano tutte là, ad attendere angosciosamente di udir la parola che racchiudeva per loro il destino. Giovani e vecchi, donne in gran numero, straziate, d'ogni condizione, erano tutti là, pallidi, sfiniti, affratellati in quell'immensa angoscia.»

Seguivano lo stillicidio delle notizie ufficiali date con laconicità, i racconti poco precisi dei superstiti ancora sotto l'effetto della tragedia, il riaffiorare di speranze presto nuovamente deluse.

Il "Correspondenz Bureau" pubblicava la prima lista dei superstiti accompagnata dalla seguente nota: «A bordo del piroscafo "Bar. Gautsch", affondato ieri, c'erano 300 fra passeggeri e uomini dell'equipaggio, dei quali furono salvati 158. I salvati si trovano a Pola e saranno trasportati qui alla prossima occasione».

La direzione della società d'armamento aveva dato ordine telegrafico al piroscafo "Graf Wurmbrandt", in viaggio di ritorno dalla Dalmazia, l'ordine di approdare a Pola. Contemporaneamente, siccome la massima parte dei salvati doveva essere priva di mezzi, il comandante del "Wurmbrandt" era stato autorizzato a dare ai bisognosi delle anticipazioni pecuniarie per l'acquisto dell'indispensabile.

«Nel pomeriggio — scriveva "Il Piccolo" — sparsasi in città la voce dell'imminente arrivo dei salvati, gran folla di congiunti e amici dei superstiti e di curiosi si riversò al Molo San Carlo. Si diceva che il "Wurmbrandt" sarebbe arrivato alle 6 e mezzo; poi si corresse che sarebbe arrivato alle 7. E tutti gli occhi erano fissi all'orizzonte e ai segnali della Lanterna. Invano.

«Del resto non era al Molo S. Carlo che il piroscafo avrebbe salvato i salvati, bensì al molo N°1 del Punto franco. Qui, a insaputa del pubblico, attendevano l'arrivo dei superstiti quattro barelle dell'Ospedale civico, alcuni medici, molti infermieri. Ma anche qui l'attesa fu inutile.

«Molti si ostinarono ad attendere fino a sera; era un vespro pieno di desolata dolcezza, tutto riflessi di fiamme tette e di nebbie violette. Gli aspettanti guardavano il mare, le rive dove il lavoro taceva; guardavano in attesa paziente, non sapendosi staccare di là, non sapendo rinunciare a vedere i loro cari.

«A notte appena giunse la notizia che il "Wurmbrandt" non sarebbe arrivato che stamane, rassegnati, allora se ne andarono.

«Invece alle 11,45 inaspettato il "Graf Wurmbrandt" s'ormeggiò al Molo S. Carlo. V'erano a bordo alcuni passeggeri, ma superstiti niente. Come mai? Il comando del piroscafo non aveva ricevuto il telegramma della Direzione del lloyd, in cui si comunicava l'ordine di andare a prendere i salvati a Pola: il dispaccio era giunto a destinazione dopo la partenza del piroscafo.»

Dodici superstiti arrivavano invece con il piroscafo "Adriana" della S.N. "Istria-Trieste". Il quotidiano "Il Piccolo" non mancava di intervistare i malcapitati pubblicando i loro racconti, terrificanti episodi d'angoscia e di morte. Si veniva a sapere poi che il piroscafo aveva a bordo 310 persone, tra cui 246 passeggeri e 64 uomini d'equipaggio. Dispersi 187. Cifre comunque da rivedere. Pubblicava "Il Piccolo": «Come abbiamo riferito nell'edizione serale di ieri, ierlaltro sono seguiti a Pola, in mezzo al più profondo cordoglio, i funerali

di 56 vittime; e ieri ne furono sepolte altrettante. Secondo unanimi affermazioni, il numero dei morti sarebbe di gran lunga superiore a quello che si credesse finora, giacché dai registri mancavano i nomi degli innumerevoli bambini — un centinaio circa — che accompagnavano i parenti nel tragico viaggio, e quelli dei richiamati e delle reclute che avevano ottenuto libero passaggio con la semplice presentazione di carte militari senza che alcuno prendesse di loro nota.»

\* \* \*

Un grande piroscafo che veniva inghiottito dai gorgi, che spariva nella profondità del mare. Ma com'era possibile, cos'era successo? Nulla dicevano i giornali in proposito stante la censura introdotta a seguito della guerra da poco scoppiata. Correano voci incontrollabili, a volte denigratorie, e nulla più. Bisognava attendere il 1 settembre 1918 quando l'i.r. Tribunale circondariale per il commercio e affari marittimi di Trieste pubblicava la prima sentenza (in lingua tedesca) nella causa per responsabilità civile intentata contro il Lloyd da Josef Metzner di Jaegerdorf. Presiedeva il tribunale il dott. Tommasini, rappresentava l'attore Metzner l'avvocato Bernhard Schapira di Vienna, patrocinavano il convenuto Lloyd gli avvocati Ubaldo Fillinich e Giovanni de Favento del foro di Trieste.

Josef Metzner, rappresentante della ditta A.Gremser, dichiarava che il 13 agosto 1914 erano salite a bordo del "Baron Gautsch", in qualità di passeggeri, le sue due figlie Wilhelmine Metzner e Olga Rennhofer con i figli di quest'ultima, Rudolf e Walter Rennhofer. Tutte queste persone avevano perduto la vita nella catastrofe.

L'attore chiedeva il risarcimento di 200 corone quale controvalore degli effetti personali perduti da Wilhelmine e di 200 corone quale vitalizio annuo, essendo di tale entità l'importo che la defunta riceveva quale bambinaia di Olga.

La perdita del piroscafo "Baron Gautsch" era avvenuta alcuni minuti prima delle ore 3 pomeridiane del 13 agosto presso la costa dell'Istria Occidentale, al largo di Rovigno, a seguito dell'urto contro una mina. In quel momento il tempo era bello e il mare calmo. Il Metzner ascriveva il disastro a colpa del capitano Paolo Winter, comandante del piroscafo, e dei suoi ufficiali.

Immediatamente dopo lo scoppio della guerra con la Serbia, il piroscafo era stato requisito dall'amministrazione militare, ma per poco, perché era stato restituito alla compagnia armatrice la sera del 9 agosto, poco prima di intraprendere il viaggio Trieste – Castelnuovo (Bocche di Cattaro) avvenuto con partenza l'11 agosto. Durante il periodo di requisizione il piroscafo era stato posto sotto comando militare, dal quale dipendeva il capitano Winter quale comandante civile. Finita la requisizione, erano venute meno tutte le istruzioni riguardanti le rotte di sicurezza, la giacitura dei campi minati e gli avvisi dei relativi pericoli. Il comandante Winter doveva far affidamento sulla propria esperienza e viaggiare da solo.

Il viaggio di ritorno da Castelnuovo a Trieste era iniziato il 12 agosto. Le ultime istruzioni erano state impartite al comando del piroscafo a Zara dall'ufficiale dirigente quel porto, tenente di vascello Giovanni Gelletich. Secondo tali istruzioni, come dichiarato dallo stesso Winter, nel tratto corrente dal faro di Porrèr fino all'altezza di Rovigno, il piroscafo avrebbe dovuto tenersi alla distanza di 12 miglia marine dalla costa. L'attore Metzner contestava tale dichiarazione affermando che le istruzioni impartite dal t.v. Gelletich erano non di 12 ma di 15 miglia, similmente a quanto indicato a tutti i piroscafi delle linee di Dalmazia. La distanza minima di 15 miglia era stata indicata anche dall'ufficiale dirigente del porto di Trieste, tenente di vascello Paul Schreckenthal.

Il ricorrente contestava al Lloyd il fatto di non aver raccomandato al comando del "Baron Gautsch" di tenersi al largo delle 15 miglia con la conseguenza, nel viaggio di ritorno, che il piroscafo era incappato nel campo minato. La colpa addossata al capitano Winter era evidenziata dal fatto che, avendo incrociato il piroscafo "Prinz Hohenlohe" che si teneva molto più distante dalla costa, non aveva corretto la rotta. In ufficiale lloydiano imbarcato come passeggero, il capitano Carlo Leva, aveva rilevato il fatto ma il comandante Winter aveva dichiarato che egli sapeva come regolarsi.

Tra l'11 e il 12 agosto, nei pressi di Spalato, un pericolo era stato evitato grazie alla segnalazione di una torpediniera. Giunto a Zara, il capitano Winter aveva chiesto l'imbarco di un pilota ma la richiesta non era stata accolta perché in corrispondenza del tratto pericoloso avrebbe trovato un'altra torpediniera.

Il ricorrente lamentava la negligenza del comandante Winter e dei suoi ufficiali, a sensi degli articoli 1 e 5 del regolamento di servizio, per non aver il primo controllato i suoi ufficiali e non aver questi usata la strumentazione di bordo fidandosi della stima ottica.

L'urto e la conseguente esplosione della mina erano stati confermati da un teste oculare insospettabile, il tenente di vascello Edmund Czelechowsky.

Le conseguenze della catastrofe sono state straordinariamente gravi nonostante la luce del giorno, il bel tempo, il mare calmo e la non tardiva operazione di salvataggio da parte di una flottiglia di torpediniere prontamente accorsa sul posto. Secondo il calcolo del ricorrente, le persone imbarcate sul "Baron Gautsch" superavano il numero di 700, e tra di esse molti erano coloro che erano saliti a bordo senza biglietto per servizio di guerra. Tra i passeggeri si trovavano molte donne e bambini, in parte profughi della Bosnia ed Erzegovina, in parte villeggianti che, sorpresi dagli avvenimenti bellici, tornavano a casa. C'erano inoltre 69-70 uomini d'equipaggio. Nella catastrofe, secondo Metzner, erano perite per intero le donne e i bambini e gran numero di uomini mentre si era salvata la gran parte dell'equipaggio con un minimo di 50 uomini e con in testa il comandante Winter.

Ciò era da ascrivere a tutta una linea di colpose omissioni da parte della compagnia armatrice, causa prima del numero tanto alto di vittime. Il comandante Winter era venuto meno, dopo l'esplosione, ai suoi doveri non intervenendo energicamente e con calma alla direzione delle operazioni di salvataggio. Molti si sono salvati non grazie a lui e ai suoi ufficiali ma per l'intervento di alcuni coraggiosi passeggeri. Non era stato dato alcun segnale di allarme e la prima preoccupazione dell'equipaggio, sempre secondo l'accusa, era stata quella di salvare sè stesso agendo, anche a colpi di remo, ai danni di donne e

bambini che a stento s'erano procurate un mezzo di salvataggio. Nessuno dei passeggeri aveva trovato aiuto, da qui il disordine e il panico quanto mai esiziali.

Veniva lamentato che le imbarcazioni di salvataggio non si trovavano a posto e in parte apparivano non impiegabili. Una scialuppa era completamente deteriorata, un'altra s'era rovesciata nel momento in cui alcuni membri dell'equipaggio erano saliti su di essa, una terza presentava una falla e a stento era stata tenuta a galla dagli occupanti, la maggior parte dei quali erano membri dell'equipaggio, con una sola donna.

La compagnia armatrice aveva il dovere di controllare le 8 scialuppe, che si trovavano a bordo del piroscalo, tenendole costantemente apprestate per un eventuale impiego, a sensi sia del regolamento di servizio sia dell'ordinanza N° 170 del Ministero del commercio emessa in data 12 agosto 1912, recanti norme sulle manovre di salvataggio e le relative esercitazioni. Le scialuppe erano mancanti di accette e delle maschette dei remi; la scialuppa n°8, la sola salvatasi, era mancante del tappo di sentina. Conseguenza della colpevole trascuratezza nella periodica revisione delle scialuppe, sulla quale la compagnia armatrice avrebbe dovuto vigilare tramite i suoi ispettori, fu che le stesse non si rivelarono stagne all'acqua. Il sistema adottato nelle ritenute con cavi annodati in maniera insolubile aveva fatto perdere tempo prezioso considerato il fatto che la nave è sparita sott'acqua in 7 o 10 minuti.

Secondo l'ordinanza del Ministero del commercio, sarebbe stato obbligo della compagnia armatrice provvedere affinché le operazioni di salvataggio, in caso di incidente, fossero chiaramente eseguibili da ognuno. È stata invece trascurata anche la sistemazione delle cinture di salvataggio in quanto tenute al chiuso. Il forzamento dei contenitori provocò anch'esso perdita di tempo prezioso in mezzo alla confusione e al panico generale. Nessun uomo dell'equipaggio si era preoccupato di aprire le casse o di far saltare le serrature, sicché questo lavoro fu eseguito da alcuni animosi passeggeri, in particolare dall'ispettore superiore Karl Wawrezeka e dal tenente in prima Roberto Sekenk.

La compagnia armatrice ha trascurato di curare l'addestramento dell'equipaggio, di provvedere una volta al mese al prescritto esercizio di allarme e alla manovra delle imbarcazioni, specialmente ad ogni cambio di equipaggio. Cambio verificatosi sul "Baron Gautsch" proprio all'inizio dell'ultimo viaggio.

