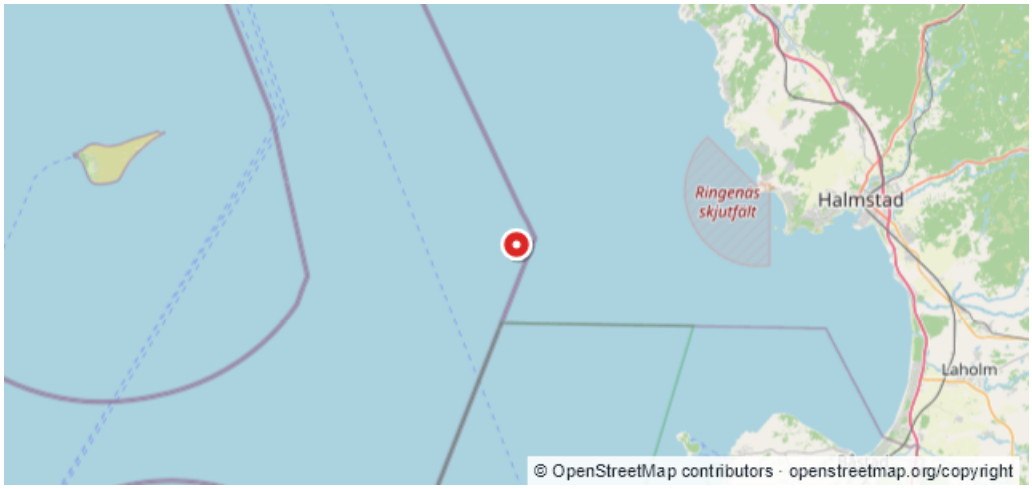
Ostmark S/S

ID: 4582 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/4582

Position & Dybde



WGS84 · Beregnet WGS84-visning
56:37,877N 12:16,002E

ED50
56:37,911N 12:16,078E

Dybde (top)	Dybde (bund)
31 m	**42 m**
Stævnretning	Afstand til kyst
295	**25,0 km**

Beskrivelse

Kilde:$.Dana GPS D.56:37.911 12:16.078 Stævn 295 grader Trædækket møder dykkeren i 32-35 meters dybde, bunden er mudder der let hvirvles op, især hvis der har været trawlere i området forinden der dykkes. Vælg en dag med hej solskin og stille vejr, og tag en dykning på "OSTMARK", den er bestemt mange dyk værd, og mange gange er der en sigt på 2-10 meter. Skibet står ret på kølen med en lille slagside til bagbord. Agterskibet er meget intakt, med kanoner og antiluftskyts, den forreste del af skibet er mere medtaget, fra flyvernes bombetræffer. Når der først er bundet på, er det et godt og let vrag at dykke på. Granater ligger spredt på dækket overalt. Ligeledes flyder det med dybdebomber, torpedoer og andet godt. Så man skal tænke sig om, inden man piller ved noget. Flere kanoner står stadig og peger ud over siden af skibet. Der er god plads til at svømme ind under det store arbejdsdæk. Flere trapper fører ned i spændende gange dybere i vraget. Skibsklokken blev fundet i 1996, med inskriptionen "Cote D'argent". I 1932 blev der i Frankrig bygget et stål dampskib ved navn Cote d'argent. Hun var 103,5 meter langt, 13,7 meter bredt, og dybde 3,7 meter, 3047 brt. Den var i farts som færge mellem Frankrig og England. Den blev erobret af tyskerne den 30/7-1940 og efter en brand ombygget til minelægger. Den 21/4-1945 blev den angrebet af engelske fly og sænket øst for Anholt. 109 tyske søfolk mistede livet, mindre end en måned, før tyskerne kapitulerede fuldstændigt. Den må være sunket hurtigt, eftersom den fik en fuldtræffer, der har sprængt hele forskibet væk. Der er nedenfor 2 historier om Ostmark, de suplerer hinanden, derfor er begge medtaget. Kilde: $.Artikel af Marko Wramen i Dyk nr 3/99 Vi følger linen ned i det mørke, grønne vand. Strømmen river og slider i regulatoren og jeg må hele tiden dukke mig for de gigantiske brandmænd, som kommer flyvende i motorvejsfart. Det føles næsten som at spille computerspil med virtual reality-udstyr og mig selv som pacman. På l5 meters dybde bryder jeg igennem springlaget - alt bliver pludselig mørkt og stille. Strømmen er forsvundet sammen med brandmændene. Linen fortsætter ned i de uendelige vandmasser og vi følger med den. Følelsen af at rejse med tiden kommer langsomt krybende. Den er en rislende, uhyggelig gvsen at have som følgesvend og følelsen bliver

