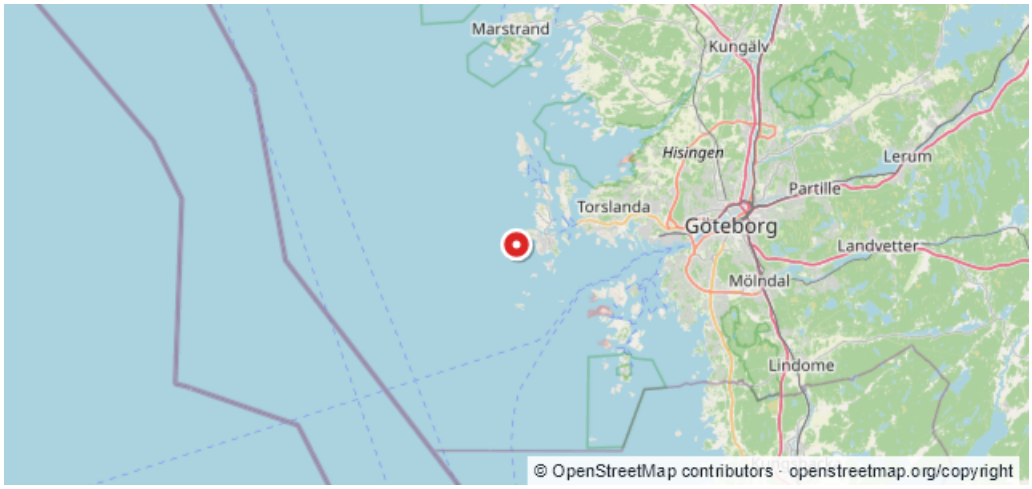
Sydland, Öckerö

ID: 6503 · Bekræftet position
www.vragguiden.dk/vrag/6503

Position & Dybde



WGS84	
57:41,357N 11:35,911E	
ED50	
57:41,389N 11:35,990E	

Dybde (top)	Dybde (bund)
Ukendt	**Ukendt**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**0,3 km**

Beskrivelse

Svenske kildeoplysninger fra Fornsök **Registrering:** RAÄ L1960:6473 **Kilde:** Riksantikvarieämbetet, Fornsök (CC0 1.0) **Dato:** 26-08-2026 **Kildens position (WGS84):** 57:41,357N 11:35,911E **Område:** Öckerö, Västra Götaland [Åbn den originale registrering i Fornsök](https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/401cecd5-8797-4a4f-8b62-61400b02f2f7) ### Dansk sammendrag Dampskibet Sydland, bygget af stål i 1920 hos W. Doxford & Sons Ltd. i Sunderland for Ångfartygs AB Tirfing i Göteborg, målte 131,4 × 16,5 × 10,4 m. Den 1. december 1920 afgik det fra Baltimore mod Göteborg med 8.839 tons stenkul; kilderne angiver bunkerkulsmængden forskelligt som 1.188 eller 1.888 tons. Under Atlanterhavspassagen blev skibet ramt af hård storm, brådsøer og kraftige overskylninger. En sø beskadigede den forreste bagbords redningsbåd og broerne samt slog døre ind, og den forskubbede last gav omkring 6 graders slagside. Efter passage af Cape Race, Flannan Islands, Pentland Firth, Hirtshals og Skagens fyrskib fortsatte Sydland gennem tæt tåge mod Vinga. Kl. 04.00 den 20. december var kaptajn Larsson på broen, og farten blev gradvist reduceret. Da Hönö Huvud fyr pludselig kom til syne, blev roret lagt hårdt styrbord og maskinen beordret på fuld kraft bak, men kl. 04.10 grundstødte skibet ved Hönö og krængede kraftigt til bagbord. Der blev hurtigt meldt 12 fod vand i lastrum nr. 1, og senere fyldtes også nr. 2. Besætningen lukkede de vandtætte skotter, klargjorde redningsbådene og telegraferede efter hjælp. Nya Varvets radiostation sendte assistance, og bjærgningsdamperen Harald ankom. Fra om morgenen blev kul losset, delvis ved at blive kastet over bord, men flere forsøg på at få skibet flot mislykkedes. Den 23. december tvang tiltagende storm bjærgningsfartøjerne i læ, mens redningskrydseren Wilh. R. Lundgren blev ved Sydland. Skroget blev alvorligt beskadiget, og for at redde agterskibet med maskineriet blev fartøjet den 4. januar 1921 skilt ved forkanten af luge nr. 3 ved hjælp af dynamit og iltskæring; den kraftige søgang fuldendte bruddet. Agterskibet nåede Göteborg den 5. januar under bugsering og ved egen maskinkraft, mens forskibet gled af skæret og sank. Vragresterne består af dele af forskibet. Et nyt forskib blev bygget på Eriksbergs mekaniska verkstad, og Sydland

