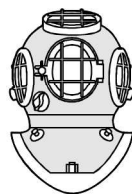
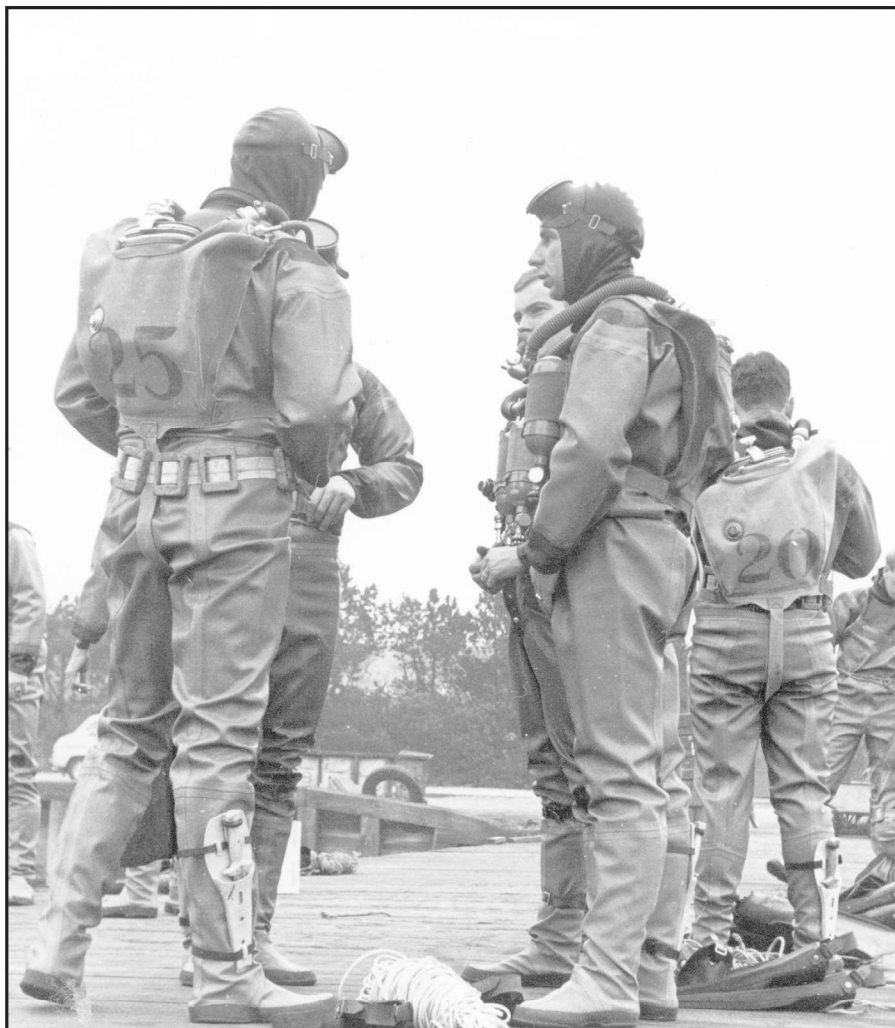


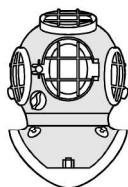
DYKKEHISTORISK TIDSSKRIFT



Nr. 14 - 5. årgang 2001



DYKKEHISTORISK TIDSSKRIFT



ISSN: 1397-6753

Udgives af:

DYKKEHISTORISK
SELSKAB

Redaktionenens adresse:

Sven Erik Jørgensen
Kirsebærvej 5
8471 Sabro

Redaktionen:

Sven Erik Jørgensen
Philip Nathansen

Artikler, anmeldelser etc. som ønskes optaget i tidsskriftet sendes til ovennævnte adresse.

Skrevet materiale bedes så vidt muligt afleveret på diskette og illustrationer som papirkopier.

INDHOLD

Nyt fra selskabet	3
Miniature hjelme	4
Dräger Kleintauchgeräte PA37	6
Suez krisen 1956 - Svitizers bjergningsskibs Sigyns indsats ved oprensningen 1956 - 1957	12
Gamle dykkere dør aldrig ..	28
DC55 renovering	29
Donationer	29
Dive-Inn i Ebeltøft	30
Nye medlemmer	31
Dykkehistorisk Selskab	bagside

Forsidebillede:

Klargøring til dykning med Dräger iltapparat mod. Lt. Lund II ved Søværnets Dykkerskole, svømmedykkerkursus 2b 1966. Bemærk det klassiske udstyr: Grøn Vikingdragt, Gigant finner, Dräger maske, Tarzan kniv og La Spirotechnique blybælte.

Nyt fra selskabet

Paul Erik Christensen

Lørdag den 18. august 2001 afviklede Selskabet Dive-Inn i Ebeltoft. Igen i år var vi utrolig heldige med vejret, solen skinnede fra en skyfri himmel fra morgen til sen aften. Der var derfor mange tilskuere til dette arrangement. Fra Selskabet deltog ca. 20, som her fik lejlighed til at dykke med såvel nyt som gammelt og udtjnt materiel. Dagen sluttede med en fælles grill i Ebeltoft Marineforening, og her blev der som sædvanlig udvekslet mange gode og morsomme dykkerhistorier. Om de er sande, må deltagerne selv afgøre.

I dagene 25.-29. september 2001 drager 20 af selskabets medlemmer på rejse til Bergen. Her skal vi bl.a. besøge den Norske Frømandskole, Statens Dykkerskole og Norwegian Underwater Institute. Vi skal også træffe det norske dykkehistorisk selskab, dette møde ser vi frem til med stor spænding. Selskabet vil her overdrage vort norske broderselskab en fin gave bestående af et dykkerapparat - det franske DC 55. Det er en stor glæde for selskabet, at vi har kunnet sælge alle pladserne til denne tur, idet der er gået et stort forarbejde forud for turen. Vi har endog folk på venteliste.

Det store arrangement, som Dansk Sejlunion ville have gennemført i Københavns Havn, blev desværre aflyst. Det var en stor skuffelse for selskabet, men vi har fået tilsagn om, at

såfremt det bliver gennemført næste år, bliver Selskabet inviteret med til dette sammen med Søværnets Dykkerskole. Det var hensigten, at der i forbindelse med besøget i København skulle have været afviklet et socialt arrangement ved Søværnets Dykkerskole. Da dette ikke blev muligt, vil Selskabet forsøge, at arrangere et medlemsmøde ved Søværnets Dykkerskole primo december 2001.

Selskabet er gået i gang med at undersøge mulighederne for en tur til London - en såkaldt Divers-walk. Vi vil gerne fra selskabets side have tilkendegivelser fra medlemmerne, om dette måtte have interesse, samt eventuelt hvornår i år 2002 man kunne tænke sig det skulle være. Endvidere vil vi gerne fra Selskabet have tilkendegivelser om, der er for mange arrangementer. Vi er ikke utilfredse med fremmødet til vores arrangementer, men det ville være rart, om der engang imellem kom "lidt flere". Skulle der blandt medlemmerne være nogle, der har gode ideer til arrangementer/foredrag, - så lad os det vide.

Selskabet modtager stadigvæk effekter, og vi vil gerne her sige mange tak for alle de ting, vi modtager. Jeg har før på denne side bedt medlemmerne om at være behjælpelige med at finde lager/stuveplads til vores materiel. Vi har efterhånden så meget, at vi har et akut behov for plads.

Miniature hjelme

Sven Erik Jørgensen



70 mm høj model af 2-bolt hjelm

Før i tiden hvor arbejdsdagen for de fleste var længere end nu, og inden der var noget, der hed TV eller internet, var der også fritid til. I de mørke aftentimer befattede mange sig med sysler, som gik under fællesbetegnelsen husflid. Enkelte har beskæftiget sig med at frembringe miniaturemodeller af dykkerhjelme. Om disse hjelme er skabt som husflid, eller er et resultat af betalt arbejde, kan vi ikke altid vide. Det er tydeligt, at nogle af de der har fremstillet hjelmene, har lagt en ære i at gengive hjelmene så præcist om muligt. Personligt har jeg kendskab til 3 sådanne hjelme. Den sidste jeg har set, er en lille sølvhjem, som er særlig interessant på grund af udformningen af den hjelm,

som har stået model til miniaturen.

Den første hjelm, jeg så, er i alle detaljer en tro kopi af en dansk 2-bolt hjelm (Hansens Patent). Frontvinduet er hængslet og kan åbnes, og uventilerne kan drejes. Selve hjelmen er fremstillet i et stykke massiv kobber, som efterfølgende er delvist udhulet. Miniaturen er købt på en antikvitetsmesse og er ca. 70 mm høj.

