



VP Potopljena vojna povijest

svibanj 2015. 30

TAJNA ŠIBENSKOG KANALA Schnellboot S-158

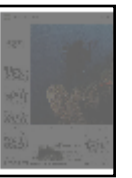
Prilikom priprema za povlačenje njemačkih snaga iz Šibenika i okolice, 25. listopada 1944. u zračnom bombardiranju njemačkih brodova na maskirnom vezu u kanalu Sv. Ante od strane savezničkih zrakoplova pogoden je torpedni čamac S-158. Prošle godine pronađena je njegova olupina koju ovdje predstavljamo prvi put



31 svibanj 2015.

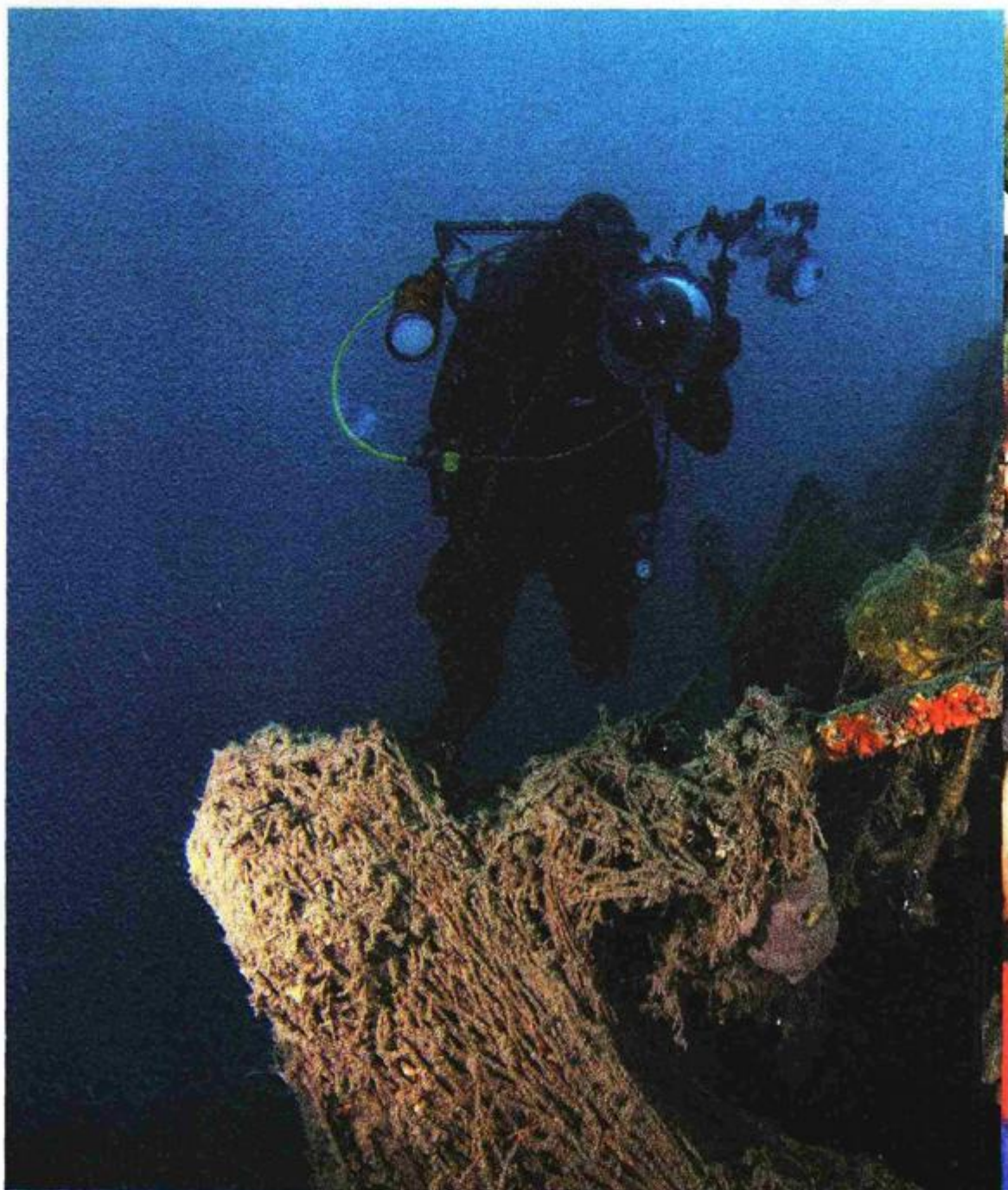


Podvodni
arheolog
Jurica Bezak
pregledava
unutrašnjost
strojarnice
broda



tekst: Zoran Delibašić
foto: Igor Miholjek (Hrvatski restauratorski zavod)
ilustracija: Velimir Vukšić

Vojne operacije Drugog svjetskog rata u području Sredozemnog mora počele su 10. lipnja 1940., odnosno u trenutku kada je Italija objavila rat Francuskoj i Velikoj Britaniji. Već krajem lipnja, Francuska je kapitulirala te su na zaraćenim stranama ostale samo Velika Britanija sa zemljama Commonwealtha te Kraljevina Italija. Ubrzo se pokazalo da zapovjednici talijanske ratne mornarice (Regia Marina) uopće nisu kadri iskoristiti svoju lokalnu nadmoć nad protivnikom. Situaciju nije promijenila čak niti činjenica da su, zajedno s Njemačkom, u proljeće 1941. godine osvojili Jugoslaviju i Grčku. Problem je bio u tome što Njemačka, kao talijanski ratni saveznik, nije raspolagala vlastitim brodovima u Sredozemnom moru. Stoga je u drugoj polovini 1941. godine iz krugova Uprave pomorskog ratovanja njemačke ratne mornarice (SKL-Seekriegsleitung Kriegsmarine), proizašao koncept prebacivanja vlastitih jedinica u Sredozemlje. Međutim, postojao je jedan veliki problem. Gibraltarski prolaz ostao je u rukama Britanaca te se kroz njega moglo progurati, u najboljem slučaju, podmornice. Površinskim pomorskim jedinicama ostali su samo riječni plovni putevi u unutrašnjosti Francuske, što je ograničavalo veličinu brodova koji su mogli biti upućeni na Sredozemlje. U skladu s tim, odlučeno je preko Francuske prebaciti 3. flotilu torpednih čamaca (3. Schnellbootflottille) pod zapovijedništvom KptLt. Friedricha Kmnade te 6. flotilu obalnih minolovaca (6. Räumbootsflottille) pod zapovijedništvom KptLt Petera Reischauera. Početkom jeseni 1941. godine 3. flotila torpednih čamaca započela je s polaganjem minskih polja u vodama otoka Malte kao i s napadima na britanske konvoje. Baza tor-



