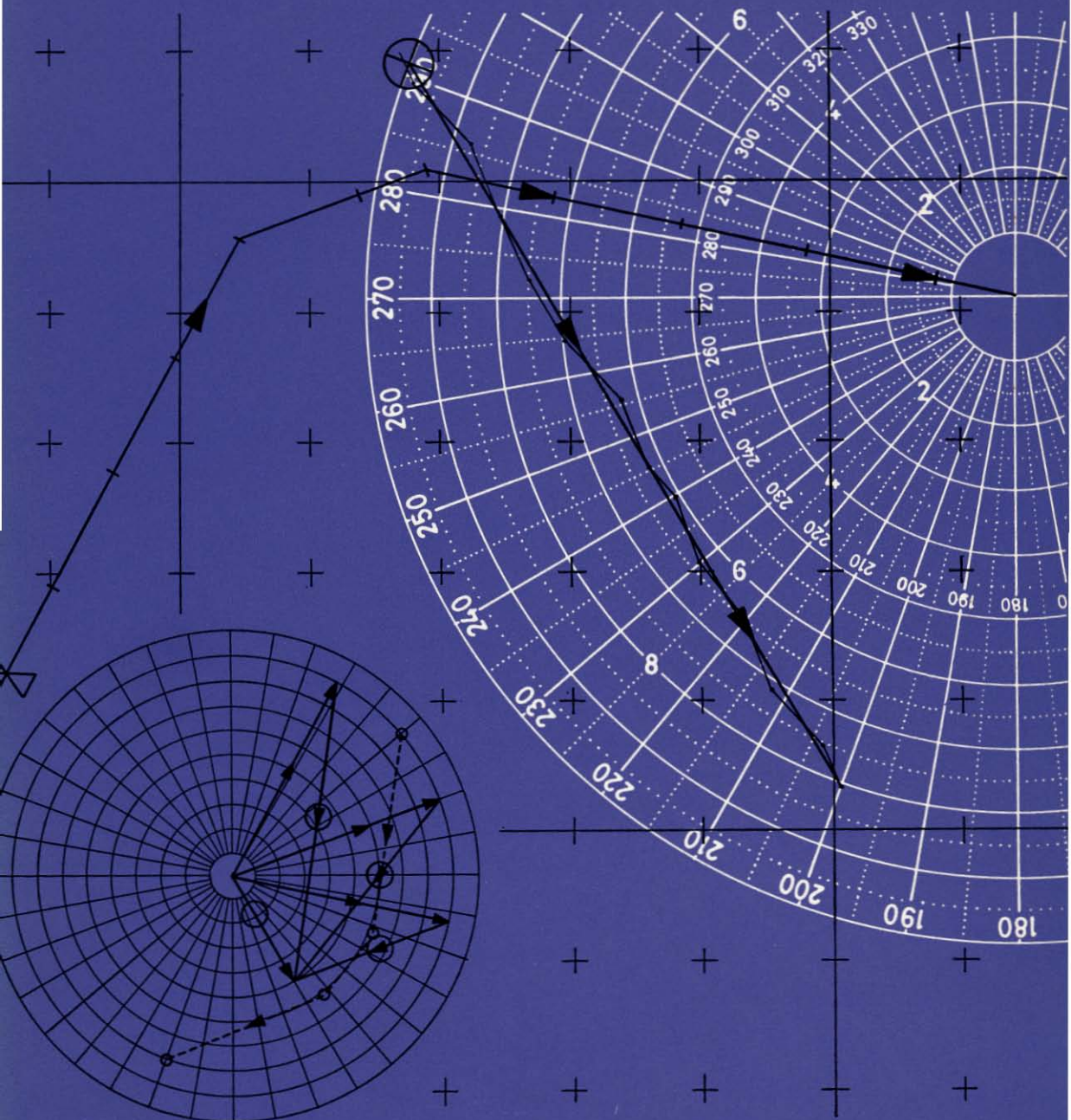


Til tjenestebrug

SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSION



ÅRSBERETNING 1964

**SØVÆRNETS
HAVARIKOMMISSIONS
ÅRSBERETNING 1964**

BERETNING OM SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSIONS VIRKSOMHED I PERIODEN 1. JANUAR 1964 TIL 31. DECEMBER 1964 *)

A. Indledning.

Nærværende beretning omfatter de i kalenderåret 1964 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 1964 behandlede og afsluttede sager.

Beretningen omfatter 26 havari- og skadesager.

Til sammenligning med de i årsberetningerne 1960—63 behandlede sager tjener følgende oversigt:

Årsberetning	Kollisioner	Påsejlinger	Grundstødninger og -berøringer	Andre uheld	Antal skadesager i alt	Kommissionens vurdering		De af skaderne forårsagede udgifter i mill. kr.
						Hændelig	Placering af ansvar	
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
1964	0	14	9	3	26	19	7	0,8

*) Kommissionens sammensætning inden for beretningsperioden:

Kommandør E. J. Saabye, formand.

Kommandør E. V. Jørgensen, afløst den 1 feb 1964 af
kommandørkaptajn E. T. Sølling.

Kommandørkaptajn K. O. Knudsen, afløst den 1 feb 1964 af
kommandørkaptajn J. C. Munck, der igen er afløst den 1 okt 1964 af
kommandørkaptajn O. L. W. Marckmann.

Kommandørkaptajn (M) A. F. Wittenburg, afløst den 6 jul 1964 af
kommandørkaptajn (M) A. C. Thegler.

Orlogskaptajn S. E. Milan Thamsborg, sekretær.

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

I lighed med 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 sager er for indeværende år 15.

De resterende 11 sager, der fordeler sig på

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

gennemgås efter samme retningslinier som i de foregående årsberetninger.

Det skal bemærkes, at sag nr. 1 under *andre uheld* er den første egentlige personskadesag, der er tilstillet kommissionen til behandling.

