



Dossier

PIŠE: Stanko Borić

FOTOGRAFIJE: Goran Butajla, Danijel Frka, Neven Lukas, Marjan Radović, Božo Vukižević,
Damir Zurub, Arhiva Hrvatskog Restauratorskog Zavoda, Dokumentacija SCUBAlife

11

Najljepših
HRVATSKIH
OLUPINA

Tragovi prošlosti

48 | SCUBAlife.hr | LIPANJ 2016.



11 najljepših hrvatskih olupina

➤ **DESNO:** Na pramcu poznate olupine Lina kod Cresa nalaze se dva sidra admiralitnog tipa koja su bila karakteristična za brodove tog doba



Reći da je Jadransko more zbog svojih brojnih prirodnih ljepota prava ronilačka poslastica, bilo bi isto kao otkrivati toplu vodu. No, Jadran u svojim dubinama ne krije samo ljepote koralja, riba, morskih trava i ostaloga morskoga života, već ima i pozamašan broj lokacija koje će privući sve ljubitelje "wreck divinga". Stoga smo vam za ovaj broj odlučili pripremiti popis 11 hrvatskih "željeznih mamaca" za ronioce.

na dnu Jadrana



Dossier

■ Parobrod Baron Gautsch nazvan je prema barunu Paulu Gautschu von Frankenthurnu koji je bio ministar obrazovanja, kasnije premijer i ministar unutarnjih poslova Austro-Ugarskog Carstva



Baron Gautsch

NAŠ DOSSIER NISMO SLUČAJNO ZAPOČELI OVIM WRECKOM KOJEG ZOVU I "JADRANSKI TITANIC".

Olupina parobroda Baron Gautsch vjerojatno je najpoznatije jadransko odredište za wreck divera. Potonuće ovoga broda tragedija je koja je u vodeni grob odvela stotine ljudi, ali unatoč toj morbidnosti, ne može se poreći ljepota ovoga ronilačkog odredišta smještenoga kraj obala Rovinja, točnije šest nautičkih milja jugozapadno od svjetionika Sv. Ivan na Pučini. Baron Gautsch nazvan je prema barunu Paulu Gautschu von Frankenthurnu koji je na kraju 19. stoljeća bio ministar obrazovanja, kasnije premijer i ministar unutarnjih poslova Austro-Ugarskog Carstva.

Izgradilo ga je Gourlay Brothers & Co. Ltd. brodogradilište u Dundeeju u Škotskoj, a bio je opremljen s tri parna motora koja su pokretala njegove brončane propelere dosežući 4600 konjskih snaga. Imao je ukupnu duljinu od 84,5 metra i širinu od 12 metara, a prilikom izbijanja Prvog svjetskoga rata iznajmila ga je Austro-ugarska mornarica (17. srpnja 1914.) i iskoristila ga da preveze pojačanja do Kotora. Nakon što je prijevoz pojačanja završio, brod je vraćen Lloyd u Kotoru 11. kolovoza 1914. Ali, prije nego je vraćen, brod je bio u Trstu gdje je brodski časnik prisustvovao sastanku u sjedištu pomorskog okruga tijekom kojeg je obaviješten da će, kao zaštita luci Pula, biti postavljena minska polja i dane su mu upute kako da ih zaobide. Pismeni

dokazi o minskim poljima su bili zabranjeni od strane vojnih vlasti zbog tajnosti. Oko 11 sati 11. kolovoza 1914. Baron Gautsch je otišao iz luke Veli Lošinj prema Puli. Od Lošinja do Pule brod je bio pod zapovjedništvom prvoga časnika Luppisa. No, on je napustio most bez kapetanova dopuštenja radi ručka s putnicima iz prvoga razreda te je predao drugom časniku Tenzeu zapovjedništvo. Njegov kurs je bio prema sjeveru, ali mnogo bliže obali nego su to naredile vojne vlasti. Sedam nautičkih milja od Brijunskih otoka u 14:50 parobrod je naišao punom brzinom na prijateljsko minsko polje koje su upravo položili minopolagači. Minopolagač Basilisk odaslao je signale upozorenja, no Baron Gautsch nije na njih reagirao. Preživjeli su bili svjedoci kaosa koji je izbio kad je brod primio prvi smrtonosni udarac. U brod je voda ulazila veoma brzo i nagnuo se na lijevu stranu tom brzinom da čamci za spašavanje na desnoj strani nisu mogli biti korišteni. Potonuo je za šest minuta. Najmanje 177 osoba, među kojima mnogo žena i djece, utopilo se ili ih je ubilo goruće teško ulje koje se razlilo iz spremnika, a 148 putnika i 31 član posade spasili su austro-ugarski razarači Csepel, Triglav i Balaton koji su požurili u pomoć iz Pule. Izvori govore da je posada pokušala spasiti samu sebe, ne brinući za žene i djecu među putnicima.