Gornja panorama nadgrađa broda prekrivenog ribarskom mrežom, u prvom planu vanjski brodski kompas (foto: Damir Zurub)



Jedna od rijetkih fotografija torpednog čamca S-158 u vožnji

pednih čamaca bila je na Siciliji. S napredovanjem snaga Rommelovog Afričkog korpusa brodovi ove flotile počinju aktivno sudjelovati u borbenim aktivnostima uz obale Afrike s promjenjivom ratnom srećom. Američko iskrcavanje u francuskoj Sjevernoj Africi 8. studenog 1942. (operacija kodnog imena „Torch“) promijenilo je stratešku situaciju između protivnika, te prisililo Nijemce da poduzmu drugačija bojna djelovanja – eskortiranje vlastitih konvoja, kojima je opasnost prijetila s mora i iz zraka. Dana 15. prosinca 1942. na Sredozemno more dolazi nova postrojba Njemačke ratne mornarice - 7. flotila torpednih čamaca (7. Schnellbootflottille) pod zapovijedništvom KptLt. Hans Trummera. Na-



vedena flotila osnovana je 1. travnja 1942. u Swinemündeu, a u njezinu sastavu nalazilo se osam istih torpednih čamaca klase S-151.

Nastanak klase S-151

Nakon okupacije Nizozemske u svibnju 1940. godine njemačke snage zarobile su u brodogradilištu

Gusto Werke u Schiedamu osam nedovršenih torpednih čamaca oznaka od TM.54 do TM.61 koji su građeni prema licenciranim britanskim Power Boat za službu u nizozemskim kolonijama. Njemački torpedni čamci sudjelovali su na svim pomorskim bojištima Europe, a kako njemačka brodogra-

Prvo vatreno krštenje S-158 imao je za vrijeme napada na rtu Bone (Alžir), gdje su bili stacionirani saveznički razarači skupine Force Q

dilišta dinamikom izgradnje nisu mogla pratiti sve veće potrebe njemačkog ratnog stroja, odlučeno je da se završi izgradnja i opremanje zarobljenih nizozemskih brodova. Njemački i nizozemski radnici dovršili su te brodove naoružavši ih s po dva torpedna lansera za njemačka torpeda G 7, kalibra 533 mm i jednim topom 20 mm na krmu. Zbog kratkog trupa, ova klasa brodova nije imala montiran top od 20 mm na pramcu.

Ti jedinstveni brodovi britanskog dizajna, nizozemske izrade, a njemačkog naoružanja i pogona modificirani su prema projektu Lürssen čime se nastojalo da brodovi budu što sličniji uspješnoj klasi njemačkih torpednih čamaca S-30/100. Prema prvoj jedinici u klasi, cijela klasa dobila je oznaku S-151, a plovila su dobila oznake S-151 do S-158. Ovi torpedni čamci su postizali najveću brzinu od 34 čvora (63 km/h) te su bili nešto manjih dimenzija i sporiji od klasičnih njemačkih torpednih čamaca tog doba. Dužina im je bila 28,3 m, širina 4,4 m, a istisnina 57 BRT. Pogon se sastojao od tri pouzdana diesela motora Daimler-Benz MB 500. Zbog međusobne vizualne identifikacije cijela klasa ovih brodova imala je ispisane s obje strane broda, ispod zapovijednog mosta, velike slovne oznake, prema početnom slovu prezimena ili nadimka zapovijednika. Tako je npr. torpedni čamac S-158 (bivši TM.61) imao veliko slovo „C“, odnosno „H“ ovisno kako su se zapovijednici mjenjali. Zbog kraćeg trupa mogli su biti transportirani kanalima Raina – Rhona na službu njemačkoj ratnoj mornarici u Sredozemlje.

Djelovanje u Sredozemlju

Prvo vatreno krštenje S-158 (zapovjednik Oblt.z.S. Claus Schultze-Jena) imao je za vrijeme napada na rtu Bone (Alžir), gdje su bili stacionirani saveznički razarači skupine Force Q. U združenom djelovanju s torpednim čamacima S-55 (zapovjednik Oblt.z.S. Weber) i S-60 (za-

povjednik KptLt. Heinz Haag) zauzima se povoljan položaj za napad i 12. ožujka 1943. potapaju britanski razarač HMS „Lightning“. Primarni zadatak torpednog čamca S-55 u toj akciji bio je da uz već postavljeno minsko polje položi još jedno bočno. Tijekom te akcije torpedni čamci S-158, S-60 i S-55 pretrpjeli su gubitke među posadom, s time da su posljednje dvije plovne jedinice imale oštećenje trupa i opreme. Posada broda S-158 spasila je jednog brodolomca s britanskog razarača. Savezničko iskrcavanje na Siciliji (operacija kodnog imena „Husky“) započela je 10. srpnja 1943.

Osnovni podaci o torpednom čamcu S-158 (klasa S-151)

