

Arthur

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°41,996 N 10°59,726 E Datum: 57 43.841 N 10 53.059 E	Kæde: N E N E	Type: 57°43,68 N 11°07,19 E N E PQ:	Øst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 25-38
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
		Type: Dampfragtskib	
		Kaldesignal: SKQR (svensk registreringsnummer 3480)	
		Ex. navne: Merjulio	
		Forlisdag: 23 md.: 11 år: 1916	
		Hjemsted: Stockholm, Sverige	
		Kaptajn: G. P. L. Witting	
		Last: Kul og post	
		Afgået fra: Leith, England	
		Destination: Göteborg, Sverige	



Bygget af jern i 1884 hos W. Gray & Co, West Hartlepool, 1462 brt, 995 nrt, 75,44,8 x 10,67 x 5,18/5,43 m, en III-Exp. maskine, 625 psi, besætning 18.

00.03.1884 Leveret til Rederi AB Vind (G. Delin, Stockholm).

00.00.0000 Solgt til Rederi AB Arthur, Stockholm.

23.11.1916 Blev ARTHUR stoppet af den tyske ubåd U 75 (ført af Kaptajnløjtnant Beitzen) med to skud foran boven.

Ubådens besætning entrede skibet og fandt ved deres undersøgelser ud af, at skibet var lastet med 1676 ts kul, der var engelsk ejet, og 200-300 kollis post.

Den tyske ubåd tog ARTHUR som prise og beordrede besætningen i redningsbådene, hvorefter de anbragte sprængladninger og sænkede skibet.

Skibets besætning satte kursen mod Vinga, men blev samlet op af fiskebåden DELFIN, der ved 17-tiden satte dem i land i Göteborg.

U 75 blev minesprængt og sank den 13. 12. 1917.

Kilde:

Deutsches Marine-Archiv, Kurt Aßmann, Der Krieg zur See 1914-1918, bind 3, Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin 1934.

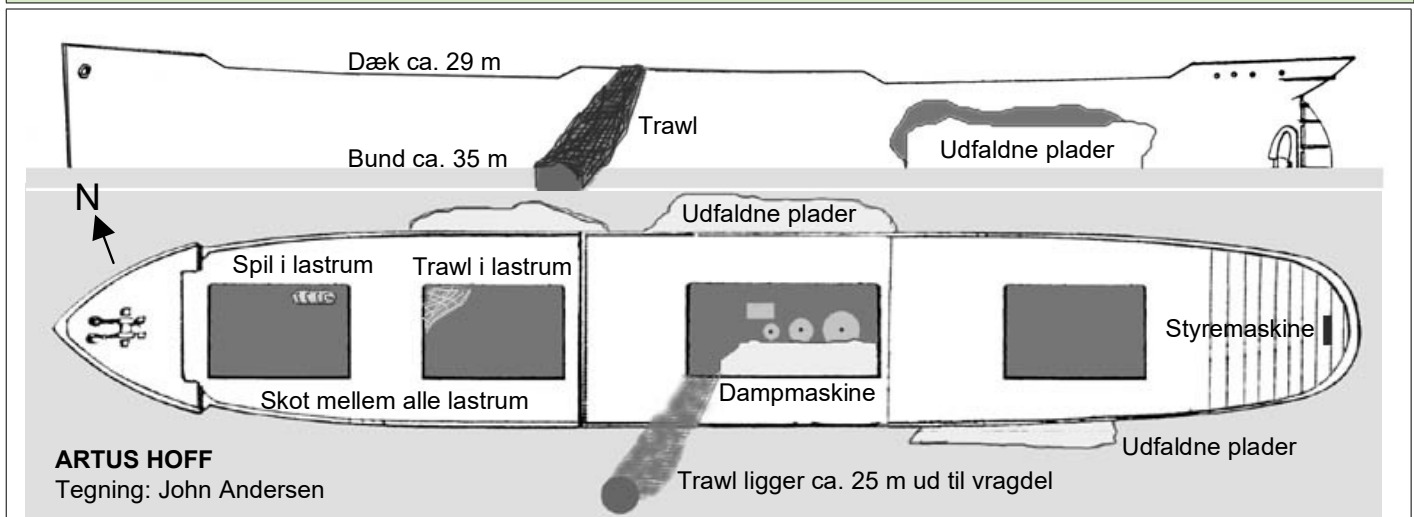
Wolfgang Göthling, Stadtilm, Privatarkiv.

Arthur

En svensk damper „Arthur“ er
sænket udenfor Skagen. „Arthur“
gik med kullast til Sverige.

Artushof

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°38,206 N 11°01,236 E Datum: WGS 84 57°38,208 N 11°01,285 E	Kæde: 10B 57°38,29 N 11°01,33 E C 0302 N H 4428-32 E	Type: N E N E PQ:	Sydøst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 29-35
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
		Type: Dampfragtskib	
		Kaldesignal: HFQW	
		Ex. navne: Vulcan, Neptun	
		Forlisdag: 18 md.: 06 år: 1899	
		Hjemsted: Danzig, Tyskland	
		Kaptajn: Wilke	
		Last: Stenkul	
		Afgået fra: Blyth, England	
		Destination: Danzig, Tyskland	



Bygget i 1873, hos J. G. Lawrie, Port Glasgow, 728/520 2062/1473, 58,69 x 8,16 x 4,94 m
710x1270/840 458 (65) 1 4,55. Maskine: C2cyl (28 & 50 x 33in), 110hp, 1-screw.

Blackwood & Gordon, Port Glasgow, 191 5,27 (99)

1881 AG "Vulcan", Stettin (Marst 1882 Hamburg) 1 5,5 183

1881 Danziger Schifffahrts AG (A. Gibsone). 1896 (T. Rodenacker).

1891 AG "Neptun", Rostock (Juni 1891 Rost.) "Artushof" A. Gibsone, Danzig (Tyskland).

1898 Danziger Dampfer AG.

18.6.1899 På rejse Blyth - Danzig med stenkul 10 sm SSØ Skagen sunket efter kollision med engelsk SS MAURITIUS.

Hullet efter kollisionen kan ses på styrbord side. Skibet sank på 10 min., der omkom 10 besætningsmedlemmer og 8 blev reddet.

Vragfisker-skibet HENRY har bjærget ca. 180 tons kul fra skibets laster.

Et utroligt flot og let overskueligt vrag. Vraget står ret på kølen med 2 lastrum foran styrhuset og et agter for.

Artushof



Oberon har fået bid på krogen



Stolte Skawdykkere på Skagen Havn

Foto: John Andersen

Ved et rent tilfælde opfiskede Skawdyk et Porters anker fra vraget i 1992.

Efter endt dykning trak man med stort besvær OBERONS anker ind. Da det kom til syne i overfladen, hang ankeret fra ARTUS HOFF i den ene krog. Med stor opstandelse og meget tovværk lykkedes det at bringe ankeret ind til havn. I dag er ankeret placeret ved indkørslen til Skawdyks klubhus.

Billed 1:

Der arbejdes med at hæve ankeret fra ARTUS HOFF.

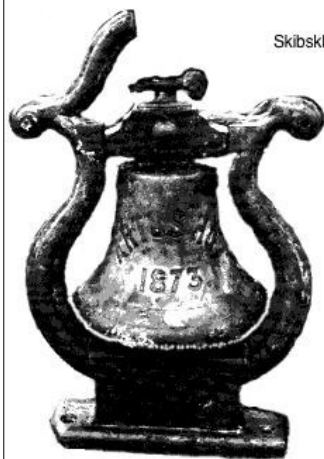
Billed 2: Ankeret er kommet vel i land på Skagen Havn.

Kilde:

Deutsche Handelsmarine 1870-2000, Hans-Jürgen Abert (2000).

Peter Bergström, Göteborg.

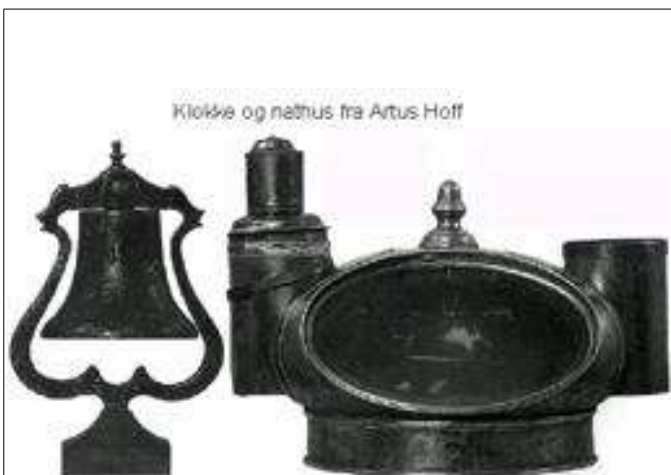
EfS 12/360 2004



Skibsklokke og petroleumlampe fra Artus Hoff



Foto: John Andersen

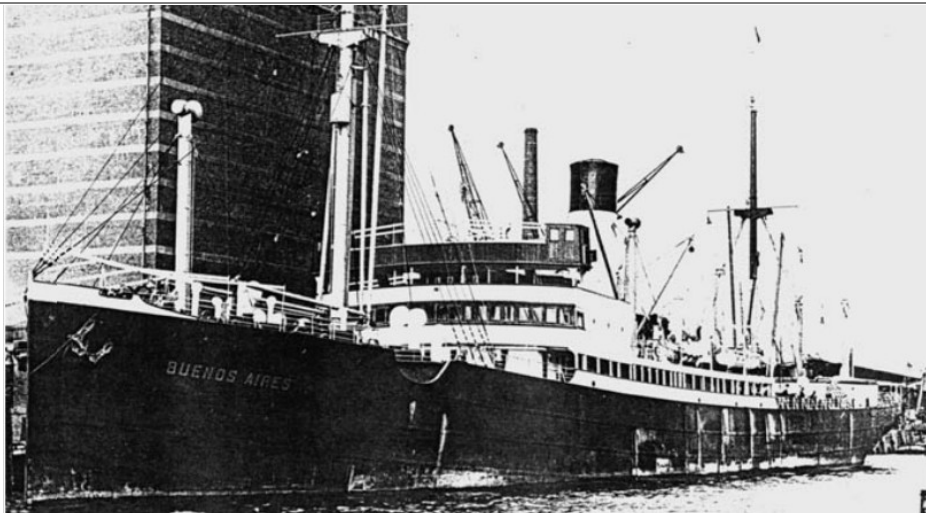


Klokke og nethus fra Artus Hoff

Foto: Peter Gregersen

Buenos Aires

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57 42.225 N 10 55.952 E Datum: ED 50/EU INTN 57°42,298 N 10°56,071 E	Kæde: 10B 57°42,30 N 10°56,05 E C 0605-80 N H 3244-49 E	Type: N E N E PQ:	Øst for Skagen, nord for Herthas Flak, Danmark Top / bunddybde: 23-38
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
		Type: Dampfragtskib Kaldesignal: DOEI Ex. navne: Witram, Boonah, Melbourne Forlisdag: 01 md.: 05 år: 1940 Hjemsted: Hamburg, Tyskland Kaptajn: Last: Soldater, heste og krigsmateriel Afgået fra: Gotenhafen = Gdingen, Polen Destination: Norge	



Vraget har i mange år gået under navnet OLDENBURG. Både OLDENBURG og BUENOS AIRES blev brugt under den tyske invasion af Norge. En dykkerundersøgelse foretaget i 1947 bekræftede, at vraget på denne position er S/S BUENOS AIRES.

Bygget i 1912 på Flensburger Schiffbau-Ges., Flensburg, 6097 brt, 3806 nrt, 8040 tdw, 136,9x17,8x8,2 m, der var 3 dæk (11,73 m), 1 x 3 cyl. Triple Expansions maskine, 3600 psi, 1 aksel, 1 skrue 13 kn. Besætningen var på 57 mand.

Under transport af 2. alpejæger-division blev dampskibene BAHIA CASTILLO og BUENOS AIRES torpederet ved Herthas Flak. BUENOS AIRES sank og 30 mand samt 220 heste mistede livet. BAHIA CASTILLO mistede ror og skruer og blev slæbt ind til Frederikshavn. Til hjælp på stedet var: Torpedobåd T 151, T153, 2. minestryger-flotille, 13. forpost-flotille, 2 både fra 15. forpost-flotille, 12 enheder fra 1. og 2. rydebåds-flotille, slæbebådene PASSAT, ORKAN og lazaretskibet GLÜCKAUF. De overlevende blev sandsynligvis transporteret ind til Frederikshavn.

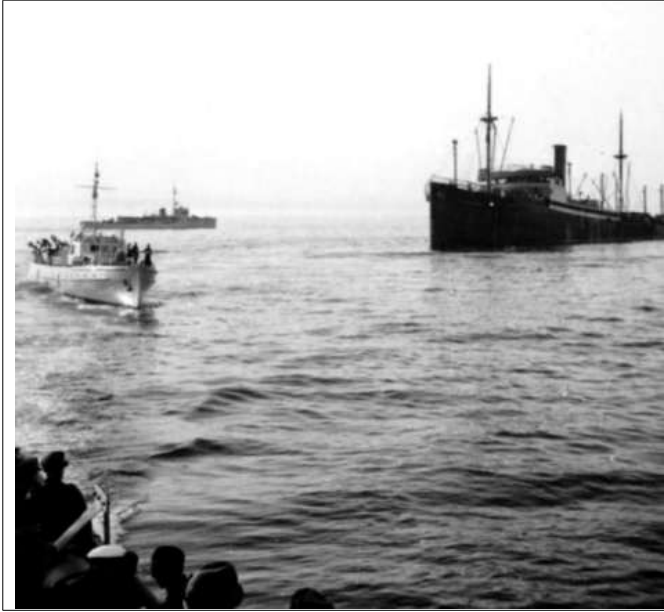
Arkiverne hos den engelske flåde fortæller at NARWHALE, ført af Lt. Cdr. R. J. Burch, på position 57°05 N - 11°35 E ca. kl. 20.00 ramte BUENOS AIRES med 6 torpedoer, men at skibet stadig flød og blev taget på slæb. BUENOS AIRES sank 3 timer senere, ca. kl. 22.45.

Oversættelse fra Kriegstagebuch Stützpunkt - Kommandant Nord-Jütland.

1.5.1940

Transportskibene BUENOS AIRES og BAHIA CASTILLO torpederet. Straks sendt bjærgningsdamper SEETEUFEL og

Buenos Aires



BAHIA CASTILLO slæbt til Frederikshavn. Agterrummet truffet af en torpedo. Bjærgning af 32 døde alpejægere og 60 hestelig straks påbegyndt. Opbygning af barakker til gennemgangslager påbegyndt.

2.5.1940

Troppetransport med AHRENSBURG og eskorte.
Bjærgning af lig på BAHIA CASTILLO fortsat.

3.5.1940

Overlevende fra BAHIA CASTILLO transporteret til Hamburg under ledelse af Kapt. Kahst, rederiet Hamburg-Süd).

Troppetransport PIONIER.

4.5.1940

Bisættelse af 32 omkomne alpejægere på Frederikshavn Kirkegård.