Il paragrafo 22 aggiunto alla citata ordinanza ministeriale prevedeva che sulle navi «che intraprendono viaggi sulle acque costiere e che non si allontanano più di 4 miglia marine dal litorale, le scialuppe di salvataggio possono essere sostituite da salvagenti». Veniva fatto presente, a questo proposito, che nel tratto Trieste Lussinpiccolo e ritorno il piroscalo navigava oltre il limite delle 4 miglia, per cui era stato ordinato di non imbarcare più passeggeri di quanti potevano trovar posto sulle scialuppe, escluso l'equipaggio. Ma ciò non era stato osservato.

Il paragrafo 36 della citata ordinanza ministeriale prevedeva e prescriveva un segnale di allarme acustico, ma nessun segnale era stato dato al momento della catastrofe, solamente l'ordine verbale di abbandono nave.

La compagnia armatrice ha trascurato pure di raccomandare al comando del piroscafo di tenere pronte le scialuppe di salvataggio nei tratti mare pericolosi. Se ciò fosse stato osservato, le relative operazioni sarebbero state accelerate.

Veniva infine fatto carico al Lloyd, in tempo di guerra e in zona quale doveva essere percorsa dal "Baron Gautsch", di essersi fidato di un comandante e e rispettivamente di ufficiali e d'equipaggio di qualità scadente. Sarebbe stato dovere della compagnia di avvalersi di personale che avesse dato concreta prova di coraggio e di sangue freddo. Il capitano Winter aveva assunto il comando appena nel giugno del 1914 e il secondo ufficiale Giuseppe Leva aveva preso imbarco appena l'11 agosto dello stesso anno.

Il tribunale faceva presente che, come causa dell'affondamento del piroscafo, oltre all'urto contro una mina ancorata, dovevano esaminarsi anche altre possibilità: urto contro una mina vagante, esplosione delle caldaie, siluramento da parte del nemico, colpo di una nave da guerra in esercitazione nelle vicinanze.

Era pacifico che il piroscafo aveva iniziato il suo primo viaggio in Dalmazia l'11 agosto 1914, dopo la cessazione del regime di requisizione. Si dava per certo che la rotta seguita era stata prescritta da un ufficiale dirigente della marina da guerra. Dato lo stato di belligeranza, tale prescrizione era stata fatta in forma orale dagli ufficiali di Trieste, Spalato e Gravosa. La rotta poteva venir mutata in corso di navigazione, ma in questo caso la necessità della modifica doveva venir comunicata da una torpediniera in alto mare. Era da ascriversi a tali improvvisi cambiamenti delle disposizioni già impartite un incidente, per fortuna senza conseguenze, accaduto nel viaggio di andata all'altezza di Spalato proprio al comandante Winter.

Poco prima dell'affondamento, il "Baron Gautsch" era passato di contro-bordo al "Prinz Hohenlohe", che navigava parecchio più al largo. Il comandante Winter era convinto di essere sulla rotta giusta e non aveva dato ascolto alle apprensioni dell'ufficiale lloydiano Carlo Leva e di altri passeggeri. Gli era stato detto, a Zara, che sul posto si sarebbe trovata una torpediniera per eventuali istruzioni.

Per quanto riguardava il rimprovero mosso al capitano Winter di non essersi fatto trovare di persona sul ponte di comando nel tratto di navigazione Porrè-Rovigno per sovrintendere alla stretta osservanza della rotta, veniva invocato dall'accusa il paragrafo 105 del regolamento di servizio riguardante i tragitti difficili e i punti pericolosi. La responsabilità era stata lasciata tutta all'ufficiale di guardia Giuseppe Tenze.

Dato e non concesso, si sarebbe potuto pensare ad una deriva provocata da una corrente marina mentre una cortina di fumo verso terra impediva l'osservazione di almeno due punti eminenti sulla costa.

La possibilità dell'urto contro una mina vagante non era da escludersi a priori, come testimoniato anche dal capitano lloydiano Nicolò Ghersich, da Alexander Meeraus e da Anton Hanzal, secondo i quali, nel periodo critico fino all'ottobre del 1914, specialmente al largo di Rovigno, erano state trovate mine fino a 20 miglia largo, distrutte poi dalle torpediniere.

Non appariva esatto che al momento della catastrofe la gente imbarcata raggiungesse il numero di 700. Come risultava dal manifesto dei passeggeri dell'agenzia sociale e dalle deposizioni rese a suo tempo presso il tribunale penale di Pola, erano salite a bordo in totale, esclusi alcuni bambini, 262 persone. Diretti a Trieste, erano stati imbarcati a Castelnuovo (Bocche di Cattaro) 32 passeggeri tra i quali 14 militari; a Gravosa ne erano stati presi 22, a Spalato 116, a Zara 3, a Lussingrande 39 con alcuni minori. Aggiunti i 65 uomini dell'equipaggio, al momento dell'incidente si trovavano a bordo 327 persone e alcuni bambini. Tra i 262 passeggeri andava contato anche il personale militare richiamato, come rilevato dal foglio di viaggio provvisorio rilasciato dall'agenzia sociale. Se siano saliti a bordo anche altri militari con l'esibizione del solo foglio di viaggio militare non era a conoscenza della compagnia armatrice, che anzi negava. La compagnia contestava anche l'affermazione che fossero perite tutte le donne e i bambini e che si fossero salvati più di 50 uomini dell'equipaggio, che erano invece 41.

Completamente infondate erano le critiche mosse verso gli ufficiali e l'equipaggio per un preteso loro cattivo comportamento. Tanto il comandante, che aveva lasciato la nave per ultimo, quanto i suoi uomini avevano mantenuto un contegno decisamente al di sopra di ogni lode prodigandosi unicamente per la salvezza dei passeggeri. L'ordine di calare in mare le scialuppe del lato sinistro era stato dato tempestivamente e il fatto che non si era potuto salvare tutti i passeggeri andava attribuito al panico, a seguito del quale l'equipaggio non era riuscito ad attuare tutti i suoi compiti. Andava tenuto presente, non ultimo, che la catastrofe si era conclusa in soli 5 minuti.

Veniva respinta l'accusa secondo la quale i membri dell'equipaggio avrebbero sottratto ai passeggeri i mezzi di salvataggio e che essi fossero stati impediti, a colpi di remo, di salire sulle scialuppe.

Il Lloyd faceva presente che il numero, la specie, la positura, l'attrezzatura, la manutenzione e la conservazione delle scialuppe di salvataggio era del tutto conforme alle norme ministeriali del 1912. L'articolo 22 prescriveva che tutte le imbarcazioni «per lo meno ogni mese devono essere sottoposte ad una prova e, quando siano di legno, devono essere lasciate in acqua per 3 ore». Tutto ciò era stato osservato secondo le regole per cui era da escludere la loro pretesa inservibilità. Esse venivano lavate giornalmente e ciò costituiva già una garanzia circa la loro impermeabilità. Del resto, le scialuppe n° 6 e n° 8 erano ancora a disposizione per essere esaminate. Se avevano imbarcato acqua, ciò era da scriversi a manovre inconsulte o ad accidentale rimozione di qualche tappo di sentina.

L'ordinanza del Ministero del commercio del 1912 prescriveva ai piroscafi di tonnello lordo compreso tra le 2000 e le 2500 tonn. di imbarcare 6 lance di salvataggio con una capacità complessiva di 62 metri cubi. Sul "Baron Gautsch", che toccava le 2069 t.s.l., si trovavano 8 scialuppe con capacità proporzionalmente superiore. L'ordinanza ministeriale prevedeva una classificazione di tipo A (per 30 posti) e due di tipo D (per complessivi 43 posti). Non meno della metà delle scialuppe dovevano essere di tipo A e non potevano essere imbarcate più di 2 del tipo D. Sul "Baron Gautsch", in effetti, 6 erano del tipo A e nessuna del tipo D. La lamentata mancanza di certe attrezzature o dotazioni era fuori luogo riguardando, secondo le norme ministeriali, i piroscafi di lungo corso e di grande cabotaggio. Nondimeno le asce si trovavano

anche sul “Baron Gautsch” e così pure le maschette, come testimoniato dal piroscalo “Brioni”, che aveva imbarcato la lancia n° 8 recuperata dalla marina militare. Circa il sistema delle ritenute delle imbarcazioni come causa di ritardo nella loro utilizzazione, la compagnia l’addebito.

I mezzi di salvataggio erano sistemati come segue: in ciascuna delle due cabine, che si trovavano a destra e a sinistra della parte superiore del cofano delle caldaie, sul ponte di passeggiata, si trovavano a disposizione dei passeggeri di 1<sup>a</sup> e di 2<sup>a</sup> classe 60 cinture di salvataggio. Durante il viaggio le due cabine erano chiuse con un semplice catenaccio scorrevole; venivano chiuse a chiave, per la loro salvaguardia, solo dopo l’arrivo in porto e lo sbarco dei passeggeri.

A disposizione dei passeggeri di 1<sup>a</sup> e di 2<sup>a</sup> classe si trovavano altre 60 cinture di salvataggio in tre casse, senza chiusura, una a lato del montacarichi dei bagagli sullo stesso ponte di passeggiata, le altre due a sinistra e a lato della tuga di 2<sup>a</sup> classe, sul ponte di manovra. A disposizione dei passeggeri di 3<sup>a</sup> classe si trovavano 30 cinture, in una cassa sistemata a proravia lungo la fiancata; effettivamente la porta di questa cassa, simile ad un armadio, veniva tenuta chiusa a chiave anche durante il viaggio per impedire che questi mezzi di salvataggio venissero estratti per essere impiegati a scopo di comodo per sedere o dormire, ma la chiave era custodita dal nostromo Paolo Pagliaga, la cui cabina si trovava nelle immediate vicinanze; la porta era, inoltre, di legno dolce e in caso di necessità poteva venire forzata con facilità, con una semplice spallata.

A disposizione dei passeggeri si trovavano altre 16 cinture, che giacevano libere sotto il ponte delle cabine di 3<sup>a</sup> classe lungo le fiancate.

A disposizione degli uomini d’equipaggio stavano complessivamente 79 mezzi di salvataggio, e cioè cuscini di capoc sistemati nei diversi loro alloggi. Del resto, materassi da letto in capoc si trovavano anche a disposizione dei passeggeri di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> classe, nelle stesse loro cabine, per un totale di 58 e rispettivamente 40 pezzi. Che questo materiale potesse servire anche come mezzo di salvataggio era stato portato a conoscenza per mezzo di diversi avvisi affissi nelle cabine e in altre parti delle sale, come da esemplare allegato agli atti.

A bordo del “Baron Gautsch” si trovavano in tutto 166 cinture di salvataggio e 204 cuscini di capoc, che potevano essere usati dai passeggeri con facilità salva l’eccezione delle 30 cinture in cassa. Non corrispondeva al vero, quindi, la necessità di forzamento dei contenitori.

Oltre alle cinture, si trovavano a bordo anche 13 salvagenti circolari, 6 per fiancata, appesi liberamente sull’impavesata del ponte di passeggiata; sull’arco di poppa si trovava sistemato un doppio salvagente, la cosiddetta boa di salvataggio. Secondo l’ordinanza ministeriale, l’obbligo era limitato a 6 salvagenti.

La compagnia armatrice faceva rilevare di aver provveduto in materia già prima della comparsa dell’ordinanza ministeriale. Quanto alle esercitazioni e alla loro regolarità, faceva fede il giornale di bordo. In tema di manutenzione e controlli, provvedevano anche le autorità portuali prima di ogni viaggio, il cui permesso veniva negato in caso di non corrispondenza. Veniva ammesso

soltanto che non erano state fatte esercitazioni in coincidenza con l'ultimo viaggio per il fatto che il comandante Winter era stato completamente impegnato nelle operazioni di militarizzazione dell'equipaggio.

Il Lloyd negava che poco prima dell'ultimo viaggio fossero intervenuti mutamenti nella composizione dell'equipaggio tranne che tra i camerieri e il personale di cucina. L'equipaggio aveva buona conoscenza dei suoi compiti e delle manovre di salvataggio, del posto assegnato a ciascun uomo dato che a capo del letto di ciascuno di essi era riportato il numero della scialuppa, alla quale ciascuno era addetto, oltre a tabelle di istruzione visibili in ogni parte degli alloggi.

Circa il "ruolo di allarme", il tribunale non aveva potuto prenderne conoscenza per il fatto che il piroscalo era affondato. Ma perfettamente identico era il "ruolo" del "Prinz Hohenlohe" ed era stato possibile accertare l'esistenza anche dell'ordine verbale di abbandono nave. Andava comunque menzionato il segnale acustico, un fischio lungo seguito da tre brevi, approvato dalle autorità competenti.

Circa la predisposizione delle scialuppe di salvataggio, le esperienze di guerra avevano dimostrato che neanche con le imbarcazioni approntate fuori bordo era stato possibile evitare la perdita di vite umane.