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

I henhold til Søværnskommandoens bestemmelse af 7. juni 1962 bliver kommissionens rapportudkast (÷ konklusionen) forelagt de implicerede til gennemsyn og eventuel udtalelse, inden den endelige rapport udarbejdes og indsendes til Chefen for Søværnet. I den udstrækning, hvor kommissionen ikke mener umiddelbart eller fuldstændigt at kunne godtage skibschefens eller andre impliceredes bemærkninger til eller kritik af udkastet, vil den ordentligvis citere de pågældende udtalelser i den følgeskrivelse, hvormed den endelige rapport indsendes til Chefen for Søværnet. I årsberetningen vil sådanne udtalelser m. v. fremtidig blive optaget under et nyt afsnit: *Skibschefens bemærkninger*, der indpasses umiddelbart før afsnittet: *Sagens afgørelse*.

Opmærksomheden henledes på, at Chefen for Søværnets afgørelse i de enkelte sager er citeret med de ændringer, som hensynet til det implicerede personels identitet nødvendiggør.

Der har i beretningsperioden været afholdt 41 møder i kommissionen.

Påsejlinger.

1. Ubåds påsejling af mole i Kielerfjord, Tyskland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: 0; strøm: 0; sø: 0; sigtbarhed: tåge (synsvidde ca 400 m aftagende til ca 50 m).

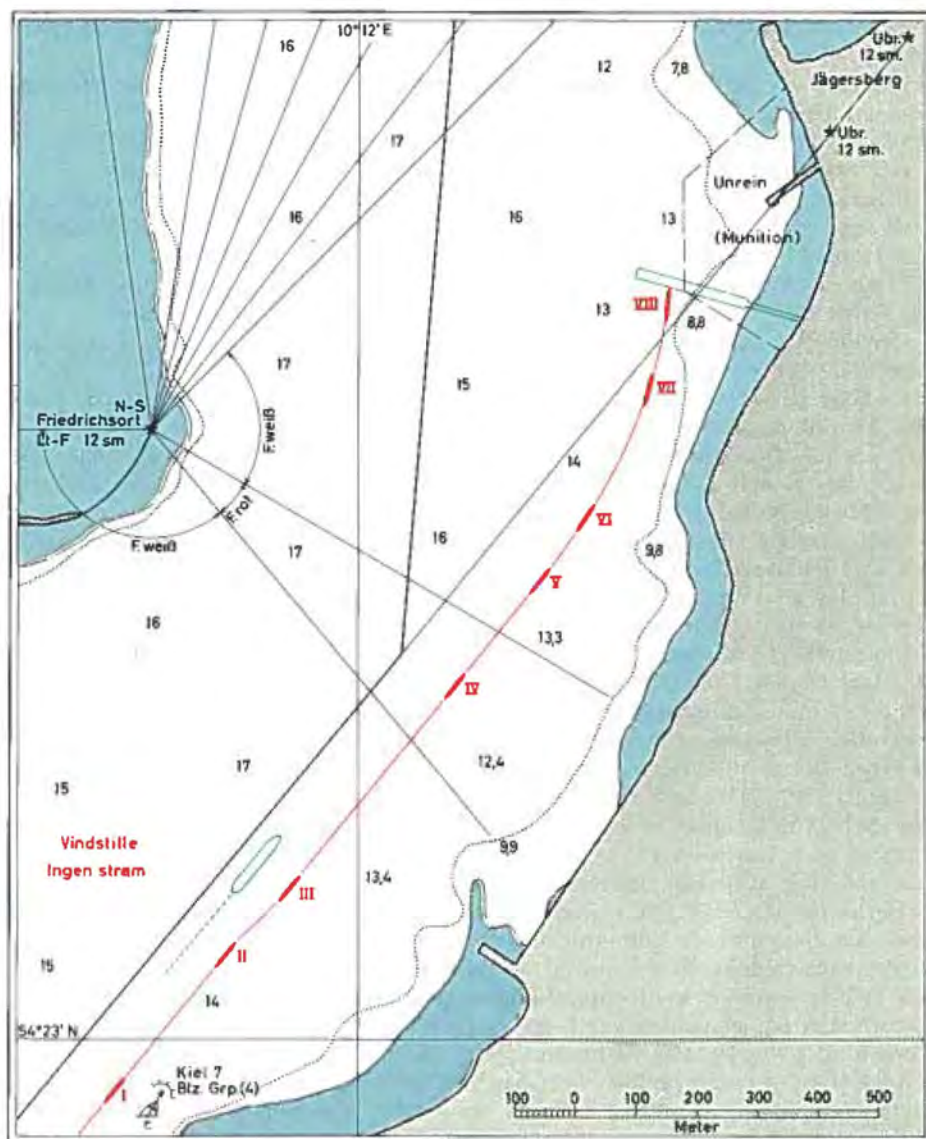


Fig. 1.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 1).

Ubåden afgik fra Tirpitzhafen kl. 0600 med henblik på forlægning til Lillebælt for deltagelse i en navigationsøvelse.

Under sejladsen i Kieler Hafen var chefen og navigationsofficeren på broen.

Radaren betjentes af næstkommanderende i radarrummet. Der var ikke givet særligt direktiv for meldingerne, hvorfor næstkommanderende fandt det naturligt kun at varsko for trafik og afmærkning i sejlruen.

Ekkoloddet var igang, og dybden varskoedes af vagtassistenten for hver fulde meters ændring.

Der var over det interne kommunikationsanlæg forbindelse fra broen til næstkommanderende, vagtassistenten og rorgænger.

Tågesignaler blev afgivet i henhold til *De internationale søvejsregler*.

Der var etableret lukningstilstand Y (2 vandtætte døre åbne).

Efter passage af havnemolerne blev kursen sat til 039 (Jägersberg ledelyrline — fyrene var dog ikke synlige). Begge maskiner (dieselelektrisk fremdrivning) blev beordret *frem halv kraft*, svarende til ca 6 knob.

Efter ca 10 minutters sejlads hørtes lågesignaler fra et skib forude. Melding om skibet blev tillige afgivet af næstkommanderende fra radarrummet.

Der blev straks slået *stop* og kort efter passeredes et modgående skib om bagbord. Der blev derefter påny beordret *frem halv kraft*.

Kl. 0630 passeredes pkt. 7 (position I) ca 50 m om styrbord (iagttaget visuelt). Umiddelbart efter passagen hørtes atter lågesignaler forude, og der blev straks slået *stop*. Skibet, der afgav lågesignaler (1 lang tone), blev dels ved radar dels visuelt identificeret som et større handelsskib på modgående kurs omtrent i fyrlinien og med ringe fart (ca 2 knob).

