

FOTO: ESPEN REKDAL

Många skandinaviska dykare lever i villfarelsen att det inte finns någon bra dykning på hemmaplan. Det vill vi på DYK ändra på.

Naturdykningen längs svenska Västkusten och i Norge håller mycket hög klass även internationellt. Men är det något vi borde vara stolta över så är det vår unika vrakdykning. Kallt och ibland bräckt vatten i kombination med livlig sjöfart och svårnavigerade kuster har begåvat våra vatten med en uppsjö av välbevarade och historiskt intressanta vrak.

För att övertyga den tveksamme har vi valt ut nio populära och riktigt fina vrak i tre länder. Let's get wet!

# 9 NORDI



- 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

# SKA VRAK

Lastbommarna ombord på SAPPEMEER vilade i stöttorna midskepps när de inte användes. .

Förväntningarna är på topp och redan när man faller fritt ned längs nedstigningslinan reagerar sinnen på att vraket syns väldigt tidigt. Redan på stort avstånd skimtar konturerna av backen där nedstigningslinan är fastgjord, och blicken sveper akterut där *Sappe* breder ut sig. Det är ett grönt ljus, som att simma i smält pigginglass. Eftersom *Sappe* står grunt på 24 meters djup hinner man med flera varv både längs botten och uppe längs däckets på babordssidan. Överbygganden har rasat men med lite fantasi går det ändå att se var styrhytten varit belägen. Midskepps finner man det karakteristiska "stödet" för lastbommarna.

Generellt sett erbjuder fartyget många intressanta detaljer som vinschar, pollare lastrum med mera, och ett dyk räcker inte för att njuta av ett sådant supervrak som SAPPEMEER. Hit kommer man regelbundet som vrakdykare i Stockholmsområdet.

#### SAPPEMEER

Längd 51 meter

Deplacement 491 bruttoregister-ton

Byggs 1961 i Holland

Sjönk Den 7 november 1969

Plats Rödkobbs Fallena utanför Biskopsön i Stockholms södra skärgård.

# 1 SAPPEMEER

## – ETT VRAK KOMMER LASTAT MED KALKSTEN

**M**otorfartyget "SAPPEMEER" avgick den 7 november 1969 kl. 1430 från Storugns (Gotland) lastat med 649 ton kalksten destinerat till Iggesund. Ombord fanns besättningen på åtta personer under befäl av kapten Sören Nilsson SAPPEMMER var en flitig pendlare mellan Gotland och Norrland med kalk i lasten. så även denna novemberdag då hon skulle finna sin sista vila i Stockholms skärgård och bli ett av Stockholms mest populära dykmål.

Sikten var god och uppskattades till mellan 5 och 10 distansminuter. Kursen var lagd mot Revengegrundets fyr utanför Sandhamn för att därifrån fortsätta inomskärs i Stockholms skärgård. SAPPEMEER tuffade på med automatstyrningen inkopplad och efter att ha handpejlat diverse fyrar ansåg besättningen att man var på kurs och höll full fart framåt. Omkring kl. 22.30 stötte fartyget hårt på grund och fastnade. Överstyrman Bengt-Arne Nilsson tog med sig en matros fram till backen där tankarna pejldes och man konstaterade att man var rejält läck och samtliga läns-pumpar startades. Räddningshelikopter larmades och tillkallades. Sjön förvärrade läget och efter 20 minuter fick fartyget stark styrbords slagsida som successivt ökade.

"Jag glömmer aldrig när jag såg helikoptern komma lågt över horisonten och jag kan än idag komma ihåg varenda detalj av förloppet" berättar Bengt-Arne Nilsson

Helikoptern gick in mot Stockholm där besättningen togs omhand. Dagen efter konstaterades att fartyget under natten gått till botten vid Rödkobbs Fallena

SAPPEMEER, eller kort och gott "Sappe", ligger på 24 meters djup med lätt slagsida åt styrbord. Kalkstenen har rasat ut över botten, vilket gör platsen ljus och fin i det gröna Östersjövattnet. Sikten är ofta runt 8-10 meter och dykningen på Sappe är mycket bekväm och relativt lätt. Det som ibland försvårar dykningen är gammal sjö, som kan ge upphov till dyningar. Sjösjukepiller rekommenderas innan avresa.

Stäven på SAPPEMEER reser sig majestätiskt från botten.



## 2 DIRECTOR REPPENHAGEN

TEXT MARKO WRAMÉN  
FOTO HÅKAN JOHANSSON

### – MALMÅNGARE SÄNKT AV GENTLEMANNABÅT

#### DIRECTOR REPPENHAGEN

Längd 79 meter  
Deplacement 1683  
bruttoregisterton  
Byggs 1893 i Stettin,  
Tyskland  
Sjönk 11 oktober 1915  
Plats Östersjön, söder om  
Öland, utanför Sandhamn.

Ska svenska vrakdykare av någon anledning utse ett skyddshelgon borde engelsmannen Francis Cromie stå högt i kurs. Hans korta men framgångsrika karriär som ubåtskapten under första världskriget gav sentida dykturister en rad intressanta dykmål. Vid nästan alla sänkningarna lyckades han dessutom undvika blodspillan, en gentlemannabedrift fortfarande möjlig i början av kriget.

Ett av de finare fartygen som mötte sitt öde i form av kapten Cromie var den tyska ångaren DIRECTOR REPPENHAGEN. Det skedde under den för tysk handelssjöfart ödesdigra måndagen den 11 oktober 1915. Cromie var befälhavare på den brittiska ubåten E19 och hade lyckats ta sig igenom det av tyskarna avspärrade Öresund. Denna måndag har han placerat sin ubåt utanför Ölands södra udde i hopp om att kunna attackera de många fartyg som fraktar svensk järnmalm från Luleå ner till Tysklands krigsindustri.