sejlede igen den 14. august 1923. Skibet blev i 1948 omdøbt til Högmarsö og i 1957 til Caymont, før det få år senere blev ophugget. I 1990'erne blev stykker af lasten fisket op i garn og siden afleveret til Bohusläns museum. --- ### Svensk originaltekst fra Fornsök **Beskrivelse:** Fartygslämning, ångfartyg SYDLAND 1920-12-19. Dimensioner och byggnadsår: 131.4x16.5x10.4m, stål, 1920-. Last av stenkol 8839. Status: vrakresterna utgör resterna av förskeppet. **Alternative navne:** - SENARE HÖGMARSÖ OCH CAYMONT - SYDLAND **Orientering:** Skerrak, Hönö Både pos 57,41,429 E 1,35,959 N **Placering:** Under vand **Tradition:** Händelseförlopp: Den 1 december 1920 lämnade Sydland Baltimore med en last av 8839 ton stenkol och 1188 ton bunkerkol. Man gick de närmaste dagarna norrut längs den amerikanska östkusten och den 7:e passerades den södra spetsen på New Foundland, Cape Race. Den 9:e ökade vinden till hård storm med hård brytande sjö och överspolningar. Man fick en svår brottsjö över fartyget som skadade babords främre livbåt, båda bryggorna samt slog in dörrarna till gångar och proviantförråd och åstadkom en del smärre skador. Lasten förskjöts någpt så att man erhöll ca 6 graders slagsida. Vädret lugnade sig något de närmaste dagarna men den 15:e ökade vinden åter i styrka och Sydland överspolades hårt av brottsjöar, varpå dörrarna till kontorshytten och båthytten slos in så att de båda hytterna fylldes med vatten. Den 17:e december siktades Flannan Islands fyr och den 18:e passerades Pentland Firth vid Skottlands norra udde. Under resan över Nordsjön drabbades Sydland av dimma och man tvingades loda. Klockan halv tio på kvällen pejlades Hirthals fyr på danska nordvästkusten och vid tolvtiden dagen efteråt passerades Skagens fyrskepp. Vid fyratiden på morgonen den 20 december befann sig kapten Larsson på bryggan tillsammans med 1:a och 3:e styrman. Vid rodret stod matros Julin och som utkik fanns matros Andersson. Kursen var satt mot Vinga. imman hade nu tätnat och farten minskades från "full framåt" till "halv fart framåt". Efter några minuter minskades farten ytterligare till "sakta framåt". Efter fem minuter blev plötsligt en fyr synlig som visade sig vara Hönö Huvud. Rodret lades omedelbart hårt styrbord och "full back" signalerades till maskin. Fartyget grundstötte strax efteråt, klockan tio över fyra, och krängde därefter hårt över åt babord. Maskinen stoppades, dörrarna till de vattentäta skotten stängdes samt livbåtarna klargjordes. Kapten Larsson gjorde nu ett försök att komma loss från grundet och beordrade full back. Efter ca 2 minuter rapporterades 12 fot vatten i ettens lastrum och maskin stoppades omedelbart. Man telegraferade nu efter hjälp och förberedde lossning av lasten. Meddelande uppfattades av radiostationen på Nya varvet som skickade assistans. Tvåans lastrum började nu även att fyllas med vatten och vid halv sex tiden på morgonen var dessa helt vattenfyllda. Vid åttatiden på morgonen började lossningen av lasten och en hel del vräktes helt enkelt över bord. Under de kommande dagarna gjordes flera misslyckade försök att få fartyget flott. Den 23 december ökade vinden i styrka så mycket att bärgningsbåtarna måste söka lä. Livbåtskryssaren Wilh. R. Lundgren stannade dock kvar vid Sydland. Stormen tilltog under natten, sjön ökade och brotten svepte över hela Sydland förskepp. En stor buckla hade uppstått på styrbordssidan under bryggan och fartyget kunde när som helst bräckas itu. Efter dykarundersökningar beslöts att göra ett försök att rädda den aktre delen av fartyget med det värdefulla maskineriet. Den 4 januari 1921 skildes akterskeppet från förskeppet i förkant av lucka nr 3, strax för om maskinrummet och tvärskeppskolboxen, med hjälp av dynamit och syrgas. Sjöhävningen hjälpte till att fullborda delningsarbetet. Akterskeppet gick nu under bogsering och egen maskin in mot Göteborg, dit det anlände den 5 januari. Förskeppet låg kvar på grundet tills det började glida av skäret och snart försvunnit under vattenytan. Bärgningar: Akterskeppet med maskin bärgades när ångaren stod på grundet, 1921. Johan Häggström, Hönö, innehade ensamrätt till bärgning 2001-2003. 1990-talet stenkolsbitar, nu vid Bohusläns museum, uppfiskade med garn av Roy Johansson, Hönö. Ett nytt förskepp byggdes på Eriksbergs mekaniska verkstad och den 14 augusti 1923 gick Sydland ut på havet igen. Övrigt: 1921-01-04 i den kraftiga sjöhävningen bröts fartyget slutligt mitt av vid 8:30 på aftonen. För egen maskin gick sedan akterskeppet in till GÖteborg, där hon intogs i Götaverkens skytdocka, där skrovet renskars. Sedan förtöjdes hon i bojarna på Göta älv. Efter en tid beslöt rederiet att återinsätta fartyget. Ett nytt förskepp tillbyggdes vid Eriksbergs M.V., och i augusti 1923 kunde SYDLAND åter lämna Göteborg. Hon lastades nu 9390 ton. I början av år 1948 förvärvades fartyget så av Rederi AB Rex, Stockholm och omdöptes till HÖGMARSÖ. I början av år 1957 avyttrades ångaren till Belmont Shipping Co Ltd, Hamilton, Bermuda, varvid namnbyte skedde till CAYMONT. Redan något år senare gick fartyget till nedskrotning. Annan uppgift säger att hon var på 6535 brt. Historik: 1920 byggd av W.Doxford & Sons Ltd, Sunderland för Ångfartygs AB Tirfing, Göteborg och fick namn SYDLAND. Detta fartyg var den största ångaren i Rederi AB Rex historia. 1920-12-01 avgick ångaren SYDLAND från Baltimore med last av 8839 ton stenkol och 1888 ton bunkers destinerad till Göteborg. Under resan i Atlanten var fartyget utsatt för storm med hög sjö och svår

