

SIDEN SAXO

UDGIVET AF STATENS ARKIVER NR.3 2010



UBÅDSKATASTROFEN I ØRESUND • DET "GLEMTE" JUBILÆUM

FRITS BRØNDAL: FRA MAGASIN DU NORD TIL DØDEN I ET FÆNGSEL I ROSTOV VED DON

DA TIDEN BEGYNDTE

STYRER VI TIDEN, ELLER STYRER DEN OS?

AF STEFFEN HARPSØE

I dag vil mange uden tvivl mene, at vi er slaver af tiden. Mange af os haster for at nå det ene og det andet til bestemte tidspunkter. Hente børnene i institution inden kl. 17 – overholde deadline på en opgave inden den første – blive færdig med sit studie inden for normeret tid. Alle skal vi overholde nogle tidsmålte krav, hvad enten fristen er målt i minutter, timer, dage, uger eller år. Denne samfundsindretning kan vi kun takke os selv for. Men hvordan begyndte det? Hvordan blev den moderne verden formet? Overraskende nok skal vi helt tilbage til middelalderen, hvor tidsmålingen og tidsopfattelsen ganske vist var en anden og ikke absolut som i dag, men hvor indførelsen af tårnure i 1300-tallet indvarslede den moderne tidsmåling og måde at organisere livet på. Dette fortælles der om i artiklen ”Da tiden begyndte”.

Det kan godt være, at vi i dag føler os som slaver af et ur, men det er stadig os, der har magten over tiden og definerer den. Inddeling af tiden er i høj grad nødvendig for, at vi mennesker kan koordinere vores samfundsaktiviteter. Man kan nok anlægge den betragtning, at forskellen i tempo mellem fortiden og i dag skyldes den tiltagende kompleksitet i vores samfundsopbygning. Og det er ikke kun behovet for koordination, der gør os til både slaver af og

mestre over tiden. Det gør vores definitioner af den også. Vi har behov for at definere tiden for at kunne kommunikere om den og for at kunne forklare begivenheder i tid for hinanden. Disse definitioner er i høj grad kultur- og identitetsafhængige. Tænk blot på hvorfor perioden ca. 750-1066 i England hedder Anglesaksisk tid, på det kontinentale Europa tidlig middelalder, mens det i Skandinavien kaldes vikingetid. Det identitetsskabende element i at definere tiden på en bestemt måde kommer også til udtryk i de jubilæer, vi fejrer – og ikke mindst i dem vi ikke markerer. Dette behandles i artiklen ”Det glemte jubilæum”.

Ud over de ovennævnte artikler, der kredser om tid og identitet, bringer vi denne gang også historierne om Danmarks første ubåd, der blev påsejlet i Øresund og led forlis, samt historien om en ung mand, der drog til Rusland i 1917 for at gøre tjeneste ved den danske krigsfangehjælp, men som grundet tragiske omstændigheder aldrig vendte hjem.

Siden Saxo byder velkommen tilbage efter en sommer, der har budt på historiske vejrforhold både hvad angår vand og varme.

God læselyst.

SIDEN SAXO

MAGASIN FOR DANSK HISTORIE, NR. 3 • 27. ÅRGANG 2010

DISTRIBUTØR:

Syddansk Universitetsforlag

REDAKTØR:

Steffen Harpsøe (ansv.)

REDAKTIONSPANEL:

Poul Olsen
Steen Ousager

LAY-OUT:

Donald Jensen, Unisats ApS

TRYK: Narayana Press

ABONNEMENT:

Tegnes ved henvendelse til
Syddansk Universitetsforlag,
Campusvej 55, 5230 Odense M,
Tlf. 66 15 79 99
www.universitypress.dk

GIRONR.: 8042020

ÅRGANG:

2010 kr. 200. Løssalg pr. nr. ved forsendelse
kr. 60. Udlandsabonnement årgang 2010:
Kr. 250.

ISSN: 01 09 6028

DISTRIBUTION:

Magasinpostkontoret. Adresseændring meldes
på tlf. 66 15 79 99.

Siden Saxo udkommer 4 gange årligt.

FORSIDE:

Sølvetuilet til Frederik 3.s segl der hænger under
kongeloven af 1665. Rigsarkivet.

© COPYRIGHT:

Siden Saxo 2010

INDHOLD

UBÅDSKATASTROFEN I ØRESUND	4
SØREN NØRBY	
DET "GLEMTE" JUBILÆUM	14
LEON JESPERSEN	
BOGNYT	24
FRITS BRØNDAL:	26
FRA MAGASIN DU NORD TIL DØDEN I ET FÆNGSEL I ROSTOV VED DON	
BERNADETTE PREBEN-HANSEN	
DA TIDEN BEGYNDTE	38
JACOB TULLBERG	
SPØRGEKASSEN	50



STATENS ARKIVER

ÅBNINGSTIDER PÅ
STATENS ARKIVERS LÆSESALE:

RIGSARKIVET:
Mandag til lørdag kl. 9.00 til 16.00.
Fra 2. maj til 31. august, mandag til fredag
kl. 9.00 til 16.00.

