Svendborgsund "Kystbefragter"

ID: 375 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/375

Position & Dybde



WGS84	
54:37,094N 10:08,611E	
ED50	
54:37,133N 10:08,686E	

Dybde (top)	Dybde (bund)
21 m	**Ukendt**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**7,1 km**

Beskrivelse

Kilde: Bubblewatcher Sikker position 54:37,094N 10:08,611E (Oversat fra tysk) Vraget af "Svendborgsund" hører til blandt de største vrag i den vestlige Østersø. De fleste dykkere kender det sandsynligvis blot under navnet "Svendborg". "Svendborgsund" blev bygget i Århus og fik ved en højtidelig dåb den 23. september 1964 navnet "Kenitha". Den var planlagt som et kystmotorskib – et fartøj på ca. 299 BRT og omkring 60 meters længde. Tanken var, at den skulle supplere godstransporten mellem de mindre havnebyer i Nordsø- og Østersøområdet. Et typisk fartøj for sin tid. I januar 1976 blev skibet solgt til den danske havneby Svendborg på øen Fyn og fik navnet "Hanne Stevens". Et uddrag fra det danske skibsregister fra august 1977 dokumenterer, at skibet samme måned igen blev solgt – denne gang til kaptajn Knud Olsen i Svendborg – og at det siden da sejlede under navnet "Svendborgsund". Den rejse, som desværre også blev skibets sidste, skulle for det relativt unge fartøj føre en last humle (til ølbrygning) fra Nakskov i Danmark til Ruysbrock i Holland. I nytårsnatten 1978/79 kom skibet ud i ekstremt hårdt vejr, og især isdannelsen på overbygningen gjorde situationen livsfarlig for besætningen. Besætningen forlod skibet, som sank den 2. januar 1979 cirka 9 sømil nord for Kiel Fyr. Svendborgsund ligger omtrent 4,60 sømil nordøst for Damp på en maksimal dybde af 24 meter over en meget mudret bund. Skroget ligger med kølen opad og er i Østersøens halvmørke skråt tiltet ca. 30° til 35° til siden. Man kan se forstævnen med den anker, der stadig sidder på sin plads, og man kan også se skibsnavnet. Skroget er rigt bevokset med bløddyr og havliv, og man kan betragte rorbladet med roret – et motiv, der giver rigtig gode muligheder for fotografering. Tidligere var dette motiv endnu bedre, fordi propellen stadig sad på. Desværre blev skruen i sommeren 1996 bjærget af danske dykkere. I dag drejer den igen – nu under et næsten identisk dansk kystmotorskib. Fordi vraget har en krængning mod styrbord, kan man dykke på bagbord side mellem havbunden og skibets ræling. På den måde når man frem til hoveddækket, og lidt længere henne kan man komme til lastrummet. Når man dykker ind dér, føles det som at befinde sig i en kæmpestor hule. Erfarne dykkere, der er helt sikre i deres opdriftskontrol, kan også trænge ind