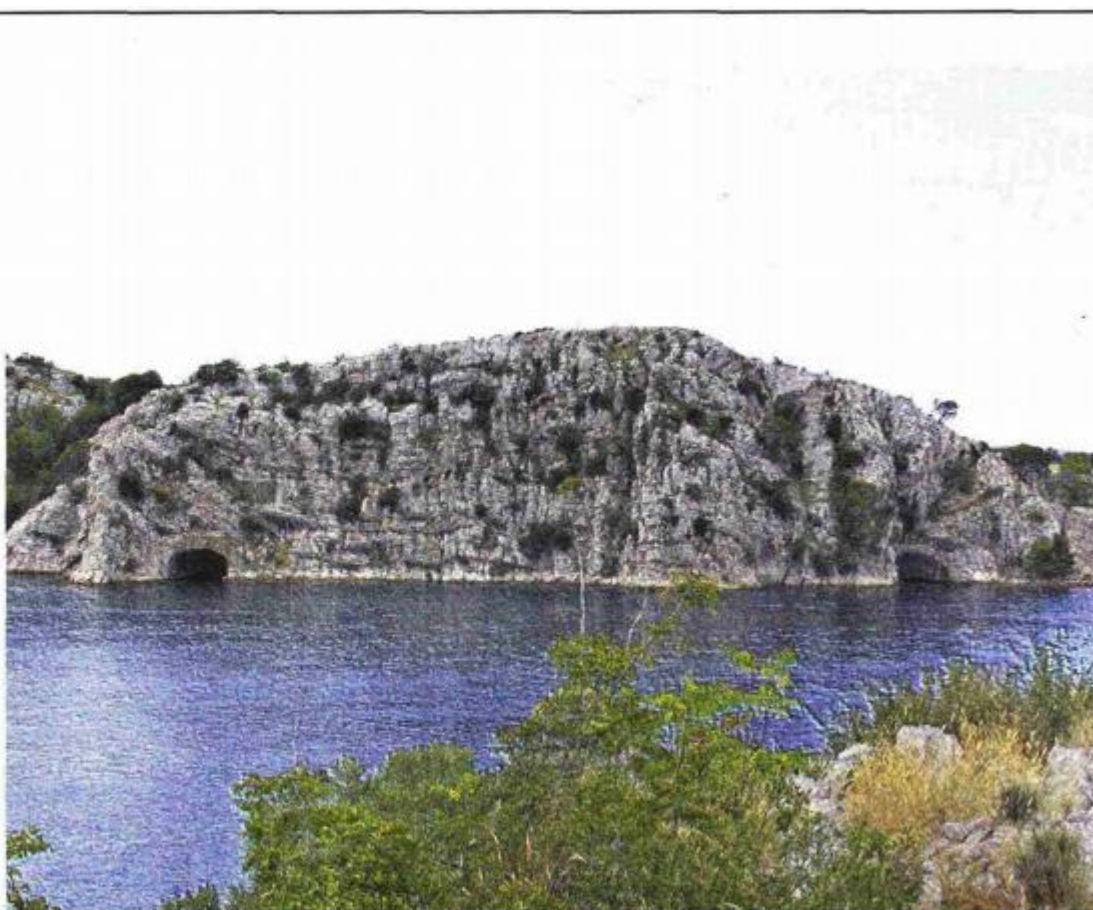
Dužina: 28,3 m
 Širina: 4,46 m
 Dubina gaza: 1,59 m
 Istisnina: 57 BRT
 Broj članova posade: 22
Torpedno naoružanje: dva torpedna aparata za torpeda G7, kalibra 533 mm
Protuzrakoplovno naoružanje: jednocijevni top od 20 mm Flak, jednocijevni top 15 mm Drilling, nekoliko puškostrojnica 7,92 mm MG 34
Pogon: tri diesela motora Daimler-Benz MB 500
Najveća brzina: 34 čvora (63 km/h)
Brodogradilište: Gusto Werke, Schiedam, Nizozemska
Konstrukcija: originalni brodovi klase Power boat građeni za Nizozemsku (od TM.54 do TM.61)





Njemački torpedni čamci pokušali su aktivno djelovati, ali nisu postigli značajnije uspjehe. Nakon savezničkog osvajanja Sicilije 17. kolovoza 1943. baza torpednih čamaca premješta se u Taranto i Viareggio na zapadnoj obali Italije. Dan ranije, 16. kolovoza, osnovana je 1. divizija torpednih čamaca (1. Schnellbootdivision) pod zapovjedništvom FKpt. Herbert-Maks Schultza, a u njezin sastav su ušle 3. i 7. flotila torpednih čamaca. Bitno je naglasiti da su tada brodovi divizije bili razbacani na mnogim mjestima u Sredozemnom moru, a uglavnom su bili u lošem stanju zbog jake istrošenosti i slabe opskrbe.

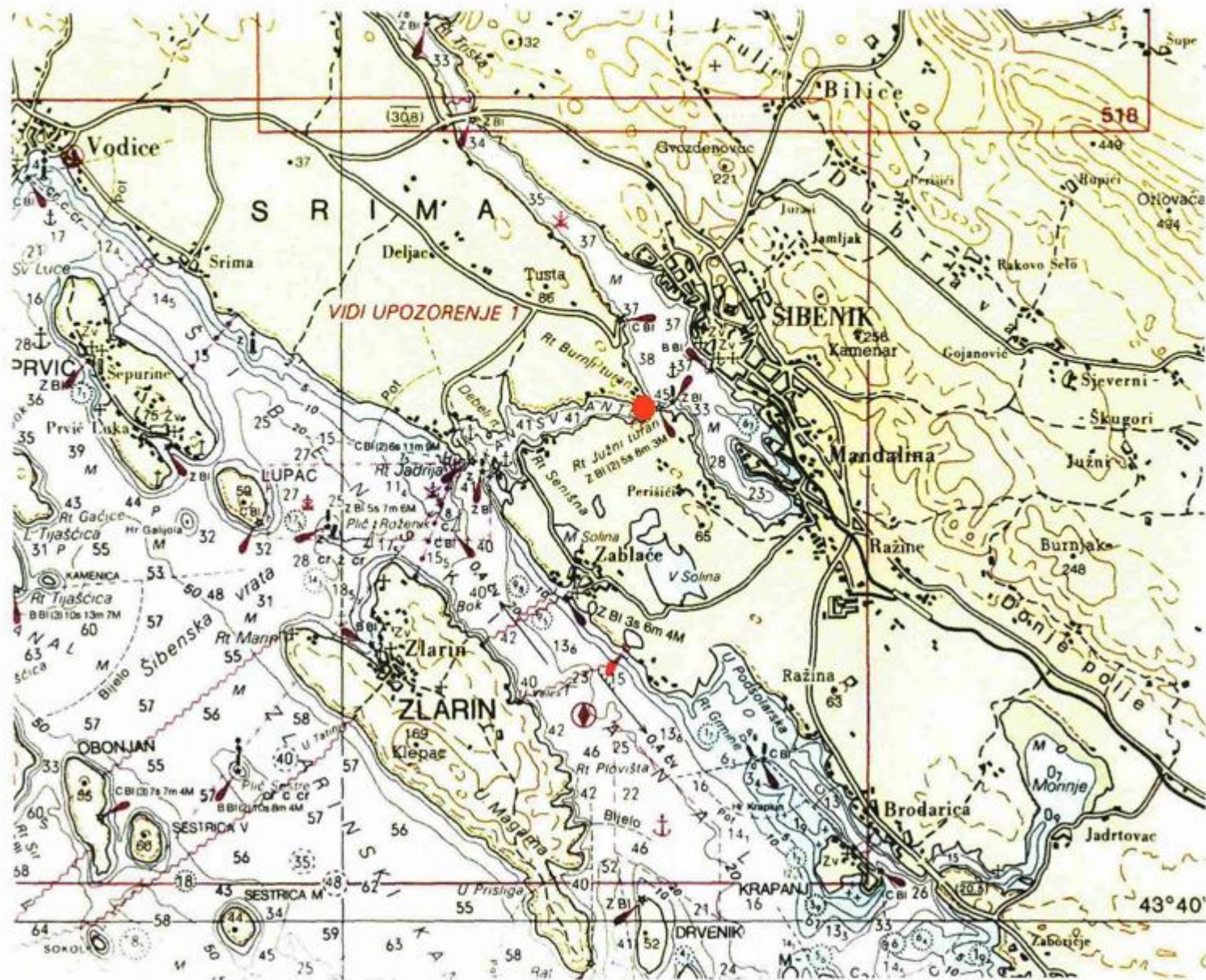
Snage britanskog XIII korpusa 3. rujna 1943. forsiraju Mesinski tjesnac te započinju kopnene operacije na Apeninskom poluotoku. Neuspjesi u vojnim djelovanjima primorali su talijansku vladu na ponovne razgovore sa Saveznicima o prekidu vatre te je odluka donešena početkom srpnja 1943. godine, a 8. kolovoza 1943. konačno je stupila na snagu. Kapitulacija Italije izazvala je veliku pomutnju među talijanskim vojnicima, kao i dotadašnjim saveznicima Nijemcima. Desant američke 5. armije u Tirenском moru u Salernskom zaljevu (operacija kodnog imena „Avalan-