LANDSARKIVERNE:
Tirsdag til lørdag kl. 9.00 til 16.00.
Lørdagslukket fra 1. maj til 31. august.

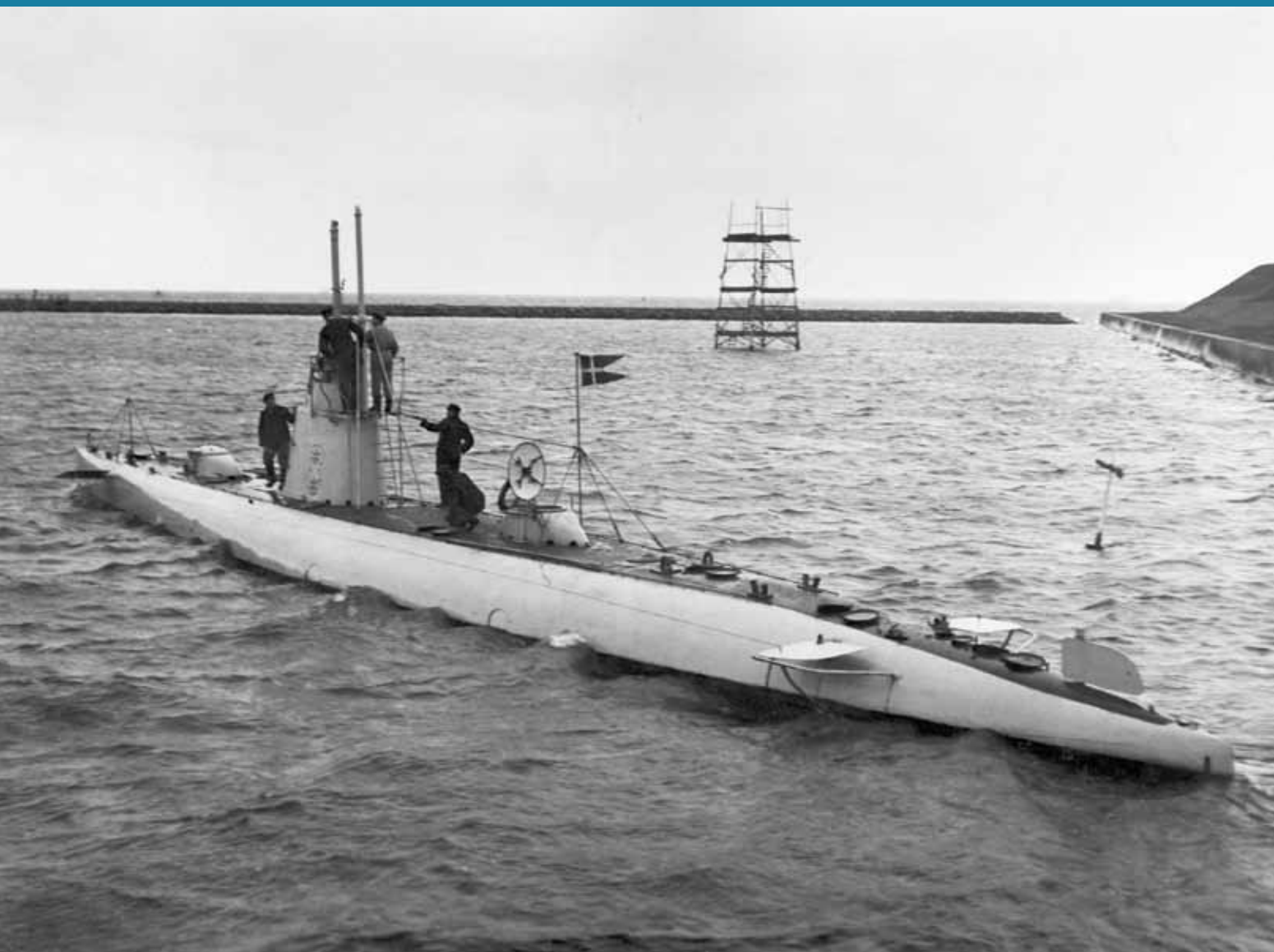
ERHVERVSARKIVET:
Mandag til fredag 9.00 til 16.00 (hele året).

For Statens Arkiver som helhed – Rigsarkivet, Landsarkiverne og Erhvervsarkivet – er læsesalene lukket på søn- og helligdage, Påskelørdag, lørdag efter Store Bededag, fredag efter Kristi Himmelfartsdag, 1. maj, Grundlovsdag, i dagene fra 23. december til 2. januar – begge dage inklusive – samt forudgående lørdag, hvis denne er sidste åbningsdag før jul.

