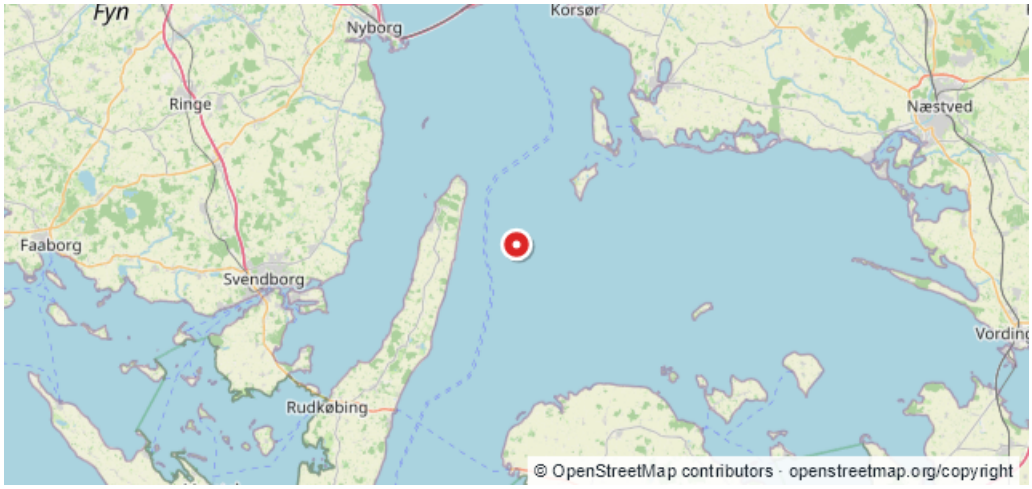
# Minestryger M1108 (Dr. Eichelbaum)

ID: 1028 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/1028

## Position & Dybde




WGS84 · Beregnet WGS84-visning
**55:05,825N 11:02,470E**

ED50
**55:05,863N 11:02,545E**

| Dybde (top) | Dybde (bund) |
|---|---|
| **24 m** | **29 m** |
| Stævnretning | Afstand til kyst |
| **360** | **6,5 km** |

## Beskrivelse

Kilde: bubblewatcher.de. Oversættelsen opdateret 08-09-2026. Oversat fra https://www.bubblewatcher.de/dr-eichelbaum/ 55.05,800 N og 11.02,500 E Et dyk ved Dr. Eichelbaum er en god lejlighed til at vise en falden kriger sin sidste ære. I centrum af begivenhederne står nu et af de skibe, som man i længst svundne tider havde givet øgenavnet „DERGL". ![Generalplan for Dr. Eichelbaum](/images/wreck/2675.jpg) *Generalplan for Dr. Eichelbaum* „DERGL." Dette ganske vist meget mærkeligt klingende navn opstod få år før Første Verdenskrig i 1914. Ret anskueligt beskriver Hans Kohl i sin bog „Walfangboote und Fischdampfer im Krieg", hvordan dette navn opstod. Siden kejser Wilhelm II havde befalet et flådeopbygningsprogram til beskyttelse af riget og til beskyttelse af tyske interesser til søs, prægede en stadigt voksende flåde af linjeskibe, krydsere, slagskibe og ubåde billedet af de årlige flådemanøvrer, der fandt sted både forår og efterår. Kejseren begejstrede sig mere og mere for disse på daværende tidspunkt meget imposante skibe. Der blev fremstillet utallige postkort og vægbilleder af skibene for også at gøre dem kendte i indlandet. Befolkningen så med stolthed på linjeskibs- og krydsereskadrerne, der med høj bovbølge pløjede gennem Nord- og Østersøen. Når der fra flagskibet med flagsignal blev befalet „gennembrud af linjen", jagede „de sorte fæller" – datidens natmørkt malede torpedobåde – ind mellem de store skibe; for fra disses „ildlæ", træfferbeskyttelsen, og under den røde dobbelt-stander „Zet vor" at sætte an til torpedoangreb mod fjenden, dumdristigt naturligvis, som det altid blev fremstillet. ![Dr. Eichelbaum](/images/wreck/214.jpg) *Dr. Eichelbaum* Hvad der ellers sejlede rundt af mindre skibe for overhovedet at gøre disse flådemanøvrer mulige – som ferskvandstransportskibe, marineslæbebåde, tankskibe, havnebeskyttelsesbåde osv. – blev ikke bemærket af offentligheden. I listerne over de deltagende flådeformationer rangerede disse uundværlige hjælpere som regel under rubrikken „og deslige", forkortet „dergl.". Af denne kendsgerning blev begrebet „Dergl." skabt blandt besætningerne på disse skibe, som også senere i hele flåden. Den der sejlede til søs på et „Dergl." nød i selvbevidste og elitært velopdragne søofficerers øjne under hans majestæt kejseren ikke nogen særlig stor

