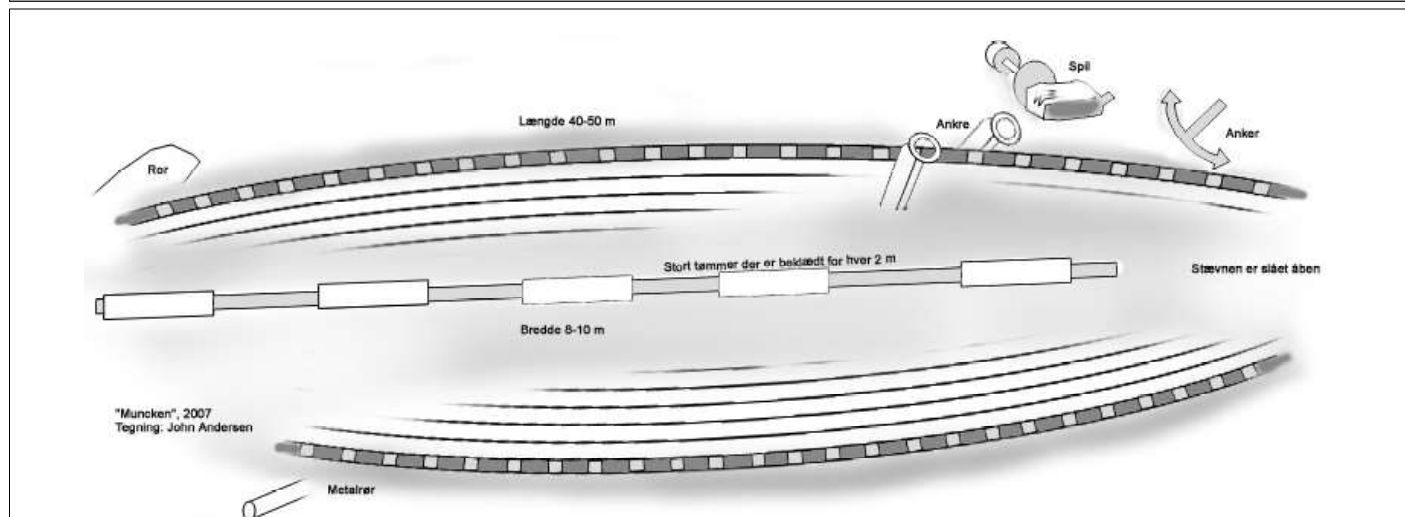


"Muncken"

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°42,234 N 10°26,897 E Datum: N E	Kæde: N E N E	Type: Ca. 57°42 N 10°26 E N E PQ:	6,2 km nordøst for Kandestederne, ca. 600 m fra kysten, syd for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 06-09
Havn: <input type="text" value="Skagen-Hirtshals"/>			<h2>Skawdyk 2018</h2>
Nødtelefon: <input type="text" value="Kandestederne"/>			
Alarmering / Psykologhjælp: <input type="text" value="Tlf. 89433099 / 44924222"/>			
Lokale kontakter: <input type="text" value="John Andersen tlf. 22142066"/>			
Type: <input type="text" value="Ukendt trævrag"/>			
Kaldesignal: <input type="text"/>			
Ex. navne: <input type="text"/>			
Forlisdag: <input type="text"/> md.: <input type="text"/> år: <input type="text" value="?"/>			
Hjemsted: <input type="text"/>			
Kaptajn: <input type="text"/>			
Last: <input type="text" value="Munkesten"/>			
Afgået fra: <input type="text"/>			
Destination: <input type="text"/>			



