

Il mondo in blu

SVBAOQVA

Spedizione in abbonamento postale 45% - Art.2 - Comma 20/B - Legge 662/96 - Milano

Mensile - Anno V - numero 42 - gennaio-febbraio 2009

Euro 5

**ALLA SCOPERTA
DI NEMO 33**

PORTOGALLO
*Il misterioso
Mar di Minde*

RELITTI
*La fortuna
dello Jura*

ITALIA
*Favignana
e Punta Campanella*

ISSN 1826-5197
90042
9 771826 519007


Ed. Narvalo

La fortuna dello

Testo di Pierpaolo Montali,
foto di Mario Spagnoletti

Il 12 febbraio del 1864 una densa nebbia attirò tutti i passeggeri sul ponte del battello che stava attraversando il lago di Costanza. Dal terribile schianto con lo Stadt Zurich si salvarono tutti tranne il marinaio Rupflin. Oggi il relitto giace, in ottime condizioni, tra i -34 e i -38 metri: un'immersione bella, ma complicata da scarsa visibilità, freddo e qualche corrente



LO JURA SOTTO LALENTE:

Battello passeggeri a vapore costruito dalla Maschinenfabrik Escher-Wyss & Cie a Zurigo in Svizzera nel 1854 su disegno di Eric Liechti. Costo originale: 137.000 franchi svizzeri.

La nave era di proprietà della Société des Bateaux à Vapeur du Lac de Neuchatel.

Le zone passeggeri erano ubicate sotto il ponte e il giorno del disastro fu davvero una fortuna che curiosità e ansia abbiano richiamato tutti sul ponte di coperta: non ci sarebbe stato, altrimenti, il tempo per evacuare i passeggeri in quattro minuti.

I soli due alloggiamenti delle ruote pagaia erano sotto il piccolo ponte. Non vi erano sovrastrutture sopra il ponte, fatti salvi i servizi igienici.

Nel 2000 la nave è stata gravemente danneggiata a causa dell'intensità delle immersioni: alcuni sprovveduti hanno ancorato le barche direttamente sul relitto, in legno, provocando gli sfondamenti tuttora evidenti e rendendo le strutture meno solide.

La protezione spontanea dei locali è utile ma, probabilmente sarebbe meglio regolamentare il sito.



Particolari. Il nome è stato aggiunto dopo l'affondamento. A sinistra, parte del timone; nella pagina a fianco, la ciminiera



Hans Gerber. Il 25 settembre del 1976 annunciò il ritrovamento dello Jura: da allora cerca di difenderlo e guida gli appassionati visitatori

È il 12 febbraio 1864 e mi accingo a salire a bordo dello Jura, battello a vapore che collega abitualmente Romanshorn a Costanza dall'altra parte del lago, in territorio tedesco, dove devo recarmi per affari.

Sono le nove e trenta e il battello è stato già preparato dai marinai dalla sera prima: il fuochista stà al governo della caldaia dalle quattro del mattino, quando ha ricevuto lo scarico di carbone che serve per alimentare le due grandi bocche di fuoco che se lo divoreranno trasformandolo in vapore ed energia.

