

Tekst i zdjęcia: Darek Sepiolo

UMBRIA

perła Morza Czerwonego

Historie zatopionych wraków są zwykle bardzo dramatyczne, dziesiątki, setki, a czasem nawet tysiące ofiar. W przypadku Umbrii, nic takiego nie miało miejsca. Zimna kalkulacja i czyste wyrachowanie spowodowały to, że dzisiaj mamy możliwość nurkowania na jednym z najpiękniejszych wraków Morza Czerwonego.



Umbria jest jedną z największych atrakcji nurkowych Sudanu. Gdyby nawet nie było tutaj przepięknych, dziewiczych raf i mnóstwa rekinów, sam wrak dostarczy tyle podwodnych wrażeń, że nikt nie będzie zawiedziony. Warto tutaj przyjechać, chociażby tylko dla tych nurkowań. Spoczywający od 65 lat na dnie morza statek, jeden z najlepiej zachowanych wraków nurkowych na świecie wciąż zwycięsko opierający się żadnym pamiątkom turystom, ma do zaoferowania, poza porastającymi go coraz bardziej koralowcami i zwyczajnym wyposażeniem okrętowym, niesamowite zbiory nietkniętego ładunku sprzętu wojskowego z czasów II wojny światowej - od bomb po stare Fiaty 1100 Lunga. Ma za sobą także niesamowitą, heroiczną wręcz historię, z którą warto się zapoznać przed zanurkowaniem.

■ Z dziennika pokładowego

Umbria zaczęła jako rejsowy statek transatlantycki. Wybudowana jeszcze przed I Wojną Światową przez Riehest Schiffswerks w Hamburgu, została zwodowana jako Bahía Blanca 30 grudnia 1911 roku i pod tą właśnie nazwą, już od początku roku 1912 odbywała regularne kursy na trasie Hamburg - Stany Zjednoczone i Europa - Argentyna. Długa na 153,4 metra i szeroka na 18, była w stanie pomieścić dwa tysiące ludzi i jednocześnie zabrać pod pokład dziewięć tysięcy ton ładunku, zaś dzięki sześciocy-lindrowemu silnikowi parowemu, rozwijała prędkość do 14 węzłów. To właśnie w trakcie jednego z transatlantyckich rejsów, u wybrzeży Argentyny, Bahię Blankę zaskoczył wybuch I Wojny Światowej. Statek został wtedy „internowany”, zaś po zakończeniu wojny w 1918 roku przeszedł na własność argentyńskiego rządu.

W 1935 roku Bahię Blanę kupił od Argentyny włoski rząd. Wtedy właśnie statkowi nadano nazwę Umbria. Przez następne dwa lata statek służył do celów wojskowych, przede wszystkim przewożąc do wschodnioafrykańskich kolonii tysiące włoskich żołnierzy. W roku 1937 Umbria ponownie zmieniła właściciela - wykupiła ją Triestino Line, by wykorzystywać ją głównie, jako statek handlowy i pasażerski na trasach pomiędzy Włochami, a portami Morza Śródziemnego i Czerwone-



*65 lat temu
tętniło tu
jeszcze życie,
teraz podziwiamy
niezwykłą grę
światła
w porannym
słońcu.*

go. Nowy właściciel przebudował jednostkę, adaptując ją do swoich potrzeb. Mimo, że nic tego nie zapowiadało, na dalszych losach statku zaważyła ostatecznie współczesna historia.

■ Umbria idzie na dno

W maju 1940 kapitan Umbrii, Lorenzo Muiesan osobiście nadzorował załadunek statku potężnym ekwipunkiem wojennym oraz materiałami budowlanymi w portach

Genui, Leghorn i Neapolu. Ładunek ten miał zostać wykorzystany w działaniach II Wojny Światowej. W ścisłej tajemnicy, na Umbrię załadowano w sumie prawie 9000 ton sprzętu wojennego, w tym między innymi 360 000 bomb, 60 skrzyń z detonatorami, samochody, motocykle, worki z cementem.

Wioząca taki „bagaż” Umbria wypłynęła do Port Sudan 3 czerwca 1940 roku. W tym czasie Włochy, choć niebawem miały przyłączyć się do wojny, wciąż pozostawały krajem neutralnym. Okupująca port brytyjska marynarka wojenna, nie mogła więc zatrzymać statku, oficjalnie Włochy Mussoliniego nie były jeszcze wrogiem Anglii; jedyne co mogła zrobić, to opóźnić wypłynięcie Umbrii z portu. Ostatecznie, po trzech dniach, Brytyjczycy wypuścili włoski statek. 6 czerwca 1940 roku Umbria wypłynęła z Port Sudan w swój ostatni rejs.

