



WRECK DIVING



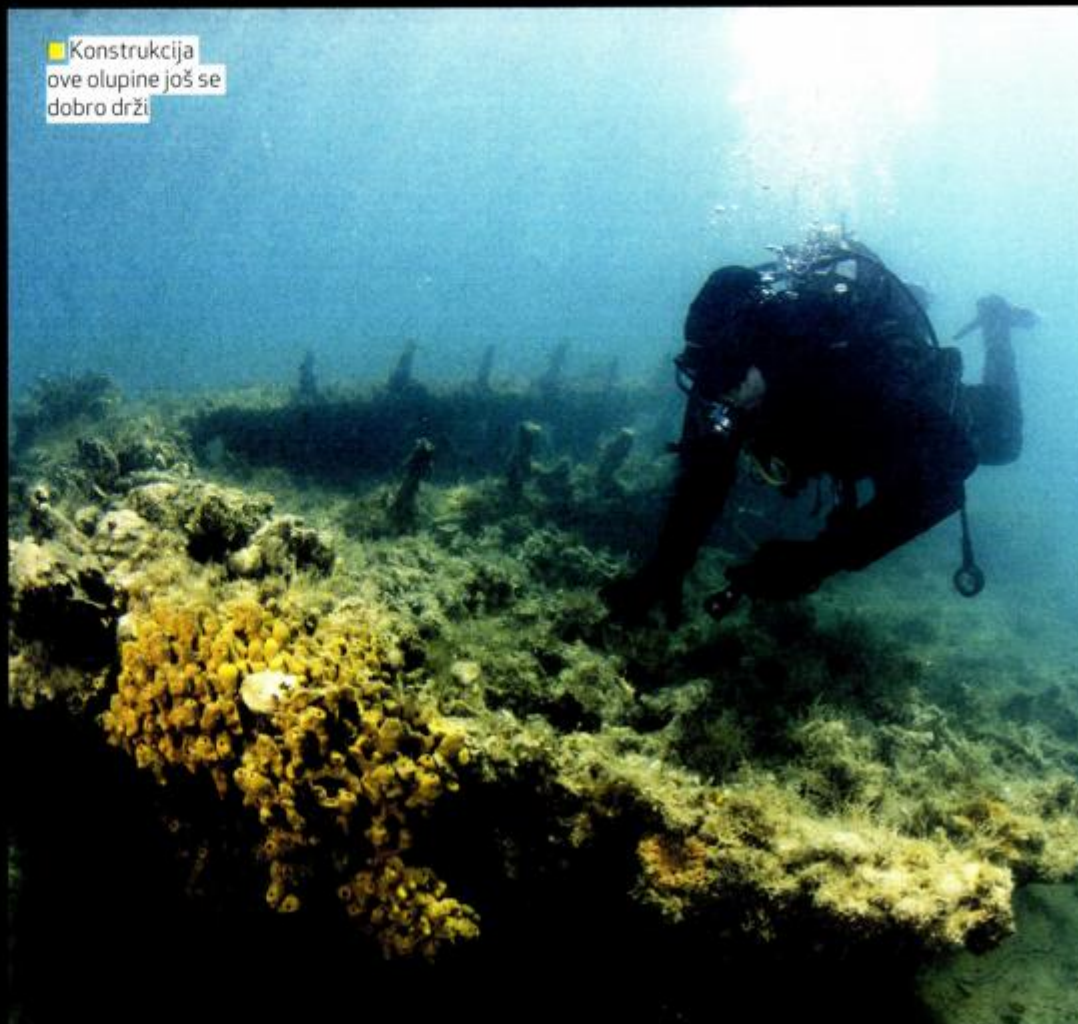
TRI PAŠKA JEDRENJAKA

Njemački motorni jedrenjaci uz obale Paga

102 | SCUBAlife | RUJAN 2017



Dijelovi olupina mogu se vidjeti već s površine



Konstrukcija ove olupine još se dobro drži

PIŠE: Zoran Delibašić
 FOTOGRAFIJE: Goran Butajla

Na pomorskom bojištu Jadrana do rujna 1943., to jest do talijanske kapitulacije, vladao je relativni mir. Takav mir tek je povremeno bio remećen manjim pomorskim incidentima talijanske ratne mornarice (Regia Marina) sa slabo naoružanim i malobrojnim partizanskim jedinicama i plovilima. Situacija se u potpunosti mijenja talijanskom kapitulacijom kada su partizanske snage zarobile velike količine talijanskog naoružanja i ratne opreme te su mogle mobilizirati i naoružati veliki broj novih pripadnika na cijelom obalnom pojasu. Prema Jadranskom moru tada su krenule sve raspoložive snage njemačke vojske u cilju razoružavanja talijanskih jedinica i smanjenja ratne štete koju je kapitulacija njihovih dojučerašnjih saveznika uzrokovala. Strateški cilj njemačkog izbijanja na Jadran bio je zaštita zapadnog boka grupe armija E i F (koje su držale

u okupaciji cijeli Balkanski poluotok) od potencijalne savezničke desantne operacije iz smjera Apeninskog poluotoka. Po dolasku njemačkih oružanih snaga na Jadran odmah se započelo s formiranjem mornaričkih jedinica i ustanova kao i pregled te opremanje zarobljenih talijanskih ratnih i civilnih plovila zatečenih u lukama na obje strane Jadrana. Jedan od prvih i ključnih zadataka njemačke ratne mornarice (Kriegsmarine) na Jadranu bio je uspostavljanje redovitog pomorskog prometa i njegovo nesmetano odvijanje. Pomorska komunikacija od Jadranskog do Egejskog mora s krajnjim lukama Trst - Pirej bila je od strateške važnosti za vođenje rata na jugoistoku kao izravna veza s grupom armija E u Grčkoj, a također i kao veza s angažiranim snagama na obalama Jadranskog i Egejskog mora. Protekom vremena sve su više rasle potrebe kopnene vojske za opskrbom u priobalnim garnizonima. Glavni razlog tome bilo je sve jače i efikasnije djelovanje partizana koji su svakodnevno ugrožavali

