

# SIGNALLINAN

NR 3

SVENSK DYKERIHISTORISK FÖRENING

September 1998

## Dykarledarens spalt 980924

Jag har tre aktiviteter att rapportera i detta tredje nummer av Signallinan. Vi har tyvärr inte ännu fått in någon frivillig kraft som vill ta sig an att bli "redaktör". Detta betyder att bladet denna gång är magrare än de tidigare. Signallinan återspeglar föreningens aktivitetsnivå och alla är välkomna att bidra.

### INFORMATION RÖRANDE TANKHUSET.

Styrelsen för SDHF träffade den 22/9 Anders Björklund och Maths Rigelius från Sjöhistoriska museet för att arbeta fram en handlingsplan för Tankhuset. Sjöhistoriska museet satsar ca 100 000 kr/år fram till och med år 2000. Dessa medel skall användas för hyra till Kungliga Djurgårdsförvaltningen samt för investeringar i huset såsom el- och vatteninstallationer. Elinstallationerna är klara i september och vatten räknar man med skall finnas i huset senare i höst. Målsättningen från Sjöhistoriska museets sida är att Dykerimuseet i framtiden skall vara självbärande. Detta betyder att entréavgifter och andra inkomster skall täcka de utgifter som finns. Idag är driftkostnaderna utan personal-kostnader beräknade till ca 30 000/år. Om det överhuvud taget skall finnas en chans att lyckas krävs det att föreningens medlemmar ställer upp och hjälper till att ha huset (museet) öppet under veckoändar i framtiden. Om detta är realistiskt återstår att se. Man räknar från museets sida också med att SDHF medlemmar ställer upp och hjälper till med renovering av husets insida och eventuella föremål för att museiplanerna skall kunna förverkligas.

### Provöppet och invigning

Som en första preliminär målsättning bestämdes att vi bör försöka att ha "provöppet" och kanske genomföra någon typ av invigning i samband med nästa Skärgårdsmässa, dvs pingsthelgen 1999.

### Arbetsaftnar

Hans Lennart Olsson, föremålschef och C-G Olsson, fotochef vid sjöhistoriska museet skall hjälpa oss med arbetet att åstadkomma ett museum. Som lämplig aktivitetsdag nämndes tisdagkvällar. Första tillfället blir tisdagen 17/11. Sjöhistoriska har då kvällsöppet och vi kan disponera lokal där för arbete som inte kräver verksamhet i själva tankhuset. Det kan vara lämpligt att gå igenom gamla foto, göra skärmar, renovera småsaker etc under den kallaste vintertiden eftersom tankhuset bara kommer att hållas vid några grader över noll för att inget skall frysa. Om vi orkar med en eller två tisdagar per månad får väl framtiden utvisa.

Dessa aktiviteter hoppas jag skall bli välkomna möten och chanser till samvaro för medlemmarna. Anmäl så snart som möjligt till klubbmästaren om Du har möjlighet att hjälpa till. Det är inga bindande löften ni behöver lämna, men det ger oss en möjlighet att göra en rimlighetsbedömning av vad vi kan ta på oss i samband med att skall träffa sjöhistoriska museets folk för att planera vidare. De av oss som har tid och möjlighet att träffas lördagen 17/10 på tankhuset, se separat kallelse, kan diskutera arbetsaftnarnas utformning och målsättning.

## FÖREMÅL FRÅN CARL-AXEL STRÖMERS OCH ARNE ZETTERSTRÖMS VERKSTAD SAMT AVSKRIFTER AV DOKUMENT OCH BREV.

I samband med att Carl Axel Strömer förbereder avflyttning från sitt hus på Terassvägen 6, Bromma där hans och Arne Zetterströms verkstad var belägen, överlämnades den 8/9 avskrifter av korrespondens mellan Arne och Carl-Axel samt föremål till Svensk Dykerihistorisk Förening. Föremålen hade Carl-Axel och Arne arbetat med under sin ungdom och kompanjonstid på 40-talet. Vid överlämnandet närvarade förutom Carl Axel Strömer och hans dotter Christina Strömer-Wilson, föreningens vice ordförande Bert Westenberg och ordförande Hans Örnhagen. Nedan följer min dvs en lekmans beskrivning av de mottagna föremålen. Vi hoppas att Carl-Axel Strömer skall kunna komma till Tankhuset 17/10 för att berätta om föremålen.

1 Modell av hävningskompensator - en mekanism med vilken en dykarplattform kan hållas på konstant djup under sjöhävning. Tekniken bygger på en bottenvikt som påverkar en växelventil till ett pneumatiskt system, vars kolv styr avståndet mellan två flerskurna block över vilka bärlinan till plattformen löper. När, pga fartygets rörelser, spänningen i linan till bottenvikten minskar, matar växlingsventilen ånga eller tryckluft till kolven som ökar avståndet mellan blocken och plattformen lyfts relativt fartyget och förblir på oförändrat avstånd från bottenvikten. När fartyget sedan rör sig åt andra hållet sker det motsatta.

2 Elektrisk gasvärmare (ej helt färdig) Motståndselement från två elektriska kokplattor är försedda med ett stort antal kopparnitar som ger ytförstoring och virvelbildning. Allt är inkapslat i en mässingdosa. Värmaren var avsedd för att kompensera för de stora värmeförluster dykaren drabbas av vid dykning till stora djup där gasens specifika värme är stort och värmeförlusterna från luftvägarna kan leda till en nedkylning av hela kroppen även om dykardräkten är väl isolerad.

3 Elektrisk luftpump för akvarier med tillhörande elektriskt kopplingsschema. Pumpen består av ett glasrör med en tung mjukjärnskolv. Elektriska spolar lyfter kolven, som sedan sjunker ner av gravitationskraft. Ett separat rörsystem pumpar samtidigt olja för kolvens smörjning och tätning mot glasröret.

4 Akvariehävert för kontroll av konstant vattennivå i akvarium med genomströmning.

5 Gipsmask. Efter Arnes bortgång tillverkades två gipsmasker av en mall som ursprungligen gjutits av Arnes ansikte med avsikten att tillverka en fågelskrämma. Denna tillverkades aldrig men mallen sparades. Den överlämnade masken tillhörde Arnes mor, som hade den placerad tillsammans med ett ljus och en bukett blommor (ofta tulpaner) i bostaden.

