

OP ZOEK NAAR DE TEMPERAMENTVOLLE VROUW **EXPLORATIEWEEK** **KROATIË**

Kroatië is in de duikwereld met name bekend om het grote aantal wrakken waarop je kunt duiken. **Waar het land minder om bekend staat, is de hoeveelheid wrakken dat nog niet gevonden is of die nog niet geïdentificeerd zijn.** Wij doken mee tijdens een exploratieweek op zoek naar verborgen stukken uit de geschiedenis.

SS Pascoli was mined and sunk about 12 miles south of Sansego when on a voyage from Bari to Sansego on the 7th May 1941.

Diep in de nacht tijdens de Tweede Wereldoorlog vliegt er een Britse Spitfire langs de kust van Mali Losinj, Kroatië. Plotseling wordt het jachtvliegtuig onder vuur genomen en raakt beschadigd. De enige manier om ook maar een kans op overleven te hebben, is een noodlanding op het water. De rotsige kust zou sowieso fataal zijn. Behendig stuurt de piloot zijn kist tot vlak boven de zeespiegel. Met een klap raakt het vliegtuig het water, maar hij blijft bij bewustzijn. Gelukkig heeft hij de noodlanding vlak bij de kust ingezet en weet deze zwemmend te bereiken. Het wrak van de Spitfire is daarna nooit meer teruggevonden. Tijd om daar verandering in te brengen! Tijdens de georganiseerde exploratieweek in Kroatië die in het teken staat van nieuwe wrakken ontdekken, is dit één van onze doelen. Onder leiding van duikschoolleider Maurizio van Krnica Dive gaan we op wrakkenjacht. Na een dag varen en een overnachting onder de sterrenhemel op het dak van de boot, zijn we al erg ver zuidwaarts gekomen. Deze regio is niet te bereiken op een dag, wat het zoeken naar een nieuw wrak een stuk lastiger maakt. De exacte geschiedenis is ons onbekend, maar we weten ongeveer waar

we moeten zijn. De piloot heeft de kust weten te bereiken maar ook het toestel enigszins op het water kunnen landen. Daarom is waarschijnlijk deze oude 'temperamentvolle vrouw' waarnaar de Spitfire is vernoemd, nog in erg goede conditie. Ik ben benieuwd! Met z'n allen op elkaar turen we naar de sonar die zich in de stuurhut bevindt. We scannen systematisch langs het rif tot een diepte van bijna 60 meter. Helaas is de bodem bezaaid met rotsen en is de kans groot dat de kleine jager er ergens goed verstopt tussen ligt. Na twee uur zoeken en overleggen, besluiten we in verschillende teams na elkaar het water in te gaan. Mocht een team het wrak vinden dan kan het volgende team daarna aan de slag met de identificatie en het onderzoek van het wrak.

BOEITJE

Het eerste team van vier duikers gaat met scooters naar beneden. Ze zoeken naast elkaar in wingformatie tussen de 45 en 55 meter diepte. Met DPV's (*Diver Vehicle Propulsion*) kun je een veel groter gebied afstruinen en we kunnen de bellen aan de oppervlakte maar met moeite volgen. De minuten tikken voorbij tot we weten dat ze bijna moeten beginnen aan de opstijging. Op dat moment verschijnt

er een boeitje aan de oppervlakte, een goed teken! De SMB (*Surface Marker Buoy*) is vanaf de bodem opgelaten en kan de positie van het wrak markeren. Snel maakt team twee zich klaar voor de afdaling en enkele minuten later verdwijnen ze in de diepte. Als er onderaan de lijn een wrak ligt, zal er een tweede boeitje opgelaten worden. Helaas blijft de SMB na enkele spannende minuten uit en we zien de bellenstroom verschuiven. Een tijdje later heeft het eerste team voldaan aan de decompressieplichting en brengt verslag uit aan de oppervlakte. Ze hadden het wrak niet gevonden, maar lieten de SMB op om het einde van het zoekgebied te markeren. In spanning kijken we naar het water in afwachting van team twee. Hun bodemtijd begint inmiddels ook te verstrijken en we zien nog geen positief teken aan de oppervlakte. Maurizio raakt duidelijk uit zijn humeur en gebaart naar mij; duiken! We trekken snel onze sets aan, doen de checks en lenen twee scooters om nog meer te kunnen zoeken. Gewapend met een GoPro dalen we af tot 45 meter. Het zicht is wisselend, af en toe doemen er enorme stofwolken voor ons op en moet ik moeite doen om Maurizio niet uit het oog te verliezen. Wanneer het zicht beter wordt, maken we de afstand tussen ons

