

Birthe - S 477

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°42,427 N 10°45,329 E Datum: WGS 84 57°42,471 N 10°45,433 E	Kæde: 10B 57°42,56 N 10°45,52 E 15,40-41 N G 44,05-9 E	Type: N E N E PQ:	Øst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 25
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
Type: Trawler Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: 02 md.: 01 år: 1974 Hjemsted: Skagen, Danmark Kaptajn: Kurt Christensen Last: Ballast Afgået fra: Skagen Destination: Skagen			



Tegning af Hans Garver

19,94 brt, bygget i 1961.

Kolliderede med coasteren HELLE VONSILD.

De to ombordværende omkom ved forliset.

Skipperen var død ved ankomsten til sygehuset og et besætningsmedlem meldt savnet.

Kutteren ligger med hældning til bagbord. Styrhuset og en del af b.b. lønning er revet af.

Masten er knækket og ligger langs styrbord side.

Vraget er lænsat for lanterner m.v. og er delvist sprængt.

Phillip fra Århus der har stenfiskerfartøjet HENRY søgt at bjerger den.

2017:

Alt træ er ædt af pæleorm, på nær nogle få spanter.

Styrehuset er også væk og det er kun styrehusdørken, ruffet, spil og lidt opstående jern tilbage.

Der var meget tang og marehalmrødder hen over vragresterne.

Der er også noget trawl og garn på vraget.

Birthe - S 477



Bandholm skibsbilleder



Skibsklokke fra vraget.

Kilde:

EfS 7/188 2008 - Genfundet af GRIBBEN, SEP 2007.

Bandholm skibsbilleder

Hans Garver

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	Ex. navne:
Alarmering / Psykologhjælp:	Forlisdag: 29 md.: 12 år: 1893
1-1-2	Hjemsted: West Hartlepool, England
Lokale kontakter:	Kaptajn: R. Roope
John Andersen tlf. 22142066	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 vraket, 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 vraket.

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



Rostquadranter 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.



Dæksbjælke 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

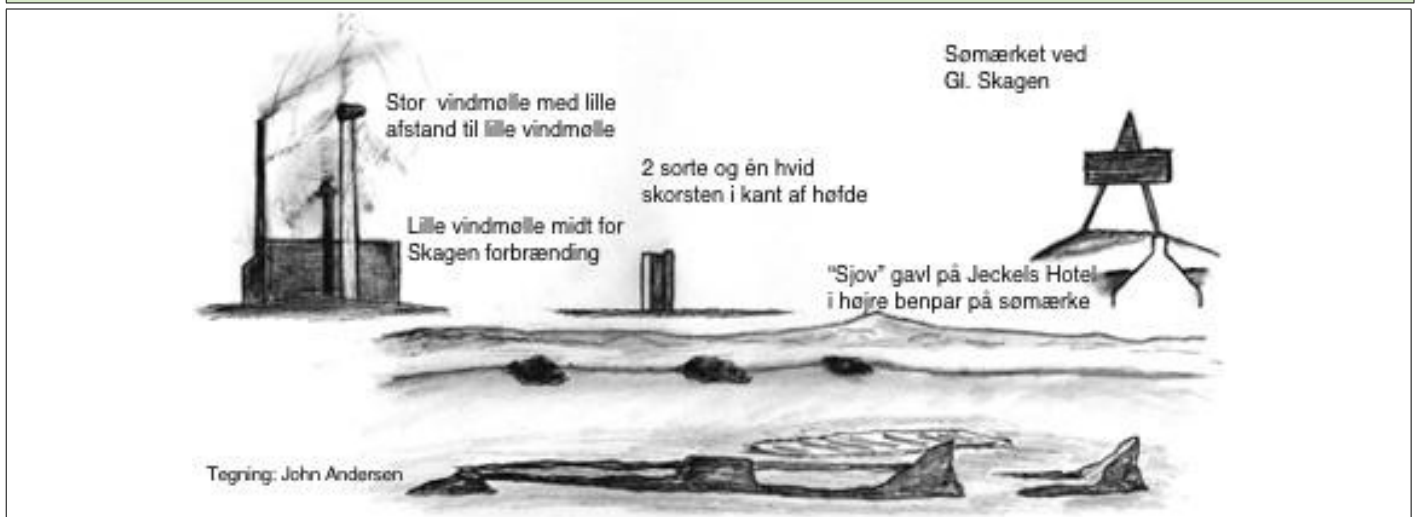
Frederikshavns Avis 01-01-1895



Skibsside 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.

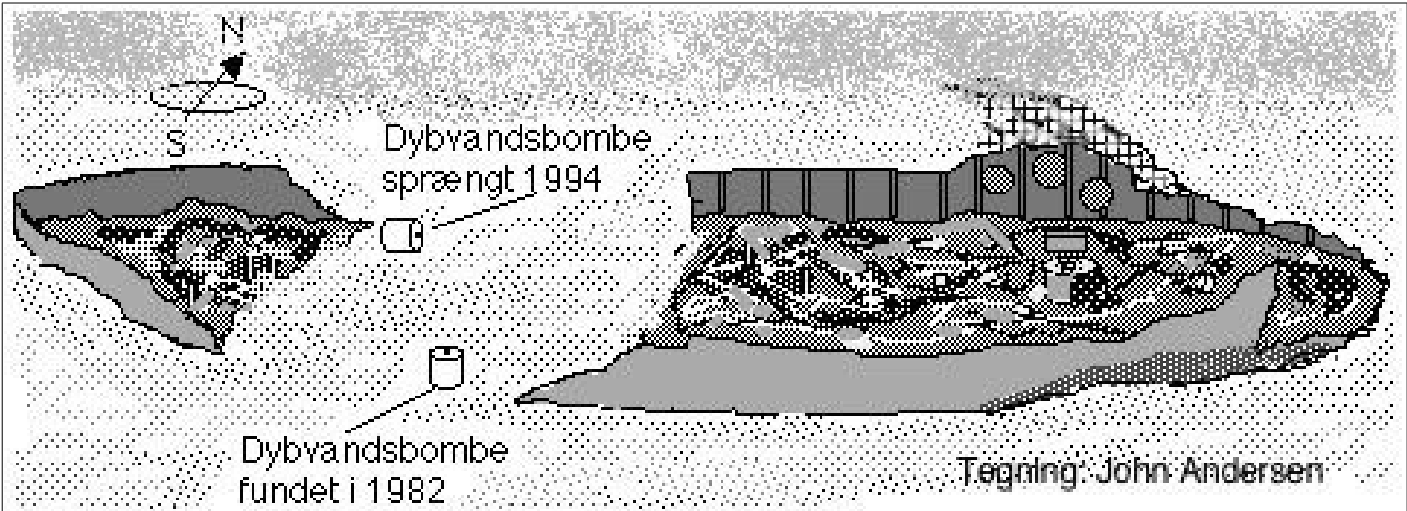
2 strandinger have fundet sted vest på, det ene er bjærget.

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

Commisariat

Gunhild (Gunhjld)

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°39,192 N 10°46,265 E Datum: N E	Kæde: 10B 57°39,28 N 10°46,40 E C 14,91 N H 32,92 E	Type: N E N E PQ:	Sydøst for Skagen vest for Herthas Flak, Danmark Top / bunddybde: 27
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
Type: Minestryger/Dampskib Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: 24 md.: 09 år: 1918 Hjemsted: Sverige Kaptajn: Last: Dybvandsbomber Afgået fra: Skagen Destination: Kattegat			



GUNHJLD blev bygget i 1863 og var på 189 brt.. Bevæbningen bestod af en 45 mm kanon.

