



M/F Ærøsund

Danmarks første kunstige rev

Tekst: Peter Symes

Fotos: Peter Symes og Lars Stenholt Kirkegaard

M/F Ærøsund er en tidligere færge, der sejlede mellem øerne i det sydlige Fynske Øhav. Den blev sænket i 2014 i en beskyttet bugt kun 550 m fra Fyns sydkyst, hvor den nu ligger på kun 19 meters dybde. Den er let synlig fra overfladen.

Sænkningen, som var en meget omtalt mediebegivenhed, står stadig klart i min erindring. Nyhedshelikoptere svirrede rundt som store hvepse, og en armada af fritidsbåde omringede færgen, som lå for anker på det udpegede sænkningsted og ventede på at blive sænket. Vi var langt ude på landet og måtte køre ad mange små snoede sideveje for at nå frem til en campingplads i det sydøstlige hjørne af øen Fyn – ikke langt vest for den dejlige by Svendborg.

Da vi sad der på stranden og missede med øjnene i det skarpe sollys, var vi en del af en større skare, hvoraf nogle havde medbragt campingstole og borde og gjorde begivenheden og underhold-

ningen til en rigtig picnic. Ved timens begyndelse, tidligt på eftermiddagen, lød en sirene, der signalerede, at sænkningen var begyndt. Jeg er ikke sikker på, om der blev sprængt nogle sprængladninger eller en eller anden bundprop blev trukket, men der syntes ikke at ske ret meget.

Vi rejste os op og forsøgte at skimte, hvad der foregik 550 meter ud for stranden. Lå den dybere i vandet nu? Hældede den? Vi stod bogstaveligt talt på tærerne, ivrige efter ikke at gå glip af noget af det forventede spektakel, når den gik ned. Vi stod der med blikket stift rettet mod færgen i det fjerne i 5, 10, 20 minutter uden at se nogen bevægelse, hvorefter vores lægge begyndte at gøre ondt og vi satte os ned.

Efter omkring 45 minutter syntes skibet at krænge lidt og ligge dybere, omend næsten umærkeligt. Derefter

begyndte den inden for få øjeblikke at synke hurtigt. Der sprøjtede lidt vand ud fra indersiden, og pludselig var den væk. Den sank så hurtigt og uden den forventede dramatik, at det overraskede os. Det var lidt af et antiklimaks. Men vi var vidner til det, og det var ellers en dejlig dag at være udenfor.

Mål

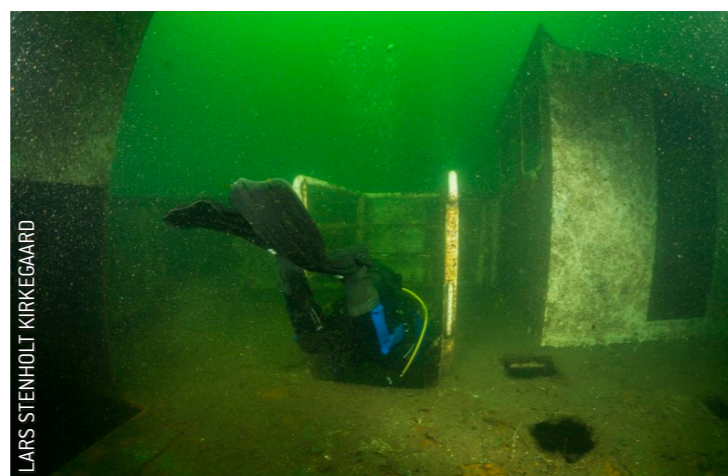
Formålet med at sænke færgen var at forbedre det naturlige miljø ved at skabe et nyt rev i et område, hvor der ikke var nogen revformationer – den omgivende havbund var blød og temmelig karakterløs. Det andet mål var at skabe et unikt miljø for sikker træning i dykning og penetration af skibsvrag. Da det var det eneste sted af sin art i Danmark, for-

ventedes det at blive meget efterspurgt af dykkerklubber og dykkerbutikker, der tilbyder dykkertræning.

Et andet af de erklærede mål var at stimulere en meget tiltrængt udvikling af lokal kystturisme ved at tiltrække både danske og udenlandske dykkerturister – især i lavsæsonen. Et andet formål, der blev nævnt, var at formidle lokal maritim kulturhistorie på en innovativ måde – et punkt, hvor jeg dog ikke kan se logikken.

