



Feljton Tajne u dubinama Jadrana (1)



Vedrina sunčanih ljetnih dana, proljetne bonace i blagi maestrali tisućljećima su pozivali ljude na plovidbu prekrasnim predjelima Jadranskog mora. Ali nije Jadran uvijek takav. Nerijetko pokazuje i svoje drugo lice, zapjenjeno orkanskom burom, crnim niskim oblacima nadolazeće nevere, valovima olujnog juga ili snježnim vijavicama. Tada taj pitomi zaljev postaje smrtonosna klopka ravna biskajskim olujama u kojima se bezazlena plovidba pretvara u očajničku borbu na život i smrt. Nikada neće biti točno poznato koliko je brodova i pomoraca stradalo na Jadranu od početaka plovidbe do danas. Prema nekim procjenama, uz istočnu obalu Jadrana je u proteklih tri tisuće godina potopljeno više od dvije tisuće brodova.

Knjiga "Potonulo blago Jadrana" donosi nam priče o 75 potonulih brodova i vojnih aviona na lokacijama od Savudrije do Prevlake. Treća je to knjiga u seriji ronilačkih vodiča koje je osmislio i napisao Danijel Frka, podvodni istraživač, fotograf, povjesničar i pisac. Jutarnji list u četiri dijela (prvi i drugi objavljujemo danas i sutra, a preostala dva idući vikend) donosi četiri uzbudljive priče o tajnama iz dubina Jadrana

PAROBROD CENTAURO



KOBNI UDAR U PUPAK, NAJOPASNIJU HRID NA CIJELOM JADRANU

PIŠE I SNIMIO DANIJEL FRKA

Sada već daleke 2000. godine u društvu Antuna Gavrančića, Lare Denona i Dejana Terzića, u sklopu jedne ronilačke ekspedicije, prvi put sam boravio tjedan dana na Palagruži. Uz pret hodno pribavljeno odobrenje Ministarstva kulture, osim svugdje oko Palagruže, imali smo priliku zaroniti i na podvodnoj hridi Pupak, koja se s otočićem Galijula nalazi oko 3 nm istočno od Palagruže.

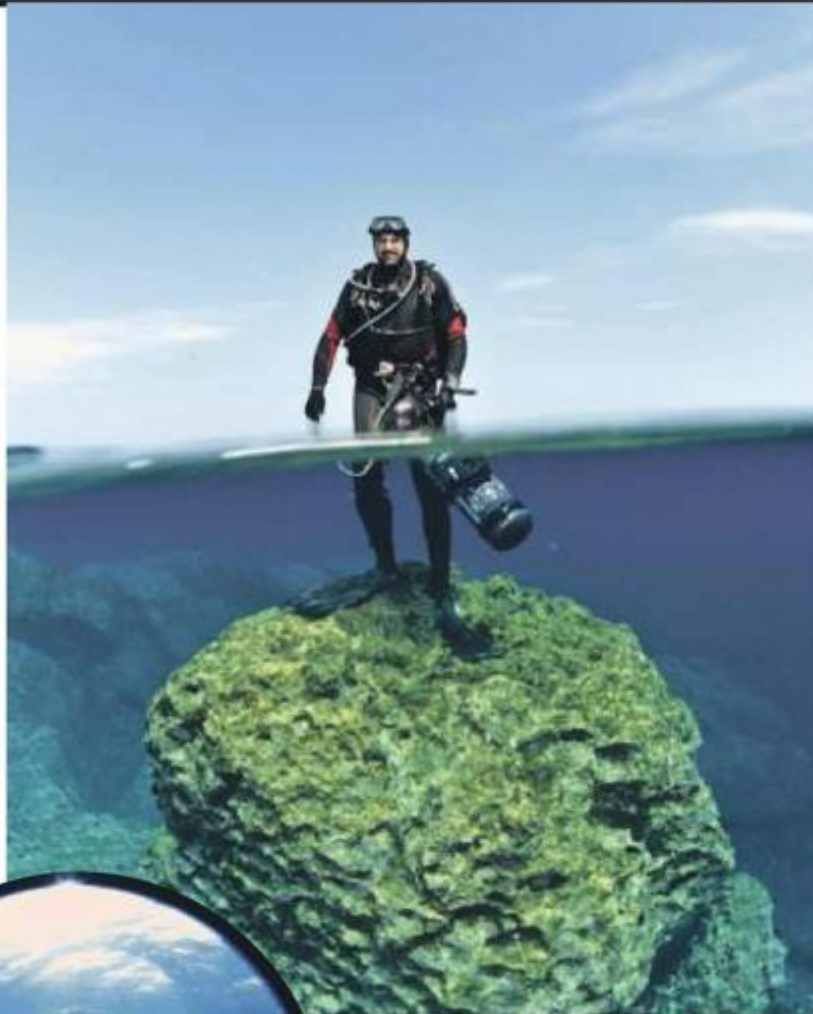
Spustivši se niz strmu jugozapadnu stranu hridi, koja gotovo okomito, ali stepenasto pada do nekih 30-35 metara dubine, našli smo na razbijene ostatke čeličnog parobroda čiji je pramčani dio bio gotovo posve uništen, dok je središnji dio bio u poluraspadnutom stanju. Jedino je krmni dio, koji počiva na pijesku na dubini od 40-ak metara, bio relativno dobro sačuvan. Uz bokove broda bilo je ulomaka amfora, a vidjeli smo čak i nekoliko sidara novovjekovnih brodova. Sve je to dokazivalo da na podvodnoj hridi nije završio samo taj paro-

