Bonita M/S

ID: 1189 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/1189

Position & Dybde



WGS84	
55:13,515N 13:14,383E	
ED50	
55:13,537N 13:14,495E	

Dybde (top)	Dybde (bund)
18 m	**42 m**
Stævnretning	Afstand til kyst
280	**13,4 km**

Beskrivelse

Kilde:$.Dana GPS D.55:13.537 13:14.495 stævn i 280 grader Position 55:13.67 13:14.09, Decca D1847, B7694 (7B) Stort og flot næsten intakt vrag, der står på kølen. Der er til mange dyk på vraget. Masterne stikker op til 18 meter, dækket er i 33 meter og havbunden er i 42 meter. Var på rejse fra Luleå til Holtenau med malm. Kollideret og forlist den 14/10-1941 i <stersøen, 21 omkomne. Bonita (OYYQ) af København.Motorfragtskib Bygget af stål i 1930 hos Aalborg Skibsværft, 3197 brt, 4750 ts, 1884 nrt, 5500 tdw, 99,06x14,97x6,4 m, en sekscylindret Burmeister & Wain maskine på 1800 hk., til rederiet D. A. Sanne, Oslo. Ved forliset tilhørte skibet Rederiet A/S DS Dania, København. Indberetning fra konsulatet i Malmø 14/10-1941. Søforklaring i Trelleborg 20/10-1941. Søforhør i København 31/10-1941. Kl. 0348 da M/S Bonita befandt sig ca. 9 sømil S< af Trelleborg, blev skibet påsejlet af S/S Bojan af Cimrishamn. Ved Kollisionen fik M/S Bonita bagbords side revet op og sank i løbet af 1 minut med agterskibet først. Føreren, der befandt sig i sit kammer, reddede sig ud igennem et vindue og holdt sig flydende ved en luge, til han ca. " time senere blev optaget af S/S Bojanæs redningsbåd. 2 Matroser, der befandt sig i lukafet agter, reddede sig op på en redningsflåde anbragt på huset agter og blev kort efter optaget af S/S Bojan. Messedrengen, der befandt sig midtskibs løb straks til bådene, men blev idet skibet sank, skyllet forefter ud igennem et vindue på forkant af underbroen, hvorefter han holdt sig flydende ved en luge, til han ca. " time senere blev optaget af S/S Bojan. Af den af S/S Bojanæs besætning afgivne forklaring fremgår at da dette skib kl. 0245 befandt sig på 55:13æ 13:15æ sås på styrbords bov i en afstand af ca. 150 meter toplanternerne og bagbords sidelanterne fra et skib. Roret blev straks lagt syrbord og maskinen kastet fuld kraft bak, hvilket tilkendegaves ved 3 korte toner med dampfløjten; men knap 1 minut senere tørnede S/S Bojan med stævnen imod M/S Bonitaæs bagbords side agten for midtskibs. Ved kollisionen fik S/S Bojan stævnen knust. Ministeriet må after det oplyste antage, at den omstændighed at Bonita i overensstemmelse med forskrifterne bek. af 18 april 1941 angående mørklæg- ningsforanstaltninger i skibe og fartøjer førte afskærmede lanterner, mulig har været medvirkende årsag til kollisionen. Skibets lanterner må efter

