

Henning Thalund: M/S KINAs forlis ved Philippinerne

Forfatteren sejlede gennem en årrække som styrmandsaspirant og senere styrmand i Det Østasiatiske Kompagni. Forlist af kompagniets motorskib KINA under en taifun i de philippinske farvande i juledagene 1947 gav i mange år anledning til diskussioner om bord. Skyldtes forlistet - hvorved 34 mennesker omkom - kun ulykkelige omstændigheder, eller var det skibets ledelse, der havde fejlbedømt situationen?

En nærmere undersøgelse af de tilgængelige oplysninger prøver at give et svar.

M/S KINA af København, 9126 Rgt. T. Br. Bygget 1938 af Staal. Paa Rejse fra Tabaco til Calbayog, Philippinerne, med Kopra og Passagerer.

Tørnet undersøisk Skær, forlist d. 25/12 1947 ved Philippinerne, 34 omkomne.

(Fra søforhøret)

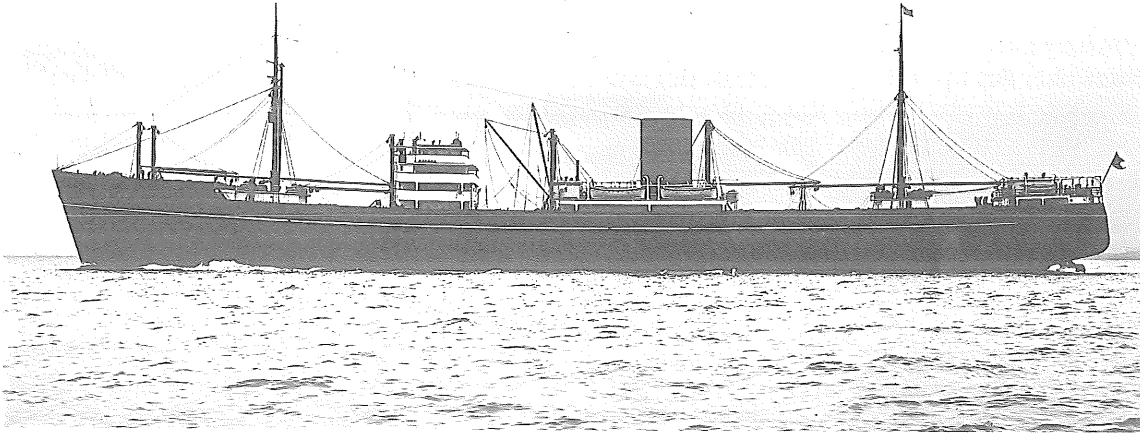
3. juledag i 1947 var forsiderne på alle danske aviser præget af det skibsforlis, der havde ramt Det Østasiatiske Kompagnis motorskib KINA. Under en taifun ved Philippinerne var det løbet på et skær, og 34 besætningsmedlemmer og passagerer var efter de første oplysninger omkommet.

Motorskibet KINA var bygget på Nakskov

skibsværft i 1938 og blev afleveret fra værftet den 17. januar 1939. Ved stabelafløbningen i november 1938 var skibet blevet navngivet af dronning Alexandrine.

KINA havde en lasteevne på 12.300 tons og havde plads til 12 passagerer. Hovedmaskinen var bygget på B&W og var på 11000 HK. Skibet var udstyret med det sidste nye inden for navigationsudstyr og redningsmateriel. Besætningen var på 48 mand.

KINA lå i Odense for lastning d. 7. april 1940, og mange odenseanere benyttede lejligheden til at se det ca. 1 år gamle skib. Den 8. april om morgenen afgik KINA fra Odense og vendte først tilbage til danske farvande igen efter krigsafslutningen. De første år under 2. verdenskrig sejlede skibet under engelsk flag og blev indsat i transporten af krigsmateriel til Singapore og til Montgomerys 8. arme. Rejserne gik syd om Afrika. KINA kom igennem hele krigen uden at lide alvorlig overlast. Den farligste episode indtraf, da skibet gennem nogle timer blev forfulgt af en tysk u-båd, der sejlede i overfladen. KINAs fart blev sat op fra 15 knob til 17 knob, men alligevel vandt u-båden ind på skibet. Der blev da givet ordre til at skyde mod u-båden med kanonen på poop'en, og da to af de afskudte granater slog ned på hver side af u-båden, valgte den at dykke. KINA undslap og nåede ind til engelsk havn.