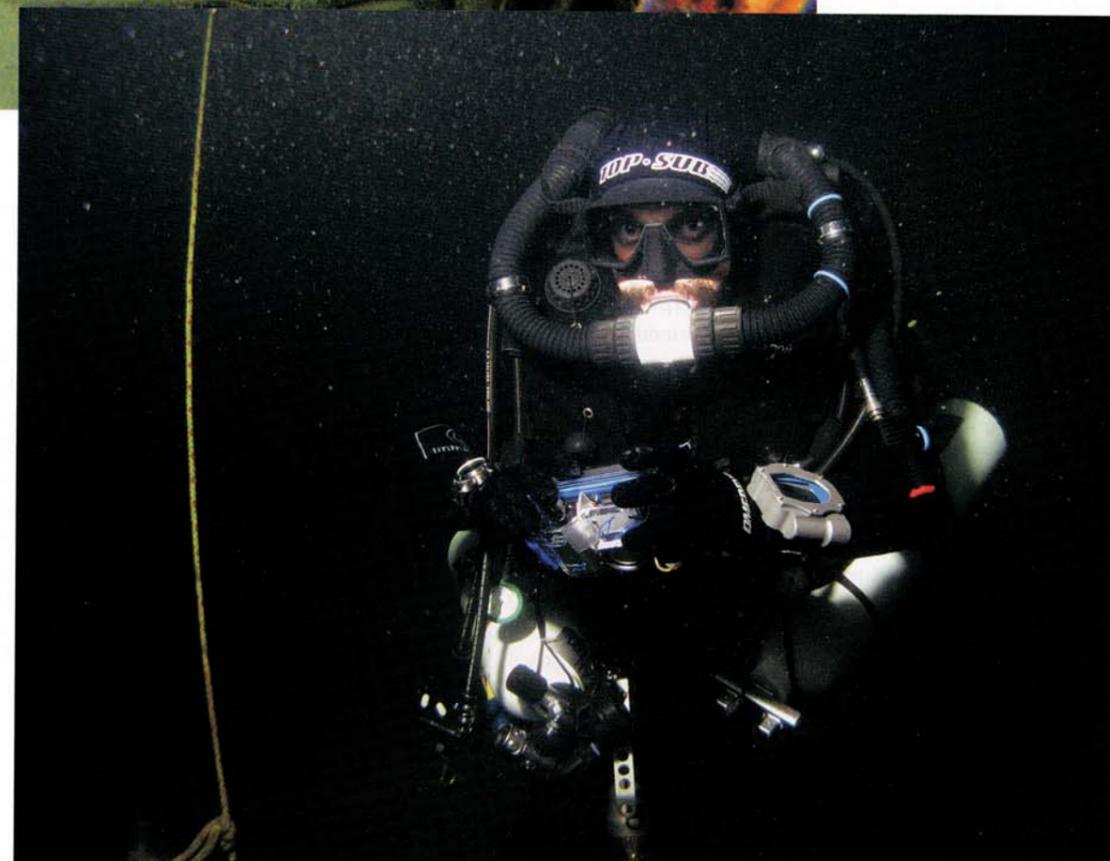
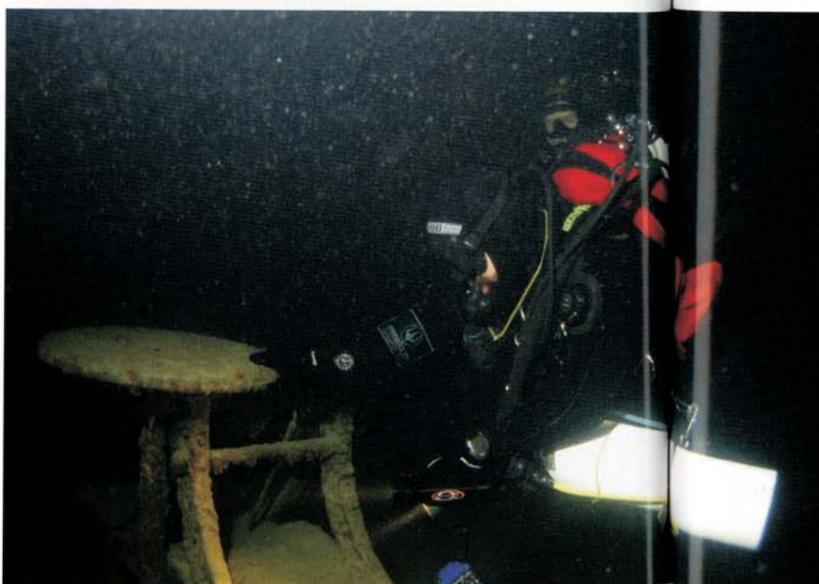
Il mozzo ha cazzato le cime per avvicinare l'imbarcazione al pontile e permettere al personale di agganciare le passerelle; i marinai del ponte di sopracoperta stanno allestendo per la partenza le poche cabine per i signori e le toilettes.