Man beslutar att låta sjöhistoriska museets fotografer dokumentera verkstaden i det skick den nu har. (Verkstaden är delvis omärandad sedan Strömer och Zetterström arbetade där.)

I samband med att Carl-Axel berättade om föremålen bjöds vi av dottern Christina på kaffe med en underbar vinbärspaj i eftermiddagssolen i trädgården. Svensk Dykerihistorisk Förening tackar för dokument och föremål. Ordförande och vice ordförande även för kaffe och paj.

Västerhaninge 980924  
Med bästa dykarhälsningar  
Hans Örnhagen

## MÖTE I DYKTANKHUSET SAMT NEPTUNBOLAGET Av Klubbmästaren

Så hade då dagen kommit för vårt möte i tankhuset, solen strålade och det var riktigt varmt och skönt. Men vad hände vid tankhuset? det formligen vimlade av folk och det var helt omöjligt att komma fram. Det var en skärgårdsmässa utanför med flera tusen personer som cirkulerade runt alla stånden och båtarna, vi fick i alla fall vara ifred inne i huset.

Det traditionella ölbordet stod uppdukad inne i huset och ölen gick åt som smör i en het stekpanna. Men det var inte så konstigt eftersom huset var ordentligt uppvärmt i solgasset.

Medlemmarna minglade och pratade dykarminnen, Bengt Börjesson gammal dykarlegend som numera bor i Spanien var på besök i Stockholm och kom till mötet, det var mycket roligt!

När klockan började lida så transporterades medlemmarna med minibuss till värtahamnen där NEPTUNBOLAGETS kontor ligger. På plats riggades en möteslokal till i korridoren utanför Neptunbolaget.

När mötet öppnats hölls en tyst minut för Jan Sundlöf som nyss hade avlidit efter en tids sjukdom.

Mötet fortsatte och under tiden cirkulerade hjälmen för att dra in medel till föreningen. Jag ringde till Rune Annander uppe i Junsele för att hälsa från mötet. Han var mycket sugen på att komma ner men lyckades inte med det företaget. Dragning skedde i föreningens lotteri där 1:a priset gick till Nicklas Holmström. Karl-Gerhard Bolin, vår värd från Neptun berättade om företagets historia i sammandrag, varefter lokalerna besiktigades med dess unika tavlor på väggarna och T-dykaren som stod inne i förrådet.

Den lilla öl som fanns kvar gick åt i ett nafs innan vi såg på tre stycken unika filmer från Neptuns filmarkiv. Vi började med en äldre Vasa film, den hade filmats i alla fall under vattnet av en av mötesdeltagarna! nämligen Bengt Börjesson, därefter såg vi två filmer från bärgningar som Neptunbolaget utfört, dessa var stumma och skulle nog ha behövt en kommentator som vet vad filmen handlar om. Vi såg i alla fall något unikt då filmerna knappast hade setts på de närmaste åren.

När mötet gick mot sitt slut återställdes lokalerna och smågrupper började transportera sig in till gamla stan där jag bokade bord åt oss nere i valven på källaren Diana, där finns mycket "svart" ek på väggarna och en gemytlig atmosfär. Då jag känner en av delägarna hade vi fått ett mycket fördelaktigt pris på maten.

Vi åt av "sillekan" som var fylld av olika sillsorter, på den kunde man backa om, om man var riktigt hungrig. Stämningen var på topp när klockan började bli mycket. Deltagarna hälsade på varandra och började lomma hem, med tomma plånböcker dock eftersom klubbmästaren tagit alla pengar på lotter och öl.

CURT LINDBLAD

## Expedition Röda Havet

SVENSKA SPORTDYKARES ÄVENTYR

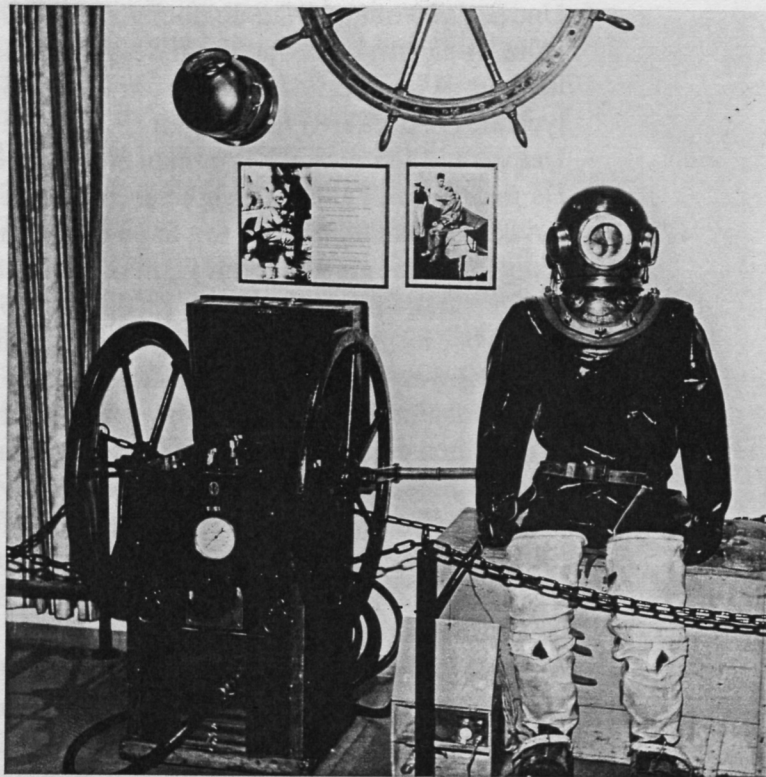
I RÖDA HAVET



ALBERT BONNIERS FÖRLAG

STOCKHOLM

### 4:e Priset



**Örn av Kramfors**    Av Rune Annander  
Fortsättning av bärgningshistorien:

Enligt noteringar inträffade ett dramatiskt haveri utanför Grindö, Loftahammar, i Västerviks skärgård fredagen den 10 september 1954 då bogserbåten Örn av Kramfors förliste på några minuter, nordväst Stådsholmens lotsplats.