Så fort det ljusnar får man syn på ångare vid horisonten och en för engelsmännen mycket framgångsrik dag inleds. Cromie stoppar en rad fartyg, ror över och granskar skeppspapperna. År fartyget tyskt och på väg till tysk hamn beordras besättningen i livbåtarna varefter skutan sänks. År det ett svenskt fartyg på väg till tysk hamn ber man om ursäkt och låter det fortsätta.

På det här sättet sänker Cromie och hans besättning fyra fartyg och jagar ett femte på grund. Det fjärde i raden är DIRECTOR REPPENHAGEN som siktas vid tvåtiden på eftermiddagen, mitt under sänkningen av ångaren GUTRUNE.

Också REPPENHAGEN blir bordad och efter kontroll av befälhavaren kapten Spiegels papper skickas besättningen i livbåtarna. Därefter öppnas bottenventilerna och fartyget börjar sakta sjunka. I skymningen vid halv sex på kvällen har hon funnit sin viloplats på 40 meters djup.

När DIRECTOR REPPENHAGEN återupptäcktes 1983 var hon mycket intakt. En av de klassiska synerna var den vackra kakelugnen i kapten Spiegels salong. Idag är den borta, men det går fortfarande att se fundamentet. Sirliga trädetaljer i inredningen vittnar om snickarglädje från andra tider. En annan höjdare är den vackert utsmyckade toaletten, vars porslin är elegant dekorerat med naturmotiv och hägrar. Sidan om står ett trasigt badkar. I ett par lådor som står öppna ligger delar av en dagstidning halvt gömda i slammet. Tittar man noga går det att läsa enstaka tyska ord skrivna i kraftfull tysk stil.

Aktern har knäckts och pekar nästan rakt ner i botten. På styrbordssidan om aktra lastrummet vilar en reservpropeller, en företeelse som senare blev allt ovanligare i takt med metallbristen i krigets spår.

I andra änden av ångaren är fören robust rak utan att för den skull förlora i elegans. Båda ankarna hänger på plats och nere vid botten på 40 meter har strömmen grävt ut en rejäl håla under stäven, som här är knivvass. Inne i förskeppet finns sjömännens vägghfasta kojor kvar och en stövel ligger övergiven, kvarlämnad av en stressad besättningsman när fartyget övergavs för 89 år sedan.

Här är det lätt att föreställa sig hur kaptenen satt och skrev sina brev, även om bänkskivan och lådan numera är borta.

# 3 ARES

- STILIG ÅNGARE FYLLER SNART 100

För vrakdykare i södra Sverige är ARES en gammal kär vän. Tack vare sitt rimliga djup och det praktiska läget bara sex distansminuter söder om Trelleborg har det här blivit en favorit för många. Det tjugiga gamla vraket står kölrätt och nästan helt intakt på en ljus lerbotten. Aktern är mycket vackert välvd och bjuder en fin vy underifrån. Uppe på akterdäck står en fin nödstyrratt och framför den ligger en gigantisk reservpropeller. En kort simtur föröver och du kommer till en fin skylight som låter ljuset strila ner över ångmaskinen. Ytterligare en bit framåt reser sig det lilla mittbygget. Huvudratten har ramlat ner på däck framför, och från framsidan kan man också simma in i kaptenens hytt, där sekretären fortfarande står på sin plats, som om tiden stått stilla. Framme i förskeppet vilar två rejäla stockankare, tydliga vittnen om den här eleganta damens höga ålder.

ARES första namn var Magnolia och hon kallas fortfarande så av många dykare och fiskare. En vårdag 1906 avgick ARES från Sunderland för att frakta 1.400 ton stenkol till Gävle. Ombord fanns besättningen på 18 man ledd av kapten Johan Forsling. Resan över Nordsjön var lugn och på torsdagen den 17 maj anlöpte man Helsingborgs hamn. Här steg förste maskinisten A Rohlssons fru Elida ombord för en avkopplande lustresa med sin man. Samma kväll lättade man ankar igen.

På natten kommer man in i ett tjockt dimbälte söder om Trelleborg. Kapten Forsling väcktes och övertog genast befälet. Omedelbart efter det hördes tre korta mistsignaler förifrån från två segelfartyg. På grund av den täta dimman kunde besättningen på ARES inte se segelfartygen och därför kommanderades halv fart samtidigt som man girade styrbord. Strax därpå beordrades sakta fart och sedan stopp.

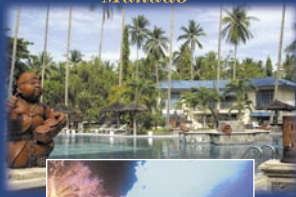
När segelfartygen passerats hördes en ångares mistsignal förifrån på babords sida. ARES svarade med en stöt i sin ångvissla och efter flera sådana signaler gav ARES ifrån sig två utdragna tut som tecken på att fartyget låg still. Då syntes plötsligt fören på en stor ångare som med god fart styrde mot ARES babordssida. Den främmande ångaren gav tre korta signaler som betydde att man hade slagit back i maskin och ARES skeppare kommanderades också han full back i maskin.

Men kollisionen tycktes ändå oundviklig och Forsling försökte lindra skadorna genom att beordra full fart framåt och rodret till styrbord för att ARES skulle svänga upp längs sidan av den anstormande ångaren. Men den andra ångaren hade fortfarande ganska hög fart vilket gjorde manövern verkningslös. Istället slog man återigen full back i maskin ombord på ARES. Då var det redan för sent och ARES babordssida genomborrades av den stora ångarens stäv. Vattnet forsade snabbt in i stora mängder och delar av besättningen, som hade sprungit upp på däck när kollisionen var oundviklig, hoppade nu över på det andra fartyget. Det gjorde kapten Forsling också, men när han upptäckte att de båda maskinisterna och fru Elida Rohlsson saknades hoppade han tillbaka ombord på Ares för att ropa till maskinisterna i maskinrummet att de skulle stoppa maskin och sedan överge skeppet.