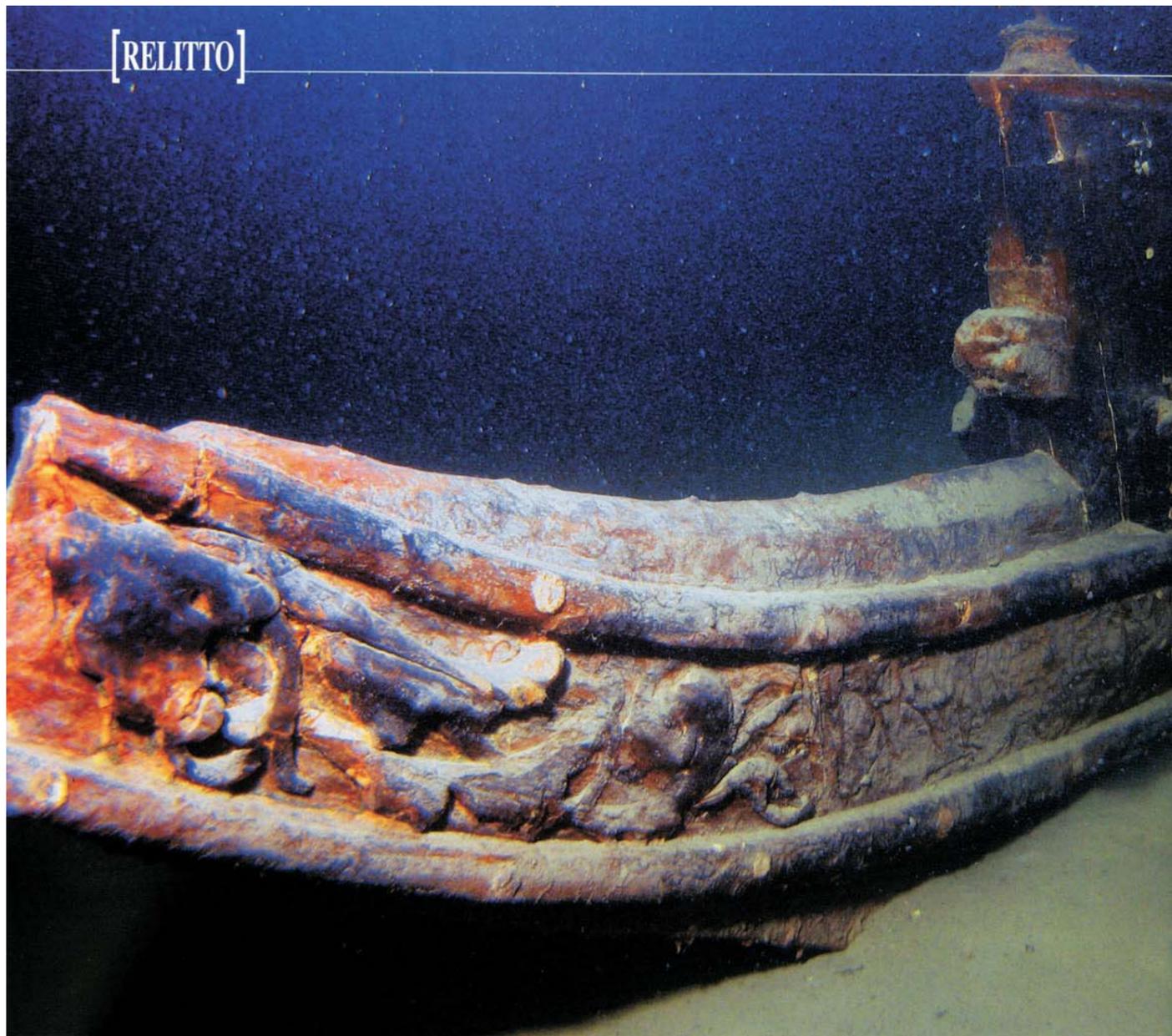
Sulla zona regna una fitta nebbia, come spesso si stende sulla pianura padana in cui sono nato e da cui provengo. Tutti intorno a me sembrano silenziosamente eccitati dalla manifestazione del tempo, anche se nessuno mostra apertamente la paura, forse per non spaventare i bambini o gli altri passeggeri e forse perché tutti siamo un po' abituati a convivere, sia con il timore sia con la nebbia.