Ved udgangen af 2000 blev jeg ved en af selskabets udstillinger præsenteret for to miniturehjelme, som begge har tilhørt den samme dykker - Johannes Petersen, der blev uddannet i Svitzer, og som efterfølgende var ansat i mere end 40 år i DFDS. Efter sigende er begge hjelme bygget efter Johannes Petersens hjelme. Den ene hjelm er en 2-bolt hjelm fremstillet i kobber og messing af Johannes Petersens lineholder. Hjelmen er ca. 90 mm høj. Frontvinduet er sidehængt og kan åbnes. Alle vinduer er med glas. Spænderingen under brystpladen er løs og kan afmonteres. Hjelmen er udført i tynd kobberplade. Kobberarbejdet er meget flot, og det er messingarbejdet for så vidt også, blot er det gået galt med dimensionerne på brystpladens beslag for bryst- og rygglod. Det kan undre, at sidevinduerne er monteret med skruer, men det kan ikke udelukkes, at den originale hjelm har være udført sådan.

Den anden af Johannes Petersens miniturehjelme er den mest interessante. Efter sigende er hjelmen ud-

ført at en sølvsmed, hvilket det ulastelige håndværk bekræfter. Hjelmen er som sagt i sølv og er kun 44 mm høj. Den "manglende" bespændingsanordning til dragten og den "manglende" udventil afslører, at det er en åben helm. Minaturen er utvivlsomt bygget efter en helm af samme fabrikat som den gamle åbne helm, der findes på Søværnets Dykkerskole (se tidsskrift nr. 9). Frontvinduet kan dog ikke åbnes, men hængsel og vinge-møtrik ses tydelig. Alle vinduer er med glas. Hjelmen er med den samme affladede form som den åbne helm på Søværnets Dykkerskole, og den helm der er afbildet på et gammelt postkort afsendt i 1907 af Peter Hansen Hessing datter Ingeborg. På dette postkort vises en dykker (Peter Hansen Hessing) i en Macintyre dragt og med en åben helm af samme type som dykkerskolens. De to hjelme adskiller sig dog ved, at brystpladen på



90 mm høj model af 2-bolt helm



44 mm høj sølvmodel af åben helm



hjelmen på postkortet synes udadvælvet, hvor brystpladen på dykker-skolens hjelm er mere afladet. Den samme udadvælvede form er gengivet på miniaturen. Selv om hjelmen er meget detaljeret, mangler den læderbæltet om halsen, som skulle holde brystvægten. I stedet er der to horn på brystpladen for montage af bryst- og ryglod. Det er højest sandsynligt, at man har fundet det uhensigtsmæssigt at have loddet hængende i remmen om halsen, og i stedet har monteret 2 horn på brystpladen, således at traditionelle bryst- og ryglodder kunne anvendes. Endvidere skal det bemærkes, at de vandrette dele af gitteret for frontvinduet mangler. Havde gitteret været intakt, havde sølvsmeden utvivlsomt eftergjort dette.

De "manglende" stænger i gitteret skyldes sandsynligvis, at de er blevet savet fra, muligvis som følge af at de er blevet beskadiget eller blot for at skaffe et bedre udsyn.

Ved en nøjere granskning af postkortet synes det som om, at hjelmen på postkortet også er modificeret, hvad montage af lodder angår. Men da postkortet er blevet koloreret, er detaljen ikke særlig tydelig. Postkortet afslører desværre ikke, om frontvindues gitter er intakt. Dette kunne ellers være interessant.

Skulle nogle af læserne have kendskab til andre tilsvarende miniature-hjelme, vil vi meget gerne høre om disse.

Dräger Kleintauchgeräte PA37

Sven Erik Jørgensen

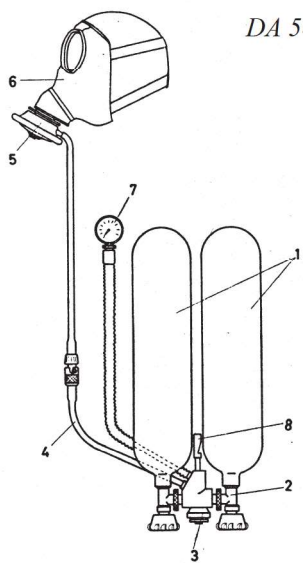
Trykluftdykkeapparater og -røgdykkeapparater er teknisk set nært beslægtede. Flere trykluftdykkeapparater er udviklet på baggrund af røgdykkeapparater. Ser vi tilbage i historien, var dette bl.a. tilfældet for englænderen John Deanes dykkerhjem fra 1823, som var en videreudvikling af broderen Charles Deanes røgdykkerhjem. Også Rouquayrols demandstyrede trykluftdykkeapparat fra 1865 var en videreudvikling af Denayrouzes mineredningsapparat fra 1860.

PA37 / DA58

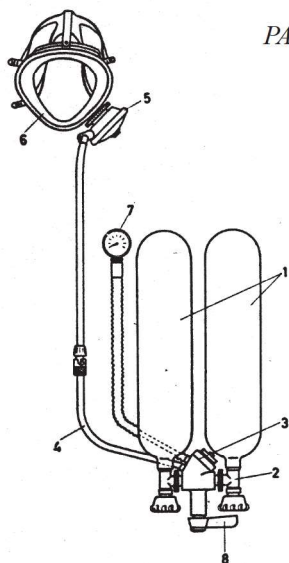
I 1958 præsenterer Drägerwerk to nye trykluftapparater - dykkeapparat PA37/1600 og røgdykkeapparat

DA58/1600. De to apparater er stort set identiske. Apparaterne er meget kompakte og med en luftkapacitet på 2 gange 4 liter, hvilket ved 200 ato giver en luftreserve på 1.600 liter. Apparaterne holder sig under den vægt på 17,5 kg, som det tyske brandvæsen har fastsat som maksimal vægt for et rygbåret apparat. De kompakte apparater viser sig hurtigt ideelle, når dykkeren skal færdes under trange forhold som f.eks. i skibe.

Flaskerne er monteret i et aluminiumsbærestel i T-profiler med ventilerne nedad. Øverst styres flaskerne af en fast bøjle, og i ventilenden er de fastskruet til reduktionsventilen. Ved flaskeskifte løsnes flaskerne fra reduktionsventilen og trækkes neden



DA 58



PA 37

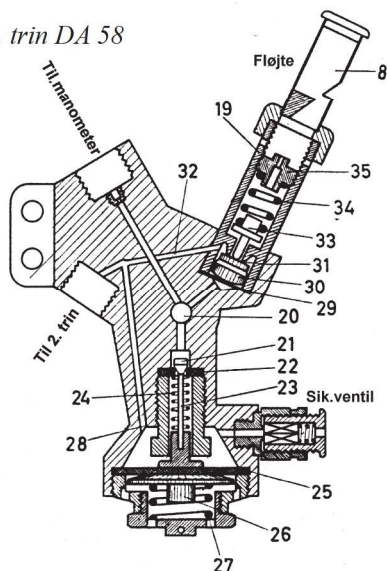
ud af bøjlerne, hvorefter ny fyldte flasker skydes op i bøjlerne og fastspændes til reduktionsventilen.

Dykkeren kan let selv betjene de nedadvendte ventiler, medens apparatet bæres på ryggen. Ved tilsvaren-

de betjening af opadrettede ventiler, som var - og stadig er - standard ved mange dykkeapparater, sker betjeningen ofte under udfoldelse af mindre akrobatiske øvelser.



1. trin DA 58

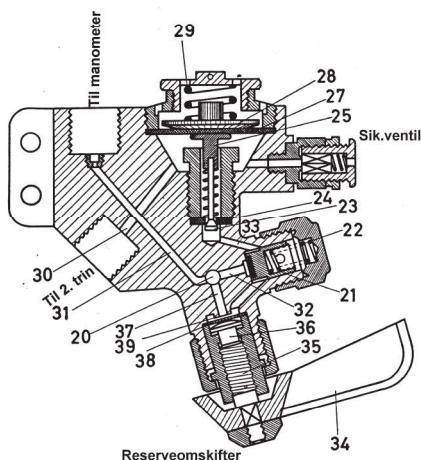


PA37 og DA58 afskiller sig ved 1. og 2. trinnets konstruktion. 1. trinnet har til formål at reducere flasketrykket til 2. trinnets arbejdstryk, som ved begge apparater er ca. 4,5 ato.

Ved DA58 er 1. trinnet monteret med en fløjte, som giver et akustisk signal, når flasketrykket falder til under 40 bar. Det akustiske signal fortæller både røgdykkeren og en evt. makker, at det nu er på tide at komme ud.

1. trinnet på PA37 dykkeapparatet er derimod udstyret med en reserveventil, som når flasketrykket falder til under 40 bar, langsomt øger åndedrætsmodstanden. Ved betjening af et håndgreb nederst på reduktionsventilen kan modstanden fjernes, og de sidste 40 bar kan indåndes uden forøget åndedrætsmodstand. Håndgrebet er i lukket stilling placeret beskyttet bag bærestellet. I åben stilling hviler grebet mod højre flaskeventils håndgreb. Herved vil dykkeren opdage, hvis håndgrebet fejlagtigt er blevet

1. trin PA 37



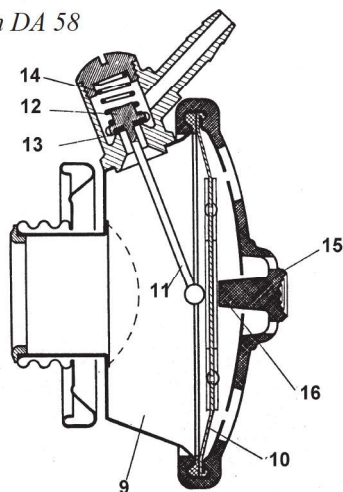
aktiveret, når han åbner for flaske-erne. Håndgrebet er malet rødt indvendigt, og viser den røde flade mod en evt. makker, når dykkeren er på reserven.

