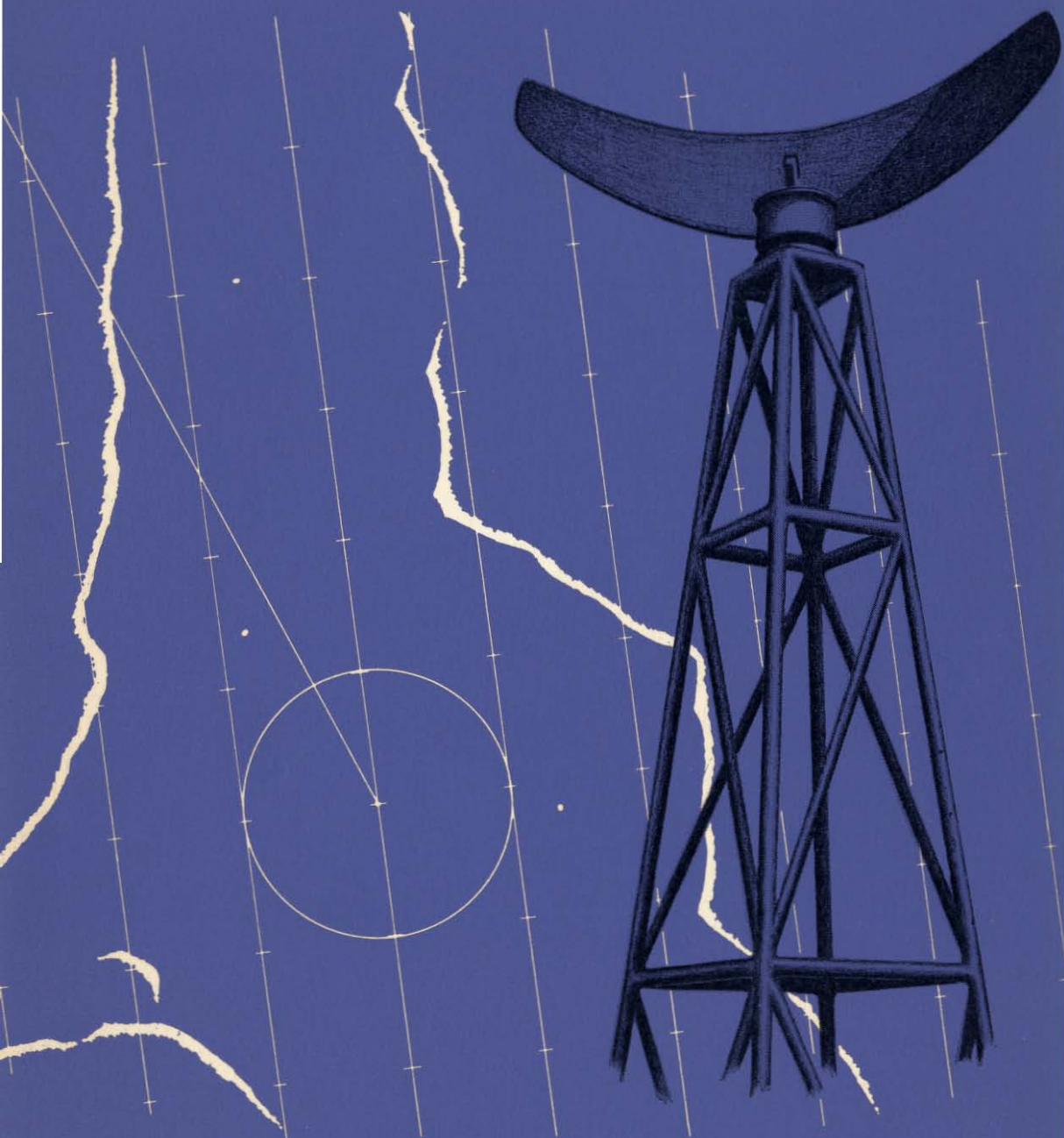


Til tjenestebrug

SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSION



ÅRSBERETNING 1963

**SØVÆRNETS
HAVARIKOMMISSIONS
ÅRSBERETNING 1963**

Statens trykningskontor
Ma 01,35-25

BERETNING OM SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSIONS VIRKSOMHED I PERIODEN 1. JANUAR 1963 TIL 31. DECEMBER 1963*

A. Indledning.

Nærværende beretning omfatter de i kalenderåret 1963 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 af linien.

B. Gennemgang af de i 1963 behandlede og afsluttede sager.

Beretningen omfatter 24 havari- og skadesager.

Til sammenligning med de i årsberetningerne 1960, 1961 og 1962 behandlede sager tjener følgende statistik:

Årsberetning	Kol- lisio- ner	På- sejlin- ger	Grund- stødning- er og -berørin- ger	Andre uheld	Antal skade- sager i alt	Kommissionens vurdering		De af skaderne forårs- agede udgifter i mill. kr.
						Hæn- delig	Place- ring af an- svar	
1960**)	4	9	5	7	25	20	5	1,2
1961	1	6	5	1	13	12	1	0,4
1962	1	12	3	2	18	15	3	0,2
1963	4	9	8	3	24	19	5	1,4

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

*) Kommissionens sammensætning inden for beretningsperioden:

Kommandør E. J. Saabye, formand.

Kommandør E. V. Jørgensen.

Kommandørkaptajn K. O. Knudsen.

Kommandørkaptajn (M) A. F. Wittenburg.

Orlogskaptajn S. E. Milan Thamsborg, sekretær.

I lighed med de tidligere 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 15.

De resterende 9 sager, der fordeler sig på

4 *kollisioner,*

1 *påsejling og*

4 *grundstødninger eller -berøringer,*

gennemgås efter samme retningslinier som i de foregående årsberetninger.

Det skal bemærkes, at de i årsberetning 1962 omtalte bestemmelser for *Ansvarsfordeling ved forhaling af Søværnets enheder udført af flådestationer i flådehavne* er udkommet som SØVÆRNSKOMMANDO-BESTEMMELSE NR. 019.

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 33 møder i kommissionen.

a. Kollisioner.

1. Kollision mellem to minestrygere af VIG-klassen i Kieler Fjord, Tyskland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: Skiftende — 0-1; strøm: 0; sø: 0; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 1).

a. Minestrygeren A:

Kollisionen indtraf, da minestrygeren A skulle gå på siden af minestrygeren B i Kieler Fjord for at overføre personel.

Inden tillægningsmanøvreren fik minestryger B, der lå på kurs 070, pr. radio ordre til at stoppe og gøre klar til at modtage A på bagbords side.

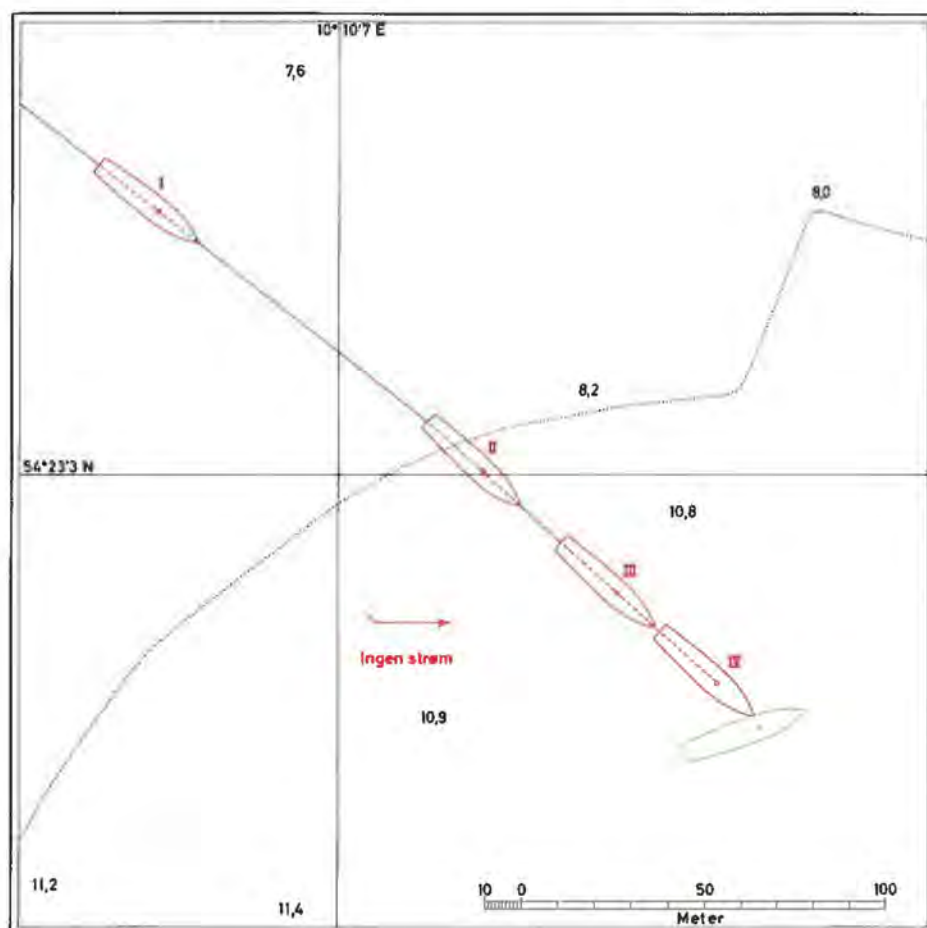


Fig. 1.

A anduvede B på en SE-lig kurs (anduvningsvinkel ca. 60°). Rorgængerer fik først ordre til at støtte på B's gæststage (afstanden mellem skibene ca. 200 m, position I), senere på forkant af broopbygningen (afstanden ca. 100 m, position II). A gik mindste fart (ca. 3,5 knob) indtil en afstand af ca. 100 m fra B, hvor maskinerne stoppedes.

Ca. en skibslængde fra minestrygeren B (position III) gav chefen for A ordren *Betty tilbage langsomt*, der blev korrekt repeteret af posten ved manøvrerhåndtagene.

Da fartøjet imidlertid ikke reagerede for bakmanøvrer, men derimod drejede til styrbord, stod det chefen klart, at der måtte være foretaget en fejlmanøvre i styrehuset, hvorfor han straks beordrede *alle maskiner tilbage langsomt*. Da ej heller denne ordre reducerede fartøjets fremdrift, beordredes *alle maskiner tilbage halv kraft* og umiddelbart efter *alle maskiner tilbage fuld kraft*. Afstanden til B var imidlertid nu så ringe, at kollision indtraf, selvom bakmanøvrerens omsider blev registreret. B blev ramt tværs om bagbord ud for styrehuset (position IV).

Efter uheldet blev det opklaret, at posten ved manøvrerhåndtagene — en nu hjemsendt værnepligtig fyrbøder — formentlig på grund af momentan forvirring havde indstillet manøvrerplanlægningen for frem i stedet for bak.

Umiddelbart før kollisionen var en plottergast illet til og havde sikret, at den sidste bakordre, *alle maskiner tilbage fuld kraft*, blev udført korrekt. Der er grundlag for at antage, at plottergastens indgriben i nogen grad har reduceret omfanget af de indtrufne skader, selvom omstyringen foretoges umiddelbart inden kollisionen.

En midlertidig udbedring af skaderne blev foretaget, og det igangværende arbejde derefter fortsat.

b. Minestrygeren B:

Det var ikke muligt for minestrygeren B at foretage effektive foranstaltninger til forebyggelse af kollision, idet A var i ca. en skibslængdes afstand, da det stod klart for chefen for B, at tillægningsmanøvrer ikke kunne gennemføres uden uheld.

Supplerende oplysninger:

Der blev ombord i A ikke beordret egentlig manøvrerulle, men over fartøjets højtaleranlæg præget *klar til at gå på siden af B*.

Ved denne ordre skal bl.a. den ombordværende ældste maskinbefalingsmand (oversergent) indfinde sig i styrehuset og her — foruden at føre manøvrerjournal m.v. — overvåge postens betjening af manøvrerhåndtagene. Uheldigvis var vedkommende maskinbefalingsmand ved den pågældende lejlighed optaget af et uopsætteligt ærinde og således forhindret i at møde som befaleet.

Skibschefen var opmærksom på, at oversergenten ikke havde indfundet sig, men henset til, at posten ved manøvrerhåndtagene var kendt som en pålidelig og samvittighedsfuld person med god rutine i betjening af fartøjets særegne manøvrerplanlægning (ca. 1 års tjeneste ombord), anså skibschefen det ikke for betænkeligt at gennemføre tillægningsmanøvrer uden befalingsmandens tilstedeværelse.

Det bemærkes, at minestrygeren A i de foregående dage uden uheld havde foretaget et stort antal tillægningsmanøvrer til B.

Skadeopgørelse:***Ministrygeren A:***

Gæsstage slået løs og bøjet.

6 sceptre i stævnen bøjet.

Stævnforhudning og stævnsvøb lettere beskadiget.

Ministrygeren B:

3 sceptre i bagbords side bøjet.

Fenderliste og skandæk beskadiget.

Hul i broklædningen (ca. 0.8×0.8 m) i bagbords side.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskinspektion ialt ca. kr. 60.000.

Kommissionens vurdering:

1. *Arsagen til kollisionen er, at de beordrede bakmanøvrer fejlagtigt er blevet udført som fremmanøvrer.*

Uheldet må anses for fuldt opklaret, idet posten ved manøvrehandtagene, ved en afhøring foranstaltet af A umiddelbart efter uheldet, har erkendt at have udført de pågældende ordrer forkert. Han har ikke kunnet angive nogen grund til fejltagelsen, som derefter må tilskrives momentan forvirring.

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

- a. *Posten ved manøvrehandtagene (værnepligtig fyrbøder) har pådraget sig ansvaret for kollisionen ved ikke at have betjent manøvreanlægget korrekt.*

Henset til, at den nævnte værnepligtige nu er hjemsendt og i øvrigt har forrettet god tjeneste i Søværnet, mener kommissionen at måtte anbefale, at der ikke foretages yderligere over for den pågældende.

- b. *For så vidt angår skibschefernes ansvar må uheldet anses for hændeligt.*

Kommissionen mener således ikke, at der i det foreliggende tilfælde er grundlag for at bebrejde chefen for ministrygeren A, at han gennemførte tillægningsmanøvreren uden den tilsynsførende befalingsmand i styrehuset, ligesom man henset til hændelsesforløbet hastige udvikling ej heller mener at kunne bebrejde chefen for ministrygeren B, at han for sit vedkommende ikke har truffet foranstaltninger til afværgelse af uheldet.

- c. *Kommissionen finder anledning til at fremhæve plottergastens (korporal) snarrådige optræden, der formentlig i nogen grad har reduceret omfanget af de ved kollisionen opståede skader.*

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

1. Det er under sagens behandling oplyst, at tulerørsforbindelsen mellem bro og styrehus er af ringe kvalitet.

Kommissionens maskinsagkyndige medlem har nærmere undersøgt dette forhold og mener på grundlag heraf at kunne påvise en konstruktionsfejl i sammenføjnngen af rørforbindelserne fra styrehuset til de 2 brovinger.

Det er dog vedkommende medlems opfattelse, at en ændring af dette forhold ikke *alene* vil være tilstrækkelig til at sikre en korrekt ordretransmission. Formentlig bør dimensionen af rørlysningen øges, ligesom der yderligere bør anbringes isolering omkring rørene.

Kommissionen har overfor Søværnskommandoen foreslået, at Søværnets Skibs- og Maskininspektion med den givne anledning anmodes om at undersøge forholdet nærmere.

2. Der er fra divisionsmaskinofficeren fremsat forslag om, at der i brovingerne installeres et kontrollampesystem i parallellforbindelse med det ved manørepulsten anbragte, således at skibschefen (vagtchefen) umiddelbart kan kontrollere skruernes omdrejningsretning.

Kommissionen har overfor Søværnskommandoen anbefalet, at dette forslag gøres til genstand for nærmere undersøgelse.

3. Sagens behandling har i øvrigt henledt opmærksomheden på det uheldige i, at det ikke er muligt for roergængerne i fartøjer af VIG-klassen at ændre rorstillingen, når roret ligger i borde, og skruerne går omdrejninger svarende til *fuld kraft frem*.

Kommissionen anser det for meget betænkeligt at acceptere en sådan begrænsning i manørefriheden, som i givet fald kan få uheldige følger.

Det er oplyst, at Søværnets Skibs- og Maskininspektion er opmærksom på problemet, men at de hidtil foretagne foranstaltninger har vist sig utilstrækkelige.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at lignende forhold efter det oplyste gør sig gældende for fartøjer af DRYADEN-klassen.

Kommissionen har henstillet til Søværnskommandoen påny at aktivere sagen overfor Søværnets Skibs- og Maskininspektion.

4. Chefen for A har under afhøringen oplyst, at han havde fået opfattelsen af, at den hollandske prototype for VIG-klassen har undergået en række ændringer affødt af hidtil indvundne erfaringer. Det forlyder således, at der i hollandske enheder af samme klasse er indført hydraulisk manøvrering fra styrehus til maskine som erstatning for den i VIG-klassen anvendte komplicerede trækstangforbindelse til maskinen.

Sagen har givet kommissionen anledning til at foreslå, at der rettes officiel henvendelse til vedkommende hollandske myndigheder for at få adgang til det dér foreliggende erfaringsmateriale.

5. Denne såvel som tidligere sager synes at understrege betydningen af, at de oplysninger om skibes og fartøjers manøvreegenskaber m. v., som af skibscheferne tilføres de respektive generalrapporter, i hensigtsmæssig form bekendtgøres for tiltrædende skibschef, der som bekendt kun i begrænset omfang har adgang til det nævnte erfaringsmateriale.

Kommissionen har henstillet til Søværnskommandoens overvejelse, at det pålægges vedkommende institutioner — i første række Søværnets Navigationsvæsen — at lade fremstille særlige oplysningsskemaer, hvori

de fra generalrapporter m. v. uddragne relevante oplysninger optages i filtreret, kontrolleret og autoriseret form. De pågældende skemaer bør i givet fald indsættes i den af Søværnets Skibs- og Maskininspektion udgivne og autoriserede *Oplysningsbog for chefen*.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale over for de pågældende skibschefer.

2. Kollision mellem to motortorpedobåde i farvandet udfor Nymindegab.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SSW — 5-6; strøm: 0; sø: SW — 4; sigtbarhed: moderat (regn); solnedgang: ZKL ($\div$ 1) 1943 (Thyborøn).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 2).

Torpedobådseskadren (3 divisioner).

Kl. 1015 afgik Torpedobådseskadren, bestående af 3 torpedobådsdivisioner, fra Holmen for at forlægge til Esbjerg via Limfjorden.

Motortorpedobådene sejlede divisionsvis fra Thyborøn. Den omhandlede torpedobådsdivision var formeret i kølvandsorden (FORM 1) i rækkefølgen C (divisionschef) — B (næstældste chef) — A (yngste chef); efter passage af Thyborøn blev afstanden mellem bådene beordret til 1000 yards. Divisionens marchfart var 33 knob.

Der var normal lukningstilstand i divisionens enheder.

a. Motortorpedobåden A:

Chefen forestod bådens manøvrering fra broen. Han holdt sin plads i formationen ved anvendelse af DECCA-radarens PPI.