Sono le dieci e trenta. Dovremmo partire, ma ecco che all'improvviso sbuca il capitano Martin Motz da dietro la baracca del mastro d'ascia che ripara le poche barche da pesca del porto e annuncia che il battello partirà con mezz'ora di ritardo: non si fida a lasciare l'ormeggio con un muro di nebbia così fitto fin sull'acqua. Nonostante un po' di disappunto per il ritardo, la notizia è presa con sollievo: un conto è andar per strade note, un conto sull'acqua, dipendendo completamente dalle decisioni altrui. I commenti delle signore dai grandi cappelli velati sono di evidente soddisfa-



Da vicino. Il gabinetto, e i protagonisti dell'immersione, piuttosto complicata date le condizioni climatiche, la visibilità e una certa corrente





Elegante. La poppa, nella foto grande, un particolare della prua: il legno intarsiato è ancora in buone condizioni



I NUMERI DEL BATELLO

Lunghezza: 46 metri.

Larghezza: 10 metri.

Il motore a vapore era un due cilindri oscillanti a bassa pressione da 45 HP, il cui consumo era di 500-630kg di legname/ora e sviluppava una velocità di 11/12 miglia terrestri l'ora.

Foro dei cilindri: 813 mm.

Diametro ruota a pale: 3,11 metri.

Numero di pagaie per ruota: 12.

Poteva imbarcare sino ad un massimo di 400 passeggeri.

► zione mentre si accingono a comandare la servitù di predisporre una loro rapida discesa a terra per consumare un fumante lungo caffè nero alla locanda del porto. Alcuni sbottano in malo modo, altri si avviano verso casa, la giornata è ormai persa per loro. Io sono titubante sulla decisione; annoto la mia perplessità sul fatto che potremmo, partendo ugualmente, andare incontro a qualche guaio: è come se mi sentissi addosso la strana sensazione di cui all'alba mi ha fatto partecipe il marinaio che ho conosciuto nella locanda; un tipo tarchiato dai capelli sporchi e biondi e con gli occhi azzurri e le mani consumate dalla fatica del tirar cime. Si chiama Carl, mi ha detto, e ora lo vedo a terra in banchina come se fosse rilassato a metà: nel suo cervello vi deve essere la soddisfazione legata al ritardo della partenza, ma l'ansia per il mancato annuncio della sospensione del viaggio.

Ore 11. Motz dà l'ordine di slegare gli ormeggi e di dare carico alla macchina, dopo aver invitato i passeggeri a imbarcarsi: la società di navigazione non può permettersi di perdere un viaggio con i suoi ricavi. Sono tempi duri per tutti questi: in Europa infuriano le guerre d'indipendenza e i loro costi sono altissimi, non c'è

tempo per fermarsi a riflettere.

Dall'altro lato del lago a Costanza per contro il battello Stadt Zurich è regolarmente partito dalla banchina alle dieci e trenta, sbuffando il suo vapore che si confonde con la coltre nebbiogeno. Il capitano Jakob Blumer è impeccabilmente preciso e determinato: il servizio non conosce soste, nemmeno a causa della nebbia e della visibilità pressoché nulla. Al punto d'incontro abituale sarà facile riconoscersi con i fischi delle sirene a vapore che annunciano i passaggi incrociati: le rotte sono ormai marchiate a memoria da anni nelle sensazioni e nei gesti dei rispettivi equipaggi e sarà così possibile avvedersi dell'altro alla sola percezione di un'ombra scura a distanza. Invece tutto tace in una sorta di silenzio irrealista...

Uno strano silenzio avvolge l'atmosfera, rotto soltanto dal rumore dello scambio degli ingranaggi dei grossi motori a vapore.

All'improvviso però si sente il fischio troppo vicino di un'imbarcazione rinveniente dalla spessa coltre. I marinai sul ponte, insieme a tutti i passeggeri, tesi a scrutare l'impossibile attraverso i giochi di luce che i pochi raggi di sole passanti riescono a creare, cominciano ad animarsi.