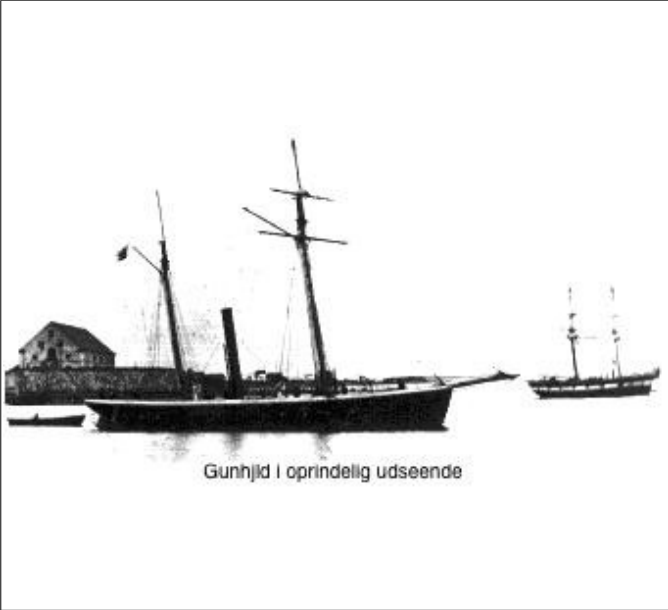
Den 25. september 1918 kl. 16.45 var GUNHJLD sammen med seks svenske torpedobåde igang med at stryge miner i Kattegat, så farvandet var frit før sildesæsonen. Under denne minestrygning (desarmering af mine) eksploderede en af minerne og skibet sank. Af den 30 mand store besætning omkom 17 og der blev reddet 13 mand: 3 let sårede og 1 hårdt såret.

Kanonen er fundet af Frederikshavn Sportsdykkerklub og kan ses på Bangsbomuseet i Frederikshavn. Skawdyk har mange fund fra vraket, bl.a. skibets rat der kan ses i klubhuset. Mange vragsdele fra GUNHJLD er mærket med den svenske krone. Skawdykkere har i '82, '92 og '94 fundet sprængstof i vraket (dybvandsbomber). Søværnet har gennem årene anvendt over 400 kg sprængstof, for at fjerne de gamle dybvandsbomber. Der er foretaget sprængninger i 1982, 1992 og i 1994.

Skagens Avis den 25. september 1918 og senere.

GUNHILD. Den Svenske transportdamper GUNHILD sprunget i luften. 17 mand er omkommet og af de reddede er 4 såret deraf 1 hårdt. Et rædselsfuldt drama er tirsdag eftermiddag ind under aften udspillet i farvandet ud for Skagen. Seks Svenske torpedobåde og et af flådens transportskibe GUNHILD har i den sidste uges tid, med Skagen som inden Bohuslændernes vintersildefiskeri skal tage sin begyndelse.

Gunhild (Gunhjld)



Gunhjld i oprindelig udseende

I går blev mineeftersøgningen med herligt solrigt vejr drevet med største energi, og inde fra land kunne man hyppigt iagttage voldsomme eksplosioner.

Desværre afstedkom en af disse en frygtelig ulykke på en af de svenske rekognosceringsfartøjer, idet transportdamperen GUNHILD ved 5 tiden sprang i luften.

Begivenhederne fandt sted, Kl. 16.45 syd for Hertha's flak. 6 kvartmil fra Skagen, og som bemærkedes af enkelte Skagboere, observeredes straks af de svenske torpedobåde, der straks ilede til hjælp, og i løbet af kort tid var 9 overlevende, deraf 4 sårede, indbragt til Skagen, hvor de sårede straks kom under lægebehandling. Samtidig indbragtes 1 lig. I Skagen var men naturligvis slagen med rædsel over denne nye store ulykke. Fra alle skibe i Skagen havn, kom alle flag straks på halv, og store menneskeskarer samledes på pier og moler, drøftende den grufulde begivenhed.



Gunhjld efter ombygning til øvelsesskib / minestryger

GUNHILD sporløst forsvundet.

Den var på vej hjem til Gøteborg. De i havnen sidst ankomne svenske og danske torpedobåde, tre i tallet, nåede først tilbage ved 18.30 tiden, just som mørket faldt på. Efter hvad der meddeles os, bragte de intet nyt fra ulykkesstedet.

GUNHILD er sporløst forsvundet og der siges nu med bestemthed, at 17 mand, deriblandt chefen, løjtnant Wahl, gik tabt med den, mens 13 mand er bjærget i levende tilstand. Af disse er 3 lettere såret, 1 meget hårdt såret. Såvel hans hoved, som hans bryst og lemmer skal være beskadiget. Da den stakkels mand skulle bringes på sygehuset, kunne han ikke tåle anstalterne på vognen og marinesoldaterne transporterede ham derfor på en bære den lange vej til Østerby, hvor lægerne Anker Winther og Frederiksen var klar, til at tage ham under behandling. Det i havnen indbragte lig, der allerede til aften lagdes i kiste, var skrækkeligt lemlæstet, bl.a. var arme og ben fuldstændig sønderslåede.

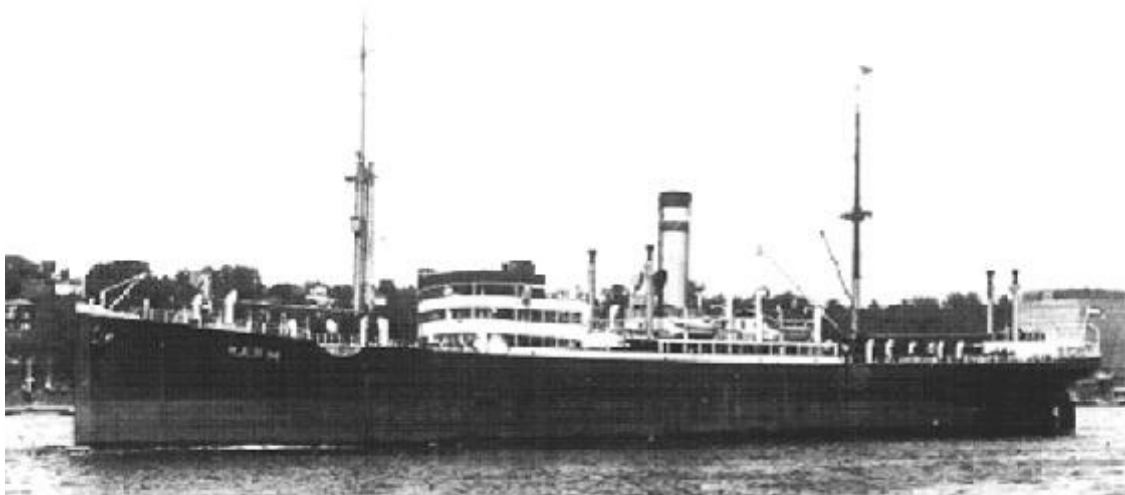
Den svenske eskadre, der har opholdt sig i Skagen i godt en uge, skulle i går, efter endt dagsværk, have aflagt en visit i Gøteborg, for senere at tage stade her. Hjemturen blev på frygteligste måde forhindret.