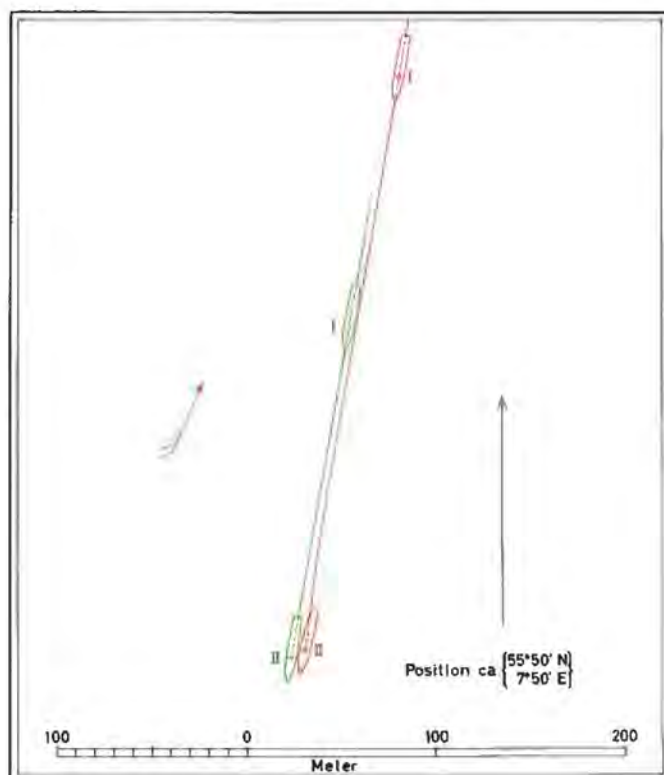


Fig. 2.

Næstkommanderende, der opholdt sig i O-rummet, forestod bådens navigering, bestikføring m. v.

Regnen hæmmede tildels udsynet, men man kunne dog fra broen til stadighed iagttage agterlanternen i B, hvorimod B's blå positionslys, der alene gjorde det muligt visuelt at bedømme afstanden, i nogen grad var udvisket af den hvide agterlanterne.

Omkring kl. 2345 (o. position $\begin{pmatrix} 55^{\circ}50'N \\ 7^{\circ}50'E \end{pmatrix}$) — ud for Nymindegab) anvendtes DECCA-radaren til pladsbestemmelse, hvorfor den var indstillet til *lang puls*. På broen søgte chefen ved ændring af område og indstilling på PPI'en at gøre radarbilledet anvendeligt til at aflæse afstanden til B.

Da dette ikke viste sig muligt på grund af den benyttede *pulslængde*, beordrede chefen — efter nogen tids tøven — næstkommanderende til at stille om til *kort puls*. Ved umiddelbart efter at kaste et blik mod B konstaterede chefen, at afstanden til denne var aftaget til ca. 100—200 yards, idet detaljer af agterskibet kunne skimtes svagt i lyset fra agterlanternen (position I).

Chefen beordrede straks roret *bagbord 10* og *alle maskiner stop*; umiddelbart derefter beordredes *bagbord helt over*.

Få sekunder senere — kl. 2352 — ramte A med styrbords bov B's bagbords side foran for torpedoskjoldet (position II). Da B kort før kollisionen påny havde slået op til 18 knob, øgedes afstanden mellem bådene hurtigt.

A's fart i kollisionøjeblikket skønnedes til 15 knob; roret lå *bagbord 15*.

B's fart var formentlig ligeledes ca. 15 knob.

Ved en foreløbig undersøgelse konstateredes ingen vandindtrængen, og sejladsen fortsattes i henhold til planen.

Der blev ikke beordret *lukke vandtætte døre*, da skibschefen skønnede, at der kun var sket ovenbords skade.

Det er oplyst, at A efter mørkets frembrud pr. signal havde anmodet B om at slukke agterlanternen, der blændede kraftigt og i nogen grad udviskede de blå positionslys.

B havde hertil svaret — formentlig på grund af en misforståelse — at dette ikke kunne lade sig gøre, hvorfor agterlanternen forblev tændt.

b. Motortorpedobåden B:

Chefen, der opholdt sig i O-rummet, forestod bådens navigering ved brug af DECCA-radaren. Næstkommanderende opholdt sig på broen, hvorfra han videregav de af chefen givne ordrer til kurs- og fartændringer.

B holdt sin plads i formationen ved anvendelse af DECCA-radaren.

Ca. kl. 2350 mente chefen over bådens UHF-anlæg at have hørt, at førerbåden gik ned i fart. Da han kort forinden — ligeledes over UHF-anlægget — havde opfanget et signal om, at den forangående division var gået ned i fart, beordrede han trinvis fartreduktion i B til 10 knob.

Efter det oplyste blev der samtidig med ordrens udførelse i 4 tempi afgivet blinksignal for fartreduktion (bogstavet R 4 gange) til A.

Ved iagttagelse af A's ekko på radarskærmen stod det imidlertid kort efter chefen klart, at førerbåden ikke havde reduceret farten, idet afstanden mellem bådene øgedes.

Chefen beordrede derefter fartforøgelse til 18 knob.

Netop som B's signalgast skulle afgive det hertil svarende blinksignal (bogstavet I 4 gange) blev man ombord i B opmærksom på, at A var ganske tæt agter.

På sekunder senere indtraf kollisionen, men da ordren om fartforøgelse i B da allerede var udført, gled bådene hurtigt fra hinanden.

Det er oplyst, at B's agterlanterne på grund af overgang i tilslutningskablet ikke kunne slukkes (eller tændes) fra broen. I givet fald skulle den afbrydes fra agterdækket. Chefen kan ikke erindre, at A over UHF-anlægget skulle have bedt om at få lanternen slukket, ej heller at man skulle have svaret A, at dette ikke kunne lade sig gøre.

Med hensyn til havarimæssige foranstaltninger er det oplyst, at bådens ældste maskinbefalingsmand tilfældigt opholdt sig på dækket, umiddelbart inden kollisionen indtraf. Han ilede straks hen til maskinnedgangen og beordrede den vandtætte dør mellem rummene lukket, hvilken ordre blev udført få sekunder efter kollisionen.

Skadeopgørelse:

Motortorpedobåden A:

Beskadigelse af styrbords torpedorørsklop og klædningen under klappen.

Motortorpedobåden B:

Skandæklister og skandæk m. v. revet op over en længde af ca. 1 m.

Skaderne er udbedret midlertidigt med assistance af motortorpedobådernes mobile base (MOBA) og det lokale marinedistrikt.

Endelig reparation vil ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion blive udført i forbindelse med rutinemæssigt eftersyn.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet må tilskrives manglende agtpågivenhed i forbindelse med sammenløb af uheldige omstændigheder.*

I overensstemmelse med hævdvunden praksis anvendtes marchfarten 33 knob under forlægningen i åbent farvand.

- På det tidspunkt, hvor kollisionen indtraf, havde eskadren været under gang i ca. 13½ time. Henset til besætningens størrelse er der normalt kun i stærkt begrænset omfang mulighed for afløsning på de forskellige poster; chef, næstkommanderende, ældste maskinbefalingsmand og plottergast er normalt på post i hele sejladsperioden.

Den af B ca. kl. 2350 foretagne fartreduktion i 4 tempi blev ikke i tide erkendt i A, dels fordi det visuelle udkig ikke registrerede de fra B afgivne 4 adskilte blinksignaler for fartreduktion (4 gange R), dels fordi radaren på det pågældende tidspunkt benyttedes til pladsbestemmelse i forhold til B.

Chefen for A's reaktion (ordrer til ror og maskine) i de sidste sekunder inden kollisionen forekommer at være naturlig under de givne forhold.

Det er overfor kommissionen oplyst, at signaler for fartreduktion og -forøgelse af militære hensyn normalt afgives pr. blink og ikke over UHF-anlægget.

Kommissionen finder dog anledning til at udtale, at B i et tilfælde som det foreliggende (karakteriseret ved dårlige vejrforhold, lang forlægnings-tid, hastig og uventet fartreduktion m.v.) alene af sikkerhedsmæssige grunde måtte have været fuldt berettiget til — udover pr. blink — tillige at afgive signalerne for fartreduktion over UHF-anlægget.

Kommissionen har ikke været i stand til med sikkerhed at fastslå årsagen til, at A's signal om, at B's agterlanterne skulle slukkes, er blevet mistydet, og skal derfor indskrænke sig til at konstatere, at det er uheldigt, at opfordringen ikke er blevet imødekommet.

2. *De foretagne havarimæssige foranstaltninger.*

Det fremgår af det foreliggende materiale, at cheferne for de implicerede både ikke har beordret *lukke vandtætte døre* (lukning af døren mellem maskinrummene) umiddelbart efter kollisionen.

I B blev den pågældende dør — uden skibschefens vidende — alligevel lukket, hvilket formentlig må tilskrives den omstændighed, at ældste maskinbefalingsmand tilfældigvis overværede kollisionen. I A blev døren ikke lukket.

Det er kommissionens opfattelse, at der — uanset skadens formodede omfang og art — som en rutinemæssig foranstaltning burde have været beordret *lukke vandtætte døre* umiddelbart efter kollisionen.

Det skal tilføjes, at det ikke af de for Torpedobådseskadren på daværende tidspunkt gældende ordrebøger fremgår, under hvilke forhold den vandtætte dør mellem maskinrummene skal lukkes, respektive holdes lukket.

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

Ihvorvel det er beklageligt, at udkigstjenesten såvel visuelt som ved radar har svigtet i A, må kommissionen — særlig henset til sejladsperiodens længde og de ugunstige sigtforhold — anse uheldet for hændeligt.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen har overfor Søværnskommandoen foreslået, at der i Torpedobådseskadrens standardordrebog optages en bestemmelse om, at signaler for fartreduktion og -forøgelse under særlige omstændigheder (uventet, hastig fartreduktion eller -forøgelse, nedsat sigtbarhed, sø m.v.) skal afgives såvel pr. blink som over bådenes UHF-anlæg.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

3. Kollision mellem fregat og svensk fiskefartøj i den ydre Oslofjord.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: W — 0-1; strøm: 0; sø: 0; sigtbarhed: tåge (synsvidde 75—100 m).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 3).

a. Fregatten:

Kl. 0645 befandt fregatten sig på position $(58^{\circ}44'8''\text{N})$ $(10^{\circ}38'0''\text{E})$ i den ydre Oslofjord.

Fregatten indgik i Kongedeling 1/63 som eskorteskib for DANNEBROG. Formationen var kølvandsorden (FORM I), afstand 600 yards. Fregatten var beordret til selvstændigt at manøvrere for eventuel trafik.

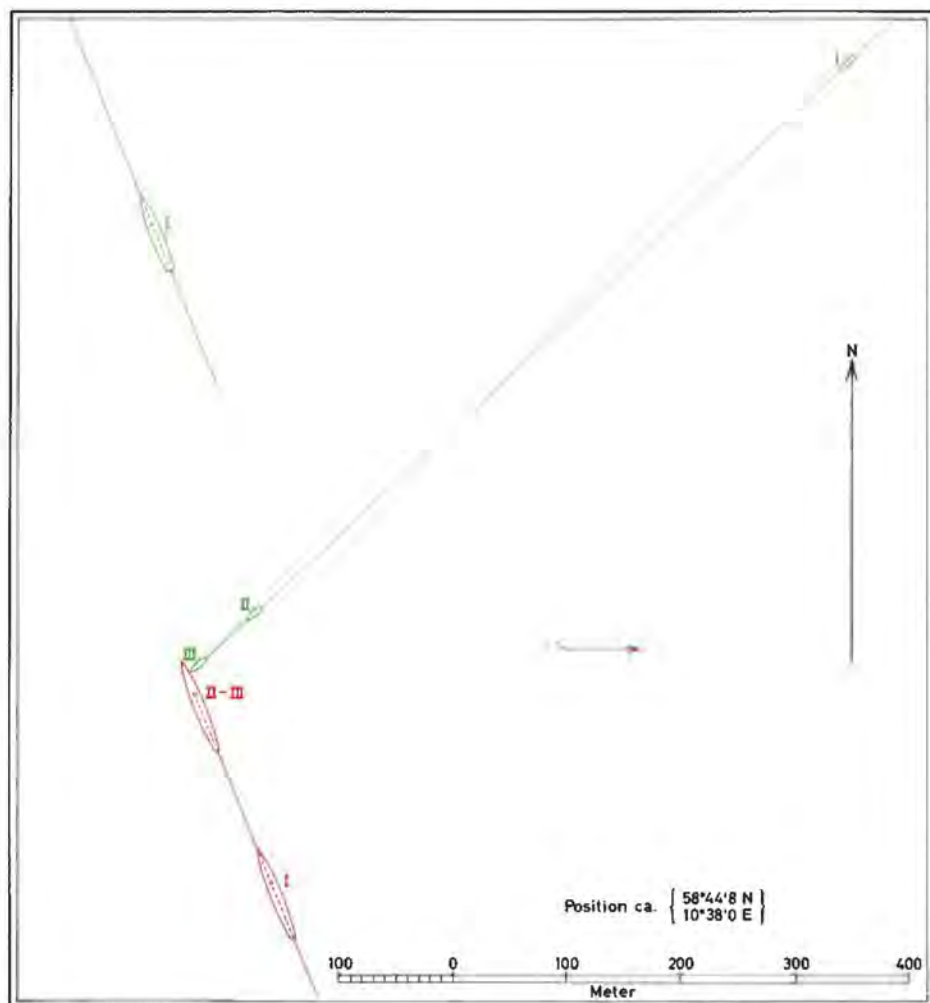


Fig. 3.

Chefen, der opholdt sig på broen, forestod navigering og manøvrering assisteret af vagtchefen (navigationsofficeren).

Der blev afgivet tågesignaler i henhold til *De internationale søvejsregler*, og der var posteret ekstra udkig på bakken. I O-rummet plottedes sandt og relativt.

Efter passage af et større antal fiskefartøjer observeredes kl. 0650 et mindre ekko på DECCA-radarens billedskærm (3 sømil-området).

Afstanden til objektet var ca. $\frac{1}{2}$ sømil, og pejlingen ca. 035. Da det pågældende objekt bevægede sig på kollisionskurs med fregatten, beordredes *alle maskiner stop* (position I).

Der hørtes på intet tidspunkt tågesignaler, men da udkiggen kort efter gav melding om motorstøj fra den pågældende retning, beordredes *alle maskiner tilbage halv kraft*. Farten var på dette tidspunkt ca. 4 knob.

Kl. 0654 observeredes visuelt i pejling 035, afstand 60—75 yards et mindre fiskefartøj med kurs mod fregattens styrbords bov (position II). Der blev straks beordret *alle maskiner tilbage fuld kraft* under samtidig afgivelse af manøvre-signal i henhold til *De internationale søvejsregler*, regel 28.

Der iagttoges ingen reaktion i fartøjet, der efter det oplyste ved en ringe kursændring ville være gået klar foran for fregatten. Fiskefartøjets fart skønnedes til ca. 7 knob.

Fregatten havde i de sidste minutter afgivet tågesignaler i forøget tempo, men der hørtes stadig ingen signaler fra fiskefartøjet, hvis skibsllys ikke var tændt. Der var ingen på dækket af fartøjet, men tilsyneladende opholdt et besætningsmedlem — formentlig en skibsdreng — sig i styrehuset.

Først i en afstand af ca. 20 m mellem skibene reageredes der i fiskefartøjet, idet der blev koblet ud, hvilket kunne høres på motorens omdrejninger.

Da der umiddelbart efter påny blev koblet ind, observeredes ingen bakskruevand; fartøjet fortsatte derimod fremover tilsyneladende med forøget fart og tørnede få sekunder senere — kl. 0655 — fregattens styrbords bov med det resultat, at fartøjets stævn knustes (position III).

Fregattens fart i kollisionsøjeblikket var 0—1 knob, kursen uforandret ca. 340. Fiskefartøjets fart skønnedes til 5—6 knob; kursen til ca. 245.

Straks efter kollisionen kom føreren og to besætningsmedlemmer, heriblandt skibsdrengen, der formentlig havde stået til rors inden kollisionen, op på dækket af fartøjet, der blev forhalet ned langs fregattens skibsside og fortøjet agter for besigtigelse m. v.

Da fregatten havde ydet bistand med hensyn til nødtørftig udbedring og sikring af skaderne, sejlede fiskefartøjet mod Strømslads ledsaget af et andet svensk fartøj.

Efter i nogen tid at have ledsaget fiskefartøjet NW-over genoptog fregatten eskorteringen af Kongeskibet ca. kl. 0750.

b. *Det svenske fiskefartøj:*

Ifølge den af fartøjsføreren udarbejdede, meget kortfattede rapport, der, med henblik på krav om skadeserstatning og erstatning for tabt arbejdsfortjeneste, blev tilsendt Søværnskommandoen, har hændelsesforløbet set fra fiskefartøjets side udviklet sig som følger (rapporten nærlig citeret):

Den pågældende morgen var fartøjet på vej ud mod en fiskeplads i den N-lige del af Skagerrak. Der styredes en W-lig kurs, og vejret var godt med god sigtbarhed.

Ca. kl. 0710 (klokkeslettet formentlig fejlagtigt — burde snarere være 0650) kom fartøjet ind i en tæt tågebanke, og ca. 5 minutter senere indtraf kollisionen med fregatten.

Positionen angives til 17 sømil SW t W af Koster.

Fregatten traf fiskefartøjet på dets bagbords bov helt fremme ved stævnen. Der opstod store skader også på *størbords bov* (fremhævet af kommissionen).

Fartøjet sprang læk, men det lykkedes for egen kraft at sejle til Myrens værft i Strømstad, efter at nødtørftig udbedring af skaden ved hjælp af en presenning var udført. Fartøjet blev ledsaget af et andet svensk fiskefartøj.

Kommissionen skal henlede opmærksomheden på, at det ikke i rapporten er oplyst, om fiskefartøjet afgav tåge- og/eller manøversignaler, om skibslysene var tændt, ej heller om hvilke foranstaltninger, der blev truffet for at afværge kollision. Der savnes ligeledes oplysning om farten, og om hvem der stod til rors, betjente manøvregejerne og holdt udvig umiddelbart inden kollisionen.

Supplerende oplysninger:

Det svenske fiskefartøj, hvis tonnage opgives til 20 tons og længde til 42 fod, er bygget i 1935. Byggematerialet er træ.

Fartøjet havde i jan 1963 afsluttet et større eftersyn samt fået isat ny motor. Normalfarten angives til ca. 8 knob.

Skadeopgørelse:

Fregatten:

Ingen.

Det svenske fiskefartøj:

Stævn, forreste spanter, lønning og skandæk m. v. knust.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge besigtigelsesforretning skønsmæssigt kr. 50.000.

Der er fra fiskefartøjets side rejst foreløbigt krav om dækning af reparationsudgifter og tabt arbejdsfortjeneste. Samtlige krav er afvist af Søværnskommandoen efter samråd med Kammeradvokaten.

Der har ikke været afholdt søforhør eller søforklaring i sagen, men ved ankomst til Oslo blev der afgivet indberetning om hændelsen bl. a. til den daværende Kongelige Danske Ambassade.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet må tilskrives det svenske fiskefartøjs uforsvarlige sejlads og adfærd.*

Det fremgår af det i sagen foreliggende materiale, at fregatten under den omhandlede sejlads i nedsat sigtbarhed har afgivet forskriftsmæssige tågesignaler, har haft intensiveret udkigs- og radarobservationstjeneste samt sejlet med moderat fart m. v. Efter iagttagelsen af det omhandlede ekko på billedskærmen har fregatten navigeret og manøvreret, herunder afgivet manøversignaler m. v., i overensstemmelse med *De internationale søvejsregler*.

Det skal dog herved bemærkes, at fregatten efter de foreliggende oplysninger ikke har haft skibslysene tændt under sejladsen i nedsat sigtbarhed, hvilket er stridende mod hævdvunden praksis.

Det kan heroverfor med overvejende sandsynlighed udtales, at fiskefartøjet

- ikke har afgivet låge- og/eller manøvresignaler,
- ikke har haft effektivt udkig og skibslysene tændt, og
- ikke har navigeret og manøvreret på en måde, som er forenelig med gældende forskrifter.