◀ NEKE PAŠKE OLUPINE IZ DRUGOG SVJETSKOG RATA MOŽETE RAZGLEDATI RONEĆI NA DAH



WRECK DIVING

opskrbu trupa u priobalju rušenjem cestovnih prometnica i željezničkih instalacija. Nedovoljni kapaciteti brodskog tovarnog prostora i stalni gubici njemačkog brodovlja uslijed potpune savezničke prevlasti na nebu iznad Jadrana također su utjecali na kritično pogoršanje opskrbe trupa na obalnom pojasu.

NASTANAK I DJELOVANJE 6. TRANSPORTNE FLOTILE NA JADRANU

Nedostatak formacijskih vojnih transportnih plovila na Jadraniu uvjetovao je potrebu za mobilizacijom i korištenjem u vojnoj službi svih raspoloživih adekvatnih civilnih plovila. Nesrazmjernost između potreba vojske na obalnom pojasu za opskrbom, s jedne strane, te nemogućnosti njemačke ratne mornarice da to ispune, s druge strane, nastojao se premostiti formiranjem jedne nove, do tada nepostojeće mornaričke jedinice. Temeljem zapovijedi admirala Jadrana Lietzmana prišlo se formiranju 6. transportne flotile (6. Transport-Flottille) u travnju 1944. Ta flotila je započela praktično djelovati 13. svibnja 1944., a bila je podređena načelniku pomorskog prometa na Jadraniu. Reorganizacijom mornarice od prosinca 1944. ova flotila postala je podređena zapovjedniku 11. divizije za osiguranje. U sastavu je imala veći broj brodova od kojih svega nekoliko parobroda te daleko veći broj motornih jedrenjaka, remorkera, peniša za prijevoz nafte (malih tankera)... Njihovo brojno stanje bilo je vrlo promjenljivo zbog čestih gubitaka, a u najjačem sastavu flotila je raspolagala s oko 60 do 80 plovila različite namjene, nosivosti do 500 bruto tona. Sjedište zapovjedništva flotile bilo je u Trstu. Prvi zapovjednik flotile bio je FKpt. Richard Pichler od svibnja do studenog 1944., a od studenog 1944. do svibnja 1945. flotilom zapovijeda njegov nasljednik KptLt. Rolf Herzer.

