

ESTLAND

TEKST OG FOTO TORBJÖRN GYLLEUS

DE FLESTE SKANDINAVER REJSER TIL ESTLAND MED KRYDSTOGTSKIBE FOR AT SPISE SMØRREBRØD OG KØBE BILLIGT TOLDFRIT, MEN LANDET HAR SÅ MEGET MERE AT BYDE PÅ, ISÆR FOR DYKKERE. Der er masser af velbevarede vrage, gråsæler og dykning i ferskvand på et sted, der tilbyder anderledes, men fængslende dykning.



BALTISKE BESØG



Det er en smuk dag i slutningen af juni, og jeg er netop vågnet op i min kahyt på færgeren *Baltic Queen* efter en rolig overnatningssejls fra Stockholm. Jeg er på vej til et event i Estland sammen med en gruppe dykkejournalister for at få et lille indblik i, hvad landet har at byde på når det gælder dykning. Der er stadig en time til, at vi ankommer til Tallinn, så jeg har masser af tid til en kop kaffe og lidt arbejde. Efter ankomsten passerer jeg gennem færgeterminalen, hvor jeg møder en af vores værter, Tanel Saimre, som er koordinator for Baltacar-projektet (*Baltic History Beneath the Surface*). Projektet søger at synliggøre turistpotentialitet i undervandskulturarven i Østersøen ved at gøre skibsvragene mere tilgængelige.

Tanel viser mig hen til en minibus, hvor jeg møder min kollega Dom og de andre deltagere,

SWIM THROUGH

Blandt de gamle bygninger i søen er et værksted, som man kan svømme igennem.

der er ankommet til Tallinn med fly. Vi forlader hovedstaden og kører mod sydvest ad motorvej 8 mod Paldiski til en lille landsby kaldet Rummu – det første stop på vores tur.

Efter mindre end en time genkender jeg Rummu mest markante træk – de gigantiske slaggebjergene, der blev skabt af de kalkbrud, som tidligere var aktive her og med fængselsområdets betonbygninger i forgrunden. Jeg var her for første gang i 2014, kun to år efter, at den sidste fange blev flyttet fra fængslet, og dette er faktisk mit tredje besøg i Rummu. Sidste gang jeg var her, måtte vi køre på knapt farbare veje gennem skoven for at komme rundt til den anden side af søen for at nå kystlinjen. På det tidspunkt var der ikke noget dykkercenter her, og vi måtte organisere al dykning selv, noget, der ikke længere er tilladt. Meget har ændret



MØD MUREN

En låge gennem pigtrådshegnet. I baggrunden kan du se fængelsmuren, der løber på tværs af søen.

FAKTA RUMMU

I Vasalemma kommune, 45 km sydvest for Estlands hovedstad, Tallinn, nær landsbyen Rummu, ligger en gammel fængselsfacilitet kaldet Murru. Fængslet, som nu er lukket, blev oprettet i 1938 og var en del af Gulag-systemet. Mellem 1937 og 1938 blev nogle træbarakker bygget som den første del af fængslet. Anlægget bestod af en vagtbygning, to barakker til de indsatte, en industribygning og et åbent skur til stenhuggere.

I 1949 blev den første bygning med isolationsceller færdiggjort. Efter 1941 blev fængslets navn ændret flere gange til kodenavne som: ITK-2, ITU-2 og senere JUM-422/2. Omkring 1994 blev fængslet endeligt omdøbt til Murru, hvilket betyder stenbrud på estisk.

Stedet blev oprindeligt brugt som et center for stenhugning med op til 400 fanger, der arbejdede i stenbruddet. Denne aktivitet blev neddrolet i løbet af 1970'erne, hvor fangerne i stedet begyndte at arbejde med metal- og træhåndværk.

Det var sandsynligvis i denne periode, at grundvandspumperne ophørte, og området delvist blev oversvømmet. Antallet af indsatte i Murru-fængslet var på sit højeste 5.000 mennesker. I 2001 blev produktionsfaciliteterne på stedet opgivet, og al produktion i fængslet ophørte samme år. Den sidste fange blev flyttet fra Murru så sent som i december 2012. Søens maksimale dybde er 20 meter, men den gennemsnitlige dybde tættere på bygningerne er mindre end 10 meter.

sig siden da, og i dag er det meget mere praktisk at dykke her. Vejen langs fængselsmurene er nu åben, så man kan køre sin bil lige ned til vandet, hvor man finder eventyrcentret Barracuda. Her kan du leje dykkerudstyr og også booke en guidet tur i søen.

