A diver is seen in the upper right quadrant of the image, illuminated by a bright light, exploring a large, rusted metal structure that is part of a shipwreck. The water is a deep, dark blue, and the overall scene is dimly lit, emphasizing the mysterious and historical nature of the wreck. The diver's light creates a strong contrast with the surrounding water.

Mange skandinaviske dykkere lever i den vildfarelse, at der ikke findes god dykning på hjemmeplan. Den opfattelse har DYK tænkt sig at ændre på. Naturdykningen langs Sveriges vestkyst og i Norge holder meget høj klasse, også internationalt. Men er der noget, vi især kan være stolte over, så er det vores unikke vragedykning. Koldt og til tider brakt vand i kombination med livlig søfart og svært navigerede farvande, har begavet vore kyster med en mængde velbevarede og historisk interessante vrage. For at overbevise tvivlerne har vi udvalgt ni af de mest populære og bedste vrage i de tre skandinaviske lande.

FOTO: PER EIDE

# SKANDI





1. SAPPMEER
2. DIRECTOR REPPENHAGEN
3. ARES
4. VAPPER
5. KRONPRINZ WILHELM
6. S/S OSTMARK
7. M.S. SEATTLE
8. FRANKENVALD
9. DRONNING MAUD

# NAVVIENS

*populæreste vrag*

Lastebommene om bord på SAPPMEER har hvilet i disse støtter midtskibs, når de ikke var i brug.

Forventningerne er i top og når man daler frit ned langs nedstigningslinen får man ret tidligt øje på vraget. Allerede på stor afstand skimtes konturerne af bakken hvor nedstigningslinen er fastgjort, og blikket glider agterud, hvor Sappe breder sig. Der er et grønt lys, som om man svømmer i smeltet champagnebrus. Eftersom *Sappe* står lavt på 24 meters dybde, når man let flere omgange både langs bunden og oppe langs dækket på bagbordssiden. Overbygningerne er sammenstyrtet, men med lidt fantasi kan man godt se hvor styrehuset har været. Midtskibs finder man de karakteristiske ”støtter” til lastebommene.

Generelt set har skibet mange interessante detaljer som spil, pullerter, lastrum med mere, og et enkelt dyk er ikke nok til at få udbytte af et supervrag som SAPPMEER.

#### SAPPMEER

Længde 51 meter

Tonnage 491 bruttoregister-ton

Byggeår 1961 i Holland

Sank Gik på grund 7. november 1969

Område Ud for Biskopsön i Stockholms sydlige skærgård.

# 1 SAPPMEER

## - EN BÅD KOMMER LASTET MED KALKSTEN

**M**otorfartøjet SAPPMEER afgik den 7. november 1969 kl. 14:30 fra Storugns (Gotland) lastet med 649 tons kalksten på vej til Iggesund. Besætningen var på otte mand under kommando af kaptajn Sören Nilsson. SAPPMEER var en flittig pendler mellem Gotland og Norrland med kalk i lasten. Også på denne novemberdag, hvor hun skulle finde sin sidste hvileplads i Stockholms skærgård og blive et af Stockholms mest populære dykkesteder.

Sigten var god og vurderedes til mellem 5 og 10 distanceminutter. Kursen var lagt mod Revenggrundets fyr ud for Sandhamn for derfra at fortsætte indenskærs i Stockholms skærgård. SAPPMEER tøffede af sted med autopiloten aktiveret og efter at have håndpejlet diverse fyr, mente besætningen, at man var på ret kurs og gav fuld kraft fremad. Omkring kl. 22:30 stødte skibet hårdt på grund og sad fast. Overstyrmand Bengt-Arne Nilsson tog en matros med frem til bakken hvor tankene blev inspiceret og man konstaterede, at man var sprunget læk, så samtlige læsepumper blev startet. En redningshelikopter blev tilkaldt. Havet forværrede situationen og efter 20 minutter fik skibet stærk styrbords slagside som kun blev værre.

– Jeg glemmer aldrig, da jeg så helikopteren komme lavt i horisonten og jeg kan den dag i dag huske enhver detalje i forløbet, beretter Bengt-Arne Nilsson.

Helikopteren fløj ind til Stockholm, hvor der blev taget hånd om besætningen. Dagen efter konstateredes det, at skibet om natten var gået til bunds ved Röd-kobbs Fallena.

SAPPMEER, eller kort og godt *Sappe*, ligger på 24 meters dybde med let slag-side til styrbord. Kalkstenene er røget ud over bunden, hvilket gør lokaliteten lys og fin i det grønne Østersøvand. Sigten er ofte omkring 8-10 meter og dykningen på Sappe er meget bekvem og relativt let. Det som til tider besværer dykningen er stærk søgang, som kan skabe dønninger. Søsygetabletter anbefales inden turen.



Forenden af SAPPMEER rejser sig majestætisk fra bunden.



## 2 DIRECTOR REPPENHAGEN

TEKST MARKO WRAMÉN  
FOTO HÅKAN JOHANSSON

### - MALMSKIB SÆNKET AF GENTLEMAN-UBÅD

#### DIRECTOR REPPENHAGEN

Længde 79 meter  
Tonnage 1683 brt  
Byggeår og -sted  
1893 i Stettin, Tyskland  
Sank 11. oktober 1915  
Område Østersøen syd for  
Öland, ud for Sandhamn.