Preuzimajući brodove u zaposjednutim talijanskim lukama 6. transportna flotila je 31. srpnja 1944. brojala 21 motorni jedrenjak, 14 tankera i jedan parobrod. Od tih brodova šest tankera je bilo u Veneciji, a pet motornih jedrenjaka u Rijeci. Svi zatečeni brodovi su u najkraćem mogućem vremenu stavljeni u službu radi prijevoza goriva, opskrbe i ratnog materijala. Njihovi brodovi prvenstveno su kretali iz polaznih luka Trsta, Pule i Rijeke za Zadar, odnosno dalje prema jugu sve do albanske luke Valone. Istodobno u Veneciji, Trstu, Piacenzi i Trevisu bilo je u gradnji 25



■ Razbacan teret bačvi na dnu potvrđuje da je riječ o olupini motornog jedrenjaka Giuseppe I



■ Zrakoplov Hurricane s Velebitom u pozadini



■ Četiri Hurricanea sudjelovala su u potapanju triju motornih jedrenjaka



■ Ronjenje na ovim olupinama pogodno je i za prave početnike, a prizori su zanimljivi

◀ **NEDOSTATAK VOJNIH TRANSPORTNIH PLOVILA NA JADRANU UVJETOVAO JE POTREBU ZA MOBILIZACIJOM SVIH RASPOLOŽIVIH ADEKVATNIH CIVILNIH PLOVILA PA SU TAKO I OVI MOTORNI JEDRENJACI SLUŽILI U VOJNE SVRHE**

manjih tankera i 14 ribarskih brodova koji su redom pretvarani u brodove za svrhu ratnog transporta na Jadranu. S vremenom, daleko najdominantniji tip broda u ovoj flotili postali su motorni jedrenjaci kojima je bilo moguće, zbog relativno plitkog gaza, pristajanje u gotovo svim lukama istočne strane Jadrana. Takvi brodovi u potpunosti su odgovarali geografskim i hidrološkim osobitostima jadranskog bojišta. Sa sve većim brojem angažiranih motornih

jedrenjaka u snabdijevanju njemačkih garnizona i sistema obalske obrane diljem Kvarnera i cijele Dalmacije glavnozapo- vjedajući admiral Jadrana donio je odluku da se u nekim većim lukama organiziraju uporišta i maskirna mjesta za privez tih brodova. Njihovo kretanje od polaznih do krajnjih jadranskih odredišta i nazad odvijalo se isključivo kroz međuotočne kanale jer je tamo opasnost od savezničkih plovnih jedinica bila najmanja.