forstærket af bevidstheden om at en stor bid af det 20. århundredes historie venter i den anden ende. Da dybdemåleren viser 35 meter, dukker forvredne rester af stål og metalplader pludselig op i lyskeglen. Tidsmaskinen har virket og klokken er nu 01.00 om natten den 2l. april 1945. Vi lander nøjagtigt der, hvor ankertorvet forsvinder ned i et virvar af rør og metal og jeg stopper op for at samle mig og gøre videokameraet klart. Først nogen minutter senere går det op for mig, at det, der ved første øjekast lignede et rør, i virkeligheden er en helt intakt 40 mm kanon - og at jeg nærmest sidder på den! Med søværnets advarsler om ustabil skarp ammunition frisk i erindring svømmer jeg forskrækket nogle meter væk og får på den måde også overblik over området omkring ankertorvet. Ankeret har sat sig fast i de forvredne rester af overbygningen og forstavnen på styrbordssiden på stedet, hvor de engelske bombefly ramte plet. Sammen med min makker svømmer jeg fremad for at kortlægge Ostmarks forskib Men ødelæggelserne er så store, at vi hurtigt mister orienteringen i det metalliske kaos. Det bliver ikke bedre af, at et stort trawl har sat sig fast i skrammelbunken. Efter at være flakket omkring et stykke tid lykkedes det os dog at finde det, som må være resterne af overbygningen. En lang række store firkantede vinduer forsvinder væk i mørket. Det ser ud til at være en relativt hel sektion af forskibet bortset fra, at den er blevet vredet 90 grader, så bagbordssiden nu peger lige op. Vi følger vinduesrækken i en retning, som viser sig at føre agterud og kort efter skimtes silhuetten af bagbordssidens store kran. Nu er jeg hjemmevant igen og jeg beslutter at fortsætte agterud til den del af Ostmark, der er så godt som uskadt. Her er skroget indtakt og det balsals-lignende trædæk breder sig ud så langt, vi kan se. Vi svømmer lidt videre, til en skygge rejser sig midt på dækket. Det er resterne af den lille dæksbygning, hvor skorstenen stod. Man kan stadig se det ovale fæste ovenpå. Løse dele ligger rundt omkring blandt andet en metal taljeblok med en krog i den Pludselig får vi øje på en krabbe. Lige ved siden af skorstenen ligger den på lur. Jeg lægger mig fladt på dækket og filmer den lille krabat. Først hjemme ved TV'et kan jeg se, at det stakkels kræ sidder fast i en tynd gennemsigtig fiskeline, uden at kunne komme løs. Det er en rigtig uskik med alle de fiskeredskaber, som stadig slår ihjel længe efter de er tabt. Vi fortsætter vores opdagelsesrejse agterud i selskab med sky torsk og nysgerrige havkarusser. Vi når hurtigt frem til den næste lille dæksbygning med et skylight, der formentlig fører ned i maskinrummet. Lugerne har tremmer for og ligger hulter til bulter ovenpå og ved siden af. Lige foran står et stort hejseværk placeret mærkeligt midt på dækket. Måske kan det bekræfte rygterne om, at Ostmark var udrustet med en stor spærreballon, der skulle forhindre fjendtlige fly i at komme i nærheden, når fartøjet lå for anker. Ifølge forskellige oplysninger skal både den danske og den svenske søfartsstyrelse have advaret om en sådan ballon, der lå og flød i Kattegat over vraget. Jeg har dog ikke haft mulighed for at kontrollerer disse oplysninger endnu. Vi tager os en tur rundt om dækshuset for at se, om der er noget mere spændende at finde. På bagbord side er der jackpot. To store kasser er gjort fast i dækket og i dem ligger mindre kasser, der er fyldt med granater! I en ligger der rækker med 40 mm granater stablet oven på hinanden. I en anden står to runde magasiner til 20 mm kanoner ladet og klar. Da vi kigger efter dækket, ser vi også nogen væltede kasser med granater. De ligger både i og udenfor kasserne. Her gælder det om at holde fingrene for sig selv og ikke pille ved noget. Da pulsen har afsluttet de værste trommesolo'er, glider vi videre over dansegulvet til dækket. Pludselig slutter det brat foran os og det eneste, der er tilbage i lygternes skær, er mørkegrønt vand. Hvis jeg ikke havde været her før, ville jeg have troet, at fartøjet havde en usædvanlig brat og flad agterende. Men nu ved jeg bedre og svømmer godt 10 meter længere ud i vandet, mens jeg spejder ivrigt ind i den grønne tåge. Så pludselig tårner den sig op i al sin grufuldhed: En gigantisk kanon oppe på et tårn. Det er en af de to kanoner, som står på en ophøjet platform på det lave agterdæk. Det lange kanonløb peger myndigt ud mod bagbord side, klædt i farverige søanemoner og sønelliker. Her har livet virkelig erobret dødens værktøj. Den store panserplade foran på kanonen sidder tilbage, som ly for en imaginær besætning. På hver side af kanonløbet er der åbninger, hvor skytterne kunne se igennem sigtekornene, når de skulle indstille kanonen vandret og lodret. Sigtemidlerne sidder stadig tilbage på siderne og bagerst ses det store endestykke. Det hele er svøbt ind i kraftige stålwirer med flåd, som nu er blevet hjem for store mængder af sønelliker. Og som om det ikke var nok, så har en stor havkat slået sig ned under selve kanonplatformen! Der ligger den i sin hule og kigger genert ud med sit grimme fjæs. Midt i begejstringen over det fantastiske syn slår det mig pludselig, at kanonen med stor sandsynlighed har været stedet for flere sømænds sidste fortvivlede strid - en kamp, som de tabte med fatale følger. Min sindsstem- ning ændrer sig øjeblikkeligt og det er med en trykket fornemmelse, at jeg bestemmer mig for at svømme tilbage til opstigningstovet fremme ved forstavnen. Det tager sin tid at nå der hen, fordi fartøjet er stort. Med denne tanke i hovedet når vi omsider frem til ankertovet i virvaret af tovender fra andre ankre og fiskeredskaber, som har sat sig

