Baltic

ID: 1234 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/1234

Position & Dybde



WGS84	
55:15,582N 12:35,047E	
ED50	
55:15,619N 12:35,139E	

Dybde (top)	Dybde (bund)
20 m	**27 m**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**8,8 km**

Beskrivelse

Tilføjet WGS84 position fra vragguiden bruger: Andy 13-03-2006 17:32:19 Säker position 55:15,582 - 12:35,047 (wgs84) Rettet af Torben Wind Meyhoff Kilde:$.Dana GPS 55.15.619 12.35.139 55.15.63-67 12.35.09-25 Vragretning N-S Kilde:$.EFS 1993 pkt. 471 pos 55.15.612 12.35.118 Skibet Baltic var en 4-mastet bramsejlskonnert af træ der forliste 2/10-1939. Den var 52.24 meter lang, 10.29 meter bred og med en dybde på 3.44 meter. Baltic var målt til 451 BRT. Skibet var ved forliset lastet med 500 tons sortflint fra Strøby Ladeplads til svensk havn. Søndag d 1 okt 1939 måtte skibet ankre og afvente tysk minelods gennem minefeltet mellem Falsterbo og Møen . Vejret var dårligt og mandag mellem kl. 10 og 11 sank skibet efter at være hugget læk af ankerkæden. Alle ombord blev reddet af et nærligende tysk vagtskib, som senere blev taget i land af lodsen i Rødvig. Kilde:$.Klaus Hansen, Gladsaxe: 20 ÅR MED VINDEN SOM DRIVKRAFT Baltic var et firmastet sejlskib bygget på <landsøerne i 1919. Baltic fik ikke installeret hjælpemotor, som mange andre sejlskibe. Dette var måske medvirkende til, at skibet sank i sidste halvdel af 1939, mens det lå for anker og ventede på lods og bugserhjælp ved minefeltet mellem Falsterbo og Møen. Baltic løb af stablen på rederiet AB Balticæs værft i september 1919, værftet lå i Lemland. Skibet kom ud på sin første rejse i begyndelsen af maj 1920. Kaptajn A. Alexanderson førte skibet på dets første rejse fra Mariehamn via R"fs" til Casablanca. Her ankom man midt i august, og efter et anløb af havnebyen Rabat gik turen til Portugal, hvor man i Setubal fik en ladning salt og kork bestemt for København og Visby på Gotland. Baltic sejlede fra Setubal sidst i oktober og ankom til København i begyndelsen af januar 1921 - i slutningen af måneden nåede man så Visby, hvor skibet blev lagt op for vinteren. De følgende år sejlede Baltic mellem havne i Rusland, Sverige, England og Danmark. I november 1923 blev det atter lagt op, denne gang i Mariehamn, hvor det lå hele det følgende år, og kaptajnen gennem de sidst tre år tog anden hyre. Skibsreder Gustaf Erikson køber Baltic Den nye ejer var storreder og efter købet af det lille skib, ejede han 16 fartøjer på i alt 46.700 ton dødvægt. Af disse var Baltic med sine 750 det mindste, medens Lawhill med sine 4.600 var flådens største. Balticæs første rejse efter oplægningen gik til Nystad