De omkomne er løjtnant Wahl. Korporalerne Johansson og Bohmann. Matroserne Sjølander, Forsberg og Carlton. De værnepligtige er: Andersson, Pettersson, Carlsson, Bjørnlund og Johansson. Og fyrbøderne, Andersson og Ahlmann. De fundne lig er: Kok Johansson og værnepligtig Wahlberg. De reddede er: Underofficererne B.Trosell og I. Berg. Korporalerne: E.Larsson, R.Molau, Andersson og Persson. Matroser: Jacobsson og Pettersson, (såret). De værnepligtige: Fredborg, Westerlund, Ericsson og Ahlstrøm. Ligene er sendt hjem til Gøteborg.



Hamm

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°39,060 N 10°44,808 E Datum: N E	Kæde: 10B 57°39,15 N 10°42,41 E C 161,6 N H 32,38 E	Type: N E N E PQ:	Sydøst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 25-28
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
		Type: Turbine-Motorskib	
		Kaldesignal: DHKA	
		Ex. navne: Hannover	
		Forlisdag: 20 md.: 04 år: 1940	
		Hjemsted: Hamburg, Tyskland	
		Kaptajn: M. Schmidt	
		Last:	
		Afgået fra: Amerika	
		Destination: Hamburg, Tyskland	



Tysk damper fra Hamburg-Amerika Linie (HAPAG), 5874 brt, 3556 nrt, 8520 tdw, 136,6 x 17,7 x 8,2 m, bygget i 1921 hos Blohm & Voss Hamburg som bygge-nr. 388. Turbo-Diesel-maskine på 3870 hk. (tidligere ubådsmaskine), 13 kn. Besætning på 53 mand.

Blev først beskadiget med artilleri den 18.04.1940 på position 58°09N-10°32E.

HAMM bliver taget på slæb, men sænkes to dage senere af den britiske ubåd SEAWOLF, ført af Lt. Cdr. J. W. Studholme.

Nordjyske Stiftstidende skrev i august 1951:

BJERGNINGSARBEJDE

Vragfiskeren ENERGI har nu i længere tid arbejdet med bjergningen af den norske damper RYGIA, som blev minesprængt under sejlads på vej til Tyskland med jernerts, og den tyske damper HAMM, som i 1939 blev torpederet i Oslofjorden og under bugseringen til Kiel gik under.

Arbejdet er dog endnu langt fra enden. Dels er skibene jo af anseelig størrelse, og dels spiller vejret ved et sådant arbejde en stor rolle, idet der så godt som altid skal være helt stille vand.

ENERGI arbejder skiftevis på den norske og tyske damper, og til dato har man bjerget 150 tons jern fra overbygningen af de to skibe.

Hamm



Tegning: Karl-Heinz Schwadtke

I dag er HAMM totalt nedsprængt af vragskibere, men dog stadig et besøg værd.

På samme sted er der tidligere forlist et træskib. En del af skibet stikker frem under HAMM.

I trævraget under sidder mange kobbernagler.

Dybde i strømhuller langs sider op til 28 meter.

SEAWOLF var en engelsk U båd af SEALION- klassen, samme klasse som SUNFISH, der sænkede AMASIS. SEAWOLF blev leveret den 12.03.1936, 670/960 ts, 62,00x7,30x3,20 m, 187 (pp) 200Δ (w.l.) x 23√ x 10 1/3 fod. Maskine på 1550/1300 hp, fart 13,75/10 kn. Våben: 1 stk. 7,6 cm kanon, et maskingevær og 6 stk. 53,3 cm torpedoer i bov.

Kilde:

Lloyds D. og D. og Skagen Lokalsamlings kartotek.

Erich Gröner, Die Handelsflotten der Welt 1942 udgivet af Oberkommando der Kriegsmarine 3. afd. Seekriegsleitung. Bogen var under krigen mærket "Kun til tjenestebrug". Reprint 1976, J. F. Lehmanns Verlag, München.

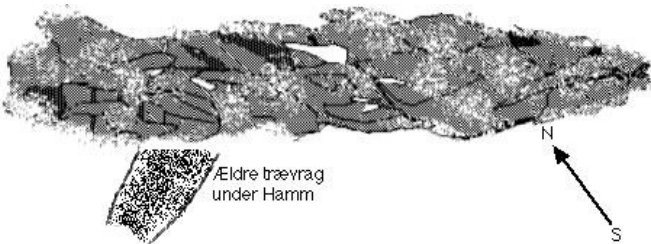
Karl-Heinz Schwadtke, Deutschlands Handelsschiffe 1939 -1945 (med illustrationer). Verlag G. Stalling AG, Oldenburg og Hamburg 1974.

Hans Georg Prager, Blohm & Voss 1977 Köhlers Verlagsges. m.b.h., Herford.

J. Rohwer, Allied Submarine Attacks of World War Two, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1997.

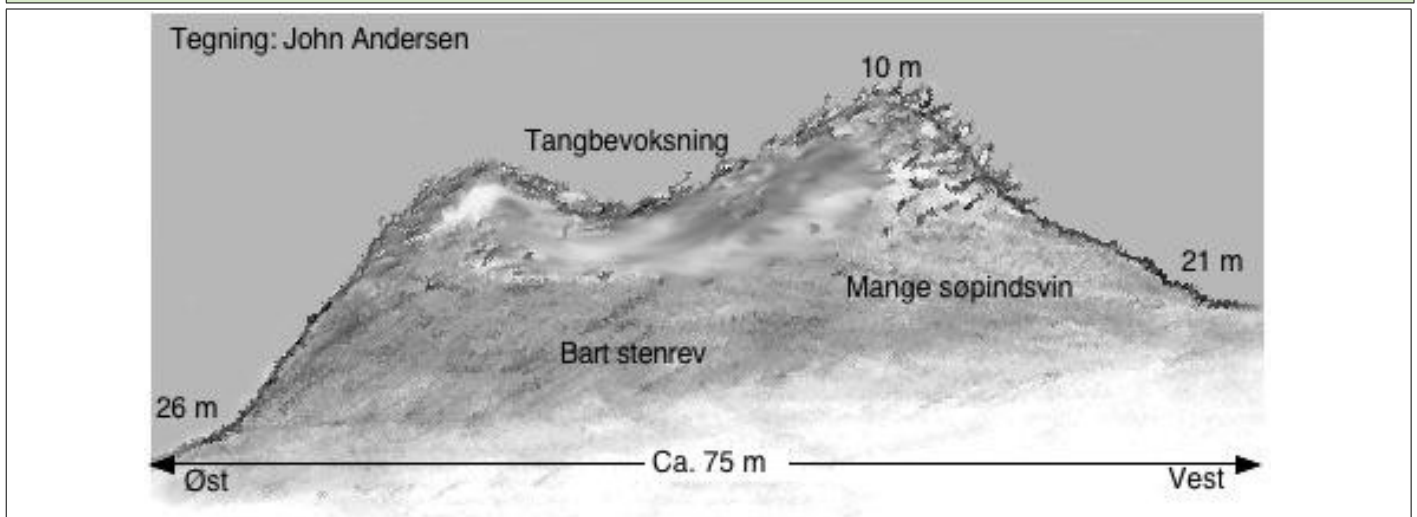
H. J. Witthöft, Die deutsche Handelsflotte 1939-1945, bind 2. Verlag Musterschmidt, Göttingen 1971. Bogen beretter om HAMM som blokadebrækker i perioden fra 27.8.1939 og til den når hjem til Hamburg 15.10.1939.