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

Det er kommissionens opfattelse, at det svenske fiskefartøj bærer det fulde ansvar for kollisionen, idet dets sejlads og adfærd må betegnes som groft uforsvarlig og stridende mod gældende sejladsforskrifter, jvf. De internationale søvejsregler, reglerne 15, 16, 21, 28 og 29 m. fl. Hvorvel fregattens skibsllys — stridende mod hævdvunden praksis, jvf. De internationale søvejsregler, regel 29 — efter det foreliggende ikke har været tændt under sejladsen i nedsat sigtbarhed, må kommissionen for så vidt angår skibschefens ansvar anse uheldet for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

4. Kollision mellem motortorpedobåd og norsk fiskefartøj ved Stavanger, Norge.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SSE — 2-3; strøm: 0; sø: SSE — 2 (Skagerak); sigtbarhed: god (synsvidde over 3 sømil).

Solnedgang: ZKL ($\div$ 1) 1845 (Frederikshavn — dansk tid).

Solopgang: ZKL ($\div$ 2) 0721 (Stavanger — norsk sommertid).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 4).

1. Torpedobådsdivision X:

Kl. 1750 (dansk tid) afgik Torpedobådsdivision X bestående af motortorpedobådene A, B og C fra Frederikshavn for at forlægge til Stavanger (Marinestation ULSNESS).

Divisionen sejlede ad den nærmeste rute fra Frederikshavn via Skagens Rev og en position 5 sømil S for Lindesnæs til Jærens Rev. Fra Jærens Rev og N-over mod Stavanger, hvor den indenskærs rute benyttedes, var divisionen formeret i kølvandsorden (FORM 1) i rækkefølge A (divisionsbåd) — C (yngste skibschef) — B (næstældste skibschef); afstanden mellem bådene var beordret til 500 yards. På grund af et kort efter afgang fra Frederikshavn indtruffet maskinhaveri i A, der nødvendiggjorde udkobling af styrbords motor, blev divisionens marchfart beordret til 22—24 knob.

Der var normal lukningstilstand i divisionens enheder.

Efter passage af Jærens Rev lys- og lydbøje kl. 0437 (dette og senere klokkeslet er angivet i norsk sommertid) drejede divisionen til kurs 025. Ved Feistein, der passeredes kl. 0449 i 1,1 sømils afstand, ændredes kursen til 030. På denne kurs passeredes AUSA kl. 0501 i 0,3 sømils afstand (position I), og efter yderligere ca. 2 minutters sejlads drejedes til en N-lig kurs (355—000) i AUSA fyrs hvide vinkel (position II).

På grundlag af det foreliggende materiale og det af forholdene nødvendiggjorte supplerende skøn, må hændelsesforløbet i korte træk formodes at have udviklet sig som følger i de enkelte enheder:

a. Motortorpedobåden A:

Chefen forestod divisionens navigering fra førerbådens O-rum hovedsagelig ved hjælp af DECCA-radaren.

Næstkommanderende opholdt sig på broen, hvor han forrettede tjeneste som vagtchef. Han var bemyndiget til at manøvrere for eventuel trafik.

Foruden udviggen var maskinofficeren til stede på broen i den sidste fase af sejladsen inden kollisionen.

Ca. kl. 0504 iagttog chefen på radarskærmen ca. 5° om styrbord og i en afstand af ca. 1 sømil et ekko af ringe udstrækning og klarhed (position III).

Chefen tydede først ekkoet som hidrørende fra en bøje.

Radaren, der hidtil havde været indstillet på 3 sømil-området, skiftedes nu til 1 sømil-området. Chefen mente at kunne erindre, at ekkoet nu fremkom i kanten af billedskærmen (d. v. s. i 1 sømils afstand).

Efter at have set i søkortet, at der ikke skulle befinde sig nogen bøje e.l.

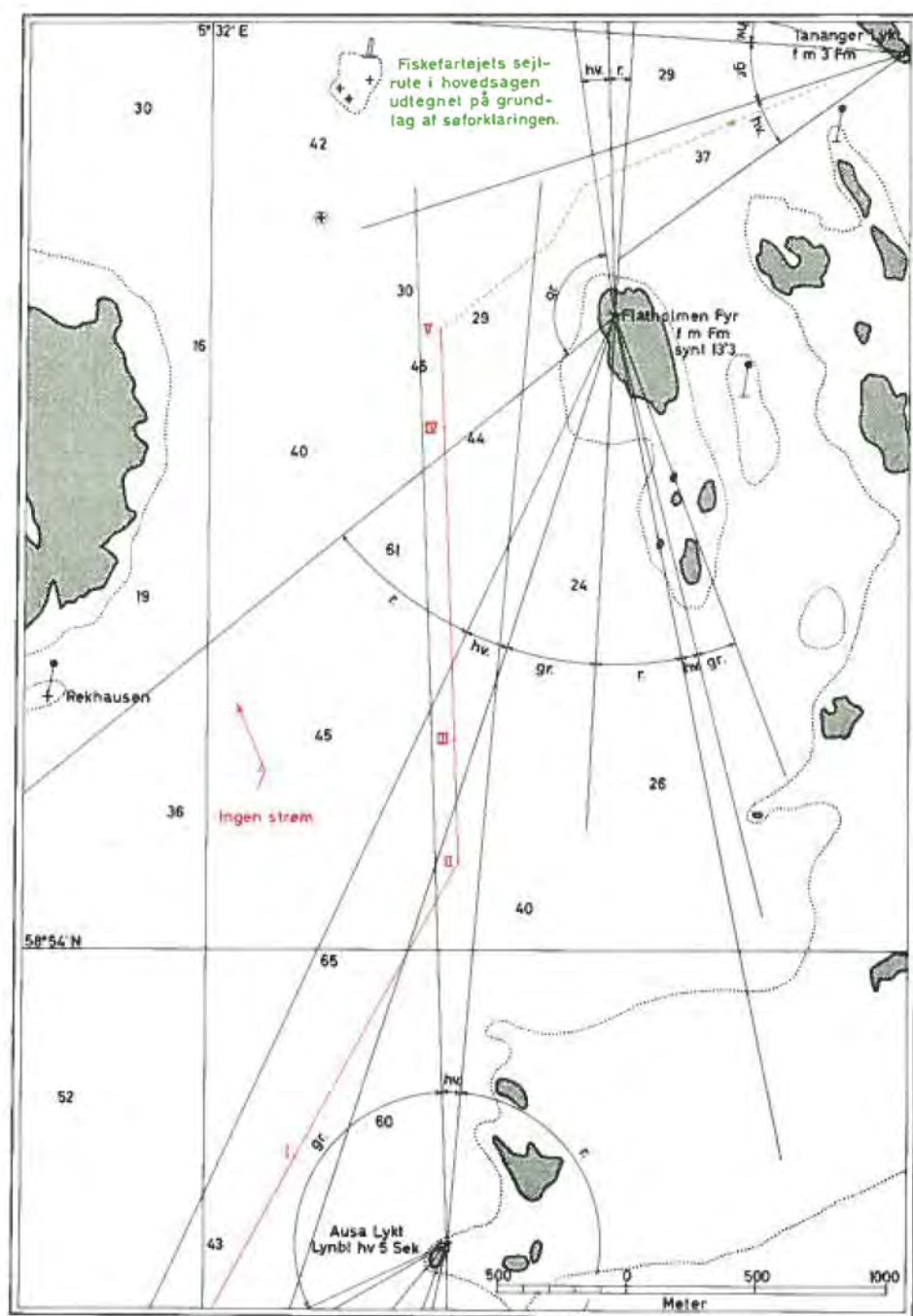


Fig. 4.

på det pågældende sted, gik chefen på broen for at overvære passagen af det formodede objekt. Afstanden til ekkoet var da ca. 0,6 sømil.

Ekkoet havde, indtil chefen forlod O-rummet, tilsyneladende bevæget sig parallelt med eget skibs kurslinie, hvorfor chefen mente, at det tilhørende objekt (skib) enten måtte være stilleliggende, med- eller modgående. Chefen gjorde sig klart, at det pågældende objekt (skib) ville passere A på kort afstand (formentlig ca. 50—100 yards), såfremt den iagttagne relative bevægelse fortsatte uændret.

Der var stærkt dæmpet belysning i O-rummet, således at chefen hurtigt kunne orientere sig i mørket på broen.

Vagtchefen og udkiggen var ikke blevet adviseret om det observerede ekko og havde ikke visuelt iagttaget noget objekt i den pågældende retning.

Et øjeblik efter, at chefen var kommet på broen og havde oplyst vagtchefen (og udkiggen) om tilstedeværelsen af et radarekko forude om styrbord, blev et svagt rødt lys observeret lidt om styrbord. A var netop passeret fra Flat-holmen fyrs SW-lige røde vinkel ind i samme fyrs W-lige grønne vinkel (position IV).

Efter det oplyste var udkiggen den første, der observerede det røde lys, men både chefen og vagtchefen opdagede det næsten samtidig.

Udkiggen meldte, at det var en høje. Da der herskede tvivl om dette, beordrede chefen øjeblikkeligt *alle maskiner stop*.

På sekunder efter, at chefen havde gentaget ordren *alle maskiner stop*, observeredes næsten ret for i kort afstand silhouetten af en fiskekutter, der tilsyneladende kun førte et rødt lys.

Kollisionen med kutteren indtraf umiddelbart efter, at maskinerne var stoppet; farten var da ikke gået nævneværdigt ned (position V). Der blev ikke givet nogen rorkommando ombord i A.

Ifølge C's kursbog var tidspunktet for kollisionen 0507.

Kursen for fiskefartøjet, der rantes i bagbords side, bedømtes til et sted mellem SW og NW. Chefen skønnede, at fartøjet tilsyneladende gik med høj fart.

A's kurs i kollisionøjeblikket var ca. N, dens fart antagelig ca. 20 knob.

Ved kollisionen blev kutteren skåret tværs igennem. Agterskibet sank næsten omgående, hvorimod forskibet holdt sig flydende på ret køl i ca. 1 minut.

Efter kollisionen var A næsten stilleliggende, således at det endnu flydende forskib af fiskefartøjet lå tæt ved bådens bagbords låring.

I lyset fra en mod fartøjet rettet Aldislampe iagttoges det, at en mand råbende og gestikulerende kom op af lugen i forskibet. 1. maskinofficer, der var på vej ned i maskinen, kastede fra agterdækket et bjærgemærk over mod den næststede.

Chefen forsøgte at anvende motorerne til at bakke A op til fartøjets forskib, men ordren til maskinen forblev ubesvaret og blev ikke udført.

Kort tid derefter kæntrede forskibet, og manden måtte springe i vandet.

Ombord i A forsøgte maskinofficeren — efter at have udkastet bjærgemærket — med assistance af en værnepligtig maskinist at lukke den vandtætte dør mellem maskinrummene. Forsøget måtte opgives på grund af vandpresset fra forreste maskinrum; vandet stod allerede på dette tidspunkt ca. ½ m over dørken.

Maskinofficeren løb herefter op på broen og meddelte chefen, at vand trængte ind i maskinrummene, og at A hurtigt ville synke.

På grundlag af denne melding, der antagelig blev afgivet 1—2 minutter efter kollisionen, beordrede chefen mønstring ved redningsflåderne; da A tilsyneladende sank hurtigt, blev der kort efter givet ordre til at gå i flåderne.

Alle ombordværende redningsflåder (4) kom i vandet, men kun de 3 blev oppustet. Fordelt i de intakte flåder padlede besætningen bort fra A og drev herefter om i ca. ½ time, indtil den blev taget ombord i henholdsvis B og C ca. kl. 0545.

Chefen for A var i det nævnte tidsrum uden kontakt med de øvrige enheder i divisionen.

Det lykkedes ikke at bjærge klassificeret grej eller skibsdokumenter.

A's lanterner førtes fra solnedgang indtil kollisionstidspunktet tilsluttet med fuld styrke. Umiddelbart efter kollisionen svigtede strømmen til lanterne og belysningen ombord. Såvel hovedmaskinen som alt hjælpemaskineri var næsten øjeblikkelig uanvendeligt. Den batteritilsluttede Aldislampe, der benyttes som projektor, kunne lyse i ca. 2 minutter efter kollisionen.

b. Motortorpedobåden B:

Motortorpedobåden B, hvis chef var næstældst i anciennitet, sejlede som sidste båd i formationen.

Chefen forestod B's navigering fra O-rummet ved hjælp af DECCA-radaren.

Vagtchefen opholdt sig på broen, hvor han overvågede det optiske udkig og videregav de af chefen givne ordrer til kurs- og fartændringer. Han var endvidere bemyndiget til at manøvrere for eventuel trafik.

Ca. kl. 0505, d. v. s. ca. 2 minutter efter kursændringen i AUSA fyrs hvide vinkel, iagttog chefen på radaren (3 sømil-området) et svagt ekko ca. 200—300 yards foran for ekkoet af A i omtrent samme pejling som denne.

Afstanden mellem B og A var på grund af et mindre maskinhavari i førstnævnte båd på dette tidspunkt noget større end den beordrede standardafstand — formentlig af størrelsesorden 1200 yards.

Chefen antog straks, at det svage ekko måtte hidrøre fra en bølge, men da han iagttog, at dette ekko og ekkoet af A nærmede sig hinanden med stor relativ hastighed, blev han klar over, at det uidentificerede ekko måtte hidrøre fra et fartøj.

Overbevist om, at en kollision var nær forestående (ekkoerne smeltede sammen), ilede chefen på broen, hvor han indfandt sig få sekunder, før ulykken indtraf. Vagtchefen og udkiggen havde ikke iagttaget skibsllys eller andre lys i den pågældende retning, og der hørtes intet brag.

Kort tid efter bemærkedes det, at A's skibsllys slukkedes, og at et blus, der senere viste sig at hidrøre fra det bjærgemærsk, der blev kastet fra førerbåden, lyste kraftigt op.

Chefen beordrede straks *alle maskiner stop* og B gik med langsom fart op til styrbord for A og C.

Under forsøg på at manøvrere op til A fik B havari på den ene sidemotor. Da midtermotoren på grund af det tidligere indtrufne havari allerede var koblet ud, kunne båden nu kun manøvrere med bagbords motor, hvorfor forsøget måtte opgives.

På grundlag af en melding over UHF-anlægget fra C om, at A var ved at synke, afsendte B et signal til en dansk patruljebåd, der lå ved Marinestation ULSNESS (Stavanger), med foreløbig oplysning om den indtrufne hændelse og

anmodning om øjeblikkelig assistance. Patruljebåden nåede frem til kollisionsstedet kl. 0710.

C meddelte ca. 5 minutter efter kollisionen, at den havde taget føreren af den forliste kutter ombord, men at der stadig savnedes en mand fra fartøjet. B's UHF-anlæg fungerede ikke normalt, idet det kun var muligt at *modtage* signaler.

Efter pr. råber at have beordret C til at iværksætte en eftersøgning af den savnede fisker, forsøgte B straks at manøvrere op til A's redningsflåder, der var padlet bort fra båden. Da B kun kunne manøvrere med én motor, og da det var vanskeligt at orientere sig i mørket, lykkedes det først at bjærge besætningen fra én redningsflåde ca. kl. 0545. Besætningen i de to andre flåder var kort forinden taget ombord i C, der pr. råber gav melding herom til B.

A, der i de første minutter efter kollisionen havde taget store mængder vand ind, holdt sig stadig flydende på en vandlinie omtrent i højde med fenderlisten. Henset hertil skønnede B det forsvarligt at gå på siden af A og sætte personel ombord i den hensigt at søge at bjærge båden.

Det ene af de ombordsatte havarihold havde ordre til at anbringe lækmåtten under skibets stævn, medens det andet hold ved anvendelse af transportable pumper skulle søge at lænse A's maskinrum.

Det viste sig imidlertid ikke muligt at få anbragt lækmåtten korrekt, dels fordi vandindtrængen i større omfang var ophørt, dels fordi måtten fiskede forvredne dele af skroget under vandlinien.

Det lykkedes at få A's transportable motorpumpe (Handy Billy-pumpe) i gang i kort tid, men lænsningen blev ikke effektiv.

Der blev givet ordre til, at ingen måtte gå under dækket i A, idet det skønnedes, at den kunne synke når som helst.

Medens havariholdene var i arbejde, fastgjorde B en trosse i A's agterende og forsøgte derefter at slæbe båden agterover ind mod lægt vand.

Efter kortvarig slæbning begyndte A imidlertid at synke på ny. Da det formodedes, at det vandtætte skot mellem officersbeboelsen og forreste maskinrum var bristet, lod B bugsertrossen gå, gik påny på siden af A og tog havariholdene ombord.

Umiddelbart efter — ca. kl. 0619 — sank A på positionen: 261 Flatholmen fyr 0,56 sømil, dybde ca. 45 m.

Sammen med C og senere en patruljebåd deltog B i eftersøgningen af den forsvundne fisker indtil ca. kl. 0845.

c. *Motortorpedobåden C:*

C, hvis chef var yngst i anciennitet, sejlede som anden båd i formationen.

Chefen forestod C's navigering ved hjælp af DECCA-radarens PPI på broen. Han havde fortrinsvis blikket rettet fremefter og så kun lejlighedsvis på radarskærmen for at holde sin plads i formationen.

Vagtchefen opholdt sig i O-rummet, hvor han bl. a. fulgte med i navigeringen ved iagttagelse af den her anbragte, noget større radarbilledskærm.

Hverken chefen eller vagtchefen observerede noget ekko af fiskefartøjet på radarskærmen, ligesom der ej heller blev observeret skibsllys eller andre lys hidrørende fra fiskekutteren.

Der hørtes intet brag e. l. ved kollisionen, hvorfor C først blev opmærksom på, at noget unormalt måtte være indtruffet, da A's lanterner slukkedes.

Kort efter observeredes et Holmes blus, der lyste op i nærheden af A, ligesom det kunne ses, at dennes Aldislampe blev rettet mod det endnu flydende forskib af den gennemskårne fiskekutter.

Chefen beordrede omgående *alle maskiner stop* og drejede lidt til styrbord, således at C kunne gå fri af A på dennes styrbords side.

I lyset fra A's Aldislampe blev det ombord i C iagttaget, at en mand kom op af lugen i forskibet og gav sig til at råbe og gestikulere.

Efter at have sikret sig, at der var klar agterover, bakkede C op mod den nødstedte fisker, som var sprunget i vandet fra forskibet, der samtidig kæn-trede.

Efter få minutters forløb (ca. kl. 0513) lykkedes det at bjærge den stærkt forkomne mand ombord i C. Den pågældende, der straks kom under foreløbig behandling, oplyste, at hans fader havde opholdt sig i styrehuset under sej-ladsen. Det måtte derfor formodes, at faderen var gået ned med det sunkne agterskib.

På grundlag af denne oplysning påbegyndte C straks eftersøgning af den forsvundne fisker i området umiddelbart omkring kollisionsstedet og fortsatte her-med indtil kl. 0845 — kun afbrudt af ombordtagning af besætningen fra to af A's redningsflåder ca. kl. 0545. Divisionschefen befandt sig i den ene af disse redningsflåder.

Straks efter bjærgningen af fiskeren havde C over UHF-anlægget givet B underretning om det passerede og samtidig meddelt, at den påbegyndte efter-søgning af den savnede fisker.

Det bemærkes, at man fra C kunne se, at A's besætning roligt gik i flåderne og padlede bort fra den synkende båd.

d. *Patuljebåden:*

Patuljebåden, der lå ved Marinestation ULSNESS (Stavanger), modtog mel-lingen om kollisionen ca. kl. 0512 og afgik kl. 0615 til den opgivne position.