Per quanto riguardava le norme ministeriali sulla composizione degli equipaggi, sarebbero stati sufficienti, nel caso del "Baron Gautsch", 2 ufficiali di coperta e precisamente un capitano di grande cabotaggio quale comandante e un capitano di grande cabotaggio o tenente quale primo ufficiale, Vi si trovavano imbarcati, invece, 4 ufficiali di coperta tutti capitani di lungo corso. Tanto il numero che la preparazione professionale erano al di sopra degli obblighi di legge. Era costante cura della compagnia armatrice promuovere soltanto i più capaci: da terzo a secondo ufficiale con il sistema delle qualifiche di tabella; dal secondo al primo ufficiale e dal primo ufficiale al grado di comandante per mezzo di proposta a seguito di scrutinio interno da parte di un collegio formato da due comandanti e da due ispettori sociali. Salvo casi del tutto eccezionali, la compagnia si atteneva alla proposta del collegio. Pertanto non si poteva dubitare sulla scelta nè del comandante Winter nè del capitano Luppis; fuori discussione anche la qualificazione professionale dei capitani Giuseppe Leva e Giuseppe Tenze.

L'ingaggio del personale di coperta era prerogativa del comando nave. Veniva assunto dalla compagnia solo il nostromo, che aveva il compito di sovrintendere alla guida e alla sorveglianza del personale di coperta. Sul nostromo Paolo Pagliaga erano state date le migliori informazioni.

La direzione del Lloyd provvedeva anche all'assunzione dei macchinisti, mentre il personale di cucina e i camerieri erano assunti dall'"ufficio panatiche", che li assegnava a ciascuna nave secondo i bisogni.

Oltre al personale fin qui in esame, si trovava a bordo del "Baron Gautsch" il pilota Carlo Paich, in servizio da circa 40 anni, a bordo ininterrottamente fin dal primo viaggio del piroscalo. Era suo compito principale sovrintendere alla rotta tra i canali e le isole della Dalmazia mentre nessuna attività gli veniva richiesta in alto mare.

Per quanto riguardava la pretesa inefficienza dell'equipaggio, l'autorizzazione ministeriale che lo riguardava era pervenuta alla compagnia il 20 febbraio 1914. Le accuse e i rimproveri mossi nei suoi riguardi apparivano pertanto privi di fondamento anche in diritto.

Veniva poi dibattuta una particolare questione riguardante l'istituto dell'“abbandono” della nave e del carico, prevista dall'art. 216 del codice di commercio come atto liberatorio nei confronti della compagnia armatrice. Avvalendosi di questo diritto, riconosciuto come uso corrente sulla piazza di Trieste, il Lloyd aveva provveduto al relativo atto formale presso il tribunale civile depositando a più riprese le pertinenze derivanti dall'attività di trasporto dei passeggeri, delle merci, della posta, crediti, interessi, tasse sulla base di complessi conteggi. Anche crediti per il momento non quantificabili, come diritti per il trasporto militare. Venivano abbandonate perfino le scialuppe n°6 e n°8 col relativo equipaggiamento, che si trovavano in custodia della marina militare presso l'Arsenale. Anche gli importi, non noti, che potevano trovarsi nella cassaforte di bordo con riferimento alla possibilità che fossero saliti a bordo dei passeggeri non muniti di biglietto versando il relativo importo direttamente nelle mani del commissario di bordo. Non venivano abbandonate, per contro, le somme dell'assicurazione.

Il ricorrente Josef Metzner si opponeva all'“abbandono” perché ritenuto improponibile o non efficace con la conseguenza di una lunga e dettagliata discussione fra i legali delle due parti in causa.

\* \* \*

Per quanto riguardava le deposizioni testimoniali, erano stati sentiti sotto giuramento:

Ferruccio Lussich, macchinista dell'armamento Tripcovich

Richard Mayer, capo ispettore del Lloyd, che forniva un elenco dei membri dell'equipaggio salvatisi e di quelli scomparsi, con le relative date d'imbarco. Forniva inoltre prove documentarie sull'esecuzione delle disposizioni ministeriali riguardanti i sinistri e le operazioni di salvataggio, i relativi ordini di servizio, copia delle circolari con le istruzioni in caso di abbandono nave, 36 circolari emanate in varie date dal 1911 al 1914 e inserite nelle cabine dei passeggeri durante la guerra dei Balcani e Italo-Turca con particolare riguardo alle zone minate.

Nicolò Frausin, capitano del porto di Trieste

Arturo de Manicor, i.r. aggiunto di porto

Giuseppe Sucich, ispettore nautico del Lloyd

Carli Hircovich, ufficiale lloydiano imbarcato come passeggero

ing. Giovanni Cattarinich, passeggero

Natale Serchinich, primo lavorante dell'Arsenale

Roberto Dussich, direttore dell'Arsenale

Marco Cossovich, capitano lloydiano, a suo tempo comandante del “Prinz Hohenlohe”

Maria Harabaglia, passeggera  
 Carlo Leva, ufficiale lloydiano, passeggero  
 Giuseppe Jaklitsch, macchinista del “Baron Gautsch”  
 Carlo Furlan, cameriere del “Baron Gautsch”  
 Paolo Pagliaga, nostromo del “Baron Gautsch”  
 Vittorio Spadon, cameriere del “Baron Gautsch”  
 Carlo Luppis, capitano lloydiano, primo ufficiale del “Baron Gautsch”  
 Jvone Bosovich, commerciante, passeggero  
 Giuseppe Leva, capitano lloydiano, secondo ufficiale del “Baron Gautsch”  
 Karl Wawreczka, ispettore superiore della compagnia di assicurazione  
 contro gli infortuni sul lavoro di Buenn, passeggero  
 Giovanni Rainer, cameriere del “Baron Gautsch”  
 Pietro Bilangia, idem  
 Carlo Paich, pilota costiero del Lloyd  
 Virgilio Lueh, cameriere del “Baron Gautsch”  
 Francesco Goll, agente del Lloyd in Gravosa  
 sorella Xaveria Radolf, passeggera nel viaggio di andata tra Ragusa e  
 Castelnuovo  
 Andrea Lucev, timoniere del “Baron Gautsch”  
 Gustavo Renner, commissario di bordo del “Baron Gautsch”  
 Augusta Stoehr, passeggera  
 Nicola Bastulica, passeggero  
 Frislerike Taka, passeggera  
 dott. Hermann Pfeiffer, professore dell’Università di Graz, passeggero  
 Margarete Troianich, passeggera  
 Giovanni Maria Martinolich, agente del Lloyd in Lussino  
 Mattheus Adum, notaio in Metcovich, passeggero  
 Bozo Jures, passeggero  
 Giovanni Jeftanovich, capitano lloydiano, a suo tempo secondo ufficiale  
 del piroscafo “Brioni”  
 Antonio Treche, agente del Lloyd in Castelnuovo, che forniva un estratto  
 del cosiddetto “libro manifesti passeggeri”, identico nelle sue ultime parti a  
 quello depositato dalla compagnia armatrice  
 Rei...nta Baldani, passeggera  
 Carlo Zamara, capitano lloydiano  
 dott. Giuseppe Illich, agente del lloyd in Spalato  
 Giuseppe Rezonico, timoniere del “Baron Gautsch”  
 Antonio Manerin, capitano lloydiano, a suo tempo comandante del piro-  
 scafo “Brioni”

Evelina Baldani, passeggera  
 Giovanni Candellari, a suo tempo nostromo del piroscafo "Brioni"  
 Carlo Germak, macchinista del "Baron Gautsch"  
 Vittorio Pecherstofer, aiuto macchinista dello stesso  
 Cirillo Cattich, agente del Lloyd in Zara  
 Matteo Marinovich, capitano dell'armamento "Ragusa"  
 Emilio Bisiach, passeggero  
 Moritz Sohenk, consigliere superiore, padre del tenente in prima Robert,  
 perito nella catastrofe  
 Stefanie Wolf, passeggera  
 Amalia Barbera, passeggera  
 Therese Hossler, passeggera  
 dott. Louse Neubauer, passeggera  
 Reg.Rat. Engelbert Neubauer, passeggero  
 Maria Schubert, passeggera  
 Josephine Riha, passeggera  
 Franz Gjurkic, cameriere del "Baron Gautsch"  
 Josef Hefner, passeggero  
 Giovanni Gelletich, capitano di corvetta, a suo tempo ufficiale dirigente  
 a Zara  
 Mario Buttoraz, commissario nautico dell'i.r. Autorità marittima  
 Paolo Winter, comandante del "Baron Gautsch"  
 Stefan Fabiani, capitano lloydiano  
 Elsa Zuvac, passeggera  
 Iginia Fabris, passeggera  
 Giovanni Cosulich, macchinista del "Baron Gautsch"  
 Fanny Thomas, passeggera  
 Edmund Czelechowsky, tenente di vascello  
 dott. Paul Schreckenthal, consigliere dell'i.r. Autorità marittima, a suo  
 tempo ufficiale dirigente in Trieste  
 Gaetano Pulciani von Gluecksberg, capitano di regata, a suo tempo  
 comandante del cacciatorpediniere "Balaton"  
 Josef Rueppel, cameriere del "Baron Gautsch"  
 Janko Vukovich de Podkapelasky, capitano di vascello, a suo tempo  
 comandante del cacciatorpediniere "Czepel"  
 Franz Buchschaher, fabbro magnano delle ferrovie dello stato, passegge-  
 ro  
 Johan Hoedel, caricatore di Salisburgo, passeggero. Alla dichiarazione di  
 questo teste è allegato uno schizzo della nave in cui egli ha segnato con la  
 matita rossa il percorso da lui seguito dopo l'esplosione

Josef Budua, commerciante di Lussinpiccolo, passeggero  
Vicenza Wolf, privata di Pola, passeggera  
Mario Sindicich, passeggero  
Franziska Kestler, moglie del professore, passeggera  
dott. Josef Rock, medico in Vienna, passeggero  
Benvenuto Secco, macchinista attualmente in Vienna, passeggero  
Josef e Helene Debretsberger, passeggeri  
August Massinger, magnano dei ponti delle ferrovie statali, passeggero  
Julie Royt, passeggera  
Paula Duerr, attrice, passeggera  
Antonio L. Nicolich, commerciante in Lussinpiccolo, passeggero  
Natale Ettore, capitano di corvetta, passeggero  
Elena Kovacevich nata Deschmann, passeggera  
Georg Kraljevich, nostromo di macchina, passeggero  
Marie Baskovic, passeggera  
Anton Hillerbrandt, capitano, passeggero  
Simon Kacan, marinaio, passeggero

Venivano inseriti negli atti processuali anche le relazioni dei sopralluoghi dei locali effettuati in Arsenal dal sovrintendente superiore ing. Rodolfo Cuccagna, professore presso l'Accademia di Nautica.

\* \* \*

Il tribunale procedeva all'esame dei documenti prodotti. Da parte dell'accusatore veniva fornito l'elenco dei superstiti ricoverati nell'i.r. Ospedale della marina di Pola firmato dal comandante dell'ospedale stesso e dall'ing. Wilhem Wittek di Vienna, legale estensore. Tale elenco era già stato esaminato il 13 gennaio 1917 sulla base di analogo documento prodotto in sede penale. Appaiono i nomi di Gregorio Gulol (recluta), Josef Budua, Antonio L. Nicolich, Mijo Static, Milan Parlenovich (probabilmente lo stesso Milan Barlenovich), Vincenzo Neneć (recluta), Vincenza Lagai, Maria Kovacevich, Biagio Mazic, Lukas Betavich, Karl Cerma (forse lo stesso Karl Cermak), Maria Bascovich, Costante Lechrich.

Venivano esaminate poi le raccolte generali della compagnia prodotte in Vienna il 30 maggio 1914 e 30 giugno 1915, le relazioni, la lettera dell'i.r. Comando circolare marittimo di Trieste del 18 agosto 1914 indirizzata alla procura di stato di Rovigno, dalla quale si ricavava che il comando del "Baron Gautsch" era stato messo al corrente, dall'ufficiale dirigente, che nel tratto Rovigno-Porrèr doveva esser osservata una distanza di 15 miglia dalla costa.

Da un documento prodotto dal Lloyd in copia d'ufficio, risultava attestato il rilascio in data 20 febbraio 1914 del testuale permesso: «Al presente piroscampo ("Baron Gautsch") viene concesso il complessivo trasporto di 529 passeggeri

soltanto nei viaggi nelle acque nazionali». Dallo stesso documento risultava che a bordo del piroscafo si trovavano mezzi di salvataggio per 590 persone e cioè 235 posti nelle 8 scialuppe, 355 cinture di salvataggio e 12 salvagenti anulari.