Chefen valgte at holde til styrbord for skibet af hensyn til den intense trafik ved Friedrichsort til og fra Kielerkanalen. Kursen ændredes til 045 (position II) og blev kort efter rettet tilbage til 039 (position III). Under selve passagen, der varede ca 1 minut, havde båden stoppet skruerne.

Umiddelbart efter passagen blev der påny beordret *frem halv kraft*, og roret blev lagt *bagbord 10*. Omtrent samtidig blev næstkommanderende over det interne kommunikationsanlæg spurgt, om Friedrichsort fyr var passeret, hvilket kort efter blev bekræftet; der blev imidlertid ikke opgivet pejling og afstand til fyret. Det forudberegnete tidspunkt for drej til bagbord (kl. 0635) til kurs 004°5 (position IV) blev overskredet med ca 1 minut på grund af chefens og vagtchefens optagethed af passagen af det modgående skib og afgivelse af lågesignaler m. v. (position V).

Straks efter at det modgående skib var passeret, meldte næstkommanderende ifølge de foreliggende oplysninger *400 m til land forude* (»land« ensbetydende med den omhandlede ammunitionsbro under bygning) (position VI). Såvel chefen som vagtchefen udtaler, at de ikke har hørt meldingen, for hvilken der ikke er blevet afgivet kvittering. Da næstkommanderende umiddelbart efter blev opmærksom på, at ubåden var i drej bagbord over, følte han sig overbevist om, at meldingen var forstået på broen.

Kort efter at roret var beordret *bagbord 10* — kl. 0638 — iagttog chefen og vagtchefen næsten samtidig 2 hvide lys lodret over hinanden ca 1 streg om bagbord (position VII). Lysene blev først udlagt som hidrørende fra et modgående skib, og der blev straks beordret *stop*; få sekunder senere observeredes et rødt lys mellem de to hvide, og da der samtidig kunne skimtes lys fra land, blev

chefen klar over, at det ikke kunne være skibsllys, hvorfor han straks beordrede *alle maskiner tilbage fuld kraft*. Få sekunder senere — kl. 0639 — tørnede ubåden den omhandlede ammunitionsbro med en fart af ca 1—2 knob og under en vinkel på ca 80° (position VIII). Maskinen havde da gået bak med fulde omdrejninger i 3—5 sekunder. I påsejlingsøjeblikket var båden i svagt bagbords drej.

Ved påsejlingen kilede stævnen sig fast, og det blev nødvendigt — efter foreløbig besigtigelse af skaden — at vrikke båden løs ved at fylde og blæse en hovedtank samtidig med, at der bakkedes for fuld kraft.

Efter at være kommet fri returnerede ubåden til Tirpitzhafen.

Skadeopgørelse:

Ubåden:

Stævnen trykket ca 0,5 m fra 20 cm over vandlinien og opefter.

Ammunitionsbroen:

Selve broen tilsyneladende ikke beskadiget.

Et antal forskallingsbrædder slået af.

De med reparation af ubåden forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt *kr. 12.000*.

Der er ikke og forventes ikke fremsendt erstatningskrav fra Deutsche Bundesmarine.

Kommissionens vurdering:

1. Organisationen af bro m. v.

Det fremgår af det oplyste, at næstkommanderende, der efter afgang fra havn blev beordret til at betjene radaren, ikke fik noget direktiv for arten af de oplysninger, som »broen« ønskede fra radarrummet. Bl. a. henset til, at sigtbarheden ved afgang fra havn var ca 400 m, fandt næstkommanderende det naturligt kun at varsko for trafik og afmærkning.

Broen gav ingen underretning om, at sigtbarheden efterhånden aftog kendeligt (synsvidde ca 50 m i påsejlingsøjeblikket), således at næstkommanderende først forstod, at den måtte være aftaget, på broens spørgsmål om, hvorvidt Friedrichsort fyr var passeret. Denne iagttagelse var grunden til, at han kort efter gav melding om land forude (afstand 400 m).

Henset til, at ubåden netop var gået ind i et bagbords drej, da sidstnævnte melding blev afgivet, samt til de øvrige foreliggende omstændigheder, mener kommissionen ikke, at der er grundlag for at bebrejde næstkommanderende, at han ikke har sikret sig, at meldingen blev forstået på broen. Det skal hertil føjes, at der ikke var nogen stående aftale om kvittering for meldinger fra radarrummet.

For så vidt angår organisationen af selve tjenesten på broen, finder kommissionen anledning til at bemærke, at der ikke synes at have været tilvejebragt en klar tjenestefordeling mellem skibschefen og vagtchefen.

2. Navigeringen og manøvreringen indtil påsejling af ammunitionsbroen.

Det fremgår af afhøringen af skibschefen, at den foreliggende besejlingsopgave blev anset for så simpel, at radaroplysninger til støtte for navigeringen skønnedes overflødige. Besejlingen var iøvrigt i hovedsagen baseret på kurs og udsejlet distance (tid), visuel iagttagelse af afmærkningen og oplysninger fra ekkoloddet (melding for hver fulde meters ændring).

Pkt. 7 passeredes i ca 50 m's afstand om styrbord. Drej til kurs 004°5 var forudberegnet til at skulle finde sted efter 5 minutters sejlads ved 6 knobs fart fra pkt. 7.

På grund af passagen af det medgående handelsskib og optagethed af afgivelse af lågesignaler m. v. samt for sen erkendelse af den stærkt forringede sigtbarhed (Friedrichsort fyr kunne ikke ses), forpassedes tidspunktet for rettidigt drej til kurs 004°5 med ca 1 minut (svarende til en distance på ca 200 m). Dette — i forbindelse med det forhold, at ubåden fulgte en sejlroute, der lå 100—150 m E for fyrinien, og at lysafmærkningen på broen et kort øjeblik blev udlagt som hidrørende fra et modgående skib — må anses som den direkte årsag til påsejlingen.

Det skal i denne forbindelse bemærkes, at skibschefen var bekendt med tilstedeværelsen af den under bygning værende ammunitionsbro, men ikke med dens lysafmærkning.