DANSK DATA ARKIV:
Dansk Data Arkiv har ingen egentlig læsesal. Brug af arkivets materialer foregår bl.a. via bestilling af undersøgelser m.m.

www.sidensaxo.dk

U-bådskatastrofen i Øresund



Den 9. oktober 1916 blev den danske undervandsbåd *Dykkeren* sejlet ned af et norsk fragtskib. Om bord i den neddykkede ubåd var ni mand, og takket være en imponerende redningsaktion lykkedes det at redde de otte op i live. Kun ubådens chef druknede under et heroisk forsøg på at redde sin besætning.

S Ø R E N N Ø R B Y

Den 9. oktober 1916 var *Dykkeren*, Danmarks første ubåd, på øvelse ud for Tårnbæk i Øresund. Om bord var ni mand under kommando af den 29-årige premierløjtnant Svend Aage Christiansen. Som normalt ved den slags øvelser blev *Dykkeren* fulgt af torpedotransportskibet *Sleipner*, og da ubåden ved 13.30-tiden dykkede, hejste *Sleipner* de reglementerede flagsignaler om, at andre skibe skulle være opmærksomme på, at der var en neddykket ubåd i farvandet.

Påsejling!

Kort tid efter at *Dykkeren* var forsvundet fra overfladen, så man fra *Sleipner* det 688 tons tunge og 54 meter lange norske dampskib *Vesla* nærme sig. *Vesla* var på vej fra Grønland til København med en last kryolit og sejlede med 9 knobs fart på en sydlig kurs igennem sejlrenden. Fra *Sleipner* kunne man imidlertid se, at *Dykkeren* var kommet ud af kurs og nu lå, så *Vesla* ville sejle tværs hen over ubådens position. Om bord på *Sleipner* begyndte man straks at signalere til *Vesla* om den lurende fare, men uden at det norske skib reagerede. Først da *Sleipner* begyndte at udsende det internationale advarselssignal – korte stød med dets dampfløjte – reagerede man om bord *Vesla* og slog fuld kraft bak. Men for sent!

Få øjeblikke senere mærkede man om bord i *Vesla* tydeligt, at skibet ramte den neddykkede ubåd. Klokkeren var da 14.02.

Om bord i *Dykkeren* mærkedes kollisionen meget kraftigt. Theodor Mejdal, der var maskinist om bord, beskrev efterfølgende kollisionen således: »*Pludselig horte vi et tordenlignende, langtrukket Brag, der lod som en skramlen med Jernplader*«. Alle var klar over, at man var blevet påsejlet, og premierløjtnant Christiansen beordrede straks ballasttankene blæst tomme for vand, og ubådens faldkøl udløst (faldkølen var en tonstung blyvægt, der sad på ydersiden af ubådens køl, og som kunne løsnes via et håndtag placeret i *Dykkerens* motorrum). Det bragte imidlertid ikke ubåden

Dykkeren var den danske flådes første ubåd, og en ganske lille en af slagsen. Den var 34,6 m lang og havde et displacement på 105 tons ved overfladesejlads og 132 tons ved neddykket sejlads. Ubåden var kun udstyret med elektromotorer og havde en rækkevidde på 100 sømil. Forsvarets Bibliotek.



til overfladen, og i stedet lagde *Dykkeren* sig til hvile på omtrent 9 meters dybde med ca. 20 – 25° slagside.

Vesla havde snittet *Dykkerens* agterskib og slået agterste luge læk. På kollisionstidspunktet befandt hovedparten af besætningen sig i torpedo- og kontrolrummet, mens kun en enkelt maskinpasser var i maskinrummet. Da vandet begyndte at fosse ind gennem den ødelagte luge, forlod maskinpasseren skyndsomt rummet, men da han forsøgte at lukke den vandtætte dør ind til kommandorummet, satte en ledning og en trøje sig i klemme. Det var derfor ikke muligt at lukke døren helt og holde vandet ude af kommandorummet.

2-3 minutter efter kollisionen var maskinrummet fyldt med vand, og det stod klart, at det kun drejede sig om minutter, før kommandorummet også ville være oversvømmet!

Spærret inde!

På dette tidspunkt var det reglen, at ved et havari skulle besætningen blive i ubåden og her afvente redning fra overfladen. Den voldsomme vandindtrængning gjorde dog, at premierløjtnant Christiansen ikke mente, at det var forsvarligt at vente på

Torpedotransportskibet *Sleipner*, der fulgte *Dykkeren* på den sidste skæbnesvangre øvelse, ses her flankeret af ubådene *Galathea*, *Neptun*, og *Najaden* under Første Verdenskrig. Forsvarets Bibliotek.

Dykkerens agterskib fotograferet efter kollision. Den agterste lugekarm med den manglende luge ses tydeligt. Forsvarets Bibliotek.