Potkop za torpedne čamce u kanalu Sv. Ante, tzv. „Hitlerove oči“



Stražnja panorama krmenog dijela broda, uočljiv nedostatak propelera na vidljivoj osovinu motora



Nautička karta i na njoj označena pozicija S-158 u Šibenskom kanalu

che") traje od 9. do 16. rujna 1943., a za to vrijeme dio brodova 1. divizije torpednih čamaca nalazi se u lukama Tirenskog mora. U noći 10. na 11. rujna 1943. torpedni čamci S-151, S-152 i S-158 su iz Civitavecchie napali savezničko brodovlje u Salernskom zaljevu. Ispaljena torpeda sustigla su američki razarač U.S.S. Rowan (DD - 405) koji je, pogođen u komoru sa streljivom, potonuo u manje od 40 sekundi s većinom posade. Spašena su samo 72 brodolomca, a poginulo je 202 člana posade. Akcije poduzete u sljedećim danima u Salernskom akvatoriju nisu rezultirale nikakvim uspjesima, čemu su podjednako doprinijeli žilavi otpor Saveznika i loše tehničko stanje malobrojnih ispravnih torpednih čamaca. Za prikaz stanja brodovlja dovoljno je reći da su se u to vrijeme

u Toulonu (Francuska) nalazila četiri torpedna čamca iz 3. i 7. flotile koja nisu bila spremna za borbe, a druga dva broda iz 7. flotile torpednih čamaca su ostala u Viareggiu. Tijekom mirovanja u lukama, kroz iskustva stečena u borbi, pristupilo se postavljanju oklopnih ploča za zaštitu vitalnih dijelova opreme i ljudstva kao i dodatnom naoružavanju brodova protuzrakoplovnim

puškostojnicama na svim operativnim torpednim čamcima. Glavna baza 7. flotile torpednih čamaca početkom studenog 1943. nalazila se u Marseilleu (Francuska). U takvim okolnostima, ne iznenađuje činjenica da je Vrhovno zapovjedništvo njemačke ratne mornarice krajem listopada 1943. godine donijelo odluku o povlačenju torpednih čamaca sa zapadnog dije-

la Sredozemlja odnosno Ligurskog mora i prebacivanju istih na Jadran ili Egejsko more. Realizacija te, iako logične, ali ipak prilično komplicirane operacije koja je podrazumijevala transport brodova željeznicom do Piacenze, a zatim plovidbu riječkom Po na Jadran, pokazala se težom nego što je na početku planirano. Zbog produblivanja riječnog korita operacija je trajala više od četiri mjeseca. Konačno, stigavši sa zapadne na istočnu stranu Apeninskog poluotoka do Venecije te plovne jedinice su nanovo montirane i osposobljavane za plovidbu. Početkom ožujka 1944. godine u mirniji vode Jadrana stiglo je ukupno 11 torpednih čamaca koje je prvenstveno trebalo popraviti. Tome se zatim i pristupilo u Venecijanskom arsenalu i brodogradilištu Breda.

Dolazak 7. flotile torpednih čamaca na Jadran

Sjedište 1. divizije torpednih čamaca na Jadranskom moru bilo je u Veneciji. Divizija je bila pod ne-



Fotografija torpednog čamca S-158 u vožnji, oznaka „C“ na boku broda prema imenu zapovjednika Oblt.z.S. Claus Schulze-Jena



posrednim zapovijedništvom Admirała Jadrana, a imala je u svom sastavu plovila 3, 7. i 24. flotile torpednih čamaca. Veći broj njihovih plovila bio je neispravan ili izvan Jadrana. Krajem svibnja 1944. godine baza 7. flotile torpednih čamaca postaje Split s prosječno pet ispravnih torpednih čamaca, a Nijemci su za djelovanja na Jadranu raspolagali još u prosjeku sa svega dva do tri plovila 3. flotile torpednih čamaca koji su bili bazirani u Boki Kotorskoj te Dubrovniku. Brodovi 7. flotile torpednih čamaca na Jadranu su u početku svog djelovanja bili usmjereni na protupartizanske akcije u priobalnim vodama te uznemiravanje savezničke opskrbe južnih talijanskih luka. Nakon što su partizanske i savezničke postrojbe uvele novu strategiju borbe u vidu desantnih prepada iz svog uporišta na Visu u smjeru otoka pod njemačkom kontrolom, brodovi 3. i 7. flotile torpednih čamaca 22. travnja 1944. dobili su zapovijed da težište njihova djelovanja bude između otoka Korčule i Visa.