Oversvømmede bygninger

Søen er faktisk et gammelt kalkbrud, hvor fangerne plejede at arbejde. Fra begyndelsen var fængslet en del af Gulag-systemet med flere bygninger inde i kalkbruddet. Da minedriften ophørte fuldstændigt i 1970'erne, blev pumperne standset, og stenbruddet blev til en sø. Vejrudsigten siger, at der kommer regn, og der er nogle mørke skyer over vores hoveder, så vi skynder os alle at få vores tørdragter på, før regnen kommer. Jeg kender denne del af søen temmelig godt, men det er besluttet, at vi skal dykke sammen i to guidede grupper. Fotografene skal med den første gruppe, og de andre følger med lige efter. Trods lidt regn den foregående dag, er sigten ganske god, og vi sætter kurs mod det, der kaldes "skoven" på den modsatte side af søen. Du kan let fare vild i dette område, fordi det faktisk er en oversvømmet skov, du svømmer igennem. Efter et stykke tid kommer vi til en ruin af et hus blandt træerne, hvor vi tager nogle fotos. Dybden her i den vestlige del af søen er ikke mere end 10 meter, så vi har masser af tid. Vi vender tilbage og svømmer derefter ud til fængselsmuren, der løber på tværs af søen. Du kan stadig se pigtråd og lygtepæle nogle steder på væggen. Midt i søen svømmer vi væk fra muren mod nogle andre bygninger, og jeg følger guiden til det, der plejede at være et værksted.

FÆNGSLENDE

Rummu byder på spektakulær dykning i et anderledes miljø.



PÅ LUR ▷

Jeg placerer mig ved siden af lugen på ydersiden af bunkeren, idet de andre dykkere kommer op.

Inden slutningen af vores 80 minutters dyk, svømmer vi ind i noget, der ligner en bunker. Bagst i bunkeren er der en stige, der fører op til en jernluge. Jeg placerer mig ved siden af lugen på ydersiden for at tage nogle billeder, når de andre kommer op. Da vi bryder overfladen, er regnen stoppet, og det er varmt og solrigt. Jeg hænger mit udstyr til at tørre lidt, inden det er tid til at pakke sammen og gå.

Byudforskning

Efter en hurtig frokost på terrassen uden for dykkercentret, er det tid til at komme videre. En stor jernport åbner sig foran minibussen, og vi kører ind i den "nye" del af fængslet. Det er et stort område med masser af bygninger, hvoraf nogle er i temmelig dårlig stand.

Vi følger vores guide ind i et hus med mørke korridorer og celler, der ikke ser overdrevet indbydende ud. På væggene kan man se nogle skrivelser og kunstværker udført af de indsatte. Nogle bygninger er dog stadigvæk i god stand, som fx en gymnastiksal, hvor lyset endda stadig fungerer.

Vi har en stram tidsplan, og Tanel opfordrer os til at skynde os, så vi ikke går glip af den færge, der skal føre os til Dagö, eller Hiiumaa, som øen kaldes på estisk, hvor vi skal opholde os et par dage.

CELLEKUNST ▷

I cellerne og på gangene i Murru-fængslet kan man på væggene stadig se skrivelser og udsmykninger udført af fangerne.



Sejladsen til Hiiumaa tager cirka en time, og turen fortsætter derefter gennem det gamle svenske landskab på den nordlige side af øen. Til sidst stopper minibussen foran en gammel stenbygning. Dette var tidligere et destilleri, der blev bygget af den svenske feltherre Jacob De la Gardie i det 17. århundrede. I dag fungerer det gamle hus som et hotel og restaurant, der kaldes Viinaköök, hvilket betyder vingård på estisk. Dette bliver vores hjem de næste par dage.

