

# DYKKEHISTORISK TIDSSKRIFT



Nr. 47 - 16. årgang 2012





## Meteor's dyfferapparat

Philip Nathansen

Foto og beretningen

Meteor's sidste togt: JD-Contractor A/S

Idemanden og udvikleren bag Strandingsmuseet ved Thorsminde er Gert Normann, som også har skabt og driver JD-Contractor (tidligere Jysk Dykkerfirma). Museet er oprindelig bygget op omkring de to engelske orlogsskibe *St. George* og *Defence*, som forliste på kysten nær Thorsminde den 24. december 1811. Ved forlisene omkom næste 1.400 mennesker.

For nogle år siden blev museet udvidet, og der blev bl.a. plads til en udstilling om verdens største søslag "Jyllandsslaget", som fandt sted ud for den jyske vestkyst den 31. maj til 1. juli 1916. Her tørnede den engelske Grand Fleet sammen med den tyske Hochseeflotte. I alt 25 skibe endte på Nordsøens bund, og næsten 9.000 mand mistede livet.

På samme måde, som de udstillede genstande fra *St. George* og *Defence* er bjerget af Gert, er det også Gert og hans dykkere, der bjerger relevante genstande fra vrage-ene efter Jyllandsslaget. Disse skal udstilles på Strandingsmuseet.

I august 2012 var Gert på havet med JD-Contractors skib *Vina*, for at bjerge genstande til museet. Et af målene var vraget af *SMS Meteor*, som var en hjælpekrzyder (Auxiliary Cruiser på engelsk og Hilf-

skreuzer på tysk). En hjælpekrzyder er et svært bevæbnet handelskib, der ser ud som et almindeligt handelskib. Først i en kamp-situation kommer kanonerne til syne, og det rigtige nationalitetsflag hejses.

Philip Nathansen, som var med på *Vina*, har sendt os denne beretning om ekspeditionen og et dykkehistorisk interessant fund, som dykkerne har gjort i *Meteor*.



MS Vina er dansk indregistreret og bygget i 1978 i Norge. Længden er 76,7 meter og bredden 14 meter. Tonnagen er på 2.065 tons og der er kahytsplads til 24 mand.

## METEORS sidste togt

Den 6. august 1915 sejlede *Meteor* ud på sit sidste togt under dække af et russisk flag. *Meteor* skulle udlægge 374 miner i sejruterne, som benyttedes af de britiske krigsskibe i Moray Firth ved den skotske østkyst. Natten mellem den 7. og 8. august udlagde *Meteor* alle miner i fire miniefelter langt inde i bugten. Det lykkedes *Meteor* at slippe ind igennem de britiske bevogtningsslinjer i farvandet.

I august, september og oktober blev ikke mindre end fem skibe med en samlet tonnage på 7.662 brt. minesprængt af minerne fra *Meteor* og et skib på 15.044 brt. svært beskadiget. På vej væk fra området, blev *Meteor* stoppet af det britiske inspektionsskib (Armed Boarding vessel på engelsk) *HMS Ramsey*, som var et af bevogtningsskibene. Fra *Ramsey* blev der sendt en mindre båd over for at undersøge *Meteor*.

Da højste kommandanten på *Meteor* det tyske krigsflag og åbnede ild med alle kanoner og maskinkanoner. Den øverstbefalende og de øvrige officerer, der var på broen af *Ramsey*, blev dræbt øjeblikkeligt. Samtidig med blev der fra *Meteor* affyret en torpedo, som ramte ved besætningens kvarter. Torpedoen var årsagen til, at så mange liv gik tabt, da hovedparten af besætningen på *Ramsey* var under dæk.

Fra *Ramsey* nåede man slet ikke at besvare ilden. Skibet gik ned på mindre end fire minutter og tog 65 mand med sig i dybet. Det lykkedes dels besætningen fra *Meteor* og besætningen på den søsatte engelske båd at redde 44 mand af den britiske besætning, som alle blev taget ombord på *Meteor*.