Bogserbåten på 67 brutto registerton gick till botten på ca. 15 till 20 meters vattendjup efter en grundstötning då en prick saknades på 2 meters grundet Fällbådan. Bogserbåten gick med bogseringar från norrlandskusten till Norrköping samt till Blankaholm för Holmen bruks räkning, den hade förmodligen själv varit orsak till att pricken saknades då det kan vara nog så svårt att manövrera ett släp som är ett par hundra meter långt bestående av timmer samt massaved.

Det var på återresan från Blankaholm detta hände den var alltså inte bogserande den hade däremot ca 40 ton. buntkätting i retur för nya buntar från norrlandskusten, den låg väldigt djupt tack vare lasten, hade ett fribord på några decimeter.

Ombord var sju personer, Kapten Grimsen, styrman, maskinisten, en däcksmän kaptenens hustru samt dotter och en väninna till henne båda i 14 års åldern, dessutom en hund vilket senare visade sig vara en stor fara i och med att han klättrade upp på axlar och huvuden där de låg i vattnet hustrun var ej simkunnig med påföljd att hunden snabbt fick henne under vatten kaptenen fick dock se hennes hår ett par meter ned i det klara men kalla vattnet, han lyckades med att få henne upp till ytan dottern var heller inte simkunnig men henne tog styrmanen hand om.

Örn hade passerat MS Äran en skuta gående på kusten, hon var hemmahörande i Malmö måhända hade hon fått sitt namn efter pansarskeppet Äran som hela kriget skyddat Malmö hamn.

Från skutan hade man följt hela händelseförloppet och tack vare ett snabbt ingripande av hennes besättning blev samtliga räddade, även hunden.

Under ca. 20 minuter låg de dock i vattnet kämpande för sina liv, kaptenen kunde hålla sin hustru ovan vatten till dess han fick hjälp med att få henne i Ärans livbåt hon var då medvetlös men genom konstgjord andning under närmre en timmes tid lyckades man få liv i henne igen.

Det var kusliga minuter som man aldrig glömmer sade kapten Grimsen efteråt.

Då man förlorat alla tillhörigheter, bostad m.m. var det ändå skönt att få tak över huvudet tyckte man då de tog in på Centralhotellet i Västervik, det kunde ha slutat riktigt illa om inte MS Äran varit så nära dem.

Tidigt lördag morgon åkte vi ned till Grindö där jag avtalat med en fiskare Petterson om en båt för undersökning av platsen, tog både lätt och tung utrustning med då kaptenen ville att jag skulle försöka taga mig in i hans hytt för att söka efter hans plånbok innehållande ersättningen för nedbogseringen av buntar, 7 000:-låter inte mycket idag men det har blåst många vindar sedan dess.

Kvällen innan hade hamnkaptenen i Västervik ringt upp mig, Schotenius var hans namn jag hade gjort en del arbeten tidigare för hamnens räkning som tydligen var till belåtenhet kontroll av inseglingsrännan bland annat, han frågade mig om mina möjligheter att räkna på en eventuell bärgning, han skulle själv fungera som kontrollant åt försäkringsbolaget.

Efter att vi tagit en överblick av öarna i granskapet möjligheten till skydd samt lä det var höst man kunde räkna med ostliga stormar, skydd från öster var närmast obefintligt men en ljusning var Kårö hamn som låg alldeles innanför bara någon timmes gång under inbogseringen av bogserbåten man kunde inte räkna med mer än

några få knop därvid .

Stormar ofta med många sekundmeter kunde även sända ned bogserbåten på ett större djup vilket skulle fördyra bärgningen det var alltså ett visst risktagande .

För att bärga en sjunken båt av någorlunda storleksordning krävs åtskilligt, dykare , personal som har sjövana ,utrustning ,bärgningsbåtar samt gärna tillgången till en pontonkran något jag kunde ordna från Harmstorf i Kiel som jag just inlett samarbete med det krävs också kapital ,lån var inte lätt att få för så riskyllda företag som bärgning emellertid var Harmstorf inte hutlös för 700:-dag skulle jag få hyra pontonkran med besättning under förutsättning att jag kunde ordna möjlighet för honom att få utföra en del bärgningar samt skeppsupphuggningar efter den svenska kusten . Vid Kungsgrundet i Västerviks skärgård låg några fartyg som vi gemensamt lyckades med att få skära upp vilket resulterade i att Harmstorf hade ett par års arbete med Västervik som bas han bekostade därför uppresan med pontonkranen .

Relativt ung hade jag stora förväntningar på vårt samarbete samt utgången av denna bärgning ,bogserbåten hade sjunkit inom loppet av några minuter ,bärgningen kunde taga åtskilligt längre tid ,hur mycket avgör väder samt vind .

Vid de uppmätningar av bottenförhållandena på platsen visade det sig att den låg på en berg håll med ett snittdjup av 15 meter ,nedanför var djupet 25 till 30 meter .om vi misslyckades med lyftet så var stora möjligheter för att bogserbåten skulle kana ned på detta större vattendjup varvid bärgningen skulle avsevärt fördyras .

Efter dessa undersökningar av botten gjorde vi så i ordning en tung utrustning för undersökning av båten Kaptenen hade bett mig om att taga mig in i hans hytt för att söka bärga hans plånbok innehållande 7000 :-det avgjorde valet av utrustning med lätt utrustning skulle jag visserligen röra mig lättare vilket kunde vara en fördel när jag skulle konstatera huruvida skrovet hade några skador ,den skulle dock ha sin begränsning tidsmässigt dessutom hade jag inte telefon i den .

Det visade sig ganska snart att valet var det rätta ty när jag gått runt och besiktigat skrovet ,det hade inga skador man kunde alltså räkna med att efter lyft upp till ytan skulle man kunna inleda läns pumpning ,då var det dags för nästa fas tog mig upp till kaptenens hytt där jag sökte bryta upp dörren med dykarknivens hjälp varvid den bröts utav dörren hade svällt ,den satt ohjälpligt fast i sina karmar efter att då sett mig om beslöt jag att försöka taga mig in genom fönstret till hytten ,vanligt glas sade kaptenen rutan var 60 cm i fyrkant ett gränsfall om det var möjligt taga sig in den vägen med så kallad halvkostym hade det varit en omöjlighet ,efter att rutan krossats rensade jag med kniven bort resterna av glas som satt i fönsterkarmen tog mig därpå försiktigt in provande några gånger hur det var att taga sig ut igen slagsidan gynnade dock möjligheten ,den slagsida som så hastigt sänkt båten då vattnet rusade in i maskinkappen vilket beredde maskinisten väldiga problem att taga sig upp längs lejdaren den gynnade mig .