Tur rundt på øen

Vi skulle egentlig på vragedyk den næste dag, men planerne blev ændret på grund af dårligt vejr med stærk vind. I stedet tager vi et besøg om bord på dykkebåden *Deep Explorer*. Båden blev tidligere brugt som troppetransportfartøj i den svenske flåde, men er nu et veludstyret dykkerskib, der bruges til efterforskning af vrage i Østersøen. Om bord finder du alle tænkelige faciliteter til teknisk

KAMPVOGN

På museet i den nordlige del af Hiiumaa kan man se masser af militært isenkram fra den sovjetiske besættelsestid. Bl.a. dette køretøj.



VRAGFINDER

Deep Explorer var troppetransportfartøj i den svenske flåde, men er nu et veludrustet dykkerskib til udforskning af vrage i Østersøen.

dykning med masser af plads under dækket. Under anden verdenskrig blev Hiiumaa besat af Sovjetunionen, og indtil 1991 var alle strande på hele øen forbudt område, selv for folk, der boede her. Kun få fiskere fik tilladelse. Formålet var delvist at forhindre folk i at flygte, men også at holde fjenden i vest væk.

I den nordligste del af Hiiumaa er der nogle vagttårne og militære faciliteter, og også et museum, der blandt andet udstiller køretøjer og udstyr, som blev anvendt af den sovjetiske besættelsesstyrke. Vi bliver et stykke tid på museet inden vi begiver os vestover til en smuk strand med sand og småsten. Hiiumaa er også kendt for sine fyrtårne, og på vores odysse rundt på øen, har vi lejlighed til at besøge to af dem. Den første er Ristna Fyr, som blev bygget i 1874 og er placeret på øens vestligste punkt. Efter at have besteget trappen op til fyret og nydt udsigten, går vi ned til *Surfers Beach*, hvor jeg bestiller en kold øl i en lille strandbar tæt på havet. Kõpu Fyr ligger temmelig tæt på Ristna og

SPÆNDENDE LAST

E. Russ var ved forliset blandt andet lastet med fødevarer, sko, biler, motorcykler og medicinske forsyninger, så der er masser af detaljer at se.



FORLIS

Under første verdenskrig patruljerede ubåden *Akula* vest for Hiiumaa. I november 1915 ramte hun en mine og forliste med hele besætningen.





PARAT

Vi gjort klar til næste dyk om bord på *Deep Explorer*.

er verdens tredje ældste, aktive fyr. De begyndte at bygge det 36 meter høje fyrtårn allerede i 1504. Det føles lidt som om jeg er inde i Cheops-pyramiden, når jeg vandrer op ad den lange trappe inde i det massive fyrtårn bygget af sten. Da jeg når toppen, befinder jeg mig i et stort rum med billeder og information om forskellige fyrtårne. Efter endnu en trappe, nu lidt mindre, er der en platform med vidunderlig udsigt over den vestlige del af Hiiumaa.

Krystalklar sigt

Næste morgen er vinden aftaget og drejet mod syd, men der er stadig høje bølger på havet. Kaptaajnen på *Deep Explorer* vurderer dog, at vi vil kunne dykke. Når alt er lastet og klar, tager vi afsted til vraget af *E. Russ*, som ligger omkring otte sømil nord for Hiiumaa. Så snart vraget er lokaliseret og markeret med en bøje, er vi alle klar til at dykke, og på signal, springer vi ned i bølgerne.

Havet er stadig uroligt, og jeg har svært ved at holde fast i den store bøje, der hopper op og danser i de meterhøje bølger, men når vi synker ned, bliver alt stille og roligt.

