

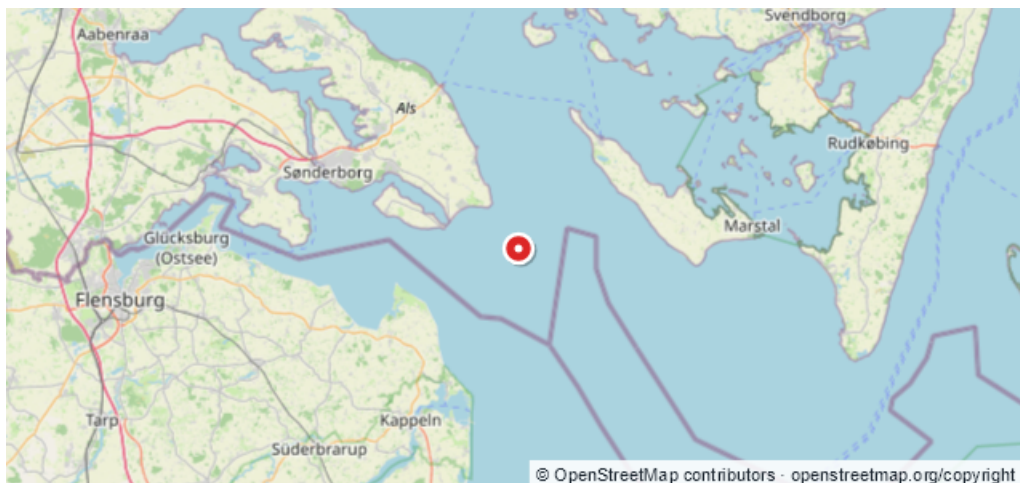
Tjalk Marie - Falshoeft

ID: 6653 · Sikker position

www.vragguiden.dk/vrag/6653



Position & Dybde



WGS84

54:50,000N 10:07,000E

ED50

54:50,039N 10:07,076E

Dybde (top)

Ukendt

Dybde (bund)

24 m

Stævnretning

Ukendt

Afstand til kyst

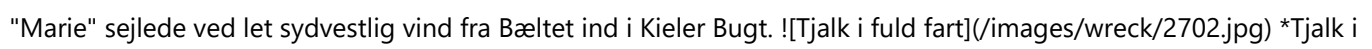
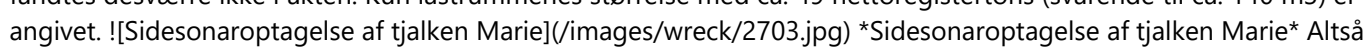
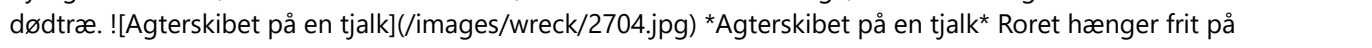
5,6 km

Beskrivelse

Kilde: Bubblewatcher. Oversat fra <https://www.bubblewatcher.de/tjalk-falshoeft/> **Position og dybde:**

Dybdeoplysningerne i kilden er modstridende: først angives 24 m vanddybde og ca. 5 m vraghøjde, senere angives 22 m i både teksten og sonarbeskrivelsen. Bundfeltet viser den største oplyste dybde, 24 m, ikke en ny måling.

