Artikel fra Dykkehistorisk Tidsskrift nr. 17 - 2002

DYKKEHISTORISK SELSKAB

Vragfisker Harry Olsen

Harry Olsen og Sven Erik Jørgensen

2. verdenskrig tærede hårdt på de krigsførende- og okkuperede landes ressourcer. Efter krigen, hvor landene skulle genopbygges, var der knaphed på bl.a. stål, kobber og bly. Mange af de ressourcer, der var brugt under krigen, lå på havets bund i sænkede skibe. Priserne på de efterspurgte metaller var høj, og bjergning af metallerne kunne være en indbringende forretning. Mange dykkere ernærede sig i efterkrigsårene med vragdykning på jagt efter metaller. Her var ubådene med deres store akkumulatorer et skattet bytte. En af disse dykkere var Harry Olsen, som den tidligere Svitzerdykker Poul Jacobsen var så venlig at skabe en kontakt til. Harry Olsen er i dag 80 år og bor i Sæby. Harry Olsen har stået i lære som skibsbygger på Frederikshavn Værft sammen med Poul Jacobsen. Sven Erik Jørgensen har besøgt Harry Olsen og genfortæller her hans beretning om dykkeruddannelsen og dykning efter bl.a. ubådene.

Min karriere som erhvervsdykker begyndte ved et tilfælde. Jeg aftjente min værnepligt i minestrygeren "Søløven", som i vinteren 1942 – 43 havde station i Kalundborg. En af gutterne - en skibstømrer fra Fuur – havde søgt ind på Søværnets Dykkerskole. Han mente, at det måtte være noget for mig og overtalte mig til at skrive efter ansøgningspapirerne. Det gjorde jeg så og fik udfyldt og sendt dem.

Efter hjemsendelse i 1943 flyttede jeg til Korsør, hvor jeg blev involveret i illegalt arbejde. Dette førte til, at jeg mod krigens slutning måtte gå under jorden – som det hed. Jeg fik en ny identitet og et falsk Ausweis med det nye navn, og så flyttede jeg til København, hvor det var lettere at gemme sig end i Korsør.

Uddannelse til dykker

Det var blevet arrangeret sådan, at jeg fik understøttelse fra fagforeningen, medens jeg var i København. Her jeg foretog mig ikke noget og småkedede mig. Jeg havde glemt alt om Dykkerskolen, da jeg via min kæreste Rita i Korsør fik besked om, at jeg var optaget på Dykkerskolen. Det passede mig fint, og jeg mødte op på skolen, der på dette tidspunkt var flyttet til Tuborg Havn. I øvrigt var jeg på hold sammen med Henry Chirholm, der anbragte bomben under den tyske krydser Nürnberg. Jeg hørte dagen efter i al fortrolighed om operationen fra en af de fastansatte på Dykkerskolen.

På Dykkerskolen var krigen stadig nærværende. Under en af øvelsesdykningerne i Tuborg Havn blev der blæst luftalarm. Alle styrtede til sikringsrummene, undtagen mig der stod i dragten. Jeg fik råbt de andre an, og en kom tilbage og hjalp mig ud af udstyret, hvorefter vi søgte dækning. Det var Shellhuset, der blev bombet denne dag.

Den afsluttende 12 meter prøve skulle udføres i Øresund fra havundersøgelsesskibet Biologen. Det var nødvendigt at indhente tilladelse fra tyskerne til at sejle ud på Øresund, og tyskerne skulle vide, hvem der var om bord. I ansøgningen til Dykkerskolen optrådte jeg med mit rigtige navn, og jeg blev nødsaget til at oplyse Dykkerskolen, at jeg havde en anden identitet, som var den tyskeren helst skulle oplyses om. Dykkerskolen mente dog, at det gik an at bruge mit rigtige navn, og tyskerne opdagede ikke, at jeg var eftersøgt.

Efter krigen fik jeg udbygget lægtvandscertifikatet til et dybtvandscertifikat. Under øvelsesdykningerne, der foregik i Århus Bugt fra isbryderen "Tyr", blev der en dag søgt efter et vrag, som efter oplysninger

"Kirsten Jensen" i Hørup Hav 1950

fra en fisker skulle ligge vest for Helgenæs. Dræget fik hold i noget på 35 meter vand, og en af eleverne blev sendt ned. Han kunne berette, at der lå en ubåd på bunden. Al elevdykning på stedet blev straks indstillet, og søværnets dykkere tog over.

