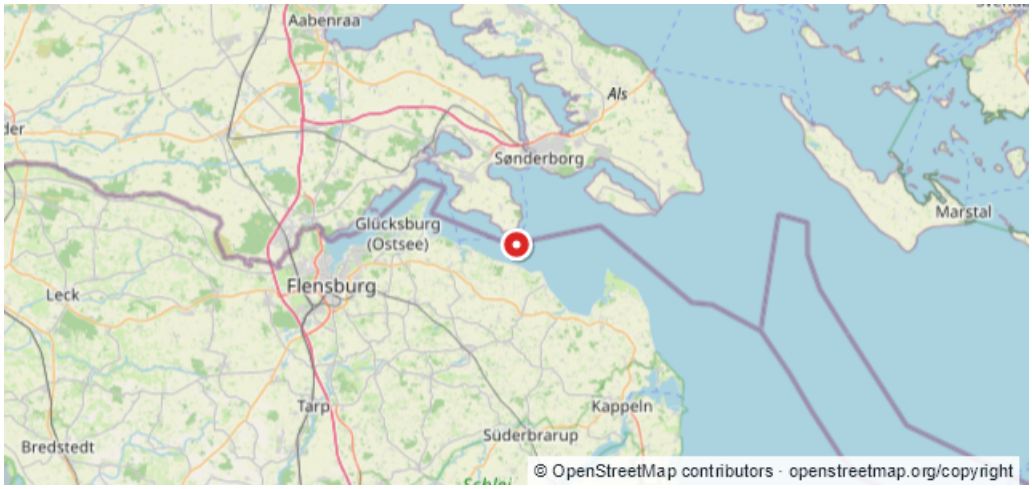
Inger Klit

ID: 576 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/576

Position & Dybde



WGS84	
54:49,413N 9:45,045E	
ED50	
54:49,45N 9:45,12E	

Dybde (top)	Dybde (bund)
22 m	**23 m**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**1,6 km**

Beskrivelse

Forlist i 1980 Position 54:49.47 9:45.10, (54:49.27 9:45.05,) Coaster på 185 BRT, navn er måske Holger istedet for. Sejlede med stål, som er bjerget. Lastrummet rager 6 meter ned i bunden (c)Rettet den 10/04-1997. ANDERS CLAUSEN --- ## Kilde: Bubblewatcher Oversat fra https://www.bubblewatcher.de/inger-klit/. Kig også i galleriet Inger Klit 54° 49,400 N 009°45,ooo E -> 54:49,400N 9:45E Efter afslutningen af 2. verdenskrig la den danske handelsskibsfart teknisk og økonomisk fuldstændig i ruiner. Anskaffelsen af materiel var vanskelig, og endnu vanskeligere var finansieringen af en ny flåde. Den 27. maj 1959 blev den danske stat af amerikanerne, i henhold til den såkaldte MARSHALL-plan, tilsagt en finansiel indsprøjtning på omregnet 18 millioner danske kroner. I folkemunde blev denne "Marshall"-hjælp hurtigt omdøbt til "Marstal"-hjælp, da en stor del af pengene blev brugt til fornyelse af Marstal-flåden. Blandt andet blev de første 7 Carolinere også væsentligt medfinansieret af disse penge. I Marstal på den danske ø Ærø afleverede den danske Stålskibsværft H.C. Christensen den 8. februar 1954 under byggenummer 56 det kort forinden på navnet "Inger Klit" døblte skib med kendingssignalet O Y T B til den danske reder Waldemar Klitgård-Lund fra Karrebæksminde. ![Dækshuset på Inger Klit](/images/wreck/2759.jpg) *Dækshuset på Inger Klit* Det var det sjette skib i sin klasse og hørte også til de såkaldte "Carolinere", en overordentligt succesfuld skibsbygningsserie fra værftet H.C. Christiansen og dets konstruktør Martin A. Nielsen. Det første skib i denne serie blev i 1949 bestilt af kaptajn Albert Hansen Petersen, Vejle. Den 4. august 1951 blev skibet døbt "Caroline" og var dermed navngivende for hele serien af 23 søsterskibe, der blev bygget mellem 1951 og 1959. Nogle yderligere skibe i denne serie bar navnene: "Burgundia" byggenr. 52 / afleveret 1953; "Stevensland" 54 / 1953; "Jens Wal" 55 / 1952; "Dora" 58 / 1954; "Lilly Arre" 59 / 1955; "Grollen" 60 / 1955; "Stella Rask" 62 / 1955; "Ebba Klit" 64 / 1957; "Saxo" 68 / 1956; "Samka" 69 / 1956; "Helika" 70 / 1956; "Gert Hansen" 71 / 1958; "Anne Birthe" 72 / 1957; "Monsunen" 74 / 1957; "Hanne Hansen" 75 / 1958; "Rio" 76 / 1958; "Janto" 77 / 1959. ![Kaptajn på Inger Klit](/images/wreck/2760.jpg) *Kaptajn på Inger Klit* Desværre måtte værftet