brod, već da je ona tisućljećima bila kobna za više brodova koji su nesretnim stjecajem okolnosti naletjeli na nju.

To nije ni čudo: podmorska hrid Pupak, čiji se nazubljeni kameniti vrh nalazi samo 50-ak centimetara ispod površine mora, gotovo je nevidljiva čak i iz neposredne blizine. Jedino se može primijetiti po svjetlozelenoj boji mora, ali i to samo s nekoliko desetaka metara udaljenosti, a po malo valovitom moru ne može se zamijetiti niti to.

Kamenita "zavjesa"

Pupak se zapravo nalazi na završetku kamenite "zavjese" sazidane od oštih podmorskih hridi koja mjestimice dopire na koji metar ispod površine mora, a proteže se od otočića Galijula prema istoku u duljini od oko 700 metara. Brodovi, koji već s udaljenosti od koje milje mogu uočiti otočić Galijulu, uobičajeno skreću na istok kako bi je obišli na sigurnoj udaljenosti i tada nalijeću ravno na podmorsku kamenitu barijeru na čijem kraju vreba opasna (i najplića) hrid Pupak. Vjerojatno na cijelom Jadranu nema tako opasne podmorske hridi na plovnom putu kao što je Pupak, koja je kroz tisućljeća postala smrtonosnom zamkom za brodove.



Nazubljene stijene na vrhu grebena Pupak pola metra su ispod površine. S udaljenosti od stotinjak metara gotovo ih je nemoguće primijetiti. Centauro nije jedini parobrod koji je nastradao kod Palagruže. Samo tri mjeseca prije Centaura stradao je i talijanski parobrod drvene konstrukcije San Rocco



Olupina Centaura počiva na kamenito-pješčanom dnu od 12 do 42 m dubine. Krma je najbolje očuvani dio olupine koja je jedina zadržala svoj izvorni oblik (dolje, lijevo); Pramac je posve otkinut i leži desnim bokom preko prednjeg dijela olupine



Parobrod je na podvodnu hrid naletio pramcem i nasjeo na njen vrh. Oštre hridi otvorile su veliku rupu na desnoj strani trupa, u visini teretnog skladišta br. 1



Ova tvrdnja pokazala se točnom jer su tijekom podzemskih arheoloških istraživanja, koje posljednjih godina vrlo uspješno provode Hrvatski restauratorski zavod i Ministarstvo kulture i medija, otkriveni ostaci više vrsta tereta antičkih brodova, zatim ostaci venecijanskog jedrenjaka iz 16. stoljeća, jednog jedrenjaka iz 19. stoljeća i spomenuta olupina parobroda, koja leži položena povrhu njih. Stručnjaci Odjela za podzemsku arheologiju i nekolicina nas kao vanjskih suradnika već duže smo pokušavali ući u trag nepoznatom parobrodu koji bi nas doveo do njegove sudbine i imena, no na olupini i unutar nje, usprkos višekratnim pokušajima, nismo uspjeli pronaći niti najmanji artefakt koji bi ukazao na njeno podrijetlo. Tek ustrajnim arhivskim istraživanjima, prvenstveno