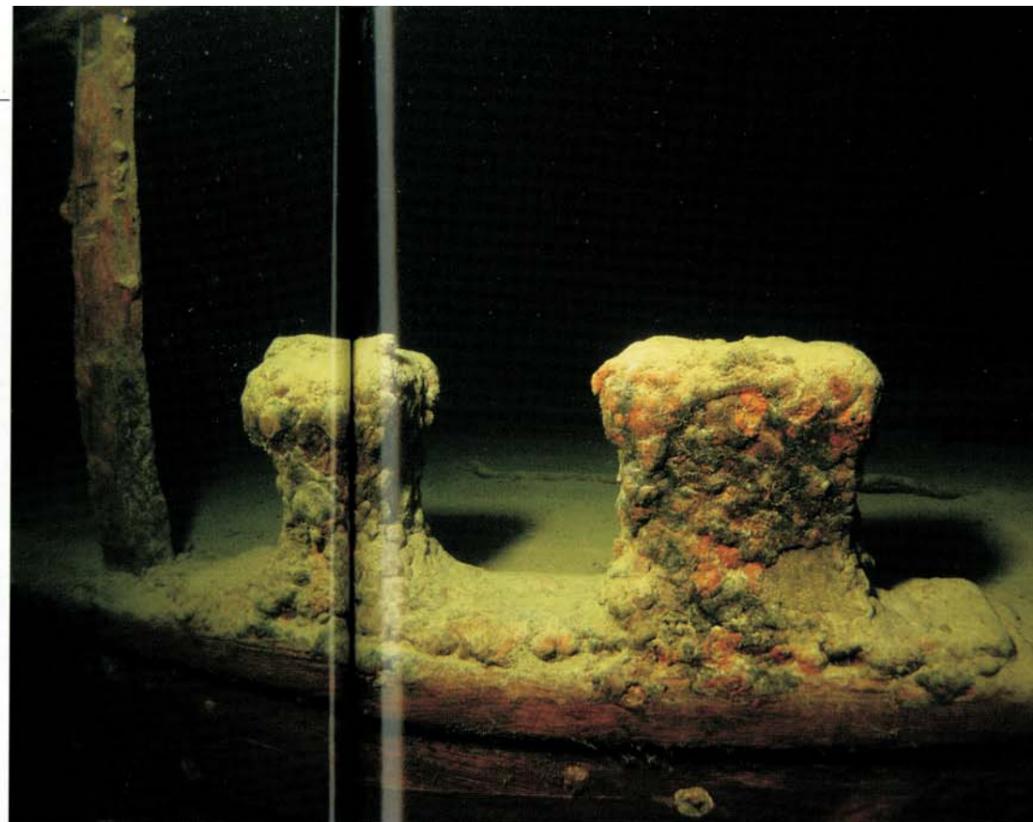
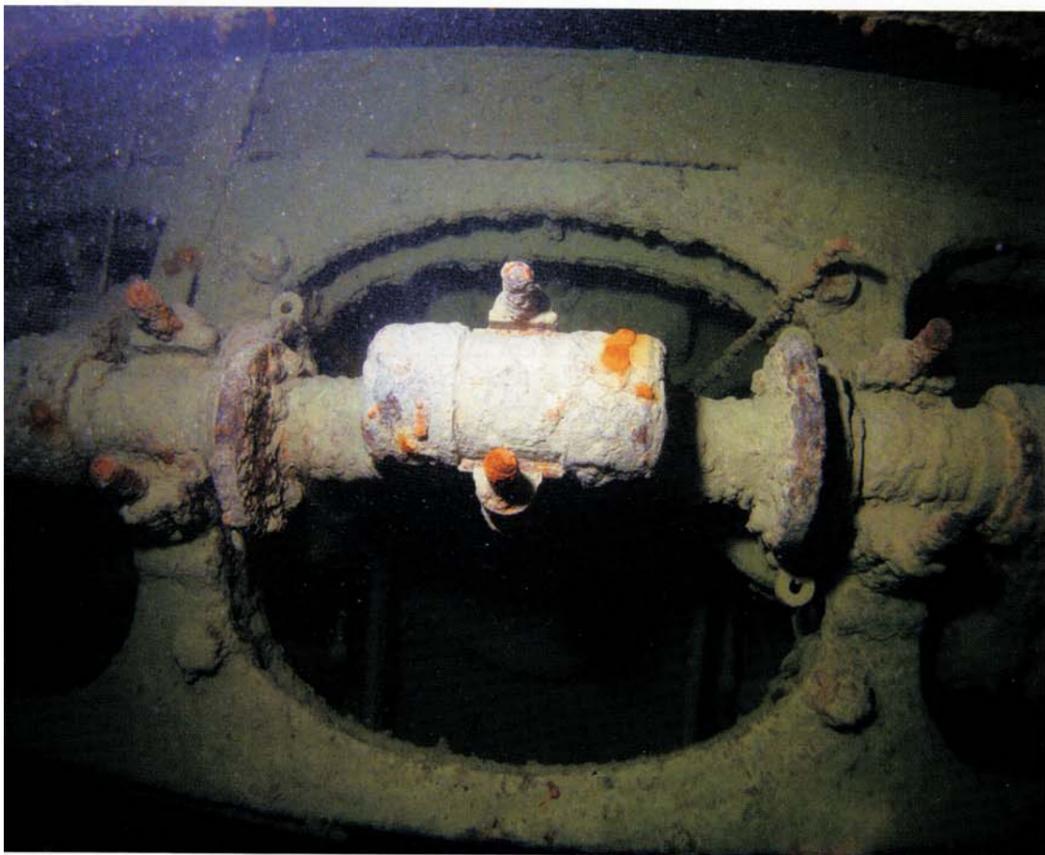
Il mozzo dello Stadt Zurich, Joseph Hornstein, aziona a sua volta e impetuosamente la sirena dell'imbarcazione. Troppo tardi: come se apparisse dal nulla davanti allo Jura, si staglia nitida e troppo vicina la sagoma dell'omologo battello a vapore partito da Costanza puntuale e ritrovato ora dove di solito non lo si incrocia mai. Martin Motz urla l'ordine di virare completamente la barra nel tentativo di passare a tribordo e di evitare la collisione con lo Stadt Zurich, ma è troppo tardi. Lo scontro si verifica con un perfetto angolo di 15 gradi sulla linea di galleggiamento a dritta dello Jura. È uno scossone tremendo: un cigolio misto a quel suono cha pare più un urlo umano, come quando si fracassa il legno del tronco, già preventivamente tagliato e segato, per l'abbattimento di un albero. La ferita è mortale e lo si comprende da subito mentre il panico attanaglia i passeggeri che disperatamente si gettano nelle acque gelate del lago nel parapiglia generale.