Efter ankomsten ca. kl. 0710 overtog chefen for patruljebåden, der tillige var fungerende chef for Torpedobådseskadren, kommandoen og fordelte en-hederne til afsøgning af området.

Ca. kl. 0845, d. v. s. ca. 2 timer efter at det var blevet lyst, indstilledes eftersøgningen, idet chefen for patruljebåden skønnede, at der ikke længere var nogen rimelig mulighed for at finde den forsvundne fisker i live.

Et antal norske fiskefartøjer, der var kommet til stede, deltog i eftersøgningens afsluttende fase. To af disse bugserede det stadig flydende forskib af fiskefartøjet ind til Tananger.

3 norske minestrygere, der var beordret til at yde assistance, afgik fra Stavan-ger ca. kl. 0800, men nåede først frem, da eftersøgningen var indstillet. De pågældende fartøjer lokaliserede senere vraket af A ved hjælp af SONAR og afmærkede det med et antal bøjer.

Den af C bjærgede fisker blev kort efter patruljebådens ankomst overført til denne og senere landsat i Tananger.

2. *Det norske fiskefartøj:*

På grundlag af søforklaringen i Stavanger, hvorunder bl. a. føreren af fiske-fartøjet afgav vidneforklaring, må dets sejlads og adfærd antages at have været som følger:

Fartøjet afsejlede fra Tananger kl. 0435 med ca. 7 knobs fart for at fiske i den ydre skærgård.

Fartøjsføreren havde ved afgangens tændt side- og agterlanterner, men husker ikke om toplanternen blev tændt. Der var intet lys i styrehuset.

Efter det i retten oplyste, tændte man normalt ikke toplanternen, medmindre det var usigtbart vejr.

Føreren stod selv til rors under den første del af sejladsen og styrede SW-på i den hvide vinkel af Tananger Lykt (fyr), idet han af hensyn til et N-gående fartøj holdt klos til N-spidsen af Flatholmen. Han styrede derefter lidt S-ligere for kort efter at dreje mod SW, således at fartøjet ville passere ca. $\frac{1}{4}$ sømil S for Rekhausen stage.

Herfra var det planen at fortsætte nærlig i skillelinien mellem den røde og den grønne vinkel i Flatholmen fyr.

Ca. 0,3 sømil NW for fyret overtog faderen roret.

Inden føreren gik ned om læ forude, forvissede han sig om, at fartøjets lanterner brændte klart, men erindrede ikke, om toplanternen var tændt. I en afstand af ca. 4,5 sømil i S-lig retning så han nogle klare lanterner fra et eller flere maskindrevne skibe.

Ca. $1\frac{1}{2}$ til 2 minutter efter, at han var gået ned om læ, indtraf kollisionen.

Fartøjsføreren mente ikke, at der kunne være foretaget kurs- eller fartændringer i tidsrummet efter faderens overtagelse af roret, hvorfor han anså det for sandsynligt, at denne ikke havde bemærket motortorpedobådene.

Straks efter kollisionen ilede føreren op på dækket, hvor han så, at kutteren var helt gennemskåret, og at agterenden var forsvundet. Da forskibet, hvorpå han befandt sig, ca. 1 minut senere begyndte at kænre, sprang han i vandet for at undgå at blive suget ned. Kort efter blev han taget ombord i en af motortorpedobådene og kunne her oplyse, at hans fader også havde været med i fartøjet.

Efter foreløbig behandling i motortorpedobåden blev han ca. kl. 0730 overført til patruljebåden, der senere foranledigede ham landsat i Tananger.

Supplerende oplysninger:

1. Det norske fiskefartøj, der er bygget i 1935, har en tonnage på ca. 23 tons. Længde: 45 norske fod; bredde: 14,5 norske fod. Byggemateriale: eg.

Fartøjet, der er udstyret med en 45 HK Rappmotor med dynamo, har en maksimal fart på ca. 8 knob. Det er forsynet med kompas, og det elektriske udstyr omfatter ekkolod og radiotelefon.

Skibsløysene er af NIFE-konstruktion og tilsluttet det elektriske anlæg. Lanterneerne er efter det oplyste forsynet med elektriske pærer af sædvanlig styrke; dog har agterlanternen, der lejlighedsvis benyttes som arbejdsbelysning, en noget kraftigere elektrisk pære end de øvrige (formentlig 35 watt).

Det bemærkes, at NIFE-lanternerne, ifølge oplysning fra Nautisk Prøvekammer, er statsanerkendt til brug i fartøjer af den pågældende tonnage og lyser med forskriftsmæssig styrke under forudsætning af, at de er i orden og tilføres korrekt spænding.

Lanternerne kontrolleres ikke af nogen offentlig myndighed, henset til fartøjets tonnage (grænsen 25 tons i Norge).

Ifølge en ved Stavanger Politikammer efter kollisionen anstillet undersøgelse har toplanternen været i orden.

Fartøjsføreren havde ingen navigatorisk uddannelse. Han havde lært at sejle af faderen, som igen havde lært det af sin fader, der i sin tid sejlede som lods i det pågældende farvand.

Det er oplyst, at føreren for nogle år siden havde påbegyndt et korrespondancekursus til norsk kystskippereksamen, men at han hurtigt opgav dette, da han ikke mente at få brug herfor.

2. I de nærmeste dage efter kollisionen foretoges en nærmere undersøgelse af vraget af fiskefartøjet ved den norske marines foranstaltning.

Under forsøget på at frigøre liget af den forsvundne fisker, der sad fastklemmt i styrehuset, omkom en norsk frømand, medens en anden var i livsfare. Sidstnævnte har ikke fået varigt mén af uheldet.

3. Ved særlig ordre fra Søværnskommandoen pålagdes det den fungerende chef for Torpedobådseskadren — indenfor en tidsmæssig ramme af ca. 14 dage og en økonomisk grænse på kr. 60.000 — med anvendelse af patruljebåden og en minelægger som dykkerskib samt assistance af en på stedet lejet flydekran at søge at hæve vraget af A, samt — efter at have udtaget nærmere angivet klassificeret og værdifuldt grej fra vraget — at aflænde dette på den økonomisk mest fordelagtige måde.

Efter adskillige fejlslagne forsøg lykkedes det efter ca. 1 uges koncentreret arbejde, der sinkedes og vanskeliggjordes af sø, strøm og nedsat sigtbarhed, ved hjælp af kranens træk i wirestropper, der af frømand var manet under for- og agterskib, at få lettet A fra grunden og bugseret mod lægt vand.

Efter løft og bugsering i 3 tempi grundsattes A på 2,5 m vand, 2—3 m fra land ved Melingsholmen.



Efter lænsning til 1 fod over dørkhøjde med læsemateriel fra patruljebåden bjærgedes fortløftigt grej samt ombordværende kontantbeløb i dansk og norsk valuta.

De følgende dage blev øvrigt specificeret grej samt besætningens personlige ejendele bragt ombord i patruljebåden og minelæggeren med henblik på hjemtransport.

Vraget af A blev udbudt til salg, således som det henstod på grunden ud for Melingsholmen.

De ombordværende vandblandede beholdninger af smøre- og gasolie blev udpumpet og vederlagsfrit overdraget den lokale fiskerbefolkning. Det er oplyst, at 1 af de ombordværende 4 redningsflåder i A ikke lod sig udløse og oppuste.

Kommissionen har forelagt dette spørgsmål for Søværnets Skibs- og Maskininspektion, der bl. a. har udtalt følgende:

»Vedrørende redningsflåderne:

- (a) A's 4 redningsflåder blev sendt hjem til Holmen og herfra straks videregivet til Dinghy-værkstedet på Flyvestation Værløse for eftersyn og ompakning.
- (b) Dinghy-værkstedet, Flyvestation Værløse konstaterede, at 3 flåder var blevet reglementeret udløst (oppustet), og at 1 flåde var blevet udpakket.

Det konstateredes endvidere, at udløserlinen ikke var trukket an, således at CO₂-flaskens ventil ikke havde åbnet sig.

En nærmere undersøgelse har vist, at flasken ved modtagelsen i Værløse var tom; om denne også har været tom ved forliset vil ikke kunne afgøres, idet muligheden for beskadigelse af ventilen under transport foreligger.

Et forsøg med ventilen ved påfyldning af CO₂ viste, at denne ikke var tæt og nærmere undersøgelse viste en hårfin revne i ventilsædel.

Den anvendte CO₂-cylinder med tilhørende ventil har fulgt flåde 283 siden fabrikationen apr 1961. Cylinderen er kontrolvejet og fundet i orden apr 1962, hvorfor utætheden ikke kan forklares.

Det skal i tilslutning hertil anføres, at ovennævnte forhold med læk ventil er forekommet tidligere, specielt med flåder, hvor transporten har været hårdhændet, hvilket er baggrunden for SMI-materielbestemmelse nr. 38 pkt. 5, hvori der foreskrives, at transport skal foretages med passende forsigtighed.

Det skal endvidere anføres, at der, for at imødekomme eventuelle fejl og lignende ved redningsflåderne, normeres flere flåder end nødvendigt (jvf. SMI-materielbestemmelse nr. 38, pkt. 2). A havde således 4 flåder, hver beregnet til at optage 10 mand, altså ialt 40 mand. Besætningen er 26 mand, således at der selv med 3 flåder har været rigelig flådeplads til alle.

5. Det skal bemærkes, at kommissionen underhånden har afæsket den norske marines navigationsinspektør en udtalelse om sagen i sin helhed.

Den pågældende udtalelse er ifølge et herom afgivet løfte ikke medtaget blandt sagens akter, men har været medinddraget i kommissionens interne drøftelser og overvejelser.

Skadeopgørelse:

Personskader:

En fisker omkommet.

Hans søn, der blev bjærget ombord i motortorpedobåden C efter nogle minutters ophold i vandet, har ikke fået varigt mén.

Det er kommissionen bekendt, at en norsk frømand omkom under forsøg på at bjærge liget af fiskeren, der sad fastklemt i vraget af fiskefartøjet (agterskibet). En anden norsk frømand var i alvorlig livsfare under sin medvirken i bjærgningsarbejdet. Den pågældende har dog ikke fået varigt mén.

Materielskader:

Ifølge de foreliggende, ikke dokumenterede oplysninger var der mindst 4 huller (hver ca. 0,1 m i diameter, ca. 0,5 m under vandlinien) i A's stævn.

I bagbords side udfor forreste maskinrum (lidt agten for midtskibs) formodes der at være en rektangulær flænge i skroget (ca. 0,5 m $\times$ 0,1 m, ca. 0,5 m under vandlinien).

Efter det oplyste var alle afspærrede vandtætte skotter intakte.

De ved A's forlis og hævning m. v. foranledigede udgifter, herunder krav om erstatning, andrager ifølge oplysning fra Kammeradvokaturen, Søværnskommandoen og de tekniske institutioner m. fl. skønsmæssigt kr. 1.127.000.

Det bemærkes, at det fra norsk side fremsatte krav om skadeserstatning bl. a. omfatter erstatning til efterladte for tab af forsørger, erstatning for fiskefartøjet, mistede fiskeredskaber og tabt arbejdsfortjeneste m. v. Det er overfor kommissionen oplyst, at sandsynligheden taler for, at *Sølovens* bestemmelser for begrænsning af rederens ansvar (§§ 254—255 i såvel den norske som den danske sølov) vil kunne bringes i anvendelse i det foreliggende tilfælde.

Transportudgifter m. v. i forbindelse med patruljebåden og minelæggerens deltagelse i bjærgningsarbejdet er ikke medregnet i ovenstående beløb.

Kommissionens vurdering:

1. Motortorpedobåden A's navigering og manøvrering m. v.

a. Den anvendte fart.

De i de respektive NATO-lande eksisterende typer af motortorpedobåde og motorkanonbåde anvender af operative og maskintekniske grunde normalt en marchfart på mindst 30 knob ved sejlads af længere varighed.

Foranlediget af det på et tidligt tidspunkt indtrufne motorhavari i A, fastsattes divisionens marchfart i det foreliggende tilfælde til ca. 22 knob, hvilket under de givne forhold og under hensyn til det ovenfor anførte ikke i sig selv kan anses for uforsvarligt.

b. Sejladsperiodens længde.

På det tidspunkt, da kollisionen indtraf, havde divisionen været under gang i over 11 timer.

Henset til besætningens størrelse og funktionsmæssige opdeling er der i almindelighed kun i begrænset omfang mulighed for afløsning på

de forskellige poster; chef, næstkommenderende, ældste maskinbefalingsmand og plottergast er normalt på post under hele sejladsen.

Det er overfor kommissionen oplyst, at en sejladsperiode af den nævnte størrelsesorden ingenlunde er usædvanlig inden for Torpedobådseskadren; selv under vanskeligere besejlingsforhold (mørke, stærkt trafikeret og vanskeligt navigabelt farvand m. v.) har bådene ofte været under gang i perioder op til 16 timer uden hvil.

c. *Navigationen og manøvreringen umiddelbart inden kollisionen.*

For så vidt angår A's sejlads, er det oplyst, at chefen ca. kl. 0504 på DECCA-radaren (3 sømil-, senere 1 sømil-området) iagttog et svagt ekko af et objekt i ca. 1 sømils afstand lidt om styrbord.

Det er uheldigt, at chefen ikke straks har orienteret broen (vagtchefen) om iagttagelsen af et uidentificeret ekko i den pågældende pejling og afstand.

Ved at se i søkortet blev chefen klar over, at ekkoet ikke kunne hidrøre fra en bøj; afstanden til ekkoet var da ca. 0,6 sømil — under de givne forhold svarende til ca. 1½ minuts sejlads (relativ nærmelsesfart ca. 25 knob).

Umiddelbart derefter gik chefen på broen for at overvåge passagen, som han skønnede ville foregå på klos hold (50–100 yards). Han følte sig overbevist om, at vagtchefen allerede havde observeret objektet og var klar til at foretage eventuelle manøvrer. Det viste sig imidlertid, at vagtchefen intel havde observeret i den pågældende retning hverken visuelt eller på radar-PPI'en på broen.

Kort før chefen indfandt sig på broen var A — stadig på N-lig kurs — sejlet ind i Flatholmen fyrs SW-lige røde vinkel. Fyret befandt sig i en pejling ca. 30° om styrbord, d. v. s. ca. 20–25° mere om styrbord end den retning, i hvilken ekkoet sidst var iagttaget.

Det er nærliggende at antage, at grunden til, at den røde lanterne på fiskefartøjet først blev iagttaget på et meget sent tidspunkt — formentlig få sekunder før kollisionen — dels kan skyldes, at vagtchefen (udkiggen) er blevet blændet af det omtalte fyr i nærlig samme pejling og med samme farve som lanternen, dels at denne muligvis ikke har lyst med tilstrækkelig styrke, d. v. s. været synlig i mindst 1 sømils afstand.

Det må anses for overvejende sandsynligt, at fiskefartøjets hvide toplys ikke har været tændt.

Det skal i samme forbindelse bemærkes, at PPI-skærmen på broen har mindre diameter end O-rummets billedskærm (5" respektive 12" — bortset fra dækglassenes forstørrelse). Dette i forbindelse med eventuelle indtørrede saltstænk på beskyttelsesglasset og PPI'ens øjeblikkelige indstilling (*område, gain og brilliance*) kan have været medvirkende årsag til, at vagtchefen ikke har iagttaget det omhandlede ekko på broens radar-PPI.

Da skibschefen var kommet på broen, konstaterede han i løbet af få sekunder, at det omtalte objekt ikke umiddelbart kunne observeres visuelt. Han burde da efter kommissionens opfattelse øjeblikkeligt have beordret *alle maskiner stop* for derved at vinde tid til at overse

situationen. En sådan reaktion ville efter al sandsynlighed have forebygget kollisionen eller i det mindste afbødet virkningerne, såfremt kollision var uundgåelig.

Således som situationen faktisk udviklede sig, kolliderede A med et fartøj, over for hvilket den havde vigepligt i henhold til *De internationale søvejsregler*.

A's fart i kollisionøjeblikket skønnes til 20 knob. Der blev ikke givet nogen rorkommando inden kollisionen, ligesom der ej heller blev givet nogen form for opmærksomhedssignal.

A's lanterner brændte klart indtil ca. 1 minut efter kollisionen.

Kommissionen skal ikke undlade at henlede opmærksomheden på, at Søværnets operative Kommando senere på året har udsendt *Standing Exercise Orders*, hvoraf det bl. a. fremgår, at det under nationale såvel som NATO-øvelser tillades motortorpedobåde — blændede og uden skibsslys — under sejlads med maksimal fart at komme ind på en afstand af 500 yards af andre skibe og 200 yards af andre motortorpedobåde.

2. *De af divisionen trafte dispositioner med hensyn til bjærgning af den nødstedte fisker, bjærgning af A's besætning og eftersøgning af det savnede besætningsmedlem fra fiskefartøjet.*

a. *Bjærgning af den nødstedte fisker.*

Efter kollisionen var A omtrent stilleliggende. Det er oplyst, at chefen derefter beordrede tilbage på maskintelegrafen i den hensigt at bakke op til fiskefartøjets endnu flydende forskib og bjærge det ombordværende besætningsmedlem; ordren forblev imidlertid ubesvaret, og forsøget måtte opgives.

Maskinofficeren, der tilfældigvis opholdt sig på broen i kollisionøjeblikket, ilede hen til maskinnedgangen; undervejs kastede han fra agterdækket et bjærgemærks ud mod den nødstedte fisker.

Ca. kl. 0513 blev fiskeren, der kort forinden var sprunget i vandet, bjærget ombord i C, som var bakket op mod fiskefartøjets kæntrade forskib.

b. *Bjærgning af A's besætning.*

På en melding fra maskinofficeren om, at vand hurtigt trængte ind i maskinrummet, og at båden var ved at synke, beordrede chefen mønstring ved redningsflåderne.

Da besætningen var mønstret og befundet i god behold, beordredes den ca. kl. 0510 i redningsflåderne, hvoraf 1 ikke lod sig udløse og oppuste.

Efter det oplyste forsøgte B umiddelbart efter kollisionen at manøvrere op til A for at tage besætningen ombord. Forsøget måtte opgives på grund af havari på styrbords motor (midtermotoren var i forvejen koblet ud).

B gik derefter straks i gang med at bjærge A's besætning, der var gået i flåderne og padlet bort fra båden.

På grund af B's ringe manøvreevne (kun bagbords motor kunne anvendes) og vanskelighederne med at orientere sig i mørket, forløb der

ca. 1/2 time, inden besætningen fra en af flåderne blev taget ombord i B.

Næsten samtidig (ca. kl. 0545) havde C bjærget besætningen fra de resterende to flåder, hvilket meddeltes B pr. råber.

c. Eftersøgningen af den savnede fisker.

Efter bjærgning af den overbordsprungne fisker fra det norske fiskefartøj, påbegyndte C ca. kl. 0515 eftersøgning af det savnede besætningsmedlem i området omkring kollisionsstedet. Under eftersøgningsarbejdet anvendtes den ombordværende signalprojektor (Scheinwerfer-type, der kan lyse over en afstand af ca. 50 m).

Eftersøgningen, der begrænsedes til et område af omtrentlig udstrækning 1×1 sømil, fortsattes indtil ca. kl. 0845 — fra ca. kl. 0620 med assistance af B, et antal norske fiskefartøjer og den danske patruljebåd, sidstnævnte dog først fra ca. kl. 0715.

Det er kommissionens almindelige indtryk, at eftersøgningen af den savnede fisker er udført med energi og udholdenhed.

