Nygaard

ID: 7229 · Sikker position
www.vragguiden.dk/vrag/7229

Position & Dybde



WGS84
55:26,948N 8:16,148Ø

ED50
55:26,986566100314N 8:16,2280936548058E

Dybde (top)	Dybde (bund)
Ukendt	**10 m**
Stævnretning	Afstand til kyst
Ukendt	**3,4 km**

Beskrivelse

NYGAARD – GRÅDYB BARRE VED TØRRE BJÆLKE Vragrapport – 25. november 1914 Skibsnavn: Nygaard Hjemsted: Bergen, Norge Skibstype: Dampskib Oprindeligt navn: Belle of Spain Byggeår: 1908 Skibsværft: Northumberland Shipbuilding Company, Howdon, England Kaptajn: U. Løvdal Reder: Einar Engelsen Bruttoregistertonnage: 4.239 BRT Last: Foderstoffer, bomuld, bomuldsfrøkager, kolofonium og stykgods Rejse: Pensacola, Florida – Esbjerg Forlissted: Grådyb Barre ved Tørre Bjælke Grundstødning: 25. november 1914 Fundet og dykket: August 2001 Farvandsvæsenets vrag-ID: 1535 Kulturhistorisk registrering: NYGAARD 40113110 Farvandsområde: Grådyb (Barren – Købmandssand) UTM-position: Zone 32, øst 454070, nord 6145150 1. Skibets historie Nygaard var et norsk dampskib hjemmehørende i Bergen. Skibet blev bygget i 1908 hos Northumberland Shipbuilding Company i Howdon ved floden Tyne i England. Det blev oprindeligt bygget under navnet Belle of Spain og havde en bruttoregistertonnage på 4.239 BRT. Skibet sejlede under norsk flag med kaptajn U. Løvdal som fører. Rederen var Einar Engelsen. Kilder: Tyne Built Ships, Belle of Spain (1908); Skipshistorie.net, oversigt over norske skibsforlis. 2. Rejsen og lasten Nygaard var på rejse fra Pensacola i Florida til Esbjerg med en større last af foderstoffer og andre varer. Ifølge de historiske beskrivelser bestod lasten blandt andet af cirka 4.000 ton bomuldsfrøkager, 3.300 baller bomuld, kolofonium og forskelligt stykgods. En del af lasten var bestemt til Esbjerg og skulle blandt andet videre til spinderier i Vejle og Odense. Lasten havde betydelig økonomisk værdi, og tabet fik efterfølgende konsekvenser for både rederiet og de involverede vareejere. Kilder: Mit Fanø, »Haverist – dampskibet Nygaard 1914«; Vragwiki, »Nygaard 1914 Grådyb Barre«. 3. Grundstødningen den 25. november 1914 Den 25. november 1914 nærmede Nygaard sig Grådyb fra nord. Vejret var præget af sydvestlig jævn brise og dis. Omkring klokken 18.30 blev Grådyb Fyrskib observeret cirka fire sømil væk. Nygaard styrede derefter ind mod barren. Omkring 20 minutter senere afgav skibet signal for lods. Signalet blev straks besvaret med et kraftigt hvidt lys. Besætningen antog fejlagtigt, at lyset kom fra lodsbåden, men det var i virkeligheden det ene af ledefyrene. På grund af Første Verdenskrig var de