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

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

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

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

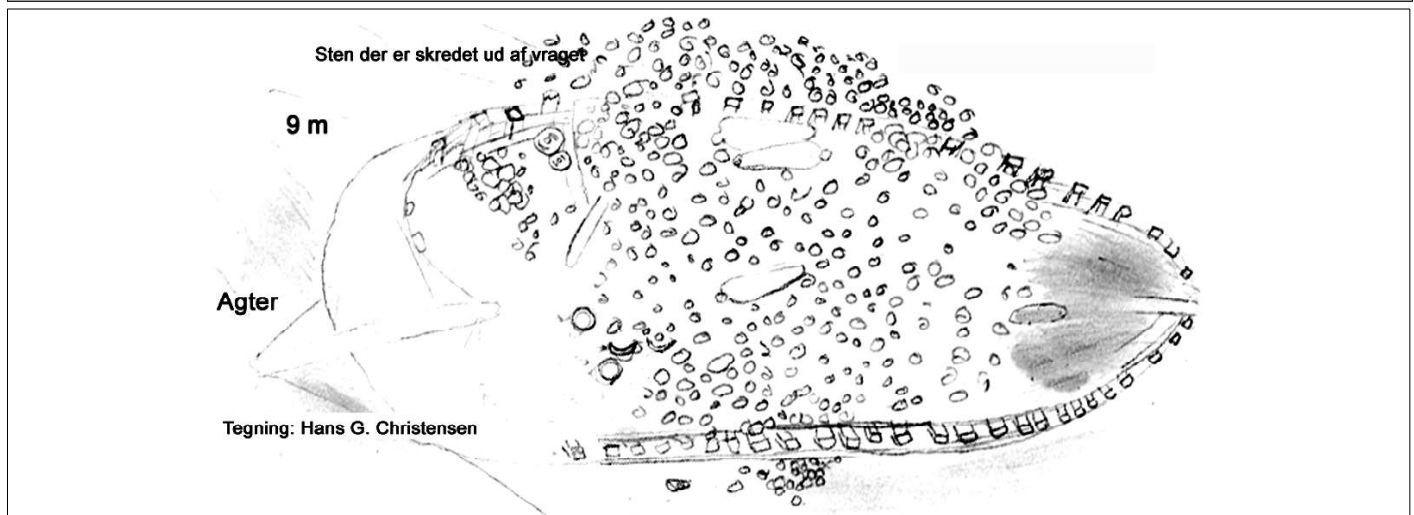
Vraget ligger med stævnen ind mod kysten og hælder ned bagbord side.
Der kan være tale om en pram af en eller anden slags,

Kilde:

Niels Munck, Skawdyk, 2004
Finn Frandsen, Skawdyk, 2007

"Hjulvraget"

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84	Kæde: 10 B	Type:	3.600 m nord for Kandestederne, lidt nordøst for TOM PAYMANN, Danmark
57°41,31 N 10°24,90 E	57°41,20 N 10°25,30 E	N E	
Datum:		N E	Top / bunddybde:
N E	N E	PQ:	06
Havn:			Skawdyk 2018
Skagen- Hirtshals		Type:	Træskib
Nødtelefon:		Kaldesignal:	
P-plads i Gl.Skagen		Ex. navne:	
Alarmering / Psykologhjælp:		Forlisdag:	md.: år: ?
Tlf. 89433099 / 44924222		Hjemsted:	
Lokale kontakter:		Kaptajn:	
John Andersen tlf. 22142066		Last:	
		Afgået fra:	
		Destination:	



Under eftersøgning af TOM PAYMAN fandt Niels Munck, Torben Nielsen og John Andersen ovennævnte vrug lidt nordøst for TOM PAYMAN.

Der ligger en mængde mursten og andre store sten i vraget. De har enten været last eller ballast. Desuden kan ses mindst 3 kanoner på vraget.

Tilsyneladende ligger vraget med slagside. Den ene side er nedgravet i sandet medens den anden stikker op, og er stærkt undermineret af strømmen.

Der er opfisket et træhjul, der kunne være hjulet til en kanonlavet.

Positionen er leveret fra Stig D. Nielsen's håndbårne GPS navigator, der kun regner med 2 decimaler. Da der ikke er stillet om på udstyret regner vi med at det er en WGS 84 position.

De senere år har Hans G. Christensen, Skawdyk, dykket meget på vraget. På den baggrund har han kunnet lave de viste tegninger.

