

STATENS OFFICINALE

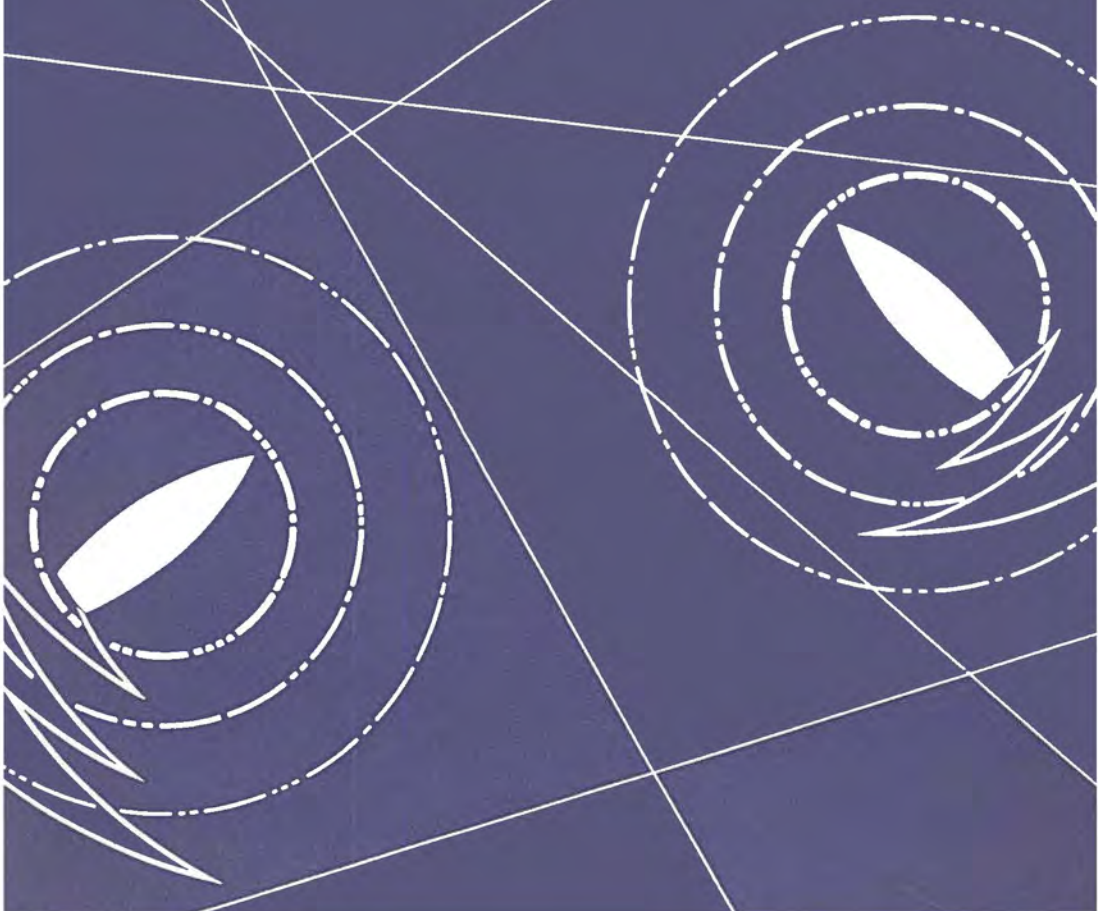
BEGLÆGGET

Holsten, 1943 Kbh. K

Til: 14 13 13, 1041 21 43

Til tjenestebrug

SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSION



Statens trykningskontor

Ma 01,35-25

BERETNING OM SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSIONS VIRKSOMHED I PERIODEN 1. JANUAR 1961 TIL 31. DECEMBER 1961

A. Indledning.

Nærværende beretning omfatter de i kalenderåret 1961 behandlede og afsluttede havari- og skadesager.

Kommissionens opgaver, beføjelser og arbejdsform er udførligt omtalt i Årsberetning 1960.*)

Det i samme årsberetning omhandlede forslag om gennemførelse af foranstaltninger, der tilsigter en nedbringelse af behandlingstiden for skadesager, har ført til, at der i søværnskommando-cirkulære nr. 17/8 (B) af 10. apr 1961 vedrørende behandling af skadesager forårsaget af Søværnets skibe er fastsat nye bestemmelser for indberetning af skader. På grundlag af det direkte tilsendte eksemplar af skibschefens rapport får kommissionen mulighed for straks at påbegynde sagens behandling.

I nærværende beretning er indføjet en fortegnelse over de indtil 31. dec 1961 behandlede og afsluttede sager. Nævnte fortegnelse vil indtil videre i ajourført form blive optaget i årsberetningerne.

Opmærksomheden henledes på, at beretningen er klassificeret TIL TJENESTEBRUG. Den er som anført i forordet til Årsberetning 1960 udelukkende beregnet til brug for søofficerer af linien og visse søofficerer af reserven, og de i beretningen indeholdte oplysninger skal behandles med naturlig diskretion.

*) Kommissionens sammensætning inden for beretningsperioden:

Kommandør E. J. Saabye, formand.

Kommandørkaptajn J. B. Bonnek.

Kommandørkaptajn A. Clausen, afløst den 1. nov 1961 af
kommandørkaptajn K. O. Knudsen.

Maskinkommandørkaptajn R. B. Christensen.

Orlogskaptajn S. E. Milan Thamsborg, sekretær.

B. Gennemgang af de i 1961 behandlede og afsluttede sager.

Beretningen omfatter 13 skadesager.

Til sammenligning med de i Årsberetning 1960 behandlede sager tjener følgende statistik:

Årsberetning	Kollisioner	Påsejlinger	Grundstødninger og -berøringer	Andre uheld	Antal skadesager i alt	Kommissionens vurdering	
						Hændelig	Placering af ansvar
1960*	4	9	5	7	25	20	5
1961	1	6	5	1	13	12	1

Med chefen for Søværnets billigelse vil mindre betydende skadesager, d. v. s. sager, der er af ringe økonomisk omfang, eller hvis årsag kan henføres til fejl, som ikke umiddelbart indebærer nogen lære for andre end de implicerede, kun blive medtaget i årsberetningernes statistiske oversigter. For indeværende år drejer dette sig om 5 skadesager.

De resterende 8 sager, der fordeler sig på

- 1 kollision,
- 3 påsejlinger,
- 3 grundstødninger eller -berøringer og
- 1 andet uheld,

gennemgås efter samme retningslinier som i Årsberetning 1960.

Chefen for Søværnet har ligesom det foregående år efter afslutningen af hver sag i særlig skrivelse til de implicerede meddelt den strafferetlige afgørelse suppleret med de eventuelle udtalelser, tilkendegivelser m. v., som sagen har givet anledning til.

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

Der har i beretningsperioden været afholdt 33 møder i kommissionen.

*) Omfatter tiden fra 15. nov 1959 til 31. dec 1960.

a. Kollisioner.

1. Kollision mellem 2 orlogskuttere A og B ud for Marinestation GRØNNEDAL.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: E-1; ingen strøm og sø; sigtbarhed: 150—200 m (snetykning).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 1).

Orlogskutterne A og B afgik fra Grønnedal kl. 0600 lokal tid med henblik på sejlads til Julianehåb under kommando af chefen for A.

Begge fartøjer lå inden afgang fortøjet ved indersiden af den N-lige mole med stævnen mod syd, A foran for B og fortøjet på siden af et andet fartøj i havnen.

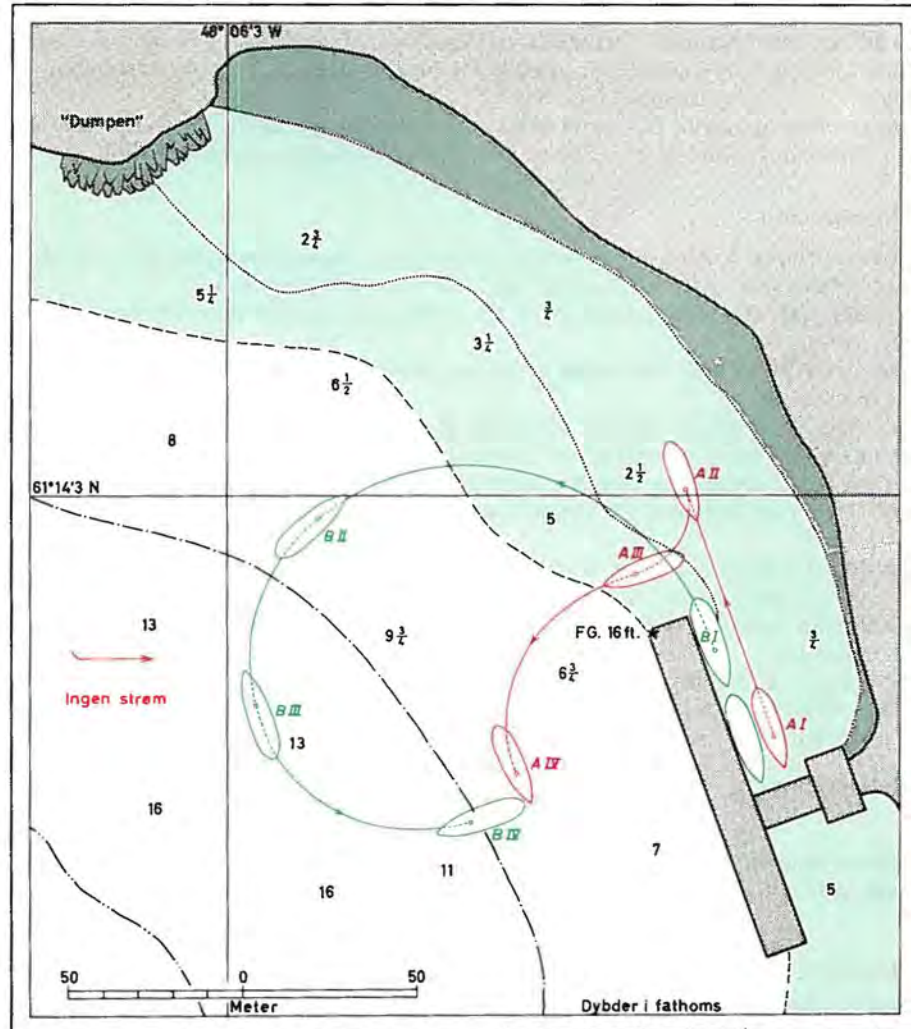


Fig. 1.

