

Til tjenestebrug

SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSION



ÅRSBERETNING 1962

**SØVÆRNETS
HAVARIKOMMISSIONS
ÅRSBERETNING 1962**

Statens trykningskontor
Maa 01,35-25

BERETNING OM SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSIONS VIRKSOMHED I PERIODEN 1. JANUAR 1962 TIL 31. DECEMBER 1962*

A. Indledning.

Nærværende beretning omfatter de i kalenderåret 1962 behandlede og afsluttede havari- og skadesager.

For så vidt angår kommissionens opgaver, beføjelser og arbejdsform m. v. henvises til de tidligere årsberetninger, der, så længe oplag haves, vil blive udleveret til nyudnævnte søofficerer i linien.

I tilslutning til det i Årsberetning 1960 under pkt. D. *Almindelige bemærkninger vedrørende kommissionens behandling af skadesager* anførte, kan det oplyses, at chefen for Søværnet under den 7 juni 1962 på kommissionens foranledning har bestemt, at vedkommende skibschef, inden kommissionens konklusion udarbejdes, skal gøres bekendt med de afsnit i dennes rapport, der vedrører:

- (1) *Vurderingsgrundlaget.*
- (2) *Sagens formaliteter.*
- (3) *Hændelsesforløbet.*
- (4) *Sagens realiteter.*

Såfremt skibschefen har bemærkninger til ovennævnte punkter i rapporten, skal han fremsætte disse skriftligt over for kommissionen.

Ved behandling af sager, hvor en eller flere personer foruden chefen kan drages til ansvar, skal sagen for de pågældendes vedkommende behandles på tilsvarende måde, idet disse dog kun skal gøres bekendt med de uddrag af rapporten, som vedrører deres eget forhold.

*) Kommissionens sammensætning inden for beretningsperioden:

Kommandør E. J. Saabye, formand.

Kommandørkaptajn J. B. Bonnek, afløst den 15 nov 1962 af
kommandør E. V. Jørgensen.

Kommandørkaptajn K. O. Knudsen.

Kommandørkaptajn (M) R. B. Christensen, afløst den 22 dec 1962 af
kommandørkaptajn (M) A. F. Wittenburg.

Orlogskaptajn S. E. Milan Thamsborg, sekretær.

Under hensyntagen til de eventuelt indkomne bemærkninger udarbejdes kommissionens konklusion, hvorefter rapporten i sin helhed indsendes til Søværnskommandoen på sædvanlig måde.

B. Gennemgang af de i 1962 behandlede og afsluttede sager.

Beretningen omfatter 18 havari- og skadesager.

Til sammenligning med de i årsberetningerne 1960 og 1961 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
1962	1	12	3	2	18	15	3

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

I lighed med sidste år er mindre betydende skadesager, d. v. s. sager, der er af ringe økonomisk omfang, eller hvis årsag kan henføres til fejl, som ikke skønnes umiddelbart at indebære nogen lære for andre end de implicerede, kun medtaget i ovennævnte statistiske oversigt. Antallet af sådanne skadesager er for indeværende år 7.

De resterende 11 sager, der fordeler sig på

6 påsejlinger,
3 grundstødninger eller -berøringer og
2 andre uheld

gennemgås efter samme retningslinier som i de foregående årsberetninger.

Opmærksomheden henledes specielt på sagerne nr. 4 og 5 under pkt. B, afsnit b. *Påsejlinger*, hvor problemet: *Ansvarsfordelingen mellem skibschef og havnelods* er involveret. De nævnte sager vedrører forhaling af skibe under kommando *uden* henholdsvis *med* anvendelse af egen maskinkraft. I det første tilfælde er havneassistenten ved den pågældende flådestation benyttet som havnelods, medens den stedlige civile havnelods er anvendt i det sidste tilfælde.

Det kan i den forbindelse oplyses, at bestemmelser for ansvarsfordelingen ved forhalinger på en flådestation såvel med som uden anvendelse af assistance fra vedkommende flådestations havnesektion er under udarbejdelse.

Beskrivelse af hændelsesforløb og udarbejdelse af skitser er foretaget af kommissionen på grundlag af det i den enkelte sag foreliggende relevante materiale.

Der har i beretningsperioden været afholdt 32 møder i kommissionen.

Påsejlinger.

1. Fregats påsejling af bropille ved Limfjordsbroen (Vejbroen), Aalborg.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: 0; strøm: E-gående — ca. 1 knob (midtfarvands); sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 1).

Uheldet indtraf ved fregattens afgang fra Aalborg, hvor den lå fortøjet ved kajen mellem Jernbanebroen og Limfjordsbroen med stævnen E i (position I).

Chefen, der forestod skibets manøvrering, var inden manøvrrens påbegyndelse opmærksom på den ret kraftige E-gående strøm midtfarvands. Efter at have vredet fregatten fra kaj (position II), bakkedes for *SARA tilbage langsomt og midtskibs* ror til en position tæt ved Nørresundby-siden omtrent midt mellem

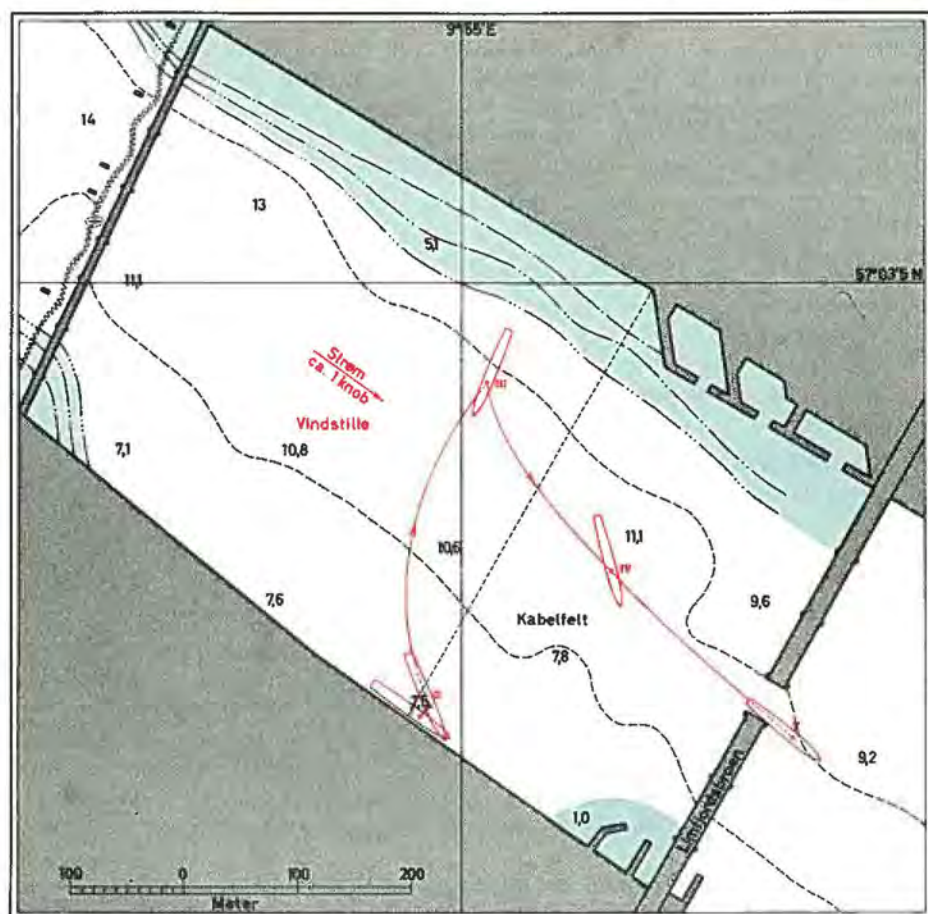


Fig. 1.

broerne (position III); skibets kurs var på dette tidspunkt SSW-lig, det vil sige nærligt parallel med broernes retning.

Lidt før ovennævnte position gangskiftedes til *SARA frem langsomt*, og roret blev lagt *bagbord helt over* med ordre til rorgængerens om at støtte på højre bropille. Limfjordsbroen var blevet åbnet med henblik på passagen, umiddelbart efter at fregatten var bakket fra kaj.

Da skibet havde kurs mod bropillen, beordredes *BETTY frem langsomt* og kort efter *tilbage halv kraft* samt roret *bagbord helt over*, alt i den hensigt at vride fregatten op til gennemsejlingskursen.

Da stævnen var ud for bropillerne, beordredes *BETTY stop* og derefter *frem langsomt*. Fregatten var på dette tidspunkt i svagt drej til bagbord, hvorfor roret blev beordret *styrbord helt over*, for at få agterenden fri ved passagen.

Trods nævnte manøvre fortsattes drejet til bagbord endnu nogen tid med det resultat, at styrbords side ud for AL-broen agter berørte træfenderen på det E-lige hjørne af den S-lige bropille i gennemsejlingsåbningen (position V).

Berøringen var lidet mærkbar og blev først erkendt af chefen på et senere tidspunkt. Da skibet viste sig at være tæt, fortsattes sejladsen i henhold til planen.

Der blev hverken benyttet havnelods ved ankomst til eller afgang fra havn. Som begrundelse for ikke at have benyttet lods ved afgang oplyser chefen, at han samme formiddag havde haft en samtale med såvel brofoged som havnefoged om blandt andet strømforholdene i Limfjorden; chefen mente derfor, at han selv kunne udføre manøvren uden uheld.

Skadeopgørelse:

Limfjordsbroen:

Ingen.

Fregatten:

Indtrykning af styrbords skibsside ud for et antal spanter, der blev lettere deformeret.

Søværnets Skibs- og Maskininspektion har oplyst, at skaden ikke vil blive udbedret henset til den nært forestående tilbagelevering til England.

Kommissionens vurdering:

1. Årsagen til uheldet må tilskrives en fejlagtigt anlagt manøvre.

Det fremgår af rapporten og afhøringen, at der bakkedes fra kaj for *SARA tilbage langsomt* og *midtskibs ror*. Det var chefens hensigt midt-farvands at stoppe, vride fregatten op på gennemsejlingskursen og derefter gå frem mod broen på denne kurs. Formentlig på grund af distraktion, fremkaldt af den tidlige brooplukning med deraf følgende trafikophobning på broen, forpassedes tidspunktet for rettidigt stop og drej til gennemsejlingskursen, hvorved skibet fortsatte længere over mod Nørresundbysiden end tilsigtet.

For at medvirke til, at brooplukningen skulle blive så kortvarig som muligt, valgte chefen, trods den i forhold til den oprindelige plan mindre

fordelagtige udgangsposition, at gå an, idet han anså det for muligt at rette fregattens kurs op undervejs mod broen. Dette viste sig imidlertid at være betydeligt vanskeligere end skønnet.

Det er kommissionens opfattelse, at skibschefen, ikke mindst i erkendelse af den ret kraftige E-gående strøm (ca. 1 knob) midtfarvands, burde have bakket fregatten nærligt strømret op mod Jernbanebroens gennemsejlingsåbning og derved have sikret sig et længere opløb på gennemsejlingskursen.

2. *Uanset chefens forholdsvis ringe erfaring, mener kommissionen, at det kan bebrejdes skibschefen, at han ikke under forberedelsen til og udførelsen af manøveren har søgt at sikre sig den størst mulige manørefrihed med deraf følgende øgede muligheder for at afpasse kurs og fart inden gennemsejling af Limfjordsbroen.*

Kommissionen mener ikke at kunne se bort fra, at den tidlige brooplukning med deraf følgende trafikophobning kan have influeret i uheldig retning på chefens valg af manøvrer.

Ihvorvel chefen ved samtale med personer, der er kendt med besejlingen af Limfjorden, havde skaffet sig et vist kendskab til strømforholdene, ville kommissionen dog have fundet det naturligt, om havnelods havde været benyttet.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen har henstillet til Søværnskommandoens overvejelse, hvorvidt det med anledning i den foreliggende og andre lignende sager burde bekendtgøres for vedkommende personel, at det må anses for tilrådeligt under passage af broer i strømfarvand at benytte den stedlige havnelods.

Sagens afgørelse:

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

2. Minelæggeres påsejling af vestre molehoved i Kronløb, Københavns havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf kort tid efter solnedgang. Vind: 0; strøm: 0; sigtbarhed: tåge (synsvidde 200—300 m, i påsejlingsøjeblikket dog under 50 m).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 2).

(Den stiplede linie gengiver skibschefens opfattelse af sejladsen).

Efter øvelser i Sundet lettede minelæggeren kl. 1439 fra ankerpladsen: 000 Flakfort 3,4 sm for at afgå til Holmen.

Chefen forestod skibets navigering assisteret af vagtchefen, medens navigationsofficeren ledede tjenesten i plottet og betjente radaren.

Der blev posteret udkig på bakken og beordret lukningstilstand Y. Endvidere blev skibslysene tændt, ligesom tågesignaler blev afgivet.

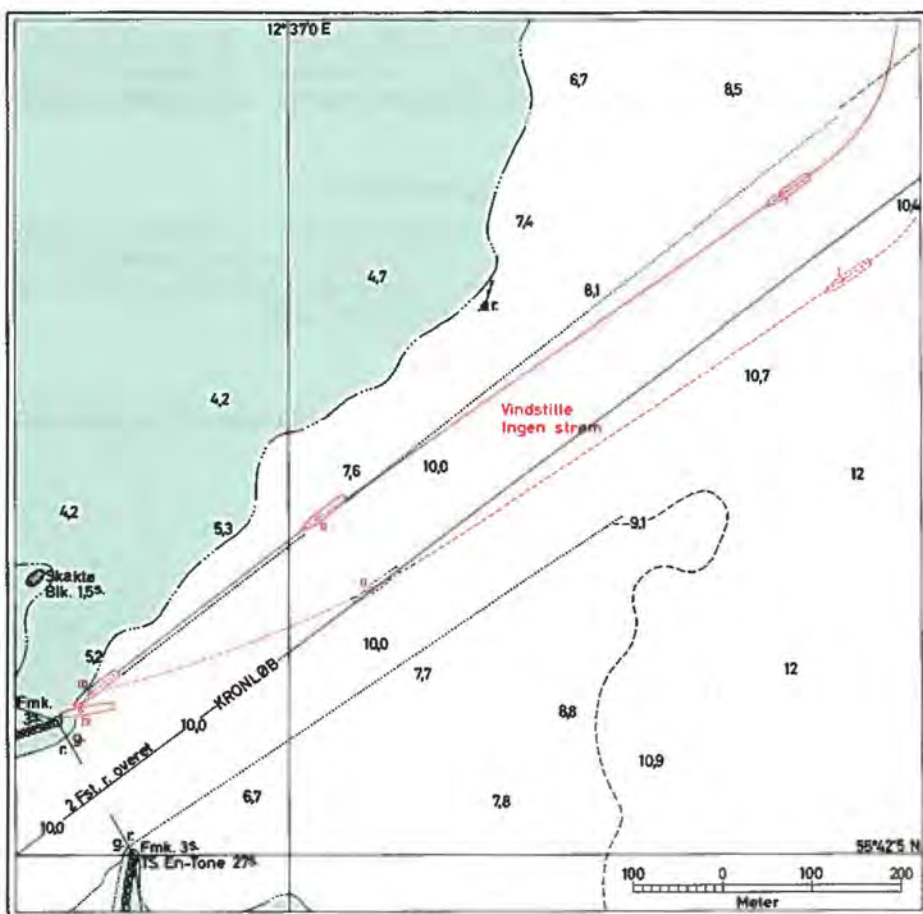


Fig. 2.