S kulle skandinaviske vragedykkere af en eller anden grund vælge en skytshelgen, bør englænderen *Francis Cromie* stå højt på listen. Hans korte, men vellykkede karriere som ubådskaptajn under første verdenskrig, har givet vragedykkere en række interessante dykkesteder. Ved næsten alle sænkninger lykkedes det ham desuden at undgå blodsudgydelser, en gentlemanbedrift, der fortsat var mulig i begyndelsen af første verdenskrig. Et af de finere fartøjer, som mødte sin skæbne i form af kaptajn Cromie, var det tyske dampskib **DIRECTOR REPPENHAGEN**. Det skete på den for tysk handelsøfart skæbnesvangre mandag, den 11. oktober 1915. Cromie havde kommandoen over den britiske ubåd E19 og det var lykkedes ham at snige sig ned i Østersøen gennem et område i Øresund, som tyskerne havde afspærret. Denne mandag havde han lagt sin ubåd ud for Ölands sydlige odde i håb om at kunne angribe de mange skibe, der fragtede svensk jernmalm fra Luleå til den tyske krigsindustri.

Idet det lysnede, fik man øje på et dampskib i horisonten og en succesfuld dag for briterne blev indledt. Cromie stoppede flere skibe og gik om bord og granskede skibets papirer. Var fartøjet tysk og på vej til tysk havn, blev besætningen beordret i redningsbådene, hvorefter skuden blev sænket. Var det et svensk skib på vej til tysk havn, bad man om forladelse og lod det fortsætte.

På denne måde sænkede Cromie og hans besætning fire skibe og jog et femte på grund. Det fjerde i rækken, var **DIRECTOR REPPENHAGEN**, som kom i sigte ved totiden om

eftermiddagen, midt under sænkningen af damperen *Gutrune*. Også **DIRECTOR REPPENHAGEN** blev bordet og efter kontrol af kaptajn Spiegels papirer sendtes besætningen i bådene. Derefter åbnede man bundventilerne og skibet begyndte langsomt at synke. I skumringen klokken halv seks om aftenen fandt hun sit sidste hvilested på 40 meters dybde.

Da **DIRECTOR REPPENHAGEN** blev genopdaget i 1983, var hun ret intakt. Et af de klassiske syn var den smukke kakkelovn i kaptajn Spiegels salon. I dag er den væk, men man kan stadig se fundamentet. Sirlige trædetaljer i indretningen vidner om en faglig stolthed fra svundne tider. Et andet højdepunkt er det smukt udsmykkede toilet, som er elegant dekoreret med naturmotiver og hejrer. Ved siden af står et ituslået badekar. I et par skuffer som står åbne ligger dele af en avis halvgemt i slammet. Ser man nøje efter kan man læse enkelte tyske ord, sat med kraftfuld tysk frakturskrift.

Agteren er brækket over og peger næsten lige ned i bunden. På styrbordssiden ved det agterste lastrum ligger en reserveskrue, en genstand, som siden blev mere ualmindelig i takt med metalangelen under krigens forløb.

I den anden ende af damperen er stævnen ret og robust, uden at den dog taber i elegance. Begge ankre hænger på plads og nede ved bunden på 40 meter har strømmen udgravet et stort hul under stævnen, som her er knivskarp. Inde i forskibet er sømændenes køjer der endnu, og en støve ligger tilbage, efterladt af en stresset matros, da fartøjet blev overgivet for 89 år siden.

Her er det let at forestille sig, at kaptajnen har siddet og skrevet sine breve, selv om bordpladen og skuffen er gået til.

## 3 ARES

– STILFULD DAMPER FYLDER SNART 100

ARES første navn var MAGNOLIA og det kaldes hun fortsat af mange dykkere og fiskere. En forårsdag i 1906 afgik ARES fra Sunderland for at fragte 1.400 tons stenkul til Gävle. Besætningen på 18 mand var under kaptajn Johan Forslings kommando. Rejsen over Nordsøen var stille og om torsdagen den 17. maj anløb man Helsingborgs havn. Her steg første maskinisten A. Rohlssons frue Elida om bord for at få en afslappende lystrejse med sin mand. Samme aften lettede man anker igen.

Om natten kom fartøjet ind i et tykt tågebælte syd for Trelleborg. Kaptajn Forsling blev vækket og overtog med det samme kommandoen. Umiddelbart efter dette hørtes tre korte tågesignaler foran fra to sejlskibe. På grund af den tætte tåge kunne besætningen på ARES ikke se sejlskibene og derfor blev der kommanderet halv kraft samtidig med, at man drejede mod styrbord. Straks efter beordredes der sagte kraft og derefter fuldt stop.

Idet sejlskibene passerede, hørte man en dampers tågehorn forfra på bagbords side. ARES svarede med et pift i sin dampfløjte og efter flere signaler afgav ARES to lange trut, som tegn på, at hun lå stille. Så dukkede forstaven fra et stort dampskib pludselig op på vej mod ARES' bagbords side. Den fremmede damper gav tre korte signaler, som betød, at man havde slået fuld bak og ARES' skipper kommanderede ligeledes fuld bak.

Men kollisionen syntes allerede uundgåelig og Forsling forsøgte at begrænse ulykkens omfang ved at beordre fuld kraft frem med roret til styrbord, for at ARES skulle dreje op langs siden af det frembrusende dampskib. Men den anden damper havde fortsat ganske høj fart, hvilket gjorde manøveren udsigtsløs. I stedet slog man igen over på fuld bak om bord på Ares. Men da var det allerede for sent og ARES' bagbordsside blev pløjet igennem

af den store dampers stævn. Vandet fossede hurtigt ind i store kaskader og dele af besætningen, som var løbet op på dækket, da kollisionen var uundgåelig, hoppede over på det andet skib. Det gjorde kaptajn Forsling også, men da han opdagede, at begge maskinisterne samt fru Elida Rohlsson var savnede, hoppede han tilbage om bord på den synkende skude for at råbe til maskinisterne i maskinrummet, at de skulle stoppe maskinen og derefter forlade skibet.

