

Fu Shan Hai

Historien om Fu SHAN HAI startede ikke en mørk tåget nat sådan som mange andre forlis. Den startede heller ikke under en efterårsstorm, langt ude på det åbne hav, eller med mytteri af en oprørsk besætning. Nej, den startede en klar, solrig forårsdag, hvor det enorme kinesiske fragtskib var på vej fra Letland med fulde brændstoftanke. Hun havde lang vej tilbage til Kina, hvor hun skulle aflevere sin last af gødning. Fu SHAN HAI sejlede gennem Østersøen og nærmede sig Bornholm.

Samtidig kom et langt mindre fragtskib ved navn GDYNIA sejrende i omtrent samme rute.

GDYNIA gik i fast rute mellem Polen og England, og da vejret var klart, havde kaptajnen den ene radar på stand by. Begge skibe skulle runde Hammerknuden nord for Bornholm.

Andenstyrmanden overtog vagten fra kaptajnen klokken tolv og da han tjekkede skibets kurs opdagede han, at GDYNIA lå ret tæt på Fu SHAN HAI. Fordi hans fartøj var mindst og bagerst, var det hans pligt at afvige. Han vurderede dog, at GDYNIA ville passere forbi Fu SHAN HAI, men opdaterede alligevel radarsystemet for at få en mere nøjagtig kurs. Det tog et par minutter, og da han til sin overraskelse så, at skibene var i fare for at støde sammen, ændrede han øjeblikkeligt kursen. I stedet for at passere foran Fu SHAN HAI, afveg han nu bagom. Desværre var korrektionen slet ikke nok og han havde nu direkte kurs mod Fu SHAN HAI.

Om bord på Fu SHAN HAI havde man opdaget, at GDYNIA var på vej. Desværre lå der nogle mindre fartøjer på styrbords side, og Fu SHAN HAI var derfor ikke i stand til at afvige den vej. Kaptajnen reagerede ved at stoppe motoren, samtidig med, man begyndte at sende fløjtesignaler for at advare GDYNIA. Ingen af de to kommandohavende var på noget tidspunkt i radiokontakt med hinanden.

GDYNIA ramte direkte ind i Fu SHAN HAI mellem første og andet lastrum. Fu SHAN HAI begyndte omgående at tage vand ind, hvorimod GDYNIA, som var bygget til at sejle i ishavet, slap med en trykkes bev. Kaptajnen vurderede nøgternt situationen. Han ringede til ejerne i Kina, fik alle olieventiler og vandtætte skodder spærret af og forlod derefter skibet sammen med mandskabet. Knap ni timer senere sank Fu SHAN HAI i Østersøens kolde, klare vand.

Forbud

Fu SHAN HAI lå nu på 69 meter. Og havde det ikke været fordi en af de store olietanke lækede og sendte en stor olieplø til overfladen, så havde man fra myndighedernes side sikkert ladet vraget være i fred. Men oliepløen voksede og drev med vinden forbi Christians Ø, hvorefter den endte sin færd på den svenske kyst. Olien fik myndighederne til at blæse alarm og man frygtede, at de store tanker med tung fuelolie lakkede og ville skabe en større miljøkatastrofe i området. Derfor blev en plan for fjernelse af olien på vraget iværksat. Hele dette arbejde endte med at tage meget lang tid og koste en frygtelig masse penge.

Samtidig var en flok dykkere i Københavnsområdet i gang med at planlægge at tage til Bornholm for at komme til at dykke på vraget. Gruppen kaldte sig *Dykkeriet* og de havde set på tv, at skibet sank, og var nu klar over, at et

af verdens største vrage lå i danske farvande og bare ventede på, at dykkere ville komme forbi. De glædede sig allerede til at blande den første trimix, for vraget lå på næsten 70 meter vand og var oplagt til at dykke teknisk dykning på. Men så langt kom de aldrig...