Orlogskutteren B:

Chefen for B har oplyst, at han ved denne lejlighed udførte den samme manøvre som normalt ved afgang fra Grønnedal.

For *fuldt styrbords* ror bakkedes rundt N-enden af molen, indtil agterenden pegede ret mod molens W-side. Bakmanøvren udførtes ved omdrejninger svarende til *tilbage halv kraft*. Da kutteren var ca. 120 m fra molen, beordredes *stop*.

Under en del af manøvren havde chefen opholdt sig på bagbords brovinge, men gik derefter over i styrbords side for at følge A's bevægelser.

Chefen for B, der havde til hensigt at lade A passere på sin styrbords side og derefter slutte op efter denne i kølvandsorden, bemærkede imidlertid, at A var drejet bagbord over og stævnedes agten om B mellem denne og molen.

På dette tidspunkt havde B stadig fart agterover, hvorfor der beordredes *frem fuld kraft* for at afværge overhængende kollisionsfare. Inden kutteren havde fået fart fremover, tørnede A imidlertid med styrbords bov mod B's hæk.

B's fart agterover i kollisionsøjeblikket blev anslået til 1 knob. Afstanden til molen var på dette tidspunkt ca. 50 m.

Kort efter forøjede B i Grønnedal for undersøgelse af de indtrufne skader, som det viste sig muligt at udbedre ved marinestationens foranstaltning.

Orlogskutteren A:

Der var ikke truffet anden aftale vedrørende afgangsmanøvrerne, end at B skulle afgå først og derefter slutte op i kølvandsorden efter A.

Straks efter B's afgang bakkede A fri af kajenden og gik derefter frem i styrbords drej.

Da A på W-lig kurs var tværs af molens N-ende, befandt B sig nærlig ret for under sakning.

Chefen for A gik nu ud fra, at B ville stoppe og gå frem i W-lig retning.

Han skønnede, at der ikke var tilstrækkelig plads til at passere på W-lig kurs mellem B og »Dumpen« (kystfremspring, der benyttes som losseplads), og besluttede derfor ved drej til bagbord at gå agten om B og derefter at gå an på W-lig kurs.

Imidlertid fortsatte B sin sakning ind mod molen, og da dette erkendtes i A, blev roret lagt *bagbord hell over*, medens skruen stilledes til *tilbage fuld kraft*.

Kollision kunne dog ikke undgås, og kl. 0610 ramte A hækken af B med sin styrbords bov.

A's fart i kollisionsøjeblikket blev anslået til 3—4 knob. Den forøjede kort efter i Grønnedal for undersøgelse af de indtrufne skader. Henset til omfanget af disse kunne reparation ikke udføres ved marinestationens foranstaltning.

Skadeopgørelse:

A:

Svær beskadigelse af skanseklædning, skandæk, lønningsstøtter m. v. i styrbords side.

B:

Lettere beskadigelse af lønning, flagspil m. v.

De samlede udgifter til reparation af orlogskutterne andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion *kr. 20.000*.

Kommissionens vurdering:

1. *Ved ældste skibschefs foranstaltning burde der være truffet aftale om afgangsmånøvens udførelse.*

Det er ved afhøringerne oplyst, at der ikke forinden afgang var truffet sådan aftale. Chefen for B har hævdet, at den af ham i det foreliggende tilfælde udførte havnemanøvre nøje svarede til den sædvanemæssige, hvilket chefen for A har bestridt, idet B efter hans mening bakkede nærmere til kajen end normalt.

I henhold til signal fra Grønlands Marinedistrikt var kommandoen over begge kuttere under forlægningen overgivet chefen for A i egenskab af ældste skibschef, hvorfor det naturligt påhvilede denne at tage initiativ til en aftale vedrørende afgang.

2. *A har ikke ved passage af B manøvreret med fornøden forsigtighed — jvf. regel 29 i de internationale søvejsregler.*

De herskende, ugunstige vejrforhold med mørke, snetykning og stærkt nedsat sigtbarhed samt den omstændighed, at der ikke forelå nogen aftale om manøvrerne, burde have tilskyndet til skærpet agtpågivenhed over for andet skibs bevægelser og ansporet til at manøvrere med stor forsigtighed.

Det må således bebrejdes chefen for A, at han ikke har holdt tilbage, indtil B havde afsluttet sin manøvre.

A's drej til bagbord i den hensigt at passere mellem B og molen er kommet overraskende for B, der forventede, at A ville passere på dens styrbords side for at gå an i sejlrættningen.

3. *Der har ikke været afgivet manøvresignaler i henhold til regel 28, a. i de internationale søvejsregler.*

Som begrundelse for ikke at have afgivet manøvresignaler har chefen for A henvist til, at kutterens tyfonanlæg erfaringsmæssigt ikke kan anvendes ved »normale kuldegrader«, medens chefen for B har udtalt, at det var indlysende, at B måtte bakke for at komme fri af kajen.

Kommissionen kan tiltræde B's synspunkt for så vidt angår betimeligheden af at afgive manøvresignaler i den indledende fase af bakmanøvren, men finder dog, at senere afgivelse af sådant signal ville have virket vejledende for A.

Spørgsmålet om A's tyfonanlæg har været forelagt for Søværnets Skibs- og Maskininspektion, der i svarskrivelse har udtalt, at grønlandskutternes tyfonanlæg hidtil har været anbragt som i A (uden på styrehuset), og at man ikke var bekendt med, at der kunne opstå vanskeligheder, for man fra en anden orlogskutter modtog en generalrapport, hvori tyfonmembranen foreslås flyttet til et sted med temperaturer over nul grader.

Den foreslåede ændring er udført i 3 orlogskuttere og vil også blive udført for A's vedkommende.

Uanset foranstående udtalelse må det anses for påfaldende, at chefen for A har affundet sig med, at tyfonanlægget ikke kunne anvendes ved kuldegrader. Det måtte have været muligt med assistance fra marinestation GRØNNEDAL at tilvejebringe en midlertidig løsning af problemet.

I den forbindelse har kommissionen hæftet sig ved, at afprøvning af tyfonanlægget ikke indgik i kutterens rutineforberedelser ved afgang fra havn.

4. *Vedrørende ansvarets placering skal kommissionen resumerende udtale følgende:*

- a. *Chefen for orlogskutteren A har pådraget sig hovedansvaret for kollisionen ved at have undladt*
- at træffe aftale med orlogskutteren B om afgangsmanøvrens udførelse, endskønt han i egenskab af ældste skibschef var tildelt kommandoen over begge fartøjer,*
 - at manøvrere med forsigtighed ved passage af B, jvf. regel 29 i de internationale søvejsregler,*
 - at afgive manøvresignaler i henhold til regel 28, a. i de internationale søvejsregler.*

Det skal bemærkes, at mørke, snefald og nedsat sigtbarhed har hæmmet udsynet fra A's bro i væsentlig grad og dermed forringet muligheden for at fastslå B's bevægelser.

- b. *Om end det som nævnt havde været hensigtsmæssigt, at B havde afgivet manøvresignaler, mener kommissionen henset til omstændighederne ikke, at der bør rettes bebrejdelse mod chefen for orlogskutteren B.*

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har skriftligt over for chefen for orlogskutteren A påtalt de begåede forsømmelser.

b. Påsejlinger.

1. Motortorpedobåds påsejling af anlægsbro på Flådestation KØBENHAVN.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SSW-5; ingen strøm; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 2).

Motortorpedobåden skulle lægge til ved en af torpedobådsbroerne på Flådestation KØBENHAVN.

På grund af havari på bagbords motor (BETTY) anvendtes ved tillægningen styrbords motor (SARA) til fremmanøvre og midtskibs motor (MUSSE) til bakmanøvre.

Efter at båden umiddelbart ud for torpedobådsbroerne var drejet på en E-lig kurs parallel med disse, blev SARA beordret *frem småt* og hurtigt derefter *stop* for at give båden en ringe bevægelse fremover. Båden lå på dette tidspunkt ca. 50 m fra broen.

Da posten ved maskintelegrafene ville bringe den beordrede maskinmanøvre til udførelse, gik telegrafene fast på feltet »Frem $\frac{3}{4}$ «.

På broen hørtes råben fra styrhuset, og det konstateredes, at SARA gik hurtigt op i omdrejninger. Da det imidlertid ikke stod chefen klart, hvad der var sket, beordredes MUSSE *tilbage halv kraft*, men inden manøvre blev effektiv, tørnede båden broen umiddelbart agten for 3 i kvejl fortøjede motortorpedobåde.

SARA stoppedes efter påsejlingen, idet telegrafledningen, der havde beknebet sig ved en skærm, sprang fri på grund af rystelserne.

En undersøgelse viste, at en samling på telegrafledningen havde fisket kanten af en beskyttelsesskærm over manøvrepladsen i forreste maskinrum.

Under forsøget på at bringe styrbords maskintelegraf på stop havde posten ved maskintelegrafene assisteret af rorgængerens trukket så kraftigt i ledningen, at denne var blevet ca. 35 cm længere end normalt.

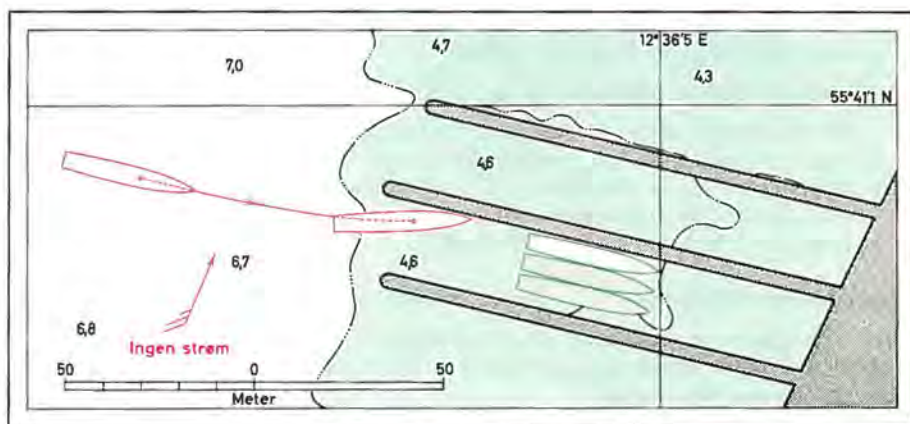


Fig. 2.

Skadeopgørelse:**Motortorpedobåden:**

Slævnsvøbet afrevet og krigen trykket.
Telegrafledning beskadiget.