■ Dijelovi olupine gotovo su neprepoznatljivi



■ Razasuta municija s motornog jedrenjaka San Giovanni Batista



■ Olupe su gotovo potpuno obrasle morskim životom

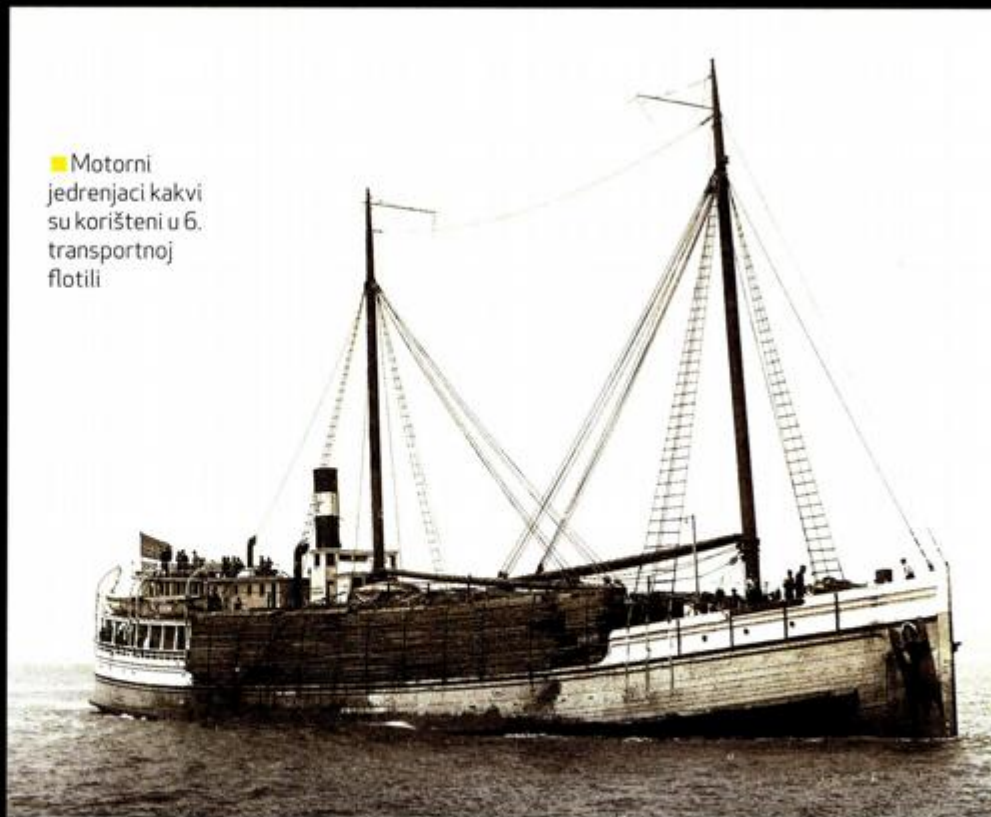
Posade motornih jedrenjaka bile su regrutirane uglavnom od bivših talijanskih pomoraca te bivših talijanskih ratnih zarobljenika. Tako sastavljene posade i nisu imale neki izbor, nego ploviti za njemačku stranu jer su mogle birati između plovidbe na njemačkim opskrbnim brodovima ili odlaska na prisilni rad u neki od zarobljeničkih logora diljem okupirane Europe. Situacija u dragovoljnoj popuni brodskih posada nije bila puno bolja niti nakon osnivanja kvislinske Talijanske Socijalne Republike (RSI) u rujnu 1943. Zapovjednici motornih jedrenjaka u pravilu su bili njemački dočasnici, a kako su brodovi bili naoružani nekom vrstom protuzrakoplovnog oružja za vlastitu obranu od savezničkih zrakoplova i brodova, njih su također opsluživale njemačke posade. S njemačke strane postojala je konstantna sumnja u lojalnost talijanskih posada i stalni oprez



WRECK DIVING

naoružanih mornara u strahu od talijanske izdaje i bijega na stranu Saveznika i partizana.

Kako se radilo o pretežito sporijim drvenim brodovima, oni su se, zbog već spomenute savezničke premoći u zraku, kretali isključivo noću i to etapno (od sumraka do zore) prema svojim odredištima. Preko dana su bili pozicionirani na maskirnim vezovima gdje je konfiguracija obale, uz dodatak maskiranja dostupnim sredstvima, pružala kolike - tolike šanse da ne budu otkriveni od strane neprijateljskih zrakoplova. Uslijed nepostojanja efikasne njemačke protuzrakoplovne obrane iznad Jadranskog mora, posebice lovačkog zrakoplovstva, saveznički zrakoplovi vršili su nesmiljene napade s malih visina na sve koncentracije brodova i lučke uredaje. Na taj način bio je Nijemcima blokiran gotovo cijeli pomorski teretni promet. Brodovi 6. transportne flotile su se kretali kroz sjeverni i srednji Jadran (smatrali su ih sigurnijim vodama) u početku i pojedinačno, a s prvim gubicima uzrokovanim napadima partizana i Britanaca kretali su se u konvojima od dva do četiri motorna jedrenjaka. Kada je bila riječ o snabdijevanju garnizona i uporišta južnog Jadrana, na etapi od Ploča ili Makarske prema jugu obavezno su dobivali pratnju ispravnih raspoloživih ratnih brodova. No, niti konvojiranje brodova, ukomponirano s pratnjom brzih ratnih brodova, učestalo ih



