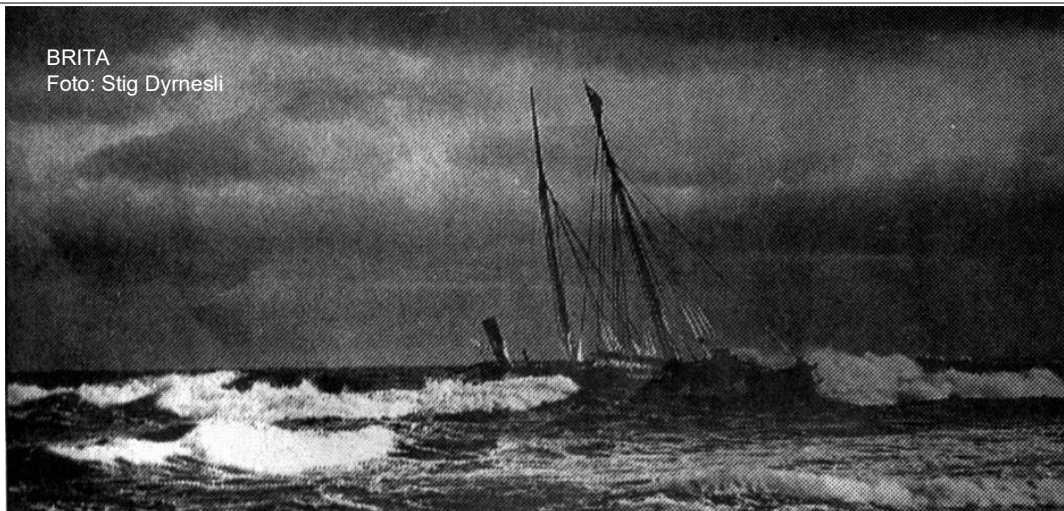


Brita

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°44,672 N 10°33,143 E Datum: 57 44.665 N 10 33.139 E	Kæde: N E N E	Type: N E N E PQ:	Ydersiden af 2. revle, 400 m fra land ret ud for Højen Fyr, for enden af Buttervej, Skagen, Danmark Top / bunddybde: 04-07
Havn: Skagen Nødtelefon: Gl. Skagen Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Damptrawler Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: 05 md.: 02 år: 1919 Hjemsted: Göteborg, Sverige Kaptajn: G. A. Classon Last: 120 kasser sild Afgået fra: Destination:



BRITA
Foto: Stig Dyrnesli

Bygget i 1891, , 141,38 brt, rederiet C. A. Wallin, Göteborg, Sverige.

Højen Fyr stod ved de gule bygninger for enden af Buttervej.

Bjærgningsdamperen ÆGIR søgte at bringe BRITA fri, men forsøget mislykkedes og dårligt vejr ødelagde skibet.

3 besætningsmedlemmer reddet med Skagen redningsbåd. 7 besætningsmedlemmer reddet med Gl. Skagens redningsbåd. Det forlyder at rattet fra skibet hænger som lysekrone i Højen Fyr stuehus.

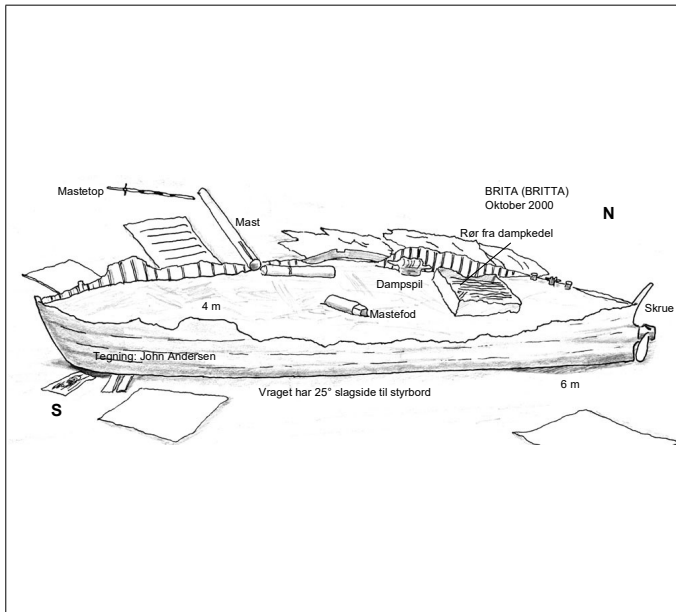
Bogen om Det Nørrejydske Redningsvæsen udskrift af Frank Rimmer, Skawdyk:

Den 5.2.1919. Kl. 7 eftermiddag, strandede damptrawleren BRITA af Göteborg ud for Højen Fyr. Strandingen blev kort efter meldt til redningsbestyreren, og da det blæste en frisk kuling af sydvest, med en del sø på revlerne, beordrede redningsbestyreren såvel Skagens som Gl.Skagens redningsbåde til strandingsstedet.

Redningsbåden fra Gl. Skagen:

Da Gl.Skagens redningsbåd var bleven bragt ned til strandingen, sprang vinden pludselig om i N.O. og kulede op. Båden blev da transporteret 4 km østefter et stykke til luvart af strandingsstedet og roet ud til skibet, som stod midt på anden revle ca. 400 meter fra land, med agterenden ret mod søen, så det var meget vanskeligt at få forbindelse med skibet, da søen brød langs begge dets sider. Såvel fordrægget som agterdrægget blev kastet til luvart af skibet, og båden firet hen imod dette, men det var umuligt at lægge til. Ved hjælp af et kastedræg opnåede man forbindelse med skibets båd, der lå ved siden, men bådens fangline sprængtes, så redningsbåden drev fra igen.

Brita



Endelig fik redningsbådens besætning fat i en fra skibet udfiret bøjle, og ved hjælp af denne, halede man redningsbåden så nær som muligt ind til skibet, med hvilket der opnåedes yderligere forbindelse ved et ombordkastet dræg. Den strandede besætning sprang nu een efter een overbord, med en line om livet og haledes hen til redningsbåden, men det tog lang tid, da båden stadig blev slået bort fra skibet. Da 7 af skibets besætning på denne måde var optaget i Gl.Skagens Redningsbåd, ankom Skagens redningsbåd, og da de 7 reddede mænd var meget forkomne, besluttede man at landsætte disse og overlade den oprettede forbindelse til skagensbåden. Gl.Skagens redningsbåd holdt derefter på land, idet man stak drægtovene fra sig, og båden landede kl.11.00. Det var et meget farefuldt redningsforetagende og under virksomheden blev 4 årer brækkede, ligesom der mistedes 2 ankerdræg med 2 drægtov, 1 forhaler til drægtov samt et kastedræg med line.

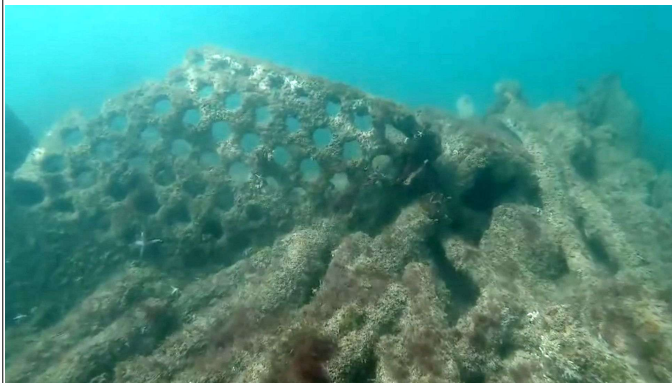
Redningsbåden transporteredes derefter hjem til stationen, men da mandskabet var trætte og gennemblødte, blev bådens rengøring udsat til den påfølgende dag. Mandskabet mødte da igen og bragte alt i orden.

Redningsbåden fra Skagen:

Da opsynsmanden ved Skagens station kl.7 havde modtaget ordre fra bestyreren om at sætte redningsbåden i bevægelse, gik der hurtigt bud til mandskabet og til hestene, som mødte ved stationshuset, og så hurtigt det kunne ske, førtes redningsbåden til strandingsstedet. Båden roedes udenfor alle revler og holdt derefter ned til det strandede skib, med hvilket det under stort besvær fik forbindelse, og optog derefter resten af det strandede skibs besætning, i alt 3 mand på samme måde som sket med Gl.Skagens redningsbåd, og der landedes med disse kl.11.

Kilde:

Skagen Lokalsamling.
Stig Dyrnesli Nielsen, Skawdyk
Frank Rimmer, Skawdyk
Nordjyske Stiftstidende 27.07.2000.



Brooklands

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°43,675 N 10°30,322 E	Kæde: 10B 57°43,76 N 10°30,33 E	Type: N E N E	Vest for Gl. Skagen, Danmark
Datum: ED 50/EU INTN 57°43,644 N 10°30,219 E	D 05,25 N G 34,39 E	PQ:	Top / bunddybde: 07-08

Havn:	Type:
Skagen- Hirtshals	Dampfragtskib
Nødtelefon:	Kaldesignal:
Gl. Skagen	
Alarmering / Psykologhjælp:	Ex. navne:
1-1-2	
Lokale kontakter:	Forlisdag: 29 md.: 12 år: 1893
John Andersen tlf. 22142066	Hjemsted: West Hartlepool, England
	Kaptajn: R. Roope
	Last: Kul
	Afgået fra: Boness, England
	Destination: København, Danmark

SKAWTRÆF



Bygget i 1882 hos W. Gray & Co., West Hartlepool, England, 1.096 brt, 71,3x9,6x4,5 m. Rederi: R. Hardy & Co. Vraget blev nedsprængt i 1897.

Det beskrives fra strandingen, at BROOKLANDS stod på 4. revle med stævnen mod syd. Rorkvadranten, der sidder på vraget, tyder dog på, at agterenden vender mod syd. Vraget er meget nedbrudt af vejret og tilbage på bunden er bundkonstruktionen, der består af store jernplader, der er nittet sammen. Der er altid mange fisk af alle arter på vraget.

Udskrift af redningsprotokollen ved Frank Rimmer, Skagen:

Den 29. december 1893 strandede □ mil vest for Gl. Skagen dampskibet BROOKLANDS af West Hartlepool, på rejse fra Boness til København med kul. Strandingen skete i tåge og blev ikke bemærket, før den fra redningsstationen Gl. Skagen udsendte strandvagt bemærkede, at raketter blev kastede, og derefter Kl. 7 om aftenen meldte det til stationen.

Vinden var dengang sydvest, med tiltagende kuling og meget stærk tåge.

Redningsmandskabet blev tilkaldt, og begav sig til redningsbåden, som blev bragt flot Kl. 8 et godt stykke til luvart af strandingsstedet.

Brooklands



Rorkuadrant på Brooklands. Foto: John Andersen

Tågen var så tæt, at det var umuligt at se skibet, men da der i land blev kastet nogle signalraketter til vejrs, for at underrette de skibbrudne om, at hjælp var undervejs, og da disse fra skibet blev besvaret med dampfløjten, blev redningsbåden ved lyden af denne, ledet til skibet, som stod på 4 revle omtrent 350 favne fra land.

Der var endnu ikke så særdeles megen sø ved skibet, og da kaptajnen, ikke ville forlade dette, men afventede bjærgningsdamper, hvis sådan skulle komme i betimelig tid, gik redningsbåden atter til land, idet det dog blev aftalt, mellem opsynsmanden og det strandede skibs kaptajn, at denne skulle vise nødsignal, hvis han ønskede redningsbådens tilstedekomst.

Da besætningen på skibet bestod af 17 mand, som under vanskelige forhold næppe kunne have i redningsbåden på een gang, foruden dennes mandskab, blev der straks efter landsætningen sendt bud efter Skagens redningsbåd om at komme til stede.



Dæksbøjle på Brooklands. Foto: John Andersen

Kulingen tiltog imidlertid stadig, medens tågen littede, og det varede kun omtrent 1 time, efter at redningsbåden var kommen til land, før der blev vist blus fra det strandede skib, og redningsbåden gik da hurtigst ud igen. Skibet stod endnu på 4 revle, med forenden sydefter, og på grund af den høje sø, der nu var, huggede og slingrede det voldsomt.

Redningsbåden fik forbindelse med det med sine ankertove, både fra for og fra agter, men det var umuligt for den at ligge der, da den et par gange red op på skibets ræling, og under en af skibets overhalinger nær havde mistet roret.

Mandskabet måtte derfor kaste los, og holde redningsbåden på årerne, så nær skibet som muligt. Men umiddelbart derefter svajede skibet rundt, og drev rask ind på redningsbåden, der havde stort besvær med at holde sig klar, samt med at arbejde sig om på skibets anden side, hvor der var mere læ.