Skagens Avis skriver den 8. september 1953 om dykkeren Sigurd Damgaard og hans makker Carl Jørgensen, der bjærgede 2 biler fra vraget. Forespurgt om de havde set rester af mennesker, svarede dykkerne, "det taler vi ikke om".

Propellen på ca. 35-36 tons messing er væk! Fiskeskipper Peter H. Nielsen, S 281 Frank Maiken, fortæller at han i 1953 så Damgaard slæbe den ind til Frederikshavn. Dykkerskibet Sct. Georg blev slæbt baglænds ind til havn af et andet skib.

Sct. Georgs skrue var p.g.a. vægten fri af havet, og kunne derfor ikke bruges til fremdrift.

Vraget er meget stort og uoverskueligt.

Kilde:

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).

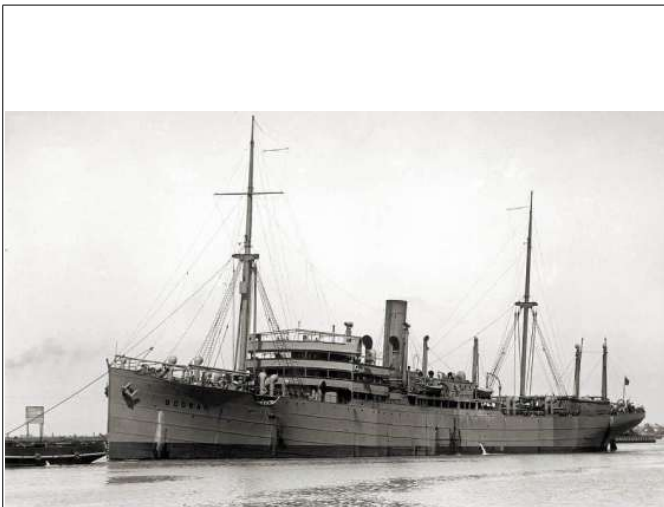
J. Rohwer, Allied Submarine Attacks of World War Two, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1997.

Carsten Petersen, Luftkrig over Danmark, Bollerup Boghandels Forlag Ringkøbing:

Bind I-1985, September 1939-Maj 1940, side 95.

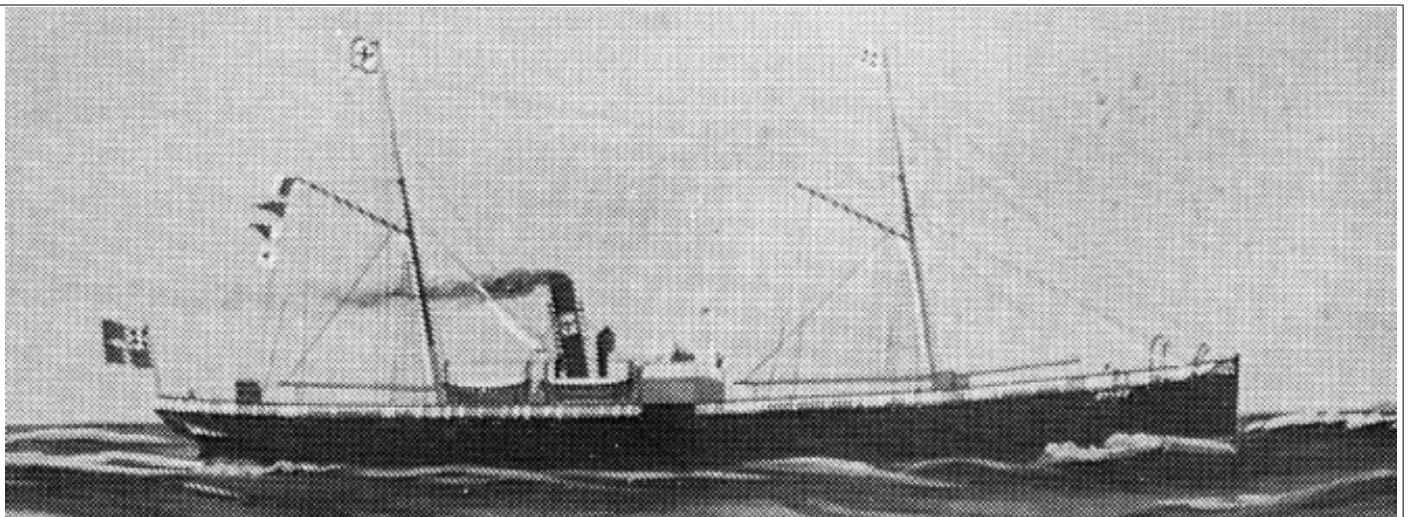
H. J. Witthöft, Die deutsche Handelsflotte 1939-1945, bind 2, Verlag Musterschmidt, Göttingen 1971.

Åge Jensen, Ternøen.



Bygdø

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57 46.328 N 10 47.759 E Datum: 57 46.168 N 10 47.759 E	Kæde: 10B 57°46,20 N 10°43,65 E C16,55 N G 35,48 E	Type: 10B 57°46,372 N 10°44,054 E C16,20 N G 35,40 E PQ:	Skagens Rev, nordøst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 34-43
Havn: Skagen Nødtelefon: P-plads på Grenen Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Dampfragtskib Kaldesignal: MJGQ Ex. navne: "Møllehæt" Forlisdag: 09 md.: 03 år: 1914 Hjemsted: Kristiania (Oslo), Norge Kaptajn: Kaptajn Timm Last: Stykgods Afgået fra: Hamburg, Tyskland Destination: Kristiania (Oslo), Norge



Bygget på Moss Værft, Norge, byggenr. 15, 900 tdw, 720 brt, 323 nrt, 1913, 197.4 x 30.4 x 14.1 (59 m) x 30.4 x ... f., 1 stempel dampmaskin (steam reciprocating), triple exp. 3-sylinder, syl. diam.: 16,0"–25,0"–42,0", slag/stroke: 30,0". 123 NHK. Bygget av Moss Værft & Dok A/S, Moss. Fart 10 kn.

25.03.1913 levert som BYGDØ for Rich. Peterson m.fl., Kristiania (Oslo).

Om natten mellem den 8. og 9. marts 1914, kolliderede S/S. Dania af København, Kaptajn Jørgensen, på rejse fra Plymouth til hjemstedet med S/S BYGDØ af Kristiania.

Kaptajn Timm, på rejse fra Hamburg til hjemstedet, hvorved BYGDØ sank tæt øst for fyrskibet Skagens Rev.

BYGDØ havde en besætning på 15 mand, hvoraf de 14 reddedes tillige med én passager over på fyrskibet af dettes besætning. Stewarden på BYGDØ var død da han blev fisket op, drivende på et redningsbælte.

Dania fortsatte rejsen til København, og ingen af skibenes besætninger kom i land, da BYGDØ's besætning blev afhentet fra fyrskibet med damper og afrejste til Kristiania. Vinden var jævn kuling, ingen sø og klar luft.

Vraget ligger tæt på RUTE T!

Bygdø

Auktion.

I Henhold til Aftale med
Auktionsdirektøren bortsælges
ved Auktion *Lørdag den 13. ds.*,
Kl. 11^{1/2} Form., paa **Havne-
pladsen i Skagen:**

2 Redningsbaade,

Længde 6,6 m, Bredde midt-
skibs ca. 2 m, forsynede med
Luftkasser af galv. Jernplade,
ilandbjergede fra den ved Ska-
gen sunkne S/S »Bygdø« af
Kristiania, bygget 1913.

4 Ugers Kredit.

Frederikshavn, d. 9. Juni 1914.

P. J. Kall.

Kilde:

Skipet.no

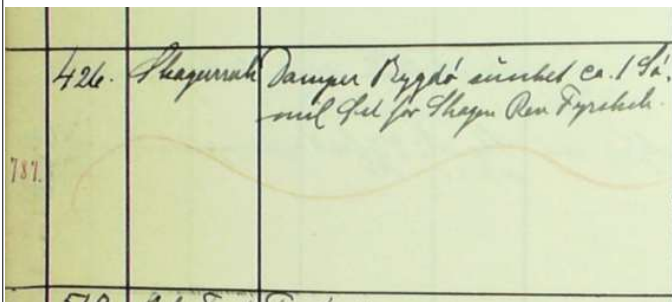
FRV Vragliste 2011

Frank Rimmer, Skawdyk.

Jens Frederik Hjerimitslev

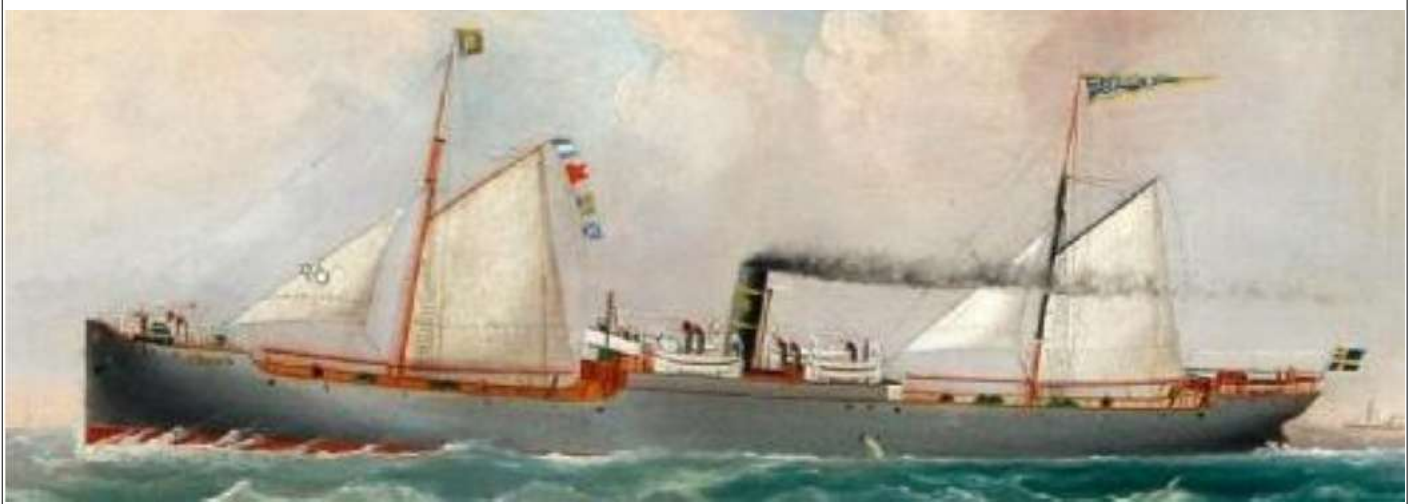
Chr. Thagaard: Blade af Skagens Historie, 1967

RANDERS SPORTSDYKKERKLUB



Carola

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°43,030 N 10°57,104 E Datum: WGS 84 57°43,017 N 10°57,110 E	Kæde: 10B 57°38,66 N 10°57,17 E C 05,11 N H 31,52 E	Type: N E N E PQ:	Øst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 27-36
Havn:			SKAWTRÆF
Skagen- Ålbæk			Type: Dampfragtskib
Nødtelefon:			Kaldesignal: JBLM
Skagen Havn			Ex. navne: Godalming, også kaldet "Cort Alvin" og "Oldendorf"
Alarmering / Psykologhjælp:			Forlisdag: 24 md.: 07 år: 1898
1-1-2			Hjemsted: Helsingborg, Sverige
Lokale kontakter:			Kaptajn: Otto Fredrik Carlberg, Landskrona.
John Andersen tlf. 22142066			Last: Træ
			Afgået fra: Ljusne
			Destination: Grimsby



Fragtskib bygget i 1881 af stål hos Blumer, John & Co., Sunderland som nr. 63, 1292 brt., 73.1 x 10.4 x 5.2 m, 2-cyl. dampmaskine fra Clark T. & Co. - Thomas Clark, Newcastle-Upon-Tyne, 130 hp, 1 skruer, skonnert rigget,

1881-1882, W. & E. S. Lamplough & Co., London som SS GODALMING.

1882-1884, Culliford & Clark, Sunderland SS GODALMING.

26.08.1892, Solgt for £ 6400.

30.09.1897, Målerbrev:1214,29 -868,19.

1892-1898, Henckel Rederi A/B - Swensson N. P., Helsingborg SS CAROLA.

Kolliderede den 23. Juni kl. 22.30 med dampskibet S/S ØRNEN af Stockholm.

CAROLA, der var på rejse fra Ljusne til Grimsby med en trælast, begyndte straks at synke, og forsvandt i havet lige før kl. 3 om morgenen den 24. juli. Begge skibe gik for fuld kraft da kollisionen skete.

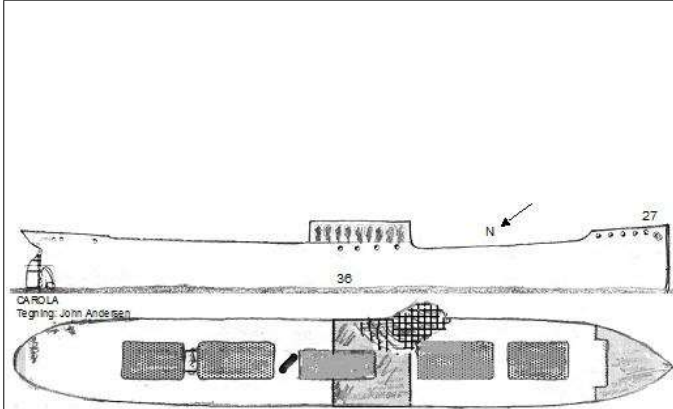
Besætningen blev reddet.

Thisted Dagblad den 24.07.1898

Skibssammenstød

Dampskibet CAROLA af Helsingborg, ladet med trælast, stødte i søndags morgen i nærheden af Skagen Fyr sammen med dampskibet ØRNEN.

Carola



CAROLAs agterstavn er sunket, men en del af forskibet rager op over vandet. Mandskabet er sandsynligvis bjærget af ØRNEN og ført til Göteborg. Svitsers bjærgningsdamper FREDERIKSHAVN er afgået fra Frederikshavn til kollisionsstedet for at assistere CAROLA.

Aalborg Stiftstidende den 25.07.1898

Den havarerede damper CAROLA.

Bjærgningsdampskibet FREDERIKSHAVN vente i går aftes tilbage med uforrettet sag.

Man kunne ikke noget steds finde den havarerede damper CAROLA.

Det menes at skottet der har vandet fra at trænge ind i forskibet, således at dette kunne holde sig oven vande, er blevet sprængt af det uhyre tryk og skibet er gået til bunds.

Frederikshavn Avis 17.07.1898

Sammenstødet mellem ØRNEN og CAROLA

For søretten i Göteborg har kaptajnen på dampskibet CAROLA fremlagt følgende uddrag af skibsjournalen for 23.07.1898.

Klokken 08:45 eftermiddag passeredes Læsø Trindel Fyrskib. Vinden varierede hæftigt, tåget luft. Anden styrmand, Andersson befandt sig på kommandobroen og matrosen Nordfjeldt var rattet, som var anbragt på kommandobroen, samt ungmand B. Svensson på udkig, alle tilhørende styrbords vagt.