under brooverbygningen. Man kan stadig se enkelte rør, afløb og spor af, at væggene engang var malet i en maskingrøn farve. Dykker man videre mod forstævnen, kan man svømme gennem hele lastrummet. Først dykker man ind i et dybt, sort hul – lampens skær rækker i starten ikke langt nok til at opfange bunden af tanken i lastrummet – men efter få sekunder ser man bunden. Følger man bunden, finder man udgangen: langs hele lastrummets længde skimtes et grønt lys mellem havbunden og skibets ræling, hvor Østersøens skær trænger ind. I lastrummet ligger der stadig nogle planker, som sandsynligvis har hørt til lukeafdækningen. Foran, under bakken, hænger der stadig et stykke presenning, som blokerer for udsynet ind under bakken. Skubber man det lidt til side, får man frit udsyn ind under bakken, hvor en lille flok torsk ofte holder til. Man bør dog være meget forsigtig og sparsom med finnebevægelserne – ét slag for meget eller for kraftigt, og så er sigtbarheden væk. Helt forrest ved skibets bov sidder bagbord anker stadig i sit ankerspil/ankerkløft (ankergattet). Det er et ideelt punkt til at kunne fastgøre en dykkerbåd. På den højereliggende bagbord side, ved brovingen, findes skottet ind til broen. Det er let tilsandet, så man kan dykke cirka to meter ind. Til venstre går en nedgang op til den egentlige bro. Lige frem og til højre kommer man ind i den tidligere kabyssen og ind i en del af mandskabsindkvarteringen. Men pas på: med almindeligt dykkerudstyr er det ekstremt trangt – ikke noget for uøvede. Rummene er tomme. Der er ingen skabe på væggene, ingen stole eller lignende – alt er for længst brudt sammen og er formentlig opløst over tid. Positionslanterner og alt, hvad der ikke sad helt fast, er blevet demonteret af tidligere dykkere. I den forreste del af brohuset kan man kigge ind i broen gennem to vinduer. Men bortset fra sand er der ikke meget spændende at se. På agterskibet findes en nedgang på cirka 50 × 50 cm med en karm på cirka 30 cm. Den fører ned til maskinrummet eller rormaskinrummet. Til gennemsvømning er den desværre alt for smal og alt for lang. Mange dykkere siger, at Svendborgsund er et kedeligt vrag – men det modsatte er ofte tilfældet. Man skal bare se ordentligt efter og tænke over det, man kigger på, for alt ligger jo på hovedet, og det kan let give orienteringsproblemer. Rettet af Torben Wind Meyhoff 26-01-2026 --- ## Kilde: Bubblewatcher Oversat fra https://www.bubblewatcher.de/svendborgsund/. ex. Kenitha 54° 37’00’N und 010°08’00’E -> 54:37,00N 10:8,00E I de seneste dage modtog vi igen en mail, der bragte os yderligere informationer og billeder. Søskendeparret Lars og Eva fra Sydfyn meldte sig. De er børn af Svendborgsunds henholdsvis Kenithas første ejer. Vi vil gerne her på dette sted takke hjerteligt for deres ulejlighed. ![Svendborgsund, tidligere Kenitha](/images/wreck/2744.jpg) *Svendborgsund, tidligere Kenitha* "Svendborgsund" blev bygget i Århus under byggenr. 123 hos Flydedok & Maskinkompagni A/S og modtog ved en højtidelig dåb den 23. september 1964 navnet "Kenitha". Skibet blev først bereederet af rederiet O.K. Nielsen. Som kendingssignal blev Kenitha tildelt bogstavkombinationen O W A I. Det var planlagt som kystmotorskib, et fartøj på ca. 299 brt, svarende til ca. 550 tdw. Det var mellem 40 og 50 m langt med en bredde på 7-8 m og en dybgang på knap 2,7 m. Det skulle supplere fragttrafikken mellem de små havnebyer i Nord- og Østersøområdet. Et fartøj af mange på davarende tidspunkt. I januar 1976 blev det solgt til den danske havneby Svendborg på øn Fyn og fik navnet "Hanne Stevens". Et uddrag fra august 1977 fra det danske skibsregister beviser, at skibet i samme måned igen blev solgt til kaptajn Knud Olsen i Svendborg og siden da sejlede som "Svendborgsund". ![Svendborgsund / Kenitha](/images/wreck/2745.jpg) *Svendborgsund / Kenitha* ## Vraget i dag Svendborgsund ligger ca. 4,60 nm nordøst for Damp i maksimalt 24 m vanddybde på stærkt mudret bund. Skibskroppen ligger med kølen opad, ca. 30-35 grader hældet til siden, i Østersøns tusmoorke. Man kan betragte forstævnen med sit stadig på plads værende anker samt også navnet, det rigt med blomsterdyr bevoksede skibsskrog, rorbladet med dens ruderhakke, som for fotooptagelser danner et vidunderligt motiv. Tidligere var dette motiv endnu bedre, da propellen stadig sad på sin plads. Desværre blev skruen i sommeren 1996 bjærget af danske dykkere. Den drejer sig i dag igen under et næsten bygningsmæssigt identisk dansk kystmotorskib. ![Kenitha efter søsætningen (6)](/images/wreck/2746.jpg) *Kenitha efter søsætningen (6)* Lugeafdækningen, den såkaldte forskalkning, bestod af trælugdæksler, de såkaldte dampfertuger, som hvilede på skydebjælker. Lastrummets udformning og dimensionering var holdt saledes, at der ikke fandtes støtter eller klodssede rammespanter. I lastrumsområdet blev der bygget en dobbeltbund, der løb parallelt med den ikke opkimmende bund. Når man dykker derned, er det som at være i en kæmpe hule. Erfarne dykkere, der også er sikre i trimeringen, kan også trænge ind under brooverbygningerne. Man ser endnu spredt rør, spygatter, og at væggene engang var malet med maskingrøn farve. Dykker man videre i retning af forstævnen, kan man gennemdykke hele lastrummet. Man dykker først ned i et dybt sort hul; lampens skinnende når endnu ikke langt nok til at fange lastrummets tankbund, men så, efter få sekunder, ser man lastrummets bund. Dykker man