■ Parobrod je bio opremljen salonima koji su u to vrijeme bili vrhunac luksuza

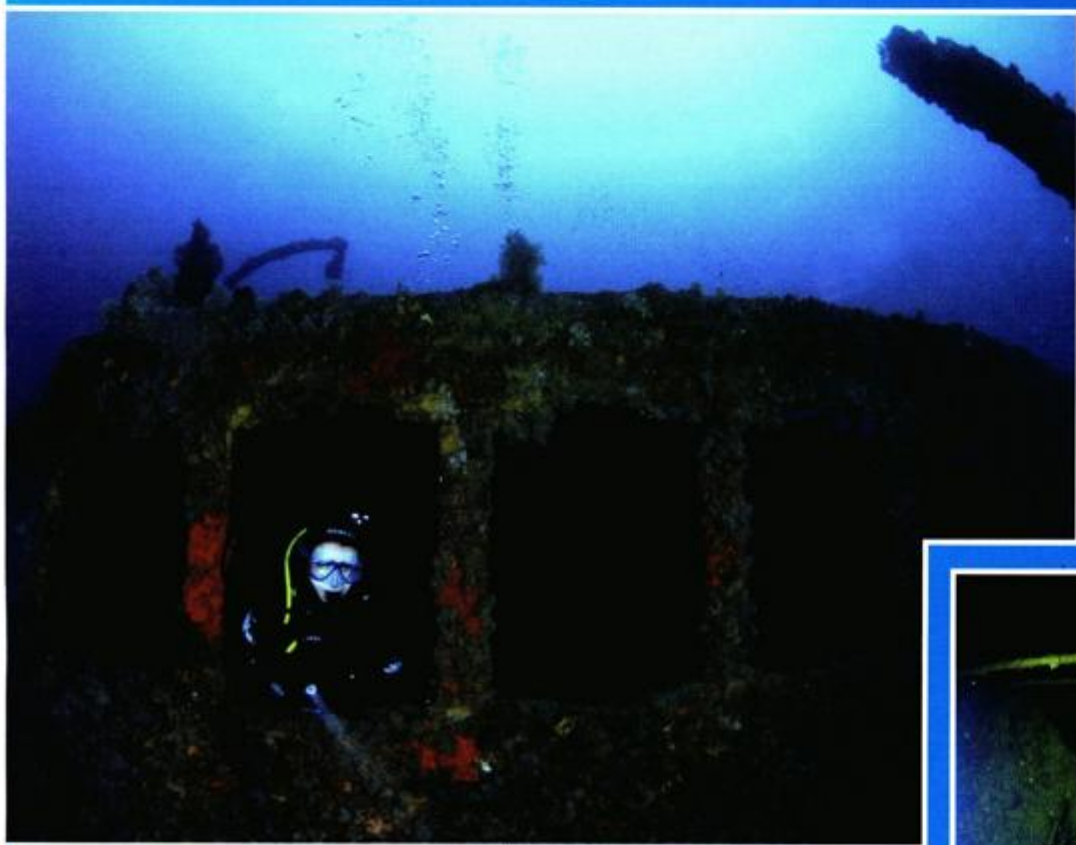


■ Obilazak broda najbolje je započeti od krme preko gornje palube prema provi

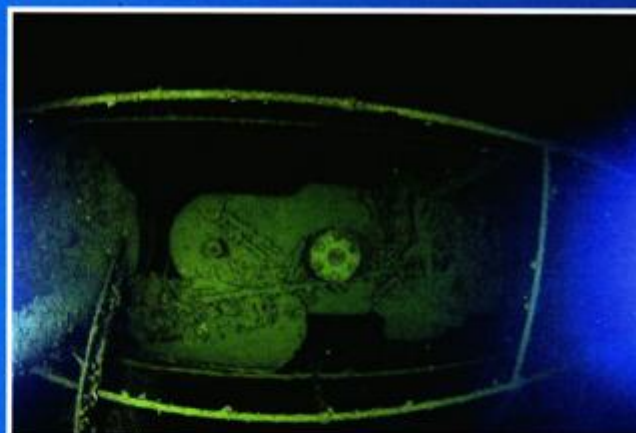


11 najljepših hrvatskih olupina

BARON GAUTSCH JE UPISAN U REGISTAR KULTURNIH DOBARA REPUBLIKE HRVATSKE I NA NJEMU JE DOPUŠTENO RONITI SAMO S AUTORIZIRANIM RONILAČKIM CENTRIMA



■ Olupina je još jako dobro očuvana pa je ronjenje na njoj uvijek zanimljivo, iako je vidljivost rijetko dobra



■ Nakon vanjskoga obilaska broda, jako lijep osjećaj boravka u olupini dobije se ulaskom u gornju palubu gdje je ostao čelični kostur

Što se tiče samoga urona, spuštajući se u dubine, prvo što ronionici opaze je gornja paluba na 28 metara, a brod leži uspravno na pjeskovitom dnu na dubini od 40 metara. Obilazak broda najbolje je započeti od krme preko gornje palube prema provi. Nakon vanjskoga obilaska broda, jako lijep osjećaj boravka u olupini dobije se ulaskom u gornju palubu gdje je ostao čelični kostur, zbog efekta ravnomjernog osvjetljenja sa svih strana. Taj prostor je prostran i nije posebno zahtjevan za naprednije ronioce. Trup je dobro očuvan, no na sredini lijeve strane broda može se zapaziti velika rupa koju je prouzročila eksplozija

mine. S obzirom na vrlo dobru ušćuvanost broda radi se o iznimno zanimljivom ronjenju. Vidljivost je promjenjiva kao i morske struje koje mogu biti i vrlo jake. Baron Gautsch sada je mjesto na kojemu su mnoge biljne i životinjske vrste našle svoj dom. Skupine gira, ugotica, modraka, crneja iznad broda, a na palubi škrpine, šarazi, strigljači, razni koralji, plaštenjaci i spužve čine ovaj brod ugodnim staništem mnogih podmorskih stanara. Brod je inače upisan u Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske i dopušteno je roniti samo s autoriziranim ronilačkim centrom.



Dossier



Coriolanus

I DOK JE PRVI BROD S NAŠEGA POPISA POTOPLJEN NA POČETKU IZBIJANJA PRVOG SVJETSKOG RATA, DRUGI WRECK NA NAŠEM POPISU SVOJ VODENI GROB PRONAŠAO JE KRAJEM DRUGOG SVJETSKOG RATA, A TAKOĐER SE NALAZI U ISTARSKIM VODAMA, OVAJ PUT U NOVIGRADSKOM AKVATORIJU.

Radi se o ratnom brodu Britanske kraljevske mornarice iz klase Shakespeare, odnosno minolovcu koji je bio težak 554 tone, dugačak 46 metara i širok 8,5 metara, dok je posada brojila 35 ljudi. Prema britanskim podacima Coriolanus je bio porinut 2. rujna 1940. godine, a potopljen je minom 5. svibnja 1945. godine. Po nekim informacijama HMS Coriolanus je bio i brod za obavještajne zadatke. U toj ulozi sudjelovao je u dvjema savezničkim pomorskim operacijama: u sjevernoj Africi 1942. godine i prilikom iskrcavanja na Siciliji 1943. godine. Navodno je i njegovo prisustvo u sjevernom Jadranu 1945. godine bilo sa zadatkom prisluškivanja radio-veza nove jugoslavenske vlasti. Poznato je da su Nijemci tijekom posljednje dvije ratne godine, kako bi spriječili nadiranje i prodor savezničkih ratnih snaga prema sjevernom Jadranu, položili nekoliko tisuća morskih mina na sva ključna strateška mjesta, ispred luka i kanala, ali i na

otvorenom moru ispred istočne obale Istre. HMS Coriolanus je minolovkama, koje je teglio za sobom pomoću čeličnog užeta, radio na uspostavljanju neophodnog pomorskoga prometa sve do kobnoga dana 5. svibnja 1945. kada je šest nautičkih milja zapadno od Novigrada naišao na minu. Eksplozija koja je uslijedila napravila je veliko oštećenje na trupu i brod je vrlo brzo potonuo. Wreck Coriolanus leži uspravno na pješčanom dnu na dubini od 17 do 29 metara. U jednom je dijelu i duljine pedesetak metara, širine osam metara, a trup je čitav. Pramčani dio je dobro sačuvan i na njegovom "kaštelu" se vide sidrena vitla i lanci sidara koji su još uvijek na svojem mjestu. Oplata glavne palube između kaštela i zapovjedničkog mosta sva je rastrgana od eksplozije. Kroz nju se vidi i velika rupa u desnom boku na mjestu gdje je eksplodirala mina. Na palubi je i danas pričvršćen jedan rezervni plovak, dio uređaja za traženje mina. Na krajevima kaštela, skoro

uz rub palube, nalaze se dva okrugla postolja s protuzračnim topovima Oerlikon od 22 milimetra. Gornja paluba je cijela i na njoj su ostaci zapovjedničkog mosta. Usprkos debelim naslagama mrtvih školjki, koje ponegdje sežu u visinu i do pola metra, moguće je proći bočnim prolazima s obje strane nadgrada ispod gornje palube. Tu se vide razni ulazi u potpalublje, ali zbog zamućenosti i uskih prolaza ne savjetuje se ulazak u te prostorije.

