

Mondo Sommerso - Giugno 2005

La più grande tragedia navale di tutta la storia della navigazione. Una vicenda a lungo taciuta e ancora oggi avvolta nel mistero. I resti dell'enorme vascello che giacciono nel freddo e nelle correnti di un mare inquieto e oscuro. L'ennesima avventura della spedizione italiana della landt lanciata nel Baltico alla ricerca e all'esplorazione di un difficile relitto e della sua storia. E la testimonianza d'eccezione che i membri della spedizione ne hanno riportato fino a noi. Una esperienza di puro tech-diving.

Chi pensasse al «Titanic» come alla maggior tragedia del mare occorsa a una sola nave in un sol colpo, sarebbe molto lontano dalla realtà. Quella è semmai la tragedia più nota. Del «Wilhelm Gustloff» — la «nave del Terzo Reich», o «nave di Hitler» o più semplicemente, in omaggio al suo aspetto, che doveva essere davvero spettacolare e luminoso, la «nave bianca» - quasi nessuno ha mai sentito parlare e pochi ne hanno presente la cupa storia.

Fatto sta che nel suo affondamento ebbero fine qualcosa come diecimila vite umane in una manciata di minuti. Una moltitudine di persone che è difficile già solo immaginare tutta quanta riunita assieme, figurarsi a bordo di una nave che avrebbe potuto contenerne al massimo duemila. Ma quel giorno della fine di gennaio 1945 il bastimento non era che uno dei tanti mezzi attraverso i quali si stava compiendo una delle più grandi operazioni di evacuazione di popolazioni mai tentate.

«Operazione Hannibal», la chiamò il suo esecutore, l'ammiraglio Karl Donitz. Un esodo epocale: tre milioni di persone dovevano essere tratte in salvo a tempo di record dai territori della Polonia, per sottrarle alla terrificante controffensiva invernale dell'Armata Rossa ormai alle porte e in cerca di vendetta per le atrocità subite in precedenza dall'avanzata tedesca. Ma una serie di circostanze che, viste col senno del poi, hanno dell'incredibile, fece sì che la grande nave stracarica di profughi civili tedeschi andasse incontro all'appuntamento fatale col proprio destino proprio poco dopo l'inizio della navigazione con cui avrebbe dovuto portare al sicuro il suo carico di anime. Una linea di comando sdoppiata - data la situazione - tra un comandante legittimo civile e un comandante «de facto» militare che gli era stato affiancato, creò le condizioni per continue divergenze di vedute sulle decisioni da prendere, anzitutto sulla scelta della rotta più favorevole e fece alla fine optare per la cosiddetta «via obbligata 58», una via d'altura, che evitava alla nave il rischio dei campi minati costieri, ma la esponeva a quello dell'incontro coi sommergibili. Tutto questo mentre il sottomarino «killer» russo «S 13» incrociava proprio in quelle acque per iniziativa personale del suo comandante, Alexandr Marinesco, il quale per essere lì a quell'ora aveva preferito seguire il proprio fiuto di cacciatore anche al di fuori degli ordini ricevuti, in base ai quali avrebbe infatti dovuto trovarsi da un'altra parte!

Fatalità e sfortuna

Coincidenza volle ancora che, per un falso allarme di collisione con dei dragamine che si pensò stessero procedendo in senso opposto alla «Gustloff», sulla grande nave bianca si fosse deciso di accendere per un po' le luci di navigazione per scongiurare il rischio di non essere scorti dai dragamine.

Si rivelò l'errore fatale. Erano le 18.00 e, nel buio del Baltico, al sottomarino in perlustrazione, non visto sotto la tempesta di neve che imperversava, non sfuggì quella sagoma rivelata dalle luci - a conferma delle tracce acustiche di due grandi eliche — evidentemente propria di una così grossa preda, il cui destino da quel momento fu definitivamente segnato. Del resto, già una visione che potremmo liberamente definire «cabalistica» della vita della «Wilhelm Gustloff» avrebbe certo trovato di che alimentarsi. Intanto la nave doveva il suo nome a quello di un importante politico tedesco, direttore del partito nazionalsocialista in Svizzera, notoriamente antisemita e molto vicino al Fuehrer in quanto suo confidente, avendo tra l'altro sposato una vecchia amica ed ex segretaria del dittatore: ebbene, Gustloff era stato assassinato a bruciapelo da David Frankfurter, uno studente di medicina ebreo esasperato dalla sua politica razzista. A una nave creata ideologicamente per lo svago e il divertimento

delle classi di lavoratori meno abbienti - secondo la filosofia nazista nell'organizzazione del tempo libero «KdF, *Kraft durch Freude*», ovvero «Forza attraverso la Gioia» - era stato dato un nome di battesimo commemorativo di un omicidio. La partenza per la sua prima vera crociera prolungata - destinazione Madeira, alle Azzorre, durata complessiva di 14 giorni - avvenne il 20 aprile 1938 da Amburgo: era stata fatta coincidere con il compleanno di Hitler.