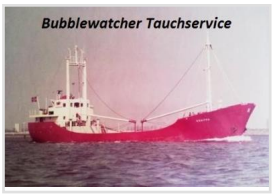
langs bunden, genkender man udgangen, for på hele lastrummets længde skimrer det grønne skær fra Østersøen igennem mellem havbund og skanseklædning. ![Kenitha – ramning](/images/wreck/2747.jpg) *Kenitha – ramning* På den højereliggende bagbord side i brønokken befinder sig skottet til brøn; det er let tilsandet, saledes at man kan dykke ca. to meter ind. Til venstre går det en nedgang op til den egentlige bro; ligeud og til højre kommer man til det tidligere kabys og til en del af mandskabskvarteret. Men forsigtig - med normal dykkerudstyr er det meget, meget trangt. Intet for uøvede. Rummene er tomme. Ingen skabe på væggene, ingen stole eller lignende, alt er allerede forfaldet og har vel opløst sig. Positionslanterner og alt, hvad der ikke var nittet og boltet fast, har tidligere dykkere demonteret. I den forreste del af brohuset kan man gennem to vinduer se ind på brøn, men udover sand er der intet spændende at opdage. ![Kenithas søsætning](/images/wreck/2748.jpg) *Kenithas søsætning* På agterskibet er der en nedgang på ca. 50x50 cm med en sueling på ca. 30 cm højde. Det er en nedgang til maskin-henholdsvis rormaskinrummet. Til gennemdykning er den desværre alt for snnæver og alt for lang. Mange dykkere siger, at Svendborgsund er et kedeligt vrag, men det modsatte er snarere tilfældet. Man skal bare kigge rigtigt efter, og ved det man ser også tænke sig lidt om for at fastslå, hvad det er, for det er jo alt sammen vendt på hovedet; derved kan der let opstå vanskeligheder med orienteringen. ![Skibsklokken fra Svendborgsund tidligere Kenitha](/images/wreck/2749.jpg) *Skibsklokken fra Svendborgsund tidligere Kenitha* ## Kystmotorskibet i tresserne Kystmotorskibet i tresserne er en skibstype, der endnu med klassisk lastegrej, upavirket af containeren, besejlede kystfarvandene og udviste en høj grad af sødygtighed, lasteevne og stabilitet. Betydningsfulde konstruktive træk ved denne skibsform var den fra kølen skrået udfaldende forstævn og krydserhækken. Strømlinjemformede ror muliggjorde en næsten hvirvelfri strømning ved agterskibet, og den udfaldende spantform oven over konstruktionsvandlinjen ved forskibet sørgede for bløde og behagelige egenskaber ved at mildne stampebevægelsen på søn. I efterkrigstiden blev motorskibsnybygninger med hensyn til deres størrelse kun endnu planlagt og bygget efter driftsøkonomiske krav, bemandingsforskrifter og skibsførernes bef dygtighedssbeviser. Udrustningen bestemte ligeledes i væsentlige dele tilordningen til en bestemt størelsesklasse. ![Menu ved dåbsfesten for Kenitha](/images/wreck/2750.jpg) *Menu ved dåbsfesten for Kenitha* Indtil 141 brt, indtil 212 brt, indtil 299 brt, indtil 424 brt, indtil 499 brt, indtil 999 brt, indtil 1.199 brt og indtil 1.599 