Næste dag stoppede *Meteor* den danske 3-mastede skonnert *Jason* af Svendborg for at undersøge dennes last. Det viste sig, at lasten, som var træ, var på vej til England. Besætningen blev overført til *Meteor*, og seilskibets last blev sat i brand.

Kort efter sænkningen af *HMS Ramsey* blev englænderne klar over, hvad der var sket, hvorefter de sendte



en flådestyrke ud for at finde og tilintetgøre *Meteor*.

Om bord på *Meteor* fik man fra egne ubåde meddelelse om, at en større flådestyrke var efter dem. Kaptajn Knorr satte kursen mod Horns Rev for at undslippe de britiske enheder. Han fik flere radiosignaler, som gav ham den britiske styrkes kurs og fart, hvorefter han blev klar over, at det var umuligt at undslippe forfølgerne.

Han stoppede et svensk fiskerfartøj, *SD450 Clara* af *Strömstad*, hvortil han overførte hele sin egen besætning på 110 mand samt de 44 engelske krigsfanger og de 7 danskere fra skonnerten *Jason*.

Da alle var overført, klargjorde kaptajn Knorr sammen med to af sine officerer en stor sprængladning, som skulle sænke *Meteor*, inden englænderne nåede frem.

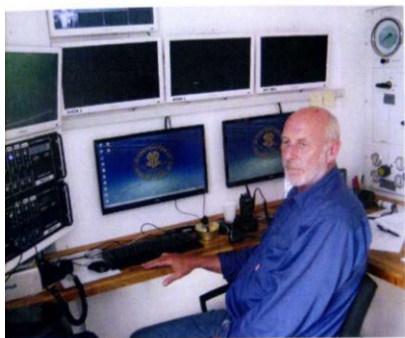
Luntten blev antændt, og de tre mand forlod *Meteor*, som sprang i luften samtidig med, at fem engelske krigsskibe nåede frem.

Det gav lidt forvirring, og problemet for englænderne var nu, at der ikke mere var et tysk skib, og bedre blev det ikke af, at man fandt ud af, at såvel de tyske manerere som de britiske krigsfanger var blandet mellem hinanden ombord på et neutralt fartøj, som de britiske styrker jo ikke bare kunne sænke. De engelske krigsfanger gjorde selvfølgelig opmærksom på sig selv over for deres egne styrker, men de kunne ikke bare overføres.

Kaptajn Knorr påberåbte sig, at de var på et neutralt fartøj, som ikke måtte beskydes, men at han var villig til at give tilladelse til, at alle de engelske krigsfanger blev overført til et norsk fiskerfartøj, som var i nærheden. De kunne så på denne måde forenes med egne styrker, hvorimod tyskerne sammen med de danske søfolk og svenske fiskere frit skulle kunne sejle mod Horns Rev fyrskib og Listerdyb.

Efter nogen betænkningstid gik den engelske øverstbefalende med til dette.





En kommende udvidelse af Strandings Museet i Thorsminde, skal være rammen om en udstilling om vrage i Nordsøen og især om vrage fra første verdenskrig. Gert Normann har i de sidste par år arrangeret nogle dykkerekspeditioner til Nordsøen med henblik på om muligt at identificere disse vrage. Formålet har også været at bjerge udvalgte vrageffekter, som skal vises på den kommende udstilling og dermed gøre historien nærværende.

Den sidste dykkerekspedition i august i år blev særlig interessant set ud fra et dykkehistorisk aspekt.

Gerts skib *Vina* var lige blevet færdig med godt to måneders arkæologisk undersøgelse for Vikingeskibsmuseet. Undersøgelsen omfattede to 1600-tals skibsvrage ved Femern. Da der var en pause inden næste opgave til skibet, og da skibet allerede var rigget til med et moderne dykkesystem, valgte Gert at bruge dette skib til Nordsoekspeditionen i år.

