



Længde 101,83 m - Brede 15,22 m - Tonnage 3019,18 brt
 Stor hæktrawler & fiskefabrik Nationalitet Estisk
 Værft Wolkswert Stralsund Tyskland
 Motor Diesel type 8 NZD 72/48 HP 3880 - knots 14,8

Dykkertur Pris. 550 kr

Antal Dyk: 2

Afgang fra: Rødvig

T - +45 49203388

E - info@masterdive.dk

W - www.masterdive.dk - Bådture

Ek-7508 vapper 1974 - 1994

Design © Caspar J

SVÆRHED	DYBDE MIN.	DYBDE MAX.	DYBDE DÆK	CERT. 30M+	Dybde speciale
MIDDEL	6M	27M	16M	AOWD	NEJ
VRAG TYPE	TILSTAND	ADVARSEL	Sikker Pos.	BREDE	LÆNGDE
Hæktrawler	RIMLIG intakt	INGEN	JA	55.14-425N	12.48-166E

Vapper's søsterskib Vagula



Baggrund:

I de baltiske lande var der en ret stor fiskeflåde under sovjetunionens herredømme. Mange af disse skibe havde karakter af egentlige fiskefabrikker, der var i stand til nærmest at støvsuge Østersøens bund for fisk. Meget smart, når man skal brødføde en hel nation af sultne arbejdere. Men ud fra et økologisk synspunkt var det næppe en bæredygtig praksis.

Ud over, at de kunne levere mad til folket, var der undertiden også trawlere, der blev indrettet som radioovervågningskibe. En status som civil trawler kunne dermed udnyttes til at komme tættere på modstanderne i vesten uden at vække for megen opsigt.

Netop i den forbindelse var jeg stødt på et interessant vragslygte. Jeg havde snakket med nogle garvede vragsdykkere, der dykkede på vraget af Vapper kort tid efter at hun gik ned. De undrede sig over, at hun havde et forholdvis stort og veludstyret radiorum. Et almindeligt fiskefartøj har behov for elektronik til vejrmeldingen, og til at finde fiskene. Men her var tilsyneladende plads til langt mere end det. Det er derfor nærliggende at forestille sig, at Vapper i sin tjenestetid havde både civile og militært efterretningsmæssige formål.

Ved kommunismens og jerntæppets fald i slutningen af firserne, blev der pludseligt en stor mængde overskudsskibe. Både fartøjer af civil karakter og med reelle militære formål blev solgt ud for at skaffe lidt valuta til de hårdt trængte lande. Nogle steder blev skibene genanvendt til deres oprindelige formål. Andre steder som fx i Cuba og på Cayman-øerne blev de tidligere østlandes krigsskibe sænket med det formål at øge dykkerturismen.

Skræddersyet forlis:

Den 13. oktober 1994 blev Vapper solgt til Ibson Trading i Dubai i de Forenede Arabiske Emirater til skrotning. Som nedslidt fiskefabrik var hun usælgelig i almindelig handel, og man havde derfor større gevinst i ren skrotværdi. Ophugningen skulle foregå i Indien. Dér er vokset en storindustri op på særlige strande, hvor indiske daglejere nedbryder kasserede skibe. Dels er de stedlige myndigheders syn på arbejds- og miljøforhold meget tilgivende, og dels er arbejdskraften tilstrækkeligt billig. Skibene bliver simpelthen sejlet for fuld kraft op på stranden til de står grundstødt. Så går man i gang med at skære dem i småstykker. Det blev det russiske selskab RaffTransFlot, der fik opgaven med at bugsere Vapper fra Estland til sin endelige destination... Bedømt ud fra

hvordan de løste opgaven, må man nok sige, at det bestemt ikke var en raffineret transport, de tilbød. Men set fra et dykkersynspunkt, er der ikke noget at klage over.