På Bornholm var erhvervsdykkerne godt i gang med tømningen af vraget. Og de kunne meddele, at vraget sikkert ville lokke mange dykkere til området. Da alle indgange i skibet var lige til at kravle ind i, så var chancen for uheld ganske stor. Så da Fu SHAN HAI samtidig lå lige i sejlruten, besluttede myndighederne at nedlægge dykkeforbud på vraget. Det er aldrig tidligere sket på et vrage, som ikke udgjorde en reel fare for skibstrafikken.

Dykkeriet kunne dermed glemme alt om Fu SHAN HAI i denne omgang, og havde de ikke besluttet sig for at være stædige, så havde skibet sikkert stadig ikke været besøgt af sportsdykkere.



Hai

–Bornholms Zenobia

FU SHAN HAI er 225 meter langt og indeholder stål nok til at bygge ti Eiffeltårne. I sensommeren mødtes 24 tek-dykkere på ferieøen Bornholm. De havde fået en særtilladelse til at udforske vraget, der har potentiale til at blive for Bornholm, hvad ZENOBIA er for Cypern. Det blev danmarkshistoriens største tekniske dykkerprojekt.



Hun er så gigantisk, at det er umuligt at få overblik over det hele på én gang. Bogstaverne på skroget giver dog et fint indtryk af størrelsen. De er enorme!

Dispensation

Der skulle gå yderligere tre år inden der skete noget. Den 1. juli 2006 blev sejlrueten imidlertid ændret og da gruppen af tekniske dykkere i den lange ventetid både havde forsøgt sig med ansøgninger, underskriftindsamlinger og skrevet til lokalpolitikere, besluttede Søfartsstyrelsen sig endelig for at give dispensation til at dykke på vraget. Aftalen blev formaliseret i form af en række punkter og krav. Der skulle fx benyttes trimix og der skulle være en dykkeplatform eller et større skib på positionen under alle dyk. Det krævede, at projektet blev løftet op på et højere plan, så gruppen tog derfor kontakt til DYK for at få hjælp med sponsorer, pressedækning og projektstyring.

Logistikken omkring teknisk dykning er ret krævende. Dels fordi alle dykkerne har flaskesæt eller rebreathere, som fylder mere end almindeligt dykkeudstyr, men også fordi den involverer store mængder af gas. Helium er

den vigtigste ingrediens i trimix og da dykkere med åbent system bruger mange hundrede liter gas på et dyk, er det både dyrt og besværligt at håndtere. Desuden er alle tekniske dykkere individualister! Ud af de 24 dykkere, som havde meldt sig til projektet, var hovedparten instruktører, klubformænd, dykkercenterejere eller bare garvede dykkere. Det var folk, der var vant til at diktere andre hvordan man dykker. Alle havde deres egen stil og holdning, som de sværgede til. Nogle var uv-fotografer, andre DIR-dykkere, rebreather-dykkere eller noget helt fjerde.

Opsætningen

Kutteren Britt-Lise fra Helsingør blev hyret som dykkeplatform og til transport af udstyr. To RIBs blev brugt i grundsetupet. Én skulle fungere som standby-båd under alt dykning og én fragtede dykkere og udstyr frem og tilbage i løbet af dagen. Et permanent bundtov blev sat

på vraget og en dekostation blev hængt på. På dekostationen placerede vi to stageflasker med ren ilt og to regulatorer på hver.

På land blev hovedparten af holdet meget praktisk installeret på Dansk Folkeferies center, 300 meter fra Hammer Havn. Kutteren fik plads i havnen i nattetimerne ligesom alle gasflasker og fyldeudstyr kom til at fylde det meste af ydermodellen. Og så var det bare om at komme i gang.

Man skulle tro, at der ville komme til at stå flere kompressorer og køre i døgn drift, når så mange dykkere skulle fylde både dobbeltsæt og dekokflasker. Men der blev kun dykket ét dyk pr. person om dagen og da der var flere rebreathere, var gasbehovet ikke så stort. Desuden havde mange dykkere fyldt mere end ét sæt hjemmefra, ligesom en stor del af gassen blev dekanteret via 50 liters gasflaskerne. Derved var det faktisk overskueligt hvor mange liter luft, der skulle bruges hvilket glædede de andre gæster på havnen, som lå i deres sejlbåde.

