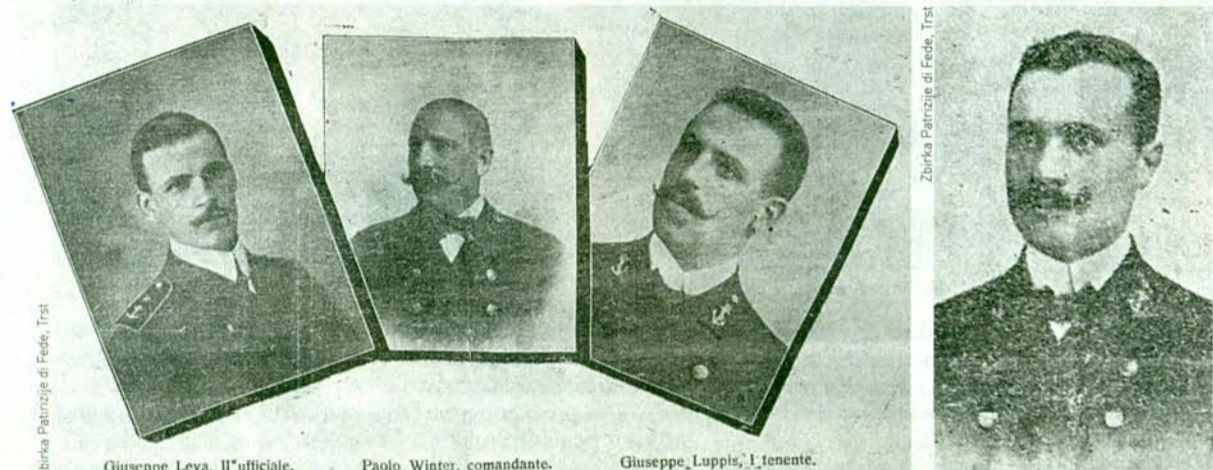


POSLEDNJE PUTOVANJE "BARONA GAUTSCHA", PRVE VELIKE POMORSKE ŽRTE VELIKOG RATA

Putnički brod stradao u minskom polju vlastite države

Austrougarski minopolagač "Basilisk" je, kako bi upozorio posadu putničkog parobroda Austrijskog Lloyda "Baron Gautsch" na minka polja koja je postavljao, signalizirao zastavama i ispucao prazne topovske hlice, međutim s broda nije bilo nikakve reakcije. "Baron" je prošao oko tri nautičke milje izza krme "Basiliska" i 13. kolovoza 1914, oko 14 sati i 45 minuta, šest nautičkih milja jugozapadno od svjetionika Sv. Ivan na Pučini u blizini Rovinja, zahvatio jednu od posljednjih mina iz sjevernog minskog polja



Kapetan broda Paul Winter (u sredini) i časnici Giuseppe Leva i Josef Lupis (desno)



U vrijeme tragedije brodom je upravljao II. časnik palube Giuseppe Tenze



Brod je dobio ime po austrijskom političaru i višekratnom predsjedniku bečke vlade baronu Paulu Gautschu von Frankenthurnu (1851.-1918.)



Pristajanje u Malom Lošinj, kao ovo na staroj razglednici, bilo je "Baronu" posljednje

PIŠE Katarina POCEDIĆ

Ljetni dan, 13. kolovoza 1914. Vrijeme je bilo sunčano, a more mimo, idealno za plovidbu. Unatoč uputama austrougarskih vojnomorskih vlasti da se plovi 15 milja od istarske obale lukuzni parobrod Austrijskog Lloyda "Baron Gautsch" plovio je puno bliže. Mimošao se s putničkim parobrodom "Prinz Hohenlohe" koji je plovio prema jugu, ali čak tri nautičke milje zapadnije od smjera kojim je plovio "Baron". Istovremeno, nedaleko od Brijunskog otočja minopolagač austrougarske ratne monarhije SMS "Basilisk" je od pučine prema kopnu postavljao prvu od deset "zraka" lepezastog minskog polja kada je, nešto prije 15 sati, ugledao "Barona" kako punom brzinom ulazi u njega. Bio je to posljednji put da je "Baron Gautsch" viđen u plovidbi.

