

Baron Jedburgh, Nynäshamn

ID: 6921 · Bekræftet position

www.vragguiden.dk/vrag/6921



Position & Dybde

Kort ikke tilgængeligt

WGS84

58:44,713N 17:54,845E

ED50

58:44,739N 17:54,914E

Dybde (top)

47 m

Dybde (bund)

68 m

Stævnretning

Ukendt

Afstand til kyst

2,4 km

Beskrivelse

Svenske kildeoplysninger fra Fornsök **Registrering:** RAÄ L2013:4437 **Kilde:** Riksantikvarieämbetet, Fornsök (CC0 1.0) **Dato:** 13-09-2026 **Kildens position (WGS84):** 58:44,713N 17:54,845E **Område:** Nynäshamn, Stockholm [Åbn den originale registrering i Fornsök](https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/ecacf810-0186-46f4-86b9-4e70892629e0) ### Dansk sammendrag Dampskibet Jürgen Fritzen blev bygget i 1912 hos Rodger & Co. i Port Glasgow som Baron Jedburgh. Det blev senere omdøbt til Ioannis Vatis i 1930, Peckham i 1937 og Jürgen Fritzen i 1939, da det tilhørte Johs. Fritzen & Sohn i Stettin. Den 21. april 1940 nærmede skibet sig Landsort og signalerede efter lods, men lå et godt stykke øst for sejlrenden. Efter at lodsens var kommet om bord, vurderede han positionen til lidt syd for Bosknösen og beordrede styrbord ror for at passere øst om grunden. Umiddelbart efter mærkedes en let rystelse, og maskinrummet blev hurtigt vandfyldt. Maskinen blev standset, besætningen beordret i redningsbådene, og lods båden blev kaldt tilbage med dampfløjten. Lodsens blev taget over i lods båden, mens besætningen senere roede tilbage for at forsøge at redde sine ejendele. Redningsbådene blev til sidst bugseret ind af et bevogtningsfartøj. Skibet holdt sig flydende fra omkring kl. 12.20 til 15.35 og drev i mellemtiden med strøm og vind ud på dybt vand. Det sank med agterenden først; trykket i lastrummet blæste lugerne af, og en kraftig søjle af kulstøv steg op. Lodsens forklarede efterfølgende, at en luftspejling havde fået Måsknuv fyr til fejlagtigt at fremstå synligt og dermed givet indtryk af, at skibet befandt sig øst for grunden. Han havde desuden opfattet det oplyste dybgående på 26 fod som engelske fod, svarende til 7,93 m, og mente derfor, at skibet kunne passere den kortlagte 8-metergrund. Efter ulykken viste en lodning imidlertid kun 7,5 m vand. Vragdele, sandsynligvis fra Jürgen Fritzen, drev efter forliset i sejlrenden øst for Stockholm. Vraget angives at ligge på 47–68 m dybde øst for Öja, knap 2 sømil øst for Landsorts fyr; den registrerede lokalitet er ikke fysisk undersøgt. Skibsklokken blev bjærget med eneret i perioden 1980–82. --- ### Svensk originaltekst fra Fornsök **Beskrivelse:** Historik: Bygget 1912 på varvet Rodger & Co i Port Glasgow. Bygget som BARON JEDBURGH. Omdøbt 1930 till IOANNIS VATIS. 1937 omdøbt till PECKHAMN och slutligen omdöpt till JURGEN FRITZEN 1939 och ägd av Johs. Fritzen & Sohn, Stettin, Tyskland. Jürgen Fritzen; Lloyds 1939–40, Joh. Fritzen & Sohn vorm W. Kunstmann, Stettin, Tyskland. Peckham; Lloyds 1938–39, GZRZ, Alpha S.S Cold, London. Peckham; Lloyds 1937–38, GZRZ, Anglia S.S Cold, London Ioannis Vatis; Lloyds 1936–37, SVOZ, T. J. Vatis, Syra, Grekland Baron Jedburgh; Lloyds 1930–31, T. J. Vatis, Grekland Baron Jedburgh; Lloyds 1929–30, HVFT, Hogarth Shipping Co Ltd, (H. Hogarth & Sons) Ardrossan, England. Hændelseforløb: Den 21 april 1940 närmade sig Jürgen Fritzen Landsort, där man hissade lotsflaggan. Lotsbåten kom ut och konstaterade att fartyget låg rätt mycket öst om farleden. En lots ombarkerade fartyget, varefter lotsbåten vände och styrde mot land. Ombord på Jürgen Fritzen försökte lotsen bestämma fartygets position, och bedömde att man befann sig något söder om grundet Bosknösen. För att snarast komma ifrån grundområdet beordrades styrbords ror, och fartyget började gira för att passera öster om grundet. Omedelbart därefter kändes en lätt dallring i fartyget, och från maskin rapporterade man att fartyget sprungit läck i maskinrummet och att detta snabbt vattenfylldes. Maskinen stoppades, manskapet kommenderades till livbåtarna