Under sejladsen baserede chefen sine dispositioner på radaroplysninger fra plottet samt iagttagelser fra broen. Radar-PPI'en på broen var tilsluttet, men blev ikke benyttet, da radaren i plottet ifølge det oplyste er lettere at aflæse og mere nøjagtig. I O-rummet blev ført et relativt plot på tavle med påtrykt spind.

Ekkoloddet var i gang, men blev ikke anvendt ved navigeringen.

DECCA'en blev ikke benyttet henset til tidspunktet (nateffekt) og til betjeningspersonellet (konstabelelever) manglende rutine.

Der er ikke konstateret fejlvisning ved den anvendte gyro.

Kursen blev indledningsvis sat til 235, N om pkt. 21 i rute 32 (NE for Middegrundsfort). Farten var ca. 6 knob svarende til *alle maskiner frem 1/3 kraft* (330 omdrejninger). En del modgående skibe, der registreredes ved deres lågesignaler eller radarekkoer, tvang minelæggeren til at foretage nogle kurs- og fartændringer under sejladsen mod havnen; farten var dog ingensinde større end 6 knob.

Efter drej til styrbord fra kurs 190 befandt skibet sig ifølge skibschefens oplysninger ca. kl. 1553 atter på kurs 235 med sydskeel i ledelyrlinien gennem Kronløb og i en afstand af ca. 1000 m fra havnemolerne (position I); denne kurs viste på radaren midt mellem disse.

Sigbarheden var varierende, dog mest aftagende.

Ca. kl. 1557, da minelæggeren befandt sig omtrent 600 m fra havnemolerne, varskoede navigationsofficeren til broen: *Kurs 235 er midt i hullet. Farten var kort forinden blevet reduceret til ca. 4 knob svarende til BETTY frem 1/3 kraft og SARA stop. Da der ikke kunne iagttages udgående radarmål, blev kl. 1558 beordret SARA frem 1/3 kraft for at give bedre styring. Umiddelbart herefter varskoedes fra O-rummet: Vi trækker N-over, kommer tæt på styrbords molehoved, 232 er kursen midt i hullet. Chefen, der indtil dette tidspunkt ikke havde konstateret forsatning på grund af strøm, efterkom anvisningen fra O-rummet og beordrede bagbord til 232 (position II).*

Udkiggen på bakken varskoede kort efter skib ret for, der få sekunder efter blev rettet til *fyr ret for*.

Chefen observerede selv omtrent samtidig det vestre molehoveds grønne fyr i en afstand af ca. 20—25 m fra stævnen og beordrede kl. 1601 *alle maskiner tilbage fuld kraft* (position III). Ca. 10—15 sek. senere påsejlede minelæggeren molehovedet med bagbords bov (position IV). Farten i påsejlingsøjeblikket skønnedes til 2 knob; roret lå bagbord 5—10°; sigbarheden antages at have været 30—50 m. Påsejlingskursen er ikke blevet aflæst og noteret.

Efter påsejlingen blev minelæggeren vredet rundt til NE-lig kurs, og chefen overvejede at ankre på Stubben for at afvente sigtbedring. Da det kort efter blev meddelt, at en værnepligtig var tilskadekommet ved fald fra en lejder i påsejlingsøjeblikket og klagede over smerter i ryg og hoved, besluttede chefen at fortsætte mod Holmen for hurtigt at få den pågældende under lægebehandling. Efter passage af havnemolerne blev minelæggeren på grund af stærk trafik i Yderhavnen tvunget over mod Langelinie kajen, hvorfor man valgte at fortøje her med assistance af to bugserbåde, der var bestilt til at bistå minelæggeren ved ankomst til Holmen.

Supplerende oplysninger:

Det er ved henvendelse til nedennævnte fyrstationer oplyst, at strømmens sætning og fart den pågældende dag har været som følger:

	Kl. 1200: SW — 0,3 knob
<i>Drogden fyr:</i>	Kl. 1600: 0
	Kl. 2000: NE — 0,1 knob
<i>Lappegrund</i>	Kl. 1200: NNW — 0,1 knob
<i>fyrskib:</i>	Kl. 1600: NNW — 0,2 knob
	Kl. 2000: NNW — 0,1 knob
<i>Nordre Røse</i>	Kl. 1200: S — 0,1 knob
<i>fyr:</i>	Kl. 1600: 0
	Kl. 2000: 0

På grundlag af foranstående oplysninger har Københavns Lodseri udtalt, at der omkring tidspunktet for påsejlingen kun kan have været ubetydelig strøm (formentlig mindre end 0,2 knob) ud for indsejlingen til Københavns havn.

Skadeopgørelse:

Personskader:

En værnepligtig pådrog sig slag over ryggen og i hovedet ved fald fra lejder. Intet varigt mén.

Materielskader:

Minelæggeren:

Indtrykning af bagbords stævnplade over en strækning på ca. 2,0 m fra ca. 0,3 m til ca. 2,0 m over vandlinien.

Molehovedet:

Stensætningen på molehovedets N-side over en strækning på 5 m i bredden og 2,4 m i højden styrtet i vandet.

Granitafdækningen på molehovedet trykket løs over en strækning på ca. 18 m.

Ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion andrager reparationsudgifterne for minelæggeren skønsmæssigt kr. 50.000.

De med udbedring af skaderne på molehovedet forbundne udgifter andrager i henhold til besigtigelsesforretning skønsmæssigt kr. 50.000.

Kommissionens vurdering:

1. *Chefens overvejelser om betimeligheden af at afvente sigtbedring fremfor at følge den oprindelige plan.*

Adspurgt har chefen oplyst, at han under sejladsen mod Københavns havn overvejede at ankre og afvente sigtbedring fremfor at fortsætte mod Holmen, som oprindeligt planlagt.

Ønsket om hurtigst muligt at opøve vedkommende personel i navigering og besejling under vanskelige forhold havde imidlertid været afgørende for den trufne beslutning, idet chefen i den forbindelse henviste til, at minelæggeren var designet til kort tid efter at indtage minelast i en nærliggende havn med det deraf følgende øgede sikkerhedskrav til navigering og sejlads.

Også ønsket om at påføre mindst mulig forstyrrelse i den igangværende konstabeluddannelse var inddraget i chefens overvejelser.

Kommissionen skal hverken udtale sig for eller imod den trufne afgørelse, men skal indskrænke sig til at fremføre, at der formentlig næppe ville være grundlag for at rette bebrejdelser mod chefen, såfremt denne alle forhold taget i betragtning havde valgt at opsætte sejladsen og afvente sigtbedring.

2. *Minelæggerens navigering har ladet noget tilbage at ønske med hensyn til forberedelse og udførelse.*

- a. *Det i Den Danske Havnelods omtalte retningsradiofyrr i ledelyrlinien i Kronløb har ikke været benyttet.*

Det er under afhøringen oplyst, at hverken chefen, vagtchefen eller navigationsofficeren har været kendt med tilstedeværelsen eller anvendelsen af det i Den Danske Havnelods, pag. 214, omtalte og i Fyrlisten nærmere beskrevne retningsradiofyrr, hvorfor dette beklageligvis ikke har været benyttet under indsejlingen i Kronløb. Det må anses for overvejende sandsynligt, at hensigtsmæssig anvendelse af det pågældende fyrr, der er særdeles nøjagtigt og simpelt at betjene, ville have forebygget uheldet.

Det er oplyst, at lodserne ved Københavns havn normalt benytter retningsfyret ved hesejling af Kronløb i tåge.

- b. *Den under sejladsen mod Københavns havn foretagne pladsbestemmelse ved radar har ikke været tilstrækkelig nøjagtig og er ikke blevet kontrolleret ved anvendelse af andre navigationshjælpemidler.*

Det fremgår af rapporten og afhøringen, at minelæggeren, efter at have foretaget nogle kurs- og fartændringer foranlediget af tilstedeværelsen af andre skibe, kl. 1553 drejede til kurs 235 med sydskeel i ledelyrlinien gennem Kronløb (retning 233).

Pladsbestemmelsen i drejepunktet blev foretaget af navigationsofficeren ved radarpejling til midt mellem molerne og radarafstand til det østre molehoved. Der har efter det oplyste ikke været taget hensyn til usikkerhed i pejlingen, dels hidrørende fra apparaturet, dels fra det mindre veldefinerede pejlingsobjekt, ligesom der ikke har været foretaget nogen form for kontrol af denne plads.

Pladsbestemmelsen under den videre sejlads mod Kronløb har været baseret på radarpejling og radarafstand til de nævnte punkter, ligeledes uden anvendelse af kontrol.

Henset til de foreliggende oplysninger fra fyrstationer om strømforholdene i Sundet den pågældende dag, har der ikke været nævneværdig strøm ud for havnen, i hvert tilfælde ikke en strøm, der kunne fremkalde den i chefens rapport angivne forsætning.

Alt taget i betragtning mener kommissionen, at årsagen til uheldet må tilskrives en fejlagtig udgangsposition (kl. 1553), hvilket igen har bevirket, at skibet blev lagt på en fejlagtig kurs. Dette blev meget sent erkendt, og den beordrede kursændring var utilstrækkelig.

Kommissionen har bemærket, at chefen — efter det oplyste på grund af den på broen værende radar-PPI's ringere nøjagtighed — har baseret sin sejlads på radarobservationer fra O-rummet og derved indirekte

accepteret en tidsforsinkelse ved meldingernes transmission til broen samt afskåret sig fra en nøjere personlig føling med radarbilledets udvikling.

Kommissionen kan iøvrigt ikke helt frigøre sig fra den opfattelse, at betjeningen af O-rummets radar og fortolkningen af radarbilledet har ladet noget tilbage at ønske med hensyn til kvalitet og hurtighed.

DECCA-navigatoren har ikke været benyttet under besejlingen, da navigationsofficeren skønnede, at visningen måtte være upålidelig på grund af tidspunktet (nateffekt). Kommissionen mener dog, at DECCA'en med fordel kunne have været anvendt som kontrol på den foretagne pladsbestemmelse ved radar, ligesom specielt DECCA-stedlinien: rød 21, der leder midt gennem Kronløbet, havde været velegnet som supplement til radarpejlingerne under indsejlingen til havnen. DECCA-stedlinien: rød 21 benyttes også af lodserne.

- c. *Kursen under indsejling til Københavns havn har ikke været kontrolleret.*

Det må anses for uheldigt, at hovedkursen (235) under besejling af Kronløb ikke har været kontrolleret af en af de i navigeringen deltagende søofficerer, samt at påsejlskursen ikke er blevet aflæst og noteret.

Afhøring af rorgængerer er ikke foretaget, da denne kort efter uheldet blev hjemsendt. Omend den ringe fart (ca. 4 knob) sandsynligvis har givet anledning til nogen giring, må det dog antages, at kursen har været holdt korrekt, dels henset til at den faste rorgænger efter det oplyste var dygtig, samvittighedsfuld og ansvarsbevidst, dels til at større udsving fra hovedkursen formentlig ville have været registreret på radaren.

3. *Chefen har ikke draget fuld nytte af de tjenstgørende søofficerer.*

Minelæggeren havde med den ombordværende besætning tidligere kun foretaget få dagsejladser, og omhandlede var den første i tåge, hvorfor organisationen af blindsejladsnavigeringen og tjenesten i O-rummet ikke var fuldt udbygget og gennemprøvet.

Henset hertil i almindelighed samt til farvandets karakter og den intense trafik i særdeleshed ville kommissionen have fundet det naturligt, om skibets næstkommanderende eller signalofficer, der ikke blev inddraget i navigeringen, havde assisteret chefen blandt andet med betjening af broens radar-PPI, DECCA m. v.

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

- a. *Skibschefen har ikke gennemført en efter omstændighederne hensigtsmæssig navigering.*

Det er herved taget i betragtning, at chefen har rådet over de for en sikker navigering nødvendige personelle og materielle ressourcer, men ikke har draget fuld nytte af disse.

Det skal bemærkes, at chefen kun havde kort tids erfaring som skibschef for en større enhed.

Kommissionen finder iøvrigt anledning til at påpege, at den bistand, der er ydet chefen af de assisterende søofficerer, har ladet noget tilbage at ønske med hensyn til kvalitet og initiativ.

- b. *Det er beklageligt, at navigationsofficeren ikke har været kendt med tilstedeværelsen af retningsradiofyret i ledelysningen i Kronløb.*

Ihvorvel den omhandlede sejlads burde kunne gennemføres uden anvendelse af det nævnte fyr, må det anses for uheldigt, at vedkommende personel ikke har været opmærksom på fyrets tilstedeværelse. Dette må i særlig grad bebrejdes navigationsofficeren, der under sejladsens forberedelse, ikke mindst henset til vejrforholdene, nøje burde have sat sig ind i Den Danske Havnelods' vejledning for besejling af Københavns havn.

Omend navigationsofficeren henset til hans lave tjenestealder kun har ringe rutine i sit speciale, finder kommissionen, at hans betjening af radaren og fortolkning af radarbilledet har ladet noget tilbage at ønske.

Navigationsofficeren burde have draget omsorg for, at det i O-rummet førte relative plot ikke blev udvisket, før man havde sikret sig en gengivelse.

- c. *Vagtchefen har ikke kontrolleret kursen under besejlingen af Københavns havn og har ikke ladet påsejlingskursen aflæse og notere.*

Det er vagtchefens pligt hyppigt at kontrollere kursen, hvilket efter det oplyste ikke har fundet sted i det foreliggende tilfælde.

Endvidere burde vagtchefen af egen tilskyndelse have bidraget til sagens oplysning ved at aflæse og notere kursen i påsejlingsøjeblikket.

Det må iøvrigt også bebrejdes vagtchefen, at han under forberedelsen til sejladsen ikke nøje har sat sig ind i de relevante besejlingsforskrifter og derved skaffet sig kendskab til det omtalte radiofyr.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Behandlingen af nærværende sag har bibragt kommissionen den opfattelse, at søofficerer i almindelighed ikke synes at være kendt med tilstedeværelsen og brugen af det omtalte retningsradiofyr. Man har derfor henstillet til Søværnskommandoens overvejelse at foranledige, at Søværnets operative Kommando udsteder en ordre til Søværnets enheder om at indøve brugen af retningsfyret i klart vejr med henblik på dets anvendelse ved besejling af Kronløb i tåge.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikendt skibschefen en *irettesættelse* for følgende forseelse:

Som chef for minelæggeren X, der skulle anløbe Københavns havn i tæt tåge, undladt i fornødent omfang at gøre sig bekendt med de farvandsbeskrivelser og sejlplanvisninger, der var gældende og undladt at benytte retningsradiofyr og DECCA, og iøvrigt at bestemme sin plads med fornøden sikkerhed, hvilket havde til følge, at han kl. ca. 1600 påsejlede vestre molehoved i Kronløbet.

Chefen for Søværnet har skriftligt over for navigationsofficeren og vagtchefen påtalt de af dem begåede fejl og forsømmelser.