M/S KINA blev bygget i Nakskov i 1938 og afleveret til Ø.K. d. 17/1-1939. Det havde en lasteevne på 12.300 tons og havde plads til 12 passagerer. Under 2. Verdenskrig sejlede skibet under engelsk flag. *The M/S KINA was built in Nakskov in 1938 and delivered to the Danish East Asiatic Company (Ø.K.) on January 1st 1939. It had a cargo carrying capacity of 12,300 tons and had room for 12 passengers. During World War II the ship sailed under the Union Jack.*

Efter krigsafslutningen satte kompagniet KINA ind på liniefarten mellem Europa og Det fjerne Østen.

Det var på en tilbagerejse fra Japan, at KINA i december 1947 anløb Philippinerne for at laste til Europa. Skibet var afgået fra Hong Kong til Manila og skulle derefter have suppleret lasten med kopra fra nogle mindre havne i øgruppen.

Foruden besætningen var der 12 passagerer om bord tillige med 3 philippinere, hvoraf den ene var lodsens.

Det første Taifun Varsel blev modtaget fra Manila Radio kort efter Ankomsten til Tabaco den 22/12.

(Fra søforhøret)

Taifunsæsonen omkring den philippinske øgruppe strækker sig fra maj til januar. Ordet "taifun" er kinesisk og betyder "stærk vind". En taifun begynder som et lavtryk i Stillehavet øst for øgruppen. Vinden blæser ind mod lavtrykket samtidig med, at lavtrykkets centrum bevæger sig med en hastighed på omkring 25-30 km. i timen. Jo nærmere man befinder sig lavtrykkets centrum, jo kraftigere er vinden. Vindhastigheder på omkring 150-200 km. i timen er ikke ualmindelige.

De fleste af de taifuner, der opstår i Stillehavet øst for Philippinerne, har en bane, der ikke bringer dem ind over øgruppen. Kursen er til at begynde med vestlig, men drejer senere gennem nordvest til nord, og

oppe omkring Japan har taifunen taget en nordøstlig retning.

Ca. en fjerdedel af de opståede taifuner holder imidlertid en kurs, der bringer dem tværs over øgruppen og videre over det sydkinesiske hav mod Hong Kong. Den taifun, der blev KINAs skæbne, gik således over øgruppen ca. 90 km. syd for Manila og anrettede skader for over 5 millioner dollar i byen. Blandt andet blev præsidentpaladset ødelagt, og et stort hotel i byen fik revet taget af. I byen Tacloban, der ligger syd for Manila, forårsagede taifunen kortslutning i nedfaldne elektriske ledninger, og ca. 70% af byen nedbrændte. Foruden KINA forliste 9 andre skibe under denne taifun. Det blev senere fastslået, at taifunen havde været den kraftigste, der havde ramt Philippinerne i 29 år.

KINA havde tidligere på rejsen haft kontakt med 3 andre taifuner, men afstanden til disse storme havde været større.

KINA var ankommet til den lille udskibningsplads Tabaco på øen Luzon den 22. december. Kort før ankomsten var de første taifunvarsler modtaget fra Manila radio, og i de følgende dage - mens lastningen af kopra foregik - blev der modtaget flere radiomeldinger om taifunens kurs.

Lastningen blev afsluttet juleaften, og kaptajn Aage Hjernum besluttede inden afsejlingen julemorgen den 25. december først at drøfte vejr-situationen med lodsens. Resultatet af drøftelsen blev, at man fandt det sikrest at ride taifunen af på ankerpladsen ved byen Calbayog på øen Samar, der var næste lasteplads. Strækningen mellem de to pladser er ca. 110 sømil.