Nu sjönk ARES snabbt och mindre än tre minuter efter kollisionen försvann hon från havets yta för att finna sin sista vila på 36 meters djup. Maskinisterna och fru Rohlsson hamnade i vattnet. Men det andra fartyget, ångaren Hilversum, satte en livbåt i sjön och kunde efter en stund fiska upp de tre skeppsbrutna.

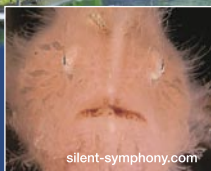
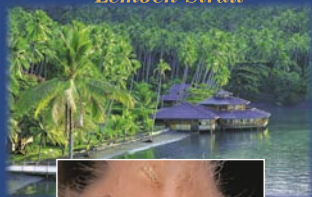
## Upplev två sidor av världens bästa dykning

**Bunaken**  
Prisbelönt väggdykning  
Tasik Ria Resort,  
Manado



Steve Smithson

**Lembeh**  
Huvudstaden för muck diving  
Kungkungan Bay Resort,  
Lembeh Strait



silent-symphony.com

**2 enastående destinationer**  
**2 utmärkta hotell**  
**1 dyrarrangör**

North Sulawesi's only PADI 5 Star Gold Palm IDC Resorts

info@eco-divers.com

**eco-divers.com/dk/htm**



## Sommarspecial!

Nu kan man äntligen börja dyka "vått" igen...  
Vi firar detta med följande specialare:

Aqua Lung Hudson 2-del 7+7 mm 1200:- (ord 2900:-)

WaterProof Aquazor 5 mm 1400:- (ord 2300:-)

Sporasub Neoprenboots med sula 180:- (ord 390:-)

Ovanstående priser gäller så långt lagret räcker.

Vi erbjuder även resor till varmare vatten!

Se våra erbjudanden till CYPERN i augusti samt vårt program till FILIPPINERNA på vår hemsida!!!



**Waterhouse**  
dykcenter



Ringvägen 48, 118 67 Stockholm • Tel: 08-720 41 00  
www.waterhouse.se • info@waterhouse.se

#### **ARES**

Längd 69 meter

Deplacement 1501 bruttoregister ton

Byggs i Sunderland, UK, 1883

Sjönk 18 maj 1906

Plats Utanför Trelleborg

Kort båttransport och relativt grunt läge har gjort Ares till ett av Sydsveriges mest populära vrak.

# FLYING DIVERS

## GÖTEBORGS DYKCENTER



**Upplev dykningen vid Vingaarkipelagen i Göteborgs skärgård!**

**Utfärder alla dagar i veckan - Välkommen till oss!**



**[www.flyingdivers.se](http://www.flyingdivers.se)**

Hällefjordregatan 24 i Västra Frölunda 031-69 73 72 och nu även S.Vägen 49 vid Liseberg 031-69 73 74

4

# VAPPER

## – FISKEFABRIKEN SOM INGEN VILLE HA

### VAPPER

Längd 102 meter

Tonnage 3019,18 brt

Byggnadsår och -plats Volkswerft i Stralsund 1974

Sjönk 1994 under bogsering i hårt väder

Plats Inloppet till Östersjön söder om Falsterbo

Otaliga faktorer måste stämma överens för att ett vrak ska vara idealiskt att dyka på. Många vill helst att det ska ha ansenlig storlek. Annars är ju dykningen överstökad på momangen. Så många dykare som möjligt bör kunna vara med. Alltså ska vraket ligga relativt grunt – gärna så att dyket kan starta på 5-6 meter. Dykning är nu en gång en njutning mest för ögat. Alltså bör vattnet vara klart. Möjlighet till enkelt tillgänglig och säker vrakpenetrering skadar sannerligen inte heller. Vraket bör stå kölrätt. Fotografer vill ha något att ta bilder av. Av hänsyn till allmänhetens känslor är det också bäst om inga människoliv gick förlorade vid förlisningen.

Hela den långa önskelistan brukar ytterst sällan gå i uppfyllelse. Någon gång emellanåt har vi i alla fall tur. Det gäller exempelvis VAPPER. Hon var ett stort fiskefartyg – snarast en flytande fiskfabrik. Under sin aktiva tid arbetade hon enbart i Östersjön. Fångsten landades i de baltiska länderna. Ursprungligen byggdes hon på Volkswerft i Stralsund 1974. Fram till kommunismens och järnridåns fall i slutet av åttiotalet var hon fullt sysselsatt med att dammsuga havsbotten på fisk. Sedan började Estland lägga om från kommunistiskt styre till marknadsekonomi. Då rädde plötsligt helt nya villkor för deras fiskeflotta.

Några fartyg hade reellt bruksvärde. De såldes på export för att skaffa kapital till sina nya ägare. Ett antal skutor blev kvar som "överskottsmaterial". Vem var intresserad av att köpa stora flytande fiskfabriker, gamla dieselubåtar och andra illa åtgångna skorvar? Absolut ingen...

Fartyg som VAPPER var nu mer värda döda än levande. Via mellanhänder såldes hon till Ibson Trading i Dubai i Förenade Arabemiraten. Planen var att VAPPER skulle bogseras från Estland till Indien för att sluta sina dagar på stranden som skrot för upphuggning. VAPPER togs på släp från Estland. Hon hade varit under bogsering ett par dagar. Natten den 19 december 1994 tilltog vinden i styrka. Då inträffade olyckan. Bogsertrossarna brast. Inom loppet av minuter fick det herrelösa fartyget problem. Det slutade på havets botten.

