

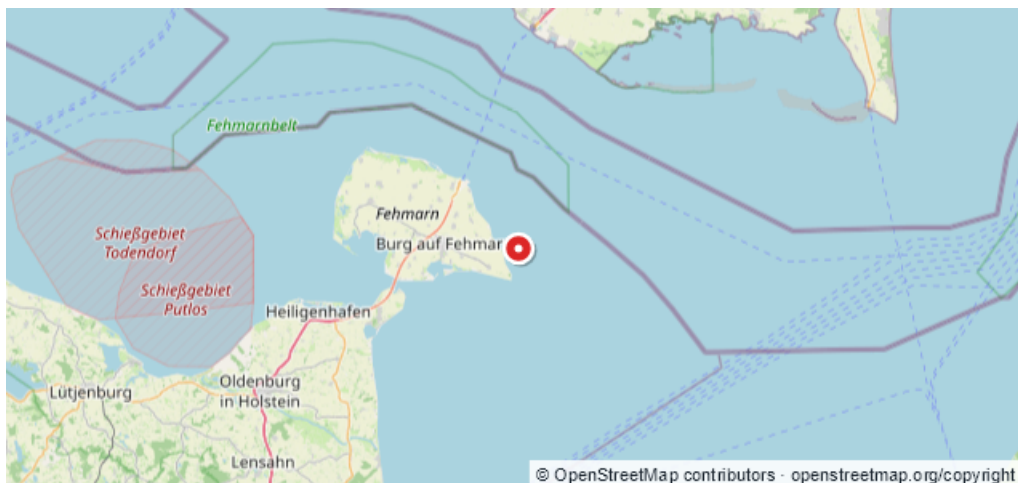
Docktor Fehmarn

ID: 6649 · Sikker position

www.vragguiden.dk/vrag/6649



Position & Dybde



WGS84

54:26,055N 11:19,447E

ED50

54:26,094N 11:19,520E

Dybde (top)

Ukendt

Dybde (bund)

Ukendt

Stævnretning

Ukendt

Afstand til kyst

1,7 km

Beskrivelse

Kilde: Bubblewatcher. Oversat fra <https://www.bubblewatcher.de/docktor-fehmarn/> ****Position og dybde:**** Kilden oplyser ikke en vanddybde. Dokportens højde og bredde er konstruktionsmål, ikke top- eller bunddybde. 54° 26,055' N, 011° 19,447' E -> 54:26,055N 11:19,447E ![Slæbebåd Leopard](/images/wreck/2685.jpg) *Slæbebåd Leopard* Nytårsaften 2006 herskede på Østersøen ud for Fehmarn en sydvestlig vindretning med vinde omkring 6 bft og i byger om 7-8 bft. Det var en meget overskyet dag, skyerne hang lavt over havoverfladen, det regnede i stride strømme, og koldt var det også. Alligevel var et lille slæb på vej fra det svenske Uddevalla, der ligger ca. 100 km nord for Göteborg, til Klaipeda i Litauen. Som anhæng havde den polske slæbebåd "Leopard" (73 m lang, 16 m bred, 2556 BRT, kendingssignal 5BBT2, MMSI 212 570 000) en dokport, der var ca. 100 m lang, ca. 13 m høj og ca. 7 m bred. Omkring kl. 14 bemærkede man på slæbebåden, at dokken fik slagside til styrbord. Dette kunne kun skyldes vandindtrængning. Den slæbetoget ledsagende polske slæbebåd "IKAR" (IMO-nummer: 6519302, længde: 30,0 m, bredde: 8,0 m, byggeår: 1966, byggeværft: Babcock Marine Appledore, Appledore, Storbritannien) kunne tilkaldes, og man forsøgte at stoppe vandindtrængningen og lænse dokken ud. Dette forsøg mislykkedes dog. Selvfølgelig blev de lokale myndigheder også straks informeret, og disse bad omkring kl. 16:15 den 31.12.2006 om støtte fra havarikommandoen, hvorfra indsatsledelsen blev overtaget. Vandmiljøbeskyttelsesskibet GS "Scharhorn" stillede indsatslederen på stedet. Dokporten, der østligt for Fehmarn truede med at synke, blev slæbt ind i lavere vand og der sikkert lagt på grund. Dermed holdt man alle muligheder åbne for en vellykket læksøgning henholdsvis læktætning. ![Slæbebåden 'IKAR'](/images/wreck/2686.jpg) *Slæbebåden 'IKAR'* Den polske slæbebåd "Leopard" og GS "Scharhorn" sikrede også de følgende dage farestedet. Om aftenen den 02.01.2007 ankom et dykkerhold fra firmaet Otto Wulf for at påbegynde læksøgningen og en eventuel tætning af lækstedet. Man regnede med, at hvis der ikke opstod større vanskeligheder ved læktætningen, og en reparation på stedet var mulig, kunne slæberejsen genoptages næste dag. Vejrforholdene bedredes, vinden blæste ganske vist stadig fra

