

Dykker Flavio Cavalli med kaptajnens kompas på vraget af *Plus*, der ligger ud for Ålandsøerne i Østersøen

Tekst og fotos af Andrea Murdock Alpini
Oversættelse redigeret af Peter Symes

I Ålands skærgård i Østersøen ligger vraget af den tyskbyggede tremastede jernskrogede bark *Plus* fra slutningen af det 19. århundrede, som gik tabt en stormfuld nat i 1933. Andrea Murdock Alpini beskriver sin rejse dertil og sine dyk på vraget.

Jeg er på vej til Stockholm. Der venter et skib, som skal sejle mig til Mariehamn, den største by på Ålandsøerne. Når jeg ankommer til denne selvstyrende region i Finland, er min tilbagevenden til Østersøen endelig fuldført. Sidste gang jeg var her, var for 15 år siden, og siden da har jeg aldrig glemt det.

Jeg vender tilbage til Østersøen, ikke længere som arkitektstuderende, men som en, der studerer vrug med en passion for rust og tåge. Jeg vidste, at jeg ville vende tilbage hertil. Når alt kommer til alt, markerer vrug ikke kun besætningsmedlemmernes grave, men indkapsler også fortællinger om havet, ingeniørkunst og flådeproduktion, som havet har bevaret gennem tiden. Så jeg forlod landtågen, der var overskygget af fugt, så jeg kunne vende tilbage til vraget med nye øjne.

Mens jeg undersøgte arkiverne, stødte jeg på nogle noter fra 1918. Da

jeg oversatte dem lidt fra finsk og lidt fra svensk, opdagede jeg, at de fortalte historien om et skib, der var på vej fra Østersøen til Argentina. Og ifølge traditionen i den havn, hvor skibet anløb, før det satte sejl over Atlanterhavet, skulle besætningen deltage i det, der bogstaveligt talt blev kaldt en "rough party".

Hvis jeg var heldig, ville jeg måske endelig se det sidste hvilested for dette skib og dets besætning, indhyllt i den evige omfavelse af stilhed, som kun det kolde og mørke vand i Østersøen kan give.

To en halv time efter, at dykkerbåden havde kastet fortøjningerne, ankom

vi til det sted, hvor Mälaren møder Saltbugten, en arm af Østersøen. Udsigten åbnede sig endelig, da horisonten blev bredere, og med den den sølvfarvede overflade af havet, som hvert folk i regionen kalder ved et andet navn.

Et hav med mange kulturer

Blandt os middelhavsfolk kaldes Den Baltiske Have for Østersøen, der bærer det græske navn *Βαλτική Θάλασσα* eller *Baltiké Thálassa*; men af sine forfædre kaldes det Ostsee på tysk, *Östersjön* på svensk, *Østersjøen* af de kongelige i Oslo, *Itämeri* på Alvar



Plus-vraget

1800-tals-skib udfor Ålandsøerne

ANDREA MURDOCK ALPINI



ANDREA MURDOCK ALPINI

Udsigt over Stockholms skærgård, fra Viking Line-færgen på vej mod fjordene og Åland, Finland (herover); Luftfoto af færgeindsejlingen til Mariehamn, Ålands hovedstad (til højre); Ålands placering på kortet over Skandinavien (midten).



BILLEDER © 2025 TERRAMETRICS, KORTDATA © 2025 GOOGLE, GEOBASIS-DE/BKG (© 2009)

Aaltos sprog, Østersøen af danskerne og *Morze Bałtyckie* af polakkerne.

For alle disse folk er Østersøen det østlige hav, undertagen for esterne, for hvem det er det vestlige hav, og de kalder det *Läänemeri*, og for russerne, som kalder det *Балтийское море*, mens det for litauerne er *Baltijos Jūra*, og endelig for letterne, som definerer det på samme måde som deres naboer, idet de kalder det *Baltijas Jūra*. Som Shakespeare skrev: "En rose med et andet navn ville dufte lige så sødt," og det gælder også for Østersøen.