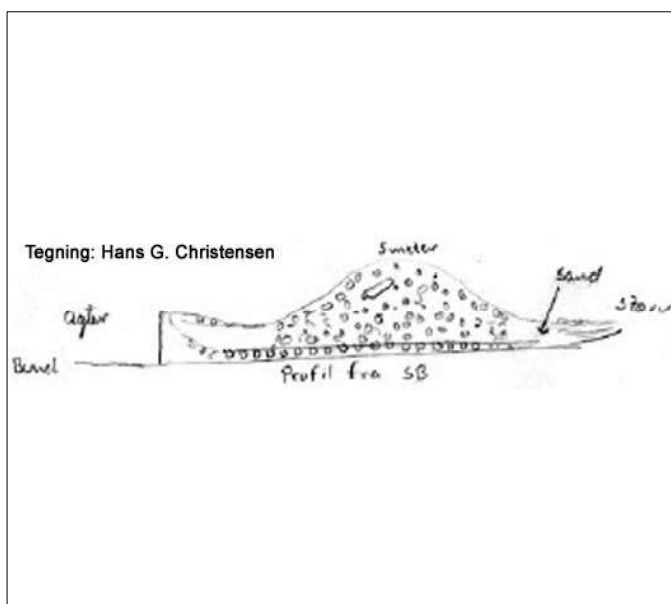
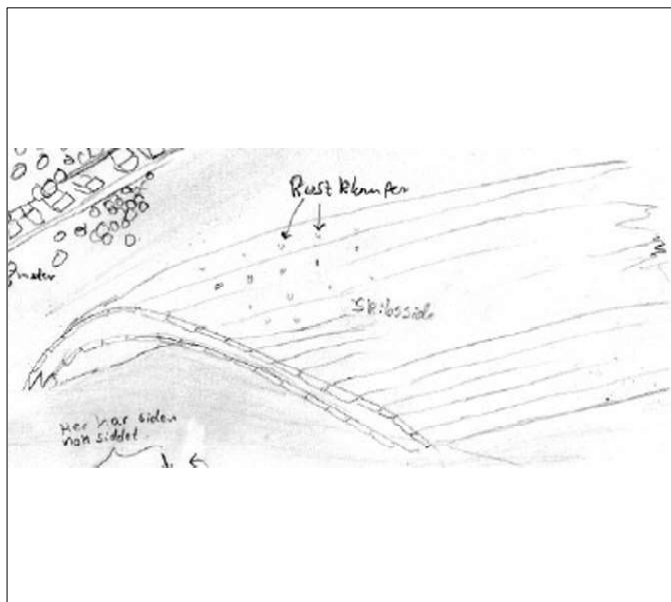
"Hjulvraget"

Tegning af vraget fra 2007.
Hans G. Christensen.

Kilde:

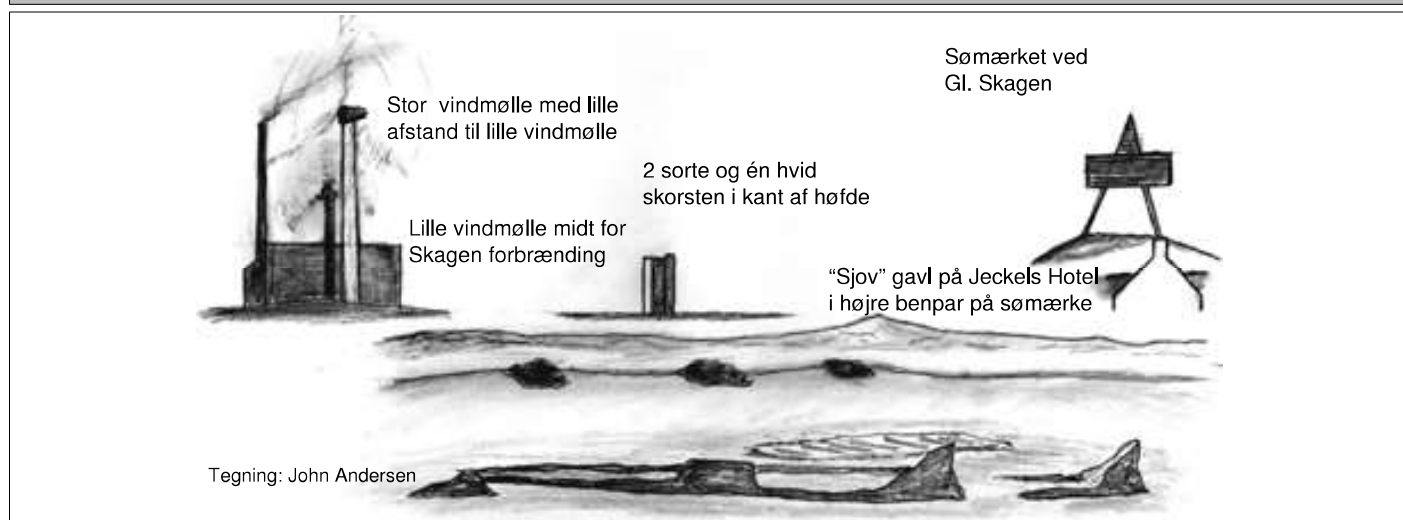
Niels Munck, Torben Nielsen
Stig D. Nielsen
Gert Normann
John Andersen, www.scandyk.dk
Hans G. Christensen, 2007

Tegning: Hans G. Christensen



Commisariat

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°44,377 N 10°32,009 E	Kæde: 10B 57°44,468 N 10°31,989 E	Type: N E N E	Øst for Gl. Skagen, Danmark
Datum: N E	03,76 N 33,80 E	PQ:	Top / bunddybde: 06
Havn: Skagen- Hirtshals			Skawdyk 2018
Nødtelefon: P-plads ved Gl. Skagen			
Alarmering / Psykologhjælp: Tlf. 89433099 / 44924222			Type: Dampfragtskib
Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			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.

