

Til tjenestebrug

SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSION



ÅRSBERETNING 1960

**SØVÆRNETS
HAVARIKOMMISSIONS
ÅRSBERETNING 1960**

Forord.

Nærværende pjece indeholder søværnets havarikommissions beretning om dens virksomhed i perioden fra den 9. november 1959 — datoen for kommissionens oprettelse — til den 31. december 1960 og er således den første i serien af årlige beretninger, som kommissionen fremtidig vil udsende, omfattende de i det foregående kalenderår behandlede havari- og skadesager.

Opmærksomheden henledes på, at beretningen er klassificeret *TIL TJENESTE* og udelukkende er beregnet til brug for søofficerer af linien og i fornødent omfang søofficerer af reserven. Jeg betragter det iøvrigt som en selvfølge, at de i beretningen indeholdte oplysninger, der leder tanken hen på en enkeltperson, behandles med naturlig diskretion, idet det bør have sig til følge, at formålet med beretningen er dette ene: at videregive et erfaringsmateriale for derved at medvirke til at nedbringe antallet af havari- og skadesager.

De af danske orlogsfartøjer foranledigede havarier og skader har i det omhandlede tidsrum påført statskassen en udgift på skønsmæssigt 1.500.000 kr., et beløb, der alvorligt belaster søværnets drifts- og vedligeholdelseskonto. Herudover vil jeg henlede opmærksomheden på den nedgang i beredskab og øvelsesaktivitet, som er en direkte følge af enhedernes ophold på værft for udbedring af skaderne.

Det siges ofte, at der skal held til at sejle på søen, men ikke desto mindre kan der gøres meget for at undgå uheld. Omhyggelig forberedelse, instruktion af ansvarshavende personel, aldrig svigtende årvågenhed og sund sans er vigtige bestanddele af begrebet sømandskab og bør tillægges megen vægt af enhver skibschef.

Det er mit håb, at denne beretning må bidrage til, at indvundne erfaringer kan blive til gavn for den enkelte, der i tilsvarende situationer som de beskrevne har ansvaret for iagttagelsen af »fornøden sikkerhed og forsvarlig dristighed«.



H. A. NYHOLM
viceadmiral
chef for søværnet

BERETNING OM SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSIONS VIRKSOMHED I PERIODEN 9. NOVEMBER 1959 TIL 31. DECEMBER 1960.

A. Indledning.

Oprettelsen af det i søofficerskredse med betydelig interesse imødesete organ til behandling af havari- og skadesager i søværnet fandt sted den 9. november 1959, idet søværnsskommandoen ved søværnsskommando-bestemmelse nr. 37, dateret 2. november 1959, etablerede *søværnets havarikommission* og i et vedføjet kommissorium fastlagde kommissionens opgaver, beføjelser og sammensætning. *)

Tanken om oprettelse af et sådant organ er ingenlunde af ny dato; det er vist almindelig kendt, at søværnsskommandoen allerede for år tilbage har haft planer herom, men at bestræbelserne i denne retning kun gjorde små fremskridt, bl. a. på grund af de med afgrænsning af opgaver og beføjelser forbundne vanskeligheder.

B. Kommissionens opgaver og beføjelser i henhold til søværnsskommandoens direktiv.

I henhold til kommissoriet karakteriseres kommissionen som et organ, der har til opgave på chefen for søværnets vegne *at foretage en sømilitær opklaring* af alle havari- og skadesager, hvori søværnets skibe er implicerede, idet det samtidig pointeres, at det falder uden for kommissionens område at tage stilling til sagernes *strafferetlige aspekt*.

Ud over præcisering af kommissionens beføjelser og omtale af dens sammensætning, herunder medlemmernes funktionsperiode, indeholder kommissoriet en instruks for formanden, der pålægger denne at påse, at behandling af de enkelte sager foretages på en proceduremæssig ensartet og omhyggelig måde.

*) Kommissionens sammensætning inden for beretningsperioden:

Kommandør E. J. Saabye, formand.

Kommandørkaptajn J. Elving, afløst den 15/11 1960 af

kommandørkaptajn J. B. Bonnek.

Kommandørkaptajn A. Clausen.

Maskinkommandørkaptajn R. B. Christensen (indtrådt den 22/12 1959),

Orlogskaptajn S. E. Milan Thamsborg, sekretær.

Instruksen giver herudover visse generelle retningslinier for form og indhold af kommissionens rapporter til chefen for søværnet samt pålægger formanden at virke for den fornødne koordination af kommissionens og auditørens arbejde. Endelig pålægges det ham at foranstalte *referat af behandlede sager* — hvoraf nærværende er det første — bekendtgjort for søværnets militære myndigheder, ligesom han skal indsende indberetning til søværnskommandoen pr. 1. april over de i finansåret behandlede havari- og skadesager.

C. Kommissionens supplerende bemærkninger til kommissoriet.

De vanskeligheder, der har været forbundet med en klar afgrænsning og specifikation af kommissionens opgaver og beføjelser, er selvindlysende. Udlandet har naturligvis kunnet give nogen vejledning, men direkte kopiering af et iøvrigt anvendeligt, fremmed system har været udelukket, alene på grund af ordningen af de juridiske forhold i det danske forsvar. Nødvendigheden af at tilgodese visse nationalpsykologiske faktoreres berettigede indflydelse har været medvirkende til at give kommissionen sit særpræg.

Det bør præciseres, at kommissionen er et organ, hvis virksomhed er af *rent konsultativ art*, og hvis rapport udelukkende er udformet til brug for chefen for søværnet i dennes egenskab af rettergangschef for skibschefer. Skibschefer eller andre ansvarlige kan derfor i givet fald kun forvente at blive gjort bekendt med kommissionens rapport i det omfang, som chefen for søværnet skønner det hensigtsmæssigt.

Omend det ikke fremgår af kommissoriets ordlyd, har kommissionen — i forståelse med søværnskommandoen — anlagt den betragtning, at kun sådanne havari- og skadesager, som anfægter *skibschefens ansvar*, falder inden for dens arbejdsområde.

Ved særlig skrivelse er kommissionen blevet udvidet med en maskinkommandørkaptajn som maskinteknisk sagkyndig af hensyn til behandling af sager, hvor samspillet bro/maskine har haft indflydelse på hændelsesforløbet.

D. Almindelige bemærkninger vedrørende kommissionens behandling af skadesager.

I det følgende gives en kort orientering om kommissionens arbejdsform.

Den rapport, der udarbejdes af skibschefen i anledning af et opstået havari e. l., fremsendes efter de herfor gældende bestemmelser ad kommandovejen til søværnskommandoen eller forsvarsministeriet. For så vidt skibschefens ansvar direkte eller indirekte er anfægtet, oversendes rapporten — uanset havariets omfang — til kommissionen til behandling.

Almindeligvis er rapporten forsynet med udtalelser fra foresatte myndigheder, der supplerer eller korrigerer skibschefens fremstilling og eventuelt tilfælde indeholder en vurdering af hændelsen på det foreliggende grundlag.

Sagen gennemgås herefter i et kommissionsmøde, hvor der under hensyn til dens omfang og karakter tages stilling til den videre behandling.

Ved ubetydelige skadesager, der foreligger tilstrækkelig oplyst, kan kommissionens rapport ofte udarbejdes på grundlag af det oprindeligt indsendte materiale. I andre tilfælde anses det for nødvendigt at indkalde skibschefen til møde for kommissionen; dette gælder især ved behandling af sager, hvor den afgivne rapport er mangelfuld eller kræver uddybning. I alvorligere tilfælde, d. v. s. i tilfælde, hvor der er tale om betydelige materiel- eller person-

skader, samt ved skadesager, der tillige vedrører fremmed ejendom, vil det næsten altid være nødvendigt — foruden skibschefen — at indkalde ansvarshavende personel og vidner til afhøring for kommissionen — alt i bestræbelserne for at skabe den størst mulige klarhed med hensyn til hændelsesforløbet.

Uanset eventuel behandling af skadesager ved civil domstol foretages afhøringer af militært personel ved kommissionens foranstaltning; det må i denne forbindelse erindres, at kommissionen er afskåret fra at indkalde vidner fra det implicerede civile skib. Denne dobbeltbehandling af sagen kan i visse tilfælde forekomme u hensigtsmæssig, men det er ikke udelukket, at rettens og kommissionens vurdering af hændelsen kan falde forskellig ud, bl. a. på grund af de særlige sømilitære forhold.

Kommissionen anlægger principielt det synspunkt, at skibschefens rapport er en objektiv beskrivelse af hændelsesforløbet — med mindre særlige omstændigheder berettiger en anden opfattelse. Ønsket om i mulig udstrækning at befæste skibschefens autoritet har her været det afgørende synspunkt. I en række tilfælde har kommissionen indkaldt udtalelser fra søværnets tekniske institutioner til belysning af forhold, der kræver speciel indsigt.

Der er anlagt den praksis, at referat af afhøringer af skibschefer forelægges disse til godkendelse, respektive berigtigelse, hvorimod referater af afhøringer af andet personel, der ikke i juridisk forstand kan betragtes som vidneforklaringer, ikke vil blive tilsendt til godkendelse, med mindre særlige forhold taler derfor.

Når kommissionen skønner, at der foreligger tilstrækkelige oplysninger til sagens endelige behandling, udarbejdes rapporten, der forelægges medlemmerne til godkendelse og herefter indsendes i sin endelige form til søværnskommandoen. Referater af møder medsendes normalt ikke. I tilfælde, hvor auditøren inddrages i sagens behandling, vil disse referater dog normalt blive stillet til rådighed for denne.

På grundlag af skibschefens og kommissionens rapporter, eventuelle supplerende oplysninger samt i visse tilfælde auditørens indstilling træffer chefen for søværnet endelig afgørelse i sagen og lader de ansvarlige — normalt skibschefen — tilflyde underretning herom i en efter omstændighederne afpasset form.

Det vil af foranstående udredning forstås, at behandling af skadesager efter de nugældende retningslinier er tidskrævende; en behandlingstid på 3 til 4 måneder er ikke ualmindelig. Kommissionen er opmærksom på dette forhold og har over for søværnskommandoen stillet forslag om gennemførelse af foranstaltninger, der tilsigter en nedbringelse af behandlingstiden. Ikke alene menneskelige hensyn, men også rent praktiske forhold som f. eks. betydningen af, at indkaldte vidner har sagen i frisk erindring, muligheden for afhøring af personel inden afgang til anden tjeneste, hjemsendelse o. l., vedkommende skibs opholdssted og bevægelser m. v. motiverer en koncentreret og hurtig behandlingsform.

E. Rapporternes indhold og form.

På grundlag af de hidtil indhøstede erfaringer har kommissionen fundet frem til en udformning af sin rapport, der er anset hensigtsmæssig for sagens behandling i søværnskommandoen.

Rapporten er klassificeret *FORTROLIGT* og vil kun være kendt af meget få personer.

Rapportens hovedpunkter er følgende:

Titelblad.

Vurderingsgrundlaget.

Sagens formaliteter.

Hændelsesforløbet.

Sagens realiteter.

Konklusion.

Forholdsregler til forebyggelse af gentagelsestilfælde.

ad Titelblad.

Herpå anføres de relevante data for hændelsen, såsom sted, tid, implicerede skibe og personer, afhøringer m. m. Endvidere gives en kortfattet fremstilling af skadernes art og omfang samt oplysning om de *anslåede reparationsudgifter*, således som de foreligger oplyst fra søværnets skibs- og maskininspektion eller anden myndighed.

ad Vurderingsgrundlaget.

Herunder anføres, på hvilket grundlag kommissionen har udarbejdet sin rapport med henvisning til *det relevante rapportmateriale, særlige udtalelser, afhøringer* m. v.

ad Sagens formaliteter.

Allerede efter behandling af de første sager stod det kommissionen klart, at der i rapporten måtte medtages et punkt, hvortil forhold af *proceduremæssig art* eller *vedrørende form og indhold af skibschefens rapport* kunne henføres.

ad Hændelsesforløbet.

Ved mindre betydende havarisager, hvor den tilhørende rapports oplysninger giver et tilstrækkeligt klart billede af situationens faser, medtages dette punkt normalt ikke, bl. a. ud fra den betragtning, at skibschefens rapport — sagens vigtigste dokument — bør anvendes ved den afsluttende behandling i søværnskommandoen. Ved større havarier eller i tilfælde, hvor rapportens beskrivelse skønnes tendentiøs, utilstrækkelig eller direkte misvisende, udarbejder kommissionen på grundlag af det foreliggende materiale en fremstilling af det *formentlige hændelsesforløb* — uden herved at tilsidesætte skibschefens rapport.

ad Sagens realiteter.

Under dette punkt foretages en analyse af situationens faser med påpegning af *begåede fejl* og redegørelse for *årsagssammenhængen*.

ad Konklusion.

En samlet vurdering af hændelsen henføres til dette punkt, konkluderende i stillingtagen til *ansvarsfordelingen*.

Hændelsen karakteriseres enten som *hændelig*, eller der foretages *placering af ansvar*.

ad Forholdsregler til forebyggelse af gentagelsestilfælde.

Dette punkt omfatter eventuelle rekkommendationer — adresseret til søværnskommandoen — om gennemførelse af foranstaltninger fra søværnets myndigheds side, der tilsigter *forebyggelse af gentagelsestilfælde*.

F. Gennemgang af de indtil den 31. december 1960 behandlede og afsluttede sager.

Der er i beretningsperioden behandlet ialt 26 *uheld*, hvori søværnets skibe har været impliceret.

Efter deres art fordeler disse *uheld* sig med:

4 *kollisioner* (mindst to aktive parter).

9 *påsejlinger* (en aktiv og mindst en passiv part).

6 *grundstødninger og -berøringer*.

7 *andre uheld*.

1 af disse sager (grundstødning) er ved beretningsperiodens udløb ikke afgjort af chefen for søværnet og er derfor ikke medtaget i beretningen.

I det følgende gives en kortfattet beskrivelse af de behandlede og afsluttede sager, ialt 25*) — konkluderende i kommissionens vurdering og rekonmendationer samt sagens afgørelse.**)

Sammenfattende kan det oplyses, at 20 havarisager er betragtet som *hændelige*, medens der i de resterende 5 sager foreligger *placering af ansvar*.

De samlede opgjorte *reparationsudgifter for søværnets regning* andrager kr. 1.300.000, hvortil kommer reparationsudgifterne ved havarier, hvor søværnets skibs- og maskininspektion ikke har kunnet frenkomme med et specificeret beløb.

Det samlede antal *skibsdage*, hvor de i havari- og skadesager implicerede orlogsfartøjer har været *unddraget beredskabet eller øvelser*, er betydeligt; alene for depotskibenes vedkommende har det skønsmæssigt drejet sig om ialt ca. 100 dage inden for beretningsperioden.

Der har i beretningsperioden været afholdt 49 *møder* i kommissionen.

*) Beskrivelse af hændelsesforløb og udarbejdelse af skitser er foretaget af kommissionen under hensyntagen til det i den enkelte sag foreliggende relevante materiale.

**) Det bemærkes, at chefen for søværnet i samtlige sager har tiltrådt kommissionens synspunkter.

Chefen for søværnet har efter afslutningen af hver sag i særlig skrivelse til den pågældende meddelt den strafferetlige afgørelse suppleret med de eventuelle udtalelser, tilkendegivelser m. v., som sagen iøvrigt har givet anledning til.

a. Kollisioner.

1. Kollision mellem fregat A og trawler B ved Færøerne.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: E-5; sø: E-4 med dønning; sigtbarhed: moderat.

Der har ikke været foranstaltet søforklaring, hvorfor kommissionen har måttet vurdere hændelsen alene på grundlag af fregattens rapport m. v.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 1).

Uheldet indtraf under fregattens præjning af to trawlere (B og C), der tilsyneladende befandt sig inden for 6-milegrænsen.

Med vagtchefen på broen og chefen på sidedækket under en del af manøvren havde fregatten fra en luv position præjet trawleren C og fortsatte derefter mod B, der ca. 1 sm foran for C styrede en NW-lig kurs med trawl ude. Efter at C var passeret, øgedes farten i fregatten kortvarigt til 12 knob; ca. $\frac{1}{2}$ sm foran for C holdtes med 9 knobs fart ned mod B, hvis kurslinje lå i læ i en afstand af ca. 300 m fra C's.

Ved nærmelse til B drejedes med styrbords ror (10°) til parallel kurs med denne, samtidig med at farten reduceredes til 6 knob. Under fregattens drej til styrbord (position II) drejede B pludselig under afgivelse af 1 kort stød i fløjten ligeledes til styrbord, formentlig i den hensigt at gå agten om fregatten. Afstanden mellem skibene tillod imidlertid ikke en sådan manøvre, hvorfor vagtchefen beordrede *frem fuld kraft og styrbord helt over* for at komme klar af B; da trawleren imidlertid fortsatte drejet og truede med at

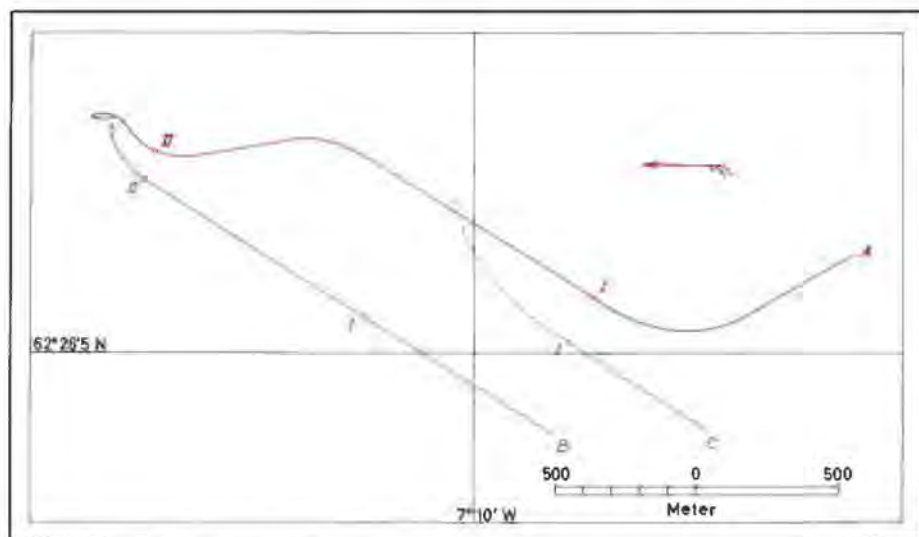


Fig. 1.

tørne fregattens agterende, skiftedes roret i fregatten til *bagbord helt over*, idet det var hensigten hermed at svinge agterenden styrbord ud — fri af trawleren. Afstanden var imidlertid nu så kort, at trawlerens stævn under duvning tørnede fregatten og beskadigede støtterne til 40 mm-broen om bagbord. Fregattens hurtigladeapparater og falderebsdavid blev ligeledes ramt, medens trawlerens stævn tilsyneladende kun tog ringe skade.

Trawleren oplyste ved præjning, at den ikke havde lidt skade, og at årsagen til det fortsatte drej var, at den havde stoppet sin maskine og derved af trawlet havde fået sin stævn tvunget styrbord over.

Fregatten henviser i denne forbindelse til, at der ikke var givet stoppesignal til trawleren, hvorfor denne — efter fregattens opfattelse — burde have holdt sin kurs og fart over for et indhentende skib og til, at trawlerens undladelse af at gøre brug af det i regel 28, b. anviste signal blev udlagt således, at trawleren ville holde kurs og fart.

Skadeopgørelse:

Fregatten:

Beskadigelse af 2 hurtigladeapparater, 40-mm bro og falderebsdavid, samt læk i olietank og diverse skader på ventilationssystem og opstående.

Trawleren:

Ubetydelig afskrabning i stævnen.

Den af havariet foranledigede reparationsudgift for så vidt angår fregatten andrager skønsmæssigt kr. 2.100.

Skaden på trawleren er udbedret ved egen foranstaltning uden udgifter for søværnet.

Kommissionens vurdering:

1. *Chefens resp. vagtchefens dispositioner har ikke givet trawleren et klart billede af fregattens hensigter. Overtrædelse af de internationale søvejsregler, 1. stk. i de indledende bemærkninger til »Regler for styring og sejlads«.*

Det er kommissionens skøn, at fregatten ved sin manøvrering har skabt uklarhed hos trawleren om fregattens hensigter. Det synes indirekte at fremgå, at fregattens drejemanøvrer har fundet sted ud for — måske endog delvis foran for — trawleren, omstændigheder, der kan have bibragt sidstnævnte den omfattelse, at fregatten havde til hensigt at gå foran om denne. Fregatten burde i den givne situation have nærmet sig trawleren fra en mere agterlig position og bevæget sig frem på nærlig samme kurs til den ønskede præjefstand.

Chefens henvisning til reglerne 21, første stykke, 24 og 26 i de internationale søvejsregler forekommer irrelevant i en situation, der efter trawlerens — og iøvrigt også efter kommissionens — vurdering falder ind under den i de internationale søvejsreglers regel 21, sidste stykke, omhandlede. Det fremgår iøvrigt ikke af sagen, at de i regel 28 påbudte manøvresignaler er afgivet af fregatten.

2. *Under de givne vejrforhold burde fregatten have valgt den læ side i forhold til trawleren.*

Selv om præjningen går bedre igennem fra den luv position, må det anses for uheldigt i den foreliggende situation at nærme sig trawleren fra denne side. Det kan ikke være afgørende for valg af side, om fregatten eventuelt måtte gå agten om trawleren.

3. *Chefen burde under hele den pågældende manøvre have opholdt sig på broen.*

Det bør efter kommissionens opfattelse være en regel, at chefen opholder sig på broen i tilfælde som det omhandlede — dels for øjeblikkelig at kunne gribe ind, når situationen måtte kræve det — dels for — ved sin blotte tilstedeværelse — at betrygge vagtchefens stilling. Den omstændighed, at chefen under en del af manøvren opholder sig på sidedækket og lejlighedsvis giver ordrer til broen, er ikke medvirkende til at tilvejebringe et klart kommandoforhold.

4. *Det er kommissionens almindelige opfattelse, at fregatten ved sine dispositioner har pådraget sig hovedansvaret for det indtrufne havari.*

Det må betegnes som et held, at skaderne ikke fik et betydeligt større omfang.

