



Bert Westenberg <westenbergbert@gmail.com>

Re: Dykningens Historia

10 meddelanden

Pär Svensson <parsvmail@gmail.com>

3 januari 2021 08:01

Till: Birgitta Forsén <birgittagforsen@gmail.com>, Bert Westenberg <westenbergbert@gmail.com>, Tomas Jangvik <tomas.jangvik@gmail.com>, Örnhagen Hans <hans@ornhagen.se>

1. Hej igen. Jag glömde visst att skicka med filen, så nu gör jag ett nytt försök. God fortsättning. /P

Den mån 28 dec. 2020 kl 20:16 skrev Pär Svensson <parsvmail@gmail.com>:

Hej här kommer en mer pappersvänlig version av "Dykningens Historia". Vad som gjorts:

- Rättat till diverse skrivfel.
- Sammanfogat till ett dokument.
- numrerat.

Vad som återstår

- En Framsida. Jag har idén klar
- Att justera att varken framsida eller innehållsförteckning numreras. Jag har inte kommit på hur man gör det ännu.

Tomas, du har helt rätt i att det troligtvis saknas en hel del i "Dykningens Historia". Du antyder ju att du vet en del avseende detta i ditt senaste mail i frågan.

Det föresvävade mig aldrig att jag, på några månader skulle bli en expert på området. Därför bad jag från början och flera gånger senare om input. Jag trodde i min enfald att ämnet borde intressera medlemmarna i SDHF. Tyvärr visade det sig att jag hade fel. Enbart två personer inom SDHF bidrog egentligen till vad som blev "Dykningen Historia", Birgitta Forsén och Hans Örnhagen.

Naturligtvis kan vi med gemensamma krafter justera detta och jag kan inte hävda att jag inte har tiden, men inse att om en ny sak skall in i till exempel i del tre skall cirka 60 sidor ändras både vad det beträffar innehåll och referenser. Inget omöjligt, men förbannat onödigt och tråkigt göra om folk bara istället genast insett vad de borde göra hade vi sluppit detta.

Med det sagt så välkomnar jag nya uppgifter, men vänligen förstå att jag ha originalet och att vi bara kan ha ett original. Enkelt uttryckt, vill du ha in en förändring, meddela mig och jag ser till att den införs på samtliga platser så vi inte löper risken att ha flera versioner i omlopp. /P


 **Dykningens Historia.pdf**
15237K**Pär Svensson** <parsvmail@gmail.com>

3 januari 2021 16:45

Till: Birgitta Forsén <birgittagforsen@gmail.com>, Bert Westenberg <westenbergbert@gmail.com>, Tomas Jangvik <tomas.jangvik@gmail.com>, Örnhagen Hans <hans@ornhagen.se>

Här är mitt slutliga förslag till hur Dykningens Historia, ver. 1 skulle kunna se ut i pappersformat om det skall bli någon, men allt är naturligtvis upp till er att förändra hur ni vill.. Må gott. /P

[Citerad text är dold]

 **DH (2).pdf**
16030K**Pär Svensson** <parsvmail@gmail.com>

3 januari 2021 17:03

Till: Birgitta Forsén <birgittagforsen@gmail.com>, Bert Westenberg <westenbergbert@gmail.com>, Tomas Jangvik <tomas.jangvik@gmail.com>, Örnhagen Hans <hans@ornhagen.se>

Ursäkta, glömde att nämna att ett alternativ eller annan möjlighet är naturligtvis att sälja den som nedladdningsbar fil. Då blir ju kostnaden 0. /P

[Citerad text är dold]

hans@ornhagen.se <hans@ornhagen.se>

3 januari 2021 19:43

Svara: hans@ornhagen.se

Till: Pär Svensson <parsvmail@gmail.com>

Kopia: Styrelse <styrelsen@sdfh.se>

Hej och GOD FORTSÄTTNING.

Hur skyddar vi oss då mot kopiering om vi säljer nedladdningsbara filer?

Inspirerad av ditt arbete upptäckte jag att Nordenfelts ubåtar inte finns med. Hajen var den första ubåten i svenska marinen, men inte den första i Sverige. Se bilagda text med bilder. Alla bilder med text bör väl inte vara med i dokumentet dykningens historia, men jag lade med bildtexten här som utbildning i ubåtshistoria för SDHF:s medlemmar.