Ibson Tradings olycka förvandlades till många dykares stora lycka. VAPPER landade kölrätt på botten vid Östersjöns mynning. Inte en själ kom till skada vid haveriet. Det inträffade på den svenska sidan av Öresund. Svenska myndigheter förvissade sig om att ingen mer olja läckte ut från vraket. Sedan beslöt de år 2000 att tillåta dykning i området. Nu kan dykare på alla nivåer av erfarenhet simma en rundtur på stort och relativt välbevarat vrak. Så småningom har man utforskat det utvändigt. Då finns rika tillfällen att ta en titt inuti.

Penetrering är naturligtvis förknippad med vissa risker. För dykare med god kontroll på avvägning och balans ger Vapper fina chanser att träna dykteknik. Rundsimningarna i fartygets interiör erbjuder många kombinationsmöjligheter. Lite som en jättelabyrinth. Se bara till att veta hur du dig in i labyrinthen. Du ska ju hitta ut igen.

Bara storleken på vraket efter VAPPER gör det värt ett besök. Lägg därtill många penetreringsmöjligheter.

#### KRONPRINZ WILHELM

Längd 77 meter

Tonnage 1768 brt

Byggnadsår och -plats Stettiner Oderwerke

Sjönk 2 november 1917 efter beskjutning från nio brittiska jagare

Plats Kattegatt cirka 20 sjömil norr om Gilleleje

# 5 KRONPRINZ WILHELM

## – OFFER FÖR NIO BRITTISKA JAGARE

**H**är gör vi en översikt över de populäraste vraken i våra farvatten. Bland dem dominerar sådana som förlit till följd av militära aktioner. Det beror inte på att skribenterna på DYK är krigiska till sin natur. Mera på att stora sjödugliga fartyg i regel inte sjunker utan anledning. S/S KRONPRINZ WILHELM var ännu ett av krigets offer. Den här gången utspelade sig förhistorien under Första världskriget.

KRONPRINZ WILHELM byggdes i Tyskland 1915. Kriget hade brutit ut året innan. Redan från början var fartyget på väg ut i det. Ursprungligen var hon tänkt att bli passagerar- och fraktfartyg på rutten Tyskland-Ryssland. Men länderna förklarade krig mot varandra den 1 augusti 1914. Därmed var möjligheterna för civil fraktfart borta. Den kejsarliga tyska marinen hade andra planer för nybygget. Det blev snabbt taget i beslag. Sedan måste det nybyggda fartyget byggas om till ubåtsfälla och ledsagande skepp i konvojer. Hon försågs med ett par effektiva 105-millimeters kanoner i stäven och den officiella titeln "Hilfeschiff K".

Marinen försökte dra nytta av hennes civila utseende. Man hoppades att en brittisk ubåt skulle försöka inspektera henne. Då skulle hon öppna eld med de två förliga kanonerna. Man försökte även förstärka illusionen av försvarslös fraktskuta. Hon fick ofta byta namn och nationalitet. Strategin var att göra livet surt för fientliga ubåtar och aningslösa lastångare i tjänst hos motståndaren.

Första uppdraget slutade pinsamt illa för KRONPRINZ WILHELM. Hon hade skickats ut i Östersjön för att bekämpa ubåtar. I stället seglade hon på grund vid Öland. Först efter flera timmars ansträngningar lyckades två torpedbåtar dra loss henne. Vid återkomsten till Kiel konstaterade man att skrovet måste tas upp i docka innan skadorna kunde repa-

reras. Troligen blev också kaptenen kallad till ett kamratligt samtal kring hur kejsarens fartyg borde hanteras.

Senare samma år återupprättades äran. Då lyckades KRONPRINZ WILHELM sänka en brittisk ubåt i närheten av Anholt. Sedan följde perioder med varierande framgångar. I slutet av oktober 1917 skickades hon ut på det som skulle bli hennes sista uppdrag.

Hon hade beordrats ut i Kattegatt på patrull- och skyddstjänst för de många tyska fiskebåtarna i området. Fisk var en viktig del av kosten för både de stridande förbanden och civilbefolkningen. Matförsörjningen måste därför säkras. Efter några dagar med händelselös patrulltjänst satte hon kurs hemåt i de tidiga morgontimmarna den 2 november. Oturligt nog för WILHELM var just då en brittisk flottstyrka på väg ner genom Kattegatt. Den hade order att sänka allt som var tyskt.

Plötsligt dök nio engelska jagare fram ur dimman. KRONPRINZ WILHELM hade inte en chans. Häftig eldstrid utbröt. En kort stund senare stod det stolta fartyget omvärt av lägor. Jagarna samlade upp de sjömän som valde att hoppa över bord. Sedan fortsatte de sin jakt på tyska fartyg. Sammanlagt nio båtar förvandlades till vrak den morgonen.

Idag står vraket med relativt välbevarat förskepp. På däck reser sig de två 105-millimeterskanonerna över fiskstimmen. En gång var de starka vapen mot ubåtar. Ändå räckte de långt ifrån till för att göra skada på den massiva övermakt de slutligen mötte. Efterhand som man simmar längre akterut visar sceneriet allt mer kaos. Överbyggnaden är numera ett hoprasat skelett. Fina dykdagar är allt inbäddat i ett grönt skimmer. Då blir det lätt att föreställa sig hennes sista dramatiska minuter.

På Kronprinz Wilhelm står 105 mm-kanonen fortfarande kvar framme på stäven.