det foreliggende antages at have været synlige i de foreskrevne vinkler og at have haft den forskrevne synsvidde. På grund af afskærmningen har de imidlertid næppe været så let synlige som lanterner uden afskærmning, og den omstændighed har muligt været medvirkende årsag til at de ikke i tide er blevet observeret fra S/S Bojan. Avisartikel, 16 oktober. Skibskatastrofen ved Tr"lleborg. Kaptajn Farup fortæller om Katastrofen. K<BENHAVN Med Malmø-Færgen kom i Gaar tre af de reddede fra Skibskatastrofen ved Tr"lleborg, Kaptajn Farup, Tømmermand Frits G. Hansen og Matros Hans G. Busk Til København. Messedrengen Bruno Hansen var blevet i Malmø. Havde jeg ikke været saa tynd - Kaptajn S.J. Farup fortalte i Gaar følgende om Katastrofen: Jeg havde lagt mig til Hvile i min Kahyt oppe på Kommandobroen, da Kollisionen skete. Vi var ramt i Agterskibets Bagbordsside. Den vagthavende Styrmand, Magnus Jensen, kom styrtende mod min Kahytdør, men i det samme blev Døren presset i af Søen, der allerede var naaet op til næstøverste Bro. Jeg var spærret inde, men fik knust en firkantet Rude, der førte ud til Dækket, og sprang ud gennem det lille vindue. Havde jeg ikke været saa tynd, som jeg er, var jeg blevet Druknedødens sikre Bytte. Da jeg naaede ud i Vandet, blev jeg halet længere og længere ned. Det var Suget fra det synkende Skib, der havde Overtaget, men jeg slap imidlertid fri og naaede Havoverfladen. Den frelsende Luge. I en lille Tid svømmede jeg omkring og fandt saa en Luge, hørende til Lastrummet, og det lykkedes mig ved Hjælp af denne at holde mig flydende, indtil Redningen omtrent en Time senere kom. Jeg saa hele Tiden det andet Skibs Lanterner, og i Skæret opdagede jeg en af Redningsbaadene, der roede omkring for at søge efter os. Jeg havde faaet Krampe, da jeg var meget let paaklædt, og saa begyndte jeg at raabe om Hjælp. Baaden nærmede sig, og snart efter var jeg ombord, hvor i Forvejen var Tømmermanden, Matrosen og Messedrengen. De to Matrosers og Messedrengens Redning Med Hensyn til Tømmermand Frits G. Hansens og Matros Hans G. Busks Redning fortæller Kaptajnen, at disse to Mand havde Frivagt og laa til Køje i deres Kamre, der laa helt ude i Agterskibet. Da de kom op på Dækket, var Agterskibet sunket ret dybt, men de ville ikke springe over Bord for ikke at blive trukket ned af Suget af Skibet, og de satte sig derfor op paa Redningsflaaden, der stod paa Ruftaget agter. Da Skibet sank flød denne Redningsbaad ud til Siden, og de to Mænd blev ret hurtigt reddet af Skibsbaaden fra den svenske Damper. Den lille Messedreng, Bruno Hansen havde, da Katastrofen skete, netop været oppe paa Broen for at hente Kaffeservicet. Han havde vekslet nogle Ord med Styrmanden og var naaet ned på Hoveddækket. Søen trak ham over Bord, da Skibet gik ned, men