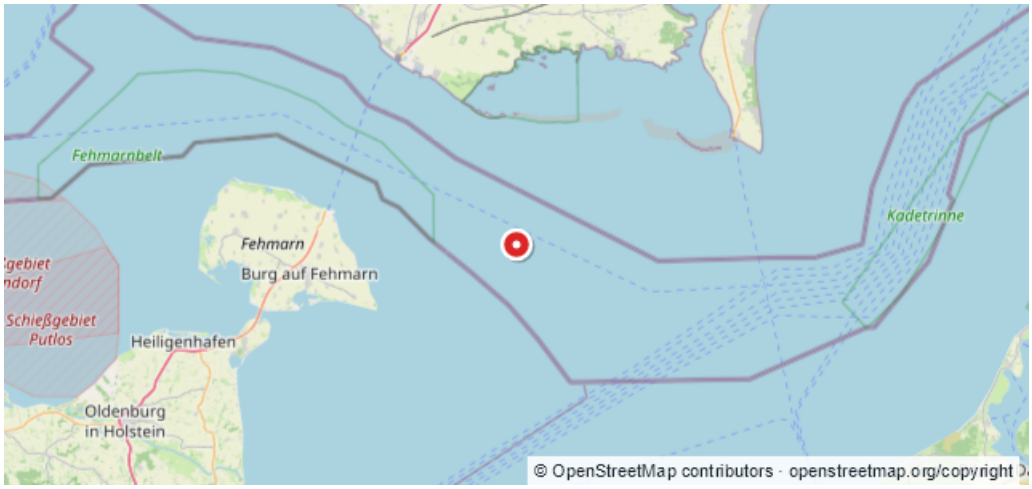
Wörning

ID: 223 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/223

Position & Dybde



WGS84 · Beregnet WGS84-visning
54:28,083N 11:33,107E

ED50
54:28,12N 11:33,18E

Dybde (top)	Dybde (bund)
18 m	**27 m**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**14,2 km**

Beskrivelse

Bubblewatchers angivne position (ikke anvendt som Vragguidens kortposition): 54.28,000 N og 11.33,000 E Væring fra Høganæs, bygget i 1898 i England under navnet "Elna" for rederiet Heimdal, København. Der er tale om en jernbygget, nittet svensk fragter på 1335 brt med en længde på 73 m og en bredde på ca. 11 m. Som fremdrift tjente en dampmaskine med 520 HK. Onsdag den 13.02.1923 blev "Elna" af sit rederi solgt til Sverige, nemlig til Fornyade Reederei AB i Høganæs. Der fik den sit nuværende navn og blev omdøbt til Væring. Væring sejlede på den minefrie tvangsrute. Nordøstligt for Fehmarn indhentede skæbnen den lille svenske fragter onsdag aften den 15. december 1948. Den kolliderede med den russiske damper "Stephan Khaturin" og blev derved så svært beskadiget, at dens rejse endnu samme dag fik en brat og uruemlig afslutning på havbunden i 27 m dybde. Væring kæntrede til bagbord og sank over bagbord bov i lobset af meget kort tid. Besætningen blev optaget af den russiske fragter. Væring transporterede stenkul fra Danzig til L'Orient i Frankrig. ![Väring for anker](/images/wreck/2842.jpg "Väring for anker") Vraget af Væring, med BSH-vragnummer 661, ligger i det nuværende mod ost lobende farvand i Fehmarn Saund. Vraget er brukket i tre dele. Boven er med ca. 30 grader hældet til bagbord, midtskibet star oprejst på kølen, og hækken ligger med ca. 45 grader til bagbord på siden. Stævnen er ved kollisionen svært beskadiget. Midtskibsområdet af vraget er næsten 57 ar efter sit forlis allerede stærkt forfaldet. Yderhuden ligger her til dels allerede ved siden af vraget. Trædækket, som engang prydede skibet, er ikke længere til stede. Agterskibet er ubeskadiget og stadig forholdsvis velbevaret. Der blev loddet en mindste dybde på 17,4 m over et gelænder på agterskibet. Den opadvendte side er stort set intakt. Da kullen blev bjærget fra lastrummet, fjernede man også nogle vragdele til skrotudnyttelse. Stævnen med den høje bak er bevaret og befinder sig bag den i fuld længde knækkede forremast. Den største del af brøn er ødelagt og ligger på bunden som en stor skrotbunke, hvori der er meget at opdage. Fra bunden rager også rester af skorstenen op, og forskellige ting fra brohustes indre ligger sikkert endnu skjult på bunden. Til dels er der også mulighed for at dykke ind under brøns rester. Agterskibet

er velbevaret, og man kan gennem den agterste nedgang komme under dæk; desværre er det dog meget trangt der. Nar man har lagt nedgangen bag sig, har man dog tilstrækkeligt med plads indeni. Uerfarne dykkere frarådes dog ubetinget denne form for vragpenetration, da sigten meget hurtigt kan forringes til absolut nul-sigt. Midtskibs findes dele af dampkedlen og den til bagbord side stuertede hovedmast. Længere mod boven ligger der ved siden af skibssiden yderligere vragdele, som vi desværre endnu ikke har kunnet identificere. Direkte på forskibet befinder sig endnu en nedgang, der dog var sparret. Her findes også dele af lastegrej (spil osv.). Vraget er, især ved hækken, bevokset med små polypper, blamuslinger og soanemoner. Der var små flokke af kutlinger og torsk at se, om end fiskrigdommen ved dette dyk ikke var særligt imponerende. Til dels er vraget stærkt tilmudret; senest ved indtrængning kan et fald i sigten til nul næppe undgas. Der kan, alt efter vindretning, optræde stærke til meget stærke strømme på næsten 3 til 5 knob (selv oplevet). Selve orienteringen er ved vraget absolut uproblematisk, dog hænger der på vraget nogle trawlnet, hvorfra der dog ikke udgar nogen akut fare. Af stenkullene, som skibet ved forliset havde i lastrummene og i skibets egne kulbunkere, er der ikke meget tilbage. Vraget ligger uden for hovedstrømsrenden, men midt i det ostøver lobende farvandsområde. Der må regnes med voldsomme lyde fra forbisejlende skibe i ringe afstand! Dette var en rapport af: Allan Jensen og Sven Gust og Peter Klink

Sidst rettet af: twm Dato: 10-09-2026

Billeder (1)