6

## S/S OSTMARK

– FRÅN FRANSK FÄRJA TILL  
TYSK MINUTLÄGGARE

ovan  
Djupet och den många gånger begränsade sikten gör OSTMARK till ett vrak som passar den erfarna dykaren.

höger  
Ammunitionen ombord på OSTMARK vittnar om fartygets krigiska historia.

### S/S OSTMARK

Längd 103,5 meter

Tonnage 3047 brt

Byggnadsår och -plats 1933 hos Forges & Chantiers, Le Havre

Sänkt 21 april 1945 efter bombanfall från fem Halifaxplan

Plats Kattegatt söder om Anholt

Krigen har genom tiderna medfört stora förändringar för sjöfarten. Vid vissa tillfällen ledde händelseutvecklingen till att handelsfartyg sänktes enbart för att de gjorde sitt jobb. Andra gånger blev de tagna i beslag och ombyggda för tjänst i krigsflottan. Ombyggnationerna kunde vara stora eller små. Somliga skutor försågs bara med ett par kanoner och skickades i strid som förpostskepp. Andra var stora nog att ta på sig mer betydelsefulla uppgifter.

Överallt där sjöfart pågår kan motståndaren bekämpas med minor. Med relativt små kostnader kunde man lägga ut ett minfält. Sedan drog man sig tillbaka på säkert avstånd medan minorerna gjorde sitt arbete. Så småningom blev minfältens placering kända av fienden genom att ett eller flera fartyg gått förlorade. Då måste man sätta in resurser på att oskadliggöra minfältet.

Här gör OSTMARK sin entré på krigsskådeplatsen. Ursprungligen byggdes fartyget i Le Havre 1932 som civil passagerarfärja mellan Frankrike och England. Då hade hon namnet CÔTE D'ARGENT. Med sina 103 meters längd var hon ganska stor. Så kom Andra Världskriget till Frankrike med tyskt stöveltramp. Hon stod högt på erövrarmaktens önskelista. Tyskarna tänkte väl "so ein Ding müssen wir auch haben". Med ett magiskt penndrag tillhörde hon plötsligt den tyska flottan. Ombyggnadsarbetena sattes i full gång. För att utrota det sista av hennes franska identitet strök man namnet. Hon erhöll det mera tysk klingande S/s OSTMARK.

Färjan hade ett stort och rymligt promenaddäck. Det försågs med järnvägsräls. Därmed kunde hundratals sjöminor rullas till aktern och dumpas i havet. Till självförsvar fick hon ett par kraftiga kanoner i för och akter samt några strategiskt placerade luftvärnsbatterier. Sedan var den en gång så fredliga civila färjan klar att gå i krig.

Genom större delen av Andra Världskriget hade OSTMARK fullt upp med att lägga ut minor – och emellanåt försvara sig mot luftangrepp. Krigs-

lyckan var efterhand på upphällningen för tyskarna. Då deltog OSTMARK i massevakueringen av flyktingar från Pillau till Swinemünde. Hon hade hemmahavn i Köpenhamn. Det var alltså på hemväg från Norge hon mötte sitt slutliga öde. Den 19 april 1945 avgick OSTMARK och LOTHRINGEN från Kristiansstedt mot Köpenhamn. Under ett uppehåll i Frederikshavn den 20 april råkade de ut för ett luftangrepp. De undkom oskadda.

I Frederikshavn mötte de M293. Tillsammans fortsatte de tre ut på det upprörda havet. På grund av vädret var marschfarten bara 7-8 knop. Långsamt kämpade de sig fram. Söder om Anholt uppstod problem igen. Klockan 22 gick luftvärnslarmet. Nu utsattes konvojen för ett intensivt anfall. Från början träffade bomberna vattnet mellan M293 och OSTMARK. De försvarade sig med massiv spärrelld. Efter en stund började de angripande Halifaxplanerna sikta in sig på målet. Striden rasade obönhörligt. OSTMARK träffades flera gånger. Alla kämpade desperat för sina liv. Det avgörande slaget kom klockan 00:30. Då fick en bomb en direktträff i det förliga ammunitionslagret på OSTMARK. Hela förskeppet sprängdes bort med ett gigantiskt brak. Brand bröt ut midskepps. Inom loppet av en halvtimme hade OSTMARK krängt över mot styrbord och gått till botten.

Slutet blev våldsamt för den tidigare civila färjan. Ur hennes sista strid slapp bara 105 av hennes 250 man starka besättning undan med livet i behåll.

Idag erbjuder OSTMARK ett riktigt bra dyk för erfarna vrakdykare. Sikten är tyvärr ofta lite begränsad. Det krävs många dyk innan man känner sig hemmastadd på vraket. Tidens tand har gnagt och gnagt. Ändå är hon fortfarande ett spännande vrak att gå på upptäcktsfärd i. Upplevelsen förstärks av att man känner till historien bakom vraket. Efter ett tag tycker man kanske att man känner vartenda skrymsle på utsidan. Då ligger lika mycket till och väntar invändigt.

SEATTLE passar så väl nybörjare som mer erfarna dykare. Men det gäller att ha disciplin så att man inte går över sina gränser.

# 7 M.S. SEATTLE

– APELSINBÅTEN SOM SLUTADE I EN NORSK FJORD

**SEATTLE**  
Längd 140,7 meter  
Tonnage 7369 brt  
Byggnadsår och -plats 1928 Deutsches Werft AG  
Sjönk 8 april 1940 under krigshandlingar  
Område Sydnorge vid Kristiansand

**M.S.** SEATTLE var på hemväg. Oroligheterna 1939-40 gjorde att hon beordrades in till neutral hamn. Fartyget kom från Nordamerika. Hon var fullastad med trä, styckegods och 30 000 lådor apelsiner.

