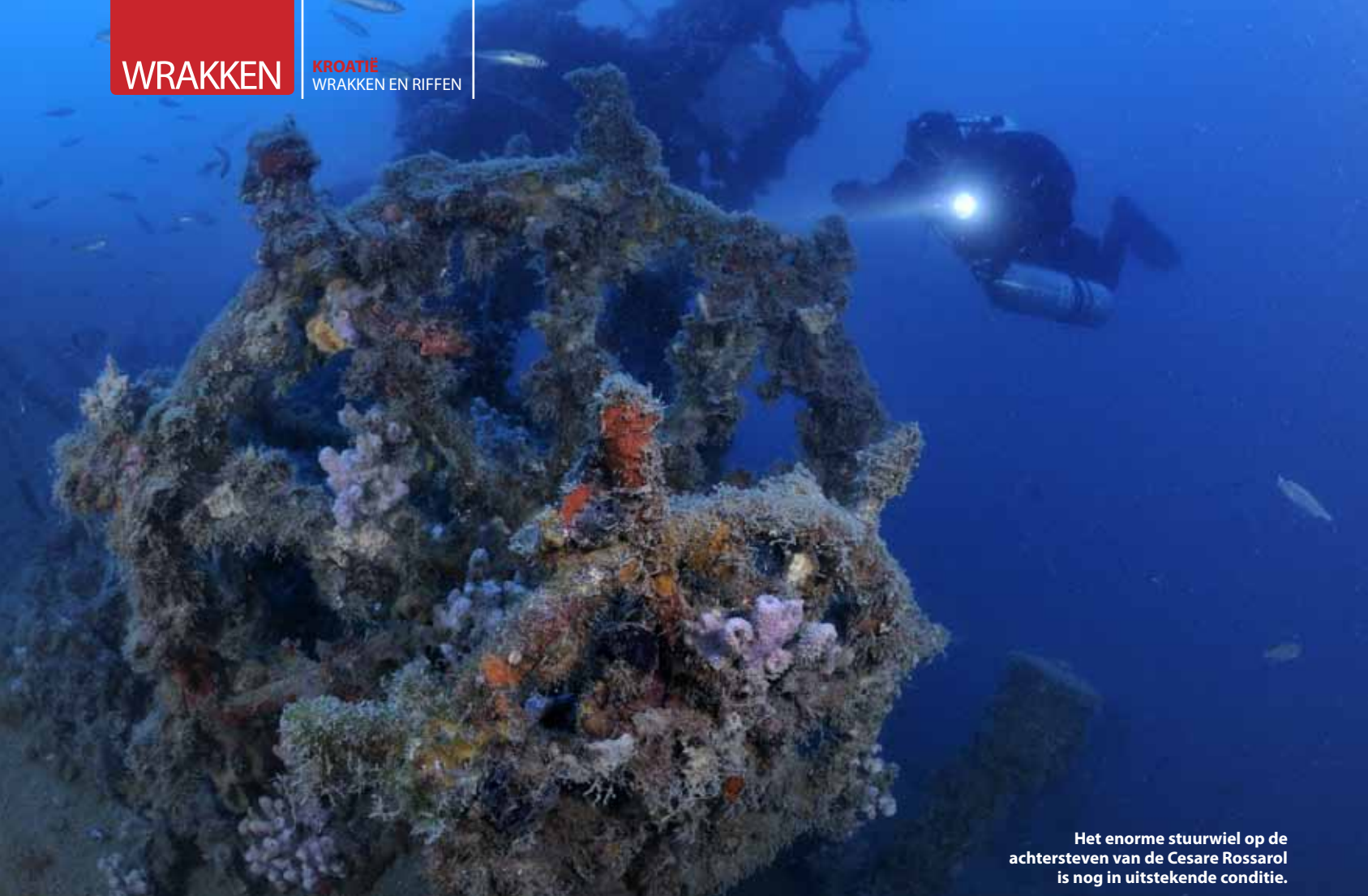


Wrakken & riffen in Kroatië

Keuzes maken is lastig, vooral als het aanbod zo groot is. De Adriatische Zee bij Kroatië zit niet verlegen om wrakken. Om de keuze wat te beperken, richten we ons op een diepte tussen 35 en 50 meter. Hierbij valt ons oog op scout cruiser *Cesare Rossarol*, stoomschip *Lina* en vrachtstoomschip *VIS*. Drie wrakken die ons meesleuren naar het verleden en ons hun avonturen opnieuw laten beleven.