Nieustannie śledzeni przez brytyjską jednostkę HMS Grisby, Włosi zostali wkrótce zmuszeni do zacumowania u wybrzeży Port Sudan. Tam, 9 czerwca, „znalazł” Umbrię krążownik HMS Leander. Część jego załogi weszła na włoski statek pod pretekstem szukania na jej pokładzie kontrabandy. Brytyjscy żołnierze zostali tam na całą noc. Następnego dnia rano, 10 czerwca 1940 roku, kapitan Lorenzo Muiesan wystąpił w radiu komunikatu, ogłaszającego oficjalne przystąpienie Włoch do II Wojny Światowej. Był wtedy jedyną osobą na pokładzie świadomą, że w tym właśnie momencie Włochy i Anglia stały się wrogami. Sytuacja w oczach kapitana Muiesana musiała być naprawdę dramatyczna: brytyjski krążownik odcinał Umbrii drogę ucieczki, zaś wojsko nieprzyjaciela gościło właśnie na pokładzie jego statku. W konsekwencji, Muiesan zdecydował się na krok ostateczny. Umbria, tuż pod nosem nieprzyjaciela, została zatopiona przez własną załogę, tak by cenny ładunek, który był na jej pokładzie nie dostał się w ręce Brytyjczyków. Cała załoga zdołała się uratować.

■ Perła z Sudanu

Za najciekawszy wrak spoczywający w Morzu Czerwonym powszechnie uznawany jest Tistelgorm. Na pewno nurkowanie na nim dostarcza niezapomnianych wrażeń, ale zwykle, trudno mówić o kameralnych warunkach. Jeżeli nie trafimy tu wcześniej rano, będąc na trasie północnego safari, jest niemalże pewne, że towarzyszyć nam będą tłumy nurkujących. I tutaj ujawnia się ogromna przewaga Umbrii. Przez cały czas wrak mamy tylko dla siebie. Pozostałe osoby z naszej łodzi, przy tej skali wraku natychmiast rozpraszają się po nim i zostajemy tylko my, nasz buddy i Umbria. Hans Hass nazwał kiedyś Umbrię „najpiękniejszym wrakiem na świecie”.



W ładowni numer 4 największą atrakcją jest ściana bomb.



CYKLON5000



JETSTREAM

XSTREAM



TYLKO JEDEN
Z NICH POTRZEBNY
CI, BYŚ POCZUŁ SIĘ
NAPRAWDĘ BEZPIECZNIE
POD WODĄ!!!

Jedyny autoryzowany
przedstawiciel firmy
POSEIDON na Polskę

OCEAN SUB

www.oceansub.pl
tel. (0-71) 339-21-76
tel./fax (0-71) 363-23-08

w ofercie:

