

Gudrun, Värmdö

ID: 6922 · Bekræftet position

www.vragguiden.dk/vrag/6922



Position & Dybde

Kort ikke tilgængeligt

WGS84	Dybde (top)	Dybde (bund)
59:15,046N 19:02,964E	Ukendt	Ukendt
ED50	Stævnretning	Afstand til kyst
59:15,070N 19:03,031E	Ukendt	0,9 km

Beskrivelse

Svenske kildeoplysninger fra Fornsök **Registrering:** RAÄ L2013:4106 **Kilde:** Riksantikvarieämbetet, Fornsök (CC0 1.0) **Dato:** 13-09-2026 **Kildens position (WGS84):** 59:15,046N 19:02,964E **Område:** Värmdö, Stockholm [Åbn den originale registrering i Fornsök](https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/0a0e2ee1-b808-4af1-8066-d804a8eef093) ### Dansk sammendrag Det 87,4 m lange og 12,6 m brede jern- og stålskib Gudrun ligger sydøst for Sandön, syd for skæret Södergrynnan og øst for Revengegrundet. Skibet havde tidligere været involveret i kajkollisioner i Boulogne i 1946 og Zante i Grækenland i 1952 samt en kollision med S/S Bulkocéanic i Rotterdam i 1951. Gudrun blev standset af is i sejllrenden sydvest for Sandöns sydøstlige pynt og ventede sammen med to mindre fartøjer på assistance fra isbryderen S:t Erik, der havde lods om bord. Omtrent 0,7 sømil nord for Revengegrundets fyr indstillede S:t Erik assistancen og vendte om. Kort efter kom Gudrun ud af den anviste kurs, grundstødte under kurskorrektionen og blev læk. Besætningen blev i to omgange overført med lods båden til S:t Erik og indkvarteret på Sandhamns hotel. Gudrun blev liggende på grunden i to uger, mens omkring 1.000 ton af papirmasselasten blev losset under vanskelige forhold med is og dårligt vejr. Neptunbolaget forsøgte i februar at tætné lækager i bundtankene, lastrummene og maskinrummet for at bringe skibet flot, men måtte afbryde på grund af vejret. Frem til 25. februar blev omkring 1.000 ton våd papirmasse bjærget, da lasten truede med at sprænge skibet. Den 26. marts 1963 gled Gudrun af grunden og sank delvist med 90 graders slagside lige under vandoverfladen. Vraget blev senere købt af en kvindelig tandlæge, som ikke fik iværksat bjærgning, hvorefter bjærgningsretten blev solgt til Carl W. Christensen i Örnsköldsvik. En dansk slæbebåd ankom 24. oktober 1970 for at sprænge vraget for et svensk skrotfirma, og 19. september 1978 blev der muligvis igen sprængt og bjærget skrot. I efteråret 1969 begyndte olie at lække fra de gennemtærede tanke; kystbevogtningen sprængte til sidst vraget, så olien kunne opsamles med flydespærringer. Vraget er siden beskrevet som helt kæntrét og senere sprængt i to dele, med forskibet liggende med bunden opad. Propellen og reservepropellen var fortsat på stedet i 1967. Træstykker, som blev antaget at være moseeg, er fundet nord for stævnen, men det er usikkert, om de stammer fra Gudrun. --- ### Svensk originaltekst fra Fornsök **Beskrivelse:** Fartygslämning, 87,4x12,6 m (N-S). Bestående av fartyget Gudrun. **Alternative navne:** - GUDRUN **Orientering:** SO om Sandön, S om bränningen Södergrynnan, O Revengegrundet. **Placering:** Under vand **Tradition:** Historik Tidigare haverier: kajkollisioner i Boulogne 1946, kollision med S/S Bulkocéanic i Rotterdam 1951, kajkollision i Zante, Grekland 1952. Händelseförlopp Gudrun stoppades av isen i farleden SW om sydöstra udden av Sandön, och inväntade där tillsammans med två mindre fartyg assistans av isbrytaren S:t Erik, som hade lods ombord. 0,7 n.m norr om Revengegrundets fyr upphörde assistansen och S:t Erik vände. Gudrun kom strax därefter ur anvisad kurs, grundstötte under kurskorrigeringen och sprang läck. Besättningen överfördes med lods båten till St:Erik i två omgångar. Sedan avgick S:t Erik till Sandhamn, där besättningen inkvarterades på Sandhamns hotell. 1963-03-26 gled Gudrun av grundet och sjönk delvis. Hon vilade då med 90' slagsida just under vattenytan. Låg kvar på grundet i två veckor då man lastade av ca 1000 ton av lasten. Is och dåligt väder försvårade arbetet. Bärgning