■ Motorni jedrenjaci kakvi su korišteni u 6. transportnoj flotili

nisu mogli spasiti od vatre britanskih lakih pomorskih snaga opremljenih torpednim čamcima (MTB) i motornim topovnjačama (MGB). Oni su vrebali tijekom noćnih zasjeda u obalnim sjenama na potezu od pelješkog rta Lovište do otoka Olipe.

POTAPANJE MOTORNIH JEDRENJAKA U PAŠKOM ZALJEVU

Obalni motorni jedrenjaci "San Giovanni Batista" (izgrađen 1944.), "Giuseppe I" (izgrađen 1944.) i "Giuseppe C" (izgrađen

1920.) iz sastava 6. transportne flotile krenuli su 15. kolovoza 1944. u povratnu etapnu vožnju iz Splita preko Šibenika i Zadra prema svojoj polaznoj luci Rijeka. Iz zadarske luke su se otisnuli u pravcu Rijeke 19. kolovoza 1944. s početkom ljetnog sumraka u 20:40 sati. "San Giovanni Batista" je prevozio različite vrste streljiva, "Giuseppe I" vozio je teret praznih benzinskih bačvi, a "Giuseppe C" je vozio praznog teretnog prostora. Pred svitanje 20. kolovoza 1944. zauzeli su pojedinačne pozicije



■ Bačve koje je prevozio Giuseppe C bile su prazne

OLUPINE U PLITKOM MORU I ZARON S PLAŽE PRAVA SU PRILIKA ZA RONJENJE POČETNICIMA



Iako ove olupine nemaju neku povijesnu važnost, zaron na njih može biti zanimljiv

na maskirnim vezovima uz samu obalu Paškog zaljeva u uvalama sjeverno od grada Paga. Neposredno sa svitanjem posade su pristupile umjetnom maskiranju brodova kako bi što više sličili okolnom (kamenom) terenu. Istoga dana u 11:00 sati poletjela su s viškog uzletišta četiri lovca-bombardera "Hurricane IV" iz 6. eskadrole Kraljevskog ratnog zrakoplovstva (No. 6 Squadron RAF) u pratnji dva lovačka zrakoplova "Supermarine Spitfire" iz 253. eskadrole Kraljevskog ratnog zrakoplovstva (No. 253 Squadron RAF). Zrakoplovi obje navedene eskadrole su djelovale u sklopu Balkan Air Forcea (BAF). Dominantno oružje ovog tipa lovca-bombardera, uz mitraljeze 7,7 milimetara, bilo je osam nevedenih raketnih projektila. Zadatak tog dana im je bio izvidanje i traganje za neprijateljskim brodovima u zoni zaljeva Raše. Nakon izvidanja Raše, uzimaju povratni kurs uz obalu otoka Krka te u blizini Malinske pilot Brown pogada i potapa brod od nekih

20-tak metara dužine. Zatim nastavljaju let kroz Velebitski kanal gdje je na zrakoplove otvorena jaka njemačka protuzrakoplovna vatra iz okolice Jablanca. Prilikom preleta Paškog zaljeva u niskom letu piloti su uočili dva usidrena jedrenjaka dužine od oko 40-tak metara svaki te je voda četvorke lovaca-bombardera dao znak za napad. Istovremeno, posade protuzrakoplovnog topništva na brodovima zauzeli su svoje borbene položaje očekujući napad. Oko 12:30, nakon borbenog zaokreta, započelo je obrušavanje savezničkih zrakoplova na motorne jedrenjake San Giovanni Batista i Giuseppe I. Napad su istovremeno iz smjera Caske i uvale Zrče u niskom brišućem letu izvršila sve četiri lovca-bombardera. S oba broda je otvorena vatra na zrakoplove iz protuzrakoplovnih topova, ali su oba jedrenjaka pogodena s po jednim raketnim zrnom već u prvom obrušavanju te je na svakome od njih izbio požar. Od požara je došlo do aktiviranja