Det er stort!

Indrømmet. Det var med en vis spænding, at jeg tømte min vingevest for luft og gled ned i den grønne vand over vraget. Der var gået lang tids planlægning forud for projektet og nu skulle det vise sig, om det havde været det hele værd. Jeg dannede team med turens eneste kvindelige deltager, Suzy og hendes kæreste Thomas. To meget kompetente trimixinstruktører, som begge havde masser af erfaring på 100+ meter. Vi stoppede på dekstationen og lavede et bobletjek for at se efter utæt udstyr. Det er altid vigtigt at tjekke, når der venter langt tids dekompression forude. Med der var ingen problemer og vi kunne fortsætte ufortrødent videre ned i dybet. Lige med ét forlod vi det 22 grader varme overfladevand og kom ned i et langt koldere vandlag. Sanserne blev skærpet og lygterne tændt. Tovet var blevet bundet fast på toppen af apteringen lige ved en trappe, så helt som forventet kom det store topdæk til syne på ca. 25 meter vand. Her sad vi så lige og sundede os lidt mens vi kiggede noget rådvilde på hinanden. Vi havde planlagt at svømme ud over kanten med retning imod stævnen. Men da toppen var helt firkantet, blev vi pludselig i tvivl om, hvad der var for og bag på skibet. Dækket lå noget, der svarede til 5-6 etager nede, og det var umuligt at orientere sig ved at forsøge at kigge fremefter. Vi valgte derfor at gå ned langt skibssiden, for derfor at kunne vælge retning, når vi kom ned.

Overalt hvor vi kom frem, så vi, at der på de tre år var kommet et tyndt lag af muslinger. Men da de ikke sad ret godt fast på vraget, kunne man nemt skrabe dem af med hånden.

Det var også sjovt at bemærke, at hvor der enkelte steder hang en stump løst tovværk på vraget, som strømmen havde været i stand til at flytte på, havde det dannet et mønster omkring i muslingerne. Længere ned kunne vi tydeligt se hvor skibets bundmaling var smurt på. Den giftige maling forhindrer muslinger og al-

gevækst i at vokse sig fast på skibene, og de tre år på bunden havde ikke mindsket effekten synderligt. Det er nogle gange ubehageligt at blive konfronteret med alle de kemikalier, vi omgiver os med.

Manglende overblik

På dækket var det muligt at svømme ind under en stor svalegang. Her hang der stadig brandslanger på væggen og vidnede om, at dækket sikkert har været spulet masser af gange. Der var en del døre deromkring, og vi kom blandt andet omkring en dør ned til maskinrummet, som vi allerede havde set en del billeder af i planlægningsfasen. Her havde erhvervsdykkerne nemlig været nede og se efter olie. Gangen ned var snæver og selvom der ikke fandtes mange løsfund på vraget, lå der alligevel en del rod på trappen og fyldte op. Jeg overvejede kort at kravle lidt ned af den stejle stige, men opgav hurtigt, da jeg knapt kunne få plads til mine stageflasker og mit kamera. Desuden var der mindst ti meter ned før jeg kom ud i maskinrummet, og jeg ville have overskredet min planlægning totalt. Jeg blev enig med mig selv om, at jeg måtte komme tilbage uden kamera en anden gang og se de enorme maskiner, der drev dette kæmpe skib.

Vi afsluttede dykket med endnu et par billeder på vej opad. Da vi forlod vraget på 25 meters dybde, godt i gang med dekompressionen, kunne vi se tilbage på et rigtig godt dyk, med utroligt mange indtryk. Personligt havde jeg ikke skyggen af overblik over vraget. Både fordi jeg havde koncentreret mig en del om motiverne til mit kamera, men i særdeleshed også fordi dette vrage var helt utroligt stort. Da jeg efter en del stop nåede dekobaren hvor jeg skulle tilbringe endnu en rum tid, var jeg kommet frem til, at jeg ville studere de medbragte skibsplaner og fotografier af vraget intenst før jeg igen begav mig ned i dybet.