Lo Jura, invaso dall'enorme quantità di acqua penetrata dallo squarcio a prua, cola a picco nella sua interezza in soli quattro minuti con ancora il fumo del vapore che esce dal comignolo al centro del ponte di coperta, l'ultimo a essere inghiottito dalla fred-

de e scure acque del lago. I passeggeri sono tratti in salvo dall'equipaggio dello Stadt Zurich nel volgere di una mezz'ora e alla conta finale mancherà solamente il biondo marinaio Rupflin, unica vittima di un naufragio annunciato. Tutti fummo riportati a Romanshorn al termine del primo soccorso. L'inchiesta della polizia cantonale di Turgovia chiuse poi il capitolo il 16 giugno del 1884 senza alcuna responsabilità nel disastro navale.

Dissoluzione spazio temporale...

25 settembre del 1976, centododici anni dopo: Hans Gerber annuncia il ritrovamento ufficiale del relitto dello Jura su un fondo piano e coperto di limo a 38 metri. Dopo una cinquantina di immersioni, stimolati dalla curiosità insinuata dagli leggenda locali, che vogliono il ritrovamento del relitto da parte di alcuni sommozzatori negli anni '60 durante le ricerche di un aereo naufragato in quella zona nel periodo della Seconda Guerra Mondiale, egli finalmente può segnare i riferimenti dell'esatta posizione del battello a vapore lungo una cinquantina di metri appena scoperto o riscoperto. Hans cercherà di modificarne poi l'aspetto originale, ricostruendo la scritta a centro nave e tentando finanche di posiziona-



Strumenti di lavoro.
L'argano a motore e, qui sopra, le bitte utilizzate per bloccare le cime

► re una piccola imbarcazione a poppa via, come scialuppa di salvataggio, rinunciandovi però in seguito, per essersi reso conto che non poteva essere credibile un'aggiunta così vistosamente moderna e ben conservata rispetto all'insieme. La si ritrova ancora adesso, pochi metri dopo il timone girato e infisso nel limo, con due cime di tenuta tagliate e distese verso la superficie.