ARES sank hurtigt og mindre end tre minutter efter kollisionen, forsvandt hun fra havets overflade for at finde sin sidste hvile på 36 meters dybde. Maskinisterne og fru Rohlsson hoppede i vandet. Men det andet skib, damperen HILVERSUM, satte en redningsbåd i søen og kunne kort efter fiske de tre skibbrudne op.

For vragedykkere i Sydsverige er ARES en kær gammel ven. Takket være sin rimelige dybde og den praktiske beliggenhed, blot seks minutters sejlsyd for Trelleborg, er hun blevet en favorit for mange vragedykkere. Det charmerende gamle vrage står kølet og næsten helt intakt på en lys lerbund. Agterstaven er meget smukt hvælvet og byder på en fin udsigt nedefra. Oppe på agterdækket står et fint nødrat og foran dette ligger en gigantisk reserveskrue. En kort svømmetur fremad og du kommer til et skylight, som lader lyset stråle ned over dampmaskinen. Yderligere en bid fremad rejser den lille midterbygning sig. Hovedrattet er faldet ned på dækket foran denne, og fra forsiden kan man svømme ind i kaptajnens kahyt, hvor sekretæren endnu står på sin plads, som om tiden står stille. Fremme på forskibet hviler to enorme stokankre, der tydeligt vidner om denne elegante dames høje alder.

**BIG BEN** gir altid det bedste  
**TILBUD**

JP-2000 08E: Førpris 3.495,- **NU: 2.495**  
JP-1010-00E: Førpris 3.995,- **NU: 2.995**

Sendes pr. postordre til hele landet

**CITIZEN**  
**PROMASTER**  
Specialist

alle modeller på lager  
3 års garanti  
1. batteriskift gratis

www.bigben.dk  
**BIG BEN**  
Specialforretning for ure, kikkerter og optik  
FREDERIKSBORGGADE 29 1360 KBH. K TLF/FAX 33 13 52 14

**Oplev to sider af verdens bedste dykning**

**Bunaken**  
Prisbelønnet vægdykning  
Tasik Ria Resort,  
Manado

**Lembah**  
Muck divingens hovedstad  
Kungkungan Bay Resort,  
Lembah Strait

Steve Smithson  
silent-symphony.com

**2 forrygende dykkermål**  
**2 fremragende hoteller**  
**1 dykkerarrangør**

North Sulawesi's only PADI 5 Star Gold Palm IDC Resorts  
info@eco-divers.com  
**eco-divers.com/dk/htm**



#### ARES

Længde 69 meter

Tonnage 1501 bruttoregister ton

Byggeår- og sted Sunderland, UK, 1883

Sank Efter kollision 18. maj 1906

Område Trelleborg sydlige Sverige

Den ringe dybde og den korte sejlads fra Trelleborg, gør ARES til et af sydsveriges mest populære vrage.



## Dykkertur

**Eksklusiv liveaboard**

# RØDEHAVET

**Deep south St. John**

**Mød det uberørte !**

**8/9 til 15/9 - 2005**



**Pris kr. 8.995,00**

Ved tilmelding betales depositum kr. 1.500,00

**Aqua Sport**

tek. arr. Falk Lauritsen

**St. Kongensgade 116**

**Tlf: 33 33 77 99**

**www.aquasport.dk**

4

# VAPPER

## – FISKEFABRIKKEN SOM INGEN VILLE HAVE

### VAPPER

Længde 102 meter

Tonnage 3019,18 brt

Byggeår og -sted Volkswerft Stralsund i 1974

Sank 1994 under bugsering i hårdt vejr

Sted Udmundingen af Østersøen, syd for Falsterbo

Der er utallige faktorer, som skal være til stede, før et vrage er optimalt at dykke på. Mange vil gerne have en respektabel størrelse, så dykket ikke er overstået på et kvarter. For at flest mulige dykkere kan være med, bør vraget befinde sig på relativt lavt vand. Gerne sådan, at dykket kan starte på 5-6 meter. Dykning er nu engang en visuel oplevelse, så området bør have klart vand. Mulighed for lettilgængelig og sikker vragepenetrering skader bestemt heller ikke. Vraget bør stå opret på kølen og fotografier skal have noget at tage billeder af. Af hensyn til det offentlige omdømme, så er det også bedst, hvis der ikke er gået menneskeliv tabt, da skibet sank. Sidst, men bestemt ikke mindst: for at forhindre, at det danske farvandsvæsen beordrer vrages overbygning bortsprængt, så skal skibets sidste hvilested helst lige nøjagtigt befinde sig på svensk territorium...

Selv om det er sjældent, at alle disse forudsætninger er til stede på én gang, så har man lov til at være heldig en gang imellem. Det gælder fx VAPPER, et stort fiskeskib, som man nærmest kunne kalde en flydende fiskefabrik. I sin tjenestetid arbejdede hun i Østersøen med fangst til de baltiske lande. Oprindeligt blev fartøjet bygget på *Volkswerft Stralsund* i 1974 og indtil kommunisternes og jerntæppets fald i slutningen af firserne, havde hun travlt med at støvsuge havbunden for fisk. Da Estland var i gang med at bevæge fra et kommunistisk styre til markedsøkonomi, blev der pludselig helt andre vilkår for deres flåde af skibe.