selv af driftsøekonomiske grunde gå konkurs i 1970. Skibsbygningsserien viste sig som meget godmodig, den var enkelt opbygget, havde meget gode søegenskaber og var for datidens forhold allerede meget moderne. "Inger Klit" havde en længde på 33,48 m over alt, 30,60 m mellem lodderne, en bredde på 6,68 m og en dybgang på 2,71 m til underkant køl. Det hele gav så 149,43 bruttoregistertons, svarende til en skibsvægt på ca. 245 tdw henholdsvis 69,04 NRT. "Inger Klit" var, ligesom sine søsterskibe, konstrueret til linjetjeneste mellem Nord- og Østersøhavnene. Dog allerede i maj 1972 opfyldte "Inger Klit" ikke længere de til den stillede krav, og den blev derfor af et skibsværft i Åbenrå forlænget med knap 6 m, saledes at dens tonnage forøgedes til 185,75 brt. Den kunne derved optage mere ladning, hvilket i sidste ende virkede positivt for rederiet økonomisk. Efter forlængelsen var skibet 39,60 m langt, 6,68 m bredt, og dybgangen forøgedes til 2,80 m. Den frie bredde af lugen var 17,9 m x 4,1 m. ![Vindue i brohuset på Inger Klit](/images/wreck/675.jpg) *Vindue i brohuset på Inger Klit* I tidens løb ændredes Inger Klits hjemhavne nogle gange. Den 21. marts 1955 blev Marstal/Ærø indført som hjemhavn, men allerede den 13. februar 1956 blev rederens bopæl, Karrebæksminde/Sjælland, indført som hjemhavn. Næsten 13 år senere, den 15. oktober 1968, ændredes hjemhavnen en sidste gang. Indtil sit forlis forblev skibet indført i skibsregistret i Frederiksværk/Sjælland. På dagen for skibets forlis, den 14. februar 1980, var "Inger Klit" ca. 110 nm fra sin hjemhavn. Flensborg Fjord la ifølge den geofysiske anstalt Gluecksburg Meierwiek under en temmelig tyk og tæt tågebank. Sigtlængden var mellem 100 og 300 meter. Vinden kom let, med mindre end 2 bft., fra sydlige til sydvestlige retninger, og strømmen satte med 0,5 knob. Om radaranlæg af nutidens art, nord- eller også kursstabiliserede, med truemotion-funktion og/eller ARPA-funktion, kunne man på davarende tidspunkt kun drømme, og saledes kom det gennem en fejltolkning af radarbilledet omkring kl. 21:30 til kollision mellem det 26 år gamle danske kystmotorskib "Inger Klit" og den tyske fragter "Lina von Bargen". ![Inger Klit på værftets prøvesejlads](/images/wreck/1226.jpg) *Inger Klit på værftets prøvesejlads* MS "Lina von Bargen", der blev bereederet af rederiet Heinrich von Bargen und Sohn OHG, Wischhafen, blev bygget i 1977 på det polske WISLAV-værft i Gdansk af stål, havde klassen A4 hos GL, var 84,11 m langt, 13,60 m bredt og havde en dybgang på 5,50 m. Det blev drevet med en maskinydelse på 1999 HKe og af en venstrevendt foranddrlig propel. Desuden var det udstyret med to radarapparater af typen Atlas 4300 48 sm. ![Lina van Bargen](/images/wreck/2761.jpg) *Lina van