fast og siden er blevet kappet. Så skal vi tilbage igen - opad mod lyset og fremad mod nutiden. Men jeg kommer nok altid til at have et minde med mig fra den for tyskerne så skæbnesvangre nat - den 21. april 1945. Fartøjet Ostmark blev bygget i 1932 på væftet Forges & Chantiers de la Mediterranhe SA i den franske havneby Le Havre. Ordregiver og senere ejer var foretagendet SA de Gérance & d'Armement, som også var hjemmehørende i Le Havre. Oprindeligt hed skibet C?te D'Argent. Hun havde fire dampturbiner af fabrikatet Babcoc-Wilcox-Kessel, som gik på olie. To tre-bladede propeller med en diameter på 2,9 meter var med til at give fartøjet en fremdrift på op til 23 knob. Flere kilder angiver, at fartøjet gik i færgetrafik mellem England og Frankrig. Nogle kilder angiver linjen Dover-Calais, andre Folkstone-Bologne. Under Anden Verdenskrig var Frankrig okkuperet af Tyskland og den 30. juli 1940 blev C?te D'Argent beslaglagt og omdøbt til Ostmark. Fartøjet blev bestykket med to 105 mm kanoner (en forude samt en agter), fire 40 mm kanoner samt fire 20 mm kanoner. Efter en brand ombord i 1941 ombygges fartøjet til indkvarteringsskib for minestryger-eskadrer og den 15. oktober samme år modificeres fartøjet til målskib. I 1942 blev fartøjet benyttet i norsk farvand samt i den nordlige Nordsø. I l943 anvendes Ostmrk, som minelægger i Skagerrak, samt som forstærkning af forsvaret af den mellemste og nordlige Nordsø og ved den norske polarkyst. 1944 udlægger hun minespærringer i Skagerrak og gør tjeneste i Norge samt ved polarkysten. I slutningen af januar 1945 transporterer OSTMARK flygtninge fra Pillau til Swinemünde i Tyskland. Natten til den 2l. april 1945 befinder Ostmark sig i Kattegat mellem Anholt og Hollands Väderö. Klokken 00.40 letter fem britiske Halifax-bombefly fra 58. eller 502. eskadrille for at patruljere over Skagerrak og Kattegat på jagt efter fjendtlige fartøjer. I en af RAF (Royal Air Force) coastal commands hemmeligstemplede rapporter fra 1945 blev de efterfølgendc begivenheder sammenfattet således: "Anti shipping operations: 00.40-02.40/21 (april): Five halifaxes carried out individual attacks on shipping in the Kattegat and Skagerrak. Direrct hits were scored on two merchant vessels of 3/4000 tons off Anholt, and one wessel was left on fire.... " Den korttattede rapport beskriver med stor sandsynlighed Ostmarks sidste stund. Ifølge de tyske arkiver blev fartøjet sænket den 21. april l945 ud for Anholt af netop engelske bombefly. 