Selv om der muligt vil kunne rettes bebrejdelser mod vagtchefen, mener kommissionen, at chefen i den pågældende situation må tage det fulde ansvar for hændelsesforløbet. Kommissionen kan ikke frigøre sig for den opfattelse, at chefen i nærværende situation med for stor tillid har overladt manøvreringen til vagtchefen.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

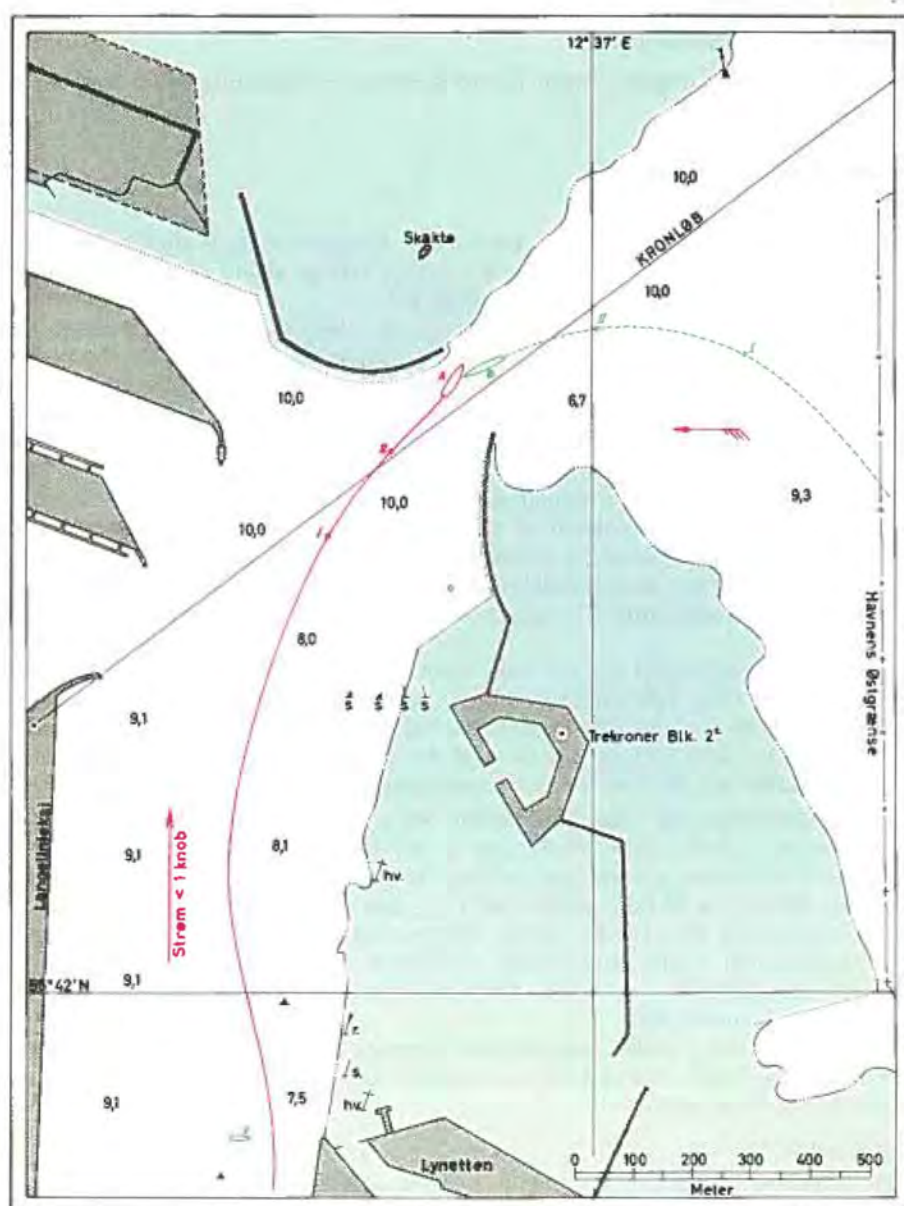


Fig. 2.

2. Depotskib A's kollision med handelsskib B i Kronløbet, Københavns havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: E-7 til 8; strøm: nordgående og under 1 knob; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 2).

Depotskib A.

Kommende fra Holmen holdt A tæt til A/S Burmeister og Wain's monteringskaj dels på grund af vindens styrke og retning, dels på grund af tilstedeværelsen af en ankerligger i Yderhavns nordlige del.

Efter passage af ankerliggeren passerede A i bagbords drej med ringe fart syd om bøj 6 (nordligste) for at afvente indpassage af et skib i Kronløbet. I svagt styrbords drej fortsatte A herefter med øget fart nordover mod fyrlinien og lå på et givet tidspunkt støt på kurs nærlig NNE, styrende mod pumpestationen umiddelbart nord for Kronløbet; det synes godtgjort, at A ikke på noget tidspunkt har været W for en linie parallel med Langeliniekajen og midt imellem denne og de sorte afmagnetiseringsbøjer ud for Trekroner.

I en afstand fra havnemolerne af ca. 300 m (ca. 1½ min. før kollisionen), da A med en fart af ca. 8 knob og på en NE-lig kurs nærlig befandt sig i fyrlinien, iagttog chefen første gang handelsskib B bag molen nord for Trekroner, styrende en nordvestlig kurs og værende omtrent i samme afstand fra molerne som A.

Opmærksomhedssignal — en lang tone — blev afgivet af A, idet chefen samtidig beordrede fuld kraft frem på begge maskiner; kort efter gentoges opmærksomhedssignalet. Ved iagttagelse af B har chefen øjensynligt undervurderet dette skibs fart og derved fået det indtryk, at det på dette tidspunkt havde besluttet sig til at afvente A's udpassage.

På et tidspunkt kort før kollisionen, da overhængende fare efter chefens egen vurdering endnu ikke forelå, har A ved afgivelse af signaler for bagbords drej over for B villet tilkendegive, at det var hensigten at holde i bagbords side af løbet, dels for at B ikke skulle vente for længe, dels for at give B mulighed for at indpassere klos til det søndre molehoved.

Da kollisionen syntes uundgåelig, beordrede A for at afbøde virkningerne tilbage fuld kraft, en manøvre, der efter det foreliggende først blev effektiv i kollisionsøjeblikket.

A's kurs og fart i kollisionsøjeblikket skønnes til 020° og 9 knob. Ved kollisionen blev A forsat til bagbord og påsejlede derved den nordre mole ca. 15 m inden for molehovedet.

Handelsskib B.

På grundlag af vidneudsagn og de faktisk foreliggende omstændigheder anses det for lidet sandsynligt, at B befandt sig i fyrlinien allerede ud for den røde to-kost på Stubben, således som hævdet af kaptajn og lods.

Kommende sydfra har B nærmet sig havneindløbet på en nordvestlig kurs og er formentlig først umiddelbart inden passage af molerne skønset ind i fyrlinien. I betragtning af, at det synes godtgjort, at kaptajn og lods på B ikke har opfattet A's signaler, er der grund til at tro, at en fejlvurdering i B af A's

fart har foranlediget førstnævnte til at tro, at A ville have passeret molerne i god tid, inden B nåede frem. Først på et relativt sent tidspunkt har det stået kaptajn og lods på B klart, at passage ville indtræffe mellem molerne.

A's uforudsete drej til bagbord har derfor i et kritisk øjeblik formentlig skabt forvirring i B med hensyn til A's hensigt.

Umiddelbart inden kollisionen er B drejet noget til bagbord i et forsøg på at nedbringe kollisionsvinklen, samtidig med at bakmanøvre er beordret. Manøvren nåede dog ikke at få betydning.

B's kurs og fart i kollisionsøjeblikket skønnedes ombord i A til 240° og 6 knob. Kollisionsvinklen er på grundlag af skadernes placering og omfang vurderet til mellem 30 og 40 grader.

Skadeopgørelse:

Personskader:

En officer fik en lettere fraktur af den ene ankel.

Materielskader:

Depotskibet.

Afskrælning af styrbords side over ca. 10 m igennem 3 dæk.

Flænge på ca. 1 m's længde i stævnen.

Indtrykning af styrbords brovinge.

Inventar og installationer beskadiget i betydeligt omfang.

Handelsskibet.

Hul i stævnen på ca. 3 × 3 m.

Bøjning af spanter og indtrykning af skibsside i styrbords side af bakken.

Ovenbords skader på bakken.

De af kollisionen foranledigede reparationsudgifter er for begge skibe skønsmæssigt anslået til ialt kr. 350.000.

Kommissionens vurdering:

1. *Det er kommissionens opfattelse, at chefen for A ved vurdering af B's bevægelser og formodede hensigter har anlagt et fejlskøn, og at han på grundlag heraf har navigeret på en måde, som kommissionen under de givne omstændigheder må betegne som uheldig og på visse punkter stridende mod gældende sejladsforskrifter og godt sømandskab.*

Det må under de givne forhold betegnes som et fejlskøn, at chefen har fået det indtryk, dels ved direkte iagttagelse af B's bevægelser, dels ved ræsonnement ud fra reglerne for sejlads i visse danske farvande med hensyn til udsejlene skibes fortrinsstilling, at B ville holde tilbage og afvente A's udpassage. Kommissionen må erkende, at der henset til den begrænsede tid, der har været til rådighed, og til de stadige fart- og kursændringer på begge sider har været vanskeligheder forbundet med alene ved pejling af B at skaffe sig et klart indtryk af eventuel foreliggende kollisionsfare — på den anden side må disse omstændigheder have stået klart for chefen, som derfor burde have vist større agtpågivenhed med hensyn til konstatering respektive inødegåelse af sådan eventuel foreliggende kollisionsfare.

Med udgangspunkt i dette fejlskøn er det kommissionens opfattelse, at ihvorvel kollisionsfare muligvis ville foreligge, selv om styrbords side af løbet var blevet benyttet, ville A's retlige stilling i tilfælde af kollision tæt ved søndre molehoved have været væsentligt gunstigere end i den foreliggende situation, hvor gældende regler for sejlads i snævre løb m. v. rent faktisk er overtrådt.

Chefen har med stor styrke hævdet og støttet heri af hovedparten af vidnerne fra A, at der i den foreliggende situation ikke bestod mulighed for A til at vælge styrbords side af løbet, idet resultatet i så fald ville være blevet, at A, under forudsætning af uændret kurs og fart, havde påsejlet B, en omstændighed som af chefen tillagdes afgørende vægt.

Kommissionen har ikke kunnet antage dette synspunkt og mener yderligere, at den omstændighed, at A har valgt den bagbords side af løbet, indirekte kan have fremkaldt kollisionen, idet B, der påstår ikke at have hørt A's manøvresignaler, har haft vanskelighed med at udlægge A's dispositioner og danne sig et klart indtryk af A's hensigter. Det er således kommissionens bestemte opfattelse, at hændelsesforløbet for så vidt angår B's bevægelser ville have været anderledes, såfremt A fra første færd klart og utvetydigt havde tilkendegivet sin hensigt ved at holde i styrbords side af løbet, og selv om kollision i så fald var indtruffet, ville A's retlige stilling som ovenfor nævnt have været væsentligt gunstigere.

Kommissionen finder iøvrigt anledning til at fremhæve, at chefen for A på det tidspunkt, da han traf valget af den bagbords side af løbet, ikke selv anså kollisionsfaren for overhængende, en omstændighed, der udelukker fortolkning af drejet til bagbord som handling i henhold til regel 21, sidste stykke, i de internationale søvejsregler.

2. *Chefen for A har i mindst ét tilfælde overtrådt regel 28, a, i de internationale søvejsregler ved ikke at ledsage afgivelse af drejesignal med overensstemmende kursændring.*

Ihvorvel det anses for almindelig praksis under sejlads i havne og snævre løb at anvende drejesignaler i henhold til regel 28, a, i de internationale søvejsregler blot for at tilkendegive en hensigt, må kommissionen kraftigt advare mod, at søværnets skibe følger en sådan praksis, der, såfremt alvorligere overtrædelser eller forsømmelser ikke foreligger, i givet fald kan være afgørende for udfaldet af en søretsafgørelse.

Det er godtgjort og iøvrigt indrømmet af chefen, at han mindst én gang har anvendt signal for drej til bagbord udelukkende som en manifestation af hans hensigt at holde i den bagbords side af løbet.

3. *Uanset foreliggende uoverensstemmelser med hensyn til A's og B's bevægelser og den vægt, der ved fastlæggelse af skyldspørgsmålet efter en juridisk vurdering af vidneudsagnene vil blive lagt på,*

at B har styret over et af havnens løb og derfor i henhold til havnereglementet skulle vige for alle fartøjer, som sejler i løbenes længderetning,

at B, såfremt de to skibe ikke uden fare kunne passere hinanden i løbet, som det skib, der var for indgående, skulle vente i henhold til særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande § 8, a,
og

at B, når det var forpligtet til at gå af vejen, skulle undgå at gå foran om A (regel 22) og om nødvendigt mindske sin fart, stoppe eller bakke (regel 23),

må kommissionen alene på grundlag af chefen for A's rapport fastholde, at A ikke som foreskrevet i havnereglementet og i regel 25, a. har holdt til højre i farvandet og benyttet styrbords side af løbet,

at A ikke, da der kunne opstå fare for sammenstød, har holdt sin fart og kurs i styrbords side af løbet (jvf. regel 21, 1. stk.), indtil den i regel 21, 2. stk., nævnte situation eventuelt måtte foreligge, og

at A 1 å 2 gange ikke har ledsaget afgivelse af drejesignal i henhold til regel 28, a. med tilsvarende kursændring.

Generelt kan det siges, at situationen antageligt havde tegnet sig mindre kompliceret for A, såfremt B virkelig havde fulgt fyrlinien under anduvningen. Med udgangspunkt i den under hændelsesforløbet karakteriserede udlægning af B's bevægelser er der imidlertid for kommissionen ikke tvivl om, at A's valg af bagbords side indirekte har ført til en situation, hvor kollision synes overvejende sandsynlig.

Der er anledning til at fremhæve, at der ikke synes at være opstået nogen form for panik om bord. Havaritjenesten har hurtigt og korrekt udført de den pålagte opgaver, ligesom maskinpersonellet har udvist ro og orden og udført de relativt hurtigt efter kollisionen givne ordrer over maskintelegrafen med præcision.

Det må betegnes som et held, at ingen kom alvorligt til skade ved kollisionen, når det erindres, at besætningen netop var kommet ned på banerne, da uheldet indtraf.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Den foreliggende situation har givet kommissionen anledning til over for søværnskommandoen at bringe i forslag, at nedennævnte forhold indskræpes over for vedkommende personel:

1. *Ursammenligning bør normalt foretages i tilfælde, hvor karakterisering af et hændelsesforløb mellem to eller flere parter baserer sig på referenceklokkeslet hidrørende fra forskellige kilder.*
2. *Uanset gældende praksis ved sejlads i havne og i snævre løb skal signal i henhold til regel 28, a. i de internationale søvejsregler altid ledsages af overensstemmende drej, selv om sådant drej kun har symbolsk betydning.*

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

Ved kammeradvokatens mellemkomst er der mellem forsvarsministeriet og handelsskibets rederi opnået forlig om betaling af de ved kollisionen opståede skader på de to skibe, således at forsvarsministeriet betaler $\frac{2}{3}$ og rederiet $\frac{1}{3}$ af de samlede omkostninger.

3. Motortorpedobåd A's kollision med egen LU-torpedo.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NE-2; sø: NE-1; ingen strøm; sigtbarhed: god. Lavtstående sol.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 3).

A var af depotskibet HJÆLPEREN beordret til at udføre LU-torpedoskydning mod HJÆLPEREN som mål.

LU-torpedoen indstilledes straks efter løbets start til at »lutte« med og parallelt med målet. Få minutter inden skud skulle afgives, konstateredes det, at HJÆLPEREN var så tæt ved en grund, at torpedoen ikke kunne afskydes med den foretagne indstilling. Chefen for A gav derfor ordre til at vende LUT-diagrammet 180°. Da ændringen tog relativ lang tid, blev afstanden til HJÆLPEREN stærkt reduceret, hvilket havde til følge, at torpedoens ligeløbsdistanse blev »for gammel«. Uanset dette blev torpedoskuddet afgivet svarende til den foretagne indstilling, hvorfor »lutningen« fandt sted uden for HJÆLPEREN's kurslinie.

Torpedoens løb var tilsyneladende normalt, hvorfor A fulgte efter med henblik på indbjergning. Få sekunder før torpedoen skulle have udløbet sin distance, reducerede A farten fra 30 knob til 6 knob. Torpedokølvandet observeredes endnu 3 gange forude under »lutningen«, men på stadig større afstand forude.

Da tiden for løbet var gået, spurgte divisionschefen over CTP-anlægget, om man havde observeret torpedoen. Dette spørgsmål blev i A udlagt således, at torpedoen var »sprunget« og observeret af divisionschefen. Samtidig observerede A forude en rød genstand mellem 2 fiskekuttere; chefen formodede, at det drejede sig om torpedoens udblæsningsrum, hvorfor der blev slået op til 10 knob. Få sekunder efter konstaterede chefen, at den røde genstand var en fiskebøje; farten blev atter reduceret til 6 knob, men inden manøvren var blevet effektiv, observeredes torpedoen nær soltriben i en afstand af ca. 50 m 5 streger om bagbord. Torpedoen bevægede sig i overfladen med en anslået fart af 8—10 knob på kollisionskurs med A.

Kollision var uundgåelig, idet den beordrede manøvre *tilbage halv kraft* på alle motorer kun blev delvis effektiv.

Torpedoen ramte nærlig vinkelret på A's bagbords side og gennembrød skibssiden under vandlinien.

Havaritjenesten stoppede indefra hullet med tæpper, medens lækmåtte blev udsat. Lænsning ved maskinens foranstaltning kunne imidlertid ikke hindre vandstigning i rummet, hvorfor en anden MTB blev tilkaldt, der ved hjælp af sin Handy Billy pumpe hindrede, at vandet steg yderligere.

Senere kom A på siden af HJÆLPEREN, hvor det lykkedes at give båden et sådant trim, at skaden kom over vandlinien. En foreløbig tætning blev herefter udført af personel i HJÆLPEREN, således at A kunne afsejle til Holmen med henblik på reparation. Ved afspasning af farten sikredes det, at hullet var ude af vandet under forlægningen.

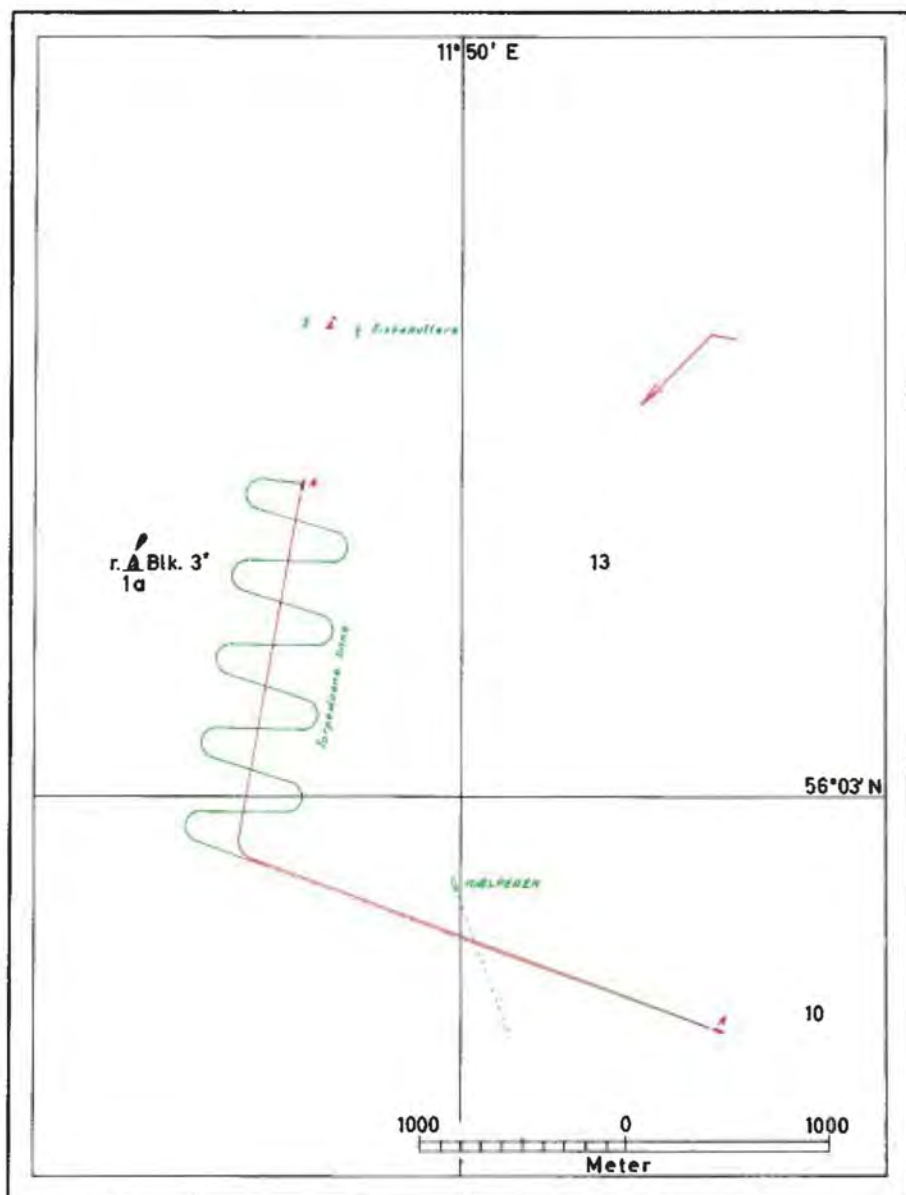


Fig. 3.

Skadeopgørelse:

Der fremkom et hul i skibssiden umiddelbart under vandlinien af ca. 15 cm × 5 cm's størrelse.

Den af havariet foranledigede udgift er skønsmæssigt anslået til kr. 15.000.

Kommissionens vurdering:

1. *Kollisionen skyldes dels torpedoens unormale løb, dels forveksling af torpedoen med en fiskebøje.*

Det synes godtgjort, at den røde fiskebøje blev forvekslet med den eftersøgte torpedo; opmærksomheden er herved en kort tid blevet koncentreret om bøjen, hvilket har medført, at kollisionen med den straks efter nær soltriben iagttagne torpedo blev uundgåelig.

2. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.*

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

4. Kollision mellem motortorpedobådene A og B i farvandet nord for Fyn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: W-2 til 3; ingen sø; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 4).

Motortorpedobåd B.

B var detacheret til at udføre konkurrencetorpedoskydning i farvandet nord for Fyn.

Ud for Æbelø gik B an på kurs 108°, fart 30 knob, med chefen i plottet og næstkommanderende på broen.

I henhold til de for konkurrencetorpedoskydning i almindelighed gældende bestemmelser skal den skydende båd udelukkende koncentrere sig om afgivelsen af løbets 2 torpedoskud, hvorfor opmærksomheden hos det ansvarhavende personel i B naturligt var rettet forefter mod det udpegede mål. Den til indbjergning af først afskudte torpedo designerede båd placerer sig normalt i god afstand agten for den skydende båd for ikke at genere denne under skydningen.

Efter en række kursændringer, foranlediget af tilstedeværelsen af et østgående handelsskib i skudfeltet, drejede B til en NE-lig opløbskurs, idet farten hurtigt reduceredes til 10 knob med henblik på afgivelse af torpedoskud.

Få sekunder før torpedoskud skulle afgives, mærkedes et voldsomt stød i båden. Fra broen iagttog chefen for B, at A kom op langs styrbords side og kort efter lå stoppet foran for B.

Ved kollisionen opstod et større hul i styrbords side af hækken. Havaritjenesten trådte straks i funktion, idet lækmåtte blev udsat over hullet, og lænsning af de agterste olietanke iværksattes for at lette båden mest muligt. Den ombordværende Handy Billy pumpe blev sat til sugning fra det agterste, vandfyldte rum, hvorved yderligere stigning af vandstanden i rummet hindredes. Det agterste kollisionsskod holdt tæt efter fornøden afstivning.

Motortorpedobåd A.

A var ved den pågældende lejlighed udstykket som assisterende båd med henblik på indbjergning af den først afskudte torpedo fra B.

Der findes ingen forskrifter for den assisterende båds placering og bevægelse i forhold til den skydende båd, men det er almindelig praksis, at førstnævnte følger i kølvandet i en afstand, der er væsentlig større end den ved taktisk sejlads anvendte standardafstand 150 yards.

Efter B's afgang fra udgangspositionen placerede A sig i kølvandet i ca. 1000 yards afstand med såvel chefen som næstkommanderende på broen. Farten var 33 knob, hvorved A langsomt indhentede B.

Da B ændrede kurs for at gå ind i løbets slutfase, skønnede chefen, at afstanden var for stor, hvorfor han slog op til 36 knob.

Da A var inde på en afstand af omkring 200 yards, observeredes det ved iagttagelse af hækken og udstødet, at B slog ned til ca. 10 knob. Som reaktion på den i B foretagne fartreduktion var det chefen for A's hensigt ved et bagbords drej at søge op på B's bagbords side i passende afstand for hurtigst muligt at kunne gå an for bjergning af den torpedo, der ville blive afskudt i

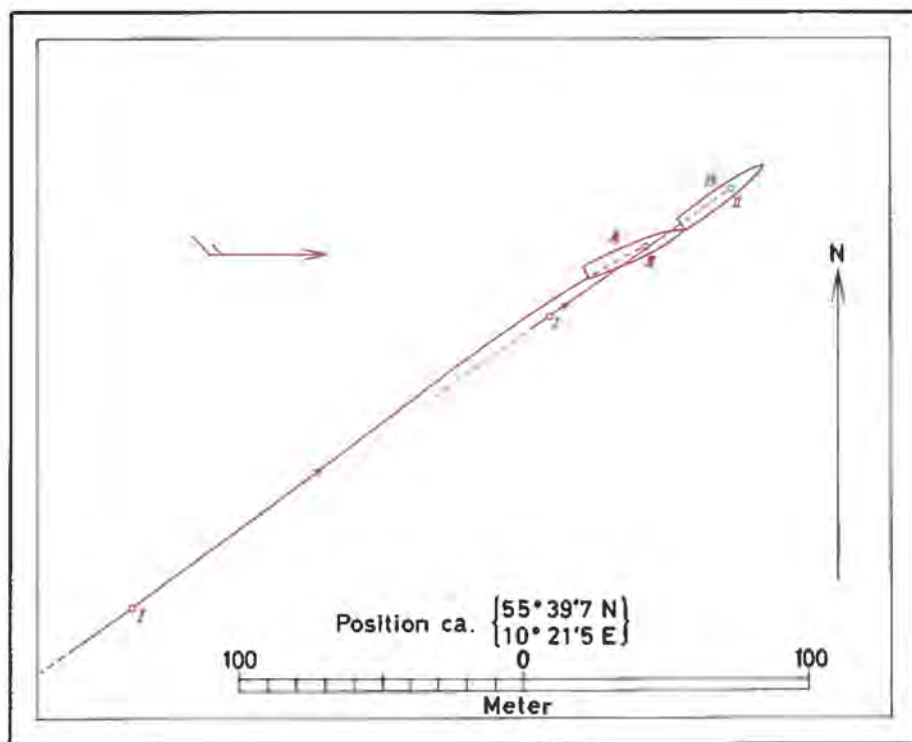


Fig. 4.

løbet af få sekunder. Chefens ordre *bagbord 10* (10 omdrejninger på rattet) blev gentaget af rorgængerens, idet omdrejningstelegrafen samtidig indstilledes til 1260 o/m svarende til 30 knob.

Formentlig på grund af A's placering i forhold til B's hækbølger har båden ikke straks lystret roret, men er forblevet på kursen med stævnen pegende mod B's hæk. Dette foranledigede chefen til at give ordren *bagbord helt over*, en ordre, der blev gentaget af rorgængerens, men kun delvis bragt til udførelse, idet roret bevægedes til ca. *bagbord 15* for derefter — uden ordre — at blive lagt *styrbord helt over*. Fra broen registreredes først et svagt drej bagbord over, derefter en kraftig drejning mod styrbord, hvilket foranledigede chefen til direkte over maskintelegrafen at beordre *alle maskiner stop*.

Kollision kunne imidlertid ikke afværges, og A's stævn ramte med stor kraft B's agterende ud for styrbords mineskinne.

Havaritjenesten trådte omgående i funktion. Man forsøgte med lækmåtte at begrænse vandets indtrængen i forskibet, samtidig med at den ombordværende Handy Billy pumpe blev sat til sugning af de forreste rum. Kollisions-skoddet holdt tæt.

Supplerende bemærkninger:

Rorgængerens i A var ikke den faste rorgænger, men var velkendt med båden og tjenesten som rorgænger, idet han havde været ombord i ca. 1 år.

Som begrundelse for at have lagt roret *styrbord helt over* uden at være beordret dertil, angav rorgængereren, at han følte sig overbevist om, at et bagbords drej ikke ville bringe A fri af B's hæk.

Chefen for A har over for kommissionen udtalt, at det var hans faste overbevisning, at A var gået fri af B, hvis den af ham givne ordre var blevet udført korrekt. Senere afholdte forsøg har vist, at der medgik 22 sekunder til at bevæge rattet 35 omdrejninger svarende til rorbevægelsen: *bagbord 10 til styrbord helt over*. Den relative fart af A i forhold til B var større end 12 m pr. sek.

Chefen bragte ikke den på omdrejningstelegrafen indstillede ordre (1260 o/m) til udførelse, endskønt næstkommanderende umiddelbart efter telegrafens indstilling tilrådede fartreduktion.

Skadeopgørelse:

Motorpedobåd A.

Stævn og bagbords bov stærkt beskadiget. Forpeak og oversergentbeboelse vandfyldt.

Motorpedobåd B:

Det styrbords hjørne af agterenden skåret af. Agterpeak vandfyldt.

De af havariet foranledigede reparationsudgifter er skønsmæssigt anslået til ialt kr. 630.000.

Kommissionens vurdering:

1. *Hovedårsagen til kollisionen er, at roret i A er blevet lagt styrbord helt over i stedet for bagbord helt over som beordret af skibschefen.*

Det synes gennem de foretagne afhøringer godtgjort, at kollisionen — under iøvrigt lige forhold — næppe ville være indtruffet, hvis rorgængereren havde udført den af chefen givne rorkommando *bagbord helt over*.

Kommissionen har her hæftet sig ved, at det af vidneforklaringerne synes at fremgå, at båden var i begyndende drej til bagbord — formentlig svarende til rorstillingen *bagbord 15* (altså umiddelbart inden rorgængereren følte sig tilskyndet til at lægge roret *styrbord helt over*) — et drej, der formentlig ville være blevet forstærket, hvis rorvinklen mod bagbord var blevet øget yderligere svarende til rorkommandoen.

2. *I hvorvel det synes fastslået, at rorgængereren ved den af egen tilskyndelse foretagne disposition har pådraget sig hovedansvaret for kollisionen, må kommissionen på den anden side holde for, at chefen for A ved sin placering og manøvrering af båden har fremkaldt en situation, der for løsning af den foreliggende opgave må betegnes som sømandsmæssigt uheldig og unødigt risikabel.*

Kommissionen har ved sin vurdering set bort fra, at det af hensyn til konkurrencens gennemførelse vel i almindelighed må betegnes som uheldigt, at den assisterende båd foretager kraftige manøvrer eller sejler med høj fart i den skydende båds umiddelbare nærhed.

Efter det i sagen oplyste har begge bådes havaritjeneste virket tilfredsstillende, ligesom besætningerne har udvist en besindig og sømandsmæssig optræden.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen har henstillet, at der i tilslutning til de eksisterende bestemmelser for den skydende båd af vedkommende myndigheder snarest udfærdiges *bestemmelser for den assisterende båds relative placering og bevægelse*, bl. a. med angivelse af en efter forholdene afpasset *minimumafstand*.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har efter auditørens indstilling ikendt:
Skibschefen en *tilrettevisning* og
rorgængerens *15 dages vagtarrest (belinget)*.

b. Påsejlinger.

1. Fregats beskadigelse af stævnen under tillægningsmanøvre i Thorshavn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: ENE-3; let dønning fra SE; ingen strøm; nedsat sigtbarhed.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 5).

Manøvren var tilrettelagt således, at fregatten (enkeltskruet) under styrbords drej ville sætte styrbords anker ca. 100 m W for molehovedet, bl. a. med henblik på at forstærke drejet til styrbord, således at bagbords side kom til kaj.

Ankeret blev som planlagt sat i ca. 110 m afstand fra molehovedet, og den første del af svajet forløb planmæssigt ved ca. 6 knobs fart.

Efter at fregatten var gået gennem vinden, blev det af ror- og kædevirkningen fremkaldte drej efter chefens skøn for langsomt, hvorfor der blev givet ordre til at hive på kæden; samtidig blev der slået *tilbage langsomt*. Da drejet til styrbord stadig foregik langsomt, og ankeret tilsyneladende ribbede, blev der slået *tilbage fuld kraft*, idet afstanden til kajen nu kun var ca. 10 m.

Inden fregatten nåede at stoppe, tørnedes kajen næsten vinkelret. En fender, der var anbragt over stævnen, gled af, hvorfor stævnen ramte betonkajen direkte.

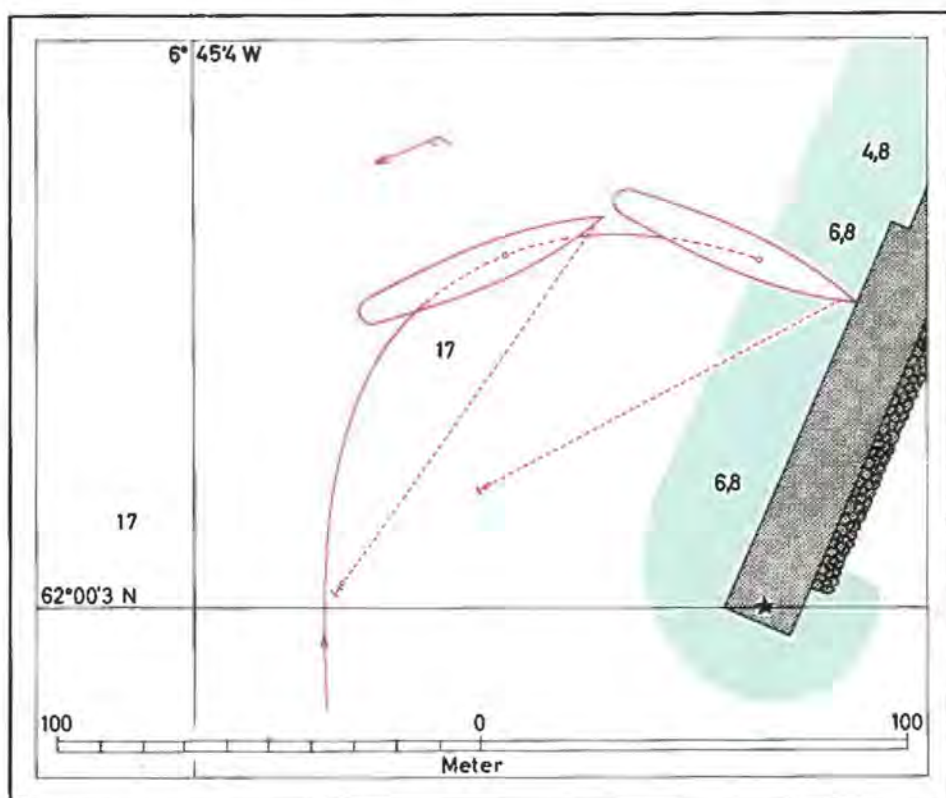


Fig. 5.

Skadeopgørelse:

Bøjning af stævnen, herunder bagbords stævnplade, i en længde af ca. 2 m.

Kommissionens vurdering:

1. *Det er opfattelsen, at uheldet skyldes, at ankeret ribbede, og at chefen for sent blev opmærksom herpå.*
2. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.*

Ved denne vurdering har kommissionen bl. a. taget i betragtning, at chefen har anlagt manøvren sømandsmæssigt forsvarligt og ved tidligere lejligheder har gennemført den uden uheld.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

2. Fregats beskadigelse af egen skibsside under tillægningsmanøvre på Holmen.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NNW-7 til 8; sigtbarhed: god.

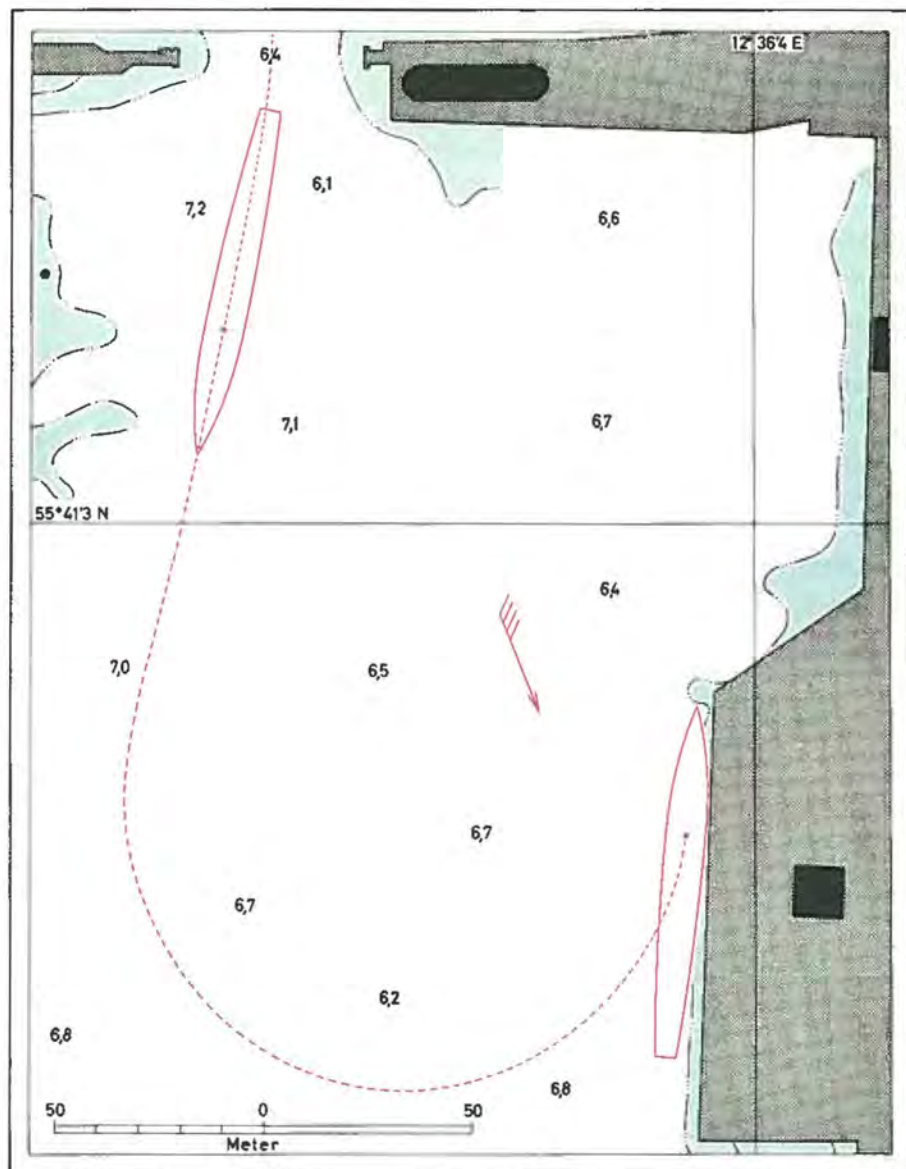


Fig. 6.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 6).

Beskadigelsen indtraf under fregattens tillægningsmanøvre til Bradebænken på Holmen. Kommende fra Nyt Løb svajede fregatten (dobbeltskruet) bagbord rundt med henblik på fortøjning med styrbords side til kaj.

I manøvens afsluttende fase havde fregatten for stor fart fremover, hvorved kajen tørnedes ud for forreste fyrplads. En kajfender, der var udsat, kom ikke rettidigt på plads, hvorfor skibssiden tørnede direkte mod hammeren.

Skadeopgørelse:

Lettene indtrykning af skibssiden ca. $\frac{1}{2}$ m over vandlinien.

Den af havariet foranledigede reparationsudgift er skønsmæssigt anslået til kr. 7.500.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet må tilskrives et fejlskøn.*
2. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.*

Det er herved taget i betragtning, at det under de herskende vejrforhold måtte være vanskeligt at forudse den af samspillet mellem vindens indvirkning og skibets drejning fremkaldte sideværts bevægelse.

Rent bortset fra chefens manglende rutine (1. manøvre til kaj) synes det alene med begrundelse i vejrforholdene at have været rimeligt at benytte bugserhjælp i den foreliggende situation.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

3. Fregats beskadigelse af egen stævn og skibsside på tankskib ved påsejling af dette i Lamlash bugten i Skotland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: NW-5; strøm: NE-gående, ca. 2 knob; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 7).

Uheldet indtraf under fregattens tillægning til et i Lamlash bugten opankret tankskib.

Tillægningsmanøvren var tilrettelagt således, at fregatten kommende på en N-lig kurs skulle skønse ind mod tankskibet, der lå opsvajet på en WNW-lig kurs, og lægge til ved dets bagbords side. I manøvrrens afsluttende fase be-
fandt fregatten sig næsten stilleliggende ud for tankskibets bagbords side med

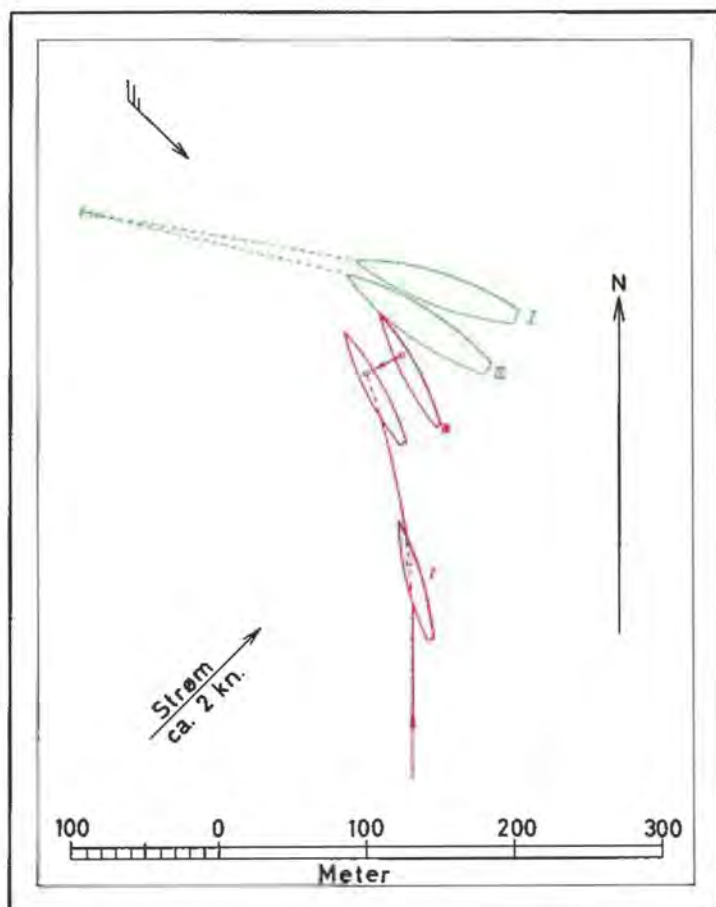


Fig. 7.

fuldt bagbords rør og styrbords maskine *frem langsomt* og bagbords maskine *tilbage halv kraft*. Under pres af vind og strøm blev fregattens stævn imidlertid ført styrbord over, hvorved stævnen tørnede bagbords side af tankskibet, der samtidig var i svaj bagbord over.

Skadeopgørelse:

Fregatten:

Stævnskinen lettere deformeret ca. 1 m under bakkdækket.

Tankskibet:

Lettere indtrykning af skibsside m. v.

Den af havariet foranledigede reparationsudgift er for så vidt angår fregatten skønsmæssigt anslået til kr. 1.400. Der er ikke fra tankskibets side fremkommet krav om erstatning.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet må formentlig tilskrives en fejlagtig bedømmelse af vindens og strømmens indvirkning på fregatten og tankskibet under tillægningsmanøveren.*
2. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.*

Kommissionen har fundet anledning til at fremhæve de ugunstige forhold, hvorunder tillægningen foregik.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

4. Patruljebåds (Willemoes-klassen) grundberøring og beskadigelse af et i Vejle havn fortøjet motorskib.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: ESE-4; ingen strøm; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 8).