Vragfiskeri

Mit første job som dykker fik jeg på sten- og vragfiskerskibet ”Galathea” af Korsør med skipper Bantz Petersen. Vi byggede høfter ved Stigsnæs, hævede en sunket coaster i Korsør havn, bortsprængte den tyske minestryger ”Erik Ohlrogge” en ombygget trawler der lå ved ved Onsevig og en tysk slæbebåd ved Fredrikshavn. Dykkerudstyret ombord i ”Galathea” var Dräger 3-bolt, som ikke var særlig let at komme i.

Under bortsprængning af ”Erik Ohlrogge”, anbragte jeg en ladning indvendigt i stævnen for at åbne denne. Her var der et kammer med ammunition til 3” kanonen på trawleren. Ladningen blev tændt, medens jeg stod på lejderen. Det forløb ikke som det plejede, eksplosionen var langt voldsommere. Første kom der en stor ”bule” på havet, så blinkede det fra mange mindre eksplosioner under vandet, og endelig kom drønet og en vand- og ildsølje på 10 – 15 meters højde. Skibet rystede slemt, og der flød noget af krudtet eller lignende på til overfladen, hvor det brændte lystigt. Jeg var ikke stolt ved at stå på lejderen 50 meter fra eksplosionsstedet, medens havet brændte. Men det var flot med de mange blink under vandet. Til sidst lå krudtrøgen tæt over området. Vi placerede de ueksploderede granater sammen med vores sprængladninger, men dette havde kun ringe eller ingen effekt.

Under sprængning af den tyske slæbebåd ud for Frederikshavn, var det nær gået helt galt. Jeg stod nede i en af tankene, som vi havde sprængt toppen af. Pludselig blev jeg hevet op af tanken, hen over de skarpe kanter på tanktoppen og ud på bunden. De skarpe kanter skar hul i dragten, og vandet løb ind. Jeg fik kontakt til båden, hvor det viste sig, at forvarpet havde givet efter, og båden var svinget rundt, således at slange og line lå omkring skruen. Heldigvis var dette blevet opdaget, inden skipperen koblede skruen til for at rette skibet op. Da slange

Dykning fra ”Elisa” i Hørup Hav 1949

og line var bragt flot, blev jeg hevet op på dækket, jeg var da helt gennemblødt.

I 1947 fik jeg arbejde ved produkthandler Vilhelm Jensen i Korsør, som ejede stenfiskerfartøjet ”Elisa”. Vilhelm Jensen gik kun efter de metaller, der kunne hentes op fra vragene. Metallerne blev i begyndelsen solgt til Sverige, hvor der blev opnået den bedste pris. Specielt var svenskerne interesseret i det højt legerede stål fra ubådenes trykskrog samt i bly fra akkumulatorerne, som der var meget af i ubådsvragene.

Min første opgave var at skære stål bjerget fra en ubåd i Flensborg Fjord op i mindre stykker. Dette arbejde foregik i Gråsten. Men hurtigt kom jeg om bord på ”Elisa” som dykker. Her arbejdede jeg sammen med dykker Peter Christensen fra Århus. Om bord på ”Elisa” var det et dansk 2-bolts-udstyr, som Peter og jeg benyttede på skift.

I 1950 købte Vilhelm Jensen endnu et stenfiskerfartøj ”Kirsten Jensen”.