Klokken 10:50 observeredes forude, noget om styrbord, et klart lys, der antoges at være toplanternen på et dampskib. Noget efter sås dampskibets grønne lys ca. ½ streg på styrbords bov.

CAROLAs kurs var på dette øjeblik (kan ikke tydes). Begge dampere sejlede hinanden i møde visende grønt lys mod grønt. Da damperne var kommet hinanden på et par kabellængder nær (red. 2 x 180,52 m) befalede anden styrmanden at lægge roret noget til styrbord for at vige af til bagbord og således passere den mødende damper på noget større afstand; men da CAROLA havde udført den omtalte manøvre sås helt pludseligt det mødende dampskibs røde lys, hvilket viste, at damperen var veget af til styrbord. Samtidig hermed hørtes skibet give et kort stød i dampfløjten, hvilket straks besvaredes med et kort stød, men sammenstødet var nu uundgåeligt, og i næste øjeblik tørnede det fremmede skib, hvis navn var ØRNEN af Stockholm, med fuld fart mod CAROLAs styrbord side, tæt foran kommandobroen, og med den følge at CAROLA fik et stort hul i siden, hvorigennem vandet strømmede ind i last og maskinrumet, så ilden under dampkedlerne straks efter slukkedes.

Pumperne sattes straks i gang, men uden nytte, da vandet steg hurtigt.

Frederikshavn, den 25. Juli.
— Den havarerede Damper „Carola“. Bjærgningsdampskibet „Frederikshavn“ vendte i Går Aftes tilbage med uforrettet Sag; man kunde ikke noget Steds finde den havarerede Damper „Carola“. Det menes, at Skottet, der har holdt Vandet fra at trænge ind i Forskibet, saaledes at dette kunde holde sig oven Vande, er bleven sprængt af det uhyre Tryk og Skibet gaaet til Bunds.

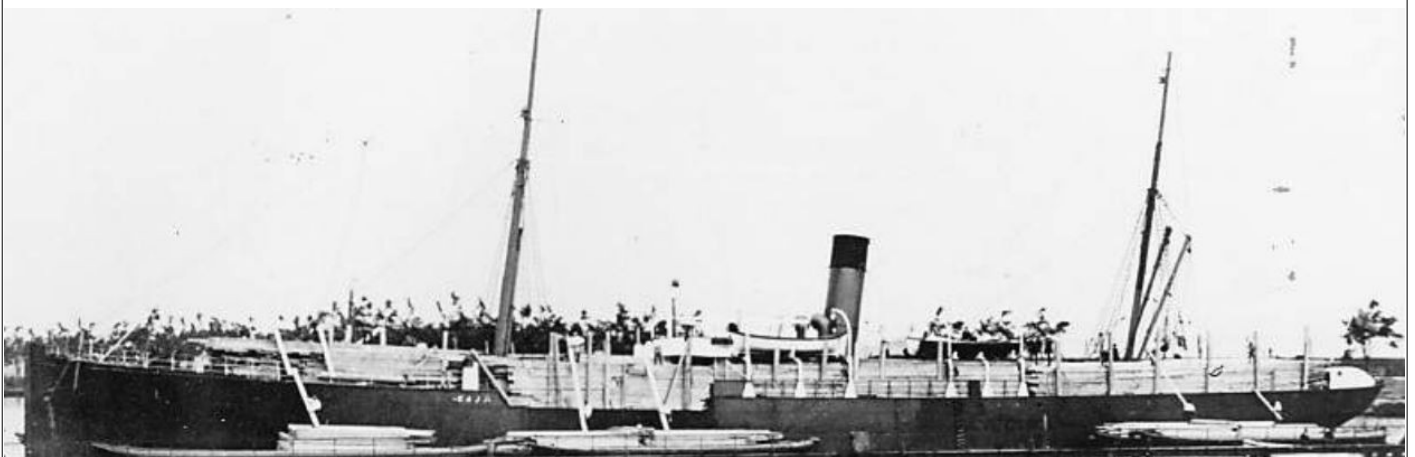
Dampskibskollision. Dampskibet „Carola“ af Helsingborg, ladet med Træ, er i Går Morges tæt ved Skagens Fyr kollideret med Damperen „Ørnen“. „Carola“s Agterstævn sank, men en Del af Forstævnen rager op over Vandet.

Mandskabet er sandsynligvis bjærget af „Ørnen“ og bragt til Göteborg.

Bjærgningsdamperen „Frederikshavn“ er afgaaet til Kollisionsstedet for at assistere „Carola“.

Constanza

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°44,127 N 11°05,866 E Datum: 57°44,109 N 11°05,850 E	Kæde: 10B 57°44,18 N 11°05,74 E C 23,74 N B 34,49 E	Type: N E A 65,99 N E PQ:	Øst for Skagen i "Rabarberne", Danmark Top / bunddybde: 32-42
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen- Ålbæk Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
		Type: Dampfragtskib	
		Kaldesignal: JSCQ	
		Ex. navne: Frederiksholm, Kaja, Garnet	
		Forlisdag: 19 md.: 10 år: 1919	
		Hjemsted: Göteborg, Sverige	
		Kaptajn:	
		Last: Frugt, vin, tobak, kork	
		Afgået fra: Bougie	
		Destination: Göteborg	

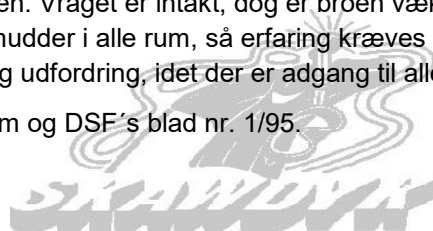


Passager / fragtdamper på 1613 brt, 1054 nrt, bygget i 1890 hos W.B. Thompson & Co. Ltd., Dundee, Skotland. III ekspansions dampmaskine på 640 hk, 78,69x11,05x5,02 m. 1 skrue, 10 knob. En besætning på 18. Passagerer 2. Sejlede for rederiet AB Sverige-Levanten Dan Broström, Göteborg (Svenske Orient Line).

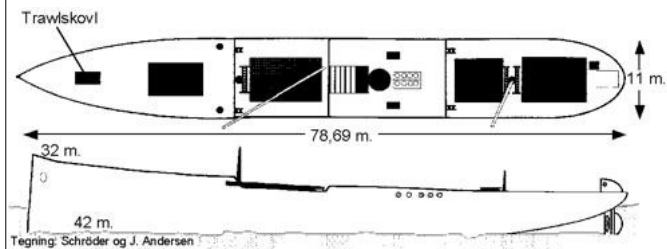
Minesprængt søndag kl. 11.00, på vej fra middelhavslandene til Göteborg. En maskinmester og en fyrbøder blev dræbt, 20 overlevede. Skibet sank på 15 min.

Vraget af CONSTANZA står ret på bunden. Vraget er intakt, dog er broen væk, masterne brækket sammen og lodrette skillerum er tæret væk. Der står en del mudder i alle rum, så erfaring kræves ved indendørs ekspeditioner. Til erfarende dykkere er vraget en virkelig udfordring, idet der er adgang til alle rum, fra hæk til stævn.

Der henvises til Göteborg Søfartsmuseum og DSF's blad nr. 1/95.



Constanza



Om forliset skriver Skagens Avis d. 20 oktober 1919:
NY MINESPRÆNGNING VED HERTHAS FLAK.
Den svenske damper CONSTANZA er i går gået ned med 2 mand.

Svensk Orient-Linies damper CONSTANZA er i går, søndag, stødt på en mine i feltet ved Herthas Flak og gået ned 12 kvartmil sydøst af Skagen. 2. maskinmester og 1. fyrbøder dræbtes. 18 mand af besætningen samt 2 passagerer gik i bådene, hvoraf den ene er ankommet hertil. Om den anden båds skæbne savnes endnu underretning.

CONSTANZA var på rejse fra Middelhavslandene til Gøteborg og rundede Skagen i går formiddags kl. 9.30. Damperen, der da var øst for fyrskibet satte signal og spurgte om den kunne styre lige på Vinga. Signalerne gjaldt vistnok fyrskibet, men de blev observeret fra signalstationen, der svarede damperen at den IKKE kunne gå lige imod Vinga. Men damperen gav intet svar tilbage, og den fortsatte sin fart uden at tage sine signaler ned. Om det har fået svar fra fyrskibet, kan man ikke afgøre på signalstationen.

Det skal tilføjes, at der på denne tid var udlagt en britisk minespærring for tyske u-både. Trods gensidige aftaler mellem Danmark og England om information om minelægningerne, kendte ingen til denne længdespærring, end ikke englænderne, idet flere af vrage i området er engelske.

Kilde:

2002, Urban Snare, Sverige.

2003, Peter Söderlund, Sverige

Skagens Avis

Dorthea "Kuldamperen"

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°39,451 N 11°04,159 E Datum: D. WGS 84 57°39,481 N 11°04,140 E	Kæde: 10B 57°39,54 N 11°04,28 E C00,38-44 N H43,55-66 E	Type: 7B 57°39,408 N 11°04,096 E C 00,28 N E PQ:	Øst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 27-36
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen- Ålbæk Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Dampfragtskib Kaldesignal: Ex. navne: Bottenhavet (synes ikke at heddet Danstrup) Forlisdag: 19 md.: 03 år: 1937 Hjemsted: Marstal, Danmark Kaptajn: Last: 2000 ton stenkul Afgået fra: Methil, England Destination: København, Danmark



Bygget af jern i 1921 hos Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft, byggenummer 154, 1298 grt, 73.7 x 11 x 4.9 m, 1 x 3-cyl. triple expansion maskine, 1 skrue, 106 n.h.p., 10 knob.

00.00.1934 Omdøbt til DORTHEA

19.03.1937 Forlist efter kollision med det finske skib KRISTA (af Åbo). Besætning på 17 blev reddet af KRISTA og bragt ind til Frederikshavn.

Vraget ligger med bagbord slingerkøl og en flot 4-bladet skrue opad. Hele vragbunden er smukt overgroet med dødningehånd.

Kilde:

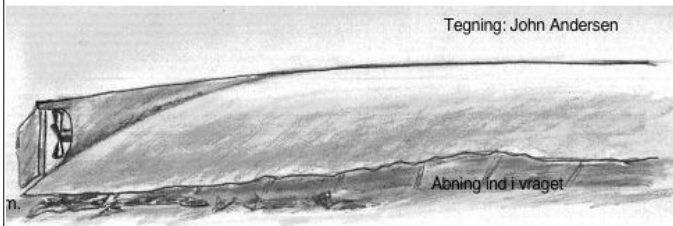
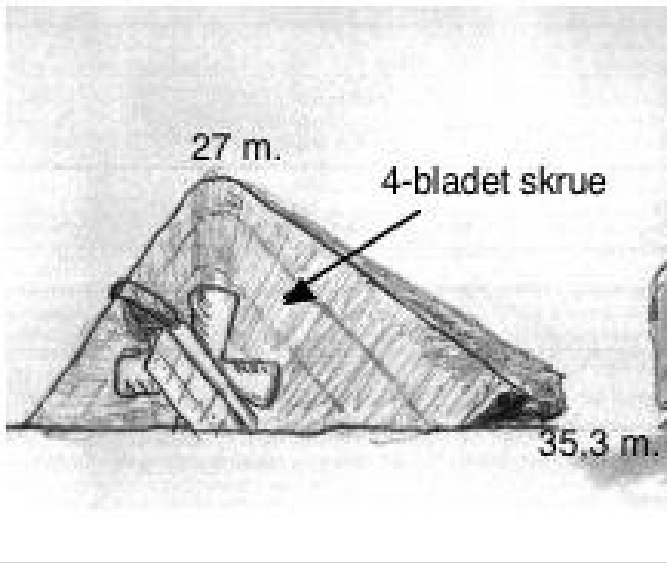
2002, Urban Snare, Sverige.
Efs 48/1151 2003



Dorthea

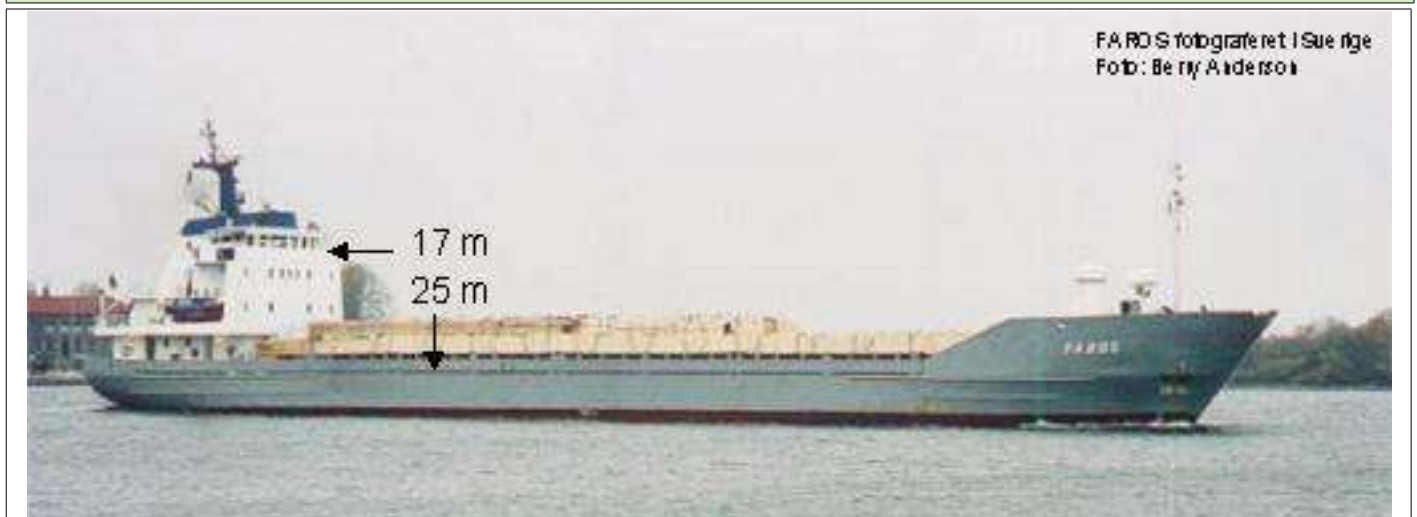
"Kuldamperen"

Tegninger af vraget, John Andersen



Faros

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°42,385 N 10°20,392 E Datum: N E	Kæde: N E N E	Type: 57°42,46 N 10°20,42 E N E PQ:	4 sm fra land, nordvest for Kandestederne, sydvest for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 16-31
Havn: Hirtshals-Skagen Nødtelefon: Hirtshals-Skagen Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Coaster (motorfragtskib) Kaldesignal: DKED Ex. navne: Lubeca Forlisdag: 03 md.: 11 år: 2000 Hjemsted: Lübeck, Tyskland Kaptajn: Last: 2100 t træ Afgået fra: Västerås, Sverige Destination: Amsterdam, Holland



Bygget i 1978 hos Schiffswerft Hugo Peters, Wewelsfleth, bygge-nr. 568, 984 brt (2038 brz), 690 nrt (961 nrz), 2411 tdw, 148 TEU, 82,89 x 12,82 x 4,87 m, 2 luger, 1 MAK-4-takt-6 cyl.-diesel, 1999 pse (1650 KW) 13,5 kn, besætning 7. 00.00.1978 Søsæt og indsat i tjeneste som LUBECA hos MS Lubeca Reederei Gebr. Person KG & Co., Lübeck. 00.00.1988 Overtaget af partsrederi med corr. reder Gebr. Karl-Heinz Person og Kpt. Joachim Person, Lübeck. 00.00.1988 Solgt til partsrederi med corr. reder Kpt. Jan-Peter Boehe, Lübeck, og omdøbt til FAROS. 30.10.2000 I hård vejr trængte der vand ind i maskinrummet, skibet fik maskinstop, kunne ikke længere manøvrere og fik slagside på 30°. De 7 besætningsmedlemmer (4 fra Ukraine og 3 fra Filipinerne) blev reddet med helikopter, men en dansk redningsmand fra redningsskibet VESTKYSTEN, den 56 årige Ole Stig Olsen, omkom under redningsarbejdet. 03.11.2000 FAROS synker under bugsering i Tannis Bugt, men står i flere dage med stævnen over vandet og agter ende på 31 m.