109 af skibets 240 besætningsmedlemmer omkom. RAF-rapporten omtaler godt nok skibet som et handelsfartøj, men dette kan forklares ved, at OSTMARK netop var et ombygget civilt fartøj og det er let at tage fejl, når man er involveret i kamphandlinger midt om natten. Kilde:$.Henrik Holleufer, Frømandsklubben BLOP I november 1940 besluttede den tyske marinestab, at der skulle oprettes en "Mineskibs gruppe". Da denne skulle oprettet så hurtigt som muligt, besluttede man at ombygge nogle ret moderne og hurtiggående (23-24 knob) kanaldampere. Disse kanaldampere havde også et yderst rummeligt promenadedæk og man anslog at her kunne man have ca. 250 miner. Et af disse skibe var "Cote D'argent" senere kendt som mineskib "OSTMARK" OSTMARK'S HISTORIE På grund af det første års store tab af mineskibene "TENNENBERG", "PREUS- SEN", "HANSESTADT DANZIG" og "K0NIGEN LOUISE" under Rusland felttoget, blev det besluttet at overføre det netop færdig ombyggede skib "OSTMARK" til "mineskibs gruppe nord". Skibet var erobret af tyskerne den 30. juli 1940 og efter en brand ombygget til minelægger. "OSTMARK"" blev bemandet med den gamle besætning fra "PREUSSEN"®, som ankom til Nates i Frankrig, hvor ombyg- ningen var sket. Den 5. oktober 1941 var "OSTMARK" helt færdigudrustet og skibets første kaptajn blev Korvetten-kapitajn D. R. K. F. Barthel. "OSTMARK" sejlede mod Rotterdam den 15. februar 42, efter at den var færdig udrustet, og maskinerne var afprøvet. Den ankom til Rotterdam den 22. februar 42. Rejsen forlab ikke uden hændelser idet "OSTMARK"" den 21. februar 42. blev angrebet af en Spitfire udfor Boulonge, uden at der opstod nogle skader. Rejsen gik nu videre til Wilhelmshafen, hvor der blev lastet 180 miner, hvorefter "OSTMARK" afgik mod Bergen, med ankomst den 26. marts 42. FØRSTE OPGAVE "OSTMARK" første opgave var at udlægge miner i spærreområde 5de "Krefeld", den opgave blev udført under beskyttelse af 4 minestrygere, 2 ubådsjagere, og 2 MTB'er. efter en vel udført opgave returnerede "OSTMARK" via Bergen til Wesermynde med ankomst den 19. april 42. Efter lidt værftsarbejde blev "OSTMARK" gjort til førerskib for mineskibseskadren, og som sådan sejlede skibet videre den 18. maj 42. til Cuxhaven, hvor der blev lastet 200 miner. Derefter videre via Kiel og Lødingen Reede, hvor "BRUMMER" slutter sig til for den videre rejse mod Norge. "OSTMARK" udfører i resten af krigen minelægning i områderne Barentshavet, Nordhavet, Nordsøen, og Skagerrak, indtil den bliver sænket i 1945. ANDRE MISSIONER Af særlige hændelser kan nævnes at "OSTMARK" den 7. juli 43 under mineudlægning sammen med R56, R54, M364, M272, og M346 på pos 71:07'25 - 28:10'00 angribes af 5 russiske bombefly og 3 jagerfly. De kaster ca. 20 bomber, dog uden at der opstår nogen skader på fartejerne. På vej tilbage fra denne operation bliver gruppen angrebet af en ubåd, som affyre 3 torpedoer. En rettet mod "OSTMARK", som dog undviger, hvorimod "M346" rammes af 2 torpedoer og synker,