Över min hjälm flöt ett skrivbord ,en stol diverse kläder ett litet bord,då golvytan inte var mer än 2 x 3 meter hade jag inte stor yta att röra mig på inte heller tycker man att avsöka ,började med att leta igenom alla kläder i garderoben sedan skriv - bordets lådor det lilla bordet ,plånboken var borta ,i detta ögonblick talade Grimsen om att han hade idrottsmärken i metall på insidan av den mitt sökande förlades där - med till durken och i det djupast belägna hörnet bakom ett element dit hade den forslats av inströmmande vatten .

Talar inte om att jag funnit den ,lirkar av min ena dykarsko vilket är nog så besvärligt att utföra i vattnet ,lägger plånboken däri sätter så på den igen men lyckas inte

med att spänna remmarna ordentligt ,meddelar att nu ger jag upp expositionstiden är redan ett par timmar ,är föremål för etappuppstigning ,skon hänger dock med upp till ytan ,väl på däck ber jag kapten Grimsen taga av min sko ty den klämmer så våldsamt har försökt lätta på remmarna tidigare ,ber honom titta om det kommit någon skräp i skon varvid han ger upp ett glädjetjut där är hans plånbok innehållande hans arvode för transporten till Blankaholm ,sedlarna hängdes på tork i hotellrummet på ett klädstretch i glädjen lovade han mig att han skulle göra allt för att jag skulle få bärgningen men det är dock ett anbudsförfarande förknippat med en myckenhet förarbete för att få fram ett konkurrenskraftigt ,pris tack vare mitt samarbete med Harmstorf ett relativt stort företag inom bärgning kunde mitt lilla företag lämna ett pris som var lägst .

Vi hade några månader diskuterat möjligheten att plocka upp en del skrot av vrak sedan kriget tillsammans ,mitt företag skulle söka bärgningsrätten då han inte fick utföra något dykeriarbete på den svenska kusten ,nu fick vi möjlighet att närmre lära känna varandra jag var ner till Kiel för att se vad han kunde erbjuda det hade funnits mycket att göra med bärgningar runt Tyska vatten ,beslöt mig så för pontonkranen som lyfte 100 ton detta betydde att pontonkranen skulle lyfta aktern medan jag hade att ordna lyft av stäven ,vi riggade ett lyft över förstäven på vårt depå fartyg en skuta på ca 100 registerton .

Skall kanske tillägga att jag kastade in ett anbud på 35 000 kr.det låter inte mycket det var kanske lite lågt Transport-bolaget låg närmast därefter Neptun förmodligen kunde mitt bud legat högre ,ville gärna in på bärgningsmarknaden samtidigt som jag väntade mig mycket av samarbetet med Kiel ,ingen visste något därom det var förmodligen många som inte trodde att bärgningen skulle lyckas så sent på året.

Inledde bärgningen med att bärga den tunga kättingen som låg i kättingboxarna för och akter med andra ord vi befriade bogserbåten från ca. 40 ton i tyngd vilket skulle komma oss till godo vid lyftet ,det tog ett par dagar att lasta in kättingen på depå - fartyget ,under tiden var pontonkranen på väg den hade lång väg att färdas ,den bogserades av en bogserare farten var ca 3 knop .

Kättingen var sammanfogad till en längd medelst en form utav klockkoppling säkrad med en ståltråd så det gällde bara för mig att lyfta luckan av gjutjärn från sin runda ram i däck ,söka rätt på kättingens ände som naturligtvis förflyttats vid den häftiga törnen mot grundet samt slagsidan ,därefter koppla den till upphalningsvajern mina hjälpare sänt ned därmed var mitt arbete gjort ,medan kättingen halades ombord kunde jag taga en paus innan det var dags att koppla nästa kätting i sin box under däck samt få den upphalad .

Pontonkranen kom upp en eftermiddag vid tretiden varvid vi omedelbart på den tyska kranchefens inrådan gick igång med att anbringa brokarna under haveristen samt beställa bogserhjälp från sågen vid Blankaholm men under arbetets gång tilltog den ostliga vinden så att när vi hade klart för lyft ansåg vi i den svåra sjögången ett försök vara uteslutet vi kopplade loss samt begav oss in i lä ,i Kåröhamn där vi låg en hel vecka ,vi spelade kort ,tyskarna sjöng tyska sånger till gitarr någon gång tog vi en öl tillsammans allt medan vinden tjöt i trätopparna .

Bogserbåten från Blankaholm hade jag sänt tillbaka ,de lovade mig att jag kunde ringa även nattetid om väderutsikterna såg lovande ut ,det lyssnades hela tiden på underrättelser för sjöfarande ,radion var en stor tillgång.

Hur trevliga tyskarna än var kostade varje minut mig pengar samtidigt som kapten Grimsen gärna såg sin båt på slip det var nu inte inte mycket vi kunde göra åt väder-

leken ,så här år års måste man räkna med stormdagar det hade jag klart för mig men givetvis tänkte jag ekonomiskt också ,dag efter dag rann bort men så blev det plötsligt västliga vindar sjögången slogs hastigt ned nu hade vi lä av land ,det blev rusning till telefon för att beställa hjälp med bogsering ,ringde även till Chottenius ,hamnkaptenen i Västervik han ville närvara vid lyftet för att kunna föra försäkringsbolagets talan .

När vi kom ut till Fällbådan var det spegel blankt jag gjorde klar den ena tungdykar-dräkten för nedstigning hade två stycken liggande på däck den ena skulle reservdykaren vid behov snabbt kunna klä på i den händelse jag av någon anledning behövde hjälp med någon ting ,från en kompressor leddes luften i slangar via kikkranar till dykarna ,dräkterna en Siebe Gorman samt en Emil Carlsson heldräkt disponerades på så sätt att Lönnqvist hade Sieben själv hade jag med förkärlek Emils heldräkt . Vår siesta var slut nu väntade åter allvaret efter som brokarna lämnats på plats var det bara att sammankoppla dem med lyftvajerarna .