Torpedobådsbroen:

Ca. 10 m af træbroen revet op. Varmeledning knækket.

De af påsejlingen foranledigede reparationsudgifter er af Søværnets Bygningsdistrikt og Søværnets Skibs- og Maskininspektion opgjort til i alt kr. 35.000.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet skyldes, at en samling på maskintelegrafledningen fiskede kanten af en beskyttelsesskærm over manøvrepladsen i forreste maskinrum, hvorved styrbords maskintelegraf satte sig fast på fellet »Frem ¾«.*

Kommissionen har forelagt spørgsmålet for Søværnets Skibs- og Maskininspektion, der i skrivelse har udtalt, at det må være maskinofficerens opgave at kontrollere, om der er nedhæng på telegrafledningen, og i givet fald sørge for, at ledningen strammes op.

Ihvorvel det i henhold til gældende bestemmelser er maskinofficerens pligt at kontrollere maskintelegrafanlægget, kan kommissionen ikke i den foreliggende situation erkende, at den pågældende alene bærer ansvaret for, at maskintelegrafen satte sig fast. Dette standpunkt begrundes med, at udformningen af samlingen på maskintelegrafledningen var uheldigt udført, således at tråden, foruden at være sikret med låseblik, var ombøjet til en krog, der kunne fiske skærmen.

Telegrafanlægget antages at være kontrolleret og godkendt af

Orlogsværftet (motorværkstedet),
Søværnets Skibs- og Maskininspektion og
Flådestation KØBENHAVN (ekvipageafdelingen),

uden at forholdet er blevet bemærket.

2. *Uheldet må for så vidt angår skibschefens ansvar belegnes som hændeligt.*

Det er herved taget i betragtning, at den korte tid, der forløb fra konstatering af fejlen og indtil påsejling af broen, ikke tillod afværgeforanstaltninger udover de af skibschefen i det foreliggende tilfælde truffene.

Stillingtagen til placering af det rent tekniske ansvar skønnes i øvrigt at ligge uden for kommissionens område.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Med den givne foranledning er maskintelegrafanlæggene i samtlige motor-torpedobåde blevet undersøgt og udbedret ved eskadrens foranstaltning for at forebygge gentagelsestilfælde.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

2. Bevogningsfartøjs (NÆS-klassen) påsejling af mole i Spodsbjerg havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: WSW-3; strøm uden for havnen: S-gående — ca. 2 knob; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 3).

Bevogningsfartøjet blev under afgang fra søndre mole i Spodsbjerg havn vredet fra kaj ved anvendelse af manøvreren styrbords maskine *frem smdt* og bagbords maskine *tilbage langsomt*. Da agterenden pegede midt i havneindløbet, blev der beordret *stop* på begge maskiner, derefter påny *tilbage langsomt* på bagbords maskine og umiddelbart efter *tilbage langsomt* på styrbords maskine.

Under sakningen drejede hækken imidlertid bagbord over, hvilket foranledigede chefen til at beordre *stop* på styrbords maskine. Da drejet fortsatte, beordredes *stop* på bagbords maskine.

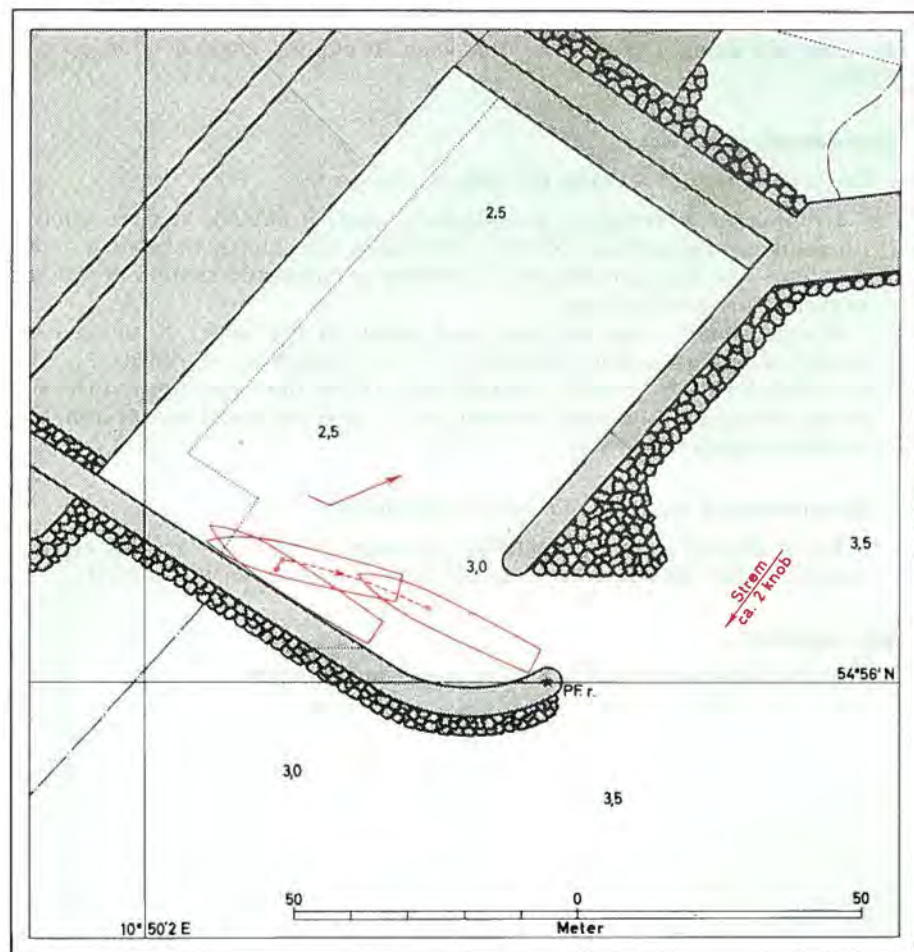


Fig. 3.

Chefen fik ikke beordret omstyring til frem på styrbords maskine, da det utilsigtede drej til bagbord blev erkendt.

Kort efter tønnede hækken mod søndre molehoved. Farten i påsejlingsøjeblikket skønnedes at være ca. 1½ knob.

Roret lå under hele manøvren midtskibs, idet chefen ikke forventede nogen rorvirkning ved den ringe fart agterover.

Det er oplyst, at der fra det tidspunkt, hvor hækken inden sakningen pegede midt i havneindløbet, og indtil påsejlingen fandt sted, forløb ca. 2 minutter.

Skadeopgørelse:

Bevogtningsfartøjet:

2 buler i hækudhængen.

Spodsbjerg havn:

2 m træhammer knækket, 2 pæle knækket, 1 kabel og en del sten løsrevet.

De med udbedring af skaderne på havnen forbundne udgifter er opgjort til kr. 1500.

Kommissionens vurdering:

1. Uheldet skyldes et fejlskøn ved valg af manøvrer.

I rapporten er fremført, at årsagen til uheldet antages at være vindens og strømmens påvirkning. Under afhøringen har chefen imidlertid frafaldet dette, idet han har erkendt, at uheldet udelukkende skyldes et fejlskøn vedrørende manøvreringen.

Kommissionen anser det for sandsynligt, at det under bakningen opståede drejningsmoment hidrørte fra omstyringen af styrbords maskine fra frem til bak. Af hensyn til sikker start er det som regel nødvendigt i de første sekunder at anvende et noget større omdrejningstal end svarende til maskintelegrafens visning.

2. Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.

Det er herved taget i betragtning, at chefen kun havde kort tids erfaring som skibschef, idet han først var tiltrådt ca. 1½ måned før uheldet.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

3. Korvets påsejling af fregat, fyrinspektionsskib og Flydedok 4 under havnemanøvre på Holmen.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NNE-5 til 6; ingen strøm; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 4).

Korvetten lå ved afgang fra Holmen fortøjet på sydsiden af sydligste torpedobådsbro med stævnen E-i.

Inden fortøjningerne blev taget, forhaledes så langt W på som muligt (position I) for ikke at drive ind på den S for liggende Flydedok 4. Styrbords anker var klargjort.

Efter at fortøjningerne var bjerget, blev der beordret *tilbage halv kraft* på begge maskiner for hurtigt at komme ud i havnebassinet og påbegynde svajning. Roret lå *styrbord*.

Da korvetten befandt sig i position II, forsøgte det at vride skibet op i vinden ved anvendelse af maskinmanøvrerne SARA *frem* $\frac{1}{2}$ og senere $\frac{3}{4}$ *kraft* og BETTY *tilbage langsomt* samt med roret *bagbord helt over*.

Fra position III til position IV (tidsinterval ca. 30 sek.) sakkedes for BETTY *tilbage* $\frac{1}{2}$ *respektive* $\frac{3}{4}$ *kraft og styrbords ror*.

Det forsøgte påny at vride korvetten op i vinden — i sidste fase ved anvendelse af maskinmanøvrerne SARA *frem fuld kraft* og BETTY *tilbage fuld kraft* samt med roret *bagbord helt over*.

Korvetten drev imidlertid ned mod Dokøens NW-hjørne. Ved Dokøens N-side lå en fregat og et fyrinspektionsskib fortøjet.

Chefen overvejede en fuld kraft bakmanøvre på begge maskiner for at komme klar af Dokøens NW-hjørne, men valgte at sætte styrbords anker (korvetten kan kun have ét anker klar ad gangen) for bedre at få hold over skibet og for så lempeligt som muligt at falde ind på siden af fyrinspektionsskibet.

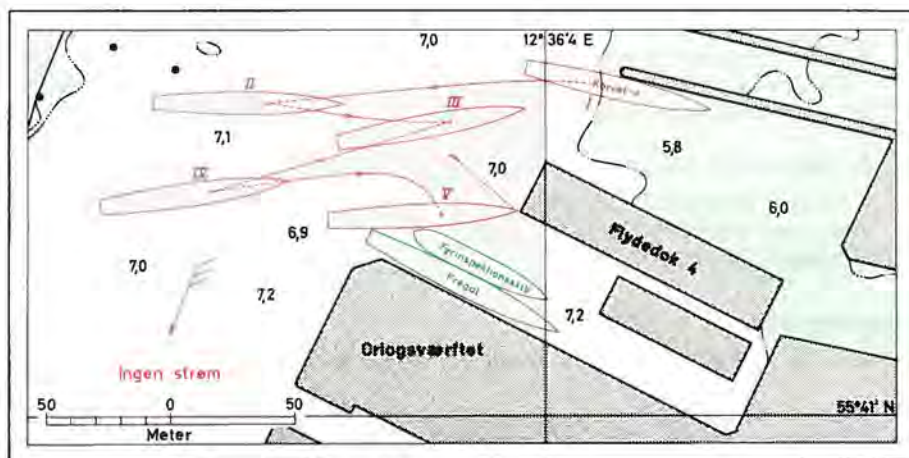


Fig. 4.