Dampskibet kom da også til at stå fast en kort tid, og redningsbådens mandskab benyttede da øjeblikket, og fik forbindelse med det, hvorefter 13 mand af besætningen hurtigt kom ned i redningsbåden, og derefter forlod skibet, og lykkeligt nåede land Kl.10 om natten.

De tilbageværende 4 mand blev samtidig reddede af en tilstedeværende større bjærgningsbåd, der også heldigt nåede land.

Kort derefter nåede stationen Skagens redningsbåd, efter hvilken der som foran nævnt var sendt bud, strandingsstedet, men den vendte straks tilbage, da besætningen var reddet.

Redningsmandskabet ved Gl.Skagen modtog for denne virksomhed ekstrabelønninger såvel af den Danske som af den Engelske regering.

Kilde:

Thisted Dagblad 02-01-1894

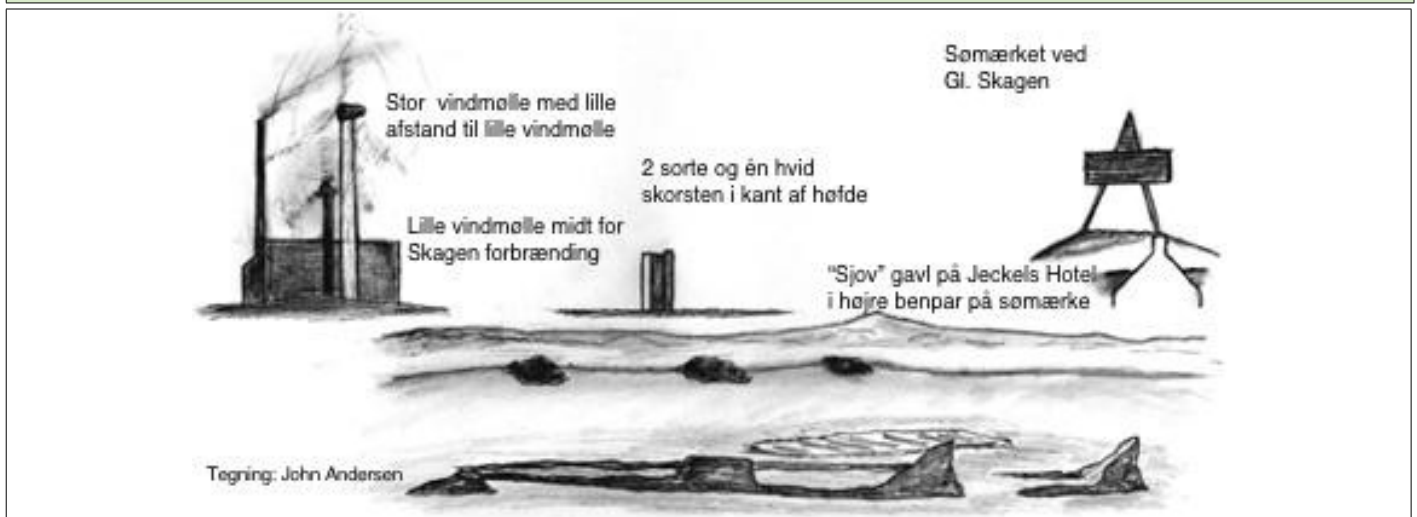
Frederikshavns Avis 01-01-1895



Skibside på Brooklands. Foto: John Andersen

Commisariat

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57 44.460 N 10 31.980 E Datum: N E	Kæde: 10B 57°44,468 N 10°31,989 E 03,76 N 33,80 E	Type: N E N E PQ:	Øst for Gl. Skagen, Danmark Top / bunddybde: 06
Havn: Skagen- Hirtshals Nødtelefon: P-plads ved Gl. Skagen Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Dampfragtskib Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: 07 md.: 12 år: 1878 Hjemsted: Newcastle, England Kaptajn: Satherland Last: Kul Afgået fra: Newcastle, England Destination: Swinemünde, Tyskland



Vraget ligger sammen med et andet stålvrage ved navn MIZPAH, der forliste den 20. april 1881.

21 besætningsmedlemmer reddet med Gl. Skagen redningsbåd.

For at redde livet måtte de, med en line om livet, een for een springe i vandet og blive halet ombord i redningsbåden.

Kilde: Vendsyssel Tidende 7. 12. 1878.

Fra Skagen meldes det til J.I.P. d. 7.ds. (Den 7. December 1878).

Engelsk damper KOMMISARIATKaptajn Satherland, på rejse fra Newcastle til Swinemunde med kul, er indstrandet her. Besætningen er reddet af Højens redningsbåd. Skibet er tæt.

2 strandinger have fundet sted vest på, det ene er bjærget.

En ballastet russisk brig er strandet i morges på Råbjerg forstrand.

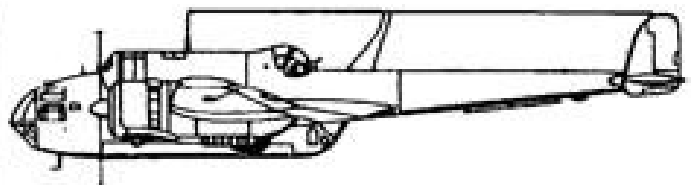
Commisariat

Fly

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°41,958 N 10°25,168 E Datum: N E	Kæde: N E N E	Type: N E N E PQ:	Beskøjtbacken 3200 m nord for Kandestederne, sydvest for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 04-08
Havn: Skagen-Hirtshals Nødtelefon: Gl.Skagen-Kandestederne Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Handley Page "Hampden" MK. I Kaldesignal: I L4087 Ex. navne: Forlisdag: 20 md.: 07 år: 1940 Hjemsted: England Kaptajn: Last: Afgået fra: Frederikshavn Destination: England



Foto og tegning fra bogen: "Vestallierede luftangreb i Danmark under 2. verdenskrig", Kristensen, Kofoed og Weber.



Kun en vinge tilbage af flyet, resten blev bjærget i 1940.

Britisk kamp- og torpedofly af typen Handley Page, kaldet "Hampden". 4 besætningsmedlemmer, 2 motorer på 965 ps, 426 km/t i 4.740 m højde. Marchhastighed 340 km/t. 6 maskingeværer og en bombelast på 1.835 kg.

En kilde: Flyet blev beskudt af antiluftskyts ved Frederikshavn. Handley Page "Hampden" blev hurtigt efter 2. verdenskrigs begyndelse erstattet af andre, mere tidssvarende, fly.

Kilde; Søren C. Flensted:

00:50 blev flyet ramt af flak fra 4. Res.Flakabt 615. Fem minutter senere styrtede flyet i Havet 4-500 meter ud for Kandestederne. Kl. 08.00 næste morgen fik politet i Skagen anmeldelse om at agterskytten P/O B. Green havde overlevet. Han havde svømmet ind til land og var gået til Skagen. Senere blev det rapporteret at piloten Sgt. E. L. Farrands var blevet fundet i Carlo Grams sommerhus ved Kandestederne. Begge flyvere blev taget som krigsfange af den tyske hær.

Den 21.7.1940 blev Navigator Wop/Air gnr. Sgt Reginald T. Miller (født 1.4.21 Winsley, Bradford onAvon) fundet omkommet ved Spirbakken og bragt til Skagen Kikegård, hvor han blev begravet den 24.7.1940. Samme dag blev liget af Observatør Sgt Percy D. Nixon fundet på Skagen Nordstrand og begravet dagen efter.

Fly



Vragdele af flyet på stranden ved Kandestederne (Bangsbo Museet).

I 1986 afdækkede Skawdykkere dele af vingen og fandt en bombe monteret på denne. Skawdyk foranstaltede, at bomben blev sprængt.

I 1997-98 var vingen helt dækket af sand.

Kilde:

Skagens Avis september 1947 og 6. september 1997.

Reichsluftfahrtministerium, Kriegsflugzeuge, 1943.

Kenneth Munson, Die Weltkrieg-II-Flugzeuge, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1988.

02/12/2013

Fra: Kenneth Kristensen [mailto:kkkr@kystmuseet.dk]

Sendt: 21. november 2013 14:44

Til: John Andersen, Aalborg

Emne: Vrag ved Kandestederne

Hej John

Jeg er af en skagbo blevet opfordret til at kontakte dig vedr. undersøgelser jeg er i gang med, forud for et skrift om et engelsk flystyrt på revlerne ved Kandestederne i 1940.

Skawdyk fandt i 1985 den ene vinge fra flyet. Jeg har fundet de artikler der kom i aviserne på det tidspunkt.

Det jeg er interesseret i, er om I kan supplere med mere end det der står i disse artikler? Ligger I inde med foto af fundet eller andet interessant.

Jeg har i mange år kendt til hændelsen - men der har ikke rigtig været kød nok på historien til at skrive noget. Nu har et barnebarn til en af de to overlevende besætningsmedlemmer, nemlig Berhard Pop Green, udgivet en bog om bedstefarens opholdt i krigsfangelejr i Tyskland. Og i bogen beskrives omstændighederne ved Kandestederne - ud fra Greens notater.

Mvh

Kenneth Kristensen

Museumsformidler

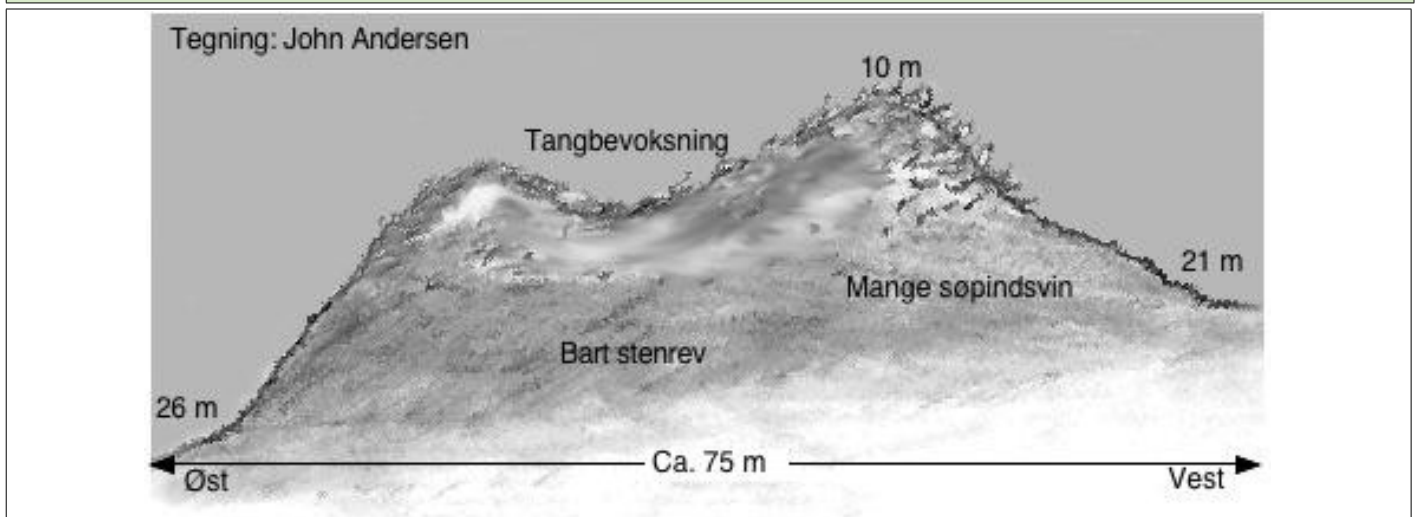
Nordjyllands Kystmuseum

afd. Bangsbo Fort

mobil: 21 44 56 30

Herthas Flak

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°38,588 N 10°52,100 E Datum: N E	Kæde: 10B 57°38,66 N 10°57,17 E C 10,20 N H 37,60 E	Type: N E N E PQ:	Øst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 10-26
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Naturdyk Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: md.: år: Hjemsted: Kaptajn: Last: Afgået fra: Destination:



Naturdyk på fiskebanke med stærkt kuperede bundforhold.

Dykksted nr. 1 (vist på skitse ovenfor)

Hummerhøj er den højeste del af Herthas Flak.

Højen består af store og små sten og er et velegnet sted til naturdyk og fiskeri.

På vestsiden flader stenene ud på sandbund i ca. 20 meters dybde. På østsiden falder dybden hurtigt til 24-26 meter.

Stedet er velegnet til begynderdyk.