U okršajima s partizanskim snagama 7. flotile torpednih čamaca najpoznatiji su sudjelovanje broda S-158 (zajedno s tri broda blizanca iz 7. flotile) u zarobljavanju kod rta Ploča nekoliko partizanskih transportnih brodova. Kroz dvije noći, 31. svibnja i 1. lipnja 1944. zarobljeno je nekoliko motornih jedrenjaka s više od 200 partizana, ranjenika i civila. Uslijedio je ustaljeni obrazac prebacivanja zarobljenika na palube svojih brodova, a neprijateljske plovne jedinice su potpane postavljanjem eksplozivnog punjenja. Slijedeće noći, 2. lipnja 1944. grupa torpednih čamaca u patroli (S-155 i S-156) jugozapadno od otočića Blitvenica presrela je naoružani brod NB 8 Kornat. U slijedu nesretnih ratnih okolnosti i iznenadjenja na obje strane, partizanski brod vodio je bitku s nadmoćnijim neprijateljem, najprije s dva, a kasnije i s ukupno četiri torpedna čamca (pristigli su bili i S-153 i S-157) na kursu prema Visu. U tom okršaju partizani su zarobili jednog njemačkog mornara, oštetili dva torpedna čamca, a ranili nekoliko njemačkih mornara uz devet ranjenih vlastitih boraca. Također, u dostupnoj literaturi opisano je i potapanje partizanskog PČ 73 „Pionir“ kod Drašnica u noći 14. na 15. rujna 1944. u kojem sudjeluju torpedni čamci S-152, S-154 i S-158. U noćnoj patroli 9. listopada 1944. S-158 zarobljava posadu partizanskoj jedrenjaka, a njega potapa eksplozivom.

S porastom savezničke vojne premoći, ne samo u zraku nego i na moru, zadaci postaju i eskortiranje dužobalnih konvoja odnosno opskrba priobalnih garnizona isklju-



Fotografija plutanja teško oštećenog torpednog čamca S-158 prema kojoj je pronađeno mjesto njegova potonuća. Uočljiva je maskirna mreža na brodu kao i osovine brodskih motora bez elisa

čivo noću. U drugoj polovini 1944. godine porasla je preopterećenost čamaca i ljudstva bojnim djelovanjima kao i sve veće potrebe kopnene vojske za opskrbom u priobalnim garnizonima. Glavni razlog tome bio je sve jače djelovanje partizana koji su svakodnevno ugrožavali opskrbu trupa u priobalju rušenjem cestovnih prometnica i željezničkih instalacija.

Torpedni čamci 7. flotile torpednih čamaca također sudjeluju u nekoliko pomorskih bojeva s Britanskim lakim pomorskim snagama opremljenih torpednim čamcima (MTB) i motornim topovnjačama (MGB) u kojima nisu bili bez šansi za uspjeh. Dapače, pogon brodova na dieselsko gorivo (za razliku od

benzinskog kod Britanaca), discipliniranost, obučenosť i prekaljenost posada bili su njihovi glavni aduti. Ipak, promjena ratne sreće na svim bojišnicama, dugoročno gledano, nije mogla završiti pozitivno za Njemačku ratnu mornaricu. Ipak, brodovi 7. flotile torpednih čamaca u noći 23. na 24. srpnja 1944. u pomorskoj bitci kod rta Lovište teško oštećuju britanski MTB 372 kojeg sutradan potapaju britanski zrakoplovi. Za vrijeme patroliranja četiri torpedna čamca (S-153, S-155, S-156 i S-157) u noći s 11. na 12. lipnja 1944. sjeverozapadno od otoka Hvara, naišli su na dva britanska razarača koja su ih dočekala s paljbom. U bojnom srazu s HMS Blackmore i HMS Eggesford pogoden je i ubrzo potonuo torpedni čamac S-153 (zapovjednik Oblt. Sven Rautenberg) sa 17 članova posade. Neuspjelo eskortiranje stare torpiljarke TA 34 (bivša T7) predane na službu mornarici NDH, 24. lipnja 1944. od strane torpednih čamaca 7. flotile (S-154 i S-157) prestavlja ilustrativnu pogibelj kojoj su bile izložene veće i sporije plovne jedinice. Torpiljarku s pratnjom presreli su kod otočića Kukuljari brodovi Britanskih lakih pomorskih snaga te je nasukano na otok Murter uništili vatrom topova. U zadnjim mjesecima rata ovi brodovi često izvode zajedničke akcije s pomorskim komandosima iz tzv. Marine – Einsatz - Kommandos (MEK).

S obzirom na manjak osoblja, 13. listopada 1944. provedena je reorganizacija 1. divizije torpednih čamaca na Jadranu, povlačeći za sobom dotadašnju 3. i 7. flotilu, kojima je 25. listopada priključena još 24. flotila torpednih čamaca. Novoo osnovana 3. flotila torpednih čamaca, a činile su je jedinice bivše 3. flotile koje su od tada pripadale 1. skupini (Oblt.z.S. Backhaus), 7. flotila 2. skupini (Oblt.z.S. Buschmann), a brodovi 24. flotile činile su 3. skupinu (Oblt. Bollenhagen) 3. flotile torpednih čamaca. Na čelu 3. flotile torpednih čamaca ostao je njezin dotadašnji zapovjednik (Kptlt. Günther Schulz).

Nijemcima su torpedni čamci bili najvažnije borbene plovne jedinice na istočnoj obali Jadrana u uvjetima savezničke vojne premoći na moru i u zraku. To je posebno došlo do izražaja u uvjetima korištenja sve suvremenijih radarskih uređaja gdje i uz razvedenu obalu istočnog Jadrana veće plovne jedinice Njemačke ratne mornarice nisu imale nikakvu šansu za dugi životni vijek. Samo su torpedni čamci, zahvaljujući svom osnovnom naoružanju, mogli držati velike savezničke plovne jedinice izvan međutočnog područja kojim se odvijao cjelokupni njemački brodski promet. S obzirom da u istočnom Jadrana



Fotografija potonuća S-158 snimljena s druge strane rta. U prvom planu tijelo torpeda bez torpedne glave izbačeno na obalu uslijed detonacije prilikom eksplozije zrakoplovne bombe