De voormast van de SS Lina is bedekt met grote visnetten die het schip een spookachtige uitstraling geven.



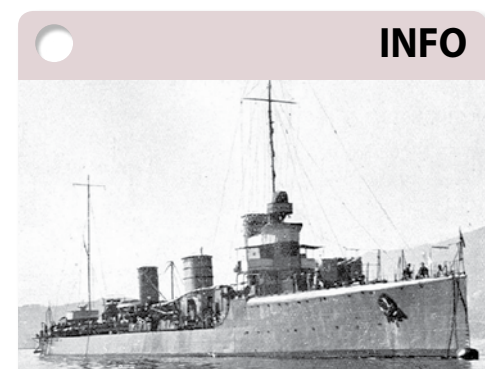
Het enorme stuurwiel op de achtersteven van de Cesare Rossarol is nog in uitstekende conditie.

Het is mistig en ik kan nog maar enkele meters zien. We zitten op 30 meter en dalen steeds verder. De watertemperatuur zakt plots 10 graden en een rilling gaat door me heen. We zitten bijna op 40 meter diepte. Dan doemt ineens het wrak van de scout cruiser voor me op. Het ziet er bijzonder uit: de achtersteven ligt keurig rechtop, terwijl de voorste helft op zijn kop ligt. Precies zoals ons van tevoren verteld was, maar het is toch anders wanneer je het met eigen ogen ziet. 16 november 1918 was de laatste dag dat het verkenningsschip *Cesare Rossarol* nog voer. Enkele dagen hiervoor was de wapenstilstand van de Eerste Wereldoorlog getekend. Ze bevond zich voor de kust van Istrië en was

op weg van Pula naar Rijeka Harbor. Precies tijdens lunchtijd, om twaalf uur, raakte de boot een mijn voor de kust van Liznjan. Door de explosie brak het schip in tweeën en zonk binnen enkele minuten naar de bodem. 98 mannen kwamen hierbij om het leven. Het is een triest einde van zo'n indrukwekkend schip. Samen met mijn buddy zwem ik naar de achtersteven. Het grote afweergeschut staat nog fier rechtop, het machinegeweer lijkt ook klaar voor gebruik. Het is niet moeilijk om je voor te stellen hoe ze met dit verkenningsschip vochten tegen andere kleine schepen en vliegtuigen. Ik kijk door een mangat en onderdruk de neiging om naar binnen te zwemmen, hoewel ik er waarschijnlijk niet eens in zou passen als ik het zou proberen. We zwemmen verder en

ik bewonder de prachtige kleuren van de sponzen en anemonen die dit wrak tot hun thuis hebben gemaakt. Het enorme stuurwiel van de achtersteven is nog in uitstekende conditie en de moeite waard om van dichtbij te bekijken. Hier en daar ligt een grote schorpioenvis, nauwelijks zichtbaar in deze beschutte omgeving. Verderop ligt munitie verspreid op de bodem en

DOOR DE EXPLOESIE BRAK HET SCHIP IN TWEEËN EN ZONK BINNEN ENKELE MINUTEN NAAR DE BODEM



INFO

CESARE ROSSAROL

Naam wrak: Cesare Rossarol
Type: Scout Cruiser **Bouwjaar:** 1915
Bouw: Gio. Ansaldo & C. **Lengte:** 85m
Breedte: 8m **Geschut:** zes 102/35mm, vier 45mm en twee 40/39 machinegeweren met 'mine positioning system'
Voortstuwing: 2 stoomturbines Belluzzo type, 24.000 pk **Gezonken:** 1918

zelfs de sloopstelegraaf staat nog in positie. Het diepste punt van 49 meter bereiken we deze duik niet, we hebben teveel tijd 'verspeeld' en we bereiken onze gas- en decolimiten. Ik geef René een seintje; een klein beetje sip stopt hij zijn camera weg en beginnen we aan de opstijging. Na de gaswissel schakelen we over van ons trimmixmengsel naar 50% decogas en overleggen we onze decompressieverplichting. Na ruim een halfuur zijn we weer boven en klimmen we terug aan boord van één van de vier boten van 'Krnica Dive', diep onder de indruk van de prachtige *Cesare Rossarol*. Deze week verblijven we in het kleine dorpje Krnicki Porat, vlak bij Istrië. Deze meest westelijke provincie van Kroatië omvat het grootste gedeelte van het Istrische schiereiland en is daardoor de ideale uitvalsbasis voor wrakduiken. Duikschoolleigenaar Maurizio van Krnica Dive begeleidt ons deze week en weet precies te vertellen welke wrakken binnen ons duikprofiel passen. De duikschool is gespecialiseerd in technische duikers; het huren van dubbels, stages tot en met V-weights is geen enkel probleem. Het vulstation is van goede kwaliteit en de (standaard) gassen worden ruim en efficiënt gevuld. Het is dan ook niet gek dat veel GUE instructeurs hier graag hun opleiding komen geven. We spoelen onze spullen af en dan is het tijd om rustig bij te komen in onze tentjes.