Klokken 06.20 blev ankeret hevet hjem

og kursen sat mod San Bernadino strædet, der adskiller øerne Luzon og Samar.

Klokken ca. 16.00, da KINA, der havde Lods om Bord, under en stormende NV-lig Kuling med Regntykning var ved at anduvede Calbayog Red, havarerede Ekkoloddet. Da Vejr-meldingen varslede Taifun, og Vinden friskede med voksende Sø, blev det opgivet at ankre, og Kursen ændredes til V, senere til VSV og endelig til NV for at søge ud i åbent Farvand. Der loddedes med Dybdeloddet agter hvert 15. Minut. Lodskuddene viste ca. 50 Favne Vand.

(Fra søforhøret)

Klokken 15, da man var kommet godt gennem strædet og nærmede sig ankerpladsen ved Calbayog, satte det ind med regntykning. Vinden tiltog til stormende kuling, og søen voksede. Kaptajn Hjernum besluttede derfor ikke at ankre, men i stedet for at søge klar af land og ud i åbent farvand.

Ekkoloddet var i uorden, og derfor blev der taget lodskud med dybdeloddet agterude. Alle lodskud viste en dybde på omkring 50 favne.

Vinden var nu frisket til orkanagtig storm fra vest, og sigtbarheden nedsat til 10-20 meter.

Klokken ca. 19.15, da der blæste en Orkan, mærkedes et Stød i Skibet og samtidig saas en mørk Skygge i Søen om Stb. Et Lodskud umiddelbart efter viste 53 Favne. Kort efter begyndte Skibet at faa Slagside, og der strømmede Vand ud af Luftrøret til Stb. 2-Tank. Der blev straks givet Ordre til Udsen-

delse af radiotelegrafiske Nødsignaler, og Baadene blev gjort klar.

(Fra søforhøret)

Ved grundstødningen var forstævnen blevet presset ind i 1-lasten, og KINA begyndte at tage vand ind.

En af de reddede, kokken Hans Tage Madsen, gav senere i et brev til sin familie denne beskrivelse af de følgende begivenheder:

“Klokken ca. 18 var taifunen på sit højeste. Det var bælgmørkt og tæt regn, og store søer væltede ind over dækket samtidig med, at stormen rasede. Der var ingen frygt om bord, da vi alle regnede det for usandsynligt, at det store og kraftige skib ikke kunne klare sig. Klokken ca. 19.30 gik vi på grund, og skibet blev læk. Situationen var nu virkelig alvorlig, men alle tog det dog med absolut ro.

Klokken 19.45 lød ordren: “Alle klar ved bådene!” Jeg gik ind i mit kammer og tog min lyse jakke på og min redningsvest. Vi stod så ved bådene, men på grund af slagsiden kunne kun to af dem sættes i vandet. Det var nr. 1 og nr. 3. Jeg hjalp de amerikanske piger og fru Olufsen (passagerer) med at få deres redningsvest på, og båd nr. 1 blev sat i vandet. Heri var passagererne og 3 mand af besætningen”.

Baad nr. 1 blev sat paa Vandet med 11 Passagerer og 3 Mand af Besætningen, som bestod af 48 Mand, og landede den 26/12 Kl. 05.30 efter en vanskelig Sejlads i den høje Sø lidt syd for San Joaquin paa Øen Samar. Baad nr. 3 sattes derefter paa Vandet bemandet med de resterende 2 Passagerer, 3

Philippinere samt ca. 25 Mand af Besætningen. Imidlertid blev Baaden af en Sø slaaet ind paa 3-Dækket, hvor den kæntrade og knustes. En Del af de ombordværende blev slynget ned i 3-Lasten, hvis Luger var slaaet bort.