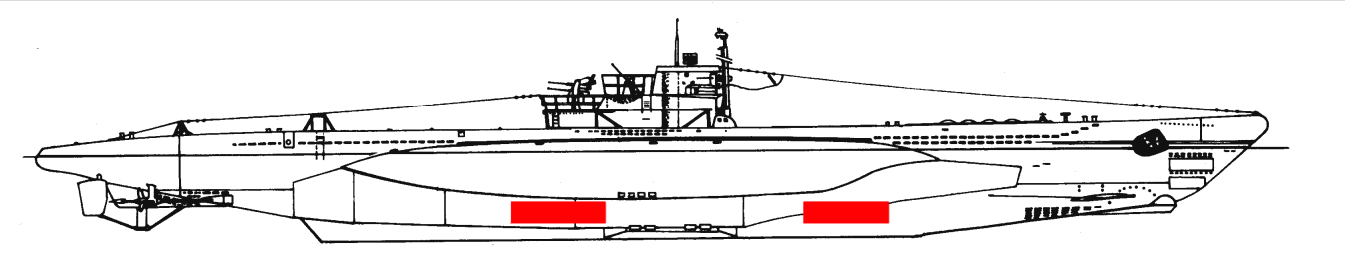
Vi bjergede metaller overalt i danske farvande. Der blev bortsprængt vrag i åbent vand om sommeren. I vinterperioden, hvor der ofte kunne være for uroligt vejr til at bjerge fra vrag i Kattegat, blev der bjerget fra ubådene i Hørup Hav og Flensborg Fjord, som lå mere beskyttede for vinden. Udover ubådene sprængte vi bl.a. ”S/S Hartmuth” ved hals Barre, der sejlede med svinekroppe, ”S/S Peter von Danzig” i Aalborg Bugt, ”S/S Listo” ved Spodsbjerg der sejlede med jern-erts, og ”S/S Else” ved Langeland der sejlede med træ.

I starten havde vi ingen dekompressionstank om bord i ”Elisa”. Dekompressionen blev foretaget på tovet. En dykkertid på 2 – 3 timer på 25 meter krævede lang, kold og kedelig dekompression på tovet, og da udstyret under dekompressionen ikke kunne anvendes af den anden dykker, kneb det med at gennemføre to dykninger om dagen. Efter et år med denne form for dekompression fik vi efter egen tegning bygget en dekompressionstank på Korsør Beholderfabrik for et at effektivisere arbejdet. Det var en meget fin tank med skueglas og madsluse, og så kunne tanken betjenes såvel udefra som indvendig fra af dykkeren. Der var også telefonforbindelse fra tanken til dykkeren på bunden og til skibet. Tanken, der var på 1.600 liter, blev godkendt af Skibstilsynet og blev bygget ind i ”Elisa”.

Kompressoren, der leverede luft til tanken og til dykkeren, var købt som overskudsmateriel fra Søværnet, hvor den tidligere havde tjent i en nu ophugget dansk ubåd. 4 stk. 200 l store trykflasker bjerget fra den første ubåd udgjorde luftbanken. Disse kunne trykkes op til 100 bar, og vi havde dermed rigelig med luft.

Da ”Kirsten Jensen” blev købt, blev der fra starten indbygget en dekotank af samme konstruktion som i Elisa i dette skib.

I Hørup Hav lå der fire ubåde, som var sænket af besætning ved krigsafslutningen. Vi bjergede metaller op fra en 9C ubåd på 1.540 tons, to 7C ubåde på 1.070 tons, samt en type 17 ubåd på kun 280 tons. Bjergningerne foregik i perioden 1948 – 51. Vi gik hovedsagelig efter akkumulatorblyet samt torpedorørene, når de var af bronze, hvad de var i de ældre ubåde. Der var ca. 40 tons bly i type C7 og 60 tons i type C9. Inden vi nåede blyet, måtte vi dog fjerne en del af ubåden. Disse metaller blev ligeledes solgt. Den bedste jernpris blev opnået for metallet fra trykskroget. Jeg vil lige nævne, at ubådene havde mindre skader forårsaget af englænderne, der i overensstemmelse med Yalta overenskomsten havde affyret en sprængladning



Placering af akkumulatorerne i ubåd type 7C

i hver af ubådene, for at de ikke senere kunne hæves og genanvendes.

At man overhovedet fandt de 3 store ubåde skyldtes, at en bonde fra sin gård havde overværet sænkningerne og havde taget pejlemærker til positionerne. Den lille ubåd blev fundet af en savskærer, der drev fritidsfiskeri. En dag da vi arbejdede på den sidste af de store ubåde, kom han roende ud til os og fortalte, at han havde et hold længere inde i fjorden, som han mente kunne være en ubåd. Han blev lovet en dusør, hvis vi fandt en ubåd og fik den nødvendige bjergningstilladelse fra Søfartsministeriet. Det viste sig at holde stik, det var en type 17 ubåd, som vi fik bjergeretten til. Savskæreren fik en klækkelig dusør, så han kunne tage familien med til Østrig, hvor de havde familie, som de ikke havde set siden før krigen. Han var helt benovet, det var dejligt at se.