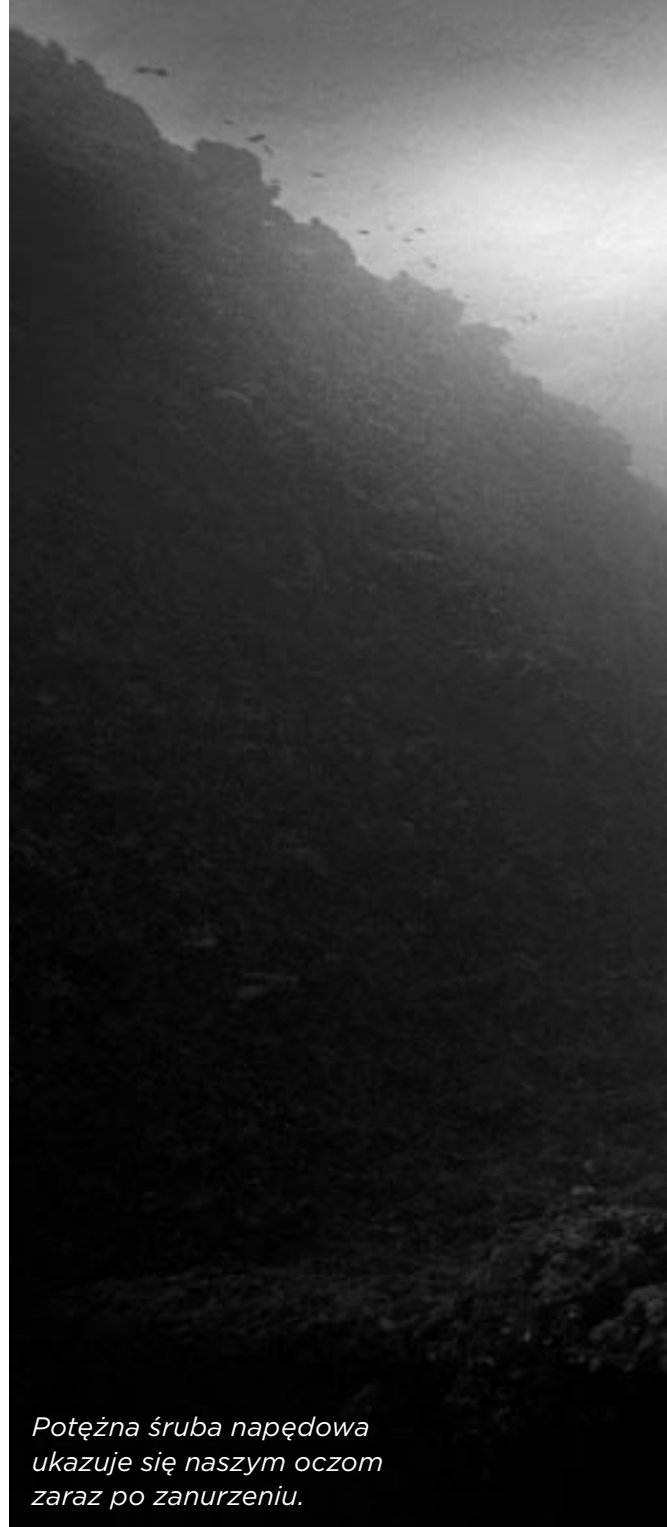
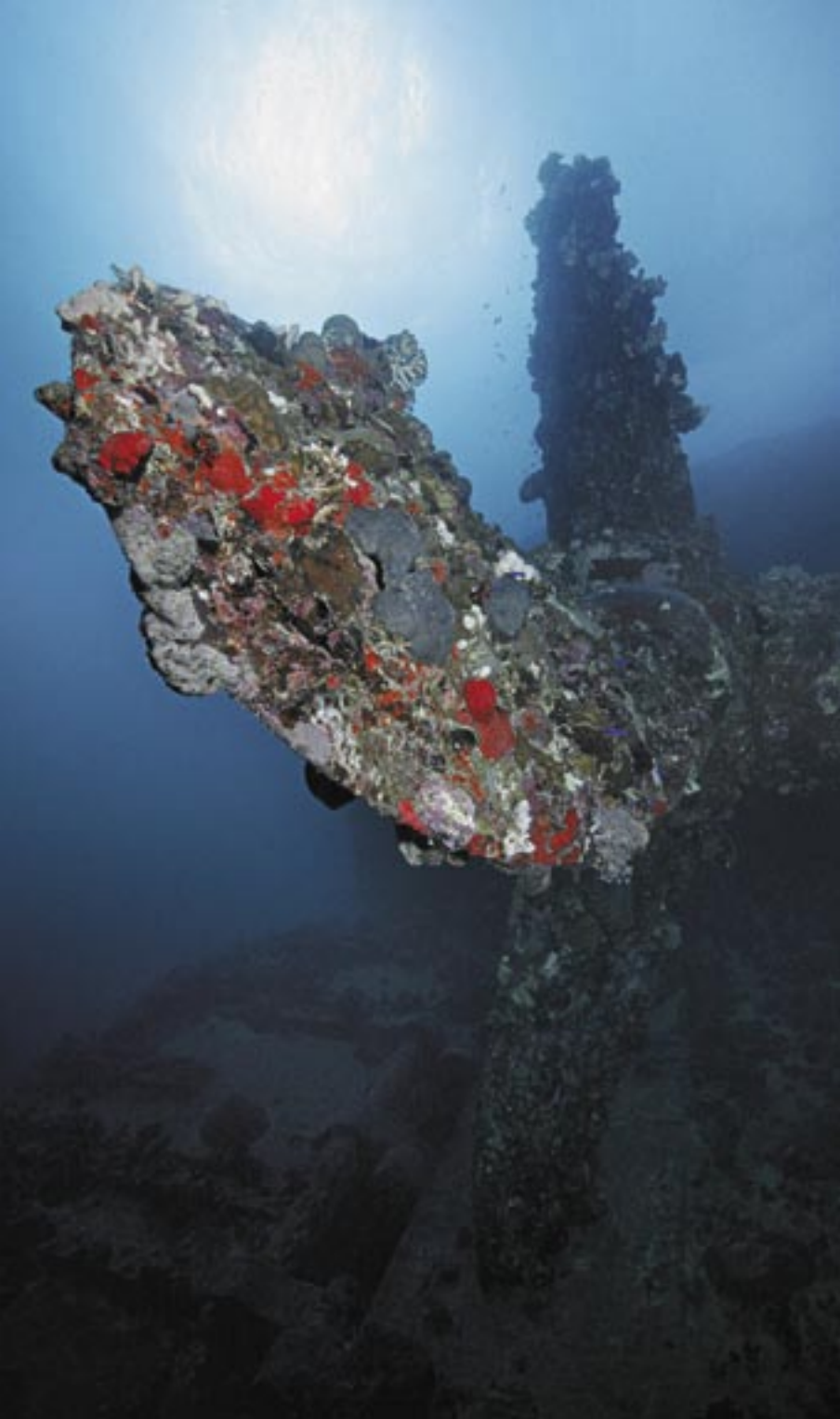
- 🐟 sprzedaż hurtowa
- 🐟 sprzedaż detaliczna
- 🐟 sprzedaż wysyłkowa
- 🐟 kursy nurkowania
- 🐟 szkolenia