2. trinnet på DA58 er uden udåndingsventil, da automaten er forudsat monteret på en gasmaske med indbygget udåndingsventil. PA37 automaten er med indbygget udåndingsventil, da denne er forudsat monteret på helmaske model 60 R.

PA37

Specielt dykkeapparatet PA37 finder stor udbredelse i Tyskland og i udlandet, herunder også Danmark hvor det i en årrække anvendes af bl.a. Søværnet som dykke- og røgdykkeapparat på søværnets skibe. Søværnets Dykkerskole underviser i en periode eleverne i anvendelse af apparatet. Samtidig med udbredelsen af det populære PA37 opstår der et ønske om et større luftforråd, og da vægtbegrænsningen på 17,5 kg ingen

2. trin DA 58

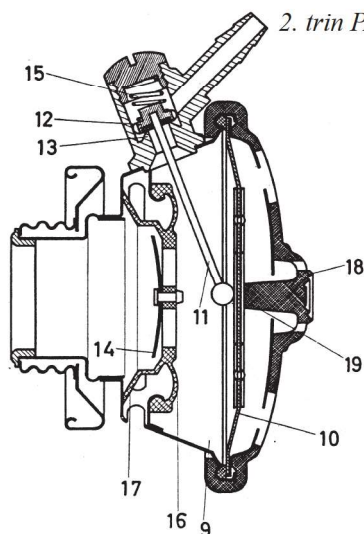


mening har under vandet, lancerer Drägerwerk i 1965 trykluftapparat PA38/2800 med 2 stk. 7 liter flasker. Bærestellet er identisk med PA37 bortset fra, at det er udvidet til at tage de større flasker, og at de øverste bøjler nu skal spænde flaskerne fast, da 7 liter flaskerne er for tunge til at stå løst i bøjlerne med hele vægten ned på reduktionsventilen. 2. trinnet på PA38 er blevet modificeret med et skjold, som skærmer udblæsningsåbningerne, da PA37 automatens udblæsningsåbninger ikke yder tilstrækkelig beskyttelse mod, at fremmedlegemer trænger ind og beskadiger membranen.

2. trinnet, der fastskrues til helmasken, er med standard gasmaskegevind og med en modstrømsventil, der kæntrer på kraterventilen, når membranen ved dykkerens vejtrækning eller ved stigende vandtryk trykker på vippearmen.

Da modstrømsventilen ved stigen-

2. trin PA 37



de mellemtryk ikke bliver utæt, men trykkes hårdere mod kraterventilen, er 1. trinnet forsynet med en overtryksventil for at undgå sprængning af slangen ved utæt ventil i 1. trinnet.

Manometeret er monteret på venstre skulderstrop i et hængselbeslag, som dels holder manometeret tæt ind til selen, således at det ikke ragede ud og kan gribe fat i noget, og dels gør det muligt ved et tryk på begge sider af manometeret at løsne dette fra selen for at aflæse det, og derefter igen klemme det fast mod selen.

Gummikappen der dækkede 2. trinnet, er forsynet med en lille tap, som ved et tryk på gummikappen går ind og trykke på membranen, hvorved modstrømsventilen kæntrer og lukker luft ud i helmasken. Dette er praktisk, såfremt helmasken skal tømmes for vand.

2. trinnet kan demonteres fra 1. trinnet ved en klokobling placeret på forsyningsslangen.

Helmaske 60 R

Helmasken 60 R er udført i neopren med en læbetætning mod huden og med en stor plexiglasrude. Helmasken giver er fremragende udsyn. Tilspænding af helmasken sker let ved en 5-fingret nakkerem, som løber gennem selv-låsende spænder monteret på helmasken.

Montagen for automaten er forsynet med en ledeplade, som retter luftstrømmen fra automaten mod front-ruden, hvorved den tørre flaskeluft holder ruden dugfri. Masken er helt uden anordning til at lukke for næsen ved trykudligning, hvorfor dykkere, der har brug for at gribe til næsen ved trykudligning, må lide under genen ved at bære næseklemme.

Helmasken har et forholdsvis stort skadeligt rum, og vil generere et forøget kuldioxidindhold i indåndingsluften. Beregninger viser, at kuldioxidpartialtrykket i indåndingsluften som gennemsnit ligger omkring de 0,02 ata, som i dag findes at være den maksimale grænse for kuldioxidpartialtryk i helmasker. Kuldioxidpartialtrykket i indåndingsluften stiger svagt med dybden, og er afhængig af en lang række faktorer herunder bl.a. den fysiske belastning af dykkeren og volumen for hvert åndedræt. Kuldioxidindholdt i helmasken øges ved korte åndedræt og mindskes med dybe. Det er altid vigtigt at sørge for en god skyldning af masker med stort skadeligt rum.



Et forhøjet kuldioxidpartialtryk vil medføre en øget respiration og øget puls, da organismen på denne måde søger at reducere kuldioxidpartialtrykket. Et forhøjet kuldioxidpartialtryk øger således dykkerens stressniveau, som i yderste konsekvens kan føre til panik. Den øgede respiration - som sikkerhedsmæssigt bør undgås - sætter sædvanligvis ind når partialtrykket nærmer sig 0,02 ata.

Et øget kuldioxidindhold i indåndingsluften vil også øge risikoen for



dykkersyge og iltforgiftning.

Nu er det ikke almindeligt at vurdere dykkeapparater æstetik, - men gør man det alligevel, vil PA37 blive placeret højt på den æstetiske skala. Teknisk og komfortmæssigt er apparatet ligeledes vellykket. Det let justerbare og velsiddende seletøj, den bløde rygplade og den ringe vægt sikrer en fremragende komfort. Som en lille fiks detalje er spændet på venstre skuldersele udformet med en lille krog, hvori helmasken kan fastgøres, når den ikke er i brug.

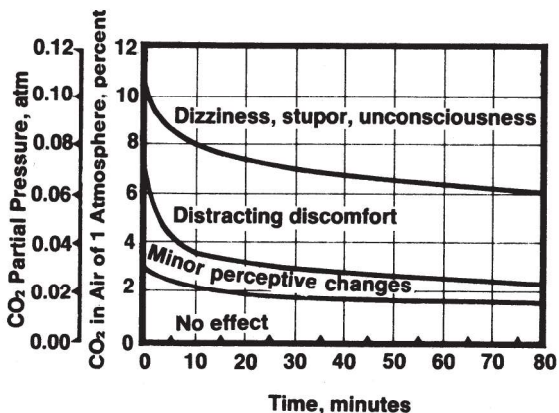


Diagram fra US Diving Manual over den psykologiske effekt af forøget kuldioxidpåvirkning set i et tidsperspektiv.

CO2 INDHOLD I ÅNDELUF T (R60)

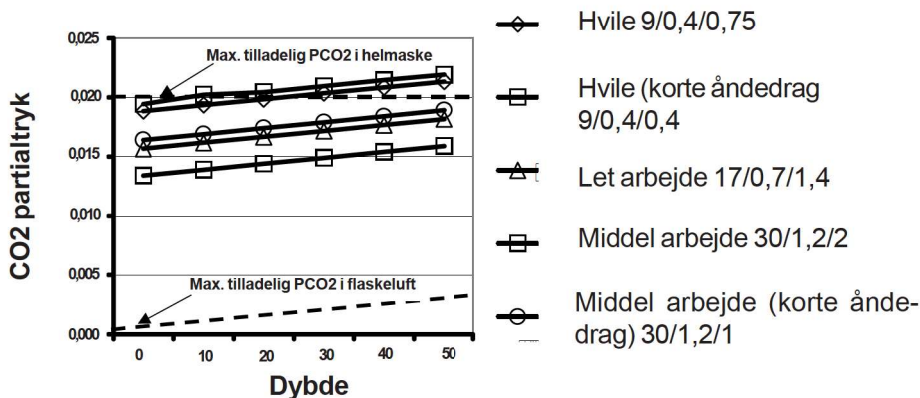


Diagram visende det omtrentlige CO2 partialtryk i indåndingsluften ved anvendelse af helmaske 60 R under forskellig belastning og respirationsfrekvens. De angivne værdier er: Respirationsvolumen pr. minut / iltoptagelse pr. minut / åndedræt i liter. Det skal bemærkes, at CO2 indholdet er afhængig af en lang række faktorer, hvoraf flere er relateret til den enkelte dykkers fysiologi. Det ses, at CO2 partialtrykket i hvilesituationen - og dermed ringe skylning af helmasken - kan ligge over det maksimale kuldioxidpartialtryk der i dag accepteres i helmasker.