Potonuće zbog brojnih propusta

Proturječnosti iznesene tijekom sudskog procesa koji je uslijedio nakon potonuća rezultat su brojnih svjedočanstava putnika i članova posade. Nepostuh prema nadležnim vlastima, odlazak kapetana Wintera na odmor u društvu tajanstvene žene, preuranjeno napuštanje službe I. časnika palube Luppisa kako bi ručao s putnicima prvog putničkog razreda, upravljanje parobrodom II. časnikom Tenzeom preblizu obali (iako je bio upozoren da mora ploviti 15 nautičkih milja od obale), uspješno spuštanje samo jednog od osam čamaca za spašavanje, u kojem su većinom bili članovi posade, neke su od činjenica iz izvjava preživjelih i razlozi potonuća ovoga parobroda.

Bio je to kraj posljednjeg putovanja ovog broda i prva velika pomorska tragedija netom započetog Velikog ili Prvog svjetskog rata, čije stogodišnjice upravo obilježavamo.

Evakuirao 2.855 vojnika i civila

Tragična priča o "Baronu Gautschu" počela je ulaskom Austro-Ugarske Monarhije u rat protiv Srbije i Crne Gore kada poprištem ratnih zbivanja postaje Bokokotorski zaljev. Cilj prvih napada bila je crnogorska granica iznad Kotora. Tom su prilikom austrougarski ratni brodovi otvorili vatru na crnogorske položaje oko granice. Zbog ovakvih su okolnosti vojne i civilne vlasti poduzele prve mjere vojnih pojačanja i evakuacije državnih činovnika, njihovih članova obitelji, a u ugroženijim dijelovima i civilnog pučanstva.

Evakuacija se od ljeta 1914. godine provodila željeznicom i putničkim parobrodima. Brodovi su dobili vojne časnike za

vezu i promijenili su ustaljene rute. Od objave rata 28. srpnja do 11. kolovoza 1914. godine tim je povodom 11. kolovoza 1914. godine u Trstu održan sastanak vojno-pomorskih vlasti na kojem se zapovjednike brodova obavijestilo o polaganju minskog polja uz obalu istarskog poluotoka kako bi se Pulu, glavnu austrougarsku ratnu luku, zaštitilo od mogućeg napada neprijateljske mornarice. Sastanku je umjesto kapetana "Barona Gautscha" Paula Wintera nazočio II. časnik palube Giuseppe Tenze, kojemu su dane upute o zabilasku minskog polja i promjeni smjera. Tenze je podnio izvještaj kapetanu, nakon čega je I. časnik palube Josef Luppis unio novodirektni smjer plovidbe prema Kotoru. Istoga dana brod je iz Trsta isplivao na svoje posljednje putovanje prema jugu.

Posljednje pristajanje u Malom Lošinj

Pisane dokaze o minskim poljima vojna je vlast zabranila zbog tajnosti, a tijekom vožnje časnici su još nekoliko puta primili naredbe o promjeni smjera. Brod je stigao do Kotora prema uobičajenom redu plovidbe. U srijedu, 12. kolovoza 1914. godine "Baron Gautsch" isplivao je iz Kotora prema Trstu. Prema redovnoj liniji Herceg Novi - Dubrovnik - Split na putu



Povijesni pomorski muzej Trst

PIŠE Katarina POCEDIĆ



Olučina broda danas je zaštićeni spomenik kulture RH, a nalazi se na koordinatama 44°56'25" N, 13°34'40" E, na 28 do 40 metara dubine, na ravnom morskom dnu, obrasla algama i spužvama

Neposredno prije potonuća "Baron" se mimošao s parobrodom "Prinz Hohenlohe", na fotografiji su snimljeni na gatu u Puli