Ubådsofficer iklædt en Dräger-vest. Vesten fungerede som en slags tidlig ilttank, men vestens kalipatroner var desværre sårbare over for kontakt med saltvand, hvilket resulterede i, at der ikke var nok veste til hele besætningen. Forsvarets Bibliotek.



hjælp fra overfladen. Han besluttede derfor, at de skulle forsøge en udslusning gennem ubådens tårn. Det havde man trænet, men det var aldrig før blevet forsøgt fra en forulykket ubåd.

Selve udslusningen skulle ske ved, at premierløjtnant Christiansen ville kravle op i tårnet sammen med tre gaster. (Se tegningen s. 11) Der var en luge både i tårnets top og bund, og planen var at lukke nederste luge, lade vand fylde tårnet, og når det var fyldt – og trykforskellen dermed udlignet - åbne øverste luge og svømme de 4-5 meter op til overfladen. Når den tredje gaster var sluppet ud af tårnet, ville Christiansen lukke lugen igen og derpå banke på nederste luge. Det var signal til, at lugen skulle åbnes, så vandet kunne komme ud, og et nyt hold kunne søge at slippe ud samme vej.

Premierløjtnant Christiansen ville således forblive i tårnet og hjælpe hele besætningen ud og forlade ubåden som sidste mand. Til sin hjælp havde han et primitivt iltapparat kaldet en Dräger-vest, som på papiret kunne give ham ilt til ca. 30 minutter under vandet.

Dräger-veste fungerede ved, at man åndede ind og ud gennem et mundstykke, hvor den farlige kultveilte blev fjernet fra udåndingsluften gennem en kalipatron. Bag patronen sad en ilttank, der indeholdt ilt under ca. 180 atmosfæres tryk. Ubådsgasterne skulle selv sørge for at lukke ilten ud af tanken, og kom de til at give for

meget tryk, skete det, at mundstykket simpelthen fløj ud af gastens mund. Kom saltvand derved i forbindelse med kalipatronen, blev Dräger-vesten giftig og kunne ikke benyttes igen, før den var blevet rensat.

Dykkeren var udstyret med 12 Dräger-veste, men fire af dem befandt sig i det vandfyldte maskinrum, og det indtrængende vand havde ødelagt yderligere to. Der var derfor ikke veste nok til hele besætningen.

