

FU SHAN HAI

Den 31. maj 2003 kl. 12.18 ca. 3 sømil nordnordvest for Hammer Odde på Bornholm kolliderede Fu Shan Hai med Gdynia.

Det var klart vejr og sigtbarheden var god. Alligevel indtraf katastrofen da GDYNIA gik ikke behørigt af vejen for det mere end ti gange så store kinesiske skib. GDYNIA sejlede ind i siden på FU SHAN HAI og bulkcarrieren fik en omfattende lækage i bagbord side ved kollisionen.

Efter kollisionen holdt FU SHAN HAI sig flydende, men stævnen fortsatte med at synke som timerne gik. Efter kollisionen indså skibsføreren, at skibet var i fare for at synke, og han udsendte en nødmelding. Og Søværnets Operative Kommando blev straks alarmeret.

Olieforurening

Besætningen havde kl. ca. 13.30 forladt skibet i to redningsbåde, hvorfra de blev samlet op af både, der var kommet til assistance, og sejlet ind til Bornholm. Skibsføreren, overstyrmanden og en maskinmester blev dog overført til et fartøj, så de kunne assistere ved det efterfølgende arbejde.

FU SHAN HAI var lastet med en stor last kunstgødning. Lasten var heldigvis uskadelig for havmiljøet, men de 1680 tons brændstof om bord på det kinesiske skib udgjorde en reel fare. Derfor indsatte Søværnet alle miljøskibe i området, og samtlige flydespærringer i Forsvaret blev øjeblikkeligt bragt til Bornholm. Cirka halvdelen af skibets olie løb ud i Østersøen, og det var startskuddet til en omfattende miljøaktion.

- Udover Søværnets skibe var der også assistance fra den svenske kystvagt og fra tyske Wassershutce

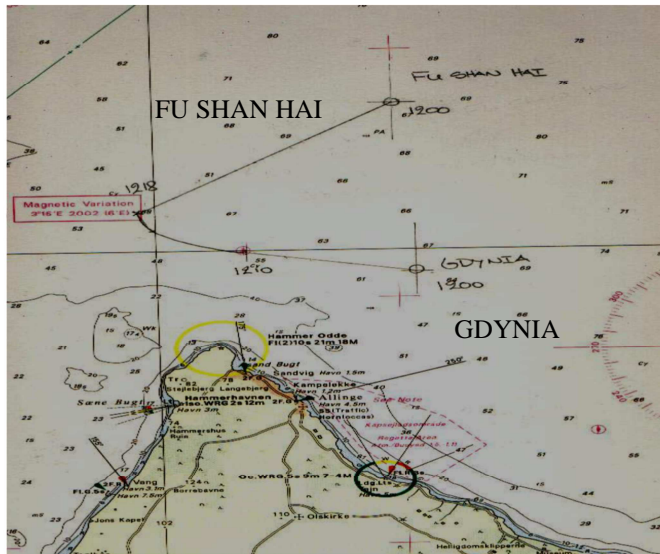
Selvom indsatsen for at begrænse skadernes omfang var massiv, medførte det alligevel en olieforurening af Ertholmene og af kysterne i Sydsverige. Men størstedelen af olieforureningen blev indkapslet og opsamlet på havet. Men siden hen er der faktisk fundet små mængder olie fra skibsforliset i den Litauiske havneby Klaipeda.

Kl. 20.49 den samme aften som kollisionen skete, sank FU SHAN HAI med cirka halvdelen af skibets olie. For at minimere en yderligere forurening af havet, iværksatte redderens forsikringsselskab en bjærgningsaktion for at fjerne olien fra vraget.

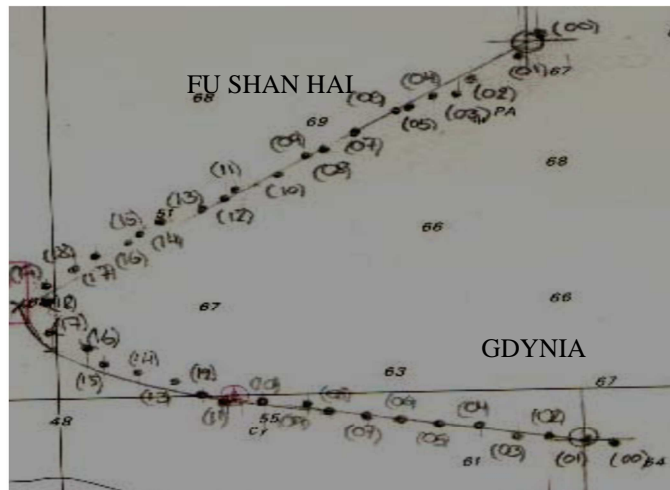
Den opgave blev løst i samarbejde med Miljøstyrelsen og af et Dansk dykkerfirma "Jysk Dykker Firma"

Der blev fortaget i alt 178 Mix Gas dykninger for at få pumpet resten af olien op fra vraget.

Det kunne ikke med sikkerhed fastslås, om al olien blev bjærget fra vraget, derfor overvåger Bornholms Marinedistrikt fortsat området.



Reconstruction of the course of collision based on the information from GDYNIA and FU SHAN HAI



Reconstruction incl. approx. positions for every minute in the period from 1200 to 1219 hours based on radar tracks received from Radar Central Malmoe.