U Povijesnom i pomorskom muzeju Istre na Kaštelu u Puli, a i u Multimedijskom centru u Rovinju mogu se ovih dana pogledati izložbe posvećene 100-godišnjici potonuća "Barona Gautscha" na kojima su i brojni predmeti izvadeni s olupine

prema sjeveru ukrcavao je putnike, izbjeglice iz Bosne i Hercegovine, vojnike te članove obitelji vojnih službenika, koji su u panici bježali na sigurno područje noseći sa sobom sve svoje dragocjenosti. U nastavku putovanja od Giovanija Gelleticha, zapovjednika luke Zadar, kapetan Winter dobio je posljednje upute o plovidbi u području minskog polja na istočnoj i zapadnoj obali Istre. Naložena je plovidba 15 milja od obale. Nakon primljenih uputa brod je nastavio vožnju prema Malom Lošinj. Zbog promijenjenog rute plovidbe "Baron Gautsch" pristao je nešto dalje od uobičajenog pristaništa, mola Orsini (danas Vela riva). Tu su se ukrcale većinom supruge s djecom au-

strougarskih časnika, koje su se zbog novonastalih ratnih okolnosti vraćale s ljetovanja. Prema svjedočanstvu preživjele putnice, tada devetogodišnje djevojčice Carmen Suttora, brod je s Lošinja isplivao oko podneva i bio je prepun ljudi.

Potonuće za svega nekoliko minuta

Zbog prekrasnosti putnicima nije pristao u Pulu već je punom brzinom plovio prema Trstu u koji je trebao stići do 18 sati. I tada, između Brijuna i rovinjskog arhipelaga slijedi "Baronov" ulazak u minka polje i fatalni kraj opisan na početku ovog teksta.

Prema svjedočanstvu mornara Rudolfa Adameca, minopolagač "Basilisk" je, kako bi upozorio posadu "Barona Gautscha", signalizirao zastavama i ispucao prazne topovske hlice, međutim

Osnovne informacije

Vrsta: putnički parobrod
Pripadnost: Austrijski Lloyd
Matična luka: Trst
Gradnja: brodogradilište Gourlay Brothers & Company Ltd., Dundee, Škotska
Porinuće: 3. svibnja 1908.
U službi od: 16. lipnja 1908.
Prvi kapetan: Raimondo Dannecker
Kapetan u vrijeme tragedije: Paul Winter
Posada: 34 - 70 članova
Kapacitet: 300 putnika
Smještaj: I. putnički razred (150 mjesta)
II. putnički razred (50 mjesta)
III. putnički razred (100 mjesta)
Status: potonuo 13. kolovoza 1914. (uzrok: podvodna mina)

Tehničke karakteristike

Tonaža: 2.069 BRT / 861 NRT
Dužina: 84,5 m
Širina: 11,64 m
Visina: 7,5 m
Gaz: 4,5 m
Pogon: 3 vijka, 3 parna stroja
Porinuće: 3. svibnja 1908.
U službi od: 16. lipnja 1908.
Prvi kapetan: Raimondo Dannecker
Kapetan u vrijeme tragedije: Paul Winter
Posada: 34 - 70 članova
Kapacitet: 300 putnika
Smještaj: I. putnički razred (150 mjesta)
II. putnički razred (50 mjesta)
III. putnički razred (100 mjesta)
Status: potonuo 13. kolovoza 1914. (uzrok: podvodna mina)

s broda nije bilo nikakve reakcije. "Baron" je prošao oko tri nautičke milje izza krme "Basiliska" i oko 14 sati i 45 minuta, šest nautičkih milja jugozapadno od svjetionika Sv. Ivan na Pučini u blizini Rovinja, zahvatio jednu od posljednjih mina iz sjevernog minskog polja.