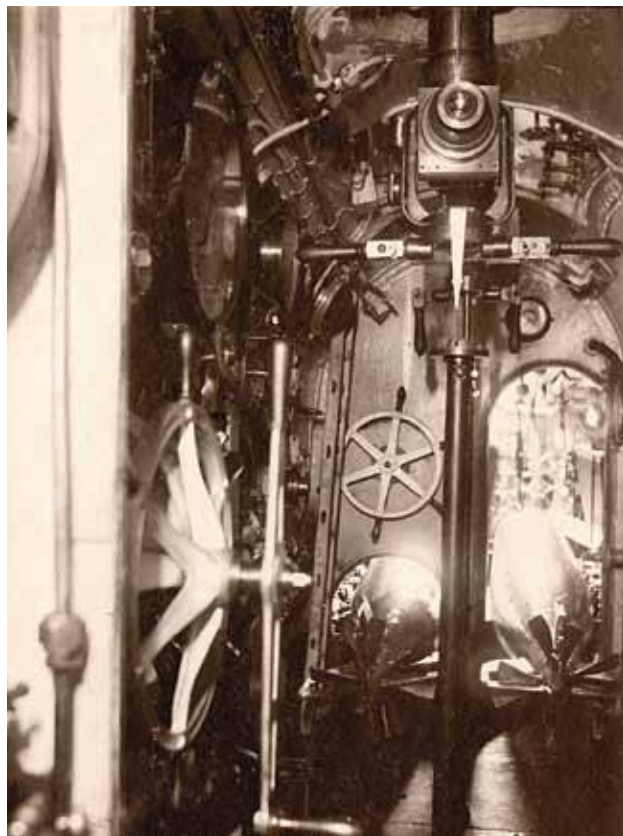
Op til overfladen

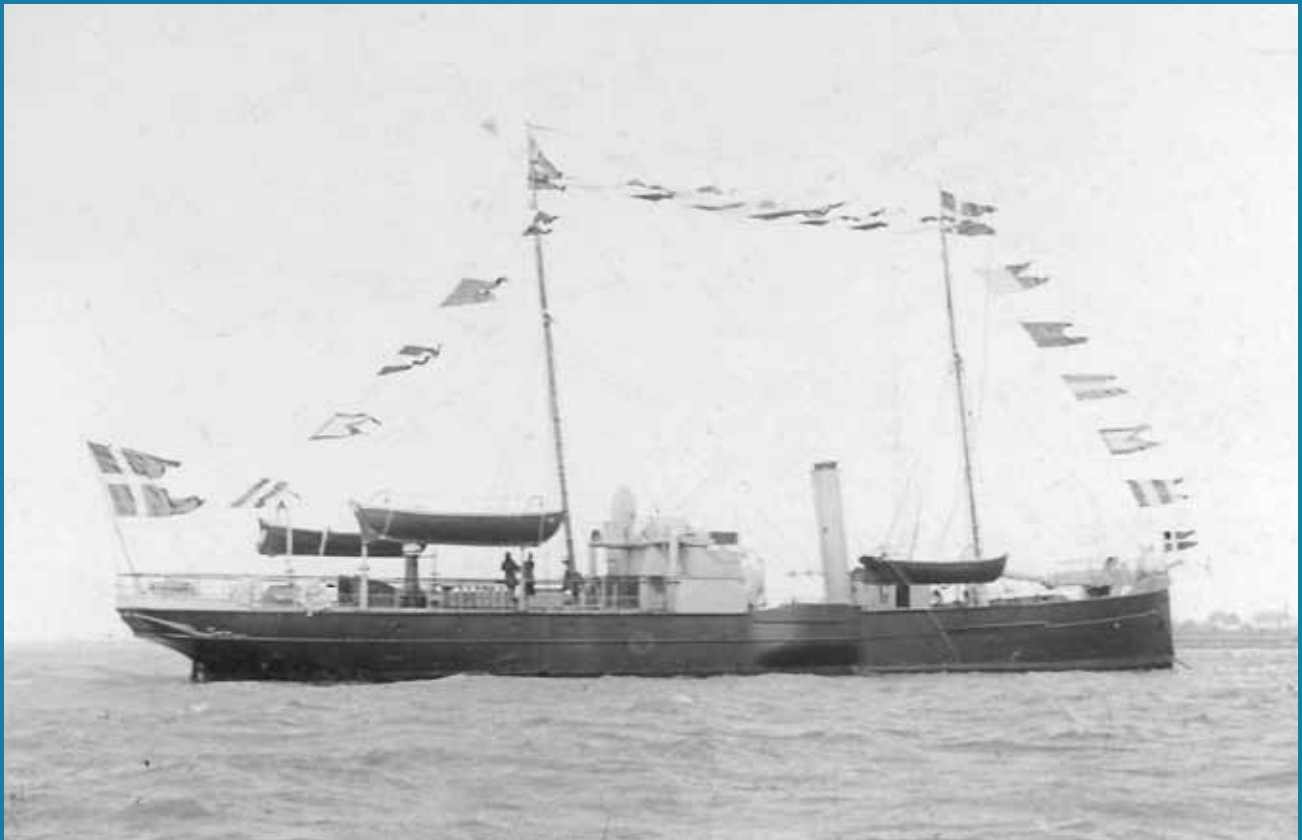
De fire mand kravlede op i tårnet, hvor det med stort besvær lykkedes underbådsmand Janus Sørensen at få tårnlugen lirket op, hvorefter vandet væltede ind. Da tårnet få øjeblikke efter var fyldt med vand, kunne de tre gaster kravle ud, og det lykkedes dem alle at slippe ud og svømme de få meter op til overfladen.

Tilbage i ubåden hørte de fem tilbageværende besætningsmedlemmer ikke det aftalte bankesignal, og lidt efter så de, at vand begyndte at sive ind af den underste tårnluge. Det betød, at det ikke var lykkedes premierløjtnant Christiansen at lukke tårnlugen igen, og det ville derfor ikke være muligt for de fem tilbageværende at slippe ud på samme måde som de første fire.

De søgte tilflugt i torpedorummet, hvor der endnu var tørt, men vandet trængte

Dykkerens indre. Plads er altid en mangelvare i ubåde, og som det fremgår af billederne af torpedorum og maskinrum var *Dykkeren* en lille ubåd. Når de trange forhold så tilmed forværredes af indtrængende vand og klorgas, kan man nemt forestille sig den klaustrofobiske stemning, der har trykket det indespærrede mandskab. *Orlogsmuseets Arkiv.*





Kanonbåden *Guldborgsund* spillede en vital rolle i den succesfulde redningsaktion i kraft sin telefonforbindelse til land. Havde man ikke været i stand til så hurtigt at slå alarm til søværnets ledelse i Købehavn og få iværksat bjergningsaktionen, så havde udfaldet måske været knap så lykkeligt. *Forsvarets Bibliotek*.

snart også ind her og nåede derved ubådens batterier. Ved mødet med saltvandet kortsluttede de og udviklede samtidig giftig klorgas, der snart gjorde vejrtrækningen for de fem mand i torpedorummet til en smertefuld oplevelse.

I torpedorummet var der også en luge, som de eventuelt kunne undslippe gennem, men pga. trykforskellen kunne den først åbnes, når rummet var helt fyldt med vand. De fem besætningsmedlemmer passede derfor godt på deres Dräger-veste, som ville blive livsnødvendige, når de skulle overleve de sidste minutter, hvor rummet ville være fyldt af vand, og de skulle åbne lugen og én efter én kravle ud.