Vapper havde været under bugsering i et par dage, da uheldet indtraf om natten til den 19. december 1994. Slæbetrossen knækkede, og hun begyndte at gå ukontrolleret i søen. Skibet drejede, så det ikke længere tog bølgerne ret på. Vejret var relativt hårdt. Derfor gik der ikke lang tid før Vapper begyndte at blive overskyldt. Det fik hurtigt skroget til at fyldes med vand og hun sank i en opretstående stilling.

I begyndelsen kunne man finde det nye vrage uden brug af nogen navigationsinstrumenter. Man behøvede blot at sejle hen til de to mastetoppe, der stak to meter op af vandet. Selv om det nok ikke var Ibson Tradings plan, virkede det som om, man havde skræddersyet forliset til dykning.

Efter et stykke tid besluttede de svenske myndigheder desværre at udstyre vraget med et dykkeforbud. Det varede fra august 1995 til august 2000. De, der ansøgte om en særlig dykketilladelse, blev afvist med begrundelsen, at myndighederne frygtede, at dykning på vraget ville frigøre en olieforurening fra skibet.



Når man dykker på vraget i dag stikker mastetoppene ikke længere op af vandet, men det synes også at være

det eneste større tab, der er forekommet på syv år. Naturligvis er der steder, hvor Vapper ikke er 100% intakt, men det bidrager blot til den rigtige vragestemning.

Seværdigheder: En tur henover agterdækket vil lede til interessante nedstigningshuller for en penetrering i selve fiskefabrikken. Der står det hele komplet med transportbånd. Vær forsigtig så du ikke forstyrrer det lag af mudder der ligger overalt. I broen og beboelseskvarteret kan man også svømme en tur indenfor. På fordækket er der en ca. 5 meter dyb skakt der leder ned til de forskellige etager på skibet. En generel svømmetur rundt på skibet vil byde på fine oplevelser for alle dykkere.

Tekst fra Vragguiden

Der står stadig alverdens spil, trapper, lastebomme og andet godt på vraget

Dykkersikkerhed:

A flag skal naturligvis føres og ved penetrering skal guideline anvendes. Sigt: varierende fra 2 til 15m. Øverste vandlag kan være grumset, men sigten bliver bedre når man går dybere.

Strøm: Der kan forekomme strøm på stedet, men er generelt svag.

Foto: På dage med meget grums i de lave dybder, kan man lave gode billeder i fiskefabrikken og ved andet penetration. Overbygningen byder på interessante strukturer som god baggrunds kulisse for rigtige vragebilleder.

Fauna: Let muslingebeponing.

Skibet er så enormt stort og intakt, at der er masser at se på. Med det store styrehus startende i 9 meters dybde, dækket på 16 meter og kølen på 25 meters dybde, er det muligt at planlægge og udføre forskellige typer dykning. Det er en flot oplevelse at svømme langs de høje lodrette skibssider og undersøge vrages mange detaljer. Selvom det er et udtjent skib som forliste undervejs til ophugning, er det fyldt med udstyr, - både indvendig og udvendig. Man ser både mindre genstande som projektører og tågehorn, men også store hydrauliske og elektriske spil til wire og fiskegrej. På styrbord side af overbygningens front er reserveankeret ophængt. Det er et imponerende stort patentanker på ca. 1500 kg.

Vore svenske kolleger har envidere været så hjælpsomme, at de har bortfjernet to af styrehusets store luger, samt andre døre, således at vi kan svømme rundt inde i vraget. Denne artikels forfatter er bestemt ikke af den slags dykkere som ellers bryder sig om at kravle rundt inde i skibsvrag, men i tilfældet EB-7580 kan man umuligt lade være.

Lugeåbninger, gange og rum, er så store at man mageligt kan svømme rundt og kigge (eller sågar kravle rundt og rode) på en forsvarlig måde.