Ma il comandante Lubbe non raggiunse mai le Azzorre perché morì d'infarto durante il viaggio, che dovette essere portato a compimento dal capitano Friedrich Petersen. E quella sera maledetta del 30 gennaio 1945, mentre Marinesco dal suo S 13 si preparava ormai ad attaccare la «Gustloff», gli altoparlanti diffondevano tra i profughi a bordo la voce del Fuehrer che pronunciava il discorso commemorativo della presa del potere, avvenuta il 30 gennaio 1933. Ma, soprattutto, quello stesso giorno di 50 anni prima — il 30 gennaio 1895 - era stata la data di nascita di Wilhelm Gustloff!

L'affondamento

Marinesco, in base alle profondità della zona, aveva scelto di porsi tra la costa e la nave, in rotta parallela col bastimento. Così il suo S 13 rimase alle costole della «Gustloff» fino alle 21.05, seguendola e studiando la posizione migliore dalla quale lanciare l'attacco per riuscire poi a sfuggire alla caccia che le navi di scorta a loro volta gli avrebbero dato. Con ogni probabilità aveva pensato fin dal primo momento a un lancio multiplo in superficie per poi sparire subito sott'acqua e filare verso il largo sotto la nave stessa. La sua specialità: si dice che detenesse il record di efficienza in questo tipo di manovra tra i comandanti sommergibilisti russi, tra i quali era noto per questo almeno quanto per le sue abitudini di bevitore e frequentatore di bordelli durante le libere uscite. Alle 21.05 puntò dritto in rotta d'attacco contro la grande preda. Il primo siluro la colpì sul lato sinistro della prua alle 21.15 ora di Berlino. Il secondo s'infilò nella «Gustloff» in pieno centro nave. Ma solo il terzo fu quello fatale, in corrispondenza della sala macchine, del tutto devastante. Dopo il primo, siluro seguirono appena 50 minuti, ma di un dramma spaventoso. Le indagini successive hanno stabilito che, dato il sovraffollamento della nave, la maggior parte delle persone non riuscì nemmeno a risalire dai ponti inferiori e rimase intrappolata dov'era. Tra coloro che poterono in qualche modo trovarsi sul ponte di coperta o che riuscirono ad abbandonare la nave ebbe luogo ogni genere di scena, da quelle del massimo ed eroico valore a quelle più turpi, passate poi ai racconti e alle testimonianze dei sopravvissuti: appena un migliaio delle undicimila persone che si stima fossero, a bordo! Ci fermeremo a considerare che chi cadeva in quell'acqua della temperatura di appena 2 °C aveva comunque qualche attimo in più di sopravvivenza di coloro che si issavano all'asciutto su rottami galleggianti o *zattere* dove, esposti al vento di un ambiente a -20 °C, congelavano all'istante!

Il relitto

Fabio Ruberti ci descrive lo stato di ottima conservazione in cui ha potuto osservare il rivestimento in tek di quel che resta della parte poppiera del ponte di coperta, preservato con ogni probabilità sia dal freddo che dalla bassa salinità del Baltico, appena il 6-7 per mille, contro il 34-35 per mille in media dell'acqua di mare. Ma la storia funesta della «Gustloff» prosegue, in un certo senso, anche sul fondo del mare. E, nonostante alcune parti ben conservate e riconoscibili, negli anni numerose campagne di «bonifica» subacquea del relitto si sono succedute da parte di personale russo, stravolgendo volutamente l'aspetto dell'immenso scafo. Hanno finito per rimetterci la vita anche 12 sommozzatori, data l'alta pericolosità e complessità di immersioni lavorative in un tratto di mare del genere, così inquieto di correnti e distante dalla costa. Oggi il relitto appare comunque il risultato di un minuzioso e ben riuscito lavoro di abbattimento delle strutture, che sono state accuratamente fatte saltare con l'esplosivo, per farne collassare uno sull'altro i ponti superiori - ben cinque - e per far ripiegare poi su di essi l'intera fiancata di dritta, in modo da sigillare ogni via d'accesso alle parti più interne del bastimento. Così il relitto si presenta come un immenso monumento funebre di se stesso, a custodire, rendere invisibile o almeno inamovibile ogni resto dell'immane tragedia. I lavori demolitivi subacquei effettuati nel dopoguerra hanno comportato anche l'asportazione di parti essenziali della nave, come le due enormi eliche e le non meno imponenti ancore. E' assai