For at rense luften fandt gasterne på at udånde igennem Dräger-vestenes kalipatroner. Dette bandt den udåndede kulsyre og rensede dermed luften, så de i et par minutter kunne ånde uden at måtte ty til vestenes dyrebare ilt.

Juel-Brockdorff. Den rette mand på det rette sted

På overfladen havde besætningen på *Sleipner* straks efter kollisionen slået alarm. Nær ved kollisionsstedet lå søværnets kanonbåd *Guldborgsund* som stationsskib ved de danske minefelter, der sikrede Danmarks neutralitet under den raserende verdenskrig.

Kanonbåden havde en telefonforbindelse til land og kunne derfor kl. 14.17 – blot 15 minutter efter kollisionen - slå alarm til søværnets ledelse i København. Herfra blev en massiv redningsaktion straks sat i værk.

Om bord på *Guldborgsund* befandt sig tilfældigvis kaptajn, baron Niels Juel-Brockdorff, der skulle komme til at spille en central rolle i det videre forløb. Juel-Brockdorff var på besøg hos *Guldborgsunds* chef, der var baronens svoger, og da han var både ubådschef og dykker, tog han straks med *Sleipner* tilbage til kollisionsstedet.

Her kunne man stadig se bobler komme op fra den sunkne ubåd, og pludselig så man tre mand komme op til overfladen. Klokkeren var da 14.40, og de tre blev hurtigt bragt om bord i *Sleipner*. Her kunne de fortælle, at der fortsat var seks mand i live om bord på *Dykkeren*, og at chefen var i gang med at forsøge at få resten af dem sluset ud gennem ubådens tårn.

Mens man ventede på, om flere besætningsmedlemmer skulle slippe ud og op til overfladen, besluttede Juel-Brockdorff sig for at dykke ned til ubåden. Iklædt den tunge dykkerdragt blev han sænket ned til ubådens formodede position, men på grund af stærk strøm mislykkedes hans to første forsøg på at nå ned til *Dykkeren*.

Da meddelelsen om *Dykkerens* havari nåede Flådens Overkommando i København, gav den straks ordre til, at søværnets 1. Eskadre, der lå i Øresund, skulle forlægge til kollisionsstedet. Samtidig gik beskeden videre til bjærgningsselskabet Svitser, med hvem søværnet allerede i 1911 havde indgået en kontrakt om bjærgning af forulykkede skibe og ubåde. Svitser modtog beskeden kl. 14.30, og allerede 30 minutter senere afgik bjærgningsskibet *Kattegat* med højeste fart. Kort efter blev den fulgt af Svitseres løftepontoner *Odin* og *Thor*, der dog måtte bemannes med søværnets personel, før de var klar til at afgå med så kort varsel.

Samtidig fik pressen nys om begivenheden, som skabte stor opmærksomhed.



Kaptajn, baron Niels Juel-Brockdorff var både ubådschef og uddannet dykker. Det var gennem hans resolute og modige handlen, at man var i stand til at etablere kommunikation med de indespærrede gaster. Forsvarets Bibliotek.

Ubåden *Dykkeren* som den tager sig ud i farver. Model af *Dykkeren* i Den Historiske Modelsamling. Orlogsmuseets arkiv.





Datidens dykkerdragter var tunge og klodsede og gav ikke megen mulighed for at navigere under nedstigningen. Først på bunden kunne dykkeren bevæge sig (nogenlunde) frit. Det var i dragter som disse, Svitzers dykkere og Juel-Brockdorff arbejdede omkring *Dykkeren*. Orlogsmuseets arkiv

Konstruktionstegning over *Dykkeren* som viser de rum og luger, der omtales i artiklen. Forsvarets Bibliotek.

Statusrapport fra dybet

Kattegat nåede frem til Tårnbæk kl. 15.30 og begyndte straks forberedelserne til at bjærge den forulykkede ubåd. På dette tidspunkt vidste man ikke, om de tilbageværende om bord var i live, og Juel-Brockdorff gjorde nu et tredje forsøg på at nå ned til ubåden. Denne gang lykkedes det, og pludselig hørte de fem mand i *Dykkerens* torpedorum bankelyde udefra.

Ved at banke på skroget kunne de indespærrende og Juel-Brockdorff morse til hinanden, og for første gang i de 5½ time, der var gået siden kollisionen, fik man på overfladen et indtryk af situationen om bord på *Dykkeren*.