ogólnopolski serwis
automatów **POSEIDON**



KALLWEIT

skafandry suche trylaminatowe
www.kwtt.de



*Potężna śruba napędowa
ukazuje się naszym oczom
zaraz po zanurzeniu.*

■ Nurkujemy

Jest wcześnie rano. Słońce dopiero co wynurza się zza linii horyzontu. Wskakujemy do pontonu i po kilku minutach jesteśmy na miejscu. Zanurzamy się nad częścią rufową. Najpłytsza część wraku znajduje się na głębokości kilku metrów, także wystarczy będąc jeszcze na powierzchni zanurzyć głowę i oczom ukazuje się zarys Umbrii. Leży ona na bakiurcie niemalże pod kątem 90 stopni. Po lewej stronie mamy przed sobą plątaninę konstrukcji będących kiedyś pokładami rufowymi, po prawej widać stępkę, płetwę sterową i potężną śrubę napędową. Płyniemy właśnie w tę stronę. Zawsze w czasie nurkowania na wrakach, ta część robi na mnie największe wrażenie. Ogromne, wielkości dorosłego człowieka cztery płyty śruby napędowej porośnięte są grubą warstwą twardych koralów i gąbek. Wiele osób uważa, że Umbria, to najbujniej pokryty nimi wrak na świecie. Faktycznie, niewiele jest miejsc, gdzie można dostrzec

fragmenty oryginalnego kadłuba. Praktycznie cały porośnięty jest przedziwną, chropowatą potacją twardych koralów. Tuż pod płetwą sterową rozpoczyna się zagłębienie w rafie, dzięki któremu możemy przepłynąć pod kadłubem. W tych ciemnościach ukrywa się stado żółtych Bluestriped Snapper. Mijamy je i kierujemy się w stronę błękitu rozświetlającego drugi koniec przepływu. To najgłębsza część nurkowania. Jesteśmy na 34 metrach. Wynurzamy się tuż przy ostatniej ładowni. Akurat tej jednej nie penetrujemy, więc zaglądamy tylko do ziejących pustką luków i płyniemy dalej. Mijamy ogromny maszt, który przewrócił się zaraz po zatopieniu jednostki.



■ Mesa tajemnic

Zaraz za ładownią wyrastają dwa kolejne pokłady, z mostkiem kapitańskim na samej górze. Omijamy jednak tą część, bo największe wrażenie robi przepłynięcie ciągiem komunikacyjnym górnego pokładu. Ażurowa konstrukcja przepuszcza do środka dużo światła, tworząc niesamowitą scenerię. W kilku zakamarkach zagnieździły się stada Glassfish, mieniając się w świetle latarki. W pewnym miejscu, przedzierając się przez wąskie przejście można wptynąć do mesy. Obok ściany bomb w czwartej ładowni, to chyba najbardziej spektakularny widok na cały wraku. Wdzierające się do środka

przez okrągłe okna światło słoneczne nadaje temu miejscu niewiarygodny klimat. Zachowały się tutaj resztki siedzisk i ław stołowych, także całość sprawia wrażenie, jakby jeszcze chwilę temu serwowano tu posiłki. Całe szczęście, że nikt nie zginął na wraku Umbrii, bo w takim miejscu natychmiast na myśl przychodzą historie o duchach. Przedzierając się ponownie przez wąskie przejście, opuszczamy to magiczne miejsce.