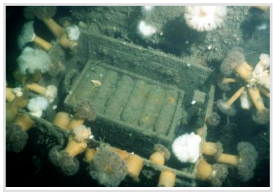
besætningen reddes. Den 21. juli 43 bliver "OSTMARK", "KAISER", "M361", "M302", "M364", "M272", "UJ 1202", "UJ 1209" og "NH06" angrebet af 3 russiske torpedofly og 9 jagere. Skibene åbner ild, så snart de lavtflyvende angribere er indenfor rækkevidde. I en afstand af 1000 m. kaster flyvene deres torpedoer. "OSTMARK" går for højeste fart på parallel kurs med torpedoerne, de 2 første går med henholdsvis 30 m. og 80 m. parallelt forbi "OSTMARK", den sidste passerer med en afstand af kun 3 m. agten om. De eskorterede jagere støtter torpedoflyverne i deres angreb og gennemfører angreb indtil 50 m. Men skydningen ligger præcist fra fartøjerne. Og det lykkes "OSTMARK" at score 3 træffere på et af torpedoflyene som forsvinder med en røgfaner efter sig. Gruppen har trods det heftige angreb ikke haft nævneværdige skader. Den 3. november 43. afgår "OSTMARK" og "ROLLAND" fra København til Kiel, men under rejsen sejler KFK Schullboot 99 på tværs af konvojens kurs og på trods af at "OSTMARK" foretager en lynhurtig undvigemanøvre rammes KFK 99 som synker på pos 54:25'30 - 12:08'30. Dog reddes hele besætningen af "OSTMARK", som kan fortsætte uden problemer, da der ikke er sket de store skader. Den 17. november og den 30. november 44 bliver skibet lettere beskadiget under bombeangreb mens den ligger på værft i Stettin. Det kan i øvrigt tilføjes at "OSTMARK" ofte i løbet af krigen var i København for at laste miner, og at København blev regnet for at være skibets hjemhavn. OSTMARK'S FORLIS Den 19. april 45. påbegyndte mineskibene "OSTMARK2 og "LOTHRINGEN" deres rejse fra Kristianssted til København, imens "LINZ" forblev på sin camouflerede ankerplads. Undervejs blev der slået flyalarm og alle kanoner blev bemandede. Den 24. april 45 ankrede skibene op på Frederikshavn red. Mens skibene lå på reden var der et flyanqreb, der blev lynhurtigt åbnet afværgeild, dog uden noget resultat. På reden lå der 8 store konvojskibe, som også var mål for flyangrebet. Kl. 16.00 fortsatte "OSTMARK" og "LOTHRINGEN" deres rejse mod København, minestrygeren "M293" havde sluttet sig til dem som minesikringsskib. Vejret var meget uvenligt, det blæste med en vindstyrke 8 og der var stærk søgang, så marchfarten var kun 7 - 8 knob. Kl. 22.00 bliver der atter slået flyalarm. På "OSTMARK" sætter man en spærreballon i 500 m. højde, som skal beskytte mod flyangreb fra lav højde. Alle kanoner er klar til at lægge spærreild da der bliver givet ordre til ildafgivelse. Fra "OSTMARK" skydes der med 2 stk. 40 mm., 16 stk. 20 mm. 4mm (?) og 73 raketbatterier med i alt 101 rør. De angribende fly kaster trods den intensive afværgeild deres bomber og angriber gang på gang. Bombenedslagene ligger først mellem "M293" og "OSTMARK", dernæst