Venivano esaminati ancora gli esemplari delle istruzioni per l'uso dei mezzi di salvataggio, una copia del "ruolo di allarme" del "Prinz Hohenlohe" con le istruzioni all'equipaggio in caso di incendio, di via d'acqua, per la manovra delle scialuppe e per l'abbandono nave con i segnali previsti in tutti questi casi. Venivano esaminati i manifesti passeggeri e carico dell'ultimo viaggio da Castelnuovo a Trieste con riferimento alle agenzie di Castelnuovo, Gravosa, Spalato, Zara e Lussinpiccolo nonché l'elenco delle scialuppe n°6, n°8 e di quelle prestate dai piroscafi "Brioni" e "Almissa", ed altri elenchi ancora (equipaggio, sopravvissuti) il regolamento lloydano del 1907, un progetto governativo del 15 ottobre 1909 relativo al trasporto della posta in Dalmazia e Albania. Venivano esaminati la tabella delle derivazioni o deviazioni della bussola magnetica del "Baron Gautsch", un modello di legno del piroscafo, un estratto del libro inventario riguardante il numero e la distribuzione dei mezzi di salvataggio, il resoconto delle scialuppe fornito dall'ing. Larese sulla base dell'ordinanza ministeriale del 1912, schizzi di dettaglio, fotografie, copia delle carte nautiche del piroscafo "Brioni" sulla quale Giuseppe Luppis aveva segnato con inchiostro nero la rotta seguita dal "Baron Gautsch" nel tratto da Lussino a Rovigno, una seconda copia della stessa recante la rotta segnata con inchiostro rosso secondo la compagnia armatrice, anche sulla base della testimonianza del capitano Gelletich. Altri documenti quali l'estratto notarile dell'atto con il quale, alle ore 6 del mattino del 9 agosto 1914, il piroscafo veniva restituito dall'autorità militare al Lloyd (la requisizione era avvenuta il 27 luglio precedente, come da documento parimenti prodotto); copia di una lettera dell'i.r. Autorità marittima di Trieste con la quale si rispondeva ad una richiesta di chiarimento avanzata in data 4 luglio 1916 circa la portata dell'ordinanza ministeriale del 19 agosto 1912 sui mezzi di salvataggio; copia del dispaccio telefonico del 13 agosto 1914 da parte dell'ammiragliato di Pola e di un avviso dell'i.r. Direzione dei trasporti marittimi di Trieste, di data 16 agosto 1914, annuncianti la catastrofe all'i.r. Ministero della guerra – Sezione Marina in Vienna; una lettera del i.r. Comando militare di Monstar, datata 27 maggio 1917, con risposta negativa a domanda di quanti militari avevano preso imbarco sul piroscafo; atti penali del tribunale di Pola nel processo a carico del capitano Paolo Winter, del capitano Giuseppe Luppis e del pilota Carlo Paich (dicembre 1916, gennaio 1917 e giugno 1918); altri documenti ed atti.

\* \* \*

A questo punto il tribunale dava inizio alle sue osservazioni e considerazioni.

Che Wilhelmine Metzner sia effettivamente perita nella catastrofe veniva preso atto in base agli atti del tribunale circondariale di Jaegerdorf, dov'era giacente la pratica per l'eredità, e più ancora secondo gli atti del tribunale penale di Pola attestanti il riconoscimento della salma da parte di Therese Mayer.

Nell'atto di accusa veniva ascritto come causa della catastrofe il mutamento avvenuto nella rotta prescritta col conseguente urto contro una mina. Secondo la testimonianza di Giovanni Gelletich e sulla base della lettera del 2 aprile 1917 formulata dall'i.r. Ammiragliato del porto di Pola, emergeva chiaramente che le disposizioni riguardanti le rotte nelle acque istriane e dalmate venivano date verbalmente, caso per caso e sito per sito, carta nautica alla mano, ai comandanti dei piroscafi interessati o agli ufficiali da essi delegati. Era notorio che l'estensione e la giacitura dei campi di mine venivano comunicate ai piroscafi dalle torpediniere secondo necessità improvvise emergenti da un giorno all'altro o nel corso di alcune ore, tali da imporre spostamenti. Le compagnie di navigazione erano completamente stranee, non potevano impartire disposizioni circa le rotte del tempo di guerra per cui cadeva l'accusa che il Lloyd non aveva provveduto in merito. Al contrario, la compagnia non aveva tralasciato di richiamare tempestivamente l'attenzione dei suoi ufficiali, in quanto possibile, sulle rotte designate e sulle loro modifiche. L'ultima rotta assegnata era stata riferita al comandante Winter a Zara dall'allora ufficiale dirigente Giovanni Gelletich. Non esisteva motivo da parte del comandante Winter di modificare le istruzioni del Gelletich nè questi aveva ragioni per far deviare il "Baron Gautsch" nel viaggio di ritorno, all'altezza di Rovigno, secondo la rotta tracciata sulla carta nautica con l'inchiostro rosso, sotto giuramento, dal primo ufficiale Luppis. Il teste Gelletich aveva affermato, a questo proposito, che anche la rotta indicata da Luppis era posta fuori della zona pericolosa.

Il tribunale si poneva la domanda se tale rotta fosse stata effettivamente seguita o se la causa dell'affondamento poteva essere stata di altro genere. Tre erano le possibilità. In primo luogo l'esplosione delle caldaie non esclusa dai macchinisti Jaklich e Germak e dagli stessi esperti dell'accusa Buschacher e Matuzszcak. Poteva trattarsi anche di un incidente provocato da una nave da guerra, ma tale ipotesi era da abbandonare in base agli atti del tribunale di Pola, tra i quali si trovava allegata una lettera dell'ammiragliato di porto attestante che nel corso delle esercitazioni eseguite in quel periodo in alto mare erano stati usati proiettili inerti, senza carica. C'era da pensare all'attacco con siluro da parte di un sommergibile, ma nelle prime ore del pomeriggio di quel 13 agosto si trovavano nella zona numerose navi da guerra in entrata e uscita da Pola, per cui l'ipotetico sommergibile avrebbe trovato bersagli più appetibili. Doveva escludersi pure l'incontro con una mina vagante.

La possibilità rimanente era una sola, che il "Baron Gautsch" viaggiasse a meno di 10 miglia di distanza dalla costa come menzionato, ad esempio, dal secondo ufficiale Giuseppe Leva, che reputava la distanza di 8 miglia circa, a dal macchinista Jaklich, secondo il quale la distanza era di 5-7 miglia, o dal capitano marittimo Natale Ettore, di circa 7 miglia. Il tribunale manifestava l'opinione che la maggior parte dei testimoni non avesse avuto la possibilità di vedere la costa, che non avrebbe potuto osservare alture, edifici o altri punti eminenti. Neppure la lettera dell'ammiragliato di Pola poteva fugare i dubbi che sorgevano in proposito: il capitano di fregata von Pulcini, a suo tempo comandante del cacciatorpediniere "Balaton", che aveva partecipato alle operazioni di salvataggio, aveva eseguito dei rilievi subito dopo l'incidente valutando la positura del relitto a circa 6 miglia dalla costa, circa tre quarti di miglio nell'interno del campo minato; il capitano di vascello von Vukotich, comandante della flottiglia di torpediniere accorse sul posto, aveva avuto la sensazione,

a colpo d'occhio, che il piroscafo stesse piegando verso il campo minato; il capitano di corvetta Giovanni Geletich, presa cognizione della carta nautica e della rotta sulla stessa tracciata con l'inchiostro nero, riteneva possibile la giacitura a buone 4 miglia dalla costa. Sulla base degli atti del tribunale di Pola, il tribunale di Trieste reputava la posizione 4 miglia ad oriente della rotta tracciata dal capitano Luppis con l'inchiostro verde.

Dovevansi esaminare anche le deposizioni testimoniali del timoniere Lucev secondo le quali egli, alcuni minuti prima dell'1 pomeridiana e alle ore 2 e 20 minuti, aveva ricevuto dal capitano Tenze, ufficiale in comandi di guardia, l'ordine di portare la prua al largo e che al momento dell'incidente il timone era tutto alla banda a sinistra. Se ne deduce che il capitano Tenze non era sicuro della rotta e che era preso dal timore di essere giunto nelle vicinanze della zona pericolosa. Il tribunale manifestava l'avviso che la "rotta Luppis", nel viaggio di ritorno, non era stata osservata con la conseguenza che, sia che il piroscafo proseguisse o che tentasse di gettare l'ancora, era stata urtata la mina (contrassegnata con il numero 1236).

Il Lloyd richiamava l'attenzione del tribunale sulla possibilità che, senza colpa a carico del capitano Tenze, la cui preparazione professionale non era in discussione, il piroscafo fosse fatto deviare verso il campo minato da una corrente marina. Ma ciò non era apparso possibile anche in considerazione del fatto che il quel momento spirava un leggero vento da nord, tale da provocare un debole deriva verso sud, valutabile in appena mezzo miglio all'ora.

Il teste Riccardo Mayer aveva accennato in una sua deposizione che poteva essersi trattato di un errore del timoniere, ma il tribunale obiettava che era obbligo del comando della nave di vigilare ai sensi del paragrafo 92 del regolamento di servizio (...«sorveglierà l'esattezza della bussola e delle rotte relative, se corrispondenti bene agli atterraggi, facendo anche a tal uopo, quando il tempo lo permettesse, delle osservazioni sulle derivazioni»...).

Il teste Mayer aveva insinuato anche che la visibilità, al momento della catastrofe, poteva non essere soddisfacente e che nel tratto Brioni-Rovigno non era possibile eseguire verifiche con scandaglio.

Non c'era alcun dubbio che il "Baron Gautsch" avesse deviato dalla rotta per colpa del secondo ufficiale Tenze, in quel momento in comando di guardia, pagando egli tale sua colpa con la vita. Il timoniere Sutlovich Bariè dichiarava che il capitano Tenze, senza prendere scandagli, come raccomandatogli dal primo ufficiale Luppis, ma confidando nella sua esperienza di marinaio e sulla conoscenza della zona, doveva aver modificato la rotta, diretta a nord, già alle ore 1 e  $\frac{3}{4}$  pomeridiane mentre era necessario ancora un prolungamento. Secondo il capitano Luppis, la virata e il mutamento di velocità dovevano avvenire verso le ore 2. Risulterebbe quindi che la rotta era stata modificata troppo presto. La virata a sinistra ordinata da Tenze alle ore 2 e 30, verso il largo, rappresentava il tentativo di salvare la nave all'ultimo momento. Il relativo percorso, che aveva portato il piroscafo alla rovina, era stato indicato dal teste Lucev e segnato sulla carta nautica con inchiostro blu.

Volendo cogliere una corresponsabilità del comandante Winter e del primo ufficiale Luppis, non bisognerebbe dimenticare che il comandante di una nave rispondeva sempre della nave e del carico, secondo le dominanti viste di diritto e come previsto in specie anche dal paragrafo 105 del regolamento di servizio. Il primo ufficiale Luppis avrebbe dovuto, fin dall'altezza di Pola,

sovrintendere e vigilare assieme al comandante Winter scoprendo l'errore di rotta. Tra le ore 1 e 2 pomeridiane era avvenuto l'incontro contro bordo col piroscampo gemello "Prinz Hohenlohe", incontro che avrebbe dovuto essere preso in considerazione assai più dall'ufficiale di guardia ma anche dal comandante.

Era stato giustamente rilevato che il tempo locale e la situazione meteorologica al momento della catastrofe erano buoni e tali da facilitare le operazioni di salvataggio. Era certo che tali operazioni erano state eseguite celermente e ogni lode andava tributata alla flottiglia delle torpediniere.

Il numero delle persone che si trovavano a bordo al momento della tragedia non era di 700, come voleva l'accusa, ma circa 310-350 come si poteva dedurre dai documenti agli atti secondo l'ammiragliato del porto di Pola, la valutazione della direzione dei trasporti marittimi, la lista passeggeri e manifesto di carico, e infine — non da ultimo — dalla dichiarazione del commissario di bordo Gustavo Renner sentito come teste. Tolto l'equipaggio di 65 uomini, numero verificato dal tribunale, i passeggeri erano da un minimo di 245 ad un massimo di 285, su di una capacità di 529.

Delle 71 persone sopravvissute sentite come testi, 23 erano donne, cioè quasi un terzo, fatto che costituiva una smentita della dichiarazione dell'accusa circa la loro totale scomparsa nella catastrofe. I membri dell'equipaggio salvatisi sono stati non 50 ma 41, come risultava dall'elenco fornito dal teste Mayer. Dal rapporto della direzione dei trasporti marittimi di Trieste risultava che si erano salvate complessivamente 190 persone, cioè i tre quinti di quante s'erano trovate a bordo. Ciò costituiva la migliore risposta agli argomenti in contrario avanzati dall'accusa.

\* \* \*

Le conseguenze della catastrofe erano state straordinariamente gravi. Ciò sarebbe dipeso, secondo l'accusa, dal fatto che nessuna azione di salvataggio sarebbe stata messa in atto dagli ufficiali e dall'equipaggio. Il tribunale si dichiarava, non senza rincrescimento, di dover riconoscere che, salvo singole e lodevoli eccezioni, l'equipaggio non era stato molto all'altezza della situazione, riconoscendo comunque la straordinaria dimensione della catastrofe.