Topdybden er usikker og står som ukendt. 54° 50,00'N und 010° 07,00'E -> 54:50,00N 10:7,00E Hidtil har der ikke været nogen dokumenter eller fotos kendt om det tidligere skibs oprindelse eller om forløbet af forliset. Hverken navnet, dagen eller kollisionsmodparten var kendt. Begivenhederne omkring vraget var mærkeligt nok også myndighederne ubekendt. Man kender kun positionen, men hvorfor og siden hvornår det ligger der, var officielt ikke kendt. ![En typisk tjalk](/images/wreck/2701.jpg) *En typisk tjalk* ## DET HAR NU, TAKKET VÆRE ROCCO HANERT, AENDRET SIG. Rocco har fundet dokumenter, der giver oplysninger om skibet, kollisionsmodparten og forløbet af forliset. Han har forfattet en rapport, som vi her med hans venlige tilladelse må offentliggøre. ## Vraget uden historie Allerede i mange år har vragets position været kendt, og allerede mange dykkere har besøgt dette smukke vrag. På grund af beliggenheden i den nordvestlige del af Kieler Bugt (Østersøen), ca. 4 sm tværs af stedet Falshøft, er skibet i årenes løb simpelthen blevet kaldt "Tjalk Falshøft". Vraget er en motordrevet ca. 25 m lang jerntjalk, der står oprejst på ret køl. Den er meget velbevaret, og for det meste er sigten på dette sted meget god. Vanddybden er 24 m, og vraget rager ca. 5 m op. Endnu i dag er der i boven, på styrbord side, en markant bule med en lang revne i forskibet synlig, formodentlig som følge af en kollision. Trods den åbenlyse kollision har intet hidtil været kendt om vraget, hverken om selve skibet eller om kollisionsmodparten. ## Men lad os gå tilbage til året 1933: Søndag den 26.02.1933 begyndte motorsejleren "Marie" under kommando af kaptajn Gustav Nagel fra Krautsand sin rejse fra Ålborg (Danmark) til Hamburg. Ladningen bestod af 130 t cement. Rejsen førte gennem Kattegat, gennem Lillebælt og ind i Kieler Bugt. Bortset fra nogle stormrelaterede liggetider på beskyttede ankerpladser forløb rejsen til det sydlige Lillebælt begivenhedsløst. Om morgenen den 5. marts trak tæt tåge op, og