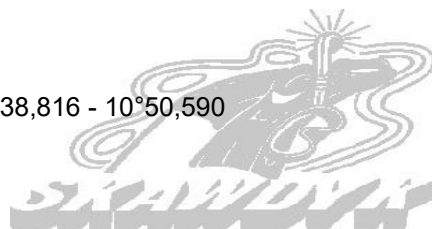
Dykksted nr. 2

Sted med **store sten og spidser**: 57°38,816 - 10°50,590

Fiskesteder:

Nord 1: 57°39,520-10°49,238

Nord 2: 57°39,252-10°49,933



Herthas Flak



John Andersen
Foto: John Skårberg

Herthas Flak består af et meget stort stenrev, der rejser sig stejlt op fra havbunden, midt i det nordlige kattegat.



Vestsiden af Herthas Flak
Foto: John Andersen



Toppen af Herthas Flak
Foto: John Andersen

Håkon Håkonsen

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°44,188 N 10°38,850 E Datum: N E	Kæde: 10B N E C 21,10 N G 37,24 E	Type: N E N E PQ:	Ca. 3-400 meter fra kysten syd for Grenen, nord for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 06
Havn: Skagen Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Bark (3-mastet) Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: 20 md.: 12 år: 1903 Hjemsted: Tvedestrand Kaptajn: O. Sørensen Last: Ballast Afgået fra: Århus, Danmark Destination: Tvedestrand, Norge



Bygget 1873 med spanter af eg og planker af fyr i Stavanger, 644 brt, 47,7 x 9,4 x ... m. Fornaglingen var af bronze.

Vraget kaldes Haakonsen af de lokale fiskere, men størrelse og konstruktionen svarer til et nyere og større skib. Haakon Haakonsen var et barkskib af Tvedestrand i Norge.

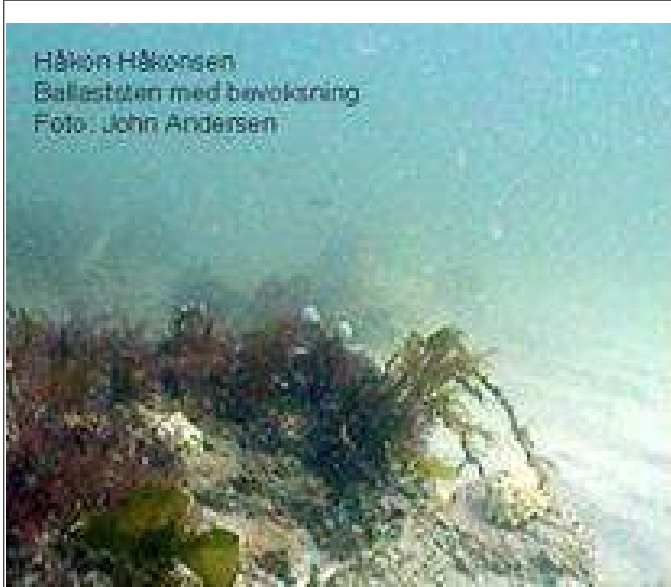
Skibet var et ældre fartøj, der ikke var forsikret, og kaptajnen afslog derfor at lade det tililende redningsfartøj FREDERIKSHAVN bringe skibet flot.

Man forsøgte selv ved varp ankre at gøre skibet frit. Det mislykkedes, og skibet totalt forliste. I redningsvæsenets protokol oplyses at 11 blev reddet.

På havbunden ligger en 27 meter lang og 10-11 meter bred bunke af ballaststen med vragrester stikkende frem langs kanten. Skawdykkere fandt i 1983 bla. en kanon på vraget.

Skibshistorisk Laboratorium ved Michael Teisen og Tøjhusmuseet har man fundet frem til, at kanonen er en signalkanon, der har været anbragt i en gaffel f.eks. på skibets ræling.

Håkon Håkonsen



Håkon Håkonsen
Ballaststen med bevoksning
Foto: John Andersen

Udskrift af Skagens Avis ved Frank Rimmer, Skagen:

HÅKON HÅKONSEN.

December 1903.

Bjergningsskibet FREDERIKSHAVN udgik i morges til Skagen, hvor et barkskib er strandet på grenen.

Det er barken HÅKON HÅKONSEN af Tvedestrand på rejse fra Aarhus til hjemstedet i ballast. Skibet, der er et ældre fartøj, er tæt.

Der er endnu Søndag eftermiddag ikke afsluttet forhandlinger, med hensyn til bjergning.

STRANDINGEN PÅ SKAGENS GREN.

Da den ud for Skagen strandede bark HÅKON HÅKONSEN er et ældre fartøj og ikke assureret, turde kaptajnen ikke slutte nogen kontrakt med bjergningsskibet FREDERIKSHAVN om assistance hvorfor FREDERIKSHAVN returnerede igen i eftermiddags.

Barkens besætning forsøger nu selv ved varpning at bringe skibet fri.

Skagens Avis 1983

Interessen for kanoner steg pludselig

Tre sportsdykkere fra Skagen fandt signalkanon på vrage fra begyndelsen af 1800-tallet. - I samarbejde med Skibshistorisk Museum konserverer de den nu selv.

Tre sportsdykkere fra Skagen - alle medlemmer af Skagen Sportsdykkerklub, Skawdyk - har fået forøget deres interesse for kanonerne på de gamle sejlskibe betydeligt på det seneste. De tre er Stig Nielsen, Michael Münster og Søren Marling.

Årsagen er, at de for et stykke tid siden fandt en lille kanon på et for dem nyt vrage på sydsiden af Grenen.

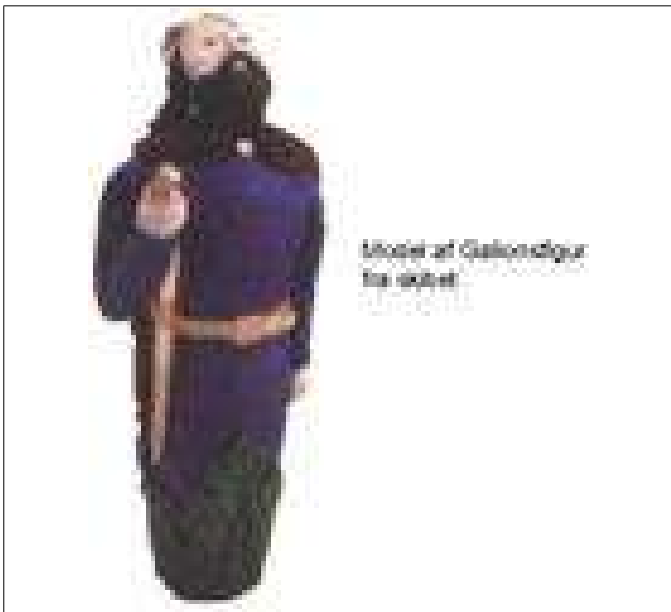
Vraget fandt de i samarbejde med landinspektør Poul Haubach, der i flere år nøje har studeret Grenen og dens beliggenhed både før og nu.

Ifølge Poul Haubach er skibet, hvor kanonen blev fundet, strandet i begyndelsen af 1800-tallet, og det var på nordsiden af Grenen. Grenen er siden rykket så meget mod nord, at vraget nu ligger på sydsiden.

Da de tre dykkere fandt frem til vraget efter anvisning om, hvor det findes fra Poul Haubach, var det tilfældigt ikke dækket af sand, og derfor blev kanonen taget med op, selv om man egentlig ikke må røre vrage, der er mere end 150 år gamle. Havde de ladet den ligge, havde de risikeret ikke at kunne finde vraget igen, fordi det den næste dag atter kunne være sandet til.

Umiddelbart efter kontaktede de Skibshistorisk Museum i Roskilde og fortalte om fundet, og det resulterede i et samarbejde, så Skagen-dykkerne nu selv konserverer kanonen.

Siden kanonen blev bjærget har den ligget i ferskvand. Det skal den i tre måneder for at så meget af saltet som muligt



Model af Gaskendigtur
fra skibet



Bronzenagle med rester af træ
Foto: John Andersen

"Jomfru vraget" - Astarte

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°41,631 N 10°25,600 E Datum: N E	Kæde: N E N E	Type: N E N E PQ:	SPIIRBAKKEN (ligger 4.940 m. nord for Kandestederne), Skagen, Danmark Top / bunddybde: 07-09
Havn: Nødtelefon: Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Dampfragtskib Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: 07 md.: 12 år: 1876 Hjemsted: Hull, England Kaptajn: Mason Last: Hør og frø, hørfrø i last 2 Afgået fra: Reval, Estland (Revel) Destination: Hull, England



Foto, Peter Schmidt, 2021.

Besætning på 17 mand.

17.02.2007

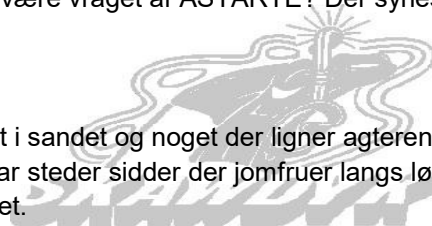
Finn Frandsen og Michael Thomsen finder et stålvrage ved Spirbakken.

De finder mange "jomfruer" på vraket (træblokke der sidder i rigningen på et sejlskip), og derfor kalder de det for "Jomfru Vraket". Kan det i virkeligheden være vraket af ASTARTE? Der synes at være tale om et stålskib med sejlrigning.

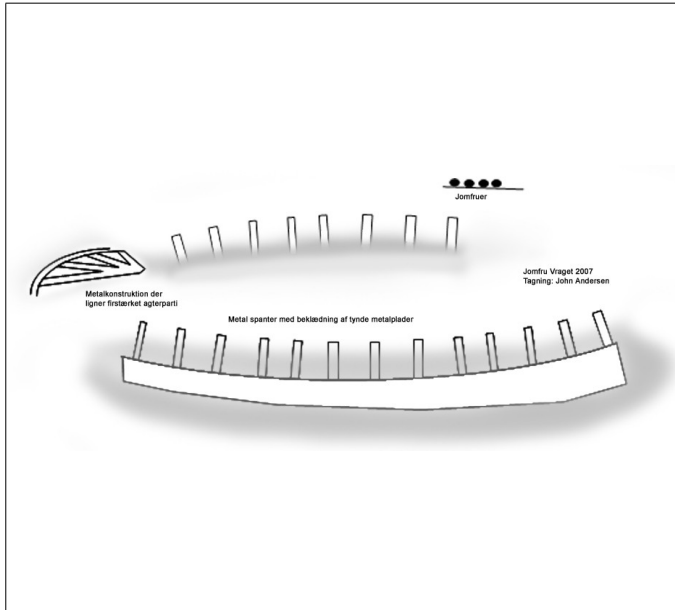
Vraket den 24.03.2007:

Der ligger nogle jernskibssider nedgravet i sandet og noget der ligner agterenden, resterne af en til to store stålmast med et spil eller en hejseindretning. Et par steder sidder der jomfruer langs lønningen.

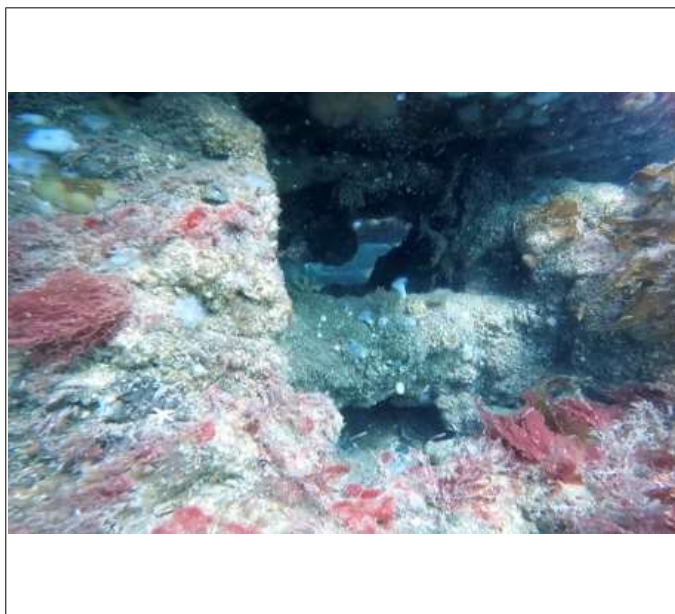
Der er fundet oplukkelige køjer på vraket.



"Jomfru vraget" - Astarte



Vrag tegning, John Andersen, 2007.
Dengang var vraket dækket af meget sand.
I 2021 var der store dele af vraket fri for sand.



Foto, Peter Schmidt, 2021.
Det kunne ligne en skrue aksel?...