Uheldet fandt sted under tillægningsmanøvre i Vejle havn.

Efter at have passeret havneindløbet svajedes for egen kraft styrbord rundt. For at presse stævnen op i vinden anvendtes relativt kraftige manøvrer. Herunder fik båden for megen fart fremover, og inden fremdriften kunne standses (manøvren tilbage $2 \times$ fuld kraft anvendtes), rørte stævnen den nordlige begrænsning af bassinet med en fart af ca. 2 knob. Der bakkedes straks efter fri af bassinkanten, som bestod af mudder og slagger.

Umiddelbart efter at båden var kommet fri, drev den ned mod det W-lige hjørne af svajebassinet, og her blev trosser ført i land fra for- og agterskibet med henblik på forhaling af båden til den anviste kajplads ca. 100 m fra det nævnte kajhjørne.

Under forhalingen skulle et motorskib, der lå fortøjet ved kajhjørnet, passeres. Herunder fiskede patruljebådens bagbords anker motorskibets styrbords vant.

Skadeopgørelse:

Patruljebåden:

Der blev ikke konstateret skader hidrørende fra grundberøringen eller påsejlingen af motorskibet.

Motorskibet:

Lettere beskadigelse af vantet.

De af havariet foranledigede reparationsudgifter er i henhold til besigtigelsesforretning opgjort til kr. 226.

Kommissionens vurdering:

1. Grundberøringen må tilskrives et fejlskøn.

Chefen har erkendt, at han under forsøget på at tvinge stævnen op i vinden, har anlagt et fejlskøn med hensyn til skibets fart fremover, idet den beordrede bakmanøvre blev afgivet for sent til at hindre grundberøringen.

Anvendelse af anker ved manøvren indgik i chefens overvejelser. Chefen skønnede imidlertid, at den disponible maskinkraft var tilstrækkelig under de herskende forhold.

Uden at ville bestride rigtigheden af chefens ræsonnement er kommissionen af den opfattelse, at hensigtsmæssig anvendelse af anker muligvis kunne have forhindret, at det under pkt. 2 nævnte havari opstod.

2. *Beskadigelsen af motorskibet må i nogen grad tilskrives manglende agtpågivenhed under forhalingen agterover langs kajen.*

Chefen har erkendt, at der burde have været udvist større agtpågivenhed under forhalingen, idet blandt andet ankeret burde have været affendret, eventuelt affiret under passagen.

3. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt,*

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

5. Minelæggers (Vindhunden-klassen) beskadigelse af pullert i Århus havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NE-4; ingen strøm; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 9).

Minelæggeren lå fortøjet ved kaj 29 i Århus havn med stævnen N i. Ved afgang fra havn bjergedes agtertrosse og agterspring; ved mistydning af tegn fra chefen blev tillige fortrossen bjerget. Chefen forsøgte herefter at vride

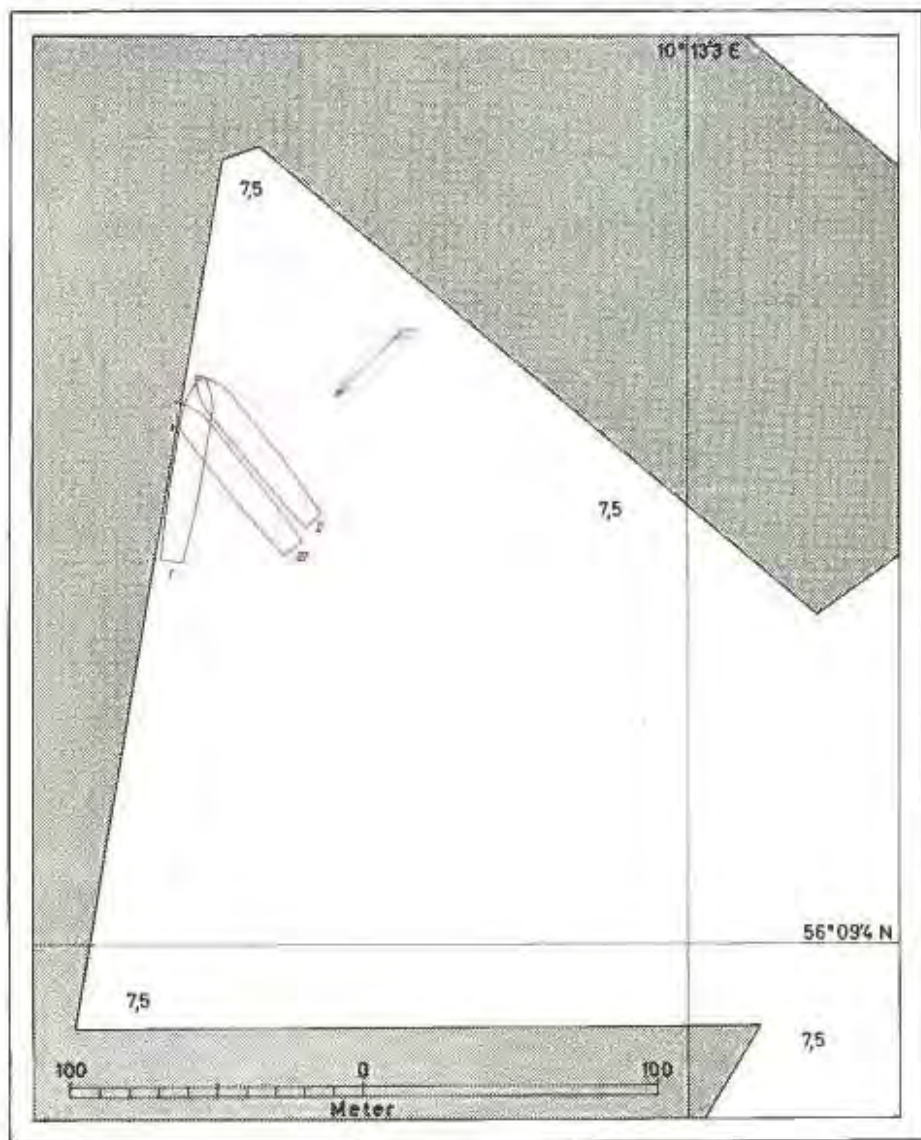


Fig. 9.

skibet fra kaj ved anvendelse af skruerne; under sækningen bevægede stævnen sig først noget bort fra kajen, men gled derefter S over langs denne. Inden man fra fordækket kunne varsko broen, tørnede stævnen mod kajen, samtidig med at ankeret ramte den pullert, hvortil springet havde været fastgjort.

Chefen har i sin rapport anført, at installation af et INTERCOM-anlæg må anses for nødvendig af hensyn til en sikker formidling af forbindelsen mellem bro og for- og agterdæk.

Skadeopgørelse:

Da stævnen var affendret tilstrækkeligt ved påsejlingen af kajen, skete der ingen skade her, hvorimod ankeret havde slået ca. $\frac{1}{3}$ af pullerthovedet af.

Den af havariet foranledigede reparationsudgift er i henhold til besigtigelsesforretning skønsmæssigt anslået til kr. 1.500.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet skyldes formentlig, at fortrossen blev bjerget for tidligt, hvorved minelæggeren faldt af for vinden.*
2. *Ihvorvel det må anses for muligt selv uden det i chefens rapport omtalte INTERCOM-anlæg på sikker måde at formidle en ukompliceret ordre til bakken, må kommissionen under de givne omstændigheder anse uheldet for hændeligt.*

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

6. Fregats påsejling af Solmundefjord olieka i Skålefjord.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: N-3; strøm: S-gående ca. $\frac{1}{2}$ knob; ingen sø; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 10).

Fregatten skulle fortøje ved olieka i Solmundefjord med henblik på oliefyldning. Det var hensigten i forbindelse med manøvren til ka at sætte bagbords anker i en afstand af ca. 100 m fra kaen. Formentlig på grund af forsinkelse ved ordregivningen og usikkerhed i pejlingen af Glibre kirke er ankeret imidlertid kun sat i en afstand af ca. 80 m fra kaen, hvorved dets tilsigtede bremsende og drejende virkning er udeblevet.

Begge maskiner blev herefter beordret *tilbage fuld kraft*, hvilken ordre er blevet udført af maskinen.

Ankerkæden blev bremsset svagt til, da fregatten var i en afstand af ca. 15—20 m fra kaen. Da ankeret ikke ville holde, blev der yderligere stukket nogle meter, indtil ankerspillet, da afstanden til kaen var ca. 5 m, blev bremsset helt til. Der var på dette tidspunkt stukket til ialt 70 m, men ankeret ribbede stadig.

Ca. 2 sek. efter tidspunktet for udførelsen af den sidste bakordre rante fregattens stævn kajens SW-lige hjørne under et svagt drej til bagbord. Farten i påsejlingsøjeblikket skønnedes til $1\frac{1}{2}$ knob.

Skadeopgørelse:

Efter fortøjning konstateredes det, at savel kajens træhammer som skibets stævn havde lidt nogen skade.

Den af havariet foranledigede reparationsudgift andrager skønsmæssigt kr. 1.500.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet skyldes for stor fart fremover i forbindelse med, at ankeret ribbede.*
2. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.*

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

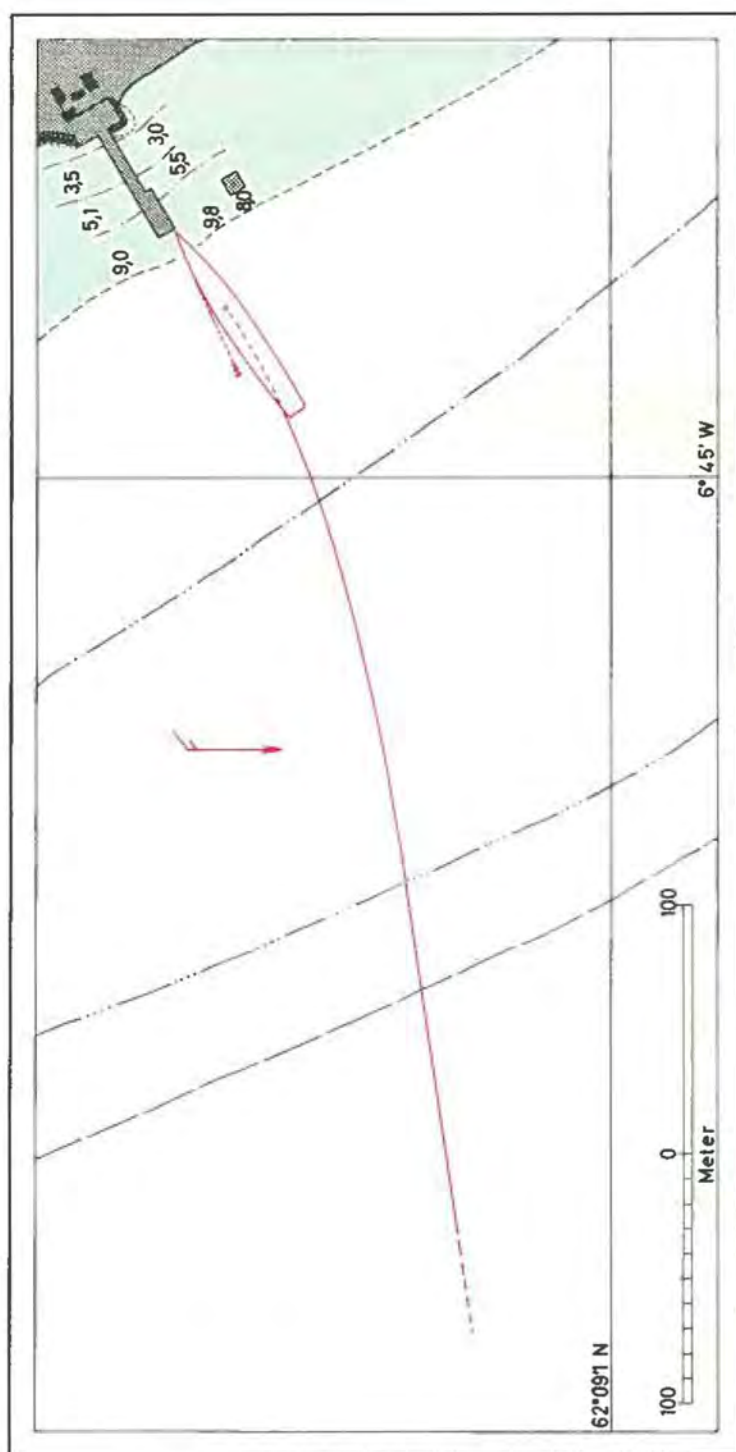


Fig. 10.

7. Destroyer B's påsejling af dansk depotskib A på Lissabon red.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: N-4; strøm: W-gående ca. 4 knob; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 11).

A lå opankret på Lissabon red for styrbords anker med 140 m kæde på 33 m vand. Et antal opankrede orlogsfartøjer befandt sig i nærheden af A; de nærmeste i en afstand fra A, der ikke var under ca. 450 m.

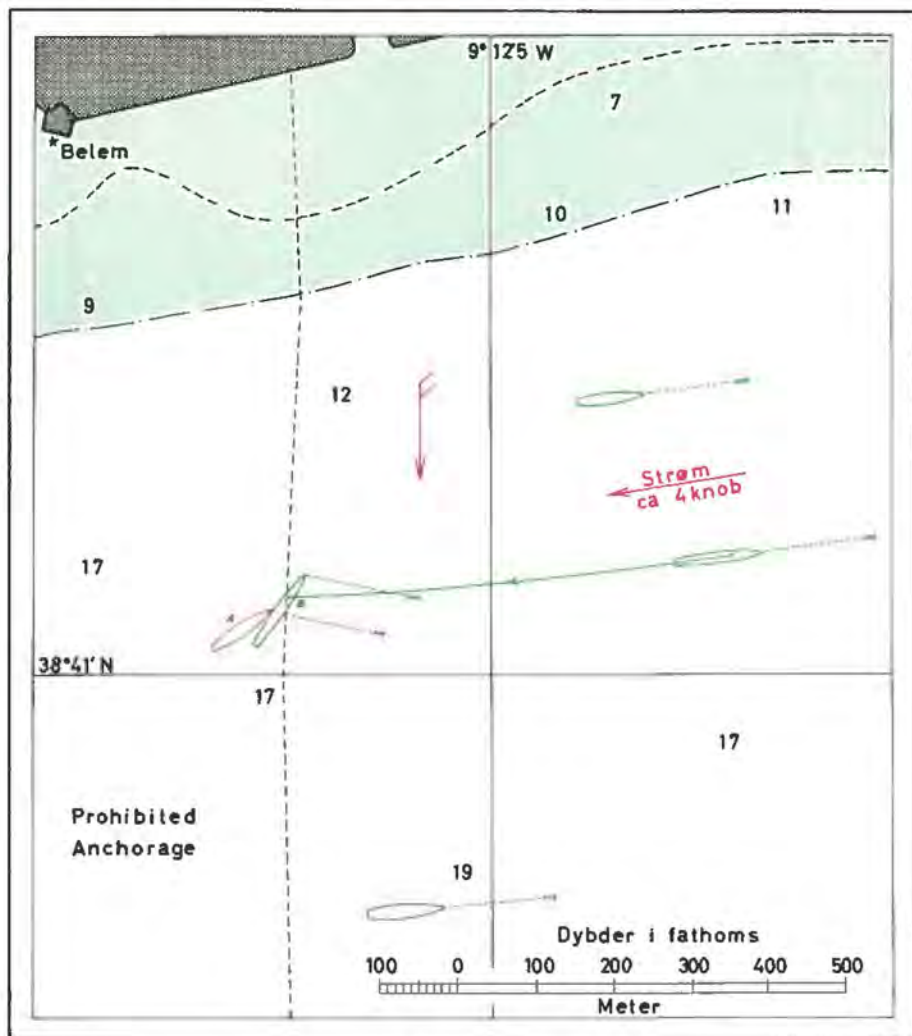


Fig. 11.

På et givet tidspunkt tiltog vind og strøm i styrke, og bagbords anker firedes af til ca. 40 m i åbent klyds. Maskinen blev samtidig beordret på kort varsel. Nogen tid efter iagttog vagtchefen i A, at den i ca. 650 m's afstand E for liggende destroyer var kommet nærmere, tilsyneladende drivende for strøm og vind. I A blev der straks hevet hjem på bagbords anker og gjort klar til afgang. Ca. 4 min. efter observation af B's nærmelse var bagbords anker hjemme, men da B på dette tidspunkt var i en afstand af ca. 100 m fra A, stod det klart, at kollision var uundgåelig.

Ca. 2 min. senere tørnede B med sin bagbords side A's stævn, hvor man havde klargjort med fendere. Påsejlingen skete med en anslået fart af 1—2 knob. B blev liggende langs A's styrbords side, indtil den ved bugserassistance senere kom fri.

Skadeopgørelse:

Depotskib A.

Bule i stævnen over vandlinien, ca. 15 cm dyb og 25 cm i diameter. Let indtrykning af styrbords side af stævnen.

Destroyer B.

Skaden ikke oplyst.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet skyldes, at den opankrede destroyer B er drevet af for vind og strøm og derved har påsejlet A.*
2. *Uheldet må for så vidt angår A's ansvar betragtes som hændeligt.*

Det er kommissionens opfattelse, at der fra A's side har været truffet alle rimelige foranstaltninger til at imødegå den situation, der eventuelt kunne opstå, hvis eget skib kom i drift. De i det foreliggende tilfælde af A trufne forholdsregler til afværgelse, subsidiært begrænsning af skaderne ved påsejlingen, forekommer hensigtsmæssige og blev for så vidt heldigt gennemført.

I overensstemmelse med en af chefen for destroyeren afgiven erklæring er kommissionen af den opfattelse, at førstnævnte bærer det fulde ansvar for påsejlingen.

Sagens afgørelse:

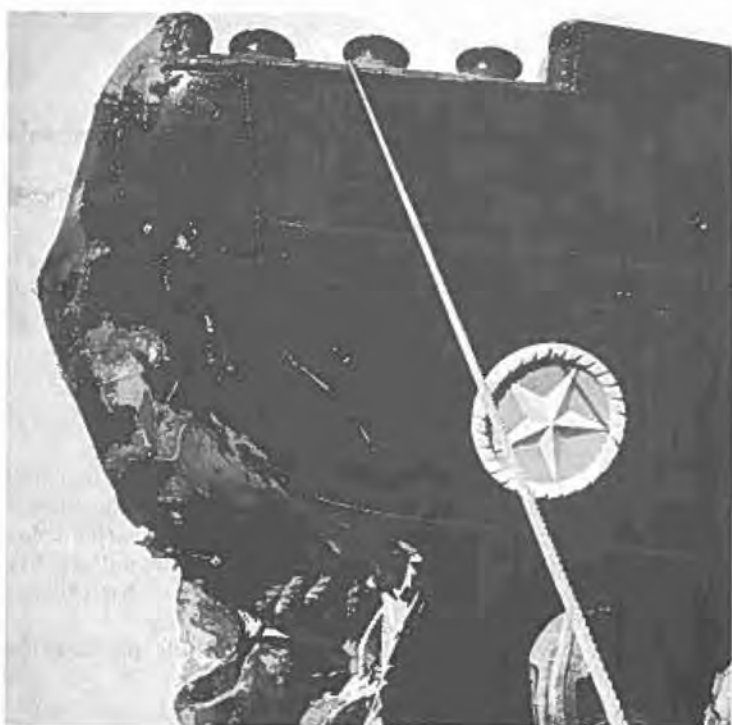
Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.





Uddrag af chefen for
Søværnets forord.

De af danske orlogsfartøjer foranle-
gede havarier og skader har i det om-
handlede tidsrum påført statskassen en
udgift på skønsmæssigt 1.500.000 kr., et
løb, der alvorligt belaster søværnets
ifts- og vedligeholdelseskonto. Herud-
over vil jeg henlede opmærksomheden
på den nedgang i beredskab og øvelses-
aktivitet, som er en direkte følge af en-
hedernes ophold på værft for udbedring
af skaderne.



8. Patruljebåds (WILLEMOES-klassen) tab af anker ved afgang fra Avernakke Pynt Bro.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: NW-4; ingen strøm.

Afgang fra havn fandt sted med ét skifte på dækket henset til patruljebådens deltagelse i øvelse.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 12).

Ved afgang fra broen blev båden vredet fra kaj ved anvendelse af forspring og skruerne.

Da agterenden var kommet så langt ud fra kajen som muligt, blev der slået tilbage to gange langsomt på styrbords maskine.

Under bevægelsen agterover, da den affendrede støvn gled langs kajen med ringe fart, fiskede styrbords anker en pullert, hvorved leddet mellem røringen og kædens sjækkel (det såkaldte *lange led* (uden stolpe)) åbnede sig og derved frigjorde ankeret.

Ved assistance fra tilstedeværende på kajen blev ankerets plads afmærket.

Skadeopgørelse:

Ankeret er senere hjerget.

En ved bådens foranstaltning foretagen undersøgelse godtgjorde, at det omhandlede kædeled ikke havde fuld styrke.

Kommissionens vurdering:

1. Uheldet skyldes, at styrbords anker under afgangsmanøvren fiskede en jernpullert, hvorved et kædeled åbnede sig.

Kommissionen har forelagt spørgsmålet om svejsningens udførelse for søværnets skibs- og maskininspektion, der, efter en nærmere undersøgelse af det omhandlede kædeled, i skrivelse til kommissionen har udtalt, at kædeleddet synes at have været udsat for en »unormal stor bøjningsbelastning«, og at brudfladerne viser en »tydeligt utilstrækkelig essesvejsning«.