(Fra søforhøret)

Båd nr. 1, der var kommet godt i vandet med de 11 passagerer og 3 besætningsmedlemmer, blev hurtigt bordfyldt, men båden blev holdt flydende af sine luftkasser. Man roede væk fra det synkende skib, og i de følgende 9-10 timer blev båden kastet rundt af den voldsomme sø. Klokken 05.30 den følgende morgen nåede man land på en ukendt kyststrækning. Månen var gået ned, og mørket lå endnu over stranden. Ved at råbe: “Amigos - amigos” opnåede de reddede at komme i kontakt med nogle af øens beboere og blev hjulpet op til nogle fiskehytter.

Da båd nr. 1 var kommet godt klar af skibet - og inden båd nr. 3 blev sat i vandet - gik 1. styrmand Chr. Dahlberg op på broen til kaptajn Hjernum og sagde, at nu var det sidste chance.

Kaptajn Aage Hjernum svarede kun: “Det er all right på denne måde”

På grund af en menneskelig fejl kom båd nr. 3 ikke klar af skibet. Måske blev fanglingen ikke kappet i tide, eller måske blev kun den ene båd løber hugget ud. I det samme kom en stor sø og løftede båden med indhold op på dækket igen, hvor bådens køl ramte lugekarmen på 3-lasten. Båden brækkede midt over, og samtidig knustes luge-dækslerne over lastrummet. Den forreste

del af den knuste båd og de mennesker, der opholdt sig der, blev skyllet ned i lasten.

Kok Hans T. Madsen skulle med båd nr. 3, og i brevet til familien skriver han senere:

“I båd nr. 3 kom først drengene, som tog situationen med forbavsende overlegenhed, derefter nogle maskinfolk og restaurationsfolk. Jeg var een af de sidste, der gik i båden.

Båden kom meget fint ned på vandet, men ulykkeligvis blev fanglinen, der var fastgjort til skibet, ikke kappet rettidigt, og båden blev med voldsom kraft kastet ind på dækket midtskibs. Den landede på lastelugen, som knækkede. Mange af de ombordværende blev skyllet ned i lasten, mens andre blev skyllet over bord.

Jeg selv følte, at jeg ville blive knust og fik mig kastet ud af båden. Så blev jeg af søen skyllet hen til en dør, som førte ind til salonen, som er i tre etager. Jeg kunne ikke få døren op, men måtte klamre mig fast til håndtaget, da den ene sø efter den anden ville trække mig ud på dækket, og hullet ned til lasten var lige overfor.

Vandet steg imidlertid hurtigt, så jeg kravlede op på håndtaget og stemte skulderen mod loftet. Da vandet nåede mig til brystet, gav døren efter, og jeg blev skyllet ind i salonen og op ad trapperne til 1. etage. Vandet steg stadig hurtigt, og efterhånden var jeg nået helt op. Her var køjerne lukket, og vandet pressede allerede hårdt på udefra.

Jeg var nu klar over, at jeg ikke kunne slippe ud herfra og at om få minutter ville skotterne give efter og vandet styrte ind. Selve vandpresset fremkaldte en hylen omtrent som når en flyvebombe falder.