normale navigationsforhold ændret. Ledefyrene blev kun tændt, når et skib blev observeret uden for barren. Kort efter blev også det andet ledefyr tændt. Nygaard styrede mod lysene, mens besætningen løbende foretog lodninger. Klokken cirka 19 blev maskinen sat på langsom fart og kort efter stoppet, da loddet viste 10 meter vand. I samme øjeblik grundstødte skibet på nordsiden af Grådyb Barre ved Tørre Bjælke. Maskinen blev straks sat på fuld kraft bak, men Nygaard stod fast. Klokken 20 ankom lodsen. Forsøg på at bringe skibet fri ved egen hjælp mislykkedes. Kilder: Farvandsvæsenets historiske beskrivelse af Nygaards forlis; søforhør i Esbjerg den 28. november og 24. december 1914 samt den 23. januar 1915. 4. Forsøg på at trække skibet fri Den følgende dag forværredes vejret med sydvestlig kuling og høj sø. Dampskibet Olga og senere bugserdamperen Vildanden, begge fra Esbjerg, tilbød assistance med at trække Nygaard fri. Forsøgene mislykkedes, da slæbetrosserne sprang. Det blev derfor besluttet at afvente næste højvande. Kulingens styrke tiltog imidlertid. Nygaard huggede hårdt mod grunden, mistede roret og blev efterhånden fyldt med vand. Skaderne blev så omfattende, at mulighederne for at redde skibet blev stadig mindre. Kilder: Farvandsvæsenets historiske beskrivelse; Ribe Stifts-Tidende, 26.–27. november 1914. 5. Redningsaktionen Den 27. november kom redningsbåden fra Esbjerg ud til havaristen og bragte besætningsmedlemmer i land. Kaptajnen og officererne blev i første omgang om bord, da vejret midlertidigt var blevet bedre. Den 28. november ankom Svitzers bjærgningsfartøj. I løbet af dagen blæste det imidlertid igen op til storm. Den 29. november blev de resterende personer om bord bragt i land. Nygaard blev herefter opgivet som vrag. Redningsaktionen lykkedes med at få besætningen i sikkerhed, men skibet kunne ikke reddes, og størstedelen af lasten gik tabt. Kilder: Farvandsvæsenets historiske beskrivelse; Mit Fanø, »Haverist – dampskibet Nygaard 1914«. 6. Nygaard brækker midt over En samtidig artikel i Ribe Stifts-Tidende den 7. december 1914 beskriver, hvordan Nygaard efter grundstødningen blev drevet længere ind over banken af storm og sø. Skibet blev fyldt med vand og sank så langt, at kun skorstene og master var synlige over havoverfladen. Avisen berettede desuden, at flere bomuldsballer var drevet i land på Fanøs strand. Det blev antaget, at lugerne var blevet sprængt eller åbnet som følge af belastningen fra søen og det hårde vejr. Dampskibet Ægir sejlede om morgenen den 7. december ud til strandingsstedet for at undersøge forholdene. Skibet vendte tilbage til Esbjerg havn omkring middag med meldingen om, at Nygaard var brækket midt over og nu lå i to dele. Avisen udtrykte tvivl om, hvorvidt der fortsat var mulighed for at gennemføre et egentligt bjærgningsarbejde. Denne oplysning er væsentlig for forståelsen af vragets senere tilstand. Skibet var allerede i december 1914 brækket i mindst to hoveddele, og det giver en mulig forklaring på, hvorfor vraget i nyere tid er beskrevet som sammenfaldet og opdelt i større sektioner. Det kan dog ikke fastslås alene ud fra avisartiklen, om de dele, der blev observeret ved dykket i 2001, svarer præcist til skibets forreste og agterste del. Kilde: Ribe Stifts-Tidende, 7. december 1914, »Damperen Nygaard gået midt over«. 7. Årsagen til forliset Ifølge den historiske redegørelse skyldtes grundstødningen en kombination af de særlige navigationsforhold under Første Verdenskrig og en fejltolkning af ledefyrene. Kaptajnen havde siden afrejsen fra Pensacola ikke modtaget efterretninger om forholdene ved Esbjergs indsejling. Han var derfor ikke klar over, at fyrbelysningen var ændret som følge af krigsforholdene. Han antog, at det disede vejr og tåge over land var årsagen til, at fyrene ikke tidligere var blevet observeret. Da lyssignalet blev opfattet som et signal fra lodsbåden, fortsatte skibet mod barren. Trods gentagne lodninger grundstødte Nygaard på nordsiden af Grådyb Barre. Forliset viser, hvor stor betydning ændringer i navigationshjælpemidlerne kunne have for skibsfarten under krigen. Kilder: Farvandsvæsenets historiske beskrivelse; søforhør i Esbjerg i 1914 og 1915. 8. Bjærgning af lasten Efter forliset blev der gjort flere forsøg på at bjærge den værdifulde last. Den 10. december 1914 blev bjærgningen forsøgt genoptaget. I første omgang lykkedes det at få cirka 10–12 bomuldsballer og omkring 10 sække foderstoffer op. Senere blev blandt andet ankre, kæder og andre vragdele bjærget. Arbejdet involverede dykkere, Svitzers bjærgningsskibe og omkring 50 mænd fra Nordby på Fanø, som deltog i arbejdet i hold. Bjærgningen fortsatte ind i 1915. Ifølge Mit Fanøs historiske beretning viste bjærgningsregnskabet i november 1915 en indtægt fra Svitzer på 25.867,10 kr. Efter de registrerede udgifter var der 25.184,26 kr. til fordeling blandt bjærgelaugets medlemmer. Det gennemsnitlige udbytte var ifølge samme kilde 484,31 kr. pr. medlem. Bjærgningsarbejdet viser, at der fortsat var økonomisk interesse i skibets rester og last, selv efter at Nygaard var erklæret totalt forlist. Kilde: Mit Fanø, »Haverist – dampskibet Nygaard 1914«. 9. Den juridiske sag Forliset førte til en juridisk sag om den ødelagte bomuldslast. Ifølge Vragwikis beskrivelse blev rederen Einar Engelsen gjort erstatningspligtig for den tabte bomuld, selv om sømarkeringerne var inddraget som følge af krigsforholdene. Sagen illustrerer de økonomiske og juridiske konsekvenser af skibsforlis under Første Verdenskrig, hvor normale navigationshjælpemidler kunne være begrænset