We verblijven op het kleine kampeerveldje achter de duikschool dat vlak aan de kust ligt, waar volop gelegenheid is om te snorkelen en te ontspannen. Er kan ook gebruik worden gemaakt van de appartementen vlak bij, maar wij gaan toch liever voor het echte kampeergevoel.

STOOMSCHIP LINA

Het is vroeg in de ochtend wanneer we met een RIB over het water scheren. De zee is vandaag met ons, er zijn nauwelijks golven en de zon is lekker warm. Na ruim een uur varen zijn we voor de kust van het eiland Cres, ter hoogte van Cape Pecanj. Ons doel is om de *Lina*, een 70 meter lang metalen stoomschip uit 1879, te vinden. Dit schip stamt uit de tijd dat stoomschepen het langzaam begonnen te winnen van zeilschepen. De *Lina* heeft eerst onder de naam *Valle de Namour* gewerkt en later ook nog als *Nueva Estramandura* en transporteerde olie, wijn en kolen. In de nacht van 14 januari 1914 raakte het vrachtschip in de problemen door het slechte weer. Dikke mist zorgde voor desoriëntatie bij de bemanning. Een zware storm volgde en de *Lina* werd tegen de rotsen gegooid. Ze zonk snel en gegevens over slachtoffers zijn nooit geregistreerd. Bijna honderd jaar later dalen we af met perfect zicht. Op 25 meter diepte zie ik al de hoge boeg van de *Lina*. Twee grote ankers die plat op het



INFO

SS LINA

Naam wrak: SS Lina
Type: Vrachtschip **Bouwjaar:** 1879
Bouw: Andrew Leslie shipyard, Schotland
Eigenaar: Societá 'Adriatica' **Lengte:** 70m
Breedte: 9m **Tonnage:** 1049 ton
Voortstuwing: Stoommachine
Gezonken: 14 januari 1914

dek liggen, vallen gelijk op. Ze werden met een laadboom bediend, in plaats van dat men ze aan de zijkant door poorten liet zakken. Het houten dek is volledig verdwenen, maar de metalen constructie is nog in goede staat. Nieuwsgierig kijk ik naar binnen maar ik zie geen lading. De ruimen lijken leeg. We zwemmen verder richting de brug. Ook hiervan is enkel het geraamte nog overgebleven, daar het meeste van hout was gemaakt. Achter de brug kun je door een deur naar de machinekamer, waar de boiler



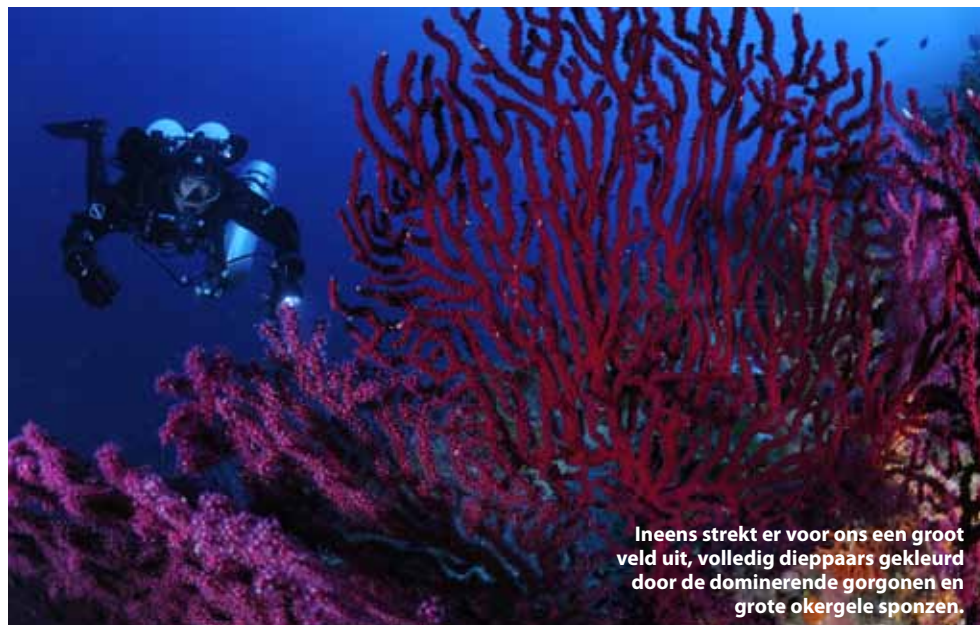
Het houten dek van de Lina is volledig verdwenen, maar de metalen constructie is nog in goede staat.