ukrcanog streljiva. Zbog proširenja požara San Giovanni Batista je eksplodirao i raznesen je u komade dok je Giuseppe C potpuno izgorio u požaru do vodene linije broda. Na jedrenjaku San Giovanni Batista opekotinama od požara ranjeno je ukupno sedam članova posade, od toga tri vojnika iz sastava posluge protuzrakoplovnog oruđa 22. mornaričkog divizion broskog protuzrakoplovnog topništva. Posade su posredstvom ustaških vlasti prevezene iz grada Paga u Karlobag. Unatoč snažnoj njemačkoj vatri zrakoplovi su napad prošli bez oštećenja i vratili su se na Vis u 13:25 sati.

U 16:40 ponovo četiri Hurricanea i njihova lovačka pratnja od dva Supermarine Spitfirea iz istih eskadrila kao i u prvom napadu uzimaju kurs prema Paškom zaljevu te potvrđuju da su oba broda koja su napali oko podneva zapaljena i potopljena, ali 100 metara sjevernije od olupina brodova uočavaju maskiran motorni jedrenjak Giuseppe I nešto manje dužine od potopljenih u prethodnom napadu. Prvo je uslijedio napad zrakoplova lovačke pratnje Supermarine Spitfire topovima 20 milimetara, a zatim su sva četiri Hurricanea izvršila napad raketama pri čemu su najmanje tri rakete pogodile cilj i brod je eksplodirao.

PRONALAZAK I STANJE OLUPINA

Prvu informaciju o postojanju nekakvih brodskih ostataka u plitkom moru dobili smo od Zagrepčana koji imaju vikendicu u gradu Pagu. Oni su nam pričali kako su prije puno godina, u mladim danima, ronili na ostacima brodova u plitkom moru na plaži blizu grada Paga. Ta priča nas je jako zainteresirala te smo, proučavajući ratne dnevnik admiralu Jadrana, došli do podataka o potonuću tri jedrenjaka u Paškom zaljevu. Kako smo tada dobili povijesni izvor o ratnom događaju s jedne strane, konzultirali smo i letačke dnevnik eskadrila Kraljevskog ratnog zrakoplovstva (RAF) s druge zaračene strane te odgovornost okolnosti potapanja ova tri broda. Za provjeru svega navedenog na terenu nedostajao je samo odlazak iz Zagreba na Pag u kolovozu ove godine te zaron i fotodokumentacija samog nalaza. Točnu lokaciju potopljenih brodova pokazao nam je zrakoplovni entuzijast iz grada Paga, Igor Kurilić. Sama pozicija prvog broda s teretom benzinskih bačvi već se nazire kao dugačka tamna mrlja na svijetloj podlozi gledano s lokalne ceste koja vodi sjeverno od grada Paga prema lanterni i Paškim



WRECK DIVING

ODMAH PO ZARONU I FOTODOKUMENTIRANJU NALAZA OBAVIJEŠTEN JE ODJEL ZA PODVODNU ARHEOLOGIJU HRVATSKOG RESTAURATORSKOG ZAVODA

vratima. Pozicija je udaljena od Paga oko 800 metara ili nekih tri minute vožnje automobilom. Ostavivši automobil tik uz cestu, čekao nas je spust s cjelokupnom opremom nekih stotinjak metara do plaže s krupnim pijeskom. Sam zaron se odvijao, dakako s plaže, po lijepom sunčanom danu i prva pozicija nam je otkrila teret benzinskih bačvi koje su uredno posložene na dnu u obliku broskog trupa na mjestu gdje je nekada stajala brodska štiva. Uz poneki metalni dio brodske opreme, poput rezervoara i sajli te drvenog trupa broda koji je stršao iz pijeska nekih dvadesetak centimetara, vidljiva je forma jedrenjaka koji je skončao na tom mjestu prije 73 godine. Sve ono što eksplozija zrakoplovne rakete i požar koji je uslijedio nije uništio, godine agresivnog utjecaja morske vode na drvene dijelove broda jesu. Također, i potraga lokalnog stanovništva u poratnom periodu za svime što se moglo korisno iskoristiti u domaćinstvu i plovidbi na moru dovela je do svojevrsne devastacije brodske olupine. Sama olupina pozicionirana je u pravcu sjeveroistok - jugozapad, udaljena od obale nekih 30 metara te leži na dubini od sedam do 12 metara i prati konture plaže uz koju je nekad bila maskirana kao nastavak kopna u more.