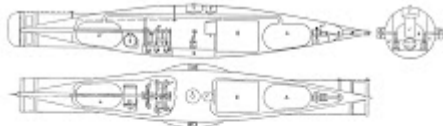
Har också bifogat bilderna som separata filer för att det skall bli enklare för dig att editera.

Bästa hälsningar

Hans Ö

[Citerad text är dold]

5 bilagor



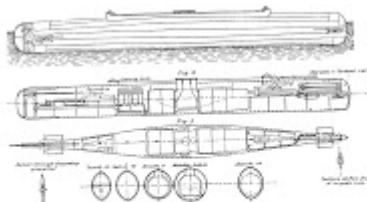
2021 ritning Nordenfelt första.jpg
823K

Nordenfelts första ubåt. Den var byggd av trä och hade en längd av 19,3 meter, djupgåendet var 80 cm. Den upptäcktes i Sverige, som var den första i världen. Den var byggd av trä och hade en längd av 19,3 meter, djupgåendet var 80 cm. Den upptäcktes i Sverige, som var den första i världen. Den var byggd av trä och hade en längd av 19,3 meter, djupgåendet var 80 cm. Den upptäcktes i Sverige, som var den första i världen.



20210103 Nordenfelt turkisk ubåt.jpg
846K

Nordenfelts första ubåt. Den var byggd av trä och hade en längd av 19,3 meter, djupgåendet var 80 cm. Den upptäcktes i Sverige, som var den första i världen. Den var byggd av trä och hade en längd av 19,3 meter, djupgåendet var 80 cm. Den upptäcktes i Sverige, som var den första i världen.



20210103 Nordenfelt ryska ubåt.jpg
904K

Nordenfelts första ubåt. Den var byggd av trä och hade en längd av 19,3 meter, djupgåendet var 80 cm. Den upptäcktes i Sverige, som var den första i världen. Den var byggd av trä och hade en längd av 19,3 meter, djupgåendet var 80 cm. Den upptäcktes i Sverige, som var den första i världen.

Foto Nordenfelt första ubåt.jpg
742K



 **20210103 Thorsten Nordenfelt för SDHF.docx**
1442K

Pär Svensson <parsvmail@gmail.com>
Till: Örnhagen Hans <hans@ornhagen.se>
Kopia: Styrelse <styrelsen@sdhf.se>

4 januari 2021 07:07

Hej Hans intressant om ubåtarna, skall korrigeras, men det tar lite tid då det innebär att en hel del behöver flyttas framåt. Jag väntar lite och ser om det kommer in mer. I så fall gör jag vad jag borde ha gjort från början, lägger allt i en databas.

Om vi börjar med webbsidan så är det enklast och kraftfullast. Det behövs knappt fyra rader kod för att det inte skall gå att högerklicka på något annat än länkar. Som exempel lade jag just in det på Dykningens Framtid - Framtida utveckling. Bara att prova.

Med PDF: er är det omöjligt att göra något liknande, så där får man i stället försöka få folk att inse att de löper en risk om de gör det och också göra det mindre attraktivt.

1. Sätt ett pris som inte är så högt att det kan anses värt risken.
2. Sätt copyright på materialet (det är gjort på Dykningens Historia).
3. PDF:en levereras som enskild egendom, det vill säga att man före leverans kopierar in beställarens mailadress till exempel, "Tillhör parsvmail@gmail.com" i sidfoten.

Det går förstås att komma förbi detta, men det kräver lite dator/programkunskap för att ta bort texten, men det går också att låsa en PDF så att den varken kan editeras eller skrivas ut. Kort sagt vad det gäller PDF:er, det går inte att förhindra att ett exemplar kan spridas mellan datorer, men det kommer då att gå att utläsa vem som delat sitt original. /P

[Citerad text är dold]

Staffan von Arbin <staffan.arbin@gmail.com>
Till: Pär Svensson <parsvmail@gmail.com>
Kopia: Örnhagen Hans <hans@ornhagen.se>, Styrelse <styrelsen@sdhf.se>

4 januari 2021 09:09

Hej, varför inte köra det som en följetong i Signallinan, och därefter publicera materialet på hemsidan?