Peter Christensen og jeg bjergede i fællesskab fra de 3 store ubåde. Men inden vi tog fat på den lille type 17 ubåd, blev jeg sammen med skipper Otto Olsen fra Korsør flyttet over på "Kirsten Jensen". Peter blev på "Elisa" og fik en anden makker, mens jeg herefter alene måtte klare dykkeropgaverne bl.a. de to små ubåde.

De store ubåde lå på hård bund på 30 meter vand, men over den hårde bund lå 4 – 5 meter dynd. Kun en mindre del af ubådene stak op over dyndet. Trådte vi ved siden af ubåden, sank vi i til skuldrene. Vi skulle være forsigtige, når vi sprængte os ind i ubådene for ikke af sprænge hul under niveau af dyndet, da dyndet så ville løbe ind i ubåden og fylde denne. Dette skete ved bjergning af den lille type 17, hvor vi må have skudt for dybt, da ubåden løb fuld af dynd i juleferien. Vi kunne ikke pumpe dyndet ud og måtte arbejde i total blinde i dyndet. En dag syntes jeg, at der blev ved med at være mørkt, da jeg blev hevet op på "Kirsten Jensen". Da jeg stod på lejderen med hjelmen ud af vandet, var det stadig total mørkt. De andre på skibet kunne godt se, hvad der var galt, hele hjelmen var pakket ind i et tykt lag klistret dynd fra ubåden. Der var kun huller i dyndet omkring luftafgangsventilerne.

Generelt var det meget mørkt i Hørup Hav, og sigtbarheden nærmede sig nul efter kort tids arbejde. Arbejde i Hørup Hav forgik således det meste af tiden i mørke, og vi måtte føle os frem. Da vi havde svært ved at orientere os i ubåden, havde vi en skitse af ubåden hængende i styrehuset. Efter hver dykning noterede vi på skitsen, hvad der var fjernet, således at dykkeren, der skulle ned, fik et rimeligt billede af situationen i ubåden.

Vi startede med at trække eller sprænge jernplader og træværk over trykskroget væk. Herefter lagde vi lange pølseformede ladninger på trykskroget og "klippede" stykke for stykke et hul i trykskroget. Gennem de huller vi sprængte i trykskroget, kunne vi med lange stager placere ladninger indvendigt på trykskroget. Vi gik også ned gennem lugerne for at placere ladninger på trykskrogets inderside. Ladningerne var på omkring 25 kg af det svenske sprængstof Territ. Når hullet i trykskroget var stort nok, gik vi i gang med at fjerne alt, hvad der lå over dækket, hvorunder akkumulatorerne var. Det var vigtigt, at alt kom væk, da det eller ville være i vejen, når akkumulatorerne skulle

På vej på arbejde

bjerges. Vi tog det hele op i skibet og dumpede det, der ikke kunne sælges, på vejen tilbage til Sønderborg. Når der var ryddet ned til dækket, rev vi dækket op med spillet. Nogle gange måtter der en sprængladning til for at løsne dækket.

Blyet lå i gummisække i bakelitbeholdere. Inden beholderne en for en kunne hives op på skibet, måtte de kobberskinner der dannede den elektriske forbindelse mellem de enkelte akkumulatorer,

Akkumulatorer og torpedorør fra en ubåd. Til venstre ses Harry og til højre skipper Otto Olsen. Dobbeltcellen i midten vejer 320 kg.

fjernes. For at vi kunne finde taklet, når det blev sendt ned, blev det med en karabinhage fastgjort til en wire, som vi havde bundet på et sted i ubåden. Vi skruede løftebeslagene, som hang i taklet, fast på akkumulatorernes poler. Nogle af beholderne var knust af sprængningerne eller så møre, at vi måtte slå et tov om gummisækken. Andre akkumulatorer sad meget fast, og vi måtte bakse en del for at få dem løs. Det skete også, at en akkumulator faldt fra hinanden på vejen op og dryssede tilbage i ubåden, hvor vi så måtte samle den sammen stykke for stykke og lægge dem i en kasse, som vi derefter hev op. Hvor der lå særlig meget vraggods på dækket over akkumulatorerne, valgte vi nogle gange at kravle ind under dækket for at trække akkumulatorerne ud.