■ 3 stare Fiaty

Płyniemy dalej korytarzem biegnącym przez środkową część wraku. Na jego początku znajduje się ładowania numer 3. Dotarcie do jej największej atrakcji, czyli trzech samochodów Fiat 1100 Lunga nie jest takie proste. Przeciskamy się przez metalowe konstrukcje, aby ostatecznie znaleźć się w niskim łuku spowitym całkowitą ciemnością. Wydaje się, że musimy być tuż pod mesą. Samochody właściwie leżą jeden na drugim, zaklinowane między

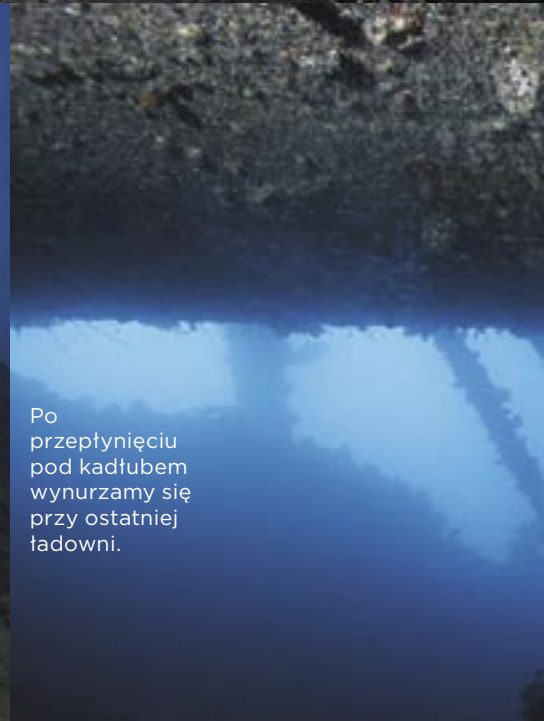


W ładowni numer trzy pozostały samochody

FIAT 1100 LUNGA

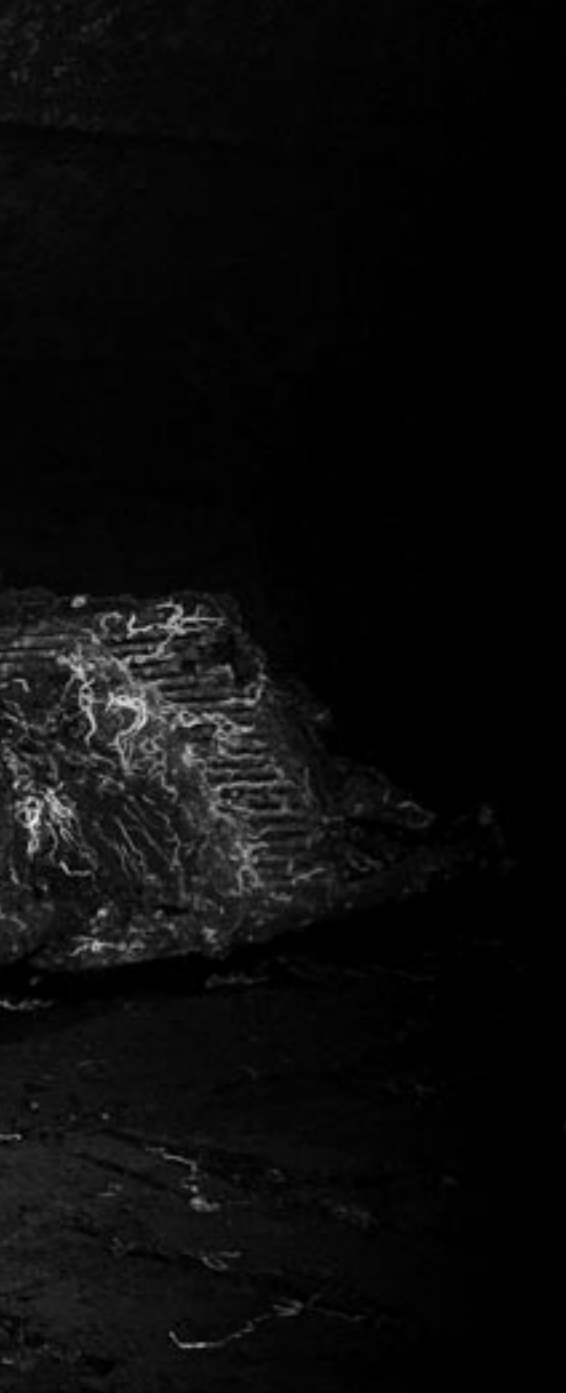
Po ponad 60 latach łańcuch kotwiczny tak obrósł koralami, że z daleka trudno go zauważyć.

