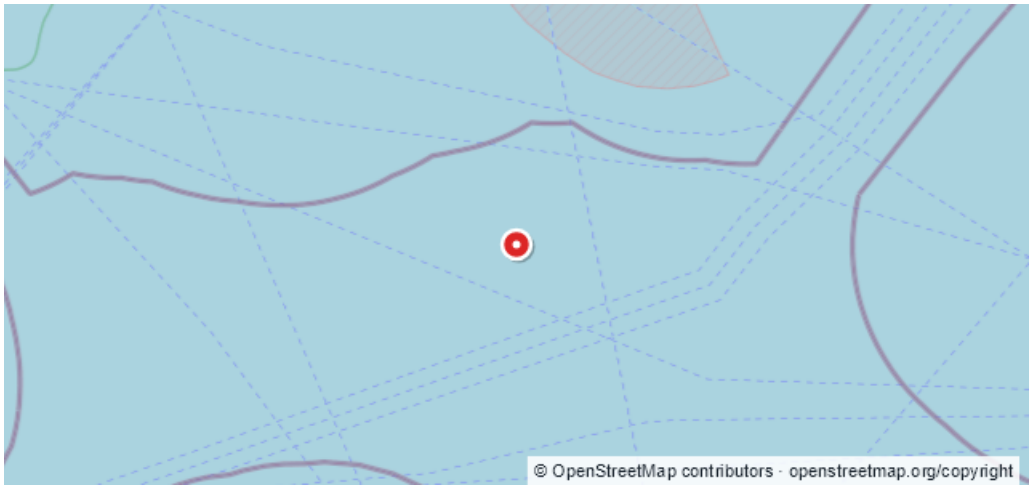
John Brinckman S/S

ID: 1029 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/1029

Position & Dybde



WGS84 · Beregnet WGS84-visning
55:05,922N 13:45,424E

ED50
55:05,975 13:45,490

Dybde (top)	Dybde (bund)
42 m	**47 m**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**33,8 km**

Beskrivelse

Kilde:$.Allan Jensen Ovenstående GPS position er sikker, men DykInfo redaktionen ved ikke om positionen er med Datum ED 50 eller WGS 84. Tysk dampskib på 186 brt 34,72m x 6,83 m bygget 1899 hos St□lcken Sohn under navnet Gertrud. Sank natten mellem 14 og 15.10.1926 under storm på rejse fra Rostock til Libau. JOHN BRINCKMAN er et mindre fragtskib på 186 BRT. I vragets agterende er alt et virvar af stålplader, bjælker og løse vragdele. Hele agtervraget er fuldstændigt ødelagt og sammensunket. Vragets midt- og forskib er nogenlunde intakt. Vraget ligger ret på kølen med nogen hældning til bagbord og mod agter. Fint vrag, men ligger ret dybt for almindelig dykning med luft. Absolut ikke et vrag for begyndere! Kilde:$.Artikel af Flemming Stidsen i Dyk nr 3-99 I starten af august 98 var vi atter taget af sted på vragtur med dykkerskibet Bontia. Vejret var nu bedre end sidst og vi var efterhånden i god dykkermæssig kondition. Efter vores vellykkede delfindyk på vraget af ARES (se DYK nr. 1/97) var forventningerne til turen naturligvis også højnet og da vi næppe kunne regne med igen at møde delfinen, var der kun en ting, som kunne måle sig med denne uforglemmelige oplevelse: Vi måtte ned og udforske et jomfruvrag. Jomfruvrag Et jomfruvrag er et skibsvrag, der aldrig har været dykket på eller bjærget fra - et vrag, som har ligget uberørt på havbunden siden det gik ned, oftest under dramatiske omstændigheder. Et sted, hvor tiden siden da har stået stille bortset fra, at havet lidt efter lidt har nedbrudt vraget - og hvor fisk og planteliv har indtaget stedet som bolig. At udforske et sådant vrag bliver regnet for en af de største oplevelser, man som sportsdykker kan komme ud for, men desværre bliver mulighederne stadig mindre. Med sportsdykningens store udbredelse og det forbedrede navigations- udstyr er mange vrag efterhånden fundet og når først et vrag bliver alment kendt og ofte får besøg af dykkere forsvinder det jomfruelige. Påbinding (opankring) af større dykkerbåde til et gammelt og gennemtæret vrag kan være en hård belastning. Mange vrag er desuden nedsprængt af hensyn til skibstrafikken eller af professionelle vragdykkere for at bjærge lasten. En del vrag får overbygning og andre højere dele revet væk af fisketrawl, som kommer for tæt på. Man skal derfor stadig længere væk eller ud på dybere