INEENS ZIE IK RECHTS VAN ME EEN SCHIM, IS DAT DE VERMISTE SPITFIRE?

zo groot mogelijk om meer te kunnen zien. Ineens zie ik rechts van me een schim en ik voel een schokje door mijn lichaam gaan. Het is duidelijk iets afwijkends op de zandbodem. Is dit echt de Spitfire die we zoeken? De donkere vlek verdwijnt alweer schuin achter me en snel seïn ik met mijn lamp naar Maurizio die zijn scooter gelijk mijn kant op stuurt. Ik gebaart dat ik iets heb gevonden en we draaien om. Ineens verschijnt een metalen driehoek van 1,5 meter groot. We zien niet gelijk wat het is, maar het is duidelijk een metalen wrakstuk en de vorm doet me denken aan het staartstuk van een klein vliegtuigje. Ik voel diep vanbinnen een spanning opbouwen en durf er bijna niet aan te denken... Zou dit een stuk van de Spitfire zijn? Maar nadat we beter kijken, vinden we een stukje touw... Niet gebruikelijk voor een vliegtuig. Het blijkt dan ook een wrakstuk van de kiel van een klein bootje te zijn dat op de kop in de bodem ligt... Diep teleurgesteld scooteren we verder over het rif tot we minimum gas bereiken en het

tijd is om op te stijgen. Stil komen we boven, maar ja, dit hoort er nu eenmaal bij. Helaas is er geen tijd meer voor een volgende duik, de gassen zijn op en het weer lijkt te veranderen. We moeten terug. Volgende keer beter.

LASTIGE OMSTANDIGHEDEN

Onze avontuurlijke speurtocht is leuk, maar er zitten ook veel nadelen aan. Je weet vaak niet waar je gaat duiken, maar wel dat je veel verder moet varen dan normaal. Daarnaast leef je tijdelijk op een kleine boot die heel erg vol staat met duikuitrusting en tanks, heel erg veel tanks. Het comfort is matig, je moet soms in de open lucht slapen, het niet erg vinden als sommige duiken op niets uitdraaien en je daar af en toe een dure trimix vulling aan 'verspeelt'. Om over de wisselvallige weersomstandigheden nog maar te zwijgen. Toch is een klein groepje mensen gegroeid tot een iets grotere groep duikers die staan te trappelen om deel te nemen aan dit project dat twee weken per jaar georganiseerd wordt. Eén week voor Tech 1 duikers en de tweede week voor Tech 2. Er is specifiek gekozen voor opgeleide of georiënteerde GUE-duikers om zo beter te kunnen samenwerken en niet met vaste teams te hoeven werken; zowel duikers als

al het materiaal is uitwisselbaar, een erg groot voordeel bij deze projecten. Vandaag gaan we een nog te identificeren wrakje in kaart brengen. Er is weinig informatie bekend, maar we weten dat het klein is, de vorm van een doos heeft en gemiddeld op 20 meter diepte ligt. Dat geeft met nitrox erg veel bodemtijd om onderzoek te doen en foto's te maken. Opnieuw verdelen we de taken tussen de teams: we moeten het wrak meten, zoeken naar een ingang, specifieke objecten in kaart brengen en zelfs de patrijspooten tellen. Met een volgeladen boot varen we de haven uit. Weer heerst er een gezonde spanning, wat gaan we aantreffen? We varen ver een beschutte baai in tot we aan de rotsige kust een groot metalen oog vinden om de boot aan vast te leggen. Snel worden we gedropt en zwemmen via de bodem in de richting van het wrak. Met zeker tien duikers op rij scannen we het gebied, waarbij mijn buddy René en ik uiterst rechts zwemmen. In de verte zie ik een schim, dit moet het zijn. Ik geef het team een seintje met mijn lamp en zwem stevig door. We willen zoveel mogelijk interessante beelden vastleggen van het wrak, dat gaat beter zonder 'exploratiestof'. Het valt gelijk op dat het klein, hoekig en helaas op de kop ligt, naar binnengaan is er dan ook nog niet bij. Het heeft

De Haven is een prachtig wrak met veel vis.