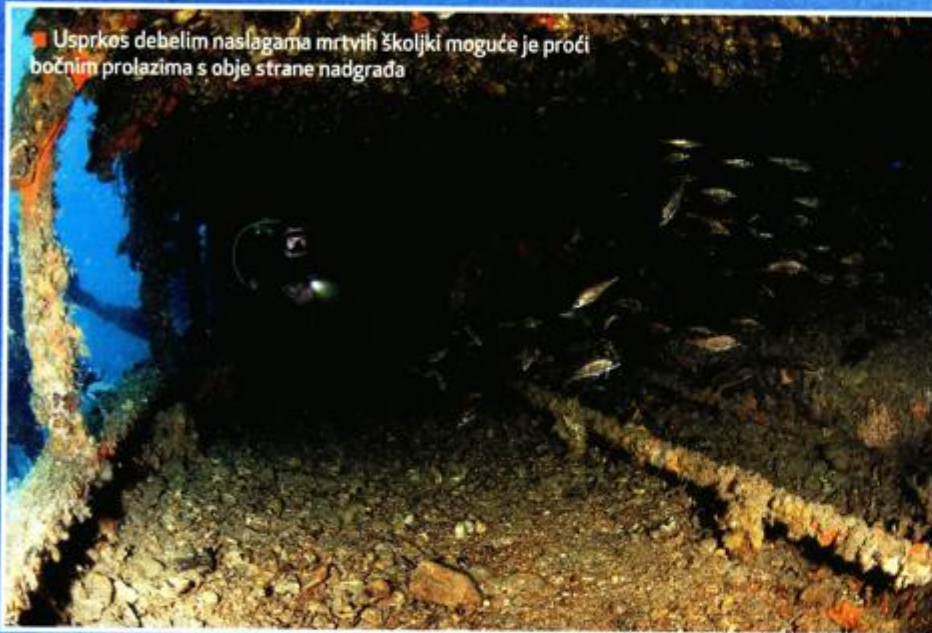
Imajući u vidu da prilikom ronjenja ronionci ispuštaju mjehuriće koji u dodiru s olupinom potpomažu stvaranje korozije, izbjegava se ulazak u olupinu. U prolazima se stalno zadržavaju jata riba, najčešće pišmolja, ali se mogu naći i velike tabinje, hlapovi, ugori, škarpine i velike ribe koji su česti stanovnici olupina. Dugo godina je najpoznatiji stanovnik Coriolanusa bio veliki ugor Igor, ljubimac svih ronilaca i glavna zvijezda raznih snimki s ove lokacije.



■ Coriolanus je bio ratni brod Britanske kraljevske mornarice iz klase Shakespeare; težak 554 tone, dugačak 46 metara i širok 8,5 metara



11 najljepših hrvatskih olupina



PREMA NEKIM INFORMACIJAMA HMS
CORIOLANUS BIO JE I BROD ZA OBAVJE-
ŠTAJNE ZADATKE



■ Coriolanus leži uspravno na pješčanom dnu na dubini od 17 do 29 metara



Dossier



Elhawi Star

OVA OLUPINA NOVIJEG JE DATUMA, IZ 1982. GODINE, ALI ZBOG TOGA NE GUBI NA SVOJOJ PRIVLAČNOSTI.

Dapače, iako nema tako "moćne" priče kao neki drugi wreckovi s ovoga popisa, Elhawi Star vrlo je atraktivan ronilački wreck, a prizor 100 metara dugoga broda, a leži na boku, uistinu je impresivan. Ova olupina nalazi se nedaleko riječke luke, okićena davno izgubljenim mrežama i prekrivena naslagama školjki i morskoga raslinja, na dubini od oko 40 metara. Brod je izgrađen 1957. godine, a u svojoj povijesti promijenio je nekoliko vlasnika kao i imena. Možemo reći da je Elhawi Star potonuo isključivo zbog ljudske gluposti (doduše, i ratni wreckovi su simbol ljudskog ludila, i slobodno možemo reći: pomanjkanja razuma) jer je uzrok stradanja bio neravnomjerno raspoređen teret.

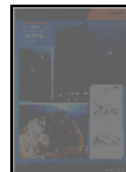


■ **GORE:** Najplići dio olupine Elhawi Stara

■ **LJEVO:** Na lijevom boku olupine jasno se vide sohe za spuštanje čamaca

■ **DOLJE:** Pramčani dio oplote olupine Elhawi Star



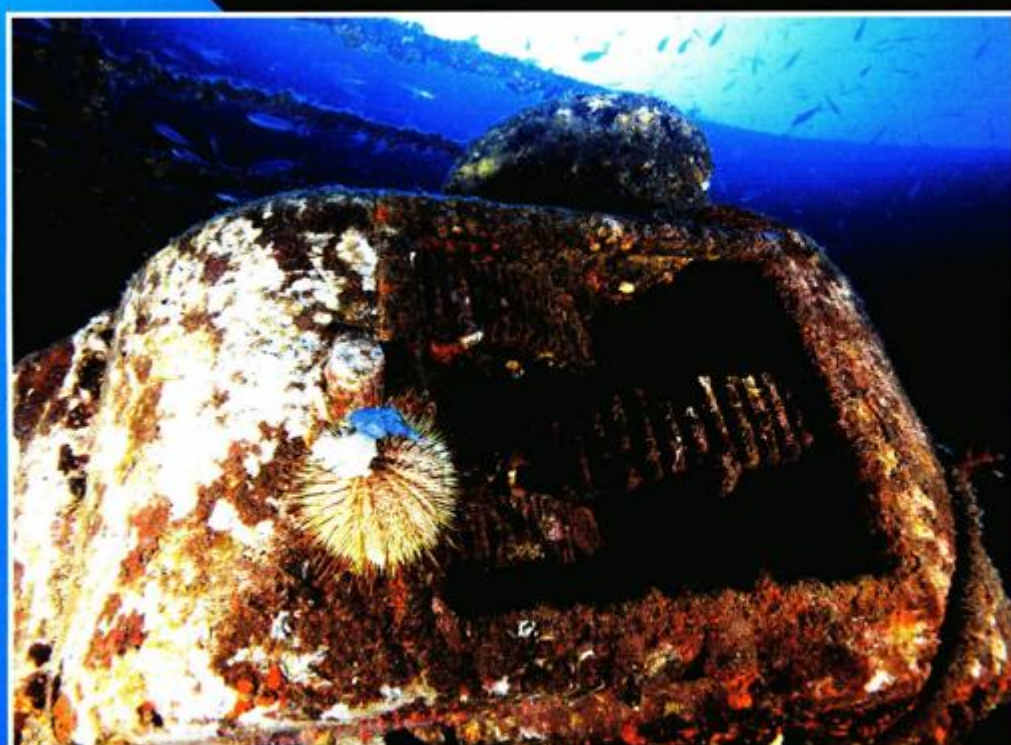


11 najljepših hrvatskih olupina

**ELHAWI STAR JE 100
METARA DUGAČAK
BROD KOJI LEŽI NA
BOKU NA DUBINI OD
OKO 40 METARA**



- **GORE:** Pogled na krmu broda s istočne strane
- **LIJEVO:** Impresivna elisa Elhawija promjera je četiri metra
- **DOLJE:** Brodska oprema na olupini i danas je u odličnom stanju