vand for at støde på jomfruvragene, så kursen blev derfor sat mod den dybere del af <stersøen sydøst for Trelleborg, hvor en del skibe i tidens løb er gået ned i minefelterne fra Første-og Anden Verdenskrig. Det første vrag, vi skulle dykke på, var dog ikke helt jomfrueligt. Det var fundet året inden og fra inskriptionen på klokken vidste man, at det var vraget af JOHN BRINCKMAN - et mindre fragtskib på l86 BRT., som forliste i stormvejr natten mellem den 14. og 15. oktober 1926 og som nu ligger nogenlunde intakt på 47 meters dybde. Kampe torsk Da vi nåede frem til positionen og fik udslag på ekkoloddet blev markeringsbøjen smidt og første hold hoppede i vandet for at binde bundtovet fast på vraget. Imens gjorde vi andre os klar til dykning. Efter et stykke tid kom første hold op og fortalte, at der var bundet fast til et spil på fordækket ved lastrummet og at sigten var god, så jeg tog Nikonos-kameraet med. Vi hoppede i vandet og fulgte tovet ned i det grønne dyb, som hurtigt blev mørkere efterhånden, son vi kom dybere ned. På 30 meters dybde var vandet mere sort end grønt og det eneste vi ser er tovet, som forsvinder ned i det sorte dyb. <jnene kan ikke nå at vænne sig til det tiltagende mørke og det føles faktisk lidt uhyggeligt, når man ikke rigtigt kan se, hvad der venter en forude. Langsomt dukker omridset af en stor mørk genstand op af dybet og vi lander på vraget på cirka 40 meters dybde. Vi afbalancerer os og kigger rundt for at få overblik over vraget. Ude til den ene side kan vi se rælingen. Vi svømmer derud og følger denne agterud langs styrbordsside. Lidt efter når vi til overbygningen, som er intakt bortset fra, at selve styrehuset mangler, hvilket ofte er tilfældet. De bliver enten trukket af, når skibet synker eller revet af, når et fisketrawl pløjer sig hen over vraget. Vi fulgte overbygningen agterud og passerede flere koøjer til vi kom til den bagerste del af vraget. Her var alt et virvar af stålplader, bjælker og løse vragdele. Hele agterskibet var fuldstændigt ødelagt og sammenfaldet, som var det ramt af en mine. Midt i virvaret lå en rund genstand, hvorfra der stak nogle stænger ud. Jeg svømmede ned og kiggede på objektet. Jeg kunne ikke umiddelbart se, hvad det var til trods for, at jeg længe undersøgte genstanden. Dybden var her cirka 45 meter, men jeg følte mig helt klar i hovedet uden tegn på dybderus. Da jeg ikke kunne blive klar over, hvad det var, tog jeg derfor et foto af genstanden. Så kunne jeg altid senere få det opklaret. Vi svømmede atter op på den intakte del af vraget og fulgte bagbordsside af overbygningen fremefter. Pludselig var der noget, der bevægede sig inde under det delvis gennemtærede dæk. I et kort øjeblik troede jeg, at det var makkeren, der var svømmet ind under dækket, indtil jeg blev klar over, at det var en kæmpestor torsk, som gemte sig under dæksbjælkerne. Den lå under tre dæksbjælker og hovedet stak frem foran den forreste bjælke og halen et godt stykke bagud fra den bagerste, så den var mindst 1,5 meter lang. Det var den største torsk, jeg nogensinde havde set. Den var større end kæmpetorsken på vraget af FREDERIK oppe ved Anholt. Jeg rettede kameraet mod den for at tage et foto, men den ville åbenbart ikke fotograferes og begyndte at svømme fremefter under dækket. Jeg fulgte efter ovenover, så godt jeg kunne og da den pludselig med stor fart svømmede op gennem et hul i dækket lige foran mig, trykker jeg på udløseren. Det gav et ryk i torsken, da blitzlyset ramte den og den forsvandt ud over skibssiden uden, at iler var mulighed for at tage flere fotos. Dybderus Jeg havde glemt alt om tiden og opdagede først nu, at computeren stod og blinkede deko, så det var tid til at finde tilbage til bundtovet. Vi fulgte bagbordsside fremefter forbi lastrummet og kunne snart efter atter se bundtovet. Jeg svømmede lidt op over dækket og langsomt frem mod tovet mod den svage strøm. Her oppefra var der en god udsigt over forskibet, som slet ikke virkede mørkt og dystert - nu, hvor øjnene havde vænnet sig til mørket. Sigten i vandet var god, cirka l5 meter og jeg så, at vraget lå med nogen hældning til bagbord og mod agter. Ude til bagbordsside kunne jeg se den lyse havbund, som forsvandt i det dunkle, grønne mørke. Det så næsten ud som om, at skibet sejlede hen over bunden, sådan som jeg så vraget i fugleperspektiv. Jeg følte mig som en havmåge, der svævede hen over skibet, mens det stred sig gennem bølgerne på det oprørte hav. En følelse af opstemthed og tilfredshed bredte sig i kroppen. Jeg havde slet ikke lyst til at svømme op, tværtimod havde jeg mest lyst til at svømme ned og undersøge masten, som lå ud over siden og forsvandt ned i bunden. Måske sad toplanternen stadig på den? Pludselig var der noget, der oplyste mig. Det var min makker, som lå højere oppe på bundtovet og lyste ned på mig med sin kraftige dykkerlampe. Han signalerede, at jeg skulle komme op, men hvorfor skulle jeg dog det - nu havde jeg det jo lige så dejligt og der var stadig masser af luft tilbage. Et kig på computeren fik mig imidlertid til at skifte mening. Det var nok bedst at komme op og få påbegyndt dekompressionen, selv om jeg ikke havde meget lyst til det. Efter dykningen blev jeg klar over, at kvælstoffet nok havde haft en vis indvirkning på denne dykning, men jeg blev først rigtig klar over, at jeg havde haft dybderus, da jeg fik filmen fra undervandskameraet fremkaldt. Jeg kunne med det samme se, at den mærkelige runde genstand agter i vraget, som jeg havde taget et foto af, var en gammeldags, rund træstol, der lå med benene vejret. Så når nogle dykkere kommer op fra en dyb dykning og siger, at de ikke har