2. Omend det er opfattelsen, at muligheden for, at ankeret ikke ville passere fri af pullerten, måtte kunne forudses ved manøvens tilrettelæggelse, må kommissionen, blandt andet under hensyn til, at manøveren foregik i mørke og med kun et skifte til disposition på dækket, anse uheldet for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

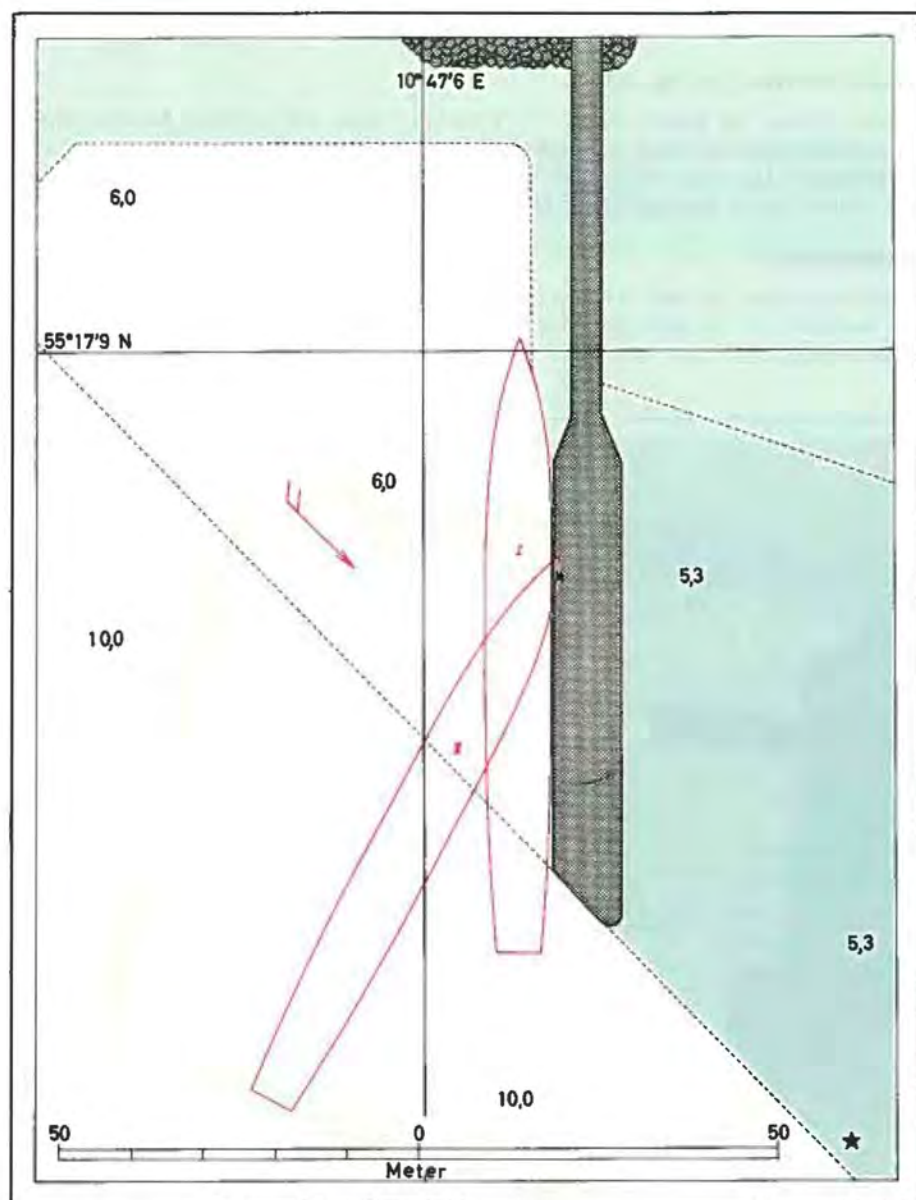


Fig. 12.

9. Motortorpedobåds påsejling af havnemolen i Agersø havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: S-2; ingen strøm; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 13).

Ved afgang fra Agersø havn måtte båden bakke ud igennem havneindløbet, hvorunder havnens søndre molehoved berørtes med hækken.

Da stødet ikke var kraftigere end normalt ved tillægning til og afgang fra kaj, forlod båden havnen for at fortsætte sejladsen i henhold til øvelsesdirektiv.

Skadeopgørelse:

Brohammeren på det sydlige molehoved knækket.

I henhold til den afholdte besigtigelsesforretning er de samlede reparationsudgifter opgjort til kr. 400.

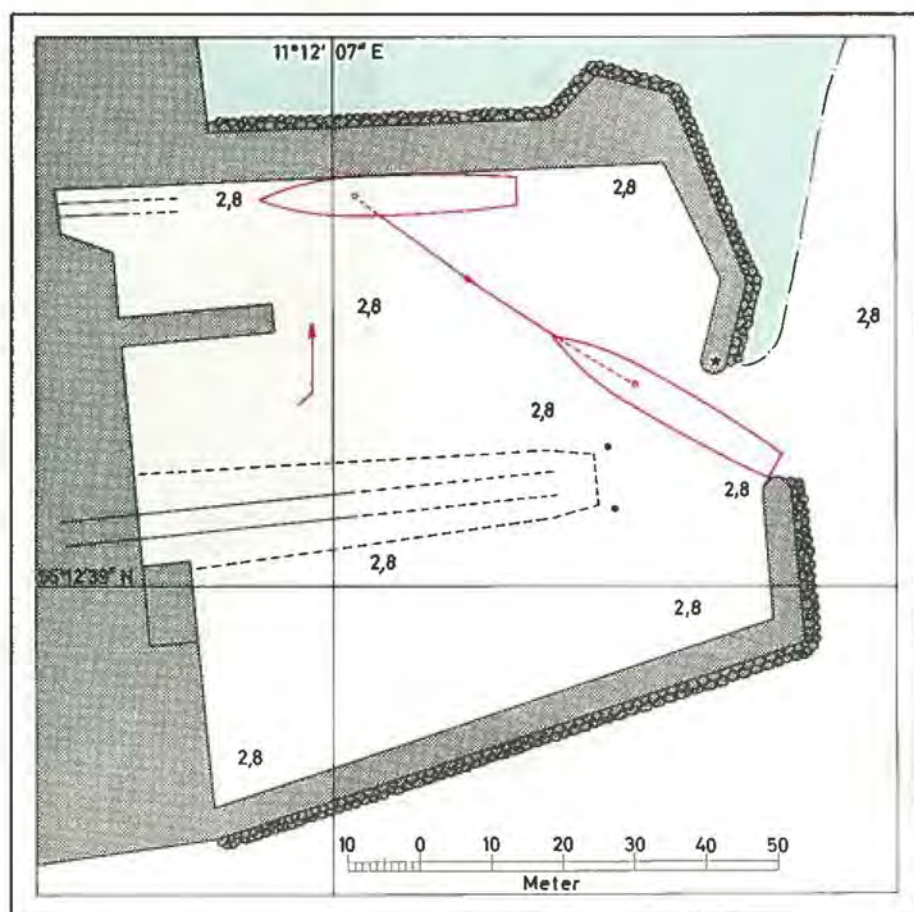


Fig. 13.

Kommissionens vurdering:

1. *Den opståede skade er forårsaget ved, at motortorpedobåden under en bakmanøvre har tørnet havnens søndre molehoved.*

På grund af den begrænsede manøvreplads var der ikke mulighed for at forlade havnen på anden, hensigtsmæssig måde.

2. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.*

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

c. Grundstødninger og -berøringer.

1. Fregats beskadigelse af skrue ved berøring af grunden under afgang fra Færingehavnen.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke (måneskin). Vind: NNW-5; sigtbarhed: god; højvande ved tidspunktet for afgang fra havn.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 14).

Uheldet skete i forbindelse med fregattens afgang fra Færingehavnen efter oliefyldning.

Liggende ved oliekaen var fregatten fortøjet dels ved bagbords anker, der ved ankomsten blev sat i en afstand af 200—250 m fra kajen, dels ved trosser i henhold til figuren.

Ved afsejlingen blev trosserne bjerget i rækkefølge 4—3—1, samtidig med at der blev hevet hjem på ankerkæden. Det oplyses, at trosse nr. 2 derefter på grund af en misforståelse blev bjerget tidligere end af chefen tilsigtet. Forskibet blev af kædens træk og vinden tvunget bagbord over, hvorefter fregatten

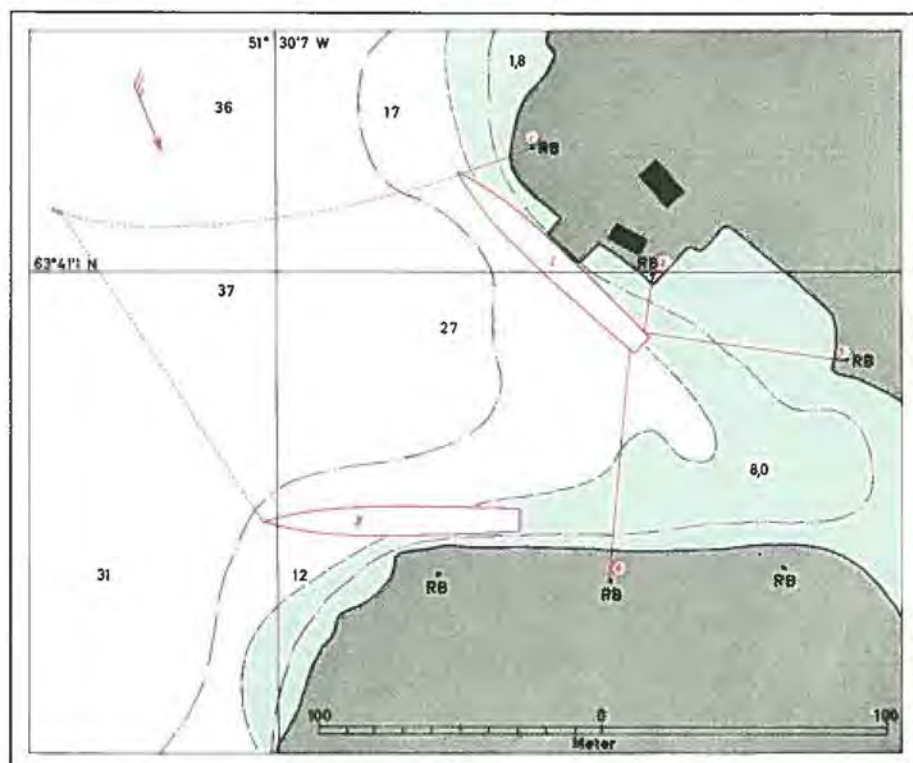


Fig. 14.

på en WSW-lig kurs drev sydover mod det i læ liggende kystfremspring. Fregatten var, i de første minutter efter at der var kastet los, ikke i stand til at anvende skruerne på grund af de under indbjergning værende fortøjninger.

Ved vridning på skruerne forsøgte det derpå at tvinge agterenden styrbord ud, men da fregattens svajning om ankeret for vinden fortsatte, førtes skibet med bibeholdelse af sin kurs stadig sydover, hvorfor chefen besluttede for fuldt bagbords ror og begge skruer *frem halv kraft* at sejle fregatten forbi pynten, der nu var i faretruende nærhed.

Ved agterendens passage af pynten mærkedes to stød i skibet hidrørende fra bagbords skrues berøring af grunden.

Skadeopgørelse:

Ved en senere besigtigelse konstateredes det, at der var slået en flis af et af bagbords skrues blade, medens et andet blad var beskadiget i mindre grad.

Kommissionens vurdering:

1. *Chefen burde under forberedelsen til afgangsmanøvren have sikret sig den størst mulige manørefrihed.*

Det er kommissionens opfattelse, at chefen burde have truffet foranstaltninger til, at trosser m. v., der ikke var nødvendige for at holde skibet på plads, blev indbjerget inden den egentlige manøvre påbegyndtes. Det må således om den foreliggende situation udtales, at såfremt trosserne 4 og 3 var blevet indbjerget, ville chefen have sikret sig fri anvendelse af skruerne.

Det er ligeledes opfattelsen, at man, som et led i forberedelserne til afgang, burde have hevet så meget hjem på ankerkæden, som forholdene tillod, dels for i almindelighed at nedbringe indhivningstiden, dels for at give chefen vejledning om den omtrentlige pejling til ankeret.

2. *I den givne situation burde chefen have sikret sig, at stævnen blev holdt op i vinden, indtil skruerne var fri. Ved at undlade denne foranstaltning har chefen udsat skibet for alvorlig fare.*

Med udgangspunkt i den ved forberedelsernes mangelfuldhed karakteriserede situation skal følgende udtales:

Det må have stået chefen klart, at der under de herskende vejrforhold bestod en betydelig risiko for at drive ned mod det i læ beliggende kystfremspring, såfremt stævnen faldt af, og skruerne ikke kunne anvendes. Chefen synes imidlertid ikke at have truffet foranstaltninger til at forhindre, at en sådan situation kunne opstå, idet han dels ved at lade trosse 1 indbjerger væsentlig tid før trosse 2 — et tidsforløb, der på grund af særlige omstændigheder endog blev kortere end påregnet — dels ved samtidig indhivning på kæden har bragt fregatten ind i et drej bagbord over og derved indirekte accepteret, at fregatten drev sidelæns ned mod det nævnte fremspring.

Kommissionen ville — andre forhold lige — anse det for muligt i den foreliggende situation at have placeret skibet med stævnen i vindøjet i en hanefod bestående af kæden og fortøjning 1 som fortrosse med heraf følgende mulighed for — efter afsluttet indbjergning af trosserne 4, 3 og 2 — at gå an på skruerne og bringe sig i en fordelagtig position for indhivning af den resterende kæde.

3. *Det kan således resumerende udtales, at kommissionen finder det sømandsmæssigt uheldigt,*
at chefen ikke inden afgang fra kaj har sikret sig den efter omstændighederne størst mulige manøvfrihed, og
at chefen i sine dispositioner under selve afgangsmanøvren ikke har haft den bestående fare for grundstødning tilstrækkelig klart for øje,
forhold, der hver for sig har bidraget til, at det ham betroede skib blev bragt i betydelig fare.

Vedrørende situationen, hvor fregatten befandt sig drivende ned mod grunden, finder kommissionen, for så vidt angår den afsluttende manøvres hensigtsmæssighed, anledning til at udtale følgende:

Således som manøvren forløb, blev chefen stillet over for et særdeles ubehageligt alternativ:

at acceptere en grundstødning foranlediget af afdriften —
eller

at søge at passere klar af pynlen ved anvendelse af en kraftig fremmanøvre.

I betragtning af, at vurdering og stillingtagen til de foretagne dispositioners hensigtsmæssighed ved et hændelsesforløb som det foreliggende efter kommissionens opfattelse kræver oplevelse af den aktuelle situation, ser man sig hverken i stand til at betegne den pågældende manøvre som hasarderet eller at kendetegne den som sømandsmæssigt forsvarlig, men må indskrænke sig til at konstatere, at der ved det af chefen truffne valg kun er sket ubetydelig materiel skade.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

2. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) grundstødning i den gravede rende i Nakskov fjord.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SSW-5; ingen strøm; ringe sø; sigtbarhed: ringe (synsvidde 80 m); vandstand 0.4 m under dagligt vande.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 15).

På vej W-på gennem den gravede rende i Nakskov fjord sejlede fartøjet, efter passage af Barneholm Løb, ind i en kraftig sludbyge med SSW-lig vind, styrke 6.

Da forholdene ikke tillod opankring, besluttede chefen at fortsætte sejladsen med mindste styrefart ca. 5 knob.

Der anvendtes 3°s højde for afdrift på den erfaringsmæssigt i renden benyttede generalkurs.

Anduvningsprikken ved Gamle Løb passeredes tæt om styrbord, hvorfor der blev givet yderligere 2°s højde for afdrift. Den følgende prik ved nordsiden af løbet passeredes i passende afstand.

Efter at have fortsat i ca. 2 min. på uforandret kurs uden kending af den følgende prik beordredes stop og styrbords ror, idet chefen var af den opfattelse, at fartøjet måtte være i nærheden af rendens sydlige begrænsning. Få sekunder efter løb fartøjet på grund i rendens sydside (mudderbund).

Efter flere forgæves forsøg på flotbringning ved egen hjælp besluttede chefen at tilkalde assistance. På grund af vejrforholdene og mørket kunne bugserassistance først forventes den følgende morgen, hvorfor ankeret firedes i bund. I løbet af natten aftog vindstyrken til ca. 4, medens vandstanden faldt yderligere 0,1 m, hvilket fremkaldte en let slagside.

Den følgende morgen blev fartøjet trukket af grunden af en slæbebåd fra Nakskov skibsværft.

Skibschefen har oplyst, at den ombordværende radar var i funktion, men ikke blev benyttet, da centerspottet og sea-clutter umuliggjorde sikker identifikation af sejløbets prikker inden for en afstand af ca. 400 m.

Skadeopgørelse:

Ved en senere frømandsundersøgelse konstateredes det, at fartøjet ikke havde taget skade.

Kommissionens vurdering:

1. Årsagen til uheldet må tilskrives en fejlagtig bedømmelse af afdriften under sejladsen i den omhandlede del af renden.

Skibschefen har anført, at man ved passage af anduvningsprikken ud for Gamle Løb konstaterede, at fartøjet befandt sig nær den nordlige kant af renden. Da den følgende styrbords prik observeredes i passende afstand, d. v. s. at fartøjet under sejladsen mellem de to prikker måtte have bevæget sig frem ad en beholden kurs, der lå sydligere end rendens retvisende kurs, burde chefen have reduceret den højde, der var taget for afdrift. Efter det foreliggende har chefen imidlertid fortsat på uforandret

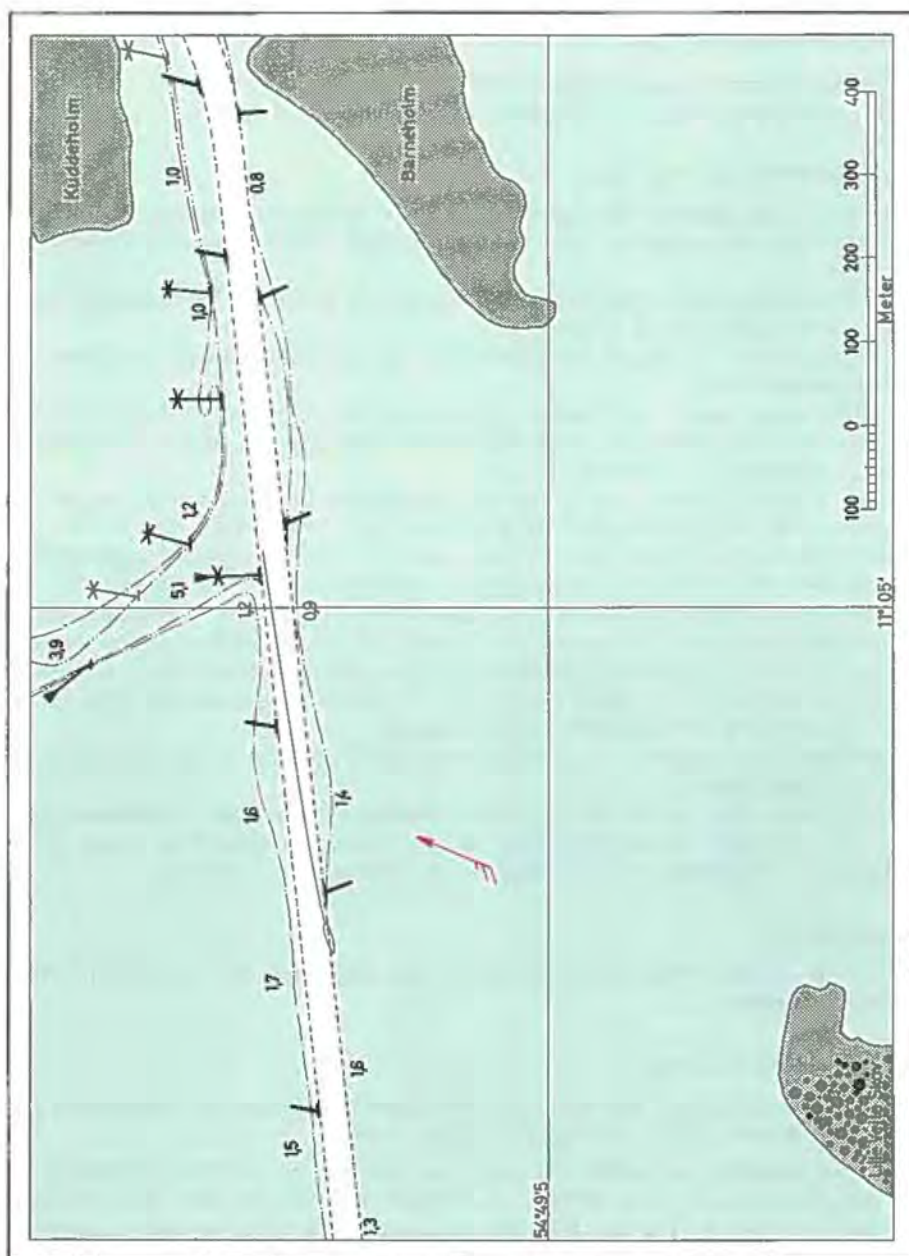


Fig. 15.

kurs under iøvrigt — efter det oplyste — nærligt uændrede forhold (vind, strøm, giring o. l.), hvorfor fartøjet er grundstødt på sydsiden af renden.

Kommissionen har fundet anledning til at fremhæve de meget ugunstige forhold, hvorunder sejladsen umiddelbart inden grundstødningen fandt sted.

2. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.*

Man har efter indhentet udtalelse fra radarskolen givet chefen medhold i hans betragtninger vedr. anvendelsen af radar under de herskende forhold.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

3. Fregats grundberøring i Svendborg Sund.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SW-1; strøm: E-gående ca. 1½ knob; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (fig. 16).

Som led i en besejlingsøvelse skulle fregatten gennemsejle Svendborg Sund fra W mod E.

Af øvelsesmæssige grunde havde chefen ca. 10 min. før passage af Dødmanden beordret vagtchefen til at forestå fregattens navigering under den fortsatte sejlads gennem sundet, idet han samtidig tilrådede denne at passere Dødmanden med nedsat fart.

Fregattens sejlede fart var på dette tidspunkt ca. 10 knob (beholdne fart ca. 11½ knob).

Formentlig på grund af vagtchefens optagethed af at kontrollere sejladsen ud for Iholm Tunge og påfølgende styrbords drej op i bagmærket Tankefuld fyrlinie blev farten ikke reduceret, ligesom tidspunktet for rettidigt drej op i Braten fyrlinie blev forpasset, hvilket havde til følge, at fregattens agterende under drejet til bagbord slog over mod Mellemgrunds vestlige kant. Herved berørtes grunden med styrbords skrue, hvilket blandt andet konstateredes ved en let rystelse i skibet og en påfølgende opmudring ud for fregattens agterende.