Således svømmede vi under besigtigelsen i januar ind på

kommandobroen, - som er enorm og todelt, med en gang imellem. På broen er der store vinduer både foran og agter, idet man herfra har styret ophalning af trawl på agterdækket. Grundet de store vinduesåbninger og broens højde (vanddybden er som nævnt 9 meter), oplyses broen af dagslyset og man kan fint klare sig uden lygter.

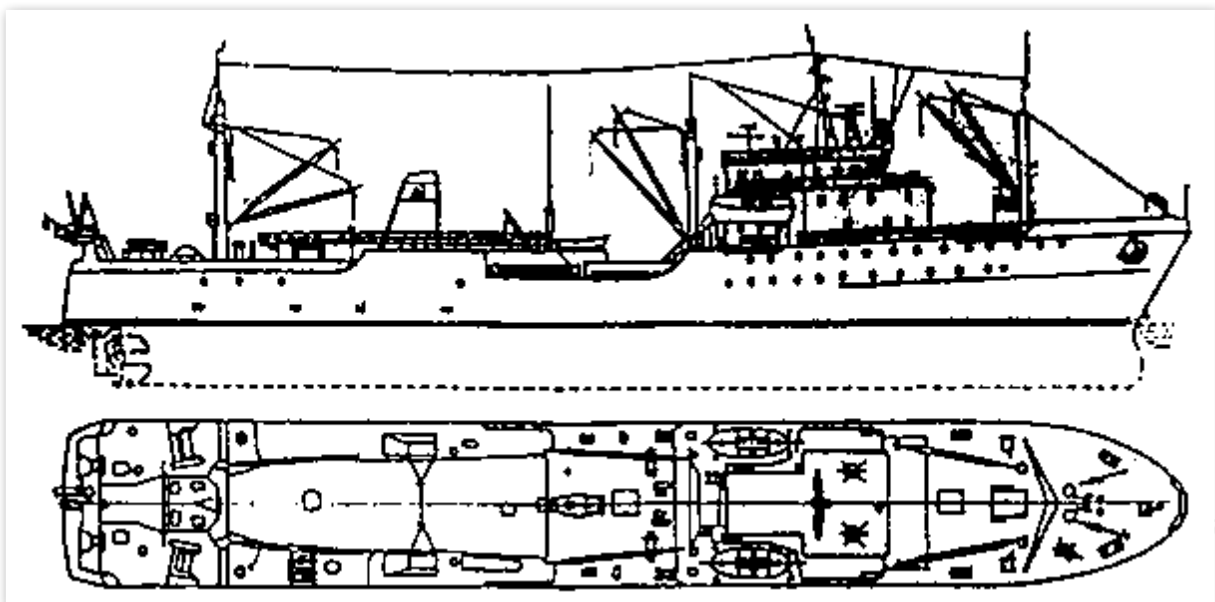
I styrbord side er der skabe med masser af russisk lektur, logbøger, faglitteratur og lignende. Svømmer man op til den forreste del af broen, ser man en mængde navigationsinstrumenter og elektronik.

En sådan dykkertur giver også mulighed for et nærmere blik på mange af de detaljer som et russisk skib har, - de er faktisk lavet på en lidt anderledes måde, end det vi kender fra vesteuropæisk skibsbygning. Vi så således håndsyede skeder af kunstlæder omkring de elektriske ledninger, russiske stikdåser og lanterner, samt fik detaljeret gransket de forskellige typer russisk skibsmaling. For de mange som gennem tiderne har undret sig over, hvorfor de russiske skibe er så usandfætteligt rustne, kommer afsløringen og løsningen på gåden her: Hvor vi i Vesteuropa i høj grad har bestræbt os på at fabrikere skibsmalinger, som i et dækkende og vejrbestandigt lag beskytter metallet mod havvandets salt, har de russiske skibsmalingsproducenter valgt en anden strategi. For at opnå det karakteristiske russiske look, har man udviklet malinger, som med tiden trækker sig sammen, og det i en sådan grad, at malingoverfladen ganske krakelerer. Herved opnår det underliggende stål kontakt med det ydre miljøes korroderende kræfter, og de rustrøde striber dannes.