Mærkelig nok var jeg ikke bange. Der

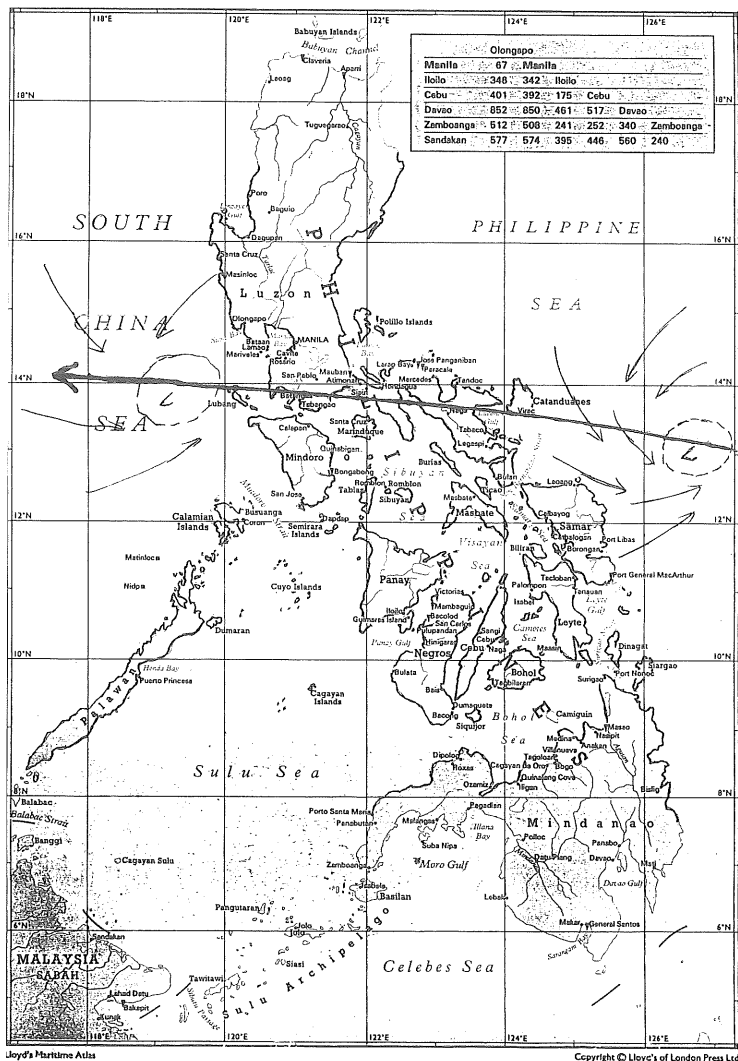
stod en dejlig radiogrammofon i salonen, og jeg tænkte på, at det var synd, at så mange dejlige ting blev ødelagt.

Så gav skottet efter, og vandet strømmede ind, så jeg kun havde hovedet over, og det rørte ved loftet. Jeg var på dette tidspunkt lidt ræd, ikke for at dø, men for smerterne. Jeg tænkte: “Nu skal vi se, om druknedøden er så let, som man siger. I hvert fald er det vist bedst, at du får det overstået så hurtigt som muligt og ikke kæmper for meget imod”.

Netop da krængede skibet over, og alt det vand, der var i salonen, væltede ud over siden, og jeg blev skyllet med og langt væk fra skibet, som jeg i øvrigt ikke så mere. Jeg kunne lige så godt have slået hovedet mod døren eller andet ved denne lejlighed, men undgik det heldigvis”.

En af de andre i båd nr. 3 var tjener Jørgen Rasmussen. Han sad i bådens agterende, og da båden blev knust, faldt han ud på dækket. Herfra løb han op på båddækket og sprang i vandet, hvor det lykkedes ham at få fat på noget vraggoods, som han kunne klamre sig til. Den følgende morgen - 10 timer efter grundstødningen - blev han reddet af nogle indfødte i en udriggerkano.

Forskibet sank nu hurtigt, hvorfor 15-20 af de ombordværende søgte hen agter og udløste Redningsflaaderne. Klokkeren 20.15 sank KINA paa 11 Grader og 58 Minutter N. Br., 124 Grader og 20 Minutter Ø Lgd. ved SØ-Kysten af Camandag Øen, 4 Mand bjærgede sig om Bord i Malerprammen og naaede i Land ved Binalio Point den 26/12 Kl. ca. 02.00, 7 Mand bjærgede sig paa en af Redningsflaaderne, 2 af de 7 Mand forlod



Flaaden Kl. 22.40 og svømmede til Land, der var i sigte. Ca. en Time senere skildtes Flaaden i to Dele i den høje Sø med 3 Mand på den ene Del og 2 mand paa den anden Del. De tre Mand naaede den 26/12 Kl. ca. 10.00 i Land ca. 40 Km Nord for Calbayog. Den ene af de to Mand paa den anden Del af Flaaden forsvandt, medens den anden den 28/12 Kl. ca. 16.00 kom i Land paa øen Capul.