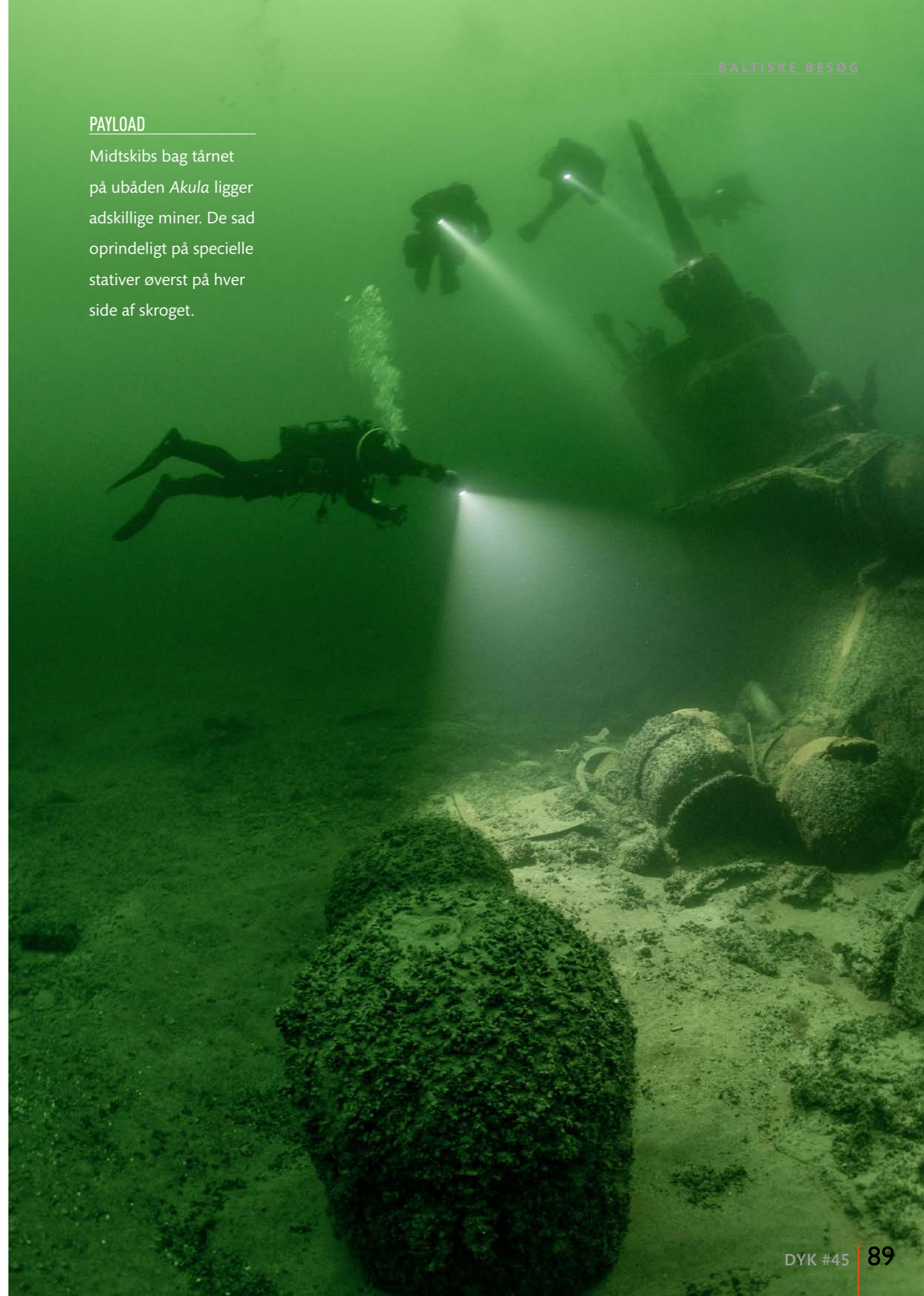
De første ti meter er sigtbarheden ret grumset, men efter vi bryder gennem en termoklin, bliver det pludselig meget koldt med næsten krystalklart vand. Jeg kan tydeligt se vraget under mig og kort efter lander vi på bunden 32 meter nede. Det er mørkt, men for Østersøen er sigtbarheden fantastisk.

Jeg svømmer hen over en del af skroget, hvor jeg kan se en række bagaksler til biler. *E. Russ* var blandt andet lastet med køretøjer, og der er masser af detaljer at se. Vraget er stort og brækket i flere dele, så det er lidt vanskeligt at orientere sig, men til sidst finder vi vej tilbage til opstigningslinen. På vej op kan jeg næsten se hele vraget under mig – et imponerende syn.

Rustne miner

PAYLOAD

Midtskibs bag tårnet på ubåden *Akula* ligger adskillige miner. De sad oprindeligt på specielle stativer øverst på hver side af skroget.