brt. En meget hyppigt bygget skibsstørrelse var 300 brt-klassen med en lasteevne på ca. 500 t. Skibsmålingen af 300 brt-klassen bevægede sig for det meste omkring 299 brt, da der hermed var et godt forhold mellem lasteevne og bruttoregistertonnage. Ligeledes hyppigt bygget var 500 brt-standardtypen, hvis måling la ved 499 brt og lasteevnen ved ca. 750 t. Mange skibe fik to master, der var udført som klapmaster. Indsatsen i indlandssejladsen kunne dermed garanteres op til en bestemt brøhøjde. Et lastegrej var ved denne skibstype fuldstændigt til stede og bestod af to ladebomme, der for det meste havde en bæreevne på hver 1,5 t. Pr. mast og ladebom stod der desuden for det meste en dieselladevinch til rådighed. Ved lastet skib var under normale vejrforhold en hastighed på 9 knob mulig, idet betjeningen af maskinanlægget skete fra brøn. ![Bordplan ved dåbsfesten for Kenitha](/images/wreck/2751.jpg) *Bordplan ved dåbsfesten for Kenitha* Af teknisk udstyr var for det meste til stede: Et ekkolodanlæg, et radiotelefonianlæg for VHF- og grænsebolgeområdet, et radiopejlanlæg til navigation, en radio og et forstærket tryklufttyf. Radaranlæg blev først installeret nogle år senere. Skibene var yderst sødygtige og kunne derfor også ride storme og høje bølger af. Ofte kunne skibstypen endnu sejle, mens større skibe foretrak den beskyttende havn. Kystmotorskibet i tresserne var en skibstype, på hvilken det tydeligt blev synligt, at de fleste værfter dengang var meget tilpasningsdygtige. 1960 var et betydningsfuldt år for kystskibsfarten, da genopbygningen af den tyske kystmotorskibsfart på dette tidspunkt var afsluttet. Den overvejende del af kystmotorskibene var nu nybygninger, der var opstæt efter krigens slutning. ![Skilt med værft og byggenummer fra Kenitha](/images/wreck/2752.jpg) *Skilt med værft og byggenummer fra Kenitha* året 1960 kan desuden betragtes som vendepunkt for kystmotorskibsbyggeriet, da overgangen fra singedecker til shelterdecker blev stadig tydeligere, og træluger udviklede sig til automatiske ståluger. Fra 1965 blev de første forsøg med containere i kystskibsfarten pabegyndt, idet denne tekniske nyskabelse udøvede betydelig indflydelse på kystfrakkterens udvikling. I årenes løb blev mange af skibene ombygget til bulkere eller containerfragtere. I 1982 var ca. halvdelen af alle kystmoorskibe med en måling op til 999 brt, med en lasteevne op til 3000 t, i indsats med containere i forskellige feederruter (tiibringertjeneste). Forbedringer i skibsbygningmsteknikken og i udformningen af skrogsformen har siden ca. 1969 ført til en stadig forandring af kystmotorskibenes udseende. I dag er næsten alle kystmotorskibsnybygninger udstyret med en spejlhæk og ligner derfor grundlæggende mere containerskibe, tankere og passagerskibe, der i de