Mvh Staffan

[Citerad text är dold]

Hans Bohlin <gosub70@gmail.com>
Till: Pär Svensson <parsvmail@gmail.com>, Örnhagen Hans <hans@ornhagen.se>
Kopia: Styrelse <styrelsen@sdhf.se>

4 januari 2021 09:17

GOD FORTSÄTTNING ALLA.

Mer om Nordenfelts ubåtar:

THORSTEN NORDENFELT MEMOARER "Vad jag sett och hört" 1842–1920.

Som sammanfattning, Bilaga 4B S.220-221.

Ur memoarerna, med början i sista styckena S.173 ff.

Såg även lite intressant i Litteraturförteckningen, bilaga 1, S. 230 P. 5-8.

B.I.a en artikel i TIS nr 5, 1917 skriven av B Z vilken inte finns i arkivet hos KOMS, det verkar vara ett kopieringsfel.

/HB

[Citerad text är dold]

 **Torsten-Nordenfelts-Memoarer-ver.-2.0-1.pdf**
2844K

Birgitta Forsén <birgittagforsen@gmail.com>

6 januari 2021 16:56

Till: Hans Bohlin <gosub70@gmail.com>

Kopia: Pär Svensson <parsvmail@gmail.com>, Örnhagen Hans <hans@ornhagen.se>, Styrelse <styrelsen@sdhf.se>

Hej alla och god fortsättning på 2021!

Jag imponeras av all kunskap som framkommer. Känner mig trygg att kunna låta alla experter jobba med informationen. Har just börjat läsa om Södra Sveriges öden och äventyr. Skall inte något om Wallerska tuben var med? En stilla undran bara.

Vi kan nog hålla på hur länge som helst att "fylla på".

Må så gott så hörs vi!

Birgitta

[Citerad text är dold]

Pär Svensson <parsvmail@gmail.com>

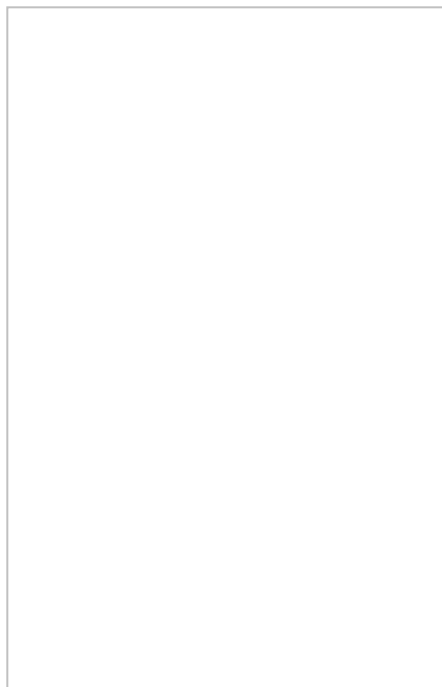
6 januari 2021 19:39

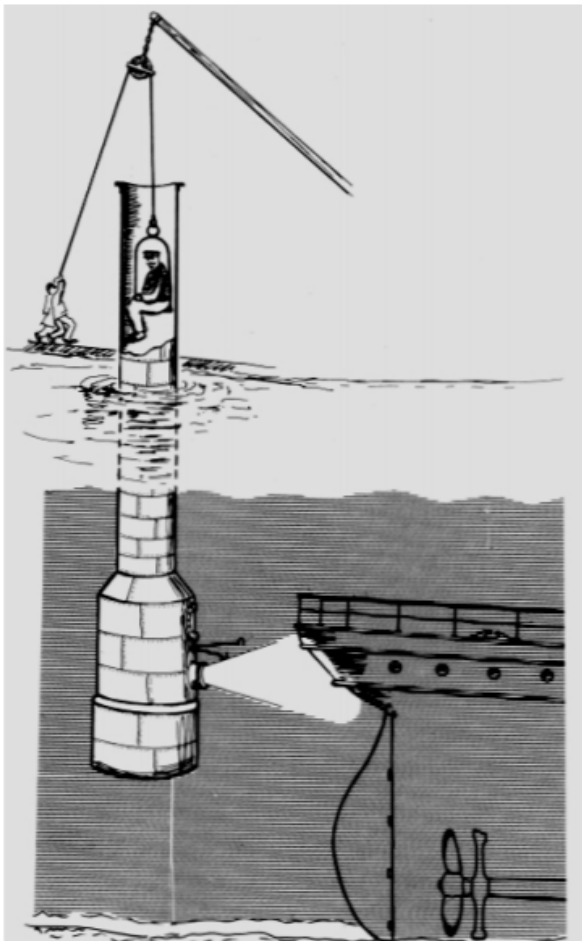
Till: Birgitta Forsén <birgittagforsen@gmail.com>