Kilde:
Finn Frandsen, Skawdyk 2007
Peter Schmidt, 2021

Kridtpibe Vraget

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°41,453 N 10°26,063 E Datum: N E	Kæde: N E N E	Type: N E N E PQ:	Spirbakken mellem Skagen og Kandestederne, Danmark Top / bunddybde: 04-05
Havn: Nødtelefon: Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Trævrag Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: md.: år: Hjemsted: Kaptajn: Last: Afgået fra: Destination:



Det er blevet kaldt kridtpibe vraget fordi der ind imellem findes kridtpiber på det.

Skibet er bygget af store dimensioner træ.

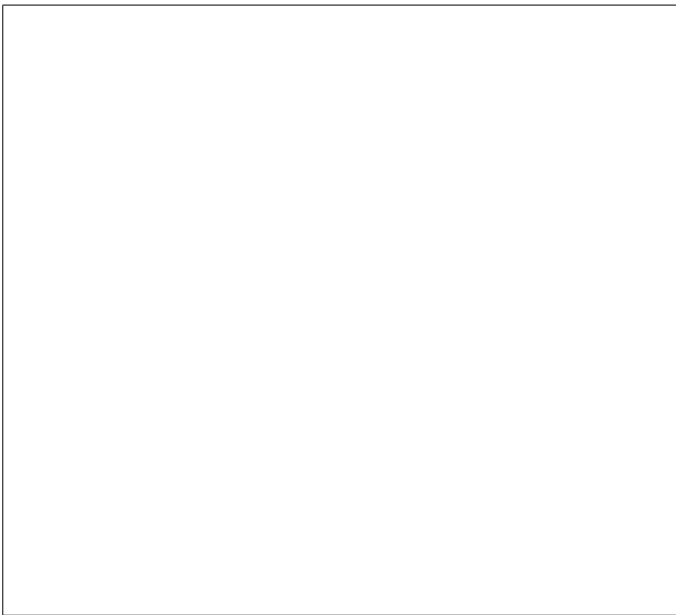
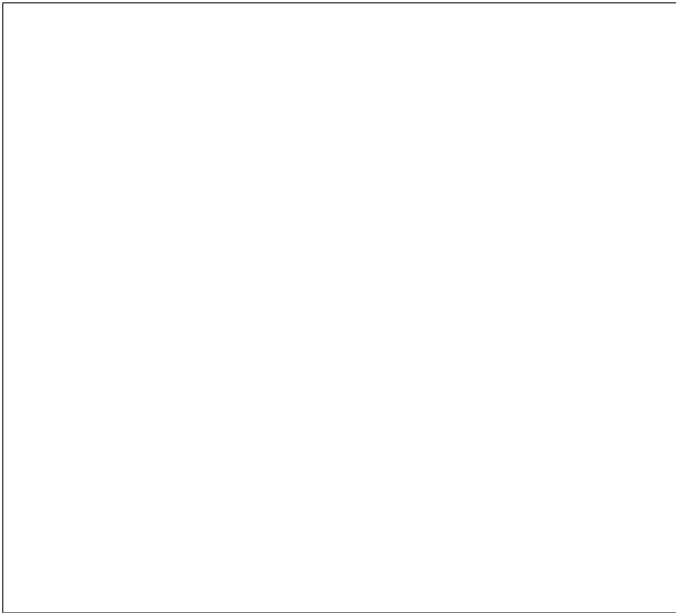
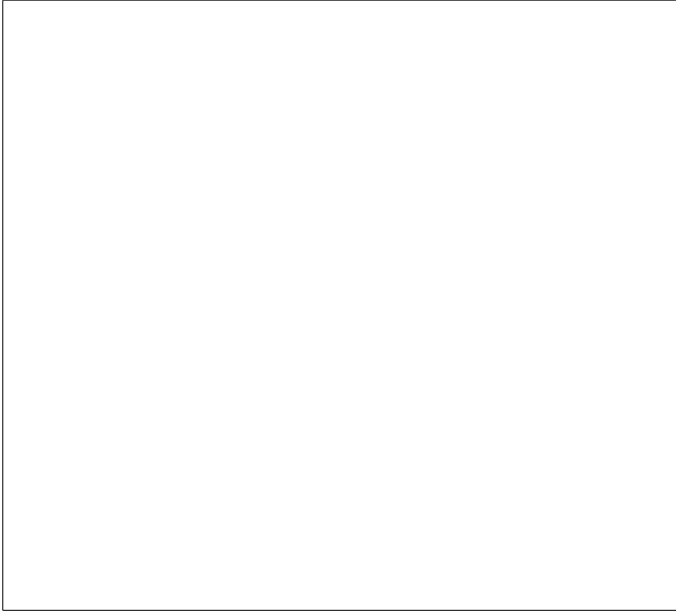
Rester af tegl, sten etc. fra Spirbakken redningsstation ligger spredt rund i vraget.

Kilde:

Finn Frandsen, Skawdyk, 2007

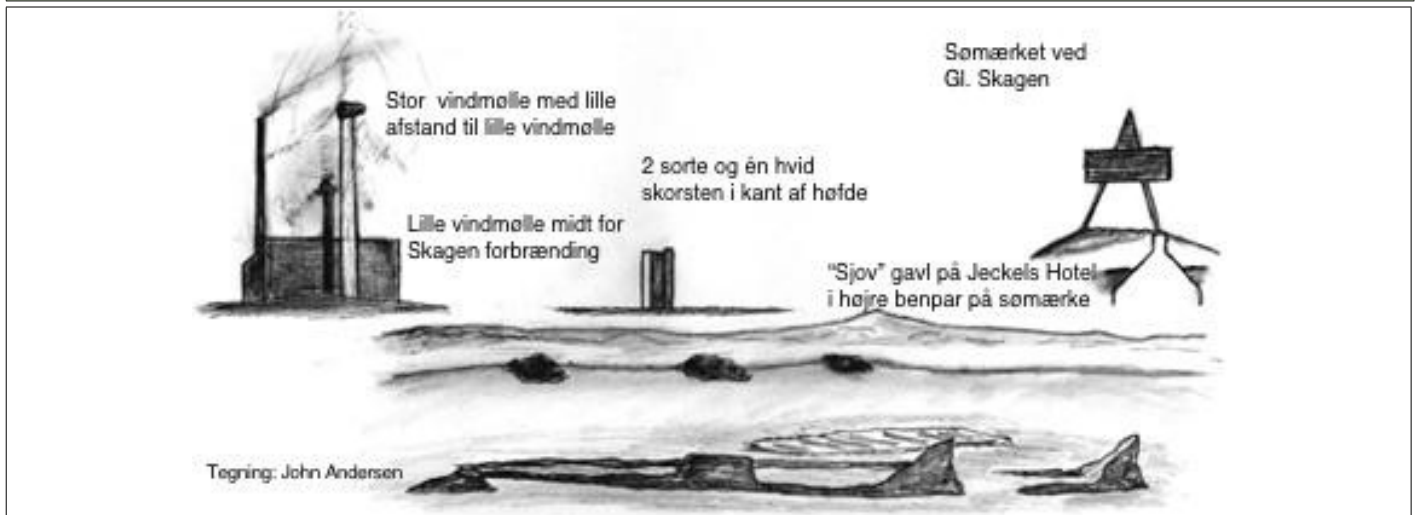


Kridtpibe Vraget



Mizpah

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°44,377 N 10°32,009 E Datum: N E	Kæde: 10B 57°44,468 N 10°31,989 E 03,76 N 33,80 E	Type: N E N E PQ:	Øst for Gl. Skagen, Danmark Top / bunddybde: 06
Havn:			SKAWTRÆF
Skagen- Hirtshals			Type: Dampfragtskib
Nødtelefon:			Kaldesignal:
P-plads ved Gl. Skagen			Ex. navne:
Alarmering / Psykologhjælp:			Forlisdag: 20 md.: 04 år: 1881
1-1-2			Hjemsted: Liverpool, England
Lokale kontakter:			Kaptajn:
John Andersen tlf. 22142066			Last: Stykgods
			Afgået fra: Liverpool
			Destination: København



Vraget ligger sammen med et andet stålvrage ved navn COMMISARIAT, der forliste den 7. december 1878. Ved det engelske skib MIZPAHS forlis omkom 9 af de 21 ombord-værende, da de søgte at redde sig i land i skibets redningsbåd. Redningsarbejdet blev besværlig gjort af, at der på samme sted allerede lå vraget af et andet skib- jernskibet COMMISARIAT. Skibets anden-maskinmester omkom senere af kulde og udmattelse, således at der ialt omkom 10 af de 21 besætningsmedlemmer. 3 besætningsmedlemmer blev reddet af Gl. Skagen redningsbåd.

MIZPAH'S"FORLIS (Udskrift af Vendsyssel Tidende ved Frank Rimmer, Skagen.)
Fra Skagen bringes der i dag med ilpost en livlig og interessant beskrivelse af MIZPAH's stranding. Denne fandt sted om aftenen Kl. 8 og skønt det var mørkt, kunne man se brådsørerne højt over skibet, der stod på tredje revle. Den store menneskemængde, der var samlet på strandingsstedet enedes om ved et stærkt blus og senere ved et blålys, at tilkendegive for de skibbrudne, at de var bemærkede og kunne vente hjælp. Senere da raketapparaterne kom til stede, affyredes en raket i samme øjemed. Kl.9√ kunne man allerede se, at skibet kæntrade indover, idet sidelanternen på læsiden forsvandt.

10 omkomme (DNJRV side 143)

Mizpah

Nu hørtes tillige et forfærdeligt nødråb fra skibet, hvilket senere erfarede at hidhøre fra, at skibets redningsbåd, der var bemannet med 9 mand af besætningen, var kæntræt og de 9 mand druknede.

Skibet krængede mere og mere over, og faren voxede med hvert øjeblik. De på skibet tilbageblevne vedblev at råbe om hjælp, på en meget uhyggelig måde, så at man med længsel og for de flestes vedkommende vistnok med frygt for udfaldet, imødeså redningsbådens ankomst. Den kom kl. 11 der var den mest overhængende livsfare, dels på grund af den voldsomme sø, dels på grund af, at der tæt ved vraget står vrage af et jernskib. Den mindste berørelse med dette, ville betyde forlis for redningsbåden. Ikke desmindre meldte der sig et stort antal frivillige. Båden gik ud, men blev så længe borte, at der opstod alvorlig frygt i land. Søen var umådelig høj på revlerne, det ene øjeblik hævede den sig som en mørk truende vold, for i det næste moment, at styrte sig, frådende som et vandfald,

afsædende mægtige søjler af skum, der glimtvis lyste gennem mørket, som kunne det være nordlys.

Omsider klokken lidt over 2 lød der et råb: "Båden er der", og ganske rigtigt, et stykke vestpå ses den ude på anden revle, hævet af en mægtig sø, som i et nu bærer den på land. Først nu fik man at vide, at en del af besætningen var druknet. Båden havde 8 mand i land, og af de ombordværende 21 mand befandt de 4 sig endnu på vraget. Skibet var allerede en time efter strandingen brækket midt over, så at for og agterenden næsten var skilte ad. Om bådens fart til vraget fortælles, at da man ville føre dræget ud, opdagede pligthuggeren pludselig noget, der stak op af vandet, han gjorde alarm, og båden standsede heldigvis 1 a 2 favne fra det omtalte gamle jernvrag. Derefter foregik redningen efter store vanskeligheder for at komme hen til skibet.

Efter at Skagens redningsbåd var kommet i land, gik Højens redningsbåd, der var kommet til strandingsstedet en halv time senere, ud og fik lykkelig de fire mand med. Desværre var den ene af dem - anden maskinmester - så forkommen, at han forinden båden kom hen til skibet, ikke kunne holde sig fast længere, men blev skyllet overbord. Det lykkedes vel at få fat i ham med en bådshage, og få ham halet ind i båden, men skønt han endnu viste enkelte livstegn, da han kom i land, døde han dog, trods al anvendt møje for at redde ham.

Den 20. April 1881.

"Muncken"

GPS pos.:

Datum: WGS 84
57°42,234 N 10°26,897 E
Datum:
N E

DECCA pos.:

Kæde:
N E
N E

Angivet pos. ved forlis:

Type: Ca.
57°42 N 10°26 E
N E
PQ:

Geografisk område:

6,2 km nordøst for
Kandestederne, ca. 600 m
fra kysten, syd for Skagen,
Danmark

Top / bunddybde:

06-09

Havn:

Skagen-Hirtshals

Nødtelefon:

Kandestederne

Alarmering / Psykologhjælp:

1-1-2

Lokale kontakter:

John Andersen tlf. 22142066

SKAWTRÆF

Type: Ukendt trævrage

Kaldesignal:

Ex. navne:

Forlisdag:

md.:

år:

?