Nordjyske Stiftstidende den 10.08.2001 "Hvad der skete" i ugen mellem 5. og 11. august 1951,



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.

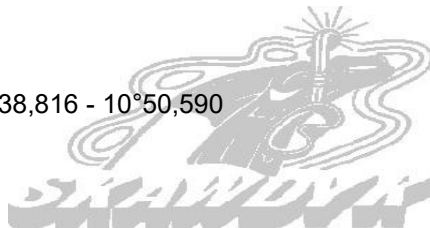
Dykksted nr. 2

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.

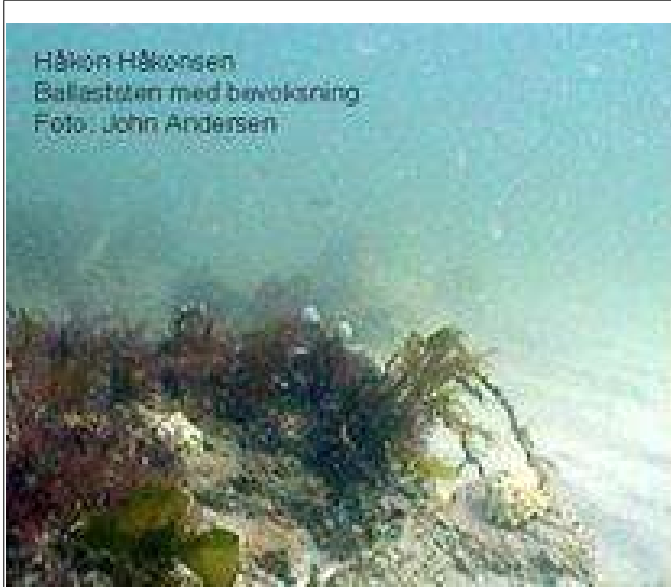
Skibet var et ældre fartøj, der ikke var forsikret, og kaptajnen afslog derfor at lade det tililende redningsfartøj FREDERIKSHAVN bringe skibet flot.

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.

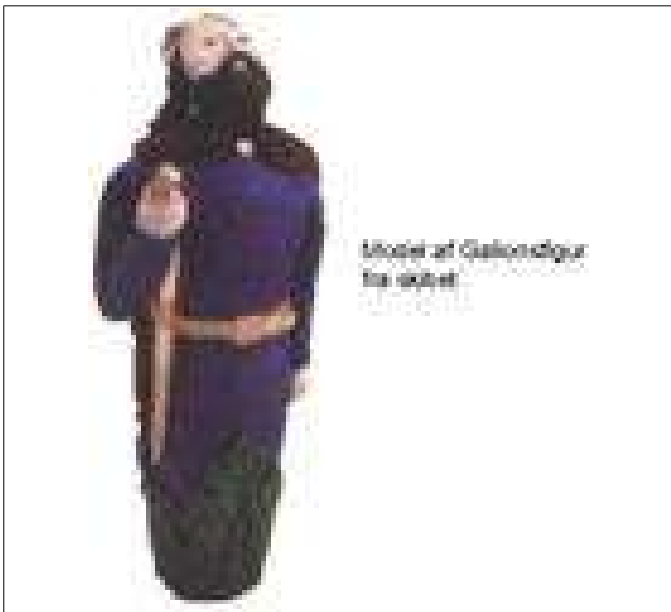
Vraget fandt de i samarbejde med landinspektør Poul Haubach, der i flere år nøje har studeret Grenen og dens beliggenhed både før og nu.

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 Galkondigjer 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

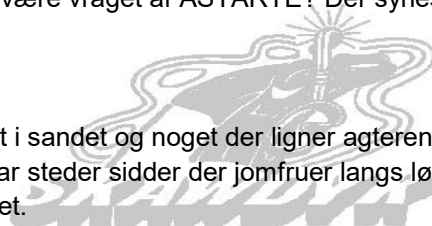
Finn Frandsen og Michael Thomsen finder et stålvrage ved Spirbakken.

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

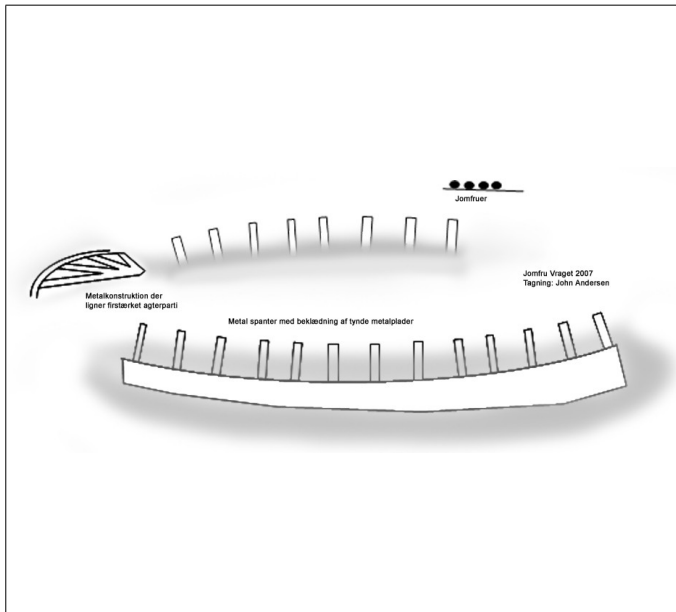
Vraget den 24.03.2007:

Der ligger nogle jernskibssider nedgravet i sandet og noget der ligner agterenden, resterne af en til to store stålmaster 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?...

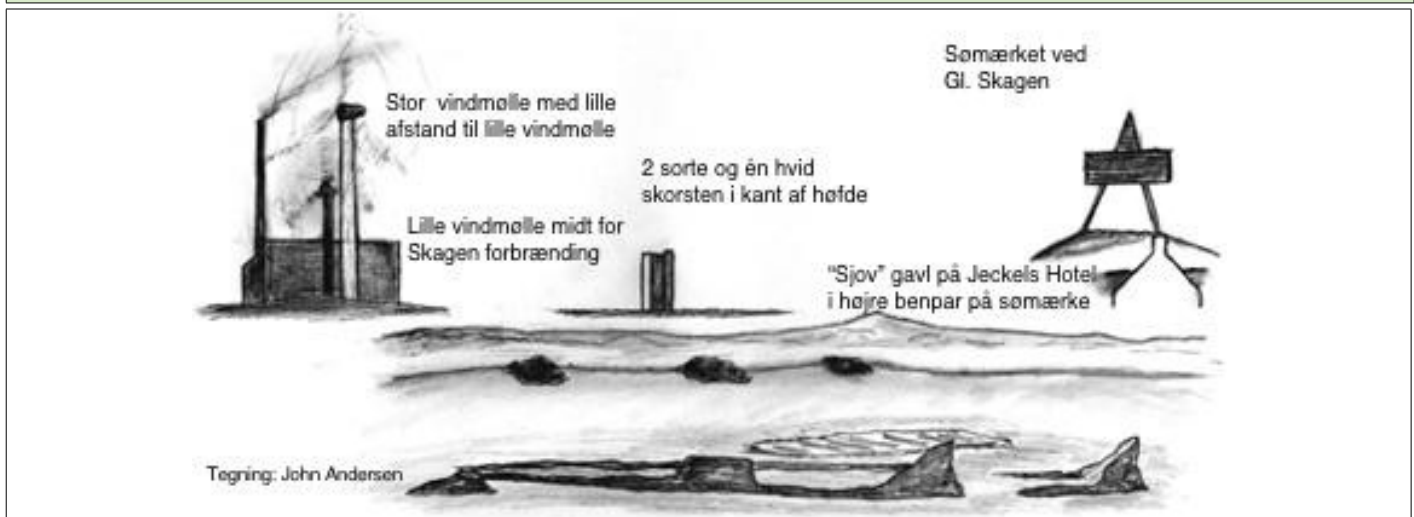
Kilde:

Finn Frandsen, Skawdyk 2007

Peter Schmidt, 2021

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 jernvrage. 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.