Suezkrisen 1956

Svitzers bjergningsskib Sigyns indsats ved oprensningen 1956-57

Sven Erik Jørgensen

Det danske bjergningsselskab Svitzer og danske dykkere har ofte markeret sig i udlandet. En af de mere markante bedrifter var, da Svitzer og det hollandske bjergningsselskab Smit af FN blev udvalgt til at forestå bjergningen af 40 skibe, der var sænket i Suezkanalen for at spærre den. En stor multinational flåde af bjergningsfartøjer, søfolk, dykkere m.v. fik ryddet kanalen på rekordtid. Svitzers bjergningsskib Sigyns indsats og de problemer mandskab og dykkere blev stillet overfor, er en af mange beretninger, der kan skrives om de skibe og de mænd, der igen gjorde Suezkanalen farbar.

Den første Suezkanal blev bygget i det 13. århundrede før vor tidsregning af Seti I eller Ramses II. Det er opfattelsen, at kanalen ikke var ret dyb og kun kunne besejles ved højvande, og at formålet med kanalen ikke var at forbinde Middelhavet med Det Røde Hav men derimod at etablere en forbindelse fra Nildeltaet til Det Røde Hav. I de næste 1000 år blev kanalen periodevis genudgravet og modificeret, men det lykkedes ikke at holde den åben, og omkring det 8. århundrede blev kanalen endelig opgivet.

Det var den franske ingeniør og diplomat Vicomte Ferdinand Marie de Lesseps, der i 1854 overtalte den ægyptiske hersker Said Pasha til, at Ægypten og Frankrig i fællesskab



skulle udgrave en kanal med stor dybde. Kanalselskabet "La Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez" blev stiftet i 1858. Kanalselskabet skulle drive kanalen i 99 år, hvorefter kanalen skulle overdrages til Ægypten. Arbejdet blev påbegyndt den 25. april 1859. I starten anvendtes skovle og kurve, hvilket ikke gav den ønskede fremdrift, og på et tidspunkt oversvømmedes kanalen, således at flydende gravemaskiner kunne tages i anvendelse. Man havde forventet, at kanalen kunne bygges på 6 år, men de klimatiske forhold, sygdomme som kolera og problemer med arbejdskraften medførte, at kanalen først blev indviet den 17. november 1869. Kanalen havde da kostet 100 millioner US\$. Efter Suezkanalen forsøgte de Lesseps at bygge en ka-

nal i Panama, som skulle forbinde Atlanten med Stillehavet. Denne opgave viste sig meget kompliceret som følge af bl.a. de geologiske forhold, og de Lesseps måtte opgive projektet, der ruinerede ham.

Suezkanalen blev drevet af Ægypten og Frankrig frem til 1875, hvor økonomiske problemer tvang Ægypten til at sælge deres andel til England.

Under optakten til 2. verdenskrig blev der indgået aftale om, at englænderne havde ret til at opretholde en militær styrke til sikring af kanalen. De engelske tropper forblev i kanalzonen til juni 1956, hvor de blev trukket ud efter aftale med Ægypten.

Den ægyptiske leder Gamal Abdel Nasser iværksatte i 1952 et ambitiøst udviklingsprojekt, som skulle industrialisere Ægypten. Til dette formål havde Nasser brug for elektricitet, og planerne om bygning af en højdæmning ved Aswan tog form. Dette skete under den kolde krig mellem USA og Sovjetunionen. Nasser fik finansieret sine projekter flere steder, og fik bl.a. tilsagn fra USA om støtte til Aswan projektet. Af politiske årsager valgte USA i 1956 dog at trække tilbuddet tilbage og startede dermed Suez-krisen.

Nasser svarede igen på USA afslag med at nationalisere kanalen den 26. juli 1956. Meningen var, at indtægterne fra kanalen skulle finansiere Aswan projektet. England og Frank-



Udgravningen af Suezkanale skred rigtig frem da der blev indsat flydende gravemaskiner.

rig, som ejede kanalen, syntes naturligvis ikke om dette tiltag, og sammen med Israel udtænkte de en plan for besættelse af kanalzonen.

Situationen var spændt, og De Forenede Nationers Sikkerhedsråd trådte sammen for at drøfte Suez-krisen. Den 13. oktober 1956 blev resolution S/3675 vedtaget. I resolutionen blev bl.a. angivet, at Suezkanalen skulle være åben for alle nationer uden begrænsninger, og at Ægyptens suverænitet skulle respekteres.

Israel angreb Ægypten den 29. oktober 1956. England og Frankrig angreb to dage senere. Nasser svarede igen med at slæbe skibe ud i kanalen og sænke dem på strategisk vigtige steder. Der blev sænket slæbebåde, færger, gravemaskiner, kraner, en cementfyldt landgangsbåd og en jernbanebro - mere end 40 forhindringer blev etableret. Skibene blev sænket enten ved sprængning eller ved demontage af søventiler. Endvidere blev værksteder, kommunikations- og navigationsudstyr ødelagt. Kanalen blev således effektiv blokeret for sejlads, og det stod klart, at man stod foran

Svitzers direktion i Cairo til morgen

6/12-56

*I dag begynder forhandlingerne om
kanal-rydningen*

SAMEMN med hollandske bjærgnings-eksperter og den amerikanske general *Raymond A. Wheeler*, der paa FN's vegne skal forestaa rydningsarbejdet i Suez-kanalen, ankommer direktionen for Svitzers Bjærgnings-Entreprise nu til morgen til Cairo efter overnatning i Athen. Straks i dag vil de første forberedelser til det forestaaende kæmpemæssige arbejde blive truffet. Ca. 50 sænkede fartøjer skal væk og store mængder sand føres bort.

I gaar morges gik diertør, orlogskaptajn *Hector Kiær*, bjærgningsinspektør, kaptajn *Fage-Petersen*, civilingeniør *Mogens Hee*, dykkerne *Lindhardt* og *Hessing* samt direktør Kiærs sekretær, lensbaronesse *Gyldenkrone-Rysensteen* om bord i en FN-chartret SAS-maskine, der i Schiphol i Holland hentede general *Wheeler* og repræsentanterne for bjærgningsselskabet *L. Smit*, som Svitzer samarbejder med. Paa grund af forbudet mod natlanding i Cairo mellem landedes de i Athen, hvorfra maskinen fortsætter til Ægypten ved dagry.

Mange hundrede ville med til Suez

Svitzers folk maatte i øvrigt i gaar morges bane sig vej gennem en stor, ventende skare, da de skulle af sted fra selskabets hovedkontor i Kvæsthusgade ud til lufthavnen. Allerede ved 5-tiden begyndte en kødannelse op ad Svitzers trapper. Anledningen var, at Svitzer søger bl. a. maskinfolk, tømrere og dykkere til Suez-rydningen. Op ad dagen omfattede køen et par hundrede ansøgere, og lige saa mange ringede op, saa telefonvagten maatte forstærkes. Der er foreløbig antaget 50 mand, og yderligere 60 fik deres navne skrevet op. De antagne skal senere flyves ned til Ægypten.

Forrige nat skulle bjærgningsskibet „Sigyn“ være afsejlet fra København med løfte-pontonerne „Odin“ og „Thor“ paa slæb, men først i aften var forberedelserne naaet saa vidt, at afsejlingen kunne berammes til midnat. Der bedes nu om godt vejr til den lange og vanskelige bugsering.
Civis.

en af verdens største bjærgningsopgaver, hvis kanalen skulle genåbnes.

På baggrund af den tidligere vedtagne resolution greb De Forenede Nationer ind i konflikten og krævede, at besættelsesstyrkerne blev trukket ud. Med FN's mellemkomst ind-

gik de stridende parter våbenhvile natten mellem den 1. og 2. november 1956. Den 7. november annoncerer FN's generalsekretær *Dag Hammarskjöld*, at han undersøgte mulighederne for at rydde Suezkanalen.



Sigyn på arbejde i Suezkanalen

Rydningsarbejdet var allerede påbegyndt af englænderne og franskmændene, men Ægypten ønskede ikke at de nationer, som havde angrebet Ægypten, skulle deltage i rydningen. For ikke at komplicere den i forvejen spændte situation yderligere, valgte FN at overgive rydningsarbejdet til en neutral ledelse. Hvervet blev overdraget til det danske bjergnings-selskab A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise og det hollandske selskab L. Smit & Co's Internationale Sleepdienst. FN valgte dermed to bjergningsselskaber, som udover at være kendt i hele verden havde beskæftiget sig med bjergninger gennem mere end et århundrede. De to bjergningsselskaber dannede selskabet: "Smit-Svitzer-Suez-Salvors".