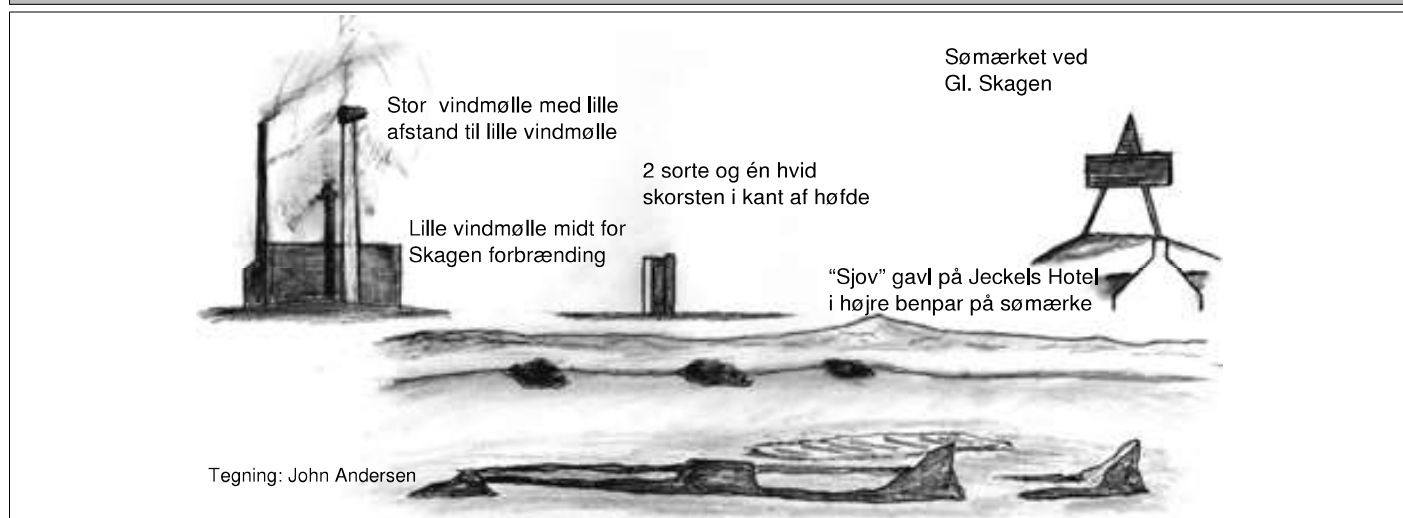
Fra Skagen meldes det til J.I.P. d. 7.ds. (Den 7. December 1878).

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.

Mizpah

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°44,377 N 10°32,009 E	Kæde: 10B 57°44,468 N 10°31,989 E	Type: N E N E	Øst for Gl. Skagen, Danmark
Datum: N E	03,76 N 33,80 E	PQ:	Top / bunddybde: 06
Havn: Skagen- Hirtshals			Skawdyk 2018
Nødtelefon: P-plads ved Gl.Skagen			
Alarmering / Psykologhjælp: Tlf. 89433099 / 44924222			Type: Dampfragtskib
Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			Kaldesignal:
			Ex. navne:
			Forlisdag: 20 md.: 04 år: 1881
			Hjemsted: Liverpool, England
			Kaptajn:
			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 skjønt det var mørkt, kunne man se brådsøerne 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 kæntrede indover, idet sidelanterne på læsiden forsvandt.

10 omkome (DNJRV side 143)

Mizpah

Nu hørtes tillige et forfærdeligt nødråb fra skibet, hvilket senere erfarede at hidhøre fra, at skibets redningsbåd, der var bemanded 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, afsendende mægtige søjler af skum, der glimtvis lyste gennem mørket, som kunne det være nordlys.