Dette let salte hav, der er sort som tjære, lavvandet og beboet af benfisk (eller osteichthyes), gemmer på historier om stor handel og skibsforslis, som blev

forårsaget af storme eller vanskeligheder med at navigere på grund af tusindvis af nye øer og holme, der udgjorde forhindringer langs skibsruterne. Østersøen bevarer mindet om lange slag, blodige revolutioner mod zarerne, republikkers uafhængighed samt historier om russiske ubåde. Østersøen er en bog med endeløse sider, der endnu ikke er skrevet. Dens dybder skjuler vrage og bevarer resterne af civile eller militære søfolk og passagerer, kulturer, der er forsvundet, og fartøjer, der var en nations stolthed.

En førsteofficers barnebarn
"Hej, Andrea," sagde Ville Lundqvist til hilsen, da vi mødte hinandens blikke på molen på Åland.

Hvem var Ville?

Jo, han var barnebarn af førsteofficeren på det finske fragtskib *SS Argo*, som blev sænket under anden verdenskrig af en russisk ubåd, der truede det forsvarsnetværk, som finnerne havde skabt mellem deres birke-træsland og Estlands kyst. Ifølge Lundqvist døde 12 af besætningsmedlemmerne, men Villes bedstefar blev reddet.

Ville havde en gammel fiskerbåd, som var indrettet til dykkerture, og hvor flaskerne blev opbevaret langs siderne. Linehenteren blev nu brugt til at hente linerne fra sikkerhedsbøjer i nærheden af dykkersteder eller fastgjort til skibsvrag. Om



LENTOKUVA VALLAS OY / VISIT ÅLAND

bord viste Ville mig nogle arkivbilleder – nogle af dem kendte jeg, andre gjorde jeg ikke. Han tog et gammelt søkort frem med noter og koordinater, afstand og retning, der skulle følges. Et par gange blev han forbløffet over, at jeg kunne genkende positionen på nogle vrage eller fyrtårne. Jeg tror, jeg gjorde et indtryk på ham. Senere inviterede han min assistent, Flavio Cavalli, og jeg hjem til ham til middag.

Det var nu anden dag, jeg vågnede op på øen. Her om morgenen

blev det lyst omkring kl. 7.40. Himlen blev forsigtigt klarere, og nattens tåge forsvandt, så den blå himmel kom til syne mellem de tyndere skyer. Luften var behageligt frisk. Om bord forberedte vi vores udstyr, mens dykkerbåden satte kursen mod *Plus*-vraget fra Mariehamns vestlige havn.

Vragets historie

Plus var et tremastet sejlskib på 1.268 bruttotons, som blev bygget i 1885 nær Hamborg i Tyskland i tørdokkene ved Elben

på Hermann Blohm og Ernst Voss skibsværfter. Rederiet Laeisz var den første reder. Jomfrurejsen gik fra Hamborg til Valparaiso i Chile under ledelse af kaptajn Carl J. Steincke, som på bare 61 dage nåede frem til de spansktalende lande.

I 1908 blev sejlskibet *Plus* solgt til Henrich Hansen i Lillesand i Norge. Otte år senere, i 1916, blev skibet solgt til Lauritz Schübeler, som registrerede skibet i Fredrikstad. Men historien om *Plus* slutter ikke her.



DAVID LITTLE POSTKORTSAMLING, STATE LIBRARY OF VICTORIA / WIKIMEDIA / PUBLIC DOMAIN

Fra Norge blev det efterfølgende solgt til det største finske handelsselskab i Østersøen, Aktieselskapet Spes, som havde base på Ålandsøerne. Denne gang lastede den nye ejer skibet i Söderhamn, da det var på vej til London i Storbritannien. Købet af skibet, som fandt sted i 1927, skulle hjælpe med at gennemføre handel med den engelske krone og Sydamerika.

Aviserne i Mariehamn, Ålands hoved-

stad, rapporterede, at der natten til den 14. december 1933 rasede en frygtelig snestorm over Østersøens skærgårdshav. Krøniken fortæller, at natten kom tidligere den dag, og at mørket var så tæt, at det omsluttede nåleskovene, som heroisk klamrede sig til de klippefyldte skrånninger af granit og gnejs, der faldt ned i havet.