Nordjyske Stiftstidende 31.10.2000

Forlis. Besætning måtte gå i redningsflåden.

HVIDE SANDE: Den tyske coaster FAROS lå i aftes med så slem slagside 40 sømil ud for Hvide Sande, at det blev besluttet at evakuere besætningen på syv mand.

Ifølge den vagthavende hos Søværnets Operative Kommando lykkedes det for en redningshelikopter at sætte en redningsflåde i vandet. Det kunne ikke lade sig gøre at redde besætningen direkte op i helikopteren på grund af skibets hældning, derfor forsøgte det at få de syv mand over i flåden og derfra videre op i redningshelikopteren.

Faros



Faros mastetop
Foto: John Andersen

Nordjyske Stiftstidende 01.11.2000

Forladt tysk coaster skal bugseres til land

FORLIS: Redningsmand omkom, men besætningen reddet i land

ESBJERG: De danske repræsentanter for ejerne af den forladte tyske coaster FAROS har fået sendt et bugskib af sted til Nordsøen og ventede, at det i aften kunne begynde at slæbe det nødstedte skib ind til en dansk havn. Det oplyste shippingfirmaet Hecksher & Søns Efterfølger i går eftermiddag. Den 56-årige danske matros Ole Stie Olesen fra Thyborøn mistede livet under den meget vanskelige redningsaktion i Nordsøen natten til i går, da redningsskibet VESTKYSTEN skulle undsætte syv søfolk fra fragtskibet. De syv søfolk - fire ukrainere og tre filippinere - blev derimod reddet i land med livet i behold. I den kraftige storm var coasteren FAROS - der er indregistreret på Antigua, Barbados - mandag sidst på eftermiddagen kommet i vanskeligheder godt 40 sømil vest for Hvide

Sande. De første meldinger gik på, at der var trængt vand ind i maskinrummet. Det 86 meter lange skib, der var lastet med 2100 tons træ, fik slagside, og det blev nødvendigt at evakuere de syv søfolk. Fra Thyborøn var redningsskibet VESTKYSTEN dirigeret ud til coasteren, hvor det viste sig umuligt for en helikopter at hejse besætningen op fra skibet, fordi bølgerne var 12-15 meter høje. Efter nogen tid lykkedes det for de nødstedte søfolk at få en redningsflåde i vandet, og samtidig satte VESTKYSTEN en redningsbåd ned i bølgerne for at undsætte søfolkene. Manøvren var risikabel. Dels på grund af de høje bølger, dels fordi det flød med træ, som stammede fra coasterens dækslast. Da der var otte mænd i redningsbåden, blev den ramt af en høj sø. Den tippede rundt, og alle røg i havet. Blandt dem var den 56-årige danske matros. Alle blev bjærget efter en formidabel indsats, oplyste Søværnets Operative Kommando. Men matrosen var livløs, og det var ikke muligt at genoplive ham. Helikoptere bragte kaptajnen og to andre søfolk i land nær Esbjerg. Kaptajnen var den mest forkomne. Han var ikke iført overlevelsesdragt og var derfor stærkt nedkølet, og han blev indlagt på intensivafdelingen på sygehuset i Esbjerg, hvor han tirsdag dog meldtes i bedring. Også en anden sømand var indlagt, mens en tredje blev indlogeret på hotel. "Besætningerne på VESTKYSTEN og redningshelikopterne arbejdede på grænsen af det mulige", lød det i en meddelelse om aktionen fra Søværnets Operative Kommando i Aarhus. To helikoptere fra henholdsvis Skrydstrup og Aalborg deltog i bestræbelserne på at redde søfolkene.

På grund af den tragiske ulykke vil Søfartsstyrelsen indlede en nærmere undersøgelse af forløbet. / Ritzau

Nordjyske Stiftstidende 02.11.2000

Coaster slæbt i ly

THYBORØN: Den nødstedte tyske coaster FAROS blev i løbet af i går slæbt væk fra Nordsøen og ind mod



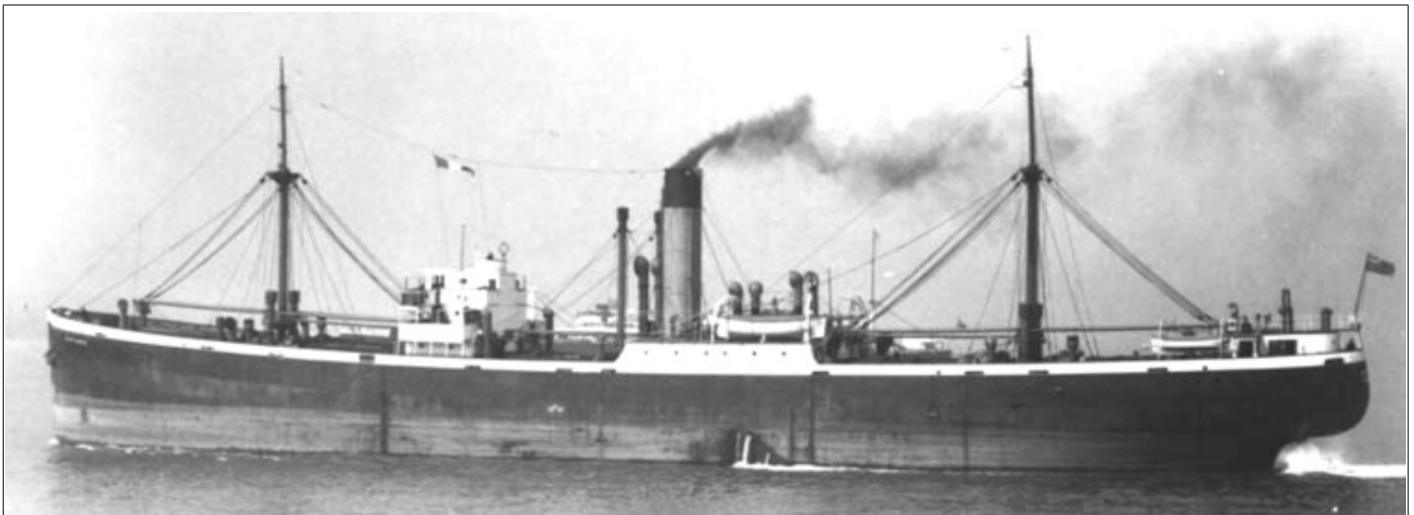
Instrumenter på Faros
Foto: John Andersen



Styrtusvinduer på Faros
Foto: John Andersen

Gitano

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°44,611 N 11°05,963 E Datum: WGS 84 57°44,603 N 11°05,989 E	Kæde: 10B 57°44,62 N 11°06,05 E B 21,50 N H 33,56 E	Type: N E N E PQ:	Sydvest for Marstrand, Sverige Top / bunddybde: 37-41
Havn: Skagen-Marstrand Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Dampfragtskib Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: 20 md.: 12 år: 1918 Hjemsted: Hull, England Kaptajn: William John Decent Last: Kul Afgået fra: London, England Destination: Göteborg, Sverige



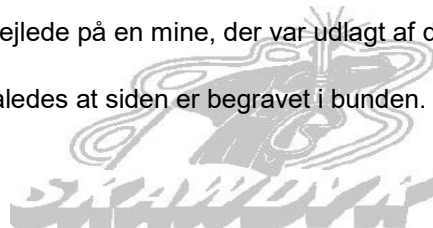
Bygget af stål i 1913 Earle's Shipbuilding & Engineering Co. Ltd. (C. & W. Earle), Hull, byggenummer 594, 76,2 x 11,3 x 5 m, 1687 brt., en 3-cyl. triple expansion dampmaskine, 1 skrue, 168 hk, 2 master. Besætning på 28.

1913-1917, Wilson T. & C. & Co., London
1917-1918, Ellerman Wilson Line Ltd., Hull

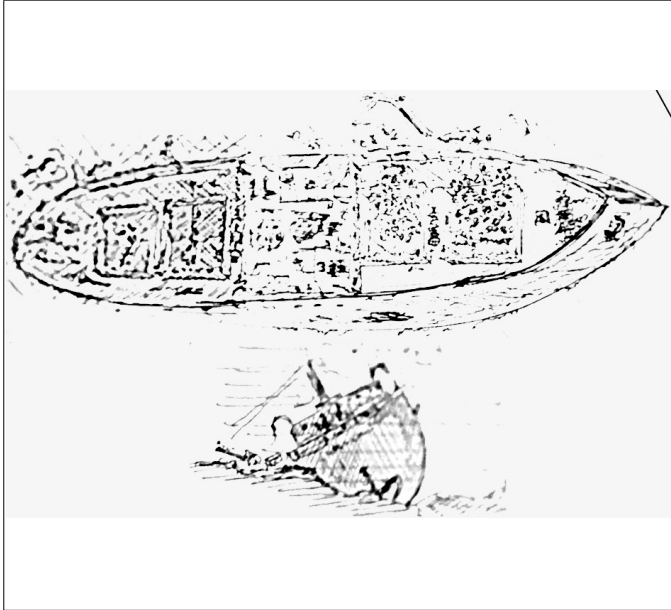
GITANO var på rejse fra London til Göteborg, da det påsejlede en mine. 28 besætningsmedlemmer mistede livet.

Skæbnens ironi bevirkede, at GITANO sejlede på en mine, der var udlagt af den engelske flåde som u-bådsspærring.

Vraget ligger med slagside til bagbord således at siden er begravet i bunden.



Gitano



Sommeren 1997 var Åge Jensen (Dynamit Åge) flere gange på vraget med sit skib TERNEN.

Bag projektet stod i.flg. Skagens Avis Karsten Ree fra Den Blå Avis.

Der blev optaget en del film med en undervandsrobot og opfisket en del løse dele fra vraget.

I følge projektleder Stig Thorning (Indianer Stig) opfiskede man enkelte dele der knap kunne fylde en lille varevogn.

Han bekræftede, at man har foretaget en del "research" på vraget, men var ikke villig, til at give nærmere oplysninger, om hvad projektet gik ud på, da der stadig manglede en del aftaler, der skulle falde på plads.



Dykker-skibet »Ternen«

Foto: Peter Broen

I en TV udsendelse på DR 2 i 2012 oplyste Stig Thorning at de havde fundet champagne der var flere hundrede tusinder værd og japansk porcelæn der også kunne sælges for en høj pris. Disse oplysninger blev da vist ikke nævnt i 1997.

Stenfiskerskibet HENRY, der sammen med TERNEN bjærgede en anti-u-bådskanon fra GITANO.

HENRY ejes af Phillip.

11. september 1997 kunne det læses i Vendsyssel Tidende, at TERNEN og HENRY var blevet anmeldt til farvandsdirektoratet for ulovlig bjærgning.

Det viste sig senere, at Den Blå Avis / TERNEN alligevel havde de rigtige tilladelser, til at bjærgre ting fra vraget.

Se også: Heddernheim, Artus Hoff, Birthe S 477, Arthur og Lillas.

Kilde:

Skagens Avis den 9. september 1997.

2002, Urban Snare, Sverige.

EfS 14/403 2004



Stenfiskeren »Henry« med anti-u-bådskanon

Foto: Peter Broen

Jemtland

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°45,189 N 11°07,255 E Datum: WGS 84 57°45,192 N 11°07,230 E	Kæde: 10B 57°45,25 N 11°07,38 E B 20,16 N H 38,7 E	Type: 7B 57°45,03 N 11°07,26 E 30,94 N 60,67 E PQ:	Øst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 34-42
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen- Ålbæk Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
Type: Dampfragtskib Kaldesignal: Ex. navne: Moorgate Forlisdag: 01 md.: 01 år: 1920 Hjemsted: Göteborg, Sverige Kaptajn: N. T. Fristedt Last: 2260 t. hvede, 2203 t. olieager Afgået fra: Buenos Aires, Syd Amerika Destination: Göteborg, Sverige			



Svensk fartøj bygget af stål i 1898 hos J. L. Thomson & Sons Ltd., Sunderland, bygning nr. 366, 3129 brt, 2409 nrt, 98 m langt, dampmaskine på 1.200 hk og en besætning på 29 mand. Rederiet AB Tirfing, Göteborg.

Fartøjet havde siden midten af 1918 sejlet mellem havne i Nordamerika og Middelhavet. Kaptajnen kontaktede derfor det svenske konsulat i Las Palmas, for at få detaljerede oplysninger om farvandet. Her kunne man melde: "at så vidt de vidste, var den kurs kaptajnen havde planlagt, fri for miner". Det viste sig senere, at de oplysninger kaptajnen havde modtaget fra det svenske konsulat var forældede, og JEMTLAND havde sejlet ret ind i et ukendt minefelt.

Ca. kl. 11.00 mærkedes pludselig en kraftig rystelse i hele skibet. Lamperne i kaptajnens kahyt faldt ud af deres holdere, og antændte inventaret. I agterskibet var der sket store skader på skroget, og lastlugerne var blæst op. Skibet fik straks stærk slagside, ca. 30°, og besætningen blev beordret i bådene. Alle med undtagelse af stewarden Ernst Johansson kom velbeholdent i redningsbådene. Ernst Johansson slog hovedet mod redningsbådens ræling, og forsvandt bevidstløs i havet.

Den ene af redningsbådene havde stort besvær med at komme fri af skibet. Den blev bordfyldt, mistede både ror og flere af årerne. 10 min. efter minesprængningen rejste JEMTLAND stævnen mod himlen og sank.

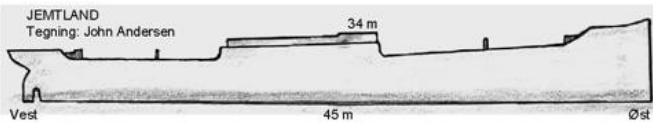
Redningsbådene satte kursen mod Vinga Fyr og begge nåede også land, men 6 besætningsmedlemmer i redningsbåden, der blev bordfyldt, omkom af kulde.