han var paa en uforklarlig Maade sluppet fri af Suget og fra det Synkende Skib Messedrenden havde ogsaa fundet en Luge, og det blev ligeledes hans redning. Artikel af Marko Wramén, Sverige fra UVM, Undervattensmagasinet nr.: 3/98 Historien om Bonita En mörk oktobernatt för 57 år sedan utspelades en av krigstidens stora fartygskatastrofer på svenskt vatten. Det danska lastfartyget Bonita rammades av Bojan, ett svenskt motorlast-fartyg som inte uppmärksammat Bonitas avskärmade lanternor. Någon minut senare försvann Bonita i djupet, och tjugoen (21) man miste livet. Musselbeklädd och bitvis förvånansvärt välbevarad vilar hon idag fridsamt på havets botten knappt tio distansminuter söder om Trelleborg. Året är 1941. Natten mellan den 13 och 14 oktober var klar och lugn. I Europa rasade andra världskriget för fullt, men trots världskaoset var sjötrafiken utanför Skånes sydkust ändå livlig. Ett av fartygen som rörde sig i mörkret var det svenska motorlastfartyget Bojan med hemmahamn i Simrishamn. Andre styrman Bengt Bengtsson hade vakten på bryggan, medan kapten V H Fredriksson tog igen sig i sin hytt. Bojan var med sin 16-mannabesättning på väg från polska Stettin till Göteborg lastad med kol. Klockan 02.45 på tisdagmorgonen befinner sig Bojan cirka nio distansminuter syd-sydöst om Trelleborg och går med åtta knops fart i nordvästlig riktning. Styrman Bengtsson håller god uppsikt uppe på bryggan. Framför sig ser han tre olika fartygslanternor och akterut ytterligare en. Men så skymtar han ett svagt vitt ljus bara 150 meter förut. Strax därefter ser han ytterligare ett svagt ljus och inser då förskräckt att han har ett annat fartyg rakt framför sig. Bengtsson ger snabbt order om att lägga rodret hårt till styrbord och slå full back i maskin. Efter knappt 10 sekunder hör han hur det andra fartyget ger tre korta ljudsignaler vilket betyder att också de slagit back. Men undanmanövrerna är lönlösa och Bojan brakar med full kraft in akter om överbyggnaden i det främmande fartygets babordssida. Kapten Fredriksson rusar omedelbart upp från sin hytt när han känner den kraftiga stöten, men när han kommer upp till bryggan är det andra skeppet redan försvunnet. Hon har sjunkit på mindre än en minut, med aktern först. Bojans besättning börjar genast sjösätta en livbåt, men avbryter arbetet för att bärga två överlevande från en flotte. Sedan hörs rop i vattnet och livbåten sätts i för att rädda den skeppsbrutne. Det visar sig vara det förlista fartygets kapten som ligger och flyter fastklamrad vid en lastlucka. Strax därefter fiskar man också upp en ung mässpojke ur det kalla vattnet. Instängd i hytten Den räddade kaptenen, S J Farup, berättar senare följande historia: Det påkörda fartyget hette Bonita och var ett stort danskt lastfartyg som