Når vi arbejdede i ubådene, startede vores dykning ofte med at rydde op efter den foregående sprængning. Var vi nede ved akkumulatorerne, hev vi dem op, vi kunne nå. Til sidst, og inden vores dykketid løbe ud, anbragte vi sprængladninger for at åbne mere af ubåden, hvis der var behov for dette.

Kablerne i ubådene voldte os en del problemer. Vi fik fremstillet en stor saks til at klippe kablerne over med. Saksen blev lukket ved at hive i den med spillet. Den var besværlig at bruge men virkede ellers godt.

Var torpedorørene af bronze, blev de skudt fri og bjerget. Et af de rør, vi fik op, indeholdt en torpedo. Røret havde en bule, som holdt torpedoen fast. Vi anbragte en ladning på torpedoen, og sænkede røret tilbage på bunden. Det sprængstof vi brugte slog ikke hårdt nok til at detonere torpedoens sprængladning, men det slog torpedoen løs, og vi kunne hive røret op og lade torpedoen ligge tilbage på bunden.

Arbejdet i ubådene var farligt, og jeg husker særligt to episoder. Ved den ene episode var det Peter, der kom galt af sted. Jeg lå i dekotanken. Peter var kravlet ind til batterierne under mellemdækket. Der var kun lige plads til ham her. Pludselig styrtede en stor beholder ned bag ham og spærrede næsten vejen tilbage. Jeg kunne i telefonen høre, hvordan han masede for at finde ud. Jeg prøvede at mane ham til at tage den med ro, så åndedrættet kunne komme lidt ned. Han kunne ikke finde nogen vej ud med benene, men fik til sidst arbejdet sig rundt, så han kunne føle sig frem med hænderne og klemme sig forbi forhindringen, men det tog en ”spændende” halv time. Ved en anden episode var det mig, der var bud efter. Vi havde sprængt dækket over batterierne fri, og jeg havde slået en wirestrop på i den ene side, sat øjet på krogen og bedt dem hive op. Men da dækket var rejst op, ville det ikke længere, og jeg bad dem holde an. Vandet var sort af mudder, og jeg gik ned på batterierne for at føle langs kanten, hvor det sad fast. Pludselig siger skipper ”vi har ikke noget på krogen”. Jeg skyndte mig op, og stående på kanten af hullet mærkede jeg et vandtryk mod kroppen. Dækket var faldet tilbage, da stroppen var hugget ud af krogen. Det gav stof til eftertanke, og vi fik omgående lavet en lås til krogen.

Vi rev adskillige gange hul på manchetter og dragt på de mange skarpe dele i ubådene. En enkelt gang beskadigede vi lufttilgangsventilens samling med hjelmen så meget, at den blev utæt, og vi måtte i gang med at lodde den. Line og luftslangen fiske ofte et eller andet i ubåden og måtte gøres

fri, en gang sad Peters luftslange så fast, at han måtte have et koben ned for at få den fri.

Dykketid og dekompression var afstemt efter dekompressionstabellen i Lærebog i Dykning. Alligevel skete det ofte, at vi fik smerter, enten under dekompressionen når vi nåede 6 – 3 meter, eller efter vi var kommet ud af tanken. Nogle af smerterne krævede længere dekompression, andre kunne "soves væk". Et par gange søgte vi at dulme smerterne med nogle glas snaps. Det virkede kun så længe, snapsen bedøvede os lidt, derefter kom smerterne tilbage.

Opstod smerterne, efter at vi var kommet ud af tanken og skulle i vandet igen, fortog smerterne sig efter nogle minutter på bunden. En dag jeg havde været gennem en forlænget dekompression, men stadig havde smerter da jeg kom ud af tanken, tog smerterne til, medens jeg gled mod bunden. Da jeg stod på ubådens dæk, var smerterne uudholdelige, og jeg måtte bide tænderne samme i ca. 10 minutter, til smerterne forsvandt. Efter sådanne oplevelser afkortede vi dykketiden for det igangværende eller næste dyk. Vi erfarede, at risikoen for smerter var mindre, når vi holdt en pause på 12 meters dybde i ca. 15 minutter, inde vi gik til overfladen og krøb ind i tanken. Dette blev derfor praksis for vores dykninger.