GOD STAND

På trods af de mange år på bunden er ubåden *Akula* (haj på russisk) ganske velbevaret.

FAKTA PROJECT BALTACAR

BALTACAR er et treårigt, EU-finansieret fælles projekt mellem Estland, Sverige og Finland. Projektet sigter mod at finde måder at udnytte det potentiale, Østersøregionens unikke kulturarv har for turisme. Målet er at fremme kulturturismen på vrage i deres originale miljø på havbunden, forbedre tilgængeligheden af disse vrage og øge interessen for kulturhistorien under vandet. Inden for rammerne af BALTACAR præsenteres innovative måder at fortælle om kulturarven under vand og fremme beskyttelsen af vrage, både blandt dykkere og ikke-dykkere. Projektet koordineres af Muinsuskaitseam (*National Heritage Board*) i Estland. Blandt samarbejdspartnerne er det svenske kunstmuseum, den estiske Adrianto og Lääne-Eesti turisme, det svenske søfartshistoriske museum samt Haninge kommune og Aalto Dykkerskole i Finland. Åland Museum deltager i projektet som associeret partner.

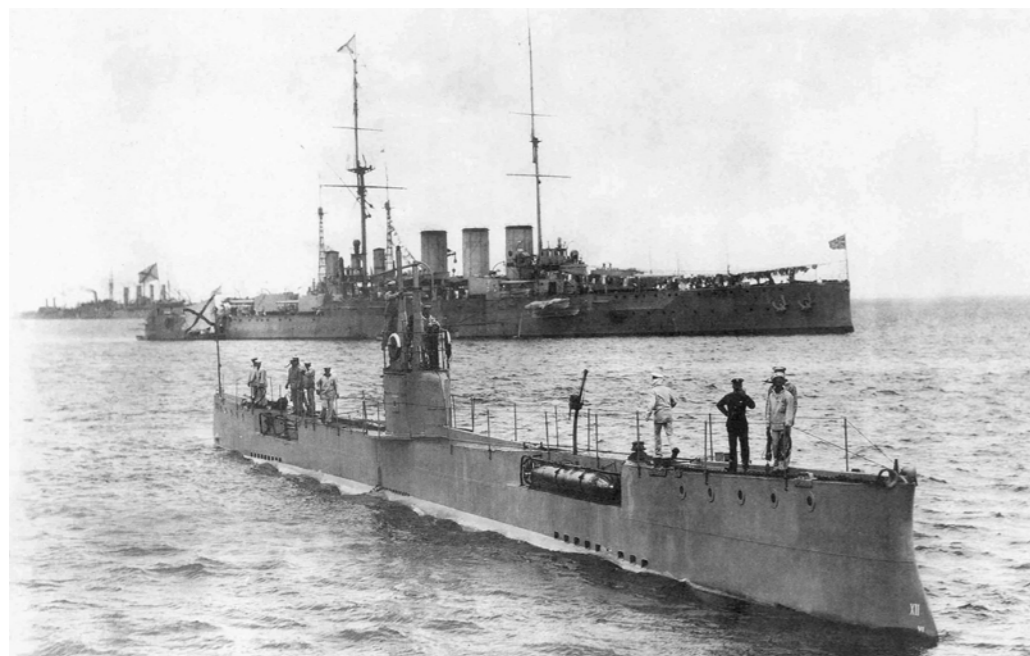
Fra finsk side er der planer om at åbne nye undervandsparker ved Hanko og Kimito øerne, men også at udvikle vragparken fra 2000 i Helsinki. Information bjærges til overfladen og ud fra arkiverne til pop-up-udstillinger, herunder i form af 3D-modeller og 3D-prints, informationskilte med NFC-tags, guidebøger og brochurer og virtuel dykning oprettet gennem 360-graders filmindspilning. Projekterne får interaktive websteder, hvor information om Finland, Sverige og Estlands mest tilgængelige dykkerdestinationer er samlet. Også på de sociale medier kan du følge, hvordan projektet skrider frem. På

Facebook kan du finde projektet ved at søge på Baltacar.