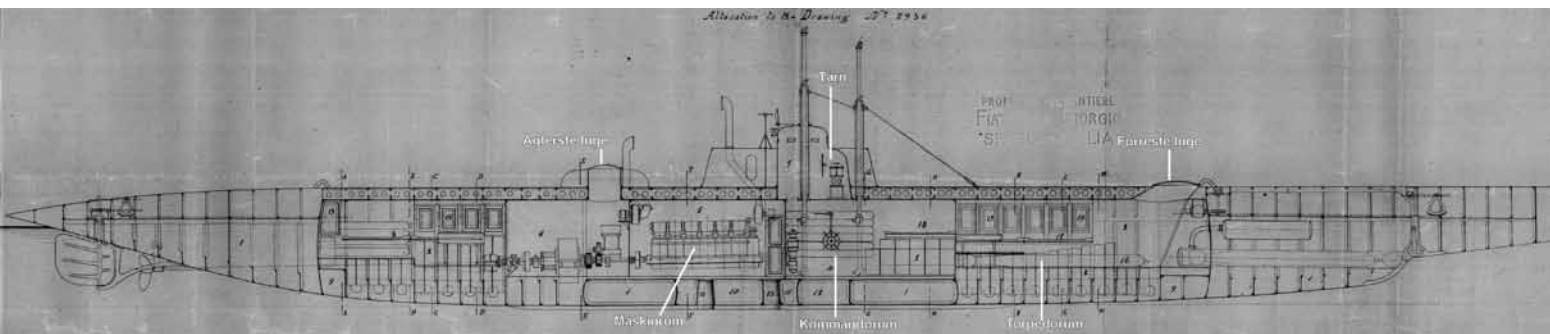
Her var situationen ved at være desperat. Vandet steg stadigt, og de indespærrede var begyndt at tvivle på, om de ville overleve. En af matroserne, som var med *Dykkeren* for første gang, sad grædende og fortalte, hvor hårdt det ville blive for hans mor, nu hvor han, der var hendes eneste forsøger, skulle drukne. Maskinisten C. N. Andersen forsøgte at holde moralen oppe, mens han – som han senere fortalte – i sit stille sind sad og ærgrede sig over, at han lige havde købt en ny uniform. Den havde kostet 160 kr. - en anseelig sum i de dage, og de kunne have været sparet...

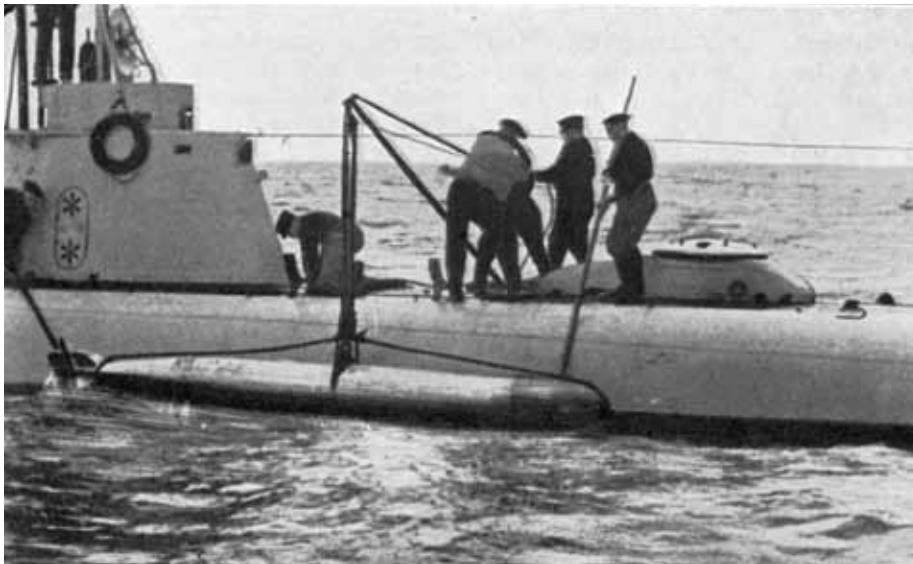
Bjergningsoperationen

De indespærrede måtte nu ty til den sidste mulighed – den sparsomme ilt i Dräger-vestene. De kunne dog samtidig høre lyden af tunge dykkere gå rundt på ubådens skrog, og lyden af redningsforsøgene holdt humøret oppe.

Dykkerne fra Svitzer var straks efter deres ankomst gået i gang med at forberede ubådens bjærgning, og klokken 19.15 var man nået så langt, at man kunne begynde at pumpe ilt ind til de indespærrede gaster. Luften var kold, men gav liv, og der gik kun kort tid, inden de fem mærkede, hvordan ubådens stævn begyndte at hæve sig op mod overfladen.

Dermed var deres problemer ikke ovre, snarere tværtimod. Som en af de fem mand efterfølgende skrev til en af sine venner: *"Saa mærkede vi med et, at Baadens Forende blev løftet. Vandet tog pludselig Raus agterover og steg i Rummets Agterpart til helt op over Dørens Overkant, Herved aflastedes Trykket paa den modsatte Side, hvorved Døren blev mere utæt. Dette havde igen til Følge, at Vandet i Rummet steg yderligere. Efterhaanden*





En torpedo tages om bord i Dykkeren. Foran tårnet ses ubådens forreste luge, som de fem indespærrede kravlede ud af efter 9½ times indespærring. Forsvarets Bibliotek.

naaede det helt op til Midten af Torpedorørene, og det saa for os ud, som om vi efter at være undsluppet den frygtelige Klogas nu skulde lide en ynkelig Druknedød.”