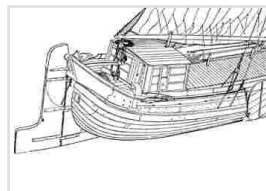
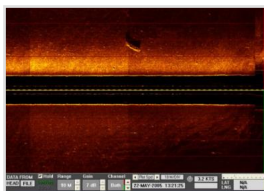
"Marie" sejlede ved let sydvestlig vind fra Bæltet ind i Kieler Bugt. ! *Tjalk i fuld fart* Da sigten i lobet af formiddagen lettedes lidt, indstillede kaptajnen afgivelsen af tagesignaler og overgav vagten til sin matros Wilhelm Blohm. Da kaptajn Nagel gik under dæk og studerede kortet for at bestemme skibets position, bemærkede han, at hans matros ved roret blev meget urolig. Hurtigt entrede han op på dækket og så et skib direkte på modsat kurs. Som det senere viste sig, var dette motorsejleren "Merkur" på rejsen fra Hamburg til Lemvig med en ladning majs. Udkoblingen af maskinen og "hårdt" roret bragte intet mere, og begge skibe bragede ind i hinanden. Straks strømmede vand ind i lastrummet på "Marie". Begge mænd forsøgte endnu at tætte lækagen, men da dette var håbløst, blev kun nogle få sager bjærget, og "Marie" sank med forende ned i dybet. Stormasten på "Marie" bragede ved forliset ned over "Merkur" og knækkede. I mellemtiden befandt der sig nær ulykkesstedet to andre skibe, "Erna" og MS "Wohlfart". Med hjælp af redningsbåden næde kaptajn Nagel og matros Blohm MS "Wohlfart". Lækagen på "Merkur" kunne med hjælp af besætningen fra "Erna" nødtørftigt tættes, og under stadigt lænsning kunne det beskadigede skib i ledsagelse af "Erna" og "Wohlfart" redde sig til Holtenau. årsagen til ulykken var nok, at kaptajnen trods den dårlige sigt (tåge) havde indstillet afgivelsen af tagesignaler. Ved et vinterligt besøg i Landesarkivet Slesvig støbbede jeg med det mål at få informationer om sooulykker i tyske farvande i gamle søamtsåker. Denne form for research egner sig godt til at få informationer om allerede fundne og ikke identificerede vrag henholdsvis om endnu ikke opsporede skibe. Herved faldt jeg over en akt fra det Preussiske Søamt i Flensborg fra 1933. I denne akt fandtes beretninger fra flere kaptajner, hvori en kollision mellem motorsejleren "Marie" og motorsejleren "Merkur" i nærheden af Slimunde blev beskrevet. Som følge af kollisionen sank et skib med navnet "Marie". På en skitse i akten blev det tydeligt, at "Maries" kollisionsskade i position og beliggenhed stemte godt overens med skaden på "Tjalk Falshøft". Også skibstørrelsen og det soområde, hvori ulykken fandt sted, passer til "Marie". Skibsbilleder eller en beskrivelse af nærre skibskendetegn til identifikation fandtes desværre ikke i akten. Kun lastrummenes størrelse med ca. 49 nettoregistertons (svarende til ca. 140 m3) er angivet. ! *Sidesonaroptyagelse af tjalken Marie* Altså måtte ladningen som fjerde indicium til identifikationen herhholde. Ifølge rejserapporten skulle "Marie" på forlitidspunktet have haft ca. 130 t cement om bord. Af min hukommelse fandtes der i tjalkens lastrum kun mudder. Også forespørgsel hos andre dykkere i forummet bragte ingen erkendelser om ladningen. Altså kørte Jørn og jeg i slutningen af juni 2014 ud til vraget for endnu engang at se nærmere på lastrummene. Og ganske rigtigt fandt vi i de forreste lastrum under et tyndt mudderlag entydigt cement. Dermed er der følgende overensstemmelser mellem "Tjalk Falshøft" og "Marie": - Ladning: cement - Skibstype: motorsejler - Kollisionsskade i boven på styrbord side - Soområde ud for Slimunde (desuden passer angivelsen af sejltiden fra forlispositionen til Holtenau med en hastighed på 4 knob) ## Konklusion: Ved Tjalk Falshøft drejer det sig med næsten 100% sikkerhed om den søndag den 05. marts 1933 sunkne motorsejler "Marie" under kommando af kaptajn Nagel. Mange hilsner, Rocco Så vidt rapporten fra Rocco. ## Skibstypen tjalk Den i Holland mest udbredte vadehavs-, indlands- og kystfragter. Også i østfrisland og Oldenburg blev denne skibstype bygget og var i brug i alle lavvandsområder i Nord- og Østersøen. Også lignende typer som Beurtschip, Mutte, Otter, Pleit, Poon og Skutsje betegnes ofte som tjalk. Varianter er hæktjalken og kuftjalken. Ordet tjalk dukker op i Holland allerede i det 17. århundrede. Skibstypen opstod i det 18. århundrede. Tjalke er i gennemsnit 14 til 25 m lange, meget brede og lave og har en meget ringe dybgang. Skroget er helt udlagt til lasteevne, med en køllos, flad bund, der næsten helt ud til skibsenderne beholder den fulde bredde og er nærmest lige så bred som hele skroget. Kimmen er i en lille bue rundet, sidevæggene er lige og lodrette, inddraget over det påfaldende kraftige bergholdt. Boven er meget bred, både for neden og over bergholter inddraget og derfor meget rund. Den store stævn er noget buet og let faldende. Også hækken er bred og rund, inddraget over bergholdtet, og heller ikke under vand spidst tillobende som f.eks. ved kuffen og alle andre dybtgående skibe, men skeformet afrundet; derfor er der foran den lige, let faldende agterstævn sat et stort dødtræ. ! *Agterskibet på en tjalk* Roret hænger frit på agterstævnen og har ofte et bemalet eller udskåret hoved. Tjalken har korte, brede sidesværd, der kunne fires på eller af, alt efter hvilken halse man sejlede på. For det meste en eller to luger og hyppigt et dækshus. Søgående tjalker har et tydeligt stærkere spring end indlandstjalker og kan derfor lastes meget dybt til grænsen af deres lasteevne uden at miste deres sødygtighed. Besejligen er temmelig lille; kun få tjalker har en lille besanmast og hedder da "besantjalk"; i Groningen hedder de da "zeetjalk"; i Tyskland betegnes de fejlagtigt ofte som "kufftjalk". For det meste føres dog kun en opklappelig pælemast, der står langt forude på ca. en tredjedel af skibets længde.