på mineskibet. Lidt senere, præcis kl. 00.30 den 21. april 45. rammes "OSTMARK" af 2 bomber. Den ene går direkte i det forreste ammunitionskammer, som umiddelbart udløser en voldsom eksplosion, som river hele forskibet af, lige til broen. Den anden bombe slår ned mellem skorstenen og den foranliggende overbygning, og der udbryder brand midtskibs. Hurtigt antændes den deromkring værende beredskabsammunition. "OSTMARK" ligger nu med let styrbords slagside og ligger næsten stille. En fjendtlig lysbombe oplyser skibet næsten som ved dagslys. Næstkommanderende er dødeligt såret og kaptajnen er såret i benet, blandt mandskabet er der også store tab. Masten er knækket og væltet ned over dækket, hvor spidsen har klemt sig fast i dampfløjten som hyler ubønhørligt. Denne hylen er som en uhyggelig klaqesanq over skibets endeligt. Der befales alle mand overbord, 2 redningsbåde og 1 jolle sættes i vandet, og alt hvad der findes af flåder kastes simpelthen overbord. Kl. 01.00 kæntrer "OSTMARK" til styrbord og går med bunden i vejret mod Kattegats bund, ca. 2 sømil sydøst af Anholt. Der falder stadig bomber og nogle af disse slår ned blandt de overlevende, som kæmper i det oprørte hav, flere bliver dræbt og mange såres. "LOTHRINGEN" og "M293" samler de overlevende op. Af "OSTMARK"s 250 besætningsmedlemmer bliver 138 reddet, 7 af disse der dog senere af deres sår. De døde bliver begravet på Vestre kirkegård i København. Med "OSTMARK" er førerskibet for mineskibsflotillen sunket og fra dette øjeblik, bliver der ikke lagt flere miner i krigen. ### Svensk kildeopdatering fra Fornsök **Registrering:** RAÄ L2026:418 **Kilde:** Riksantikvarieämbetet, Fornsök (CC0 1.0) **Dato:** 01-01-2026 **Kildens position (WGS84):** 56:37,880N 12:15,860E [Åbn den originale registrering i Fornsök](https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/03cd110c-d9cd-425a-8fcd-cf8742ecbae2) ### Dansk sammendrag af opdateringen Ostmark var et 103,5 × 13,7 × 3,7 meter stort stålskib, bygget i 1932 i Saint-Nazaire i Frankrig som passagerskibet Côte d'Argent til ruten Dover-Calais. Efter den tyske besættelse af Frankrig i 1940 blev skibet konfiskeret og ombygget, først til beboelsesskib for minestrygerflotiller og senere samme år til målfartøj. I 1941 var det under navnet Ostmark klar til tjeneste i Kriegsmarine, og i 1942 sejlede det i norske farvande og den nordlige Nordsø. Den tyske marine rekvirerede skibet i 1942 og lod det ombygge på Germaniaværftet til mineskib. Herefter var Ostmark bevæbnet med to 105 mm-kanoner samt fire 40 mm- og fire 20 mm-luftværnskanoner og kunne medføre 240 miner. Farten var 17,5 knob, aktionsradius 1.500 sømil og besætningen 240 mand. I 1943-1944 udlagde Ostmark minespærringer i Skagerrak og styrkede forsvaret i den