Dykkerstemning

I de følgende dage blev der dykket heftigt på vraget. Vi var endnu ikke fuldtallige hvad angik dykkerholdet, så der var god plads på båden og ved kompressoren. Det tog nogle dage at lære hinandens vaner og sære ideer at kende, men vi fik hurtigt slebet nogle kanter af albuerne. Vi begyndte at opføre os mere som et hold, og mindre som en flok individualister. Vi opdagede at vi befandt os på et højt erfaringsniveau og kunne lære meget af hinanden. Der blev snakket dykkesoftware, konfigurationer og fortalt vragehistorier ved enhver given lejlighed, og vi begyndte også hurtigt at give DIR-dykkerne noget venskabeligt gas. Der var ikke grænser for hvilke problemer, der kunne løses over en kold øl efter aftensmaden. Og snart begyndte vi at blande os mere med hinanden under dykningen og dykke i andre hold, end vi startede med.

Vraget var allerede blevet meget populært i lystfiskerkredse. Overalt på apteringen hang der, udover den sædvanlige mængde garn, også mange fiskeliner. Heldigvis afslørede de sig nemt i lyskeglen på vores kraftige uv-lygter. Flere af linerne havde dog nærmest karakter af lange, tynde stålwire, og jeg kom i tanke om, at der fiskes mange laks i området. Tankerne gled tilbage til et andet vrage, jeg gjorde i området for en del år siden hvor jeg også sad fast i denne slags liner på ret dybt vand, og jeg førte instinktivt hånden ned til min lomme, hvor min saks lå klar, hvis jeg skulle sidde fast. Det blev dog ikke nødvendigt for mig i denne omgang.

At garn altid udgør en væsentlig sikkerhedsrisiko for dykkeren, fik vi et kedeligt eksempel på under turen. En af dykkerne havde været på stor dybde med sin makker og var på vej op på lavere vand igen. Men pludselig blev han fanget af et net, som var spændt ud af strømmen. Et forsøg på at vikle sig fri gjorde bare ondt



Sandiāt prat dolent loborting exerostrud do odiamet verosto dunt lum doloreros acil endre velessi. Tin hendiatisit at, velis.



Sandiāt prat dolent loborting exerostrud do odiamet verosto dunt lum doloreros acil endre velessi. Tin hendiatisit at, velis.

værre og makkeren måtte komme til undsætning med sin kniv. På grund af den store mængde garn, kom skærearbejdet derfor til at tage en del tid. Makkerparret handlede koldblodigt og roligt og fik sig frigjort, men deres dykkerplan blev overskredet og de fik en lang straf i form af ekstra dekompression oppe på tovet.

Øv-dag

Enhver tur skal have en Tycho Brahes-dag hvor alting går galt og det var også tilfældet for os. Den lokale tv-station havde meldt deres ankomst og jeg havde indvilliget i at dykke med deres videokamera, så de kunne supplere indslaget med uv-optagelser af vraget. Desværre var kameramanden og journalisten ikke eksperter på det medbragte kamera og de havde ikke noget lys med, så vi måtte nøjes med vores egne lygter som lyskilder. Et makkerpar havde indvilliget i at være modeller og vi havde aftalt hvordan vi skulle gennemføre dykket. De første dykkerhold tog ud om morgenen og vi aftalte at komme ud med journalisterne senere. Vejret var i midlertidigt ret dårligt og det styrtregnede hele formiddagen.