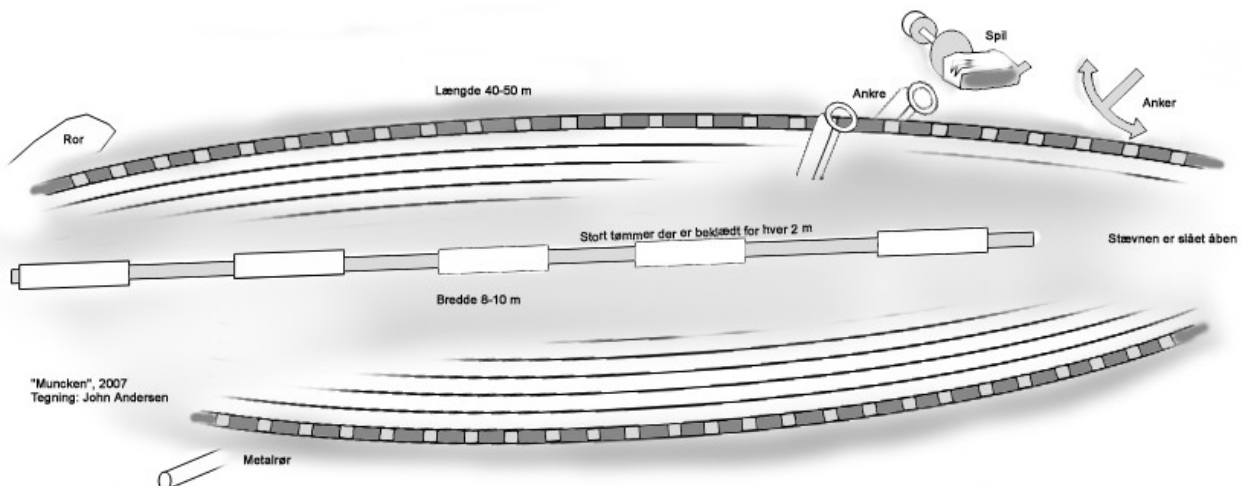
Hjemsted:

Kaptajn:

Last: Munkesten

Afgået fra:

Destination:



Da sandet langs stranden er meget blødt tilrådes det at benytte gummibåd fra Gl. Skagen eller lidt nord for Kandestederne.

Der er mange spændende detaljer bl.a. tre ankre, roret med metalbeslag og metal nagler i hele vraget.

Vraget er kaldt "Muncken", fordi Niels Munk var den første der kom med gode informationer om det, og fordi lasten måske har været munkesten.

I styrbord side ligger der et stort rør af metal der ikke har kunnet identificeres.

Vraget ligger med stævnen ind mod kysten og hælder ned bagbord side.

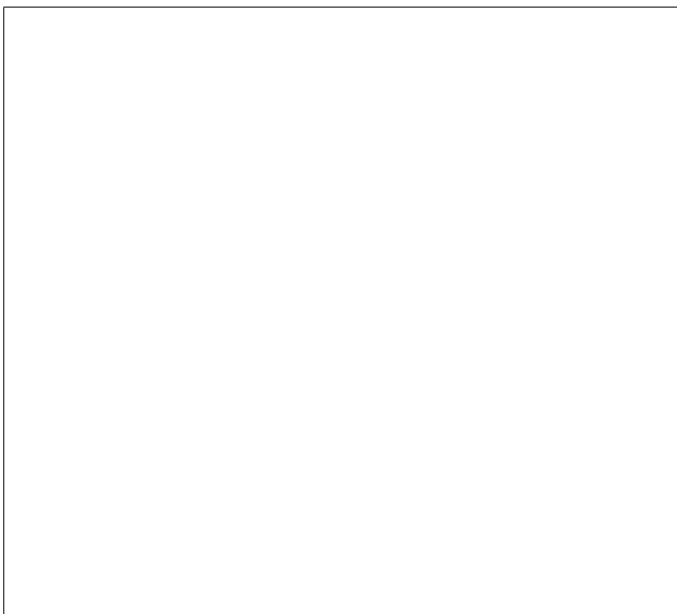
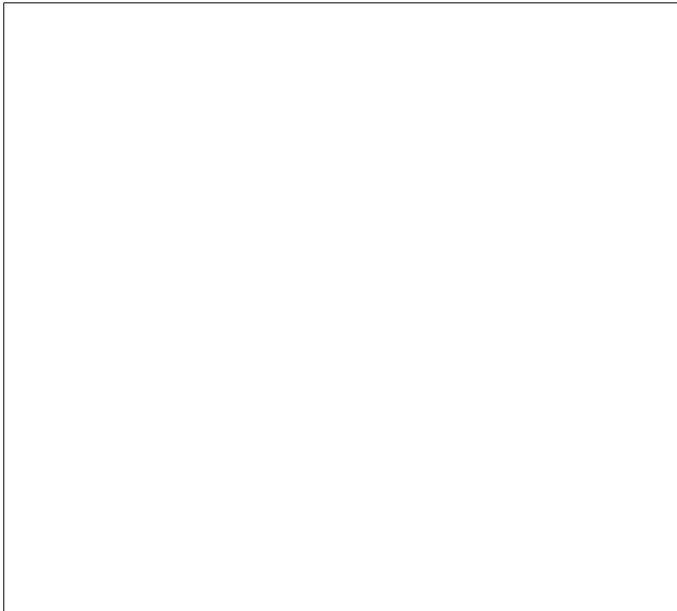
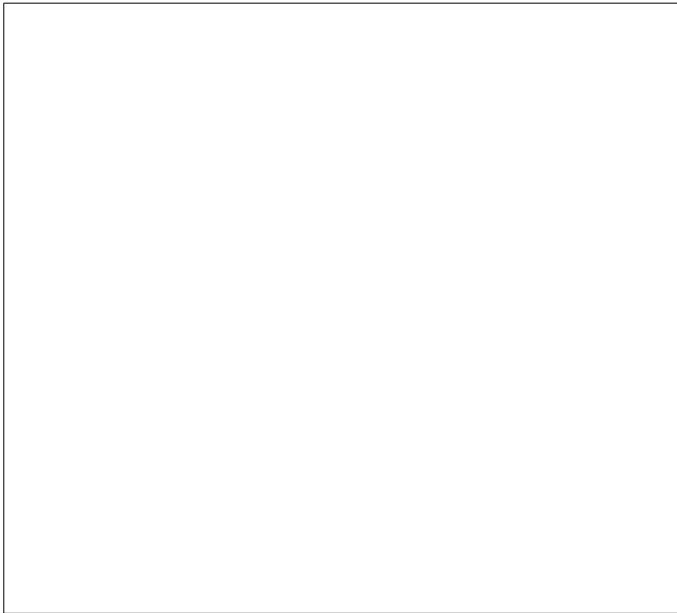
Der kan være tale om en pram af en eller anden slags,

Kilde:

Niels Munck, Skawdyk, 2004

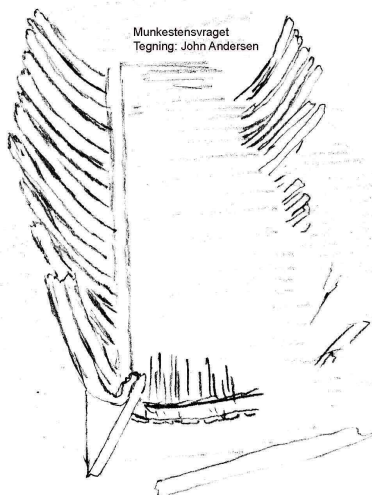
Finn Frandsen, Skawdyk, 2007

"Muncken"



Munkestensvraget

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: N E	Kæde: N E	Type: N E	Øst for Højen Fyr, udenfor 2 revle, Skagen, Danmark
Datum: N E	Kæde: N E	PQ: N E	
			Top / bunddybde: 01-04
Havn:			SKAWTRÆF
Nødtelefon:			Type: Trævrage
Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2			Kaldesignal:
Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			Ex. navne:
			Forlisdag: md.: år:
			Hjemsted:
			Kaptajn:
			Last:
			Afgået fra:
			Destination:



Vraget at en træskib der ligger med stævnen ind imod land.

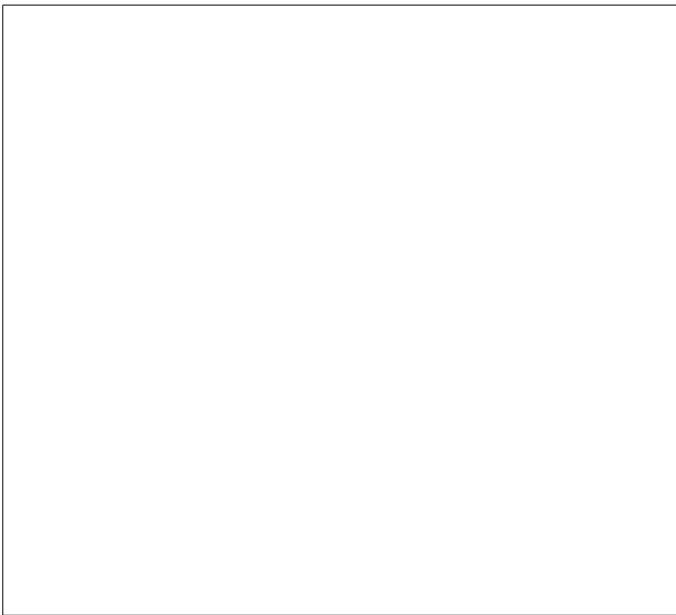
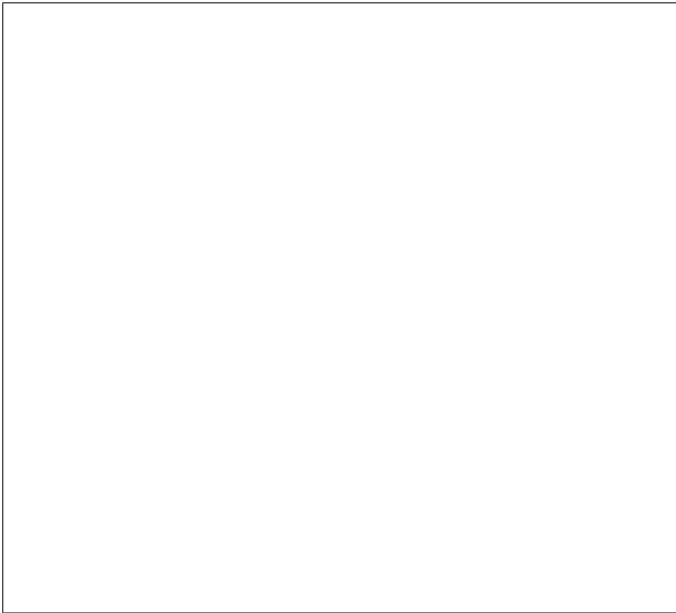
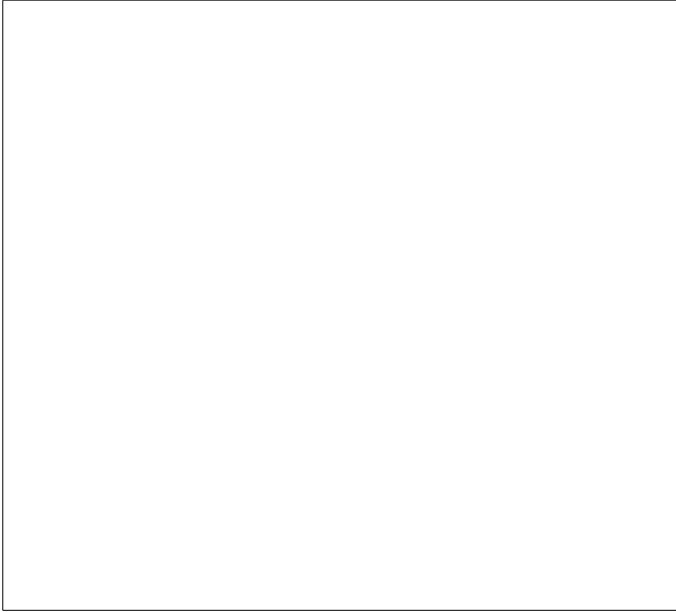
Spanterne i den østlige side (bagbord) stikker op til 1 m under overfladen.

Spanterne i vestre side (stýrbord) ligger mere ned i sandet, så skibet har ligget på stýrbord side ved forliset. Skibet er karvelbygget og med trænegler.