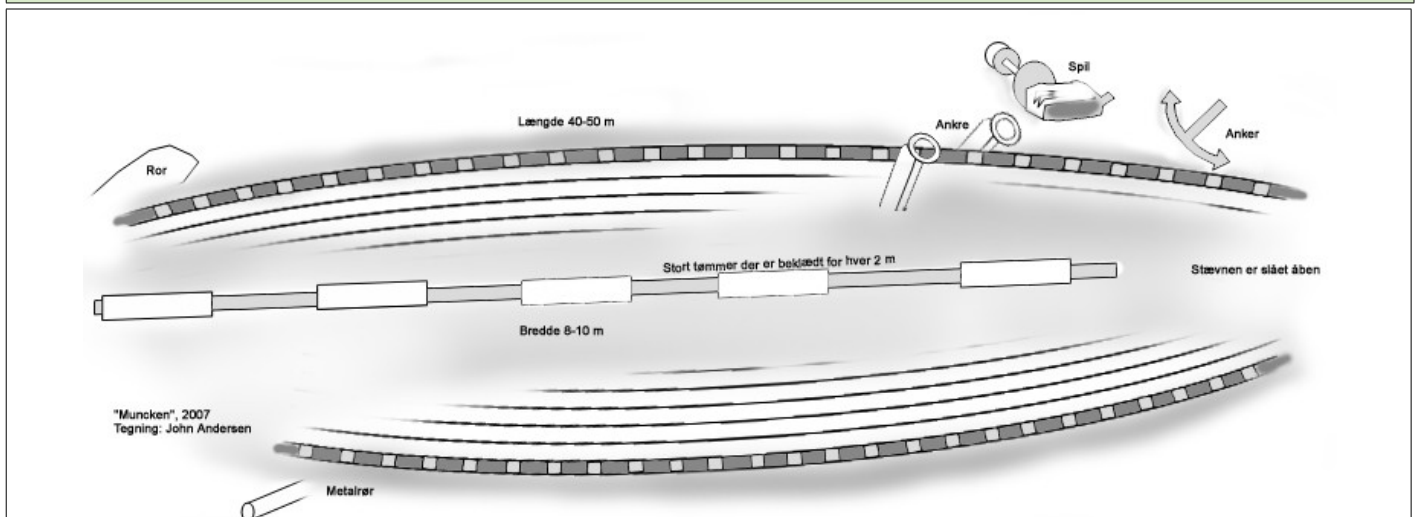
Den 20. April 1881.

"Muncken"

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°42,234 N 10°26,897 E	Kæde: N E	Type: Ca. 57°42 N 10°26 E	6,2 km nordøst for Kandestederne, ca. 600 m fra kysten, syd for Skagen, Danmark
Datum: N E	N E	PQ:	Top / bunddybde: 06-09

Havn:	Type:
Skagen-Hirtshals	Ukendt trævrage
Nødtelefon:	Kaldesignal:
Kandestederne	Ex. navne:
Alarmering / Psykologhjælp:	Forlisdag:
1-1-2	md.: år: ?
Lokale kontakter:	Hjemsted:
John Andersen tlf. 22142066	Kaptajn:
	Last: Munkesten
	Afgået fra:
	Destination:

SKAWTRÆF



Da sandet langs stranden er meget blødt tilrådes det at benytte gummibåd fra GI. 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.

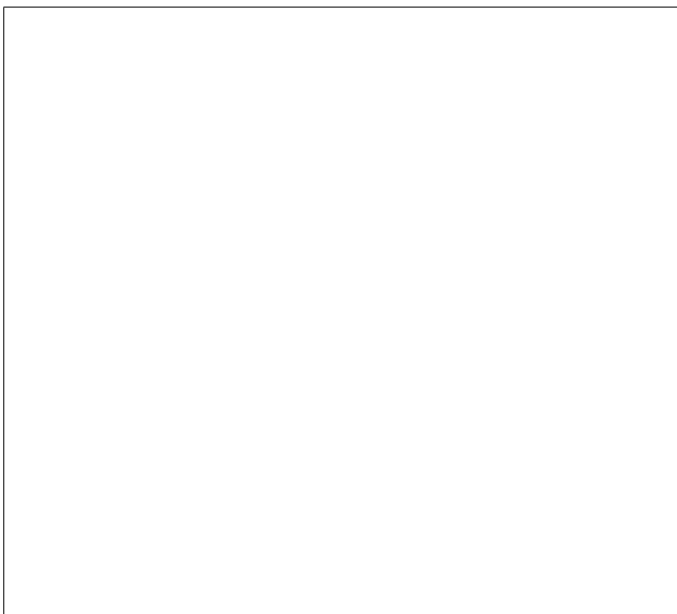
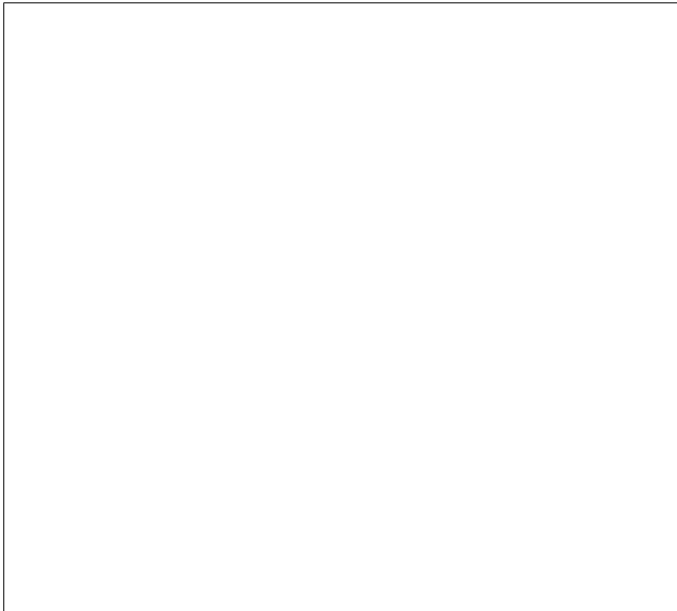
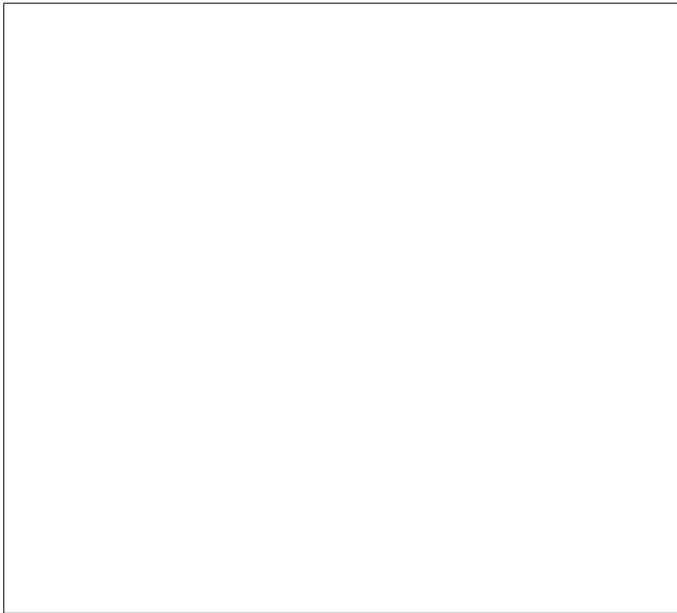
I styrbord side ligger der et stort rør af metal der ikke har kunnet identificeres.