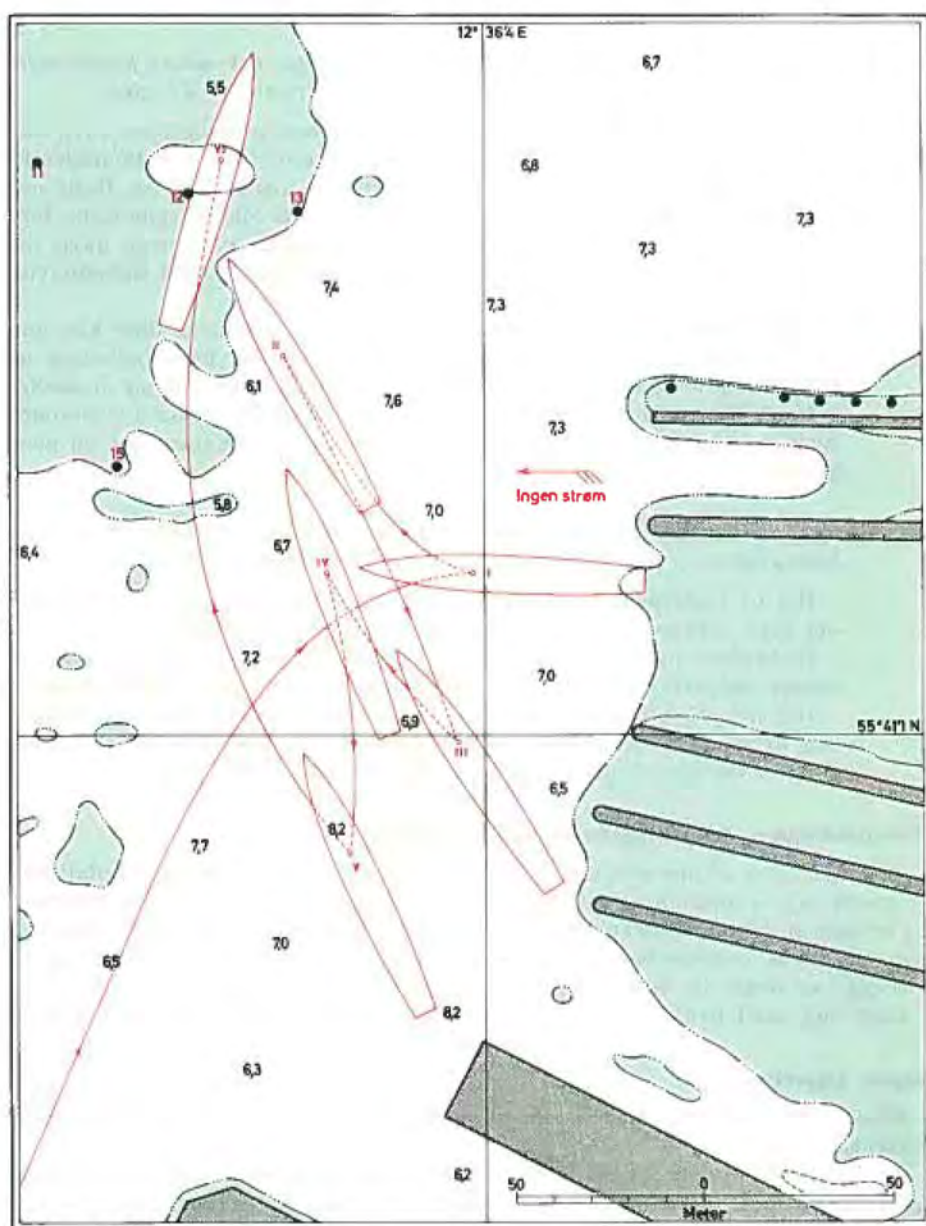


Fig. 3.

3. Korvets påsejling af duc d'Albe i Flådens Leje ud for Bradbænken.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: E-6; strøm: 0; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 3).

Korvetten afgik kl. 1635 fra Dokøen, hvor den lå fortpøjet med stævnen S i.

Det var chefens hensigt at bakke langs med Dokøens W-side og derefter svaje korvetten til en N-lig kurs ud for ubådsbroen. På grund af den kraftige E-lige vind, der først gjorde sig fuldt ud gældende, da korvetten kom fri af Dokøen og flydedokkene, blev skibet ved de frem- og tilbagegående bevægelser under svajningen forsat W-over (position I-IV), således at det befandt sig umiddelbart S for duc d'Albe'ne P 12 og P 13 (position V), inden det var drejet så meget, at kursen kunne sættes mod Nyt Løb.

I den indledende fase af svajmanøvren (frem- og tilbagegående bevægelser) anvendtes maskinmanøvrer indtil *halv kraft*, medens fuld-kraft-manøvrer kun anvendtes kortvarigt i den afsluttende del af svajningen.

Under sejladsen mod Nyt Løb mellem de nævnte duc d'Albe'r blev korvetten yderligere forsat W-over med det resultat, at bagbords skibsside skurede mod P 12 (position VI). Forsøg på at få fendere til at bære var resultatløse, blandt andet henset til, at duc d'Albe'n er forsynet med en svær jernkæde i en højde af ca. $\frac{1}{2}$ m over vandoverfladen.

Chefen overvejede brug af anker i forbindelse med svajningen og havde med henblik herpå ladet styrbords anker klargøre. Indtil et relativt fremskredet tidspunkt anså han det imidlertid for muligt at gennemføre manøvren alene ved anvendelse af maskin- og rormanøvrer. På grund af de mange manøvrer nåede chefen imidlertid ikke at bruge ankeret.

Skadeopgørelse:

Korvetten:

Indtrykning af et antal plader og spanter i bagbords side over vandlinien.

Duc d'Albe'n:

Ingen.

Skaden på korvetten vil ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion blive udbedret i forbindelse med rutinemæssigt eftersyn.

Kommissionens vurdering:

1. Uheldet skyldes fejlskøn.

Ved afgangsmanøvrers tilrettelæggelse og udførelse har chefen fejlvurderet vindens indflydelse (E-6) og muligheden for at dreje skibets stævn op i vinden alene ved anvendelse af maskin- og rormanøvrer. Chefen har ikke anvendt tilstrækkeligt kraftige maskinmanøvrer i den indledende fase, ligesom han ikke har benyttet det klargjorte anker til at forøge drejningsmomentet til styrbord. Kommissionen ville iøvrigt have fundet det naturligt, om skibschefen havde

benyttet den større manøvreplads ud for Bradbænken fremfor at anvende bassinet ud for ubådsbroen.

Det bemærkes, at chefen overvejede at benytte bugserhjælp, men afstod herfra, da han skønnede det muligt at udføre manøvren ved egen kraft.

2. Uheldet må anses for hændeligt.

Det er ved denne vurdering taget i betragtning, at det var første gang, chefen som skibschef udførte en havnemanøvre med en korvet af TRITON-klassen.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

4. Fregats påsejling af flydedok IV i Flådens Leje.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NW—4-5 (snebyger med kastevinde); strøm: svagt S-gående; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 4).

Uheldet indtraf ca. kl. 1545 under forhaling med bugserassistance fra Flådestation KØBENHAVN.

Fregatten, der lå fortøjet på siden af en anden fregat ved Mastekranen, var under kommando, og såvel skibschefen som næstkommanderende og vagtchefen var til stede på broen under forhalingen, der ledes af havneassistenten ved flådestationen. Fregattens egen maskine blev ikke benyttet.

Under forhalingen benyttedes bugserbåden FREMAD II ved fregattens stævn og Det Forenede Bugserelskabs BRAGE ved agterenden.

Den med hensyn til maskinkraft svageste båd anvendtes i stævnen. På skibschefens forespørgsel om grunden hertil oplyste havneassistenten, at føreren af FREMAD II havde størst erfaring i opretning af skibet under inddokning.

Forhalingen udførtes ved, at BRAGE halede fregatten agterover mod flydedokken, medens FREMAD II holdt stævnen på plads. Ca. 30 m fra dokkens

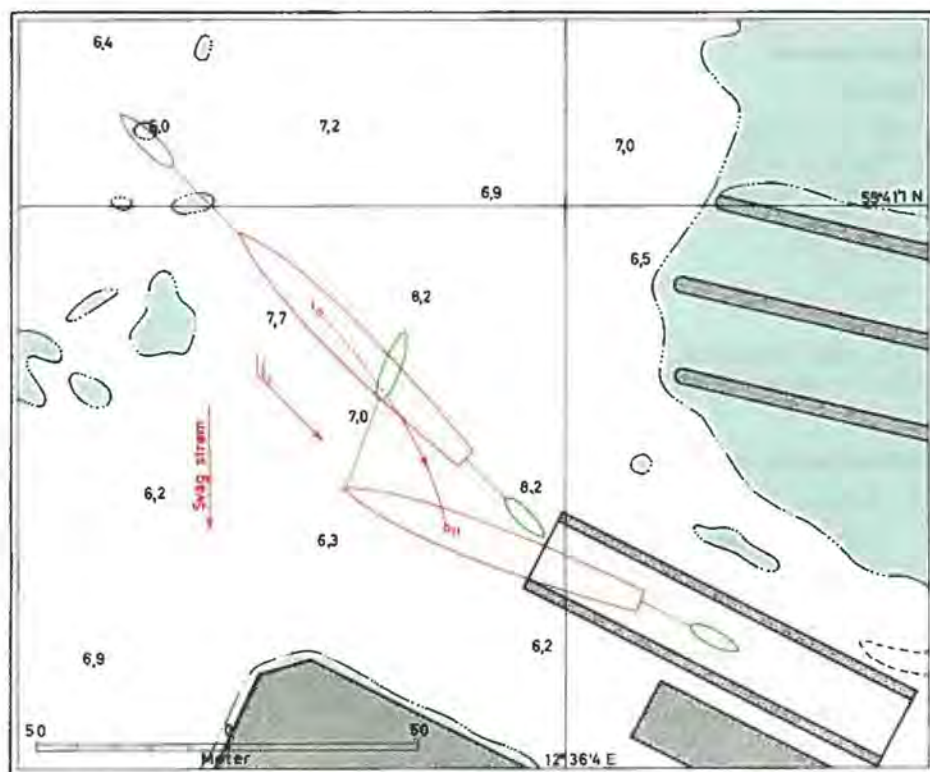


Fig. 4.

NW-lige hjørne (position I) stoppede havneassistenten skibets bevægelse agterover ved at beordre FREMAD II til at hale op i vinden (NW) samtidig med, at værftsformanden agter varskoedes om at have en trosse klar fra fregattens agterdæk til at føres over til dokkens NW-lige hjørne på det tidligst mulige tidspunkt.

Forhalingen fortsattes derefter SE-over indtil en position, hvor fregattens agterende var ca. 20 m inde i dokken og parallel med denne.

Trossen, der på dette tidspunkt var ført ind til dokkens NW-hjørne, blev flyttet et stykke ind for at fastholde agterenden i dokkens midte.

BRAGE halede nu langsomt E-over, medens FREMAD II på nærlig N-lig kurs søgte at holde fregattens stævn op i vinden.

Inddokningen forløb planmæssigt, indtil en kraftig byge fra N med forøget vindstyrke tvang fregattens forende ned mod dokkens S-lige begrænsning trods anvendelsen af fuld maskinkraft i FREMAD II (position II).

Fregatten ramte under langsom sakning flydedokkens SW-lige hjørne, der endnu ikke var færdigrepareret efter et tidligere uheld. Tilstedeværelsen af 3 sektorformede beslag, der skulle tjene som støtte for den endnu ikke påsatte, lodrette træbeklædning i dokkens hjørne, medførte, at enkelte plader i fregattens bagbords side blev trykket ind, ligesom skader opstod på slæberbom og køjer m. v. trods ihærdige forsøg på affendring.

Efter bygen kunne inddokningen fuldføres på normal måde.

Skadeopgørelse:

Fregatten.

Mindre indtrykning (ca. 25 mm) af bagbords side over 20 spanter.

Bagbords slæberbom højet.

3 køjer og vandtæt skod beskadiget.

Flydedok IV.

Ingen.

De med reparation af fregatten forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt ca. kr. 3.000.

Kommissionens vurdering:

1. Årsagen til påsejlingen må formentlig tilskrives vindens indvirkning.

Det fremgår af havneassistentens rapport, at en pludselig opkommende byge med forøget vindstyrke (op til 7) førte fregattens stævn, der indtil da var korrekt placeret for inddokning, over mod dokkens S-ende, hvorved påsejlingen indtraf.

Kommissionen har bemærket, at chefen for fregatten bedømte vindstyrken til højst 5, og at han iøvrigt er af den opfattelse, at bugserbåden FREMAD II ikke tilstrækkeligt hurtigt fik ordre til at hale fregattens stævn op i vinden, ligesom der medgik for lang tid til etablering af trosseforbindelse mellem dokken og fregattens agterdæk.

2. *All taget i betragtning mener kommissionen ikke, at der er grundlag for at rette bebrejdelser mod skibschefen for ikke at have grebet ind i manøveren ud over det i dennes rapport anførte.*

Det falder uden for kommissionens område at tage stilling til placering af eventuelt ansvar hos havneassistenten.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale over for skibschefen.

5. Minelæggers beskadigelse af kaj i Flådehavn FREDERIKSHAVN.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: W—5-6 med byger; strøm: 0; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 5).

Minelæggeren lå fortøjet i Frederikshavn Trafikhavn på siden af en nybygning og skulle herfra forhale til pier II i flådehavnen.

Henset til, at vinden var nærlig tværs, skønnede skibschefen, at minelæggeren ikke ved egen kraft kunne komme fri af nybygningen, hvorfor lodseriet blev anmodet om lods- og bugserassistance.

Under forhalingen var skibschefen, den fungerende næstkommanderende og lodsens på broen.

Fra det tidspunkt, hvor svajningen i Vestre Inderhavn var afsluttet, og indtil minelæggeren ankom til Mellembassinet i flådehavnen, forestod chefen under lodsens vejledning skibets manøvrering og sejlads. Selve tillægningsmanøvreren i flådehavnen, herunder ordregivningen til ror, maskine og slæbebåd, blev udført af lodsens.

Efter at minelæggeren med fuldt styrbords ror var bragt til at stoppe i Mellembassinet med kurs parallel med pier II i en afstand af ca. 25 m fra denne (position I), begyndte skibets stævn på grund af vindens pres på bagbords bov at falde bort fra kajen. For at modvirke denne bevægelse blev en slæbebåd af lodsens beordret til at presse stævnen mod kajen. Chefen henstillede på dette tidspunkt til lodsens, at han ikke lod slæbebåden presse for kraftigt.