De tidligere rapporter bliver fortyndet som akvatinter, når de beskriver

den sande historie om *Plus'* forlis fra London på den dag, hvor Skotlands skytshelgen, Sankt Andreas, blev fejret – den 30. november.

Tragedien rammer

Tilbage fra øen Kobbaklinter besluttede kaptajn Eriksson selv at styre skibet ind i dokken. Den bidende sne gennem-borede ansigterne og skjulte udsynet for hele besætningen, som var på vej tilbage til Åland for at fejre jul og medbringe eksotiske gaver, som de måske havde fået ved at handle med søfolk fra andre skibe under anløb af havne, hvor *Plus* var gået i land for at laste eller levere varer.

Med fuld fart fremad forlod skibet sit læ, efter at søfolkene møjsommeligt havde drejet bovspillet for at få det tunge anker op. Derefter blev skibets skrog, der blev kastet rundt af vinden og strømmen, snart u håndterligt. En kvart sømil længere fremme drev skibet nær øen Korsölandet, hvor kølen ramte klipperne. Det jern, som skroget var bygget af, kunne ikke holde til kollisionen.

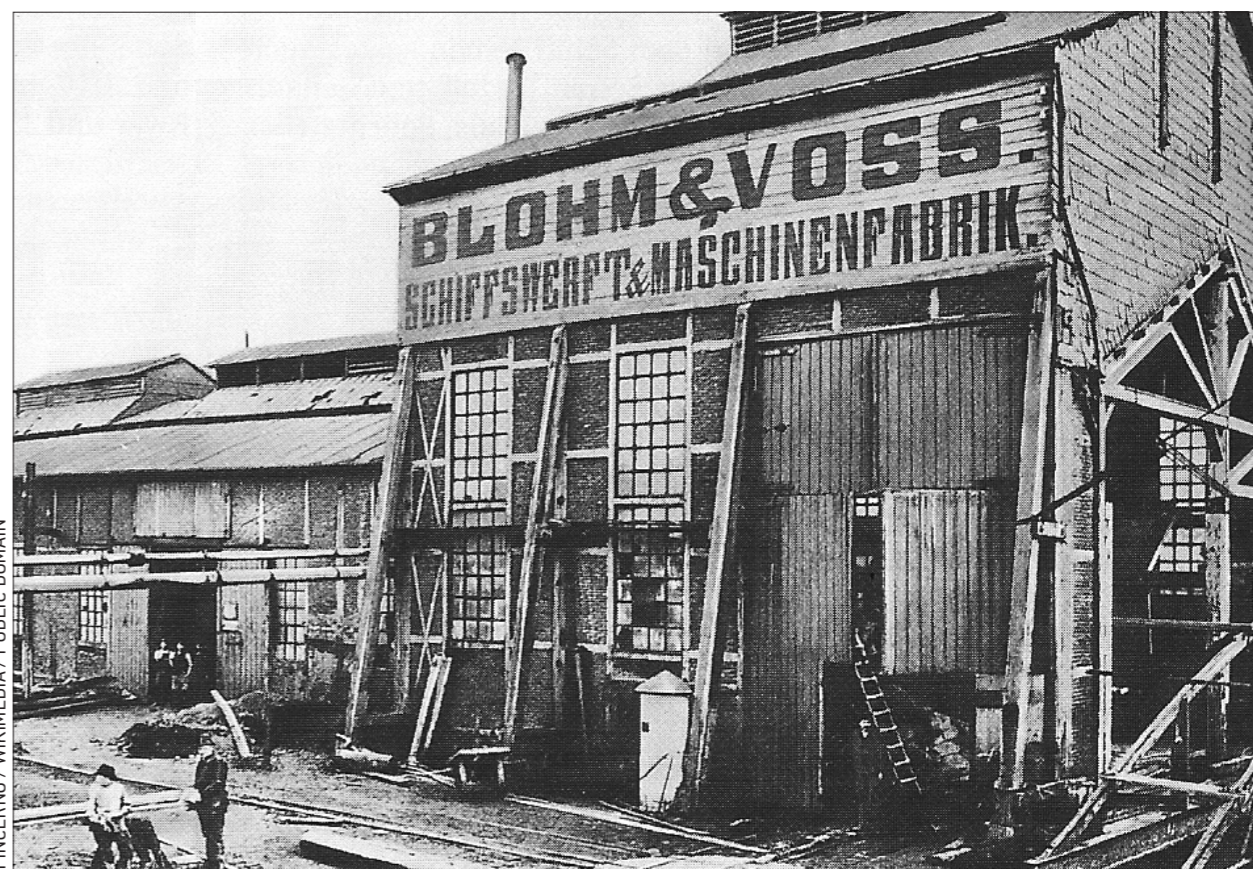
Redningsbådene blev sat i vandet, men lækagen i skroget var så stor, at skibet sank i løbet af kort tid. Ifølge nogle kilder døde ti besætningsmedlemmer om bord. Den dag i dag hviler deres jordiske rester mellem plankerne på *Plus*, som var blevet det ligklæde, der omsluttede dem på deres rejse til det hinsides. De, der bliver begravet til søs, finder sjældent deres kroppe omgivet af træ; meget ofte bliver vand og metalplader deres eneste ligklæder. *Plus*-besætningen fik en jordisk begravelse, hvor deres håb blev indkapslet i et skibsvrag.

Det siges, at kaptajn Eriksson forsøgte at svømme til øen Korsö, som ligger mindre end 50 meter væk, men kul-

UKENDT FOTOGRAF / WIKIMEDIA / PUBLIC DOMAIN



PINCERNO / WIKIMEDIA / PUBLIC DOMAIN



Pommern (øverst til højre), kendt som søsterskibet til det tremastede sejlskib *Plus*. Skibsværftet Blohm & Voss 1877 i Tyskland, hvor *Plus* blev bygget (herover). Det tremastede jernsejlskib *Plus* ligger for anker i havnen, ca. 1908-1925 (til venstre).

den og sorgen over tabet af mænd og skib kostede ham livet, før han nåede ind til land. Hans jordiske rester ligger i dag sammen med besætningens.

Kun fire mænd, våde og halvfrosne, nåede frem til øen. Senere sagde de, at de var så fortumlede og desorienterede, at de ikke vidste præcis, hvilken

ø de befandt sig på – en forvirring, der uden tvivl blev forværret af den vind og snestorm, der rasede. En af de overlevende huskede, at han havde set et lyskær; han troede, det var et hus, men hans kammerater troede ikke på ham og mente, at øen var ubeboet.

Den følgende dag dukkede der fak-



ANDREA MURDOCK ALPINI

På vraget blev der fundet en sko fra en af officererne om bord på sejlskibet *Plus*.

tisk en person op fra lysskæret – den eneste fisker og indbygger på øen Korsö. Efter en nat under åben himmel blev de fire sømænd endelig reddet.

Mindesmærke

I dag stod jeg over for den ø, der afslørede det punkt, hvor *Plus* sank. Her stak en rødgrå klippe op af vandet på ca. 15 til 20 meters dybde. På toppen af denne klippe kunne man se en lille granitblok med en klokke på toppen. Det var et mindesmærke dedikeret til lokalsamfundet for *Plus*-besætningsmedlemmerne. Indhugget i granitblokken var navnene på dem, der i dag ligger på havbunden i Østersøen:

- Kaptajn Karl Emanuel Eriksson fra Vårdö

- Førsteofficer J. Törntoth fra Brändö
- Bådsmænd Stanley Työrä fra Torneå
- Matros Karl Palmén fra Godby
- Sømand Johan Andersson af Jomala
- Almindelig matros Levi Ahlström af Hammarland
- Almindelig sømand Bernhard Karlin af St. Marie
- Almindelig sømand Armas Altonen af St. Karins
- Almindelig sømand S. Wernow af Malmö
- Almindelig sømand Claes Häggblom af Eckerö
- Almindelig matros Martin Lingren af Hammarland
- Kahytsdreng Gösta Mattsson fra Mariehamn

Dykning på vraget

Jeg befandt mig ved overfladen,

klar til at dykke, indhyllet i en sky af en million vandmænd. Vandet var grønt og uklart. Foran mig lå det punkt på land, som var nogle af besætningens redning. Under mig, ikke langt væk, lå vraget af *Plus*.

På 12 meters dybde ændrede vandets farve sig drastisk. Den grønne farve forsvandt til fordel for mørket. Det var kun et spørgsmål om tid – omkring en time – hvornår jeg ville vende tilbage til dette punkt, og mørket ville kun være et minde om, hvad jeg så ved stævnen af vraget.

Jeg begyndte at svømme i retning af vraget, som et par minutter senere fremstod som en solid, sort masse. Stævnen var enorm, massiv. Den ragede op over mig. Nedenfor lå det store rorblad, som ikke længere var i sin naturlige lodrette posi-



Lad det ikke blive ved drømmen

Maldives  BLUE FORCE ONERed Sea  BLUE FORCE 2Maldives  BLUE FORCE 3

www.blueforcefleet.com



ANDREA MURDOCK ALPINI

tion; bladet var kommet ud af sine hængsler på grund af sammenstødet med havbunden.

Planktonalger omsluttet vraget. Træet på hoveddækket så ud til at være i perfekt stand; man kunne faktisk se alle årener i træet.

Sigtbarheden på denne tid af året var begrænset, ofte på grund af overfladevinde, der rasede hver dag. Jeg fulgte styrbords side. Langs min vej dukkede der objekter og former

op, som det tog tid at genkende som det, de var.

Skibet var stort, og det var svært at få et overblik. Et ret tykt lag af lyst sediment dækkede nogle dele af skibet. Skibets funktioner dukkede op i rækkefølge, herunder nogle koojer, glasset i de skrånende skylights, der var placeret på dækket, og endelig de lydløse kraner, der sænkede redningsbådene.

I agterenden, langs skibets midterlinje, var der et stort sky-

light, som førte ned til det første af de underliggende dæk. Her fandt man resterne af kaptajnens kahyt. Rummet var opdelt i flere værelser af forskellig størrelse og form. Jeg bevægede mig med ekstrem forsigtighed, både for ikke at ændre træets bevaringstilstand, og fordi strukturerne i nogle af rummene var ret ustabile. Hvis jeg ramte dem, ville det betyde, at jeg ødelagde historien mere end vraget.

Jeg stod over for et gammelt møbel med skuffer. Hvis det ikke var, fordi afstanden mellem hovedgærde og fodgærde forekom mig at være for kort, ville jeg have sagt, at det kunne have været kaptajn Erikssons seng. Til højre for den var der et metalrør, som sluttede med en åbning, der passede til en persons mund eller læbernes form. I 1800-tallets skibe var disse genstande placeret ved kaptajnens seng, så han kunne kommunikere med sin besætning, selv når han var under dæk, væk fra roret.

Rundt omkring lå et væld af planker, træstykker og møbeldele, som var blevet ødelagt under skibsforsøret. Disse rester blokerede indgangen til en perfekt bevaret dør, som ville have givet adgang til et rum på styrbords side.

Da jeg vendte mig mod agterenden, begyndte rummet at lukke sig i perspektiv. Nede ad gangbroen var det muligt at se endnu et køje med adgang ned til anden etage. Jeg valgte dog ikke at gå ind. Jeg vendte mig om og gik tilbage. Jeg vidste,



ANDREA MURDOCK ALPINI

Kaptajnens stige på vraget af *Plus* (til venstre); Sømændenes toilet (ovenfor); Genstande fra *Plus*-vraget, udstillet på Ålands søfartsmuseum (nederst til højre)

at der et eller andet sted måtte være skibets kompas, pakket ind i mudder, som havde samlet sig og dækket nogle områder af gulvet. Selv om jeg havde gennemført vraget i de sidste to dage, havde jeg ikke haft held til at finde kompasset.

Overraskelser

Ved indgangen til en korridor i grundplanen lå der to perfekt bevarede kokosnødder. Det var coco de mer, en endemisk art på Seychellerne. Jeg havde set dem for mange år siden i regnskoven på øer i Stillehavet og havde ikke set dem siden. Nu gav det mig en helt særlig følelse at finde dem på bunden af Østersøen på mange forskellige breddegrader. Det var som at være tilbage på den varme og fugtige rejse, jeg foretog blandt

palmer med primitive blade og hårde barkstammer, der rejste sig mod lyset.

I dag var jeg i stedet her, ned-sænket i det grønne vand, der omgav og beskyttede mig. Jeg blev liggende ubevægelig i nogle minutter og tænkte over dette minde. Så steg jeg ud og gik tilbage til hoveddækket. Det ydre mørke forekom mig nu mindre intenst på grund af det endnu mere barske mørke, som jeg var indhyllet i få øjeblikke forinden. Som altid er det hele relativt; virkeligheden er aldrig entydig.

Da jeg bevægede mig frem mod stævnen på hoveddækket, førte en anden luge mig tilbage under dækket. En sko lå på det slam, der havde samlet sig på træplankerne. Min tanke var, at denne sko havde tilhørt en mand, som ikke havde forladt skibet.

Lidt længere fremme, et par meter væk, var der et rum med hylder. Der, mellem hylderne, som var faldet sammen på



ANDREA MURDOCK ALPINI

grund af tidens tand, lå et par sko og ventede på at blive ordnet. De havde stadig samme form som den fod, der havde formet dem. Hvem ved, hvor mange kilometer de havde tilbagelagt fra for til agter, da skibet krydsede verdens have og oceaner.

Jeg bevægede mig mere fremad med mit syn end med mine finner. Jeg flyttede ofte min lygte med armene og strakte mig så langt, jeg kunne, så jeg kunne indsamle visuelle referencer, men også information om det miljø, der omgav mig, før jeg valgte, om jeg ville fortsætte i den retning eller ej.

Artefakter

En metalcirkel tiltrak min opmærksomhed. Den var næsten usynlig og stak

kun et par millimeter op af mudderet, måske mindre. Jeg efterlod mine dykkerlamper ved indgangen, fordi de var for klodsede, og pladsen var trang.

Jeg placerede forsigtigt min hånd i dyndet under den cirkulære form, som endelig så ud til at være det, jeg havde ledt efter siden dagen før. I halvløst gled mine fingre ind under noget konkavt, og en sky af dynd opstod. Endelig så jeg, at jeg nu faktisk holdt kaptajn Karl Emanuel Erikssons kompas i min højre hånd. Den keramiske urskive var intakt. De geografiske retninger og vindvinklerne kunne stadig aflæses perfekt.

Jeg lagde kompasset på det, der var tilbage af den luge, hvorigennem jeg var kommet ind i det lille rum. Jeg ville fotografere det med bedre lys end det,



ANDREA MURDOCK ALPINI

Tømrerværktøj fundet i agterenden af vraget (ovenfor); En coco-de-mer fra Seychellerne fundet i kaptajnens værelse på vraget af *Plus* (til højre)



ANDREA MURDOCK ALPINI

jeg havde inde i rummet, men først og fremmest ville jeg vise billedet til min dykkerpartner, som indtil nu havde ventet på mig i åbent vand. Vi kunne ikke begge gå ned til dette sted sammen. Efter at have fotograferet holdt jeg en pause, hvor jeg værdsatte dette lille stykke *Plus*-historie. Så tog jeg forsigtigt kompasset op igen med mine fingre.

Denne gang lod jeg mine lommelygter være slukket. Jeg gik ind i halvmørket for at se vraget, som det så ud i naturligt lys. Hovedbroen, som var knækket nogle steder, og et vindue i kollegiet lukkede noget grønligt lys ind. Showet var helt utroligt, unikt og umuligt at gentage.