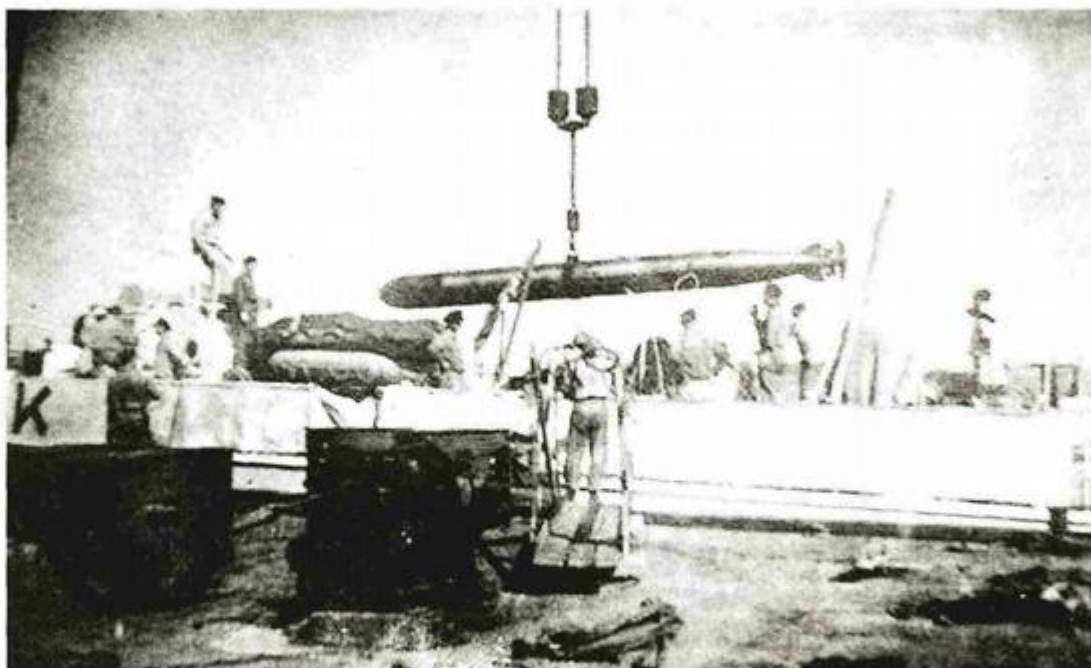


nu nisu imali pravih meta za svoja torpeda, može se reći da je njihova najvažnija funkcija bila u odvratanju većih brodova od napada na komunikacije i luke u njemačkim rukama. Upravo zbog toga, gubitak svakog torpednog čamca, trajno ili privremeno, predstavljao je posebno težak udarac za Njemačku ratnu mornaricu.

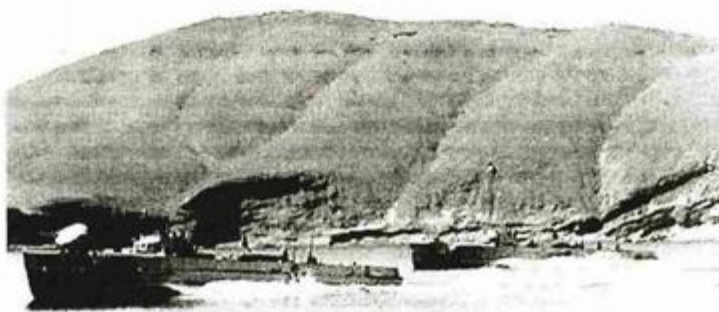
„Jesenska oluja“ u Dalmaciji

Nakon istupanja Bugarske iz rata odnosno njezinim prelaskom na stranu Saveznika, kritično se promijenio odnos snaga na istočnom dijelu balkanskog ratišta. Skupini njemačkih armija Jugoistok („E“) u Grčkoj prijetila je opasnost da bude izolirana i uništena. Zapovjednik Jugoistoka javio je 5. listopada 1944. 2. oklopnoj armiji (2.OA) da je zbog opasnosti izvlačenja njemačkih snaga iz Grčke predložio Vrhovnom zapovjedništvu oružanih snaga (a ovi su to 10. listopada 1944. pretočili u zapovijed 2. OA) da se s Jadranske obale povuku iskusne 118. lovačka i 264. pješačka divizija zbog zastavljanja prodora Crvene armije s istoka. Također je predloženo (a poslije i zapovijedeno) da glavna borbeni fronta bude crta: Rijeka – Senj – greben Velebita – Knin – Livno – Mostar – Nevesinje. Zatim da obranu te crte preuzmu legionarske divizije 392., 373. i 369. te da se organiziraju uporišta na najugroženijim dijelovima obale. Nova crta obrane dobila je naziv „zele-na“ (Grün), a manevar povlačenja s obale Jadrana šifru „Herbstgewitter“ (jesenska oluja).

U vezi s pomicanjem glavne crte obrane s obale u unutrašnjost, njemačka ratna mornarica dobila je zadatak da materijal važan za vodenje rata evakuiru, po mogućnosti, morskim putem, u pravcu Rijeke i Trsta, a ono što se ne može izvući da se uništi. Plovna borbeni i transportna sredstva imala su zadatak povući se na područje sjevernog Jadrana. Pokretne obalne bitnice trebalo je staviti pod kontrolu jedinica kopnene vojske, nepokretne uništiti, a od njihovog ljudstva formirati mornaričke streljačke bataljune. U konačnici, trebalo je razoriti sve luke, pristaništa, zidane obale, lučke uređaje i lukobrane kao i industrijska postrojenja te sve objekte od vojnog značaja. Prema zapovijedi stožera 264. pješačke divizije, postrojbe 891. pukovnije i dijelove ratne mornarice trebalo je iz Zadra prebaciti u Šibenik, a poslije toga kopnenim prometnicama u Knin. S obzirom da je 19. partizanska divizija presjekla prometnicu Zadar – Knin, odlučeno je da se povlačenje do Šibenika izvrši brodovima. U tu svrhu angažirane su sve raspoložive snage Njemačke ratne mor-



Ukrcaj torpeda na brod blizanac S-156 negdje na Jadranu



Grupa brodova 7. flotile torpednih čamaca (klase S-151) u skupnoj vožnji

narice koje su se u tom trenutku nalazile u Šibeniku i ta etapa povlačenja uspješno je završena bez gubitaka. Za rasformiranje uporišta torpednih čamaca u Šibeniku izdana je zapovijed 22. listopada 1944. Planirana je bila evakuacija svih sredstava, brodovlja i osoblja uporišta. Zadnji u planu povlačenja bili su ljudstvo i oprema za održavanje radio-veze. U tom vremenskom periodu u Šibeniku je još uvijek bilo stacionirano 7 torpednih čamaca s mnoštvom transportnih brodova i drugih jedinica koje su očekivale organizaciju konvoja i pokret prema lukama sjeverne Dalmacije i Istre. Uslijed nedostatka protuzrakop-

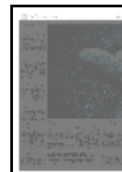
plovne obrane jake vatrene moći, krajem 1944. godine, savezničko zrakoplovstvo vršilo je nesmiljene napade s malih visina na sve koncentracije brodova i lučke uređaje. Na taj način bio je blokiran gotovo cijeli njemački pomorski teretni promet koji je uz nedovoljne kapacitete vlastitog broskog prostora bio skoro potpuno onemogućen. S određenim vremenskim protekom, logična posljedica toga u cijeloj Njemačkoj ratnoj mornarici bio je pad borbenog morala kao i kvalitet ljudskog kadra nakon pet teških godina ratovanja. U Ratnom dnevniku Admiral Jadrana više puta je ukazivao na stalne gubitke brodova u glavnim pretovarnim

lukama na dalmatinskoj obali zbog nedostatka efikasne protuzrakoplovne obrane. Dakako, niti šibenska luka u tome nije bila iznimka.