Agter for styrehuset står de to store skorstenstårne. På den overste del af disse er rederiets bomærke, en smedjærns cirkel med nogle sammenflettede bogstaver. Bomærket er sat på en baggrund som udgøres af det russiske nationalflag, som er smykket med ruststriber, idet de blå, hvide og røde malinger også er af den karakteristiske krakelerende kvalitet. Her er der åbnet ind til en dyb skakt, som sandsynligvis går helt ned til maskinrummet. Men her er lidt trang, da det meste af pladsen optages af de meget store udstødningsrør fra maskinen.

(c) Rettet den 30/08-2000. ANDERS CLAUSEN

LONG-RANGE FREEZER TRAWLER, TYPE "PROMETEI", PROJECT 464:

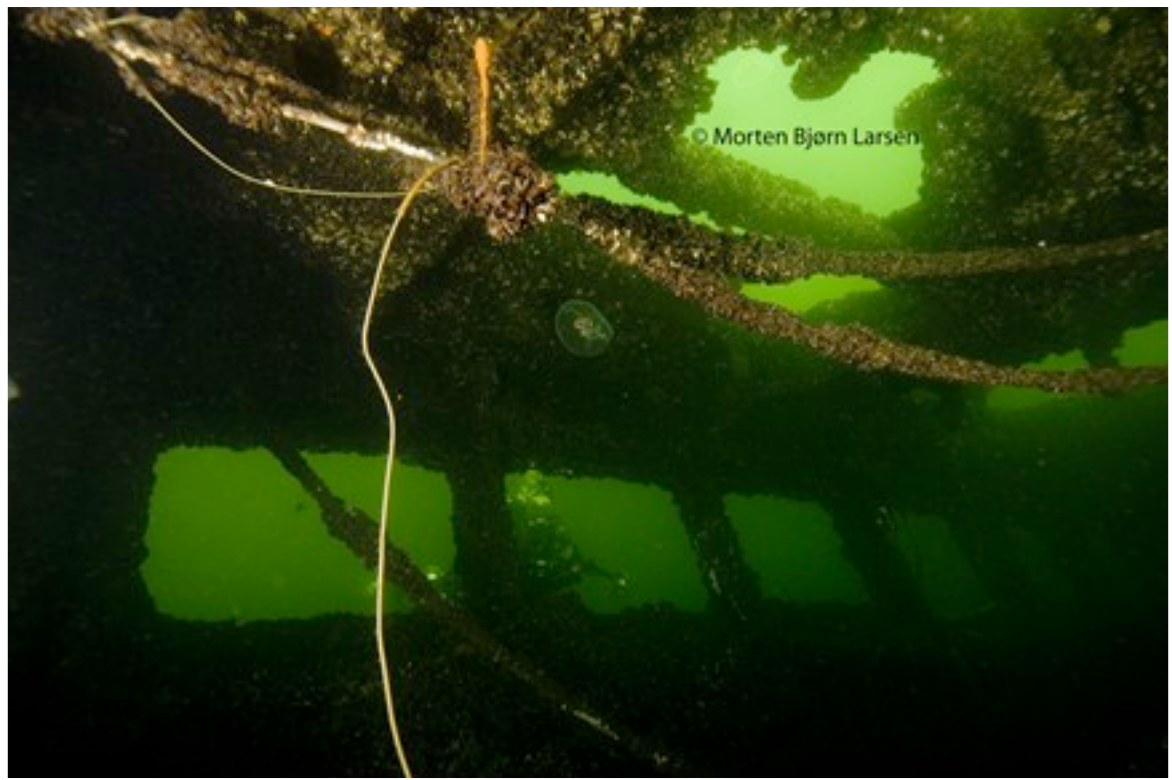


Billeder at samme skibs model:



Billeder taget på Ek-7508 Vapper af Morten Bjørn Larsen:





Kilde Angivelse: