

Tekst og fotos: Vic Verlinden

Panserkrydseren *Friedrich Carl* blev bygget i år 1902 på Blohm & Voss skibsværft i Hamborg, Tyskland. Krigsskibet havde en længde på 126 m og var udstyret med et imponerende udvalg af kanoner og torpedorør. Krydseren var det andet skib i *Prinz Adalbert*-klassen og indgik i den kejserlige tyske flåde den 12. december 1903.



Historisk foto af SMS *Friedrich Carl*

I de første år tjente *Friedrich Carl* som torpedotræningsskib. Med sine tre motorer kunne hun opnå en topfart på 20 knob. Da Første Verdenskrig brød ud tjente hun som flagskib for kontreadmiral Ehler Behring og undergik en ombygning så skibet, som det første i

den kejserlige flåde, blev udstyret med to vandfly.

I begyndelsen af krigen blev Behring beordret til at overvåge den russiske flådes aktiviteter og bevægelser i Østersøen. Til denne mission blev *Friedrich Carl* ledsaget af flere lette kryd-

sere og fire destroyere. Eskadronen opererede fra havnen i Danzig, men var ikke i stand til at sejle umiddelbart på grund af dårligt vejr. Den 17. november gav Behring ordre til at fortsætte missionen, og skibene forlod havnen.

En uventet eksplosion

Det dårlige vejr havde imidlertid ikke afholdt russiske minelæggere fra at anlægge forskellige minelæggerer i *Friedrich Carls* operationsområde.

Da fartøjet var 30 sømil fra havnen i Memel (Klaipeda), rammes det af en



SMS Friedrich Carl

Dykning på admiral Ehler Behrings flagskib



Kanon (venstre og nederst til højre) på vraget af *Friedrich Carl*; Trawl og andre net er viklet ind i dele af vraget (herunder)



kraftig eksplosion. Admiralen gav straks ordre til at tage alle midler i brug for at redde skibet. På trods af alle bestræbelser på at holde skibet flydende måtte der dog til sidst gives ordre om at forlade skibet. Forliset forårsagede blot otte dødsfald blandt de 557 besætningsmedlemmer og officerer, hvoraf de fleste blev taget om bord på den lette krydser Augsburg. Efter en stund forsvandt *Friedrich Carl* under bølgerne og gik til bunds i Østersøen. Tabet af det smukke krigsskib var et hårdt slag for den tyske flåde, da fartøjet ikke kunne erstattes uden videre.

Dykkeroperation i Litauen

Det var planen at dykke på SMS *Friedrich Carl* allerede i 2017, men turen blev udskudt et år. Men den 23. juni 2018 var jeg omsider på vej, da jeg sammen med min dykkerkammerat, Karl Van Der Auwera, kørte de ca. 650 km til Kiel i Tyskland fra min bopæl i Belgien.

Her kørte vi ombord på en DFDS Seaways-færge, der sejlede os til havnebyen Klaipeda i Litauen, hvortil vi ankom næste dag. Derfra var der kun 10 minutters kørsel til vores ekspeditionsskib, NZ 55. Skibets ejer er Linus Duoblys, og vores dykkerteam bestod af fem dykkere fra tre forskellige lande. Min dykkerkammerat og jeg dykkede med rebreather, mens de øvrige dykkede med åbne systemer.

Den maksimale dykkedybde på vraget ville være 82 m. På den dybde var temperaturen dog kun 3°C. Til gengæld var temperaturen på dybden, hvor vi skulle have dekostop, mere behagelige 15°C. Planen var at dykke på et andet vrag først, så vi kunne teste vores udstyr.

Vejrudsigterne var gode ud for de næste par dage. Dette var vigtigt, fordi *Friedrich Carl* befinder sig 40 sømil ude på åbent hav.





Dykker ved en af *Friedrich Carls* kanoner (til venstre); Ekspeditionsskibet, NZ 55, lagde til ved havnebyen Klaipeda i Litauen (herunder); Lanterne på vraget af *Friedrich Carl* (nederst til højre)



Testdyk

Vraget af *SS Edith Bosselmann*, som vi ville lave vores testdyk på, blev fundet blot to år forinden på en dybde af 51m ca. to timers sejlads fra havnen i Klaipeda. Heldigvis var vejret roligt som forudsagt og der var knap en bølge på havet da vi kom ud til positionen.

Edith Bosselmann var et fragtskib lastet med kul, der sank den 9. december 1942 efter at have ramt en mine udlagt af den russiske ubåd *L3*.

Da min makker og jeg startede dykket på *Edith Bosselmann*, var sigtbarheden ikke så god på de første 15m. Nede på vraget var sigtbarheden dog oppe på omkring 12m men til gengæld var det isnende koldt ved

bunden – bare 3°C.

Vraget ligger på dets bagbord side og er delvist dækket af fiskeredskaber. Nær ved bunden kunne vi tydeligt skimte den nederste del af skibets kompas. Efter en kort rekognoscering af lastrummene svømmede vi mod agterstavnen hvor vi betragtede propellerne og roret. Dykket på *Edith Bosselmann* var en god opvarmning til vores dyk på *Friedrich Carl* dagen efter.

Undervands museum

Umiddelbart efter vores dyk på *Edith Bosselman* klargjorde vi vore rebreathere, da vi skulle afsted tidligt næste dag, for turen til *Friedrich Carl* tager mere end fem timer hver vej. Inklusiv dykningen





På *Friedrich Carl's* position lever der ingen pæleorm, så træet på dækket ser ud som nyt.

ville vi derfor være på farten i 13 til 15 timer. Vi var dog igen heldige med vejret og turen gik gnidningsfrit.

Planen var den, at Auwera og jeg skulle være det første hold i vandet. Vi foretog en sidste inspektion af udstyret, hoppede i vandet og påbegyndte vores nedstigning. På 15 meters dybde begyndte jeg at mærke hvor koldt vandet var. Men fordi det var vores andet dyk, havde vi allerede vænnet os en smule til kulden, så det var ikke så slemt.

Vraget lå på en maksimal dybde på 82m, men da vi nåede på bunden, kunne vi ikke skimte

vraget nogetsteds i mørket. Vi svømmede omkring for at finde det, for bundtovet kunne ikke være langt fra vraget. Efter at have svømmet rundt i 10 minutter besluttede vi at stige op. Da vi var kommet ca. 15m højere op, fik vi pludselig øje på vraget og svømmede derpå hen til midtskibssektionen. Her så vi straks de store kanoner, der var stak ud. Det var et smukt syn i lyset fra kameralysene, for vraget var næsten frit for vækst.

Pæleorm kan ikke leve i Østersøens lave saltholdighed, hvilket er grunden til, at træet, der stadig lå på dækket,

fremstod som nyt. Alle detaljer, såsom skibets lanterner, kunne tydeligt ses hvilket gjorde det unikt for et skib fra Første Verdenskrig.

Vi havde en maksimal bundtid på 25 minutter som nu var gået, så vi måtte starte vores opstigning. I de næste to dage dykkede vi videre på vraget.

Vores andet dyk var det bedste, for da vi svømmede ud til stævnen af vraget, fandt vi en bronzeplade med en ørn på. På vej derud filmede vi også pulterterne og diverse andre interessante detaljer. Den smukke bronzeørn på pladen var dog høj-

depunktet blandt alle dykkene på vraget. Dette syn alene var hele turen til Litauen værd!

På jagt efter agterstavnen

Under det sidste dyk ville vi udforske agterstavnen og broen. Sigtbarheden var meget nedsat, da vi gik ned denne gang. De mange fiskenet på vraget udgjorde et også et faremoment man skulle være opmærksom på. Vi kom ned på vraget ved de store kanoner, men et par meter længere fremme kunne vi se en af de mindre

kanoner, der var placeret på siden af skibet.

Vi svømmede væk langs havbunden, for at komme væk fra en stor siltsky, der havde reduceret sigtbarheden til nær nul. Lidt borte fandt vi forskellige granater, som lå spredt ud over havbunden. Der var dog ingen spor af propellerne og nogle andre dele af skibet. Den del, hvor broen skulle være, befandt sig desuden sandsynligvis under et mudderlag, hvilket var ærgerligt. I fremtiden vil der blive foretaget en ekspedition

for at fjerne fiskenetene fra vrage i Litauen. [☑](#)

Efter at have dykket over 400 vrage er Vic Verlinden en ivrig, banebrydende vragdykker, prisvindende undervandsfotograf og dykkerguide fra Belgien. Hans arbejde er blevet offentliggjort i dykkermagasiner og tekniske dykkerpublikationer i USA, Rusland, Frankrig, Tyskland, Belgien, Storbritannien og Holland. Han arrangerede desuden tekDive-Europe dykkermesse. Se: tekdiver-europe.com.



Højdepunktet var at finde det tyske kejsers våbenskjold med ørne udført i bronze på *Friedrich Carl*.