De fartøjer, der havde en reel brugsværdi, blev eksporteret ud af landet for at skaffe kapital til deres nye ejere. Og så stod man med alle overskudsskibene. Hvem havde interesse

i at købe store flydende fiskefabrikker, gamle dieselubåde og andre ramponerede fartøjer? Absolut ingen...

Derfor var fartøjer som VAPPER nu mere værd døde end levende. Via mellemhandlere blev skibet solgt til *Ibson Trading* i Dubai i De Forenede Arabiske Emirater. Planen var, at Vapper skulle slæbes fra Estland til Indien for at ende sine dage på en strand som skrot til ophugning. Vapper blev taget på slæb fra Estland og havde været under bugsering et par dage, da uheldet indtraf. Om natten den 19. december 1994 var vinden tiltaget i styrke og slæbetrosserne sprang. I løbet af kort tid fik det førerløse fartøj problemer og endte på havets bund.

Det er her, at *Ibson Tradings* uheld, blev til vores held som dykkere. Vapper landede opret på bunden i udmundingen af den klare Østersø og ikke en sjæl kom til skade ved havariet, der fandt sted på den svenske side i Øresund. Efter at have sikret sig, at der ikke blev frigivet mere olie fra vraget, besluttede de svenske myndigheder i år 2000 at tillade dykning i området. Nu kan dykkere på alle erfaringsniveauer tage en tur rundt på et stort og relativt intakt vrage. Når man har udforsket det udvendige, så er der rige muligheder for at tage et kig indenfor.

Penetrering er naturligvis forbundet med en vis risiko, men hvis man har god kontrol med sin opdrift og trim, så er VAPPER et godt sted at øve sin teknik på. Når man langsomt svømmer rundt i skibet, er der mange forskellige kombinationsmuligheder. Lidt som en kæmpelabyrinth. Husk dog på hvilken vej du kom ind i labyrinthen, så du kan finde ud igen.

Alene på grund af sin størrelse er Vapper et besøg værd. Dertil kommer de mange penetrationsmuligheder.



#### KRONPRINZ WILHELM

Længde 77 meter

Tonnage 1768 brt

Byggeår og -sted Stettiner Oderwerke

Sank 2. november 1917 efter beskydning af ni engelske destroyers

Sted Kattegat, ca. 20 sømil nord for Gilleleje

# 5 KRONPRINZ WILHELM

## - OFFER FOR NI ENGELSKE DESTROYERE

**B**landt de vrage, der er medtaget i denne oversigt over de mest populære vrage i de tre skandinaviske lande, er der en overvægt af skibe, der er forlist som følge af militære aktioner. Det er ikke fordi DYKs skribenter er krigeriske af natur, men mere fordi store sødygtige skibe som regel ikke synker uden grund.

S/S KRONPRINZ WILHELM var endnu en af krigens ofre, men denne gang udspillede historien sig under første verdenskrig.

KRONPRINZ WILHELM blev bygget i Tyskland i 1915 og var derfor allerede fra starten godt på vej til krigen, der brød ud året forinden. Oprindeligt blev hun bygget som passager- og fragtskib til sejlads mellem Tyskland og Rusland. Men da de to lande erklærede hinanden krig d. 1. august 1914, var mulighederne for en civil fragtrute effektivt forhindret.

Den Keiserlige Tyske Marine havde dog andre planer for skibet og det blev hurtigt beslågt. Således måtte det nybyggede skib ombygges til ubådsfælde og ledsageskib for konvojer. Hun blev forsynet med et par effektive 105mm-kanoner i stævnen og nu udstyret med den officielle titel HJÆLPESKIB K.

Man søgte at drage nytte af hendes civile udseende i håb om, at en engelsk ubåd ville forsøge at inspicere hende, så hun ubemærket kunne åbne ild med de to forreste kanoner. For at hjælpe på illusionen om et forsvarsløst fragtskib, skiftede hun ofte navn og nationalitet.

Strategien var at gøre livet surt for fjendtlige ubåde og uforberedte dampere, der arbejdede for modstanderen.

Første mission for WILHELM endte på en pinlig måde. Hun var sendt ud i Østersøen for at give ubådene modstand, men endte med at sejle på grund ved Øland. Først efter flere timers arbejde med hjælp fra to torpedobåde lykkedes det at komme fri igen. Ved ankomsten tilbage i Kiel, konstaterede man, at skibet måtte i dok for at udbedre skaderne på bun-

den. Mon ikke kaptajnen på KRONPRINZ WILHELM også var til en kammeratlig samtale omkring korrekt anvendelse af Kejserens skib?

Senere på året var der dog æresoprejsning, da det lykkedes WILHELM at sænke en engelsk ubåd i nærheden af Anholt. Efter perioder med skiftende succes, blev KRONPRINZ WILHELM sendt ud i slutningen af oktober 1917 på det, der skulle blive hendes sidste mission.

Hun var beordret ud i Kattegat for at udføre patrulje- og beskyttelsestjeneste for de mange tyske fiskeskibe, der havde travlt der. Fiskene var en vigtig del af kosten for både de kæmpende soldater og civilbefolkningen og forsyningen af mad måtte derfor sikres.

Efter nogle dage med begivenhedsløs patruljetjeneste satte de den 2. november kursen hjemad. Uheldigvis for Wilhelm var der i de tidlige morgentimer en engelsk flådestyrke på vej ned i Kattegat med ordre til at sænke alt hvad der var tysk.

Pludselig dukkede ni engelske destroyere ud af tågen og KRONPRINZ WILHELM havde ikke en chance. En heftig beskydning udbrød og efter kort tid stod det stolte skib omspændt af flammer. Destroyerne samlede de søfolk op, der valgte at springe overbord og fortsatte så videre i jagten på tyske skibe. I alt ni skibe blev til vrage den morgen.