med 25 mans besättning var på väg från Luleå till Holtenau lastad med järnmalm. Kaptenen hade legat i sin hytt och sovit när han vaknade av den kraftiga sammanstötningen. Strax därefter kom den vakthavande styrmannen springande och skrek ”vi sjunker!” och sedan forsade vattnet in. Vattnet tryckte igen dörren så att jag blev instängd i hytten. Jag tvingades krossa en fyrkantig ruta som ledde ut till däck och kunde sedan krypa ut genom det lilla hålet. Hade jag inte varit så smal och tunn som jag är hade jag garanterat dränkts som en råtta. När jag kom ut i vattnet sögs jag längre och längre ner av det sjunkande skeppet. Till sist släppte äntligen suget och jag kunde ta mig upp till ytan. Där simmade jag omkring en stund tills jag hittade en lastrumslucka som jag kunde hålla mig i. Här låg jag sedan i nästan en timme och frös. Jag kunde hela tiden se det andra fartygets lanternor och när en livbåt så småningom kom inom synhåll använde jag mina sista krafter till att ropa på hjälp. Då hade jag redan fått kramp i hela kroppen av kylan. Timmermannen Frits G Hansen och matrosen Hans G Busk hade legat och sovit i sina kojer akterut. När de kom upp på däck, efter att ha vaknat av smällen, vågade de inte hoppa överbord av rädsla för att sugas ner av det sjunkande skeppet. Istället klättrade de upp och satte sig på en räddningsflotte som låg ovanpå akterruffen. När Bonita försvann under dem flöt flotten iväg och de kunde snabbt plockas upp av Bojans besättning. Avskärmade lanternor Också den unge mässpojken Bruno Hansen hade änglavakt. Han hade precis varit uppe på bryggan för att hämta kaffeservisen och bytt ett par ord med styrmannen. När han åter kom ner på huvuddäck kolliderade fartygen. Bruno sköljdes nästan genast överbord av vågorna men lyckades undkomma suget och hittade sedan en lastrumslucka att ta tag i. För de andra 21 besättningsmännen gick det betydligt värre – alla följde med fartyget ner i djupet, trots att minst fyra av dem hade befunnit sig uppe på däck när hon sjönk. I de omfattande sjöförhören som hölls efter förlisningen angavs Bonitas avskärmade lanternor som den främsta olycksorsaken. Enligt danska krigsbestämmelser skulle alla fartyg avskärma sina lanternor så att endast en smal springa syntes. Detta för att minska risken för anfall från fientliga förband. Väl bevarad Att dyka på Bonita är en mycket speciell upplevelse. Den enorma storleken, det relativt stora djupet och det faktum att 21 människor miste livet i samband med förlisningen gör att man närmar sig vraket med stor respekt och viss eftertanke. Men om attityden och förberedelserna är de rätta kan man få många fantastiska dyk på vraket, utan att göra intrång på denna viloplats. På grund av storleken är det nästan omöjligt att hinna se hela vraket på ett dyk, det går knappt att simma runt halva innan det börjar bli dags att gå upp. Men det gör inget för här finns massor av spännande saker att titta på. Vi inleder vårt första dyk mitt på överbyggnaden. Ankaret har lagt sig mellan en samling skorstensliknande rör och själva brygghuset. Det tar en stund att vänja sig vid det dunkla ljuset, därefter bestämmer vi oss för att simma föröver. Första anhalten blir det två våningar höga brygghuset. Bottenvåningen är mycket väl bevarad och lockar med flera fönsteröppningar och dörrhål. Jag sticker in huvudet genom ett av de senare och lyser runt i rummet. På golvet ligger träddörrarna som fallit av sina fästen och här och där syns rester av möblemanget. Det var härinne någonstans som kapten Farup blev instängd av det inrusande vattnet och tvingades slå sin hand blodig mot ett fönster för att kunna simma ut. Tanken gör mig lite obehaglig till mods, men jag skakar av mig känslan och fortsätter. Det var ju trots allt mer än 55 år sedan fartyget sjönk, och genom att att göra ett stillsamt och respektfullt besök håller vi faktiskt minnet av de omkomna vid liv. Tänk vilka tankar som snurrar runt i huvudet på en under ett vrakdyk! Nåväl, vi fortsätter över till babordssidan av brygghuset. Här försvinner en musselklädd lejdare (trappa) upp till nästa våning och jag bestämmer mig för att följa den. Häruppe har taket och den främre väggen försvunnit helt. På ett fotografi jag hittat ser det ut som om dessa delar är gjorda av trä, vilket kanske lett till att de slogs sönder när fartyget sjönk. Borta är de i alla fall, vilket egentligen inte är så dumt. Nu kan man ju simma runt och titta närmare på alla detaljer i den trygga förvissningen om att ingenting hindrar en från att simma ut eller upp. Det var antagligen här uppe som styrmannen stod på vakt vid den stora ratten medan andra skötte navigationen vid de stora sjökorten i bakgrunden. Av detta syns dock inga spår nu. Men utsikten föröver är fortfarande fin. Musselklädda räcken Rakt nedanför, tre våningar ner för att vara exakt, syns hålet till ett lastrum. Framför lastrummet anas de gigantiska dubbelpelarna som nog fungerat som någon form av lastkranar. I det spöklikt gröna ljuset är de en mäktig syn där de reser sig närmare 15 meter upp från huvuddäcket. Topparna sticker ända upp till 18 meters djup vilket är en hel del med tanke på att bottendjupet vid skrovsidorna är cirka 40 meter. Nu behöver man tack och lov inte dyka så djupt för att se Bonita, huvuddäcket ligger på cirka 33 meters djup och överbyggnaden är grundare än så. Utsikten inspirerar och vi glider över kanten och ner mot däcket. Räckena och lastrumskanterna är rostiga och musselklädda, men annars helt bevarade. Därför hittar vi lätt vägen föröver. Vi passerar de höga pelarna och ser sedan ytterligare ett stort lastrum som gapar mörkt och tomt. Jag undrar var