Det bemærkes dog i den forbindelse, at divisionschefen — fra det tidspunkt, hvor han blev taget ombord i C — i realiteten ikke videreførte sin kommando. Kommissionen skal hertil føje, at de afgivne vidneudsagn lader formode, at chefen har befundet sig i en stærk chokeret tilstand fremkaldt af kollisionen i forbindelse med overtræthed.

Havarimæssige foranstaltninger.

a. A's egen indsats.

Det fremgår af det oplyste, at 1. maskinofficer i A — efter at have udkastet et bjærgemærk til den nødstedte fisker — ilede ned i agterste maskinrum, hvor han med assistance af en værnepligtig maskinist søgte at lukke den vandtætte dør mellem maskinrummene. Forsøget, der fandt sted ca. 1 minut efter kollisionen, måtte opgives på grund af vandpresset.

Det er kommissionens opfattelse, at det formentlig havde været muligt i de første sekunder efter kollisionen at lukke den pågældende dør; at dette ikke skete, må — henset til at maskinofficeren tilfældigvis opholdt sig på broen i kollisionsøjeblikket — tilskrives øjeblikkelig forskrækkelse og forvirring hos maskinbesætningen (værnepligtige og konstabler) fremkaldt af kollisionen og de umiddelbart herefter indtrufne begivenheder. Det skal i den forbindelse bemærkes, at maskinbesætningen formentlig har forladt maskinrummet umiddelbart efter kollisionen uden at afvente ordrer fra broen eller 1. maskinofficer.

Det er overfor kommissionen oplyst, at maskinbesætningen (og en del af dæksbesætningen) i motortorpedobådene, som et led i forskolen, normalt gennemgår en særlig havariuddannelse af nogle ugers varighed. Uddannelsen omfatter bl. a. øvelser, der klart understreger betydningen af den vandtætte inddeling i henseende til bådenes flydeevne. Den videregående havariuddannelse ombord har i det foreliggende tilfælde omfattet øvelser i afstivning, beljening af lækmåtte samt lænsning og brandslukning med hjælpemaskineri og transportabel pumpe.

Uheldigvis var 3 medlemmer af maskinbesætningen umiddelbart inden afgang fra Frederikshavn blevet udskiftet med personel fra en båd af nyere type. På grund af den begrænsede tid havde de pågældende ikke ombord i A fået anden instruktion end den, der var umiddelbart påkrævet for udførelsen af deres tjeneste i maskinen.

Ihvorvel A i den aktuelle situation næppe ville kunne holde sig flydende, selv om den vandtætte dør mellem maskinrummene havde være lukket, er det formentlig en kendsgerning, at den til iværksættelse og udførelse af eventuelle bjærgningsforsøg rådige tid — andre forhold lige — ville have været længere end i det foreliggende tilfælde, såfremt døren havde været lukket.

Det skal tilføjes, at den vandtætte dør mellem maskinrummene ifølge hævdvunden praksis ikke holdes lukket under almindelig forlægning i sigtbart vejr. Det fremgår ikke af i kraft værende bestemmelser eller instrukser, at døren skal lukkes, når der beordres *bjærgningsrulle (mønstring ved redningsflåderne)*.

Formentlig på grundlag af en umiddelbar vurdering af situationen er yderligere forsøg på sikring og bjærgning af båden og det ombordværende klassificerede grej, skibsdokumenter m. v., ikke foretaget.

b. B's bjærgningsforsøg.

Da B efter ombordtagning ca. kl. 0545 af besætningen i en af redningsflåderne konstaterede, at A stadig holdt sig flydende, tog chefen initiativet til at iværksætte et bjærgningsforsøg.

Efter det oplyste forsøgte et af de ombordsatte havarihold forgæves at anbringe en lækmatte over den formodede lækage i stævnen, medens et andet hold — ligeledes forgæves — forsøgte at lænse fra A's maskinrum ved hjælp af en transportabel pumpe.

På grund af risikoen for, at båden pludselig skulle synke, blev der ikke gjort forsøg på at bjærge klassificeret grej og skibsdokumenter.

Under havariholdenes ophold ombord i A forsøgte B at bugseri båden agterover mod lægt vand. Da den pludselig begyndte at synke, blev bugseringen opgivet og havariholdene påny taget ombord i B.

Kl. 0619, d. v. s. ca. 70 minutter efter kollisionen, sank A på 45 m vand.

Muligheden for med begge både (C og B) at underløbe A med kæder og trossemateriel har efter det foreliggende ikke været overvejet; det er kommissionens indtryk, at chefen for B har skønnet det uforsvarligt at anvende begge både til bjærgningsarbejdet, idet eftersøgningen efter fiskeren i så fald måtte afbrydes for tidligt. Det kan oplyses, at der ikke inden for Torpedobådseskadren har været afholdt instruktion eller øvelser i bjærgning af én båd ved hjælp af to andre.

Henset til tidsfaktorens betydning i bjærgningsarbejdet er det ikke kommissionens opfattelse, at eventuel afventen af patruljebådens assistance ville have øget mulighederne for bjærgning af A.

c. Patruljebådens bjærgning af vraket af A.

Den af patruljebåden ca. 1 måned senere efter særlig ordre foranstaltede hævning og bugsering m. v. af vraket giver ikke kommissionen anledning til bemærkninger.

4. Maskinofficerens opholdssted.

Det må anses for overvejende sandsynligt, at den vandtætte dør mellem maskinrummene var blevet lukket, såfremt maskinofficeren personlig havde været til stede i maskinen i kollisionsøjeblikket.

I den anledning har kommissionen forelagt spørgsmålet om maskinofficerens opholdssted for Søværnets Skibs- og Maskininspektion, der i skrivelse bl. a. har udtalt, at 1. maskinofficer (ældste maskinbefalingsmand) i sin egenskab af leder af maskintjenesten og havaritjenesten efter institutionens opfattelse ikke nødvendigvis behøver at være til stede i maskinrummene under almindelig forlægning, men må have frihed til at opholde sig på det sted, hvor han skønner, at hans nærværelse i det givne øjeblik er påkrævet.

Kommissionen kan — overensstemmende med chefen for Torpedobådseskadren — tilslutte sig denne opfattelse.

Det skal i den forbindelse oplyses, at de umiddelbart inden kollisionen beordrede maskinmanøvrer er blevet udført med sædvanlig præcision.

5. Vedrørende ansvarets placering skal kommissionen udtale følgende:

1. A's navigering og manøvrering inden kollisionen.

Uanset den vægt der ved en vurdering af skyldspørgsmålet bør lægges på den omstændighed, at det norske fiskefartøj efter al sandsynlighed

- ikke har haft forskriftsmæssig lanterneføring — jvf. De internationale søvejsregler, regel 7, og
- ikke har haft behørigt udkig — jvf. De internationale søvejsregler, regel 29,

må kommissionen være af den opfattelse, at motorlorpedobåden A har pådraget sig en væsentlig del af ansvaret for kollisionen ved ikke at have iagttaget De internationale søvejsregler på flere punkter.

a. Skibschefen har således

- ikke navigeret med fornøden forsigtighed i erkendelse af forventet klos passage af et uidentificeret objekt, jvf. regel 29,
- ikke i tide erkendt divisionens vigepligt og derefter handlet i overensstemmelse med reglerne 19, 22, 23 og 28, idet der ikke er grund til at betvivle, at fiskefartøjet har holdt sløt kurs og konstant fart i de sidste minutter inden kollisionen.

Kommissionen skal dog ikke undlade at henlede opmærksomheden på, at divisionen efter en arbejdsdag af normal længde havde været under uafbrudt gang i mørke i ca. 11 timer. Det må derfor være berettiget at antage, at skibschefen har befundet sig i en tilstand af overtræthed, som muligvis kan have nedsat hans reaktionsevne.

b. Omend det er beklageligt, at vagtchefen ikke har iagttaget det pågældende objekt (fartøj) visuelt eller ved radar, finder kommissionen, henset til chefens direkte ledelse af divisionens sejlads, ikke grundlag for at drage vagtchefen til ansvar i henhold til Instruks for vagtchefen.

Det skal hertil bemærkes,

- at det visuelle udkig formentlig i nogen grad har været blændet af Flatholmen fyrs røde lys, som befandt sig i nærtlig samme pejling som fartøjet, og
- at fiskefartøjet efter al sandsynlighed ikke har haft forskriftsmæssig lanterneføring.

2. De efter kollisionen truffne foranstaltninger.

Til grund for kommissionens sammenfattende vurdering af de af ansvarshavende personel efter kollisionen truffne foranstaltninger m. v. ligger den principielle betragtning, at de herskende omstændigheder synes at berettigede en moderat bedømmelse af eventuelle fejlskøn og fejldispositioner.

Hertil kommer, at kommissionen må erkende, at den på grund af hændelsens komplicerede karakter i nogen grad savner forudsætning for at fremsætte velbegrundet kritik af enkeltstående handlinger og dispositioner.

- a. 1. Kommissionen er af den opfattelse, at der ikke er rimeligt grundlag for at rette bebrejdelser mod chefen for motortorpedobåden A med hensyn til de af ham truffne foranstaltninger til besætningens bjærgning.
- a. 2. For så vidt angår øvrige omstændigheder i relation til skibschefens (divisionschefens) ansvarsområde kan kommissionen konstatere,
 - at der — udover det mislykkede forsøg på at afspærre den vandtætte dør mellem maskinrummene — ikke af A's besætning er blevet foretaget foranstaltninger til sikring og bjærgning af båden,
 - at der ikke af A's besætning er blevet gjort forsøg på bjærgning af klassificeret grej, skibsdokumenter m. v., og
 - at chefen efter at være taget ombord i C tilsyneladende ikke har videreført sin kommando.

Under hensyn til de under pkt. 2 anførte indledende betragtninger samt til chefens psykiske tilstand efter kollisionen, må kommissionen finde det betænkeligt at drage skibschefen (divisionschefen) til ansvar for de her nævnte forhold.

Det er kommissionens opfattelse, at der for så vidt angår de efter kollisionen truffne foranstaltninger ikke er rimeligt grundlag for at rette bebrejdelser mod

- b. — næstkommanderende i motortorpedobåden A i hans egenskab af generallilsynshavende,
- c. — 1. maskinofficer i motortorpedobåden A, i hans egenskab af havari- og maskinofficer,
- d. — chefen for motortorpedobåden B, for hans medvirken i eftersøgningen af den savnede fisker og forsøg på sikring og bjærgning af A,
- e. — chefen for motortorpedobåden C, for hans medvirken i eftersøgningen af den savnede fisker.

For god ordens skyld bemærkes, at den af chefen for patruljebåden ydede indsats ikke giver kommissionen anledning til bemærkninger.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

1. Kommissionen har i forbindelse med sagens behandling overvejet spørgsmålet om marchfart og sejladsperiodens længde i relation til hensynet til sikkerheden på søen.

Kommissionen ser vel de operative myndigheders principielle interesse i, at sejlads i fredstid i størst muligt omfang tilpasses krigsmæssige krav, og at personellet i et så virkelighedstro perspektiv som muligt udsættes for sådanne fysiske og psykiske påvirkninger, som må forventes under krigsforhold.

I klar erkendelse af, at høj fart er af fundamental betydning for den krigsmæssige anvendelse af motortorpedobåde, anser kommissionen det for betænkeligt, alene som en konsekvens af nærværende sag, at stille forslag om ændringer på dette punkt, så meget mere som den i dette tilfælde anvendte marchfart (22 knob) var betydelig lavere end normalt (30—33 knob). Det skal hertil føjes, at en marchfart på 30—33 knob også af maskintekniske grunde er mest hensigtsmæssig.

I hvorvel tilsvarende betragtninger med hensyn til bådenes operative anvendelse med rette kan gøres gældende overfor sejladsperiodens længde, finder kommissionen, at en imødekommelse af de sikkerhedsmæssige hensyn med mindst skade for bådenes militære anvendelse kan ske på bekostning af sejladsperiodernes udstrækning.

Efter kommissionens opfattelse bør der for motortorpedobådenes vedkommende — som en naturlig konsekvens af foranstående — fastsættes en passende grænse for uafbrudt sejlads i mørke, i vanskeligt navigabelt og stærkt trafikeret farvand samt under andre forhold, der stiller store krav til personellens årvågenhed m. v.

Kommissionen er nået til dette standpunkt ud fra den betragtning, at Søværnet ikke bør bringe sig i en situation, hvor en af dets enheder tillægges hovedansvaret for en skibssulykke alene på grund af overtræthed med deraf følgende nedsat reaktionsevne hos ansvarshavende personel.

2. Det er kommissionen bekendt, at chefen for A få dage efter kollisionen blev beordret til chef for en anden motortorpedobåd, og at størstedelen af besætningen ligeledes blev overført til nævnte enhed.

Selvom psykologiske hensyn taler for en sådan disposition, finder kommissionen det principielt uheldigt, at en skibschef og øvrigt impliceret ansvarshavende personel i et tilfælde som det foreliggende (totalforlis) overføres til en anden enhed i tilsvarende stillinger, inden der er taget i det mindste foreløbig stilling til skyldsspørgsmål m. v.

Kommissionen er vel vidende om, at Flyvevåbnet i tilfælde af alvorligere flyveuheld ofte beordrer vedkommende pilot på flyvning umiddelbart efter uheldet, men mener ikke, at en sådan praksis umiddelbart kan overføres til Søværnet på grund af forholdenes egenart.

Kommissionen har som en konsekvens af nærværende og en tidligere sag henstillet til Søværnskommandoens overvejelse, hvorvidt der bør indføres en praksis, hvorefter skibschefen og øvrigt ansvarshavende personel i en enhed, der er impliceret i et uheld, som medfører totalforlis, tab af menneskeliv eller er af anden alvorlig karakter, fritages for al skibstjeneste, indtil der er taget foreløbig stilling til skyldsspørgsmål m. v.

Det skal i den forbindelse anføres, at visse større rederier praktiserer

en konsekvent suspension af ansvarshavende personel, der er impliceret i alvorligere uheld eller skibssulykker.

Det skal yderligere tilføjes, at den omstændighed, at ansvarshavende personel i det foreliggende tilfælde ikke har kunnet være til disposition ved afhøringer m. v. i den nærmeste tid efter kollisionen i høj grad har besværliggjort og forsinket sagens behandling, ligesom det har været medvirkende årsag til, at helhedsbilledet er blevet udvisket og fortegnet, bl. a. på grund af de impliceredes senere overvejelser og indbyrdes meningsudvekslinger.

3. Behandlingen af nærværende sag har henledt kommissionens opmærksomhed på, at den besejlingsform, der anvendes i motortorpedobådene under forlægning, ikke i tilstrækkeligt omfang synes at tilgodese de sikkerhedsmæssige hensyn.

Det er således kommissionens indtryk, at der synes at herske nogen tvivl og uoverensstemmelse bl. a. med hensyn til opholdssted for og ansvarsfordelingen mellem skibschef og vagtchef under almindelig forlægning.

Kommissionen har foreslået, at disse spørgsmål tages op til overvejelse i forbindelse med den forestående revision af bl. a. *Midlertidig instruks for skibschefen og Instruks for vagtchefen*.

4. Det fremgår af det under sagen oplyste, at der ikke er udført risiko- og kontrolafmærkning af vandtætte døre, luger og lemme i motortorpedobåde af den pågældende klasse — jvf. *Kundgørelse for Forsvaret B. 6—1960 og Rullereglement for Flåden — Beskrivelse af lukningsstilstande og dertil hørende afmærkning (jan 1960)*.

Risikoafmærkning påmales ved foranstaltning af Søværnets Skibs- og Maskininspektion, medens kontrolafmærkning er et anliggende, der henhører under Torpedobådseskadren (den enkelte enhed).

Kommissionen har foreslået, at de nævnte myndigheder anmodes om snarest at bringe forholdet i orden.

5. Det fremgår ikke af *Bestemmelser for skibs- og maskinjournalens førelse*, at udskevnede journaler skal indsendes til arkivering ved først givne lejlighed.

Kommissionen har foranlediget, at Søværnets Navigationsvæsen bringer dette forhold i orden.

6. Med henvisning til det under *Kommissionens vurdering, pkt. 4*, vedrørende maskinofficerens opholdssted anførte, skal kommissionen henlede opmærksomheden på, at en efterlevelse af det i punktet antydede forslag nødvendiggør en revision af *Instruks for 1. maskinmester (ældste maskinbefalingsmand)* — jvf. *Kundgørelse for Søværnet B. 3—1947*.
7. I henhold til et senere udsendt rettelsesblad til *Torpedobådseskadrens Standardchefsordrebog* skal den vandtætte dør mellem maskinrummene lukkes, henholdsvis holdes lukket:

- a. Ved kollision eller grundstødning.
- b. Ved signal for havarirulle.
- c. Under sejlads i tåge.
- d. Under evolering.
- e. Under dogfight.
- f. Under torpedoskydning.
- g. samt i øvrigt, når beordret.

Det er oplyst overfor kommissionen, at ældste maskinbefalingsmands tilsyn i maskinrummene under normal sejlads meget vel lader sig udføre, selvom døren normalt er lukket, blot der er tilladelse til kortvarig passage.

Henset hertil har kommissionen foreslået, at det pågældende rettelsesblad annulleres og erstattes af en bestemmelse om, at den pågældende dør altid skal være lukket i søen, bortset fra kortvarig åbning i forbindelse med ældste maskinbefalingsmands ronderinger og almindelige tilsyn.

8. Det er kommissionen bekendt, at Torpedobådseskadren med den givne anledning i den nærmeste fremtid vil indlede en forsøgsrække, der har til formål at fastslå, om bjærgning af én båd ved hjælp af to andre (underløbning med kæder o. l.) rummer praktiske muligheder for eskadren.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har anset skibschefen med en tilrettevisning for følgende forseelse:

»Som chef for motortorpedobåden A ved Flatholmen, Stavanger, skønt han med radar forude om styrbord havde konstateret et objekt, som måtte forventes passeret på klos hold, ikke navigeret med fornøden forsigtighed, idet han, uanset at objektet ikke straks blev iagttaget visuelt, holdt sin kurs og fart og således ikke i tide opfyldte sin vigepligt over for et fra styrbords side kommende norsk fiskefartøj, der dog ikke havde forskriftsmæssig lanterneføring og næppe havde holdt fornødent udkig, hvilket havde til følge, at fartøjerne kolliderede og sank, og at et medlem af fiskefartøjets besætning omkom.«

b. Påsejlinger.

1. Orlogskutters påsejling af opankret russisk fiskesfartøj i Fuglefjord, Færøerne.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: W — 1; strøm: 0; sø: 0; sigtbarhed: god.