Neptunbolaget försökte under februari täta läckorna i bottentankarna, lastrummen och maskinrummet för flottagning, men tvingades p.g.a. vädret avbryta arbetet. Fram till den 25 februari, då vädret förhindrade fortsatta aktiviteter på platsen, bärgade Neptunbolaget ca 1000 ton av massalasten, som i sitt blöta tillstånd hotade att spränga fartyget. Då Gudrun sjunkit köptes vraket av en kvinnlig tandläkare, som emellertid inte lyckades få igång någon bärgning. Bärgningsrätten såldes senare till Carl. W. Christensen i Örnköldsvik. Eventuellt var det han som 1978-09-19 började spränga vraket och bärga skrot, då hans fartyg observerades i farvattnen. 1970-10-24 anlände en dansk bogserbåt till vraket för att spränga på uppdrag av en svensk skrotfirma i Norrland. Tullen uppmärksammade situationen. I augusti 1968 ansökte en person om att få bärga propellern, förutsatt att han fick äganderätten. Hösten 1969 började olja läcka ut från vrakets sönderrostade tankar. Länsstyrelsen gjorde ett försök till en bärgningsaktion. Slutligen lät kustbevakningen spränga vraket för att med länsar kunna ta hand om den utläckande oljan. 1975-07-31 ansökte två sportdykare om att få bärga vad som antogs vara svartek, som påträffats på Gudruns vrakplats. Detta beviljades av RAÄ:s och SSHM, med villkoret att SSHM skulle få fotodokumentera de förmodade vrakdelarna. Det är osäkert om dessa svarteksbitar tillhör Gudrun. Status Vraket ligger helt omkull. Propellern och reservpropellern är kvar (status 1967). Vraket ligger upp och ned (status 1968), ca 7 m hög Vraket är sprängt i två halvor. Förskeppet ligger med botten upp. N om stäven finns ett område med svartek (status 1975). Position Från vraket är det bäring 150 grader till sydpricken söder om vrakplatsen. **Terræn:** Sand, berg **Antikvarisk vurdering:** Övrig kulturhistorisk lämning **Anbefalet vurdering:** Övrig kulturhistorisk lämning **Aktualitet:** Fundet er bekræftet ved en fysisk undersøgelse **Undersøgelsesstatus:** Lokationen er ikke undersøgt **Skadestatus:** Åverkan — Vraket är sprängt i två halvor. **Egenskaber:** - Framdrivning: Maskin - Material: Järn/stål **Skriftlige kilder:** - Litteraturhänvisning: Båtologen nr 2. 1989 s. 56 - Svensk flagg nr 18. 1945 s. 411 - Svensk flagg nr 2. 1946 s. 36 - Norwegian Shipping News nr 4. 1946 s. 17 - SST nr 8. 1960 s. 424 - SST nr 23. 1963 s. 1451 - SST nr 34 s. 1957 - DN 1963-02-13 och 1963-02-14 - Stockholmstidningen 1963-02-13, 1963-02-14 och 1963-02-15 - Nerikes allehanda 1969-08-16 - Svenskt sjöfolk i krig och fred, band II, sid 224 - UVM Undervattensmagasinet nr 3 1994 - Arkivhandlingar: Svenskt marinarkeologiskt arkiv (SMA) - Fartygsritningarna finns hos Kockums i Malmö. - Litteraturhänvisning: U Bok M, Sjöfartsverket **Publiceret:** 07-04-2022 **Senest ændret:** 07-04-2022 **Registreringsgrundlag:** Sjøkort **Målemetode:** Manuell inprickning **Positionsfejlmargen:** 10 m **Indlæsningsusikkerhed:** 25 m

Sidst rettet af: twm

Dato: 13-09-2026