Men endelig til middagstid kom der opklaring, men det begyndte at blæse mere op. Efter at have vurderet situationen lidt, gjorde vi alt udstyret klart inde på land og i strålende solskin sejlede vi ud igennem bølgerne. Vi kom om bord på kutteren og var hurtigt klar på at hoppe i vandet. Journalisterne besluttede sig dog for at filme den ene deltager imens han klædte sig på. Desværre blev journalisten pludselig søsyg, da han havde stået og kigget igennem søgeren på sit kamera. Samtidig blev dykkeren, der nu havde klædt sig på, overophedet af at sidde med alt udstyret på og vente på os andre, så han foreslog, at han hoppede i vandet og ventede. Men da vi endelig kom i vandet, havde han ligget længe i bølgerne og var

ikke alt for frisk længere. Vi skyndte os ned af bundtovet. På vej ned ville jeg tænde kameraet og opdagede til min gru, at det ved en fejl havde stået og optaget siden turen ud i gumibåden. Febrilsk undersøgte jeg uv-huset for en knap, der kunne spole båndet tilbage, men der var naturligvis ikke ofret knapper til den slags, da det typisk er en overfladefunktion. Jeg vurderede, at vi burde stoppe dykket og gå op og få båndet spolet tilbage. Uv-optagelser var trods alt hele turens formål og vi kunne stadig få et langt og godt dyk på 30-35 meter omkring broen, og seerne var sikkert ligeglade hvilken del af vraget, de skulle se.

Men heller ikke oppe på båden kunne de løse problemet og spole båndet tilbage. Nu var vi alle sammen godt trætte af det hele og var søsyge. Den første fyr, som var hoppet i vandet før vi andre, havde fået nok og meddelte, at han ikke havde tænkt sig at dykke mere lige nu. Samtidig sprang øjet på den ene bøjle og deko-stationen faldt sammen. Bøjen forsvandt med det samme i blæsten og den ene RIB måtte eftersætte. Derefter opgav vi at dykke, og imens kutteren sejlede ind, brugte vi i stedet det meste af en time på at få resterne af bøjen skilt ad og hentet op i RIB'en. Da jeg endelig kom op i RIB'en for at sejle ind, var jeg helt flad. Og selvom bølgerne nu var vokset til store dønninger, var jeg ligeglad, bare vi kom ind.

Da vi kom ind stod journalisterne og sagde farvel til os. De havde været vældig imponerede over setup'et og havde syntes vi håndterede hele situationen ret professionelt. Når man tænker på, at de havde medbragt et kamera, de ikke selv kunne betjene, tog jeg deres ros med en ophøjet ro!

Skruen på bunden

Dagen efter uheldsdagen, gik det heldigvis rigtig godt igen. Vi var flere dykkerhold, der havde planlagt at besøge skruen, som i sagens natur

lå på bunden. På alle de billeder, vi havde set af vraget, stod bagenden af skibet fuldstændig lodret. Men vi fandt ud af, at hele agterdelen bogstavelig talt var imploderet. Og på trods af, at vraget stod på ret køl, vendte hun indad i en 45 graders vinkel. Det må have været enorme kræfter, der har været på spil. Bagenden var næsten lige så bred hele skibets 33 meters bredde og metalpladerne var centimeter tykke. Tonsvis af stål var foldet pænt ind, så hvis man ikke vidste bedre, ville man tro, at skibet altid havde den bagende med den hældning. Man glemmer ofte hvor stærke kræfter, der påvirker et skib, når det går ned.

Vi undgik behændigt det store net, der havde sat sig fast på skibets flagstang og gled forsigtigt ud over bagenden og begav os ned til det otte meter høje rør. Jeg var lidt urolig da jeg havde udslået begge mine blitzarme, så de var knapt 1,5 meter i vingefang.

Under agterdækket var der rigtig sort og på grund af lidt strøm omkring bunden var vandet også temmeligt grumset. Derfor kunne et skjult net så nemt som ingenting vikle sig ind i mit kamera, hvilket jeg ikke rigtig orkede at rode med på dette tidspunkt. Vi trykkede os derfor helt ind til roret og famlede os fremad og nedad i forventning om at møde skruen på et tidspunkt. Omkring os var vandet koldt og stillestående og på en eller anden måde meget meget tyst. Det eneste vi kunne fornemme, var vores bobler, der ramte metallet over os og løb ud til agterenden, for derefter at stige til overfladen som det eneste synlige bevis på, at der nede under dette enorme skib, lå to bitte små ensomme dykkere godt skjult af et enormt skrog af metal. Det føltes som om en kæmpe stor fugl havde gemt os under sine vinger og holdt os tæt indtil kroppen hvor intet kunne nå os.