3. Vedrørende ansvarets placering skal udtales følgende:

- a. *Det må efter kommissionens opfattelse bebrejdes skibschefen, at han under besejlingen af Kieler Hafen i låge*
 - ikke har tilvejebragt en hensigtsmæssig organisation af tjenesten på broen m. v., og
 - ikke har sikret en forsvarlig navigering, jvf. Midlertidig instruks for skibschefen, § 29.

Det skal tilføjes, at den af vagtchefen ydede assistance synes at have ladet noget tilbage at ønske med hensyn til initiativ.

- b. *Henset til de foreliggende omstændigheder mener kommissionen ikke, at der er grundlag for at rette bebrejdelser mod næstkommanderende, for dennes betjening m. v. af radaren og afgivelse af meldinger til broen.*

Det skal bemærkes, at næstkommanderende havde tiltrådt tjeneste ombord ca 3 uger før uheldet.

- c. *Ihvorvel skibschefen havde den direkte ledelse af navigering og manøvrering under den omhandlede besejling, er det kommissionens opfattelse, at vagtchefen (søøjtnant af reserven) kunne have ydet skibschefen bedre støtte i navigeringen m. v., end det er sket i det foreliggende tilfælde.*

Det skal bemærkes, at vagtchefen havde tiltrådt tjeneste ombord ca 1 uge før uheldet.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Det under sejladsen anvendte søkort (tysk søkort nr. 67, Kieler Hafen) var afhentet ved Søværnets Navigationsvæsen ca 1 uge før afsejlingen til Kiel.

I *Nachrichten für Seefahrer*, pkt. 4991 (T) (nov 1962) er det omtalt, at en bro er under bygning på det omhandlede sted (gentaget i årsoversigt 1963). Da rettelsen er »midlertidig« er den i henhold til de herfor gældende bestemmelser ikke indført i kortet af Søværnets Navigationsvæsenets rettelsesafdeling.

Henset til, at der ikke var medgivet ubåden *Nachrichten für Seefahrer*, kan det ikke lægges denne til last, at den omhandlede bro ikke senere er blevet indtegnet i kortet.

Det må således erkendes, at den gældende vejledning for indføring m. v. af »midlertidige« rettelser i søkortet ikke er tilstrækkelig i et tilfælde som det foreliggende.

Søværnets Navigationsvæsen har med den givne anledning taget de fornødne skridt til ændring af bestemmelserne.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tillræde kommissionens konklusion for så vidt angår chefen og vagtchefen, men ikke for så vidt angår næstkommanderende.

Når jeg kan tillræde kommissionens opfattelse af, at det må bebrejdes chefen, at han ikke har tilvejebragt en hensigtsmæssig organisation af tjenesten på broen m. v., er det således at forstå, at chefen, der havde ledelsen og ansvaret, dels burde have organiseret en passende assistance af den unge, rutinerede vagtchef, dels burde have organiseret en sikker udveksling af ordrer og meddelelser mellem bro og radarrum.

For så vidt angår næstkommanderende finder jeg, at det kan bebrejdes denne, at han ikke har sikret sig, dels at chefen havde opfattet, at der var en hindring umiddelbart forude, dels at chefen var klar over, hvilken kurs der burde følges for med sikkerhed at gå klar af forhindringen.

Med hensyn til vagtchefen kan jeg tillræde kommissionens udtalelse i konklusionens pkt. 3 med den bemærkning, at chefen burde have udvirket den omtalte bedre støtte ved at dirigere vagtchefens assistance.

Med henvisning til ovenstående tilkendegiver jeg herved — i overensstemmelse med Auditøren ved Søværnet — overfor chefen, at De under lågesejlad i Kielerfjorden burde have benyttet radar til også at pladsbestemme ubåden med under sejladsen, specielt til at fastslå når drejepunktet ud for Friedrichsort var nået, og at det må betragtes som en organisatorisk fejl, at De ikke har beordret, at der skulle kvitteres for ordrer og meldinger mellem bro og radarrum, hvorved radarrummets faremelding gik tabt, hvilket var medvirkende årsag til, at en under opførelse værende bro, der ikke var afsat i ubådens kort, blev påsejlet.

I ref. har Søværnets Havarikommission behandlet den under emne nævnte sag og har vedrørende dens realiteter og som konklusion bl. a. udtalt følgende:

»Del fremgår af det oplyste, at næstkommanderende, der efter afgang fra havn blev beordret til at beljene radaren, ikke fik noget direktiv for arten af de oplysninger, som »broen« ønskede fra radarrummet. Bl. a. henset til, at sigtbarheden ved afgang fra havn var ca 400 m, fandt næstkommanderende det naturligt kun at varsko for trafik og afmærkning.

Broen gav ingen underretning om, at sigtbarheden efterhånden aftog kende- ligt (synsvidde ca 50 m i påsejlingsøjeblikket), således at næstkommanderende først forstod, at den måtte være aftaget på broens spørgsmål om, hvorvidt Friedrichsort fyr var passeret. Denne iagttagelse var grunden til, at han kort efter gav melding om land forude (afstand 400 m).

Henset til, at ubåden netop var gået ind i et bagbords drej, da sidstnævnte melding blev afgivet, samt til de øvrige foreliggende omstændigheder, mener kommissionen ikke, at der er grundlag for at bebrejde næstkommanderende, at han ikke har sikret sig, at meldingen blev forstået på broen. Det skal hertil føjes, at der ikke var nogen slående aftale om kvittering for meldinger fra radarrummel.»

Vedrørende ansvarets placering skal udtales følgende:

»Henset til de foreliggende omstændigheder mener kommissionen ikke, at der er grundlag for at rette bebrejdelser mod næstkommanderende, for dennes betjening m. v. af radaren og afgivelse af meldinger til broen.

Det skal bemærkes, at næstkommanderende havde tiltrådt tjeneste om bord ca 3 uger før uheldet.»

Jeg kan ikke tiltræde ovenstående uddrag vedrørende ansvarets placering, idet jeg finder, at det kan bebrejdes næstkommanderende, at han ikke har sikret sig, at chefen havde opfattet, at der var en hindring umiddelbart forude, og at chefen var klar over, hvilken kurs der burde følges for med sikkerhed at gå klar af forhindringen.