Po przepłynięciu pod kadłubem wynurzamy się przy ostatniej ładowni.



W dziobowej części wraku natknęliśmy się na

WINDY KOTWICZNE



Droga powrotna to być „spacer” nad wrakiem.





mesa - najbardziej magiczne miejsce na wraku

konstrukcyjnymi elementami statku. Lata pod wodą zrobiły swoje, ale zważywszy na warunki, auta zachowały się w bardzo dobrym stanie. Dokładniejsza penetracja jest bardzo trudna. Rzut okiem w zięjące pustką kabiny i pora wycofać się bardzo ostrożnie. Każdy nieuważny ruch wzbija tumany osadów i następna osoba ma już niewielkie szanse, żeby cokolwiek zobaczyć.

■ Ładownia numer 4

Kiedy doptywamy do tej niegdyś najniebezpieczniejszej części wraku, penetrację musimy odbywać pojedynczo. Obok wybuchowego ładunku, znajdują się tutaj całe masy worków z betonem. Jest tam na tyle mało miejsca, że dwaj nurkowie nie zmieściliby się razem. Wewnątrz panuje półmrok i dopiero kiedy wzrok przyzwyczaja się do takich warunków, oczom ukazuje się ściana bomb. Zaraz po zakończeniu II Wojny Światowej, nadzorujący ten rejon Afryki Brytyjczycy, mieli poważny problem z wrakiem Umbrii. Nieostrożna eksploracja mogła doprowadzić do eksplozji, której siła zmyłaby po prostu Port Sudan. Postanowili oni więc krok po kroku rozbroić znajdujące się na pokładzie ładunki wybuchowe i dzisiaj mimo, że setki bomb wyglądają groźnie, nie stanowią one już żadnego zagrożenia dla miasta, ani nurkujących. Krótka sesja fotograficzna dobiega końca i czas ruszać dalej. Nie ma czasu na dalszą penetrację tej ładowni, gdzie podobno znajdują się jeszcze butelki z ponad 60-letnim winem. Nasz divemaster twierdził, że na specjalne okazje zawsze jedną wytawiał.

Tym razem nie było „specjalnej okazji”, także obeszliliśmy się smakiem.

Powoli docieramy do dziobu statku. Na pokładzie zachowały się windy kotwiczne i maszt, który podobnie, jak ten z części rufowej zламаł się po zatopieniu jednostki. Oddalamy się od wraku, żeby przyjrzeć mu się z dalszej perspektywy. Mimo, iż są to wody przybrzeżne widoczność sięga 30 metrów i sylwetka Umbrii robi z tej perspektywy niesamowite wrażenie. Powoli wynurzamy się, udając się w drogę powrotną do części rufowej. Mijamy potężny łańcuch kotwiczny leżący na burcie wraku. Same kotwice zostały zdemontowane przed zatopieniem jednostki i znajdują się 200 metrów dalej.

Droga powrotna wiedzie prawie cały czas nad sterburtą. Płyniemy na głębokości kilku metrów, więc traktujemy to, jako przystanek bezpieczeństwa. Ten podwodny „spacer” pozwala podziwiać Umbrię rozświetloną intensywnie już operującym słońcem. W końcu docieramy do części rufowej. Pozostały tutaj jedynie metalowe elementy konstrukcji. Drewniane pokłady pochłonął czas. Cała ta płatanina relingów i pozostałości deków porośnięta jest bujnie koralami i gąbkami tworząc fascynujący krajobraz. Tutaj kończymy pierwsze zanurzenie. Następne dwa przebiegały dokładnie według tego samego scenariusza i o dziwo! po prawie 5 godzinach spędzonych na wraku nadal pozostawał niedosyt.

Tuż pod płetwą sterową ukrywa się stado żółtych Bluestriped Snapper.



DIVE AWAY



DIVE AWAY GWARANCJA UDANYCH WAKACJI

www.dive-away.pl

biuro@dive-away.pl

tel: 602 231 911