Ekspeditionen omfattede to vrage; den tyske krydsers *SMS Rostock* og den tyske hjælpkrydsers *SMS Meteor*. Vragene lå på ca. 50 m vand, og vi besluttede derfor at udføre dykningerne som trimix dykninger med en gasblanding på 23 % ilt, 38 % helium og 39



Til venstre operatørrummet på *Vina*. Det var her, at supervisoren fik øje på hjelmen på den video, der blev transmitteret fra dykkerens hjelmkamera.

Til højre på billedet fra hjelmkameraet, ses øverst den godt skjulte hjelm og nederst umiddelbart til venstre for midten regulatoren.



Kurven på vej på fra *Meteor* efter endt dekompresion. Dykkeren har et solidt greb i hjelmen.

% kvælstof. Som dekogasser valgtes en nitrox 40 og en nitrox 80. Disse gasser gav os en bundtid på 1 time og en dekompresions tid på 1 time - sammenlagt en dykkes tid på 2 timer. Det bedste ved brugen af disse åndegasser var, at de gav os en dykning på 50 m vand, der ville svare til at vi dykkede med atmosfærisk luft på 19 m vand. Dykkerne var dermed helt "klare i hovedet" og var ikke påvirket af kvælstofnarkosen.

Dykninger med blandingsgasser skal foregå yderst kontrolleret, og dykningerne bliver derfor ledet af en dykkerleder, der sidder i en speciel indrettet container på dækket af skibet. Dykkerlederen styrer fra dette kontrolcenter åndegasserne til dykkerne ved hjælp af et kompliceret dykkepanel. Han styrer ligeledes kommunikation, videomonitoring fra dykkerens hjelmkamera, temperatur af varmt vand til dykkerne og opstigningen med dekompresionen.



Hjelmen bliver først bragt til overfladen og ca. 2 timer senere kommer regulatoren op. Hanen på venstre side af hjelmen, som dykkeren holder i identificerer hjelmen som en regulatorhjelm

Til beregning af trimex dykningerne blev den amerikanske elektronisk baserede V-planner anvendt. V-planner foreskriver en del korte dybe stop såsom dekompresionstrin og opstigningshastigheden. Alt dette styrer dykkerlederen ved at løfte og stoppe en speciel kurv, som dykkerne bliver hejst ned og op i.

Fra Esbjerg havn satte vi kursen ret vest 120 km ud i Nordsøen til *SMS Rostock*.

Dykningerne på *SMS Rostock* forløb godt, vejret var nogenlunde, og vi fik undersøgt vraget og bjærget en del større og mindre effekter op. Da vinden friskede op, måtte vi opgive flere dykninger på dette vrage. Vi nåede dog at få bjærge *Vinas* ankre.

Kursen blev nu sat mod positionen for *SMS Meteor*. Da *Vina* var på positionen og ankret op over vraget, var bølgerne for høje til dykning. I stedet blev ROV'en (en lille





Hjelmens brystplade var tæret ved kontakt med andre metaller. Herudover var hjelmen intakt.

fjernstyret undervands-robot) sendt ned, for at vi kunne få et overblik over vraget. Alle dykkerne, der skulle dykke efterfølgende, fulgte med på monitoren, som viste billeder fra ROV'ens videokamera. På denne måde fik dykkerne lært vraget at kende, og de kunne derfor bedre finde rundt, når de selv kom ned. Dette forhåndskendskab til dykkerobjektet har vist sig at være tidsbesparende.

Vinden havde lagt sig helt til om morgenen, og dykningerne kunne starte.

Den første dykker havde til opgave at bjerge et gangspil eller en stor kapstan, som lå halvt begravet på havbunden agten for vraget. Dykkeren fæstnede nogle stropper på fundamentet af spillet, og det blev løftet op på dækket af *Vina*.

