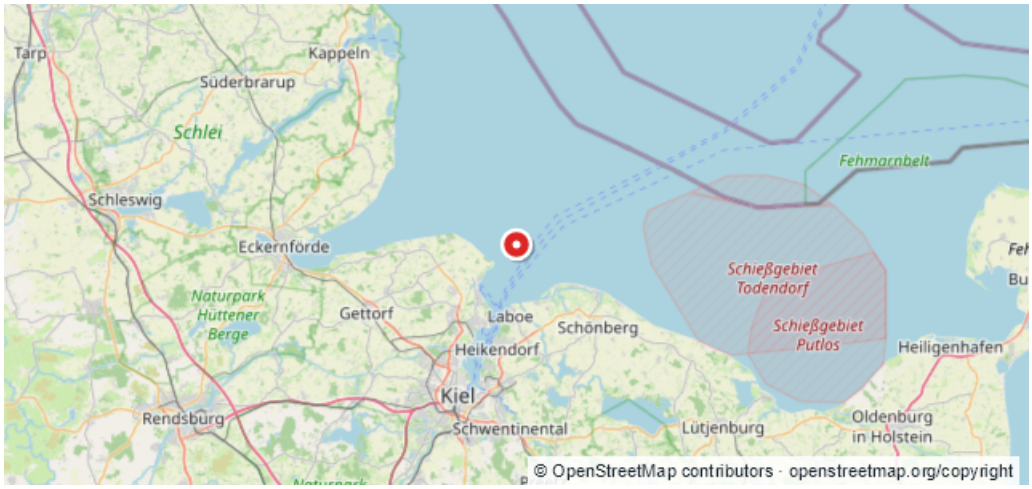
Brage

ID: 231 · Bekræftet position
www.vragguiden.dk/vrag/231

Position & Dybde



WGS84	
54:28,413N 10:14,159E	
ED50	
54:28,45N 10:14,23E	

Dybde (top)	Dybde (bund)
13 m	**Ukendt**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**3,1 km**

Beskrivelse

EFS-BRG Position 54:28.41 10:14.23 --- ## Kilde: Bubblewatcher Oversat fra https://www.bubblewatcher.de/der-erzfrachter-brage/. 54° 28,680 N und 010° 14,360 E -> 54:28,680N 10:14,360E ![Billede 1 fra Bubblewatcher](/images/wreck/2714.jpg) *Billede 1 fra Bubblewatcher* Ved dette vrag er vi hidtil gået ud fra, at der var tale om det ligeledes navngivne kanonbatteri "Brage", bygget i Norge. Desværre er vi kommet på vildspor, hvilket vi nu gerne vil rette. Ved vraget drejer det sig ikke om kanonbatteriet "Brage", men om ertsdamperen "Brage", der lørdag den 05. februar 1938 blev afleveret af Nordseewerken Emden GmbH med byggenummer 186 til søredirіet "Frigga". Skibet bar på daværende tidspunkt kendingssignalet D J V M. ![Billede 2 fra Bubblewatcher](/images/wreck/684.jpg) *Billede 2 fra Bubblewatcher* Skibets søsætning fandt sted onsdag den 20.10.1937 i forbindelse med en lille festlighed. Fra 1938 til 1940 sejlede skibet under Det Tredje Riges flag for "Frigga" Seereederei Hamburg / Ballindamm 17. Denne firmadresse blev af besætningerne på de enkelte skibe spøgefuldt kaldt "MS Kontor". Skibet var målt til 5954 brt, svarende til en samlet lasteevne på ca. 9300 tdw. Længden mellem lodderne var 131,5 m, bredden var 17,90 m. Sidehøjden, målt fra dæksstregen til underkant af kølen, var 10,65 m. Tjenestehastigheden blev nået ved 11,75 knob. ![3-dobbelt ekspansion, udstødsdampturbine.](/images/wreck/2715.jpg) *3-dobbelt ekspansion, udstødsdampturbine.* Ertsfragteren var udstyret med to dobbelte ekspansionsmaskiner med efterkoblet spildedampsturbine. Via et samlegear afgav de to dampmaskiner deres kraft til propellen. Tilsammen producerede maskinerne en ydelse på knap 2300 hk. Dampmaskinerne blev bygget af firmaet Rheinmetall AG, Werk Borsig, Berlin Tegel. Dampmaskinerne fik en spildedampsturbine, system Bauer-Wach, efterkoblet for at øge anlæggets virkningsgrad. Det vil sige, at den stadig en smule under tryk stående spildedamp, før den i den egentlige kondensator igen blev fortættet, endnu drev en lavtryksdampturbine, der via samlegearet yderligere virkede på propelakslen og også drev andre hjælpeaggregater. ![Desværre indhentede skæbnen det kun to år gamle skib hurtigere end forventet, allerede mandag den 06.05.1940. På rejsen fra Norge til