L'ufficiale in comando di guardia Tenze, dopo l'esplosione, aveva dato immediatamente l'ordine di stop alle macchine tentando una manovra dimostratasi inesequibile, dato che la nave non rispondeva più al timone. Il comandante Winter, affrettatosi a raggiungere il ponte di comando dalla sua cabina sita nelle vicinanze, aveva tralasciato di dare il segnale di allarme per "via d'acqua" per mandare immediatamente l'equipaggio ai posti previsti, ivi compresi i posti di manovra delle scialuppe di salvataggio. Il comandante Winter dichiarava che sul momento non aveva avuto chiara la percezione della gravità della situazione. L'ufficiale di guardia Tenze non lo aveva informato che le macchine erano ferme e che la nave non rispondeva al timone. Per contro, il primo ufficiale Luppis, che fino a quel momento stava dormendo, si era reso subito conto dell'inevitabilità dell'affondamento tanto che s'era recato direttamente alla scialuppa n°8 (e non alla n°2 a lui assegnata in caso di allarme). Il secondo ufficiale Giuseppe Leva aveva dichiarato che subito dopo l'esplosione

l'immersione del piroscafo era aumentata di 1 metro circa. Anche l'ufficiale lloydiano Carlo Leva, presente a bordo come passeggero, s'era reso conto senza dubbi della gravità della catastrofe. Il macchinista Cermak s'era trovato subito con l'acqua alle ascelle.

I tentativi del comandante Winter intrapresi per calmare la folla che correva sul "ponte sole" erano stati sicuramente lodevoli ma non potevano riuscire dato che l'equipaggio non era stato chiamato dal segnale di allarme a dar corso con calma e cautela alle operazioni di salvataggio. L'exasperazione dei sopravvissuti contro Winter, gli ufficiali e l'equipaggio era salita al culmine.

Che infine anche Winter si sia reso conto di quanto stava realmente e gravemente accadendo lo si desume dal fatto che lo stesso aveva impartito l'ordine verbale di tener pronte le scialuppe di salvataggio. Vero è che l'ordine era rimasto senza esecuzione non perchè dato a voce ma perchè diretto al secondo ufficiale Tenze, ad un nocchiero e al timoniere. Gli altri non avevano sentito. Anche l'ordine di abbandono nave in caso di necessità era stato sentito solo da due persone, il capitano Giuseppe Leva e il cameriere Pietro Bilangia.

Era comune convinzione che se fosse stato dato il segnale di allarme non si sarebbe verificata tanto precipitosa confusione. Non poteva invece essere accolta l'accusa di vigliaccheria contro il comandante Winter, che non "aveva dato disposizioni per salvare sè stesso" prodigandosi al contrario fino all'ultimo momento. Era stato riprovevole, per contro, il contegno del primo ufficiale Luppis per il fatto, come da dichiarazione del teste Rezonico, di non essersi recato presso la scialuppa n°2, a lui assegnata in caso di allarme, ma di aver raggiunto celermente, grazie alla conoscenza del percorso, la scialuppa n°8 nella quale si trovavano già altri membri dell'equipaggio, in tutto 43 persone (o, secondo altri 32 o 39) sicchè erano stati impediti altri imbarchi (testi Straljevich, Sindicic, Sartalics, Lussich, Cattarinich).

Il secondo ufficiale Giuseppe Leva s'era dato molto da fare ma senza conclusione. Il suo posto era stabilito presso la scialuppa n°4 e invece di sovrintendere all'operazione di ammaino fino alla sua conclusione s'era occupato anche della n°2 e della n°6 per la quale era venuto meno il tempo. Conseguentemente nessuna delle tre imbarcazioni, nonostante l'abnegazione e la destrezza di Leva, era stata manovrata a dovere e con sicurezza.

Il secondo ufficiale Tenze s'era recato insieme al timoniere Lucev presso la scialuppa n°2, che si trovava già piena di passeggeri, e, constatata la difficoltà della manovra di ammaraggio, avevano tentato con il canotto "A", che si trovava a sinistra, e poi con la scialuppa n°1, anch'essa già piena. Cos'era successo a Tenze non era chiaro. Secondo la deposizione del pilota Paich, aveva tentato la manovra delle scialuppe n°5 o 6, ma senza esito dato che l'esplosione aveva provocato un rapidissimo sbandamento a sinistra impedendo con ciò la manovra stessa. Tenze aveva mancato di calma e d'autocontrollo e non aveva saputo imporsi sui passeggeri.

Il pilota Paich, visto l'insuccesso della manovra della scialuppa n°3 e forse anche della n°5, non aveva fatto fatalisticamente più altri tentativi in favore dei passeggeri.

I due testimoni Rezonico e Sutlovic Baric avevano fatto in pieno il loro dovere, il primo sulla scialuppa n°8, il secondo cooperando alla messa in acqua delle altre due imbarcazioni.

Il tribunale riteneva che la maggior parte del personale di coperta aveva fatto il suo dovere, come testimoniato dai testi Sime Car, Antonio Draskov, Antonio Bacic. Ma non si poteva dire la stessa cosa del nostromo Pagliaga, al quale era stata affidata la guida dell'equipaggio, che aveva dimostrato una passività e una pusillanimità indegne di un vecchio uomo di mare.

Dei macchinisti, Cosulich si era limitato a constatare che la scialuppa n°7, a lui affidata, non poteva raggiungerla a causa dell'impraticabilità della scala di accesso al ponte; Jaklich aveva cercato di disimpegnare la scialuppa n°5, che però non poteva essere ammainata a causa dello sbandamento; Cermak aveva avuto il merito di provvedere alla fermata delle macchine, sia pure in esecuzione all'ordine impartito dal capitano Tenze.

Deplorevole, come deducibile dagli atti del processo penale, era stato il comportamento del personale di camera e di cucina salvo singole eccezioni riguardanti Bilangia, Rainer, Ruppel.

Dal contegno e comportamento fin qui tracciati a grandi linee degli ufficiali e dell'equipaggio, si deduceva, come evidenziato dall'accusa, che sul "Baron Gautsch" non era stata intrapresa una regolare operazione di salvataggio — causa principale della gravità del disastro — ma solo azioni slegate e spesso inconcludenti.

La catastrofe si era conclusa nel giro di pochi minuti, da 5 a 7, e ciò doveva esser tenuto presente in quanto non poteva pretendersi che in così poco tempo venisse fatto un lavoro efficace. Vedi la deposizione dei testi Frausin, Cossovich, Furlan, Luppis, Kraljevich e altri. Uno stesso accusatore, Johann Hoedl, si era espresso testualmente: «L'accusa si meraviglia che, data la celerità della catastrofe, possano esser stati salvate tante persone». Il teste Pfeifer aveva aggiunto: «La brevità del tempo ha, naturalmente, pregiudicato straordinariamente la possibilità del salvataggio».

Uno o, al più tardi, due minuti dopo l'esplosione, il piroscampo s'era inclinato sul fianco sinistro e ciò aveva influito non solo sulla catastrofe ma anche sul fatto che non era stato possibile manovrare le quattro scialuppe del lato destro, come testimoniato da Carlo Leva, dal ricorrente Adum in contraddizione con Boscovich, Paich, Jaklich, Harabaglia e Spadon.

Subito dopo l'esplosione s'erano verificati un'indescrivibile confusione e panico, come dichiarato da numerosi passeggeri (Cattarinich, Mircovich, Harabaglia, Carlo Leva, Renner, Pfeifer, Redenta ed Evelina Baldini e altri) a tutto discapito di un ordinato impiego delle scialuppe con la perdita di tempo prezioso. Andava valutata anche la circostanza che molte donne, seguendo il loro impulso, s'erano rifugiate nelle cabine in cui dormivano i loro bambini senza poter poi guadagnare il ponte a causa dell'acqua dirompente (teste Giovanni Leva). Altre donne si rifiutarono di lasciare le loro cabine (teste Auguste Stoehl), altre ancora stavano dormendo e non è noto se e come venissero salvate (teste Viktor Pocherstorfer).

In chiusa, andava ancora presa in considerazione la circostanza che dopo la sommersione del piroscampo i depositi di nafta avevano ceduto riversando sulla superficie del mare uno spesso manto oleoso e mefitico allargantesi in un ampio cerchio. Tutti quelli che si trovavano in acqua afferrati ad ogni genere di relitti avevano cercato di non ingurgitare la nauseabonda materia allonta-

nandosi verso l'alto mare (testi Mircovich, Bosovich, Giuseppe Leva, Bilangia, Lach, Stoehr, Bartulich, Wuka, Bisiach, Stefa Wolf, Buchsschache, dottor Pock, Vukovich e altri).

Per quanto riguardava l'imputazione a carico della compagnia armatrice sul numero, condizioni e manovrabilità delle scialuppe, andava tenuta presente non solo la corrispondenza alle norme ministeriali del 1912, ma anche il fatto che esse erano costruite col sistema del fasciame sovrapposto assicurante l'impermeabilità e che da ultimo, 15 giorni prima della catastrofe, all'epoca della requisizione militare, tali scialuppe, come dichiarato dal teste Spadon, erano state messe in mare a Pola; circa il loro buon stato, faceva testo la perizia eseguita dal prof. Cucagna sulle scialuppe n°6 e n°8.

Se l'imbarcazione n°8 aveva potuto imbarcare acqua in misura abnorme, non era da escludere un'accidentale rimozione di uno o dell'altro dei due tappi di spurgo, di cui erano provviste, secondo i testi Rezonico e Ruppel. Il tribunale non intendeva, per il resto, indagare se era utile o no lasciare le scialuppe, quando in posizione di riposo, senza i tappi al fine di evitare un loro indebito riempimento d'acqua, del che era comunque responsabile il primo ufficiale Luppis.

Anche l'equipaggiamento delle scialuppe era da considerare in ordine e rispondente alle norme vigenti, ne facevano fede i testi Dussich e Larese e l'ispezione effettuata sul libro inventario di bordo. Le maschette non erano mancanti e qualche inconveniente poteva essersi verificato a seguito della calca intorno alle imbarcazioni e all'inesperienza dei passeggeri. Non reggeva l'accusa di mancanza delle accette che, obbligatorie sulle navi d'alto mare, erano tuttavia in dotazione anche a bordo del "Baron Gautsch" come testimoniato dai testi Dussich, Franceschi, Manicor Mayer, Lucich.

Circa l'impossibilità di sciogliere i nodi di ritenuta delle scialuppe, ed in particolare della n°8, come voluto dal ricorrente Kentler, il tribunale valutava il rilievo come poco credibile specie in una città portuale, dove la familiarità con le cose di mare era nota. Numerose le testimonianze in contrario oltre al fatto che proprio la scialuppa n°8 aveva potuto allontanarsi dallo scafo della nave di qualche centinaio di metri prima che essa sparisse sotto le onde, fatto accaduto al massimo in 7 minuti.

Quanto all'accusa che le scialuppe non si potevano sollevare dalla loro sede, si ricordava che l'impiegato portuale Manicor aveva effettuato un a visita a bordo il 20 febbraio 1914, meno di sei mesi prima della catastrofe. Il teste Buttoraz aveva dichiarato che era impossibile un deterioramento come voluto dall'accusa in così poco tempo. Nel breve periodo in cui il capitano Winter aveva preso il comando del piroscalo, le imbarcazioni erano state dipinte, le carrucole controllate e rinnovate. I testi Frausin e Manicor dichiaravano che il Lloyd non era venuto mai meno alle disposizioni impartite dall'autorità portuale nel corso delle periodiche ispezioni, senza riguardo per le spese conseguenti. Le dichiarazioni venivano confermate dai testi Luppi, Paich, Pagliaga e dallo stesso capitano Winter udito come teste. La scialuppa n°8 era stata infatti liberata dalle ritenute e calata in mare con grande rapidità nonostante le difficoltà testimoniate da Lussich, Krahne, Natale, Budua, Ettore ("I cavi dei paranchi erano avverinati dal poco uso delle barche e delle manovre addettevi").

Per quanto concerneva la scialuppa n°6, il teste Giuseppe Leva affermava che le manovre della messa in acqua, già iniziate, erano state sospese a causa dello sbandamento assunto dal piroscifo. Il teste Bilangia confermava che ciò non era dipeso nè dalle “rizze” nè dalle “vette” e che non vi furono nodi trovati inestricabili. Era difficile manovrare le imbarcazioni a causa del loro peso di 2 tonnellate, riempite per di più dalla gente che cercava scampo. Che le scialuppe n°2 e n°4, o quantomeno la 2, si siano potute alare senza difficoltà dopo che la gente ne era uscita, lo si ricavava dalla posizione del teste Giuseppe Leva. Il teste Josef Hochfilzer attestava che erano state calate in mare tre scialuppe della fiancata di sinistra. Il teste Rainer, pur aiutato da un marinaio, aveva trovato qualche difficoltà con la lancia n°2, ma ciò era dipeso dal fatto che ad eseguire la manovra erano stati solo in due.

Nulla si veniva a sapere poi delle scialuppe n°2 e n°4, una delle quali s’era rovesciata perchè sovraccarica.