Jeg gemte kompasset mellem dyndet og brædderne for at føre det tilbage til vraget, eller rettere til skibet. Jeg gik gennem den smalle korridor, der førte fra skomagerens værelse til kaptajnens kahyt. Jeg fandt kokosnødderne igen og fulgte hvert enkelt

rum, mens jeg gik forbi. Jeg gik ud af agterlugen og tilbage for at hente mine dykkerlamper ved indgangen.

Strukturelle træk

At gå ind i *Plus*-vraget betyder at forstå, hvordan skibet var bygget. Strukturen bestemte dets form. Et net af bjælker og søjler delte rummet op i tre niveauer. De to første kunne ses tydeligt, mens det tredje niveau forsvandt i det slam, der havde gennemsvaret vraget i næsten hundrede år.

Jeg forsøgte at bevæge mig i forskellige retninger og ledte mindre efter billeder, der skulle filmes, og mere efter tekniske aspekter for bedre at kunne forstå skibet. Blandt de forskellige noter, jeg bragte op til overfladen, var der helt sikkert én, der fascinerede mig mere end de andre: stormasten, der passede ind i kølen. Den var lavet af en solid træstamme, et enkelt stykke. Jeg vidste,

at den skulle være sådan for at være en bærende struktur, men at se den indsat i plankerne var noget helt andet. Virkeligheden var overvældende i forhold til idéen. Træets årer virkede, som om de stadig var levende. Deres linjer gled og cirkled langs træstammens omkreds og virkede som tidens rynker, der var trukket fra den naturlige aldring.

En firkantet metalprofil af en konstruktion rejste sig fra trædækket i cirka en meters højde. Der var ingen forhindringer af nogen art i nedstigningen inde i vraget. Min dykkermakker, Flavio Cavalli, ventede på mig, lænet op ad den firkantede struktur som en god familiefar, med sit lys tændt til jeg kom tilbage. Jeg begyndte at dykke ned.

En stige under et skylight forbandt alle skibets niveauer op til kølens ribbe. Laderummene var helt tomme, men det vidste jeg allerede, at de ville være. *Plus* havde efterladt sin sidste last i London



ANDREA MURDOCK ALPINI

og var på vej tilbage til Mariehamn for at overvintre. Der ville det have ligget i havnen, beskyttet mod vinden, sammen med andre sejlskibe som *Prompt*, *Avenir*, *Regina*, *Baltic*, *Viking* eller *Pestalozzi*. I stedet blev *Plus* den forbandede nat den 14. december 1933 trukket ned på havets bund og forvandlet til et mystisk sted for evigt.

Et par minutter senere kom jeg ud af lastrummet i midten af skibet og gik mod stævnen. Efter et sidste blik på bovspryd og dets barduner vendte jeg mine finner igen og satte kursen ud over styrbords side. Der havde jeg de foregående dage set nogle delvist synlige rester af køkkengrej fra skibets kabys. De var næsten begravet i silt. At røre ved dem ville betyde, at der blev rejst en sky af dynd, som ville forhindre fotografering af dem.

En "barsk fest"

Mine tanker gik til den anekdote, jeg læste i ugerne før min afrejse – et

notat fra 1918, transskriberet i midten af 1960'erne, hvor et besætningsmedlem huskede en middag, der fandt sted i flodhavnen i La Boca, en argentinsk barrio i Buenos Aires. Nedenfor gengiver jeg i sin helhed, hvad jeg har oversat fra en moderne transskription af den gamle skandinaviske tekst:

"Den sidste aften, før skibet forlod havnen, inviterede pastor Johan Nielsen hele besætningen til en 'rough party'. Messen var blevet reserveret til officererne. Umiddelbart efter ceremonien gik hyrden om bord på *Plus* med en portion mørdej. Kokken havde allerede lavet god kaffe, og i stedet begyndte besætningsdrengene at pynte fadet med flag og det, de havde ved hånden. Det 'rå selskab' var forberedt på at være i godt selskab, synge, spille og fortælle historier om havet og om de havne, hvor hver sømand havde en 'familie'. Mod slutningen af aftenen læste præsten nogle passa-

ger fra Bibelen og gav dem velsignelsen for en sikker rejse."