KRONPRINZ WILHELM står i dag med et relativt intakt forskib. På dækket hersker de to 105mm kanoner over fiskene. Engang var de et stærkt våben imod ubåde, men langt fra tilstrækkeligt til at de kunne gøre skade imod den massive overmagt, de blev mødt med til sidst. Som man svømmer længere hen ad vraget, bliver sceneriet mere og mere ødelagt. Overbygningen er i dag et sammenfaldet skelet, hvor der på gode dage falder et grønt lysskær ind over alt. Som man svømmer rundt her er det nemt at forestille sig hendes sidste dramatiske minutter.

Kronprinz Wilhelm har stadig 105 mm-kanonen stående i stævnen.





6

## S/S OSTMARK

– FRA FRANSK FÆRGE TIL  
TYSK MINELÆGGER

herover  
Dybden og den ofte  
begrænsede sigt, gør  
Ostmark til et vrage for de  
mere erfarne.

højre  
Ammunitionen om bord på  
Ostmark bærer vidnesbyrd  
om fartøjets krigeriske fortid.

### S/S OSTMARK

Længde 103,5 meter

Tonnage 3047 brt

Byggeår og -sted 1933 hos Forges & Chantiers, Le Havre

Sank 21. april 1945. Bombeangrebet af fem Halifax-fly

Sted Kattegat, syd for Anholt

De forskellige krige har medført store forandringer for skibsfarten. Nogle gange medførte begivenhederne, at civile skibe blev sænket blot fordi de gjorde deres job; andre gange blev de beslaglagt og konverteret til militærtjeneste. Der var større eller mindre konverteringer, nogle blev blot forsynet med et par kanoner og så sendt i aktion som forpostskibe. Andre havde størrelsen til mere betydningsfulde opgaver.

Overalt hvor der var skibstrafik, var der mulighed for at bekæmpe modstanderen med søminer. Med relativt små omkostninger kunne man udlægge et minefelt og derefter trække sig tilbage på sikker afstand, mens minerne gjorde deres arbejde. Efterhånden som minefeltets placering blev kendt af fjenden; når de havde mistet et par skibe, måtte de sætte resurser af til at finde og uskadeliggøre minefelterne.

Det er så her, OSTMARK kom ind på krigsskuepladsen. Oprindeligt blev fartøjet bygget i Le Havre som civil passagerfærge mellem Frankrig og England i 1932 under navnet CÔTE D'ARGENT. Med sine 103 meter var hun et ganske stort skib og da anden verdenskrig kom til Frankrig i form af tyske støvletramp, stod hun højt på værnemagtens ønskeliste.

Knapt havde de tænkt *so ein ding mussen wir auch haben* før den med et magisk pennestrøg pludselig tilhørte den tyske flåde og ombygningerne var i fuld gang. For at pille det sidste franske islæt ud af skibet, blev det gamle navn strøget og hun fik det mere tysk klingende S/S OSTMARK.

Skibet havde et stort og rummeligt promenadedæk. Det blev forsynet med jernbaneskiner til at køre søminer i hundredvis agterud, så de kunne dumpes i havet. Til selvforsvar fik den et par kraftige kanoner for og agter, samt en del strategisk placeret antiluftskys.

Og så var det ellers i krig for den engang så fredelige civile færge.

Igennem størstedelen af anden verdenskrig havde OSTMARK travlt med at udlægge minefelter og med til tider forsvare sig mod flyangreb. Da krigs-

lykken var ved at være opbrugt for tyskerne, deltog OSTMARK i masseevakueringen af flygtninge fra Pillau til Swinemünde. Fartøjet var hjemmehørende i København og hun var netop på vej hjem fra Norge til Danmarks hovedstad, at hun skulle møde sit endeligt.

Den 19. april 1945 gik OSTMARK og fartøjet Lothringen fra Kristiansstad mod København. Under et stop i Frederikshavn d. 20. april kom de under luftangreb, men der skete ingen skade.

I Frederikshavn mødtes de med M293 og sammen fortsatte de tre ud på det oprørte hav. På grund af vejret var marchfarten kun 7-8 knob. Langsomt arbejdede de tre sig af sted og da de var syd for Anholt, var der problemer igen. Klokken 22 gik luftalarmen og de kom nu under intenst angreb. Til at starte med ramte flybomberne mellem M293 og OSTMARK, der forsvarede sig med en massiv spærreild. Men efter et stykke tid begyndte de angribende Halifax-fly at få bedre fat i deres mål. Kampen rasede ubønhørligt og OSTMARK blev truffet mange gange. Alle kæmpede desperat for deres liv, men det afgørende slag kom kl. 00:30, da en flybombe gik direkte i det forreste ammunitionslager på OSTMARK. Med et gigantisk brag blev hele forskibet sprængt væk. Der udbrød brand midtskibs og i løbet af en halv time krængede OSTMARK til styrbord og gik til bunds.

Et voldsomt endeligt for den tidligere civile færge. Under hendes sidste kamp slap kun 105 ud af hendes 250 mand store besætning med livet i behold.

OSTMARK er i dag et rigtigt godt dyk for den erfarne vragedykker. Sigten er desværre ofte lidt begrænset, så det kræver mange dyk, før man føler sig hjemme på vraget. Tidens tand har gjort sit arbejde, men hun er stadig et spændende vrage at gå på opdagelse i. Specielt når man kender historien bag vraget, bliver det en god oplevelse. Og når man tror, man kender hver en krog på ydersiden, så er der lige så meget der venter indvendigt.