Hælen står stadig tilbage, foreste del af skibet er væk.



Munkestensvraget



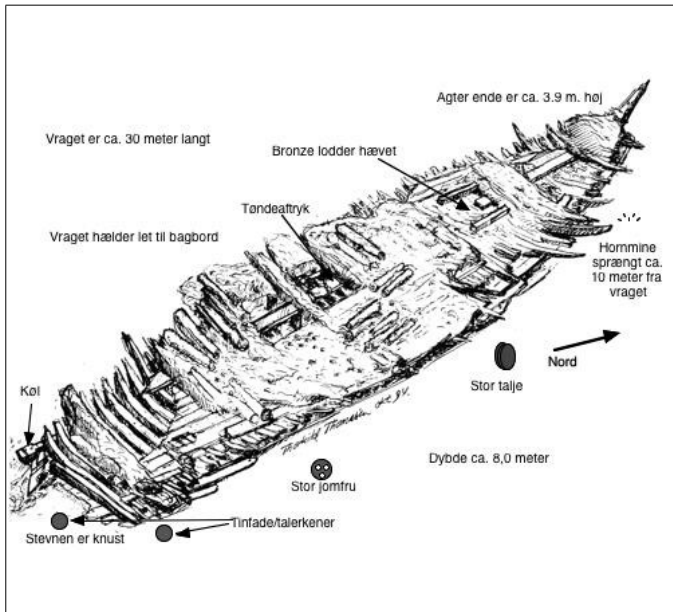
Spes

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°43,403 N 10°29,721 E Datum: 57°43,390 N 10°29,715 E	Kæde: 10B 57°43,52 N 10°28,82 E D 57,2 N G 34,66 E	Type: N E N E PQ:	Vest for Gl. Skagen, ca. 600 m fra kysten, Danmark Top / bunddybde: 05-08
Havn: Skagen- Hirtshals Nødtelefon: P-plads i Gl. Skagen Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
		Type: Fregat	
		Kaldesignal:	
		Ex. navne:	
		Forlisdag: 04 md.: 11 år: 1697	
		Hjemsted: Göteborg, Sverige	
		Kaptajn: Palmquist, Jonas	
		Last: Brændevin, tinfade, kanoner og soldater	
		Afgået fra: Den Engelske Kanal	
		Destination: Göteborg, Sverige	



Svensk fregat, bygget på Skeppsholmen ved Stockholm i 1666. Bevæbningen bestod af 48 kanoner, og der var en besætning på 250 mand. Skibet var ca. 35 meter langt og 10 meter bredt. SPES deltog i flere dansk- svenske søslag bl.a. slaget ved Øland i juni 1676, slaget i Køge bugt i juli 1677 og slaget i Sose bugt ved Bornholm i 1679, placeret som 5. skib i 3. eskadre. Under ledelse af kaptajn Jonas Palmquist sejlede det svenske orlogsskib SPES (Håbet) i november 1697 som eskorte for en flåde af 50-60 svenske og danske handelsskibe. Skønt det ikke var almindeligt, at orlogsskibe medtog handelsvarer, var SPES lastet med bl.a. fransk brændevin. Under konvojsejladsen fra Frankrig til Sverige blev SPES opbragt af den engelske flåde i Den Engelske Kanal. Kaptajn Jonas Palmquist blev beskyldt for at medføre blandt andet vin fra det blokade- ramte Frankrig. Mens skibet blev undersøgt i Plymouth i England blev en del tinfade og uforarbejdet tin taget om bord. I.flg. sammentælling efter lastpapirer fra Spes var der ialt 450 kg. tintalerkenner og råtin om bord, det svarer til ca. 5% af Sveriges årsimport på forlistids- punktet. Efter frigivelsen blev kursen rettet mod Skagen på hjemturen til Sverige. Men det skulle blive skæbne- svangert for skibet. Torsdag den 4. november i 1697 ved middagstid fik skibet Rubjerg Knude i sigte. Det stønnede kraftigt, og kursen blev lagt øst- nordøst til klokken otte om aftenen. Der så kaptajnen et fyr øst for skibet. Man ved i dag, at det ikke kunne være vippefyret, for det blev først tændt klokken 22. Kaptajnen gik ud fra, at han var nord for fyret, da han tog lodskud på cirka 40 favne. Han rettede derefter kursen i det usigtbare vejr mod syd i Kattegat. Kaptajnen gik ned for at spise, og mens det skete, blev han varskoet om, at der var land forude. I det samme tog skibet grunden og blev løftet

Spes



ind mellem revlerne, hvor det strandede. De svenske officerer påstod, at det var et falsk fyr, der var skyld i forliset. Det blev afvist fra dansk side, som mente, at grundstødningen skyldtes, at svenskerne havde navigeret forkert. Besætningen gjorde flere forsøg på med varpankre at bringe skibet flot. Til sidst huggede man rigningen omkuld, men bjærtningsforsøgene mislykkedes. Samme nat forlyder det, at et engelsk orlogsskib også strandede. Der d.d. ingen oplysninger om dette engelske fartøj. I følge svenske museumsfolk er et skib af samme størrelse som Spes ved navn ØLAND i 1705 strandet på Skagens kyster. Kaptajnen Psylander på SPES angiver strandings stedet i forhold til, hvor han ved at ØLAND er forlist. Efter datidens forhold medførte SPES en kostbar last af vin og tin. Byen blev delt i to lejre, og der opstod borgerkrigs- lignende tilstande i Skagen. Borgmester Fedder Hansen allierede sig med kaptajnen om bjærgning af lasten. Borgmesteren var selv tidligere tolder og mente derfor, at han havde ret til lasten. Det faldt naturlig nok den fungerende tolder Anders Poulsen for brystet. Tolderen forsøgte at udføre sit embede uden held, og efter tre måneders »tovtrækkeri« om de strandede varer, tilkaldte tolderen soldater fra Fladstrands fæstning i Frederikshavn. Det fortælles i den forbindelse at tolderen fik en gang prygl af den svenske kaptajn. Det tog et par år at udrede sagen ved rettens hjælp. Sagen faldt til ro, men hvad der blev af lasten vides ikke. Kaptajn Jonas Palmquist kom hjem til Sverige. Her blev han af kongen dømt til døden. Ikke fordi han var strandet ved Skagen, men fordi han havde ladet sig opbringe af englænderne i kanalen. Kaptajnen blev dog senere benådet, fordi han var adelsmand og en god søofficer. I 1983 blev vraget undersøgt af Skawdykkere og Nationalmuseet. I 1994 finder Skawdykkere 19 tinfade, mærket med Samuel Nocelson, Gabriel Grunwin (GG godkendt som tinsmed i 1694) og John Marsh (IM). Årrerings datering synes at bekræfte at vraget ud for Gl. Skagen er Spes, idet egetræet voksede i Blekinge området i årene 1400- 1660 (ca. 235 åreringe). Der kommer nu rigtig gang i undersøgelsen af SPES og der opmåles og suges flere gange ved vraget med deltagelse af Nationalmuseets, Bangsbo Museet. Skawdykere gør i perioden fra 1994 til 1998 flere interressante fund ved vraget. Vraget af SPES er et populært dykkermål, og der er stadig noget at se, selvom der er bjærget meget fra skibet. Kølen, spanter, jernkanoner og nogle kanonkugler er tilbage. Kanonkuglerne er totalt rustet sammen. Vraget ligger med stævnen i retning 300°. Kanonerne der ligger spredt i vraget, skønnes at være 15-18 pundige. Kanonerne har kun været last eller ballast, idet kanonerne på kanondækket blev ført i land og fragtet hjem til Sverige.



Kilde: Samlinger til jysk historie og topografi, 3. rk., 6. bind, side 97- 141.
VT Skagens Avis 26.04.99.
Stig D. Nielsen. Skawdyk

"Stranden 2"

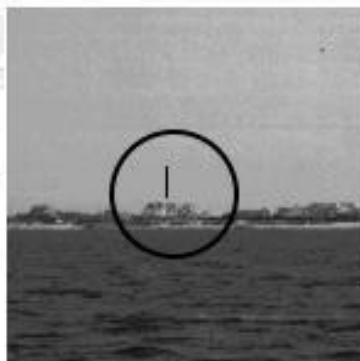
GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°43,445 N 10°29,695 E	Kæde: N E	Type: N E	Ud for Pælebakke Klit, ca. 450 m vest for Gl. Skagen, Danmark
Datum: N E	N E	PQ:	Top / bunddybde: 08

Havn:	Type:
Skagen - Hirtshals	Trævrag med stålmaster
Nødtelefon: P-plads ved kiosk	Kaldesignal:
Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2	Ex. navne:
Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066	Forlisdag: md.: år: ?
	Hjemsted:
	Kaptajn:
	Last:
	Afgået fra:
	Destination:

SKAWTRÆF



Hjørne af kiosktag i kant af vindue.



Telemast mellem tagvindue og højre hjørne af tagafsnit.



Træ-elmast med camping antenne i hjørnet af udbygning.

Da Skawdyk under dykkertræffet i 1995 ville markere SPES, stødte man pludselig på et ukendt vrag ca. 150 meter nærmere Gl. Skagen.

Vraget ligger i kanten af revlen og afhængig af vejr og sandvandring er det meget forskelligt, hvad der kan ses.

Forår 1996 bestod vraget af en spangeflage på ca. 12 x 5 m, en stålmaster med tærehuller, lidt rigning og noget spredt tovværk.

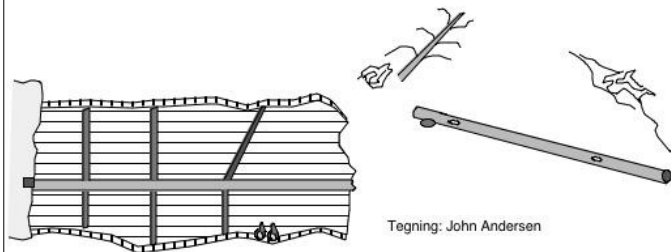
På spanteflagen kunne ses et kølsvin på ca. 20 x 20 cm, nogle jern spanteforstærkninger med knæ ind mod kølsvinet og en beklædning af 7" brædder. Spanterne var ca. 14 cm bredde.

Jernmasten var hul, ca. 35 cm i diameter og var påmonteret et par klumper, der lignede taljeblokke.

Den venstre pejling er nogenlunde identisk med SPES pejlingen:

A) Kiosk i gavlvindue på gul villa. B) Telemast over tagvindue i Hotel Skagen Klit.

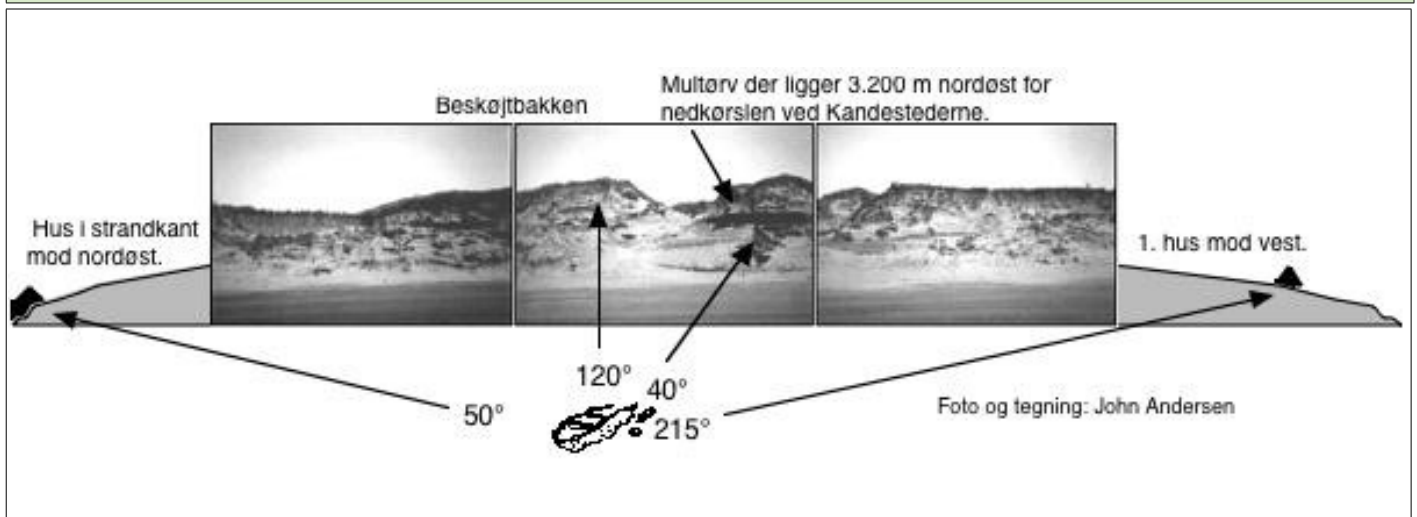
"Stranden 2"



Tegning af vraget.