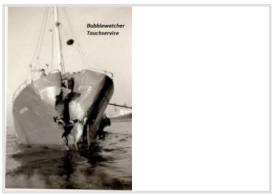
fleste tilfælde ligeledes råder over en spejlhæk. Afgørende for denne udvikling var ikke kun det gunstigere opførsel af agterskibet under fart, men også den bekvemmere og mere omkostningsgunstige mulighed for byggeudførelse. ### Kildeopdatering fra UKHO / EMODnet **Registrering:** UKHO 30542 **Hentet:** 22-09-2026 **Kilde:** UK Hydrographic Office via EMODnet Human Activities. **Dansk AI-referat** SVENDBORG SUND var et dansk motorskib med en opgivet længde på 48,2, bredde på 8,5 og dybgang på 3; enhederne er ikke angivet\. Bruttotonnagen var 299, og lasten var fødevarer i fast form\. Kilden anfører 2\. januar 1979 som forlisdato, men beskriver også et hændelsesforløb i februar\: Den 20\. februar fik skibet 40 graders slagside i hårdt vejr og blev forladt af besætningen\. Det kæntrede og blev fundet drivende nær udmundingen af Schlei\. Den 21\. februar blev det opgivet af ejerne og deres forsikringsselskab\. Et vrag blev den 20\. februar indberettet ved 54°37′18″ N, 10°08′36″ Ø med angivelsen 3,0 m; en grøn lysbøje blev lagt 120 m øst for det\. En senere oplysning fra 6\. september 1979 angiver, at vraget strakte sig 6,5 m, men den tilgængelige tekst præciserer ikke retningen\. Kilden indeholder desuden dybdeangivelserne 17,3 og 22 uden oplyste enheder\. Indberetningen og de historiske koordinater dokumenterer ikke i sig selv en fysisk bekræftet vragposition\. [UKHO 30542\: SVENDBORG SUND](/vrag/375/kilder/5a884ad8-4df2-493c-b622-89ed2b0255d7?revision=3d43c5d3-8f37-41fa-a3df-a4d1b6e6f7be) — originaloplysninger, kildehenvisning og licens. Contains public sector information licensed under the Open Government Licence v3\.0\. [maritime-5a884ad84df2493cb62289ed2b0255d7-3d43c5d38f3741faa3dfa4d1b6e6f7be-reference]: # [maritime-5a884ad84df2493cb62289ed2b0255d7-3d43c5d38f3741faa3dfa4d1b6e6f7be-summary]: #