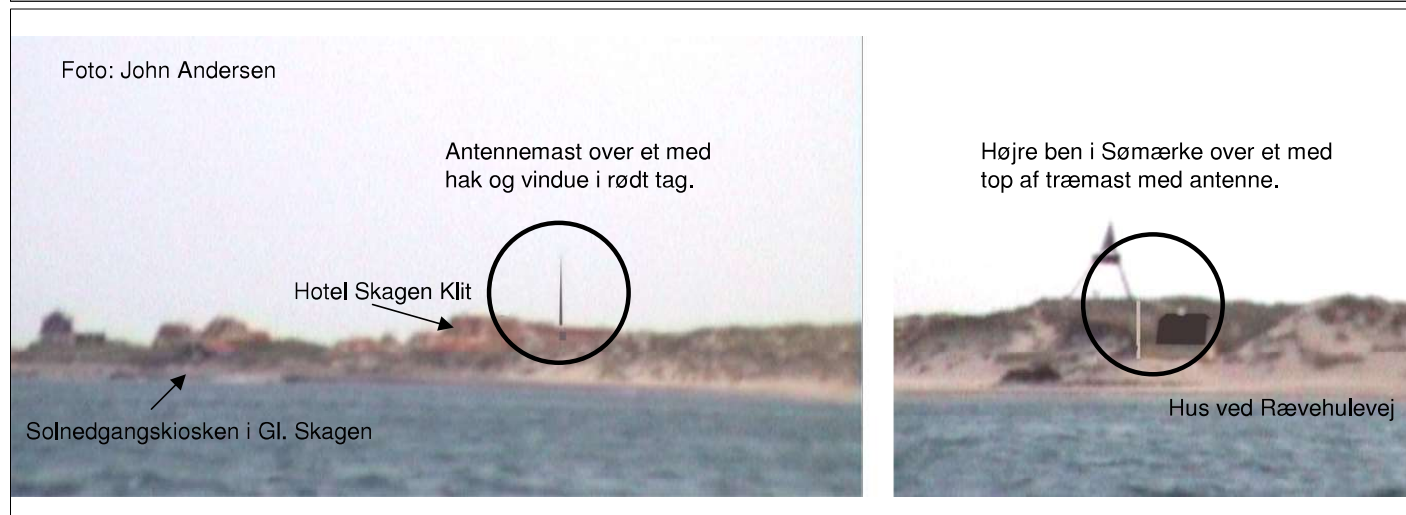
Omsider klokken lidt over 2 lød der et råb: "Båden er der", og ganske rigtigt, et stykke vestpå ses den ude på anden revle, hævet af en mægtig sø, som i et nu bærer den på land. Først nu fik man at vide, at en del af besætningen var druknet. Båden havde 8 mand i land, og af de ombordværende 21 mand befandt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

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

Den 20. April 1881.

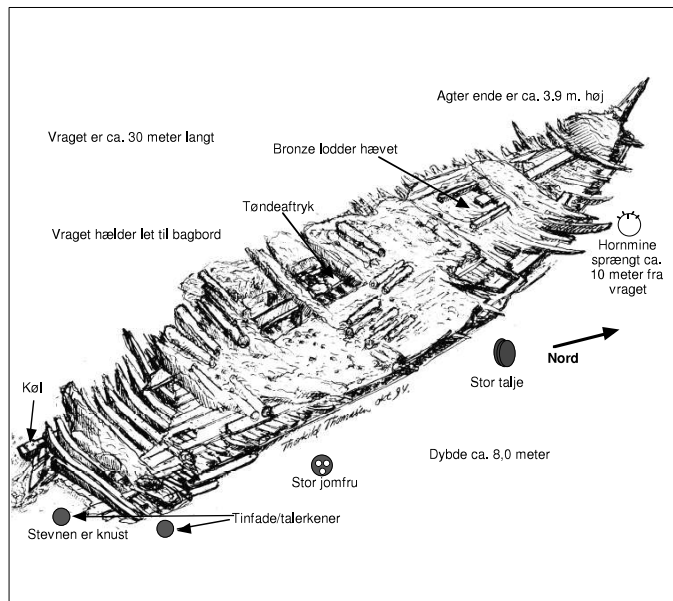
Spes

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°43,403 N 10°29,721 E	Kæde: 10B 57°43,52 N 10°28,82 E	Type: N E N E	Vest for Gl. Skagen, ca. 600 m fra kysten, Danmark
Datum: N E	D 57,2 N G 34,66 E	PQ:	Top / bunddybde: 05-08
Havn: Skagen- Hirtshals			Skawdyk 2018
Nødtelefon: P-plads i Gl. Skagen			
Alarmering / Psykologhjælp: Tlf. 89433099 / 44924222			Type: Fregat
Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			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. sammëntælling efter lastpapirer fra Spes var der ialt 450 kg. tintalerkener 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 kløkken 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 kløkken 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 bjærgningsforsøgene 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 tolderens soldater fra Fladstrands fæstning i Frederikshavn. Det fortælles i den forbindelse at toldereren 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 kanon- dækket blev ført i land og fragtet hjem til Sverige.