(Fra søforhøret)

Smører Magnus Nielsen Lund var blandt de 7, der reddede sig op på flåden. Da den gik i stykker, blev han kastet i vandet og begyndte at svømme mod land, som han lidt tidligere havde fået øje på.

“Jeg blev ved med at sige til mig selv: “Ta’ det nu roligt, det går nok!” Og endelig fandt jeg en luge og kom op på den. Da jeg havde sundet mig lidt og kunne se land forude, gik jeg atter i baljen og svømmede indad det bedste, jeg havde lært. Jeg var bange for, at nogle store fisk, som jeg så, skulle være hajer, og jeg sparkede godt fra mig. Omsider blev jeg slynget ind på en klippekyst og op på en afsats 3-4 meter over vandet”.

Bådsmanden, der også var på flåden, var den ene af de to, der drev bort på den anden del af flåden. Hans kammerat forsvandt efter nogen tids forløb, og selv drev han videre i ca. 3 døgn, indtil han endelig blev skyllet op på stranden på en ubeboet ø. Her opholdt han sig i 14 dage og levede af muslinger og kokosnødder og hvad han ellers kunne finde af spiseligt. Til sidst blev han fundet af nogle indfødte fiskere, der bragte ham med til deres egen ø, men da der ingen forbindelser var fra denne ø til omverde-

Ca. en fjerdedel af de opståede taifuner i området omkring Philippinerne holder en kurs, der bringer dem tværs over ørgrupperne - som vist på kortet - men langt de fleste taifuner går udenom. *Approximately one quarter of the typhoons arising in the area around the Philippines follow a course which takes them straight across the islands - as shown on the map, - but by far the majority miss the islands entirely.*

nen, kunne der ikke gives besked om hans redning. Derfor blev bådsmænd Hansen i første omgang regnet for omkommet.

1. styrmand Chr. Dahlberg, 3. styrmand Robert Mortensen og matros Skaft Nielsen var om bord på den del af flåden, der nåede land på øen Samar en halv snes kilometer nord for Calbayog. Chr. Dahlberg begav sig på vej langs stranden til Calbayog, hvor det norske skib SAMUEL BAGGE lå. Herfra lykkedes det pr. radio at komme i forbindelse med Manila radio, der blev underrettet om redningen. I de kommende dage blev eftersøgningen efter de andre besætningsmedlemmer ledet fra SAMUEL BAGGE, og det var også her om bord, at de redede blev samlet, indtil videre transport kunne finde sted.

I eftersøgningen deltog mange skibe og mindre både og også 13 amerikanske fly.

Da KINA gik ned, var kok Hans Tage Madsen blevet kastet i vandet. I brevet til sin familie i Danmark beskriver han de følgende timer således:

“Taifunen rasede stadig, og det blev selvfølgelig et hårdt job, men nu - da jeg ved at bruge mine kræfter - selv havde lidt indflydelse på, om jeg skulle nå land eller ej, blev jeg storoptimist. Jeg fik fat i et bræt, som - når jeg selv hjalp lidt til - kunne holde mig flydende. Utallige gange blev brættet vendt rundt af de kraftige bølger, og jeg blev smidt under vandet, men jeg kom op igen ligesom en prop. Jeg sagde til bølgerne: “Nå, så det tror du, men du kan tro, det bliver en gammel løgn”. Brættet holdt jeg hele tiden krampagtigt fat på.

Efter en time mødte jeg tjener Rasmussen, der var i samme situation som jeg. Vi

talte om, at stormen nok var ved at tage af og at vi nok skulle klare det. Derefter førte bølgerne os fra hinanden igen.