överspolning, som orsakade dels ovanbordsskador. Lasten försköt sig , ångaren fick 6 gr styrbords slagsida. 1920-12-20 siktades Skagens fyrskepp, sedan fyren Hönöhufvud. Fartyget körde med 4 knops fart upp på ett grund vid Hönö. Bärgningsångaren Harald anlände. lasten började lossas. Fartyget gick inte att rädda. 1920-12-28 fartyget skulle skäras mitt av närmast akter om kommandobryggan. I vatten var det svårt att komma åt. 1921-01-04 kom kraftigt storm. 1921-01-04 i den kraftiga sjöhävningen bröts fartyget slutligt mitt av vid 8:30 på aftonen. För egen maskin gick sedan akterskeppet in till GÖteborg, där hon intogs i Götaverkens skytdocka, där skrovet renskars. Sedan förtöjdes hon i bojarna på Göta älv. Efter en tid beslöt rederiet att återinsätta fartyget. Ett nytt förskepp tillbyggdes vid Eriksbergs M.V., och i augusti 1923 kunde SYDLAND åter lämna Göteborg. Hon lastades nu 9390 ton. I början av år 1948 förvärvades fartyget så av Rederi AB Rex, Stockholm och omdöptes till HÖGMARSÖ. I början av år 1957 avyttrades ångaren till Belmont Shipping Co Ltd, Hamilton, Bermuda, varvid namnbyte skedde till CAYMONT. Redan något år senare gick fartyget till nedskrotning. **Antikvarisk vurdering:** Övrig kulturhistorisk lämning **Anbefalet vurdering:** Övrig kulturhistorisk lämning **Aktualitet:** Fundet er bekræftet ved en fysisk undersøgelse **Undersøgelsesstatus:** Lokationen er ikke undersøgt **Skadestatus:** Okänd — Uppgift saknas **Egenskaber:** - Framdrivning: Maskin - Material: Järn/stål **Skriftlige kilder:** - Litteraturhänvisning: Båtologen 1994/1 s. 22 - Länspumpen 1995/2 s. 11 - U Bok M, Sjöfartsverket - Kommerskollegium: FIII:b:342 - Olsson K. 1983, Det varvsindustriella genombrottet i Sverige under mellankrigstiden. I:unda Maris 1975-1982. Göteborg. - Arkivhandlingar: Förlisningar i Sverige, pärm G-O, Svenskt marinarkeologiskt arkiv (SMA) - Bohusläns museum - Extern identitet: Ansvarig organisation: Statens maritima museer, Externt register: SjöMIS, Extern identitet: 933:091 - Skandinaviskt vrakarkiv nr: S-342. **Publiceret:** 23-02-2022 **Senest ændret:** 23-02-2022 **Registreringsgrundlag:** Sjökort **Målemetode:** Manuell inprickning **Positionsfejlmargin:** 10 m **Indlæsningsusikkerhed:** 25 m

Sidst rettet af: twm Dato: 26-08-2026