Under udførelsen af de afsluttende manøvrer ramte korvettens styrbords side fregattens bagbords låring, hvor der fremkom en bule. Korvettens stævn strejfede endvidere Flydedok 4's SW-hjørne for derefter, da ankerkæden totnede op, at tørne samme hjørne, hvorved der fremkom en mindre bule på bagbords side af korvettens stævn (position V).

Da man senere forsøgte at hive ankeret hjem, viste det sig, at det havde fisket flydedokkens kædefortøjning.

Korvetten afgik ca. 15 minutter senere med assistance af bugserbåd, idet ankeret gik fri af kædefortøjningen, da korvetten blev halet op i vinden.

Skadeopgørelse:

Korvetten:

Mindre bule (25 cm i diameter) i bagbords side af stævnen.

Fregatten:

Mindre bule på bagbords låring.

Fyrinspektionsskibet og Flydedok 4:

Ingen skader.

Skaderne på korvetten og fregatten vil blive udbedret i forbindelse med rutinemæssigt eftersyn.

Kommissionens vurdering:

1. Uheldet skyldes fejlskøn.

Ved afgangsmanøvrrens tilrettelæggelse og udførelse har chefen fejlvurderet vindens indflydelse (NNE 5-6) og muligheden for at dreje skibets stævn op i vinden alene ved anvendelse af maskin- og rormanøvrer.

Chefen har ikke anvendt tilstrækkelig kraftige manøvrer og ikke draget fuld nytte af den til rådighed værende manøvreplads i den W-lige del af Flådens Leje, ligesom han ikke har forudset brugen af anker.

Det bemærkes, at chefen ikke i forbindelse med manøvrrens tilrettelæggelse har overvejet at benytte bugserhjælp.

2. Kommissionen har anset uheldet for hændeligt.

Uanset denne vurdering er det kommissionens opfattelse, at en skibschef med nogen erfaring burde kunne gennemføre en manøvre som den foreliggende uden uheld.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

c. Grundstødninger og -berøringer.

1. Fregats grundstødning ved Færingehavnen.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys og ca. 3 timer før lavvande. Vindstille; svagt nordgående strøm; sigtbarhed: tåge (200—300 m).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 5).

Fregatten (enkeltskruet) var på vej sydover fra Rens Ø til Færingehavnen for oliefyldning. Fra et punkt ca. 1 sømil tværs af Skinderhvalen holdt fregatten på kurs retvisende syd ned mod et punkt 1 sømil N for Satut.

Chefen forestod navigeringen og manøvreringen og assisteredes heri af vagtchefen.

Under den første del af sejladsen aftog sigtbarheden gradvis; fra Skinderhvalen og sydover var sigtbarheden 200—300 m.

1 sømil nord for Satut beordredes kurs 141°, der er kursen fra nævnte punkt til et punkt midt mellem båkeøen og den yderste af Natdlufikøerne.

Da ordren til drej først blev givet, da fregatten befandt sig i ovennævnte drejepunkt, kom dens sejlroute til at ligge sydligere end tilsigtet.

Med en fart af ca. 6 knob fortsattes sejladsen, indtil en letning i tågen i retning mod Natdlufik gjorde landfoden synlig og foranledigede, at chefen, der ikke umiddelbart genkendte landkonturerne, stoppede fregatten ved manøvreren *tilbage fuld kraft*.

Da tågen var lettet noget mere, således at båkeøen og delvis Satut var blevet synlige, søgtes for langsom fart ved et bagbords drej tilbage til en kurs midt gennem løbet.

Stævnen var under bakningen drejet noget styrbord over, og det blev derfor nødvendigt at foretage et ca. 65°'s drej til bagbord. Under udførelsen af dette drej, hvis diameter angives til ca. 160 m, løb fregatten med ringe fart på et skær, hvis position ved en senere foretagen tilbageskæring viste sig at være ca. 200 m N for det i kortet angivne PA.-skær (PA. = usikker position).

Fregattens pladsbestemmelse under sejladsens sidste fase var udelukkende baseret på anvendelse af radar. Ekkoloddet holdtes gående.

Det forsøgte med de til rådighed værende midler at ændre fregattens trim, således at der kunne bakkes fri af skæret. Da vandet var faldende, måtte forsøget opgives, hvorefter chefen traf beslutning om at tilkalde assistance fra det i Færingehavnen liggende bjergningsskib SIGYN. Bjergningsskibet nåede frem ca. ½ time efter grundstødningen, men måtte afvente stigende vande, inden forsøg på at trække fregatten af grunden kunne iværksættes.

Vinden friskede fra syd indtil styrke 4, hvorfor det blev nødvendigt at lade SIGYN ved træk i en etableret trosseforbindelse holde fregatten nærligt på grundstødningskursen. Ved lavvande var vandstanden ca. 1,20 m lavere end på tidspunktet for grundstødningen. Ca. 3 timer efter lavvande begyndte fregatten at bevæge sig, og det lykkedes kort tid efter at bringe den flot; fregatten kunne ved egen hjælp fortsætte til Færingehavnen.

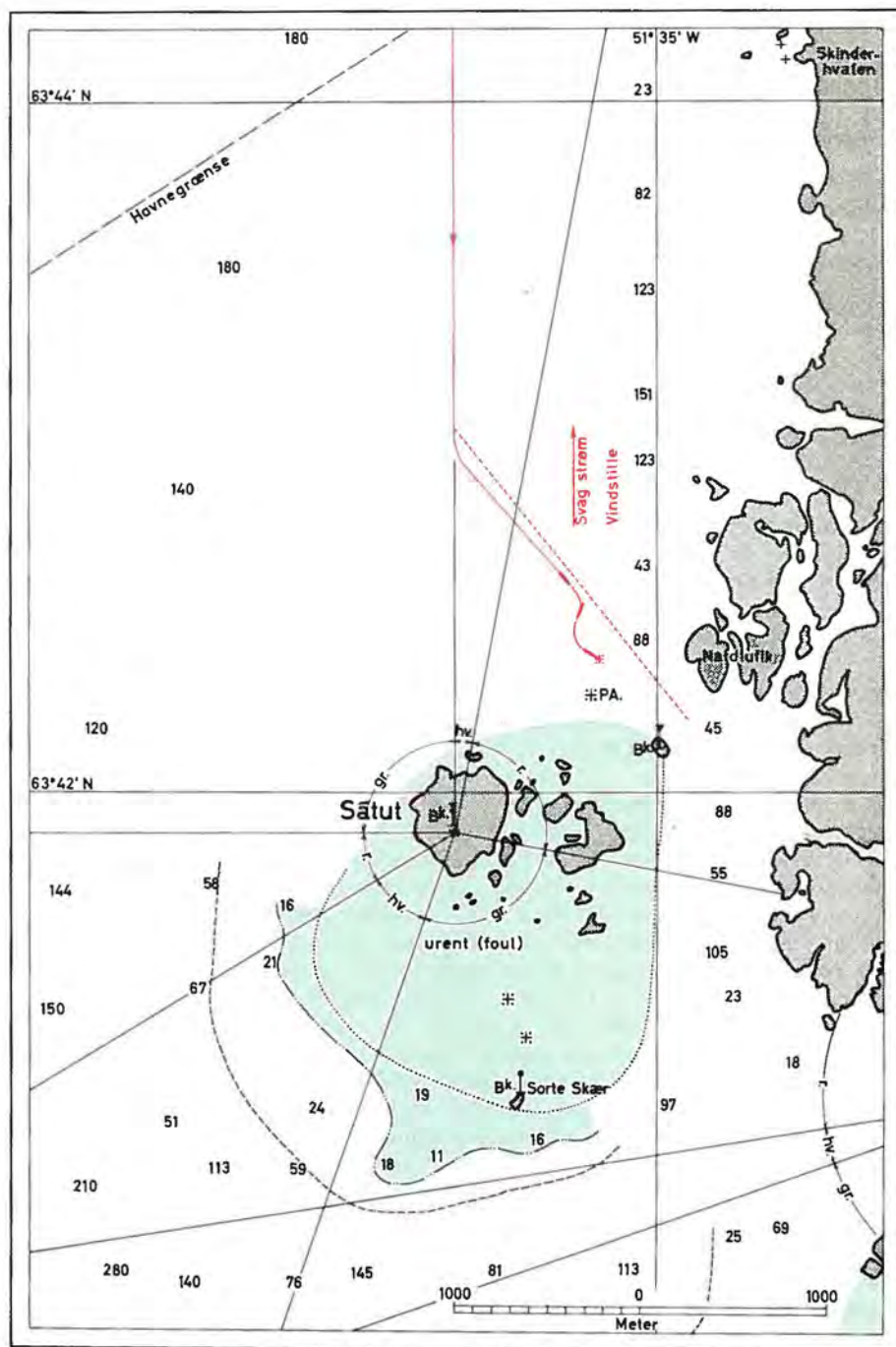


Fig. 5.

Skadeopgørelse:

Ved dykkerundersøgelse konstateredes det, at stævnkølen var vredet og beskadiget over ca. 6 m.

Ved udvendig påsmøring af talg og senere støbning af et lag cement i skibsbunden hindredes vandindtrængen ved utætte nagler omkring skaden.

For den af SIGYN ydede assistance har A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise afkrævet Søværnet kr. 270.000, idet tilfældet er blevet betragtet som regulær bjergning, for hvilket der normalt betales en vis procentdel af skibets øjeblikkelige værdi.

Kommissionens vurdering:

1. *Chefens valg af rute.*

Chefen for Grønlands Kommando har i sin fremsendelsespåtegning på skibschefens rapport anført, at det under de herskende vejrforhold med aftagende sigtbarhed ikke kan anses for hensigtsmæssigt at anduvede kysten uden for de i søkort nr. 1330 anførte lodskudslinier W og S resp. E om Satut.

Om end man ligesom chefen for Grønlands Kommando ville have fundet det naturligt, at skibschefen havde benyttet en af de nævnte lodskudslinier, anser kommissionen sig dog ikke kompetent til at udtale sig imod anvendelsen af den af fregatten valgte rute, idet en skibschefs særlige lokalkendskab kan berettigede ham til at følge en flere gange tidligere benyttet sejlroute.