Med henvisning til ovenstående tilkendegiver jeg herved — i overensstemmelse med Auditøren ved Søværnet — overfor Dem (næstkommanderende) at De, da De under sejlads i låge med ubåden i Kielerfjord afgav melding om en hindring for sejladsen indenfor kort afstand, burde have sikret Dem, at meldingen var modtaget og forstået på broen, ligesom De burde have meddelt broen, hvilken kurs, der burde følges, for med sikkerhed at kunne gå klar af hindringen.

2. Fregats påsejling af opankret sovjetisk trawler ved Falsterbo, Sverige.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SW—3; strøm: S-gående — ca 1 knob (påsejlingsstedet); sø: SW—2; sigtbarhed: god (synsvidde, varierende mellem 3 og 5 sømil, fra kl. 0200 dog ikke under 6 sømil).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 2).

Påsejlingen indtraf under fregattens forlægning fra Flådestation KØBENHAVN til farvandet ved Bornholm.

Fregatten fulgte ruten gennem Kronløb, Hollænderdyb og Drogden, og passerede W om Drogden fyr kl. 0142 i en afstand af ca 0,5 sømil (position I). Maskintelegrafen stod på *alle maskiner frem fuld kraft* svarende til sejlet fart 16 knob. Kursen fra Drogden fyr og S-over var 180.

Der var normal lukningstilstand i fregatten.

Efter passage af Kronløb forestod navigationsofficeren skibets navigering.

Foruden chefen opholdt den vagtchef, der skulle have hundevagt, sig på broen. Udkiggen stod i bagbords side til agterkant af broen.

I styrhuset var der foruden rorgængerens tillige én post ved maskintelegrafen. Normalt betjener posten ved telegrafen bagbords maskintelegraf, der er anbragt til bagbord for ratsøjlen, medens styrbords telegraf, der er anbragt til styrbord for ratsøjlen, betjenes af rorgængerens (under manøvrerulle er der dog en post ved hver telegraf).

Plottet var bemanded med 3 plotter- og radargaster. Der førtes relativt plot på DECCA-PPI'en, som var indstillet på 10 sømil-området.

Efter passage af Drogden fyr instrueredes den tiltrædende vagtchef — fregattens yngste søløjtnant — af navigationsofficeren om den for sejladsen mod Bornholm fastlagte rute, nemlig fra Drogden fyr S-over mod pkt. 2 i rute 61 og E-på ad denne rute til minefrit farvand. Navigationsofficeren indhentede derefter chefens tilladelse til at lade søløjtnanten overtage vagten.

Chefen forblev på broen for at overvåge vagtchefens manøvrering ved passage af et skib, der kom fra styrbords side, og over for hvilket fregatten havde vigepligt.

Efter endnu en gang at have instrueret vagtchefen om den rute, der skulle følges, og om at lade sig varsko »ved sigtforringelse eller den mindste usikkerhed eller tvivl med hensyn til navigationen«, samt efter at have modtaget bekræftelse på, at vagtchefen »ingen usikkerhed følte med hensyn til vagtchefstjenesten« og endvidere at have erindret vagtchefen om »at passere bøjer og skibe på god afstand«, forlod chefen broen ca kl. 0200 med oplysning om, at han ville opholde sig fuldt påklædt i sit lukaf. Chefen lod døren til lukafet stå halvt åben, hvorved han havde mulighed for at høre de ordrer, som fra broen blev givet til rorgængerens og posten ved maskintelegrafen.

Umiddelbart efter afløsning på posterne kl. 0200, da skibet var på S-lig kurs, meldte udkiggen skib i rød ca 20°. Ca kl. 0205 observerede vagtchefen 2 hvide lys lidt om bagbord (position II); det venstre lys var anbragt lavere end det højre. Lysene blev af vagtchefen opfattet som et agterlys og et toplys tilhørende et maskindrevel skib på SW-lig kurs, hvilket skulle svare til et skib, der blev set ind fra en retning, der netop var 2 streger agten for tværs om styrbord. Han bemærkede ingen sidelys eller arbejdslys, men »et lys under agterendens boddæk«.