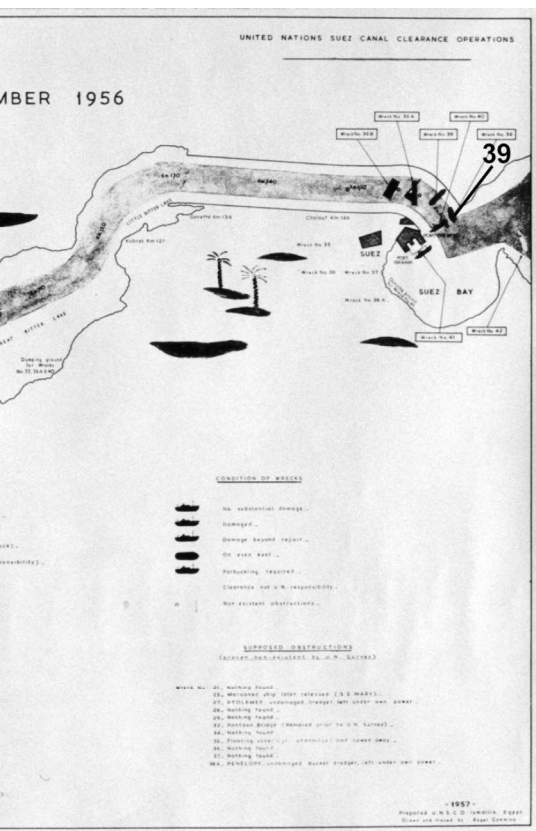
FN valgte endvidere den amerikanske general Raymond A. Wheeler til at lede rydningen. Wheeler var tidligere chef for United States Army Corps of Engineers, og havde været vedligeholdelsesingeniør ved Panamakanalen.

Bjergningsarbejdet blev ledet af civilingeniør Mogens Hee fra Svitzer og kaptajn Fage-Pedersen også fra Svitzer. De refererede til FNs repræsentant Wheeler. Centraladministrationen blev placeret ved Smit & Co i Amsterdam.

Kanalen skulle være ryddet for passage af skibe med 8 meter dybdegang til først i marts måned, og de sidste rydningsarbejder skulle være afslut-



En af løftepontonerne rev sig løs i hårdt vejr i Nordsøen. På dækket ses en af hævepontonerne.



keret. De fire vrage Sigyn bjergede, er markeret.

alle ikke ægyptiske tropper var trukket ud). Det sidste skib Sigyn blev sendt fra Danmark den 6. december 1956.

Udover en mængde bjergningsudstyr så som tømmer, pumper, wirer, Cox Gun, skærebrændere etc. som var stuvet ned i lasten, havde Sigyn de to løftepontoner Thor og Odin på slæb. På dækket af disse lå mindre hævecylindre fastsurrede. Disse blev også kaldt cameler eller Knold og Tot. Med på dækket var også motorbåden Eir,

der skulle varetage forbindelsen mellem skibene og til land samt assistere ved bjergningerne. Tre af Sigyns dykkere: Aksel Jensen Krogh, Max Nielsen og Kaj Hessing (søn af Peter Hansen Hessing) var med fra Danmark. Dykkerteamet blev senere suppleret med en fjerde dykker - Poul Lindhardt.

I Nordsøen løb skibene ind i hårdt vejr, og der blev stukket så meget ud på slæbetrosserne, at den ene trosse fangede noget på havbunden og sprang. Pontonen blev fanget igen, og Sigyn fortsatte mod Middelhavet. For at Sigyn kunne nå hurtigere frem, overtog den hollandske slæbebåd Zwarte See bugseringen af Odin fra Gibraltar. Den 17. januar 1957 ankom Sigyn til Port Said med Thor på slæb, og sejlede straks videre ind i Suezkanalen for at deltage i det store bjergningsarbejde.

Fra den 18. januar til den 30. april 1957 bjergede og flyttede Sigyn med hjælp fra Thor, Odin, hævecylindrene og andre bjergningsfartøjer 4 af vrage.

Vragene var vrage nr. 23 - et 1.600 tons uddybningsfartøj, vrage nr. 38 - den 1.300 tons store slæbebåd Atlas, vrage nr. 14 - en gravemaskine på 1.200 tons og vrage nr. 13 - en gravemaskine på 1.900 tons. Sigyn arbejdede på vrage i den nævnte rækkefølge, dog med den undtagelse at vrage nr. 23 ikke blev bjerget i en arbejds-gang, men først flyttet således at det ikke længere var til hindring for trafikken i kanalen. Herefter blev vrage nr. 38 bjerget, inden Sigyn igen tog fat på vrage nr. 23.

Slæbebåden Atlas stod ret på kølen



Løftepontonerne Thor og Odin med gravemaskinen imellem sig.

med overbygningen ud af vandet. Derimod lå alle uddybningsfartøjerne på siden og helt under vand.

Inden de kængtrede uddybningsfartøjer kunne bjerges, måtte de rejses på ret køl. Dette skete med hjælp fra en flydekran - men inden måtte der placeres 7 tommer rullewirer under vraget.

Rullewirerne blev i den ene ende fastgjort til den side af vraget, der var nærmest overfladen, og herfra ført over vrgets køl og ned under vraget og op langs dækket, således at kranen ved at løfte i wirerne kunne "rulle" skibet op på ret køl. Inden rulningen blev hævecylindrene sænket ved vraget og fastgjort til andre wirer, der var ført under vraget. Hævecylindrene blev så blæst tomme for vand for at yde den maksimale opdrift på vraget og dermed lette kranens arbejde.

Efter at vraget var rejst, blev der ført flere 80 mm (diameter) tykke wirer - såkaldte bråger - under vraget. Såvel rullewirerne som brågerne var for kraftige til, at de umiddelbart kunne trækkes under vraget. Først blev en 5,5 tommer (omkreds) skærewire skåret under vraget, - dvs. wiren blev fra vrgets stævn eller hæl trukket under vraget af to skibe. Samtidig med at skibene trak wiren sidelæns under vraget, blev wiren over spillene trukket frem og tilbage. Når skærewirer var placeret korrekt under vraget, blev den, hvis bunden var hård, halet frem og tilbage, således at der blev dannet en kanal i havbunden under vraget. Rullewire og bråger blev sjækket til skærewiren og trukket under vraget gennem den kanal, skærewiren havde dannet.

Løftepontonerne Thor og Odin var

blevet placeret på hver side af vraget, og der blev lukket vand ind i pontonerne, således at de sank så dybt i vandet som muligt. Mellem pontonerne blev der anbragt støttebjælker af stål. Bjælkerne skulle holde pontonerne fra hinanden under løftet. Enderne af hver bråge blev ført op på hver sin ponton. Spillene på pontonerne spændte brågerne en efter en, så de lå stramt an mod bunden af vraget. Kraftige wireknibere på dækket af pontonerne holdt brågerne fast, således at de ikke kunne glide under løftet. Samtidig blev hævecylindrene fyldt med vand, så de sank til bunden, hvor de blev fastgjort til andre bråger. Ved med trykluft at blæse hævecylindrene tomme for vand og pumpe vandet ud af løftepontonerne blev der påført vraget så stor en opdrift, at det lettede fra bunden og hang i hævecylindrene og løftepontonerne. Sigyn slæbte nu vraget mod lavere vand, til det tog grunden. Nu blev pontonerne igen fyldt med vand, således at de sank dybt i vandet, og kunne gribe fat længere nede på brågerne. Ved igen at pumpe vandet ud kunne vraget løftes fra bunden og igen slæbes mod lavere vand. Man fortsatte på denne måde, til vragets dæk eller dele af dækket var over vandet, hvorefter der blev pumpet vand ud af vraget, til det selv kunne holde sig flydende. Ofte var det dog nødvendigt at foretage tætning af vraget, inden det kunne pumpes tomt.

Sigyns dykkere var involveret i alle bjergningens faser. Dykkerne anvendte den danske 2-bolt hjelm konstrueret af Svitserdykkeren Peter Hansen Hessing. Under dykkernes arbejde på bunden havde lineholderne hele tiden telefonisk kontakt med dykkerne via mikrofon og højttaler, der var syet fast i den hjelmhue, som dykkeren bar.

Dykkerens første opgave efter at have foretaget en undersøgelse af vraget var at placere skærewirer korrekt ved stævn eller hæl af vraget, og kontrollere at tildannelse af kanalen for brågen under vraget skete på det rigtige sted. Såvel kraner som Thor og Odin skulle ligge sikkert ved vraget, og dykkerne placerede derfor fortøjringer i vraget. Deres næste opgave var at fastgøre hævecylindrene til brågerne. Dette arbejde var tungt og omstændeligt. Dykkerne skulle forklæde en svær jernblok til brågen for at fiksere hævecylindren til denne. Brågen var forinden stukket gennem



Svitserdykker får åbnet frontvinduet inden ombordstigning i Eir.

et hul på undersiden af hævecylindren, og dykkeren skulle hamre kilen fast. Herefter skulle en luftslange forbindes til en ventil på hævecylindren. Når cylinderen var blæst tomme, skulle ventilen lukkes og slangen afmonteres.

Efter at Thor og Odin var placeret, kontrollerede dykkerne pontonerens stilling ved vraget, for at sikre at der ikke skete skader under løftet. Var der fare for, at dele af vraget ville kolliderede med pontonerne under løftet, blev de pågældende dele skåret af med brintskærebrænder, hvis det var muligt, eller der blev opbygget en tømmerkonstruktion, som kunne sikre pontonerne mod beskadigelse.



Svømmedykker på vej i vandet med AGA trykluftapparat for at fjerne spandekæden på gravemaskinen.