Liksom tretton andra fraktskutor valde kapten Hermann Lehmann att söka sig till den holländska kolonin Curaçao i södra Karibien. Efter ett kort uppehåll i Curaçao ändrade vistelsen karaktär. Hamnen var inte längre neutral. Besättningen internerades och sattes under bevakning av en holländsk ubåt och två jagare. SEATTLE och två andra fartyg i samma situation tvingades spara på bränslet. Därför stängde de av kylkompressorerna till fruktlasten.

I Curaçao är det tryckande varmt året runt. Snart hade stanken från den uppvärmda och nu ruttnande frukten spritt sig över den lilla hamnen. Till sist blev det outhärdligt. Holländarna måste ge besättningen tillåtelse att gå ut en bit från hamnen för att dumpa den varma fruktgröten i havet. Simmare och badare märkte apelsinismaken i havsvattnet i flera veckor efteråt.

Kapten Lehmann och ett par av hans kollegor var inte helt nöjda med att sitta fast på Curaçao. De gjorde upp en plan för att bryta blockaden och återvända till Tyskland. Lehmann gick i land varje dag för att motionera på långa promenadurer. Promenaderna gick alltid till en hög utkikspunkt. Därifrån hade han fri utsikt över ön och det omgivande havet.

Plötsligt en dag var chansen där. Han såg hur blockadfartygen hastigt var på väg bort på något uppdrag. Han fattade ett snabbt beslut. Blockaden skulle brytas. Han måste ta chansen.

SEATTLE lyckades komma iväg och satte kurs norrut. Man hoppades att därmed undgå möten med fientliga styrkor. Under den närmaste månaden stävade hon upp norr om Island. Slutligen anlände hon till norska kusten i höjd med Tromsø. Där inspekterades hon av norska marinen och fick tillåtelse att följa norska kusten till Sydnorge. Där skulle hon fortsätta till svenska farvatten.

Hon styrde söderut. Den 8 april 1940 nådde hon Kristiansand. Där beordrades hon av den norska jagaren GYLLER att uppsöka hamn. Kaptenen följde ordern, kastade ankar och tog en norsk lots ombord.

Klockan 05 den 9 april var de klara för avgång. De gav sig ut i den lätta morgondimman. Färden hade knappt startat när de siktade krigsfartyg på

kurs rakt in mot Kristiansand. Kapten Lehmann signalerade "Hier Deutsches Schiff". Han fick inget svar tillbaka. Därför trodde han att de var brittiska flottenheter. De närmade sig hastigt. Han förväntade sig att de snart skulle öppna eld. Han tog ett snabbt beslut. SEATTLE inledde en 90 grader babordsgir.

I verkligheten var krigsfartygen inte brittiska utan tyska. Från den norska befästningen på Odderøya identifierade man genast de ankommande fartygen som en tysk anfallsstyrka. Därför inledde man beskjutning. Från norsk sida trodde man att SEATTLE var ett förrådsfartyg för invasionsstyrkan. Ett par 150 mm granater skickades mot henne med ovänlig hälsning från det norska folket.

Tyskarna svarade omedelbart sedan de norska kanonerna inlett eldgivningen. Från kryssaren KARLSRUHE avlossades salva efter salva mot de norska ställningarna. SEATTLE hamnade mitt i korselden och fick ta emot åtskilliga träffar. Trälasten antändes. Snart stod hela fartyget omvärt av flammor. Alle man måste ta sig skyndsamt i livbåtarna. Sedan rodde de in till kusten och togs till fånga av norska styrkor. SEATTLE drev tvärs över fjorden. Hon sjönk i utbrunnet tillstånd utanför Dvergsnestangen tre dagar senare.

Därmed inledde hon sin tillvaro som ett av Sydnorges mest besökta vrak. Och med goda skäl. Vraket är stort. Det erbjuder djup för de flesta erfarenhetsnivåer. Och det ligger på ett relativt skyddat ställe.

Första nedstigningen längs markeringslinan brukar ge kittlingar i magen. Man kommer ner vid aktern. Där är sikten oftast bra. Fylld av förväntningar hänger man på linan och spanar ner längs aktern nedanför. Man glider ner mot vraket, passerar överbyggnaden vid aktern och simmar ner till tryckflaskorna med kylmedium. Man fortsätter ner i det stora lastrummet. Där är det lämpligt att stanna halvvägs ner, vända sig om och speja uppåt. Först då blir man klar över hur brant vinkel vraket egentligen ligger i. Det känns som ingenting att gå ner längs bordläggningen i aktern. Det fulla perspektivet drabbar inte på allvar förrän man ser det hela nedifrån.

SEATTLE kan delas upp i flera "erfarenhetsnivåer". Vid aktern finns djup från 20 till 40 meter. Midskeppssektionen med den stora hyttavdelningen ligger på 42 till 55 meter. Slutligen har förskeppet djup från 60 till 74 meter.

Vraket är stort och inbjudande. Samtidigt kräver det disciplin. Annars händer det lätt att man överskrider sina personliga gränser.

# 8 FRANKENVALD

TEXT MARKO WRAMÉN  
FOTO MAGNUS LUNDGREN

## STOR LASTARE MED RIKT DJURLIV

Inklämd bland öar och skär i mäktiga Sognefjordens mynning ligger det tyska lastfartyget FRANKENVALD. Här är det inte i första hand en dramatisk historia som lockar. Förvisso sjönk hon den 6 januari krigsåret 1940, men det var ingen krigshandling som låg bakom. Istället var det något så trivialt som ett navigationsfel som fick det 126 meter långa dieseldrivna lastfartyget att köra fel och rakt på ett undervattensskär. Lyckligtvis kunde lokala fiskare rädda besättningen och ingen omkom.