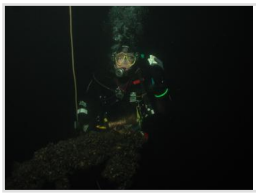
malmlasten tagit vägen. Kanske bärgades den under eller efter kriget. Framför detta lastrum reser sig en konstig serie stolpar som utgör ett bra riktmärke. Här stod också den höga förliga masten förankrad en gång i tiden. Nu ser man hur rester av den ligger slängd tvärs över däcket och ut mot styrbordssidan. Framför stolparna finns det tredje lastrummet, nummer fyra ligger akter om överbyggnaden, och sedan svänger relingen brant uppåt mot backen, som det upphöjda fördäcket brukar kallas. Denna delen av vraket tillhör mina favoriter med sina rena och vackra linjer. Tidlös törnrosasömn En dörröppning gapar tom in i de förliga utrymmena. Vi nonchalerar dock denna frestelse och fortsätter istället upp längs lejdaren. Här står ankarspel och andra sorters vinschar och förtöjningsanordningar tätt tillsammans på den lilla däcksytan. Längst fram i fören finns ytterligare ett litet manhål som tillsammans med en stege försvinner ner i förpiken. Fören är på gammalt vis helt rak och är en mäktig syn för den som simmar ut en bit och får perspektiv. Ankarna syns dock inte alls – kanske har de blivit bärgade eller också fälldes de eller lossnade i samband med förlisningen. Men tittar man noga går det fortfarande att se rakt igenom de långa vertikala hål som ankarkättingarna löpte genom. Nu är det hög tid att vända tillbaka mot uppstigningslinan och jag lämnar motvilligt fören. När vi kommer fram till överbyggnaden igen väljer jag att simma in över ”promenaddäcket” på styrbordssidan. Visserligen är det övertäckt upptill men det är hela tiden öppet mot utsidan. Härifrån går dörrar in till manskapsutrymmen med mässar och salonger. Precis där gången tar slut i aktre ändan av överbyggnaden ligger en toalettstol omkullvält. Kanske är det någon klåfingrig dykare som försökt sig på en större souvenir än vad han mäktade med (rätt åt honom i så fall!). Vid sidan om dassastolen finns ett dörrhål som vi kikar in genom. Lampornas ljuskäglor spelar över vad som en gång måste ha varit ett tvättrum – här syns handfat, bänkar och vit färg på väggarna. Vi blir påminda om vår egen nödvändighet och måste obönhörligen påbörja uppstigningen längs ankarlinan. När Bonita så sakta försvinner i det gröna töcknet känns det nästan som hon sjunker tillbaka i sin tidlösa och olycksaliga törnrosasömn, som om vårt korta besök på hennes viloplats aldrig ägt rum. Men kanske har ändå något förändrats, och med oss upp har vi en levande bild av ett svunnet och sedan länge bortglömt öde. Kilde:$.Skawdyk Undervandsguide v. John Andersen Kilder med andre oplysninger om Bonita: Erich Grüner, Die Handelsflotten der Welt. Reprint 1976, J. F. Lehmanns Verlag, München. P. Franzen, Danmarks Handelsflåde 1939, bind 2. Det Berlingske Bogtrykkeri, København 1939. (c)Rettet