Men sin skrånende beliggenhed passer SEATTLE til alle erfaringsniveauer. Men det kræver disciplin ikke at komme til at overskride sine grænser.

# 7 M.S. SEATTLE

– APPELSINSKIBET, DER ENDTE I EN NORSK FJORD

**SEATTLE**  
Længde 140,7  
Tonnage 7369 brt  
Byggeår og -sted 1928 Deutsches Werft AG  
Sank 8. april under krigshandlinger  
Område Sydnorge nær Kristiansand

**M.S.** SEATTLE var på vej hjemover, da urolighederne i 1939-40, gjorde at hun blev beordret til neutral havn. Skibet kom fuldt lastet fra Nordamerika med træ, stykgods og 30.000 kasser appelsiner.

Ligesom 13 andre tyske fragtskibe, valgte kaptajn Hermann Lehmann at søge mod den Hollandske koloni Curaçao i det sydlige caribiske hav. Efter et stykke tid i Curaçao skiftede opholdet karakter. Det var ikke længere en neutral havn og skibet blev interneret under bevogtning af en hollandsk ubåd og to destroyere. For at spare på brændstoffet, måtte SEATTLE og to andre skibe i samme situation, slukke for kølekompresorerne til ladningen af frugt.

I Curaçao er der kvælende varmt året rundt. Snart havde stanken fra de opvarmede og nu rådne frugter spredt sig over den lille havn. Til sidst blev det så slemt, at hollænderne måtte give besætningen tilladelse til at sejle et stykke ud fra havnen og skovle den varme frugtgrød i havet. Folk, der svømmede i havet, bemærkede, at vandet fik en smag af appelsinsaft i flere uger derefter.

Kaptajn Lehmann og et par af hans kollegaer var ikke helt tilfredse med at være tilbageholdt på Curaçao. De lagde planer for, hvordan de kunne bryde blokaden og vende hjem til Tyskland. Dagligt gik Lehmann i land og motionerede ved lange spadsereture. Disse ture gik alle til et højt punkt, hvor han kunne overskue øen og det omkringliggende hav.

Pludselig en dag var chancen der. Han kunne se, at blokadeskibene sejlede hastigt bort på en opgave. Han fattede en hurtig beslutning. Blokaden skulle brydes, han måtte tage en chance.

Seattle satte nordover og håbede dermed at undgå at møde fjendtlige skibe. Det lykkedes at komme væk. I den næste måned sejlede de nord om Island og endte med at gå ind til den norske kyst på højde med Tromsø. Ved Tromsø blev de inspiceret af den norske marine og fik tilladelse til at følge kystlinien til Sydnorge, hvor de skulle krydse over til svensk farvand.

De sejlede sydover og nåede d. 8. april 1940 til Kristiansand. Der blev de beordret til at søge havn af den norske destroyer GYLLER. De gjorde som beordret, kastede anker og tog en norsk lods om bord.

Klokken fem d. 9. april var de klar til afgang og stævnedes ud i den lette morgentåge. Knap var de kommet af sted, før de observerede ni krigsskibe,

der havde kurs lige mod Kristiansand. Kaptajn Lehmann signalerede *Hier Deutsches Schiff*, men fik ikke noget svar tilbage. Han troede derfor, at det var engelske krigsskibe, der nærmer sig hastigt og forventede, at de åbnede ild. De tog en hurtig beslutning og SEATTLE begyndte en 90 graders drejning til bagbord.

I virkeligheden var det ikke engelske, men tyske krigsskibe, der nærmede sig. I den norske befæstning på Odderøya genkendte man straks de indkomne skibe som en tysk angrebsstyrke og indledte derfor beskydning. Fra norsk side troede man, at SEATTLE var forsyningsfartøj for invasionsstyrken og sendte derfor et par 150mm granater med uvenlig hilsen fra det norske folk.

Kort efter, at de norske kanoner havde indledt kampen, besvarede tyskerne ilden. Fra krydseren KARLSRUHE sendtes salve efter salve mod de norske stillinger. SEATTLE blev fanget i denne krydsild og måtte indkassere flere træffere, der antændte lasten af træ. Snart stod skibet omspændt af flammer og alle mand måtte skyndsomst i redningsbådene. Her roede de ind til kysten og blev taget til fange af norske styrker. SEATTLE drev over fjorden og sank i udglødet tilstand udfor Dvergnestangen tre dage senere.

Dermed startede hun tilværelsen som et af Sydnorges allermost dykkede vrage. Og det med god grund. Vraget er stort, der er dybder for de fleste erfaringsniveauer og det ligger på et relativt beskyttet sted.

Første gang man stiger ned ad markeringslinen, kildrer det ofte i maven. Som regel er sigten god omkring agter hvor man kommer ned. Forventningsfuld ligger man på linen og kigger ned langs agterenden, der skrånede nedefter. Man glider nedad vraget, passerer agterbygningen og svømmer ned ved køletrykflaskerne. Hvis man fortsætter ned langs de store lastrum, kan man stoppe midtvejs og vende sig om. Først der, når man kigger opad, bliver man rigtig klar over hvor stejl en vinkel vraget i virkeligheden ligger i. Det føles som ingenting at gå ned langs agterenden, men det fulde perspektiv rammer for alvor, når man ser det nedefra.

SEATTLE kan dykkes ud fra flere sværhedsgrader/erfaringsniveauer. Der er agterenden med dybder fra 20 til 40 meter. Midtskibs med det store beboelsesområde fra 42 til 55 meter og endelig forskibs med dybderne 60 til 74 meter. Et stort og indbydende vrage, men samtidig et vrage, der kræver disciplin for ikke at komme til at overskride sine personlige grænser.