Nej det som gör FRANKENVALD så populär är en kombination av storlek, rimliga djup och ett trevligt djurliv. Självt har jag hittills bara förunnats ett dyk på henne, men då lyckades jag å andra sidan se nästan hela vraket, både på in- och utsida. Någon glädje ska man ha av sin rebreather.

Eftersom akterskeppet ligger betydligt grundare än förskippet är det här de flesta inleder sina dyk. Bottendjupet här är närmare 40 meter men aktern reser sig högt upp till 25-30 meters djup. Rodret finns kvar och här nere simmar ofta stora blänkande fiskstim. Högst upp och längst bak lockar resterna av en stor dubbel nödratt i trä. Fortfarande spretar bitar av ekrarna ut från navet. På sidorna gapar livbåtsdävertarna tomma och en våning ner har det stora rodermaskineriet rostet ihop. På samma våningsplan finns en gång som går runt hela aktern och som bjuder på fina simturer med öppningar ut åt sidan.

Härifrån kan den erfaren och rätt utrustade också slinka ner ytterligare ett våningsplan till den aktre mässen, där en vask ligger omkullvällt i ett hörn och flera värmeelement hänger i sina rör från taket. Här och där ligger skor kvarlämnade i dyn, som påminnelser från besättningens hastiga flykt. Längst bak tronar ett berg av krossade glasflaskor → ett tydligt vittnesmål på att det var blött till sjöss på mer än ett sätt.

Den aktre masten reser sig ända upp till sju meters djup – perfekt att göra säkerhetsstopp på. Att den dessutom är helt luden av havsnejlikor och dödmanshand gör inte saken sämre. Fortsätt lite längre framåt förbi lastrummet och du kommer till en mindre överbyggnad med både byssa (kök), matsal och maskinrum. Överallt simmar det fiskar – allt från stor silvrig sej till små smörbultar. Både berggyltor och

### FRANKENVALD

Längd 126 meter (vissa uppgifter säger 122 meter)

Deplacement 5060 bruttoregister-ton

Byggdes 1922 i Tyskland

Sjönk i samband med grundstötning 6 januari 1940.

Plats i Sognefjordens mynning, norr om Bergen i västra Norge.

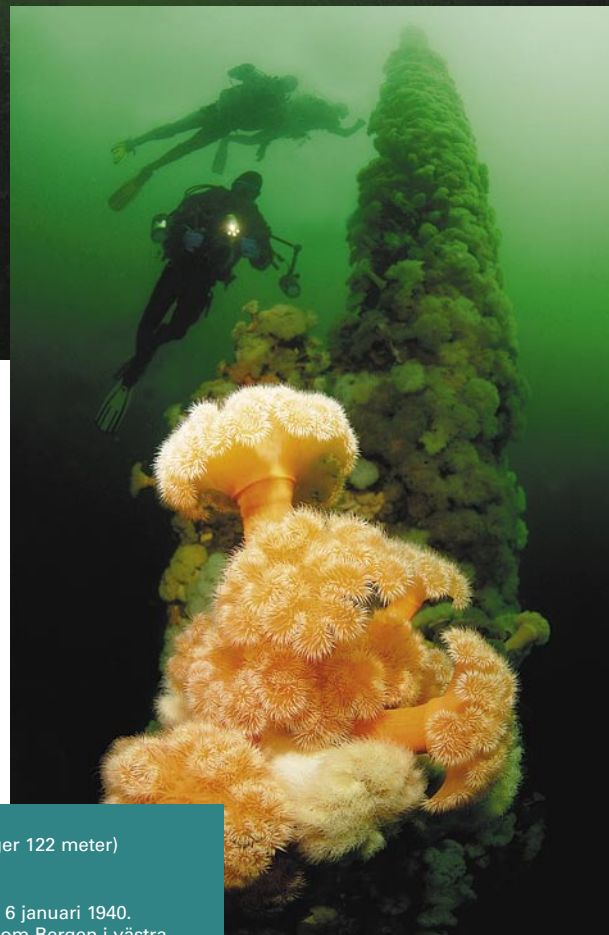
stensusltror frekventerar detta konstgjorda rev, men vackrast är nog ändå den nästan prägliga blåstrålen. Skotten (väggarna) är dekorerade med sjöborrar och sjöstjärnor som sakta, sakta kravlar fram.

Mitt på fartyget höjer sig bygget flera våningar upp. Här bodde och åt befälen och kaptenen och härifrån skötte navigationen. Hela fronten har nu fallit ut medan baksidan fortfarande är intakt. Det gör att det är lätt att simma in och ut i de olika rummen. Intressantast är kanske den övre mässen där flera badrum ligger vägg i vägg, fortfarande inredda med handfat, toalett, dusch och badkar.

Här brukar de flesta dykare bli påmind om att det är dags att vända om. Då har de fått ett riktigt fint dyk över den bästa delen av vraket. Längre fram pekar den förliga masten karskt rakt upp, men inte är den så annorlunda jämfört med den aktre. Förskippet är å andra sidan vackert, men det ligger djupt, med toppen på runt 40 meter. I lanternförrådet på babordssidan glimmar högar av krossat glas och uppe på själva fördäcket vilar det tunga ankarspelet i evig törnrosasömn. Fören reser sig vackert vasst från den djupa bottnen och det är lätt att få lite Titanic-känsla, inte minst då relingen fortfarande finns kvar här framme.

ovan tv:  
Titanic-känslan förstärks av den välbevarade stäven.

ovan:  
Det myllrande djurlivet är en bidragande orsak till att FRANKENVALD anses vara ett av Norges intressantaste vrak.