Ovaj motorni trgovački brod iz Saudijske Arabije potonuo je jednog mirnoga jesenskoga dana, 12.10.1982. godine ispred luke Baroš. Naime, ubrzo po izlasku iz luke, poslije samo nekoliko stotina metara plovidbe, brod se počeo nekontrolirano naginjati na desnu stranu. Voda je ubrzo počela nadirati u tovarni prostor, a brod je, naočigled mještana i posade, nestao s površine za nešto malo manje od pola sata. Nije bilo stradalih, a članovi posade su se morali brzo evakuirati tako da nisu uspjeli ponijeti svoje osobne stvari. Danas, ova impresivna, 100 metara duga olupina leži desnim bokom na dnu. Poklopci tovarnoga dijela su davno nestali pa je teret, koji se sastoji od mnoštva paketa keramičkih pločica, izložen pogledima ronilaca. Zbog nestabilnoga tereta ne preporučuje se ronjenje kroz ovaj dio broda. Na pramcu se vidi veliko sidro, a na krmu ogromni četverokraki propeler. O olupina nije devastirana u cijelosti, a ulazak je moguć u komandni most gdje se ima rijetka prilika vidjeti skoro sve instrumente, ali i metalno kormilo. Nastanjuju je velika jata raznovrsnih riba, a slično kao i Coriolanus nekada, i Elhawi Star ima svoga domaćina u obliku ugora veličine preko dva metra. Maksimalna dubina je 42 metra pa je lokacija preporučljiva samo ronionicima s višim certifikatima.



Dossier



Lina

JEDNA OD NAJ-POSJEĆENIJIH JADRANSKIH OLUPINA WRECK JE TALIJANSKOG TRGOVAČKOGA BRODA LINA, KOJI JE POTOPLJEN 1912. GODINE ZA VRIJEME JAKE SNJEŽNE OLUJE U BLIZINI RTA PEČENJ NA OTOKU CRESU.

Lina je bila čelični parobrod izgrađen 1879. u britanskom Newcastle-u, a u to vrijeme parobrodi od čelične konstrukcije predstavljali su veliki napredak u pomorskom transportu u odnosu na jedrenjake. Glavna paluba je bila izgrađena od drveta, kao i palubni dio od pramca do krme, s komandnim mostom smještenim na sredinu palube. Ovaj brod nekada je plovio čitavim Mediteranom sve do sjeverne Europe pod imenom "Ville de Namour", a poslije i "Nueva Estramadura", prevozeći ulje, ugljen i vino, a 1901. prodan je Vicenzu Granati, talijanskom brodovlasniku. Na posljednje putovanje brod je krenuo iz Rijeke 14. siječnja 1914. godine natovaren sa 720 tona drveta, pod komandom kapetana Giuseppe Cicconardija. Napredovali su veoma sporo zbog loših vremenskih uvjeta, a kod prolaza Vela Vrata između Cresa i obale Istre magla je bila toliko gusta da je posada u potpunosti izgubila orijentaciju. Nevrijeme je Linu nanijelo na stjenovite obale što je bilo fatalno. Nakon toga je oko pola stoljeća ležala mirno na dnu, a 60-tih godina ronionicima su je "otkrili" ribari kojima su se na toj lokaciji često kidale mreže. Olupina leži na pješčanom, ali vrlo strmom dnu tako da se vrh pramca nalazi na 20-ak, a kormilo na 55 metara dubine.

■ Jasno se vide čelične pregrade koje su podupirale davno istrunulu drvenu palubu



■ Pramca Line koji se izdiže iz plavetnila motiva je koji većina ronilaca pamti cijeli život

LINA LEŽI KOSO NA STRMOM, PJEŠČANOM DNU TAKO DA SE VRH PRAMCA NALAZI NA 20-AK, A KORMILO NA 55 METARA DUBINE

■ Mnogi ronionci vole ovu olupinu i zbog jednostavnog i sigurnog obilaska dijelova potpalublja

Zbog toga, Lina je pomalo podvojena ličnost jer brojni ronionci, koji mogu doći do vrha olupine, čine je jednom od najposjećenijih olupina, a s druge strane, da bi se ispitala čitava, potrebno je imati napredne ronilačke certifikate i puno iskustva. U svakom slučaju, i da imate samo open water certifikat, Lina je impresivan prizor i na tih 20 metara, pogotovo odrađujete li zaron s obale. Tada imate pogled na pramac koji se pojavljuje pred vama.

Drvena paluba ovog 70-metarskoga broda i komandni most su uništeni, zato se jasno vidi unutrašnjost, teretni prostor koji je prekriven ribarskim mrežama, glavni kotao i parni uređaji. Na dimnjaku je još vidljivo slovo "G" koje predstavlja logo Adriatic kompanije i porodice Granato. Vidljivost na lokaciji je dobra, ali značajno varira jer se olupina nalazi u kanalu gdje su vremenske prilike sklone brzim promjenama. Na 30 metara dubine nailazi se na pramčani jarbol koji još uvijek stoji uspravno, dok su zapovjedni most i strojarnica na 40 metara dubine. Propeler se nalazi na 55 metara dubine i jasno je da do njega mogu samo oni s puno iskustva i primjerenom opremom. Kao i većina wreckova, i Lina je danas stanište biljaka i životinja.



11 najljepših hrvatskih olupina



■ **GORE:** "Grk" leži na pješčanom dnu u uspravnom položaju na najvećoj dubini od 32 metra, gornje palube nalaze se na 20-ak metara, dok je sam vrh jarbola na dubini od samo šest metara

■ **DESNO:** Krmeni dio olupine Peltastisa s odlično očuvanim nadgrađem

UZ PELTASTIS SE VEŽE PRIČA O ČASNOM GRČKOM KAPETANU THEODOROSU BELESISU



Peltastis (Grk)

OVAJ GRČKI TERETNI BROD DULJINE 60 METARA IMA VRLO ZANIMLJIVU PRIČU VEZANU UZ SVOJE POTONUĆE. PELTASTIS, INAČE PORINUT 1952. GODINE, SVOJ MORSKI GROB NAŠAO JE NADOMAK MJESTO ŠILO NA KRKU.