Efter at stævnen som følge af slæbebådens tryk var begyndt at dreje over mod kajen, kom en kraftig byge med vindstød indtil 7 fra en NW-lig retning med det

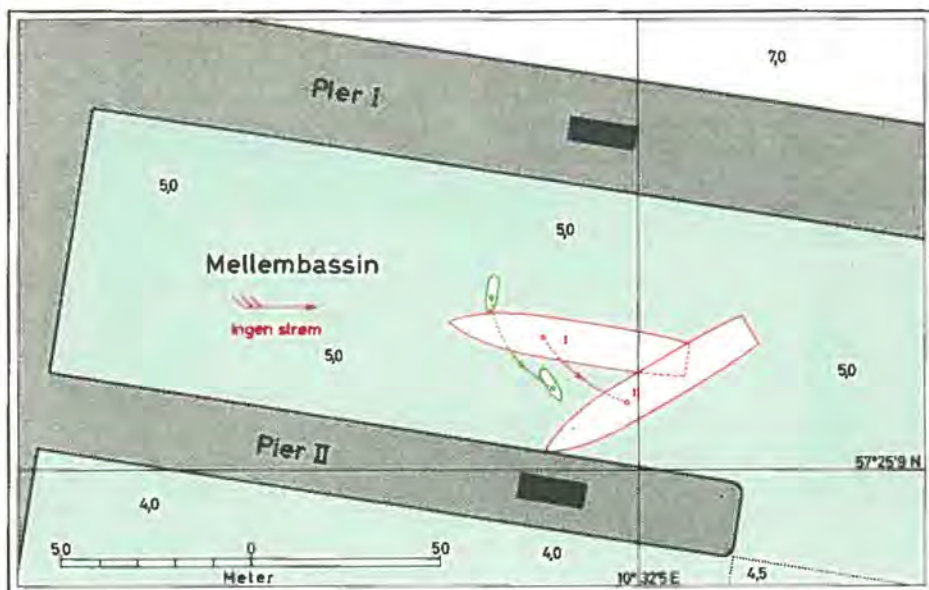


Fig. 5.

resultat, at stævnen hurtigt faldt af og tørnede mod kajen under en vinkel på ca. 40° (position II).

Det fremgår af manøvreblandene, at styrbords maskine i det sidste minut inden påsejlingen gik *tilbage 1/4 kraft*, medens bagbords maskine var stoppet. I påsejlingsøjeblikket lå skibet stoppet, men i svaj bagbord over.

Chefen overvejede brug af anker, men undlod at opfordre lodsens til at benytte det, da man ikke fra broen kunne overskue, om det ville falde klar af slæbebåden.

Det er under afhøringen oplyst, at det først i sidste øjeblik stod chefen klart, at den tilsigtede manøvre formentlig ikke ville lykkes uden at tilføje skib eller kaj skade, men tidspunktet for virkningsfuld indgriben var da forpasset.

Skadeopgørelse:

Minelæggeren:

Ingen.

Kajen:

Kajhammeren beskadiget over ca. 3 m.

Ifølge oplysning fra Kattegats Marinedistrikt andrager reparationsudgifterne ved kajens udbedring ca. kr. 4.000.

Kommissionens vurdering:

1. Årsagen til uheldet må formentlig tilskrives vindens indvirkning.

Det fremgår af rapporten, at en pludseligt opkommende byge med vindspring og forøget vindstyrke (op til 7) førte minelæggerens stævn hurtigere over mod kajen end forudset, hvorved påsejlingen indtraf.

Det er imidlertid kommissionens opfattelse, at uheldet kunne have været undgået, hvis slæbebåden havde haft mulighed for at modvirke det af vinden fremkaldte drej, f. eks. ved træk i en i tide etableret trosseforbindelse. Det er derimod ikke opfattelsen, at brug af anker i den foreliggende situation ville have været hensigtsmæssig.

Det er af chefen udtalt, at lods- og slæbebådsassistance ikke ville være blevet benyttet, såfremt forholdene i Trafikhavnen ikke havde nødvendiggjort sådan assistance.

2. Det er kommissionens opfattelse, at brug af lods- og slæbebådsassistance i det foreliggende tilfælde har kompliceret en manøvre, som skibschefen uden sådan assistance formentlig selv ville have kunnet udføre uden uheld.

Under de givne omstændigheder mener kommissionen ikke, at der kan rettes bebrejdelser mod skibschefen for ikke at have grebet ind i manøvrerne udover det i rapporten anførte.

Føranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Behandlingen af nærværende sag samt en tidligere sag om påsejling af en kaj i samme havn har henledt kommissionens opmærksomhed på det påfaldende i.

at kajanlægget i Flådehavn FREDERIKSHAVN i de nævnte tilfælde er blevet beskadiget i en ikke ubetydelig grad, uden at der samtidig er tilføjet de respektive skibe nogen nævneværdig skade.

Kommissionen har intet kendskab til det pågældende anlægs konstruktion og styrke, men har fundet anledning til at henlede Søværnskommandoens opmærksomhed på betimeligheden af etablering af en særlig *fendertjeneste* i flådehavnene, således at forstå, at trossehold, der beordres til at assistere ved skibes ankomst og afgang i flådehavne og andre havne, hvor sådan assistance normalt ydes af Søværnet, udstyres med hensigtsmæssigt fendermateriel, der holdes i beredskab på kajen for hurtigt at kunne bringes i anvendelse efter anvisning fra vedkommende skib. Det er et almindeligt kendt forhold, at fenderne hurtigt og mere effektivt bringes til at »bære«, når de føres af personel på kajen.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

6. Fregats påsejling af kaj i Holbæk Trafikhavn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: StW—3-4; strøm 0; sigtbarhed: god; vandstand: ca. 35 cm under daglig vande.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 6).

Uheldet indtraf ca. kl. 1635, da fregatten skulle lægge til kaj i Holbæk Trafikhavn.

Skibschefen forestod fregattens manøvrering under havnemanøvren assisteret af begge navigationsofficerer.

Efter at have passeret Bognæs SW lystønde stod fregatten med 6 knobs fart svarende til *alle maskiner frem langsomt* ind i fyrlinien, der fører gennem den gravede rende til Holbæk. Kort forinden skibet gik op i fyrlinien til Trafikhavnen, beordredes *alle maskiner frem klar* (4 knob) (position I). Nærlig tværs af den sidste røde stage i den gravede rende inden Trafikhavnen beor-

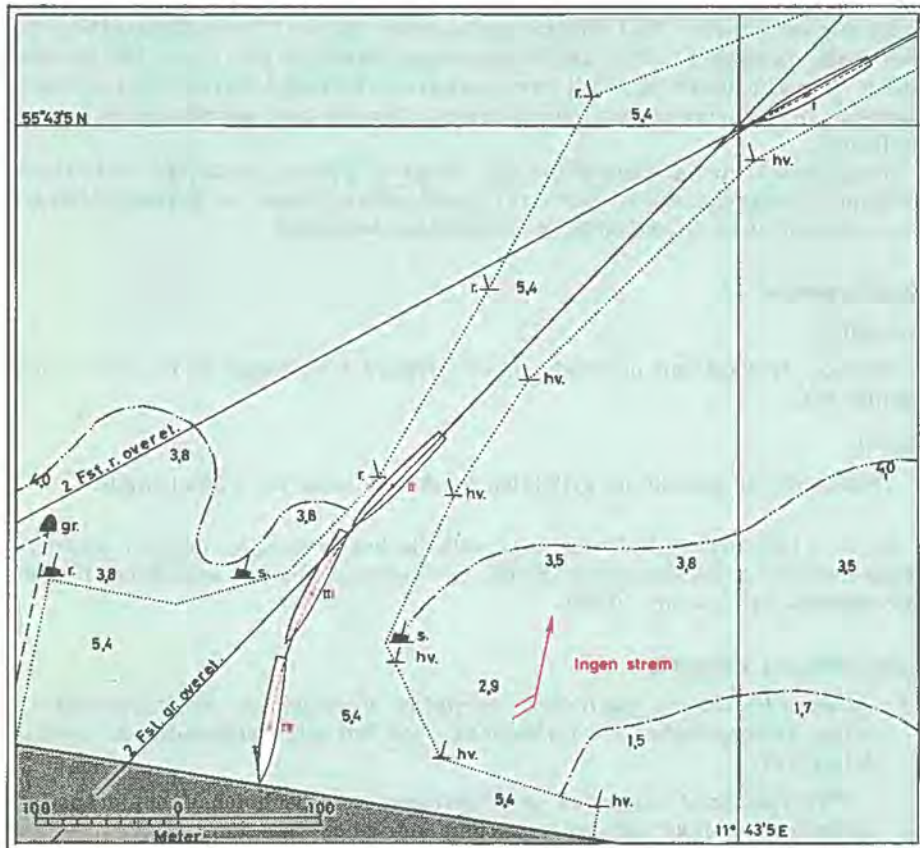


Fig. 6.

dredes *alle maskiner stop og bagbord helt over*. På dette tidspunkt var afstanden til kajen ca. 200 m og farten skønsmæssigt 4 knob (position II).

Da fregatten var nærlig tværs af varpetønderne i Trafikhavnen, beordredes *BETTY tilbage klar* og umiddelbart efter *BETTY tilbage fuld kraft*. Afstanden til kajen var da ca. 100 m (position III).

Skibschefen skønnede på dette tidspunkt, at fregatten ikke kunne stoppes før kajen ved denne manøvre, hvorfor der beordredes *alle maskiner tilbage fuld kraft* og omgående derefter *alle maskiner tilbage 2 × fuld kraft* samt *lad falde ankrene*.

Styrbords anker faldt ca. 20 m fra kajen og nåede næppe at medvirke til at stoppe fregattens fart fremover. Man nåede ikke at lade bagbords anker falde.

Kort efter tørnede fregatten næsten vinkelret mod kajen med en anslået fart af 1—2 knob (position IV).

Som medvirkende årsag til uheldet har chefen angivet indvirkningen af den i forhold til skibets dybgående (4,8 m) læge vanddybde (ca. 5,1 m den pågældende dag).

Det er tillige oplyst, at der under havnemanøvren flere gange forekom fejl og misforståelser ved ordretransmissionen fra bro til styrehus og ved betjeningen af maskintelegraf, hvilket af chefen tilskrives manglende rutine hos betjeningspersonellet. Med enkelte undtagelser (bl. a. 1. navigationsofficer og den faste rorgænger) blev dæksbesætningen udskiftet ca. 1 uge før uheldet. Siden dette tidspunkt og indtil havnemanøvren i Holbæk havde der kun været foretaget to havnemanøvrer, hvoraf den ene foregik med anvendelse af bugserassistance.

Fregattens 1. navigationsofficer har adspurgt oplyst, at han på et tidligere tidspunkt personligt havde instrueret blandt andre posten ved maskintelegraf (oversergent af teknikerlinien) om telegrafens betjening.

Skadeopgørelse:

Fregatten:

Stævnen trykket ind og vredet mod styrbord i en højde af ca. 1,2 m over vandlinien.

Kajen:

Træhammeren ødelagt og kajkanten forskubbet over ca. 8 m's længde.

De med udbedring af skaderne på skib og kaj forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion respektive Holbæk Havnevæsen ialt ca. kr. 10.000.

Kommissionens vurdering:

1. *Årsagen til uheldet må tilskrives fejlskøn af maskinens bakkraft under de givne omstændigheder i forbindelse med fejl ved betjeningen af maskintelegraf.*

Det fremgår af rapporten og afhøringen, at skibschefen i manøvrens indledende fase ikke nærede tvivl om, at skibet ville kunne bringes til at stoppe alene ved anvendelse af maskin- og rormanøvrer. Formentlig på

grund af den ringe vanddybde under kølen (ca. 0,3 m) har maskinens bakkraft ikke haft den forventede virkning, ligesom det tilsigtede drej til bagbord næsten udeblev.

Det er af chefen anført, at misforståelser i ordretransmissionen fra bro til styrehus og fejl i betjeningen af maskintelegrafan har været medvirkende årsag til uheldet, idet bakmanøvren dels blev noget forsinket, dels blev mindre kraftig end beordret.

De pågældende fejl må tilskrives utilstrækkelig instruktion af og manglende rutine hos det personel, der medvirkede ved ordretransmissionen fra bro til maskine.

Det pointeres af skibschefen, at maskinpersonellet har udført de over maskintelegrafan givne ordrer med sædvanlig præcision.

2. *Ihvorvel det må anses for uheldigt, at der ikke har været truffet tilstrækkelige foranstaltninger til at sikre en korrekt ordretransmission og betjening af maskintelegrafan, må kommissionen, henset til de foreliggende særlige omstændigheder, betragte uheldet som hændeligt.*

Henset til de i dagene før uheldet rolige vindforhold (vind: SW-lig — 2-4) mener kommissionen ikke, at der er grundlag for at bebrejde skibschefen, at han ikke inden anløb af Holbæk indhentede oplysning om den aktuelle vandstand.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.



Orlogskutters grundstødning



skær i Vestgrønland.

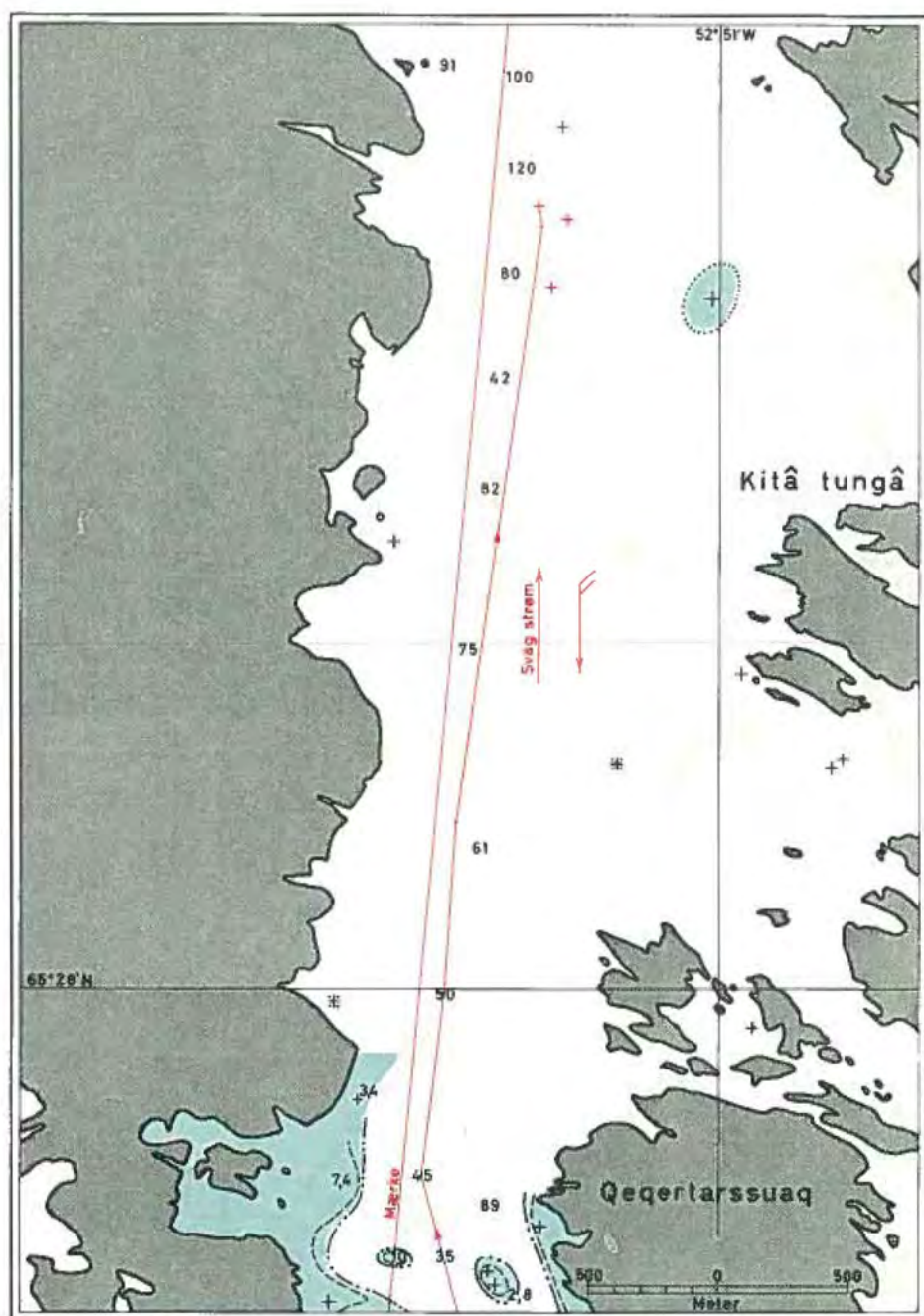


Fig. 7.