eller ændret. Den konkrete dom og dens præcise begrundelse bør undersøges i de juridiske originalkilder, før sagen beskrives mere detaljeret. Kilde: Vragwiki, »Nygaard 1914 Grådyb Barre«, med henvisning til Højesteret og samtidige avisartikler. 10. Vragets placering og kulturhistoriske registrering Nygaard er registreret som et kulturhistorisk stedfæstet punkt under registreringsnummer NYGAARD 40113110. Lokaliteten er angivet som færdigregistreret og henført til farvandsområdet Grådyb, nærmere bestemt området Barren – Købmandssand. Den registrerede position er: • UTM-zone: 32 • Østkoordinat: 454070 • Nordkoordinat: 6145150 • Farvandsvæsenets vrag-ID: 1535 • Registreringsreference: Farvandsvæsenet, 2005 I Farvandsvæsenets Vragbog, journalnummer 1086, findes desuden en ældre registrering af et vrag, der formentlig blev forlist i juni 1916. Det blev foreslået, at dette vrag muligvis var identisk med UKENDT 526.816. Vraget var rapporteret fra et britisk orlogsskib, men den tilhørende reference i Efterretninger for Søfarende er ikke fundet. Denne ældre registrering bør holdes adskilt fra Nygaards dokumenterede forlis i november 1914, indtil en eventuel sammenhæng er fastslået. Den angivne UTM-position er gengivet fra registreringen. Koordinatsystemets datum og den præcise placering bør kontrolleres på et egnet søkort, før positionen anvendes til navigation eller dykning. Kilder: Kulturhistorisk registrering NYGAARD 40113110; Farvandsvæsenets Vragbog, journalnummer 1086; Farvandsvæsenet, vrag-ID 1535 (2005). 11. Vragets udseende og dykkermæssige interesse Vraget blev fundet og dykket i august 2001. Ved dykket blev det beskrevet som et stort jernskib, der var faldet betydeligt sammen. Følgende dele blev observeret: • Et stort jernskib, som var faldet sammen. • Et meget stort ankerspil. • Et rat, der hang cirka 3–4 meter over havbunden. • Et stort anker. • Cirka 3–5 meget store vragdele eller sektioner. Beskrivelsen tyder på, at der i 2001 stadig var tydelige strukturelle rester af skibet på havbunden. Oplysningen om, at skibet brækkede midt over i december 1914, giver en historisk forklaring på, hvorfor vraget kan fremstå som flere adskilte sektioner. Det er dog ikke dokumenteret, om de observerede dele svarer præcist til skibets oprindelige opdeling. Vragets nuværende tilstand er ikke verificeret på grundlag af de tilgængelige oplysninger. Der efterlyses fotografier fra dykket i august 2001 og eventuelle senere dyk, så de beskrevne vragdele kan dokumenteres og sammenholdes med skibets konstruktion. Kilde: Dykkeroplysninger tilknyttet registreringen NYGAARD 40113110; fund og dyk i august 2001. 12. Historisk betydning Nygaards forlis er et eksempel på, hvordan Første Verdenskrig påvirkede den civile skibsfart langs den jyske vestkyst. Ændringer i fyrbelysningen ved Esbjergs indsejling skabte en navigationsmæssig risiko, som fik alvorlige følger for både skib og last. Forliset blev fulgt af en omfattende redningsaktion, bjærgning af dele af lasten og en juridisk sag om det økonomiske tab. Den samtidige avisberetning om, at Nygaard brækkede midt over, er særlig vigtig, fordi den dokumenterer en væsentlig del af vragets historie få dage efter grundstødningen. Vraget har derfor både maritimhistorisk og dykkerhistorisk interesse. 