8

# FRANKENVALD

TEKST MARKO WRAMÉN  
FOTO MAGNUS LUNDGREN

– STORT FRAGTSKIB MED RIGT DYRELIV

I ndeklemt blandt øer og skær i den mægtige Sognefjords munding ligger det tyske fragtskib FRANKENVALD. Her er det ikke i første omgang en dramatisk historie som lokker. Ganske vist sank hun den 6. januar i krigsåret 1940, men der lå ingen krigshandling bag forliset. I stedet var det noget så banalt som en navigationsfejl, der fik det 126 meter lange dieseldrevne fartøj til at sejle direkte ind i et undersøisk klippeskær. Heldigvis kunne lokale fiskere redde besætningen og ingen omkom.

Næh, det som gør FRANKENVALD så populært, er kombinationen af størrelse, rimelig dybde og et herligt dyreliv. Selv har jeg hidtil kun haft ét dyk på hende, men dengang lykkedes det mig til gengæld at se næsten hele vraget, både inde og ude. Man dykker vel med rebreather!

Eftersom agterskibet ligger betydeligt lavere end forskibet, er det dér, de fleste indleder deres dyk. Bunddybden her er tæt på 40 meter, men agteren rejser sig højt op til 25-30 meters dybde. Roret er intakt og her møder man ofte store blinkende fiskestimer. Højest oppe og længst tilbage lokker resterne af et stort dobbelt nødrat i træ. Rester af egerne breder sig endnu ud fra navet. På siderne gaber de tomme davider til redningsbådene og en etage længere nede er den store styremaskine rustet sammen. På samme etage går en gang hele vejen rundt om agterstavnen. Den byder på gode svømmeture med åbninger ud til siden.

Herfra kan den erfarne og korrekt udrustede dykker gå en etage yderligere ned til den bagerste messe, hvor en håndvaskeskumme ligger væltet i et hjørne og flere radiatorer hænger i deres rør fra loftet. Her og der ligger der efterladte sko i dyndet; en påmindelse om besætningens hastige evakuering. Længst tilbage troner et bjerg af knuste glasflasker et tydeligt vidnesbyrd om at der var vådt til søs i mere end en forstand.

Den bagerste mast rejser sig helt op til syv meters dybde – et perfekt sted til sikkerhedsstopet. At den desuden er helt lådden af sønelliker og dødningehænder gør den ikke mindre interessant. Fortsat lidt længere fremad forbi lastrummet og du kommer til en mindre overbygning med både kabys, messe og maskinrum. Overalt svømmer der fisk – alt fra store sølvglinsende sej til små kutlinger. Både berggytter

## FRANKENVALD

Længde 126 meter (visse kilder siger 122 meter)

Tonnage 5060 brt

Byggeår og -sted 1922 i Tyskland

Sank Grundstødning 6. januar, 1940.

Område Sognefjordens munding, nord for Bergen i Vestnorge.

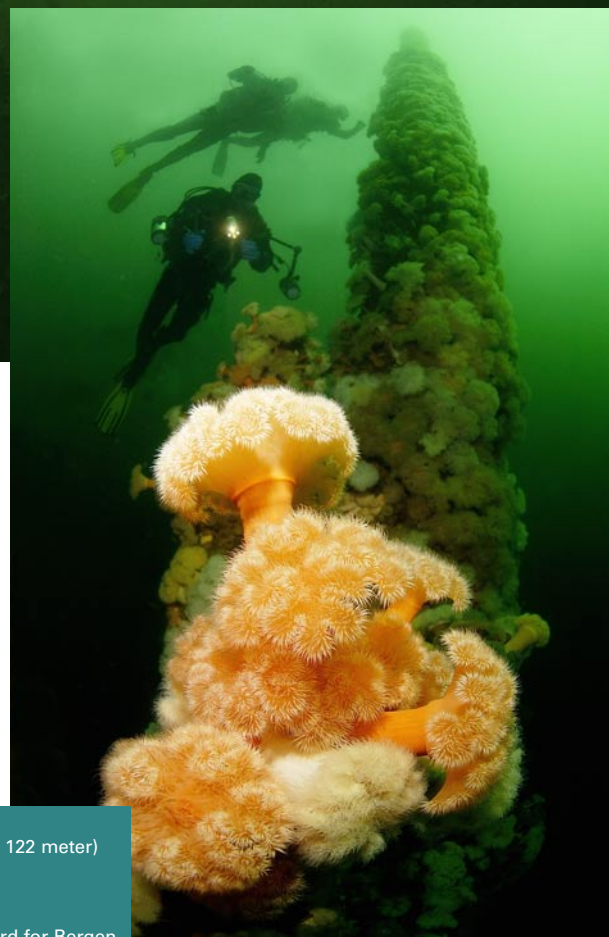
og havkarusser frekventerer dette kunstige rev, men smukkest er nok den farvestrålende blåstak. Skottene er dekoreret med søpindsvin og søstjerner som meget sagte bevæger sig rundt.

Midt på fartøjet rejser overbygningen sig flere etager op. Her boede kaptajnen og herfra blev skibet navigeret. Hele fronten er nu faldet sammen mens bagsiden stadig er intakt. Det gør, at det er let at svømme ind og ud af de forskellige rum. Mest interessant er nok den øverste beboelse, hvor flere baderum ligger væg ved væg, fortsat indrettet med håndvask, toilet, bruser og badekar.