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"



Oakland - S 360

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°44,484 N 10°43,694 E	Kæde: 10B 57°44,60 N 10°43,83 E	Type: N E N E	Sydsiden af Grenen, nordøst for Skagen, Danmark
Datum: ED 50/EU INTN 57°44,515 N 10°43,778 E	C 16,57 N G 39,00 E	PQ:	Top / bunddybde: 20-25

Havn:	Type:
Skagen-Ålbæk	Fiskekutter
Nødtelefon: Skagen Havn	Kaldesignal: XP 2697
Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2	Ex. navne:
Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066	Forlisdag: 24 md.: 03 år: 1995
	Hjemsted: Skagen, Danmark
	Kaptajn: Peter Fuglsang Petersen
	Last: Fisk
	Afgået fra: Fiskeplads
	Destination: Skagen Havn

SKAWTRÆF

Foto: Carl Th. Poulsen.



Billedkvaliteten skyldes, at billedet er taget med telelinse fra 5 km afstand.

Bygget i 1966 på Hundested Skibsværft, 19,97 tons, 300 hk.Caterpillar

På vej hjem fra fiskeri begyndte kutteren, der er på 20 brt., pludselig at tage vand ind i maskinrummet og sank.

To Skagenkuttere og Skagens redningsbåd MRB 34 var hurtigt på stedet og reddede de to besætningsmedlemmer. En redningshelikopter var også på stedet, men den kom ikke i anvendelse.

Kutteren ligger med agter mod NW, stævnen mod SE og slagside til styrbord, kun øverste 15 cm af rorakslen er synlig. Kompas, lanterner og rat er væk.

2000 Vraget er nu indhyldet søanemoner, trawl og fiskeliner. Gennem de sidste par år er dybden steget fra 24 til 25 m.

Kilde:
Fiskeriårbogen 1995
EfS 7/190 2008

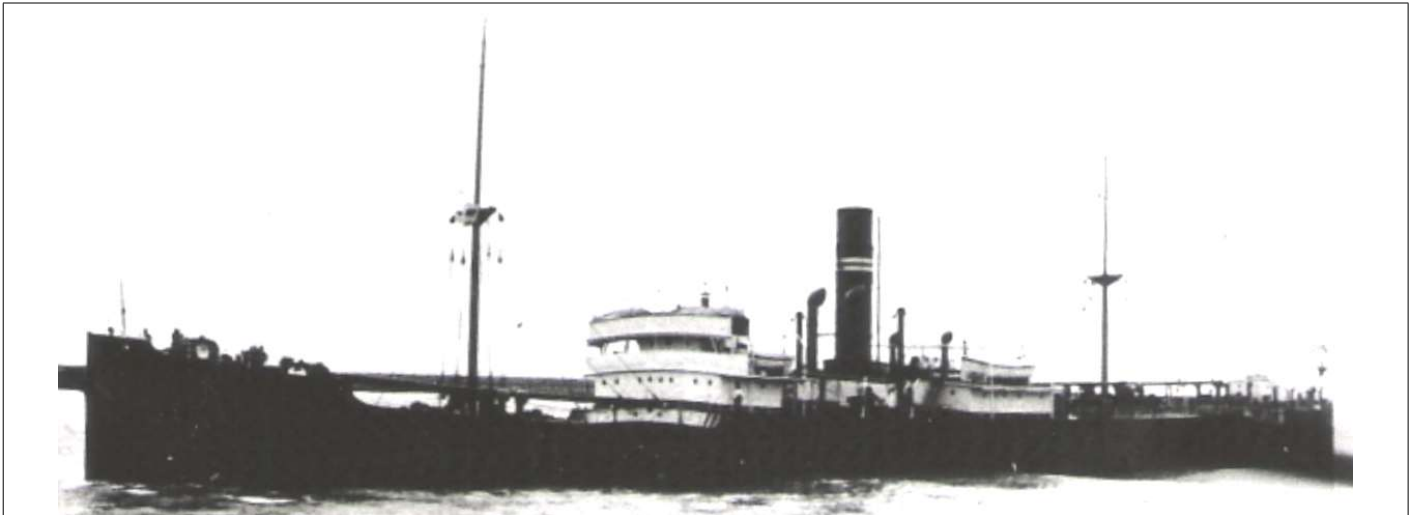
Oakland - S 360



Peter Fuglsang Petersen

Rygja

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°40,691 N 10°41,207 E Datum: D. WGS 84 57°40,710 N 10°41,181 E	Kæde: 10B 57°40,80 N 10°41,29 E C19,14 N G45,26-36 E	Type: N E N E PQ:	Sydøst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 20-25
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Dampfragtskib Kaldesignal: ICOA Ex. navne: Forkerte navneforvanskninger: Rytka- Rydger- Rygjer Forlisdag: 04 md.: 04 år: 1943 Hjemsted: Bergen, Norge Kaptajn: Last: Malm Afgået fra: Narvik Destination: Tyskland



Norsk dampskib på 3.534 brt, 5925 tdw, bygget hos J. Blumer & Co., Sunderland, i 1920 som nr. 243, 109x14,8x6,9 m, III-Expantions maskine, 348 hp., 1 skrue, 10 kn. Norske kilder angiver at skibet var på 4000 brt. Rederi: J. Ludwig Mowinckel, Bergen.

Skibet var i tysk tjeneste og på rejse med en malmlast fra Narvik til Tyskland, da det blev minesprængt. 1 person omkom.

Nordjyske Stiftstidende skrev i august 1951:

BJERGNINGSARBEJDE

Vragfiskeren ENERGI har nu i længere tid arbejdet med bjergningen af den norske damper RYGIA, som blev minesprængt under sejlads på vej til Tyskland med jernerts, og den tyske damper HAMM, som i 1939 blev torpederet i Oslofjorden og under bugseringen til Kiel gik under.

Arbejdet er dog endnu langt fra enden. Dels er skibene jo af anseelig størrelse, og dels spiller vejret ved et sådant arbejde en stor rolle, idet der så godt som altid skal være helt stille vand.

ENERGI arbejder skiftevis på den norske og tyske damper, og til dato har man bjerget 150 tons jern fra overbygningen af de to skibe.

Rygja

Sigurd Damsgård og Carl Jørgensen (Eliten) har sprængt vraget totalt ned, og; det ligger nu som en dyngje jern over et område på anslået 60x12 meter.

Der er stejle sider i vraghullet og bunden er blød mudder.