Dykning ved vraget

Det er meget nemt at dykke ved færgen, da den ligger perfekt oprejst i et beskyttet område, langt væk fra skibsruter og meget bådtrafik. Man skal bare have en bådture, f.eks. med et dykker-



LARS STENHOLT KIRKEGAARD



LARS STENHOLT KIRKEGAARD



SDU

Forliset af færgen Ærøsund (ovenfor) i 2014 var en stor mediebegivenhed i Danmark, hvor et stort publikum var til stede, ligesom der var mange skibe og sejlbåde (øverst); Dykker på vraget af Ærøsund (til venstre og i midten); For at se en fed video af sænkningen af Ærøsund, klik på billedet nedenfor:

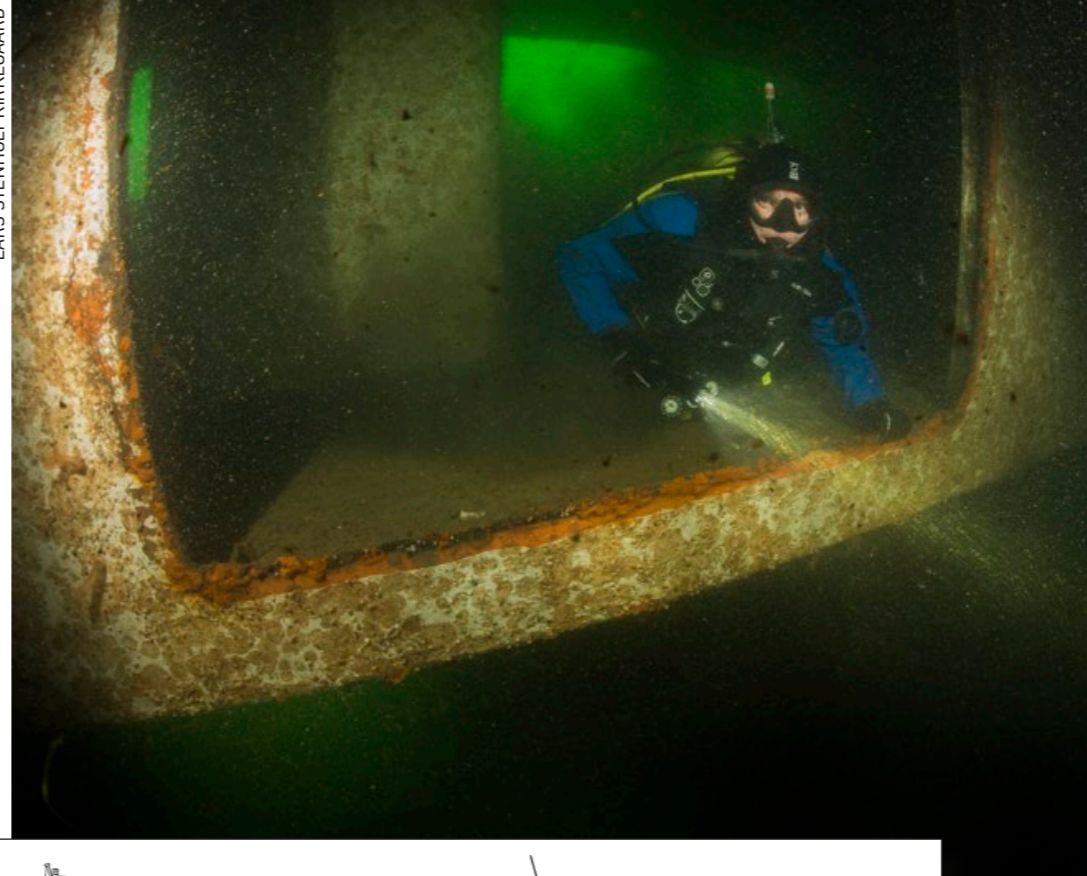
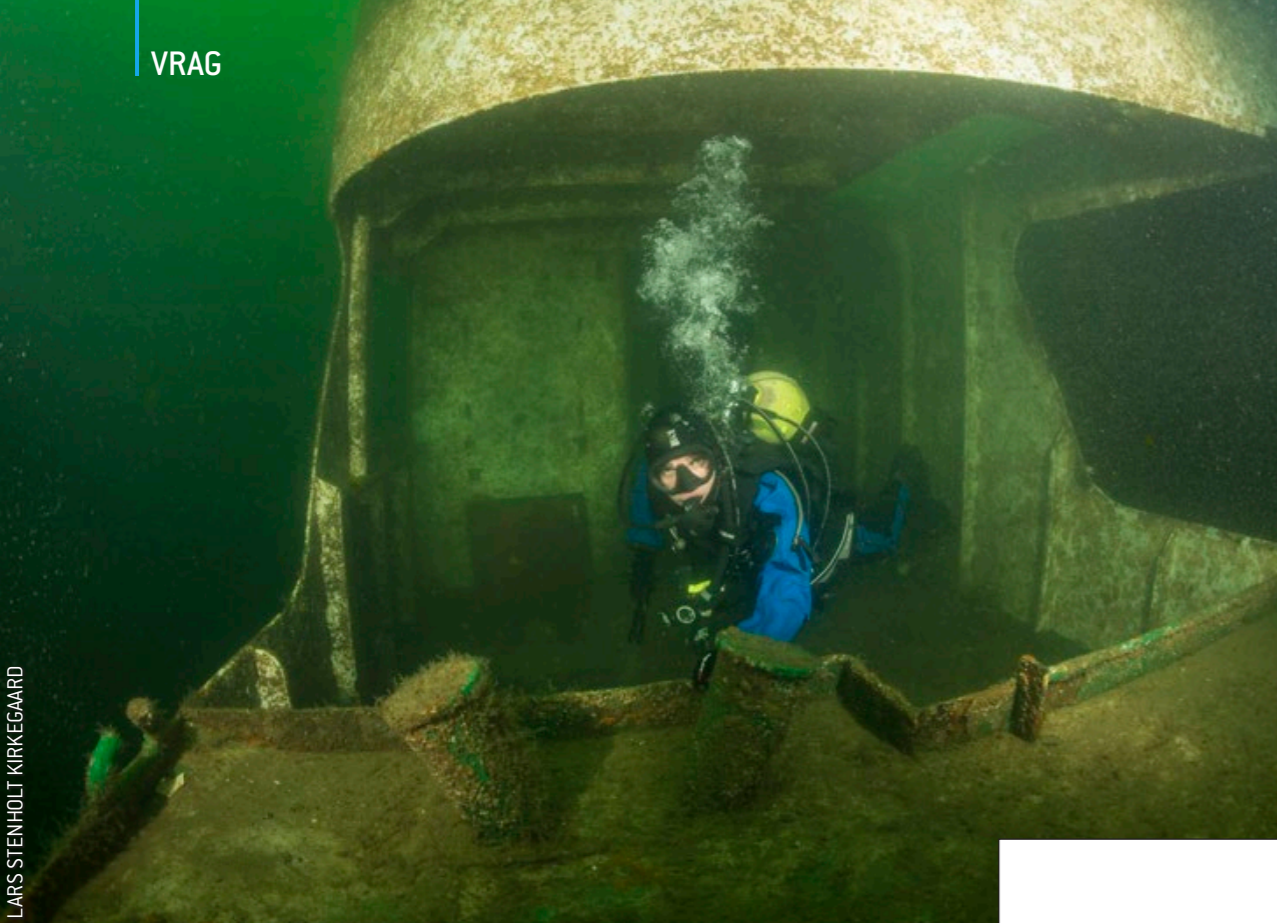
[youtube.com/watch?v=pjBRtVOaJfI](https://www.youtube.com/watch?v=pjBRtVOaJfI)