Bargen* Registreret var fartøjet hos østerreichischer Lloyd Holmsland under nummeret B 341/2. På ulykkesdagen, den 14.02.1980, befandt MS "Lina von Bargen" sig under føring af kaptajn E. og var med 2725 t kul siden den 13.02.1980 kl. 19:15 på vej fra Emden til Flensborg. Det danske MS "Inger Klit" løb samme dag omkring kl. 19:00 ud fra Flensborg med Frederiksværk/DK som destination. Udstyret var MS "Inger Klit" med et radarapparat af typen "Varuna 48 sm" og et gyrokompas. Som fremdrift tjente en 3-cylinder / 2-takts dieselmotor af typen 403 F med ca. 185 HK ydelse og et samlet slagvolumen på 49,8 liter fra firmaet B&W Alpha/Danmark. Hver cylinder blev af en fælles mekanisk drevet skylteluftpumpe, lignende en radialventilator, forsynet med den nødvendige forbrændingsluft. Cylinderboringen var ca. 230 mm, stempelslaget ca. 400 mm. Maksimalt omdrejningstal la på 375 o/min. Motoren af typen 400 var en økonomisk motor og blev leveret med forskellige cylinderantal. Hver cylinder leverede i gennemsnit mellem 60 og 70 HK. Sin kraft afgav motoren via et mekanisk unddersættelsegsgear samt via en foranderlig propel. ![Motor af typen F 403 fra firmaet B&W Alpha / DK](/images/wreck/2762.jpg) *Motor af typen F 403 fra firmaet B&W Alpha / DK* Betjeningen af motorens fyldnhebel skete fra brøn via en kardanaksel. Via to yderligere ledaksler blev kobling samt foranderlig propel fjernbetjent fra brøn. Denne maskine blev ganske vist allerede udviklet i 1938, men blev stadigt forbedret henholdsvis moderniseret. Som hjælpemotor henholdsvis E-diesel tjente en 4-takts dieselmotor med 2 cylindre af typen Ruston Hornsby med ca. 12 HK. Den forsynede de forholdsvis få elektriske forbrugere med den nødvendige energi; desuden kunne der med denne motor via en manuelt betjent mekanisk kløkobling og en række kileremme f.eks. drives en lænsepumpe, en kølevandspumpe og også luftkompressoren. Luftkompressoren var af særlig vigtighed, da hovedmaskinen skulle startes med luft. Luften blev til dette formål presset ind i lagerflasker, der var fastholdt under maskinrumsloftet. ![Kompressor / luftkompressor](/images/wreck/2763.jpg) *Kompressor / luftkompressor* Winchene henholdsvis spillene havde deres egne dieselmotorer, f.eks. af typen Hatlapa Diesel Type Ladoga 2000. På grund af de ringe sigtlængder, begge kaptajners fejladfærd og fejltolkningen af radarbilledet kom det på positionen 54 grader 29'27''N og 009 grader 45'06''E til en berøring mellem forstævnen af MS "Lina von Bargen" og bagbord side af MS "Inger Klit". Saledes star det i søamtskendelsen fra søamtet Flensborg af 26.08.1980. Boven af "Lina von Bargen" borede sig kort før brohuset på bagbord side dybt ind i skroget på "Inger Klit". Skaden var så stor, at hele lastrummet straks løb