Klokken var ca. 21.45, da *Dykkerens* stævn igen brød havoverfladen. Ubådens agterstav stod stadig på bunden, og det viste sig nu, at kranen på *Kattegat* ikke kunne hæve *Dykkeren* højt nok op. Ubådens forreste luge, hvorfra de indespærrede skulle undslippe, befandt sig ca. 30 centimeter under havoverfladen, og blev lugen åbnet, ville torpedorummet blive vandfyldt, hurtigere end de indespærrende kunne slippe ud.

I hast måtte man vippe *Kattegat* ved at tømme skibets ferskvandstank, mens forpeak og kabelrum blev fyldt med vand. Samtidig arbejdede mandskabet i hast med at flytte ballastjern fra agter til forskibet – og det lykkedes at vippe skibet tilstrækkeligt til, at *Dykkerens* torpedoluge lige akkurat kom op i vandoverfladen, men heller ikke højere



Efter redningsaktionen blev kaptajn Juel-Brockdorff og maskinist C. N. Andersen hædret med henholdsvis Ridderkorset og Medaljen for Ædel Dåd. Gengivet efter Lars Stevnsborg: "Kongeriget Danmarks ordener, medaljer og hæderstegn".



Portræt af premierløjtnant Christensen (1887-1916). På billedet har et af Dykkerens besætningsmedlemmer skrevet: "Premierløjtnant i den kgl. Marine Svend Aage Christiansen. Død som Chef for Undervandsbaaden "Dykkeren", som en Helt paa sin Post d. 9/10 16. Ære være hans Minde." Forsvarets Bibliotek.

end at bølger stadig vaskede ind over den. Man anbragte sandsække omkring lugen for at holde vandet væk og hældte en større mængde olie på vandet, og det hjalp. Kl. 23.30 var man klar til at åbne lugen, og de fem besætningsmedlemmer, der da havde tilbragt 9½ time indespærret i ubåden, kunne én efter én kravle ud i den friske luft.

Juel-Brockdorff skrev senere: "Dette Øjeblik glemmes aldrig. Vi havde vist alle en Klump i Halsen, da Udløsningen endelig kom i et Øjeblik, hvor Nerverne var under Pres."

De fem reddede var meget forkomne og chokerede, men kunne efter en undersøgelse af en af søværnets læger erklæres uden for livsfare.

Samtidig blev Dykkerens tårn undersøgt, og som frygtet fandt man her liget af premierløjtnant Christiansen. Dykkerens forlis gav hermed det danske ubådsvåben dets første dødsoffer.

Redningsaktionen og ikke mindst den vellykkede udslusning af de tre gaster – verdens første af sin slags - vakte dog stor opsigt jorden rundt.

Dykkeren blev efterfølgende bjærget og bugseret ind til København, men det kunne ikke betale sig at reparere den, og ubåden blev i begyndelsen af 1918 ophugget.

Juel-Brockdorff fik efterfølgende Ridderkorset for sin kyndige deltagelse i redningsarbejdet, mens Dykkerens besætning som belønning for korrekt opførsel fik tre måneders ekstra gage. Samtidig blev maskinisten C. N. Andersen, der efter at premierløjtnant Christiansen var kravlet op i tårnet, havde haft kommandoen over de fem indespærrede, tildelt "Medaljen for Ædel Dåd", som siden 1793 er blevet givet til belønning af "En og Anden god Handling". C. N. Andersen kom dog resten af livet til at døje med de skader, som klograssen havde tilføjet hans stemmebånd og hals.

Søren Nørby er marinehistoriker, forfatter og ansat ved Forsvarets Bibliotek.

Se www.noerby.net

Litteratur

Søren Nørby: "Beretninger fra de danske ubåde 1909-1999." (Marinens Bibliotek 2009)

Søren Nørby: "At sejle under vandet – udviklingen af de første ubåde." (Erhvervs-skolernes forlag 2008)

Søren Nørby: "Danske Ubåde 1909-2004." (Tøjhusmuseet 2005)

Søren Nørby: "Dykkerens Forlis. En hidtil ukendt øjenvidneberetning." (Marinehistorisk Tidsskrift, nr.1 / 2007)

Janus Sørensen: "Undervandsbåden Dykkerens forlis i Øresund den 9. oktober 1916", Tidsskrift for Søværnen årgang 126, 1955

Se også www.Youtube.com. Søg på Dykkeren, og se ubåden i Københavns havn, ca. 1912.