den 29/01-1999. ANDERS CLAUSEN WGS84 position opdateret d.7/09-2010 (Kenneth.R.Sorensen) ### Svensk kildeopdatering fra Fornsök **Registrering:** RAÄ L1987:6798 **Kilde:** Riksantikvarieämbetet, Fornsök (CC0 1.0) **Dato:** 01-01-1987 **Kildens position (WGS84):** 55:13,515N 13:14,391E **Område:** Trelleborg, Skåne [Åbn den originale registrering i Fornsök](https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/58fdf185-e01e-43cb-84c1-ea51bc24676a) ### Dansk sammendrag af opdateringen Bonita, oprindeligt Skule, blev bygget på Aalborg Skibsværft for rederiet D. A. Sanne i Oslo og var udrustet med en sekscylindret Burmeister & Wain-maskine på 1.800 hk. Den 13. oktober 1941 kl. 03.48, omkring 9 sømil sydøst for Trelleborg, kolliderede det jernmalmlastede fartøj med SS Bojan af Simrishamn. Bojan ramte Bonita agter i bagbord side, og Bonita sank på under ét minut. Kaptajn S. J. Farup befandt sig i sin kahyt og måtte knuse et køøje for at komme ud, fordi indstrømmende vand havde blokeret døren. Han klamrede sig til en flydende luge og blev reddet af Bojans besætning. Tømmermand Frits G. Hansen og matros Hans G. Busk, der havde sovet i deres køjer agter, klatrede op på en redningsflåde oven på agterruffet og blev ligeledes taget om bord på Bojan. Messegutten Bruno Hansen blev næsten straks skyllet over bord, men undgik suget fra det synkende skib og holdt sig oppe på en lastluge. De øvrige 21 besætningsmedlemmer fulgte skibet til bunds. Bojans besætning opdagede først Bonita på omkring 150 meters afstand, da en kollision ikke længere kunne undgås, fordi Bonitas lanterner var afskærmede efter krigstidens praksis. Vraget oplyses at være meget intakt med et stort kollisionshul agter i bagbord side; dele af broen og lastmasterne er styrtet sammen, og malmlasten er sandsynligvis bjærget. Lokationen er ikke fysisk undersøgt. --- ### Svensk originaltekst fra Fornsök **Beskrivelse:** Fartygslämning, uppgift om. Ångfartyg som 1941-10-13 sjönk efter kollision. 21 personer omkom. Bonita var vid tillfället lastad med järnmalm. Vraket uppges vara mycket intakt. I aktern på babordssidan finns ett stort hål efter kollisionen. Delar av bryggan har rasat, liksom lastmasterna. Troligen är malmlasten bärgad. **Alternative navne:** - BONITA - SKULE **Orientering:** Ca 9 sjömil SO om Trelleborg. Position: N55,13,501 E13,14,324 **Placering:** Under vand **Tradition:** Historik: Bonita, som ursprungligen hette Skule, byggdes på Aalborgs skeppsvarv på beställning av rederiet D A Sanne i Oslo. Maskinen bestod av en sexcylindrig Burmeister & Wain på 1800 hk. Förlisningsförlopp: Klockan 03:48 då M/S Bonita befann sig ca 9 sjömil SO om Trelleborg, kolliderade fartyget med SS Bojan av Simrishamn. Bojan träffade Bonita på babordssidan i aktern och fartyget sjönk inom loppet av en