Da der var gået omkring 3 timer, så jeg land, men nu vendte bølgerne og gik langs med landet i stedet for som tidligere ind mod land. Det var derfor, at de andre var så længe om turen. De havde ikke kræfter til at bryde igennem bølgerne. Selv arbejdede jeg mig nu langsomt tættere mod land samtidig med, at stormen drev mig langs med landet i retning af Stillehavet. Efter ca 3-4 timer kom der et oversøisk skær i vejen for mig. Farten var stor, og jeg kunne risikere at blive knust mod skæret. Jeg så derfor ingen anden udvej end at give slip på brættet og med kraftige svømmetag undgå at ramme skæret.

Nu havde jeg intet bræt længere. Jeg har glemmt at fortælle, at samtidig med, at jeg så land, blev mit højre ben ramt af noget vragegods, som blev slynget imod det, så det kom i klemme. Det var derved, at det brækkede, men heldigvis ikke helt over, så jeg var stadig i stand til at bruge benet.

Jeg svømmede nu en times tid uden bræt og så, at hvis jeg lagde alle kræfter i, ville jeg kunne nå ind til land. Jeg var kommet ind i en bugt og kunne måske undgå at blive ført ud i havet af strømmen. Samtidig fik jeg øje på et nyt bræt og fik fat i det.

Et kvarter efter var jeg igennem brændingen og oppe på den flade strand. Først nu opdagede jeg, at mit ben var brækket. Jeg kravlede op på stranden og råbte til nogle nonner, der stod i nærheden, men de løb deres vej. Så kom nogle hunde, der med deres rasende gøen ledte nogle mennesker med lygter frem til mig. Jeg blev båret ind i



De overlevende fra forliset blev senere fløjet til Manila, hvor de - som det ses på fotografiet - fik fast grund under fødderne. Flyets slogan er meget apropos.

The survivors of the wreck were later flown to Manila, where, as the photograph shows, they got their feet on dry land. The slogan on the side of the plane is very appropriate.

en hytte, hvor der var mange mennesker. Manden tog mit tøj af og hjalp mig i noget tørt. Imedens lavede kvinderne kaffe og redte en seng til mig, og få minutter efter lå

jeg i sengen og fik varm kaffe og rå æggeblomme.

Datteren på ca. 17 år spurgte mig ud på engelsk, stak mig en kæde med et lille kors i hånden og pylrede om mig med en moderkærlighed uden lige.

Således havde jeg det i to nætter og een dag. Både manden, sønnen, datteren og endnu to unge piger vågede over mig dag og nat. Jeg havde stærke smerter i benet og sov slet ikke”.

Hans Tage Madsen blev senere transporteret til en anden plads, hvor andre overlevende fra forliset opholdt sig. Senere blev de alle fløjet til Manila, hvor Hans Tage Madsen blev indlagt på hospitalet.

Et af de andre besætningemedlemmer, der også havde været med den forliste redningsbåd nr. 3, var matros Spuur Hansen. Da redningsbåden var blevet kastet ind på lastelugen, fik han sin ene hånd i klemme, inden han blev skyllet over bord. Han begyndte at svømme bort fra det synkende skib og ind mod nogle lys, som han mente at kunne se i det fjerne. Han var - som alle de andre - iført redningsvest, men svømmningen bevirkede, at redningsvesten gnavede ham under armene, så han blev hudløs. Det lykkedes ham dog ved hjælp af sin livrem at få anbragt redningsvesten, så den ikke længere gnavede så slemt.

Da det blev lyst om morgenen den 25. december - dagen efter forliset - var han drevet ind i en bugt ved en ø. Han kunne se nogle af de indfødte stå foran deres hytter, og han råbte og vinkede for at fange deres opmærksomhed, men forgæves. Så førte strømmen ham ud af bugten igen og videre ned langs kysten.

Efter at have opholdt sig i vandet i 16-17 timer blev han endelig opdaget. Det var nogle af de andre reddede, der inde fra kysten fik øje på ham, og kort tid efter var han reddet om bord i en kano.