probabile che tutto ciò fosse parte di una più generale sorta di «pudore» storico e politico che deve essersi impadronito dell'intera vicenda, coprendola di oblio fino ad oggi, tanto sarebbero stati raccapriccianti e scomodi altrimenti i suoi risvolti, per tutta una serie di rapporti e aspetti d'immagine tra nazioni. Il fenomeno del resto ebbe inizio subito, a cominciare dallo stesso comandante Marinesco, osannato al suo rientro solo dai suoi uomini e viceversa niente affatto trattato da eroe - anzi semmai osteggiato — da superiori e politici del suo Paese. Per non dire poi dello stesso Fuehrer, che - sebbene per ragioni opposte — fece tacere e poi negare le notizie sul disastroso affondamento, ritardandone l'evidenza per molti giorni.

La spedizione italiana lantd

I componenti della squadra di Fabio Ruberti, patron della lantd Italia, si sono ancora una volta distinti per ardimento e professionalità in questa particolare spedizione, rivelatasi non certo facile, sia per gli aspetti logistici che per quelli emotivi. La fase di preparazione è come di consueto partita da lontano e ha previsto perfino sedute di immersioni effettuate sul lago di Garda, addestrative alle condizioni di temperatura e visibilità che i nostri avrebbero poi trovato sul posto, nonché una visita preliminare in Polonia. Altro aspetto cui la spedizione aveva prestato una speciale attenzione in più del solito era quello documentaristico, legato alla realizzazione di immagini filmate e fotografiche. Lo sforzo a dire il vero è stato poco premiato riguardo a queste ultime in quanto le macchine digitali e i flash Ttl hanno dato molti problemi legati all'effetto del freddo sui circuiti elettronici. Le squadre tuttavia erano state previste per avere sempre sia un fotografo che un cineoperatore per ciascuna, anche per l'estrema rilevanza storica e documentale del relitto. I nove connazionali sono stati i primi italiani a scendere sulla «Gustloff», accompagnati nel compito da due guide subacquee polacche. Le immersioni hanno previsto un dispositivo di decompressione snello e flessibile nell'impiego, nonché una speciale attenzione al fattore freddo e tutti i requisiti e le predisposizioni di sicurezza del caso. La durata media di ogni immersione è stata di circa un'ora, di cui — considerata la profondità operativa intorno ai 50 metri — una metà come tempo di fondo e l'altra metà come decompressione. In tutto sono state realizzate circa 60 ore d'immersione e usate miscele trimix, al fine di mantenere una profondità narcotica equivalente a -25 metri «soprattutto - come riferisce lo stesso capospedizione Fabio Ruberti - per assicurare il giusto grado di lucidità sul relitto, date le condizioni ambientali disagiate e l'incontro frequente con lenze e intralci vari, di cui era bene potersi rendere conto con l'adeguata prontezza per provvedere nella giusta maniera». A proposito, la capillarità delle attenzioni dedicate alla sicurezza ha previsto anche la dotazione individuale di tagliasagole particolarmente affilati e dall'impugnatura ingrossata per renderli impugnabili bene anche con spessi guanti e la mano intorpidita dal freddo. Tornando ai gas respiratori, la miscela di fondo impiegata di più è stata una 24/30 ed è stata mantenuta una PpO2 massima di 1.44. Una leggera iperossica che ha permesso anche di risparmiare qualche minuto di decompressione e dunque di tempo d'acqua, vantaggio

non da poco, visto il sempre incombente fattore freddo.

La voce dei protagonisti

I componenti della spedizione si sono riuniti presso la nostra redazione per una conferenza stampa, della quale preferiamo lasciare — nome per nome — la trascrizione; più possibile fedele sulle impressioni dell'avventura compiuta. Sono frammenti di un racconto, emozioni, attimi e ricordi, che valgono più di qualsiasi commento.