Chefen, der havde opholdt sig på broen under hele sejladsen, greb ind, så snart det stod ham klart, at Braten fyrlinie ville blive overskredet (sydskeel i mærket); for ikke at kompromittere fregattens manøvreve i et kritisk øjeblik valgte han imidlertid at fortsætte med uforandret fart, indtil der efter grundberøringen blev slået stop.

Det er af chefen oplyst, at den pågældende vagtchef ved tidligere lejligheder har passeret Svendborg Sund, dog ikke ombord i fregatten.

Vagtchefen har ved flere lejligheder overværet chefens instruktion af vagtcheferne i manøvrer med fregatten, ligesom han har udført enkelte bjergemærsmånmøvrer.

Skadeopgørelse:

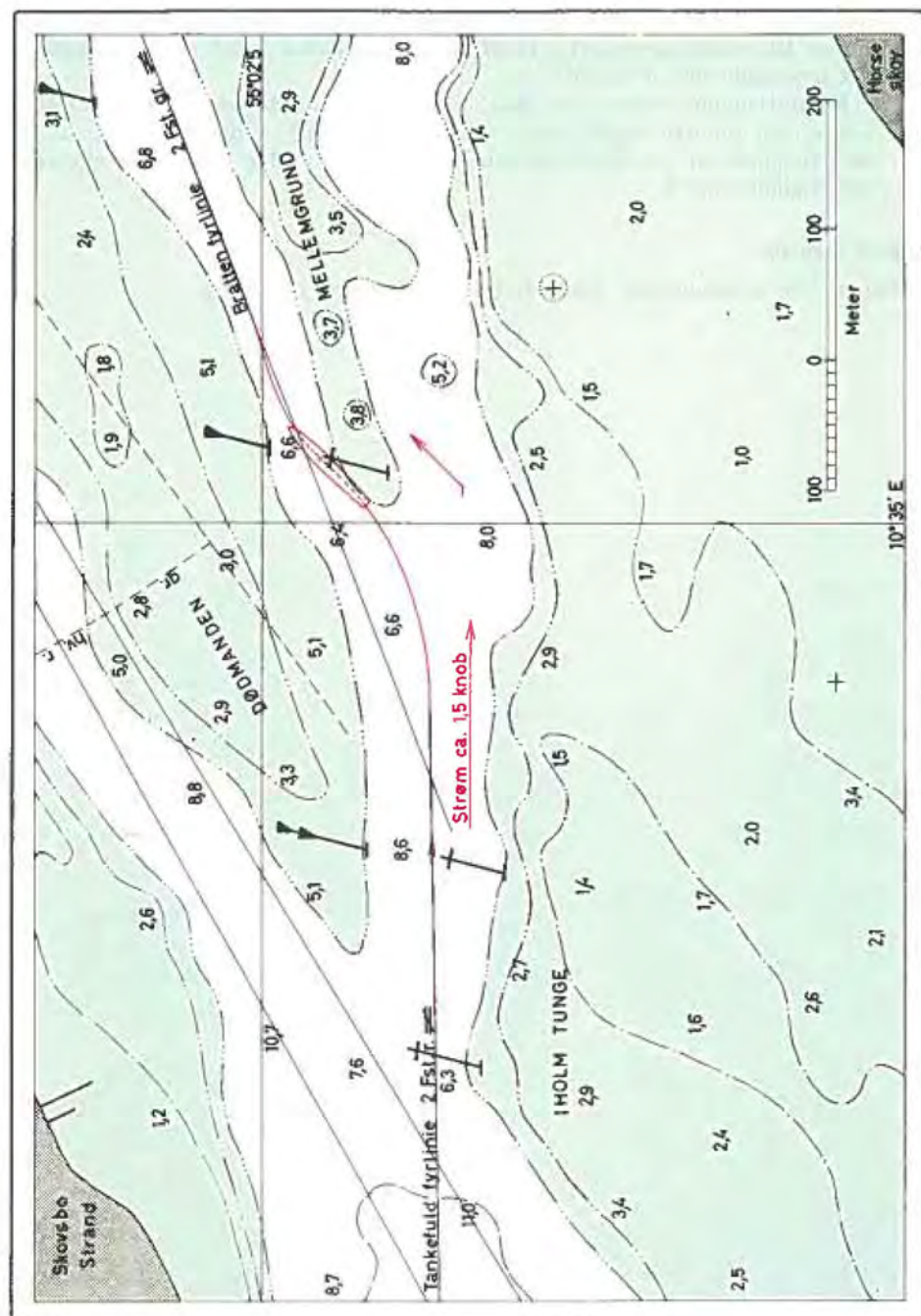
Ved en senere foretagen dykkerundersøgelse konstateredes det, at den yderste halvdel af styrbords skrues blade havde fået en del grater på ca. 4—5 mm's dybde.

Den af havariet foranledigede reparationsudgift andrager skønsmæssigt kr. 3000, inclusive doksætning.

Kommissionens vurdering:

1. Uheldet skyldes formentlig for høj fart i forbindelse med for sent påbegyndt drej ind i Braten fyrlinie.
2. Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.

Selv om man fuldt ud anerkender berettigelsen af, at chefen i overensstemmelse med instruks for skibschefen udnytter de foreliggende muligheder for at opøve de yngre officerer i løsning af vanskeligere besejlings-



opgaver, må man dog mene, at chefen i nærværende situation med for stor tryghed har overladt manøvreringen til en vagtchef, der næppe besidder tilstrækkelig erfaring til at forestå sejladser i det relativt vanskeligt navigable farvandsafsnit.

Kommissionen mener dog ikke, at tilfældet berettiger nogen form for påtale over for den pågældende vagtchef, idet kritik af dennes handlemåde og påpegning af evt. fejlpositioner naturligt falder inden for chefens myndighedsområde.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

4. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) grundstødning i den gravede rende i Nakskov fjord.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Ingen vind og strøm; sigtbarhed: meget tæt tåge; normal vandstand.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 17).

Under sejlads W-på gennem den gravede rende i Nakskov fjord blev det efter passage af Kuddeholm tæt tåge med sigtbarhed under 30 m.

Den 4. røde bølge fra Barneholm var den sidste bølge, der blev iagttaget visuelt fra broen. Da forholdene ikke tillod opankring, fortsatte chefen sejladsen på radaren, hvor han på 1-sm-området kunne iagttage svagt ekko af 2—3 bølger i sejlretningen. Centerspottet umuliggjorde imidlertid iagttagelse af bølger inden for en afstand af ca. 200 m, hvorfor radaren ikke øjeblikkeligt har kunnet give nogen vejledning for korrigerende af den kurs, der erfaringsmæssigt blev anvendt under sejlads i renden. Da den følgende hvide bølge ikke blev observeret af næstkommanderende på broen ved anvendelse af projektør, blev der slået stop på maskintelegrafen; kort efter løb fartøjet på grund i rendens sydside (mudderbund) med en anslået fart af 4 knob. Farten i renden var ca. 4 knob (mindste styrefart) svarende til langsomt frem på den ene skrue.

Efter flere forgæves forsøg på flotbringning ved egen hjælp tilkaldtes assistance fra Nakskov skibsværft, hvis slæbebåd trak fartøjet af grunden den følgende morgen.

Skadeopgørelse:

Ved en senere foretagen undersøgelse konstateredes det, at fartøjet ikke havde taget skade.

Kommissionens vurdering:

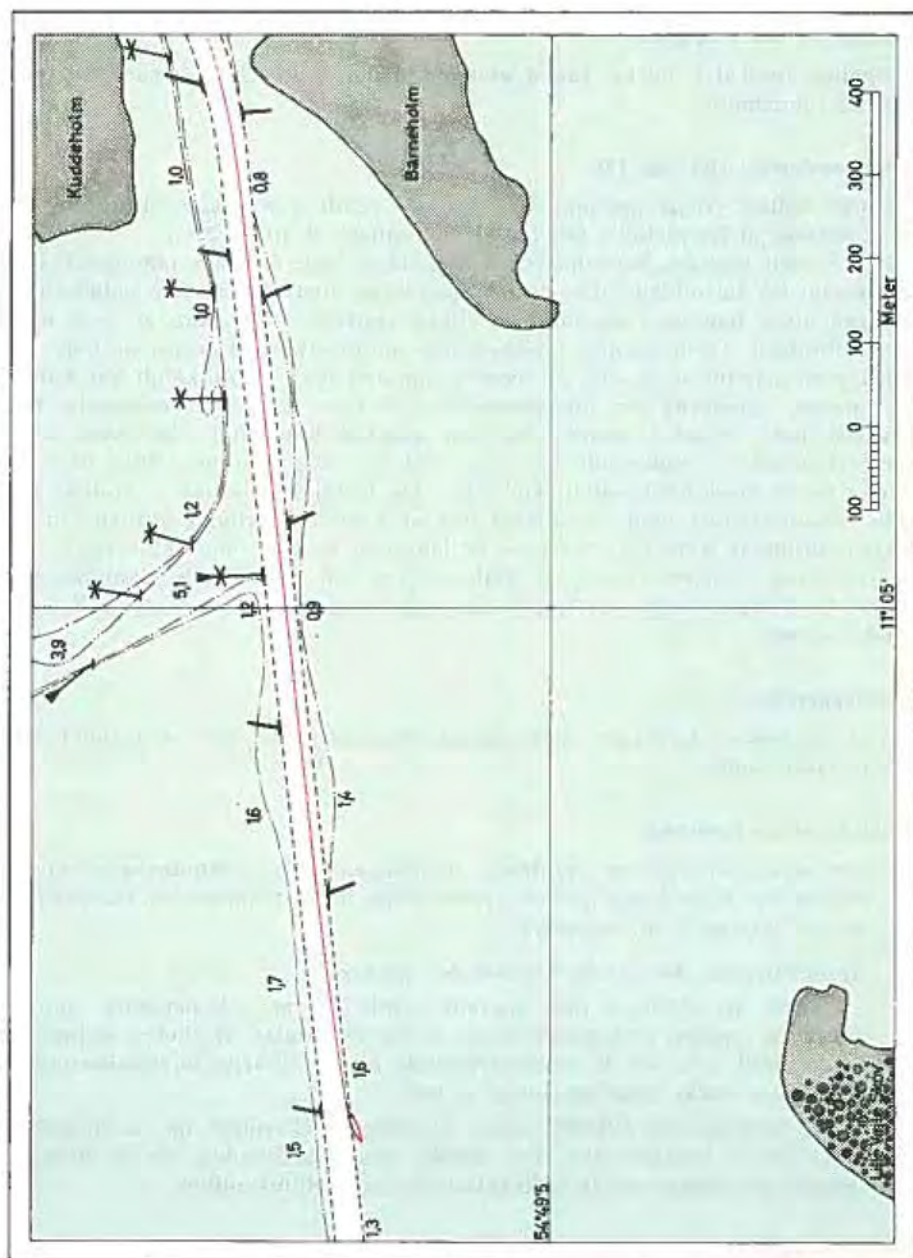
1. *Det er kommissionens opfattelse, at årsagen til grundstødningen skyldes anvendelse af en fejlagtig kurs i forbindelse med utilsigtet drej foranlediget af den foretagne stopmanøvre.*
2. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.*

Uanset at sejlads i den gravede rende i tåge må betegnes som en vanskelig opgave, er kommissionen af den opfattelse, at chefen næppe har draget fuld nytte af de ombordværende konventionelle navigationsmidler — i første række magnetkompas og lod.

Det foreliggende tilfælde synes at være et eksempel på, at brugen af elektroniske hjælpemidler kan aflede opmærksomheden fra en hensigtsmæssig anvendelse af de konventionelle navigationsmidler.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.



5. Orlogskutters grundstødning ved Færingør Nordhavn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NE-5; sø: NE-1; strøm: N-gående, ca. 2 knob; sigtbarhed: god.

Grundstødningen fandt sted ca. 5 timer før højvande.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 18).

Under udførelse af fiskeriinspektionstjeneste sejlede orlogskutteren fra Færingør Nordhavn gennem sundet E om øen Kangeq for uobserveret at komme på klos hold af en ud for Kitsigsut konstateret trawlerflåde, der tilsyneladende var i færd med at fiske inden for fiskerigrænsen.

Da kutteren under sejladsen gennem den første del af sundet nærmede sig en indsnævring, hvor bredden er ca. 150 m, reduceredes farten til 4 knob. Den på bakken posterede udvig varskoede kort efter, at bunden kunne ses, men inden yderligere blev foretaget, tog kutteren grunden med en gisset beholden fart af ca. 3 knob. Efter flere forgæves forsøg på flotbringning ved egen hjælp, bl. a. ved anvendelse af et i land fastgjort varp, gled kutteren af grunden med det stigende vande ca. 1 time efter grundstødningen.

Da chefen i bestræbelserne for at komme bort fra det læge område ved grundstødningsstedet slog maskinen til, kom en bugt af varpet i skruen, hvor-

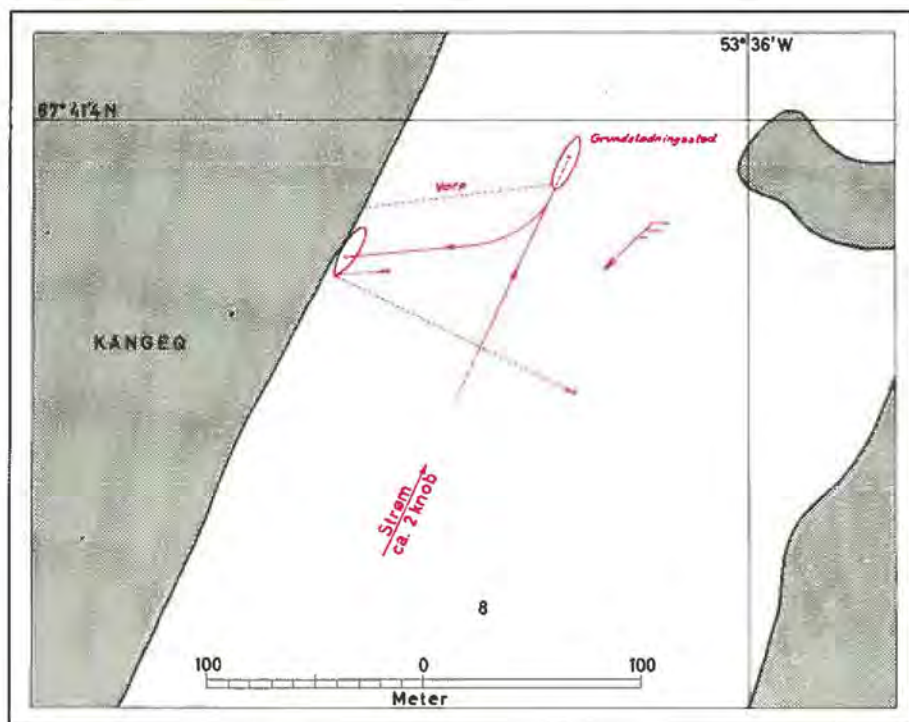


Fig. 18.

efter maskinen måtte stoppes. Kutteren drev herefter for vind og strøm over mod Kangeq's E-side, hvor den lagde an med styrbords side til den ret stejle klippeside. Man havde forinden ladet bagbords anker falde og havde ca. 20 m kæde i vandet. Med skibets store fartøj udførtes et varp midtfarvands, hvorefter kutteren varpedes fri af klippesiden for klaring af ror og skrue.

Skadeopgørelse:

Ved en i Grønnedal senere foretagen dykkerundersøgelse konstateredes det, at skrog, skrue og ror var ubeskadigede.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet må tilskrives tilstedeværelsen af et ikke kortlagt skær i kutterens sejlroute.*

Chefen henviser i sin rapport til, at rekognoscering af den af kutteren valgte sejlroute E om øen Kangeq i henhold til søkortet tidligere har været foretaget med mindste angivne dybde 6 m samt til, at Grønlandske Lods, Janus Sørensens sejlplanvisninger og fotoskærgårdskortet ikke giver yderligere oplysninger — alt i alt betragtninger, som kommissionen kan give chefen medhold i.

2. *Kommissionen må betragte uheldet som hændeligt.*

Under de foreliggende omstændigheder, hvor det drejede sig om uobserveret at komme på klos hold af en ud for Kitsigsut konstateret trawlerflåde, må kommissionen anse chefens valg af sejlroute for forsvarlig.

Kommissionen mener ikke, at der er grundlag for at rette bebrejdelser mod chefen for manglende omhu og påpasselighed ved sejladsens gennemførelse.

Det af grundstødningen foranledigede uheld med en trosse i skruen blev under hensyn til de herskende vind- og strømforhold klaret på sømandsmæssig måde.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

d. Andre uheld.

1. Fregats beskadigelse af anker og ankerkæde i Julianehåb havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: W t S-6 (i stød); ingen strøm; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 19).

Under tillægningsmanøvre i Julianehåb havn blev bagbords anker sat midt i havneindløbet mellem Krudthuspynten og Ringboltskæret. Det var herefter hensigten at sætte styrbords anker mellem Ringboltskæret og Kastelspynten, svaje bagbord over og føre agterfortøjning ind til ringbolten i havnens NE-lige bassin (den såkaldte *almindelige ankerplads*).

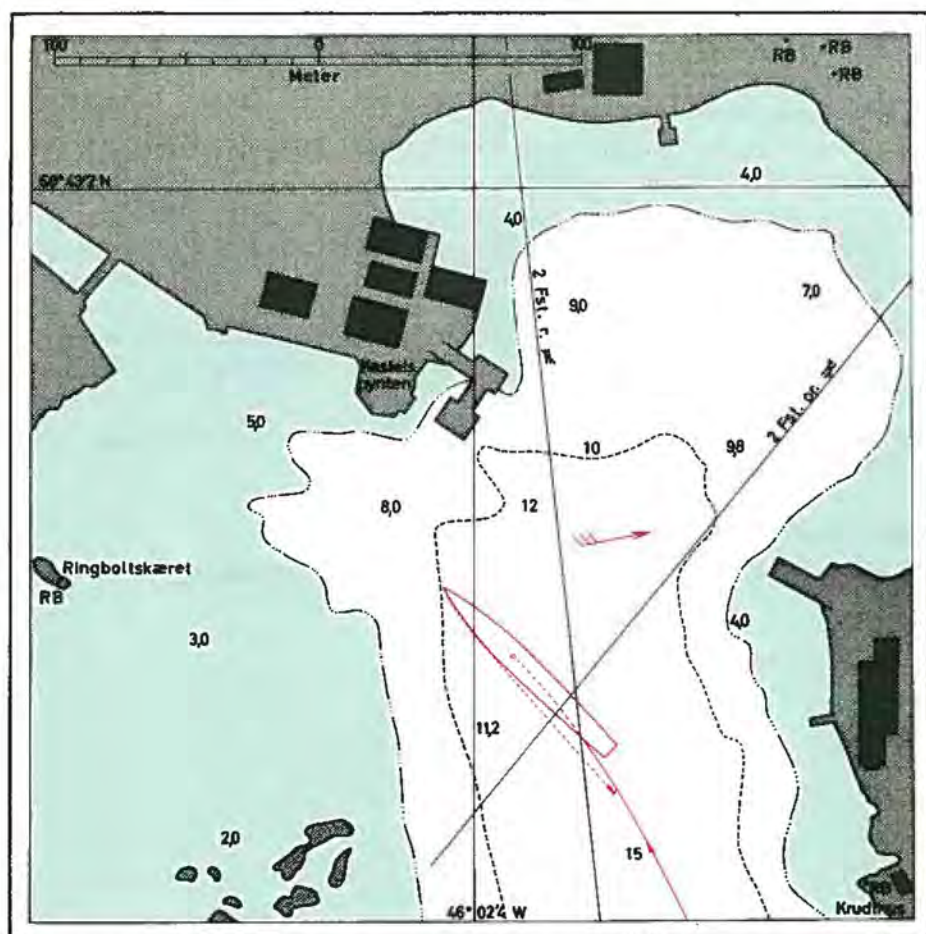


Fig. 19.

Bagbords anker faldt fra vandoverfladen på ca. 18 m vand. Der blev givet kæden frit løb under fregattens fart fremover. Før ankeret blev sat, gik *alle maskiner frem langsomt*. Der blev derefter i hurtig rækkefølge beordret *alle maskiner frem klar, alle maskiner stop, SARA frem klar og BETTY tilbage klar*. Kort efter konstateredes sprængning af kæden; der var på dette tidspunkt, med 100 m kæde ude, blevet bremsset let til for at medvirke til den tilsigtede opsvajning.

Det viste sig, at det sprængte kædeled befandt sig på det sted, hvor kæden bøjede kraftigt agterover ved nederste kant af klydset.

Skadeopgørelse:

Det lykkedes at lokalisere ankeret ved drægning og senere at få det indbjerget, hvorved det konstateredes, at den ene flig var afbrækket.

Det er i fregattens rapport oplyst, at man ved tidligere lejligheder har henvendt søværnets skibs- og maskininspektions opmærksomhed på de ret slidte kæder og har fræmsat ønske om udskiftning af disse i en kommende eftersynsperiode.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet skyldes formentlig for stor fart fremover i forbindelse med for kraftig opbremsning i kæden.*

Det er kommissionens opfattelse, at farten i tide burde være taget af fregatten, således at kæden ikke blev udsat for en unødvendig stor belastning. Der har under de givne omstændigheder været gode muligheder for også fra broen at danne sig et indtryk af fregattens fart.

Det er i rapporten antydnet, at navnlig 5. kædelængde måtte antages at være svag, men dette forhold har dog ikke foranlediget en udskiftning eller udtagning om bord af denne længde.

2. *Kommissionen anser havariet for at være en følge af et fejlskøn og må betegne uheldet som hændeligt.*

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

2. Beskadigelse af depotskib A og kajen ved torpedostation Kongsøre.

Ledsagende omstændigheder:

Skaderne skete inden for ca. to døgn. Vejrudsigt (gældende for Kattegat) i nævnte periode:

fredag	kl. 0600:	E eller SE-5 til 7.
lørdag	» 0600:	SE-7 til 8. Urovarsel.
	» 1740:	E-8. Stormvarsel.
	» 2315:	E-7 til 8. Urovarsel.
søndag	» 0845:	E eller SE-7 til 8, senere delvis 9. Stormvarsel.
	» 1740:	E-7 til 9. Stormvarsel.
mandag	» 0600:	E-8 til 9. Stormvarsel.
	» 1150:	E-8 til 9. Stormvarsel.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 20).