nordlige og centrale Østersø samt ved den norske polarkyst. I januar 1945 transporterede skibet flygtninge fra Pillau til Swinemünde. Den 21. april 1945, få uger før krigens afslutning, blev Ostmark angrebet af britiske Mosquito-fly. To bomber ramte: Den første eksploderede i forskibet ved ammunitionsmagasinet og rev dele af stævnen bort, mens den anden ramte dækket mellem overbygningen og skorstenen og satte skibet i brand. Kort efter fik Ostmark slagside, og der blev givet ordre til at forlade det synkende skib. Redningsbådene blev sat i vandet, og kl. 01.00 kæntrede og sank Ostmark. Besætninger på ledsagende tyske fartøjer bjærgede overlevende fra vandet, men 109 tyske søfolk omkom. Arkivoplysningen placerer vraget i åbent farvand omkring 15 sømil øst for Tylögrund på 41 meters dybde; lokationen er ikke fysisk undersøgt. --- ### Svensk originaltekst fra Fornsök **Beskrivelse:** Arkivuppgift om fartygsförlisning: Minfartyg OSTMARK. 1945-04-21. Bombad. Dimensioner, byggnadsår och last: 103.5x13.7x3.7 m, Stål, 1932. Minor. **Alternative navne:** - OSTMARK **Orientering:** I öppen sjö, ca 15 nm O om Tylögrund, 41 meters djup. **Placering:** Under vand **Tradition:** Ostmark byggdes 1932 i St. Nazaire (Frankrike) och fick från början namnet Côte d'Argent. Ursprungligen gick Ostmark som ett passagerarfartyg på rutten Dover-Calais. Efter att Tyskland ockuperat Frankrike 1940 konfiskerades fartyget av den tyska ockupationsmakten och byggdes om till bostadsskepp för minflottiljer. Senare samma år modifierades fartyget till målskepp. 1941 stod fartyget redo för insats i Kriegsmarine, nu under namnet Ostmark. Under 1942 färdades Ostmark i norska farvatten samt i norra Nordsjön. Tyska marinen rekvirerade henne 1942. Ombyggd på Germaniavarvet till minfartyg OSTMARK. Efter ombyggnad var hon bestyckad med 2 st 105 mm kanoner, 4 st 40 mm och 4 st 20 mm luftvärnspjäser, samt lastade 240 minor. Hon gjorde 17,5 knop och hade en aktionsradie av 1500 M. Besättningen uppgick till 240 man. Mellan 1943 och 1944 används Ostmark för mineringsverksamhet i Skagerak, där hon lade ut minspärrar, förstärkte försvaret i norra och mellersta Östersjön och vid norska polarkusten. I januari 1945 transporterar hon flyktingar från Pillau till Swinemünde i Tyskland. Några veckor innan krigsslutet anfölls Ostmark av engelska mosquitoplan och bombades. Flera bomber släpptes och två bomber träffade Ostmark. Den första träffade förskeppet där också ammunitionsförråd fanns. Explosionen blev våldsam och delar av fören slets loss. Den andre bomben träffade däck mellan överbyggnaden och skorstenen och fartyget fattade eld. Kort därefter fick Ostmark slagsida och befälet ombord gav order om att överge det sjunkande fartyget. Livbåtarna sattes i sjön och kl 0100 kantrade Ostmark och sjönk. Besättningen ombord de medföljande tyska fartygen plockade upp de överlevande ur vattnet. Totalt dog det 109 tyska sjömän. **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 - Typ: Skepp **Skriftlige kilder:** - Skandinaviskt vrakarkiv nr: O-005 **Publiceret:** 17-02-2026 **Senest ændret:** 17-02-2026 **Registreringsgrundlag:** Fastighetskartan/utskrivet ortofoto **Målemetode:** Manuell inprickning **Positionsfejlmargin:** 30 m **Indlæsningsusikkerhed:** 10 m ### Svensk kildeopdatering fra Fornsök **Registrering:** RAÄ L1934:3974 **Kilde:** Riksantikvarieämbetet, Fornsök (CC0 1.0) **Dato:** 01-01-1934 **Kildens position (WGS84):** 56:37,930N 12:16,034E [Åbn den originale registrering i Fornsök](https://app.raa.se/open/fornsok/lamning/1c00b44b-c9a0-4f52-b2ba-980b4c81feb4) ### Dansk sammendrag af opdateringen Fartøjet blev bygget som passagerskib og sejlede på ruten Dover-Calais. I 1940 blev det konfiskeret af den tyske besættelsesmagt og ombygget først til beboelsesskib for mineflotiller og senere samme år til målskib. Den tyske marine rekvirerede det i 1942, og på Germaniaværftet blev det ombygget til mineskibet Ostmark. Det blev bevæbnet med to 105 mm kanoner, fire 40 mm og fire 20 mm luftværnskanoner og kunne medføre 240 miner. Farten var 17,5 knob, aktionsradiusen 1.500 sømil og besætningen 240 mand. I 1942 sejlede Ostmark i norske farvande og den nordlige del af Nordsøen. Fra 1943 til 1944 deltog skibet i mineudlægning i Skagerrak og styrkede forsvaret i den nordlige og centrale Østersø samt ved den norske polarkyst. I januar 1945 transporterede det flygtninge fra Pillau til Swinemünde. Få uger før krigens afslutning blev Ostmark angrebet og bombet af britiske Mosquito-fly. Skibet sank med 109 tyske søfolk; et sandsynligt fuldtræf ødelagde hele forskibet. Vraget ligger i Kattegat nordvest for Stora Middlegrund og var længe kendt blandt fiskere som Nätfastna. Ifølge en beskrivelse fra 1999 står vraget forholdsvis intakt fra maskinrummet og agterud med cirka 10 graders slagside, mens broen og forpartiet ligger med 90 graders slagside mod styrbord og er delvist ødelagt, muligvis som følge af bombetræffet. På vraget er der observeret kanoner, maskingeværer, messinghylstre fra affyrede granater, pullerter, skylights og forskellige instrumenter. En dansk dykkergruppe har blandt andet bjærget en granathylster. --- ### Svensk