Projektets hovedfokus er vrage af meget varierende typer og fra forskellige perioder langs bredden af Finskebugten. Blandt andet er der Finlands ældste vragpark, kronprins Gustav Adolf i Helsinki, hvor du kan stifte bekendtskab med vrage af en svensk liner fra 1700-tallet, der blev ødelagt under Gustav III's russiske krig. På Hanko kan du dykke ned til et handelsskib fra det 17. århundrede af den hollandske type, der var fyldt med korn og uden for Kimito-øen ned til sejlskibe, der repræsenterer den gamle skibstradition fra det 19. århundrede. I Estland er vrage fra den første verdenskrig blevet udvalgt ud for Dagö og Ösel, og i Sverige præsenteres Dalarös utallige historiske vrage.

Ud over at indsamle og formidle information er udviklingen af parkernes infrastruktur en central del af projektet: der udarbejdes informationsskilte til placering under vand og på land, udlægges bøjer og opsættes ledelinier. Målet med de nye forankringssystemer og skiltningen er at beskytte vrage og samtidigt fremme ansvarlig turisme i områderne. Tilstanden af de gamle rester og deres parker følges op og dokumenteres til stadighed mere systematisk. Vragdykkere må meget gerne dele deres billeder og observationer og fortælle om ændringer ved vrage eller i deres konstruktioner.

Projektet løber til september 2019.



AVANCERET

Da første verdenskrig brød ud, havde Ruslands baltiske flåde i alt 11 ubåde. *Akula* var den mest avancerede. Her med krydseren *Ryurik* i baggrunden.

Foto: Wikipedia

Forholdene er meget bedre, og havet er lidt mere roligt, da vi når det næste vrage, *Akula*.

Da jeg hopper i vandet, bliver jeg klar over, at sigten er næsten så god som på *E.Russ*, og lysforholdene på vraget er virkelig gode. Det ligger på 29 meter og er ret godt bevaret. Ved stævnen kan man se nogle skader fra mineekspllosionen, hvor torpedorørene nu er synlige, men ellers er hun relativt intakt. Der er adskillige miner på bunden omkring midtskibs bag tårnet. Disse miner sad i sin tid på specielle stativer på hver side øverst på skroget. Minerne er rustne med nogle huller i, og hvis du kigger ind kan du stadig se ladningen. Vi svømmer langs det 56 meter lange skrog og vender rundt ved det massive rør og skruerne. Jeg har dykket på adskillige ubåde tidligere, men denne gamle ubåd, der tilhørte den sidste tsar, er virkelig noget specielt.

Røgsauna

Efter en to timers rejse er vi tilbage ved havnen. Vi kører herfra videre til en gammel gård, hvor vi får serveret nogle typiske estiske retter, efterfulgt

af et bad i en traditionel røgsauna. I dette land er sauna noget af en kulturel besættelse, især den gamle type uden skorsten. Inde i saunaen er det mørkt, og væggene er dækket med sod. Det er varmt, og kun esterne er modige nok til at sidde på øverste bænk, mens resten af begyndere holder os tættere på gulvet. I det ene hjørne af saunaen er der nogle hak udskåret i væggen. Vi får at vide, at det viser, hvor mange børn, der er født i denne sauna – i dette tilfælde fem(!). Dette var ret almindeligt i gamle dage – folk blev født, opvoksede og i sidste ende døde i saunaer, og saunakulturen er stadig meget vigtigt for de lokale. Aftenen afrundes med noget øl og tørret fisk efterfulgt af et mere moderne sauna-bad på Hotel Viinaköök.

På bare fire dage har vi været i stand til at opleve en hel del i Estland. Dykningen i Rummu er virkelig spektakulær, og der er så mange fantastiske vrage tilbage at udforske omkring Hiiumaa. Næste gang tilmelder jeg mig bestemt også en sælsafari.

VRAGFAKTA E. RUSS

Dampskibet *E. Russ* blev bygget i 1909 på Oderwerke værftet i Stettin, Tyskland. Fra starten blev hun ejet af det tyske rederi Ernst Russ, men i juli 1919 blev skibet solgt til England. Den 15. september samme år var skibet på vej fra Bordeaux til Tallinn. I nærheden af Tahkuna-halvøen nord for Hiiumaa opdagede et besætningsmedlem en mine, men det var for sent. Skibet sank på mindre end 15 minutter, men alle 27 medlemmer af besætningen blev reddet.