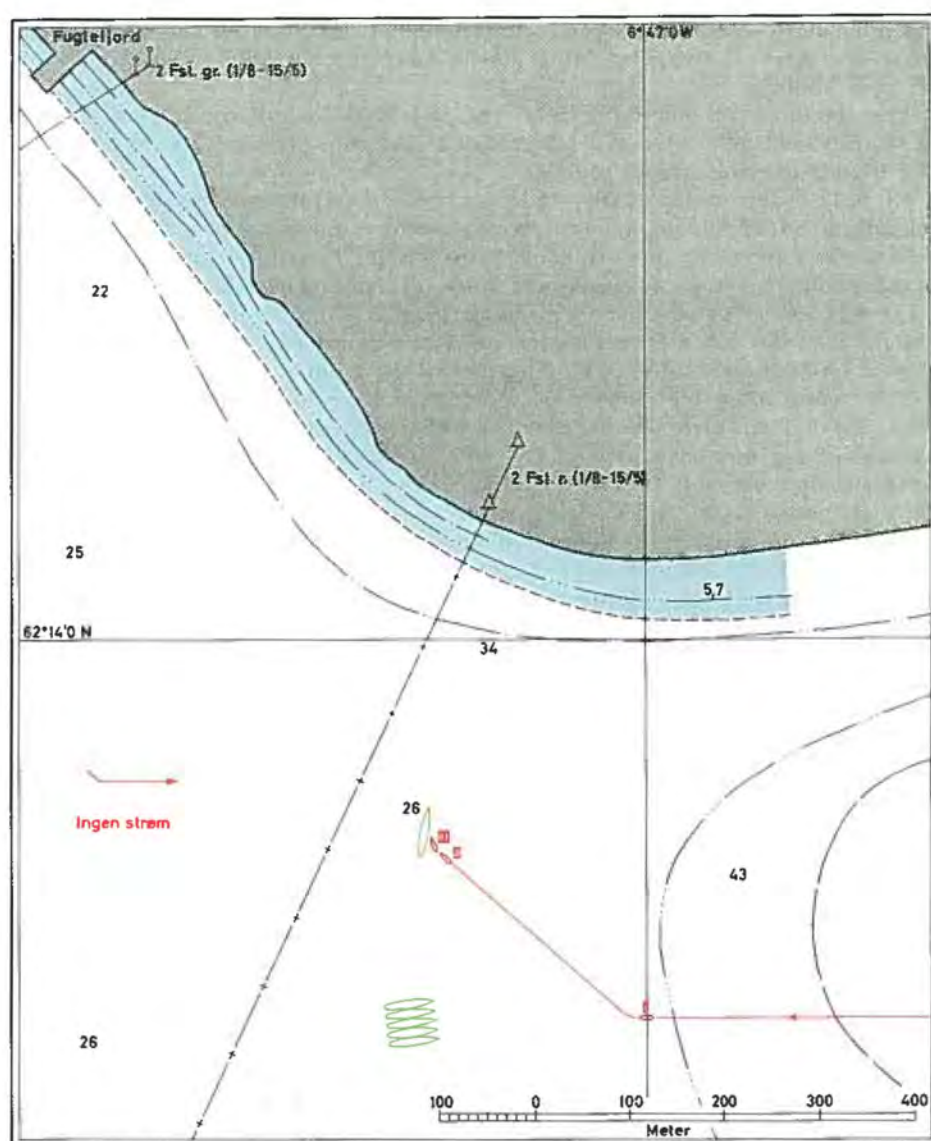


Fig. 5.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 5).

Orlogskutteren afgik fra Nordre Gøte kl. 0420 (lokal tid) med henblik på udførelse af fiskeriinspektionstjeneste i Gøtevig og Fuglefjord.

Chefen forestod kutterens navigering og manøvrering. Radaren (DECCA) anvendtes på 1 sømil-området under sejladsen fra Nordre Gøte.

Ved ankomsten til Fuglefjord ca. kl. 0525 satte orlogskutteren kursen mod et antal fiskefartøjer, der blev iagttaget dels på radaren, dels visuelt ved deres skibsslys (ankerlanterner). De pågældende fartøjer, ialt 5, der formodedes at være russiske, lå tilsyneladende opankret i kvejl.

Under den videre sejlads mod fartøjerne blev orlogskutteren belyst af projektorer fra disse. Farten, der hidtil havde været ca. 10 knob, reduceredes nu til ca. 3 knob.

I en afstand af ca. 200 m fra fartøjerne drejede orlogskutteren til styrbord for at stå ind mod havneanlægget i Fuglefjord (position I); samtidig overgik chefen til udelukkende visuel sejlads.

Kl. 0542 observeredes ca. 10—15 m forude et ikke tidligere iagttaget fiskefartøj, tilsyneladende uden skibsslys eller anden form for lys (position II). Da påsejling var uundgåelig, blev roret lagt *steyrbord hell over* i et forsøg på at nedbringe kollisionsvinklen; maskinen kobledes fra, men der var ikke tid til omslyring. Få sekunder efter tørnede orlogskutteren under en vinkel på ca. 25° fiskefartøjet lidt agten for midtskibs på dettes styrbords side (position III). Farten i påsejlingsøjeblikket blev anslået til 2—3 knob.

Efter påsejlingen blev kursen påny sat mod havneanlægget, for at man fortøjet ved kaj nærmere kunne undersøge de opståede skader. Da man havde overbevist sig om havariets relativt ubetydelige omfang, afgik kutteren fra havn og stod ud mod fiskefartøjet for at identificere dette. Det viste sig at være et russisk fiskefartøj (sidelugger).

Kutteren gik derefter på siden af en nærliggende russisk slæbebåd, hvis fører blev anmodet om sammen med chefen for orlogskutteren at inspicere fiskefartøjets lanterneføring. Denne viste sig at bestå af en elektrisk håndlampe, der var hejst i et fald på forstaget. En signalfigur (ankerkugle) skærmede for lanternen blandt andet inden for den sektor, hvori orlogskutteren var stået ind i fjorden. Lyset var i øvrigt meget svagt.

Den følgende dag afholdtes syn ombord i orlogskutteren ved en beddingsmester fra Fuglefjord, og der optoges forhandlinger med den stedlige leder af den russiske fiskerflåde med henblik på fastsættelsen af eventuelt erstatningsbeløb.

Skadeopgørelse:**Orlogskutteren:**

Stævnen lettere beskadiget.

Det russiske fiskefartøj:

Ubetydelige skader.

Efter afholdelse af syn ombord i orlogskutteren blev der indledt forhandlinger med blandt andre lederen af den russiske fiskerflåde ved Fierøerne og føreren af det implicerede russiske fiskefartøj angående fastsættelse af det gensidige erstatningsbeløb.

Disse forhandlinger er konkluderet i, at man fra russisk side har refunderet reparationsudgifter for orlogskutteren med et beløb af indtil *kr. 1000*, svarende til den ved det afholdte syn fastsatte vurdering af skaderne. De faktiske reparationsudgifter andrager efter det oplyste *kr. 1800*. Under de givne forhold må kommissionen imidlertid betegne det opnåede resultat som tilfredsstillende set fra dansk side.

Der har ikke været afholdt søforhør eller søforklaring i sagen.

Kommissionens vurdering:

1. Orlogskutterens besejling af Fugleffjord.

Under sejladsen mod Fugleffjord blev radaren (DECCA) anvendt på 1 sømil-området. I en afstand af ca. 200 m fra de opankrede fartøjer overgik chefen til visuel sejlads henset til den gode sigtbarhed og muligheden for manøvrering i forhold til fartøjerne.

Under anduvningen har chefen efter det oplyste ikke på radaren iagttaget ekkoet af fiskefartøjet adskilt fra det relativt kraftige ekko af de 5 i kvejl opankrede fartøjer.

Kommissionen har forelagt dette spørgsmål for Søværnets Televæsen, der har udtalt, at ekkoet fra fiskefartøjet næppe kan have været sammenfaldende med ekkoet fra de 5 øvrige fartøjer, idet pejldiskriminationen under de givne forhold må have været mindre end 10 m (afstanden var 100—200 m). Søværnets Televæsen anser det derimod for sandsynligt, at *side-lobes* hidrørende fra det kraftige ekko har skjult ekkoet af det implicerede fartøj, et forhold som den erfarne radaroperatør ville have været opmærksom på og taget højde for ved indstilling af *gain*.

Henset til den gode sigtbarhed m. v. mener kommissionen imidlertid ikke, at det kan bebrejdes orlogskutteren, at denne på et relativt tidligt tidspunkt er overgået til visuel sejlads.

Under sejladsen mod de opankrede fartøjer har chefen ikke iagttaget skibsllys eller andre lys fra fiskefartøjet, idet ankerlanternen har været meget svag og ydermere dækket af en signalfigur indenfor den sektor, hvori kutteren er stået ind i fjorden.

De mod orlogskutteren rettede projektorer generede i høj grad udsynet.

Den omstændighed, at man fra russisk side under de førte forhandlinger har erklæret sig indforstået med at betale reparationsudgifter for skaderne på orlogskutteren med et beløb af indtil *kr. 1000*, har kommissionen anset som en indirekte erkendelse af, at fiskefartøjets lanterneføring ikke har været i overensstemmelse med gældende forskrifter.

2. Påsejlingen af det implicerede fiskefartøj.

Orlogskutteren har efter det oplyste først iagttaget fiskefartøjet i en afstand af ca. 10—15 m ret forude, hvorfor påsejling har været uundgåelig.

Den foretagne afværgemanøvre skønnes at have været hensigtsmæssig.

3. Alle forhold laget i betragtning må uheldet for så vidt angår skibschefens ansvar anses for hændeligt.

Det er herved taget i betragtning, at der under anduvningen og besejlingen af Fuglefjord har været udvist en efter omstændighederne rimelig forsigtighed og agtpågivenhed.

Der er grund til at anføre, at skibschefen med hensyn til sagens opklaring, herunder kontrol af det russiske fiskefartøjs lanterneføring m. v., har udvist sundt omdømme og fornødent initiativ.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

c. Grundstødninger og -berøringer.

1. Korvets grundstødning m. v. i Limfjorden ved Mou bro.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: StW — 7 med byger; strøm: svagt E-gående; sø: 0; sigtbarhed: god; vandstand: normal.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 6).

Ca. kl. 1900 passerede korvetten Hals Barre for indgående på vej mod Aalborg.

Vagtchefen forestod korvettens navigering.

Chefen og næstkommanderende befandt sig på broen, medens navigationsofficeren hovedsagelig opholdt sig i styrehuset, hvor han førte bestikket, udtog kurser i ledefyrlinier m. v. Næstkommanderende var ikke inddraget i korvettens navigering.

Henset til den gode sigtbarhed førtes intet plot, men navigationsradaren var i funktion og betjentes af en radargast i plotterrummet. Også ekkolodet var igang.

Ud for Hals havn øgedes farten fra ca. 11 knob ($\frac{3}{4}$ kraft) til ca. 14 knob (fuld kraft).

Tværs af Bløden ledefyr observerede skibschefen, næstkommanderende og vagtchefen omtrent samtidig et svagt rødt lys ca. 2 streger om styrbord (position I).

På grundlag af tidligere erfaringer under prøvesejlads med en anden korvet nogle dage før mente skibschefen først, at det måtte være et fiskefartøj, der var i færd med at røgte garn i fjordens N-lige del. Da man imidlertid ud for Bløden Pæle ca. kl. 1916 (position II), hvor der drejedes op i Skellet fyrlinie (retning 271—091) iagttog en svag, hvid toplanterne og lys fra et dækshus (styrehus) noget til højre for det røde lys, blev skibschefen, næstkommanderende og vagtchefen samt navigationsofficeren, der nu var kommet på broen, enige om, at det måtte være et mindre motorskib på medgående kurs, set ind fra en retning nærlig 2 streger agten for tværs om bagbord. Årsagen til denne opfattelse af motorskibets sejlretning tilskrives dels skibets kraftige pejltræk mod højre i forhold til land, dels lanternernes indbyrdes placering og relative svaghed (nær grænsestillingen: 2 streger agten for tværs) og endelig, at genskinnet i vandet af lyset fra dækshuset gav indtrykket af, at kølvandet lå i den pågældende retning i forhold til skibet.

Ud fra den betragtning, at korvetten var indhentende skib i forhold til motorskibet, blev der holdt lidt S-skel i Skellet fyrlinie i den hensigt at tage motorskibet om styrbord.

Chefens og vagtchefens opmærksomhed var rettet dels mod motorskibet, dels mod drejemærket (fyr med rødt blink (Mou bro), som den pågældende nat fejlagtigt ikke var tændt) for overgang til næste fyrlinie (Egensekloster Skov), og først på et meget sent tidspunkt stod det de tilstedeværende søofficerer klart, at motorskibet var medgående og nu i ganske kort afstand fra korvetten (position III).

Chefen beordrede straks alle maskiner stop, roret bagbord helt over og umiddelbart efter styrbord helt over. Samtidig med sidste drej bakkedes for fuld

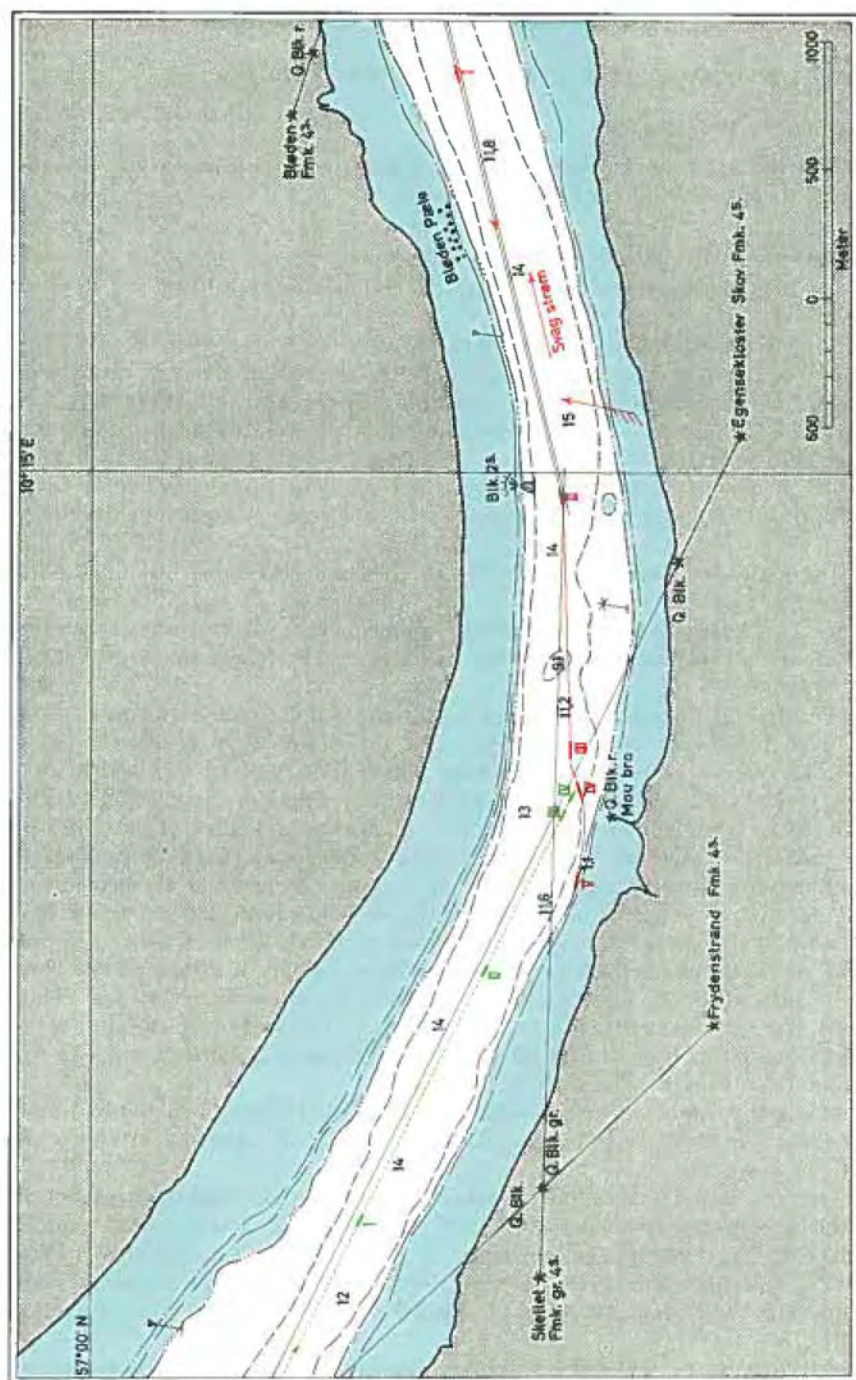


Fig. 6.

kraft. Drejet til bagbord tilsigtede at åbne afstanden mest muligt til motorskibet, medens det efterfølgende drej til styrbord havde til formål at dreje agterenden bort fra motorskibet, der i en afstand af ca. 5 m passerede ned langs korvettens styrbords side (position IV). Vinklen mellem skibenes generelle kurslinier umiddelbart inden passagen bedømtes til ca. 60°. Motorskibets fart blev anslået til 6—8 knob, medens korvettens fart i passageøjeblikket skønnedes til ca. 10 knob.

Da det røde blinkfyrr for enden af Mou bro ikke kunne ses, var chefen og vagtchefen ikke opmærksomme på, at korvetten stadig havde nogen fremdrift, og medens man med henblik på den videre sejlads orienterede sig i fyrlinierne, gled skibet ca. kl. 1917 med stævnen blidt på S-kanten af sejllobet, ca. 0,2 sømil WNW for Mou bro (position V).

Kursen i grundstødningøjeblikket var 265.

Ved vekslede maskinmanøvrer lykkedes det at få korvetten af grunden ca. kl. 1925.

En efterfølgende inspektion af forskibet m. v. afslørede ingen skader eller lækage, hvorfor sejladsen fortsattes mod Aalborg i henhold til sejlplanen.

Efter ankomst til Aalborg meddelte korvetten havnekontoret, at fyret på Mou bro ikke var tændt. Havnekontoret oplyste i den forbindelse, at det pågældende fyr ofte var i uorden.

Skadeopgørelse:

Ingen skader.

Kommissionens vurdering:

1. Korvettens sejlads i forhold til det observerede motorskib.

Det fremgår af det i sagen oplyste, at skibschefen, næstkommanderende, vagtchefen og navigationsofficeren alle har antaget motorskibet for medgående i den N-lige del af sejllobet. Det således anlagte fejlskøn har bevirket, at korvetten har navigeret og manøvreret på en måde, som kommissionen under de givne omstændigheder må betegne som uheldig og på visse punkter stridende mod gældende sejladsforskrifter.

Det er oplyst, at det formentlig er

- *lanternernes indbyrdes placering og deres relative svagheit i forhold til det oplyste dækshus,*
- *pejltrækket til højre i forhold til land, samt*
- *genskinnet i vandet af lyset fra dækshuset,*

der har vildledt de nævnte officerer og bibragt dem den fejlagtige opfattelse af motorskibets sejlretning.

Uden at kunne udelukke, at forholdene i øvrigt (belysningen, søens tilstand m. v.) kan have begunstiget en sådan opfattelse, finder kommissionen det uforståeligt, at den fejlagtigt antagne mulighed ikke ved et ræsonnement ud fra gældende bestemmelser for lanterneføring (sektorernes begrænsning) blev forkastet som usandsynlig til fordel for den under de givne forhold mest nærliggende antagelse, nemlig at motorskibet kunne være modgående.

Som grund til, at motorskibet ikke er blevet pejlet over kompasset, angiver skibschefen og vagtchefen, at man anså dette for overflødigt henset til det kraftige pejltræk til højre i forhold til land.

Kommissionen må tage afstand fra dette synspunkt, idet der meget vel kan være kollisionsfare i en given situation, selvom pejlingen til det andet skib trækker kraftigt i forhold til land — jvf. *Indledende bemærkninger, 2. stk. til Regler for styring og sejlads i De internationale søvejsregler.*

Der har ikke været foretaget absolut eller relativ pladsbestemmelse af det andet skib, selvom navigationsradaren i plottet var igang og bemandet. Radar-PPI'en på broen blev ej heller benyttet.

Farvandets beskaffenhed (herunder at fyret på Mou bro fejlagtigt ikke var tændt) og korvettens relativt høje fart, har bevirket, at den disponible tid til overvejelser m. v. om det andet skibs mulige bevægelser har været meget begrænset, idet hele hændelsesforløbet har varet ca. 3 minutter.

Det er i rapporten anført, at motorskibet sejlede på varierende kurser tilsyneladende uden for fyrlinierne.

Kommissionen finder det ikke sandsynliggjort, at skibet ikke skulle have navigeret og manøvreret på normal måde under hensyn til farvandets særlige karakter.