Då jag gick ned cirkulerade luften i hjälmen varför jag gjorde som jag brukar ,hoppade från däck ned i vattnet ,hade Draeger automat som försåg mig med luft den gav tillräckligt varefter man sjönk ,emellertid hade den andre dykaren fått för sig att luften var fel kopplad så han slog över kiken så att luften gick till utrustningen på däck med påföljd att jag blev utan .

Hamnkaptenen stod emellertid lutad över relingen ,han tittade ned följde med blicken dykaren kunde därvid konstatera att någon luft släpptes inte ut ,telefonförbindelsen med hjälparen var tydligen inte klar så mina rop hörde ingen .

Efter att man konstaterat felkopplingen samt fått kontakt med mig i dyktelefonen fungerade allt igen det fick gälla som varning samt ändring av rutinerna det hade inträffat till följd av den iver att så fort som möjligt få bogserbåten hängande i våra lyftmöjligheter ,pontonkranen kunde lyfta 100 ton vid 11 meters utligg från pontonkanten 50 ton vid 32 meter utligg drivkraften var ånga ,vad vi kunde lyfta i förstäven kunde vi inte med säkerhet avgöra ,på stranden till en av öarna hade vi sett ut samt inköpt en kraftig tall den blev placerad i stäven på skutan vi hade som depå samt försedd med flerskurna block och vajer som var anslutet till ett handspel inte för att direkt kunna lyfta snarare hålla kvar Örn på det djup förstäven befann sig . Vår mening var att så fort som möjligt komma in i lä med hjälp av Blankaholms bogserbåt i Kåröhamn för att där fortsätta vår bärgning med lyft samt läns-pumpning . Vinden ökade ,med den också sjöhävningen rakt från öster denna gång hade jag dock ingen lust att avbryta ,i diskussionen med kaptenerna kom vi så överens att kunde vi bara komma ett par sjömil norröver så skulle vi få sjön rakt akter ,med ens skulle så de värsta problemen vara ur världen vi lyfter Örn så litet som möjligt över botten i den händelse något skulle brista .

Blankaholms bogserare drager oss sakta fram efter någon timme har vi nått brytpunkten där han kan byta kurs vi stävar nu med vind i ryggen mot Kåröhamn allt medan vinden samt sjögången tilltager nu är jag betydligt lugnare men ser i det tilltagande mörkret hur dyningen slår långt upp över däck men kommer från rätt håll den hjälper oss framåt .

Det är mörkt sedan flera timmar när vi så når helt i lä ,nu återstår att läns-pumpa henne vilket jag vet inte skall vålla några problem vi går därför till kojs dagen har varit lång ,den tyske kaptenen vill att vi skall arbeta vidare jag låter honom därför lyfta aktern upp på grunt vatten så att däck kommer över vatten .

Pontonkranen kan nu efter att vi fastgjort Örn akter vid en kraftig tall avlastas

Vi går alla till en försäkrar jag välbehövlig vila för att så tidigt starta med att lägga en ny lyftvajer under bogserbåten då den tyske pontonkaptenen tycker att det är säkrast får dock tillsägelse att noga tillse att några skarpa hörn inte kan skada vajern då den är helt ny ,de andra är tycker han för svårhanterliga för mig under vatten . Läger därför stock samt plank mellan skrov och vajer efter att tysken så lyft förstävven över ytan kan vi så begynna med läns pumpningen ,efter någon timme är hon helt tom på vatten flyter själv .

Det visar sig nu att den nya vajern jag fått utav den tyske kaptenen är starkt v-formad ,lovar honom ersättning för den varefter vi är helt överens .

Blankaholms bogserare har legat kvar över natten i Kåröhamn, nu återstår inbogsering till Västerviks hamn där Örn skall tagas på slip för översyn samt en nödvändig reparation efter att nära en månad legat under vatten .

Det blev dock tid för defilering i hamnen innan jag gick upp till hamnkaptenen för att hämta min check för utfört arbete ,därefter till banken för att byta checken mot kontanter där tyckte man dock att jag inte skulle taga ut hela beloppet utan blott för de utgifter jag hade till manskap m.m.samt det som kunde vara skäligt för min egen del emellertid ville jag en stund kunna känna frukten av ett för oss lyckat bärgningsarbete samtidigt som jag ville göra rätt för mig emot dem som varit inblandade . Bankfolket kastade märkliga blickar mellan varandra ,det var kanske inte så vanligt 1954 och på en så liten ort som väl ändock Västervik var att någon tog ut så mycket i kontanter på en gång ,fick ut hela beloppet som stuvades i min hustrus beutibox hon hade kommit ned från Norrköping dagen till ära ,vi tog in på stadshotellet där vi bad portieren taga hand om beutiboxen med dess innehåll över natten nämnde dock inte vad den innehöll att förvara den i trygghet .

Efter en skön sömn i lugn ,en god säng ingen blåst intet vågskvalp gick jag på morgonen ned till receptionen för att betala hotellräkningen samt hämta beutiboxen ,döm då om min förvåning då han böjer sig ned samtidigt frågar , var det den här ,lyfter upp den och ställer den framför sig ,den har alltså stått där hela natten .

Alla återvände den dagen hem till sitt alla utom kapten Grimsen som hade sin bogserbåt på varvet samt pontonkranens kapten med besättning och pontonkranen som omedelbart kunde starta med fartygsupphuggning över vintern därefter kom det tyska dykare upp saftiga pojkar som man med förundran såg hur de tog sig genom halsringen på Draeger utrustningen dykarna ,män i 100 -120 kg klassen försvann snabbt igenom den trånga halsringen till dräkten.