Kopia: Hans Bohlin <gosub70@gmail.com>, Örnhagen Hans <hans@ornhagen.se>, Styrelse <styrelsen@sdhf.se>

Det har du naturligtvis helt rätt i. Här är vad jag fått fram.

1897 Per Aron Waller





<http://runeberg.org/spg/17/0303.html>

Ångfartyget Södra Sverige var ett av dåtidens främsta fartyg, byggt 1871. Hon avreste från Stockholm med destination Västervik den 25 september 1895.

I Nämndöfjärden gjorde kaptenen en missbedömning av sin position, ändrade kurs och gick med 12 knops fart på grundet Franska stenarna. Fartyget gled av grundet och började snabbt sjunka. Dykare som gick ned vid grundet fann inte skeppet, det hade när det sjönk drivit iväg med strömmarna. Med hjälp av en specialgjord magnet lyckades man senare hitta vraket längre ut i fjärden på 57 meters djup. Det ansågs vara alldeles för djupt för att dykare skulle kunna användas för bärgningsarbetet. Ingenjören Per Aron Waller hade dock en ide om att bygga en lång tub, den "Waller'ska tuben" för att slussa ner dykarna till vraket. Tubens mått var 30 meter lång och diametern 65 centimeter. I nederdelen låg själva arbetskammaren men en diameter av 130 centimeter samt i botten försedd med en ballast bestående av kanonkulor och sju ton tackjärn.

Det var ingen som var villig att satsa pengar på idén. Waller erbjöds dock av rederiet att få halva skrotvärdet samt om han så ville, köpa fartyget vid en lyckad bärgning. Bolaget Octopus bildades och 1897 lyckades man med hjälp av den Waller'ska tuben och pontoner bärga vraket. Efter att fartyget tätats och förts in till Stockholm firade man stort på Hasselbacken den 3 juni 1897. Meny bestod av 9 olika rätter och till detta serverades 5 olika viner. <https://auctionet.com/sv/396852-h-a-ring-angaren-sodra-sveriges-bergning>

Södra Sverige visades upp i sitt bärgade skick på Stockholmsmässan 1897. Kung Oscar II besökte skeppet och dekorerade senare Waller för att han kommit på hur man skulle bärga sjunkna skepp från stora djup.

Södra Sverige restaurerades av rederiet och sattes 1898 i trafik på linjen Stockholm - Kristiania (Oslo) och fanns kvar i rederiet fram till 1946, varefter hon såldes till den internationella flyktingorganisationen för judars återvändande till Paris. 1949 högs fartyget upp och skrotades.

Den Wallerska tuben delades efter den lyckade bärgningen i två delar. Ena delen blev skorsten på Wicanders korkfabrik på Söder och den andra halvan användes som kulvert i en av Stockholms förorter.

<http://www.ukforsk.se/lokalhistforsk/Kvarndammar070513.pdf>

/ P

[Citerad text är dold]

Pär Svensson <parsvmail@gmail.com>

6 januari 2021 19:44

Till: Birgitta Forsén <birgittagforsen@gmail.com>

Kopia: Hans Bohlin <gosub70@gmail.com>, Örnhagen Hans <hans@ornhagen.se>, Styrelse <styrelsen@sdhf.se>

Ursäkta min felskrivning. Paris skall naturligtvis vara Palestina. /P

[Citerad text är dold]