13. Samlet konklusion Nygaard grundstødte på Grådyb Barre ved Tørre Bjælke den 25. november 1914 under indsejlingen til Esbjerg. Forliset skete under særlige navigationsforhold som følge af Første Verdenskrig, hvor fyrbelysningen var ændret. Efter mislykkede forsøg på at trække skibet fri blev besætningen reddet i land. Skibet blev fyldt med vand, drev længere ind over banken og brækkede ifølge en samtidig avisberetning midt over senest den 7. december 1914. Størstedelen af lasten gik tabt, men der blev efterfølgende gennemført omfattende bjærgningsarbejde. Vraget blev fundet og dykket i august 2001. Det blev beskrevet som et stort, sammenfaldet jernskib med et stort ankerspil, et stort anker, et rat og flere store vragdele. Den kulturhistoriske registrering og de historiske avisoplysninger giver et solidt grundlag for at identificere Nygaard som et historisk vrag i Grådyb. Vragets præcise tilstand i dag og en eventuel sammenhæng med ældre, uidentificerede vragregistreringer kræver dog yderligere dokumentation. 14. Kildeliste 1. Mit Fanø »Haverist – dampskibet Nygaard 1914«. https://www.mitfanoe.dk/index.php/da/fanos-historie/strandinger-og-redningsvaesen-pa-fano/strandinger/580-haverist-dampskibet-nygaard-1914 2. Vragwiki »Nygaard 1914 Grådyb Barre«. https://vragwiki.dk/wiki/Nygaard_1914_Gr%C3%A5dyb_Barre 3. Skipshistorie.net Historisk oversigt over norske skibsforlis, herunder Nygaard. https://skipshistorie.net/NorskeSkib/Ulykker/216%20HYGEA-ELIM-NYGAARD-CARL-ROGALAND-WATERLOO.htm 4. Tyne Built Ships Belle of Spain, bygget i 1908. http://tynebuiltships.co.uk/B-Ships/belleofspain1908.html 5. Kulturhistorisk registrering NYGAARD 40113110, farvandsområde Grådyb (Barren – Købmandssand). 6. Farvandsvæsenet Vrag-ID 1535, 2005. 7. Farvandsvæsenets Vragbog Journalnummer 1086. 8. Ribe Stifts-Tidende, 7. december 1914 »Damperen Nygaard gået midt over«. Samtidig beretning om skibets forlis, dets sammenbrud og de observerede forhold ved strandingsstedet. 9. Berlingske Tidende, 26. november 1914 »Stranding ved Esbjerg«. 10. Ribe Stifts-Tidende, 27. november 1914 »Den strandede Foderstofdamper Nygaard staar fremdeles fast ved Barren«. 11. Ribe Stifts-Tidende, 20. maj 1915 »Damperen Nygaards Stranding ved

Esbjerg«. 12. Det Kgl. Bibliotek – Mediestream Søgning efter samtidige avisartikler om Nygaard og Grådyb Barre. https://www2.statsbiblioteket.dk/mediestream/avis/search/Nygaard%201914%20Gr%C3%A5dyb%20Barre/date/1914-11-25%2C1915-11-25 13. Historiske søforhør Esbjerg, 28. november og 24. december 1914 samt 23. januar 1915. 14. Dykkeroplysninger Fund og dyk på Nygaard i august 2001 af Dykkerklubben Ægir.
_____ Rapportudarbejdelse: Sportsdykkerklubben Ægir, Esbjerg – Jan Justesen. Kontakt: Justesen@mail.dk

Sidst rettet af: just Dato: 15-10-2026