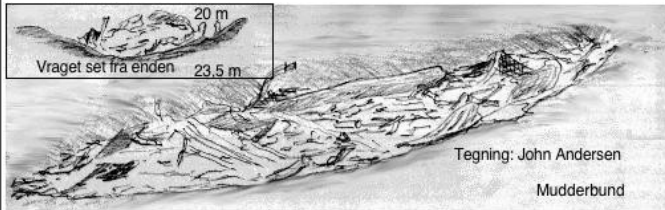
Kilde:

Erich Gröner, Die Handelsflotten der Welt 1942 udgivet af Oberkommando der Kriegsmarine 3. afd. Seekriegsleitung. Reprint 1976, J. F. Lehmanns Verlag, München.

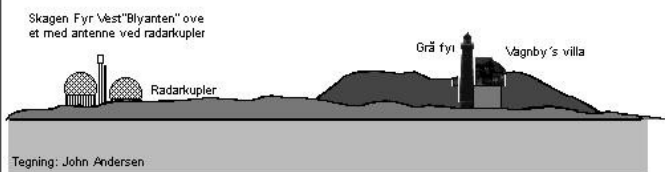
Krigsforliste Norske skip, 3. September 1939 – 8. Mai 1945, Utgitt av Sjøfartskontoret Oslo (i kommisjon hos Grøndahl & Søn 1949.

Nordjyske Stiftstidende den 10.08.2001 "Hvad der skete" i ugen mellem 5. og 11. august 1951,

EfS 28/1027 1968



Landkending på vraget.



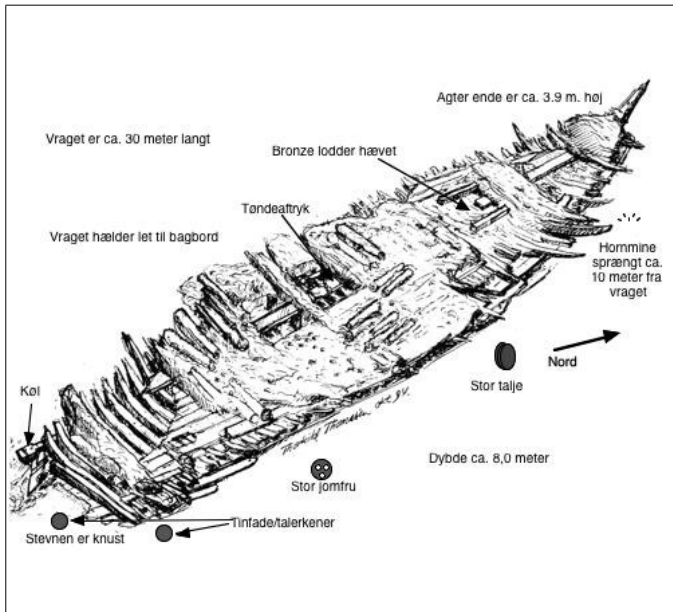
Spes

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"

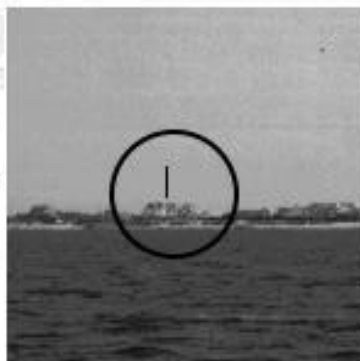
GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°43,445 N 10°29,695 E	Kæde: N E	Type: N E	Ud for Pælebakke Klit, ca. 450 m vest for Gl. Skagen, Danmark
Datum: N E	N E	PQ:	Top / bunddybde: 08

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.

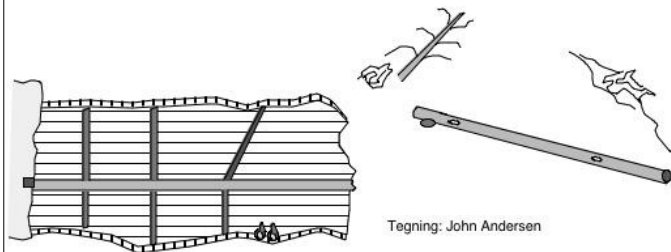
På spanteflagen kunne ses et kølsvin på ca. 20 x 20 cm, nogle jern spanteforstærkninger med knæ ind mod kølsvinet og en beklædning af 7" brædder. Spanterne var ca. 14 cm bredde.

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.

Sydfjord

GPS pos.:

Datum: D. WGS 84
57°43,434 N 10°46,713 E
Datum:
57°43,433 N 10°46,700 E

DECCA pos.:

Kæde: 10B
57°43,50 N 10°46,78 E
C 13,94 N G 42,81 E

Angivet pos. ved forlis:

Type:
N E
N E
PQ:

Geografisk område:

Øst for Skagen, Danmark

Top / bunddybde:

20-28

Havn:

Skagen- Ålbæk

Nødtelefon:

Skagen Havn

Alarmering / Psykologhjælp:

1-1-2

Lokale kontakter:

John Andersen tlf. 22142066

SKAWTRÆF

Type: Coaster

Kaldesignal:

Ex. navne: Larixborg, Carebeka V, Ameta, Anu

Forlisdag: 27 **md.:** 06 **år:** 1986

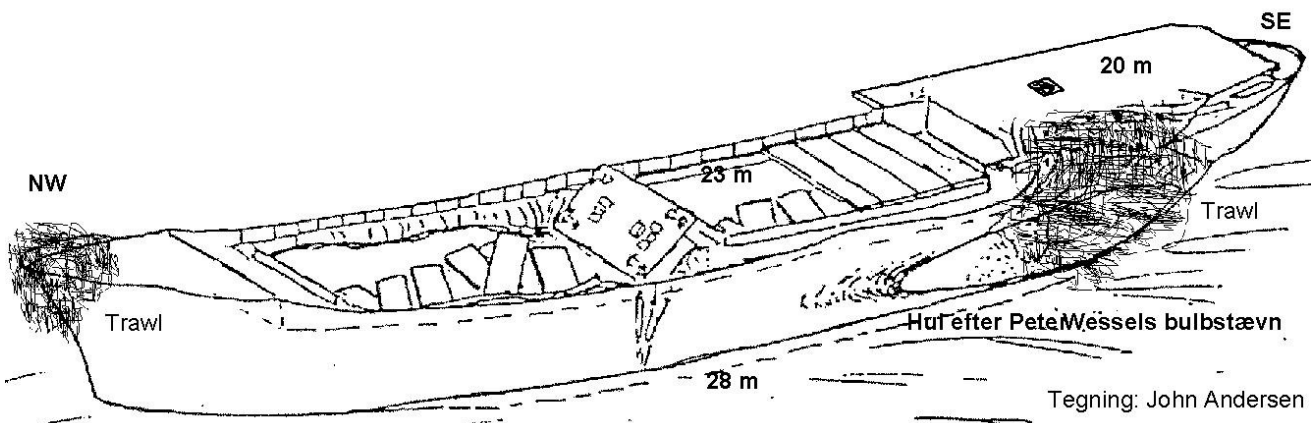
Hjemsted: Las Teras, Panama

Kaptajn: Tom Arne Norrby, Stonga, Sverige

Last: Sten, blyskrot fra batterier

Afgået fra: Landskrona, Sverige

Destination: Antwerpen, Belgien



Bygget i 1964 hos Bodø Skibsverft & Mekaniske Verksted A/S, Bodø, 78,4 x 12,5 x 4,6 m, 1222 brt, 734 nrt, 2187 tdw, en 8 cyl. maskine fra N. V. Werkspoor, 1380 KW, 13,5 kn. Skibet blev bygget til papirfragt.