U noći između 7. i 8. siječnja 1968. godine bilo je veliko nevrijeme, a ovaj teretnjak tada je ukrcavao drvo u luci Jurjevo kod Senja. Zbog najavljenog nevremena i bure, koja na tom području može dostići brzinu od preko 150 kilometara na sat, napustio je u popodnevним satima 7. siječnja Jurjevo i krenuo prema Rijeci u potrazi za sigurnijim sidrištem. Već se počeo spuštati mrak i počela je padati susnežica kada se brod s dva sidra usidrio na sidrištu Pazduhovo, 200 do 300 metara ispred Dramlja. No, nakon što se vjetar pojačao ni sidra, niti puna snaga brodskih motora nisu se mogli suprotstaviti jakom vjetru i naletima valova. Peltastis je, odnesen morem, krmom udario u hridi otoka Krka te je prodor mora u utrobu broda bilo nemoguće zaustaviti. Od 12 članova posade spasila su se četvorica, a u idućih nekoliko dana pronađena su tijela sedmorice mornara. Posljednji član posade, kapetan Theodoros Belesis proglašen je nestalim. Ronioci, koji su u to vrijeme ronili na olupinu, tvrde da su vidjeli čovjeka kako je nagnut uz navigacijski stol u uspravnom položaju. Iako se u početku to činilo kao izmišljotina, podvodnim

snimkom to je potvrdio austrijski turist Franz Mitznegg, a potvrđeno je da je taj čovjek kapetan Theodoros Belesis. Pretpostavlja se da je, ne želeći da napusti brod koji tone, naredio posadi da ga zaveže za komandni most. Brod je na dnu mora inače još uvijek u jednom komadu i leži na dnu u uspravnom položaju. Vrh jarbola se nalazi na samo šest metara ispod površine, a najveća dubina, na kojoj se nalazi dio broda, je 32 metra. Iskusniji ronioci mogu prolaziti kroz komandni most i teretni prostor. Gornja paluba se nalazi na dubini od 18 metara, a sama krma leži u pijesku na dubini od 32 metra. Pramčana sidra sasvim su blizu obale prema kojoj je okrenut pramac, a jedno od njih je izvađeno i nalazi se u samom Šilu. Olupina je inače izuzetno bogata florom i faunom. Poseban doživljaj je ronjenje noću kad se taj morski život može još bolje upoznati. Pod poklopcima skladišnih prostora, koji se nalaze dijelom na brodu, dijelom razbacani po dnu oko olupine, često se mogu susresti rakovi hlap ili veliki strigljač, a ovaj wreck dobro je stanište za crve perjaničare i razne spužve.

■ Stražnji jarbol i ronioci na komandnom mostu legendarnog "Grka"



Dossier

**JU 87R-2 JE BIO DIO RATNOG
 ZRAKOPLOVSTVA ITALIJE
 KOJEGA JE TOPOVSKOM
 PALJBOM OŠTETILA PRO-
 TUZRAČNA OBRANA
 KRALJEVINE JUGOSLAVIJE
 U TRAVNJU 1941.**

■ Uz "Leteću tvrđavu" B-17 kod Visa, ovo je tek drugi zrakoplov u podmorju Republike Hrvatske koji je pronađen praktički čitav



■ **LJEVO:** Na olupini "Štuke" lijepo se vidi očuvani kokpit s instrumentima i sjedalima

■ **DESNO:** Na avionu nedostaje samo prednji dio, a motor je otkinut tijekom slijetanja na morskú površinu



Junkers Ju 87R-2 (Štuka)

NA OVOM POPISU JE OLUPINA AVION "ŠTUKA" JE, UVJETNO REČENO, "NAJNOVIJA" OLUPINA

Iako ima i wreckova koji su kasnije potonuli, "Štuka" je otkrivena tek preklani, što je ustvari pravo čudo s obzirom na to da se nalazi na dubini od 28 metara samo 60 metara od obala otoka Žirje. Službeni naziv ovoga modela aviona jest Ju 87R-2, a ovaj primjerak bio je dio Ratnog zrakoplovstva Italije kojega je topovskom paljbom oštetila protuzračna obrana Kraljevine Jugoslavije u travnju 1941. te se morao prisilno spustiti na površinu mora. Naime, stručna literatura navodi podatak o napadu tri talijanska zrakoplova tipa Ju 87R iz sastava 239. eskadrile 97. grupe obrušavajućih

bombardera 12. travnja 1941. na brodove Druge torpedne divizije, odnosno hidroeskadrilu Jugoslavenske Kraljevske ratne mornarice, razmještenu u uvalama oko Jadrtočva u blizini Šibenika. Tom prigodom su dva Ju 87 pogođena - jedan od njih se srušio pri čemu su pilot i strijelac - radiist poginuli, a drugi Ju 87 je, zbog zadobivenih oštećenja, bio prisiljen sletjeti na morskú površinu, da bi na dnu mora ostao sakriven sve do nedavno. Olupina ovoga jurišnog bombardera je u super stanju, što je prava rijetkost. Na avionu nedostaje samo prednji dio. Motor je otkinut tijekom slijetanja na morskú

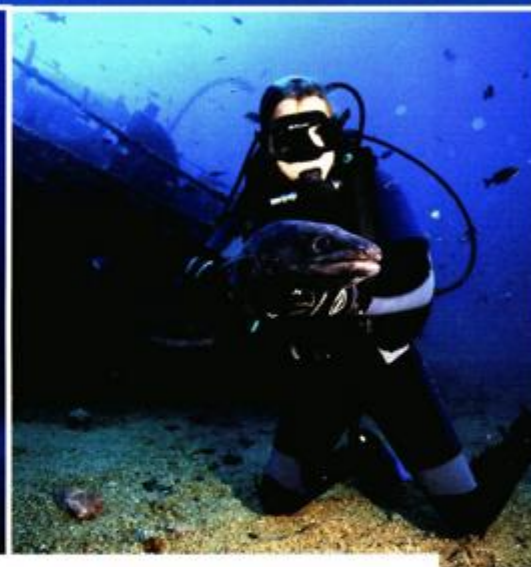
površinu, ali i on se nalazi u neposrednoj blizini aviona. Međutim, potpuno su sačuvana krila, trup, naoružanje, kokpit s instrumentima i sjedalima. Uz "Leteću tvrđavu" B-17 kod Visa, ovo je tek drugi zrakoplov u podmorju Republike Hrvatske koji je pronađen praktički čitav. Koliko je ovo vrijedan nalaz pokazuje činjenica da su od ukupno 5709 proizvedenih sačuvana tek dva zrakoplova ovoga tipa - u muzejskim postavima u Londonu i Chicagu. Stoga ne čudi da je ova olupina brzo postala velika atrakcija i mamac za ronioce.



11 najljepših hrvatskih olupina



■ Krmeni dio Tetija jedan je od najprepoznatljivijih motiva jadranskoga podmorja



Teti

ISPRED VANJSKE STRANE OTOKA VISA, KRAJ OBALA OTOKA MALI BARJAK, NALAZI SE OLUPINA TALIJANSKOGA TERETNJAKA TETI.