Sljedeći brod je udaljen sjevernije od ovog nekih stotinu i pedeset metara i nalazi se u uvali Mali bok lokalnog naziva Bijele stijene. Zaista, u toj uvali se ističu strme litice od svijetle gline koje strmo završavaju prema moru i dalje se nastavljaju pješčanim plažom te plitkim morem. Na isturenom rtu uvale, od obale nekih dvadesetak metara i na dubini od oko četiri do pet metara nalaze se drveni ostaci bokova broda koji vrlo malo vire iz pijeska, ali su zato vidljive velike količine raznovrsnog streljiva razbacanog svuda uokolo, što upućuje na eksploziju broda nakon što je bio pogođen raketom u trup.



Ostaci posljednje i najsjevernije olupine pozicionirani su neposredno prije dolaska do lanterne gledajući prema sjeveru, u uvali Sv. Nikole u kojem na liticama postoji kapelica posvećena ovom svecu. No, roneći u toj uvali nismo imali sreće pronaći i ovu olupinu. Možda razlog leži u tome što je motorni jedrenjak Giuseppe C bio najmanje veličine od ova tri jedrenjaka te je ovaj plovio prazan pa sadržaj njegova trupa nije bio vidljiv na pješčanom dnu. Vrlo je vjerojatno da je trup odavno završio ispod razine pješčanog dna. Istražujući okolnosti stradavanja ovih brodova uspjeli smo pronaći gospodina Božidara Pastorčića iz grada Paga koji je kao dijete od 13 godina svjedočio, zajedno s drugom djecom, zračnom napadu na ove njemačke brodove. Prema njegovim riječima "u vrijeme objeda"

začuo se glasan zvuk zrakoplovnih motora u preletu, a u ubrzo i eksplozije te dim kojeg su izazvali požari na brodovima i koji se uzdizao do 300 metara u visinu. Kasnije, popodne je s ostalim stanovnicima vidio kako su u grad Pag dovedeni mornari koji su imali teške opekotine na glavi i trupu.

ZAŠTITA I OČUVANJE

Odmah po provjeri navoda o postojanju olupina triju jedrenjaka u Paškom zaljevu te učinjenom zaronu s fotodokumentiranim nalazima, obavijestili smo Odjel za podvodnu arheologiju Hrvatskog restauratorskog zavoda i njihovog voditelja Igora Miholjeka. Iako ove olupine u arheološkom pa i vojnopomorskom smislu nemaju gotovo nikakvu vrijednost, one ipak daju prikaz jedne, ne tako davne, vremenske



ere u kojoj se plovilo, ratovalo i ginulo na svim zaraćenim stranama. Pozicioniranost olupina u plitkom moru uz zaron s plaže omogućuje dostupnost svim zainteresiranim ronjocima, a mnogi ih mogu razgledati i ronjenjem na dah, bez upotrebe ronilačkih aparata. Potrebna je samo svijest o sprečavanju daljnje devastacije, to jest uzimanju suvenira s brodskih ostataka. To se naročito odnosi na ostatke motornog jedrenjaka u uvali Mali bok u kojoj je razbacano bojno streljivo te svako podizanje takvih sredstava iz mora može završiti tragičnim posljedicama. Razlog tome leži u promijenjenim karakteristikama i svojstvima ubojnih sredstava nakon toliko vremena provedenih u slanoj vodi.

■ Prilikom ronjenja na olupinama potrebna je samo svijest o sprečavanju daljnje devastacije, to jest uzimanju suvenira s brodskih ostataka