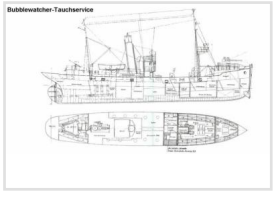
anseelse, men blev snarere betragtet med nedladenhed. ![Dr. Eichelbaum](/images/wreck/2676.jpg) *Dr. Eichelbaum* Jo længere krigen 1914–1918 skred fremad, desto mere betydningsfulde blev de hidtil nedladende behandlede „Dergl.". Kort efter krigsudbruddet, den 28. august 1914, påførte englænderne i et søslag, i hvis forløb de lette krydsere CÖLN, MAINZ og ARIADNE samt torpedobåden V 187 sank og blev totaltab, tyskerne et smerteligt nederlag. Man måtte erkende, at krydserne, der var indsat som opklarere, uden en vidtrækkende luftopklaring på den ene side, og de i Nordsøen konstant tilstedeværende, praktisk talt næsten vejruafhængigt opererende forpostbåde på den anden side, ikke var tilstrækkeligt beskyttede mod fjendens overraskelser. ![Dr. Eichelbaum](/images/wreck/2677.jpg) *Dr. Eichelbaum* Nu var „Dergl."s time kommet, uden hvilke flåden, eller også ubådene, ikke ville have kunnet tiltræde deres fjendtogter. Marineledelsen havde ingen som helst erfaring med ombygningen af fiskedampere til forpostbåde og derefter at udruste disse til minebekæmpelse. I begyndelsen bevæbnede man dem kun svagt, selv på vigtige radiotelegrafianlæg blev der sparet. Allerede i august 1915 så man sig nødsaget til at ændre denne meget utilstrækkelige tilstand og efterudruste mange skibe med torpedorør, kanoner samt ubådsdragere og dybdebomber til ubådsbekæmpelse. Først blev 45 fiskedampere som nybygninger overtaget af marinen, og senere skulle værfter aflevere 145 yderligere nybygninger, som man udstyrede med indkvartering til 27 mand, kanonunderbygninger, ammunitionskamre, generatorer og kraftige projektorer. Nej, over de såkaldte "Dergl." lo snart ingen længere. Over 50 af sådanne både sank efter mine- og torpedotræffere, i granathaglen fra fjendtlige destroyere på begge søkrigsfronter eller er simpelthen forsvundet på åbent hav. ![Nedgang til bakken](/images/wreck/2678.jpg) *Nedgang til bakken* Den bevæbnede fiskedamper var blevet et uundværligt søkrigsmiddel, hvilket for høje, indflydelsesrige søofficerer blev en "AHA"-oplevelse. I forbindelse med flådeopbygningen ved begyndelsen af Anden Verdenskrig fandt OKM det rigtigt "mobiliseringsmæssigt" atter at lade talrige fiskedampere udruste til hjælpe-, forpost- og minerydningsbåde. Efter krigsudbruddet i 1945 var Kriegsmarine på ingen måde rustet til kamp mod en langt mægtigere modstander, så "Dergl." oplevede sin "genopstandelse" med et slag. En af disse mange fiskedampere var også "Dr. Eichelbaum". "Dr. Eichelbaum" var kun forundt en meget kort levetid. Den blev bygget i 1937 af Howaldts-Werken, Hamburg for H. Fock, Hamburg, under byggenr. 769. Den var 53,8 m lang, 8,30 m bred og havde en dybgang på 4,65 m. Drevet blev Dr. Eichelbaum af en kulfyret kedel og en efterfølgende 3-trins ekspansionsdampmaskine med 850 HKi ydelse. Denne ydelse var tilstrækkelig for det 467 brt store eller 1000 tdw deplacerende skib til at nå en tjenestehastighed på 12 knob. I fredstid bar skibet det officielle fiskerinummer HH 233. ![Boven med holderen til bovbeskyttelsesudstyret (en anordning til at skære forankrede miners ankertove over)](/images/wreck/2679.jpg) *Boven med holderen til bovbeskyttelsesudstyret (en anordning til at skære forankrede miners ankertove over)* Af Kriegsmarine blev skibet overtaget den 22.09.1939, omdøbt til M-1108, omrustet til minerydder og indlemmet i 11. Minesøgerflotille, hvis flotillechef på dette tidspunkt var orlogskaptajn d.R. Fritz Scabell. Det var bevæbnet med en 8,8 cm kanon, flere flakvåben samt udstyr og materiel til minerydning. ![Kaptajnløjtnant von Ramm](/images/wreck/2680.jpg) *Kaptajnløjtnant von Ramm* ![Premierløjtnant Karl Hören](/images/wreck/2681.jpg) *Premierløjtnant Karl Hören* Som første kommandant var fra 22.09.1939 kaptajnløjtnant z.S. von Ramm (til venstre) kommanderet. Overløjtnant z.S. Karl Horen (til højre) blev hans efterfølger. Overløjtnant z.S. Karl Horen blev senere kommandant på M 433. M 433 blev den 26.10.1944 i Vegafjorden i Norge sænket ved et luftangreb fra en britisk hangarskibsgruppe. Kaptajnløjtnant z.S. Horen blev reddet af norske fiskere. Kun takket være disse fiskeres sømandsmæssige erfaring overlevede han nedkølingen. Få måneder senere deltog han allerede igen i den største redningsaktion, Operation Hannibal, af Kriegsmarine. Næsten 1080 krigs-, handels- og hjælpeskibe, altså alt hvad der kunne flyde, trak den tyske Kriegsmarine fra slutningen af januar 1945 sammen i Østersøen, efter at Østpreussen var blevet indesluttet af den sovjetiske vinteroffensiv 1945 og landvejen mod vest var sparret. I en enestående redningsaktion kunne der indtil maj 1945 evakueres ca. 1,5 millioner civile og ca. 500.000 værnemagtsoldater fra Østpreussen, Pommern og Kurland til Danmark og Slesvig-Holsten. ![Dr. Eichelbaums forlis?](/images/wreck/2682.jpg) *Dr. Eichelbaums forlis?* En lørdag i april, for at være præcis kl. 22:16 den 13.04.1940, kolliderede Dr. Eichelbaum østligt for Langeland ud for den nuværende by Stønse med det væsentligt større, stålbyggede danske dampskib SS "Scandia" fra A/S D/S D.F.K. København. Skibet var med 1709 brt næsten 4 gange så stort som "Dr. Eichelbaum". Et besætningsmedlem døde ved kollisionen. SS "Scandia" var på vej i ballast via Nord-Ostsøkanalen fra Ålborg/DK til Rotterdam i Holland. Allerede den 18.04.1940 blev følgende situation fastslået for det danske søamt: Den 13.04.1940 omkring kl. 22:00 passerede SS "Scandia" ved god sigt fyrtårnet Hov på Langelands nordspids med en passageafstand på få sømil.