Det karakteristiske tjalksejl er et temmelig lavt gaffelsejl med meget kort, buet, ved tyske tjalker også lige gaffel og meget lang bom. Sædvanligvis sættes også et gaffeltopsejl. Ved siden af stævnen ligger et indhalbart bowsprit. Af forsejl er der stagfok og klyver; større fartøjer fører også bredfok og jager, indlandstjalker hyppigt kun stagfok og gaffelsejl. Fra 1880 blev der i Groningen og kort efter også i Tyskland under bibeholdelse af de gamle former bygget jerntjalker i stort antal. Også efter Anden Verdenskrig var der endnu mange tjalker, for det meste af jern og i mellemtiden udstyret med motor, i fart. Mange endte som pramme og lagtere. Endnu i dag er adskillige tjalker i brug som beboelseskibe eller charteryachter. ## Vraget i dag: Vraget har nu ligget i mere end 81 år i ca. 22 m vanddybde på forholdsvis fast bund og står på ret køl. Boven peger i retning 110 grader. Skibet er ca. 20-25 m langt, havde en mast, der var placeret i skrogets forreste tredjedel. På styr- og bagbord side befinder sig sidesværdene. Begge sidesværd, både det på styrbord og bagbord side, er i mellemtiden brakket af. Dækshuset med metalvægge, beliggende på agterskibet, har kun været et forbedret læskur. Man kunne indtil for noget tid siden se ind i dækshuset fra alle sider, men desværre gnaver også her tidens tand uophørligt, således at det i mellemtiden er fuldstændig sammenbrudt. Bag styrehuset er rorkvadranten, eller det der er tilbage af den, at se. Foran styrehuset begynder straks lastrummet; dette er til dels mere eller mindre fyldt med sediment/sand. ![Her er overbygningen stadig bevaret, men den er desværre siden faldet sammen](/images/wreck/2705.jpg) *Her er overbygningen stadig bevaret, men den er desværre siden faldet sammen* Dykker man udenpå på styrbord side videre mod boven, kan man tydeligt genkende, hvorfor tjalken gik under. Et andet fartøj må have været involveret i forliset, for man kan i tjalkens styrbordbov tydeligt se aftrykket af en anden forstævn. Boven i tjalkens bov går fra lige under vandlinjen op til skanseklædningen. Gennem denne skade er det ikke veed gennemgående tværskotter sikrede fartøj sunket. På grund af lækagens størrelse må det formodes, at forliset forløb forholdsvis hurtigt. Bevoksningen er også i sæsonen 2011 at betegne som pragtfuld; hele vraget er tæt i tæt bevokset med alle mulige Østersøns undervandsplanter - det er på den ene side meget smukt, men på den anden side lader mange ting sig derved kun meget vanskeligt identificere. Ved hæk og bov er der en forholdsvis stor udkolkning, hvori der for det meste er en stor stim af torsk at træffe. På grund af vragets beliggenhed, ca. 10 nm nordnordøst for Damp og ca. 4 nm tværs af Falshøft, virker stærke østlige vinde sig meget ubehageligt ud. Det samme gælder vinde fra nord henholdsvis nordvest. Det anbefales, som for alle andre dyk også, en oppustelig signalbøje. En sådan bøje bør enhver dykker medføre, for med denne bøje lader små dykkerhoveder sig i Østersøns bølger langt bedre genfinde af den pågældende dykkerbasens besætning, skulle en dykker uventet drive af. Højden af dette sonarbillede repræsenterer en søgebredde på 120 meter. På den nederste side (styrbord) kan tjalkens rester på Østersøns bund i 22 meters dybde genkendes. Alle scannede objekter kaster på grund af deres størrelse og form en bestemt ekkoskygge, der igen tillader slutninger om objekternes højde. Disse evalueringer sker naturligvis via softwaren. Den sorte stribe i midten svarer til slæbebånen under towfishen, der ikke kan indfanges. Denne "lakune" dækkes ved den systematiske søgning på en anden søgebane. Trods al teknik er der behov for en mængde erfaring i sonarbilledelæsning, for resultaterne er ikke altid så entydige som her.

Sidst rettet af: twm

Dato: 08-09-2026

Billeder (5)

[+1 flere](#)