Le scialuppe del lato di dritta erano venute a trovarsi in posizione difficile a seguito dello sbandamento sulla sinistra. Circa la n°1, deponono i testi Carlo Leva e Boscovich nonché il ricorrente Adum, che riconosceva lo stato di sbandamento come causa di difficoltà. Non si poté calare in acqua le altre perchè, essendo le più grosse e pertanto le più pesanti, si sarebbe dovuto disporre per la manovra di 5 6 uomini.

La ricorrente Maria Harabaglia raccontava che, arrivata alla scialuppa n°7, s’era data da fare insieme a molta altra gente per muovere l’imbarcazione, ma senza risultato. Riteneva che la causa di ciò fosse stata la ruggine delle carrucole. Il teste Carlo Leva osservava che tale ipotesi era priva di fondamento perchè nessuna ruggine avrebbe potuto impedire la discesa di una barca di 2 tonnellate di peso: la causa reale era dovuta allo sbandamento. Quando arrivarono sul posto, gli accusatori Josef ed Helen Dobretzbarberger non trovano più nessuno.

La teste Elena Zuvac raccontava che era saltata sulla scialuppa di destra, la n°1 o la n°7, che stava a due metri sotto il ponte, e di essersi trovata in acqua senza sapere come. Il ricorrente Georg Kraljevich dichiarava che «l’imbarcazione, già da parecchio tempo non era stata sollevata, per cui non si poteva staccare con una certa facilità dalle morse, e anche le “vette” non scorrevano come avrebbero dovuto scorrere»... ma ciò era dovuto «in massima parte però per il fatto che mancavano forze sufficienti». Secondo il teste Ettore «la manovra veniva eseguita quasi esclusivamente da passeggeri» mentre «la nave s’ingavonava a sinistra».

Il tribunale esprimeva la convinzione che tutti i mezzi di salvataggio erano liberi e manovrabili e che nessun carico poteva essere fatto alla compagnia armatrice, tenuto conto anche dello sbandamento del piroscifo e della celerità con cui s’era conclusa la tragedia. Le mani dei passeggeri, inoltre, non erano mani di esperti come testimoniato da Friederike Waka, che invano aveva tentato con altre passeggeri di muovere una barca. La teste Stefanie Wolf e il ricorrente Anton Hellebrand, che aveva visto rovesciarsi una barca piena di gente, e Louise Neubauer, che aveva visto una barca piena di donne in difficoltà, confermavano questa convinzione.

Il tribunale non prendeva in considerazione altre deposizioni, come quelle del teste Bisiach (sudiciume delle barche), Stefanie Wolf (ruggine), Elsa Zuvac (poca gente alla manovra delle barche).

La compagnia convenuta faceva presente di aver adempiuto a tutti i suoi obblighi provvedendo il "Baron Gautsch" di mezzi in più rispetto a quelli dovuti e sotto continui controllo senza badare a spese. I salvagenti anulari erano tenuti liberi, come riconosciuto anche da Maria Harabaglia: «...ha veduto due o tre persone in mare, che si tenevano aggrappate ad altrettanti anelli bianchi e rossi, di salvataggio, di solito appesi alle balaustre del piroscavo». Parimenti i testi Virgilio Lach, Fritzi Waka, Josef Hafner, che aveva detto: «Posso solo far presente che, dopo lo scoppio, io mi sono allungato verso una cintura di salvataggio pendente alla ringhiera, che non ho potuto adoperare perché io non ho potuto portar giù. Oggi io non so più se era legata troppo forte o troppo in alto». Un caso particolare, questo, determinato forse dalla confusione. Il teste Karl Wawreczka: «I salvagente erano assicurati con tacchi su diverse pareti»; Giuseppe Budua: «Scorgendo sulla balaustra un anello di salvataggio, lo staccai facilmente»; Paula Duerr: «Ho afferrato una cintura di salvataggio pendente sulla grata del salone fumatori».

Molti casi di morte venivano attribuiti alla mancanza di conoscenza dei mezzi di salvataggio e del loro uso. Molte donne, poi, erano perite per il fatto che erano venute loro meno le forze. Risultava che molti dei passeggeri non s'erano presa la briga di leggere le istruzioni e non pochi di essi, anche di quelli che non era la prima volta che viaggiavano sul "Baron Gautsch" non sapevano dove si trovavano i mezzi di salvataggio. Circa l'esistenza delle tabelle di avviso deponevano i testi Dussich, Larese, Furlan, Bosovich, Wawreczka, Renner, Rezonico, Pecherstorfer, Mossler e Cosulich.

Il sesto capoverso del paragrafo 23 del supplemento dell'ordinanza ministeriale recitava: «Le cinture di salvataggio devono essere come tali confezionate e conservate presso i posti letto o simili posti, dove i passeggeri e gli uomini dell'equipaggio le abbiano più facilmente alla mano». Il ricorrente doveva sapere che sul "Baron Gautsch" vi erano due ripostigli, "a" destra ed "a" sinistra, presso il cofano delle caldaie, ripostigli contenenti le cinture, chiusi soltanto durante le soste in porto per i motivi già descritti, e così pure il ripostiglio "f" sito a proravia, chiuso soltanto per evitare indebiti usi da parte dei passeggeri di terza classe. Che altri mezzi siano stati conservati "presso i posti letto o simili luoghi" veniva affermato da numerose dichiarazioni con l'appoggio del modello di legno del piroscavo prodotto in giudizio. Alcuni affermavano che le cabine "a" erano chiuse a chiave nel momento del disastro, ma altri, come Giovanni Cattarinich e Karl Warzceska, precisavano che «erano chiuse con un semplice catenaccio apribile a scorrimento da destra a sinistra senza alcuna difficoltà». Ciò non tornavano a discapito del merito del primo tenente Schenk, che va ringraziato, il quale con presenza di spirito e autocontrollo aveva contribuito al salvataggio di numerosi passeggeri sbandati, che correvano a destra e a sinistra. Da tener presente inoltre le deposizioni dei testi Pagliaga («ho veduto molta gente che si prendeva cinti di salvataggio dalla cabina posta dalla parte destra del cofano caldaie»); Spadon («avvicinatomi al camerino delle cinture di salvataggio di destra del cofano delle caldaie, constatai che tutte erano state già asportate»); Bosowich («apersi la porta della cabina, chiusa semplicemente con la maniglia... incominciai a spartire le cinte»); Jurcev («infatti, discendendo lungo la coperta dalla parte sinistra vidi sparse a terra, all'altezza circa della cabina ... parecchi salvagente, che non so

chi e non so dove si gettava»); Bisiak: («le cinte presso la cabina “a” non erano chiuse»); Fabris («io presi il cinto dal ripostiglio, che si trovava vicino alla parte destra del salone di musica»).

Non mancavano comunque le affermazioni in contrario. Josef Wieder e Alma Deschmann affermavano che una delle camere dei mezzi di salvataggio era chiusa, che delle porte erano state sfondate; Margarethe Treuanich aveva sentito affermare da alcuni passeggeri che i mezzi di salvataggio erano al chiuso e che non erano adoperabili; Josef Haffner aveva udito alcuni compagni di viaggio asserire che non avevano potuto procurarsi i mezzi di salvataggio; e infine Josef e Helene Dobretzberger raccontavano che avevano potuto avere un mezzo di salvataggio da una casa che il primo tenente Schenk aveva appena sfondato. Natale Ettore vantava le sue qualità di uomo di mare e aveva deposto che “le cinte di salvataggio erano chiuse a chiave, e quindi non si poteva farne uso”. Ma in precedenza lo stesso Ettore aveva dichiarato: “nulla posso dire riguardo i ripostigli delle cinte di salvataggio, perché io non mi curai delle stesse, essendo dedicato alle imbarcazioni”. Molte delle accuse mosse al Lloyd dovevano venir considerate come contraddittorie.

Per quanto riguardava il contenitore “b” sito sul ponte di passeggiata, deponevano i testi Friederika Waka, Therese Mossler, Josefina Richa, Dussich, Luppis e Cosulich e i ricorrenti Hermann Pfeifer e Benvenuto Secco. Taluni non avevano saputo precisare bene di quale contenitore si trattasse veramente. Fritzi Waka parlava di una cassa con coperchio a vetri (...«il vetro venne infranto»...) che probabilmente conteneva un estintore d’incendio. Chi dichiarava che la cassa era aperta, chi chiusa a chiave. Il teste Giovanni Cosulich tornava a ripetere che «il ripostiglio situato sulla coperta di passeggiata del 2° posto era aperto ... riguardo a questo ripostiglio mi persuasi ripetutamente ch’era aperto».

Secondo il ricorrente Secco, i ripostigli “b” e “c” non si potevano aprire. Il “c” si trovava dalla parte sinistra della tuga di seconda classe sul ponte di manovra, ed anche il teste Ruppel dichiarava ch’esso non era aperto, chiuso con un coperchio simile a quello in dotazione sul piroscavo “Brioni”.

Del ripostiglio “d” esistente a poppa della tuga di seconda classe parlavano Niko Bartulica, Mario Sindicic (...«coloro che si trovavano attorno a me si gettarono sul ripostiglio delle cinture di salvataggio sub “d”, ma udii dire le precise parole: non si può aprire, nostromo, nostromo!»...; Maria Boscoivich, che aveva veduto dei passeggeri attorno al ripostiglio, che non si apriva.

Il tribunale riteneva che la cabina “a” e il ripostiglio “d” potevano essere aperti con chiavi, che i passeggeri non avevano potuto procurarsi.

La gente s’era affollata sui ponti di manovra e di passeggiata, ma non bisognava dimenticare che numerosi mezzi di salvataggio si trovavano anche nelle cabine, che i ripostigli “b” e “c” erano aperti, che sulla scialuppa n°8 avevano potuto trovare salvezza 43 persone, per cui tre quinti delle persone imbarcate erano scampate alla morte pur nella fulmineità della tragedia.

Natale Ettore, ch’era cadetto di marina, dichiarava: «Scesi correndo nella mia cabina per prendere un salvagente»; Paula Duerr: «Ho visto cinture di salvataggio anche sui cadaveri, si può ritenere che si trovavano in numero sufficiente»; Emilio Bisiach: «I ripostigli delle cinture di salvataggio dovettero venir forzati ... ho visto da 5 a 6 cinture per passeggero»; Giuseppe Rezonico:

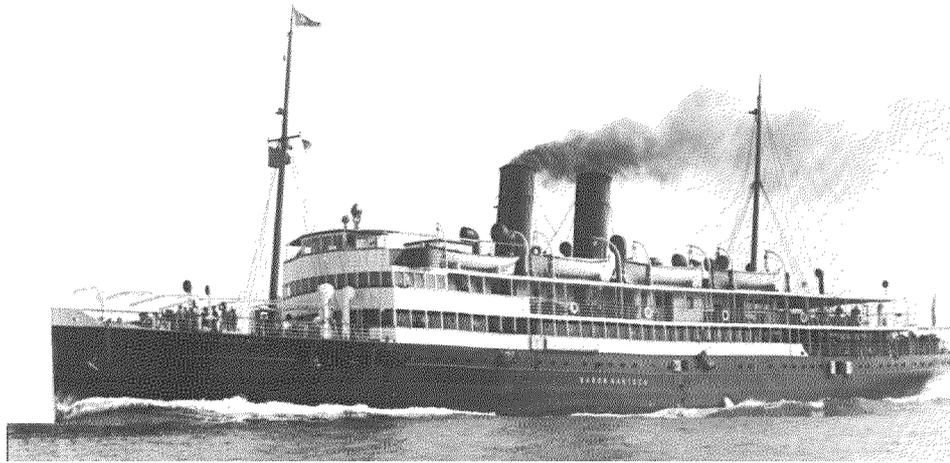
«Posso con sicurezza affermare che le cinture erano accessibili a tutti i viaggiatori di prima classe»; Gustav Renner: «Vidi alcune persone nuotare con due cinture, e per me presi dalla mia cabina un cuscino salvagente»; Karl Peitsch raccontava che suo figlio aveva preso due delle molte cinture galleggianti sulla superficie del mare; Pietro Bilangia aveva osservato come alcuni passeggeri, però solo uomini, si gettavano in mare dopo essersi cinti di un salvagente e averne lui stesso gettato un altro in mare; Ivan Bosovich: «Corsi in cabina... mio primo pensiero è stato quello di togliere da questa e da un'altra tre cuscini di capok»; Vittorio Spadon aveva visto molti passeggeri con cinture di salvataggio senza contare la sua che aveva tolto dalla cabina "a"; di questo tono anche le deposizioni dei testi Carlo Furlan, Josef Jaklich, Carlo Leva, Giuseppe Cattarinich.

Appariva chiaro che era mancata l'organizzazione, che a segnale di allarme regolarmente dato ed equipaggio ai propri posti, si sarebbe evitato confusioni e perdite di tempo. La catastrofe del "Baron Gautsch" aveva messo in evidenza le deficienze delle norme ministeriali, che andavano rivedute ed integrate, tenuto conto anche degli effetti che il panico tra passeggeri poteva provocare. La compagnia convenuta non poteva fare di più, in fatto di mezzi di salvataggio, di quanto aveva fatto e nessun carico poteva essere fatto dal tribunale, che tutt'al più poteva rilevare che i regolamenti interni sociali erano alquanto carenti per quanto riguardava i viaggi costieri. Ma i regolamenti di una società privata non erano legge. Qualche appunto poteva venir mosso al comandante Winter in tema di una più efficace azione informativa sui mezzi di salvataggio e sul loro uso. Benché avesse assunto il comando fin dal mese di luglio, fino al 13 agosto egli non aveva avuto nè il tempo nè il modo di agire in proposito presso il nuovo equipaggio.