Grundstødninger og -berøringer.

1. Orlogskutters grundstødning i skærgården N for Sukkertoppen, Grønland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys og ca. ½ time før højvande. Vind: N-4; strøm: svagt N-gående; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 7).

Med henblik på udførelse af fiskeriinspektionstjeneste afgik orlogskutteren fra Sukkertoppen kl. 0902 og stod N-på mod området ved Agpamiut og Evighedsfjordens munding. Sejladsen foregik indenskers for uset at nærme sig eventuelt ulovligt fiskende fartøjer.

Chefen forestod navigeringen assisteret af vagtchefen.

Under sejladsen baserede orlogskutteren sin pladsbestemmelse på radar, ekkolod og optisk pejling.

Fra tværs af Satormiut til tværs af Qeqertarsuaq gik maskinen omdrejninger svarende til ca. 4 knob. Efter passage af det ud for sidstnævnte ø beliggende skærområde blev farten øget til *fuld kraft*, svarende til ca. 10 knob.

Under den fortsatte sejlads N-over søgte man at følge lodskudslinien uden dog at benytte det i Den Grønlandske Lods, pag. 233, pkt. 3 angivne mærke: *E-ligste kulle ved Sukkertoppen havn overet med den flade ø, E for Atå, i pejling 185°*.

Fra dybdeangivelsen 50 m i førnævnte lodskudslinie, hvor nøjagtig pladsbestemmelse ved radar fandt sted, holdtes kurs direkte mod dybdeangivelsen 75 m, idet kutteren passerede W om dybdeangivelsen 61 m.

Da ekkografen umiddelbart NW for dybdeangivelsen 61 m registrerede 15 m, holdtes længere E-over (kurs 008), stadig med 10 knobs fart.

Ca. 8 minutter senere ændredes kursen til 352 for at bringe kutteren tilbage i lodskudslinien. Umiddelbart herefter registreredes en hurtig aftagen af dybden, hvorfor der blev slået *frem langsomt*, efterfulgt af *stop*. Næsten samtidigt (ca. kl. 0950) tørnede kutteren et skær, der i grundstødningsøjeblikket blev pladsbestemt ved radarafstande til 2 nærliggende pynter. Farten i grundstødningsøjeblikket blev anslået til ca. 9 knob.

På grund af fremdriften kom kutteren straks efter klar af skæret. Der lukkedes vandtæt overalt, og pejling af laster og bundtanke blev foretaget.

Kl. 0955, da kutteren havde sejlet ca. 200 m mod NE i retning fra grundstødningsstedet, foretoges en nøjere pladsbestemmelse ved 3 radarpejlinger og 3 radarafstande til nærliggende pynter.

Begge pladsbestemmelser viste, at kutteren på det pågældende tidspunkt befandt sig ca. 200-250 m E for den i fotoskærgårdskortet angivne sejlroute, hvilket svarer til positionen for det i dette kort indlagte skærområde.

Da der ikke viste sig tegn på lækage, holdtes for langsom fart tilbage til lodskudslinien, og sejladsen N-over fortsattes i henhold til planen.

Supplerende oplysninger:

Chefen har udtalt, at han og kutterens næstkommanderende på grundlag af tidligere sammenligning mellem søkort og fotokort var kommet til den konklusion, at skærrækken i fotokortet måtte være identisk med skærområdet i søkortet ca. 0,3 sm længere mod E.

Kommissionen har forelagt dette spørgsmål for Søkortarkivet, der i skrivelse blandt andet har udtalt, at ihvorvel de i fotoskærgårdskortene i almindelighed nedlagte oplysninger om skær er aflagt på øjemål og derfor kun kan betragtes som omtrentlige, har Arkivet dog til hensigt at anvende disse i søkortene, indtil opmåling har fundet sted; det påpeges yderligere, at »oplysningerne foruden at være omtrentlige ej heller er udtømmende, idet der er altovervejende sandsynlighed for at finde flere skær i ruterne.«

Søkortarkivet har videre udtalt, at indtil opmåling af skærgårdsområderne har fundet sted, må de i Den Grønlandske Lods anførte mærker »betragtes som det bedste foreliggende navigationshjælpemiddel«.

Skadeopgørelse:

Skinnekølen løsrevet over 5 spanter og bøjet over 8 spanter.

De med reparation af orlogskutteren forbundne udgifter er af Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt anslået til kr. 12.000.

Kommissionens vurdering:

1. *Navigeringen har ikke været gennemført med tilstrækkelig omhu.*

Det fremgår af de foreliggende oplysninger, at skibschefen har valgt at følge lodskudslinien i det pågældende farvand fremfor som grundlag for navigeringen at benytte det i Den Grønlandske Lods angivne mærke, der også omtales i Janus Sørensens sejlanvisninger.

På den gennemsejlede strækning er lodskudslinien og mærket næsten sammenfaldende, men navigering i forhold til mærket er betydeligt simplere og mere nøjagtig end sejlads mellem lodskudsangivelserne. Det bemærkes i den forbindelse, at grundstødningen fandt sted på en position ca. 200—250 m E for lodskudslinien.

Den omstændighed, at orlogskutteren flere gange tidligere har gennemsejlet den pågældende strækning uden uheld, kan efter kommissionens opfattelse ikke berettige chefen til i det foreliggende tilfælde at undlade at benytte Den Grønlandske Lods' anvisninger for besejlingen af det pågældende farvand.

Kommissionen har iøvrigt bemærket, at chefen har anvendt *fuld kraft*, svarende til ca. 10 knob, under størstedelen af sejladsen, samt at der intet er oplyst om pladsbestemmelser i den sidste fase af sejladsen udover skibschefens udtalelse om, at radar, ekkolod og optisk pejling blev anvendt som navigationshjælpemidler.

2. *Orlogskutteren har ikke i henhold til foreliggende instruks kontrolleret de relevante sejlanvisninger.*

Ifølge *Midlertidig instruks for skibschefen*, § 39, sidste stykke, bør skibschefen på togtet indsamle oplysninger, som kan tjene til søkortenes og far-

vandsbeskrivelsernes berigtigelse, eller som på anden måde kan være skibsfarten til nytte.

Denne del af instruksen har chefen for Grønlands Kommando indskærpet over for kuttercheferne i Grønland. Skibschefen har i det foreliggende tilfælde ikke i tilstrækkelig grad haft dette for øje.

3. a. *Skibschefen har ikke gennemført en efter omstændighederne sikker navigering og har ikke til fulde efterkommet den ham i henhold til Midlertidig instruks for skibschefen påhvilende pligt til at kontrollere de relevante sejlplanvisninger m. v.*

Det bemærkes hertil, at sejladsen fra Sukkertoppen til fiskeriinspektionsområdet ud for munden af Evighedsfjorden af kommissionen er betragtet som en ren besejlingsopgave, der ikke synes at retfærdiggøre nogen afvigelse fra de gældende sejladsforskrifter.

- b. Det har ikke været muligt for kommissionen på det foreliggende grundlag at tage stilling til, om vagtchefen har ydet skibschefen den bistand, som med rette kunne forventes.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

I *Efterretninger for Søfarende* nr. 33/61, pkt. 1219 har Søkartarkivet ladet optage sålydende bemærkning:

»Positioner. a) 65°29'(46'') N. 52°51'(45'') W.
b) 65°29'(37'') N. 52°51'(52'') W.
c) 65°29'(36'') N. 52°51'(43'') W.
d) 65°29'(27'') N. 52°51'(48'') W.

Detaljer. På hver af ovennævnte positioner
a), b), c) og d) findes et skær.

Kort. nr. 1335»

Sagens afgørelse:

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

2. Orlogskutters grundstødning ved Holsteinsborg, Grønland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys og ca. 4 timer før lavvande. Vind: 0; strøm: svagt N-gående; sø: meget svag dønning fra S; sigtbarhed: 3—5 sømil (varierende).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 8).

Den pågældende dag skulle orlogskutteren indlede søopmåling af farvandet W og SW for Anders Olsens Sund indtil 20 m-kurven, indbefattet eventuelle skær.

Chefen forestod navigering og sejlads, assisteret af kutterens næstkommanderende.

Kl. 1000 anduvedes skæret Ikardlugssuaq (netop overskyttet ved højvande) på position (66°26' N); det pågældende skær var udpeget som kontrolstation for det til opmålingsbrug anvendte DECCA-system.

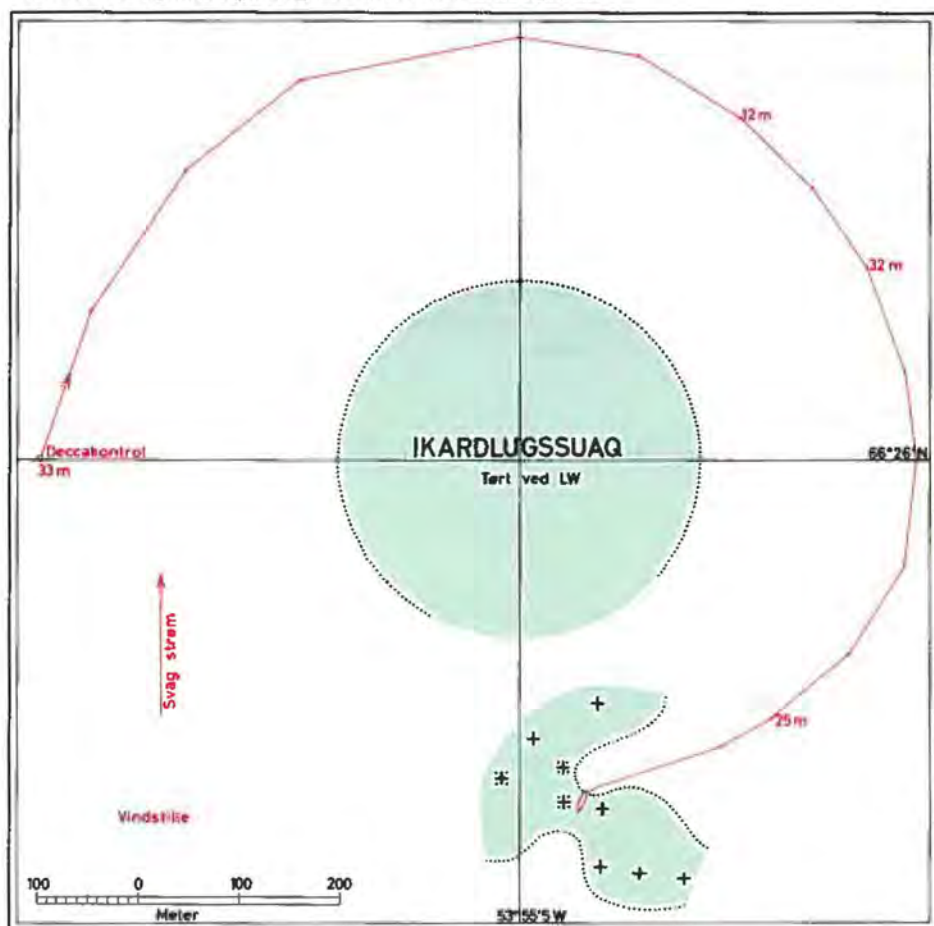


Fig. 8.

Efter kontrol af deccometrene besluttede chefen at foretage en rekognoscering rundt skæret inden påbegyndelsen af den egentlige opmåling.

Ankeret blev klargjort, men ikke affiret for ikke at forringe styringen.

Med en fart af 2—4 knob og på kurser fra N gennem E til S rundedes skæret i en afstand af ca. 0,2 sømil.

Der konstateredes dybder fra 28 til 38 m, men efter et lodskud på 25 m SE for skæret aftog dybden hastigt.

Farten, der på dette tidspunkt var ca. 2 knob, reduceredes yderligere ved en bakmanøvre. Umiddelbart efter mente chefen fra styrehuset og næstkommanderende fra stævnen at kunne skimte et skær tværs om styrbord. Dybden tiltog herefter et kort øjeblik, men aftog hurtigt påny, og kl. 1050 (ca. 3 timer efter højvande) tog kutteren grunden med ringe fart (mindre end 1 knob) på en SSW-lig kurs.

Grundstødningsstedets position bestemtes til 165° af skæret Ikardlugssuaq (66°26' N), afstand 0,2 sømil. (53°55'5W).

Efter gentagne forsøg på at bakke kutteren fri af grunden stoppedes skruen, og ankret firedes i bund.

Oplodning langs skibssiden godtgjorde, at kutteren stod midtskibs på en ryg mellem 2 skær. Med det faldende vande begyndte kutteren kort efter at krænge over mod skæret om styrbord.

Ved den umiddelbart efter grundstødningen foretagne pejling konstateredes ingen læk, ligesom en gennemgang af skibets rum ikke afslørede synlige skader.

Ca. kl. 1140 havde kutteren ca. 30°s slagside; henset til de faretruende omstændigheder beordredes besætningen i kutterens 3,5 m jolle og 2 redningsflåder, der var klargjort, sat i vandet og fastgjort indbyrdes samt ved line til agterskibet. Kutterens 5 m jolle havde det ikke været muligt at få firet af på grund af slagsiden.

Ca. kl. 1215 nåede slagsiden sit maksimum (ca. 35°), og enkelte besætningsmedlemmer beordredes påny ombord, dels for at opretholde radioforbindelse med Grønlands Kommando og en fregat, der ville være fremme ved grundstødningsstedet ca. kl. 2000, dels for at foretage jævnlige inspektioner om læ.

Kl. 1315 beordredes den øvrige del af besætningen tilbage i kutteren, idet risikoen ved ophold ombord nu skønnedes mindre end ophold i jollen og på flåderne.

Mellem kl. 1400 og 1500 friskede vinden til S—3-4, og søen fik karakter af krappe bølger. Trods sikring af fortøjningerne drev jollen og flåderne — indbyrdes fortøjet — af mod N.

I de følgende timer friskede vinden yderligere til S—5-6, og bølgenes højde øgedes samtidig til 1—1½ m. Det stod chefen klart, at man for at undgå forlis måtte søge at bringe kutteren flot på det tidligst mulige tidspunkt, selv om beskadigelser i så fald måtte accepteres. Det var hensigten ved maskinmanøvrer for frem at få kutteren bragt flot, idet de omkringliggende skærs placering udelukkede muligheden for at bakke fri af grunden.