Tom Pyman

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°41,156 N 10°24,930 E Datum: N E	Kæde: N E N E	Type: N E N E PQ:	Beskøjtbakken 3200 m nord for Kandestederne, sydvest for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 04-08
Havn: Skagen- Hirtshals Nødtelefon: Gl.Skagen-Kandestederne Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
Type: Dampfragtskib Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: 30 md.: 03 år: 1890 Hjemsted: West Hartlepool, England Kaptajn: William Brown Last: Stenkul Afgået fra: West Hartlepool, England Destination: Flensburg, Tyskland			



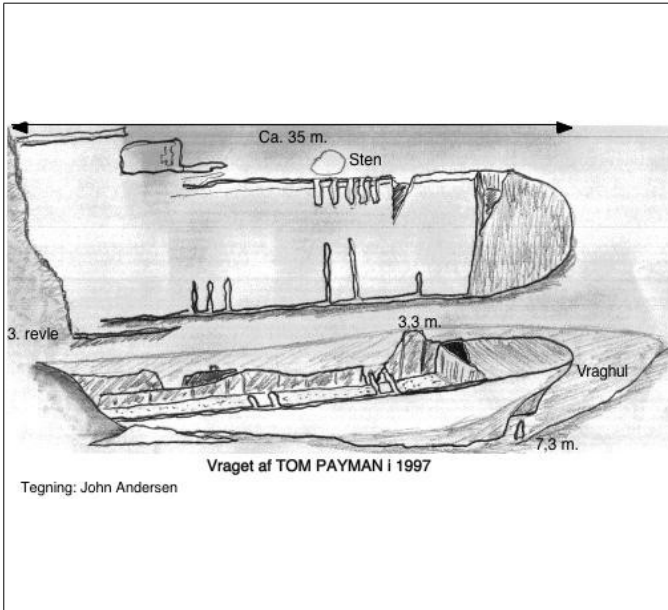
Kaldenavn: TOM PAYMANN

Bygget i 1870 hos Denton i West Hartlepool, England, 624 brt, 67,1x9,1x5,1 m, Rederi: Pyman & Co.. Strandede 3.2 km nord for Kandestederne natten mellem den 29. og 30. marts 1890.

Redningsbåden fra både Kandestederne og Gl. Skagen deltog i redningsarbejdet. Trods ihærdig indsats fra de lokale redningsbåde omkom 7 besætningsmedlemmer, medens 10 blev reddet. De 7 omkomne søgte at redde sig i skibets redningsbåd.

Ved siden af skibsvraget ligger en vinge fra et engelsk fly, en Handley Page "Hampden", der den 21. juli 1940 blev beskudt af antiluftskyts ved Frederikshavn. To besætningsmedlemmer blev dræbt da flyet styrtede ned her ved Kandestederne, de ligger begravet på Skagen Kirkegård. To andre forsøgte at flygte, men hurtigt taget til fange. I 1986 afdækkede Skawdykkere dele af vingen og fandt en bombe monteret på denne. Skawdyk foranstaltede, at bomben blev sprængt.

Tom Pyman



Redningsstation Kandestedernes protokol: År 1890.

Natten mellem 29. og 30. marts, storm af V.N.V. klar luft, aften kl. et kvarter i otte blev telefoneret fra Gl. Skagen, at et dampskib var indstrandet vest for Spirbakken. Der blev øjeblikkelig ved telefon sendt bud til mandskabet og hesteejerne i Rannerød til hurtigst at møde ved Stationshuset. Kl. 9. var det fornødne mandskab mødt ved stationshuset.

Redningsbåden blev forspændt med 6 par heste og 2 par for raketapparatet. Der kørtes hurtigst muligt 1/2 mil, båden aflæsset et langt stykke til luvart af skibet og blev hurtigt gjort klar til at gå ud. Kl. 9.30 sattes båden fra landgrunden bemannet med stationens 10 mand samt 2 andre stedfortrædere, men ved det første forsøg lykkedes det ikke at få forbindelse med skibet på grund af den høje sø og en rasende østgående strøm og vi drev i læ og måtte landsætte.

Båden blev pumpet læns for atter igen at gøre forsøg.

Samtidigt så vi en klynge mennesker kommende øst fra langs stranden som vi troede var Høwboere, men det var 10 mand af skibets besætning og de forklarede mig, at der var 7 tilbage på skibet. Lige som vi var ved at pålæsse redningsbåden kom Gl. Skagens redningsbåd og kørte forbi op et langt stykke til luvart.

Da vi havde pålæsset båden kørte vi den et langt stykke op da vi kendte strømmens forhold, imidlertid drev dampskibet af 3. revle og drev en kvart mil længere mod øst, 3 kvarte mil fra Station Kandestederne.

Båden gik ud anden gang og fik forbindelse med skibet og lå der 1/2 time, men intet menneske var at opdage.

Søen brød voldsomt over hele skibet som stod med forstavnen mod vest og bagbord side mod land, agterskibet stod under vand og skorstenen stod og dinglede. Gl. Skagens redningsbåd havde været i skibets nærhed og havde skønnet, at ingen var ombord.

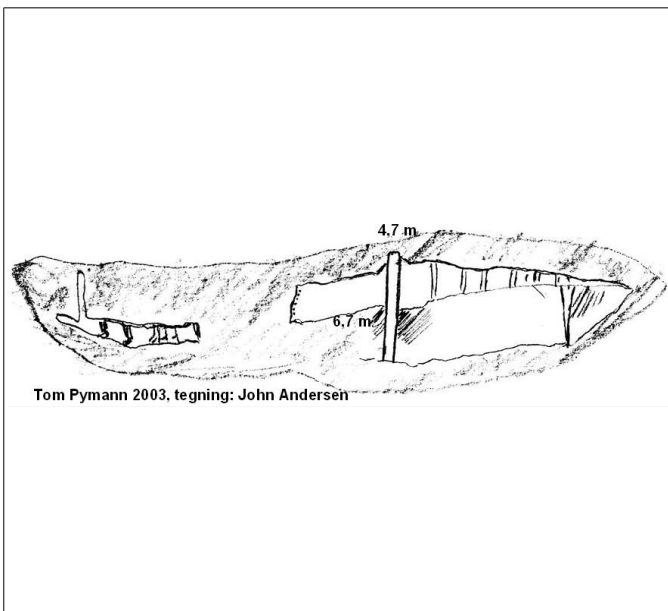
Efter at vi var kommet i land med vores redningsbåd erfarede vi at 4 lig var drevet ind langt nede på stranden sammen med 2 både og skibets redningsbåd, som drev fra borde med de 10 mand der kom i land, det antages, at de 7 ombordblevne mænd er gået i bådene og druknet -efter senere kundskab er de 4 indrevne ligs ure gået itu på omkring kl. 9.30, altså må de skibbrudne 7 mand været gået fra borde før redningsbådene ankom til strandingsstedet.

Vraget var helt dækket af sand i foråret 1998!

Opmærksomheden henledes på ERATO, som skulle ligge i nærheden.

Kilde:

Redningsstation Kandestedernes protokol.
Peter Bergstöm, Göteborg.



"Tredie høfde Vraget"

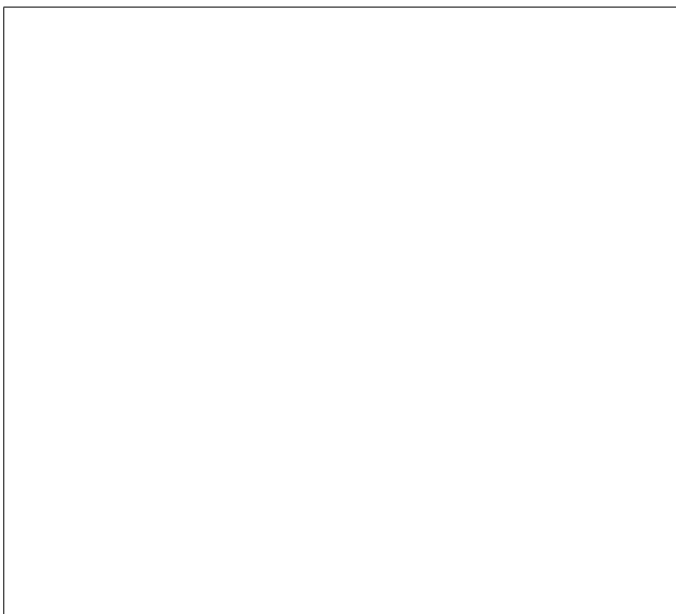
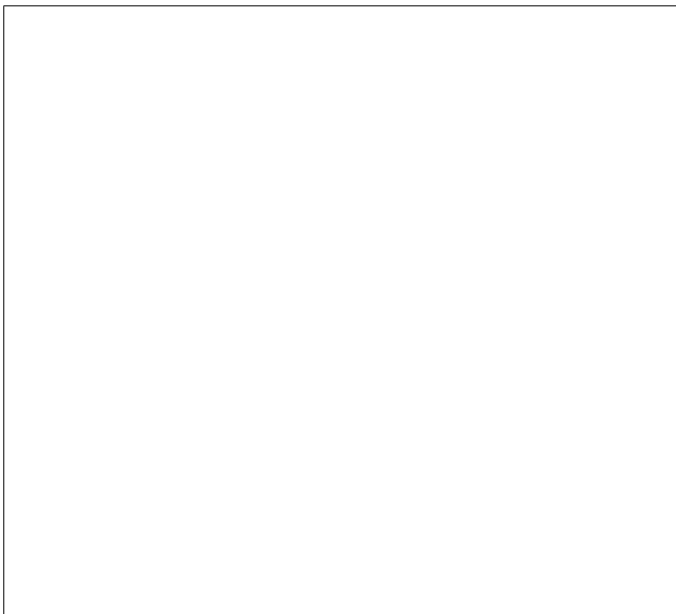
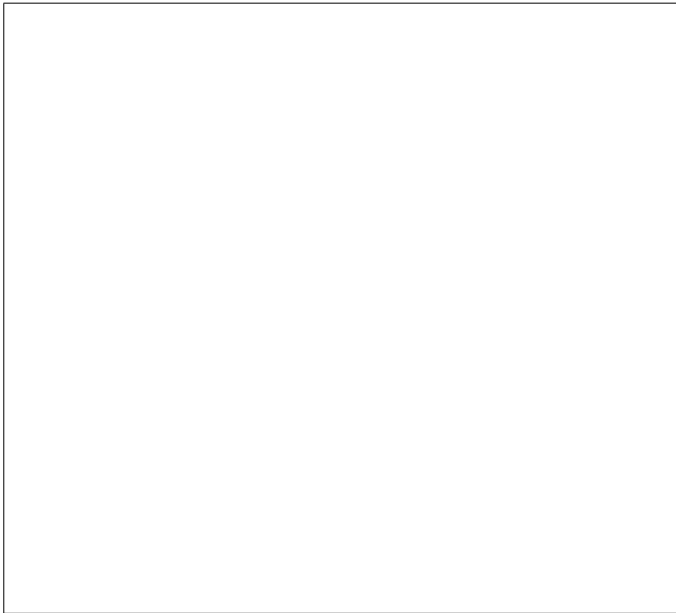
GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57�44,520 N 10�32,499 E Datum: ED 50/EU INTN 57�44,559 N 10�32,579 E	Kæde: 10B 57�24,92 N 10�32,65 E R 03,16 N G 33,65 E	Type: N E N E PQ:	Ud for 3. høfde vest for Højen gl. fyr, Skagen, Danmark Top / bunddybde: 04-06
Havn: Skagen-Hirtshals Nødtelefon: Gl. fyrmesterbolig Buttervej Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTR�EF Type: St�lskib Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: md.: �r: ? Hjemsted: Kaptajn: Last: Afgået fra: Destination:

Nyt l gtvandsvrag fundet af uddannelseshold 96-97 den 27.04.97.

En del af vraget er dækket af revlen.



