

# Das Wrack Lina

Baujahr 1879, Länge 90 m,

gesunken 1914 in der Nacht 17/18 Jänner,

**Tiefe:** Bugspitze 27 m, Heck 52 m

## Geschichte

Die LINA war ein Stahldampfer, noch im Jahre 1879 in der Werft Newcastle on Tyne in Großbritannien gebaut, in der Zeit als die Stahlschiffe schon über die Segelschiffe siegten und damit die Hauptrolle bei der Warenbeförderung übernahmen. Es konnte manchmal passieren, dass mancher Klipper (schnelles Segelschiff) mit Stahlrumpf auf einer langen Überseefahrt über einen langsamen Dampfer siegte. Es wurde aber ganz klar, dass die Zeiten der Segelschiffe vorbei sind und die Zukunft den schwarzen, rauchigen segellosen Stahlriesen gehören wird.

Der Rumpf der LINA war ein Stahlrumpf, dessen Schlankheit an die Segelschiffe erinnerte. Sein Hauptdeck aus Holz erstreckte sich vom Bug bis zum Heck und mitten im Schiff gab es einen teilweise aus Stahl und teilweise aus Holz gebauten Aufbau und eine Dampfmaschine. Laderäume waren im Bug- und Heckbereich, mit je einem Mast und Kränen zur Frachtverladung.

Ein hoher Schornstein befand sich über dem Dampfkessel, unmittelbar hinter der Kommandobrücke. Der hohe und gerade Bug hatte zwei Anker, die mit einem besonderen Kran ausgezogen wurden (nicht durch übliche Ankerklüsen an den beiden Bugseiten). Das mit einem Ruderrad und Schrauben elegant gebogene Heck war vom "Klipper-Typ (wieder nach dem Vorbild schneller Segelschiffe).

Der alte Dampfer LINA hat die Weltmeere unter dem Namen VILLE DE NAMOUR nämlich NUEVA ESTRAMANDURA befahren, bevor das Schiff im Jahre 1901 von Vincenzo Granata, Eigentümer der Societa »Adriatica« aus Bari gekauft wurde. Die »Adriatica« verkehrte im Mittelmeerbereich und beförderte Öl und Wein aus der italienischen Provinz Puglia nach Nordeuropa, und auf der Rückkehr Kohle aus Cardiff. Auch in den Händen des neuen Eigners diente die LINA gut bis zum Beginn des Weltkriegs. In einer Winternacht am 14. Januar 1914 unter dem Kommando vom Kapitän Giuseppe Cicconardi verlor die Besatzung wegen dem dichten Nebel die Orientierung während der Fahrt durch Vela vrata (Kanal zwischen Cres und Istriens Küste), um danach mit furchtbarer Wucht auf einem Riff nahe dem Kap Pecen auf Cres zu zerschlagen. Das Schiff versank schnell. In den Unterlagen der Gesellschaft ist nicht angegeben, ob es in diesem Schiffbruch Verunglückte gab. Beladen war die Lina unter anderem mit wertvollem Mahagoniholz. Heute gibt es Spekulationen darüber, dass es sich bei dem Untergang um einen Versicherungsbetrug gehandelt haben könnte.

## Wrack und Tauchen

Die LINA ist seit langem als namenloses Wrack bekannt. Die Fischer hüteten sich vor dem Wrack, um nicht ihre Netze an ihm zu verlieren, aber vom gesunkenen Schiff erzählten sie den Tauchern. Das Wrack rutschte mehrfach ab, so dass heute in der Literatur unterschiedliche Tiefenangaben existieren. Das Wrack liegt auf dem Sandgrund mit der Bugspitze zur Küste. Der Bug befindet sich inmitten der kleinen Bucht, etwa 50 m südlich vom Kap Pecen. Bei klarem Meer kann man ihn von der Wasseroberfläche sehen. Der Grund fällt hier ziemlich steil hinunter, so dass die Bugspitze in 27 m Tiefe, das Heck aber in

52 m Tiefe liegt. Es ist eindrucksvoll, wenn man im seichteren Teil am Ende der Bucht eintaucht und in die Tiefe taucht, denn dann erscheint aus dem Meeresblau der hohe Bug, was auf alle Taucher einen besonderen Eindruck hinterlässt. Am Bug erblickt man gleich zwei alte Admiralitätsanker mit einem auf dem Oberdeck befestigten Klüver, wie bei einem Segelschiff (spätere, moderne Anker werden anders, ohne Klüver konstruiert, was erlaubt, den Anker von der Bug Seite durch die Ankerklüse leicht zu lichten). Das hölzerne Hauptdeck ist verfallen, aber querlaufende Stahlfassungen, auf denen Holz aufgestellt war, sind an ihrem Platz und so kann man von oben das gesamte Schiffsinnere sichten. Die Laderäume sind leer. Von der Kommandobrücke blieb fast nichts übrig, weil die Wände aus Holz waren. An dieser Stelle steht noch immer ein Ruderradgestell. Ein Aufbauteil hinter der Brücke ist aus Metall und gut erhalten. Durch eine Tür kann man in den Maschinenraum kommen, bis zu Kessel und Dampfmaschine. Gegenstände und Ausrüstung im Inneren sind weniger bewachsen als die Außenteile, und im Rumpf kann man Mittelmeer-Mönchfische und Seeaale treffen. Vorsicht, wegen der Schlagseite beträgt hier die Tiefe fast 40 Meter, was schon die Sporttauchgrenze ist! Auf dem Aufbau kann man auch den Schornstein sehen, dessen größerer Teil über dem Aufbau liegt. Am Schornstein gibt es einen Blechbuchstaben HG, die Schutzmarke der Schifffahrtsgesellschaft Adriatica, gleichzeitig der Anfangsbuchstabe des Eigentümers - der Familie Granata.

Hinter dem Aufbau ist der Heckladeraum (auch leer) für die Schiffsfracht und der Besanmast mit hängenden Resten von Fischernetzen. Wenn wir längs des Decks tiefer tauchen, kommen wir zum Heck. Die Tiefe beträgt hier schon 50 Meter, und wenn wir die Schiffsschraube erreichen, sind wir schon in 56 m Tiefe. Das Heck ist fast immer in trüber Wasserschicht, und wegen schlechter Sichtbarkeit wird das Tauchen bis zu diesem Schiffsteil nicht empfohlen. Es ist viel interessanter und sicherer sich im mittleren und seichteren Teil aufzuhalten, wo man regelmäßig Schwärmen von kleineren Fischen begegnet. Wir empfehlen am Ende des Tauchens eine kleine Unterwasserhöhle am Ende der Bucht, mit dem Eingang gleich unter der Oberfläche, zu besuchen. In horizontalen Rissen der Höhle halten sich Schwärme von kleinen Fischen, meistens Mönchfische und Brandbrassen auf, die hier eine Zufluchtsstätte vor größeren Raubfischen gefunden haben.

Betauchen kann man das Wrack "Lina" über die Tauchbasis:

Styria-Guenis-Diving-Group

Tauchschule mit Appartements auf der Insel Krk-Kroatien.

Günter Rath

Dubrovacka 10

HR-51500 Krk

Otok Krk

Kroatien

Mail. Basis: [info@styria-guenis-diving-group.com](mailto:info@styria-guenis-diving-group.com)

Tel. Basis: +385 / (0) 51/221-945

Mob. HR: +385 / 98 91 52 109

Mob. A: +43 / 664/ 311 60 04

Web: <http://www.styria-guenis-diving-center.com>