Jemtland

Vraget i dag:

Nu ligger JEMTLAND på havbunden med 30° bb. slagside, styrehuset er for længst forsvundet, men resten af overbygningen er der endnu. På styrbord side som ligger øverst kan en dykning gennemføres på mellem 30 og 35 m.

Går man lidt dybere og bevæger sig agterud kan man se den prægtige dampmaskine der engang drev skibet. Begge ender af vraget er dækket ind i trawl og er svære at få adgang til.



Vraget ligger med 30° bb. slagside

Værftspladen er opfisket fra vraget.

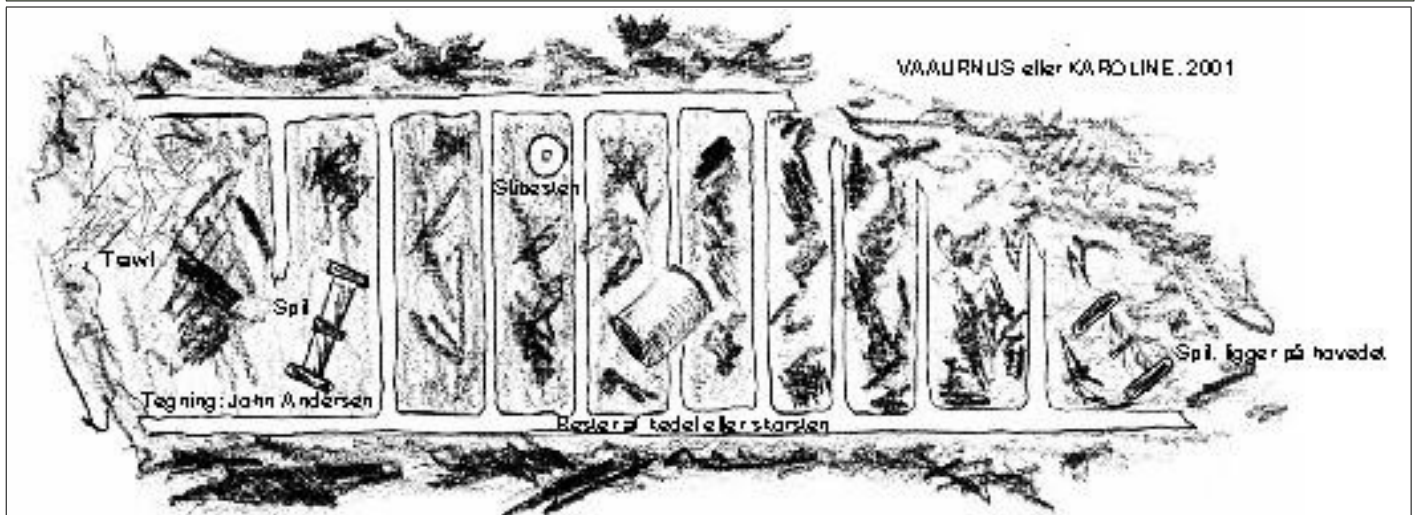


Tegning, John Andersen

Gøteborg, Fredag.
Gøteborg-Damperen »Jemtland« er
i Gaar Aftes ved Herthas Flak
stødt paa en Mine og sunken.
Besætningen, 23 Mand, reddedes.
Damperen var paa Rejse fra Buenos
Aires til Gøteborg med Bomuld.

Karoline

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°41,593 N 10°54,560 E Datum: WGS 84 57 41.734 N 10 54.619 E	Kæde: N E C06,16-25 N H32,40-55 E	Type: Ca. 57°40,00 N 10°50,00 E N E PQ:	Øst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 32
Havn:			SKAWTRÆF
Skagen			Type: Damptrawler
Nødtelefon:			Kaldesignal:
Skagen			Ex. navne: Poseidon, Staffa
Alarmering / Psykologhjælp:			Forlisdag: 11 md.: 11 år: 1916
1-1-2			Hjemsted: Göteborg, Sverige
Lokale kontakter:			Kaptajn:
John Andersen tlf. 22142066			Last: Fisk og redskaber
			Afgået fra: Göteborg, Sverige
			Destination: Kattegat



Vraget på ovennævnte position måler ca. 30 x 6 x ... m, spil for og agter, rester af donkey-kedel eller skorsten og dobbeltcompound dampmaskine midtskibs. Skroget er muligvis træ på jernspant. Det er stærkt nedbrudt og løber ud i et med havbunden både for og agter, siderne midtskibs er ca. en meter høje.

DET KAN MÅSKE VÆRE VAAURNUS eller KAROLINE

KAROLINE:

Bygget af jern i 1888 hos Cochrane & Schofield, Beverly, bygge-nr. 18, 145,65 brt, 67,9 nrt, 30,6 x 6,25 x 3,44 m, Compoundmaskine, D. Holmes & Co, Hull, 220 hk, 9.6 kn.

00.00.1888 Afleveret til: Hull Steam Fisheries, Hull, som STAFFA.

00.00.1889 Solgt til W. Bade, Geestemünde og omdøbt til POSEIDON - PG 23 (KRDN). Senere registreret som hjemmehørende i Altona (SD 10).

00.00.1905 Strandet, efter bjærgning solgt til Sverige og omdøbt til KAROLINE (var ikke registreret).

11.11.1916 Kollideret med dampskibet JANE, 789 brt.

8-10 minutter efter kollisionen skete der en eksplosion ombord på KAROLINE, og straks herefter sank skibet.

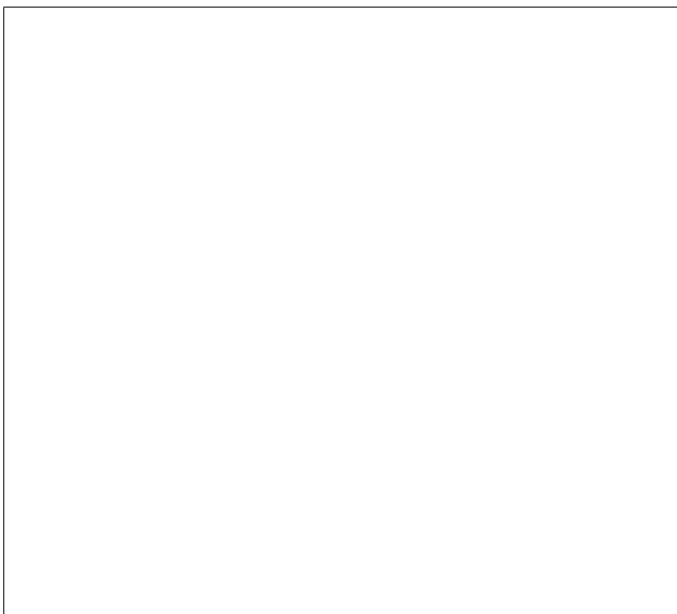
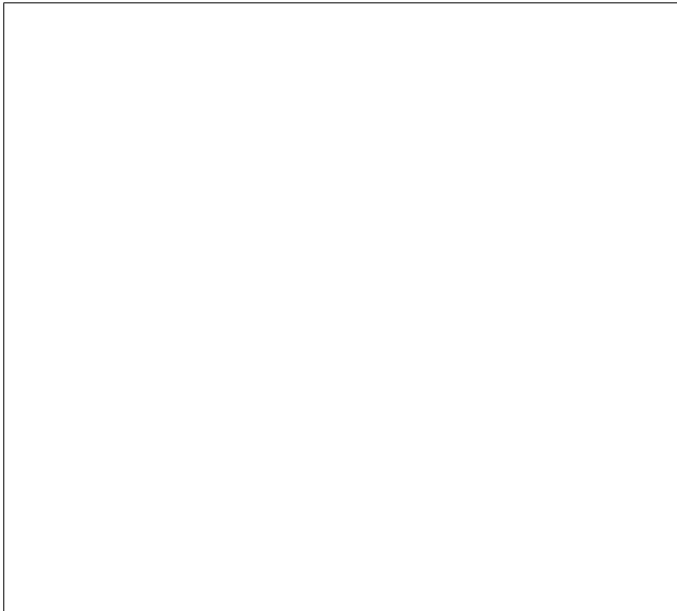
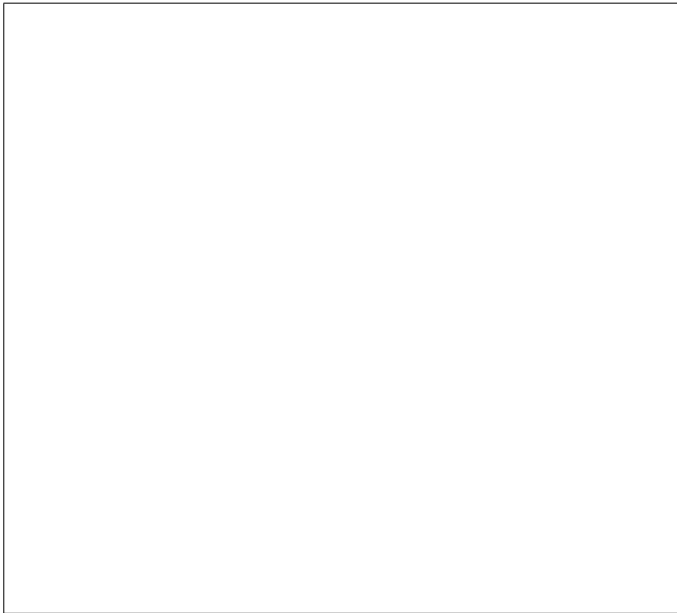
Besætningen fra KAROLINE blev taget ombord på JANE.

VAAURNUS

Eller kan det være dampfragtskibet VAAURNUS der også forliste i dette farvand? Nærmere undersøgelser må foretages.

Kilde:

Karoline



Lake Placid

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°41,976 N 11°04,784 E Datum: WGS 84 57°41,959 N 11°04,794 E	Kæde: 10B 57°42,04 N 11°04,90 E B 23,18 N H 38,64 E	Type: 10B 57°42,083 N 11°04,917 E N E PQ:	Øst for Skagen, nordøst for Herthas Flak, Danmark Top / bunddybde: 28-38
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen- Ålbæk Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Dampfragtskib Kaldesignal: UNSRF Ex. navne: War Path (GB) Forlisdag: 19 md.: 05 år: 1920 Hjemsted: U.S.A. Kaptajn: Last: Stenkul, 3.000 ton Afgået fra: Baltimore? (Landskrona?) Destination: U.S.A? (Antwerpen?)



Bygget af stål i 1917 i Detroit Shipbuilding Co., Wyandotte, U.S.A., 2535 brt, 76.5 x 13.4 x 5.61 m, bygge nr. 210. 1 III-expansion dampmaskine, 2 kedler, 1 skrue

1917-1918, US Shipping Board - United States Shipping Board - USSB, Washington D.C. War Path.

1918-1918, US Navy - United States Navy USS Lake Placid (UNSRF).

1918-1920, Ejere er ukendt.

Sejlede på en mine, da den var på vej til U.S.A. Alle 37 ombordværende reddede livet.

Da lasten blev hævet i 1983 blev tømt for 1800 ton kul fandt man et 3 x 5 m stort hul i bunden af forreste lastrum, mon ikke det er hullet efter minesprængningen? Vraget står på kølen med en 10°-15° b.b. slagside.

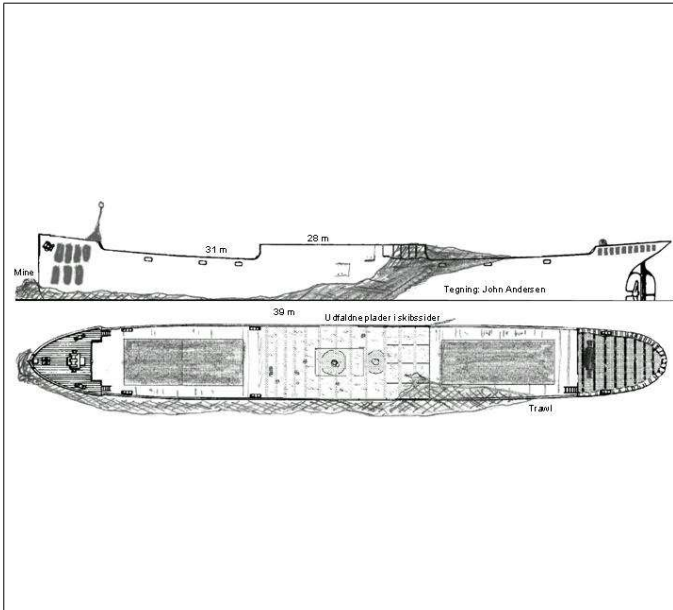
Kommandobroen midtskibs mangler den øverste etage.

Der har også været fremført, at der er et stort hul med udadvendte plader midtskibs på styrbord side, der kunne tyde på en kedelekspllosion.

Kilde:

Peter Bergström, Göteborg

Lake Placid



Tegning af vraget, John Andersen



Stabel afløbning.



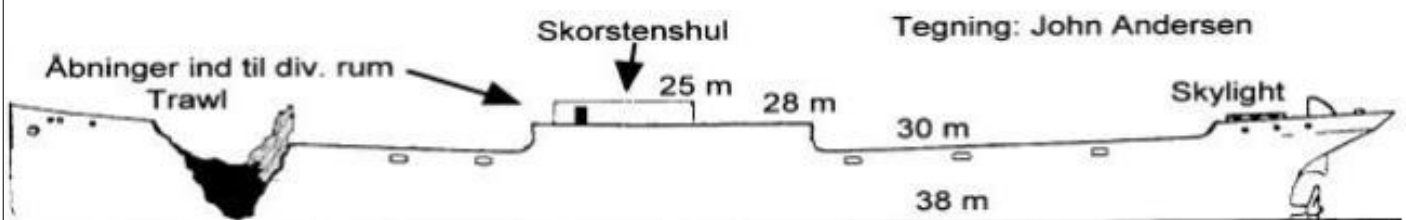
Skibet under opbygning

Lilias

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°41,997 N 10°59,724 E Datum: N E	Kæde: N E N E	Type: N E N E PQ:	Øst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 25-38

Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066	Type: Dampfragtskib Kaldesignal: ON86480, MJPD Ex. navne: Ancient Briton, Arthur Forlisdag: 19 md.: 06 år: 1919 Hjemsted: Brevig (Brevik), Norge Kaptajn: N. P. Lundh Last: Kul Afgået fra: Swansea, England Destination: København, Danmark
--	---

SKAWTRÆF



Bygget af Tyne Iron Shipbuilding Co. Ltd., Willington (N. & S. Shields) i 1882, 1010 brt. 68.6 x 9.5 x 4.9 m, 2-cyl. compound engine (R. & W. Hawthorn, Newcastle), 122 nhp.

På rejse fra Leith til København med kul, da det gik på en mine. 9 besætningsmedlemmer omkom og 7 blev reddet.

Vraget i dag: Overbygning i to etager, kommandoboren er væk, men overbygningen står intakt tilbage. Der er store skader på skibets stævn, men midskibs er vraget bevaret.

Vraget har i mange år båret navnene ARTHUR og "Atten Favne Vraget", men der er opstået tvivl, om det kan være ARTHUR's vrag der ligger på denne position.