Jeg følte mig pludselig både helt alene og enormt tryk på samme tid. »



Sandiát prat dolent loborting exerostrud do odiamet verosto dunt lum doloreros acil endre velessi. Tin hendiatisit at, velis.



Sandiát prat dolent loborting exerostrud do odiamet verosto dunt lum doloreros acil endre velessi. Tin hendiatisit at, velis.

Foran mig ramte Peters lys pludselig en hel anden slags metal. En skibsskrue så stor, at jeg et øjeblik blev i tvivl om det i det hele taget var skruen. Han lagde sig som aftalt om på den anden side af den og gjorde front imod mig. Jeg priste mig lykkelig over, at jeg havde så stor en vidvinkel, så jeg var i stand til at komme helt tæt på, for et fint støv havde allerede lagt sig over det hele og gjorde sigten minimal. Kameraets autofokus havde tidligere haft svært ved at fokusere, men hvis bare der lå en dykker med en god lygte, var der kontrast nok til at stille skarpt. Men dette var ikke tilfældet nu. Jeg kunne høre den lille motor arbejde sig frem og tilbage på autofokusen og jeg begyndte så småt at tro, at det ikke ville lykkes mig at fotografere noget som helst. Pludselig rettede Peter på sin lygte og kameraet "fik fat". Jeg kiggede afventende på displayet på mit hus og jeg kunne ånde lettet op da et skarpt, rimeligt veleksponeret billede trådte frem på displayet. Derefter lavede jeg yderligere et par billeder og følte mig tilfreds. Se i øvrigt forsiden af dette nummer af DYK.

Vi skulle også lige ned og røre bunden, som viste sig at være fast og mudret. Vi havde beregnet dykket til at være 69 meter, som var den maksimumdybde vraget lå på, men her under skruen viste min ene bottomtimer kun 66,5 og den anden 67,8 meters dybde. Vi kiggede hinanden i øjnene og så begge, at vi havde fået, hvad vi var kommet efter. Nu handlede det bare om at navigere op igen, så vi fulgte roret så langt op vi kunne og på 55 meter svømmede vi derefter ind over de store bogstaver, som dannede navnet FU SHAN HAI. Bogstaverne var dækket af snavs, men kunne nemt børstes rene. Vi tog endnu en del billeder og inden vi satte kursen op imod det første deko-stop, klappede jeg hende forsigtigt på bagenden og tænkte: vi ses!



- TAK TIL**
- Safe Air v/ Flemming Skou
 - Dansk Folkeferie
 - DK-Diver
 - Dykkergaarden
 - Fourth Element
 - Hammeren Havn
 - Kutteren BRITT-LISE
 - Ocean Dive
 - Per Siebeneicher
 - Thyges Dykkercenter
 - Undervandsmagasinet DYK
 - WiseLed



Sandiat prat dolent loborting exerostrud do odiamet verosto dunt lum doloreros acil endre velessi. Tin hendiatisit at, velis.



2006
FU SHAN HAI
BORNHOLM DENMARK

EFTERSPIL

Rederiet bag Gdynia er i foråret 2006 i retten blevet idømt det fulde ansvar for forliset af Fu SHAN HAI. I retten blev de dømt til at betale 13,5 millioner US-dollar. Desuden skal de betale et ukendt, men meget stort millionbeløb til Forsvarskommandoen og den svenske kystbevogtning for den omfattende forurening og oliebekæmpelserne efter forliset. Indtil videre er der stadig dykkeforbud på Fu SHAN HAI. Men projektet har samlet en del dokumentation og fotomateriale fra dykkene som nu er blevet afleveret til Søfartsstyrelsen. De skal nu i gang med at revurdere, om forbudet mod dykning skal opretholdes på vraget eller om det ophæves til glæde for dykkere i hele Østersøområdet.

Sandiat prat dolent loborting exerostrud do odiamet verosto dunt lum doloreros acil endre velessi. Tin hendiatisit at, velis.