2. *Fregattens navigering har ladet noget tilbage at ønske med hensyn til nøjagtighed og sikkerhed.*

- a. Chefen har ikke i tilstrækkelig grad været opmærksom på usikkerheden i søkortets positionsangivelse for det omhandlede PA-skær.
- b. Selv om chefen har erkendt, at fregattens sejlroute ved drejets forsinkelse blev forsat i sydlig retning, har han ikke truffet foranstaltninger til straks at bringe fregatten tilbage i den tilsigtede kurslinje.
- c. Chefens manøvre (bagbords drej for langsomt frem), efter at fregatten ved bakmanøvre var blevet bragt til at ligge stille på en SSW-lig kurs, har yderligere forsat fregatten sydover.
- d. Chefen har ikke ladet bestikket berigtige ved pladsbestemmelse efter drejet og bakningen, ligesom der ikke er foretaget en optisk pejling til båkeøen, da denne blev synlig.

3. *Resumerende kan det udtales, at chefen har udsat sit skib for unødigt risiko*

- ved ikke at have sat kursen under fornøden hensyntagen til usikkerheden i farvandsbeskaffenhed samt
- ved ikke fuldt ud at have udnyttet de foreliggende muligheder for at fastslå fregattens plads med den efter omstændighederne størst mulige nøjagtighed.

Det findes berettiget, at chefen — under de herskende forhold — anmodede om assistance af bjergningsskibet SIGYN fremfor at afvente højvande og søge at komme flot ved egen hjælp.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

I *Efterretninger for Søfarende* nr. 33/60 pkt. 1249-1 har Søkortarkivet ladet optage sålydende bemærkning om det omhandlede skær:

»Position. $63^{\circ}42'(24'')N$ $51^{\circ}35'(22'')W$, i søkort nr. 1330—1300
 $63^{\circ}42'(06'')N$ $51^{\circ}34'(00'')W$, - - - 1310

Detaljer. På ovennævnte position findes et skær, der er tørt ved lavvande. Området S for skæret er urent. Det i søkort nr. 1330 på $63^{\circ}42'(17'')N$ $51^{\circ}35'(26'')W$ anførte skær (PA.) er identisk med ovennævnte skær.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har skriftligt over for chefen for fregatten påtalt de begåede fejl.

2. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) grundstødning ved Odden havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NtE-5; sø-5; strøm: vestgående; sigtbarhed: god; normal vandstand.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 6 og 7).

Bevogtningsfartøjet var fortøjet i Odden havn med stævnen W-i og styrbords side til kaj. 3 skydeskiver nr. 4 med mellemsejl var fortøjet langs fartøjets bagbords side.

Chefskifte fandt sted kl. 0001 samme dag, som grundstødningen skete.

Umiddelbart inden afgang fra havn havde chefen fra fartøjets bro orienteret sig om vejrforholdene. Han skønnede imidlertid, at forholdene ikke var mere ugunstige, end at havnen kunne forlades ved anvendelse af bakmanøvre med

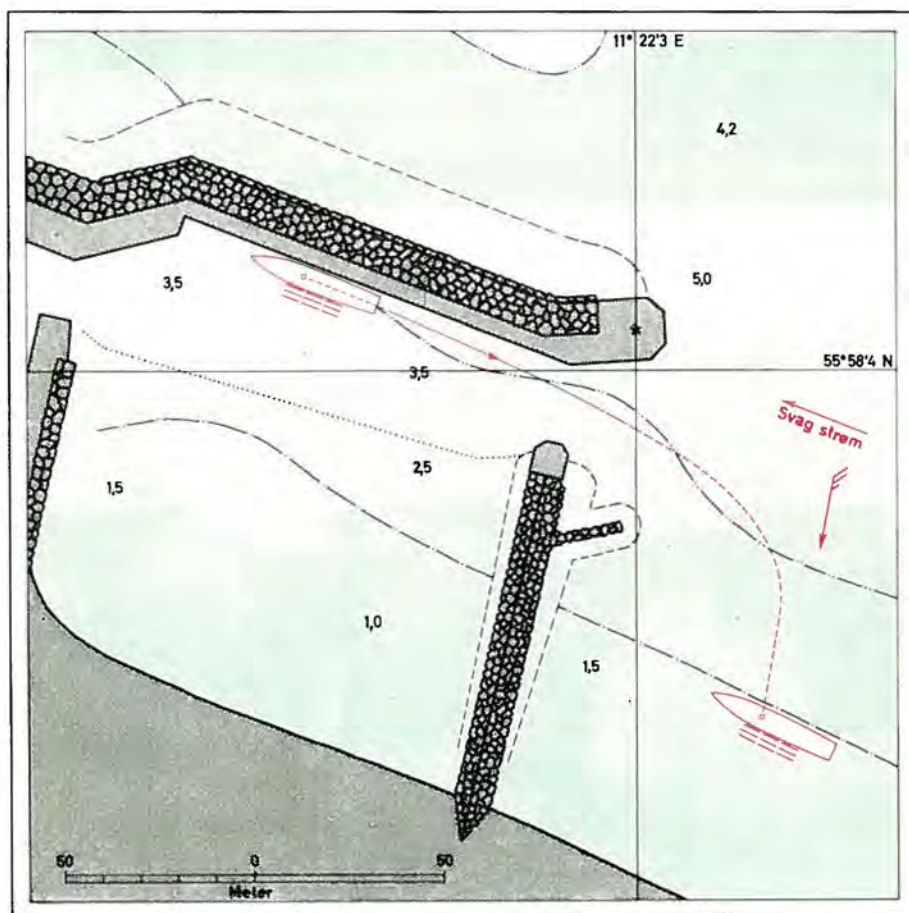


Fig. 6.



Fig. 7.

skydeskiverne fortøjet langs bagbords side, hvorfor han kl. 1110 lod fortøjningerne gå og beordrede roret *midtskibs*, SARA *tilbage langsomt* og BETTY *tilbage klar* for under sakning at få agterenden ud fra kajen.

Da agterenden var vel fri, blev SARA beordret *stop* og BETTY *tilbage langsomt*. På et givet tidspunkt kunne det ses, at fartøjet ville gå klar af nordlige molehoved, hvorfor roret beordredes *styrbord helt over* og SARA *frem klar*.

Efter passage af molehovedet beordredes SARA *mindste frem* og roret *midtskibs* for at få mere bagbords drej. Fartøjet fortsatte imidlertid ret agterover, samtidig med at vind og sø førte det ind mod kysten.

SARA blev nu beordret *frem halv kraft*, og da sakningen var ophørt, lagdes roret *bagbord helt over*, men fartøjet kunne stadig ikke bringes i drej.

Det stod herefter chefen klart, at skibet ville grundstøde ved fortsat forsøg på at få det i bagbords drej.

Ved at stoppe begge maskiner, beordre BETTY *frem klar* og kort efter BETTY *frem halv kraft* samt roret *styrbord helt over* gjorde chefen forsøg på at komme i læ af den nordre mole, men inden ordrene blev udført, var skibet af vinden og den ret kraftige sø, der stod uden for havnen, ført ind mod den stenede landgrund, hvor det kl. 1112 grundstødte med forskibet på ca. 1,5 m vand, ca. 50 m SE for indsejlingen til Odden havn. Kort efter svajede også agterenden ind på grunden, således at skruerne ikke kunne anvendes.

Der blev ved brug af linekastningsapparat etableret trosseforbindelse med en tilstedeværende orlogskutter. Forsøg på at trække fartøjet af grunden måtte imidlertid opgives, da forskibet efterhånden var blevet vandfyldt, og det måtte befrygtes, at skibet ville synke, hvis det blev trukket af grunden.

Assistance fra en fregat, som var ankommet ud for havnen kl. 1340, blev efter indhentet forholdsordre fra Søværnskommandoen ikke ydet.

I løbet af eftermiddagen og aftenen tiltog vindstyrken, og søen brød uophørlig ind over skibet. Om natten blev tank- og maskinrum samt agterskib slået læk, hvorefter lænsning ved hjælp af hovedmotorerne måtte stoppes.

Den følgende morgen blev det fra Søværnskommandoen meddelt skibschefen, at bjergning var opgivet, og at fartøjet ville blive solgt i den tilstand, hvori det henstod på grund efter udtagning af ombordværende, nærmere specificeret materiel.

Supplerende oplysninger:

Chefen, der havde forrettet tjeneste i Søværnet som søofficer af reserven i ca. 6 år, har været fører af GLM-både i Grønland og været vagtchef i såvel små som større enheder. Udover den nævnte praktiske tjeneste i Søværnet havde den pågældende ca. 3 års sejltid som styrmand i handelsflåden, bl. a. om bord i skibe i grønlandsfarten.

Endskønt han tiltrådte tjeneste i bevogtningsfartøjet ca. 3 uger før grundstødningen med henblik på overtagelse af kommandoen, var omhandlede manøvre den første, han foretog med fartøjet, idet han over for den tidligere chef havde erklæret, at han ikke ønskede at manøvrere skibet, før han selv havde overtaget kommandoen. Han havde dog fra broen overværet de i overleveringsperioden foretagne manøvrer.

Skadeopgørelse:

Henset til omfanget af de ved grundstødningen og i tiden umiddelbart derefter opståede skader samt til den omstændighed, at fartøjet allerede var bestemt til at udgå af Flådens tal i løbet af det følgende efterår, blev der truffet bestemmelse om, at fartøjet skulle sælges i den stand, hvori det henstod på grund ud for Odden havn. Salget indbragte kr. 4.700.

Til vurdering af det økonomiske omfang af den ved grundstødningen skete materielle skade kan oplyses, at 2 andre bevogtningsfartøjer af NÆS-klassen — henliggende flydedygtige ved kaj og i nærlig samme stand som det grundstødte — i 1959 er afhændet for ca. kr. 17.000 pr. stk.

Kommissionens vurdering:

1. *Chefen har anlagt et beklageligt fejlskøn med hensyn til bedømmelsen af muligheden for under de givne forhold at forlade havnen ved anvendelse af bakmanøvre med skydeskiverne fortøjet på bagbords side.*

Det er under afhøringen oplyst, at hverken chefen eller den fratrådte chef, der var om bord under sejladsen, har næret betænkeligheder ved at forlade havnen på den anførte måde, endskønt de inden afgang havde gjort sig klart,

- at der var kraftig vind og sø med retning nærlig tværs på kysten,
- at skydeskiverne var fortøjet således, at de eventuelt ville skære ned under sakning og drej, og
- at skydeskiverne under alle omstændigheder ville modvirke det tilsigtede drej op i vinden.