Det skitserede vrag har tilsyneladende en buet ræling både foran og bag overbygningen midskibs. Det havde ARTHUR ikke. ARTHUR havde desuden en last på 1676 tons kul.

TERNEN, Åge Jensen og HENRY, Phillip, tømte i 1983 vraget for sin last af ca. 400 tons kul.

Derfor er LILIAS, der havde denne konstruktion og en mindre kullast sandsynligvis skibet, der ligger på positionen.

Lilias



Kilde: Skipet.no

Jern-D/S **LILIAS** (MJPD) * Korn bygd av Tyne Iron SB Co. Ltd., Newcastle * 1010 brt, 609 nrt 225.0x31.2x 16.0 2cyl.Comp. (R. & W. Hawthorn, Newcastle), 122 NHK
00-07-1882: Levert som **ANCIENT BRITON** for Gibbs & Lee, Cardiff, UK
00-00-1898: Solgt til Temon SS Co. Ltd. (E. R. Newbigin), Newcastle, UK
00-00-1908: Overført til Newbigin SS Co. Ltd. (E. R. Newbigin), Newcastle, UK
00-00-1912: Solgt til A/S D/S Lilias (J. K. Christophersen, Borøen), Tvedestrand. Omdøpt **LILIAS**
00-01-1918 Solgt til A/S D/S Lilias (Olsen & Ugelstad), Kristiania
00-08-1918 Solgt til A/S Furulund (S. Ugelstad), Brevik
19-06-1919 Minesprængt på Hertas flak i Kattegat på reise Swansea - København med kul. 9 mann omkom.



Kilde: Allan Jensen, vrag.dk

Åge er ret sikker på, at vraket på 57.42.02-10.59.81 (min pos) er Arthur, hvor han og Philip Nathansen gravede en del af kullet op i 1982. Grunden til at de stoppede kulbæjrgningen ved 400 ton, var den at der lå flere miner i og omkring vraket.

Mængden af kul, der siden af andre blevet angivet som grund til, at det ikke kunne være Arthur som indeholdt 1.600 ton kul.

Men de grabbede ifølge Åge kun kul i lastrum ét, og da de stødte på en mine her, stoppede de arbejdet.

Der er slet ingen indikationer på, at **Lilias** skulle være sunket nær Skagen. Det er ren gætterier, hvorimod **Arthur** er sænket og positionen for sænkningen er angivet meget tæt på, hvor det vrag vi kender som **Arthur** ligger.

Jeg har kun dykket **Arthur** en enkelt gang i 1996 og husker ikke meget andet, end at sigten var meget dårlig.

Den sidste Mineulykke.

Som kort meddelt i Lørdags gik den norske Dampers „Lilias“ i Torsdags Morges paa en Mine i Feltet Øst for Hertas Flak og gik ned med 9 Mand af Besætningen. Der er Mulighed for, at Damperen, der kom fra England med Kul, selv har nogen Skyld i Ulykken. Som bekendt bliver alle indgaaende Skibe advaret mod Minefeltet af Fyrskibet, om Dagen ved Flagsignaler og om Natten ved Blink og eventuelt ved Stød i Sirenen. Natten til Torsdag Kl. ca. 2½ passerede en Dampers Fyrskibet og fik den sædvanlige Advarsel men Damperen gik alligevel — som saa mange andre Skibe, baade Dampere og Sejlere — lige ind over Minefeltet. Der foreligger intet om, at Damperen var „Lilias“, men hvis det har været den, ligger den altsaa paa sine Geminger. I det hele taget, siger Folk, der følger disse Ting nøje, maa man undre sig over, at ikke flere Skibe er gaaet ned i Minefeltet ved Flakket, thi det er ret almindeligt, at indgaaende Skibe fortsætter Farten ind over Feltet, selv efter at de har faaet Advarsel fra Fyrskibet.

Kilde: Frederikshavn Dykkerklub

Teddy har vi i flere år kaldt et vrag af et mindre jernskib. Vraget ligger N for Hertas Flak på ca 33 m. Niels Tvilling viste os vraket første gang, og vi har faktisk været der med ham flere gange inden vi fik **Anna Bang**. Vi har haft souveniroptagelsesret på vraket, og har i den forbindelse hævet adskillige meget fine souvenir fra vraket. Med hensyn til vrakets navn har der imidlertid hersket nogen forvirring: Damgård kalder det Depotmanden, Farvandsdirektoratet kalder det Voltturnus, fiskerne kalder det Gaffel Hæt eller Den Store Skolehæt afhængig af om de kommer fra Skagen eller Strandby. Jørgen Jensen (prof) kalder det Teddy efter en pålidelig men desværre anonym kilde.

Mona Mette - FN 137

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°37,283 N 11°03,095 E Datum: WGS 84 57°37,620 N 11°03,339 E	Kæde: 10B 57°37,30 N 11°03,00 E 57°37,620 N 11°03,339 E	Type: 57°37,362 N 11°03,339 E N E PQ:	Øst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 30-35
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen- Ålbæk Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF Type: Fiskekutter Kaldesignal: OWTA Ex. navne: Niels Hjørnet Forlisdag: 03 md.: 11 år: 1994 Hjemsted: Strandby, Danmark Kaptajn: Ole Jørgen Hesberg Pedersen Last: Afgået fra: Destination:



Strandbykutter på 46,11 brt bygget 1968 af træ. Maskine på 600 hk.

Kolliderede med M/S REINT: Bygget i 1967 hos DIW (Deutsche Industrie Werke AG. Berlin. 272 brt, 738 tdw, 50,12x9,00x2,85 m, 1 KHD (Klößner/Humboldt/Deutz)- diesel på 320 kw, 10 kn. Ejer: Wilhelm Litmeyer, Haren (Tyskland).

SKAGENS AVIS 04.11.1994: Strandby-kutter sejlet ned af tysker. Tre mand reddet Af SIENER GLAMANN.

Strandby kutteren MONA METTE blev i går ved 14-tiden sejlet ned af en tysk coaster på en position øst for Læsø. Fiskeskipper Ole Pedersen og de to besætningsmedlemmer, brødrene Oskar og Christian Christensen, kom uden dramatik gå i redningsflåden og blev senere samlet op af kolleger. Vi var ved at slæbe trawl, jeg havde set at coasteren kom, men det så ud som om han gik bag os. Men pludselig sad han i siden på os. Vi havde signalerne ude, og så har andre pligt til at sejle uden om fortæller Ole Pedersen. Han kaldte hjælp over radioen, og det viste sig hurtigt, at den tyske coaster havde lavet et stort hul. De tre Strandby fiskere gik derfor i redningsflåden fem minutter efter sammenstødet. Vejret var fint, og mange kom til hjælp. Første tilbud kom fra SEA CAT Danmark, som kastede en flåde ud til de tre fiskere. Det var faktisk vældigt pænt af dem, men vi ville hellere ombord på en kutter, så vi kunne se, hvad der skete med vores skib, siger Ole Pedersen. Hullet i skroget var så stort, at Mona Mette ikke stod til at redde, og halvanden time efter kollisionen forlod hun havoverfladen. Det var et vemodigt øjeblik for Ole Pedersen, der har sejlet med FN 137 siden 1968. Båden blev bygget om for et større beløb for tre år siden. Ole Pedersen regner med, at han bliver holdt skadesløs, men i en svær tid for fiskeriet er det altid en satsning at købe en ny båd. -

Mona Mette - FN 137

Jeg har slet ikke nået at overveje min situation. men jeg er 51 år og har fisket siden jeg var 14. Jeg ved ikke hvad jeg ellers skulle finde på, og jeg vil i hvert fald ikke holde op med at arbejde, konstaterer skipperen fra Nørrevej.

Kilde: Fiskeriårbogen 1989 og 1995, tysk skibsliste 1994 og Skagens Avis 04.11.1994.

2002, Urban Snare, Sverige.

2007, Frede Christoffersen.

EfS 49/1155 2002

Rostock "Lille Skolehæt"

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°42,427 N 10°53,285 E Datum: ED 50/EU INTN 57°42,434 N 10°53,292 E	Kæde: 10B 57°42,49 N 10°53,32 E C08,44-50 N H30,46-50 E	Type: N E N E PQ:	Øst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 30-32
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen- Ålbæk Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
Type: Dampfragtskib Kaldesignal: Ex. navne: Forlisdag: 15 md.: 07 år: 1880 Hjemsted: Bergen, Norge Kaptajn: I. A. Kr ger Last: Sild Afgået fra: Bergen, Norge Destination: Stockholm, Sverige			



Et lille velbevaret 35 m langt fragtskib på 135 nrt, bygget i 1872 på værftet i Rostock, Tyskland.

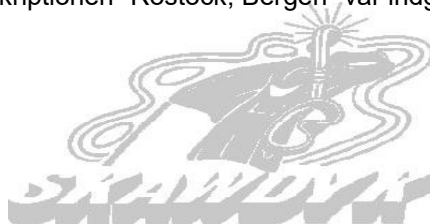
Kolliderede med S/S SANTORIN på rejse fra Bergen til Stockholm.

Lasten bestod af sild.

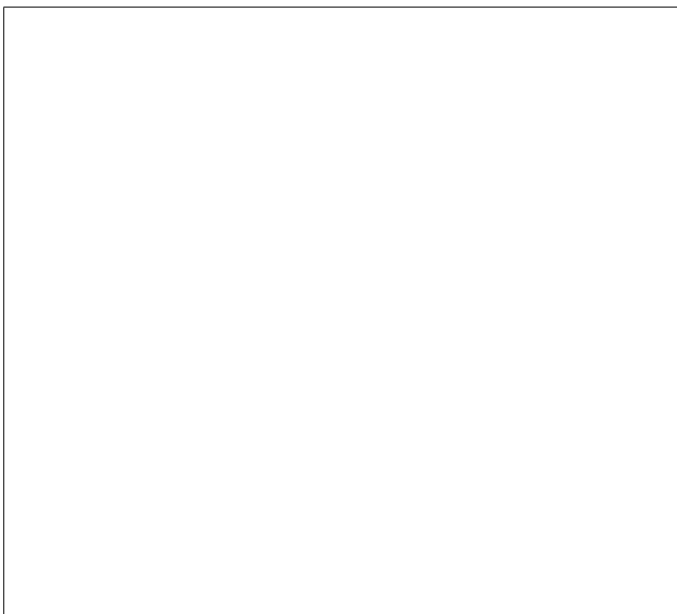
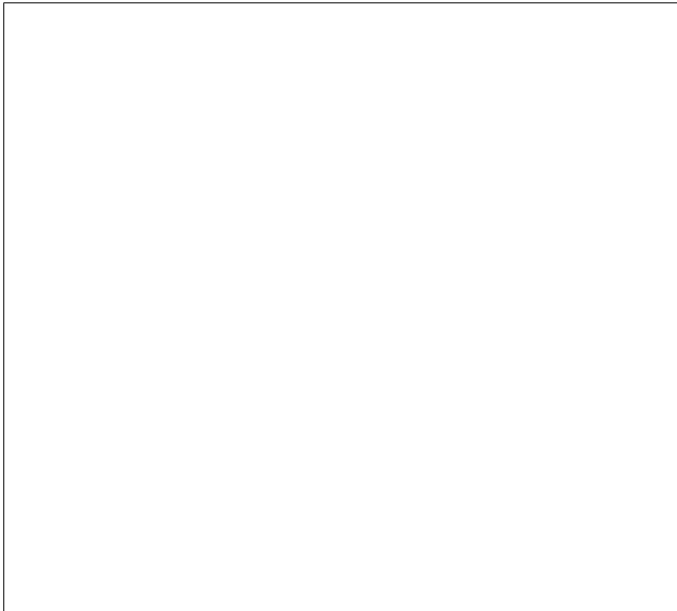
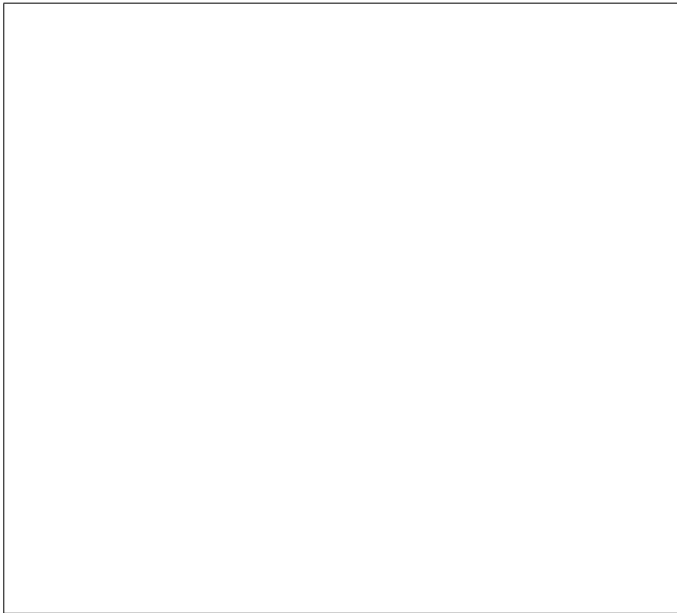
Skibsklokken er tidligere fundet, hvor inskriptionen "Rostock, Bergen" var indgraveret.

Bygget i 1872, Rostock, Tyskland

Kilde:
Efs 36/864 2004

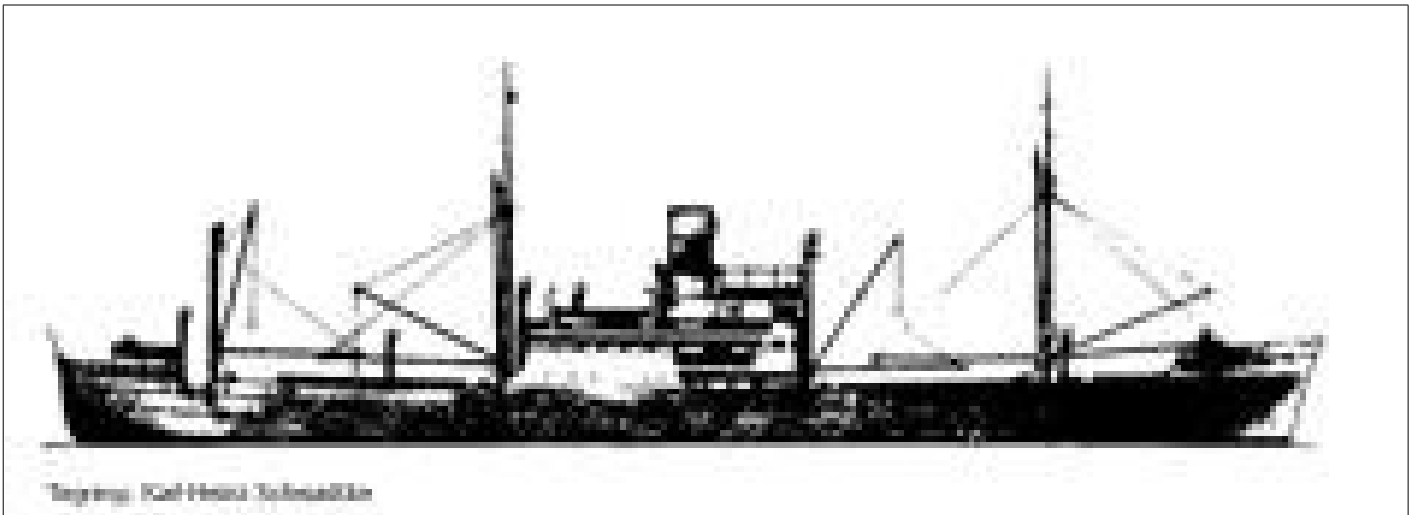


Rostock "Lille Skolehæt"



Schiff 35

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: Position DK 57 53.841 N 11 15.435 E	Kæde: 57°49,29 N 10°50,98 E	Type: N E N E	Øst for Skagen, nord for Herthas Flak, Danmark
Datum: Position, SE 57 53.815 N 11 15.456 E	C 18,75 N G 31,65 E	PQ:	Top / bunddybde: 53
Havn: Skagen- Ålbæk			SKAWTRÆF
Nødtelefon: Skagen Havn			
Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2			
Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			
Type: Dampfragtskib			
Kaldesignal: DNBB			
Ex. navne: Oldenburg			
Forlisdag: 14 md.: 04 år: 1940			
Hjemsted: Hamburg, Tyskland			
Kaptajn: Hans Jörgen Witthoft			
Last: Soldater og materiel			
Afgået fra:			
Destination:			



Vraget kaldes af fiskere "39 Favne Vraget".