Det viste sig senere, at hans håndrod var blevet knust.

Ministeriet maa antage, at Forliset skyldtes Vejrforholdene.

(Fra søforhøret)

Efter forliset er det spørgsmål blevet rejst, om KINA var gjort søklar ved afsejlingen fra Tabaco. Hertil erklærede 1. styrmand Chr. Dahlberg, at skibet havde været gjort søklar, d.v.s. at lugerne havde været dækket over med skærstokke, lugedæksler og presseninger, og lossebommene var lagt ned.

Normalt vil en skibsfører, der modtager et taifunvarsel, søge så langt bort fra taifunens kurs som muligt og helst så langt til søs, at skibet er godt klar af land.

Kaptajn Aage Hjernum på KINA gik ikke til søs med skibet, men søgte ind gennem San Bernadino strædet for at komme i læ af øen Samar. Det skyldtes ikke dårligt sømandsskab, men en fejlvurdering af de meteorologer, der fulgte taifunens kurs. De havde forudsagt, at taifunens centrum ville bevæge sig mod nord og forblive øst for den philippinske øgruppe. Med en sådan forudsigelse var det klogt af kaptajn Hjernum at søge læ ved Calbayog, hvor man ville kunne forvente en - ganske vist kraftig - vind, men der ville være læ for søen. Men nu fortsatte taifunen sin kurs tværs over øgruppen mod det sydkinesiske hav, og det blev skæbnesvangert for KINA.

Desuden viste det sig senere, at de amerikanske meteorologer havde fejlvurderet taifuncentrets hastighed. Taifunen var ca. 6 timer længere fremme end forudset, da KINA afgik fra Tabaco.

Kilder:

Referat af søforhør afholdt den 20. januar 1948.
Dagbladet Politiken, december 1947 og januar 1948.
Dagbladet Berlingske Tidende, december 1947 og januar 1948.
Dagbladet Fyens Stiftstidende, december 1947 og januar 1948.

Dagbladet Svendborg Amtsavis, december 1947 og januar 1948.
Tidskriftet "Vikingen", februar 1948.
Uddrag af private breve.

The Wreck of the M/S KINA in the Philippines

Summary

The M/S KINA, which was owned by the East Asiatic Company (ØK), was wrecked on December 25th 1947 in the Philippines with the loss of 34 lives.

The KINA was on its way from Japan to Europe and had already called at various Philippine harbours to load copra. On arrival in the town of Tobacco on December 23th the ship received the first typhoon warning over the radio. The ship finished loading its cargo in Tobacco on December 24th and after the captain had consulted the Philippine pilot the ship sailed to a supposedly more secure anchorage outside the town of Calbayog.

The KINA arrived at this anchorage on the afternoon of December 25th. The wind had increased to fresh gale force and visibility was greatly reduced. At 19.00 the ship hit a sunken rock and started to take water in the forebody. Captain Hjernum gave orders to send out emergency signals and to prepare to launch the lifeboats.

Boat no. 1 with 11 passengers and 3 crew members was launched successfully and landed the next morning on the island of Samar.

Boat no. 3 with 30 people on board did not make it free of the sinking ship, but was instead lifted up by a heavy sea and washed onto the deck of the KINA where it fell down and was smashed against the cargo hatch. Most of the people on board were thrown down into the hold while others were washed overboard.

Boats no. 2 and 4 could not be launched because the ship had a heavy list. Therefore some of the remaining crew members jumped into the sea and clung to a life raft or a piece of wreckage. After many hours in the heaving ocean most of them were driven in to the coast, where they were saved by the natives who lived there. The ship's boatswain was not found until 14 days after the shipwreck. He had driven ashore on an uninhabited island.

Later it was revealed that the American meteorologists who were on weather duty in the area had misjudged the direction which the typhoon would take, and that the typhoon was about six hours further forward than predicted when the M/S KINA left Tobacco.