Chefen har ikke forestillet sig muligheden endsige hensigtsmæssigheden af at forhale (vende) i havnen, således at fartøjet kunne stå ud af havnen for frem — eventuelt med skiverne fortøjet agter.

2. *Valget af manøvrer ved udførelsen af den tilsigtede plan har ikke været foretaget i fuld erkendelse af den bestående fare for grundstødning.*

Da fartøjet efter at have passeret havnemolerne befandt sig drivende sidelæns ind mod kysten, har chefen ved valg af manøvrer lagt for megen vægt på hensynet til skydeskiverne fremfor at anvende sådanne manøvrer, som under de givne forhold med størst sandsynlighed ville hindre grundstødning. Kommissionen har i denne forbindelse hæftet sig ved, at den kraftigste manøvre, der blev anvendt, var halv kraft på én maskine.

3. *Resumerende kan udtales, at chefen har bragt sit skib til grundstødning — primært ved ikke at have planlagt havnemanøvren under fornøden hensyntagen til alle foreliggende omstændigheder, — sekundært ved ikke at have udvist fornøden sømandsmæssig konduite under udførelse af manøvren.*

Ved denne vurdering er det taget i betragtning, at chefen burde besidde den for opgavens løsning fornødne sømandsmæssige erfaring, selv om han ikke tidligere havde udført manøvrer med fartøjer af NÆS-klassen og ikke havde erfaring i bugsering af skydeskiver. I denne forbindelse bemærkes,

at det er anset for en formildende omstændighed, at den fratrådte chef, der har foretaget et betydeligt antal manøvrer med fartøjet, har anlagt den samme vurdering af manøvrens gennemførlighed som chefen.

Kommissionen har ikke ment at kunne se bort fra, at skibschefens og den yngre fratrådte chefs indbyrdes tjenestealder kan have været medvirkende til, at førstnævnte ikke ønskede at manøvrere i overleveringsperioden.

Chefen har gjort kraftigt gældende, at uheldet efter hans opfattelse bør karakteriseres som *grundstødning* (stranding) og ikke som *totalforlis*. Kommissionen kan give chefen medhold i dette synspunkt, idet det må anses for sandsynligt, at det endnu ca. 6 timer efter grundstødningen var muligt ved indsættelse af effektiv bjergningsassistance at trække fartøjet af grunden og holde det flydende ved lænsning, indtil det kunne bringes i havn.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har behandlet sagen i forbindelse med en senere straffesag, som havde til følge, at skibschefen blev afskediget.

3. Korvets grundberøring ved den sydlige del af Middelgrund, Københavns Red.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: S-1; strøm: svagt N-gående; sigtbarhed: tæt tåge; normal vandstand. Amning agter: 3.15 m.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 8).

Korvetten afgik fra Holmen kl. 1610 med henblik på sejlads til farvandet ved Bornholm. Ved afgangens var sigtbarheden noget nedsat på grund af dis.

Navigationsradaren var i funktion og plottet bemanded, da korvetten stod ud gennem Lynetteleeb.

Foruden chefen, der forestod navigeringen og manøvreringen, opholdt næstkommanderende og vagtchefen (2. navigationsofficer) sig på broen.

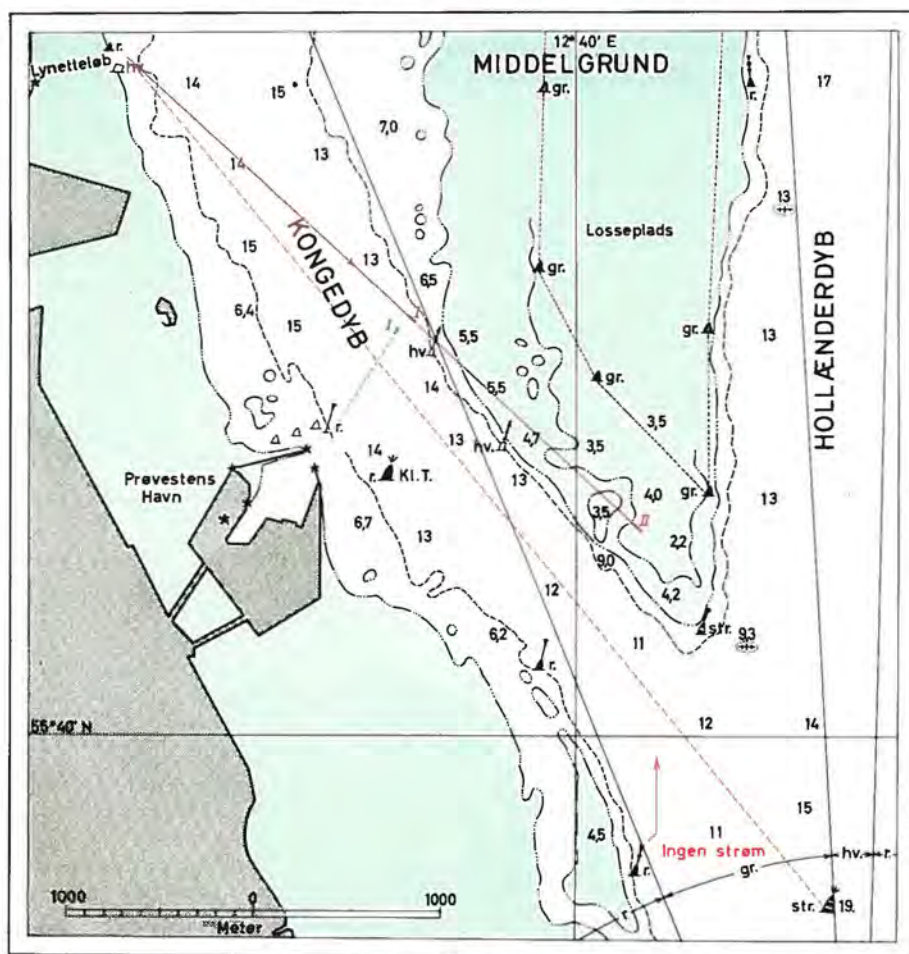


Fig 8.

Umiddelbart efter passage af bølgebryderen kl. 1626 aftog sigtbarheden til 50—100 m. Kort forinden påbegyndtes afgivelse af tagesignaler, og skibslysene blev tændt, ligesom lukningstilstand Y blev beordret og udkig posteret på bakken. Farten var 6 knob.

Ca. kl. 1630 blev kursen fra indsejlingen til Lynetteløb gennem Kongedyb til punkt 19 i rute 32 (Middelgrund S. Iystønde) af næstkommanderende opgivet til 138° retvisende. Da næstkommanderende derefter var optaget af at overvåge navigationsradarens PPI på broen, og chefens opmærksomhed var rettet mod trafikken i sejllobet, beordredes vagtchefen til at kontrollere den udtagne kurs. Kursen blev af vagtchefen udtaget til 135° retvisende og sat overensstemmende hermed.

Radarbilledet forstyrredes en del af »sidelobes«.

Kl. 1632 blev ekkoloddet startet og betjent af 1. navigationsofficer, der nu var kommet på broen. Loddet viste konstant 7 m, hvilken dybde på opfordring blev varskoet til chefen.

Ca. kl. 1640 hørtes i forlig pejling om styrbord tagesignal (1 lang tone) fra et skib, der ikke blev observeret på radaren. Der blev slået *stop* på maskintelegra-fen og derefter *alle maskiner tilbage klar*. 2 minutter senere observeredes visuelt en sandsuger agten for tværs om styrbord i ca. 50 m's afstand på nærlig NE-lig kurs. Korvetten gik herefter på ny an med 6 knobs fart.

Kort efter meddelte næstkommanderende, at man passerede »en havn« om styrbord, som chefen gjorde ud til at være Prøvestenshavnen.

Desuden observeredes på radaren 2 ekkoer fra objekter, som passeredes tæt om styrbord, samt et svagt ekko om bagbord. Ingen af objekterne blev observeret visuelt. De 2 første ekkoer blev udlagt som hidrørende fra afmærkningen ud for Prøvestenshavnen.

Ca. kl. 1648 mærkedes rystelser i skibet, hvorefter der straks blev slået *tilbage fuld kraft* og beordret *lukke røde og blå døre*. Ca. kl. 1650, da skibet var klar af grunden, ankredes for bagbords anker.

Omtrentlig position for grundberøringen blev bestemt til $\left(\begin{matrix} 55^{\circ}40'6''\text{N} \\ 12^{\circ}40'3''\text{E} \end{matrix} \right)$, ca. 1 sm E for indsejlingen til Prøvestenshavnen.

Der konstateredes ingen vandindtrængen, men fra dækket kunne det iagttages, at skibet befandt sig på lægt vand, og at bagbords skrues bladtipper var beskadiget ved grundberøringen.

Oplodning for og agter gav dybder på henholdsvis 2,30 m og 3,35 m, hvorfor der blev hevet hjem for at ankre på dybere vand, indtil tagen lettede.

Kl. 1704 ankredes på 12 m vand i en position ca. ½ sm NW for Søndrehoved Tønde.

Da trafikken i Kongedyb passerede generende tæt forbi korvetten, besluttedes det at lette og returnere til Holmen, hvortil ankomst fandt sted kl. 2130.

Skadeopgørelse:

Hakker i bagbords skrueblade af indtil 10 cm's dybde.

Styrbords skrues bladtipper deforme.

Pitotrøret bøjet.

Den ved grundberøringen skete skade incl. doksætning er af Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt anslået til kr. 25.000.

Kommissionens vurdering:**1. Korvettens navigering har været mangelfuld.**

- a. *Kursen gennem Kongedyb fra Lynetteløb til punkt 19 i rute 32 er 2 å 3 gange udtaget fejlagtigt, hvilket har medført, at korvettens sejlroute blev E-ligere end tilsigtet.*

Fra et punkt umiddelbart uden for indsejlingen til Lynetteløb og til punkt 19 i rute 32 er den korrekte kurs $140^{\circ}5$ retvisende. Næstkommanderende har først udtaget denne kurs til 141° og umiddelbart derefter til 138° , som blev opgivet til chefen. Vagtchefen har 1 å 2 gange — som en kontrolforanstaltning — udtaget kursen til 135° .