En dag hvor jeg havde været længere på bunden, end jeg plejede, fik jeg smerter, da trykket i dekotanken kom ned på 3 meter vandsøjle. Jeg satte derfor trykket lidt op og blev længere på dette tryk. Men Peter skulle jo bruge tanken, og da han stod på dækket og ville ind i tanken, var jeg ikke klar til at komme ud. Vi blev enige om, at vi begge måtte bruge tanken samtidig. Vi tog trykket af tanken for at få Peter ind. Men her gik det galt, jeg fik stærke smerter og kramper og havde det forfærdeligt, til tanken var trykket ned til 30 meter, hvor smerterne forsvandt. Vi måtte begge finde os i de trange forhold i tanken, og Peter måtte acceptere en stærkt forlænget dekompression for at vente på mig. Det skete også andre gange, at vi begge måtte benytte tanken samtidig.

En anden gang kom dykkersygen, efter at vi var kommet til Sønderborg. På vej op i byen blev mine ben som gele, og det begyndte at prikke i huden. Jeg måtte tage en taxa tilbage til skibet og krybe ind i tanken. Her satte jeg tryk på tanken og stillede udluftningsventilen således, at tanken langsomt blev tømt. Jeg forventede at være dekomprimeret, når trykket var faldet til trykket udenfor. Men jeg faldt i søvn og vågnede med voldsomme spændinger i hovedet. Trykket var udlignet, og jeg havde opbygget et alt for stort kuldioxidindhold i tanken. Gennem telefonen fik jeg vækket de, der var ombord på skibet og blev lukket ud i den friske luft.

I Flensborg Fjord lå der flere ubåde. En dag jeg arbejde inde i skroget på en af disse ubåde, der lå på lavt vand mellem Okseøerne og landingsstedet, havde jeg en ubehagelig oplevelse. Kun nogle få hundrede meter fra ubåden var et tysk firma ved at bjerge i en anden ubåd, som lå i tysk farvand. Medens jeg opholdt mig i ubåden, sprængte tyskerne tårnet af deres ubåd. De har formentlig brugt omkring 100 kg sprængstof. Selv om jeg stod delvis i læ i skroget, ramte trykbølgen mig voldsomt. Det var som at blive sparket overalt på kroppen på en gang. Jeg var fuldstændig fortumlet, og det varede lidt, inden jeg opfattede de bekymrede forespørgsler fra overfladen. Da jeg stadig fortumlet og godt øm over det hele stod på dækket, roede skipperen over til tyskerne og fik en aftale om, at de en halv time inden de skulle sprænge, skulle sætte krudtflaget, således at vi kunne nå at få dykkeren op.

De ubåde vi hidtil havde bjerget i, var sænket af besætningen. Anderledes var det med den ubåd, der lå i Lillebælt ud for Staurshoved på Fyn. Denne ubåd var blevet sænket af et engelsk fly den 4. maj 1945. Der var tale om en lille ubåd, en type 23 på kun 250 tons der havde en besætning på 14 mand. Ubåden lå på ca. 20 meter vand i sejlløbet. Her i Lillebælt var vandet klart, men vi døjede med den stærke strøm. Ubåden var blevet sænket med åben tårnluge, og vi kunne tydelig se skudhullerne i den. De andre ubåde havde været forladt af besætningen, der havde taget de fleste af deres egendele med. Det var anderledes her, hvor besætningen stadig var i ubåden. Vi fandt ud af, at torpedorørene var fyldt med konserves - fortrinsvis pølser. Dette var underligt, da torpedorørene i denne type ubåd ikke kunne lades inde fra ubåden, hvorfor mandskabet ikke kunne få fat i konservesen. Da vi havde sprængt os ind i ubåden, dukkede der forskellige beklædningsgenstande op bl.a. noget blomstret dametøj, jeg fandt også et stykke lærred, der var mærket med navnet "Domagalski" og med "O 1218 IT 38 S".

HØJTSTAAENDE NAZI'ER I U-BAADEN I LILLE BÆLT

★ *EKSTRABLADET har ved en efterforskning via U. P. fundet en underofficer, der rømmede fra u-baaden, før den begav sig ud paa sin sidste sejlads*

Køjesækken førte til identificering

★ Specielt til EKSTRABLADET:

Essen, i dag. (UP).