I henhold til sejlplanen anløb A torpedostation Kongsøre fredag ca. kl. 0900.

Under tillægningsmanøvren blev bagbords anker sat, hvorefter A — uden at svaje i kæden — fortøjedes med stævnen S i langs ydersiden af den nord-sydgående kaj. Det konstateredes på dette tidspunkt, at der var ca. 40 m kæde ude — visende ca. 60 grader ud om bagbord. Vinden var E-3; en inden havne-manøvren modtaget og observeret vejrmelding forudsagde E-lig vind opfriskende til styrke 5 til 7. Det fremgår af rapporten, at ankeret var sat i den hensigt i givet fald at kunne tjene til udhivning af A, enten i forbindelse med afgang eller for at lette et eventuelt tryk mod kajen i tilfælde af øget E-lig vind.

Da radiostationen senere på dagen rutinemæssigt blev lukket, blev der givet ordre til aflytning, nedskrivning og distribution af samtlige de af meteorologisk institut over statsradiofonien udsendte særlige meldinger (tre gange dagligt). Meteorologitjenesten ombord fungerede i den omhandlede periode tilfredsstillende, idet samtlige vejrmeldinger, såvel meldinger i tilknytning til pressens radioavis som de særlige meldinger, har været chefen bekendt omgående efter udsendelsen.

En efter ankomsten beordret smøreolieudskiftning var tilendebragt lørdag aften kl. 1900; inden for denne periode var sejladsberedskabet i realiteten 4 timers varsel. En afbrydelse af olieudskiftningen ville være ensbetydende med, at det indtil da udførte arbejde var spildt, ligesom der ville blive tale om et ikke uanseligt økonomisk tab. Henset til, at chefen inden for dette tidsrum ikke havde betænkeligheder ved at forblive ved kajen, har dette forhold ikke haft indflydelse på hans dispositioner.

Der blev lørdag formiddag afholdt rutinemæssig parade og inspektion ombord, ligesom lørdag-søndagsfrihed blev givet i sædvanligt omfang.

I løbet af lørdagen, hvor vinden var nogenlunde uforandret E-4 til 5, blev kæden hevet tot for at lette skibets tryk mod kajen, ligesom der senere på dagen blev truffet foranstaltninger til yderligere affendring og sikring af fortøjningerne. Der var i løbet af lørdagen tale om mindre bevægelser af skibet, der dog på betryggende måde blev optaget af fenderne.

Søndag morgen var det den almindelige opfattelse ombord, at vejr-situationen havde lettet noget i forhold til natten, idet skibets bevægelser nu var mindre; det er under afhøring af chefen oplyst, at dette formentlig snarere må tilskrives en vinddrejning mod S end egentlig aftagende vindstyrke.

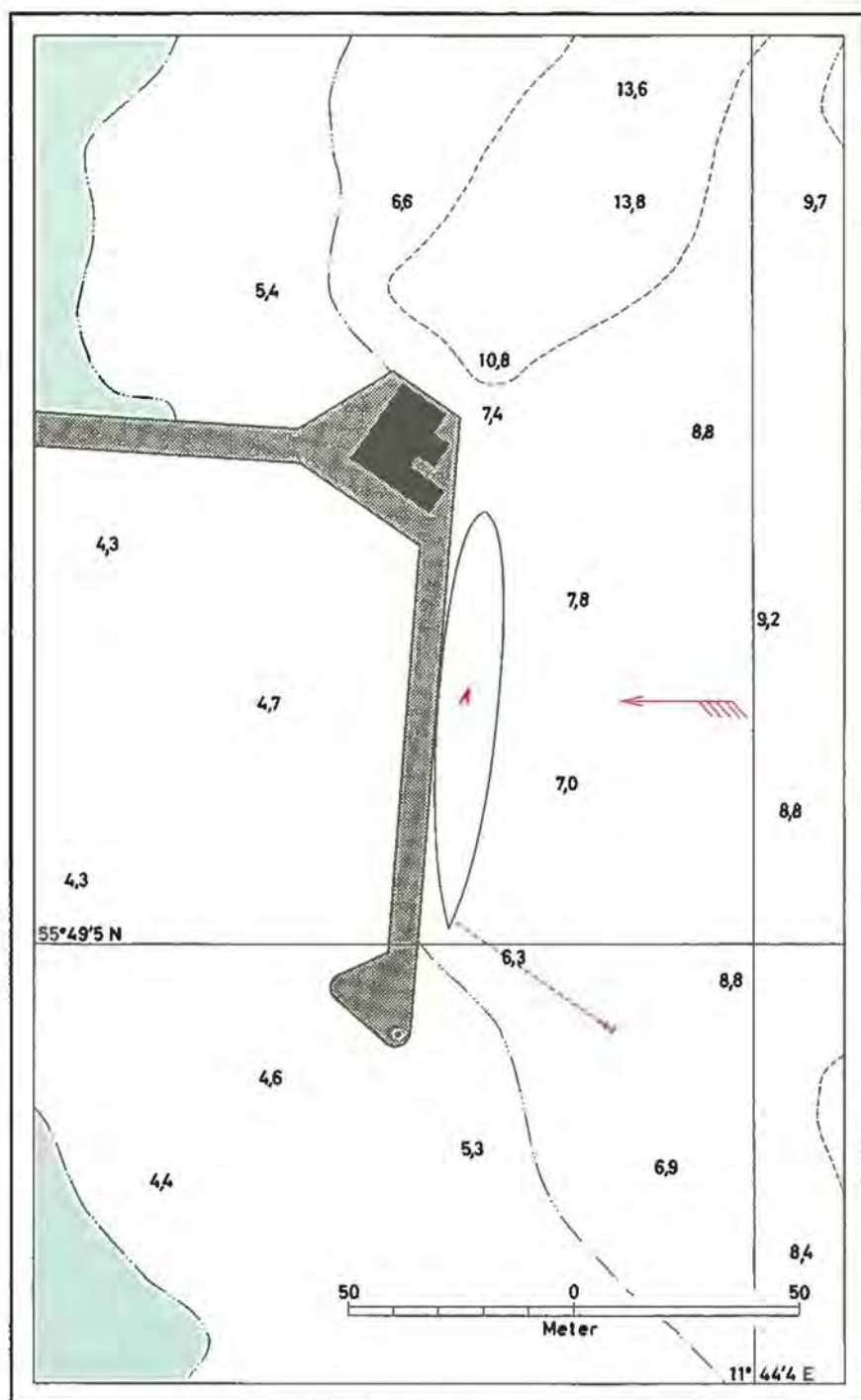


Fig. 20.

Chefen var bekendt med det lørdag eftermiddag udsendte stormvarsel for de omgivende farvande, men skønnede det forsvarligt at forblive ved kajen. Det søndag morgen gentagne stormvarsel med angivelse af vindstyrker på op til 9 affødte ikke nogen umiddelbar reaktion — muligt under indtryk af den konstaterede vejrbedring — men chefen havde i løbet af formiddagen rådført sig med sin næstkommanderende, der med sit kendskab til skibets manøvreegenskaber m. v. frarådede chefen at gå fra kaj på dette tidspunkt ved egen hjælp.

Assistance ydet af transportfartøjet SLEIPNER og/eller en tilstedeværende Y-kutter blev overvejet, men senere frafaldet, da man ikke anså det for forsvarligt at sende ukyndigt personel ombord under de herskende vanskelige vejrforhold, ligesom man på den anden side ikke følte sig foranlediget til at kalde besætningerne ombord. Assistance fra de i havnen fortløjede undervandsbåde var udelukket, da disse stod på grund.

Søndag eftermiddag ca. kl. 1600 indløb den første melding om skade på skibet, idet man i maskinværkstedet havde konstateret en mindre indtrykning af et spant. Søndag aften — efter at vinden i løbet af dagen var tiltaget (E-8), og skibet som følge af søens påvirkninger dunkede kraftigt mod kajen — undersøgte med negativt resultat muligheden for bugserassistance fra Isefjords-havnene.

Natten til mandag indtraf betydelige skader på skibet, idet spanterne langs styrbords side efterhånden blev bøjet trods forsøg på effektiv affendring.

I løbet af natten til mandag stod det chefen klart, at kajen måtte forlades, idet de første skader på denne blev konstateret på dette tidspunkt.

Mandag morgen, da vinden var tiltaget til 9—10, hamrede den nøgne skibsside uden ophør direkte mod cementkajen, idet alt fendermateriel enten var forsvundet, knust eller havde mistet sin affendrende virkning.

Da SLEIPNER's besætning ankom mandag morgen, blev den straks beordret til at forsøge at trække agterenden fri, hvilket lykkedes efter flere forgæves forsøg, hvorefter A kunne bakke ud i åbent farvand. Under afgang fra kajen blev brystværnets løse sten væltet ind over denne.

Skibets sødygtighed blev ikke anset for kompromitteret, efter at midlertidig udbedring af en revne i skibssiden og reparation af vandtætte døre og køjer havde fundet sted.

Skadeopgørelse:

Depotskib A:

Indtrykning af styrbords skibsside over 38 spanter i en højde af indtil 2 meter, beliggende ca. 2 meter over vandlinien.

Mindre revne i skibssiden midtskibs.

Diverse glas i vandtætte døre og køjer sprængt.

Nord-sydgående kaj:

Kajmuren delvis sprængt over en strækning på ca. 50 meter.

Indtrykning af hele kajen på 5—10 cm over en strækning på ca. 50 meter.

Nedsynkning af kajgaden foranlediget af udskylning af sand og grus gennem det sprængte kloaksystem.

De af skaderne på skib og kaj foranledigede reparationsudgifter andrager skønsmæssigt kr. 215.000.

Kommissionens vurdering:

1. *Det er kommissionens opfattelse, at chefen for A under hensyn til årstiden, den herskende vindretning og den foreliggende vejrudsigt burde have sat ankeret i en sådan afstand fra kajen, at han ville kunne forlade denne ved egen hjælp.*

Den omstændighed, at det efter tillægningsmanøvren stod chefen klart, at der kun var ca. 40 m kæde ude, burde — ud fra den betragtning, at formålet med at sætte ankeret var at muliggøre afgang ved egen hjælp under ugunstige omstændigheder og/eller at lette skibets tryk mod kajen — have foranlediget chefen til at gøre manøvren om.

Kommissionen vil skønne, at en kædelængde på 150 meter havde været tilstrækkelig til så sent som søndag eftermiddag at hive A's stævn så meget fra kajen, at afgangsmanøvre uden bugserhjælp var mulig.

2. *Chefen for A har anlagt et beklageligt fejlskøn med hensyn til bedømmelsen af E-lige vindes mulighed for at rejse sø i det pågældende farvand og derfor ikke i tide besluttet sig til at forlade den udsatte plads.*

Det synes at fremgå af de givne udsagn, at chefen for så vidt ikke har næret egentlig mistillid til de modtagne vejrmeddelinger, men forholdet synes snarere at have været det, at chefen ikke har kunnet forestille sig, at E-lig vind inden for det lukkede og læge farvandsafsnit var i stand til at frembringe en sø, der kunne kompromittere et større skibs sikkerhed og frembyde risiko for kajanlægget.

3. *Chefen har undladt at fremskaffe fornøden effektiv bugserassistance og derved udsat det ham betroede skib for alvorlig risiko.*

Det må belegnes som en alvorlig fejldisposition, at chefen ikke har udnyttet de forhåndenværende muligheder for effektiv bugserassistance. Det skal således påpeges, dels at der ikke blev truffet foranstaltninger til ombordkaldelse af SLEIPNER's besætning i løbet af søndagen, dels at man har indskrænket sine undersøgelser med hensyn til bugserassistance til Isefjords-havne.*)

Med hensyn til tidspunktet for beslutningen om overhovedet at tilkalde assistance må kommissionen anse det for påfaldende, at det ikke allerede i løbet af søndag eftermiddag og senest ved melding om den første skade (ca. kl. 1600 søndag) stod chefen klart, at skibets forbliven måtte indebære betydelig risiko for alvorlige skader på skib og kaj, idet intet beretigede til at forvente snarlig bedring af vejrforholdene.

Man har bemærket sig, at chefen var udelukket fra at disponere over u-bådene til bugserassistance, da disse stod på grund i havnen.

*) Kommissionen har hos A/S Svitzers Bjergnings-Entreprise indhentet nedenstående oplysninger vedrørende selskabets skibes beredskab i den omhandlede periode:

SIGYN	Grenå
GARM	} Nyborg
SKULD	
BIEN	} Helsingør
URANUS	

Samtlige fartøjer lå på $\frac{1}{4}$ times varsel; marchfart 8—10 knob afhængig af vejrforholdene.

4. Resumerende kan det udtales,

at chefen ved ikke at sætte ankeret tilstrækkeligt langt ude har undladt at sikre sig mulighed for ved egen hjælp at kunne afgå fra Kongsøre kaj,

at chefen har vist en beklagelig mangel på forudseenhed og initiativ ved ikke i tide under truende vejrforhold at have truffet energiske foranstaltninger til at forlade Kongsøre kaj, hvilket har haft til følge, at der skete stor materiel skade på skib og kajanlæg.

Kommissionen har ved denne vurdering taget i betragtning, at der har været tilstrækkelig tid til at overveje situationen og træffe de fornødne dispositioner.

Kommissionen kan imidlertid ikke se bort fra, at chefens manglende erfaring i sejlads og manøvrer med et større skib og da specielt A, hvormed han kun har udført 1 å 2 havnemanøvrer tidligere uden bugserhjælp, muligt kan have påvirket hans bedømmelse af risikoen ved at forlade kajen på et relativt tidligt tidspunkt og dermed i almindelighed hæmmet hans initiativ med hensyn til at træffe effektive foranstaltninger til imødegåelse af de foreliggende risici. Kommissionen har hæftet sig ved, at skibets næstkommanderende, som på daværende tidspunkt havde haft næsten 1 års tjeneste ombord under skiftende chefer, så sent som søndag har tilrådt chefen at forblive fortøjet ved kajen med henvisning til de forventede skader, der under en eventuel afgangsmanøvre ville opstå ved slirning langs kajen, og til den foreliggende mulighed for at drive på grund.

Under de givne forhold må afgangsmanøvren betegnes som vel gennemført, idet kommissionen må finde, at der bestod en betydelig risiko for, at A kunne drive på grund N for havnen under forsøget på at bakke op i vinden.

Kommissionen skal her henlede opmærksomheden på, at det ved afhøringerne over for kommissionen er blevet fremhævet, at SLEIPNER's manøvrer udførtes under meget vanskelige forhold, men på en så udmærket måde, at de i høj grad medvirkede til afgangsmanøvens gunstige udfald. SLEIPNER manøvreredes, da der ikke opnåedes forbindelse ved hjælp af linekastningsapparat, så nær til A, at det blev muligt at få forbindelse med kasteende.

Manøvren med SLEIPNER udførtes af føreren af den i havnen liggende Y-kutter, der tidligere havde været fører af SLEIPNER, og som påtog sig opgaven, da SLEIPNER's fører ikke følte sig tilstrækkelig rutineret til at udføre den vanskelige manøvre.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Den foreliggende sag har givet kommissionen anledning til at påpege følgende:

Der bør udgives bestemmelser for benyttelse af Kongsøre havn, idet det alene med begrundelse i det foreliggende tilfælde synes berettiget at antage, at den pågældende kaj i almindelighed ikke egner sig for større skibe i vinterperioden.

En sådan eventuel anvisning for havnens benyttelse bør indeholde en notits,

hvor i det tilrådes chefer for større skibe at placere det udadvendende anker i en passende afstand fra kajen i forbindelse med tillægningsmanøveren.

Såvel anvisning som notits bør direkte påtrykkes specialkortet over Kongsøre.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har efter auditørens indstilling ikendt skibschefen en *irrettesættelse*.

3. Fregats beskadigelse af skrueskærmlader foranlediget af wire i skruen under tillægningsmanøvre i Godthåb skibshavn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SW-6 til 7; ingen strøm; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 21).

Under tillægningsmanøvre i Godthåb skibshavn blev ankrene sat som angivet i figuren. I betragtning af vejrforholdene var det for at lette trækket i en allerede indført agterfortøjning nødvendigt under indførelsen af en wire fra agterenden at holde fregatten op mod fortøjningsstedet med bagbords maskine gående *tilbage halv kraft*.

Da motorbåden med wiren givet ud fra styrbords kæbe forlod agterenden for at stå op mod vinden, mistede den styreevnen og drev ned mod bagbords låring; samtidig blev der stukket for rigeligt på den under indførelse værende wire, hvorved en bugt fangedes af bagbords skrue, der straks blev stoppet.

Skadeopgørelse:

Ved dykkerassistance fra Godthåb blev wiren senere frigjort. I løbet af ca. 2 døgn var fregatten påny sejlklar. Skærmladerne var imidlertid beskadiget i en sådan grad, at de ikke kunne genanbringes.

Kommissionens vurdering:

1. *Den anvendte form for agterfortøjning med to krydsende wirer har været medvirkende årsag til uheldet.*

Den omstændighed, at de to wirer skulle krydse hinanden, bevirkede, at motorbåden for at passere under den allerede indførte bagbords wire måtte gå klos agten om fregatten, hvorved wirebugten blev indfanget af bagbords skrue.

2. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.*

Man har mærket sig, at organisationen af den interne forbindelse, for hvilken chefen er ansvarlig, har ladet noget tilbage at ønske, men finder på den anden side, at en mere aktiv indsats og større forudseenhed hos den ansvarshavende på agterdækket ville have bidraget til at forebygge uheldet.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

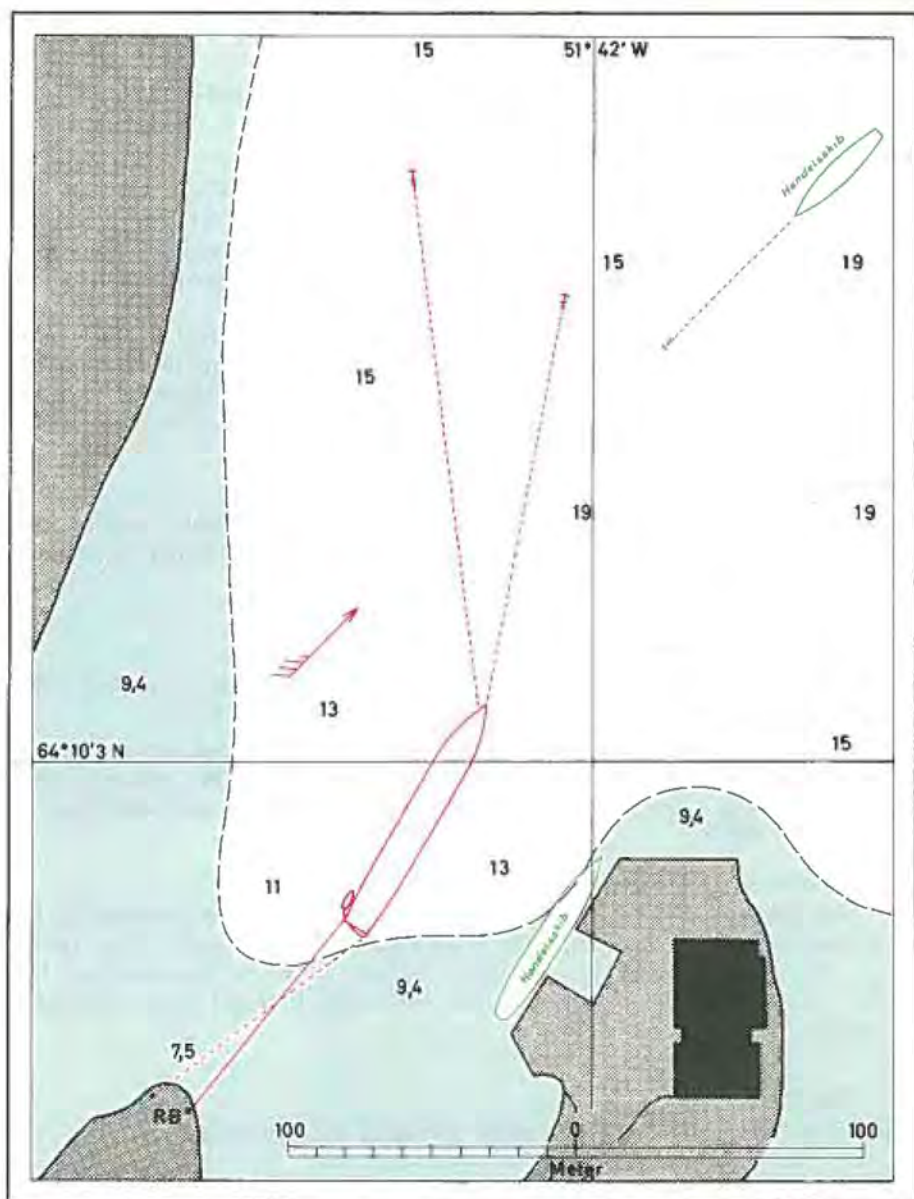


Fig. 21.

4. Trosse i skruerne på fregat under forlægning i Aberdeen havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke: Vind: EtS-7; strøm: udgående - 4 knob; nedsat sigtbarhed.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 22).

Fregatten skulle forhale fra Albert Quay til Mearn's Quay, Tilbury, med henblik på oliefyldning. Efter samråd med de lokale havnemyndigheder fastsattes tidspunktet for fregattens manøvrering langs kajen til perioden 2 timer på hver side af højvande. Af hensyn til afsejling direkte efter oliefyldning var det chefens hensigt at fortøje med bagbords side til kaj.