Her plejer de fleste dykkere at blive påmindet om, at det er tid at vende om. På det tidspunkt har de fået et rigtig godt dyk på den bedste del af vraget. Længere fremme peger den forreste mast lige opad, men den adskiller sig ikke meget fra den bagerste. Forskibet er flot, men det ligger dybt, med toppen på omkring 40 meter. I lanternerummet på bagbordsiden glimter bunker af knust glas og oppe på selve fordækket hviler det tunge ankerspil i en evig tornerosesøvn. Forstævnen rejser sig skarpt fra dybet og man får let en Titanic-fornemmelse, ikke mindst fordi rælingen stadig står tilbage her foran.

Øverst tv  
Titanic-fornemmelsen understreges af den fint bevarede forstævn.

Herover  
Det frodige dyreliv er med til at hæve dykket på FRANKENVALD op blandt de absolut bedste i Norge.



Fjordene omkring den nordnorske havneby Narvik er bogstaveligt talt fyldt med vrage fra anden verdenskrig. På en uge i april 1940 udkæmpedes tre søslag her med en lang række tab, og endnu flere skibe gik ned de efterfølgende krigsår.

Et af de absolut smukkeste vrage her er uden tvivl det tidligere passagerskib DRONNING MAUD. Hun blev bygget på Fredrikstads mekaniske værksted i 1925. Hun blev et elegant fartøj i stål, 72 meter langt, næsten 12 meter bredt og med en dybdegang på knap fire meter. Skibet var ejet af det Nordnorske Dampskibsselskab og gik som fragt- og passagerskib i blandt andet hurtigrute-trafikken. I forbindelse med krigen, blev DRONNING MAUD anvendt som troppetransport- og hospitalsskib, og det var som hospitalsskib hun sejlede fra Sörreisa til Foldsvik om formiddagen den 1. maj i 1940. Solen skinnede og havet var spejlblankt. Om bord fandtes foruden besætningen, 119 personer fra sanitetstroppe samt et antal heste og køretøjer af forskellige slags.

Den store DRONNING var ved at manøvrere ud for kajen ved Foldsvik, da to eller tre tyske vandflyvere pludselig dukkede op. De gik umiddelbart til angreb og smed mindst syv bomber. Flere af dem traf midtskibs på fartøjet, som begyndte at brænde voldsomt. For at redde træbebyggelsen i byen blev skibet bugseret ud i fjorden og efter et par timer sank DRONNING MAUD. Ti sanitetssoldater og otte besætningsmedlemmer omkom, og 29 blev såret. Desuden mistede man al hospitalsudrustning samt køretøjerne og hestene.

ELEGANT HOSPITALSSKIB SOM KRIGSOFFER

## 9 DRONNING MAUD

**SuperDive i fuld fart**  
- vi bestræber os altid på at være bedst

**SuperDive**

Odensegade 16 . 2100 Kbh. Ø.

Tlf.: 35 43 07 43 . Fax 35 38 03 53

- ✦ Dykkerskole
- ✦ Dykkerture
- ✦ Vandsport
- ✦ Udlejning
- ✦ Butik

**www.superdive.dk**



I dag ligger det velbevarede vrage på cirka 40 meters dybde, med skorstenens top på omkring 16 meter. Jeg har haft glæden af at dykke her ved tre forskellige lejligheder, og sigten har hver gang været forskellig. Seneste besøg en kold uge i november gav unikke oplevelser. For første gang havde jeg held med sigten, som var mindst 40 meter.

Jeg blev næsten chokeret da jeg hoppede i fra dykkebåden. Jeg kunne se hele forenden af vraget fra overfladen! Da jeg hurtigt dalede ned mod bunden foran vraget føltes det som om jeg bevægede mig vægtløst ude i rummet – jeg kunne slet ikke se vandet. Så stillede jeg mig på bunden og begyndte at fotografere. Foran mig rejser DRONNING MAUDS smukke forskib sig med masten stolt i vejret. Herfra løber bøjelinen op til dykkebåden, mere end 30 meter oven over mig. Alt ses tydeligt i det næsten middelhavsfarvede turkisgrønne og krystalklare vand.

Middelhavsillusionen forstærkes, da jeg svømmer agterud og opdager en stor fiskestime mellem den imponerende skorsten og de høje periskoplignende ventilatorer, som overraskende har overlevet både bombning, forlis og mere end 60 år under vandet. Det her udvikler sig til et af mine bedste vragedyk nogensinde – vraget er smukt og velbevaret, sigten guddommelig og dramatisk historie findes drysset ud overalt. Midtskibs har bomberne sprængt et stort hul og langs siderne står resterne af de lastbiler som en gang gjorde tjeneste som sygetransport. Nede i lastrummet ligger en underkæbe fra en hest, som en uhyggelig påmindelse om krigens rædsler.

#### DRONNING MAUD

Længde 72 meter

Tonnage 1505 brt

Byggeår og -sted 1925 i Norge

Sank Blev sænket af tyske fly den 1. maj 1940

Område Gratangen ved byen Foldvik, nær Narvik i Nordnorge

TEKST MARKO WRAMÉN  
FOTO MAGNUS LUNGGREN

Toppen af hospitalsskibet, der både har overlevet en voldsom brand og mere end 60 år på havbunden.

modsatte side

Der er ofte fabelagtig god sigt i området. DRONNING MAUD kan ses fra overfladen, selv om hun ligger på 40 meter.

Photo credit: Peter Tatton UK

*Les artikel om:*

# FRANKENVALD

## GULEN Dykkesenter

**VI HAR**  
Overnatting  
Dykketurer  
Butikk  
NITROX  
TRIMIX

Kontakt oss på tlf: +47 950 46 001  
**www.gulen-dykkesenter.com**  
e-mail: post@gulen-dykkesenter.com