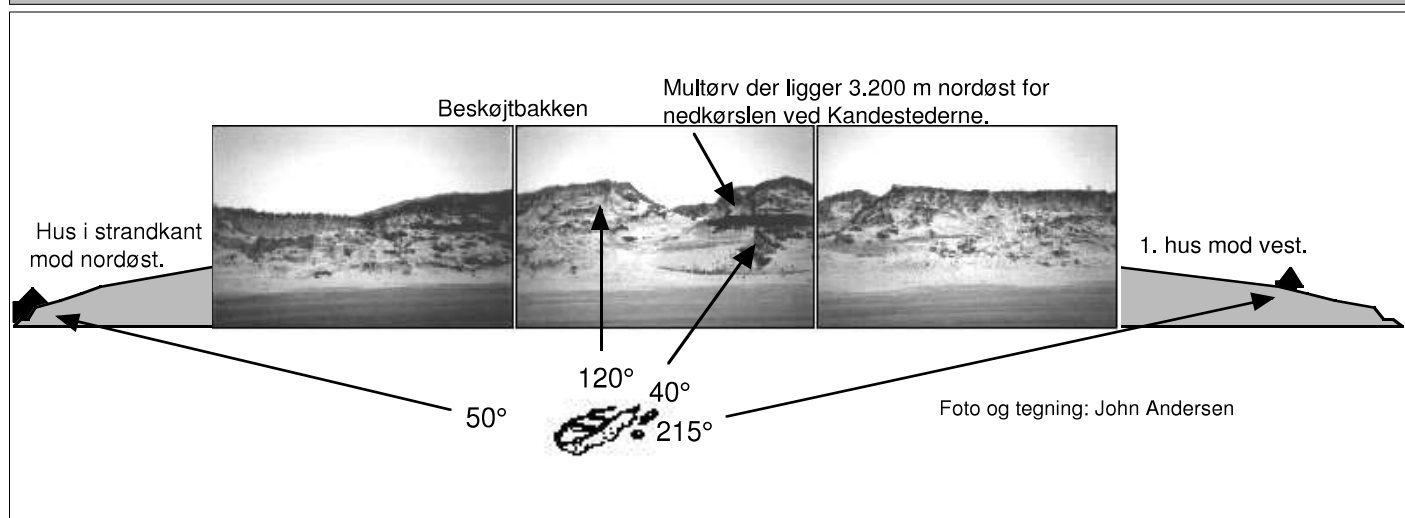


Foto: Sjöhistoriska Museet, Stocholm

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

Tom Pyman

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°41,156 N 10°24,930 E Datum: N E	Kæde: N E N E	Type: N E N E PQ:	Beskøjtbakken 3200 m nord for Kandestederne, sydvest for Skagen, Danmark Top / bunddybde: 04-08
Havn: Skagen- Hirtshals			Skawdyk 2018
Type: Dampfragtskib			
Nødtelefon: Gl.Skagen-Kandestederne	Kaldesignal:		
Alarmering / Psykologhjælp: Tlf. 89433099 / 44924222	Ex. navne:		
Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066	Forlisdag: 30	md.: 03	år: 1890
	Hjemsted: West Hartlepool, England		
	Kaptajn: William Brown		
	Last: Stenkul		
	Afgået fra: West Hartlepool, England		
	Destination: Flensburg, Tyskland		



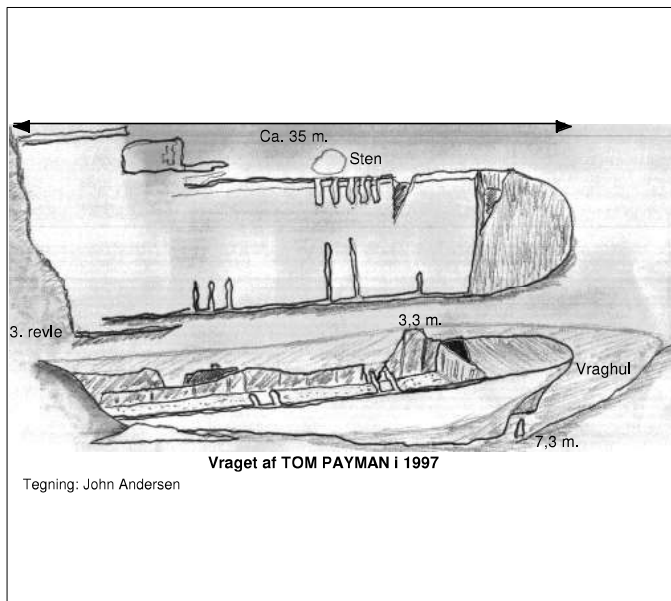
Kaldenavn: TOM PAYMANN

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

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

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

Tom Pyman



Redningsstation Kandestedernes protokol: År 1890.