OLDENBURG blev bygget i 1936 på Deutsche Werft Hamburg -Reiherstieg som bygning nr. 178.

2312 brt, 1223 nrt, 3233 tdw, 93,88x14,0x5,5 m, maskine: en III-Exp. med turbine og to kedler, 1600 psi, 1 skrue, 12 kn. Rederi: Oldenburg-Portugiesische D. R., Hamburg.

Blev ved 2. verdenskrigs begyndelse i 1939 rekvireret af den tyske marine og ombygget til uddannelses/moderskib for ubåde under betegnelsen SCHIFF 35

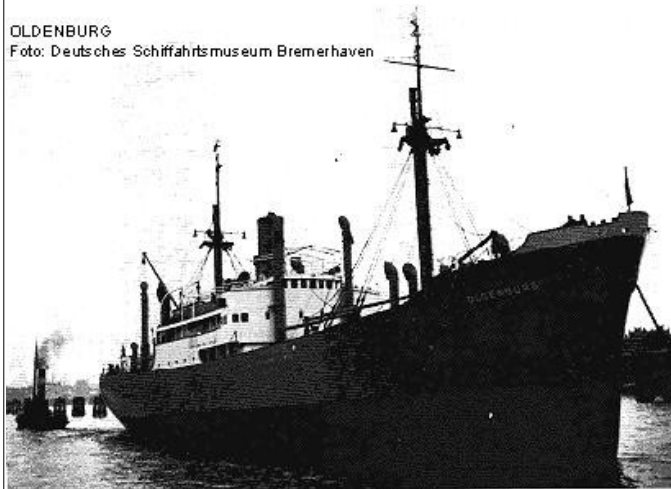
Sænket i farvandet mellem Marstrand og Skagen med to torpedoer fra den engelske ubåd SUNFISH (en ubåd af Snapperclass), ført af Lt. Cdr. J. E. Slaught.

Fire besætningsmedlemmer omkom. Det lykkedes at redde 60 mand.

SUNFISH der også torpederede AMASIS blev i maj 1944 overgivet til den sovjetiske flåde men blev den 27. juli samme år ved en fejltagelse sænket af engelske bombefly, da den var på vej til Sovjetunionen.

Schiff 35

OLDENBURG
Foto: Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven



Kilde:

Reinhart Schmelzkopf, Oldenburg-Portugiesische
Dampfschiffs Rhederei, forlaget Strandgut Cuxhaven 1991.

Karl-Heinz Schwadtke, Deutschlands Handelsschiffe 1939
-1945. Verlag Gerhard Stalling AG, Oldenburg og Stuttgart.

Erich Gröner, Die deutschen Kriegsschiffe 1815-1945, bind 8/2, Bernard & Graefe Verlag, Bonn 1993.

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

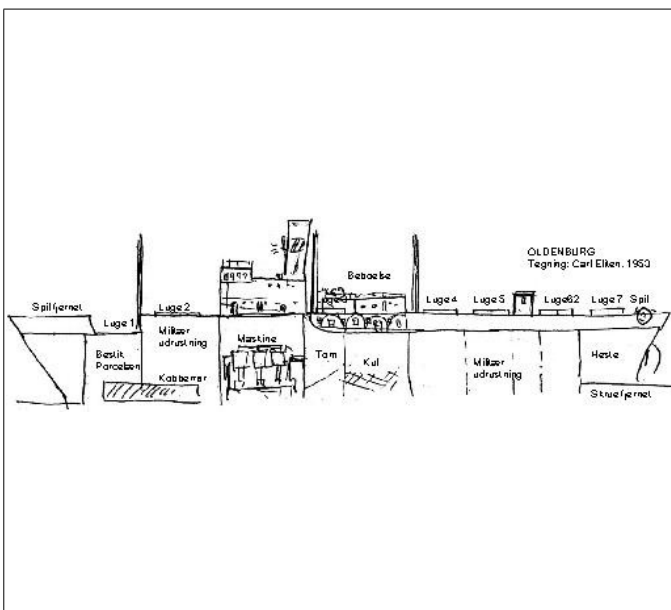
Carsten Petersen, Luftkrig over Danmark, Bind I side 94,
September 1939-Maj 1940. Bollerup Boghandels Forlag
Ringkøbing.

Åge Jensen, Ternen.

Frank Maiken.

Jens Fredrik Hjerimitslev.

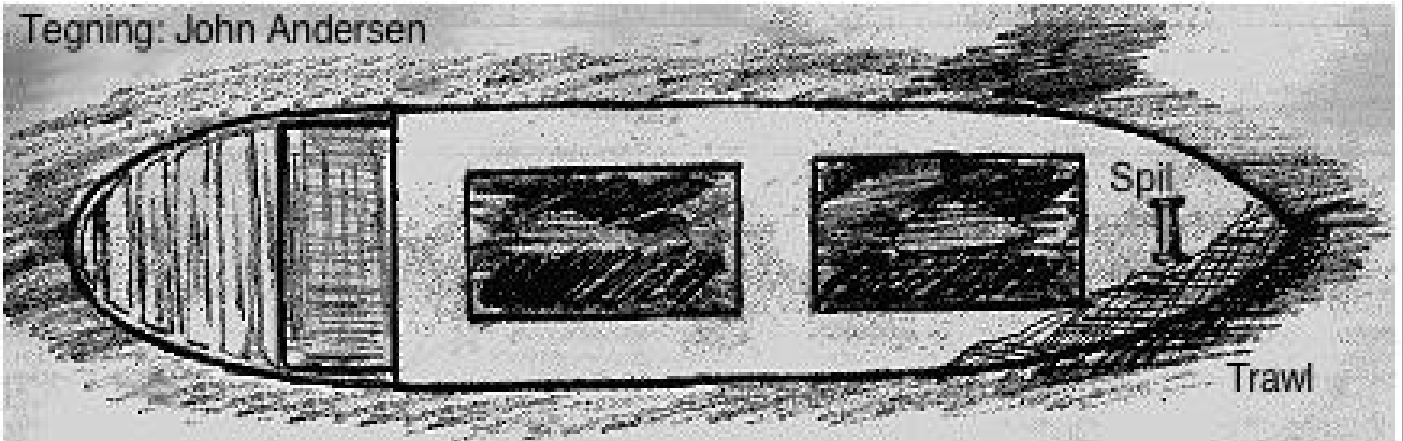
SCHIFF 35 ex OLDENBURG synker
Foto: Åge Jensen



"Sølle Hæt" "Hollænderen" "Jeff"

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57 42.119 N 10 54.740 E Datum: N E	Kæde: 10B 57°42,17 N 10°54,80 E C07,22-32 N H31,98-32 E	Type: N E N E PQ:	Øst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 31-34
Havn: Skagen- Ålbæk Nødtelefon: Skagen Havn Alarmering / Psykologhjælp: 1-1-2 Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			SKAWTRÆF
Type: Coaster		Kaldesignal:	
Ex. navne:		Forlisdag: md.: år: ?	
Hjemsted:		Kaptajn:	
Last:		Afgået fra:	
Destination:			

Tegning: John Andersen



Skibets rigtige navn er ukendt. Coaster på ca. 150 brt.

Vraget er helt og står ret på kølen. Overbygningen, der har gået helt ud til siderne, er faldet sammen. Vraget er tilsyneladende ikke sprængt.

Lastlugerne er faldet sammen og ligger i lasten. Nogen fortæller at der er tre lastluger. På bakken findes et anker med kæde. Dækket er ca 3 m over bunden, styrehus noget mere.

Stævnen ligger i retning 165 grader, andre mener at den ligger i 220 grader.

Dybde og position verificeret ved søopmåling med moderne teknologi.

Oplysninger fra OH/Flyvefisker marts 2002 Muligvis identisk med vraget SØLLE HÆT nævnt i vragguiden

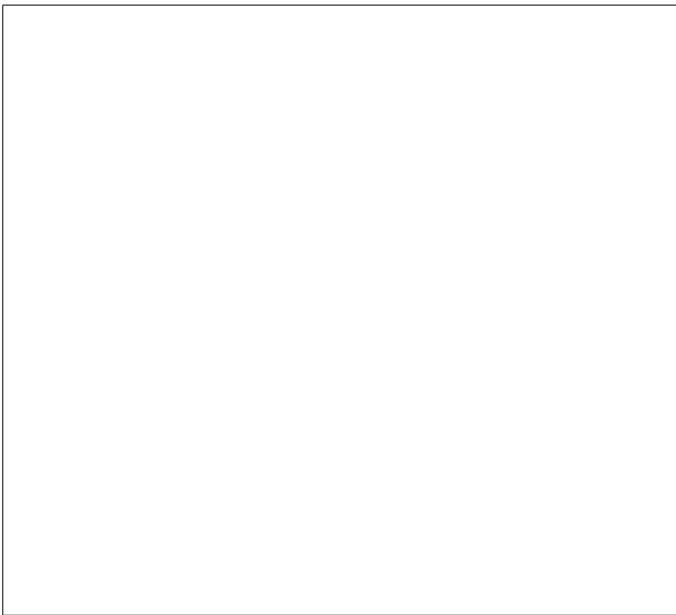
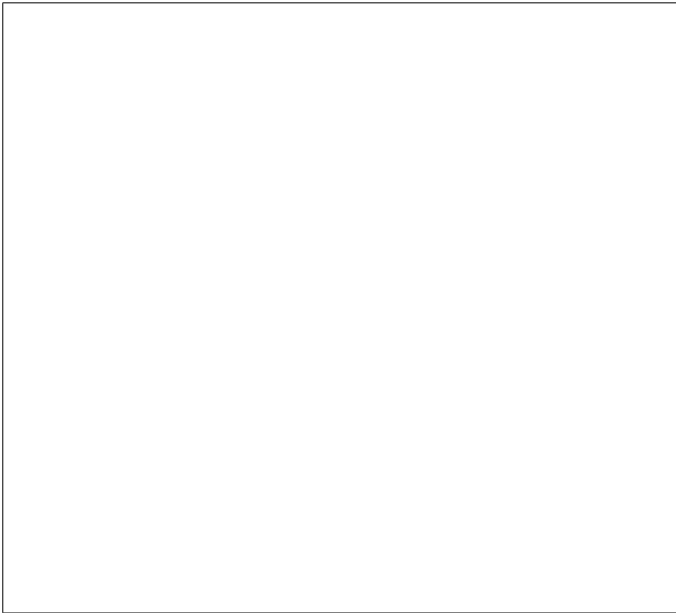
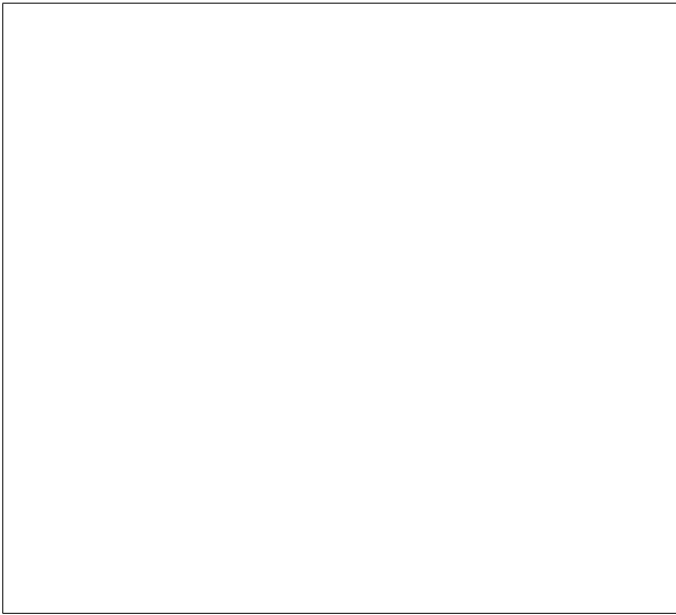
Kilde:

EfS 24/604 2002

FRV vragliste

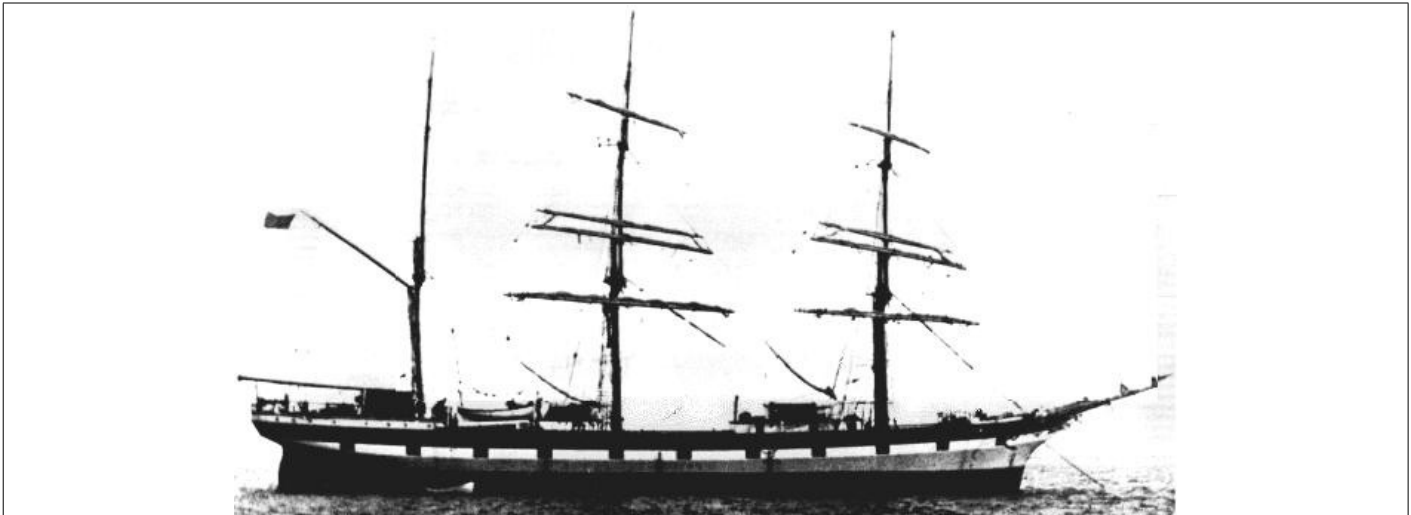
Frederikshavn Dykkerklub

"Sølle Hæt" "Hollænderen" "Jeff"



Tana

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°43,992 N 10°58,339 E Datum: WGS 84 57°44,022 N 10°58,409 E	Kæde: 10B 57°44,08 N 10°58,46 E C03,66-90 N H30,08-15 E	Type: N E N E PQ:	Øst for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 36-41
Havn:			SKAWTRÆF
Skagen- Ålbæk			Type: Bark
Nødtelefon:			Kaldesignal:
Skagen Havn			Ex. navne: Easterhill
Alarmering / Psykologhjælp:			Forlisdag: 08 md.: 12 år: 1924
1-1-2			Hjemsted: Råå, Sverige
Lokale kontakter:			Kaptajn: Frans Ohlsson
John Andersen tlf. 22142066			Last: 1008 tons koks
			Afgået fra: London, England
			Destination: Helsingborg, Sverige



Bygget af stål i 1878 hos Dundee af A. Stephen & Sons, 943 brt, 890 nrt, 1280 tdw, 61,7 x 9,8 x 5,7 m, Skrog, bovspryd og master af jern, dækket er af træ.