Såvel næstkommanderende som vagtchefen har, så vidt det har kunnet konstateres, ved udtagning af kursen anvendt de nærligt N-S-gående fyrvinkelbegrænsninger for Nordre Røse Fyr i stedet for en meridian.

Det må erkendes, at der i det givne tilfælde er en nærliggende risiko for at begå en sådan fejl — ikke mindst når det tages i betragtning, at kortet ligger ombøjet på et forholdsvis snævert kortbord. Kommissionen må desuagtet finde det påfaldende, at chefen — efter at have fået opgivet 2 forskellige kurser — ikke har sikret sig kursens rigtighed ved fornyet kontrol. *

- b. *Ekkoloddet har ikke været betjent forskriftsmæssigt, hvorfor den opgivne dybde ikke har svaret til den virkelige dybde.*

1. navigationsofficer forsøgte at indstille ekkoloddet (ATLAS), men har indrømmet, at han ikke var i stand til at betjene dette, blandt andet fordi han kun havde forrettet tjeneste i korvetten i kort tid.

Den af ekkoloddet registrerede impuls ud for 7 m-mærket på skalaen svarede ikke til et ekko fra havbunden, men til en ikke-justeret lydudsendelse fra skibsbunden.

Kommissionen har også fundet det påfaldende, at chefen ikke har reageret på den af 1. navigationsofficer varskoede dybde (konstant 7 m) og/eller har foretaget sammenligning med kortets dybdeangivelser.

Det bemærkes, at ekkografstrimlen, der ikke kan aflæses på broen, tilsyneladende har givet et korrekt billede af bundprofilen i korvettens sejlroute.

- c. *Der har ikke været foretaget pladsbestemmelse eller gjort forsøg herpå under sejladsen gennem Kongedyb.*

Næstkommanderende, der betjente navigationsradaren, har kun opgivet pejlinger og afstande til bevægelige eller uidentificerede mål og har eksempelvis ikke oplyst passageafstanden til Prøvestenshavnen, en oplysning, der formentlig øjeblikkeligt ville have henledt chefens og vagtchefens opmærksomhed på, at korvettens sejlroute afveg fra den tilsigtede.

Om end navigeringen burde kunne gennemføres med fuld sikkerhed ved korrekt anvendelse af de benyttede navigationsmidler, finder kommissionen, at den ombordværende DECCA NAVIGATOR under hensyn til det usigtbare vejr burde have været anvendt under den pågældende sejlads.

Plottet, der var bemanded, blev først operationsdygtigt umiddelbart før grundstødningen, hvorfor chefen ikke har fået oplysninger herfra.

2. *Organisationen af korvettens navigering og manøvrering under sejlads i tåge har ladet noget tilbage at ønske.*

Korvetten havde med den ombordværende besætning tidligere kun foretaget sejlads til Isefjord (delvis i tåge) og to dagsejladser i Sundet, men det må efter kommissionens opfattelse have været muligt at efterleve de i NAVAIS 571202 og 571118 nedfældede retningslinier for tilrettelæggelsen af blindsejladsnavigeringen og -organisationen i højere grad, end det her er sket. Det må anses for meget uheldigt, at ingen af de tilstedeværende officerer har følt sig forpligtet til at føre bestikket og kontrollere skibets plads under sejladsen gennem Kongedyb. Det forekommer i øvrigt kommissionen, at der har rådet en vis tilfældighed med hensyn til udførelsen af de foreliggende navigatoriske funktioner.

3. *Vedrørende ansvarets placering skal følgende udtales:*

- a. *Skibschefen har udsat sit skib for fare ved under de givne forhold ikke at have gennemført en forsvarlig navigering (jvf. Midlertidig instruks for skibschefen § 29, NAVAIS 571202 og 571118).*

Herved er det taget i betragtning, at chefen har rådet over de for en sikker navigering nødvendige hjælpemidler, men ikke har draget fuld nytte af disse.

Det skal bemærkes, at den omhandlede sejlads fandt sted på et tidspunkt af togtet, hvor blindsejladsoorganisationen ikke kunne forventes fuldt udbygget og gennemprøvet, samt at chefen kun havde kort tids erfaring som skibschef.

Kommissionen finder i øvrigt anledning til at påpege, at den bistand, der er ydet chefen af de assisterende søofficerer, har ladet meget tilbage at ønske i retning af kvalitet og initiativ.

- b. *Det er beklageligt, at næstkommanderende, der betjente navigationsradarens PPI på broen, og som var bekendt med, at plottet ikke var i funktion, ikke på eget initiativ har givet oplysninger til brug for navigeringen, herunder afstande og pejlinger til Prøvestenshavnen, som aflegnede sig skarpt på radarskærmen.*

Endvidere bemærkes, at næstkommanderende har udtaget kursen gennem Kongedyb fejlagtigt.

- c. *Endskønt 1. navigationsofficer, der havde forrettet tjeneste i korvetten i ca. 2 måneder, i henhold til skibsorganisationsbogen er ansvarlig for den korrekte anvendelse af alle ombordværende navigationshjælpemidler, var han ikke kendt med betjeningen af korvettens ekkolod. Han burde have bemærket, at ekkoloddets visning ikke kunne være korrekt, og have varslet dette til chefen.*

Der findes anledning til at fremhæve, at 1. navigationsofficer har udvist mangel på initiativ, hvilket delvis kan tilskrives hans lave tjenestevald. Han har således over for kommissionen forklaret, at han nærmest betragtede sig som tilskuer, da han efter aftrædning fra manøvrerulle indfandt sig på broen, alt med henvisning til, at han hverken var vagtchef eller følte sig forpligtet til at være i plottet.

Kommissionen har ligeledes fundet det påfaldende, at 1. navigations-officer, på trods af bestemmelserne i skibsorganisationsbogen, har dannet sig det indtryk, at korvettens 2. navigationsofficer var ansvarlig for tilrettelæggelsen af den almindelige navigering, medens han selv udelukkende forestod den taktiske navigering, tjenesten i plottet m. v.

- d. *Korvettens 2. navigationsofficer, der var vagtchef under den omhandlede sejlads, har ikke gjort sig tilstrækkelig klart, at han blandt andet skulle føre og berigtige bestikket, selv om chefen midlertidigt forestod skibets navigering og manøvrering.*

Det er oplyst, at vagtchefen dels var optaget af at betjene maskintelegraf, dels af chefen var beordret til at udtage kurser og distancer med henblik på den videre sejlads fra punkt 19 i rute 32.

På chefens udtrykkelige ordre til at kontrollere kursen gennem Kongedyb har han 1 à 2 gange udtaget denne fejlagtigt og derved givet anledning til, at korvettens sejlroute kom til at ligge E-ligere end tilsigtet.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen har henstillet til Søværnskommandoens overvejelse, hvorvidt nærværende sag bør give anledning til over for Søkortarkivet at henlede opmærksomheden på, at den anvendte signatur for fyrvinkelbegrænsningerne for Nordre Røse Fyr frembyder en vis risiko for forveksling med meridianer ved udtagning af kurser og pejlinger.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har skriftligt over for skibschefen, næstkommanderende samt 1. og 2. navigationsofficer påtalt de begåede fejl og forsømmelser.

d. Andre uheld.

1. Bevogningsfartøjs (NÆS-klassen) beskadigelse af bundgarn i Langelandsbælt.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SE-4; ingen strøm; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 9).

Bevogningsfartøjet indgik i 1. fregateskadre, men var midlertidigt afgivet til tjeneste under Sødefensionsafsnit LANGE LAND med henblik på udførelse af patruljetjeneste i Langelandsbælt.

Kl. 0030 ankrede bevogningsfartøjet ud for Bovballe på Langeland (position $54^{\circ}47'2''$ N $10^{\circ}46'1''$ E), ca. 300 m SE for et bundgarn), en af fartøjets normale ankerpladser under patruljetjeneste.

Ankerpladsen (I) var bestemt dels ved DECCA, dels ved radar i forhold til bundgarnet. På dette tidspunkt var vinden SE-1, og vejrudsigten for natten: SE-lig vind, styrke 4-5.

Chefen har oplyst, at der findes bundgarnspæle langs hele den pågældende kyststrækning, men kun enkelte af dem er forsynet med garn, og ingen er afmærket.

Kl. 0244 blev fartøjet af sødefensionsafsnittet beordret til at identificere et nordgående mål.

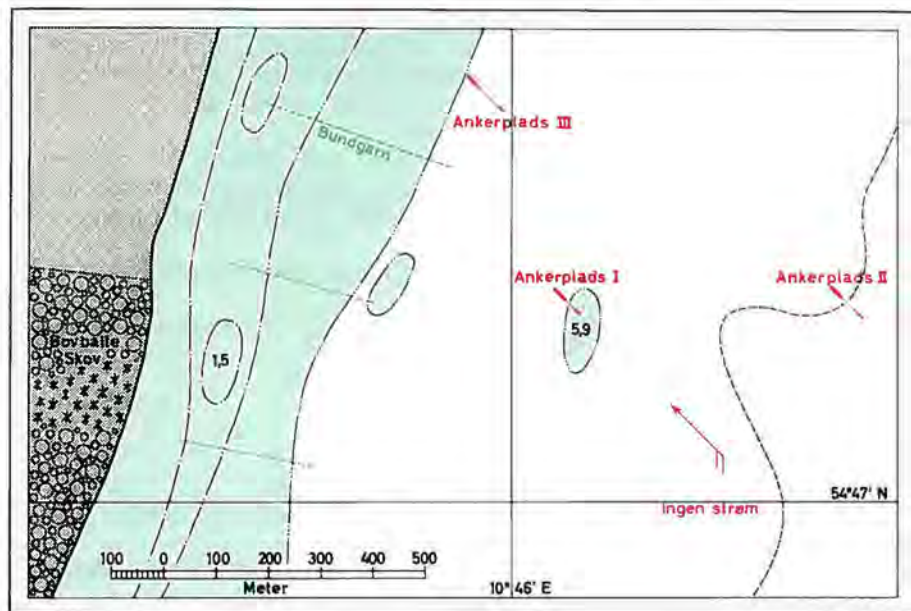


Fig. 9.

Inden der blev givet ordre til at hive hjem, kontrollerede vagtchefen ankerpladsen ved hjælp af DECCA og radar. Bundgarnspælene aftegnede sig indtil »centerspottet« på radarskærmen, d. v. s. i en afstand af ca. 300 m.