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

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

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

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

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

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

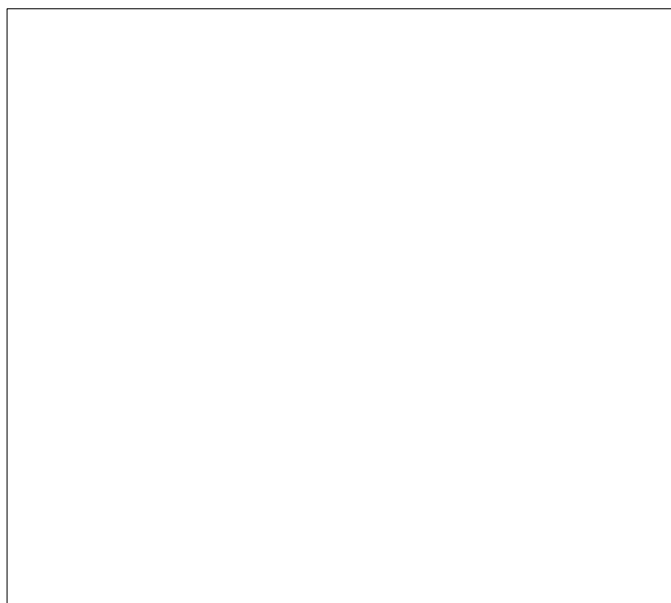
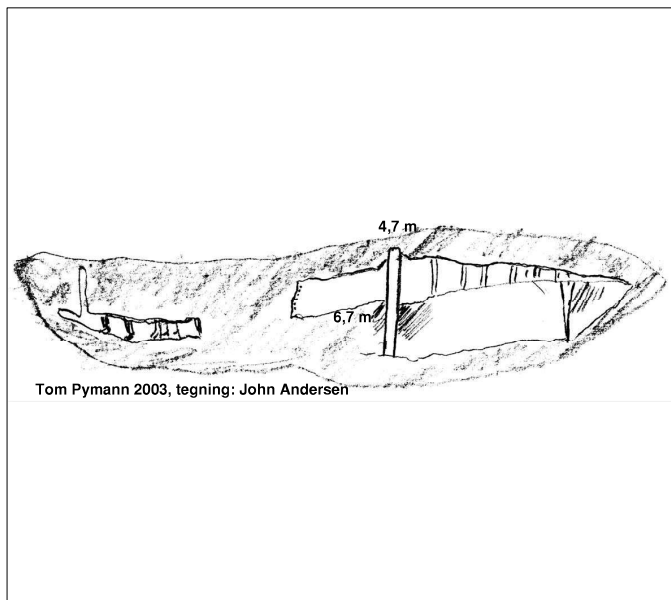
Efter at vi var kommet i land med vores redningsbåd erfarede vi at 4 lig var drevet ind langt nede på stranden sammen med 2 både og skibets redningsbåd, som drev fra borde med de 10 mand der kom i land, det antages, at de 7 ombordblevne mænd er gået i bådene og druknet -efter senere kundskab er de 4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

Vraget var helt dækket af sand i foråret 1998!

Opmærksomheden henledes på ERATO, som skulle ligge i nærheden.