sydvestlige retninger, men kun med 4 vindstyrker og en bølgehøjde på knap en halv meter. Dykkerne opdagede en lækage ved en påfyldningsstuds på dokporten, men desværre var yderligere udstyr nødvendigt for at fortsætte arbejdet. Dette blev ventet på stedet i løbet af dagen. Slæbebåden "Leopard" forlod stedet den 05. januar 2007 og havde forinden, som sikkerhedsforanstaltning, fastgjort nødslæbegrej på dokporten, så der til enhver tid uden store problemer kunne etableres en slæbeforbindelse. Som yderligere sikkerhedsforanstaltning blev der i forbindelse med luftovervågningen regelmæssigt gennemført kontroller med olieovervågningsfly. Arbejderne tog deres videre forløb, så der den 13. januar 2007 ikke længere ansås for at være behov for en central indsatskoordinering af den planlagte bjærgning af dokporten, der stadig lå sikkert på grund østlig for Fehmarn. Man ventede på et egnet vejrvindue. Nogle uger gik; bjærgningsdykkere undersøgte løbende portens stilling, der syntes at ændre sig. Den sank mere og mere ned i bunden. På grundlag af disse dykkerrapporter forsøgte man at udarbejde en plan for bjærgningen, men vejret ville simpelthen ikke spille med. Forlisstillingen blev markeret med to vrugtonner. Til dato er dokporten endnu ikke blevet hævet, og af hvilke grunde der endnu ikke er sket noget, er forblevet skjult for offentligheden. ## Vraget ![Dokporten hviler på bunden](/images/wreck/2687.jpg) *Dokporten hviler på bunden* Vraget stak endnu et godt stykke tid op af vandet; en slags gadelygter var monteret foroven. En dag var også de forsvundet. Vind og sødangens påvirkning gnaver dog meget kraftigt på vrages substans, så det forfalder meget hurtigt. Vraget har umiskendeligt arbejdet sig mindst 1 m ned i den kalkagtige bund. Det har slagside mod syd. Derved opstod en kløft mellem metalkroppen og kalkbunden. Vi kunne i grøften beundre kridtlaget af fin kridt og kridtsten. Vandet var i dette område glasklart, simpelthen fantastisk. Vi nåede enden af dokporten efter ansløvis 25 m. Som forventet måtte vi der kæmpe med lidt strøm, og sigten blev også dårligere på grund af svævende plankton. På dette sted var det muligt at se ind i stålkroppens indre. En nedgang var tydeligt at genkende, og hvor dybt vraget ligger i havbunden. Dykkende langs den sydlige side genkendte vi dele af rælingen og kæmpestore pullerte. Vraget er brudt på langs og på tværs. De berstede stålkonstruktioner er alle vegne at se. Gadelygter, der efter forliset endnu ragede op af vandet, ligger nu ødelagte på bunden. Kæmpestore stålplader, dragere og konstruktioner, der nok vejer adskillige tons, svinger legende i dønningskraft. Efter 25 min besluttede vi os for at dykke hen over vraget, langs den nordlige side, tilbage mod ankertovet. Her var omfanget af ødelæggelsen at se som et lodret brud i stålkroppen. Mellem de to store metalskrog gabte en spalte på flere meter. Stålskroget og også vrages trosser er pragtfuldt bevoksede med små blåmuslinger. Også nogle planter breder sig allerede. De sædvanlige søpunge og søanemoner var at finde i store mængder. Krabber, berggylte, anselige torsk har taget dokken til sig som et hjem. (Dykkerrapport af Frank)

Sidst rettet af: twm

Dato: 08-09-2026

Billeder (3)