Radi se o brodu koji je sagrađen 1883. godine u američkom Hobokenu, a pripadao je talijanskoj tvrtki S.I.N.T.A. iz Ravenne. Ovaj brod duljine 72 metra i širine osam metara bio je čelični parobrod s dva teretna skladišta i dva jarbola. Stroj se nalazio na sredini broda gdje je bilo i nisko nadgrade s drvenim zapovjedničkim mostom. Potonuo je 23. svibnja 1930. godine nasukavši se na Mali Barjak, na sjevernoj strani otoka koja gleda prema Visu. Sama olupina leži na sedimentnom dnu, a ako želite izvršiti uron na nju, najbolje je da se usidrite na pulti te otplivate 50 metara u desnu stranu. Inače, radi male dubine i stanja u kojem se nalazi predstavlja idealnu lokaciju za ronjenje, praktički i za početnike. Naime, pramčani dio počinje na dubini od sedam metara, tako da i početne kategorije mogu tu

zaroniti te doživjeti čari istraživanja olupine. Krmeni dio se nalazi na dubini od 34 metra. Na 20 metara nalazi se maleni plato preko kojeg je brod prelomljen. U krmeni dio se može ući, iako je sav polomljen. Vide se ostaci kormila, a u donjem dijelu krme živi nekoliko velikih ugora koje su lokalni ronionci pripitomili te im redovito nose hranu. Posebna zanimljivost je u srednjem dijelu (15 – 25 metara dubine) gdje se nalazi kompletno izložena parni stroj - dva parna kotla i dva cilindra - najčešći motiv za slikanje, a ujedno i najprepoznatljiviji dio olupine. Glavni dio olupine (25 – 34 metra dubine) je zadnji dio broda, sa svojim "rezervnim" kormilom i tovarnim prostorom koji je pun kaldrme - tu se tijekom noćnih zarona mogu sresti veliki zubaci kako "spavaju", kao i nekoliko ogromnih hlapova.



■ Iako je otkrivena tek preklani, olupina Junkersa Ju 87R-2 već je postala velika atrakcija i mamac za ronioce



■ Ugori na Tetiju su već navikli na ronioce pa dopuštaju čak i "zagrljaje"



Dossier



B24 (Tulsamerican) i B17 (leteća tvrđava)

U VODAMA KRAJ VISA NALAZI SE VEĆI BROJ OLUPINA, POGOTOVO AVIONSKIH, ALI SVAKAKO NAJZANIMLJIVIJU PRIČU IMA B24 "TULSAMERICAN", AMERIČKI TEŠKI BOMBARDER DUGAČAK 20 METARA KOJI SE NALAZIO U SASTAVU 765. ESKADRILE 461. BOMBARDERSKE GRUPE, A POLETIO JE NA SVOJ POSLJEDNI ZADATAK 17. PROSINCA 1944. GODINE.

Ovaj avion bio je posljednji primjerak kojega je proizvela tvornica Douglas u gradu Tulsa u saveznoj državi Oklahoma. Na njegovu nosu, ispod pilotske kabine, nacrtan je okrugli amblem u obliku globusa na kojem je prikazan Indijanac koji u jednoj ruci drži nož, a u drugoj američku zastavu. Iznad amblema bilo je napisano ime aviona – "Tulsamerican", kojeg je po raspisanom natječaju smislio jedan od radnika tvornice. Jutra 17. prosinca saveznički teški bombarderi poletjeli su iz baza u južnoj Italiji kako bi napali grad Odertal blizu poljsko-njemačke granice. Na putu do tamo formaciju su napali njemački lovci Messerschmitt 109 i Focke Wulf 190 koji su u napadu oštetili jedan motor Tulsamericanu kojega je pilot morao zaustaviti. Zbog oštećenja avion je počeo zaostajati iza formacije, a

prije nego što su bombe napokon ispuštene, njemački lovci napali su ga još nekoliko puta. Jedan je pogodak oštetio hidraulični sustav. Pilot, poručnik Eugene P. Ford, dobio je od navigatora Russela C. Landryja najkraći kurs prema bazi Torretta u Italiji, a ujedno je zatražio podatke o najbližem savezničkom uzletištu ako avion ne bude u stanju doletjeti do Italije. Još prije negoli su dosegli hrvatsku obalu bilo je jasno da moraju sletjeti na Vis koji im se nalazio nešto južnije od kursa prema Italiji. Nadomak Visa ustanovili su da, zbog oštećenja, ne mogu izvući podvozje, a kako je u prilazu aerodromu bilo još nekoliko aviona, aerodromska kontrola leta nije im dozvolila slijetanje "na trbuh" jer bi veliki bombarder zakrčio poletno-sletnu stazu.



Usred postupka izvlačenja podvozja na moru motori su odjednom stali i pilot se odlučio za jedini mogući manevar – slijetanje na morsku površinu. Udarac o površinu bio je toliko jak da je snaga vode jednostavno zdrobila prednji i donji dio trupa s vratima prostora za bombe te otkinula rep. Kada je zdrobljeni trup aviona nakon koje minute nestao s površine, u ledenome moru ostalo je plivati sedam zrakoplova. S Tulsamericanom su u dubinama nestali pilot Ford, navigator Landry i mehaničar Priest koji se nisu uspjeli na vrijeme izvući iz aviona. Preživjele članove posade spasio je britanski brodić i prebacio ih na Vis, odakle su, nakon nekog vremena, odletjeli u svoju bazu. Tek 2010. godine locirana je olupina toga zrakoplova koja se nalazi na dubini do četrdesetak metara.

Sličnu je sudbinu doživio i američki bombarder B-17 koji je potonuo 6. studenoga 1944. na lokalitetu Rukavac, uz samu obalu otoka Visa, na dubinu od 72 metra. Deset članova posade "leteće tvrđave", svi osim kopilota, spašeni su zahvaljujući brzom pomoći partizanske jedinice koja se nalazila u blizini. U oba slučaja radi se o vrlo atraktivnim lokacijama za ronioce, no dubina na kojoj se nalazi B-17 omogućuje pristup samo onim najiskusnijim i najobučenijim ronionicima.