Kl. 1715, det vil sige ca. 3 timer efter lavvande, begyndte kutteren at bevæge sig i takt med søen, og ca. 10 minutter senere var det øjensynligt, at den begyndte at flyde.

Ankeret blev hevet hjem, og skruen kobledes til for *frem langsomt*.

Kl. 1730 bevægede skibet sig i stød fremover, og efter at have hugget hårdt nogle gange på skæret midtskibs rettede kutteren sig op og var herefter flot.

Der styredes en SW-lig kurs, indtil skibet var vel klar af skærgruppen.

En ny undersøgelse af samtlige rum godtgjorde, at skroget fortsat var tæt overalt. Udover at rorbevægelsen var blevet mere træg end normalt, konstateredes ingen skader indenbords.

Kutteren indledte derefter en eftersøgning af de bortdrevne flåder og jollen. Sidstnævnte var bordfyldt og formodedes derfor at virke som drivanker for de til jollen fortøjede flåder.

Trods energisk eftersøgning, der hæmmedes af aftagende sigtbarhed (regndis) og tiltagende sø, blev redningsmidlerne ikke observeret.

Grønlands Kommando beordrede kutteren til Holsteinsborg for reparation af skaderne.

Da kutteren ikke umiddelbart kunne tages på værft, foretoges ved egen foranstaltning en undersøgelse af skibsbunden ved dykker.

De savnede flåder m. v., der blev anmeldt til politiet i Holsteinsborg, er senere indbragt hertil af grønlandske fiskere.

Supplerende oplysninger:

Kommissionen har forelagt materialet for Søkortarkivet, der blandt andet har udtalt følgende:

« . . . , det er en kendsgerning, at de gamle oplysninger om dybdeforholdene i grønlandske farvande — således som de fremgår af Den Grønlandske Lods og søkortene — er mangelfulde og ofte meget upålidelige. Med henblik på den stadigt voksende besejling er det derfor den igangværende søopmålings opgave at skaffe størst mulig sikkerhed og forbedrede besejlingsmuligheder for den erhvervsbetonede skibsfart bl. a. i det 10—20 sm brede, stort set uopmålte farvand umiddelbart uden for skærgården. Dette indebærer, at det er nødvendigt at arbejde i ukendte områder, også selv om der i disse er mulighed for, at skær forefindes. Disse skær skal — under passende hensyntagen til farvandet besejlingsmæssige betydning — i videst muligt omfang positionsbestemmes, hvorfor der altid vil være en risiko for grundstødning under opmåling.

Af lodsens fremgår, at man skal kunne gå både W og E om SÆLSKÆR (Ikard-lugssuaq), medens der advares mod at komme for langt S for skæret, »da der findes blinde skær uden for GRUNDENE«. Dette i forbindelse med den kendsgerning, at SÆLSKÆR ligger ca. 5 sm uden for den egentlige skærgård og GRUNDENE flere sømil S for skæret, indicerer, at opmålingen i nærheden af skæret formentlig bør kunne føres et godt stykke forbi dette E-over, samt at det må være opgaven at fastlægge kanten af det urene område ud for GRUNDENE ved at bestemme forløbet af 20 m kurven og evt. positionen for nogle af de yderste farlige skær.

Under disse omstændigheder var det fornuftigt af fartøjschefen at foretage en forsigtig rekognoscering — før påbegyndelsen af den egentlige opmåling — for at få et indtryk af dybdeforholdene rundt om skæret og S for dette. Som det fremgår af rapporten, hvis oplysninger vedr. sejladsen ikke på noget punkt modsiges af kendsgerningerne, er rekognosceringen udført overordentlig fornuftigt, med al ønskelig forsigtighed (fart 2—4 knob, i grundstødningsøjeblikket under 2 knob) og under de gunstigste vejrforhold. . . . »

Til et spørgsmål om, hvorvidt der er medgivet orlogskutterne instruks for anduvning af skær i opmålingsøjemed, har Søkortarkivet udtalt:

«... Vedrørende spørgsmålet om den manglende instruks for anduvning af skær i opmålingsøjemed skal oplyses, at der ikke gælder andre regler for sejlads i skærfyldt farvand for opmålingsfartøjer end for alle andre skibe. I uopmålt farvand skal der sejles fornuftigt og udvises en efter omstændighederne passende forsigtighed. Forskellen mellem almindelig sejlads og opmåling består i, at medens alle andre skibe normalt bør holde vel klar af alle uopmålte farvande, er det opmålingsfartøjernes opgave at besejle sådanne områder, ja, de skal ofte direkte opsøge farlige skær for at fastslå deres nøjagtige position, så at den almindelige skibsfart uden at skulle sejle urimelige omveje med rimelig sikkerhed kan skånes for bekostelige eller farlige grundstødninger. Ifølge sagens natur kan det derfor ikke undgås, at opmålingsfartøjer undertiden løber på grund. Det er en så selvfølgelig ting, at der direkte er taget hensyn hertil ved konstruktionen af de specialbyggede fartøjer. Der er da heller ikke hidtil sket nogen større skader i de relativt få tilfælde, hvor opmålingsfartøjer har underløbet skær på Grønland. ...»

Søkortarkivet har som konklusion udtalt:

«... Under henvisning til foranstående og på basis af de i sagen foreliggende oplysninger finder Søkortarkivet, at skibschefen i sine dispositioner forud for grundstødningen på et ukendt skær ved Ikardlugssuaq, medens fartøjet stod på skæret og ved flobringningen har handlet så fornuftigt og rigtigt, at grundstødningen må betragtes som et hændeligt uheld, og at der i denne forbindelse intet er at bebrejde chefen ...»

Skadeopgørelse:

Stråkölen afrevet henholdsvis svært beskadiget. Enkelte overfladiske revner i skibsbunden.

Lettere beskadigelse af 2 redningsflåder.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt kr. 10.000.

Kommissionens vurdering:

1. Orlogskutterens anduvning af skærgruppen Ikardlugssuaq.

Det fremgår af det foreliggende materiale, at rekognoscering og opmåling af den omhandlede skærgruppe var et naturligt, omend ikke nøjagtigt præciseret, led i den søopmålingsopgave, der var tildelt orlogskutteren.

Grønlands Kommando har i sin fremsendelsespåtegning blandt andet udtalt, at den omhandlede rekognoscering efter kommandoens opfattelse under alle omstændigheder ikke burde have været udført ved faldende vande. Søkortarkivet har imidlertid taget skarp afstand fra denne udtalelse, blandt andet med henvisning til den prioritet, der i almindelighed tillægges søopmålingen i grønlandske farvande, til de herskende ugunstige meteorologiske og klimatiske forhold samt til opgavens betydelige omfang.

Kommissionen kan for sit vedkommende tilslutte sig Søkortarkivets principielle udtalelser vedrørende vilkårene for udførelsen af søopmåling i grønlandske farvande og finder for så vidt angår det foreliggende tilfælde, at der har været udvist rimelig forsigtighed ved rekognosceringens tilrettelæggelse og udførelse.

2. *De efter grundstødningen truffne foranstaltninger.*

Det er kommissionens opfattelse, at de efter grundstødningen truffne foranstaltninger til flotbringning af kutteren må betegnes som hensigtsmæssige under de givne forhold.

Chefens valg af opholdssted for besætningen i den periode, hvor kutteren henstod på grunden, finder kommissionen berettiget og sømandsmæssig korrekt.

Ifølge de foreliggende oplysninger drev redningsflåderne og den hertil fortøjede jolle af, fordi flådernes faste fangline, hvortil den smækre trosse fra kutterens agterende var fastgjort, rev sig løs.

3. *Alle forhold taget i betragtning må uheldet anses for hændeligt.*

Kommissionen finder anledning til at fremhæve, at skibschefen under de vanskelige og tildels faretruende omstændigheder efter det foreliggende har handlet i overensstemmelse med godt sømandskab.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

1. Til et af Grønlands Kommando fremsat forslag om udrustning af grønlandskutterne med et Sea-Scanner-anlæg (vandret ekkolod) har Søkortarkivet udtalt følgende:

»... Søkortarkivets erfaringer med og kendskab til Sea-Scanner'ens anvendelse under forhold som de omhandlede er næppe tilstrækkelige til afgivelse af et fyldestgørende svar. Det må dog formodes, at en Sea-Scanner i opmålskutterne vil kunne være til nogen hjælp — med mindre den forlener sejladsen med falsk tryghedsfølelse eller overdreven frygt for at arbejde i uopmålte områder. Fra THETIS foreligger f. eks. oplysning om, at Sea-Scanner'en har markeret tangansamlinger, hvorved arbejdet sinkedes, og chef og officerer belemredes med ekstra »nerver«. Man må imidlertid ikke forvente, at Sea-Scanner'en fuldstændigt vil kunne forhindre, at opmålingsfartøjer vil underløbe skær, hvis man vil opnå et rimeligt arbejdsresultat, hvori også tidsfaktoren indgår med fornøden vægt...»

Kommissionen har henstillet til Søværnskommandoens overvejelse, at spørgsmålet om betimeligheden af anskaffelse af det omhandlede materiel gøres til genstand for en nærmere undersøgelse.

2. Grønlands Kommando har endvidere foreslået, at Søværnets gummiredningsflåder bør forsynes med mindst ét forsvarligt fastgjort øje til brug ved fortøjning og bugsering af flåderne. Kommissionen har overfor Søværnskommandoen anbefalet dette forslags gennemførelse.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

3. Orlogskutters grundstødning ved Frederikshaab, Grønland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i tussmørke og ca. 3 timer før lavvande. Vind: S-1; strøm: svagt S-gående; sø: svag dønning fra S; sigtbarhed: ca. 0,5 sømil.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 9).

Kl. 0001 lokal tid (tussmørke) afgik orlogskutteren fra Frederikshaab og stod NW-på gennem Nordløbet.

Henset til næstkommanderendes længere tids tjeneste i orlogskuttere i grønlandske farvande og til dennes større erfaring i besejling af Nordløbet (8—10 gange tidligere) beordredes næstkommanderende til at forestå kutterens navigering og sejlads gennem det pågældende løb. Chefen forblev på broen under hele sejladsen.

Under passage af Nordløbet var farten ca. 7,5 knob svarende til *halv kraft*.

Under sejladsen S og SW for Qaqartoq (Koføeds Båkeø) var kursen 280; ud for den sidste pynt om bagbord ændredes kursen til 290, hvilket er ca. 10° S-ligere end retningen af den i kortet indtegnede stiplede linie, der angiver den sædvanlige rute.

Efter et par minutters sejlads på denne kurs skønnede chefen, at kutteren kom for langt S-over og beordrede næstkommanderende til at dreje til styrbord. Der støttedes på en kurs (304), der førte ca. 100 m N om den forude liggende skærø.

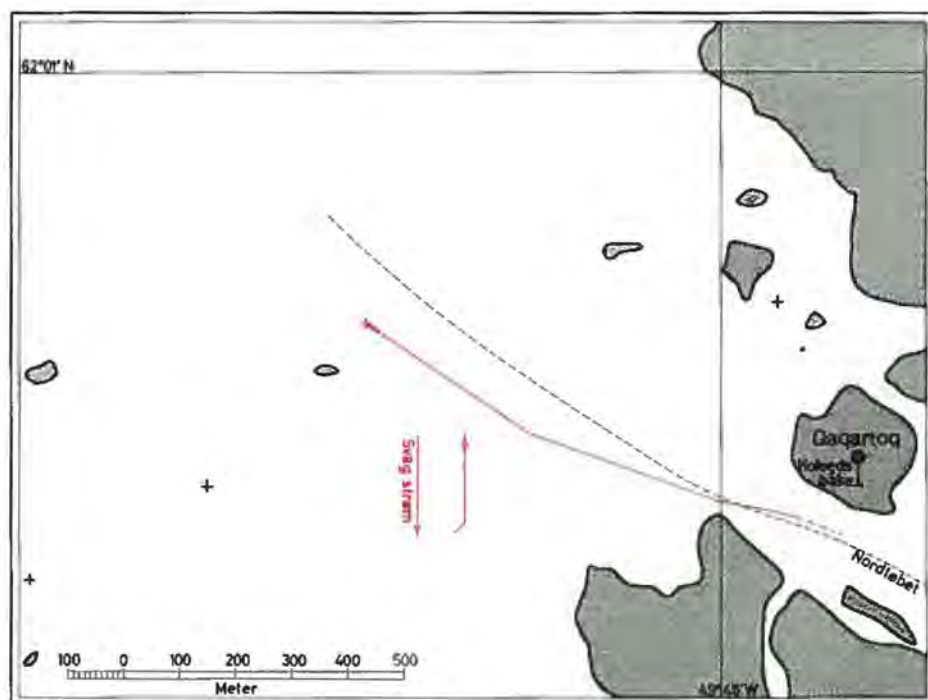


Fig. 9.

Ca. 1½ minut efter kursændringen løb kutteren med ca. 7,5 knops fart på et skær beliggende ca. 100 m SW for den stiplede linie og ca. 100 m NE for den nævnte skærrø.

Maskinen kobledes omgående fra, og der foretoges pejling af samtlige vandtætte rum, men der konstateredes ingen læk.

Ved hjælp af håndlod foretoges oplodning omkring skibet, men inden denne var foretaget for stævnen, forsøgte det ved anvendelse af skruen at få kutteren bragt flot. Maskinmanøvrene gav imidlertid intet resultat, og ca. 15 minutter efter grundstødningen stoppede hoved- og hjælpemaskineri på grund af vand i olien. Det sluttedes heraf, at den midtskibs tank måtte være slået læk på grund af de af dønningen fremkaldte hårde påvirkninger på skroget. Der skiftedes til agtertanken, og maskinen kom atter i gang kl. 0110.

Efter en ny oplodning omkring kutteren (dog stadig ikke for stævnen), der gav noget større dybder end den første, kobledes maskinen kl. 0118 ind for frem langsomt, hvorefter kutteren gled af skæret. Ved pejling af de vandtætte rum konstateredes det nu, at forreste ballasttank var læk og tog vand ind.

Positionen for grundstødningsstedet bestemtes kl. 0040 til $(62^{\circ}00'(46'')N)$
 $(49^{\circ}45'(43'')W)$ ved radarafstande til 4 nærliggende punkter.

Grønlands Kommando beordrede kutteren til Frederikshaab, hvor foreløbig udbedring af skaderne fandt sted.

Ved en senere undersøgelse på Holsteinsborg skibsværft konstateredes det, at skaderne var af et sådant omfang, at reparation ikke kunne udføres i Grønland, men måtte foretages på dansk værft.

Supplerende oplysninger:

I Den Grønlandske Lods, I, Vestgrønland (pag. 194) er besejlingen af Nordløbet beskrevet som følger:

»Nordløbet fører tæt S om den tidligere nævnte Qaqartoq ø med både med ballon, også kaldet Kofoeds Båke.