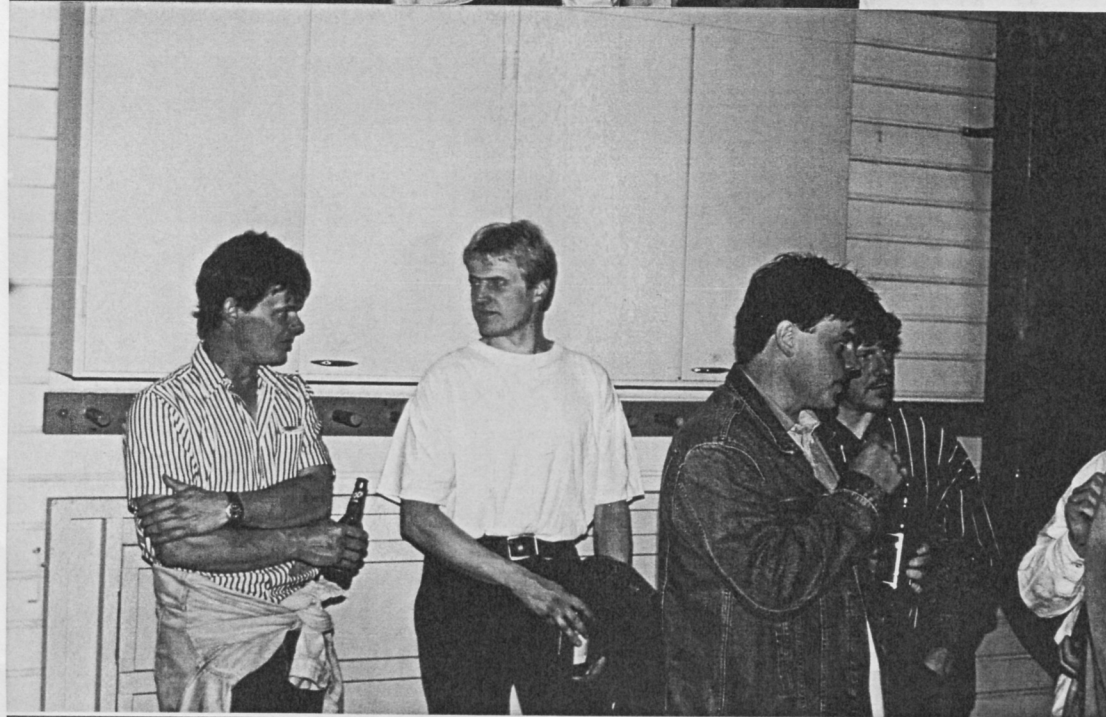
På sommaren efter råkade en av dem ut för dykarsjuka vid Kungsgrund utanför Västervik efter en arbetsdag på 35 meters djup, han fick svåra smärtor men då kammare inte stod att uppbringa inom rimlig tid fick han gå ned igen med en hjälpdykare för att så göra om etappuppstigningen ,detta hjälpte honom till viss del men förmodligen hade för lång tid förflutit så att vissa smärtor bestod .

Året därpå gick Harmstorf i konkurs därmed var vårt samarbete slut jag fick återgå till broar samt till kajer och de arbeten som stod till buds inom dykeriet ,ångrar inte att jag satsade på dykning ,det har givit mig möjlighet att se mig om i en del av världens hav ,har varit med de tunisiska svampdykarna utanför ön Djerba i Medelhavet samt besökt trupptransportfartyg sedan andra världskriget utanför Pietra Ligure sett amforor utanför Albenga norditalien ,simmat sträckan från Eilat i Akabaviken ut förbi Moses rock ,Coral Island ,Ras Burka samt vidare till Ras Muhammed . och hajarna i Röda Havet ,sett barakudan ,djävulsrockan ,medverkat vid slipbygge Male Maldiverna bärgningsarbeten utan för Galle ,Hickadua samt Negombo Sri Lanka





**SDHF  
MEDLEMMAR  
SAMLADE I  
DYKTANKEN  
UNDER LIVLIG  
DISSKUTION**



**VÄRMEN VAR  
TRYCKANDE  
SÅ ÖLEN  
GICK ÅT  
SOM SMÖR  
I SOLSKEN**



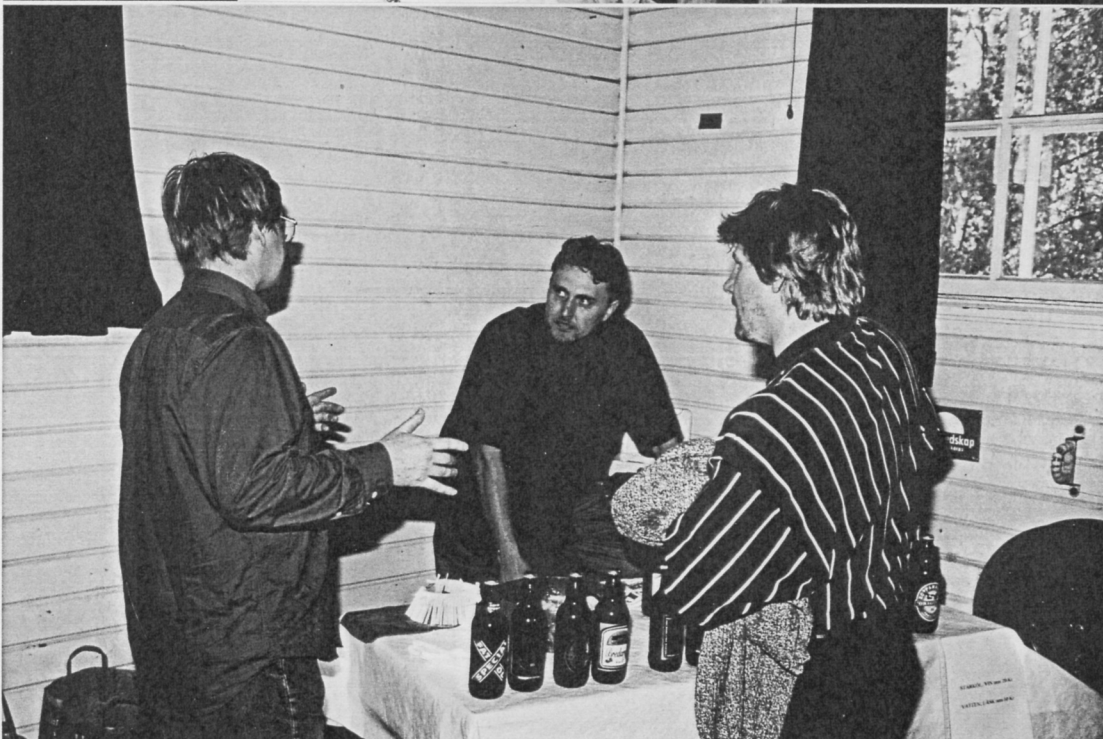
**HÄR SYNS PER  
HEDLUND,  
GÖRAN BERG  
SAMT HANS  
ODEEN I  
LIVLIGT  
SAMTAL**