Denne kontrol blev gentaget inden hvert af de efterfølgende løft, og dykkerne foretog om nødvendigt sikring af pontonerne.

Det var ligeledes dykkernes opgave at tætnе vraget, når det var løftet så meget, at der kunne pumpes i det. De søventiler, der var blevet adskilt for at sænke skibet, blev fundet og samlet igen eller på anden måde gjort tætte. Var der større huller i vraget, blev der tildannet en stålplader på hvilken der blev opbygget en pakning af sejldug og værk. Stålpladen blev herefter påboltet vraget, således at den lukkede hullet. Kunne pumperne ikke holde trit med vandindstrømningen, efter at alle umiddelbare utætheder var lukket, måtte dykkerne efterspore og tætnе de resterende utætheder. Under eftersporing af utætheder, blev der pumpet i vragets forskellige rum således, at vandstanden i vraget var under havniveau, hvorved der blev presset vand gennem utæthederne og ind i vraget. Dykkerne gik indvendig i vraget eller udvendig på dette for at finde utæthederne. Hertil blev der anvendt enten savsmuld, som dykkerne dryssede i vandet for at afsløre vandindstrømning, eller en tot værk som førtes rundt langs skroget ligeledes for at afsløre vandindstrømning. Utæthederne lukkedes ved ibankning af træpropper, trækiler eller værk.

Som angivet var vrage nr. 23 det første vrage, Sigyn skulle beskæftige sig med. Arbejdet blev påbegyndt den 18. januar. Vraget lå på blød bund og underskæring af wirene voldte ikke særlige problemer. Spandekæden var meget tungt, og det blev besluttet, at



Bjergningshovedkvarteret i Port Said. De Forenede Nationers flag flankeres af Smit og Svitizers kontorflag. I baggrunden passerer Sigyn med pontonerne Odin og Thor, som har gravemaskinen hængende imellem sig.

fjerne denne inden vraget skulle rejses. Her fik man hjælp fra svenske svømmedykkere, som var mere mobile med en skærebrænder inde i vraget. Svitzer var endnu ikke begyndt at anvende svømmedykkere.

Den 26. januar ankom den hollandske flydekran Condor. Som følge af et vel forberedt arbejde tog det kun godt 3 timer for kranen at fortøjre ved vraget, anhugge i rullewirerne og vende vraget, således at det stod på ret køl. Umiddelbart efter afgik Condor til andet arbejde.

Skæring for brågerne forløb ligeledes planmæssigt. Under inspektionen inden det første løft fandt dykkerne en lossebom, som var i vejen og blev fjernet. Men da vraget havde sluppet bunden, og af Sigyn blev drejet 15 grader ud i kanalen for at blive slæbt nærmere land, hang det fast og kunne ikke flyttes yderligere. Det var for sent på dagen til at undersøge årsa-

gen, og vraget blev igen sat på bunden.

Dagen efter undersøgte dykkerne vraget, og fandt at en ankerkæde holdt vraget fast. Kæden blev kappet, og vraget sat på grund nærmere kanalbredden. Før det næste løft opdagede dykkerne, at kamhjulet til spandekæden ville kollidere med Odin. Der blev opbygget en tømmerkonstruktion mellem vragets kamhjul og Odin. Efter endnu et løft kunne vraget nu hales så langt mod land, at det ikke længere generede trafikken i kanalen.

Inden Sigyn forlod vrags nr. 23 for at bjærge vrags nr. 38 -

slæbebåden Atlas, undersøgte de svenske svømmedykkere stedet, hvor vraget var blevet bjerget, og bjergede forskelligt vragskud.

Arbejdet på Atlas, som lå længere inde i kanalen, blev påbegyndt den 3. februar. Her var bunden stenet, og det voldte svære problemer at få skåret skærewirerne under vraget. Arbejdet skred kun langsom frem, og et par gange sprang skærewiren i forsøg på at hale en bråge under vraget, og flere gange satte brågerne sig urokelig fast. Det blev besluttet at lade pontonerne løfte i de bråger, der var ført under agterskibet. Operationen lykkedes, og dykkeren konstaterede, at hælen var løftet 3 - 4 tommer. Dette lettede arbejdet, og efterfølgende blev også stævnen løftet for at lette skæringen herfra. Udover stenbunden døjede dykkerne også med stærk strøm, som flere gange tvang dem til



Svitzerdykkerne Aksel Jensen Krogh og Max Nielsen får sulten stillet imellem dykningerne.

at indstille arbejdet.

Den 17. februar - efter 14 dages hårdt arbejde var alle bråger på plads, og støttebjælkerne var monteret mellem Thor og Odin. Det første løft blev foretaget samme dag, og vraget blev slæbt mod lavere vand og sat på grund. Efter endnu 3 løft var en del af dækket over vandet. Der blev bygget en kofferdam over et skylight, således at kofferdammens åbning var over vandet. En dykker blev sendt ind i vraget for at lukke alle åbne køjer. Dykkeren lukkede og tætnede også døren til maskinrummet samt to åbne søventiler. Dykkeren måtte flere gange ned i vraget for at lukke eller åbne vandtætte døre.

Gange og rum blev under bjerg-

ningen løbende spulet rene for slam og svær dieselolie.

Den 21. februar flød Atlas, og pontonerne kunne afrigges og brågerne bjerges. Atlas afleveredes til en slæbebåd, der slæbte den til kanalhavnen.

Efter endt afrigging afsejlede Sigyn den 23. februar mod vrags nr. 23 for at fuldføre bjergningen af dette.

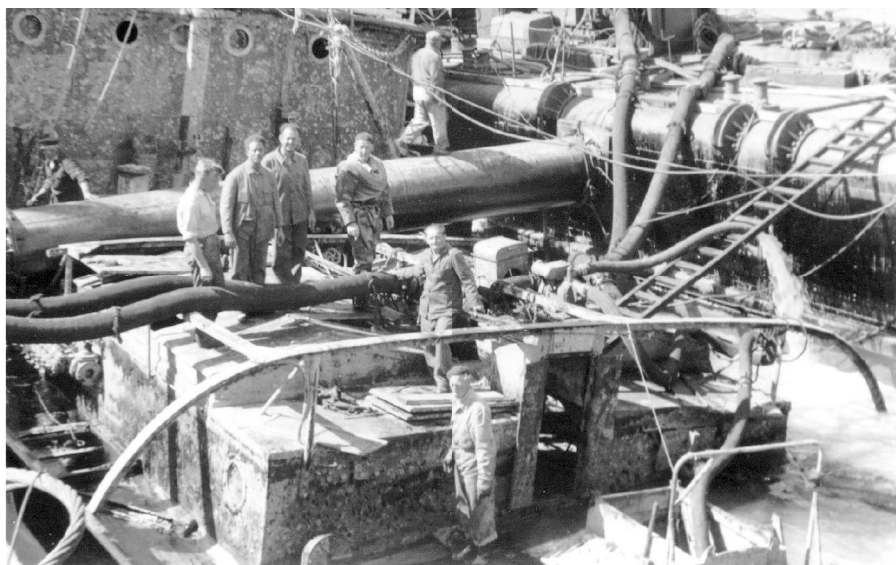
Efter endnu to løft på vrags nr. 23 var vragets dybdegang 11,5 meter, og det blev besluttet at bugser det til Port Said. Inden slæbningen surrede dykkerne pontonerne fast til vraget.

Sigyn, det italienske bjergningsskib Hercules og senere den hollandske slæbebåd Alblæsserdam slæbte vraget med en hastighed af 4 km i timen mod Port Said.

Det var meningen, at den sidste del af bjergningen skulle ske i Middel-



Atlas på vej ud af kanalen mellem Thor og Odin



Atlas under bjergning. Bag ved Atlas ses en hæveopntonerne og de svære bråger. Nederst til højre i billedet ses en kofferdam opbygget omkring en luge. Manden i dykkerdragt er chefdykker Aksel Jensen Krogh.

havet udenfor Port Said, men arbejdet med bjergning af vrags nr. 2 spærrede havnen, og vraget måtte slæbes på grund igen. For ikke at spille tiden, undersøgte dykkerne flere lokaliteter for om muligt at foretage nogle af løftene i havnen. Ved to lokaliteter blev der fundet ca. 2,5 meter mudder, hvilket var for meget til en rationel bjergning. En tredje landingsbane med hård bund under et mudderlag på ca. 1 meter blev fundet i yderhavnen.

Da vrags nr. 2 stadig ikke kunne passeres, besluttedes det at slæbe vraget til yderhavnen for at foretage løft her. Efter 2 løft konstaterede dykkeren, at en af hævecylindrene lå med kun 1 fod fri op til Odin. Hævecylindren ville komme i vejen og skulle fjernes, men nøglen til lufthanerne, som

skulle tømme hævecylindrene for luft, var blevet væk. En ny nøgle blev skaffet - men passede ikke. Båden blev sendt efter endnu en nøgle, som dykkeren konstaterede passede lige så dårligt som den første. Dykkerne målte ventiltoppen op, og der blev fremstillet en nøgle i maskinen. Fjernelse af hævecylindrene voldte flere problemer, og de blev ikke fjernet før efter endnu et løft.