Når man har kending af båken, står man i 1 sømils afstand langs W-siden af skærgården, indtil man ser løbet åbent indefter; idet man står ind mod dette, passerer man N om en lille, sortladet holm eller skær, som kan tages temmelig tæt, og S om nogle lave øer. Man må ikke komme S for skæret. Indløbet er tæt S om Qaqartoq; udfor det ligger to, i kortel ikke afsatte, blinde skær, imellem hvilke man står ind. Når løbet holdes ret åbent, er farvandet imidlertid rent, og skærene vil, med nogen sø, tilkendegive sig ved brænding«

Den heri omtalte *»... lille, sortladet holm eller skær, som kan tages temmelig tæt...«*, er af chefen og næstkommanderende fortolket som den holm, på hvis landfod kutteren grundstødte.

Kommissionen har forelagt spørgsmålet om pålideligheden af Den Grønlandske Lods' beskrivelse af det pågældende farvand for Søkortarkivet, der i skrivelse blandt andet har udtalt følgende:

»... Sejlbeskrivelsen må anses for at være fejlagtig.

En undersøgelse har vist, at det pågældende afsnit er taget direkte fra V. Gardes besejling af Vestgrønland, og at Garde synes at have haft sine oplysninger på 2.—3. hånd. En tæt opmåling af området foretaget i sommeren 1962 viser, at de omtalte blinde skær ikke findes — de var iøvrigt heller ikke kendte af den stedlige kendtmand . . .«

Det bemærkes, at den omhandlede opmåling er foretaget efter kutterens besejling af Nordløbet.

Skadeopgørelse:

Skinnekølen beskadiget over ca. 3 m ved forreste ballasttank og centerolie-tanken.

2 revner i tankene.

Bagbords slingrekøl højet over ca. 2 m midtskibs.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt kr. 65.000.

Udgifter i forbindelse med den af uheldet nødvendiggjorte forlægning m. v. til og fra Danmark er ikke medregnet i ovenstående beløb.

Kommissionens vurdering:

1. Orlogskutterens besejling af Nordløbet.

Det er af næstkommanderende under afhøringen oplyst, at det var med forsæt, at han — efter passage af Qaqartoq — holdt noget S-ligere end den stiplede linie i kortet angiver, idet han ved de tidligere gennemsejlinger af Nordløbet havde konstateret dybder på ned til ca. 7 m W for øen. Det var hans opfattelse, at der herved ville opnås noget større dybder ud for det pågældende sted, og at sejladsen derved ville blive betrygget.

Kommissionen tør ikke afvise berettigelsen heraf, men finder dog, at tidspunktet for den foretagne rekognoscering ikke har været velvalgt, ligesom en fart på ca. 7,5 knob må anses for at være for høj under de givne omstændigheder. Det skal i den forbindelse bemærkes, at den sidste del af sejladsen foregik med S-skel i det i Den Grønlandske Lods omtalte mærke, der beskrives som følger: **... Når løbet holdes ret åbent, er farvandet imidlertid rent ...*.

Den af chefen og næstkommanderende i rapporten angivne og under afhøringen fastholdte fortolkning af ovennævnte beskrivelse af farvandet ved Nordløbet anser kommissionen for berettiget under de foreliggende omstændigheder. Kommissionen må således give de pågældende medhold i den antagelse, at når de i beskrivelsen omtalte blinde skær var passeret, måtte farvandet anses for rent.

2. De efter grundstødningen truffne foranstaltninger.

Det fremgår af det foreliggende materiale, at der umiddelbart efter grundstødningen blev foretaget pejling af samtlige vandtætte rum og oplodning omkring en del af kutteren. Omend det havde været ønskeligt, at der også havde været foretaget oplodning for stævnen, mener kommissionen ikke, at det kan bebrejdes chefen, at han henset til de faretruende omstændigheder (faldende vande og dønning) samt til kutterens stilling (stod på næsen) ved en fuld kraft frem-manøvre søgte at bringe kutteren flot.

Det er iøvrigt kommissionens opfattelse, at de foretagne foranstaltninger til flotbringning af orlogskutteren efter omstændighederne har været hensigtsmæssige, selv om man må fastholde, at der i alle tilfælde på et senere tidspunkt burde have været foretaget oplodning for stævnen af kutteren.

Det bemærkes, at Grønlands Kommando har fundet anledning til at fremhæve 1. maskinist' hurtige reaktion med omstilling fra den lække centertank til agtertanken og igangsætning af hovedmaskineriet inden for et kvarter, efter at alt maskineri var stoppet, og kutteren henlå i mørke.

3. *Ihvorvel tidspunktet for den W for Koefoeds Båke foretagne rekognoscering må anses for mindre hensigtsmæssigt valgt, og den herunder anvendte fart må skønnes at have været for høj, og ihvorvel det i Den Grønlandske Lods, I, Vestgrønland, angivne mærke for besejlingen af Nordløbet ikke nøje har været fulgt, mener kommissionen under hensyn til den fejlagtige beskrivelse af farvandet og til de øvrige foreliggende omstændigheder at måtte betragte uheldet som hændeligt.*

Kommissionen mener ikke, at det kan bebrejdes skibschefen, at han har ladet kutterens næstkommanderende forestå kutterens navigering under den omhandlede sejlads henset til sidstnævntes større erfaring i grønlandssejlads i almindelighed og besejlingen af Nordløbet i særdeleshed. Kommissionen skal dog udtale, at det vel må anses for rimeligt, om næstkommanderende inden besejlingen af Nordløbet havde orienteret chefen om hensigten med ikke at følge den sædvanlige rute, det vil sige en rute, der nøje slutter sig til den i kortet indtegnede stiplede linie.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Det er af Søkortarkivet oplyst, at søkort nr. 1230 i løbet af det kommende år vil blive tilført oplysninger fra den i sommeren 1962 foretagne opmåling. Endvidere vil den ny udgave af Den Grønlandske Lods, I, Vestgrønland, der er under udarbejdelse, blive rettet i overensstemmelse hermed. Nedennævnte foreløbige rettelse er fremkommet i *Efterretninger for Søfarende* nr. 47/1962, pkt. 1714:

»Position. Kofoeds Baake; c. 62°00', 6 N. 49°44', 8 W.

Detaljer. I Grønlandske Lods I, side 194, erstattes linierne 15—26 med følgende:

»Nordløbet fører tæt S. om Kofoeds Baake. Under anduvning holder man vel klar af de ydre øer, indtil løbet ses åbent. Herefter står man ind N. om to små fritliggende øer, af hvilke den E-ligste, der er lav og forrevet, ikke må tages for tæt, da en udløber af øen strækker sig ca. 100 m mod NE. Da selve indløbet er smalt, må der passes nøje på styringen, dersom der er nogen sø. Der skal holdes midtfarvands i løbet.»

Publikationer. Grønlandske Lods I, side 194.»

Søkortarkivet har i samme forbindelse henledt opmærksomheden på, at de i søkortet indtegnede stiplede røde linier kun omtrentlig angiver, hvor der erfaringsmæssigt kan sejles i det pågældende skærgårdsområde. Disse ruter er alle uopmålte og må besejles med omtanke og forsigtighed. De stiplede røde linier er derfor ikke egnede til at udtage kurser efter.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

Andre uheld.

1. Beskadigelser m. v. fremkaldt af patruljefartøj ved Ven, Sverige.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NE—0-1; strøm: N-gående — ca. 1 knob ved Lappegrund fyrskib; sø: 0; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 10).

Som et led i »Operation stud. sø.« skulle patruljefartøjet afgå fra Langeliniekajen kl. 0930 med et antal gymnasieelever, pressefotografer, journalister m. fl. ombord.

Det var opgaven i farvandet N for Ven sammen med fly og motortorpedobåde at foretage et koordineret angreb kl. 1105 mod andre af Søværnets enheder; undervejs skulle der ombord i patruljefartøjet foretages omvisning og demonstration af materiellet.

Patruljefartøjet afsejlede fra København i henhold til programmet og stod N på i Sundet mod farvandet E for Ven.

Fra det tidspunkt, hvor fartøjet var vel klar af havnen, blev farten sat til 24 knob. Skibschefen havde ved fastlæggelsen af programmet overvejet at benytte farten 30 knob henset til, at der var tale om en demonstration for de ombordværende gymnasieelever og repræsentanter for pressen. 24 knob blev imidlertid valgt, fordi denne fart er den maksimale for én kedel.

Chefen opholdt sig på broen sammen med vagtchefen, der forestod navigering og sejlads. Efter det oplyste blev der ikke ført bestik eller plot henset til, at sejladsen foregik i næsten vindstille og klart vejr. Det store antal gæster på broen besværliggjorde iøvrigt navigeringen og journalføringen.

På grundlag af de foreliggende, delvis modstridende oplysninger må kommissionen antage, at patruljefartøjet er passeret klos E om Lous Flak lys- og fløjtetønde og herfra har styret en kurs, der førte fartøjet i en afstand af ca. $\frac{1}{2}$ sømil fra Vens SE-kyst.

Da der var mellem $1\frac{1}{2}$ og 2 sømil til passagen af Vens S-spids, blev maskinen varskoet om, at der ville blive slået ned i fart, og at man om ca. 1 kvarter ville stoppe og forblive stilleliggende i ca. 10 minutter. Kort efter reduceredes farten til 15 knob og ca. 3 minutter senere yderligere til 12 knob.

Efter fartreduktionerne gav chefen vagtchefen ordre til at rette kursen lidt ind mod Ven, således at man kunne passere Haken fyr i ca. $\frac{3}{4}$ sømils afstand.

Efter det oplyste blev kursen rettet 2° mod W.

Et antal motortorpedobåde (6) skar med 30 knobs fart ind over patruljefartøjets kurslinie ud for Vens S-spids. Afstanden til den nærmeste motortorpedobåd, der sejlede noget agten for de øvrige både i formation, var da $\frac{1}{2}$ —1 sømil.

Da patruljefartøjet nogle minutter senere befandt sig ud for Bäckviken, iagttog såvel skibschefen som næstkommanderende, at der kom en bølge rullende op S fra. Ud for Bäckviken overhalede den skibet og blev brudt langs kysten under sin freutrængen N-over. Det kunne fra broen ses, at nogle fartøjer ved kysten bevægede sig voldsomt under bølgens passage.

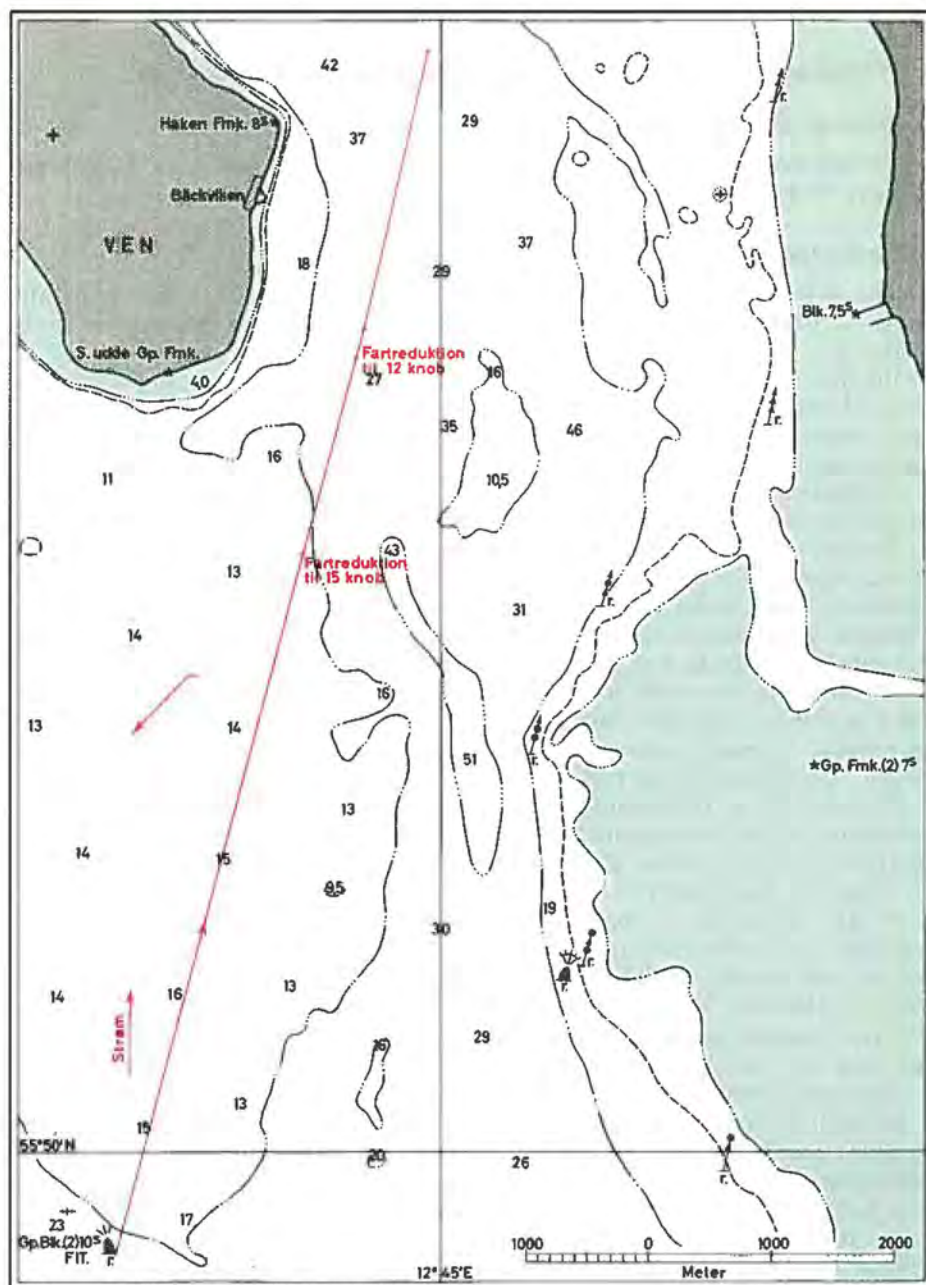


Fig. 10.

Supplerende oplysninger:

Ifølge dokumenterede oplysninger fra svensk side har bølgens højde over den aktuelle vandstand andraget mellem 2 og 3 m.

Den mindste afstand mellem patruljefartøjet og Vens SE-kyst er ifølge oplysninger fra svensk side (toldfartøjet TV 17) bedømt til ca. 700 m.

Skadeopgørelse:*Personskader:*

1. Tre børn i alderen 8—11 år blev skyllet ind på stranden af bølgen, hvorved de pådrog sig mindre hudafskrabninger på bryst og arme.
2. En arbejder blev under ophold på broen ud for Bäckviken overskyllet af bølgen.
3. En fisker måtte svømmende bjærge sig i land fra sit fartøj, der bordfyldte og kæntrede.

Der er grundlag for at antage, at de to sidstnævnte personer og muligvis et eller flere af børnene har været i livsfare.

Materielskader:

1. Beskadigelse m. v. af de til Sydsvenska Kraftaktiebolaget udlejede fiskekuttere LA. 16 og LA. 57.
2. Lettere beskadigelse af en kompressor, der var opstillet på broen udfor Bäckviken.

Fra svensk side er der indtil videre forelagt erstatningskrav på ialt ca. sv. kr. 14.000.

Kommissionens vurdering:

1. *Årsagen til bølgens opståen.*

Som årsag til det indtrufne uheld har Søværnets operative Kommando i sin fremsendelsespåtegning antydnet muligheden af bølgeinterferenser.