fuld af vand. Skottet til maskinrummet blev også delvis revet op, saledes at med de 238 tons skrot, der blev kørt som ladning i lastrummet, blev skibets bæreevne hurtigt overskredet, og hele skibet forsvandt inden for 3-4 minutter fra vandoverfladen. "Luften undveg fra det fuldløbende lastrum med hørbart opfattelige lyde gennem lugeforskalkningen". Saledes beskrev et besætningsmedlem fra et af de to involverede skibe forliset. Skaden på den væsentligt større "Lina von Bargen" var forholdsvis ringe, la over vandlinjen og bestod kun af en ubetydelig bule i forstævnen og nogle farvafskrælninger. Den kunne fortsætte sin rejse under kaptajn E. til Flensborg for egen kraft. Besætningsmedlemmerne omkring kaptajn K. blev bjærget fra "Lina von Bargen". Efter at det om bord på MS "Lina von Bargen" var konstateret, at besætningen fra "Inger Klit" var fuldtalligt og uskadt kommet om bord, og efter at lodsen nu omkring kl. 22:10 dog var kommet om bord, blev rejsen til Flensborg fortsat, hvor skibet omkring kl. 01:05 om morgenen den 15.02.1980 fortøejede ved kraftværkskajen. ## Vraget i dag: Forskibet er meget stærkt indsandet. På den kun ca. 0,5 m til 1 m fra bunden opragende bak er der endnu et ankerspil samt også en fortøjningswinch at opdage. Dykker man lidt længere mod agter, kommer nedgangen til mandskabskvarteret og til et lagerrum i boven i syne. Til højre og venstre for nedgangen er dæksventilatorerne stadig bevaret. På bagbord og styrbord side er også pulleerterne som søemændenes brugsgenstand stadig på deres plads. ![Stævnen på Inger Klit](/images/wreck/2764.jpg) *Stævnen på Inger Klit* Længere agter kommer lastrummet; det er også i dag stadig fyldt med skrot. Man kan smukt gennemdykke det. Alt er bevokset over det hele med soanemoner. Er man nået til enden af lastrummet, kommer en stor winch. Denne winch og den ved lastrummets forreste kant stammer endnu fra den tid, da "Inger Klit" endnu rådede over egne ladebomme, med hvilke ladningen blev hevet ud af eller ind i lastrummet. Ladebommene blev fjernet i forbindelse med ombygningsarbejderne. På bagbord side kommer den skade i syne, som "Lina von Bargen" har efterladt. Skanseklædningen er i form af Lina von Bargens stævn trykket indad; hoveddækket såvel som skottet til det direkte tilstødende maskinrum er revet op og presset opad. Kort bagved, på vejen agterover, kommer en lille nedgang, der fører til poopdækket. Straks til højre kommer bagbord brønok med skottet til brohuset. Styrehuset kan let gennemdykkes, men alt hvad der engang befandt sig deri, er demonteret. Lugerammerne, hvor brohusets ruder engang sad, er desværre også allerede revet ud. På det agterste poopdæk befinder sig udover normale søemændige indretninger som f.eks. et andet fortøjningsspil også skorstenen, der er vidunderligt bevokset med soanemoner. Rælingen er endnu ubeskadiget og er også meget tæt bevokset. Hækken star fuldstændig frit, men desværre har nogen endnu engang fjernet propellen. ![Brovinge](/images/wreck/2765.jpg) *Brovinge* Vraget ligger i nærheden af den tidligere fårvandsmidtetonde 8. Denne tønde blev dog inddraget i år 2000. I dag gælder i dette område af Flensborg Fjord kun endnu de internationale soregler (COLREG). Det var tidligere ikke saledes, for farvandsmidtetønderne fulgte temmelig præcist grænseforlobet mellem Tyskland og Danmark. I Tyskland gælder i et aftonnet farvand søstrådensordningen (SeestrOrd), Danmark derimod kender ikke en ssådan national forskrift, det vil sige, på den indadgående danske side sejlede man altid efter de internationale soregler, og på den udgående tyske side sejlede man efter reglerne i SeestrOrd. På den ene side sådan og på den anden side sådan - det forte naturligvis ofte og uundgåeligt til kritiske situationer, saledes at man måtte enes om en fælles forskrift. ### Kildeopdatering fra UKHO / EMODnet **Registrering:** UKHO 30420 **Hentet:** 22-09-2026 **Kilde:** UK Hydrographic Office via EMODnet Human Activities. **Dansk AI-referat** Den 26\. februar 1980 blev et vrag indberettet omtrent ved 54°49′30″ N, 09°45′00″ Ø\. Det er en historisk positionsangivelse, ikke en bekræftet nutidig vragposition\. Den 27\. februar blev vraget angivet som markeret af en grøn lysbøje med afbrudte hurtigblink og østligt topmærke, cirka 100 m fra vraget\. Kilden angiver dybde 17,1 og vanddybde 23 uden oplyst enhed\. Der fremgår ingen fysisk undersøgelse eller identifikation af fartøjet\. [UKHO 30420\: Unavngivet UKHO\-vrag 30420](/vrag/576/kilder/1669ad4b-4545-4afd-8758-67db24dcca64?revision=f0ec48de-4b72-4e55-a483-00b260081eed) — originaloplysninger, kildehenvisning og licens. Contains public sector information licensed under the Open Government Licence v3\.0\.
[maritime-1669ad4b45454afd875867db24dcca64-f0ec48de4b724e55a48300b260081eed-reference]: #
[maritime-1669ad4b45454afd875867db24dcca64-f0ec48de4b724e55a48300b260081eed-summary]: #

Sidst rettet af: twm Dato: 23-09-2026

Billeder (15)






+11 flere

Kommentarer (3)

Steen Johannsen 08-09-2010

Ganske nær vraget ligger to uexploderede torpedoer fra Anden Verdenskrig - lokaliseret med sidescansonar og dykkerundersøgt i 1992 ;-)

Bubblewatcher 28-12-2009

You can more read and see a video her: http://www.bubblewatcher.de/bericht_Inger%20Klit_89_Wracks.html

peto 01-10-2007

Besøgte vraget den 300907. Toppen af styrhuset mødes på 17 meter. Agterenden med roret er over bunden, skruen mangler selvfølgelig, styrehuset er åbent i bagbords side, lastrum er stadig tomme og mulighed for at svæve ned, stævn ligger dybt i bunden og rælingen er kun et par meter over. Et godt vrag til begynder og såvel garvede dykkere. Der er lettere begroning over alt på vraget.