Potapanje S-158 u Šibeniku

Šibenska luka, osim što je prostrana, zbog relativno niske obale nije pružala skoro nikakve uvjete za kvalitetno maskiranje brodova, izuzev uskog prostora kanala Sv. Ante. Zbog zaštite manjih plovni jedinica od zračnog bombardiranja, prvenstveno torpednih čamaca, njemačke inženjerijske jedinice pristupile su izradi potkopa za brodove kojeg nisu stigli završiti za vrijeme boravka u Šibeniku. Potkop je izdubljen u okomitom stijeni istočne strane kanala, podno brda Lobar i ima dva ulazno-izlazna otvora. Navodno su izgradnju dovršili njemački ratni zarobljenici u poratnom razdoblju. Neko vrijeme ih je koristila poratna Jugoslavenska ratna mornarica za sklanjanje torpednih čamaca tipa Higgins izgrađenih prema američkoj licenci u korčulanskom brodogradilištu pedesetih godina prošlog stoljeća. No, potkop je zbog malih gabarita ubrzo postao neperspektivan i napušten je iz aktivne vojne upotrebe. Danas je među domaćim stanovništvom poznat pod nazivom „Hitlerove oči“ i jedna je od turističkih atrakcija grada Šibenika. Prilikom priprema za povlačenje njemačkih snaga iz Šibenika i okolice (operacija kodnog imena „Wiking“), 25. listopada 1944. u zračnom bombardiranju njemačkih brodova na maskirnom vezu u kanalu Sv. Ante od strane savezničkih zrakoplova pogoden je torpedni

Njemačke inženjerijske jedinice pristupile su izradi potkopa za brodove kojeg nisu stigli završiti za vrijeme boravka u Šibeniku



Torpedna glava zajedno s kutijama streljiva leži na padini pored olupine

čamac S-158. On se nalazio vezan i maskiran na zapadnoj strani sjevernog ulaza u kanal te je dobio izravan pogodak zrakoplovnom bombom u pramac. Od tog pogotka brod je potonuo pramcem dok je krma ostala vertikalno izdignuta iznad površine mora. U ovom napadu su poginula dva njemačka mornara, šest ih je bilo ranjeno, među ostalima i zapovjednik broda StOb-Strm. Hertwig. Torpedni čamac S-156 također je tada oštećen na maskirnom vezu ali nije potonuo.

Nakon što je Lučki kapetan iz Šibenika (KptKo. Otto G. Kulavitz) izdao zapovijed da se s tonućeg broda skinu svi pokretni bitni dijelovi za rezervu, poput propelera, te da se spasu sva povjerljiva dokumenta s broda, planirano je konačno potapanje broda aktiviranjem eksplozivnog punjenja 27. listopada 1944. Dan ranije, 26. listopada 1944. u 14.20 sati uporedo s nailaskom veće plime u kanalu prevrнула se olupina broda S-158 i sasvim potonula. U luci Šibenik nije se raspolagalo s odgovarajućom ronilačkom opremom za podvodno pretraživanje u potrazi za povjerljivim dokumentima i kartama. Stožer za zaprječivanje poduzeo je mjere da se olupina broda uništi pod vodom eksplozijom dubinske bombe što je i učinjeno 27. listopada 1944. Tako je olupina ležala neotkrivena gotovo punih 70 godina. Prema Ljetopisu samostana Sv. Lovre u Šibeniku i Ratnom dnevniku admirala Jadrana zračno bombardiranje brodova na maskirnom vezu u kanalu odigralo se oko 11.20 sati navedenog dana od strane 6 savezničkih dvomotornih zrakoplova. Ratni dnevnik čak navodi da je riječ o napadu bombardera tipa Mosquito.

No, prema preciznim podacima dobivenim od zrakoplovnih entuzijasta iz Zagreba, utvrđeno je da je u napadu sudjelovalo 6 dvomotornih bombardera PV-1 Ventura južnoafričkih zračnih snaga iz sastava 25. eskadrile (squadron No.25 SAAF). Navedena eskadrila djelovala je u sklopu Balkan Air Force (BAF) od svibnja 1944. do srpnja 1945. godine. Napad na brodove u kanalu trebao je biti obavljen raketama iz zrakoplova tipa Beaufighter, no kako je foto-izviđački let otkrio tek laku protuzračnu obranu, poslat je nalet Ventura koje su bombardirale zrakoplovnim bombama. Nakon napada, foto-izviđački zrakoplov Mosquito PR XVI izvršio je nalet, potvrdivši da jedan brod zapaljen gori u kanalu. Od ostataka 2. skupine 3. flotile



torpednih čamaca, nastradali su S-154 koji je potopljen u savezničkom bombardiranju luke Pula 22. siječnja 1945., te S-157 koji je potopljen u Tršćanskom zaljevu 1. svibnja 1945. vatrom partizanskih minobacača. Ostatak skupine dočekao je kraj rata bijegom pred partizanima i predajom Saveznicima 3. svibnja 1945. u luci Ancona i to S-151, S-152, S-155, S-156.