Briefing voor de volgende duik door Gerard van der Kolk.



Arenzano is ook boven water de moeite waard.



De Haven is een prachtig wrak met veel vis.

geen kiel, maar een volledig vlakke bodem. Een echte boeg is niet te herkennen, de 'doos' heeft meer weg van een door een 4-jarig kind gemaakte Sinterklaasboot, maar dan zonder opbouw en schoorsteen met wattenpluim. De 20 meter lange schuit is snel te inspecteren, maar geeft nog niet zomaar zijn geheimen prijs... Niemand heeft ook maar een idee waar we eigenlijk naar kijken. Turend door een patrijspoort zie ik een leegte, met hier en daar een stutpaal. Ik druk een GoPro met lamp naar binnen in de hoop iets bijzonders te filmen, maar later blijken de beelden weinig schokkend. Het schip is leeg en kaal. We vinden een roer,

dus nemen we aan dat dit de achterkant is. Aan de voorkant vinden we een bevestigingspunt, maar op dat moment weten we nog niet waarvoor. Het wrak hebben we snel bekeken, maar des te interessanter is haar omgeving. De bodem is bezaaid met grote olievaten, dikke touwen, netten en afval dat meegenomen is uit een rivier.

DRIFTER

De teams om ons heen werken georganiseerd en effectief. Na 40 minuten beginnen de eerste duikers aan de opstijging. Wij blijven langer, op zoek naar meer materiaal en volgen de enorme touwen. Door wat we allemaal zien, worden onze vermoedens alleen maar meer bevestigd. De eindeloze lange stukken touw, netten en olievaten maken deel uit van een anti-onderzeeërsysteem. Schepen zochten graag de beschutting van een baai tegen de onstuimige zee, maar onderzeeërs lagen op de loer. Een enorm net onder water moest de schepen tijdens de WOII beschermen tegen een aanval van deze onzichtbare stalen snoeken. Door de netten konden de onderzeeërs vastlopen doordat deze in de schroef verweekeld raakten. Vaak gebeurde dat niet, maar bleef het net hangen en trok het een grote boei aan de oppervlakte met zich mee. Zo werd de positie

OP WAT IN EERSTE INSTANTIE HET SAAIESTE WRAK OOIT LEEK, MAAKTE IK MIJN MOOISTE DUIK

verraden en kon de onderzeeër snel tot zinken worden gebracht. Ook werden in veel netten explosieven aangebracht om rechtstreeks schade aan te brengen. Voor het aanleggen en onderhouden van dit soort netten werd vaak gebruik gemaakt van een 'drifter', een simpele schuit. Dat is onze Sinterklaasboot die we hier aantreffen. In dit geval zelfs eentje zonder motor. We vermoeden dat het met een kabel werd voortgetrokken over de breedte van de baai. Waarschijnlijk is het een geïmproviseerd hulpmiddel en nooit een officieel marinevaartuig geweest. Wat we wel zeker weten, is dat zonder dit soort exploratieduiken het verhaal nooit boven water komt. We naderen het einde van onze duik en we zwemmen tussen de touwen en netten richting de rotsen. Ik kijk of ik nog overgebleven munitie zie, maar dat is verdwenen. Eigenlijk heb ik nog nooit zo'n leuke duik gemaakt op wat in eerste instantie het

TECHNISCHE INFO

KALLIOPI

TYPE: Cargo Steamer, Liberty class
BOUWJAAR: Mei 1943
BOUW: North Carolina SB Co. Shipyard in Wilmington N.C.
LENGTE: 133 meter **BREEDTE:** 15 meter
TONNAGE: 9.146 ton
VOORTSTUWING: Steam engine, 2.950 pk
GEZONKEN: 20 december 1947
Diepte: 49-60 meter
NIVEAU: Alleen technisch duikers



Briefing voor de volgende duik door Gerard van der Kolk.



Arenzano is ook boven water de moeite waard.



Briefing voor de volgende duik door Gerard van der Kolk.