Fabio Ruberti, capospedizione: «L'immersione tecnica tipica di questo genere di spedizioni la devi considerare come un "combattimento": la devi studiare in funzione dell'obiettivo e devi prevedere tutto di conseguenza... Poi c'è la storicità, cioè finalizzare l'immersione a far luce su aspetti storici ancora misteriosi, documentarli...».

Andrea Bolzoni, istruttore trimix normossico e fotografo: «Noi non intendiamo l'immersione tecnica fine a se stessa, bensì come strumento per un obiettivo. È un'immersione finalizzata. Anche le configurazioni le facciamo adattandole allo scopo, comprese le miscele respiratorie. Ciò che conta è il risultato da conseguire».

Leonardo Belloni, videoperatore: «Nel nostro caso l'immersione è stata tecnica non tanto per

la profondità, quanto per le dure condizioni meteo e del mare, della visibilità, della temperatura, delle correnti a volte fortissime e contrarie alla direzione di andatura...».

Massimiliano Canossa, organizzatore e video-operatore: «Ci siamo trovati a dover fare un'elevata programmazione, con ripetuti briefing a terra, mantenere continua la concentrazione, la memoria fotografica della disposizione dell'equipaggiamento addosso, anche reciproca... L'Epirb per ciascuno... 8 ore di "configurazioni" ipotizzate prima, all'asciutto... la stazione di decompressione fissata sul relitto, la barca in libera... i tagliasagole con l'impugnatura ingrossata... Si persegue insomma una personalizzazione nell'ambito di una standardizzazione non rigida, anche in base alle esigenze individuali legate al proprio ruolo, come foto, video ecc.».

Massimiliano Rancan, fotografo: «Le repentine variazioni delle condizioni del mare e del tempo hanno reso l'esperienza molto più impegnativa di altre con immersioni più profonde... Fino anche ad alcune rocambolesche risalite in barca...».

Nicola Boninsegna, fotografo: «La sospensione era costituita da un particolato grosso, tale da provocare fenomeni di distorsione visiva...».

Livio Loniti, fotografo: «C'erano difficoltà già nella navigazione... E sottacqua poi pareva un cimitero di notte senza luci... Nessuno ha visto alcuna forma di vita...».

Completavano la squadra **Cesare Balzi**, responsabile della sicurezza, e **Diego Geraci**, videoperatore, non presenti al raduno in redazione. Mentre i protagonisti raccontano, i loro sguardi parlano da soli e si vede che sono diversi da quelli che avevano quando erano reduci dalla spedizione italo-croata sulla corazzata «Santo Stefano», perché diversa, più inquietante e certo meno piacevole è stata questa visita sulla «Gustloff». Infatti, come sostiene in chiusura lo stesso Ruberti, «al di là della soddisfazione per i pur riuscitissimi aspetti tecnici non si può negare che le sinistre vicende legate alla storia della nave abbiano giocato un'influenza continua sui risvolti emozionali della spedizione e sullo stato d'animo dei componenti la squadra». Beh, complimenti comunque e alla prossima, ragazzi!

a cura di Romano Barluzzi

La Wilhelm Gustloff - Scheda tecnica

Tipologia: motonave/passeggeri

Cantieri di costruzione: Blohm & Voss, Amburgo

Peso: 25.484 tonnellate

Lunghezza: 208,50 metri

Larghezza: 23,59 metri

Pescaggio: 6,50 metri

Motori e propulsione: 4 Man, 2 tempi, 8 cilindri, 2 assi, 2 eliche

Potenza: 9.500 Hp

Velocità: 15,5 nodi

Autonomia: 12.000 miglia

Passeggeri: 1.465

Proprietà: Deutschen Arbeitsfront, Amburgo

Varo: 5 Maggio 1937

Entrata in servizio effettiva: 15 marzo 1938

A bordo, tra l'altro: una piscina coperta, un giardino d'inverno, un salone per fumatori, una sala per la musica, la sala del folklore, la sala Germania, un cinema, locali da ballo e ben sette bar.

La passeggiata del ponte inferiore era protetta e schermata da 160 metri di vetrata infrangibile, cosa che la rendeva molto ambita durante le crociere nei freddi mari del Nord. Fu definita inizialmente «la nave senza classi»: infatti un giro di 5 giorni nei fiordi norvegesi poteva costare al massimo 45 marchi di allora, era cioè alla portata di qualsiasi lavoratore tedesco dell'epoca.