Een machinegeweer op het Italiaanse wrak Cesare Rossarol lijkt klaar voor gebruik.

en de stoommachine zich bevinden, maar deze duik gaan we niet naar binnen. Op de opbouw ligt een groot gedeelte van de schoorsteen waarop de letter 'G' staat, deze verwijst naar de familie 'Granata', de eigenaar van het schip. De achtersteven van het schip verdwijnt vrij snel de diepte in naar 55 meter. Omdat het zicht daar veel slechter is en we onze bodemtijd zo lang mogelijk willen houden, draaien we eerder om en laten we de rest van het schip achter ons. De voormast is bedekt met grote visnetten die het schip een spookachtige uitstraling geven. De zware lieren eronder lijken kwetsbaar op de metalen constructie te staan. Ik zie ook hier hoe mooi alles begroeid is en in mijn gedachten komt het houten dek terug en zijn de matrozen hard aan het werk om te laden en te lossen. De lieren draaien, grote takels lossen de laatste lading hout terwijl de bemanning niet kan weten

dat ze straks beginnen aan hun laatste reis... Plots duikt René voor me op met een grote camera en ik beantwoord snel zijn vraag of we terug naar de boeg zullen zwemmen, terwijl ik hoop dat hij mijn afwezige gedachten niet heeft opgemerkt. Onze gemiddelde diepte is ondieper dan gedacht en dat is gunstig voor onze bodemtijd. We pakken vijftien minuten extra duiktijd die we voornamelijk spenderen rond de boeg. De andere duikers die ook op het wrak doken, hebben inmiddels hun limieten bereikt zodat we de *Lina* heel even helemaal voor onszelf hebben, niet slecht! De boeg staat nog altijd na al die jaren kaarsrecht overeind. Het is echt een plaatje en ik geniet. Tijdens de opstijging blijven we de *Lina* nog lange tijd zien en stiekem droom ik opnieuw even weg... Dat een schip van ruim 130 jaar oud nog in zo'n goede conditie is en zo goed bereikbaar voor duikers, wat een avontuur!



Ineens strekt er voor ons een groot veld uit, volledig dieppaars gekleurd door de dominerende gorgonen en grote okergele sponzen.

ONVERWACHTE PRACHT

Naast het wrakduiken zijn ook de riffen in Istrië de moeite waard. De felgele en oranje sponzen en zachte koralen kleuren de riffen en zorgen voor een indrukwekkende schoonheid. Aan veel touwen en lijnen zien we de eitjes van haaien. In Crna Punta zijn begroeide tunnels, kleine grotjes en een grote scheur in het rif die in combinatie met het heldere water en het invallende zonlicht een vrolijk en speelse aanblik geven. Overal zitten kreeften, wormen en felgekleurde zeenaaktslakken met hun spiraalvormige eitjes verstopt. Omdat we nu niet op een wrak duiken moeten we ineens navigeren, en daarvoor kunnen we de gids van onze boot volgen. Natuurlijk blijkt dat met een fotograaf als buddy een lastige opgave en al snel is het groepje verdwenen. Alleen een stofwolk in de grotjes laten ze achter als aandelen.