WRAKKENPARADIJS KROATIË

De zeebodem bij Kroatië is bezaaid met wrakken, waarvan er nog veel niet gevonden zijn. Geschat wordt dat er meer dan 2000 wrakken gezonken zijn waarvan er veel op aanzienlijke diepte liggen. Tot 30 meter zijn er ook zeker leuke wrakduiken te maken op bijvoorbeeld de Lina, Peltastis, Kostrena, Baron Gautsch (gedeeltelijk) of twee Landing Barges. Helaas ligt het merendeel dieper, tussen de 30 en 60 meter. De omstandigheden zijn goed, het zicht is meestal tussen de 10 en 30 meter. Wel is het in de winter en voorjaar fris en op diepte blijft dat zo. Een 7 mm pak is aan te raden en voor dieper

duiken een droogpak. Het kan soms stevig waaien, dan moet er uitgeweken worden naar een andere duikstek. Voor meer informatie is er een goede App te koop: Wrecks of the Adriatic Sea (€ 4,49).



saaste wrak ooit leek. We zijn hier niet alleen voor de diepere wrakken gekomen, maar voor het avontuur. En onder water weet je nooit wanneer zich weer een nieuwe voor doet!

GRIEKSE MYTHE

Waarvan de locatie wel bekend is maar nog niet veel op gedoken, is het 130 meter lange vrachtschip Kalliopi, voorheen de Robert Dale Owen. Dit schip uit de Liberty klasse werd

gebouwd in 1943 om als stoomvrachtschip grondstoffen te vervoeren voor de scheepsbouw. De vraag naar schepen was enorm, vooral omdat er bijna vier keer zoveel schepen zonken dan dat er gebouwd werden. Maar liefst ruim 2700 werden er gebouwd. Veel schepen werden na de oorlog verlaten, gebruikt als schroot of wachtend op een nieuwe bestemming. De Robert Dale Owen is in de oorlog gebouwd in minder dan een

maand tijd en het voer onder Amerikaanse vlag als transportschip. Na de oorlog werd het schip verkocht door een Grieks bedrijf en omgedoopt tot de Kalliopi. In de ochtend van 20 december 1947 voer het schip door de Vela Vrata doorgang in de Adriatische Zee op weg naar Rijeka. De omstandigheden waren goed en ze zou bijna veilig het gevaarlijke gebied met zeemijnen passeren. Plots schoot er een hoge kolom water de lucht in en de enorme explosie gooide vrijwel de gehele bemanning over het schip. Nog voor ze van de knal konden herstellen begon de Kalliopi al over te hellen. Het schip kraakte gevaarlijk door het wringen van de romp, maar het bleef drijven. De bemanning kreeg opdracht het schip te verlaten wanneer ineens de achtersteven afbrak en zonk. De Kalliopi verdween langzaam in de zee op weg naar haar laatste rustplaats. De voltallige bemanning werd op een man na gered en de kapitein bewees zijn eer aan de naam van het schip, Kalliopi, de Griekse Godin van het heroïsch epos.

BEZOEK NA 66 JAAR

We dalen af in het heldere warme water om de Kalliopi 66 jaar na zinken te bezoeken. Het zicht lijkt fantastisch, maar na 40 meter

begint het mistig en donkerder te worden. Toch is de enorme donkere romp goed te zien, het schip ligt dan ook op haar zij. De breuk naar de boeg is enorm, dat ligt op zijn kop, enkele meters verwijderd. De achtersteven ligt veel verder weg. We concentreren ons op het grootste middengedeelte en dalen verder af bij de schoorsteen. Ik zie een grote ring op de brug, waarschijnlijk een navigatie-instrument – ik herken het uit de boeken. Hierop oriënteer ik mij en zwem verder richting de brug. Aan deze kant weet ik de grote koperen fluit te vinden die nog vastzit aan de volledig intacte schoorsteen. Ik zwem ernaartoe en geniet van deze details. Terwijl ik naar beneden tuur in de diepte kan ik nog de contouren zien van een reddingsboot, maar het is voor deze duik te diep om daar naartoe te gaan. We blijven nog even op ruim 50 meter diepte rondkijken voordat we een stukje opstijgen langs de trappen van de opbouw. De brug is groot en breed, maar veel tijd om naar binnen te kijken heb ik niet. Op sommige plaatsen staat een sterke stroming en ik ben continu in gevecht om zoveel mogelijk mooie stukken wrak te vinden met zo weinig mogelijk stroming. Zo blijft de inspanning laag en verbruiken we minder gas. Omdat het voorschip is afgescheurd, kun je erg makkelijk het ruim inzwemmen, maar tijdens haar laatste reis vervoerde de Kalliopi niets dan ballastwater. We hebben niet gepland het wrak binnen te gaan en blijven dan ook veilig buiten. We eindigen de duik zo ondiep mogelijk bij de reling van het wrak, maar dat is nog altijd ruim 40 meter. Hier is het schip echt indrukwekkend groot en helaas ook de stroming het sterkst. We maken nog zoveel mogelijk foto's voordat de gasvoorraad in de dubbelset ons vertelt dat het echt tijd is om op te stijgen. Gelukkig hebben we de ankerlijn snel in zicht en beginnen we aan de decompressie, nog ongeveer 40 minuten en we zijn weer boven.