TYPE FARTØJ Dampskib

NATIONALITET Britisk

BYGGEÅR 1906-1909

SKIBSVÆRFT Oderwerke i Stettin

LÆNGDE 93,3 meter

BREDDE 13,4 meter

TONNAGE 2.439

MOTOR Tripple ekspansionsdampmotor

LAST Mad, sko, biler, motorcykler og medicinske forsyninger

FORLIST 23. marts 1919

LOKATION Nord for Tahkuna-halvøen på Hiiumaa, Estland

VRAGDYBDE 32 meter

VRAGFAKTA AKULA

Bygningen af *Akula*-ubåden begyndte på Baltic Shipyard i St Petersburg i december 1906. Projektet blev forsinket, fordi de første benzinmotorer ikke virkede som forventet og de blev erstattet af dieselmotorer. Den 22. august 1909 blev *Akula* endelig søsat i Skt. Petersburg efter en større ceremoni. *Akula* havde to torpedorør i front og to akter. Der var også et Drzewiecki-Podgorny torpedosystem monteret på hver side af skroget. Bådens design var et enkelt skrog uden vandtætte skotter, hvilket var en svaghed.

Da krigen brød ud i midten af 1914, havde Ruslands Østersøflåde i alt 11 ubåde, og *Akula* var den mest avancerede. Ubåds-brigaden på den tid bestod hovedsageligt af "Kaiman"- og "Som"-klasse-fartøjer. *Akula* udførte 19 patruljer under første verdenskrig, hvoraf ingen gav resultat. *Akula* anses for at være den første russiske ubåd, der har udført et torpedo-angreb. I efteråret 1915 blev ubåden sendt ud for at patruljere farvandet vest for Hiiumaa. Den 14. november ramte *Akula* en mine og sank med hele besætningen.

TYPE FARTØJ Ubåd

NATIONALITET Russisk

BYGGEÅR 1909

SKIBSVÆRFT Det baltiske skibsværft (Baltiysky Zavod) i Skt. Petersburg

LÆNGDE 56 m

BREDDE 3,7 m

DEPLACEMENT 380 ton (overflade) 475 ton (neddykket)

MOTORER Tre Nobel dieselmotorer på i alt 900 hk, tre skruer samt en elektrisk motor på 225 hk

HASTIGHED 10,6 knob (overflade) 6,5 knob (neddykket)

RÆKKEVIDDE 1.900 sømil (overflade) 38 sømil (neddykket)

MAKSIMAL OPERATIONS DYBDE 50 meter

BESÆTNING 35 FORLIST 14. november 1915 STED Nord for Tahkuna-halvøen Hiiumaa, Estland

VRAGDYBDE 29 meter

BØLGESKVULP

Det føles næsten som en tropisk strand, når du står på kysten i Ristna.



FAKTA OM ESTLAND

Estland er den nordligste af de tre baltiske randstater. Arealet omfatter ca. 1.500 øer og holme. De to største af disse øer, Saaremaa og Hiiumaa, ligger ud for Estlands vestkyst. Estland har været domineret af udenlandske magter gennem store dele af sin historie. Fra danskerne og svenskerne til tyskerne og Tsar-Rusland og det sovjetiske Rusland. Estland forblev sovjetisk republik indtil 1991, hvor det sammen med de to andre baltiske stater erklærede sin uafhængighed. I 2004 tiltrådte landet NATO og Den Europæiske Union (EU).

HOVEDSTAD Tallinn

BEFOLKNING 1,3 millioner

VIGTIGSTE BYER Tartu, Narva, Kohtla og Parnu

OFFICIELT SPROG Estisk og russisk

NABOLANDE Letland og Rusland

STØRRELSE 45.227 km²

LAVESTE PUNKT Østersøen 0 m

HØJESTE PUNKT Mount Suur Manamagi 318 m

VALUTA Euro €

TIDSZONE GMT +2 om vinteren og GMT +3 om sommeren

STIKKONTAKTER Type F, med spænding på 230V

IKONISK

Det karakteristiske røde fyrtårn i Ristna.