Na svoje posljednje putovanje Centauro je isplovio 20. travnja 1926. iz luke Santa Margherita di Savoia za Trst s teretom od 635 tona soli. Njegovo uplovljavanje u Trst očekivalo se 22. ili 23. travnja

zahvaljujući entuzijastu Danijelu Germeku, uspjeli smo s velikom sigurnošću utvrditi o kojem se brodu radi i ovdje prvi put objavujemo njegovu priču. Kobilica za putničko-teretni parobrod Collingwood položena je 12. siječnja 1866. godine u brodogradilištu Neptune Yard u Velikoj Britaniji. Brod je porinut u more 14. svibnja, a dovršen već u lipnju 1866. i predan naručitelju, kompaniji Shields SS Co Ltd. Bio je to parobrod s trupom željezne konstrukcije, centralnim nadgrađem i dva teretna skladišta, jedno na pramčanom, a drugo na krmenom dijelu trupa. U narednim godinama i desetljećima često je mijenjao kompanije i vlasnike, pa i imena (ex-Capraia-It, ex-Raphael-Fr. Ex-Collingwood-GB), dok nije dobio ime Centauro.

Ratni dani

Godine 1911. ovaj sada već dosta stari (45-godišnj) parobrod kupuje talijanska kompanija Societa Anonima Sideurgica di Savona, koja mu mijenja ime u Centauro (ime mitske figure iz antičke Grčke u obliku konja koji umjesto glave i vrata ima gornji dio u obliku čovjeka). Nemamo podataka o Centaurovoj sudbini za vrijeme Prvog svjetskog rata, ali sigurno je da je preživio rat i u vremenu

poslije rata nastavio ploviti jer ga 1919. godine zatičemo u službi u talijanskoj kompaniji Lloyd Mediterraneo iz Savone, da bi ga ta kompanija 1925. godine prodala zadnjem vlasniku, tvrtki Giovanni Battista Rolandi & C. iz Brindisija.

Na svoje posljednje putovanje Centauro je isplovio 20. travnja 1926. iz luke Santa Margherita di Savoia za Trst s teretom od 635 tona soli, gdje su očekivali njegovo uplovljavanje 22. ili 23. travnja. No dani su prolazili, a brod nije dolazio, pa je agent Mario Dragicevich iz Trsta zatražio informacije od Ministarstva prometa. Ministarstvo je uskoro odgovorilo telegramom i prvim vijestima o sudbini nestalog broda. Ispostavilo se da je brod Centauro tijekom večeri 28. travnja iz tada nepoznatih razloga naletio na podvodnu hrid kod Palagruže i nasukao se. Nije jasno zašto je parobrod promijenio smjer plovidbe i završio toliko istočno od uobičajene plovidbene rute iz južne Italije u smjeru Trsta, koja ga je trebala voditi bliže talijanskoj obali. Također, iz raspoložive literature nije jasno što se s brodom događalo od 21. do 28. siječnja; možda je doživio havariju stroja pa je nekoliko dana plutao bez kontrole i pogona

sve dok posada nije osposobila stroj? Dok se ne pronađu novi arhivski dokumenti, ta pitanja za sada ostaju otvorena.

Bez žrtava

Parobrod je na podvodnu hrid Pupak naletio pramcem i nasjeo na njen vrh. Oštre hridi otvorile su veliku rupu na desnoj strani trupa u visini teretnog skladišta br. 1, kroz koju je more naviralo u brod. Usprkos očajničkim pokušajima posade tijekom cijele noći da se bacanjem u more dijela tereta olakša brod, to nije spriječilo daljnje prodiranje mora, pa je brod sve više tonuo. Tijekom narednog dana brod je potpuno nestao s površine i legao na morsko dno neposredno uz jugozapadnu stranu grebena. Iako u telegramu Ministarstva nije bilo riječi o sudbini posade, u potonuću nije bilo nastradalih. Budući da je pramčani dio olupine Centaura ležao na dubini od 12 do 15 m na velikim nazubljenim stijenama, a krmeni dio na ravnijem dnu na dubini od 35 do 40 m, nevremena i veliki valovi ubrzo su razbili cijeli prednji i središnji dio olupine. Tako je ovaj 60-godišnjak tragično završio svoj dugi radni vijek i podijelio sudbinu više svojih prethodnika koji su nastradali u jednoj od najopasnijih "zamki za brodove" na Jadranu. □

Naslovnica monografije koju su upravo objavile Naklada Val i Hanza Media. U monografiji je, osim uzbudljivih priča, na 592 stranice objavljeno oko 1000 fotografija, 70 originalnih ilustracija Danijela Frke i 80 karata s koordinatama



Knjigu „Potonulo blago Jadrana“ možete naručiti na broj telefona 01/2255 374, na mail pretplata@hanzamedia.hr, potražiti na prodajnim mjestima Tisak medije, VBZ-a i Znanja ili na www.naklada-val.hr, e-adresa naklada@naklada-val.hr tel. 051 606-155