De i de sidste sekunder inden motorskibets passage foretagne maskin- og rormanøvrer har efter det foreliggende afværget en kollision, som i givet fald ville have tilløjet det ene eller begge skibe betydelig skade, og som juridisk ville have været meget ugunstig for korvetten. Kommissionen har i den forbindelse hæftet sig ved, at korvetten i passageøjeblikket befandt sig i bagbords side af sejløbet, og at passagen fandt sted ud for korvettens styrbords side.

2. Korvettens grundstødning.

Den omstændighed, at fyret for enden af Mou bro fejlagtigt ikke var tændt, og at man efter motorskibets passage var optaget af at orientere sig i ledefyrilinierne, bevirkede, at skibschefen og vagtschefen ikke var opmærksomme på, at korvetten — trods den foretagne bakmanøvre — stadig havde nogen fremdrift. Korvetten løb derfor upåagtet på grund i sejløbets S-kant, ca. 0,2 sømil WNW for enden af broen.

De efter grundstødningen foretagne foranstaltninger giver ikke anledning til bemærkninger.

3. Vedrørende ansvarets placering skal kommissionen udtale følgende:

- a. *Det er kommissionens opfattelse, at skibschefen har anlagt et beklageligt fejlskøn med hensyn til det modgående skibs bevægelser og derved bragt sit skib i fare for at kollider med dette.*

Kommissionen skal ikke undlade at bemærke, at såfremt kollision var indtruffet, ville korvetten efter al sandsynlighed være kommet til at bære hovedansvaret, idet der ikke foreligger berigtigede oplysninger, som lader formode, at motorskibet ikke skulle have navigeret i overensstemmelse med gældende sejladsforskrifter. Kommissionen har i den forbindelse hæftet sig ved, at korvettens næstkommanderende og navigationsofficer — omend i nogen grad påvirket af skibschefen — har dannet sig det samme indtryk af motorskibets bevægelser og derved bestyrket chefen i hans opfattelse af situationen.

Det er beklageligt, at skibschefen ikke har ladet de til rådighed stående hjælpemidler — i første række kompas (pejling) og radar — benytte

til afgørelse af spørgsmålet om eventuelt foreliggende kollisionsfare, respektive til pladsbestemmelse af det andet skib.

- b. *Omend det er forståeligt, at vagtchefen i nogen grad har ladet sig påvirke af skibschefens bedømmelse af situationen, finder kommissionen det dog uheldigt, at han ikke af egen tilskyndelse med de til rådighed stående hjælpemidler har søgt at verificere skibschefens opfattelse af det andet skibs bevægelser.*

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

1. Kommissionen har henledt Søværnskommandoens opmærksomhed på, at det ikke af gældende bestemmelser fremgår, at utilsigtede grundstødninger eller -berøringer, der tilsyneladende ikke medfører skader, skal indberettes.
2. Fyret på Mou bro er senere blevet erstattet af en lystønde i den N-lige del af sejllobet — jvf. *Efterretninger for Søfarende*, nr. 4/63, pkt. 203.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

2. Depotskibs grundstødning ved Maarodde i Svendborg Sund.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: W — 2-3; strøm: W-gående — ca. 1,5 knob; sø: 0; sigtbarheden: god; vandstand: ca. 0,2 m under daglig vande (Korsør).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 7).

Efter torpedoindbjærgning i Kerteminde Bugt stod depotskibet gennem Svendborg Sund med henblik på anløb af Svendborg.

Chefen forestod skibets navigering og manøvrering, medens vagtchefen betjente maskintelegrafene og overvågede rorgængerens m. v. i styrehuset.

Under sejladsen W-på i Grønneodde fyrlinie passeredes Maarodde (Thurø) kl. 0115 med mindste styrefart (ca. 6—7 knob).

I god tid inden skæringspunktet med Christiansminde fyrlinie (retning 165—345) drejedes styrbord over for at gå op i sidstnævnte fyrlinie (position I). Da drejet nærmede sig sin fuldførelse, beordredes roret først *midtskibs* og derefter *støt som den går*, netop som skibet slævnede op i fyrlinien (position II). Drejet fortsatte imidlertid stadig langsomt til styrbord, hvorfor chefen beordrede *bagbord 10* og umiddelbart efter *bagbord hell* over samtidig med, at der beordredes *BETTY stop*.

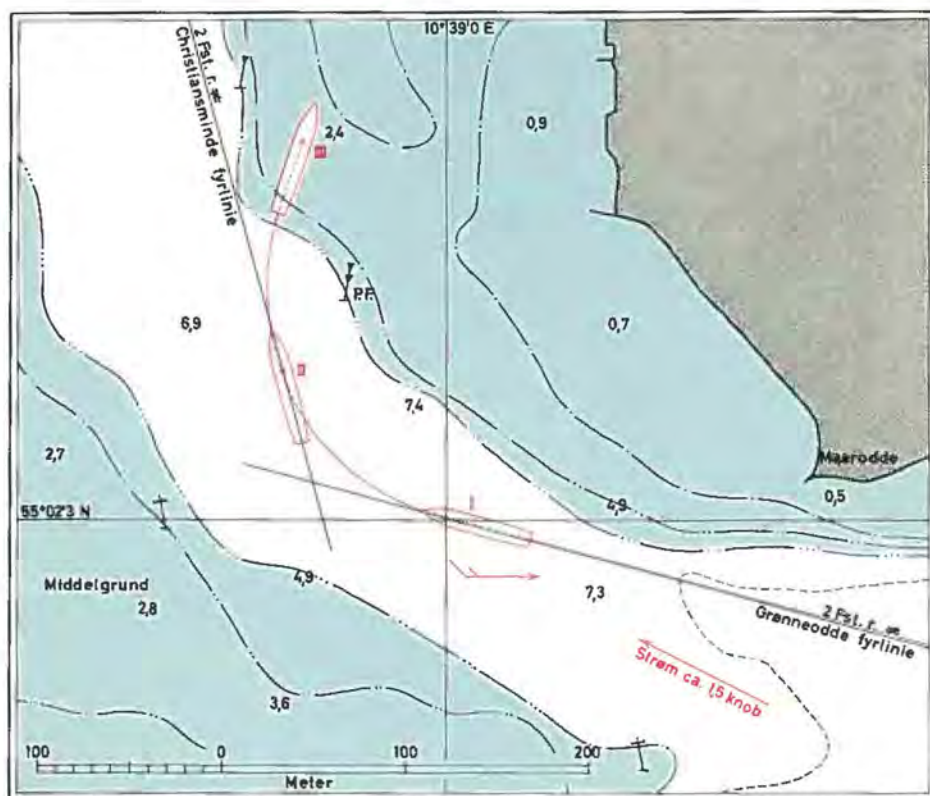


Fig. 7.

Med svagt E-skel i Christiansminde fyrlinie (set fra bagbords brovinge) tog skibets stævn imidlertid få sekunder efter grunden (ler- og mudderbund) mellem den røde to-kost og den røde ét-kost i styrbords side af løbet (position III).

Det forsøgt straks ved bak- og rormanøvrer at bringe skibet flot. Da dette ikke lykkedes, foretoges der oplodning omkring skibet, hvoraf det fremgik, at der for stævnen og forude om styrbord var 2,0 m vand, medens der i øvrigt var 2,5 m eller mere rundt skibet (skibets dybgående 2,3 m).

Efter lænsning af ca. 35 tons ferskvand fra forreste tank forsøgt det på ny at komme fri ved bak- og rormanøvrer, dog stadig uden held.

En motortorpedobåd, der lå i Svendborg, blev herefter beordret til assistance. Ca. kl. 0240 blev en svær trosse fra agterdækket ført over til bådens forreste pullerter, og ved samtidige bakmanøvrer i de to skibe lykkedes det kort efter at trække depotskibet af grunden.

Medens indbjærgning af trossen foregik, blev chefen opmærksom på, at skibet stadig bevægede sig agterover og nærmede sig Middelgrund i sejlrendens W-lige side. For at undgå grundberøring måtte chefen anvende maskinmanøvrer for frem, hvorved en bugt af trossen kom i styrbords skrue med det resultat, at maskinen kort efter gik i stå.

Da depotskibet derefter kun kunne anvende bagbords skrue, blev det ikke anset for forsvarligt at gå til kaj i Svendborg, som oprindeligt planlagt, hvorfor chefen valgte at gå til ankers ud for Svendborg havn.

Inden for de følgende $1\frac{1}{2}$ døgn blev trossen, der havde viklet sig et stort antal gange omkring skrueakslen, frigjort ved assistance af svømmedykkere fra Flådestation KORSØR.

På grundlag af svømmedykkernes iagttagelser og påfølgende manøvrer ved forlægning til Svendborg havn måtte det formodes, at hverken skrog, skrue-aksel eller skrue havde taget skade.

Ved en forlægning til Aalborg en af de følgende dage viste det sig imidlertid at den styrbords maskine var unormalt hårdt belastet, hvilket gav anledning til, at skibet blev beordret i dok i Aalborg.

Det konstateredes her, at styrbords skrues bladtippe var beskadiget på den følgende kant, ligesom akselhængerlejet var forskubbet forefter, således at skrueakslen dannede en synlig bue.

Skrue og skrueaksel udskiftedes ved værftets foranstaltning med skibets reserveskrue og -aksel, der medføres ombord.

Skadeopgørelse:

Styrbords skrue, skrueaksel og skærmpåse beskadiget.

De med reparation af de opståede skader forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt kr. 18.000.

Kommissionens vurdering:

1. Grundstødningen må tilskrives fejlskøn.

Det fremgår af søkort nr. 171, Svendborg Sund, at en tunge af landgrunden W for Maarodde strækker sig ud mod Christiansminde fyrlinie; 6 m-kurven når således helt ud til fyrlinien, medens 4 m- og 2 m-kurverne forløber i en mindsteafstand af henholdsvis ca. 15 og ca. 50 m E for nævnte linie. Det bemærkes i den forbindelse, at den aktuelle vandstand formentlig har været ca. 0,2 m under daglig vande.

I erkendelse heraf burde depotskibet have foretaget drejet op i Christiansminde fyrlinie og passagen af den nævnte landgrund på en sådan måde, at der til stadighed sikredes svagt W-skel i fyrlinien.

På grund af den forholdsvis ringe fart (sejlet fart ca. 6 knob), skibets ringe dybgående (2,3 m) og mulig ugunstig indvirkning af vind og strøm (idvande) har man ikke nået at stoppe det relativt krappe drej til styrbord, inden kursen (345) var nået, hvilket har haft til følge, at depotskibet med E-skel i fyrlinien grundstødte på landgrunden.

Den senere ved Aalborg skibsværft konstaterede beskadigelse af styrbords skrues bladtippe på den følgende kant, må efter de foreliggende oplysninger formentlig tilskrives sten, der er blevet slynget op fra bunden ved indvirkning af skruevandet fra de kraftige bakmanøvrer på grundstødningsstedet.

2. *Flotbringningen af depotskibet.*

Det fremgår af det foreliggende materiale, at der efter flere forgæves forsøg på ved egen maskinkraft at bringe skibet flot, blev truffet bestemmelse om at lade en motortorpedobåd assistere.

Efter at det ved samtidige bakmanøvrer i de to skibe var lykkedes at bringe depotskibet flot fortsatte dennes bevægelse agterover — formentlig under indvirkning af den ret kraftige strøm (idvande).

Under indbjærgning af trossen måtte depotskibet, for at undgå grundstødning på Middelgrund i rendens W-lige side, anvende maskinmanøvrer for frem, hvorved trossen kom i styrbords skrue.

Det er kommissionens opfattelse, at depotskibet ved en mere forudseende tilrettelæggelse af indbjærgningsarbejdet på agterdækket, burde have sikret sig den nødvendige manøvrefrihed, når skibet kom flot.

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

Efter kommissionens opfattelse ville en chef med nogen erfaring under de givne forhold have kunnet gennemføre sejladsen uden uheld.

Henset til, at skibschefen kun havde forrettet ca. 5 ugers tjeneste som chef og derfor ikke var fuldt fortrolig med skibets særegne manøvreegenskaber, må kommissionen betragte uheldet som hændeligt.

Ved en bedre tilrettelæggelse af indbjærgningsarbejdet på agterdækket kunne uheldet med trossen formentlig have været undgået.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

3. Fregats beskadigelse af drivskruerne ved Stollergrund, Eckernförde Fjord, Tyskland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: W — 3; strøm: 0; sø: 1; sigtbarhed: god, vandstand: normal (Eckernförde).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 8).

Beskadigelsen af drivskruerne henføres af skibschefen til et uheld, der indtraf under forlægning i Østersøen.

Fregatten havde som led i en øvelse deltaget i en bombardementøvelse i Eckernförde Fjord og skulle herfra afgå til Korsør med blandt andre øvelseslederen ombord.

Øvelsen som sådan var afsluttet, og der var således tale om en forlægning under almindeligt beredskab.

Vagtchefen forestod skibets navigering og manøvrering, idet skibschefen kort efter letning fra ankerpladsen (270 Kronsørt Pynt 1200 yards) havde forladt broen for at indlede et møde med øvelseslederen.

Der var givet vagtchefen følgende direktiv for sejladsen: *Følg ruterne, vent med at sætte farten op, til vi er nogle mil ude.* Det fremgik af øvelsesdirektivet, som vagtchefen var bekendt med, at der skulle forlægges med maksimal fart (ca. 24 knob).

Fregatten var samme dag med navigationsofficeren som vagtchef stået ind i fjorden i den N-lige faste hvide fyrvinkel i Eckernförde fyr, men den søløjtnant, der nu var vagtchef, valgte at følge den S-lige faste hvide fyrvinkel i samme fyr dels for hurtigst muligt at nå frem til udgangspunktet for den minestrøgne rute til Langelandsbælt, dels for at undgå at gennemsejle et område i den N-lige fyrvinkel, hvor et tysk opmålingsfartøj i løbet af dagen havde udlagt et antal bøjer uden lys.

Kursen blev sat til 065 og farten til 17 knob, da fregatten efter letningen ca. kl. 1830 var nået ud i den S-lige fyrvinkel. Umiddelbart uden for fjordmundingen (ca. kl. 1905) øgedes farten til ca. 24 knob (position I).

Efter det oplyste var vagtchefen opmærksom på, at forlængelsen af den faste hvide fyrvinkel, hvori fregatten befandt sig, førte ind over Stollergrund (uren grund med sten), hvis lægeste pulle i det ved navigeringen anvendte tyske søkort er angivet til 6,0 m (i det tilsvarende danske søkort er dybden 5,6 m). Da vagtchefen skønnede, at der var tilstrækkelig sikkerhedsmargin med hensyn til vanddybde, fortsattes på uændret kurs og med uændret fart i den nævnte fyrvinkel.

Ca. kl. 1910 mærkedes kraftige rystelser i skibet (position II). I maskinen var påvirkningen af en sådan karakter, at den vagthavende maskinofficer uden ordre fra broen straks stoppede begge maskiner. Kort efter blev der fra broen beordret *alle maskiner stop*.

Fregattens 1. maskinofficer og navigationsofficeren, der begge opholdt sig i officersmessen og nærmest havde indtrykket af, at maskinen bakkede for fuld kraft, ilede straks i maskinrummet henholdsvis på broen.

Navigationsofficeren tog sammen med vagtchefen hurtigt en DECCA-plads, der viste, at fregatten havde passeret over den S-lige kant af den nævnte 6 m-pulle.

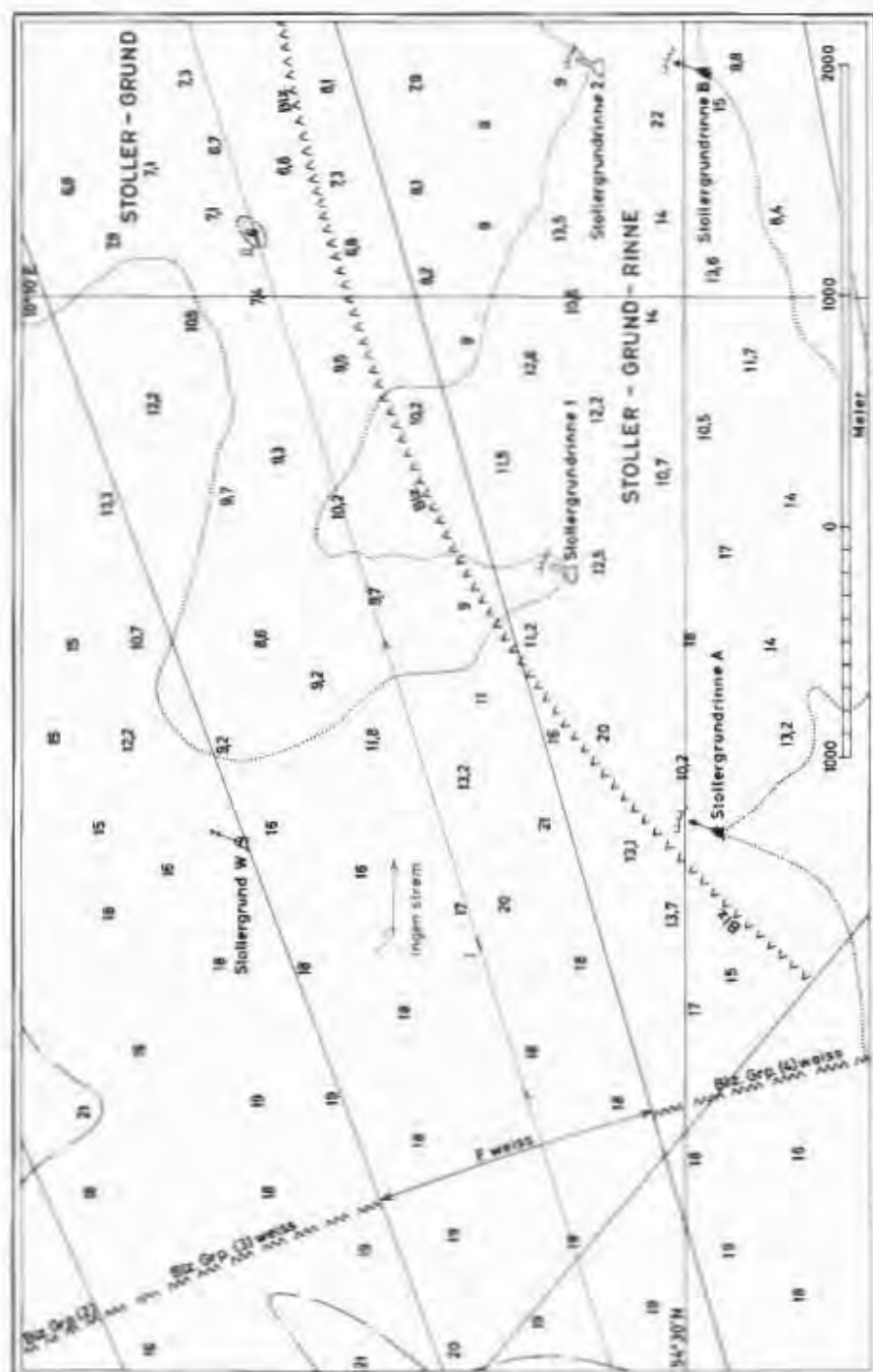


Fig. 8.

Vagtchefen underrettede straks chefen pr. telefon, idet han — uden nærmere angivelse af skibets plads — som formodet grund til rystelserne oplyste, at fregatten havde passeret over lægt vand.

Efter en foreløbig undersøgelse i maskinen forsøgte det at gå langsomt an. Da der ikke blev iagttaget noget usædvanligt, øgedes farten trinvis påny til ca. 24 knob, og sejladsen fortsattes i henhold til planen.