originaltekst fra Fornsök **Beskrivelse:** Historik: Byggdes som passagerarfartyg och gick på rutten Dover-Calais. 1940 konfiskerades fartyget av den tyska ockupationsmakten och byggdes om till bostadsskepp för minflottiljer. Senare samma år modifierades fartyget till målskepp. Under 1942 färdades Ostmark i Norska farvatten samt i norra Nordsjön. Mellan 1943 och 1944 används Ostmark för mineringsverksamhet i Skagerak, där hon lade ut minspärrar, hon förstärker försvaret i norra och mellersta Östersjön och vid norska polarkusten. I januari 1945 transporterar hon flyktingar från Pillau till Swinemünde i Tyskland. Tyska marinen rekvirerade henne 1942. Ombyggd på Germaniavarvet till minfartyg OSTMARK. Efter ombyggnad var hon bestyckad med 2 st 105 mm kanoner, 4 st 40 mm och 4 st 20 mm luftvärnspjäser, samt lastade 240 minor. Hon gjorde 17,5 knop och hade en aktionradie av 1500 M. Besättningen uppgick till 240 man. Händelseförlopp: Några veckor innan krigsslutet anfölls Ostmark av engelska mosquitoplan och bombades. Fartyget sjönk och tog med sig 109 tyska sjömän. Engelsmännen fick troligtvis in en fullträff för hela förskeppet är borta. Bärgningar: Den danska dykgrupp som varit på vraket har bärgat bland annat en granathylsa. Övrigt: Vraket var länge känt bland fiskarna som nätfastna. Status: Från maskin och akterut står vraket relativt intakt med 10' slagsida. Bryggan och fören ligger med 90' styrbord slagsida och är delvis förstört, eventuellt p.g.a bombträffen. Det finns en del tomma ytor på trädäcket. Kanoner, maskingevär, mässingshylsor från avskjutna granater, pollare, skylighter o. dyl. samt märkliga instrument finns på vraket (status 1999). **Alternative navne:** - OSTMARK **Orientering:** Kattegatt, NV Stora Middlegrund **Placering:** Under vand **Antikvarisk vurdering:** Øvrig kulturhistorisk lämning **Antikvarisk kommentar:** Jämför även anslutande lämning L2026:418. **Anbefalet vurdering:** Øvrig 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: Dyk nr 3 1999 - Internet - Arkivhandlingar: Svenskt marinarkeologiskt arkiv (SMA) - Extern identitet: Ansvarig organisation: Statens maritima museer, Externt register: SjöMIS, Extern identitet: 92:004 **Publiceret:** 21-01-2026 **Senest ændret:** 21-01-2026 **Registreringsgrundlag:** Sjökort **Målemetode:** Manuell inprickning **Positionsfejlmargin:** 10 m **Indlæsningsusikkerhed:** 25 m ### Kildeopdatering fra UKHO / EMODnet **Registrering:** UKHO 76735 **Hentet:** 21-09-2026 **Kilde:** UK Hydrographic Office via EMODnet Human Activities. **Dansk AI-referat** En svensk elektronisk søkortudgave viste den 6\. oktober 2010 et indberettet vrag på den historiske position 56°37,880′ N, 12°15,980′ E\. Der var angivet 31 m ved vraget samt en separat vanddybde på 39 uden oplyst enhed eller nærmere forklaring; vertikal reference var middelvandstand\. Registreringen dokumenterer ikke, at positionen er fysisk verificeret, og den nuværende status er ukendt\. [UKHO 76735\: Unavngivet UKHO\-vrag 76735](/vrag/4582/kilder/6d4f8020-c757-46f6-9e51-c4d70adb24ea?revision=33572638-e4b5-4398-9462-7d5709de20fa) — originaloplysninger, kildehenvisning og licens. Contains public sector information licensed under the Open Government Licence v3\.0\. [maritime-6d4f8020c75746f69e51c4d70adb24ea-33572638e4b5439894627d5709de20fa-reference]: # [maritime-6d4f8020c75746f69e51c4d70adb24ea-33572638e4b5439894627d5709de20fa-summary]: #

Sidst rettet af: twm Dato: 22-09-2026

Billeder (28)






+24 flere