We maken ons niet druk en ik zie René zich als een pitbull vastbijten in zijn onderwerpen in de canyon. Enige tijd later zie ik de gids voor de tweede maal voorbij zwemmen en opnieuw, ditmaal voorgoed, verdwijnen. Na een uur gaan we alvast iets ondieper en duiken weer door een thermocline die zo sterk is, dat het me doet denken aan de haloclines in Mexico. De temperatuur schiet weer 10 graden omhoog en ik krijg het aardig warm in mijn droogpak. De duimen gaan omhoog en mijn boeijte is al onderweg om de boot te waarschuwen. We blijven na een korte opstijging precies op de afgesproken plek te eindigen en tevreden klimmen we aan boord. Dat de volgende rifduik nog veel mooier zal worden, kunnen we ons op dat moment niet indenken. We plannen ongeveer 35 meter met een licht trimixmengsel. Samen met de 50% decotank

DE VOORSTE MAST VAN DE VIS IS DOOR DE EXPLOSIË AFGEBROKEN EN HEEFT VEEL SCHADE AANGERICHT AAN DE OPBOUW

geeft ons dat ondanks de herhalingsduik een flinke bodemtijd en bovendien een gas wat lekker licht ademt. Volgens Maurizio is dit het mooiste rif dat er is, maar na de afdaling en enkele minuten zwemmen snap ik dat nog niet helemaal. Ik baal een beetje dat we niet nog een wrakduik hebben gepland, maar dat was qua logistiek niet mogelijk. Hier en daar een klein gorgoontje maar ik loop nog niet echt warm. Tot we op ruim 30 meter de hoek omgaan en de stroming toeneemt. Ineens strekt er voor ons een groot veld uit, volledig dieppaars gekleurd door de dominerende gorgonen en grote okergele sponzen. Dat ziet

er indrukwekkend uit! We nemen de tijd om al het moois te bekijken en te fotograferen voordat we langzaam beginnen aan de opstijging. Deze neemt nog eens ruim 30 minuten in beslag terwijl we switchen naar ons 50% decogas. De opstijging vanaf een wrak, langs de ankerlijn omhoog is doorgaans nogal saai. Maar op dit mooie rif is de opstijging een deel van de duik, waarbij we tijd en diepte iets beter in de gaten moeten houden en doorgaan met genieten. Omdat er naast het duikcentrum niet veel te beleven valt gaan we 's avonds met de auto naar boven, het dorp in, waar we de keuze hebben uit wel twee restaurantjes. De pizzeria



DUIKEN MET TRIMIXMENGSELS

We richten ons vooral op de wrakken en riffen met een diepte tussen de 35 en 50 meter diep. Voor deze diepte maken we gebruik van trimixmengsels en decompressiegas in een aparte stage. Hierdoor hebben we niet alleen weinig last van narcose, het geeft ons naast extra veiligheid ook een veel langere bodemtijd. Wij duiken volgens de richtlijnen van GUE Tech1; de grote standaardisatie en vaste procedures maken de

planning voor onze duiken zeer eenvoudig en flexibel. Zelfs onder water passen we dieptes, tijden en de bijbehorende decoschema's moeiteloos aan. Omdat je nooit precies weet hoe diep een wrak ligt en waar je op het wrak de meeste tijd gaat doorbrengen, is dit voor ons van grote waarde. Bovendien kunnen we 'multilevel' duiken en op een veilige manier met zo weinig mogelijk gas bovenkomen. **Meer info:** www.tuimelaar.nl



is erg goed, in ieder geval een stuk beter dan mijn kwaliteiten op een campinggaspitje! Tijdens het eten nemen we de tijd om ons voor te bereiden op de duiken van de volgende dag. De voordelen van een flexibel duikplan door te duiken volgens GUE Tech1 zijn groot, we kunnen ons focussen op de wrakken, de positie, interessante punten en de geschiedenis. Diepte en tijd zijn ondergeschikt, dat zien we onder water wel.

VIS OP 50 METER DIEPTE

We staan aan het begin van onze laatste wrakduik. Drie dagen zijn veel te kort hier, er is zoveel te zien! Mijn verwachtingen zijn daarom hooggespannen. Ons laatste wrak ligt in het kanaal Vela Vrata, 400 meter uit de kust bij Cape Masnjak. Hier zonk op 13 februari 1946 het vrachtstoomschip de VIS. Op de zijkanten van de VIS is met grote letters 'JUGOSLAV' te lezen om herkenbaar te zijn voor onderzeeërs. Door onder de vlag van een neutraal land te varen hoopte de kapitein aanvallen te voorkomen. Ze was op weg om kolen te laden in Rasa en om de mijnen te vermijden, kreeg de kapitein opdracht om dicht langs de kust te varen. Toch bleek deze doorgang niet veilig en 's ochtends liep de VIS op een overgebleven mijn. Met een enorme explosie sloeg deze een groot gat aan stuurboordzijde. Binnen tien minuten zonk het schip vlak voor de thuishaven. Omdat de boeg zo snel zonk was er niet eens tijd om reddingsboten te laten zakken. Alleen enkele vlotten konden gebruikt worden. Veel bemanning moest in de ijzige zee springen waarbij 3 mensen om het leven kwamen. Ondanks dat ze zo snel verging, staat het schip