TORPEDO

De rest van de dagen hebben we ook gedoken op oude bekende wrakken die vaak wat verder varen zijn dan normaal. Zo zijn we bij de Argo geweest, de Pelagosa en de Pascoli. Ook hebben we nogmaals gedoken op de Vis en de Cesare Rossarol, de meer bekende wrakken. Vanwege het team duikers is er ook op de Rossarol geëxploreerd (deze ligt op een diepte van 45 tot 49 meter diepte) en dan met name het gebied tussen de twee wrakstukken, op zoek naar onderdelen en voorwerpen. Door de explosie is het wrak in tweeën gebroken, de boeg en steven



liggen ongeveer 300 meter uit elkaar. Er is met scooters lijn gelegd en van deze lijn zijn weer zijsprongetjes gemaakt om zo interessante onderwerpen met elkaar te verbinden. Je kijkt dan ook raar op als op de kale zandbodem er ineens een torpedo fier rechtop uit de bodem steekt. Het duiken op

deze manier is waanzinnig gaaf om te doen, vooral omdat het niet zomaar een reisje is wat je kunt boeken. Er gaat heel wat aan vooraf, de investeringen zijn niet gering, je hebt geen idee wat je te wachten staat, maar het avontuur wat je er voor terugkrijgt is onervangbaar.



De stuurhut heeft een bijzonder mooie lichtinval.



Bij de brand zijn sommige stukken van het wrak gesmolten.



Onze groep van Nederlandse en Belgische duikers.

INFO KROATIË

Duiken

We maken alle duiken in droogpak, de temperatuur aan de oppervlakte is 23 graden maar op diepte kan het in de zomer nog steeds 12 graden zijn, in de winter nog kouder. Gezien de diepte is een dubbel 12 met een 80cft decogas een prettige set. Het geeft een redelijke bodemtijd en voldoende gasreserve. Omdat de duiken vrij diep zijn en de logistiek het niet toelaat meer te doen, maken we maximaal twee duiken per dag.

Duikschool

Onze duiken werden gefaciliteerd door Krnica Dive, direct gelegen aan de haven van Krnicki Porat, 25km van Pula aan de oostkust van Istrië. Ze beschikken over vier boten en zijn gespecialiseerd in technisch duiken. Er kan nitrox, trimix en decogas worden gevuld. Naast wrakduiken worden er opleidingen aangeboden en 'exploratie duiken' georganiseerd om nieuwe wrakken te ontdekken. Contact: Maurizio Grbac, info@krnica.com, www.krnica.com

Verblijf

We verblijven in een van de uitstekende appartementen boven in het dorpje Krnica. Alles wat je nodig hebt is aanwezig. Inclusief keuken, woonkamer en balkon, dus voldoende ruimte voor je duikspullen. Op loopafstand zijn enkele restaurantjes en een kleine supermarkt te vinden. Pak je de auto dan is de keuze wat groter.

Vervoer

Kroatië is prima per vliegtuig (Amsterdam - Pula) te bereiken, maar met eigen auto is absoluut een goede optie. Je kunt dan je eigen uitrusting inclusief tanks meenemen en een auto ter plekke is aan te bevelen. De reis is ongeveer 1500 kilometer en als het meezit kun je het in één dag rijden. Een betere optie is om het in twee dagen te doen en bijvoorbeeld in Oostenrijk ergens een 'zimmer frei' te nemen zodat je de volgende dag vroeg in de middag en goed uitgerust in Kroatië bent. Houd er rekening mee dat je niet overal snelweg hebt.