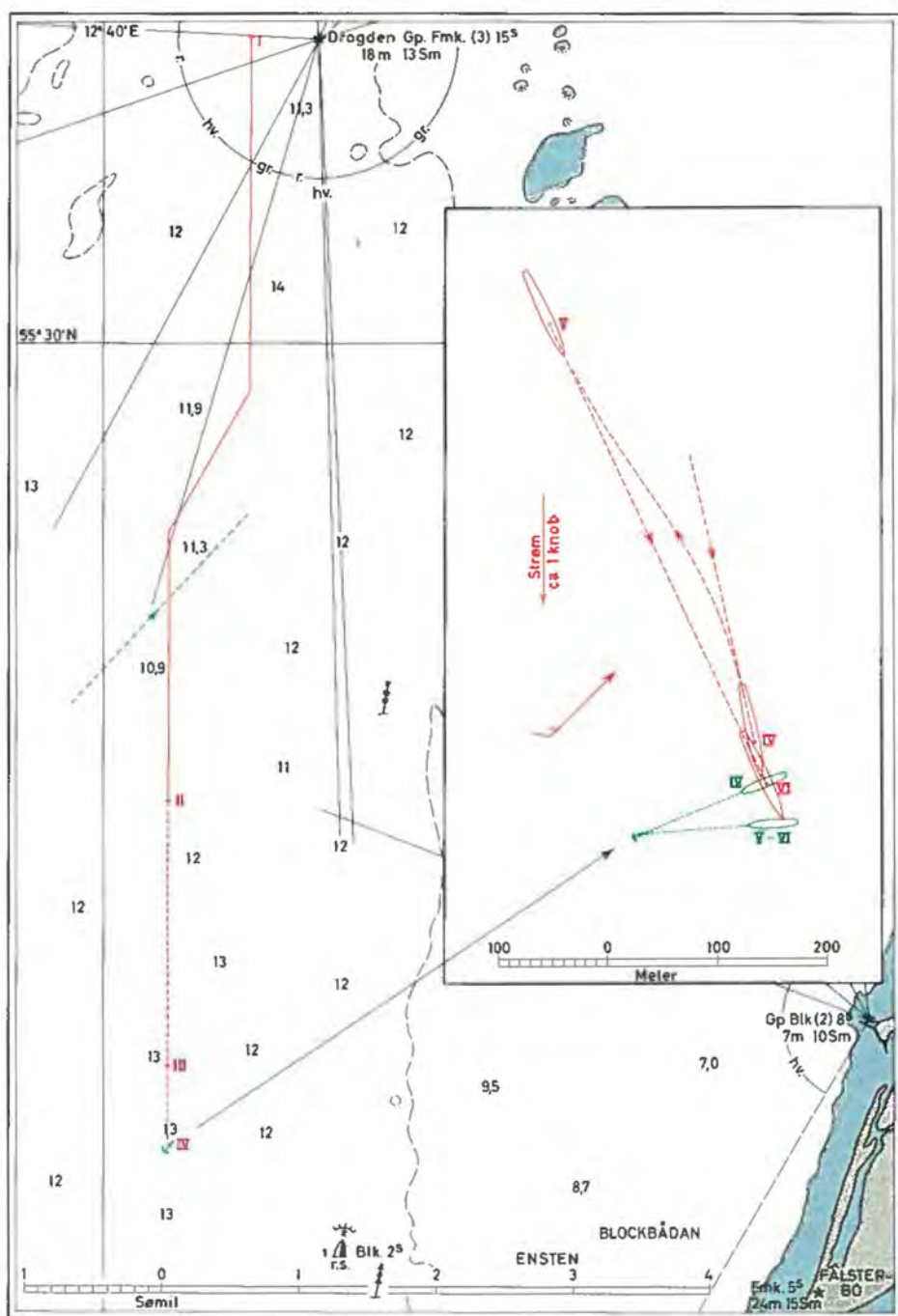


Fig. 2.

Da vagtchefen havde konstateret, at pejlingen til skibet var konstant, forespurgte han O-rummet, om man dér havde et mål nærlig ret for. Kort efter meldte radargasten, at man havde et mål i retvisende pejling 179, afstand 1 sømil, samt at målet ville passere ganske klos på fregattens styrbords side.

Vagtchefen, der i henhold til *De internationale søvejsregler, regel 24*, anså eget skib for vigepligtig, beordrede ifølge sine egne oplysninger kort efter *bagbord 10* og lidt senere *bagbord 15* i den hensigt at gå agten om det andet skib. Han kastede et blik på broens radar-PPI og konstaterede, at afstanden til skibet da var 0,6 sømil (kl. 0213) (position III).

Tilsyneladende trak pejlingen noget til venstre, hvorfor vagtchefen gav ordren *styrbord 15*. Pejlingen til skibet trak derpå noget til højre og var på ny nærlig ret for. Vagtchefen beordrede umiddelbart derefter *alle maskiner stop* efterfulgt af *alle maskiner tilbage fuld kraft*. Afstanden var efter det oplyste nu ca 0,2 sømil.

Det skal bemærkes, at der ikke er overensstemmelse mellem vagtchefens og vidnernes udtalelser for så vidt angår begivenhederne i de sidste minutter inden 1. påsejling. Det er kommissionens opfattelse, at vagtchefen allerede på det tidspunkt, hvor pejlingen ses at trække til venstre, har mistet overblikket over situationen og i nogen grad kontrollen over sine handlinger.

På et givet tidspunkt — formentlig 10—15 sekunder før påsejlingen — kunne vagtchefen se, at kollision var uundgåelig, og han prægede derfor over ordreanlægget *pas op for kollision, lukke røde og blå døre*.

Kl. 0215 ramte fregatten det andet skib omtrent midtskibs med en fart af næppe mindre end 10 knob og under en vinkel på ca 80° (position IV).

For så vidt angår skibschefens indtryk af situationen umiddelbart inden kollisionen skal følgende oplyses:

Ca 15 minutter efter, at skibschefen var kommet ned i sit lukaf, hørte han vagtchefen give nogle rorkommandoer med små rorvinkler. Den måde, hvorpå disse kommandoer blev givet, gav chefen det indtryk, at vagtchefen var ifærd med at rette kursen op på grund af konstateret afdrift, strøm e.l. Kort efter hørte chefen ordren *styrbord hell over* og umiddelbart efter *Nej, nej, bagbord hell over* — eller muligvis i modsat rækkefølge. Disse rorkommandoer erindrer vagtchefen ikke at have givet.

Chefen ilede straks op i styrehuset; på vejen op ad lejderen hørtes ordren *alle maskiner tilbage fuld kraft*. Gennem køjerne på forkant af styrehuset kunne han på ganske klos hold se et skib ligge tværs på fregattens kurs. Inden han nåede ud af styrehuset, indtraf påsejlingen, der forekom relativt blød.

Da chefen nåede op på broen, konstaterede han, at fregatten havde boret stævnen ind i det andet skibs styrbords side.

Signalgasten, som chefen mødte på lejderen til broen, tændte uopfordret 2 røde lys som signal for et skib, der i henhold til *De internationale søvejsregler, regel 4, a*, ikke er under kommando.

Begge maskiner gik på dette tidspunkt *tilbage fuld kraft*. I den hensigt at søge at holde stævnen inde i den formodede lækage i det andet skib, beordrede chefen nu *alle maskiner stop* og havde hermed overtaget kommandoen på broen. Inden manøvren blev bragt til udførelse, var fregatten imidlertid begyndt at sakke bort fra det påsejlede skib, der havde tændt en projektor og en del dæksbelysning.

Umiddelbart efter, at stævnen gled fri af det andet skib, som ved hjælp af fregattens projektor identificeredes som den sovjetiske trawler nr. X, be-

gyndte denne at få styrbords slagside, og det stod klart, at den var synkefærdig.

Chefen gav herefter vagtchefen ordre til at vride styrbord over på skruerne til en kurs parallel med trawleren (SW-lig) i den hensigt — afhængig af forholdene — enten at gå på siden af denne eller sætte fartøjerne ud for redning af besætningen. Kl. 0218 gav vagtchefen ordrene *SARA tilbage halv kraft, BETTY frem halv kraft og styrbord 30°* (position V detaljskitsen).