■ S Tulsamericanom su u dubinama nestali pilot Ford, navigator Landry i mehaničar Priest koji se nisu uspjeli na vrijeme izvući iz aviona

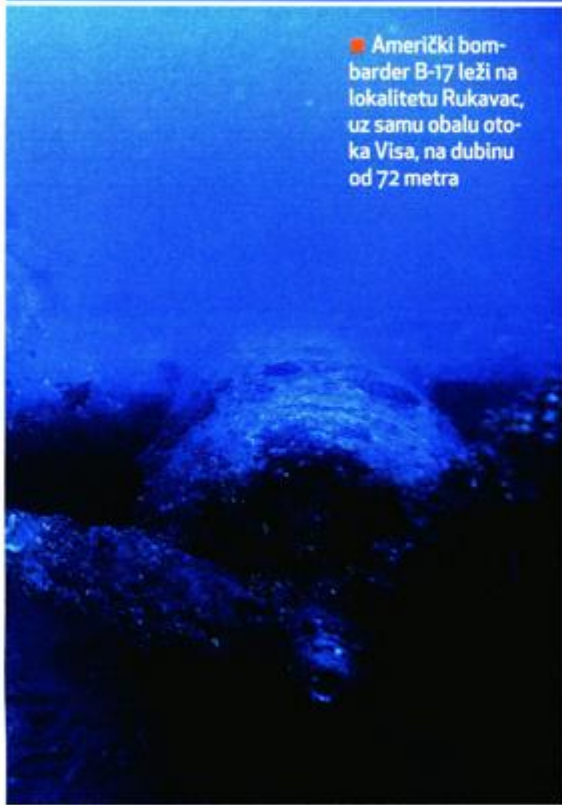


■ Deset članova posade "leteće tvrđave" B17, svi osim kopilota, spašeni su zahvaljujući brzom pomoći

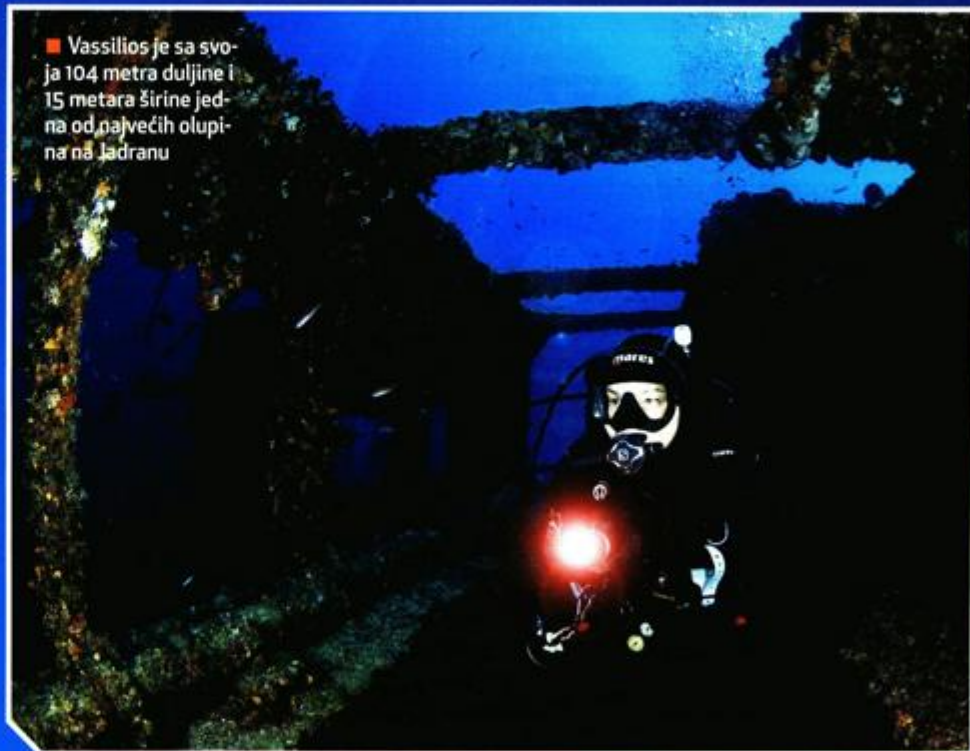
OLUPINE AVIONA B24 (TULSAMERICAN) I B17 (LETEĆA TVRĐAVA) PORED VISA NAJPOZNATIJE SU AVIONSKE OLUPINE U JADRANU



11 najljepših hrvatskih olupina



■ Američki bombarder B-17 leži na lokalitetu Rukavac, uz samu obalu otoka Visa, na dubinu od 72 metra



■ Vassilios je sa svoja 104 metra duljine i 15 metara širine jedna od najvećih olupina na Jadranu



■ Američki teški bombarder B24 "Tulsamerican" leži na nešto pristupačnijoj dubini, od 37 do 52 metra



Vassilios

O TERETNOM PAROBRODU VASSILIOS, KOJI LEŽI NA DNU MORA KRAJ VISA, NE ZNA SE PUNO. ONO ŠTO SE ZNA JEST DA JE PRIPADAJO GRČKOM BRODOVLASNIKU TRICOGLU ANDROSU KOJI GA JE KUPIO 1938. GODINE TE DA JE NASTRADAJO U NOĆI 19. VELJAČE 1939. GODINE NA PUTU IZ SWANSEA ZA VENECIJU PREVOZEĆI UGLJEN.

Neki izvori tvrde da su ga sami mornari namjerno potopili kako bi se brodovlasnik domogao visokoga osiguranja, što je tada bila česta pojava. Službena verzija kaže da se brod, uslijed kvara na kormilu, nasukao na sam vanjski dio rta Stupišće i, nakon nekog vremena, potonuo legavši na lijevi bok. Vassilios je sa svoja 104 metra duljine i 15 metara širine jedna od najvećih olupina na Jadranu, a raspon dubine na kojoj se nalazi varira od 20 do 55 metara. Koja god priča o uzorku potonuća bila istinita, ostaje činjenica da je Vassilios uistinu impresivan wreck. Najbolje je mjesto za sidrenje ispred svjetionika na rtu Stupišće i tamo treba ući u more i krenuti prema brodu koji se nalazi 20 metara ispred njega. Brod nije teško pronaći i već na dubini oko 15 metara ukazat će se pramac broda kobilicom okrenut prema kopnu. Desno sidro je ispušteno i njegov lanac, koji izlazi iz oka na trupu, prelazi preko pramca i nestaje u dubini. Kroz velika teretna grotla može se ući u skladišta u kojima se prevozio ugljen. I zaista, na dnu

leže gomile grumenja nalik na kamenje - ugljen. Roneći prema nadgrađu vidi se prednji jarbol koji je još na svom mjestu. Na mjestu kormilarnice nekada se nalazilo kormilo koje se čak moglo pomicati, međutim danas ga više nema. Krmeni dio broda se nalazi na nešto većoj dubini jer je brod legao na dno koje se koso spušta u dubinu, tako da je dno ispod krme na dubini od 55 metara. Utroba iz koje se rasuo ugljen, zjapi otvorena. Unutrašnjost broda lako je dostupna. Na mjestima je oplata otpala i kroz ogoljena rebra vidi se otvoreno plavetnilo. I jarbol još stoji. Na povratku se roni iznad desnoga boka i može se vidjeti poprečna pukotina na trupu broda nastala prilikom nasukavanja i naprezanja trupa uslijed djelovanja valova. Lokacija je idealna kao uvod u tehničko ronjenje. Kao i većina sličnih olupina, stanište je brojnog bilnog i životinjskog svijeta pa je to habitat za mnoge spužve i ribe, jere, kneževe, trlje, a jarbol je ukrašen spužvama promjenjivim sumporačama.



Dossier

10

S57

OLUPINA

NJEMAČKOGA TORPEDNOG ČAMCA S 57 VJEROJATNO JE NAJPOPULARNIJI WRECK JUŽNOGA JADRANA, KAKO ZBOG ATRAKTIVNOSTI SAMOG PRIZORA, TAKO I ZBOG DUBINE NA KOJOJ SE NALAZI (MAKSIMALNA JE 38 METARA) ŠTO JE ČINI DOSTUPNOM I REKREATIVCIMA.