© FOTOGRAFI.EU

center eller en klub.

Jeg formoder, at en veltrænet dykker kan svømme de 550 m fra kysten til vraget og tilbage på en rolig dag. Jeg vil dog



FAKTA

M/F *Arosund* var en dansk færge, der sejlede mellem Ærøskøbing og Svendborg fra 1960 til 1999, hvorefter den blev erstattet af en moderne færge. *Arosund* blev bygget af Husumer Schiffswerft i Tyskland som byggenummer 1118 og søsat i 1960. Den blev ombygget i 1970.

Længde: 55,26 m

Bredde: 9,32 m

Højde (uden master): 13 m

Tonnage: 396 BRT

Dødvægt: 221 ton

Motorer: 2 x Mak Mau 423, 800 HK

Hastighed: 13 knob

Passagerer: 700. Biler: 40.

Scener fra en dykning på *Arosund*-vraget

ikke anbefale at undvære den støtte, man kan få fra en båd, hvis noget ikke går efter planen. Over en halv kilometer er en lang svømmetur, hvis udstyret svinger, vejret pludselig bliver dårligere, eller man kommer i en eller anden form for nød. Der er fastgjort en stor bøjle til vraget, som er let synlig ovenfra.

Skibets skorsten når op til kun 6 m under overfladen. Linen under bøjen fører ned til fordækket lige foran styrehuset, hvilket er et godt sted at begynde at udforske vraget. Bildækket, som også har skinner til tog, er helt åbent og kan nemmest tilgås gennem bovporten, som er en stor åbning.