DET lille stykke tøj, der forleden blev fundet af en dykker under bjærgningsarbejdet med en af de tyske undervandsbaade, som blev sænket i Lille Bælt af Royal Air Force den 4. maj 1945, har nu ført til en række oplysninger, der løfter en flig af det slør af mystik, som i syv aar har hvilet over U-baadenes sidste rejse.

En aften fortalte vi dette til en journalist fra Middelfart Avis, og så kan det nok være, at der skete noget. Hele verdenspressen mødte op, der kom journalister fra Life, United Press, Associated Press og mange flere. Nogle satte ubåden i forbindelse med Martin Bormann, som var flygtet fra Tyskland, og som måske ville bruge den lille ubåd til at nå Norge eller Spanien. Andre skrev, at det var en oceangående ubåd, der måske skulle til Sydamerika, men den tur kunne den lille ubåd nu ikke præstere.

United Press fandt frem til en mand i Essen, som nu var chauffør og havde taget navneforandring fra Domagalski til Domfeld. Kurt Domagalski, der var Obersteurmann, kunne fortælle, at han havde gjort tjeneste i den sænkede ubåd. På det tidspunkt, da det stor klart for alle, at den tyske krigsmagt var ved at bryde sammen, var ubåden blevet udrustet til et sidste togt med konserves i stedet for torpedoer. Nogle store "nazi-kanoner" var kommet om bord med deres kvinder, men selv havde Domagalski fået nok af krig og ubåde. Han deserterede og efterlod sin køjesæk og alle andre personlige ejendele i ubåden.

Det var kun pressen, der interesserede sig for ubåden, myndighederne viste ingen interesse.

Interessen for ubåden varede et stykke tid men døde så heldigvis ud, så vi kunne få arbejdsro.

Men roen varede ikke længe. En morgen blev vi kaldt op til politimesteren i Fredericia. Han var godt gal, og vi fik en skideballe og blev kaldt kyniske barbarer uden respekt for de omkomne. Efter nogen tid fandt vi ud af, hvad det drejede sig om. Sagen var, at en dreng havde taget en knogle med i skole, for at få at vide hvad det var. Knoglen viste sig at være fra halebenet af et menneske, og det viste sig også, at politimesterens søn gik i samme klasse som drengen med knoglen. Knoglen havde ligget i noget af det vraggods, der var kommet med til Fredericia, vi havde set den og lagt den på dækket, hvorfra den var blevet fjernet. Vi fandt en mindelig løsning og aftalte, at de døde skulle blive, hvor de var. Endvidere blev der sat en betjent til at undersøge de dele, der blev bragt til Fredericia for at undgå lignende tilfælde i fremtiden.

Men alt varer ikke evigt – faldende metalpriser gjorde vragfiskeriet mindre lukrativt. Medvirkende til dette var i væsentlig grad, at regeringen forbød udførsel af jern. Jernet skulle i stedet afsættes til Stålvalseværket i Frederiksværk. Her var prisen kun den halv af, hvad der blev betalt i Sverige, men det var der ikke noget at gøre ved. Senere faldt prisen for bly, der fortsat blev afsat i Sverige, til en fjerdedel. Der var ikke længer den samme knaphed på metaller, og vragfiskeriet efter metallerne ebbede ud omkring 1954.

Tiden efter

I 1954 flyttede vi til Frederikshavn, og jeg kom ind i Frederikshavn Trosseføreri, der havde været i familiens eje i 3 generationer.

Der blev arbejdet med bl.a. bugsering i konkurrence med Svitzer, der også havde en slæbebåd i Frederikshavn. Senere blev der indgået en samarbejdsaftale med Svitzer, og jeg blev ansat i Svitzer og var afdelingsleder i Frederikshavn. Udover bugseringer bistod jeg enkelte gange ved bjergninger og dykkerundersøgelser. Jeg opnåede næste at få 25 års jubilæum i Svitzer.

Harry Olsens dagbog og flagknop bjerget op fra 9C ubåd i Hørup Hav den 22.januar 1951

Dekompressions i minutter efter 110 minutter på 26 meter

Dekompressionsstop	12 m	9 m	6 m	3 m	Total
Lærebog i Dykning 1950 (Haldane)		5	25	25	55
Norsk Standardtabel	5	15	35	45	100