haft dybderus, kan man ikke uden videre stole på, at det er i overensstemmelse med sandheden. Det fik vi bekræftet ved en senere dykning på et mere dybtliggende vrag. Første dykker kom op fortalte, at der var bundet fast på fordækket. En dykker mente, at det var på agterdækket og tredje mand havde overhovedet ingen mening om, hvor der var bundet fast til vraget. Han kunne i øvrigt ikke huske ret meget om dykningens forløb, men han mente dog ikke, at han havde haft dybderus (c)Rettet den 22/08-1999. ANDERS CLAUSEN ### Svensk kildeopdatering fra Fornsök **Registrering:** RAÄ L1934:3861 **Kilde:** Riksantikvarieämbetet, Fornsök (CC0 1.0) **Dato:** 01-01-1934 **Kildens position (WGS84):** 55:05,950N 13:45,415E [Åbn den originale registrering i Fornsök](https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/9426cc14-03db-43df-96a0-928f2026ef4c) ### Dansk sammendrag af opdateringen S.S John Brinckman var en 35 meter lang tysk damper, der forliste i 1926. Vraget står ret på kølen med en mindre slagside. --- ### Svensk originaltekst fra Fornsök **Beskrivelse:** Fartygslämning, uppgift om. Bestående av en 35 m l tysk ångare, förlist 1926. Står kölrätt med lite slagsida. **Alternative navne:** - S.S John Brinckman **Placering:** Under vand **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:** Ukendt — Uppgift saknas **Skadestatus:** Okänd — Uppgift saknas **Egenskaber:** - Framdrivning: Maskin **Publiceret:** 20-10-2021 **Senest ændret:** 20-10-2021 **Registreringsgrundlag:** Fastighetskartan/utskrivet ortofoto **Målemetode:** Manuell inprickning **Positionsfejlmargin:** 10 m **Indlæsningsusikkerhed:** 10 m ### Kildeopdatering fra UKHO / EMODnet **Registrering:** UKHO 31971 **Hentet:** 06-11-2026 **Kilde:** UK Hydrographic Office via EMODnet Human Activities. **Dansk AI-referat** Den muligvis identificerede forreste sektion af den svenske trawler Borno knytter sig til et forlis den 20\. januar 1982\. I tåge blev trawleren skåret over ved en kollision med det russiske motortankskib Igrim, efter at tankskibet var blevet viklet ind i fiskefartøjets net\. Forsektionen sank, mens agtersektionen blev bugseret til et sted, der i kilden kun er angivet som »YS«\. En indberetning fra januar 1982 placerede kollisionen omtrent ved 55°04′00″N, 13°40′00″Ø\. I 1989 blev et vrag med angivelsen 38 m rapporteret ved 55°05′53″N, 13°45′32″Ø; kilden bekræfter ikke, at det er Bornos forsektion\. Desuden er dybdefelterne angivet som 42 og 44 uden oplyst enhed eller nærmere betydning\. [UKHO 31971\: BORNO \(FOR'D SECTION\) \(POSSIBLY\)](/vrag/1029/kilder/78f589d9-2ffe-4437-9ca4-24d7728380be?revision=9cdd9326-0e31-4c69-9c27-5aed671e9fa6) — originaloplysninger, kildehenvisning og licens. Contains public sector information licensed under the Open Government Licence v3\.0\.
[maritime-78f589d92ffe44379ca424d7728380be-9cdd93260e314c699c275aed671e9fa6-reference]: #
[maritime-78f589d92ffe44379ca424d7728380be-9cdd93260e314c699c275aed671e9fa6-summary]: #

Sidst rettet af: twm Dato: 07-11-2026

Billeder (2)




Kommentarer (1)

Andy 13-03-2006

Säker position på 55:05´950 - 13:45´415 (WGS 84)