"Tredie høfde Vraget"



Tøndevraget

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°35,654 N 10°09,170 E Datum: N E	Kæde: N E N E	Type: N E N E PQ:	Uggerby Å, Uggerby, mellem Skagen og Hirtshals, Danmark Top / bunddybde: 04-06
Havn: Nødtelefon: Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Trævrug Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: md.: år: Hjemsted: Kaptajn: Last: Afgået fra: Destination:



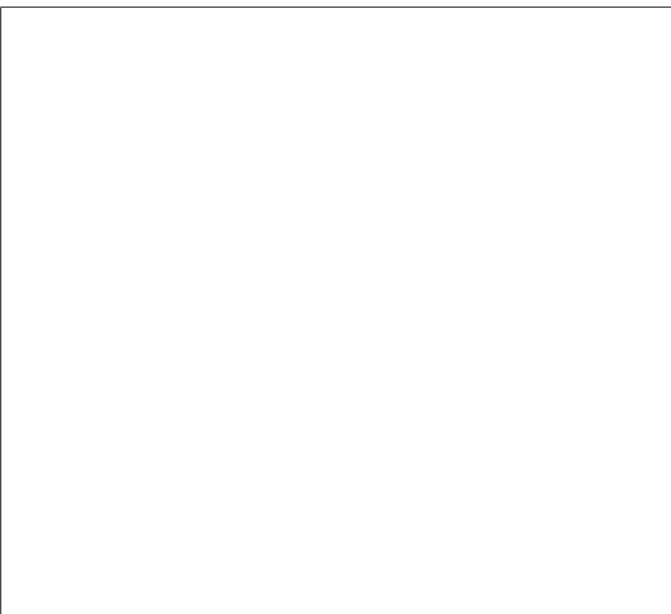
Stort træ skib med rør og en rigtig flot og høj agterende. Der står nogle tønder ved stævnen som er knust.

Kilde:

Finn Frandsen, Skawdyk, 2008

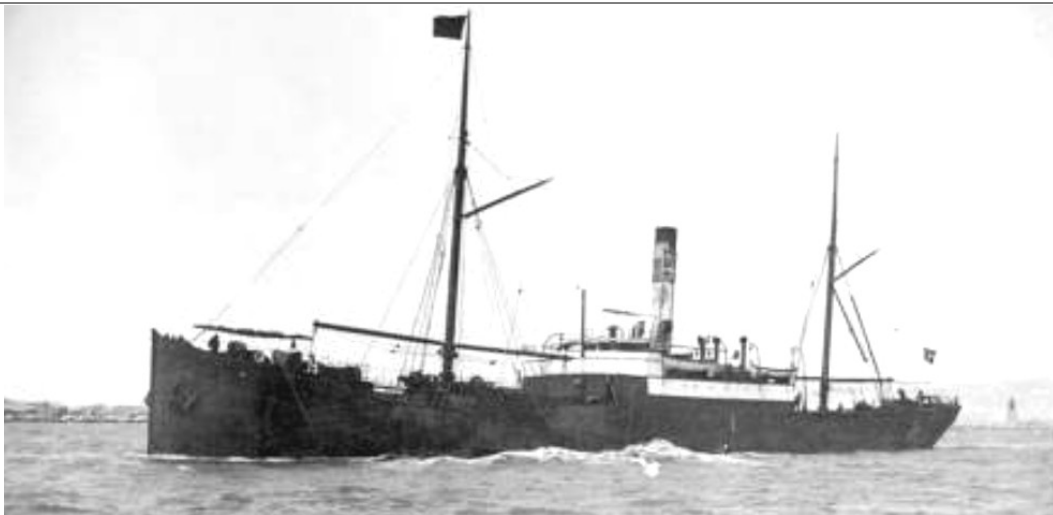


Tøndevraget



Uranienborg

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°38,910 N 10°42,208 E Datum: WGS 84 57°38,939 N 10°42,216 E	Kæde: 10B 57°39,00 N 10°42,30 E C 1839 N H 3108 E	Type: N E N E PQ:	Sydøst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 18-24
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
Type: Dampfragtskib Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: 23 md.: 11 år: 1918 Hjemsted: København, Danmark Kaptajn: P.P.Thøgersen Last: 2504 tons Kul og petroleum Afgået fra: Sunderland, England (over Bergen, Norge) Destination: København, Danmark			



Bygget hos Helsingør Jernskibs & Maskinbyggeri A/S i 1894, 1966 brt, 1265 nrt, 2690 tdw, 85x11 x5,7 m, bygge-nr. 50, en 3-cyl, 650 hk, 9,7 kn. Bygget til A/S Dampskibsselskabet "Dannebrog", København. Besætning; 20.

Ejer rederiet C. K. Hansen, København,

URANIENBORG var på vej mod København fra Sunderland ved Newcastle via Bergen og Mandal, da det ved femtiden om eftermiddagen sejlede på en mine i et minefelt. Lasten bestod af petroleum og 2404 tons kul til Københavns belysningsvæsen.

Det nævnes at minen ramte under 1. luge.

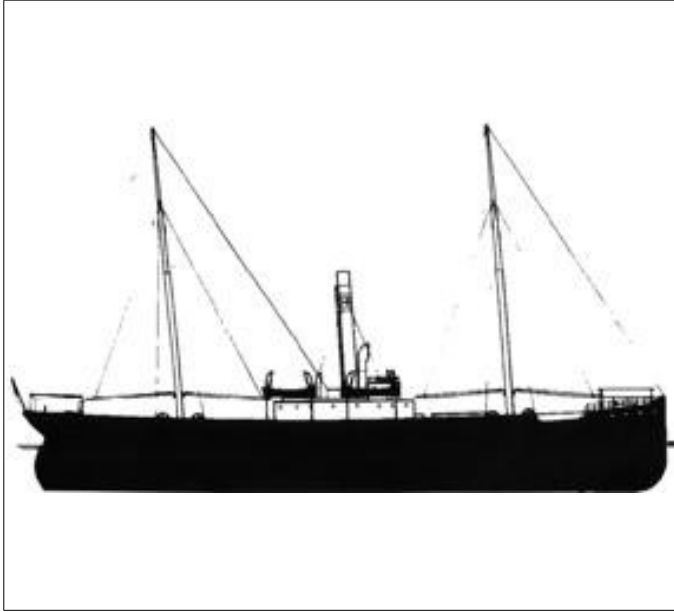
Det oplyses også at begge skibets master sås over vandoverfalden efter skibet var sunket.

Besætning; 20.

Skibet sank i løbet af 10-15 min. og tømrermand Johan Olaf Høglund omkom, da han ikke turde springe fra det synkende skib. Dampskibet ELSBORG, der lå i nærheden, kom hurtigt til stedet og bragte de overlevende med til København.

Vragets position blev den 8.12.1918 fundet af DIANA KRIEGER og MARSTRAND (inspektions- og ministrygereskadren). Der blev anbragt lanterner i begge master, der var synlige over vandoverfladen.

Uranienborg



Efter forliset blev vraget solgt til Ludvig Huld. Et par år senere blev der givet tilladelse til at hæve 600 tons af lasten.

Sidst i 30'erne blev der uautoriseret bjærget spil, ankre og flere hundrede kilo kobber.

De sidste 1800 kg kul blev bjærget under 2. verdenskrig.

Skibet er sprængt af hensyn til skibsfarten, men der er stadig markante dele af skibet tilbage på havbunden.

Stævnen ligger i retning SSW.



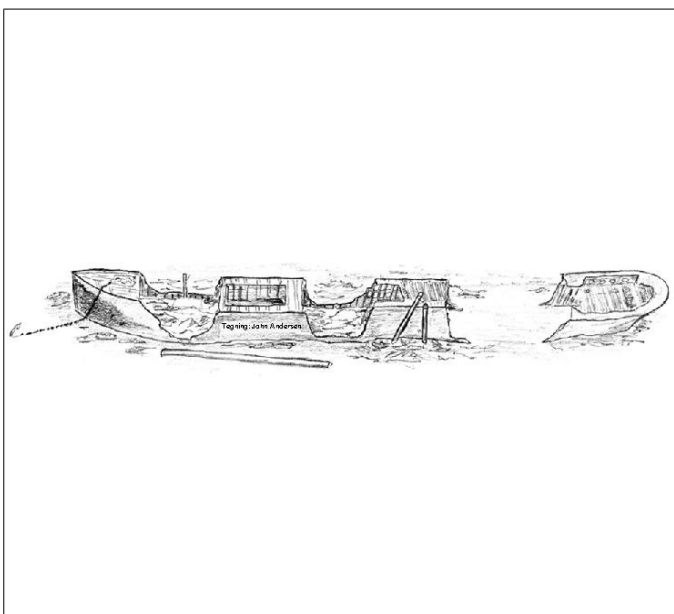
Danmark var neutralt under 1. verdenskrig og URANIENBORG var derfor forsynet med Danmarks flag på skibssiderne som beskyttelse.

Kilde:

Dannebrogs jubilæumsbog, Politikken november 1918- og protokoludskrift af søforhør.

Ships from ELSINORE, Reference list, Helsingør Værft A/S, 1981.

Søforhør i anledning af URNIENBORG'S minesprængning nr. 131 / 1918 Sø- og Handelsretten København den 26. november 1918.



Venö - LL 892

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°43,581 N 10°38,720 E Datum: 57 43.590 N 10 38.710 E	Kæde: 10B N E C 21,40 N G 38,55 E	Type: N E N E PQ:	Ud for det Grå Fyr , nordøst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 09-10
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen Grå Fyr Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Fiskekutter Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: 28 md.: 11 år: 1974 Hjemsted: Kungshamn, Sverige Kaptajn: Bengt Karlsson Last: Ballast Afgået fra: Skagen, Danmark Destination: Kungshamn, Sverige



Bygget af eg og fyr i 1947, 92 brt.

Svensk kutter udbrændt og sunket ved Skagen.

LL 892 VENÖ kom i brand en halv times sejlads fra Skagen og sank under bugsering fire timer senere. Besætningen reddet og på vej mod Sverige

Den 92 tons store svenske træskutter, LL 892 VENÖ af Kungshamn, sank i går eftermiddag en sømil fra Skagen, efter at en brand i fire timer havde raseret kutteren. Besætningen blev reddet over i makkerskibet LL 587 SKOGLUND der sammen med redningsskibet NORDJYLLAND fra Skagen søgte at bekæmpe ilden og få kutteren bugseret til Skagen. Det var forgæves - VENÖ sank på ni meter vand på positionen 1 sømil 142 grader retvisende af Det grå Fyr. Branden ombord i VENÖ opstod en halv times tid efter at kutteren i går formiddag forlod Skagen havn for at gå på fiskeri. Den første melding via Skagen Radio betød, at redningsskibet NORDJYLLAND lagde fra kaj i Skagen havn og hurtigt nåede frem til den brændende kutter.

I lys lue

Da redningsskibet NORDJYLLAND nåede frem til VENÖ stod kutteren i lys lue, fortæller kaptajn, H. A. Løschenkohl. - Vi gik straks i gang med at bekæmpe ilden og havde fire brandslanger i funktion, og samtidig forsøgte vi at få en trosse fastgjort, men det resulterede kun i, at pullerten blev revet af.

Venö - LL 892



Besætningen på VENÖ var på det tidspunkt gået i en gummiredningsflåde, men gik senere om bord i makkerskibet SKOGLUND.

På NORDJYLLAND overvejede man en overgang at sende et par folk om bord i VENÖ, men opgav, da flere eksplosioner om bord i kutteren gjorde et sådant forsøg livsfarlig.

Det lykkedes dog senere på makkerskibet SKOGLUND, at få en trosse fastgjort i VENÖ og kursen blev sat mod Skagen, men klokken 14,38 sank VENÖ.

Falck/Zonen i Skagen var på dette tidspunkt anmodet om at holde sig i beredskab hvis det skulle lykkes at få VENÖ bugseret til Skagen.

Da VENÖ var sunket, satte SKOGLUND kursen mod Sverige med besætningen fra VENÖ om bord. Det har derfor ikke været muligt at få kontakt med skipperen Bengt Karlsson, og man har således ikke konkret viden om, hvor stor besætningen på VENÖ var eller hvordan branden om bord er opstået.

I sejlturen

VENÖ sank i den sejlroute, de fleste mindre skibe bruger fra Skagen, og da en mastetop stak op over havoverfladen, afmærkede redningsskibet NORDJYLLAND den sunkne kutter med en lanterne, inden den satte kursen mod Skagen havn.

Hvorvidt, der skal gøres forsøg på, at hæve VENÖ vides endnu ikke, men i dag vil der ske en afmærkning af vraget. Først når fiskeskipper Bengt Karlsson igen kommer til Skagen vil kutters videre skæbne blive afgjort.

Der er kun få dele tilbage af kutteren.

Kilde:

Skagens Avis 29.11.1974

Efs 23/904 1975