Nu var afstivningsbjælkerne i vejen for vraget, og noget af vraget måtte bortskares. Men vinden opfriskede og søen forhindrede dykkeren i at anvende skærebrænderen for en tid.

Efter et af løftene skred vraget mod dybere vand, da brågerne blev slækket. Pontonerne måtte pumpes ud igen, og vraget blev flyttet til et mere

plant sted. Igen skred vraget og måtte slæbes til et nyt sted. Der blev foretaget flere vellykkede løft, og til sidst var vraget hævet så meget, at afstivningsbjælkerne kunne demonteres.

En del af vrages dæk var nu over vandet. En dykker blev sendt ned i vraget for at lukke en vandtæt dør mellem maskine og pumperum, hvorefter udpumpning fra pumperummet blev påbegyndt. Dækket over pumperummet måtte dog først tætnes med sejldug og lister. Der blev foretaget flere pumpninger i forskellige rum, men dækket var for medtaget og kunne ikke holde vandet ude trods adskillige tætninger med værk og stålplader. Dækket blev gennemgået grundigt og tætnet på ny. Over en mindre luge blev der bygget en kofferdam. Pumpningen kunne stadig ikke holde trit med vandindsivningen. Den jugoslaviske flydekran "Veli Joze" blev rekvireret til at tage et løft i vraget for at få dækket ud af vandet. Dette lykkedes, og medens vraget delvis hang i kranen, gik en dykker ind i det og tætnede naglehuller og revner. Et mandehul i dækket måtte skæres større, for at dykkeren kunne komme ind i rummene under mandehullet. Vraget blev afleveret flydende, og med dykker Hessing ombord klar til at starte pumperne, når det var nødvendigt. Den sidste bjergning af vrage nr. 23 havde været fra den 24. februar til den 20. marts.

Efter at have afleve-

ret vraget, afgik Sigyn mod vrage nr. 14.

Vrage nr. 14 var en gravemaskine på 1.200 tons. Bjergningen blev påbegyndt den 20. marts og afsluttet den 9. april. Sidste del af bjergningen blev foretaget på den samme rampe i yderhavnen, som blev brugt til vrage nr. 23. Vraget blev vendt og bjerget efter samme princip som vrage nr. 23. Bjergningsarbejdet blev dog generet af hård vind, og Thor og Odin måtte på et tidspunkt bringes i læ. Da blæsten efter 2 dage var aftaget, blev dykkerne sendt ned for at finde brågerne. Dette var ikke nogen let sag, da blæsten havde gjort vandet meget uklart og brågerne var sunket dybt ned i muddret. Det viste sig også, at vraget var skredet mod dybere vand, og at brågerne var kommet i uorden. For at bringe den ene bråge fri, var det nødvendigt at skære noget af vraget. Efter første løft og grundsætning af vraget viste det sig, at vraget sank



En del af mandskabet om bord på Sigyn. Gorm Plaschke står bagerst i mørk skjorte.

sammen med pontonerne, og der blev rekvireret en kran til at lette vraget. Igen blæste det op, og arbejdet med kranen blev forsinket. Også her blev det besluttet at fjerne spandenslæden for at lette vraget. En del af forarbejdet blev udført med autogenskærebændere af maskinbetjente fra Sigyns maskine. Svømmedykkere fra den jugoslaviske flydekran "Veli Jose" blev sendt i vandet for at frigøre slæden, dette lykkedes ikke, og efter flere forsøg hvor der blev skåret dele af slæden, blev der bestilt sprængstof til at frigøre slæden. Denne gang lykkedes det.

Problemerne var ikke ovre - vraget kom ikke ret op, og igen måtte "Veli Jose" hjælpe til, inden vraget kunne



Vraget af Atlas med Kold eller Tot i forgrunden.

afleveres på 5,5 meter vand øverst på rampen.

Det næste og sidste vrage, som Sigyn skulle flytte, var vrage nr. 13 - en gravemaskine på 1.900 tons der lå ved siden af vrage nr. 14's oprindelige position. Arbejdet med dette vrage blev påbegyndt den 10. april. Inden vraget blev rejst på ret køl, havde en hol-

landsk svømmedykker udlagt skærewirer på bunden, således at vraget kom til at stå på wirene, da det var rejst på ret køl. De første 4 bråger blev trukket under uden problemer, men så viste det sig, at en af skærewirerne var kommet rundt om en bråge. Sigyns dykkere klarede problemet.



Arbejdet er fuldført, og Eir tages ombord på en af hævepontonerne.



Men dette var ikke det sidste problem, skæringen og gennemhaling af brågerne gav flere problemer. Endelig den 18. april var alle bråger placeret. Pontonerne lå stadig ved vrags nr. 14, så dykkerne surrede brågerne fast til vraget. Under arbejdet opdagedes en kæde, der gik ud fra vraget. Skæreblander blev rigget til og kæden kappet. Sigyn gik nu tilbage til vrags nr. 14, hvor dykkerne bjærgede bråger m.v. Den 25. april havde Sigyn slæbt Thor og Odin til vrags nr. 13, og hollandske dykkere havde bragt hævecylindrene på plads ved vrags nr. 13.

Ved første løft blev vraget hævet 5 fod, og kunne herefter slæbes til yderhavnen på en udset plads mellem to vrags. Det viste sig nu vanskeligt at få brågerne fri, efter at vraget var sat på bunden. De følgende 2 dage blev der arbejdet med brågerne og alle på nær en blev bjerget. Den sidste lod sig ikke rokke, og blev kappet i vandoverfladen.

Maskinmester Gorm Plaschke på Sigyn har oplyst, at der var rigeligt at gøre med at bjerge de vrags, Sigyn



havde fået ansvaret for, og med at holde materiellet ved lige, således at det hele tiden var fuldt operationsklar. Så snart materiel som ikke konstant var i brug, som f.eks. den hånddrevne dykkerpumpe havde været anvendt, blev det adskilt, eftersat, smurt og igen samlet, således at det var klar til hurtig indsats, når der igen blev brug for det. Der var således ikke tid til nogen særlig kontakt til de øvrige skibe, udover hvad arbejdet påbød.

Mandskabet led dog ingen nød, der var rigelig med forsyninger og forplejning at få fra land, og stort set alt, der var brug for, kunne skaffes fra land. Postforbindelsen til Danmark var også upåklagelig, og der blev jævnlig tid til en tur i land. Når mandskabet havde fødderne på fast ægyptisk jord eller rettere sand, skulle de som identifikation bære et blåt armbind med "United Nations" i hvid tekst.

Da Sigyns arbejde var afsluttet, og inden kursen igen blev sat mod Danmark, blev besætningen af FN inviteret på en "turisttur" til Cairo. Her

så de det Ægyptiske Museum, den Blå Moske og Pyramiderne.

Den 30. april 1957 passerede Sigyn havnemolen og stod ud i Middelhavet med kurs mod Danmark.

Efter at rydningen af Suezkanalen var afsluttet, lod Smit og Svitzer fremstille et emblem, som blev sendt til alle, der havde deltaget i UNSCO - United Nations Suez Canal Operationen. Senere på året modtog alle til lige en bronze plaque, som Smit og Svitzer ligeledes havde ladet præge til minde om arbejdet med rydningen af Suezkanalen.

Suezkanalen skulle igen lide den skæbne at blive blokeret. Dette skete i forbindelse med 6-dagskrigen i 1967, hvor flere skibe blev sænket og kanalen spærret. Igen måtte det internationale samfund træde til og rense kanalen, som blev genåbnet i 1975.

Tak til Svitzer for adgang til deres arkiver. Tak til Gorm Plaschke (maskinmester på Sigyn) og Claus Jørgen Olesen (styrmand på Sigyn) for mange nyttige informationer om arbejdet i Suezkanalen.

Fane overdraget til selskabet



Ved selskabets generalforsamling fik selskabet af Jørgen Hansen (JH Teknik) overdraget Dansk Dykkerforenings fane. Fanen er med Dykkerforeningens logo og navn broderet på

blå dug, og vil være en pryd for en kommende permanent udstilling.

Dansk Dykkerforening er stiftet den 18. juli 1920 og er stadig i funktion.

Dansk Dykkerforenings historie er en væsentlig brik i den danske dyknings historie, og foreningens historie er derfor klart indenfor Dykkerhistorisk Selskabs interesseområde. Vi vil derfor benytte lejligheden til at efterlyse oplysninger om foreningen, og vi vil

meget gerne høre fra medlemmer, som har lyst til at afdække foreningens historie ved opsøgning af tidligere medlemmer samt ved søgning i arkiver.

Gamle dykkere dør aldrig



Fra venstre: Knud Martinussen, Bruno Müller, Ingo Pedersen, Tage Povlsen, alderspræsidenten Henry Petersen, 74 år, Christian Koudal, Ejvind Hansen, Bent Jobs. Nielsen, John Sebber, Knud Harpsøe (foran) Frank Sunesen, Jan Sørensen, Tom Skarritsø og Finn Reetz.