La gravità della catastrofe era conseguenza, più che altro, in un insieme di casualità, per le quali il Lloyd non era chiamato a rispondere, per cui non si profilava a suo carico l'obbligo del risarcimento. Nè l'equipaggio, nella maggioranza dei suoi componenti, si era comportato male e tutte le illazioni in contrario erano prive di una solida base.

La disposizione ministeriale riguardante i mezzi di salvataggio obbligatori sulle navi che non si allontanavano dalla costa più di quattro miglia era stata equivocata dall'accusa. Era vero che in alcuni tratti la rotta tra Trieste e Castelnuovo, e precisamente tra Pola e Lussino, portava in alto mare ma comunque questo fatto non infirmava il carattere della territorialità, sulla quale le stesse autorità marittime nulla avevano mai eccepito. Questo fatto aveva rilievo in tema di segnali di allarme e relativi ordini secondo un ruolo che era identico sia sul "Baron Gautsch" che sul "Prinz Hohelohe".

Punto chiave del dibattimento era infine l'istituto dell'"abbandono", di cui s'era avvalsa la compagnia armatrice, e che i ricorrenti negavano esistere nel diritto austriaco. Il tribunale non era di questo parere e con ampie citazioni di testi di studio di teorici del diritto marittimo austriaci, tedeschi, italiani, francesi e belgi non accoglieva l'obbiezione e liberava il Lloyd da ogni addebito.



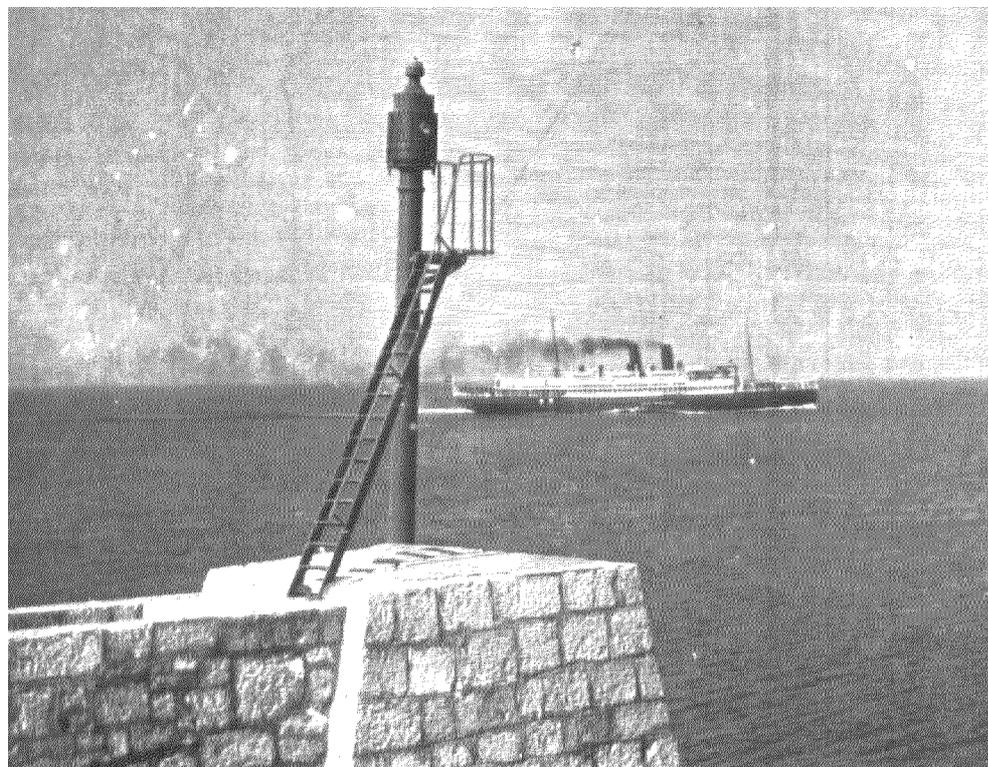
**Il piroscafo misto «Baron Gautsch»**



**Ore 8 del mattino, partenza dal molo San Carlo  
di Trieste a macchine indietro**



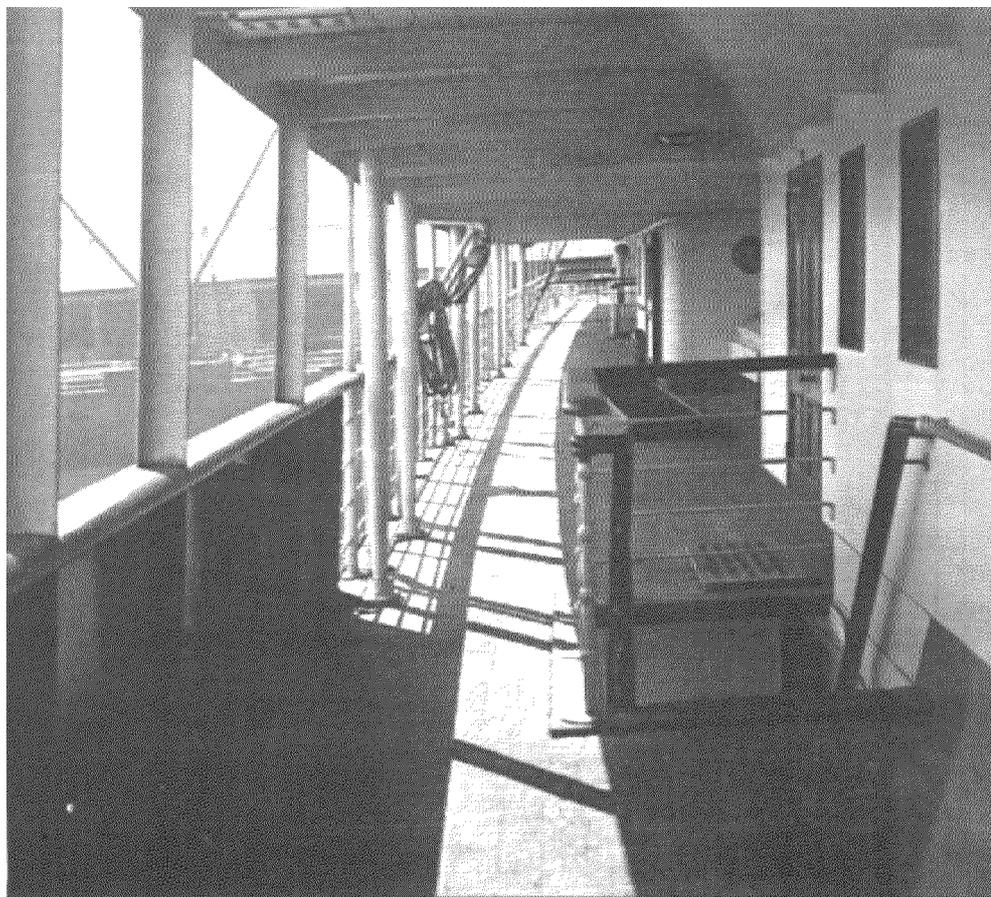
**I piroscafi gemelli «Baron Gautsch» e «Prinz Hohenlohe»  
al capolinea del molo San Carlo di Trieste**



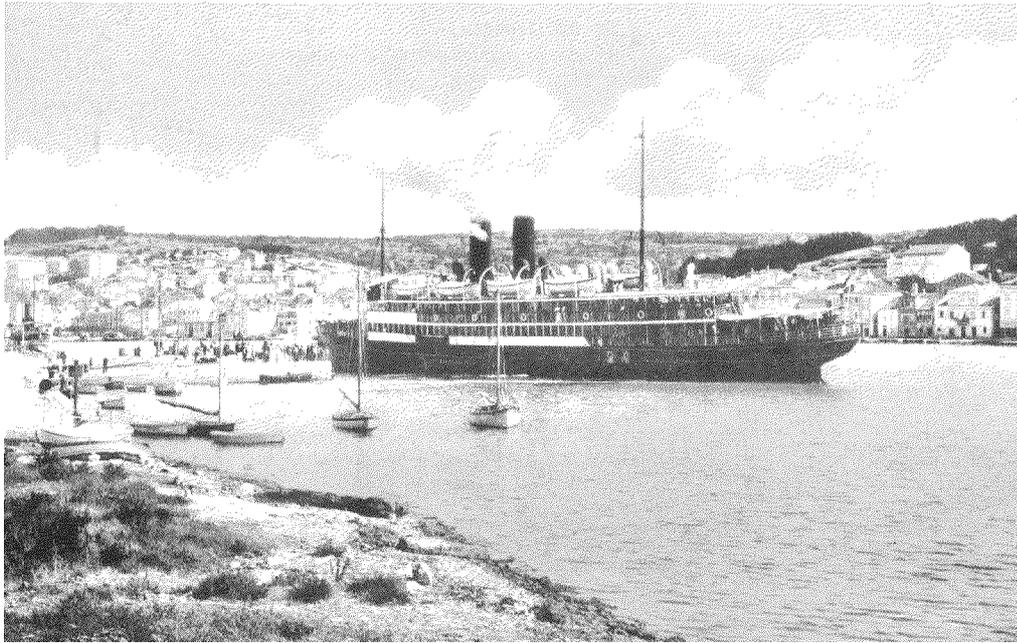
**La rotta normale passava a qualche miglio dalla costa**



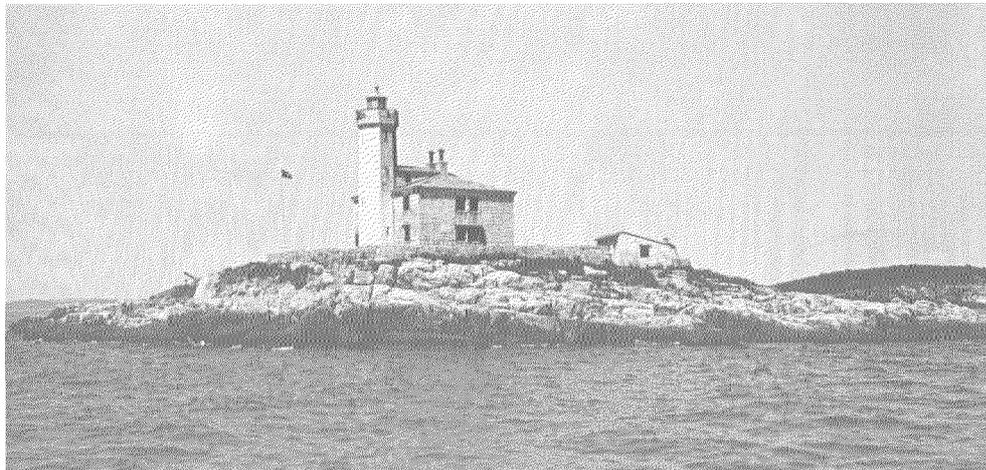
Salone da pranzo di prima classe del «Baron Gautsch»