Ifølge logbogen for SS "Scandia" blev kursen kl. 22:09 ændret til SV og farten sat på langsom frem for at komme nærmere ind under land, da man ville tilbringe natten for anker til daggry. ![Boven på Dr. Eichelbaum](/images/wreck/2683.jpg) *Boven på Dr. Eichelbaum* Kort tid senere så man i den mørke, måneløse nat i umiddelbar nærhed et mørklagt sejlende tysk forpostbåd, nemlig Dr. Eichelbaum, der styrede en nordlig kurs. Også ombord på forpostbåden "Dr. Eichelbaum" blev SS "Scandia" opdaget omtrent på samme tid, men desværre tilsyneladende for sent, for selvom der både fra tysk side og på SS "Scandia" kl. 22:14 straks blev indledt et undvigemanøvre, kom det kl. 22:16 til kollision mellem fartøjerne. Ved kollisionen blev styrbord side af "Dr. Eichelbaum" ved bagbord stævn af SS "Scandia" under vandlinjen beskadiget i en sådan grad, at "Dr. Eichelbaum" kun kunne holde sig på vandoverfladen i knap 5-10 minutter. Straks blev alle redningsmidler sat i vandet af den tyske besætning; også på SS "Scandia" firede man bagbord redningsbåden i vandet, som derefter optog 14 overlevende om bord. "Dr. Eichelbaum" sank efter en halvtimes dødskamp til en maksimal dybde på 27 m; enkelte dele af overbygningerne rager den dag i dag op til en vanddybde på 18 m. Vraget ligger desværre i et søområde, hvor der på grund af geografiske og oceanografiske forhold ofte hersker en kraftig strøm på til dels mere end 4-5 knob. Desværre kommer dette faktum ikke altid dykningen ved vraget til gode. ![Upansret dækshus på Dr. Eichelbaum](/images/wreck/2684.jpg) *Upansret dækshus på Dr. Eichelbaum* Vraget ligger på bunden på ret køl med en krængning til styrbord på anslået 20 grader. Selve vraget er overordentligt velbevaret. Man kan dykke ind i styrehuset såvel som i andre åbninger i overbygningerne og også under dæk. Ofte sejler store skibe tæt til meget tæt forbi positionen, så hold skarpt udkig og hold ubetinget VHF-radioen bemandet. Da det drejer sig om et krigsskib, er der selvfølgelig mulighed for at støde på ammunitionsrester - så forsigtig med hvad man rører ved! Rettet TWM Kilde:$.Dana GPS D.55:05,863 11.02,545 Stævn i 360 graderKilde:$.Jens Alfasten,Løsning Kaldes også det "skæve vrag" og Dr. Eric Baum. Armeret Tysk trawler minesprængt under 2 verdenskrig.Vraget er meget velbevaret. Det liger på skrænten til dybdvandsruten og med en hældning på 20æ til styrbord. Det nederste af dækket ligger i 24 m dybde. Der kan svømmes igennem styrhuset og flere steder kan man komme ind i vraget. Der kommer ofte store skibe tæt forbi dykstedet. MULIGHED FOR AMMUNITION P **Kildens position (WGS84):** `55:05,819N 11:02,470E` ### Oplysninger fra efterretningen Danmark. Storebælt. Langelandsbælt. Tetens Grund E. Oplysning om vrag. EfS-henvisning. 44/1645 1963. Position. 55 05,819 N 11 02,470 E, vrag 15,4 m. Detaljer. Dybden over vraget på ovennævnte justerede position er 16,4 m. Søkort. 142 (INT 1368), 103 (INT 1303). Publikation. [VragID 235]. [J.nr. 2012003839]. (KMS 10. juli 2012) **Positioner (WGS84):** 1) 55° 05.819'N - 011° 02.470'E ### Kildeopdatering fra UKHO / EMODnet **Registrering:** UKHO 31788 **Hentet:** 23-09-2026 **Kilde:** UK Hydrographic Office via EMODnet Human Activities. **Dansk AI-referat** Et vrag, registreret som en trawler, blev 23\. januar 1964 indberettet på positionen 55°05′51″N, 11°02′31″Ø med en angivet dybde på 15,5 m\. Ifølge en senere oplysning blev vraget 9\. marts 1972 spredt med sprængstoffer til en mindste dybde på 15,5 m ved samme position\. Registreringen indeholder også dybdetallene 16,4 og 22, men uden entydig angivelse af enheder eller hvad de måler\. Den historisk indberettede position er ikke i sig selv bevis for et fysisk undersøgt vrag på en bekræftet nutidig position\. [UKHO 31788\: Unavngivet UKHO\-vrag 31788](/vrag/1028/kilder/fd2fd9c7-4483-494f-830f-109dbdc673dc?revision=278bc661-3d49-421e-a5fc-ca9ef5166221) — originaloplysninger, kildehenvisning og licens. Contains public sector information licensed under the Open Government Licence v3\.0\. [maritime-fd2fd9c74483494f830f109dbdc673dc-278bc6613d49421ea5fcca9ef5166221-reference]: # [maritime-fd2fd9c74483494f830f109dbdc673dc-278bc6613d49421ea5fcca9ef5166221-summary]: #