Fjordarna kring den nordnorska hamnstaden Narvik är bokstavligen fyllda med vrak från andra världskriget. Under en vecka i april 1940 utkämpades tre sjöslag här med en lång rad offer, och fler fartyg gick under de kommande krigsåren.

Ett av de absolut vackraste vraken här är utan tvekan det före detta passagerarfartyget DRONNING MAUD. Hon byggdes på Fredrikstads mekaniska verkstad 1925. Det blev ett stilt fartyg i stål, 72 meter långt, nästan 12 meter brett och med ett djupgående på dryga fyra meter. Fartyget ägdes av det Nordenfjeldske Dampskibsselskap och gick som frakt- och passagerarfartyg i bland annat hurtighruta-trafiken. I samband med kriget användes DRONNING MAUD som trupptransportfartyg och lasarettsfartyg, och det var som lasarettsfartyg hon gick från Sörreisa till Foldsvik på förmiddagen den 1 maj 1940. Solen sken och havet var blankt. Om bord fanns förutom besättningen 119 personer ur ett sjukvårdsförband plus ett antal hästar och fordon av olika slag.

Den stora Dronningen höll på att manövrera utanför kajen vid Foldsvik när två eller tre tyska sjöflygplan plötsligt dök upp. De gick omedelbart till anfall och fällde minst sju bomber. Flera av dem träffade midskepps på skeppet som började brinna kraftigt. För att rädda träbebyggelsen i samhället drogs fartyget ut i fjorden och först efter ett par timmar sjönk DRONNING MAUD. Tio sjukvårdssoldater och åtta besättningsmän omkom, och 29 skadades. Dessutom förlorade man all sjukvårdsmaterial samt fordonen och hästarna.

ELEGANT LASARETTSFARTYG KRIGETS OFFER

## 9 DRONNING MAUD

# DYKRESOR

all information du kan önska dig  
"världen över under haven"

www.

## flygfisken.se

dykresor gjorda av dykare, för dykare  
vi kan dykresor - ända sedan 1968  
vår kunskap är din fungerande dykresa

Flygfisken resor  
Carl Bondes väg 58  
16574 Hässelby-Stockholm

tel.: 08 - 89 01 86  
vardagar 09.00 - 17.00  
e-mail: flygfish@flygfisken.se



## FANTASEA DIVING

DYKUTBILDNING - DYKUTRUSTNING - DYKUPPLEVELSER

Allt ifrån grundkurs till ledarskap och instruktör.  
Anpassad utbildningstakt för bästa komfort. Enda  
skolan i Sverige med 3 st PADI Course Directors.

Följ med på någon utav våra resor till exotiska  
platser, eller följ med ut på en dagsutfärd till något  
utav Stockholms skärgårds dykplatser/vrak.

En välsorterad Dykbutik men kompletta lösningar  
för just dig. Mares Elite Center, det enda i  
Stockholmsregionen. Finns 2 i Sverige.

Lägg upp din utbildning och/eller utrustning  
räntefritt som det passar dig.

För vidare information och bokning kontakta  
oss på telefon

**08-235 235**

Våra öppettider

Mån - Fre	10.00 - 18.00
Lördag	11.00 - 13.00
Söndag	Stängt



FantaSea Diving Tomtebogatan 19, 113 39 STOCKHOLM

Idag ligger det välbevarade vraket på cirka 40 meters djup, med skorstenens topp på runt 16 meter. Jag har haft glädjen att dyka här vid tre olika tillfällen, och sikten har varje gång varit olika. Senaste besöket en kylslagen novembervecka gav unika upplevelser. För första gången har jag tur med sikten som är åtminstone 40 meter.

Jag blir nästan chockad när jag hoppar i från dykbåten – jag ser ju hela fören på vraket från ytan! När jag snabbt sjunker ner mot botten framför fören känns det som om jag rör mig viktlost i rymden – vattnet syns ju inte. Så ställer jag mig på botten och börjar filma. Framför mig höjer sig DRONNING MAUD's smäckert vassa förskepp med masten stolt rest. Från den löper så bojlinan upp till dykbåten, mer än 30 meter ovanför mig. Allt syns tydligt i det nästan Medelhavs-färgade turkosgröna och kristallklara vattnet.

Medelhavsillusionen förstärks när jag simmar akterut och upptäcker ett stort fiskstim mellan den imponerande skorstenen och de höga periskopsliknande ventilatorerna som förvånansvärt nog överlevt både bombning, förlisning och mer än 60 år under vattnet. Det här artar sig till ett av mina bästa vrakdyk någonsin – vraket är vackert och välbevarat, sikten gudomlig och dramatisk historia finns närvarande överallt. Midskepps har bomberna sprängt ett stort hål och längs sidorna står resterna av lastbilar som en gång tjänstgjort som sjuktransporter. Nere i lastrummet ligger en underkäke från en häst som en kuslig påminnelse om krigets fasor.

**DRONNING MAUD**  
Längd 72 meter  
Deplacement 1505 bruttoregister-ton  
Byggdes 1925 i Norge  
Sjönk Sänktes av tyskt flyg den 1 maj 1940  
Plats Ligger i fjorden Gratangen vid samhället Foldvik, nära Narvik i Nordnorge.

TEXT MARKO WRAMÉN  
FOTO MAGNUS LUNGGREN

ovan:  
Överbyggnaden på lasarettfartyget har överlevt både en våldsam brand och mer än 60 år på havsbotten.

motsatta sidan:  
Det bjuds ofta på fantastiskt god sikt i området. DRONNING MAUD kan ofta ses från ytan, även om hon vilar på 40 meters djup.

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