Der foreligger imidlertid hverken fra dansk eller svensk side oplysninger, der bekræfter eller sandsynliggør, at bølgen kan skyldes et interferensfænomen mellem patruljefartøjet og motortorpedobådenes hæk- og/eller bovbølger. Henset til tidsintervallet mellem fartøjernes passage (størrelsesorden 2 minutter) samt til den omstændighed, at motortorpedobåde ved 30 knops fart erfaringsmæssigt kun sætter ringe sø på dybt vand (over 10 m), mener kommissionen efter samråd med Direktøren for Orlogsværftet at turde udtale, at den omhandlede bølge udelukkende er fremkaldt af patruljefartøjet.

Skibschefen og vagtchefen har angivet passageafstanden til Vens SE-kyst til ca. 1 sømil. På grundlag af de fra svensk side herom foreliggende oplysninger og de under afhøringen af vidner m. fl. fremkomne udtalelser samt sagens øvrige omstændigheder, må det antages, at afstanden har været betydelig mindre — formentlig ca. $\frac{1}{2}$ sømil.

Direktøren for Orlogsværftet har adspurgit udtalt, at en fart på 24—25 knob fremkalder en særlig kraftig bølge, idet der i så tilfælde opstår resonans mellem skibets bov- og hækbølge. De for bølgeudbredelsen her-

skende gunstige vejrforhold sammenholdt med passageafstanden, farten, den stedlige kystgradients størrelse samt dybdeforholdene i sejlruen SE for Ven (kritisk vanddybde i forhold til farten) kan forklare bølgens usædvanlige højde.

2. *Patruljefartøjets navigering har ladet noget tilbage at ønske.*

Det er uheldigt, at der under sejladsen i Sundet den pågældende dag ikke har været ført bestik og/eller plot, der kan tjene til en rimelig nøjagtig beskrivelse af patruljefartøjets sejlads.

De i skitsen indlagte navigatoriske oplysninger, der er delvis fejlagtige, giver ej heller tilstrækkeligt grundlag for en rekonstruktion af sejlroute m. v.

Det kan i den forbindelse oplyses, at vagtchefen under afhøringen har udtalt, at passageafstanden til Haken fyr (ca. $\frac{3}{4}$ sømil) er målt på radar; han kan imidlertid ikke bekræfte, at de i skitsen anførte kurser (017 og 015) har været anvendt, ligesom han er af den opfattelse, at patruljefartøjet passerede klos E om Lous Flak lys- og fløjtetønde og ikke i 1 sømils afstand, som anført i rapporten.

3. *Alle forhold taget i betragtning mener kommissionen ikke, at der med føje kan rettes bebrejdelser mod skibschefen for at have udvist manglende agtpågivenhed ved tilrettelæggelsen og gennemførelsen af den omhandlede sejlads.*

Det er herved taget i betragtning, at chefen ikke på forhånd har haft nogen rimelig grund til at forestille sig, at skibet under de givne forhold skulle kunne frembringe en bølge af de påviste dimensioner eller fremkalde skader af det konstaterede omfang.

Skibschefen har tidligere forrettet tjeneste som chef for patruljefartøjet i en tre-måneders periode, men omhandlede sejlads var den første i indeværende chefsperiode.

Kommissionen mener, at det må bebrejdes skibschefen og vagtchefen, at der ikke i henhold til de herfor gældende bestemmelser — jvf. Midlertidig instruks for skibschefen, § 29, henholdsvis Instruks for vagtchefen, § 5 — har været ført bestik (plot), endsige foretaget berigtigelse af bestikket. Det har således ikke været muligt på grundlag af skibets dokumenterede data eller de under afhøringen af skibschefen og næstkommanderende fremkomne oplysninger at foretage en nogenlunde nøjagtig rekonstruktion af den foretagne sejlads.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Det bemærkes, at Søkartarkivet på kommissionens foranledning har tilført den i 1957 af Arkivet udgivne publikation *Den målte distance E. for Ven* en bemærkning svarende til det i Den Svenske Lods, bind I (pag. 186 i udgave 1957) anførte vedrørende afholdelse af fartprøver på Venmil, i henhold til hvilken bestemmelse prøver, der omfatter farter over 9 knob, i forvejen skal anmeldes til politiet på Ven, således at derværende bådejere m. fl. kan varskoos i betimelig tid. Den nævnte anmeldelsespligt fremgår ikke af andre nautiske beskrivelser m. v., der medgives Søværnets skibe.

Sagens afgørelse:

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

2. Beskadigelse af bevogtningsfartøj ved fralægningsmanøvre fra depotskib ud for Gudhjem.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SW-WSW—8-9; strøm: 0; sø: krap; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 11).

I farvandet ud for Gudhjem blev bevogtningsfartøjet ca. kl 1900 ved radiosignal beordret på bagbords side af depotskibet, der lå på kurs 225.

Efter et forgæves forsøg lykkedes det fartøjet at komme op på den beordrede side af depotskibet, hvor der fortøjedes agten for midtskibs.

Ca. 5 minutter senere skulle bevogtningsfartøjet afgang med henblik på udførelsen af en transportopgave. Depotskibet holdt stadig kurs 225 ved brug af mindst mulig maskinkraft.

Bevogtningsfartøjet forsøgte først ved en fremmanøvre at komme fri af skibssiden, men måtte hurtigt opgive dette, da fartøjet forblev presset op mod depotskibets side.

Da det ikke skønnedes hensigtsmæssigt at gå frem i forspring på grund af den stærkt udfaldende stævn, besluttede chefen for bevogtningsfartøjet at udnytte skruernes kraftige drejningsevne til at få agterenden klar og derpå bakke fri af depotskibet, der nu lå stoppet af hensyn til bevogtningsfartøjets manøvrer.

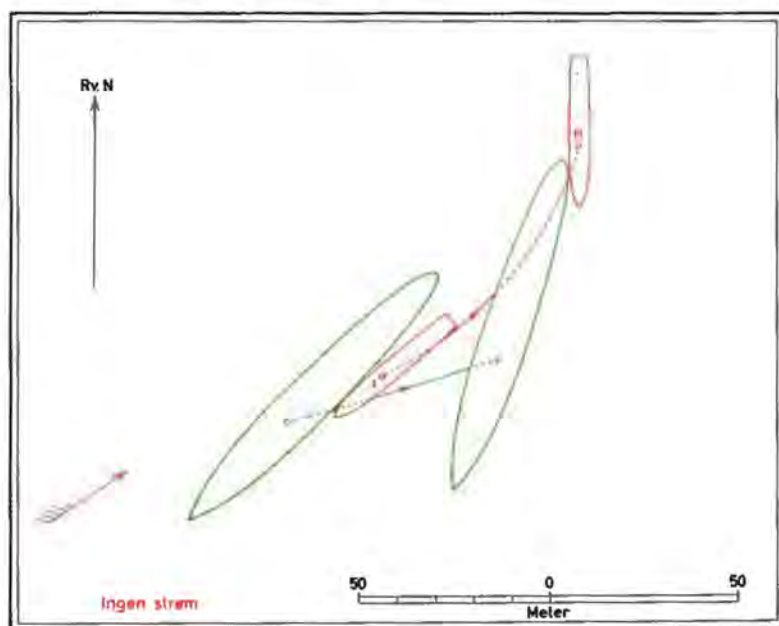


Fig. 11.

Roret i bevogtningsfartøjet blev lagt *bagbord 15*, og der beordredes *tilbage langsomt* på den styrbords maskine (position I). Da agterenden syntes at ville slippe depotskibets skibsside, beordredes styrbords maskine *tilbage halv kraft*.

Depotskibet var på dette tidspunkt i færd med at falde tværs i vinden; den stærke afdrift og trykket mod stævnen af bevogtningsfartøjet bevirkede imidlertid, at sidstnævnte kurede langs depotskibet, hvis fartøjsbom fiskede et antal sceptre og udluftningsrør, der blev bøjet eller afrevet. På grund af den krappe sø blev en del af bakkens skanseklædning trykket ind, inden bevogtningsfartøjet kom fri (position II).

Skadeopgørelse:

Bevogtningsfartøjet:

Et antal sceptre og udluftningsrør afrevet eller vredet.

En del buler i skanseklædningen.

Depotskibet:

En bomring udrevet af skibssiden.

En del af skaderne er udbedret ved skibenes egen foranstaltning. Ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion vil udbedring af skanseklædning m. v. blive foretaget i forbindelse med rutinemæssigt eftersyn.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet må tilskrives fejlskøn.*

Det fremgår af det oplyste, at depotskibet lå på kurs 225 (ca. 1 streg fra vinden) i en afstand af ca. 1½ sømil fra land, da bevogtningsfartøjet påbegyndte fralægningsmanøvren. Da depotskibet ophørte med at anvende skruerne af hensyn til bevogtningsfartøjets manøvrer, faldt førstnævnte hurtigt tværs i vinden.

Under de herskende forhold, herunder i særlig grad depotskibets kraftige afdrift og den krappe sø, burde det i tide have været erkendt, at en fralægningsmanøvre næppe kunne udføres uden samtidig at tilføje det ene eller begge skibe beskadigelser.

I sin fremsendelsespåtegning har Søværnets operative Kommando for sit vedkommende fremhævet de vanskelige vejrforhold, hvorunder fralægningsmanøvren foregik og har endvidere udtalt, at *»... depotskibet under de givne forhold har undladt at tage passende forholdsregler, som kunne have lettet fralægningsmanøvren ...«*.

Kommissionen kan tilslutte sig denne udtalelse. Depotskibet kunne for eksempel have søgt mere læ under land og her have indtaget en nærlig vindret position — eventuelt have ankret, inden bevogtningsfartøjet blev beordret på siden.

Det er endvidere kommissionens opfattelse, at bevogtningsfartøjet under alle omstændigheder burde have fortøjet foran for midtskibs af depotskibet, hvilket ville have givet bevogtningsfartøjet en mere gunstig udgangsposition for fralægningsmanøvren.

2. *Ihvorvel det er kommissionens opfattelse, at bevogtningsfartøjet burde have foretaget fralægningsmanøvren med udgangspunkt i en position foran for midtskibs af depotskibet, må uheldet under de givne forhold anses for hændeligt.*

Det er ved denne vurdering taget i betragtning, at depotskibet ikke har truffet tilstrækkelige foranstaltninger til at lette bevogtningsfartøjets fralægningsmanøvre.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

1. Søværnets operative Kommando har oplyst, at chefen for Øvelsesgruppen 1962 ved et efterfølgende chefsmøde »... har henledt alle i øvelsesgruppen deltagende skibschefers opmærksomhed på, at tillægnings- og fralægningsmanøvrer, hvor de implicerede enheder begge er let, altid bør finde sted under den vældste skibschefs ledelse, respektive efter konkret aftale de to chefer imellem om manøvrens udførelse, idet situationen især under dårlige vejrforhold og i sø kræver begge parters medvirken ...«.
2. Søværnets operative Kommando har i samme forbindelse henstillet til overvejelse, at der fastsættes en grænse for, hvor små havarier, der skal indberettes, samt hvilken myndighed, der i givet fald skal træffe afgørelsen.

Overfor Søværnskommandoen har kommissionen givet udtryk for, at den for sit vedkommende alene af administrative grunde må nære betænkelighed ved, at der søges fastsat en nedre grænse for indberetning af havarier. Man mener ej heller at kunne se bort fra, at en sådan foranstaltning vil kunne give anledning til en vis vilkårlighed i fortolkningen og således i nogen grad kompromittere den ensartethed i behandling og vurdering af enkeltsagerne, som er et vigtigt led i og mål for kommissionens arbejde.

Hertil kommer, at det efter kommissionens opfattelse næppe kan være rigtigt og hensigtsmæssigt udelukkende at anvende et økonomisk kriterium for indberetning af sådanne sager, idet der meget vel kan forekomme grove overtrædelser af sejladsforskrifter og svækkelser i beredskabet m. v., som ikke nødvendigvis giver sig udslag i havarier og skader på de implicerede enheder eller tredjemands ejendom.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

C. Om sagernes formaliteter.

Behandlingstiden for dette års havari- og skadesager har i visse tilfælde strakt sig over mange måneder.

Dette kan ofte føres tilbage til forsinkelser ved og tøven med rapportudførelsen, men skyldes dog i mange tilfælde, at behandlingen ved fremsendende myndigheder m. fl. har været urimelig langvarig.



E. J. SAABYE
kommandør
formand for Søværnets Havarikommission

Fortegnelse over de i Årsberetningerne 1960, 1961 og 1962 indeholdte havari- og skadesager.

Kollisioner.	Årsberetning	Pag.
1. Kollision mellem fregat og trawler ved Færøerne.	1960	10
2. Depotskibs kollision med handelsskib i Kronløb, København 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 tillægningsmanøvre i Thorshavn.	1960	25
2. Fregats beskadigelse af egen skibsside under tillægningsmanøvre på Holmen.		
3. Fregats beskadigelse af egen stævn og skibsside på tankskib ved påsejling af dette i Lamlash bugten, Skotland.	1960	29
4. Patruljebåds (WILLEMOES-klassen) grundberøring og beskadigelse 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 afgang fra Avernakke Pynt Bro.	1960	42
9. Motortorpedobåds påsejling af havnemølen i Agersø havn.	1960	44
10. Motortorpedobåds påsejling af anlægsbro på Flådestation KØBENHAVN.	1961	11
11. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) påsejling af mole i Spodsbjerg havn.	1961	11
12. Korvets påsejling af fregat, fyrinspektionsskib og flydedok IV under havnemanøvre på Holmen	1961	13
13. Fregats påsejling af bropille ved Limfjordsbroen, Aalborg	1962	5
14. Minelæggers påsejling af vestre molehoved i Kronløb, Københavns havn.	1962	8
15. Korvets påsejling af duc d'Albe i Flådens Leje ud for Bradbænken.	1962	15
16. Fregats påsejling af flydedok IV i Flådens Leje.	1962	17
17. Minelæggers beskadigelse af kaj i Flådehavn FREDERIKSHAVN.	1962	20
18. Fregats påsejling af kaj i Holbæk Trafikhavn.	1962	23

Grundstødninger eller -berøringer.

	Årbe- retning	Pag.
1. Fregats beskadigelse af skrue ved berøring af grunden under afgang fra Færingehavnen, Grønland.	1960	46
2. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) grundstødning i den gravede rende i Nakskov Fjord.	1960	49
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 Færing Nordhavn.	1960	57
6. Fregats grundstødning ved Færingehavnen, Grønland.	1961	15
7. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) grundstødning ved Odden havn.	1961	19
8. Korvets grundberøring ved den sydlige del af Middelgrund, Københavns Red.	1961	24
9. Orlogskutters grundstødning i skærgården N for Sukkertoppen, Grønland.	1962	29
10. Orlogskutters grundstødning ved Holsteinsborg, Grønland.	1962	32
11. Orlogskutters grundstødning ved Frederikshaab, Grønland.	1962	37

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 Langelandsbæltet.	1961	29
9. Beskadigelser m. v. fremkaldt af patruljefartøj ved Ven, Sverige.	1962	41
10. Beskadigelse af bevogtningsfartøj ved fralægningsmanøvre fra depotskib ud for Gudhjem.	1962	45