Kl. 0246, på hvilket tidspunkt vinden var frisket til SE-4, begyndte man at hive hjem (håndspil) under ledelse af vagtchefen, idet chefen var til køjs. Indhivningstiden er anslået til 8 minutter.

Maskinen blev ikke benyttet under letningen, da endog kortvarig anvendelse af skruerne efter chefens oplysning udsætter kæden for u hensigtsmæssige påvirkninger.

Fartøjets plads blev ikke kontrolleret under indhivningen, men vagtchefen mente ikke, at skibet drev. Han så i kikkert agterover, men bemærkede ikke bundgarnspælene.

Kl. 0255 var ankeret let, og der blev slået *mindste frem* på styrbords maskine. Da denne havde foretaget få omdrejninger, blokeredes skruen. Ved at lyse agterover med projektør konstaterede vagtchefen, at fartøjet var drevet ind mellem bundgarnspælene.

Ved anvendelse af bagbords maskine manøvreredes fri af bundgarnet, hvorefter chefen blev purret og orienteret om uheldet.

Det forsøgt ved hjælp af signalprojektør at afgøre, om der var nedhæng fra den styrbords skrue. Da dette ikke syntes at være tilfældet, besluttede chefen at gennemføre den beordrede sejlads alene ved anvendelse af bagbords maskine og derefter at ankre ud for Bovballe for at afvente frømandsassistance, der rekvireredes pr. signal.

Efter identifikation af det udpegede mål ankrede fartøjet ca. kl. 0400 på ca. 10 m vand ud for Bovballe (Ankerplads II).

Trods den SE-lige vind blev Bovballe af hensyn til radioforbindelse med sødefensionsafsnittet foretrukket fremfor en ankerplads i læ af Lolland.

Kl. 0600 var vinden frisket til SE-6, og fartøjet begyndte at drive, hvorfor det besluttedes at lette. Da ankeret var let, forsøgt det ved bakmanøvre på bagbords maskine at få drejet skibets stævn E-i, men under udførelse af denne manøvre blev også bagbords skrue blokeret.

Chefen lod derefter ankeret gå på 6 m vand (Ankerplads III) og afsendte signal til Sødefensionsafsnit LANGE LAND med anmodning om hurtig bugserhjælp. To fiskekuttere blev fra Bagenkop afsendt til ankerpladsen, hvortil de ankom ca. kl. 0900.

Bevogtningsfartøjet var, da det blev taget under bugsering, drevet ind i en afstand af ca. 100 m fra kysten.

Efter ankomst til Bagenkop ca. kl. 1300 foretoges en foreløbig frømandsundersøgelse af skruerne.

Skadeopgørelse:

Der er ikke konstateret skader på bevogtningsfartøjet.

Ejerne af ovennævnte kuttere har rejst krav om betaling af ialt kr. 3.100 for bugseringen.

Ejeren af bundgarnet har rejst erstatningskrav på kr. 4.640 for beskadigelse af bundgarnet.

Kommissionens vurdering:

1. *Der har ikke under letningen været ført behørig kontrol med bevogtningsfartøjets plads.*

Vagtchefen har ikke ved anvendelse af til rådighed værende navigationshjælpemidler (specielt DECCA og radar) og ved maskinmanøvre under letningen sikret sig imod, at fartøjet drev ned mod bundgarnspælene.

Selv om vagtchefen har kontrolleret ankerpladsen umiddelbart inden letning, må det på grundlag af de øvrige foreliggende oplysninger anses for sandsynligt, at der var betydelig mindre end 300 m til det i læ liggende bundgarnsstade, på det tidspunkt indhivningen påbegyndtes.

2. *Efter uheldet har der ikke været foretaget en nøjere undersøgelse af dels karakter og omfang.*

Forinden sejladsen blev fortsat, burde chefen have foretaget en nærmere undersøgelse af den styrbords skrue for at danne sig et indtryk af omfanget af eventuelt nedhæng af bundgarnsrester. Først efter en sådan undersøgelse ville chefen have været i stand til at vurdere risikoen ved at fortsætte patruljetjenesten med kun én brugbar maskine.

3. *Efter udførelsen af den beordrede patrulje burde chefen ikke have ankret på den valgte ankerplads.*

Henset til, at fartøjets manøvreevne på det pågældende tidspunkt var nedsat, samt til, at vinden — overensstemmende med den foreliggende vejrudsigt — var opfriskende fra SE (styrke ca. 4 kl. 0400), burde chefen af hensyn til fartøjets sikkerhed have undladt at ankre ud for Bovballe.

4. *For så vidt angår ansvarets placering kan følgende udtales:*

- a. *Det bør næppe bebrejdes chefen, at han ikke har instrueret vagtcheferne om at lade sig varsko ved de under patruljetjenesten hyppigt forekommende, rutinemæssige ankringer og letninger.*

Chefen har imidlertid ikke ved en nøjere undersøgelse af uheldets omfang dannet sig et indtryk af, hvilken fare fortsat patruljetjeneste ville medføre for fartøjets sikkerhed og har således heller ikke under de foreliggende omstændigheder i tilstrækkelig grad haft sin opmærksomhed rettet mod den ved ankring ud for åben kyst forbundne risiko.

- b. *Vagtchefen har udsat bevogtningsfartøjet for fare for at grundstøde ved under letning at undlade at føre fornøden kontrol med fartøjets plads og i tide træffe foranstaltninger til at hindre, at fartøjet drev ind mellem bundgarnspælene.*

Det bør ikke bebrejdes vagtchefen, at han ikke har purret chefen inden letningen, da det er almindelig praksis om bord i fartøjer i patruljetjenesten, at ankring og letning foretages af vagtchefen, når denne har opnået tilstrækkelig rutine. Den pågældende vagtchef havde forrettet tjeneste om bord i ca. 5 måneder.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har skriftligt over for skibschefen og vagtchefen påtalt de begåede fejl.

I tilslutning hertil kan det oplyses, at chefen for Søværnet i relation til kommissionens vurdering, pkt. 4. b. har udtalt, at heromhandlede letning ikke kan siges at falde ind under »rutinemæssige ankringer og letninger«, idet skibet befandt sig til ankers på en lægerval med opfriskende vind og derved i fare for at drive på land. Chefen for Søværnet finder derfor, at vagtchefen burde have purret chefen inden letningen.

C. Om sagernes formaliteter.

I Årsberetning 1960 omtaltes de hyppigst forekommende formelle fejl og unøjagtigheder i de indsendte rapporter og vedføjede påtegninger.

Om end dette års rapporter gennemgående har været mere omhyggeligt udført, har kommissionen i en del tilfælde følt sig foranlediget til at påpege lignende forhold f. eks. mangelfulde skitser, opgivelse af ukorrekte data samt manglende omhu ved førelsen af skibsjournal, maskinjournal og kursbog.



E. J. SAABYE
kommandør

formand for søværnets havarikommission

Fortegnelse over de i årsberetningerne 1960 og 1961 indeholdte havari- og skadesager.

	Årsbe- retning	Pag.
Kollisioner.		
1. Kollision mellem fregat og trawler ved Færøerne	1960	10
2. Depotskibs kollision med handelsskib i Kronløbet, Kø- benhavns havn.	1960	13
3. Motortorpedobåds kollision med egen LU-torpedo.	1960	18
4. Kollision mellem 2 motortorpedobåde i farvandet nord for Fyn.	1960	21
5. Kollision mellem 2 orlogskuttere ud for Marinestation GRØNNEDAL.	1961	5
Påsejlinger.		
1. Fregats beskadigelse af stævnen under tillægnings- manøvre i Thorshavn.	1960	25
2. Fregats beskadigelse af egen skibsside under tillægnings- manøvre på Holmen.	1960	27
3. Fregats beskadigelse af egen stævn og skibsside på tank- skib ved påsejling af dette i Lamlash bugten i Skotland.	1960	29
4. Patruljebåds (WILLEMOES-klassen) grundberøring og be- skadigelse af et i Vejle havn fortøjet motorskib.	1960	31
5. Minelæggers (VINDHUNDEN-klassen) beskadigelse af pullert i Århus havn.	1960	34
6. Fregats påsejling af Solmundefjord olieka i Skålefjord.	1960	36
7. Destroyers påsejling af dansk depotskib på Lissabon red.	1960	38
8. Patruljebåds (WILLEMOES-klassen) tab af anker ved af- gang fra Avernakke Pynt Bro.	1960	42
9. Motortorpedobåds påsejling af havnemolen i Agersø havn.	1960	44
10. Motortorpedobåds påsejling af anlægsbro på Flådestation KØBENHAVN.	1961	9
11. Bevogetningsfartøjs (NÆS-klassen) påsejling af mole i Spodsbjerg havn.	1961	11
12. Korvets påsejling af fregat, fyrinspektionsskib og Flyde- dok 4 under havnemanøvre på Holmen.	1961	
Grundstødninger eller -berøringer.		
1. Fregats beskadigelse af skrue ved berøring af grunden under afgang fra Færingehavnen.	1960	46
2. Bevogetningsfartøjs (NÆS-klassen) grundstødning i den gravede rende i Nakskov Fjord.	1960	49

	Årsbe- retning	Pag.
3. Fregats grundberøring i Svendborg Sund.	1960	52
4. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) grundstødning i den gravede rende i Nakskov Fjord.	1960	55
5. Orlogskutters grundstødning ved Færinger Nordhavn.	1960	57
6. Fregats grundstødning ved Færingehavnen.	1961	15
7. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) grundstødning ved Od-den havn.	1961	19
8. Korvets grundberøring ved den sydlige del af Middelgrund, Københavns Red.	1961	24

Andre uheld.

1. Fregats beskadigelse af anker og ankerkæde i Julianehåb havn.	1960	59
2. Beskadigelse af depotskib og kajen ved torpedostation Kongsøre.	1960	61
3. Fregats beskadigelse af skrueskærmlader foranlediget af wire i skruen under tillægningsmanøvre i Godthåb Skibshavn.	1960	67
4. Trosse i skruerne på fregat under forlægning i Aberdeen havn.	1960	69
5. Fregats beskadigelse af kajen i Tveraa.	1960	71
6. Beskadigelse af lægter i Gent havn foranlediget af korvet.	1960	73
7. Beskadigelse af lystfartøj i Næstved kanal foranlediget af korvet.	1960	75
8. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) beskadigelse af bundgarn i Langelandsbælt.	1961	29