for kalfatring og bundmaling derpå til Torneå for en last træ til Greath Yarmouth i England. Sejlads med tømmer fra svensk, finsk og russisk havn til England blev for de kommende år skibets faste fart. England brød i mellemkrigsårene meget kul til eksport, og da landet ikke selv havde træ nok, måtte man importere tømmer til afstivning af minegangene. Og nord-Skandinavien samt Rusland var leverings dygtig til billig pris. I oktober 1927 blev Baltic ramt af sit første uheld. Under losning i Plymouth væltede skibet under lavvande, hvor det kom til at stå på bunden, så det måtte i tørdok. I begyndelsen af juni - året efter- blev skibet skadet af is i passagen mellem Bottenhavet og Bottenbugten og måtte søge til den finske havn Waasa for reparation. Man tog vanskelighederne, som de kom og sejlede videre. De følgende år forløb uden større begivenheder, men sidst i 1931 løb skibet ind i en storm som fejede en del af dækslasten over bord og slog skibet læk, så kaptajn Lindfors måtte søge nødhavn i Gøteborg. Skibet kunne dog fortsætte rejsen, og midt i december var man tilbage i Mariehamn, hvor man lagde op for vinteren. I 1936 overtog Gustaf Erikson ledelsen af rederiet AB Baltic (som tidligere havde ejet Baltic), men samtidig var det, som om skibets uheld blev ført over på Erikson, et af hans største skibe, Herzogin Cecilie, strandede i Starhole Bay, England, og blev vrag. Samme år blev han dømt til at betale en erstatning på 45.132,- kr. til den danske stat for brud på telegrafkablet mellem Danmark og Sverige, som et af hans skibe havde revet op et par år forinden. For Baltic blev det til et farvel til farten på England, i stedet sejlede skibet til havnene København, <lborg og <rhus. Denne sejllads varede til midt i august 1938, hvor man lagde skibet op i Nystad. Det var blevet sværere at konkurrere med de skibe, der havde fået ilagt motor. Nye ejere og forlis Baltic lå oplagt i Nystad langt ind i det nye år, i den tid skiftede skibet ejer, idet købmand Frans Koskinen og kaptajn Wid- berg overtog det sammen med Werner Jokela for 150.000,- finske mark - 100.000,- mark blev betalt ved overdragelsen, resten skulle betales november samme år. De nye ejere overtog Baltic liggende i havnen ved AB Nystads Slip & Mekaniske Værksted. Man overtog også kontrakt på levering af 2 ladninger tømmer til Nørresundby Tømmerhandel. Hvornår Baltic lagde ud igen er ukendt, men så sent som midt i juni synes skibet stadig at ligge i Nystad. Om begge laster blev leveret til Nørresundby er uvist, men sidst i september afsejlede man til Strøby Ladeplads, hvor man skulle indtage 500 tons sort-flint fra Dansk Flinteks- port til Gustafberg, derfra skulle man tilbage til Nystad. Så skete forliset! Om rejsen og forliset afgav kaptajn Pentti L"hteenm"ki søforklaring hjemme i Nystad den 5. oktober - 3 dage efter at skibet var sunket. Af denne fremgår det, at man nåede Strøby Ladeplads den 25. september og var færdig med at laste den 30te. Da det tyske minefelt ikke kunne passeres i mørke, ventede man med afsejling til næste dag. Som sejlskib måtte Baltic ikke selv gå gennem minefeltet, man måtte derfor ankre op og afvente bugserbåd. Sidst på dagen blæste det imidlertid op til storm, man forsøgte at lette for at finde en bedre ankerplads - det blev opgivet, så man forblev på stedet for at afvente bugserbåden. Denne kom imidlertid ikke, og samtidig var stormen steget i styrke. Da søen nu slog ind over forskibet, måtte pumperne bemandes. Tidligt på morgenen - 2. oktober - var skibet slået læk og havde taget så meget vand ind, at man måtte sende nødsignaler. Et tysk krigsskib ankom til stedet, situationen var nu så kritisk, at skibet kunne synke hvert øjeblik. Besætningen måtte forlade skibet, og blev samlet op af krigsskibet. Stormen gjorde ethvert forsøg på at redde Baltic umuligt - skibet sank 3 timer efter. Senere på dagen lykkedes det lods Hansen fra Rødvig at få Balticæs besætning - 8 mand og 2 kvinder - bragt i land. I forklaringen gør kaptajnen opmærksom på, at man ikke fik reddet andet end skibets dagbog, som grund opgav han det hårde vejr, og at man ikke fik den hjælp, man havde bedt om. Dykkerundersøgelse i 1992, 53 år efter forliset. Vandet er sigtbart, man kan man tydelig se vraget stående med slagside til bagbord - og med fald frem mod forskibet. Agter er dæksplanker og det meste af rælingen intakt, også lugerne er intakte. Men hele forskibet er knust og ligger i en forvirret masse, vraggods ligger strøget rundt. I vraget ses endnu det lille spil, det står som den gang, det blev anvendt til at sætte de mange sejl. Skibets træværk synes stadig at være stærkt - selv efter de mange år på havbunden. Efterskrift Det er bemærkelsesværdigt, at et sejlskib kunne gøre sig gældende som fragtskib så længe og i en tid, hvor mange sejlskibe blev hugget op eller fik isat motor. Men Baltic kunne ved dygtigt sømandsskab og fornuftige redere i 20 år besejle Atlanten, Nordsøen og Østersøen indtil forliset ved det tyske minefelt. (c)Rettet den 09/06-1997. ANDERS CLAUSEN ### Kildeopdatering fra UKHO / EMODnet **Registrering:** UKHO 31920 **Hentet:** 21-09-2026 **Kilde:** UK Hydrographic Office via EMODnet Human Activities. **Dansk AI-referat** BALTIC var et finsk sejlskib på 451 bruttoton, som den 2\. oktober 1939 gik tabt efter at være sejlet på en mine i Øresund, ifølge Lloyd’s War Losses\. Den 1\. november 1939 blev skibet indberettet sunket på den historiske position 55°15′42″N, 12°35′12″E; positionen var angivet som ubekræftet, og stedet var markeret med en

lysbøje\. Den 23\. november 1939 blev den mindste dybde oplyst til 15 m, og bøjen var fjernet\. Datasættet anfører desuden værdierne 18,2 for dybde og 24 for vanddybde med middelvandstand som vertikal reference, men uden angivne enheder eller nærmere forklaring\. Den nuværende status er ukendt, og oplysningerne dokumenterer ikke i sig selv en fysisk verificeret vragposition\. [UKHO 31920\: BALTIC](/vrag/1234/kilder/49248b38-5ee2-4632-a513-6e51741874ec?revision=beae2b74-2264-4c11-84b6-368247a37dd6) — originaloplysninger, kildehenvisning og licens. Contains public sector information licensed under the Open Government Licence v3\.0\. [maritime-49248b385ee24632a5136e51741874ec-beae2b7422644c1184b6368247a37dd6-reference]: # [maritime-49248b385ee24632a5136e51741874ec-beae2b7422644c1184b6368247a37dd6-summary]: #

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

Billeder (4)









Kommentarer (1)

Andy 13-03-2006

Säker position 55:15´582 - 12:35´047 (wgs84)