**BO CASSEL  
SAMT  
BENGT BÖRJESSON  
OCH  
CURT ÖSTMAN  
SAMTALAR OM  
HISTORISK  
DYKNING**



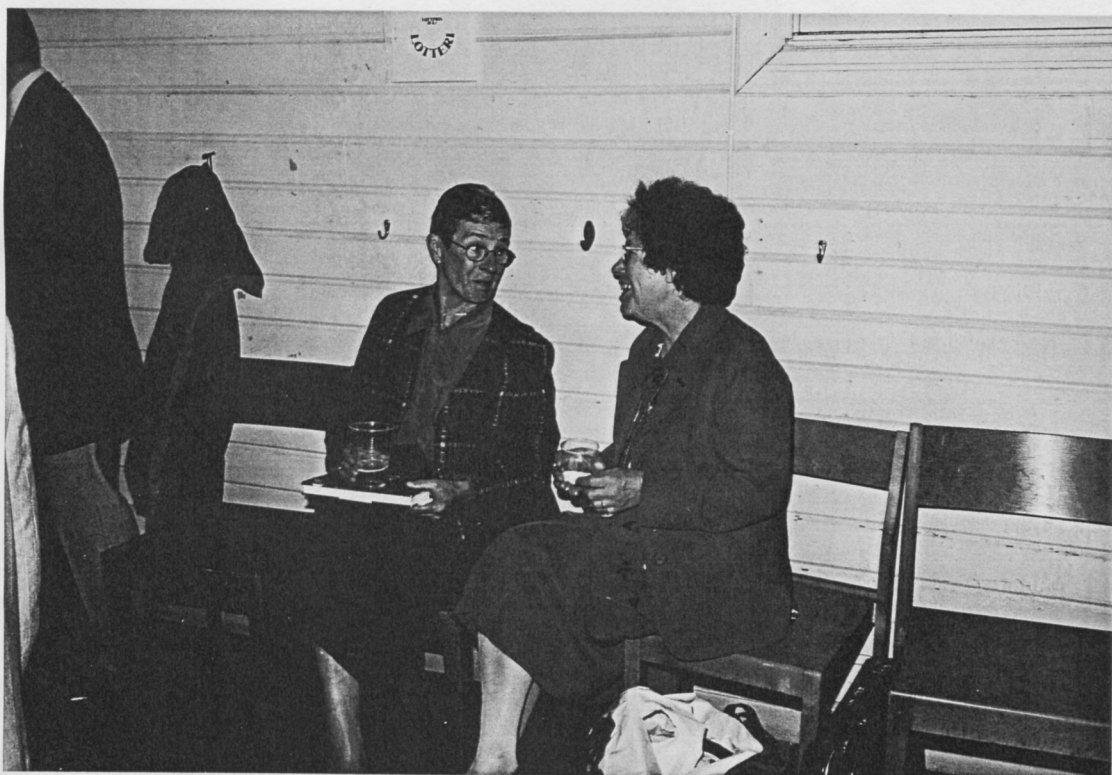
**OVE DAHLSTEDT  
OCH  
CLAES LINDEMARK  
SYNS SAMTALA  
I FÖRGRUNDEN  
I BAKRUNDEN  
SYNS FÖRENINGENS  
VÄLFYLLDA BAR**



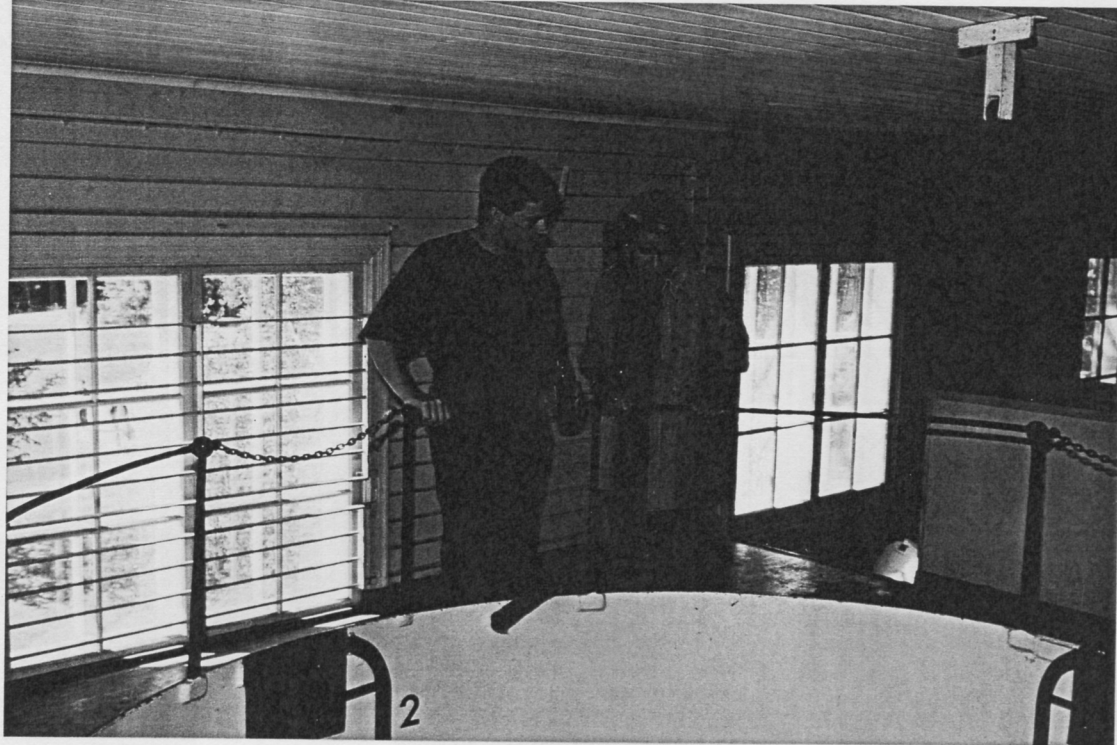
**JAAN JOANDI  
OCH  
STURE HULTKVIST  
ÄR UPPTAGNA  
I SNACK OM  
SONARER  
NÄR HÅKAN  
LARSSON  
VILL KÖPA EN ÖL**