L'immersione oggi non è tutelata e regolamentata dall'autorità elvetica né da quella degli altri due Paesi rivieraschi (Germania e Austria), ma dal buon senso e dal rigore dei sub avveduti che si immergono, trovandosi lo Jura in acque internazionali di difficile individuazione. Hans Gerber, a 71 anni, è ancora lì solo a far da custode al suo Jura, di cui s'è cucito letteralmente addosso la notorietà. Il relitto appare come una delle imbarcazioni interamente in legno meglio conservate in Europa, senz'altro a causa della bassa temperatura e dell'acqua dolce: i suoi intagli e la sua preziosa continuità danno, al sommozzatore che si spinge tra i -34 e i -38 metri, una completezza di soddisfazione davvero unica e questo vale anche per chi, come noi, di relitti ne ha già visti parecchi. È il classico relitto della fantasia fumettistica, in alcune sue parti rovinato purtroppo dalla pochezza di colore che se ne sono portati via i pezzi classici nelle prime immersioni: campana e ancora, rulli di carico o serrature per esempio.

Pedagnato dal suo scopritore, lo Jura è così popolare da quelle parti da spingere i locali, a proteggerlo: Hans, infatti, chiede a tutti quelli che porta a immergersi di non penetrare nel relitto né

con circuito aperto né con il chiuso. Questi "comandamenti", per chi vorrà immergersi in futuro, devono essere rispettati così come tutte le indispensabili norme di sicurezza che chi si immerge sui relitti, soprattutto in condizioni ambientali non perfette, deve conoscere.

Il tuffo inizia a centro nave da qui, istintivamente, ci si spinge verso la poppa seguendo in rapida successione: l'albero motore scoperto, le caldaie corrose dal tempo e ripiegate, le toilettes stivate in apposita cabina, le camere con ruote a pale nello spazio loro dedicato, le scale di sottocoperta, le murate con bitte d'ormeggio integre, il poggiatesta di poppa via con argano di manovra, il timone e la barca aliena a cinque/sei metri di distanza dal relitto adagiata sul fondo piatto e fangoso. Si prosegue lungo l'altro fianco sino alla scaletta per la salita e discesa dei passeggeri, alla grande scritta JURA (aggiunta come detto dopo il ritrovamento) e alla parte prodiera, ormai quasi tutta infossata nel limo, dove si trova ancora ben visibile l'antico argano salpa ancora e lo squarcio prodotto dallo Stadt Zurich 145 anni fa.

I minuti di fondo concessi sono 22 in miscela e 18 in aria e ci si è attenuti al volere dello scopritore per il doveroso rispetto.

L'acqua è a dieci gradi in superficie e tocca i quattro sul fondo ai primi di novembre quando ci immergiamo noi.

Abbiamo effettuato due immersioni con utilizzo di circuiti aperti e chiusi e con miscele di fondo tutte diverse dall'aria; il freddo a certe latitudini gioca brutti scherzetti, ancorché la profondità non

sia rilevante. A nostro parere è un'immersione impegnativa per la temperatura e la poca visibilità generali che s'incontrano oltre che, a volte, un'insospettabile corrente. Il lago di Costanza è l'unico, infatti, che abbiamo visto con un moto ondoso serale del tutto simile ai marosi dal lato di Bottighofen. Un grazie particolare va a

Hans Gerber per la sua gentile e sincera ospitalità, oltre che per essersi sforzato di parlare in francese con noi. I partecipanti all'immersione sono stati: Mario Spagnoletti, Silvio Pavia, Umberto Bona (circuiti aperti) e Pierpaolo Montali (CCR) per un totale di 80 minuti in immersione. ■

SCHEDE DELL'IMMERSIONE

Massima profondità: 38 mt.

Minima profondità: 34 mt.

Difficoltà: elevata. Immersione quadra con bassa temperatura, scarsa visibilità e saltuarie correnti a seconda dei periodi nell'anno.

Diving di appoggio: Hans Gerber, telefono diretto +41716481269; massimo 5 sub al prezzo di 100 franchi svizzeri vuoto per pieno.

Camera Iperbarica più vicina: Costanza.

Come si arriva: 292 km dal confine di Chiasso, di cui 240 su strade a scorrimento veloce.

Permessi per l'immersione: no.

Immersione in solitaria: impossibile, il relitto è al largo e ci si arriva in 7/8 minuti di navigazione con il diving.

Periodo migliore per immergersi: l'inverno, stanti le temperature esterne e subacquee, mai superiori ai 4 gradi centigradi.