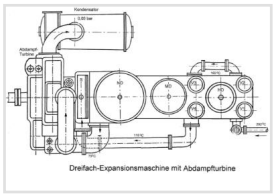
Kiel løb Brage på en sømine udlagt af de allierede luftstyrker og sank nær fyrskibet Kiel med sin last af svensk malm, som var meget værdifuld for Det Tyske Rige. Hele besætningen blev reddet. Der var ingen omkomne og kun få lettere tilskadekomne. Vragets nuværende position er ikke det sted, hvor skibet løb på minen. Minen lå sandsynligvis i sejlrenden, som løb længere mod øst. Da skibet blev ramt, lystrede det ikke længere roret og drev derefter mod Bülk, hvor det fandt sin våde grav.](/images/wreck/2716.jpg) *Desværre indhentede skæbnen det kun to år gamle skib hurtigere end forventet, allerede mandag den 06.05.1940. På rejsen fra Norge til Kiel løb Brage på en sømine udlagt af de allierede luftstyrker og sank nær fyrskibet Kiel med sin last af svensk malm, som var meget værdifuld for Det Tyske Rige. Hele besætningen blev reddet. Der var ingen omkomne og kun få lettere tilskadekomne. Vragets nuværende position er ikke det sted, hvor skibet løb på minen. Minen lå sandsynligvis i sejlrenden, som løb længere mod øst. Da skibet blev ramt, lystrede det ikke længere roret og drev derefter mod Bülk, hvor det fandt sin våde grav.* Da ertsladningen på knap 9000 t var af eksistentiel betydning for rustningsindustrien med de overordentligt knappe ressourcer, blev den endnu under krigen i stor udstrækning bjærget, hvorved også de fra vandet opragende overbygninger af bro, skorsten osv. ligeledes blev bjærget og omsmeltet som skrot. ![Dele af vraget af 'Brage' ligger stadig på forlisstedet. Det ligger umiddelbart ved den sydlige grænse af det nuværende sikkerhedsområde langs kablet til Kiel Fyr. Fyret pejles i 36° i en afstand af 2,21 nm, og Bülk Fyr pejles i 237° i en afstand af 1,60 nm. Den sydlige kabelbøje pejles i 301° i en afstand af 0,52 nm.](/images/wreck/2717.jpg) *Dele af vraget af 'Brage' ligger stadig på forlisstedet. Det ligger umiddelbart ved den sydlige grænse af det nuværende sikkerhedsområde langs kablet til Kiel Fyr. Fyret pejles i 36° i en afstand af 2,21 nm, og Bülk Fyr pejles i 237° i en afstand af 1,60 nm. Den sydlige kabelbøje pejles i 301° i en afstand af 0,52 nm.* Over en mærkelig lyd, der hele tiden ligger over dykkerpladsen, bør man ikke undre sig, for det er blot tønde 1 i Kieler Forde, der er udlagt som hyletønde. ![I efterkrigsårene begyndte skrotfiskerne deres hårde arbejde under tilsyn af de allierede, som ejede krigsskrottet. I Slesvig-Holsten overdrog englænderne opgaverne med skrotbjærgning til den daværende vand- og skibsfartsmyndighed i Kiel, som derefter fordelte dem mellem de enkelte virksomheder. Vraget af 'Brage' blev for en stor dels vedkommende ophugget, blandt andet af et lille firma i Laboe, som blev ledet af hr. Alfred Wolkowski. Til arbejdet benyttede man bjærgningsskibet 'Mulli' WK 60 samt hjelmdykkeren Hans Boy Voß fra Laboe. Skærebrændere og store mængder sprængstof udvundet af gamle, bjærgede torpedoer gjorde resten.](/images/wreck/2718.jpg) *I efterkrigsårene begyndte skrotfiskerne deres hårde arbejde under tilsyn af de allierede, som ejede krigsskrottet. I Slesvig-Holsten overdrog englænderne opgaverne med skrotbjærgning til den daværende vand- og skibsfartsmyndighed i Kiel, som derefter fordelte dem mellem de enkelte virksomheder. Vraget af 'Brage' blev for en stor dels vedkommende ophugget, blandt andet af et lille firma i Laboe, som blev ledet af hr. Alfred Wolkowski. Til arbejdet benyttede man bjærgningsskibet 'Mulli' WK 60 samt hjelmdykkeren Hans Boy Voß fra Laboe. Skærebrændere og store mængder sprængstof udvundet af gamle, bjærgede torpedoer gjorde resten.* ![Dykker Hans Voss](/images/wreck/2719.jpg) *Dykker Hans Voss* Helmtdykkeren Hans Voss fastgjorde sprængstoffet på vraget på de dertil bestemte steder, og dette blev derefter fra sikker afstand elektrisk udløst fra bjærgningsskibet "Mulli". Vraget blev sprængt i stykker, og disse stykker blev derefter hevet om bord med spil og specialtænger. Dette skrot blev i Labø losset på en 800 t pram eller bragt til Nordmolen i Kiel, der losset og derefter skåret i ca. 50×150 cm store stykker. Disse forholdsvis håndterlige stykker blev igen lastet og f.eks. opkøbt af firmaet Eisen und Metall KG / Hamburg og sendt til England for at blive omsmeltet der. Der blev opnået priser på omkring 100 mark pr. ton. Bubblewatcher-Tauchservice kunne også komme i forbindelse med hr. Alfred Wolkowski, og denne bekræftede de ovenfor angivne oplysninger. ## Vraget i dag: Vanddybden ved vraget er ca. 19 m; de højeste dele af vragets rester stikker kun ca. 4 m op fra bunden. På ca. 40 m længde står der stadig dele af begge skibssider. Bov og hæk er desværre ikke længere til stede. Det samme gælder maskineri, dæk, overbygninger eller indvendige rum. Mellem siderne, altså i den indre del, står der stadig de store og i sollyset truende spanter og dele af de tidligere tværskotter. I området omkring disse vragdele ligger en mængde vragrester henholdsvis skrot. Også nogle få små bunker af jernmalm er stadig at finde der. ![Bjærgningsskib Mulli](/images/wreck/2720.jpg) *Bjærgningsskib Mulli* En vrakundersøgelsesrapport, der blev udarbejdet af BSH, har følgende indhold. Den 05.09.1986 blev de fra bunden opragende vragdele opmålt med sidescan-sonar og markeret med bøjer, der blev inddraget efter målingen. Til kontrol af de opnåede måleresultater blev vragdelene undersøgt af dykkere. Bagbord skibsside rager stadig på en længde af ca. 42 m og styrbord skibsside på en længde af ca. 30 m op til 4 m op fra den mudrede bund. I vestlig retning fra bagbord skibsside ligger flere vragdele fordelt over et areal på ca. 5x10 m. I