Efter at have sikret sig, at vridemanøvren var i gang, gik chefen hen til agterkant af broen om bagbord og varskoede ned til sidedækket: *Jå alle mand på dækket; gør klar til udsætning af bagbords redningsbåd*. Da chefen havde sikret sig, at ordren var forstået, gik han tilbage til forkant af broen, hvor han til sin overraskelse konstaterede, at skibet havde fart fremover mod trawlerens agterende. Chefen beordrede øjeblikkeligt *alle maskiner tilbage 2 × fuld kraft*, men før fregatten kunne bringes til at stoppe, lørnede stævnen kl. 0221 mod trawlerens agterskib på højde med styrrhuset (position VI detaljskitsen). Ved påsejlingen hørtes splintren af træ og glas; samtidig rettede trawleren sig noget op. Farten i påsejlingsøjeblikket anslås af chefen til 3—4 knob. Kursen antages at have været S.

Fregatten bakkede kort efter bort fra trawleren og blev herefter af chefen bragt til at ligge stille på parallel kurs med trawleren i en afstand af ca 100 m fra denne.

Umiddelbart efter 2. påsejling indfandt navigationsofficeren sig på broen, og da vagtchefen gav indtryk af at være noget chokeret på grund af de indtrufne uheld, og i øvrigt selv bad om at blive afløst, lod chefen navigationsofficeren overlage tjenesten som vagtchef.

På initiativ af vagthavende maskinofficer blev der kort efter 1. påsejling beordret havaritilstand 1 (som under *Klar! skib*).

På grundlag af en foreløbig besigtigelse af skaderne aflagde 1. maskinofficer straks efter 2. påsejling rapport til chefen. Det fremgik heraf, at fregatten havde en lækage under vandlinjen i bagbords side af stævnen, samt at kollisionsskottet til forpeaken var sprængt. Kædekasserne var vandfyldte, men det agten for disse værende vandtætte skot havde ingen indtrykning; vandtrykket på skottet var i øvrigt så ringe, at afstivning ikke ansås for påkrævet. Der var ingen vandindtrængen i andre rum. Fregattens sikkerhed bedømtes ikke kompromiteret, og sejlads med reduceret fart ansås for fuldt forsvarlig.

Kl. 0232 blev bagbords redningsbåd sat i vandet, og 8 mand fra trawlerens agterskib blev afhentet.

Kl. 0243 var motorbåden i vandet. Den dirigeredes over til trawleren, hvis redningsbåd var blevet sat ud omtrent samtidig med fregattens. Med redningsbåden på slæb returnerede motorbåden til fregatten, og den resterende del af trawlerbesætningen blev taget ombord. Også 2 af fregattens oppustelige redningsflåder blev sat i vandet og holdt klar til eventuelt brug.

Da ingen af de ombordlagte forstod eller talte andet end russisk, tog det ret lang tid at komme til klarhed over besætningens størrelse og få fastslået, at alle — ialt 23 mand — var reddet ombord i fregatten.

En af de reddede (telegrafisten) var faldet udenbords ved 2. påsejling. Han havde endvidere fået klemt det yderste led af højre hånds pegefinger af, idet fregattens slævn netop ramte hans lukaf, der ligger til forkant af dæksopbygningen. Han blev befriet for sit våde tøj, pakket ind i varme tæpper og anbragt i sygelukafet. Blødningen fra den læderede finger blev standset med sterile kompresser.

De øvrige besætningsmedlemmer anbragtes på forbanjerne, hvor der blev udgivet varm kakao og bayerske pølser. Måltidets tilberedelse var iværksat af intendanten, allerede inden fartøjerne med den sovjetiske besætning var kommet til borde.

Under manøvrering for ombordtagning af den reddede besætning fra trawleren, sank denne ca kl. 0250.

Efter hejsning af egne fartøjer og ombordtagning af redningsflåderne samt 2 redningsflåder fra trawleren manøvreredes med henblik på lokalisering af vraket ved hjælp af sonar. Vragets position blev herved fastslået til: (55° 24' 1 N) (12° 40' 8 E); vanddybde efter søkort: 13 m.

Eftersøgningen vanskeliggjordes af en mængde drivgods samt røg på overfladen, som fregattens projektører ikke kunne trænge igennem. Det stod således i begyndelsen ikke klart, om trawleren var sunket helt eller lå »awash« et sted i røgbankerne. Den opnåede sonarkontakt klassificeredes imidlertid med sikkerhed som hidrørende fra et objekt på bunden.

Kl. 0405 satte fregatten med redningsbåden fra den sovjetiske trawler på slæb kursen mod Drogden med 6 knots fart.

Under forlægningen indfandt føreren af trawleren sig på broen, hvor han foreviste et medbragt russisk søkort svarende til dansk søkort nr. 132. Ved tegnsprog lod han forstå, at hans skib havde ligget til ankers på en position, der i kortet var angivet med et anker. Udtaget i det russiske søkort var koordinaterne for pladsen: (55° 24' 6 N) (12° 40' 7 E).

Fregatten blev af Søværnskommandoen beordret til at gå til Langelinie kajen, hvortil den ankom kl. 0810. På kajen ventede en delegation fra den herværende sovjetiske ambassade med vogne og en bus. Chefen søgte kontakt med lederen af delegationen, der præsenterede sig som sovjetisk konsul i Danmark.

Konsulen ønskede at få hele gruppen ombord i fregatten, men chefen tillod kun førstnævnte og en af ambassaden rekvireret dansk læge at komme ombord.

Efter en række formaliteter blev trawlerens besætning bragt i land og transporteret til et hotel; den sårede blev dog efter lægens ønske indlagt til observation på dansk hospital.

Inden trawlerbesætningen forlod fregatten, udtrykte dens fører gennem konsulen en tak for behandlingen ombord.

Fregatten afgik fra Langelinie kajen kl. 0845 og fortøjede på Holmen kl. 0915, hvor den kort efter blev taget i dok for inspektion og påfølgende reparation af skaderne.

Supplerende oplysninger:

Trawleren A er indregistreret under nummeret SRT X. Den var på vej fra Kaliningrad til Atlanterhavet med diverse udstyr (fiskegrejer, tomme tønder m. v.) og reservemateriel til andre sovjetiske fiskefartøjer.

Tonnagen opgives til 264 brutto registertons; byggeår ukendt; trawleren er dog af ret ny konstruktion. Byggematerialet: Stål.