Prema svjedočanstvima preživjelih, na lijevom boku broda začula se glasna eksplozija i uz-

digao se visok stup vode. Ubrzo zatim uslijedila je još jedna eksplozija, nakon što je eksplodirao jedan od parnih kotlova. Na brodu je nastala panika. Organiziranog napuštanja nije bilo. Posada i putnici nekontrolirano su grabili pojaseve za spašavanja i iskakali s palube. Uspješno je spušten samo jedan od osam čamaca za spašavanje. More je bilo puno odlomljenih dijelova broda a na površini se razila velika crna naftna mrlja. "Baron Gautsch" potonuo je za svega nekoliko minuta.

Prvi je u pomoć na mjesto nesreće stigao motorni čamac s minopolagača "Basilisk", a potom je iz Rovinja stigla flota razarača SM Tfgz. "Csepel", "Balaton", "Velebit" i torpiljarka SMS "Triglav". Akciju spašavanja predvodio je kapetan Janko Vuković Podkapelski. Preživjele s jedinog čamca za spašavanje spasio je parobrod "Briuni". Ostali brodolomci istog su dana ratnim brodovima prebačeni u Pulu.

Tragedija zataškana za javnost

Mnogi preživjeli smješteni su Mornaričku bolnicu u Pulu, a oni neozbiljni trebali su biti prevezeni brodom u Trst pa kopnom dalje do odredišta. Uprava Austrijskog Lloyda telegrafski je naredila putničkom parobrodu "Graf Wumbrand" da na povratničkom putovanju iz Dalmacije preuzme brodolomce u Pulu, međutim, ta je vijest stigla sa zakašnjenjem i zapovjedništvo ju nije primilo prije odlaska. Dvanaest preživjelih doputovalo je u Trst brodom "Adriana" brodarskog društva Istra - Trieste, a većina je prevezena kopnom.

Tragedija "Barona Gautscha" bila je zataškana za javnost. Dnevni tisak bio je djelomično cenzuriran jer su austrougarske vlasti željele izbjeći priznanje da su svojom krivicom izgubili brod. Unatoč tome, vijest o potonuću i preživjelim putnicima objavila se s nekoliko dana kašnjenja tršćanske novine Il Piccolo i L'illustrazione popolare, pulski listovi Polaer Tagblatt i Naša sloga, riječke novine Riečki Novi list i dalmatinske novine Narodni List, Dan, Naše Jedinstvo i Smotra Dalmatinska - La Rassegna Dalmata.

Stradalo oko 339 putnika

Uz potonuće "Barona Gautscha" još se uvijek veže mnogo nepoznanica i proturječnosti. Jedna od najvećih nepoznanica je i broj poginulih. Poznato je jedino da se na brodu nalazilo daleko više od propisanih 300 osoba, a da je 190 putnika preživjelo tragediju.

Nastojeći rekonstruirati cjelokupnu listu putnika i članova posade istraživala sam sve dostupne arhivske izvore iz Državnog arhiva u Trstu, dnevni, tjedni, lokalni i inozemni tisak.

Prvi i jedini pouzdani podatak o stradalima, njih 58, koji su pokopani dva dana nakon tragedije, nalazi se u 5. Knjizi ukopa (1911. - 1920.) Gradskega groblja u Puli. Taj je popis postao ishodišni, u koji sam naknadno upisivala sva nova pronađena imena. Uspjela sam, imenom i prezimenom, identificirati 309 putnika i 69 članova posade.

Prema arhivskim spisima koji se nalaze u Državnom arhivu u Trstu, u trenutku nesreće na brodu je bilo registrirano 327 putnika i članova posade. Zbog kaotičnih prilika na početku rata, nekontroliranog ukrcavanja, kao i zbog činjenice da se vojnici i djeca do 10 godina starosti nisu popisivali, pretpostavlja se da se na brodu nalazilo više od 500 osoba, vjerojatno oko 529, kako navodi Austrijski Lloyd u sudskom procesu iz 1914. godine. Sudeći prema tome, kada oduzmemo broj preživjelih putnika, njih 190, možemo zaključiti da je najvjerojatnije oko 339 putnika smrtno stradalo.

Prema svemu navedenom, točan broj poginulih vjerojatno nikada nećemo moći utvrditi.