Med dette ordsprog blev det gjort muligt at samle 12 pensionerede minedykkere, der har gjort tjeneste under KGM, - Kattegats Marinedistrikt.

Initiativet blev taget af pensioneret minedykker Bruno Müller, der indledte indbydelsen med ordsproget "Gamle dykkere dør aldrig. .men lugter lige sådan ". Der var ingen der meldte afbud til arrangementet, der rullede af beddingen den 18. maj, hvor der blev budt velkommen i det forhenværende tjenestested, - Dykkerrummet på Flådestation Frederikshavn.

Efter hilsen på hinanden, blev der

udtrykt glæde over at ingen lugtede så slemt, efter årene som pensionister, og det blev bemærket, at man så faktisk ret frisk ud !

I velkomsttalen kom Bruno Müller ind på værdien af, at sammenholdet skulle fastholdes så længe det var muligt. Det var ikke kun på "dykker-siden", men i lige så stor udstrækning det sociale og kammeratlige der bar mange minder .

Foruden de pensionerede minedykkere, var maskinarbejder Knud Martinussen og teleteknikker John Sebber, der ligeledes var pensionerede, også indbudt. Disse to har igennem mange år vedligeholdt dykkertanken,

med luftforsyning og teleanlægget.

Det blev oplyst, at der var lavet en statistik over de 12 pensionerede minedykkere der nu var samlet:

Tilsammen har de dykket i 272 år med et gennemsnit på 23 år. Fem af minedykkerne har måtte stoppe før tiden på grund af skader. Den ældste minedykker havde været aktiv i 32 år og den yngste i 10 år. Det var ikke muligt at fastsætte hvor mange minner, bomber og andet, der igennem tider var uskadeliggjort. Man var enige om, at det var et tal med adskillige "nuller" bagved.

Senere på aftenen viste dykkerne deres evner på en bowlingbane og ved en efterfølgende middag.

Det blev en god og minderig dag, der resulterede i, at der skulle arrangeres en årlig sammenkomst i fremtiden !

Bruno Müller blev af de pensionerede minedykkere bedt om, at rette en tak til dem, der som "sponsor" havde været med til at gøre denne dag mulig:

Dykkerhistorisk Selskab
Minedykkersammenslutningen
Dräger Dykkerteknik
Flådestation Frederikshavn -herunder:
Kommandantskabet EMS, Kørselstjenesten, Velfærdskassen, Dykkerrummet

DC 55 renovering

Ved de seneste Dive Inn har det gamle blandingsgasapparat DC55 været fast aktør. Selskabet har fået flere af disse apparater fra Søværnet. Desværre er en vital del i apparaterne ikke længere funktionsdygtig som følge af ælde. Det drejer sig om overføringsventilen i bunden af den inderste bælg (se DHT nr. 8). Philip Nathansen har gjort et stort arbejde for at yde disse ventiler "kunstig ånde-rætt" inden apparaterne skulle demon-streres. Da Philip ved sidste eftersyn konstaterede, at nu gik den ikke læn-gere, tog han kontakt til Aqua Lung - La Spirotechnique, Military Depart-ment i Frankrig der producerer DC55 i en modificeret udgave. Modifikati-onen omfatter bl.a. den noget sarte overføringsventil.

Som alle andre steder hvor selska-bet har henvendt sig med de sædvan-ligvis specielle opgaver, var der stor velvilje til at hjælpe, og efter få dage modtog Philip en pakke med 6 stk. af den gamle type overføringsventiler og 6 udblæsningsventiler uden bereg-ning.

Det DC55 apparater vi anvender til demonstration, er nu gennemrenove-ret og udstyret med de nye ventiler, og fungerer som da det blev fremstil-let for ca. 30 år siden

Donationer

Allan Greisen, Assens: 2 stk. Dräger PA 34 røgdykkerapparater uden fla-sker. Conrad Rye-Holmboe, Bergen, Norge: Pose med reservedele. La Spiro-technique, Military Department: ventiler til DC55. Edin Rasmusse, Ebeltoft: Bøgerne: Hermann Stelzner - Taucher Technik 1943, Dykeriarbeten 1975, Otto Lerris - Teori for Sportsdykkere 1968, E.R. Cross - Underwater Safety 1955. Selskabet vil hermed gerne takke giverne.



NAUTIEK

**STANDARD
DIVING
EQUIPMENT**

Van Polanenpark
182, 2241 R W
Wassenaar, Holland.

Tel. 00 31 7051 14740

Fax. 00 31 7051 78396

Email: nautiek@wxs.nl

Website: www.nautiekdiving.nl

Dive-Inn i Ebeltoft

Som det er sædvane, er selskabets Dive-Inn beriget med godt vejr. Lørdag den 18. august 2001 var ingen undtagelse.

Den første del af Dive-Inn' (den våde del) blev gennemført i det nærliggende havnebassin. På programmet var 2-boltsudstyret, trykluftapparaterne Dräger PA61/II Atlantic og PA37, blandingsgasapparaterne Fenzy DC55, det russiske IDA 71, AGA's ACSC, Dräger iltapparaterne T2 og Model Norge samt Philips manuelle lukkede digitale blandingsgasapparat Model PN Mark 2. Helt upassende havde højtryksmanometeret på dykkeautomaten fra Drägerwerk valgt at "stå af" netop denne dag. Heldigvis reddede Edin Rasmussen demonstrationen af 2-bolt udstyret ved at fremskaffe en blindprop fra sit værksted.

Afprøvnings af apparaterne, drøftelser af fordele og ulemper, assistance til en fisker som havde fået noget i skruen, blev overværet af godt 20 medlemmer, samt et vekslende antal turister og borgere fra Ebeltoft, som havde fundet vej til havnen i det gode vejr. Formanden fra Norges Dykkehistoriske Selskab tidligere Marinejæger og nuværende medarbejder ved Norsk Undervands Institut Vidar Fondevig med frue deltog i arrangementet.

Ved 4-tiden var der dykket færdigt, og selskabet fortrak til Ebeltoft Marinestue, hvor grillen blev tændt. Her fortsatte snakken om dykkehistoriske og beslægtede emner over og efter bøfferne - uden pauser. - Tak for en god dag til alle.

På modstående side ses billeder fra dagen.



Nye medlemmer

Bonnesen, Lene, studerende	Gadstrup
Hansen, Ejvind, minedykker	Sæby
Hansen, Jens Schou, marinearkæolog geofysik	Gilleleje
Harpsø, Knud, minedykker	Ebeltoft
Lund, Dion K.W.	Aalbæk
Martinussen, Knud, dykkertanktekniker	Frederikshavn
Nielsen, Bent Johs., forsikringsrådgiver	Frederikshavn
Olsen, Gunnar Egede, lærer	Jægerspris
Petersen, Henry, minedykker	Frederikshavn
Poulsen, Tage, minedykker	Frederikshavn
Reetz, Finn, minedykker	Strandby
Sebbe, John, dykkertanktekniker	Aalborg
Skarritsø, Tom, minedykker	Ebeltoft
Smedegaard, Ole	Hørsholm
Sørensen, Jan, minedykker	Frederikshavn
Vettergren, Frank, chauffør	Hundested
Quatre Force Diving, dykkercenter/skole	Århus

DYKKEHISTORISK SELSKAB

Dykkehistorisk Selskab er stiftet i Ebeltøft den 17. november 1996 af en bred kreds af dykkeinteresserede fra såvel erhvervs- som rekreativ dykning.

Dykkehistorisk Selskab har til formål, at arbejde for bevarelsen af vor dykkehistoriske arv indenfor den erhvervsmæssige, videnskabelige, militære og rekreative dykning.

Endvidere i videst mulig omfang, at søge at identificere, registrere, bevare og vedligeholde genstande og arkivmateriale, der vedrører dykningens historie, eller senere kan blive af historisk interesse, samt at formidle viden herom.

Selskabet vil søge at samle interesserede fra alle dykningens områder til en fælles indsats for at bevare vor dykkehistoriske arv og danne ramme om dykkehistoriske studier, drøftelser og aktiviteter, samt være ramme om et socialt samvær mellem dykkehistorisk interesserede.

Selskabet samarbejder bl.a. med The Historical Diving Society i England.



Formand:

Paul Erik H. Christensen
Langelandsgade 197 2.th
8200 Århus N
Tlf.: 86 103100

Næstformand:

Mads Gulløv
Nivå Stationsvej 3
2990 Nivå
Tlf.: 49 143486

Kasserer:

Gunnar Broge
Tværgade 7
8300 Odder
Tlf.: 86 544380

Sekretær:

Sven Erik Jørgensen
Kirsebærvej 5
8471 Sabro
Tlf.: 86 948509

Bestyrelsesmedlem:

Philip Nathansen
Fridtjof Nansensvej 32
8200 Århus N
Tlf.: 86 168297

Søværnets repræsentant:

Orlogskaptajn E. T. Jensen
Søværnets Teknikskole
Dykkerkursus
Nyholm
1439 København K
Tlf.: 32 664610

Home page:

<http://home0.inet.tele.dk/dhsnet>