Sidst rettet af: twm  Dato: 24-09-2026

## Billeder (12)






+8 flere

## Kommentarer (2)

**AllanJ** 07-11-2011

Historik vedrørende Dr.Eichelbaums forlis: S/S Scandia af København, 1709 Reg. T. Br. Bygget 1918 af Staal. Paa Rejse fra Aalborg til Rotterdam i Ballast. Kollideret d. 13/4 40 i Storebælt. Søforklaring og Søforhør i Svendborg d. 18/4 40.Kl. 2200 passerede S. i sigtbart Vejr Hov Fyr i en Afstand af 1,8 Sm. Herfra styredes misv. S.t.V.Kl. 2209 blev Farten mindsket til Langsom, og Kursen ændredes til misv. SV. for at komme ind under Landog ankre til Daggry. Kort efter saas om Bb. et Patruljefartøj uden Lanterner styrende en N.-lig Kurs. Pludselig saas Patruljefartøjet ændre Kurs ned foran S., og da der syntes Fare for en Kollision, kastedesS.s Maskine Kl. 2214 Fuld Kraft Bak. Kl. 2216 tørnede Patruljefartøjet haardt med Stb.s Side mod S.s Stævn. Fra Patruljefartøjet, der begyndte at synke, sattes Baade og andre Redningsmidler paa Vandet,og fra S. blev Bb.s Redningsbaad sat paa Vandet og optog 14 Mand fra Patruljefartøjet, der sank i Løbet af 5—10 Minutter Ved Kollisionen fik S. et Hul i Stævnen om Bb.Anm. Søforklaring fra Patruljefartøjet foreligger ikke. Det nævnte patruljefartøj er Dr. Eichelbaum

**G** 01-06-2005

M1108 Her i foråret er der hævet, både navigations lineal og sekstandt i fine trækasser. Men på navigations linealen stod der M462, og den skulle jo ligge i Olso fjorden. SÅ igennem tiden er der nok blevet byttet en del mellem skibene. Begge dele var i meget fin stand og er nu under restaurering.