Ship Particulars

Name of ship: FU SHAN HAI
 Home Port: Tianjin, China Limassol,
 Call sign: BOOE
 IMO No: 9056002
 Type of ship: Bulk carrier
 Construction year: 1994
 Tonnage: 38,603 GT
 24,351 NT
 69,973 deadweight
 Length/breadth/draft 225.00 m / 32.20 m / 13.60 m
 Engine Power: 8,466 Kw
 Crew: 27
 Owner: COSCO Bulk Carrier Co. Ltd.

GDYNIA
 Cyprus
 P3SW8
 9213911
 Container vessel
 2000
 3,930 GT
 1,940 NT
 5,183 deadweight
 100.60 m / 16.60 m / 6.36 m
 3,840 Kw
 11
 Euroafrica Shipping Lines Co
 Poland

Classification Society: China Classification Society

Germanischer Lloyd Class notation: +100A5 E1

Dykning på FU SHAN HAI.

På Fu Shan Hai ankre man ikke op i vraget men bruger en "Shot line" med en god tung vægt i bunden. Det gøres af den simple grund at der er små 65-70m til havbunden og dermed kan det være meget svært at få ankret med op igen ☺.

Når man som sportsdykker skal dykke på vraget, er det at få placeret "Shot line" en bedrift i sig selv, da den skal ramme toppen af bro dækket (man skal ramme inden for et område på små 80-100m²).

Når man svæver nedad i mod vraget kan der være lidt mørkt og svært, at se vraget inden at man er nede på det. Kan huske da jeg passerede de 25m, den ene af gangene jeg dykkede på vraget, tænkte "hvor fanden er det vrage da" hvor efter jeg drejede mig om og kikkede lige ind i agter masten som begynder på de 25m.

Vel nede på vraget er det man først kommer til "monkey island", hvor alle fundamenter til radio antenner og magnet kompassets holder er. Dybden viser 28-30m. Kaster man sig ud over dækkets rækværk og daler ned i brovingen der ligger på ca. 33-35m dybde, møder man yderst i brovingen et Gyro repeater kompas og længere inde døren ind til broen som står åben og invitere indenfor til en rundtur blandt manøvrer pulte radarer og kort rummet, hvor navigatørerne holdt styr på søkort og hvor skibets position blev bestemt og nedlagt i søkortene. Der er stadig en masse spændene instrumenter m.m. at se på her inde. Fra kort rummet kan man enten komme videre ud bag ved og besøge radio rummet hvor de store gamle radioer kineserne brugte stadig er der. Eller man kan svømme tilbage ud på broen og ud af døren til brovingen i den anden side som man kom ind.

Fortsætter man agten rundt om broen kommer man forbi flere ventilations blæsere samt et batteri rum. Oppe på gelænderet ved "monkey island" er på begge skibssider monteret et stort navnbræt med FU SHAN HAI på, men hvis det ikke er blevet rengjort kan det være svært at læse navnet da det lige som resten af vraget på denne dybde er blevet beklædt med de sødeste små blå muslinger, ja selv på vinduernes yderside gror de små velsmagende bæster.

Følger man lejderen på agter kanten af apteringen ned til næste dæk er man nu på 40-45m og her stopper det jo med at være sjovt som almindelig sportsdykker da man hurtigt får tilranet sig en betydelig mængde dekompressions tid. Men har man skævet til teknisk dykning og fået opgraderet sin flaskestørrelse samt evt. en stage flaske kan man her smutte inden for og kikke lidt på, hvordan de der kinesere der arbejdede om bord levede. Ikke at der er særligt meget at se på her nede.

Efter sigende skulle dækket ligge på 50m, hvor daviderne til begge redningsbåde er men besætningen brugte jo bådene til at komme væk i, så de mangler. På agterdækket er de store fortøjnings spil og fra pålidelig kilde har jeg lade mig fortælle at skibets propel er på omkring de 67m dybde.

FU SHAN HAI er et meget stort vrage at finde rundt på, og selv for os der arbejder til søs til hverdag er det "lidt" imponerende størrelser. Vraget kan som sagt godt dykkes af almindeligt uddannet sportsdykkere (AOW, CMAS ** eller tilsvarende) men man får helt klart mest ud af det hvis man også har Advanced NITROX, så man kan lave accelereret dekompression på vej op, på fx en 50 % NITROX.

Selv om at man som almindelig sportsdykker stort set kun kan dykke på indtil bro dækket kan man sagtens bruge 2 dyk på at få set det hele.

Alt hvad der heder hoveddæk med lasteluger, spil m.m. og stævnen bør dog være forbeholdt teknisk dykning.

Man bør være opmærksom på at vraget ligger ganske ubeskyttet på nordspidsen af Bornholm og er derfor meget udsat for blæsevejr, hvorfor en back up dykker plan bør være klar, hvis man begiver sig til Bornholm og vil dykke på FU.

Strøm er der så til gængæld ikke så meget af, op til ca. 0,5kn når den er værst, hvilket jo ikke er noget at snakke om, hvis man er vant til at dykke i de centrale dele af DK.

Der kommer også en del store skibe forbi selv om trafik separeringen ellers ligger lidt længere over mod svenskekysten. Så en god markering med dykkerflag er helt og holdent et must.