Derefter undersøgte dykkerne agterskibet for løse effekter egnet for udstillingen. I løbet af dagen blev der bjerget mange flotte



Toppen af regulatoren manglede. Den må ligge et sted ned i mudderet på bunden.

ting op: En maskintelegraf, en kompassokkel og koojer både runde og firkantede samt meget mere og det hele i messing og bronze.

Sidst på dagen koncentrerede vi os om forenden af *Meteor* for at se, om vi kunne finde skibsklokken. Der blev dykket på bakken, hvor ankerspillet stod, ved siden af vraget og under bakken, hvor storesrummet var, men klokken blev ikke lokaliseret.

Dykkersupervisoren fulgte på monitoren, hvad dykkerens pandekamera viste. Et kuppel objekt, som stak op af mudderet, fangede hans interesse. Det kunne være en dykkerhjelme. Dykkeren fik besked på at undersøge, hvad det var. Det var en dykkerhjelme, der lå halvt begravet i mudderet. Ved nærmere eftersyn viste det sig, at det ikke var en almindelig dykkerhjelme, men at der var tale om en regulatorhjelme. Efter at have bjerget hjelmen sikkert ind i dykkerkurven ledte

dykkeren videre i området. Pludselig dukkede selve regulatoren op, men dykketiden var forbi, og dykkeren blev løftet op. Efter en time var dykkeren igen på dækket, og alle effekterne inklusive dykkerhjelmen blev studeret. Interessen samlede sig særligt om dykkerhjelmen, der kunne være en Flohr eller en Clouth-hjelme.

Dagen var ved at gå på held, og næste dykker blev sendt ned for at bjerge regulatoren og lede efter dykkerpumpen, som også skulle være der. ROV'en gik til assistance og lå på positionen og lyste for dykkeren. Efter kort tid så dykkeren toppen af en af pumpecylindrene, som stak op af bunden. Et tov blev sendt ned og fastgjort til cylinderen, og hele pumpen blev forsigtigt trukket op af havbunden. Både pumpe og regulator blev anbragt i dykkerkurven, og bragt med dykkeren op til overfladen. Her viste det sig, at der sad et skilt på pumpen angivende navnet "Franz Clouth". Dermed blev pumpen og resten af dykkerapparatet, vi havde fundet, identificeret til et komplet Franz Clouth-udstyr.

Aftenen nærmede sig og dermed tidspunktet for, at vi skulle sætte kursen mod land. Vi vidste, at resten af dykkerapparatet herunder dragt, kniv, lodder og sko skulle

kunne findes tæt ved, og en dykker blev sendt ned for at gøre et sidste forsøg. Trods en ihærdig graven i havbunden mellem vragede og granater lykkedes det ikke at finde resten af udstyret. Tiden var ved at løbet ud, og vi tog dykkeren op. Alle på skibet var glade og lidt stolte af det sidste fund, der blev gjort i vraget af *Meteor*.

Trods næsten 100 år på havbunden var dykkereffekterne rimeligt pæne, selv om der var en del korrosion som følge af galvanisk tæring. Alle de bjærgede genstande vil blive konserveret og senere udstillet i den nye tilbygning på Strandingsmuseet, når denne står færdige i 2013.

Det var en rigtig god tur. Stor tak til Gert for at arrangere disse spændende ture til Nordsøen, som denne gang bragte dykkerhistorie til overfladen.

Har du lyst til at læse den uforkortede beretning om *Meteor*'s sidste togt og skibets usædvanlige kaptajn, kan du finde Gert Normanns artikel: "Den fantastiske historie om hjælpekrydseren "Meteor" og dens usædvanlige chef" på linket: <http://www.strandmus.dk/marin-ark/vk1/vk1-index.htm>. Gå videre under "Meteor".



Begejstringen over fundet var ikke til at skjule.



Skiltet på pumpen identificerede dykkerapparatet.