Forlægningen blev udført ved for egen kraft at bakke rundt molen i for- og agterfortøjningerne. Efter at fregatten var kommet rundt molen, blev skibet bakket op mod strømmen langs kajen ved samtidig anvendelse af trosser og spring, der forfaredes i takt med skibets bevægelse agterover. Herunder fik en nylontrosse en så stor bugt, at denne af strømmen blev ført ind under skibets agterende og suget ind i bagbords skrue. På grund af mørket var det ikke

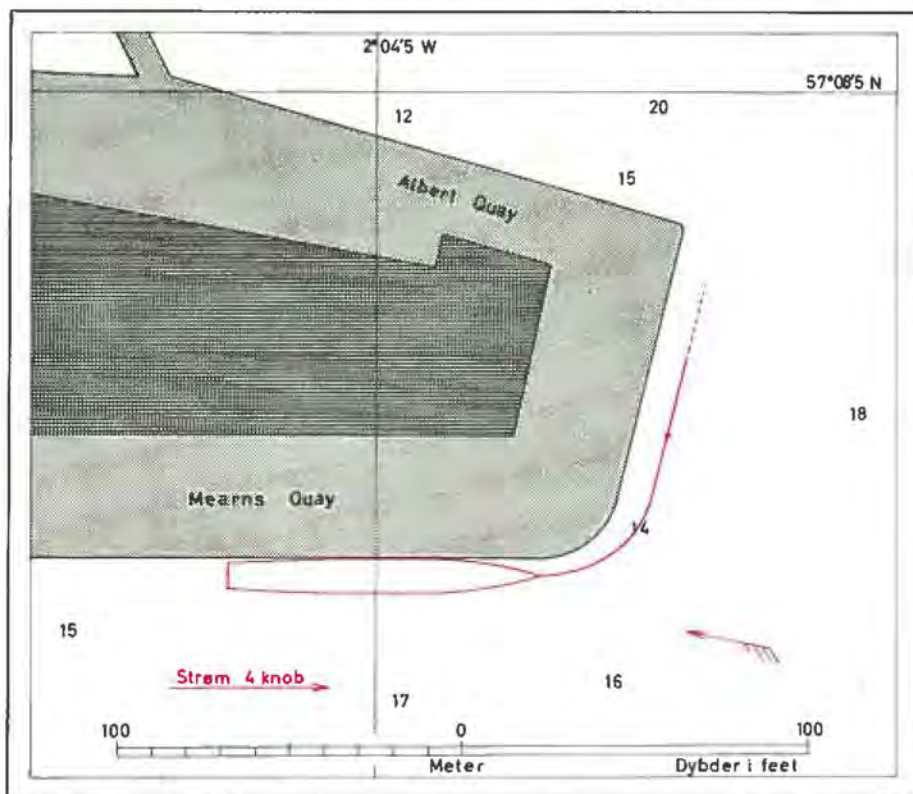


Fig. 22.

muligt fra broen at iagttage trossens slæk, men skruen blev straks stoppet efter varsko fra agterdækket. Trossen måtte kappes, hvorefter fregatten manøvreredes til kaj ved anvendelse af den styrbords skrue. Efter fortøjningen blev det meddelt fra maskinen, at også styrbords skrue tilsyneladende var uklar, hvilket blev bekræftet ved en senere dykkerundersøgelse, der gav til resultat, at nylontrossen havde arbejdet sig ind under begge akslers dækskærme.

Den ombordværende havnelods forestod manøvrering og trosseføring.

Skadeopgørelse:

Ved assistance fra de lokale havnemyndigheder blev trossen og 4 skærmlader fjernet inden for ca. 2 døgn. Alle skærmlader var defekte og kunne ikke genanbringes.

Der er ikke fra vedkommende britiske myndigheder fremsat krav om betaling for den ydede assistance.

Kommissionens vurdering:

1. *Årsagen til uheldet må i nogen grad tilskrives manglende agtpågivenhed hos dæksbesætningen på agterdækket under arbejdet med trosserne.*

Kommissionen har fundet anledning til at fremhæve de meget ugunstige omstændigheder, hvorunder manøvren udførtes; vejret var således diset og regnfuldt og vinden EtS-7. Udgående strøm (ca. 4 knob), mørke, vanskeligt samarbejde med det skotske trossehold samt uøvet dæksbesætning (sergentelever) forringede yderligere arbejdsvilkårene, specielt da agterdækket lå i skygge af kajen.

2. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.*

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

5. Fregats beskadigelse af kajen i Tveraa.

Ledsagende omstændigheder:

Ved fregattens ankomst til kaj var vinden: SE-7. I den periode, hvori beskadigelserne indtraf, var vinden: SSW med vindstyrker indtil 11; ingen sø.

Blandt andet på grund af fregattens deltagelse i en eftersøgning syd for Suderø blev Tveraa valgt fremfor en anden, mere beskyttet havn, trods foreliggende vejruksigt om kraftig vind fra SE, drejende til SW.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 23).

Under tillægningsmanøvren til Tveraa kaj blev styrbords anker sat i en afstand af ca. 80 m fra kajen. Medens vinden i det første døgn kom ind ca. 4—6 streger om styrbord, drejede vinden til SSW-lig retning med tiltagende styrke i løbet af den følgende dag. Fregatten lå herunder fast trykket mod kajen bærende over hele bælgen. På grund af vindens retning og styrke var der ikke mulighed for at lette trykket ved udhivning i kæden uden risiko for at reducere den aktive trykflade. Der forekom ikke sø ved kajen, og fregattens arbejden mod kajen hidrørte udelukkende fra vindens vekslende pres mod skibssiden.

I løbet af en periode på ca. 2 døgn arbejdede 3—4 af de midtskibs anbragte fendere sig ind i de på kajsiden fastgjorte slidplanker, der tilsidst blev totalt knust.

I løbet af den følgende dag var vinden aftaget så meget, at fregatten kunne forlade kajen.

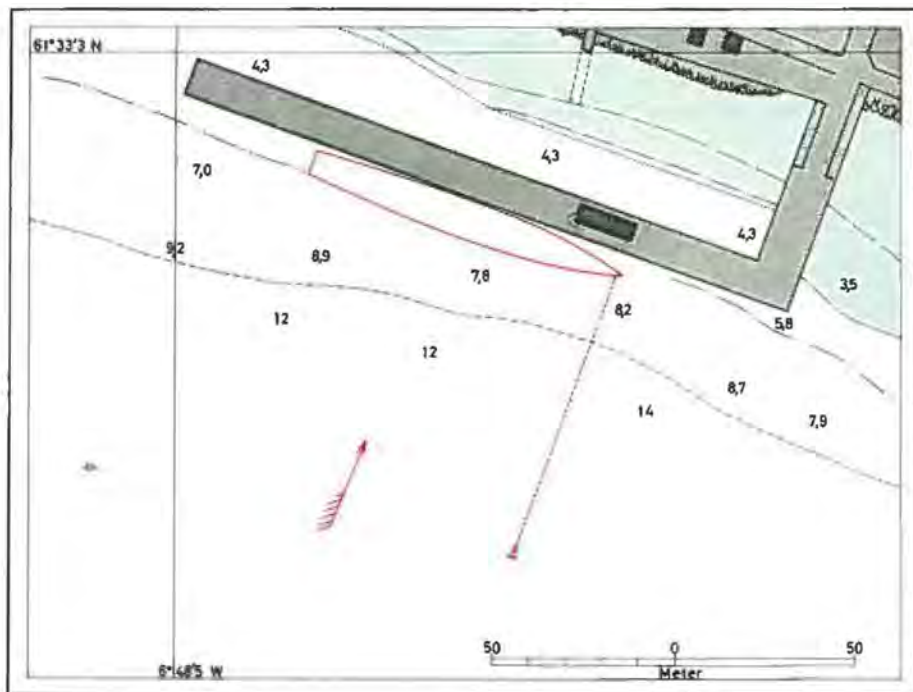


Fig. 23.

Skadeopgørelse:

Ved en senere undersøgelse viste det sig, at fregatten ikke havde lidt skade, hvorimod ca. 30 m løbende slidplanker på kajhammeren samt et antal stolper var ødelagt.

Den af havariet foranledigede reparationsudgift er i henhold til besigtigelsesforretning opgjort til kr. 1400.

Kommissionens vurdering:

1. *Det er kommissionens opfattelse, at chefen burde have sat ankeret i en sådan afstand fra kajen, at han ville have kunnet forlade denne ved egen hjælp selv under ugunstige vejrforhold.*

Det er oplyst, at ankeret blev sat i en afstand fra kajen af ca. 80 m, hvilket må anses for utilstrækkeligt og iøvrigt af chefen er erkendt som mindre end tilsigtet.

2. *Skaden på kajen opstod udelukkende ved det af vindens pres mod skibssiden forårsagede konstante tryk mod kajen.*

Det er opfattelsen, at forsøg på at lette trykket mod kajen ved indhivning på kæden ville have bevirket en formindskelse af den aktive trykflade med heraf følgende forøget mulighed for lokal indtrykning af skibsside og spanter.

3. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.*

Det er kommissionens opfattelse, at de af chefen i den foreliggende situation truffne foranstaltninger har været hensigtsmæssige, idet de bl. a. har forebygget skader på skibet.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

6. Beskadigelse af lægter i Gent havn foranlediget af korvet.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind og strøm havde ingen indflydelse på hændelsesforløbet.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 24).

Korvetten lå fortøjet i Gent havn med bagbords side til kaj og gjorde klar til afgang. Efter at vagthavende officer i korvetten fra agterdækket havde orienteret sig om, at en agten for korvetten liggende bugserbåd var fortøjet med en trosse i land, blev røring iværksat rutinemæssigt over maskintelegrafen, d. v. s. med ca. 140 o/m for frem på bagbords maskine og tilsvarende omdrejningstal for bak på styrbords maskine. Ved start er det af tekniske grunde nødvendigt at anvende et noget større omdrejningstal end i selve røringsperioden.

Ca. $\frac{1}{2}$ min. efter røringens påbegyndelse iagttog vagtchefen fra broen, at bugserbåden begyndte at drive langs kajen, hvorfor han straks stoppede røringen.

Bugserbådens besætning nåede imidlertid ikke at stoppe båden, der fortsatte nærlig tværs på kajen ned mod tre i kvajl fortøjede lægtere, hvoraf den inderste blev ramt af bugserbådens agterende.

Korvetten foranstaltede besigtigelse af skaden inden afgang fra havn.

Bugserbåden var af korvetten bestilt til assistance ved havnemanøvren.

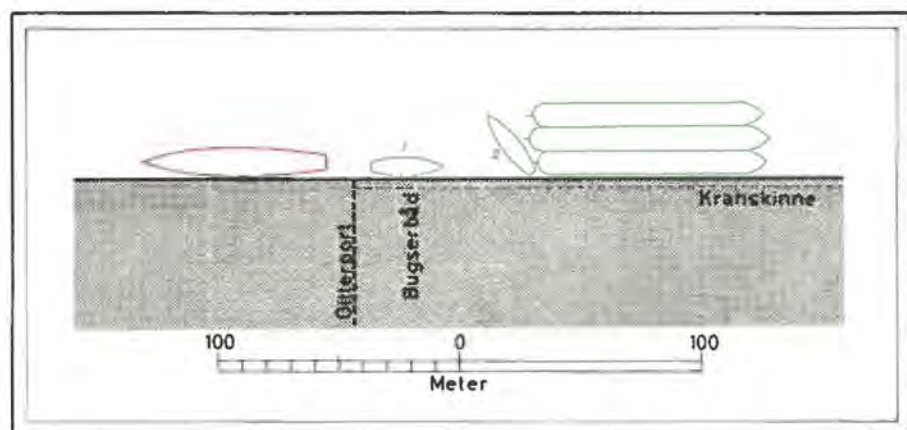


Fig. 24.

Skadeopgørelse:

En senere undersøgelse af lægteren godtgjorde, at der var sket mindre skade på rør og rørkæde.

Der er fra belgisk side fremsat erstatningskrav på 4.325 belgiske francs inklusive dokning og gebyr til havarieekspert.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet skyldes, at det af korvetten frembragte skruevand har ført bugserbåden ned mod lægteren.*

Meget tyder på, at slæbebåden har været utilstrækkeligt fortøjet, idet den efter de foreliggende oplysninger kun har haft en enkelt trosse i land forsynet med en krog, der har været hugget over en med kajen parallelt forløbende kranskinne.

2. *Kommissionen har anset uheldet for hændeligt for så vidt angår korvetens ansvar.*

Skibschefen har udtalt, at han over for vedkommende vagtchef umiddelbart efter uheldet har tilkendegivet, at denne burde have sikret sig, at røringen kunne foregå uden risiko for andre skibe.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

7. Beskadigelse af et lystfartøj i Næstved kanal foranlediget af korvet.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: W-2; strøm: svagt udgående.
Lodstvang i Næstved kanal.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 25).

Uheldet indtraf under korvettens sejlads i Næstved kanal på vej mod Næstved. Sejladsen foregik efter lodsens anvisning med mindste styrefart, ca. 6 knob. Ved korvettens passage af A. Nielsens bådeværft iagttoges fra broen, at man tilsyneladende var i færd med at holde nogle lystfartøjer klar af hinanden, hvilket imidlertid ikke blev sat i forbindelse med korvettens passage; først efter ankomsten til havn blev chefen orienteret om, at der var forvoldt skade på et lystfartøj ved korvettens passage af det nævnte værft.

En senere besigtigelse godtgjorde, at den pæl, hvortil det omhandlede lystfartøj har været fortøjet, var knækket i forbindelse med den af korvettens passage fremkaldte sugevirkning.

Lystfartøjet havde derved tørnet et andet fartøj, som lå fortøjet ved værftet.

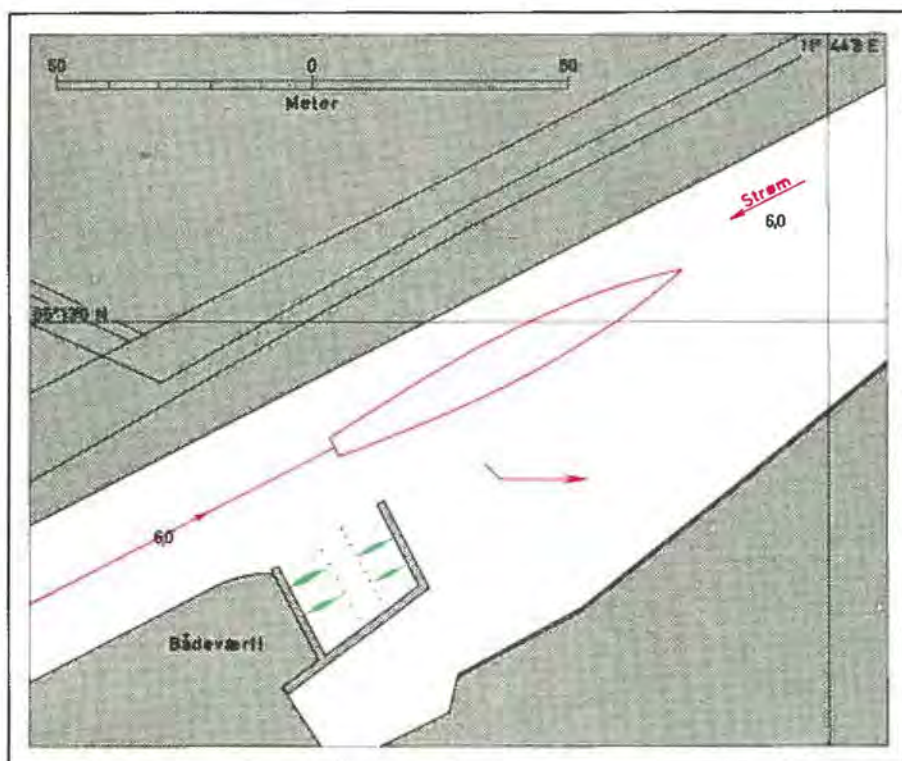


Fig. 25.

Skadeopgørelse:

Lystfartøjet havde fået en del overfladiske skrammer og skamfilinger på styrbords side og ved stævnen.

Den af havariet foranledigede reparationsudgift er i henhold til besigtigelsesforretning opgjort til kr. 2000.

Kommissionens vurdering:

1. *Det må formodes, at det relativt dybtstikkende lystfartøj ved den af korvetten fremkaldte sugning har taget grunden, er krænget over og derved har knækket den mindre solide forløjningspæl.*

2. *Uheldet må med hensyn til skibschefens dispositioner anses for hændeligt.*

I henhold til det for sejlads i Næstved kanal gældende reglement skal forløjede skibe og fartøjer passeres med særlig agtpågivenhed, om fornødent med stoppet maskine. For så vidt angår betimeligheden af at passere værftet med ringere fart end 6 knob, evt. med stoppet maskine, skal kommissionen udtale, at skibschefen i et farvand med lodstvang må være berettiget til at forvente, at den ombordværende lods i givet fald henleder opmærksomheden på nødvendigheden af at øge agtpågivenheden, ledsaget af eventuel anvisning om at mindske eller stoppe.

Sagens afgørelse:

Chefen for søværnet har ikke fundet grundlag for straffesag.

G. Om sagernes formaliteter.

Det har som allerede antydnet vist sig, at mange rapporter i anledning af havari- og skadesager er mangelfulde og utilstrækkeligt underbyggede, i visse tilfælde endog behæftet med fejl i en sådan grad, at berigtigelse har været nødvendig. Omend det kan forekomme trivielt, synes behandlingen af årets skadesager at understrege berettigelsen af at erindre om, at hovedformålet med en havarirapport, som iøvrigt med enhver anden skriftlig indberetning, må være at give tredjemand et klart billede af den indtrufne hændelse eller det omhandlede forhold; dette kræver en logisk opbygning af rapporten, en acceptabel sprogbehandling, korrekte og fuldstændige data samt — specielt ved havarisager — normalt en omhyggeligt udarbejdet skitse, udvisende situationens faser.

De hyppigste formelle fejl eller unøjagtigheder, som kommissionen har fundet anledning til at påpege, er følgende:

a. Mangelfuld eller ukorrekt angivelse af vind og vejr (herunder sø og sigtbarhed), strøm og afdrift.

Det bør være en regel, at vind og vejr angives, selv om disse forhold efter rapportafgiverens skøn ikke har haft indflydelse på hændelsen. Strøm opgives ved sin sætning og fart; er den nul, bør også dette angives. Afdriften bør i givet fald ligeledes angives. Ved grundstødninger erindres om, at det skal anføres, hvornår sidste deviationsundersøgelse er foretaget, såfremt der har været benyttet magnetkompas ved styringen.

b. Mangelfuld eller ukorrekt skitse.

I et betydeligt antal tilfælde har de medsendte skitser ikke været udarbejdet med tilstrækkelig omhu; det kan således nævnes, at der har manglet angivelse af målestoksforhold på skitsen, reference til originalmaterialet, nordorientering, overensstemmelse i målestoksforhold for de i skitsen eventuelt indtegnede skibe o. s. v. I enkelte tilfælde har skitsen været udført så overfladisk, at den faktisk har været ubrugelig. Opmærksomheden henledes på, at for mange detaljer og især skravering er uheldig, da skitsen skal fotokopieres.

c. Forsinkelse ved afgivelse af rapport.

Rapport vedrørende havarier bør udarbejdes så hurtigt som muligt og indsendes ved først givne lejlighed. Såfremt vedkommende skib er optaget af øvelser eller anden tjeneste, hvor et fastlagt program skal overholdes, bør skibschefen sikre sig, at de nødvendige data noteres til brug ved den senere udarbejdelse af rapporten.

d. Skibschefen undladt at sikre sig betryggende opbevaring af materiale, der kan have betydning i forbindelse med opklaring af et havari.

I enkelte tilfælde har skibschefer undladt at sikre sig, at sådanne effekter indsamles og opbevares på betryggende måde, indtil vedkommende myn-

digheder har haft lejlighed til at foranstalte eventuelle prøver o. l. Det har i et tilfælde drejet sig om et brudt ankerkædeled, medens der i et andet tilfælde har været tale om et antal signaler, der havde betydning for sagens behandling.

e. Andre unøjagtigheder.

Uden at gå i detaljer skal bemærkes, at der har været konstateret andre fejl eller unøjagtigheder, der ikke lader sig rubricere; det kan i flæng nævnes, at der er forekommet forkert datering, forkert adressatmyndighed, ukorrekte data for implicerede personer, undladelse af at begære søforklaring o. l.

f. Besigtigelsesforretning ukorrekt udført.

Gennem sin virksomhed er kommissionen blevet opmærksom på, at der hos personellet synes at herske tvivl med hensyn til den korrekte udførelse af en besigtigelsesforretning i henhold til søværnskommando-cirkulære nr. 17/8(A).

I den anledning har man henstillet til søværnskommandoens overvejelse, hvorvidt der bør udfærdiges mere detaljerede bestemmelser herfor, eventuelt suppleret med en autoriseret formular, der kan medgives søværnets skibe.

g. Fremsendelsespåtegningerne ufuldstændige.

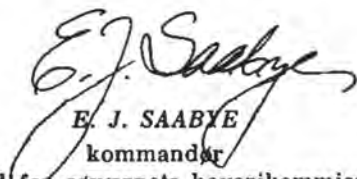
Der synes hos fremsendende myndigheder i visse tilfælde at herske tvivl om fremsendelsespåtegningens indhold. Det bør være en almindelig regel, at vedkommende myndigheder i mulig udstrækning supplerer, eventuelt korrigerer rapporten. En foreløbig stillingtagen til sagen på det foreliggende grundlag kan, især hvor der er tale om et vist lokalkendskab, ekspertviden o. l., være ønskelig, men er ikke nødvendig.

Ved gennemlæsning af foranstående vil man muligvis få den opfattelse, at det i hovedsagen drejer sig om bagateller, hvis indflydelse på ansvars- og skyldsspørgsmålet er ubetydelig; heroverfor vil kommissionen indskrænke sig til at bemærke, at skibschefens rapport er sagens vigtigste dokument og alene af den grund bør udarbejdes med stor omhu og snarest muligt, medens begivenhederne endnu haves i frisk erindring.

I forbindelse med afhøringerne har kommissionen gjort det til en regel at lade skibscheferne medbringe *skibs- og maskinjournal, kursbog samt eventuelle ordrebøger*. Ved gennemsyn af skibsjournalerne og kursbøgerne samt konferering med de relevante rapporter har man i enkelte tilfælde konstateret manglende omhu ved disse dokumenters førelse. Da spørgsmålet rettelig henhører under navigationsinspektørens ressort, skal kommissionen her indskrænke sig til at henlede opmærksomheden på forholdet.

H. Afsluttende bemærkninger.

Det kan oplyses, at kommissionen med hensyn til karakterisering af havarier som hændelige vel har anlagt en efter traditionel opfattelse forholdsvis mild vurdering — i hovedsagen ud fra den betragtning, at mange skibsschefer på grund af lang landtjeneste ofte savner fornøden rutine og erfaring, forhold, der skyldes de betingelser, hvorunder søværnet må arbejde, og derfor retfærdigvis ikke kan lægges den enkelte til last.



E. J. SAABYE
kommandør

formand for søværnets havarikommission