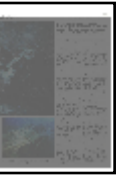
Pronalazak olupine

Sredinom lipnja 2014. godine, prigodom rekognosciranja dije-

la srednjeg Jadrana u organizaciji Odjela za podvodnu arheologiju pri Hrvatskom restauratorskom zavodu (HRZ), te zagrebačkog ronilačkog kluba ZG-SUB, odlučeno je da se pregleda i jedan potencijalni lokalitet u kanalu Sv. Ante u Šibeniku. Naime, potpisnik ovih redova je pronašao na internetu fotografiju potonuća njemačkog torpednog čamca S-158 s kojom je upoznao Igora Miholjeka, voditelja spomenutog Odjela HRZ-a, koji je za nju izrazio zainteresiranost. Riječ je o crno-bijeloj fotografiji sni-

mljenoj u vrijeme potonuća broda, na kojoj se lokacija može odrediti prema vili (danas vila nosi naziv „Moj mir“) koja se nalazi u pozadini tonućeg broda na samom ulazu u šibenski kanal. Kako konzultiranje različitih izvora o eventualnom izvlačenju olupine iz mora u poslijeratnom periodu nije ukazivalo na takav scenarij, odlučili smo provjeriti činjenicu o njezinu (ne) postojanju na licu mjesta. Odjel je ishodio dozvolu u Lučkoj kapetaniji grada Šibenika za ronjenje na plovnom putu, a logističku podršku nam je osigurala tvrtka Jadranski ronilački servis iz Šibenika. Nakon što je napravljen plan zarona uz orijentaciju prema konturama okoliša sa spomenute arhivske fotografije, ekipa je podijeljena u dva ronilačka para. U prvom zaronu nakon svega nekoliko minuta, prvi ronilački par je pronašao i obilje-

U napadu je sudjelovalo 6 dvomotornih bombardera PV-1 Ventura južnoafričkih zračnih snaga iz sastava 25. eskadrile



Bočni pogled na lijevu stranu broda prema krmu, uočljiva su rebra broda zbog istrunulog mahagonija kao i mrežom prekriveno nadgrađe

Olupina leži na dubini od 38 metara i pozicionirana je u smjeru sjever - jug na kosini koja pada do maksimalnih 45 metara dubine

Žio poziciju olupine te time omogućio drugom paru da bez gubljenja vremena zaroni direktno na nalaz i učini prvo foto i video dokumentiranje ovog potopljenog broda. Pet tjedana kasnije, točnije za vikend 26. na 27. srpnja 2014. u istoj organizaciji ali ovoga puta pojačani ekipom Vojnog muzeja MORH-a provedena su istražna ronjenja na podvodnoj olupini torpednog čamca S-158 kao i medijsko predstavljanje predmetnog nalaza.

Na taj način su arheolozi, ronionci i muzealci locirali olupinu i zajedno oživjeli priču o ovom relativno davnom ratnom događaju iz Drugog svjetskog rata.

Posebnost ovog nalaza je višeznačajna, prvenstveno zbog intaktnosti same olupine u periodu 70 godina od njezina stradavanja. Razlog tome vjerojatno leži u činjenici da se nalazi nasred plovnog puta Šibenskog kanala, dakle u dijelu na kojem su zabranjene aktivnosti poput sportsko-rekreativnog ronjenja. Ta činjenica, da se nalazi upravo na plovnom putu, nažalost, spriječit će bilo kakvu daljnju turističku valorizaciju olupine. Značaj nalaza leži i u tome što je ovdje riječ o tek drugom pronađenom torpednom čamcu Njemačke ratne mornarice u podmorju RH (uz S-57 kod Zuljane koji je poznat već više od četiri desetljeća i proglašen je zaštićenim kulturnim dobrom RH). Iznenađenje stručne i šire javnosti izazvala je i sama lokacija potopljenog broda, gotovo u srcu grada Šibenika, koji se s pravom može smatrati koljevkom podvodne arheologije istočne strane Jadrana. Na koncu, sam način otkrivanja olupine prema arhivskoj fotografiji potonuća broda je jedinstveni slučaj u podvodnoj arheologiji na ovim prostorima.

Stanje olupine

Brodsko olupina leži na dubini od 38 metara i pozicionirana je u smjeru sjever - jug na kosini koja pada do maksimalnih 45 metara dubine u sredini kanala. Krmeni dio broda okrenut je prema izlazu kanala u smjeru prema otvorenom moru, a dio s oštećenom provom prema centru grada Šibenika. Brodskoj olupini nedostaje pramac u cijelosti jer je na tom dijelu bio pogoden zrakoplovnom bombom, no ostale dvije trećine broda vrlo dobro su sačuvane. Brodovi ovakvog tipa, pa tako i ovaj torped-

ni čamac, bili su izgrađeni kao drveni s metalnom rešetkastom konstrukcijom. Uslijed agresivnog djelovanja morske vode mahagonij je propao, tako da su ostala vidljiva rebra broda i metalna konstrukcija nadgrađa.

Istražnim ronjenjima oko broda pronađeni su brojni predmeti koji su pripadali torpednom čamcu poput inventara brodske kuhinje, naoružanja, streljiva, kao i dvije torpedne glave te vanjski brodski kompas na svome postolju. Sve ovo upućuje da je ova olupina uistinu prvi put otkrivena, ne samo službeno, jer da nije tako, ti bi predmeti zasigurno već nestali s morskog dna. Sama olupina s gornje i desne bočne strane, prekrivena je velikom mrežom plivaricom (tunarom) za koju pretpostavljamo da je na nju dospjela u pokušaju sprječavanja bijega brodova JRM u rujnu 1991. godine zaprječivanjem kanala od strane Tribunjskih i Šibenskih ribara.

Prozirnost mora, a time i vidljivost u kanalu je uobičajeno loša jer se radi o toku rijeke Krke u dijelu u kojem se miješa s morem, pa postaje bočata, kao i zbog velike količine suspenzije čestica mulja pokrenutih obilnim padalinama tijekom ljetnih mjeseci u 2014. godini.

Zaštita i očuvanje

Odjel za podvodnu arheologiju HRZ-a poslao je zahtjev Konzervatorskom odjelu u Šibeniku da se pokrene zaštita lokaliteta, te da se u konačnici olupina proglasi kulturnim dobrom. Nakon obavljene službene procedure, lokalitet je proglašen kulturnim dobrom RH, a ronjenje na njemu je službeno zabranjeno. Naravno, to neće biti kraj priče, budući da navedeni Odjel u suradnji s Vojnim muzejem MORH-a planira provoditi dodatna istraživanja i snimanja kako bi se razotkrile sve okolnosti potonuća. Ovim aktivnostima je započela prva suradnja Vojnog muzeja MORH-a s podvodnim arheolozima iz HRZ-a. U bliskoj budućnosti, kada se za to steknu svi uvjeti, u planu je i vadenje dijela pokretnina s ove olupine te njihova desalinizacija, restauracija i pohrana u Vojnom muzeju MORH-a koji je za to izrazio interes, a sve u cilju kako bi se predmeti s njemačkog torpednog broda jednom približili očima javnosti nakon potrebnih obrada te izložili u muzejskom postavu.