och man gav signal i ångvisslan för att återkalla lotsbåten. Ungefär 10 min efter att lotsbåten lämnat fartyget observerade man att en massa ånga och rök steg upp ur ångarens skorsten. Man misstänkte att något hänt ombord, och lotsbåten vände åter mot fartyget. När man kom fram märkte man att fartyget sjunkit rätt avsevärt och att besättningen höll på att sätta livbåtarna i sjön. Man befarade att fartyget skulle sjunka ganska hastigt, varför lotsen togs ombord i lotsbåten. Livbåtarna togs på släp, men släpptes sedan så att besättningen kunde ro tillbaka till fartyget för att försöka bärga sina tillhörigheter. Livbåtarna uppehöll sig runt haveristen tills de slutligen bogserades in av ett bevakningsfartyg. Fartyget höll sig flytande från det att olyckshändelsen inträffade vid pass kl 12:20 till kl 15:35, då det gick till botten. Under dessa dryga tre timmar drev det med strömmen och vinden bort från grundområdet och ut på djupt vatten. Fartyget försvan i djupet med aktern före och när vattnet trängde in blev det ett sådant tryck i lastrummet att luckorna blåstes av och en kraftig rökpelare av koldamm for rakt upp i luften. Lotsen som fört fartyget på grund försvarade sig i rådhusrätten med att positionen felbedömts p.g.a. hägring. Måsknuv, som ligger bakom Viksten, kan i vanliga fall inte skönjas från den punkt där fartyget befann sig. Vid detta tillfälle hade emellertid Måsknuvs fyr p.g.a. hägring lyfts upp och var skenbart synlig, varför man fick intrycket av att befinna sig öster om grundet. Han anförde ytterligare att vägen över 8-metersgrundet var en vanlig route för mindre djupgående fartyg. Han hade fått uppgifter om att Jürgen Fritzens djupgående var 26 fot, och han hade då antagit att det var engelska fot, vilket innebar ett djupgående på 7,93 m. Enligt honom borde fartyget således ha kunnat gå över grundet. Vid lodning på grundet efter olyckan visade det sig emellertid att vattendjupet utgjorde blott 7,5 m mot det i sjökortet angivna 8 m. Bärgning: 1980 beviljades en privatperson ensamrätt till bärgning för en tid av två år. Även 1996 beviljades en privatperson ensamrätt till bärgning för en tid av två år. 2000 ansökte en privatperson ensamrätt till bärgning. Länsstyrelsen avlog ansökan med motivationen att syftet med lagen är att uppmuntra bärgning av hela vrak och att personen i fråga endast önskade videodokumentera och bärga mindre föremål från fartygets utrustning. Fyndlista: Bärgat med utfärdad ensamrätt till bärgning 1980-82: skeppsklockan Övrigt: Alternativ position SWEREF 99 TM 6515350/668622 Övrigt: Lotskaptenen i Stockholm sände den 22 april ut varning för drivande vrakdelar i farleden öster om Stockholm. Vrakgodset härrörde sannolikt från Jürgen Fritzen. I litteraturen förekommer vissa förväxlingar kring Jürgen Fritzen. Bl.a. figurerar uppgifter om att hon minsprängdes utanför Göteborg den 21/4 1940, att hon skrotades 1952 och att hon efter förlisningen vid Landsort bärgades 1948 och återtogs i bruk. En del av dessa beror förmodligen på sammanblandningar med andra fartyg, i första hand det estniska ångfartyget Egon som beslagtogs av tyskarna 1940 och döptes om till Jürgen Fritzen. Skall ligga på 47-68 m djup. Enl okänd källa har Sven-Olof Johansson och "Bly-Kalle" dykt på vraket under 1960-talet. Det lär finnas ett foto från 1941 på JF i DN's arkiv, okänd källa. **Alternative navne:** - BARON JEDBURGH - IOANNIS VATIS - JÜRGEN FRITZEN - PECKHAM **Orientering:** O Öja, knappt 2 distans O Landsorts fyr **Placering:** Synlig över havbunden **Antikvarisk vurdering:** Övrig kulturhistorisk lämning **Anbefalet vurdering:** Övrig kulturhistorisk lämning **Aktualitet:** Fundet er bekræftet ved en fysisk undersøgelse **Undersøgelsesstatus:** Lokationen er ikke undersøgt **Skadestatus:** Ikke registreret som beskadiget **Egenskaber:** - Framdrivning: Maskin - Material: Järn/stål **Skriftlige kilder:** - Litteraturhänvisning: Register över förlista fartyg vid Sveriges kuster 1873-1976 - Enl Sture H - Enl KE - DN's arkiv (foto från 1941) - UVM nr 5-98 - Arkivhandlingar: Svenskt marinarkeologiskt arkiv (SMA) - Skeppslista: Lloyds register 1939-40 - U Bok M, Sjöfartsverket - Extern identitet: Ansvarig organisation: Statens maritima museer, Externt register: SjöMIS, Extern identitet: 6171:044 **Registreringsaktivitet:** Migrering 2018-08-27 **Publiceret:** 27-08-2018 **Senest ændret:** 27-08-2018 **Registreringsgrundlag:** Sjøkort **Målemetode:** Manuell inprickning **Positionsfejlmargen:** 10 m **Indlæsningsusikkerhed:** 125 m

Sidst rettet af: twm

Dato: 13-09-2026