minut. Kaptenen, S J Farup, som vid kollisionen befann sig i sin hytt, tvingades krossa en ventil ut till däck för att ta sig ut, då vatten redan hade forsat in och blockerat dörren. Han meddelade i efterhand att "hade jag inte varit så smal och tunn så hade jag dränkts som en råtta". Han klamrade sig fast i en lucka som låg och flöt vid ytan och blev sedermera bärgad av Bojans besättning. Timmermannen Frits G Hansen och matrosen Hans G Busk hade legat och sovit i sina kojer akterut och vaknade av kollisionen. När de kom upp på däck, vågade de inte hoppa i vattnet, utan klättrade upp och satte sig på en livräddningsflotte som låg ovanpå akterruffen. När Bonita försvann i djupet flöt flotten iväg och de kunde bli upplockade av besättningen på Bojan. Mässpojken, Bruno Hansen, hade precis varit uppe på bryggan för att hämta kaffeservisen och bytt ett par ord med styrmannen. När han åter kom ner på huvuddäck kolliderade fartygen. Bruno sköljdes nästan genast överbord men lyckades undkomma suget och hittade en lastrumslucka att flyta på. Resten av besättningen, 21 man, följde med fartyget till botten. Anledningen till att besättningen ombord på Bojan observerade Bonita först när hon befann sig på 150 meters avstånd och kollisionen var ett faktum, var att Bonita hade avskärmade lanternor, vilket var brukligt under krigstid. Rapporterat från konsulatet i Malmö 1941-10-14. Sjöförklaring i Trelleborg 1941-10-20. Sjöförhör i Köpenhamn 1941-10-31. **Antikvarisk vurdering:** Ingen antikvarisk bedömning **Anbefalet vurdering:** Övrig kulturhistorisk lämning **Aktualitet:** Oplysning om et muligt fund; lokationen er ikke bekræftet ved en fysisk undersøgelse **Undersøgelsesstatus:** Lokationen er ikke undersøgt **Skadestatus:** Ikke registreret som beskadiget **Egenskaber:** - Byggnadsteknik: Annan - Framdrivning: Maskin - Material: Järn/stål **Skriftlige kilder:** - Arkivhandlingar: Svenskt marinarkeologiskt arkiv (SMA) - http://home6.swipnet.se/ - Örestad VrakDykarKlubb, internet - Litteraturhänvisning: Wramén M. 1998 Historien om Bonita, UVM, nr 3. - Register över förlista fartyg vid Sveriges kuster åren 1873-1976 - Rapporterat från konsulatet i Malmö 1941-10-14. - Sjöförklaring i Trelleborg 1941-10-20. - Sjöförhör i Köpenhamn 1941-10-31. - Extern identitet: Ansvarig organisation: Statens maritima museer, Externt register: SjöMIS, Extern identitet: 839:027 **Publiceret:** 30-11-2021 **Senest ændret:** 30-11-2021 **Registreringsgrundlag:** Sjökort **Målemetode:** Manuell inprickning **Positionsfejlmargin:** 10 m **Indlæsningsusikkerhed:** 100 m ### Kildeopdatering fra UKHO / EMODnet **Registrering:** UKHO 31982 **Hentet:** 21-09-2026 **Kilde:** UK Hydrographic Office via EMODnet Human Activities. **Dansk AI-referat** BONITA var ført under dansk flag\. Den 2\. juli 1945 blev et vrag indberettet ved den historiske position 55°13′24″ N, 13°14′12″ Ø med 6 favne 3 fod vand over sig\. En notits fra 20\. maj 1963 oplyser, at vraget da var indtegnet på søkortet, men grundlaget for ændringen er ikke angivet\. Kilden anfører desuden depth 27 og water_dept 40 uden enheder; værdierne kan derfor ikke fastslås som henholdsvis vragets top\- eller bunddybde\. Det vertikale referencegrundlag er middelvandstand\. Den nuværende status er ukendt, og oplysningerne dokumenterer ikke en fysisk verificeret vragposition\. [UKHO 31982\: BONITA](/vrag/1189/kilder/83588fd7-3a30-434c-b015-bf5868f1004c?revision=9a6ccd3a-5254-430f-b0a5-79a1e26eb270) — originaloplysninger, kildehenvisning og licens. Contains public sector information licensed under the Open Government Licence v3\.0\. [maritime-83588fd73a30434cb015bf5868f1004c-9a6ccd3a5254430fb0a579a1e26eb270-reference]: # [maritime-83588fd73a30434cb015bf5868f1004c-9a6ccd3a5254430fb0a579a1e26eb270-summary]: #

Sidst rettet af: twm Dato: 21-09-2026

Billeder (28)



+24 flere

Kommentarer (1)

rban 24-03-2014

ups fik lavet en fejl da jeg lagde billeder op så de 6 nederste billeder er ikke fra Bonita