Kolliderede ved 2-tiden om natten med damptrawleren IBIS af Göteborg, blev skadet midtskibs i styrbord side, og sank på 3-5 min. 7 mand fulgte TANA i dybet.

Skagens Avis 5.-11. December 1924

KOLLISION I KATTEGAT

Den svenske trawler IBIS, der lørdag eftermiddag landsatte de tre skibbrudne fra den norske jagt AASE 11, afsejlede straks efter til Göteborg, men allerede en times tid efter påsejlede den - efter hvad der meddeles fra Göteborg barkskibet TANA, der sank straks efter kollisionen. 7 mand af TANA besætning omkom. Blandt de reddede er kaptajnen og styrmanden.

Stævnen ligger mod NNW. Masterne er sprængt ned og ligger ud over bagbord side.

Kilde:

Skagens Avis.
Peter Söderberg, Sverige
Niels Bilde, 2003

Tana

Kilde:

Skagens Avis.

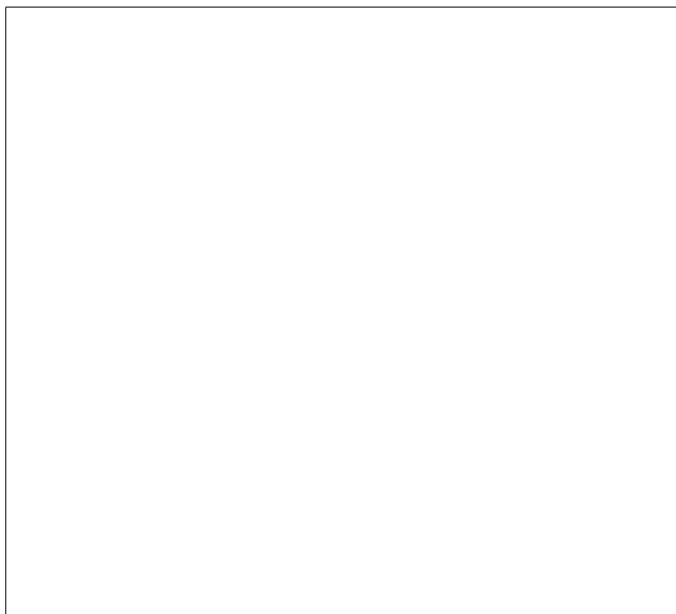
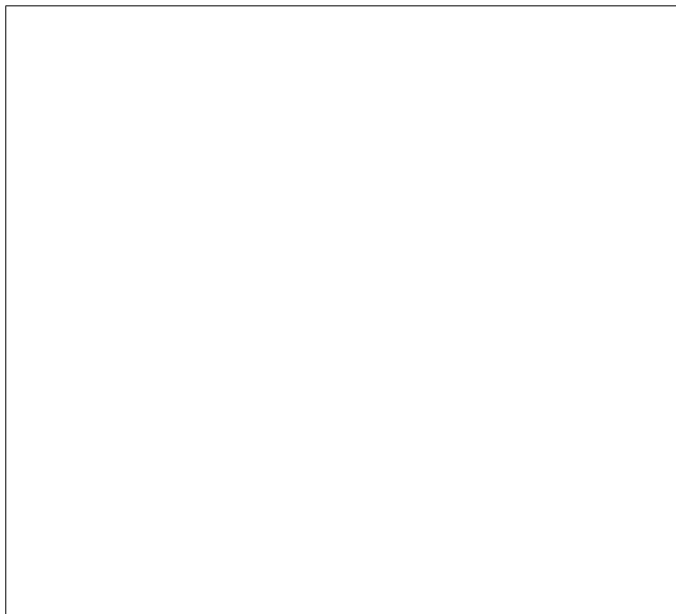
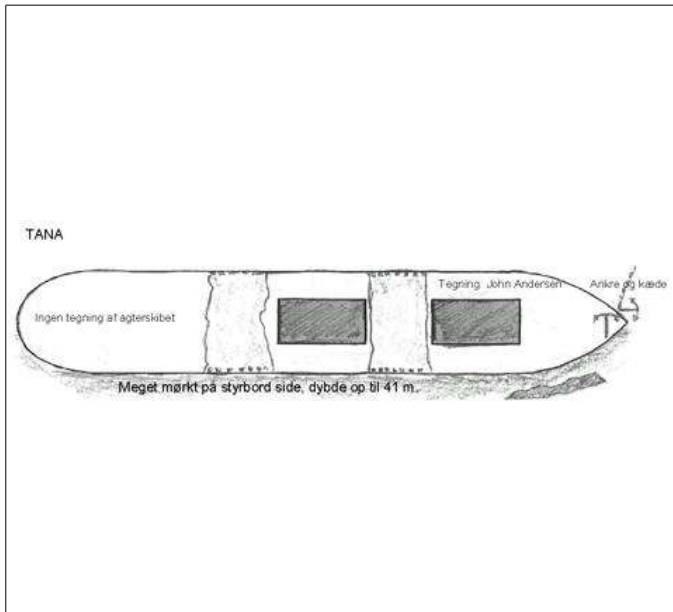
Peter Söderberg, Sverige

Niels Bilde, 2003

Dybde og position verificeret ved søopmåling med moderne teknologi.

EfS 14/402 2004

Skitse af vraget.

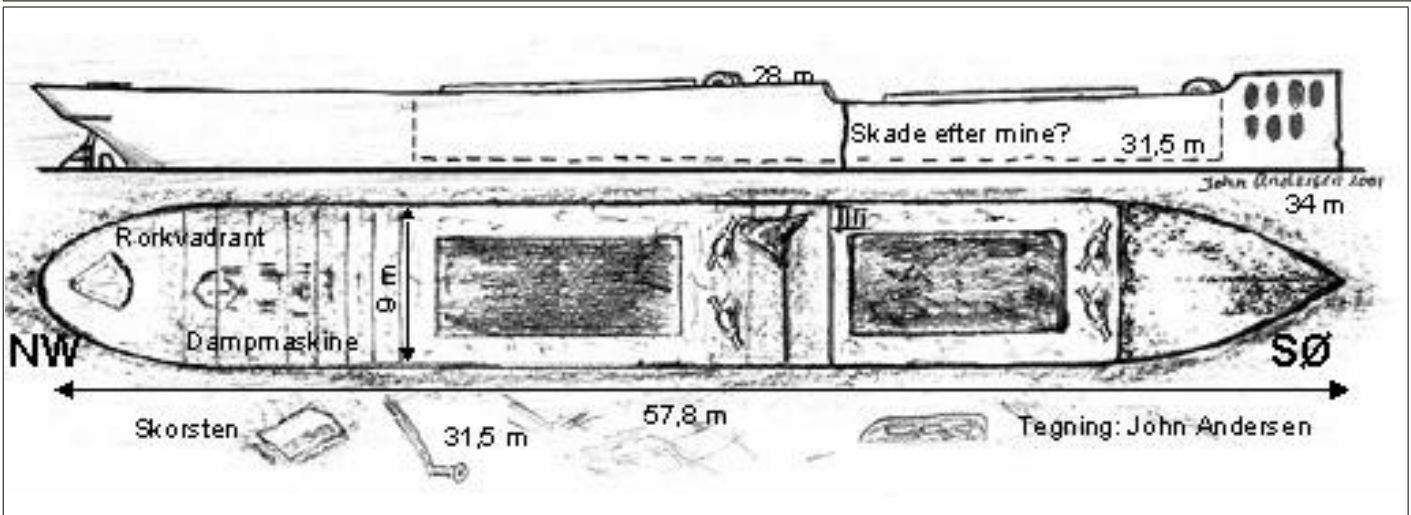


Volturnus

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°41,973 N 10°52,994 E	Kæde: 10B 57°42,02 N 10°52,84 E	Type: N E N E	Øst for Skagen, Nordøst for Herthas Flak, Danmark
Datum: 1 EUINTN 57°41,995 N 10°53,070 E	C 08,81 N H 31,37 E	PQ:	Top / bunddybde: 28-34

Havn:	Type:
Skagen-Ålbæk	Dampfragtskib
Nødtelefon:	Kaldesignal: JBND
Skagen Havn	Ex. navne:
Alarmering / Psykologhjælp:	Forlisdag: 01 md.: 11 år: 1919
1-1-2	Hjemsted: London, England
Lokale kontakter:	Kaptajn: Arthur B. Hahn
John Andersen tlf. 22142066	Last: Krigsmateriel og proviant
	Afgået fra: London, England
	Destination: København, Danmark

SKAWTRÆF



Af fiskerne kaldet "Store Skolehæt". I romersk mytologi var VOLTURNUS en gud for vandene.

Bygget i 1914 som nr. 215 af R. Williamson & Sons, Workington i Nordvest England. Dampmaskinen var en I II expansion på 110 hk fra firmaet Ross & Duncan, 53.3 x 8.3 x ..., 615 brt.

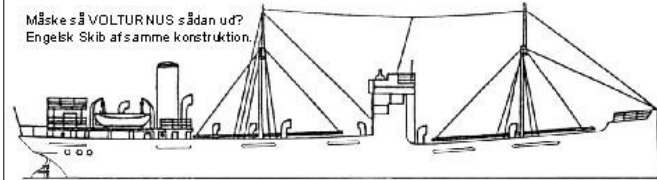
1914- 0000, Rogers & Bright, Liverpool
 1914-1918, British Royal Navy - Admiralty - RN, London
 1918-1919, Coast Lines Ltd. - Powell, Bacon & Hough, Liverpool
 01-11-1919, Minesprængt øst for Skagen.

Alle ombord blev reddet. Kaptajnen blev lettere såret.

Lasten bestod af materiel og proviant: læderstøvler, krykker, porcelæn, bestik etc. til enheder af den engelske flåde, der lå i København. I løbet af 1920 blev der afholdt op til flere aktioner, over materiel der havde været om bord på skibet. Frakker, støvler, duge og meget andet blev solgt til højest bydende.

Vraget står ret på bunden med 2 lastrum, og en bak med dækshus. Midtskibs i styrbord side ses en stor flænge efter minesprængningen. Der kan svømmes under dækket mellem de to lastrum. På dækket ses rorkvadrant, spil og meget mere. Langs siderne af vraget ligger der rester af overbygning, master mv.

Volturnus



Måske så VOLTURNUS sådan ud?
Engelsk Skib af samme konstruktion.

ATTER EN MINEKATASTROFE PÅ "HERTHA'S" FLAK.

Udskrift af Skagens Avis ved Frank Rimmer, Skagen
I morges ved 9 tiden kom der fra Skagens fyr meddelelse om, at man der fra kunne se en skibsbåd med mange mennesker i, som roede mod land, og man kunne da straks tænke sig, at der igen var sket en mineulykke. En halv time senere indkom lodsdamperen, som havde hele den pågældende besætning ombord, den blev straks indkvarteret på sømandshjemmet.

Besætningen hørte til damperen VOLTURNUS af London, ført af kaptajn Arthur B.Hahn. På rejse fra London til København med proviant og varer, tilhørende den der liggende Engelske flådeafdeling. Skibet havde forladt London den 27.10. og minesprængningen skete i nat. Uden kendskab til minefeltet, styrede den hen over dette, og Kl.4. omtrent 5 sømil fra Skagen fyrskib, stødte skibet på en mine, der ramte midtskibs. Kaptajnen og matroserne gik straks i båden, som de gik og stod, da der ingen tid var at spilde, og de matroser der lå i køjerne, havde kun meget lidt tøj på. Et kvarter efter sank skibet. Besætningen roede efter land, og efter 5 timers forløb, mødte man damperen GEORG af Aalborg, der ved hjælp af dampfløjten tilkaldte lodsdamperen, som straks ilede til, og optog besætningen. Med undtagelse af kaptajnen, der havde fået et sår i hovedet, slap besætningen uskadt fra ulykken, men de har mistet alt, med undtagelse af det værdifulde tøj de havde på. Dette er den tiende mineulykke ved Skagen.



1997 fandt skawdykkere champagne i vrageets last.
Fra venstre ses Michael Jepsen, Jørgen Tette, Karsten Jepsen, Steffen Jensen og John Skånberg.

I 1997 fandt Skawdykkere champagne i vrageet. Det lykkedes at finde frem til vinslottet der havde lavet champagnen i 1917 og dykkerne aflagde slottet et besøg, og fik byttet den gamle champagne med et par kasser der ikke var overskredet sidste salgsdato.

D. 3-11-1919.

Den minesprængte, Engelske damper VOLTURNUS'S mandskab er nu afsejlet fra Skagen, efter på det Britiske konsulats regning er blevet ekviperet, med de nødvendige beklædningsgenstande.

Nogle fiskerbåde har i øvrigt på ulykkesstedet opfisket en mængde forskellige ting, hørende til det sænkede skibs last. Bl.a. uniformshuer, uniformstrøjer, undertøj, støvler, sko og et fad rom.

Maj.1920.

HVAD DER SKJULER SIG PÅ HAVBUNDEN. MÆRKELT FISKERI VED SKAGEN.

Fra den Engelske damper VOLTURNUS'S minesprængning. Som et vidnesbyrd om, hvilke mærkelige sager, der i disse sørgelige mineulykkernes tidsalder kan drages op fra havets dyb, skal anføres, at et par bådelaug fra Skagen på Hertha's flak, med snurrevod har optaget følgende velbevarede ting, der ganske utvivlsomt hidhører fra den minesprængte Britiske transportdamper