00.00.1964 Søsæt som ANU til rederi Bronilla, Finland.

00.00.1968 Solgt til I/S Ameta, Borges Rederi A/S, Tønsberg, Norge og omdøbt til AMETA (LILY).

I 1980 erne var skibet ejet af det hollandske rederi Carebeka BV., Groningen (Capitein Reders BEvrachting KAntoor).

00.01.1982 Rederiet Carebeka blev erklæret konkurs og rederiets fartøjer blev solgt. Omdøbt til LARIXBORG.

00.00.1984 Solgt til Sverige, Drayton Enterprise S.A. (c/o Tom Norby, Strånga Sverige), indregistreret i Panama.

Omdøbt til SYDFJORD.

27.06.1986 Kolliderede med Norges-færgen PETER WESSEL. Skibet er ramt i B.B side ved maskinrummet og overbygning. SYDFJORD sank omgående, 8 personer omkom og 3 blev reddet ved forliset.

Blandt de omkomne var kaptajnen, hans hustru og børn på 9 og 11 år.

Del af overbygning er grabbet af og lagt over 1. lastrum.

Sydfjord

**Kilde:**

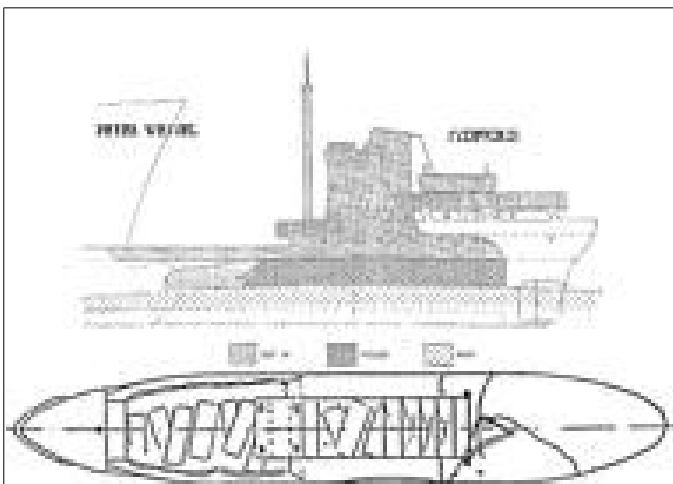
Peter Bergström, Göteborg.

Lloyds register of ships div. årgange.

Rapport om kollisionen mellem PETER WESSEL og SYDFJORD.

Dybde og position verificeret ved søopmåling med moderne teknologi.

EfS 7/189 2008



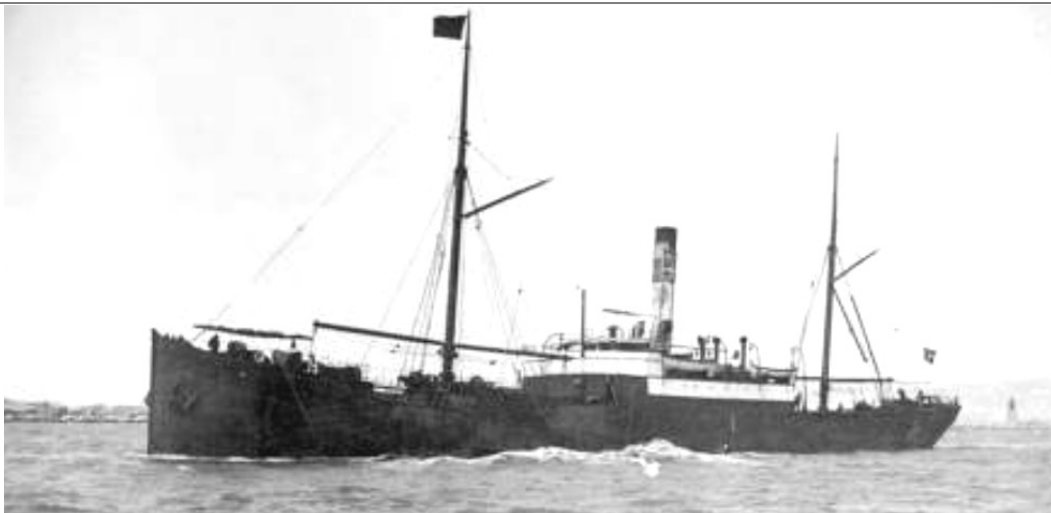
Tegning der viser hvor SYDFJORD blev ramt af PETER WESSEL



Sydfjord, håndvask
Foto: John Andersen

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.

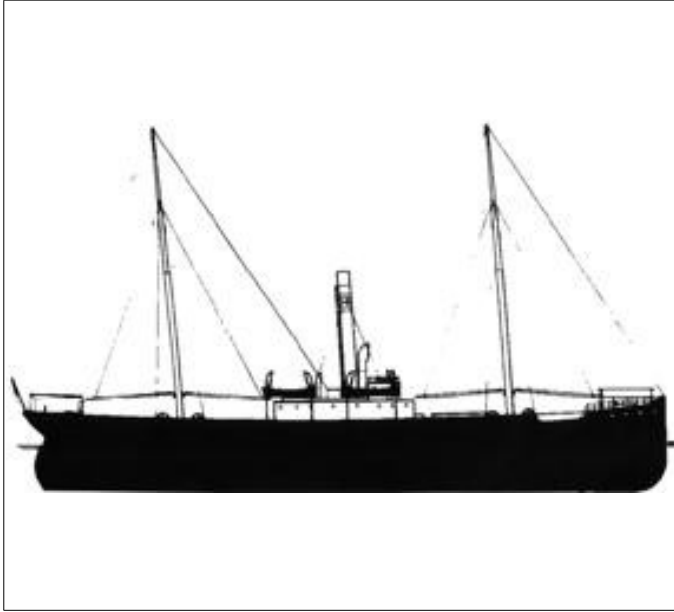
Det oplyses også at begge skibets master sås over vandoverfalden efter skibet var sunket.

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.



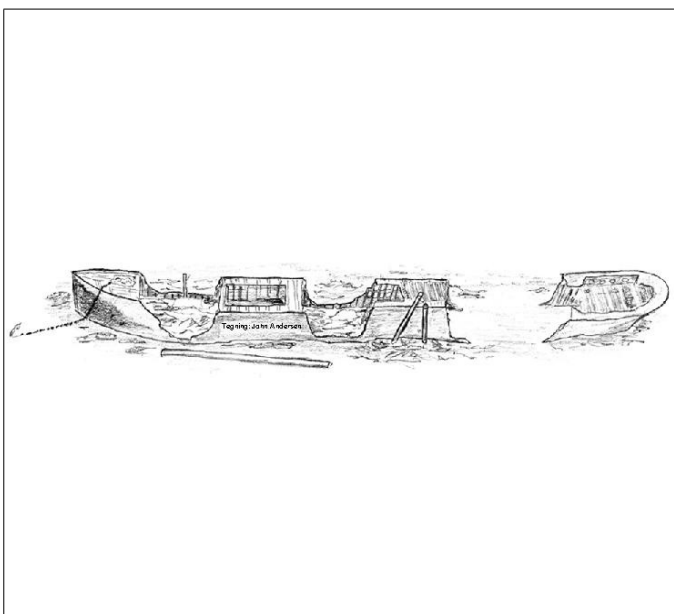
Danmark var neutralt under 1. verdenskrig og URANIENBORG var derfor forsynet med Danmarks flag på skibssiderne som beskyttelse.

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