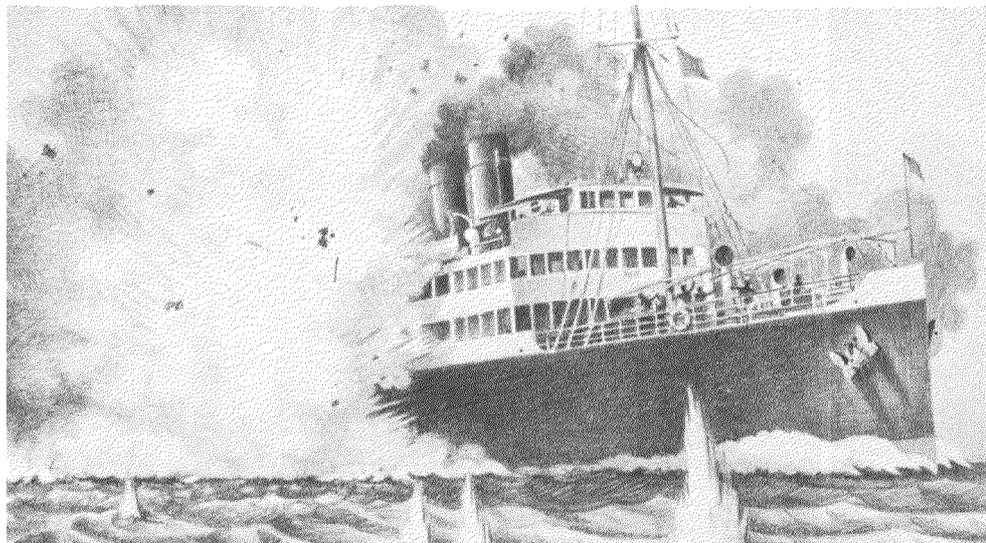
Ponte di passeggiata



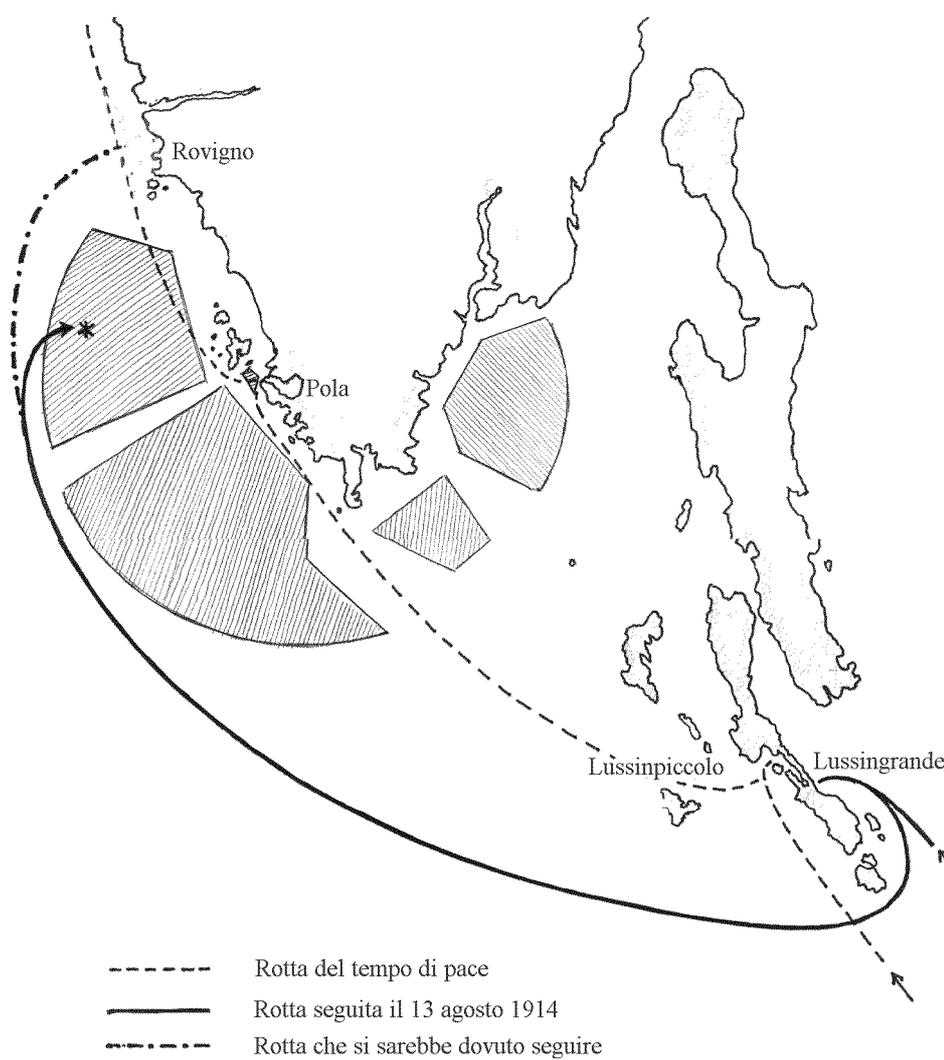
**La toccata normale di Lussinpiccolo**



**Il faro di San Giovanni in Pelago segnante la fine della zona pericolosa**



La tragedia del 13 agosto 1914



Campo minato difensivo della piazzaforte di Pola

## **(Astori e Stefani) Il Lloyd Triestino 1836-1936**

pag.104

.....«Ed è una mina, nel tardo pomeriggio del 13 agosto, che lacera violentemente il grande silenzio dell'Adriatico e ammonisce che la guerra è in agguato anche là dove la pace idilliaca della mite costa istriana apparentemente continua come due settimane prima. Non è una mina nemica. La catastrofe è dovuta a mera fatalità. Il "Baron Gautsch", la nave celere del Lloyd in viaggio di ritorno da Cattaro, è urtata in una mina austriaca, presso Rovigno. È affondata in un attimo trascinando nel gorgo centinaia di vittime. Quanti? Il numero esatto non si è mai saputo. Ben altra contabilità la storia ha dovuto tenere di lì innanzi.

«Per il Lloyd, per Trieste, per infinite famiglie dell'Adriatico, il lutto è assai grave, ma — come risultò nel corso di una serie di cause giudiziarie, che si può ben dire di eccezione (84 sentenze) intestate alla compagnia dalle famiglie delle vittime — nessuna responsabilità del disastro può essere attribuita né al comandante della nave, capitano Winter, né al Lloyd» .....

### **Dallo Sokol, storico della marina da guerra austro-ungarica**

(traduzione a cura dell'Ufficio Storico della R.Marina) pag. 151

.....«Il 13 agosto 1914, il piroscafo del Lloyd "Baron Gautsch" in seguito ad incauta condotta della navigazione, urtò contro una mina a 6 miglia a levante di Cabula ed affondò immediatamente. Delle persone che si trovavano a bordo di esso, quasi 150 furono salvate e portate a Pola dai cacciatorpediniere "Czepel", "Triglav" e "Balaton"; il "Velebit" ed alcuni rimorchiatori del servizio torpedini ricuperarono una cinquantina di cadaveri. In totale persero la vita più di 200 persone, fra cui anche donne e fanciulli, in maggioranza appartenenti al personale militare di guarnigione nella Bosnias e nella Erzegovina» .....

### **Dal quotidiano "Il Piccolo" di Trieste**

Il 15 agosto 1958, alle ore 18,30, alla fine di una spossante giornata di lavoro, veniva individuato su di un fondale di 40 metri il relitto del piroscafo "Baron Gautsch".

Il giorno dopo, il palombaro triestino Libero Giurissini, coadiuvato da altri quattro palombari di una ditta di ricuperi marittimi di Spalato, dava inizio al lavoro di ricognizione dello scafo sommerso. Venivano riportati alla superficie la campana di bordo, un copribussola metallico, un fanale di posizione e la targa del cantiere di costruzione con la scritta "Gourlay Brothers Company/Dundee Limited/Engineers and Shipbuilders n. Dundee 229".

Veniva rilevata la posizione sulla verticale di Lat 44° 5' 1" e Long 13° 33' con rilevamento su San Giovanni in Pelago e la sommità di Monte Carnizza (m 679).

Si parlò intempestivamente del ricupero del relitto, che non fu possibile per varie difficoltà d'ordine politico riguardanti le acque territoriali, ed economico in quanto il costo dell'operazione risultava ben presto eccessivo.

Dopo un articolo di giornale apparso nel 1934, la tragedia del piroscampo lloydiano ritornava di attualità e veniva intervistato Giuseppe Giacchelli (Jaklich), l'ufficiale di macchina superstite, in pensione dal 1949, i cui ricordi dopo tanto tempo risultarono sfumati. Veniva intervistato anche libero Giurissini, poco più che trentenne, che, su indicazione del vecchio palombaro Giacomo Stocca, s'interessava al relitto fin dal 1951. Lo aveva trovato completamente rivestito di conchiglie biancastre, in posizione orizzontale grazie alla carena a fondo piatto, con la prua verso Trieste, con ampio squarcio sulla fiancata sinistra, con l'albero di poppa abbattuto sulla dritta.

Il relitto, già di proprietà delle Assicurazioni Generali, era stato acquistato non molto tempo prima dalla Compagnia Industriale Mercantile di Trieste, della quale erano titolari Ferruccio Torcello e Bortolo Prioglio con una partecipazione del Giurissini. Emergevano ben presto conflitti d'interesse con la società di Spalato quando parve che la stessa intendesse procedere al ricupero per proprio conto.

Altri articoli di giornale apparivano nel 1964, nel 1968 e nel 1972 quando un gruppo di sommozzatori americani esplorava nuovamente il relitto sconsigliando il ricupero per l'alto costo dell'operazione. Articoli pieni di fantasie e imprecisioni grossolane riesumanti vecchie orripilanti storie di naufraghi dilaniati da enormi pescecani, di tesori rimasti a giacere nel ventre squarciato della nave, di storpiature di nomi (Rovigno diventava Rovigo) e una localizzazione del relitto che voleva essere nautica ma che lo spostava in terraferma, nei pressi di Dignano.

### **Testimonianza di una superstite a 72 anni di distanza**

Il capitano lloydiano Angelo Bronzin ha raccolto, il 3 marzo 1986 in occasione dei lavori per le celebrazioni del 150 anno di vita del Lloyd Triestino, la seguente testimonianza di una superstite.

«Ieri sera la signora Giuseppina Franceschi, di 84 anni, mi raccontava la sua esperienza del naufragio del piroscampo "Baron Gautsch", avvenuto al largo di Rovigno il 13 agosto 1914, verso le 3 pomeridiane.

«Secondo lei (era già da qualche tempo a Lussinpiccolo in convalescenza per un'operazione di tonsille) doveva tornare a Trieste assieme al padre (un palombaro del Lloyd Austriaco esperto in ricuperi e avarie) ed uno zio. Il "Baron Gautsch" veniva dalla Dalmazia ed era già affollato di reclute. Verso le 8 del mattino dovettero imbarcarsi a Lussingrande perchè l'entrata di Lussinpiccolo era minata.

«Lei si trovava in cabina quando la nave urtò contro una mina, messa dagli stessi Austriaci per sbarrare l'accesso alla costa istriana meridionale. Secondo lei l'ufficiale di guardia in plancia si sparò perchè la carta segnava il campo minato e lui, per sbaglio, si era tenuto troppo sotto costa. Il comandante dormiva e quando intervenne cercò di far mantenere la calma fra i passeggeri, ma la confusione ed il panico erano grandi e la nave, che aveva cominciato presto a sbandare paurosamente, affondò nel giro di un quarto d'ora. Fa notare che il comandante si salvò nell'unica scialuppa che fu possibile ammainare.

«Quando scoppiò la mina, lei fu sollevata fin quasi al soffitto della cabina ed un garzone, che portava una pila di piatti, li rovesciò tutti. Molti furono i morti annegati, sia fra le reclute che fra i passeggeri. Una classe intera di ragazze accompagnate dalle suore si inabissò con la nave. Una sua amica conosciuta a bordo, una bella bionda di 18 anni, scomparve in mare mentre il padre piangente si salvò. Il padre della Franceschi sfondò con la scure una porta e prelevò dei salvagenti. Ne fece indossare uno alla figlia dodicenne, che si buttò in mare quando la nave era molto sbandata. Il padre la seguì. Si attaccarono in cinque al relitto del canilòe di bordo. Erano tutti coperti di nafta e suo padre salvò una passeggera tedesca, che stava per affogare. Rimasero quasi due ore in acqua e furono ricuperati da alcune torpediniere che vennero da Pola.

«Quando arrivarono a Pola faceva buio. Ricoverati all'ospedale, furono lavati e curati, e lì rimasero tutto l'indomani. In serata partirono col treno per Trieste.»

### **Scheda tecnica**

Il piroscafo misto "Baron Gautsch" è stato commissionato in Scozia al cantiere navale Gourlay Bros & Co. di Dundee, che lo ha consegnato al Lloyd nel 1908.

Scafo in acciaio, aveva una stazza lorda di 2069 tonn. e netta di 861 tonn. Lungo 82 metri e largo 11,9, era munito di caldaie a nafta e di macchine alternative a quadruplica espansione per complessivi 4600 cavalli vapore su tre assi, che sviluppavano la velocità di 16,5 nodi.

Allo stesso cantiere era stato commissionato anche il gemello "Prinz Hohenlohe", di uguale linea e di uguali caratteristiche. Nel 1921 mutava il nome in "Friuli" e veniva mantenuto in servizio fino al 1927 quando andava venduto ad un armatore delle Filippine.

Nel 1913 si affiancava il "Baron Bruck", commissionato al Cantiere Navale S.Rocco di Muggia. Era simile ai gemelli nelle linee generali, ma differiva per una stazza un po' inferiore (tsl 1965, tsn 813), macchine a triplice espansione su due assi per complessivi 5000 cavalli vapore e velocità di 17 n. Prendeva dopo la guerra il nome di "Palatino" e nel 1926 veniva venduto alla Società di Navigazione S.Marco di Venezia, poi Adriatica. Veniva affondato durante la seconda guerra mondiale nel 1941.

I tre piroscafi servivano la linea celere di Dalmazia, Trieste- Cattaro, con un itinerario, che nel 1913 era il seguente:

Andata:

Trieste Pola Lussinpiccolo Zara Spalato Lesina (dove non accostava a riva) Gravosa Castelnuovo Cattaro

Ritorno:

Cattaro Castelnuovo Gravosa Spalato Zara Lussinpiccolo Pola Trieste.

Le partenze da Trieste avevano luogo, dal Molo S.Carlo, alle ore 8 di ogni martedì (linea I), giovedì (linea II), sabato (linea III); le partenze da Cattaro avevano luogo il giorno dopo alle ore 12,30. Il viaggio di andata e ritorno durava 23 ore.