Sidst rettet af: twm Dato: 23-09-2026

Billeder (9)





+5 flere

Kommentarer (3)

Bubblewatcher 02-09-2009

Sichere Pos WGS 84 GPS D 54°37,094N 010°08,611E

Bubblewatcher 02-09-2009

Pos WGS 84 GPS D 54°37,094N 010°08,611E

Bubblewatcher 02-09-2009

Die Svendborgsund Das Wrack der "Svendborgsund" gehört auch zu den größten Wracks in der westlichen Ostsee. Wahrscheinlich kennen die meisten Taucher es unter den Namen "Svendborg". Die "Svendborgsund" wurde in Arhus gebaut und erhielt am 23. September 1964 bei einer feierlichen Taufe den Namen "Kenitha". Sie war als Küstenmotorschiff geplant, ein Fahrzeug von ca. 299 BRT und ca. 60 m Länge. Sie sollte den Frachtverkehr zwischen den kleinen Hafenstädten im Nord- und Ostseeraum ergänzen. Ein Fahrzeug von vielen in der damaligen Zeit. Im Januar 1976 wurde sie in die

dänische Hafenstadt Svendborg, auf der Insel Fünen, verkauft und bekam den Namen "Hanne Stevens". Ein Auszug, vom August 1977, aus dem dänischen Schiffsregister beweist, daß das Schiff im gleichen Monat erneut an Kapitän Knud Olsen in Svendborg verkauft wurde und seitdem als "Svendborgsund" fuhr. Die Reise, die leider auch ihre letzte wurde, sollte, für das rel. junge Schiff, mit einer Ladung Hopfen, zur Herstellung von Bier, von Nakskov in Dänemark nach Ruysbrock in Holland führen. In der Silvesternacht 1978/79 wurde das Schiff in sehr schwerem Wetter, vor allem durch die Vereisung der Aufbauten zu einer gefährlichen Falle für die Besatzung. Die Crew verließ das Schiff, das am 2. Januar 1979 ungefähr 9 Seemeilen nördlich des Kieler Leuchtturms sank. Die Svendborgsund liegt ca. 4,60 nm nordöstlich von Damp in maximal 24m Wassertiefe auf stark schlammigem Grund. Der Schiffskörper liegt kieloben, ca. 30° bis 35° zur Seite geneigt im Dämmerlicht der Ostsee. Man kann den Vorsteven mit seinem noch an seinem Platz befindlichen Anker, sowie auch den Namen, den reich mit Blumentieren bewachsenen Schiffsrumpf, das Ruderblatt mit samt seiner Ruderhacke welche für Fotoaufnahmen ein wunderbares Motiv bildet, betrachten. Früher war dieses Motiv noch besser, da der Propeller noch an seinem Platz war. Leider wurde die Schraube im Sommer 1996 von dänischen Tauchern abgeborgen. Sie dreht sich heute wieder unter einem fast baugleichem dänischen Kümo. Weil das Wrack eine Steuerbord Krängung hat, kann man auf der Backbordseite zwischen Meeresgrund und dem Schanzkleid des Schiffes tauchen. Man erreicht dadurch das Hauptdeck und etwas weiter den Laderaum des Schiffes. Wenn man dort eintaucht, ist es als wäre man in einer riesigen Höhle. Erfahrene Taucher, die auch sicher im Tarieren sind, können auch unter die Brückenaufbauten vordringen. Man sieht noch vereinzelt Rohre, Speitgatten und das die Wände ehemals mit maschinengrüner Farbe gestrichen waren. Taucht man weiter in Richtung Vorsteven, so kann man den gesamten Laderaum durchtauchen. Man taucht zuerst in ein tiefes schwarzes Loch, der Schein der Lampe reicht noch nicht weit genug um den Tankboden des Laderaums zuerfassen, aber dann, nach wenigen Sekunden sieht man den Boden des Laderaumes. Taucht man am Boden entlang erkennt man den Ausgang, denn auf der gesamten Länge des Laderaumes schimmert, zwischen Meeresgrund und dem Schanzkleid, der grüne Schein der Ostsee hindurch. Im Laderaum liegen noch einige Bohlen, die wohl zur Lukenabdeckung gehörten. Vorne, unterhalb der Back, hängt noch ein Stück Persenningtuch herunter, welches den Blick unter die Back versperrt. Schiebt man es allerdings ein wenig beiseite, so gibt das Tuch den Blick unter die Back, wo meist ein kleiner Dorschschwarm sein zu Hause hat, frei. Man sollte allerdings mit seinen Flossenschlägen sehr vorsichtig und sehr sparsam sein, denn ein Schlag zuviel oder zu stark und schon ist es mit der Sicht vorbei. Vorn am Bug des Schiffes ist, immer noch in seiner Ankerklüse, der Backbordanker. Ein idealer Punkt um ein Tauchschiff daran befestigen zu können. Auf der höhergelegenen Backbordseite in der Brückennock befindet sich das Schott zur Brücke, es ist leicht versandet, so daß man ungefähr zwei Meter weit eintauchen kann. Links geht es einen Niedergang hinauf zur eigentlichen Brücke, geradeaus und nach rechts kommt man in die ehemalige Kombüse und in einen Teil der Manschaftsunterkünfte. Aber Vorsicht mit normaler Tauchausrüstung ist es sehr, sehr eng. Nichts für ungeübte. Die Räume sind leer. Keine Schränke an den Wänden, keine Stühle oder ähnliches, alles ist schon zerfallen und hat sich wohl aufgelöst. Positionslaternen und alles was nicht Niet- und Nagelfest war, haben frühere Taucher demontiert. Im vorderen Bereich des Brückenhauses kann man durch zwei Fenster in die Brücke sehen. Aber außer Sand ist nichts aufregendes zu entdecken. Auf dem Achterschiff gibt es einen Niedergang von ca. 50x50 cm mit einem Süll von ca. 30cm Höhe. Es ist ein Niedergang zum Maschinen- bzw. zum Rudermaschinenraum. Zum durchtauchen ist er leider viel zu eng und viel zu lang. Viele Taucher sagen, daß die Svendborgsund ein langweiliges Wrack ist, aber das Gegenteil ist eher der Fall. Man muß nur richtig hinsehen und bei dem was man sieht auch einmal nachdenken um festzustellen was es ist, denn es ist ja alles auf den Kopf gedreht, dabei kann es leicht mal Schwierigkeiten mit der Orientierung geben.