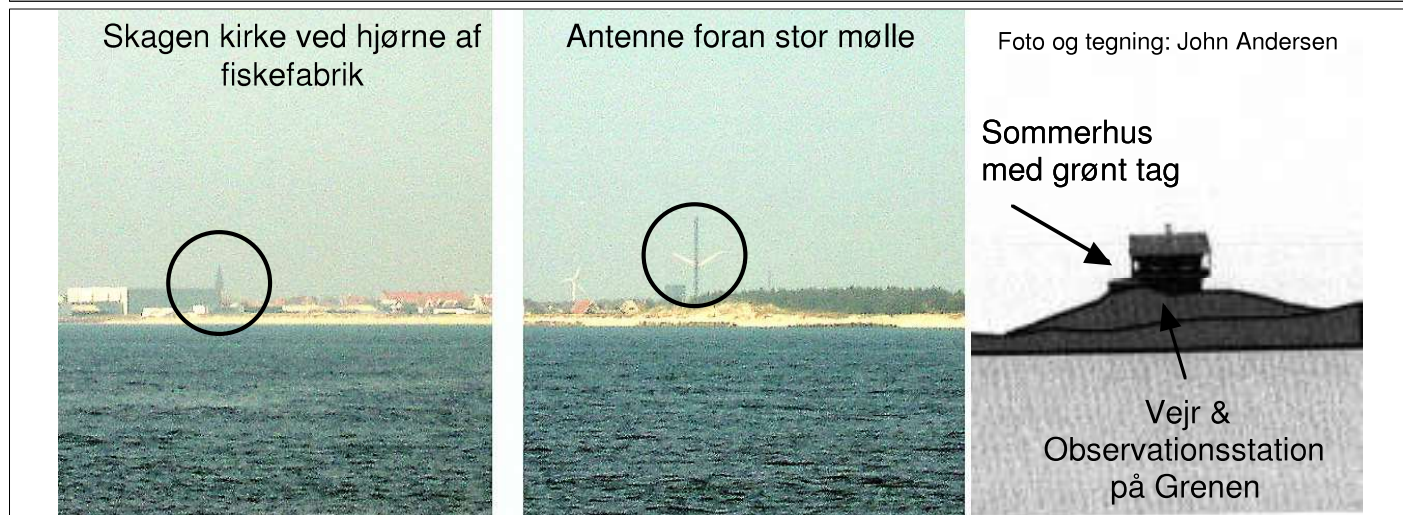
Kilde:

Redningsstation Kandestedernes protokol.
Peter Bergstöm, Göteborg.



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°43,465 N 10°38,584 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:			Skawdyk 2018
Skagen- Ålbæk	Type: Fiskekutter		
Nødtelefon:	Kaldesignal:		
Skagen Grå Fyr	Ex. navne:		
Alarmering / Psykologhjælp:	Forlisdag: 28	md.: 11	år: 1974
Tlf. 89433099 / 44924222	Hjemsted: Kungshamn, Sverige		
Lokale kontakter:	Kaptajn: Bengt Karlsson		
John Andersen tlf. 22142066	Last: Ballast		
	Afgået fra: Skagen		
	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 trækutter, 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 kutterens videre skæbne blive afgjort.

Der er kun få dele tilbage af kutteren.

Kilde:

Skagens Avis 29.11.1974
EfS 23/904 1975

Kridtpibe Vraget

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: WGS 84 57°41,453 N 10°26,063 E	Kæde: N E	Type: N E	Spirbakken mellem Skagen og Kandestederne, Danmark
Datum: N E	N E	PQ:	Top / bunddybde: 04-05
Havn:			Skawdyk 2018
Nødtelefon:			Type: Trævrag
Alarmering / Psykologhjælp:			Kaldesignal:
Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			Ex. navne:
			Forlisdag: md.: år:
			Hjemsted:
			Kaptajn:
			Last:
			Afgået fra:
			Destination:



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

Skibet er bygget af store dimensioner træ.

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

Kilde:

Finn Frandsen, Skawdyk, 2007

Brooklands

GPS pos.:	DECCA pos.:	Angivet pos. ved forlis:	Geografisk område:
Datum: D. WGS 84 57°43,675 N 10°30,322 E Datum: ED 50/EU INTN 57°43,644 N 10°30,219 E	Kæde: 10B 57°43,76 N 10°30,33 E D 05,25 N G 34,39 E	Type: N E N E PQ:	Vest for Gl. Skagen, Danmark Top / bunddybde: 07-08
Havn: Skagen- Hirtshals			<h2>Skawdyk 2018</h2>
Nødtelefon: Gl. Skagen			
Alarmering / Psykologhjælp: Tlf. 89433099 / 44924222			
Lokale kontakter: John Andersen tlf. 22142066			
Type: Dampfragtskib			
Kaldesignal:			
Ex. navne:			
Forlisdag: 29 md.: 12 år: 1893			
Hjemsted: West Hartlepool, England			
Kaptajn: R. Roope			
Last: Kul			
Afgået fra: Boness, England			
Destination: København, Danmark			



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

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

Udskrift af redningsprotokollen ved Frank Rimmer, Skagen:

Den 29. december 1893 strandede ½ 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



Rorkvadrant 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 haves i redningsbåden på een gang, foruden dennes mandskab, blev der straks efter landsætningen sendt bud efter Skagens redningsbåd om at komme til stede.

Kulingen tiltog imidlertid stadig, medens tågen lettede, 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.



Dæksbjælker på Brooklands. Foto: John Andersen



Skibsside på Brooklands. Foto: John Andersen