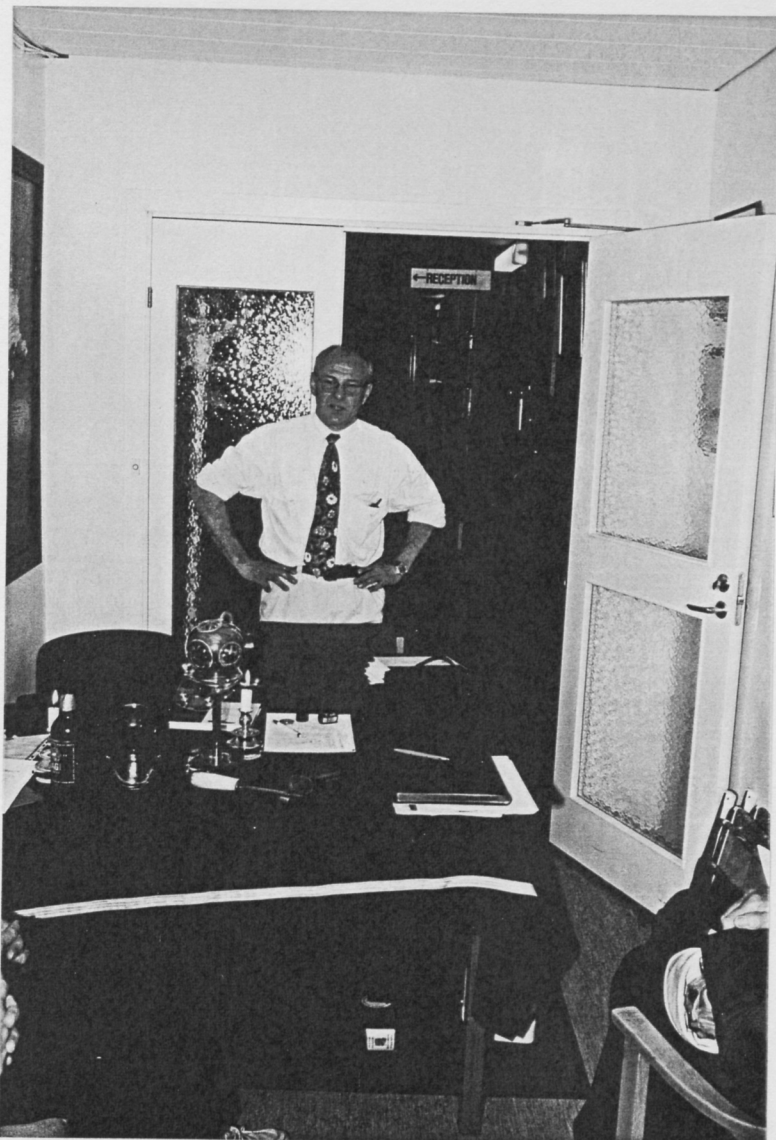
**HELENA  
KUUKANKORPI  
OCH  
CHRISTINA  
NILSSON  
PRATAR DE  
OM KVINNOR  
OCH DYKNING  
ELLER ?**



**HÄR SYNS ULLA  
DAHLSTEDT  
OCH  
SOLVEIG  
JONSSON  
SAMTALA  
PRATAR DE  
OCKSÅ  
OM DYKNING ?**



NICLAS  
HOLMSTRÖM  
OCH NY  
DYKANDE  
FLICKVÄN FRÅN  
GREKLAND  
DRÖMMER SIG  
IVÄG TILL  
VART VATTEN  
NICLAS VANN  
FÖRSTAPRISET  
DEN LYCKKOSTEN



HÄR ÖNSKAR  
VÅR VÄRD  
KARL-GERHARD  
BOLIN OSS  
VÄLKOMNA  
TILL  
NEPTUNBOLAGET  
OCH BERÄTTAR  
KORT OM DERAS  
HISTORIA

**MÖTESDELTAGARNA  
BEREDDA ATT  
SE NÅGRA AV DE  
HELT UNIKA  
FILMER SOM  
NEPTUNBOLAGET  
HAR I SITT ARKIV  
DE HAR FILMAT  
FLERA AV DE LITE  
STÖRRE BÄRGNINGAR  
SOM DE GJORT**

**MÖTET I FULL GÅNG  
MED ORDFÖRANDE  
HANS ÖRNHAGEN  
OCH KLUBBMÄSTAREN  
LARS GUSTAFSSON  
FRAMME VID PODIET**

**EN TYST MINUT HÅLLS  
FÖR DEN NYLIGEN  
BORTGÅNGNE  
JAN SUNDLÖF  
SOM TYVÄRR  
INTE HANN MED  
ATT BLI MEDLEM**



**MÖTESDELTAGARNA  
LÅTER SIG VÄL SMAKA  
AV SILLEN OCH DEN  
GRILLADE ENTRÉCOTEN**



**DE HUNGRIGA  
GRABBARNA  
LASTAR IN ALLT  
VAD DE FÖRMÅR,  
MEN TÖRTIGA  
KAN DE VÄL INTE  
VARA DÅ DE DRACK  
UPP ALL ÖLEN  
SOM FANNS PÅ MÖTET ?**



**VÅR VÄRD MED FRU,  
SOM FICK VÄNTA  
UTANFÖR  
RESTAURANG DIANA  
LÄNGE INNAN VI  
DÖK UPP FRÅN  
VÄRTAHAMNEN  
KVÄLLEN BLEV  
MYCKET LYCKAD  
OCH GIVETVIS  
SÅ BJÖD FÖRENINGEN  
VÅR VÄRD MED FRU  
PÅ MIDDAGEN**