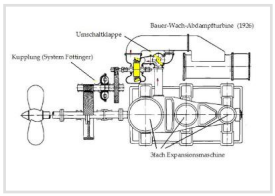
den indre del af skibssiderne står der stadig tværskotter og spanter, der ligeledes rager op til 4 m op fra bunden. Det hele har en slagside på ca. 20°. Dele af stævn eller hæk kunne ikke længere lokaliseres. Materialetykkelsen af yderhuden er stadig ca. 12 mm. Alle fra bunden opragende vragdele er stærkt bevoksede. Den 09.09.1986 blev vraget endnu engang overfaret med sidescan-sonar, model 260 Image Correcting fra firmaet EG&G Environmental Equipment, som var om bord til afprøvning. ## To- eller tredobbelt ekspansionsmaskine betyder omtrent følgende: De f.eks. tre enkelte cylindre har en forskellig stor boring. Den første cylinder har en mindre boring end den anden cylinder, og denne igen en mindre end den tredje cylinder. Dampen strømmer under forholdsvis højt tryk ind i den første cylinder og ekspanderer tilsvarende ved stemplets nedadgående bevægelse. Når den har udført sit arbejde der, strømmer den videre til den anden cylinder, ekspanderer også der igen ved det andet stempels nedadgående bevægelse. Damptrykket falder, men på grund af den større boring og den dermed forbundne større stempelbund yder den der det samme arbejde som i den første cylinder (p = F/A). Når dampen har ekspanderet i den anden cylinder, strømmer den videre til den tredje cylinder og udfører også der efter samme formel sit resterende arbejde. Først derefter er dampen tilstrækkeligt ekspanderet og afkølet til at kunne ledes videre til kondensatoren. ![3-trins ekspansionsdampmaskine](/images/wreck/2721.jpg) *3-trins ekspansionsdampmaskine*

Sidst rettet af: twm Dato: 08-09-2026

Billeder (9)





+5 flere

Kommentarer (1)

Bubblewatcher 17-02-2010

You can read maor here: http://www.bubblewatcher.de/bericht_Brage_46_Wracks.html