Ingen skandinavisk båd har nogensinde forladt havnen i La Boca uden at have oplevet denne århundredgamle tradition.

Eftertanke

Der var næsten intet tilbage af kabysen på *Plus*-sejlskibet, bortset fra nogle gryder, som nu er røget over bord. Dyndet var for tykt til at blive flyttet med håndkraft; man måtte være tålmodig og vente på, at havet gjorde sit arbejde og dækkede og afdækkede dele af skibet, som det ville. Dets bølger skriver historien om dette sejlskib.

På denne første tur til Ålandsøerne forsøgte jeg at viderebringe det bedste fra *Plus* – ikke vraget, men sejlskibet. Jeg brugte næsten 300 minutter på at dykke på det, der var tilbage af det under havet, og besøgte også søfartsmuseet for at se dets memorabilia.

Kaptajnens kompas på vraget af *Plus*

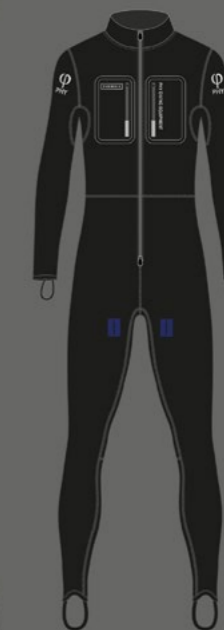
Efter at have gjort alt dette søgte jeg igen mig selv i en kop sort kaffe, som jeg drak, mens jeg sejlede på bølgerne i det petroleumsgrønne hav, da vi vendte tilbage til land. Under vandet havde jeg udforsket et skib, som ikke længere var i stand til at sejle, men hvis historie fortjente at blive givet videre til kommende generationer. ☑

*Andrea Murdock Alpini er dykkerforsker og opdagelsesrejsende med base i Italien. Han er fascineret af dybe vrage, huler og miner, filmoptagelser, dekompressionsstudier og at skrive. Som dykkerforsker blev han tildelt Den Gyldne Trident, og han har en kandidatgrad i arkitektur og en MBA i kunstøkonomi. Han er også grundlægger af **PHY Diving Equipment**. Han er en ivrig bogsamler, og hans liv drejer sig om at gennemføre ekspeditioner, udvikle dykkerudstyr og skrive essays om sine filosofier om vrage- og grottedykning. Alpini har udgivet flere bøger, bl.a. *Deep Blue: Storie di Relitti e Luoghi Insoliti (2018)*, *Immersioni Selvagge (2022)* og en historisk vragebog baseret på det ikoniske italienske linjeskib *Andrea Doria: Un Lembo di Patria (2023)*. I begyndelsen af 2025 udgav han *Nomade del Profondo med historier om dykning i huler og miner, vrage og interviews med tre amerikanske "ege" inden for moderne dykning. Kan fås på italiensk på magenes.it eller amazon.it. Han leder ekspeditioner til dybe vrage i Syditalien ombord på sin dykkerbåd Raffio. For mere information, besøg wreckdiving.it.**

KILDER: ÅLANDS SJØFARTSMUSEUM, BLOHM & VOSS-ARKIVET, NORSK SJØFARTSMUSEUM, WIKIPEDIA.ORG

PHY DIVING EQUIPMENT

THERMÆ



Glem alt om at være kold.

EGENSKABER:

- 100% fremstillet i Italien
- Tynd og varm
- Blød og behagelig
- Komprimerer ikke
- Fremmer bevægelse
- Vandafvisende
- Vandtæt lynlås
- Vægt 460 g

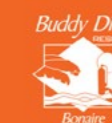
Underdragt

www.phidiving.com

Buddy Dive
Bonaire

Your Buddies Academy

Buddy Dive Resort has been offering PADI courses for over 45 years. Perfect conditions and easy logistics make Buddy a number one choice!



www.buddydive.com
info@buddydive.com
+599 717 5080