No, najprije nekoliko riječi o samom S 57 potopljenom u ratnom vihoru Drugog svjetskoga rata. Pripadao je klasi malih torpednih čamaca projektiranih uoči početka najvećega sukoba u povijesti čovječanstva. "S" je kratica za "schnellboot", a ovaj jurišni čamac naoružan torpedima bio je u samom vrhu tadašnje pomorske tehnologije, jake konstrukcije, a male težine što mu je davalo izvanrednu brzinu. Veća serija tih brodova izgrađena je u brodogradilištu Luerssen-Vegesach. Brod je porinut u more 14. kolovoza 1940., a tri ratne godine proveo je u službi na Sjevernom moru. Početkom 1944., zbog napredovanja saveznika, prebačen je u Jadran i uključen u treću S-flotu s bazom u Rijeci Dubrovačkoj. Zapovjednik broda bio je poručnik fregate Hans Georg Buschmann. Stradao je u kolovozu 1944. u spasilačkoj misiji potrage za preživjelim mornarima njemačkoga konvoja koje su napali i uništili britanski torpedni čamci. U toj operaciji, kako su je nazvali njemački zapovjednici, stradali su brodovi Vega i Dora, koji su prevozili oružje i medicinski materijal iz Ploča u Dubrovnik, te desantni čamci u pratnji konvoja koji se danas nalaze u plitkom obalnom pojasu okrenuti kobilicama prema površini. Sljedećeg dana je pet njemačkih torpednih čamca iz baze u Mokošici krenulo u potragu za preživjelim njemačkim mornarima uz obalu poluotoka Pelješca, a kada su britanski brodovi napali ove njemačke spasilačke brodove na S-57 izbio je požar. Vidjevši da ne mogu spasiti brod, kapetan je naredio potapanje zapaljenoga broda koji je potonuo na pjeskovito dno. U borbi su poginuli zastavnik Fritz Hundt i strojar Josef Gunkel, a devet članova posade je ranjeno. Potopljeni brod duljine 33 metra nalazi se uza samu južnu obalu Pelješca, ispred male šumovite uvale, dvije milje od svjetionika Lirica. Na poziciju za ronjenje se dolazi brodom koji se sidri u neposrednoj blizini olupine. Zaranja se u plavo i lagano spušta u dubine te se već pri maloj dubini od pet



■ S 57 pripadao je klasi malih torpednih čamaca projektiranih uoči početka najvećega sukoba u povijesti čovječanstva



■ Na pramcu se vide dvije torpedne cijevi s torpedom i zapovjedni most koji je izvrsno očuvan



metara mogu ugledati obrisi pramca koji leži na pjeskovito dnu, nagnut na desnu stranu. Na pramcu se vide dvije torpedne cijevi s torpedom i zapovjedni most koji je izvrsno očuvan. Lagano roneći, tako da je olupina s lijeve strane, može se razgledavati unutrašnjost broda te ostatci drvenih oplata kojima je bila pokrivena željezna konstrukcija. Na krmi se lagano diže i na njoj se može vidjeti protuavionski top koji je posebna atrakcija jer se još pomiče u svom postolju, iako je više od 70 godina pod morem. U njegovim cijevima moguće je da postoje neispaljeni naboji, a streljiva ima i u okvirima koji su još uvijek

postavljeni na topu. Na palubi su dva torpeda, a dva su postavljena u torpednim cijevima na pramčanom dijelu. U unutrašnjosti broda mogu se vidjeti i tri pogonska motora. Gornja paluba je na 27 metara, a dno krme na 38 metara dubine. Vidljivost je u pravilu dobra, a u prosječnom zaronu se može detaljno razgledati čitav brod. Valja reći da je za ronjenje na ovoj lokaciji neophodna posebna dozvola Ministarstva kulture Konzervatorskog odjela muzeja u Splitu. Jasno, na wrecku i oko njega je bujan morski život pa se mogu vidjeti ugor, hobotnice, tabinje, kneževi, ježinci, škrpina, a dno prebiru trlje, ovčice i šarazi.



11 najljepših hrvatskih olupina



■ Totonno leži koso, tako da mu je pramac na dubini od 23, a donji dio krme na dubini od 54 metra



■ Na olupini se vide i ostatci ograde i gornja paluba, a nešto dalje je jarbol koji je malo nakrivljen



Totonno

PRED GREBENIMA, OKO POLA MILJE ZAPADNO OD DUBROVNIKA, NALAZE SE OSTATCI TALIJANSKOGA TRGOVAČKOGA BRODA TOTONNO, KOD DOMAĆE RONILAČKE POPULACIJE ZNANOG I KAO "TARANTO".

Ovaj je austrougarski trgovački brod sagrađen 1899. godine u Rotterdamu, a bio je opremljen mitraljezima koji su kasnije zamijenjeni topovima. Po završetku Prvog svjetskoga rata pripao je talijanskoj mornarici koja ga je preuredila za prijevoz robe, a u Drugom svjetskom ratu talijanska ga je vojska koristila kao transportni brod. Prenoseći brašno i traktore u Dubrovnik, 15. veljače 1943. godine, Totonno je naišao na britansku podvodnu minu, udario o otočiće Grebeni i potonuo. Dapače, dva traktora se još mogu vidjeti na morskom dnu pored broda kao svjedočanstvo tereta ovoga broda. Dug je inače 60

metara, a zbog izuzetno velikog kuta pod kojim stoji pramac mu se nalazi na dubini od 23 metra, krma je na dubini od 40 metara, a donji dio krme na dubini od 54 metra. Na samoj olupini vide se ostatci ograde i gornja paluba, a nešto dalje je jarbol koji je malo nakrivljen. Zaron je u plavo uz užu. Već na nekih 10 metara iz tame se pojavljuje prova potopljenoga broda. Može se vidjeti unutrašnjost prove, a od prove se ide prema krmi. Na dubini od 35 metara nalaze se ostaci toaleta posade Taranta ili, ako želite odspavati, možete prileći u jednoj od soba. Parni motor broda nalazi se na nekih 45 metara iz kojega

se prema površini diže dimnjak dug oko 10 metara. Oko olupine su ostatci brodske tereta među kojima su i već spomenuti traktori na čije se vozačko mjesto može sjesti i snimiti zanimljivu uspomenu na ovaj uron. Na mjestu gdje je prova zapela na liticu može se podroniti i ispod broda. Kao i svi metalni objekti, i ova olupina vrvi od živoga svijeta. Totonno je obrastao raznim spužvama, mahovnjacima, žarnjacima. Oko njega plivaju plove trlja i matuličića. U tovarnim prostorima skrivaju se tabinje. Na zidu na koji je naslonjen uvijek se mogu vidjeti škorpine i jastozi, dok su na dnu trlje i hobotnice.