Forsigtighed tilrådes

I denne henseende er et godt råd på sin plads: Da der har samlet sig fint silt inde på bildækket, skal man være forsigtig, når man går ind, da der er risiko for silt-out, hvis dette sediment bliver hvirvlet op, hvilket kan føre til, at man mister overblikket over udgangen og bliver desorienteret. Gå ikke ind, hvis

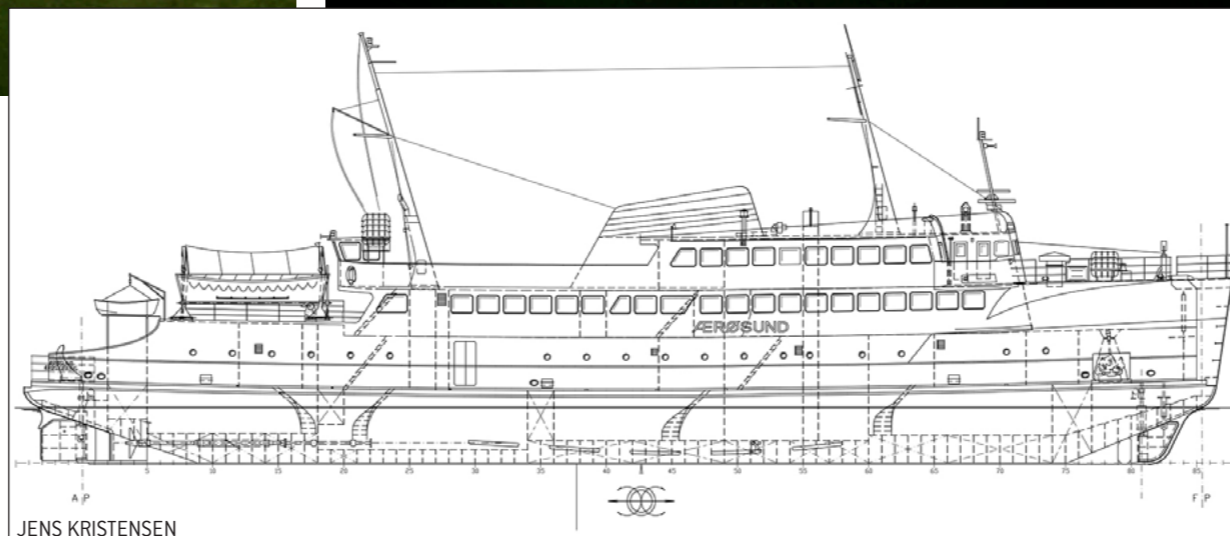
du ikke er forberedt, trænet og udstyret til en sådan situation. Hvis du svømmer igennem,

skal du holde dig godt væk fra dækket og være opmærksom på ikke at hvirvle siltet op. Det er ikke kun et spørgsmål om sikkerhed, da det også ødelægger sigten for den næste dykker.

Det dybeste punkt er roret på 19 m, bildækket ligger på 16 m, og broen og salonen ligger kun på 12 m. Der er således god margen med hensyn til dekompressionsgrænser og gasforbrug. Det er et ret ukompliceret dyk. Det sagt, bør man aldrig slække på forberedelse, udstyr og sikkerhed, uanset hvor lavt eller let et dyk ellers måtte forekomme.

Dekontaminering og dykkersikkerhed

Før sænkningen gennemgik M/F



JENS KRISTENSEN

Ærosund en omfattende miljømæssig dekontaminering for at sikre vragets sikkerhed for dykning. Denne dekontaminering overholdt en rapport udarbejdet af miljøkonsulentgruppen COWI, baseret på analyser af alle færgens komponenter. Som følge heraf blev følgende genstande fjernet:

- Motorer, stempler, skruer, propelakser, brændstof, olie og smøremidler.
- Vinduer og gummilister, linoleumsgulve, isoleringsmateriale og døre.
- Fliser, håndvaske, toiletter, møbler og køkkenapparater og -udstyr.

- Asbest, kabler, blyballast, elektronik og hydraulik, træbeklædning og tætningsmidler til bildæk.

- Bundmaling indeholdende TBT og tjære fra siderne og væggene i loungen og rum under dæk.
- Al løs maling og det meste af færgens ydre maling.

Ud over at disse genstande blev fjernet, blev der skåret store huller i færgens dæk, sider og skotter for at skabe ind-



LARS STENHOLT KIRKEGAARD

og udgangssteder for dykkere. Udvalgte trapper og vægge blev også fjernet af samme grund.

I alt blev skibet strippet for mere end 100 ton, inklusive maskinerne, som i øjeblikket er i brug på den anden side af kloden. Efter dekontamineringsprocessen blev mere end 300 ton sand placeret i bunden af færgen for at trimme og stabilisere den. [K](#)

KILDE: DESTINATION SYDFYN