Ud for Kels Nor kom chefen på broen for at overvåge sejladsen i det erfaringsmæssigt livligt trafikerede Langelandsbælt.

Efter ankomst til Korsør tilrådede 1. maskinofficer, at man i anledning af de konstaterede rystelser lejlighedsvis burde foretage en dykkerundersøgelse af drivskrueerne og skibsbunden m. v.

En sådan undersøgelse blev ikke foretaget, før fregatten nogle måneder senere blev doksat for rutinemæssigt eftersyn. Ved en inspektion af skrueerne viste det sig nu, at alle bladtippe var beskadiget.

Supplerende oplysninger:

Adspurgt har Søværnets Skibs- og Maskininspektion udtalt, at de opståede skader efter al sandsynlighed må tilskrives en grundberøring eller slag af sten, der er blevet hvirvlet op fra bunden — i modsætning eksempelvis til sejlads i is.

Skadeopgørelse:

Alle skrueblade beskadiget på de yderste 5—20 cm.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt kr. 1200.

Kommissionens vurdering:

1. *Sejladsen har ikke været forberedt tilstrækkelig grundigt, og navigeringen har ikke været gennemført på forsvarlig måde.*

Det er under afhøringen oplyst, at skibschefen (og navigationsofficeren) inden ankomst til Eckernförde Fjord vel havde gennemlæst det relevante afsnit i Den Tyske Lods (Ostsee Handbuch, IV Teil, pag. 282), men ikke nærmere havde hæftet sig ved beskrivelsen af og advarslen mod Stollergrund, der betegnes som en uren grund med sten og med lægeste dybde 6,0 m ved middelvandstand.

Skibschefen har ikke i sit mundtlige direktiv til vagtchefen i tilstrækkelig grad påpeget farvandets særlige karakter, og derved sikret sig en forsvarlig navigering.

Vagtchefen har ikke af egen tilskyndelse gennemlæst farvandsbeskrivelsen af Eckernförde Fjord og har ej heller ved et nøjere, forudgående studium af søkortet gjort sig klart, at specielt den S-lige faste hvide fyrvinkel i Eckernförde fyr kun bør benyttes W for Stollergrund, nærmere betegnet indtil den NW-lige begrænsning af Bülk blinkfyrs sektorer.

Under tidligere forlægninger havde vagtchefen vel konstateret en betydelig fartreduktion ved sejlads med høj fart over lægt vand, men i det foreliggende tilfælde skønnede han, at der alligevel måtte være en tidsmæssig fordel forbundet med at anvende ruten over Stollergrund fremfor at følge en anden rute med større dybder.

Vagtchefen, der påstår at have været opmærksom på tilstedeværelsen af 6 m-pullen på Stollergrund, har tilkendegivet at have været af den opfattelse, at en 2,0 m sikkerhedsmargin med hensyn til vanddybde (ved daglig vande) var tilstrækkelig selv ved den anvendte høje fart.

Adspurgt har chefen udtalt, at han for sit vedkommende under ingen omstændigheder ville have valgt — eller i givet fald have billiget — en rute, der førte ind over Stollergrund. Chefen havde i øvrigt efter den pågældende sejlads bebrejdet vagtchefen valget af den anvendte kurs over Stollergrund.

2. *Der har ikke været anstillet en foreløbig undersøgelse af drivskruer og skibsbund m. v.*

Uanset at der ved en foreløbig indenbords undersøgelse ikke afsløredes havarier eller lækage, og at der ikke konstateredes fartreduktion i forhold til maskinernes sædvanlige omdrejninger, ville kommissionen have fundet det rimeligt, at fregatten ved først givne lejlighed havde foranstaltet den af 1. maskinofficer tilrådede foreløbige dykkerundersøgelse.

Med hensyn til rystelsernes intensitet og karakter har kommissionen i særlig grad hæftet sig ved, at den vagthavende maskinofficer efter det oplyste mente, at der var tale om et alvorligt maskinhavari og derfor — uden ordre fra broen — øjeblikkeligt spærrede for damptilgangen til turbinerne.

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

- a. *Skibschefen har i det givne tilfælde undladt at forvisse sig om, at kursen blev sat med fornøden sikkerhed under hensyn til farvandets særlige karakter — jvf. Midlertidig instruks for skibschefen, § 29.*

I hvorvel kommissionen anerkender berettigelsen af, at en skibschef udnytter de foreliggende muligheder til at opøve de yngre søofficerer i løsning af vanskeligere besejlingsopgaver, og i hvorvel den pågældende vagtchef i almindelighed nød anseelse som en kvalificeret og erfaren navigatør, er man dog af den opfattelse, at skibschefen i det foreliggende tilfælde, hvor sejladsen foregik med høj fart, i mørke og i relativt ukendt farvand, med uberettiget tryghed har overladt skibets navigering til vagtchefen.

Skibschefen burde snarest belejligh efter uheldet have foranstaltet en foreløbig dykkerundersøgelse af drivskruer og skibsbund m. v.

Kommissionen mener i øvrigt, at chefen straks, da maskinerne blev stoppet på grund af de unormale rystelser, burde have indfundet sig på broen.

- b. *Vagtchefen har ikke forberedt sejladsen tilstrækkelig grundigt og gennemført navigeringen ud af Eckernförde Fjord på forsvarlig måde — jvf. Instruks for vagtchefen, § 5.*

Det bemærkes, at vagtchefen, der er søofficer af reserven, har sejlet i ca. 8 år som styrmand i uindskrænket fart og på det pågældende tidspunkt havde forrettet tjeneste som selvstændig vagtchef i fregatten i ca. 1½ måned. Bortset fra kortvarig vagtfløsning under bombardementøvelse samme dag har vagtchefen ikke tidligere sejlet i det pågældende farvandsafsnit.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har anset skibschefen med en *tilrellevisning* for følgende forseelse:

»Som chef for fregatten ved dennes udsejling af Eckernförde Fjord undladt at forvisse sig om, at kursen blev sat med fornøden sikkerhed under hensyn til farvandets særlige karakter, hvilket havde til følge, at vagtchefen bragte fregatten ind over Stollergrund med så høj fart, at fregattens skruer berørte grunden og blev beskadiget. Undladt at foranledige dykkereftersyn af skruer og bund, efter at der under foranvænte sejlads var konstateret stærke rystelser i skibet.«

Chefen for Søværnet har anset vagtchefen med en *tilrellevisning* for følgende forseelse:

»Undladt som chefens stedfortræder ved skibets førelse at anvende fornuftigt overlæg og godt sømandskab (jvf. Instruks for vagtchefen, § 4), ved som vagtchef ombord i fregatten at have ført skibet med høj fart ind over Stollergrund ved udsejlingen af Eckernförde Fjord, hvorved skibets skruer blev beskadiget ved grundberøring.«

4. Patruljebåds grundberøring i Rønne havn mellem Øernes Kaj og Søndre Pier.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SW — 5; strøm: 0; sø: 0; sigtbarhed: god; vandstand: normal.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 9).

Uheldet indtraf, da patruljebåden afgik fra Søndre Pier's N-side i Rønne havn, hvor den lå fortøjet med stævnen SE i på siden af et andet fartøj (position I).

Chefen forestod patruljebådens manøvrering.

Chefen for Torpedobådsseskadren var til stede på broen, men greb ikke ind i manøvreren.

Inden afgang fra havn havde divisionschefen henledt skibschefens opmærksomhed på risikoen for — under de herskende vejrforhold — at berøre grunden mellem Øernes Kaj og Søndre Pier.

Det var chefens hensigt at bakke over mod indsejlingen til Nordhavnen for derefter under vridning styrbord over at gå frem mod havneindløbet.

Manøvreren forløb planmæssigt, indtil patruljebåden på en nærlig SE-lig kurs befandt sig i en position med agterenden ud for nokken af Dampskibskajen ved indsejlingen til Nordhavnen (position II).

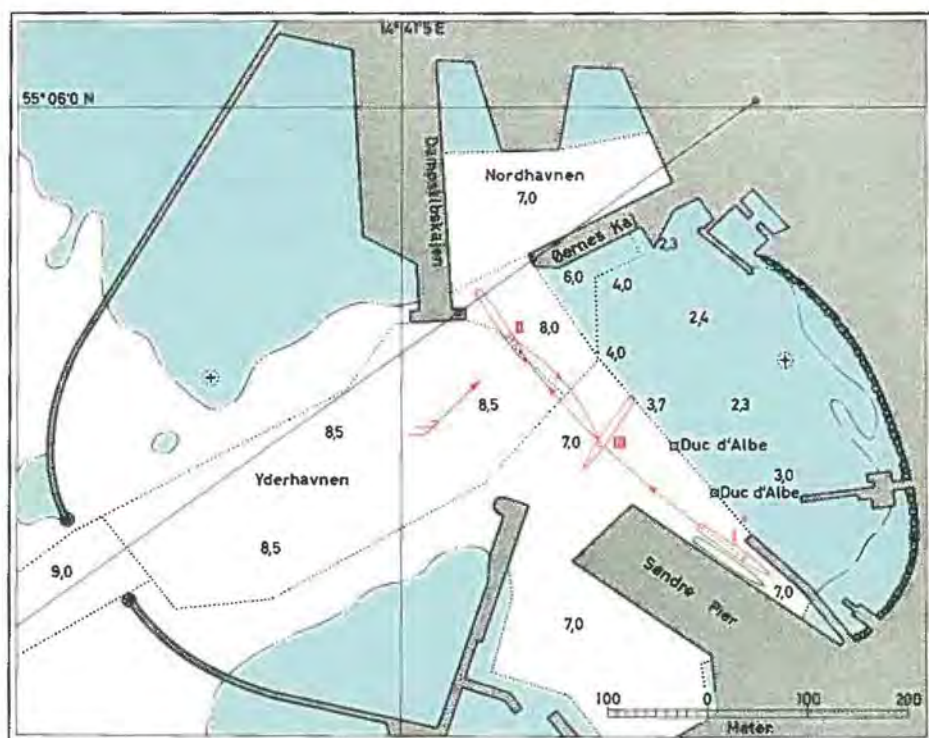


Fig. 9.

Med roret *styrbord helt over* gik patruljebåden herefter frem under samtidig vridning til *styrbord*. Der anvendtes maskinmanøvrer vekslende mellem *frem langsomt* og *frem ¾ kraft* på bagbords maskine henholdsvis *tilbage småt* og *tilbage halv kraft* på *styrbords* maskine.

Selvom vinden i nogen grad modvirkede stævnsens drejning mod *styrbord*, og afdriften blev større end ventet, var det ikke chefens indtryk, at der var umiddelbar fare for at berøre grunden. Chefen baserede sit skøn dels på bådens placering i forhold til mærket: *duc d'Albe'rne overét*, dels i forhold til Søndre Pier's retning.

Under udførelsen af vridningsmanøvren mærkedes pludselig et kraftigt stød agter efterfulgt af rystelser (position III). Bådens kurs var på dette tidspunkt ca. 215.

Chefen beordrede omgående *stop* på begge maskiner og lod bagbords anker falde.

Da fremdriften fortsatte, og ankerkæden viste agterover, fortsattes maskinmanøvrerne under samtidig indhivning af kæden, hvorefter patruljebåden uden yderligere hindringer stod ud af havnen.

Efter en foreløbig undersøgelse af skadernes omfang, stod det klart, at kun den bagbords skrue kunne anvendes.

Patruljebåden beordredes derefter til København for reparation af skaderne.

Supplerende oplysninger:

Ved henvendelse til Rønne Havnevæsen er det oplyst, at området mellem Øernes Kaj og Søndre Pier næppe vil blive uddybet i en overskuelig fremtid. Det er derimod under overvejelse at uddybe kajgraven ud for Øernes Kaj og — i tilslutning hertil — det NW-lige hjørne af grunden indtil en dybde af 7,0 m.

Den i sin tid udlagte afmærkning af grunden (klippegrund) er fjernet, fordi bøjerne var til gene under skibes manøvrer i havnen. Efter det oplyste er opmålingen af grunden ikke særlig nøjagtig; det vides således med sikkerhed, at der blandt andet langs kanten af grunden findes et antal store sten, som det hidtil ikke har været muligt at fjerne.

Skadeopgørelse:

Styrbords skrue, akselbærere og aksel bøjet.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt kr. 93.000.

Kommissionens vurdering:

1. Uheldet må tilskrives fejlskøn.

Det fremgår af det foreliggende materiale, at chefen har fejlbedømt vindens indflydelse på manøvren. Såvel afdriftens størrelse som vanskelighederne ved at vride stævnen op i vinden under de givne forhold blev under vurderet.

Chefen har oplyst, at han ikke på noget tidspunkt mente, at der var umiddelbar fare for grundberøring, idet bådens fremdrift skønnedes at opheve virkningen af hækens svingning. Set fra broen var der til stadighed klart SE-skel i mærket: *duc d'Albe'rne overét*.

Den tilsigtede afgangsmåuvre kan ikke anses for uforsvarlig, men patruljebåden burde under de givne forhold have bakket længere ind i Nordhavnen i læ af Dampskibskajen og derefter — ved anvendelse af større maskinkraft — have sikret sig øget fremdrift og dermed bedre styring og mindre afdrift. Det er kommissionen bekendt, at havnemanøvren ofte udføres ved bakning ud i Yderhavnen, opsvajning ved hjælp af anker og påfølgende udsejling gennem havneindløbet eller eventuelt bakning helt ud af havnen.

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

Ihvorvel chefen for patruljebåden på det omhandlede tidspunkt kun havde forrettet relativ kort tids tjeneste som skibschef, er det kommissionens opfattelse, at han under de givne forhold burde have kunnet udføre den pågældende manøvre uden uheld.

Kommissionen skal ikke undlade at bemærke, at manøvren, således som den blev udført, indebar en betydelig risiko for et mere omfattende havari.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

C. Om sagernes formaliteter.

Dette års indberetninger om skader og havarier giver ikke anledning til særlige bemærkninger.

Som eksempel på kommissionens omtale af formaliteter gengives nedenstående i uddrag kommissionens bemærkninger specielt til *kollisionssag nr. 4*, Kollision mellem motortorpedobåd og norsk fiskefartøj ved Stavanger, Norge.

Vedrørende sagens formaliteter.

1. *Der savnes selvstændige rapporter fra cheferne for B og C.*

Kommissionen ville have fundet det naturligt og rimeligt, om chefen for motortorpedobåden A i egenskab af divisionschef snarest efter kollisionen havde afkrævet cheferne for B og C selvstændige rapporter om deres vurdering af hændelsesforløbet og øvrige omstændigheder ved kollisionen samt den efterfølgende bjærgningsaktion. De pågældende rapporter burde i så tilfælde have været vedlagt chefen for A's rapport som bilag.

2. *Bjærgning af klassificeret grej og skibsdokumenter.*

Der blev intet bjærget af det ombordværende klassificerede grej (aktstykker, publikationer og kryptomateriel) samt skibsdokumenter, inden A sank.

Efter hævning af vraget af A blev det pågældende materiale taget i forvaring ved patruljebådens foranstaltning.

Det er overfor kommissionen oplyst, at der ikke kan være sket diskretionsbrud med hensyn til det ombordværende klassificerede grej.

3. *Førelse af skibsjournal og kursbog m. v.*

Den i brug værende skibsjournal (kombineret skibs- og maskinjournal) har — for så vidt angår venstre side (»Dækket«) — ikke været ført i de sidste 13 dage inden kollisionen — *jvf. Bestemmelser for skibs- og maskinjournalens førelse.*

Den anvendte kursbog indeholder oplysninger om den omhandlede sejlsads frem til kl. 0453, hvorved bemærkes, at kollisionen indtraf samme dag kl. 0507.

Kommissionen har haft lejlighed til at gennemse øvrige ombordværende skibs- og maskinjournaler, kursbøger og radiojournal m. v., der trods ophold i vandet stadig er læselige.

Det er uheldigt, at A medførte 4 udskrevne skibs- og maskinjournaler, der burde have været indsendt til arkivering. Dette kan dog ikke lægges motortorpedobåden til last, idet det ikke af de nævnte bestemmelser for skibs- og maskinjournalens førelse fremgår, at udskrevne journaler snarest skal indsendes til arkivering.

4. *Det er uheldigt, at det ikke er blevet pålagt patruljebåden at underkaste vraget af A en nærmere undersøgelse.*

Det fremgår af det foreliggende materiale, at en patruljebåd blev detacheret til at forestå bjærgning og realisation af vraget af A.

Det er kommissionens opfattelse, at direktivet for den omhandlede opgave burde have indeholdt en instruks for chefen for patruljebåden om — eventuelt med bistand af Søværnets Skibs- og Maskininspektion — at underkaste vraget en nærmere havarimæssig og teknisk undersøgelse blandt andet med henblik på en nøjagtig konstatering og beskrivelse af skaderne, herunder den vandtætte inddelings tilstand m. v.


E. J. SAABYE
kommandør
formand for Søværnets Havarikommission

Fortegnelse over de i årsberetningerne 1960–1963 indeholdte havari- og skadesager.

Kollisioner.	Årsberetning	Pag.
1. Kollision mellem fregat og trawler ved Færøerne.	1960	10
2. Depotskibs kollision med handelsskib i Kronløb, Københavns 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 Marinesation GRØNNEDAL.	1961	5
6. Kollision mellem 2 minestrygere af VIG-klassen i Kieler Fjord, Tyskland.	1963	5
7. Kollision mellem 2 motortorpedobåde i farvandet ud for Nymindesø.	1963	10
8. Kollision mellem fregat og svensk fiskefartøj i den ydre Oslofjord.	1963	14
9. Kollision mellem motortorpedobåd og norsk fiskefartøj ved Stavanger, Norge.	1963	18
Påsejlinger.		
1. Fregats beskadigelse af stævnen under tillægningsmanøvre i Thorshavn, Færøerne.	1960	25
2. Fregats beskadigelse af egen skibsside under tillægningsmanøvre på Holmen.	1960	27
3. Fregats beskadigelse af egen stævn samt 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 forløjet motorskib.	1960	31
5. Minelægger (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, Portugal.	1960	38
8. Patruljebåds (WILLEMOES-klassen) tab af anker ved afgang fra Avernakke Pynt Bro.	1960	42
9. Motortorpedobåds påsejling af havnemolen i Agerød 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

	Årbe- retning	Pag.
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
19. Orlogskutters påsejling af opankret russisk fiskefartøj i Fuglefjord, Færøerne	1963	37

Grundstødninger eller -berøringer.

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 Færinger Nordhavn, Grønland.	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
12. Korvets grundstødning m. v. i Limfjorden ved Mou bro.	1963	41
13. Depotskibs grundstødning ved Maarødde i Svendborg Sund.	1963	46
14. Fregats beskadigelse af drivskruerne ved Stollergrund, Eckernförde Fjord, Tyskland.	1963	49
15. Patruljebåds grundberøring i Rønne havn mellem Øernes Kaj og Søndre Pier.	1963	54

Andre uheld.

1. Fregats beskadigelse af anker og ankerkæde i Julianehåb havn, Grønland.	1960	59
2. Beskadigelse af depotskib og kajen ved Torpedostation KONGSØRE.	1960	61

	Årbe- retning	Pag.
3. Fregats beskadigelse af skrueskærmlader foranlediget af wire i skruen under tillægningsmanøvre i Godthåb Skibshavn, Grønland.	1960	67
4. Trosse i skruerne på fregat under forlægning i Aberdeen havn, Skotland.	1960	69
5. Fregats beskadigelse af kajen i Tveraa, Færøerne.	1960	71
6. Beskadigelse af lægter i Gent havn, Belgien, 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