Duiken

We maken alle duiken in droogpak, de temperatuur aan de oppervlakte is 25 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

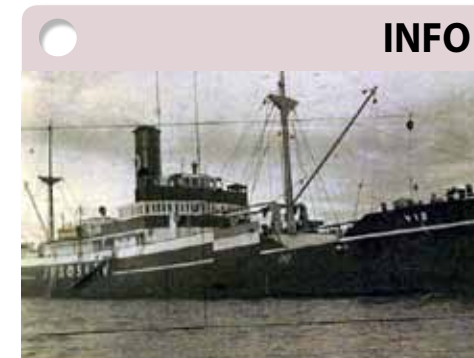
De kleine camping, waar wij verbleven, ligt direct naast het duikcentrum en biedt plaats aan enkele tenten. In de zomer is het absoluut nodig een plekje te reserveren. Op de camping zelf is het heerlijk rustig en het is maar enkele minuten wandelen naar een leuke snorkelplek. Een uitgebreid strand ga je hier niet vinden, alleen een plekje op de warme rotskust. De appartementen liggen in het dorpje Krnica zelf en zijn te reserveren vanaf twee personen. Voor meer luxe behoort een hotel met zwembad ook tot de mogelijkheden. Vanaf daar is het ook maar enkele minuten rijden naar het duikcentrum.

Vervoer

Kroatië is prima per vliegtuig (Amsterdam - Pula) te bereiken, maar met eigen auto is absoluut ook een optie. Je kan 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 in Kroatië.



INFO



SS VIS

Naam wrak: VIS (voorheen Renteria)
Type: Vrachtstoomschip **Bouwjaar:** 1921, Port Glasgow, Groot-Brittannië
Bouw: Dunlop, Bremner & Co
Eigenaar: Oceanija Company, Sušak
Lengte: 79m **Breedte:** 12,5m
Tonnage: 2865 ton **Voortstuwing:** 3 cilinder dubbelwerkende stoommachine
Gezonken: 1946

keurig rechtop de bodem, op een diepte van 45 tot 60 meter diepte. Na een lange afdaling begint onze duik op de bijna 50 meter diepe boeg. Het zicht is erg goed en de stroming matig. We nemen de beelden in ons op en zwemmen rustig naar de brug. De voorste mast is door de explosie afgebroken en heeft veel schade aangericht aan de opbouw. De brug is in redelijk goede staat en vanaf hier hebben we een prachtig zicht over het grootste gedeelte van de VIS. Achter de brug staat de grote schoorsteen nog intact overeind en aan beide kanten is de letter 'O' leesbaar, een verwijzing naar het bedrijfslogo. We zwemmen richting de achtersteven en we zien de hefbomen van de reddingsboten naar binnen wijzen, dit bevestigt het verhaal dat ze tijdens het ongeval niet gebruikt zijn. De achterste mast staat nog overeind en is helaas bedekt met vissersnetten. Het zicht neemt sterk af, deels door de toenemende diepte en deels lijkt er stof van de netten af te komen. Het hult de VIS in een

extra mystieke sfeer. Ik werp een blik op de tijd, diepte en gasvoorraad en merk dat het bijna tijd is om te keren. We hebben precies het hele schip goed kunnen zien, maar om alle details te bekijken zullen we hier toch echt nog eens moeten duiken. Langzaam zwemmen we terug naar de ruim 90 jaar oude boeg en halen de maximale tijd uit onze duik, totdat uiteindelijk de duimpjes weer omhoog gaan. Bij het inladen van onze spullen denk ik weemoedig aan al die andere wrakken die we nog niet gezien hebben, hier in de Adriatische Zee. Niet alleen in de buurt van Istrië, waar onder andere ook nog de prachtige *Baron Gautsch de Stella Polare*, de *Kalliopi*, de *Dormio* liggen, maar ook rond het zuidelijke eiland Vis liggen schitterende wrakken. Houd er wel rekening mee dat de meeste wrakken tussen de 25 en 60 meter diepte liggen, dus een trimix brevet is een vereiste. Kroatië is na deze trip in ieder geval nog niet van mijn wensenlijst verdwenen.