Efter aftale mellem Forsvarsministeriet (Søværnskommandoen) og den herværende sovjetiske ambassade foretog Søværnets Dykkerskole nogle dage senere en svømmedykkerundersøgelse af trawleren. Ved positionen for vraket lå

det sovjetiske bjærgningsskib (havbugserbåd) RAMBINAS af Kaliningrad for anker med henblik på en nærmere undersøgelse af mulighederne for en bjærgning af vraget, hvorover den fri vanddybde var ca 5 m.

De danske svømmedykkere kunne kun skaffe sig et groft indtryk af skadens omfang, da trawleren lå på styrbords side. Dørene havde beknebet sig, således at det ikke var muligt at trænge ind i skibet for bl. a. at undersøge lækagen i agterskibet. Svømmedykkerne konstaterede, at bagbords kæde lå strakt ud fra trawleren. På grund af fiskegrejer, sprængte vanter og stag m. v. var det ikke muligt at fastslå, om trawleren havde ført almindelig ankerlanterne eller eventuelt havde anvendt toplanternen (sektorbegrænset) som sådan.

Føreren af det sovjetiske bjærgningsskib besvarede beredvilligt alle spørgsmål fra dansk side. På grundlag af ombordværende tegninger af en trawler af nærlig samme type kunne det således oplyses, at A ville kunne holde sig flydende med lastrummet (ene) vandfyldt(e). Bjærgningsskibets fører mente derfor, at den ved 2. påsejling tilføjede skade (gennembrydningen agter) har været udslagsgivende for skibets flydeevne, idet vand er trængt ned i maskinrummet ved lækagen agter.

Kommissionen har senere i Københavns Yderhavn og på A/S Nordhavns-Værftet foretaget inspektion af vraget. Det viste sig stadig ikke muligt at afgøre, om trawleren havde ført almindelig ankerlanterne (i fald på forstaget) eller havde benyttet en (eller flere) af de på fortoppen anbragte lanterner som ankerlanterne.

Skadeopgørelse:

Personskader:

Trawlerens telegrafist fik yderste led af højre hånds pegefingertip klemt af. Efter foreløbig behandling i fregatten kom han under lægebehandling ved ankomsten til København og blev indlagt på hospital til kortvarig observation.

Ved foranstaltning af den herværende sovjetiske ambassade blev A's besætning afhentet 2 dage senere af et sovjetisk moderskib og transporteret til trawlerens hjemsted.

Materielskader:

Fregatten:

Alvorlig beskadigelse af stævnen fra kølen og indtil ca 1 m over vandlinien.

Forreste vandtætte rum og kædekasserne vandfyldtes. Indtrykning og hul (ca 0,2 m i diameter) i stævnen om styrbord, umiddelbart under bakkdækket.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt kr. 125.000.

Trawleren A:

1. påsejling:

En ca 1,5 m dyb og ca 0,5 m bred spalte fra dækket nærligt til kølen i forreste lastrum. Dette og det agten for liggende lastrum vandfyldtes.

2. påsejling:

Forkant af dækshusopbygningen trykket ind. Der opstod tillige et hul under vandlinien, hvorved vand trængte ned i maskinrummet.

Efter ca 30 minutters forløb sank trawleren.

A/S Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise har for den herværende sovjetiske ambassades regning (kontraktsum kr. 110.000) hævet og transporteret A til A/S Nordhavns-Værftet.

Ca 2 måneder senere blev der under Sø- og Handelsretten nedsat en besigtigelseskommission bestående af repræsentanter for den sovjetiske stat og Søværnet samt to af retten udmeldte syns- og skøns mænd. Ifølge besigtigelsesforretningen andrager de egentlige reparationsomkostninger skønsmæssigt kr. 1.000.000.

A er senere bugseret til Kaliningrad, hvor reparationen er under udførelse.

Det må forventes, at det totale erstatningskrav over for den danske stat formentlig vil blive af størrelsesorden 2.000.000, heri indbefattet bjærgnings- og bugseringsudgifter, reparation, tabt arbejdsfortjeneste, salærer m. v.

Med henvisning til Sølovens bestemmelser for begrænsning af rederens ansvar (§§ 254—255) har Forsvarsministeriet anvist det sovjetiske rederi (den sovjetiske stat) kr. 168.000 som erstatningsbeløb.

Kommissionens vurdering:

1. Søløjtnant NN's vagtchefstjeneste.

Til belysning af søløjtnantens erfaring som vagtchef (assisterende vagtchef) under gang kan det oplyses, at han i sommeren 1963 som søkadet af ældste klasse har forrettet tjeneste som søkadetvagtchef ombord i 4 større og mindre enheder. Antallet af vagter (å 4 timer) under gang, hvor han har forrettet sådan tjeneste, angives at være af størrelsesorden 10—15, fortrinsvis inden for døgnets lyse timer.

Efter udnævnelse til søløjtnant 1 den 1 nov 1963 har han gennemgået en række specialkurser (søløjtnantkurser), indtil han ca 3 måneder senere tiltrådte tjeneste ombord i fregatten som 6. kommanderende.

Ombord i fregatten forrettede han tjeneste som vagtchef under 1. artilleriofficers eller navigationsofficerens tilsyn.

I de følgende ca 1½ måned (indtil 1 apr) deltog fregatten i ca 1 uge i en taktisk øvelse, medens den i den resterende del foretog de såkaldte onsdagssejladser med afgang fra havn tirsdag og ankomst den følgende eftermiddag. I denne periode har søløjtnanten forrettet vagtchefstjeneste i ca 16 timer i dagslys og ca 2 timer i mørke.

På grundlag af navigationsofficerens anbefaling og egne iagttagelser fastsatte chefen 1 apr som skæringsdato for søløjtnantens overgang til selvstændig vagtchefstjeneste. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at chefen havde et vist kendskab til søløjtnanten fra sin tidligere tjeneste som chef for skoleskibet for søkadetter.

Det kan yderligere oplyses, at søløjtnanten i den sidste 1½ uge inden påsejlingen har forrettet selvstændig vagtchefstjeneste i ca 4 timer i dagslys og ca 1 time i mørke.

2. Fregattens sejlads indtil 1. påsejling.

a. Identificeringen af det observerede skib.

Det fremgår af det foreliggende materiale, at skibschefen forlod broen ca kl. 0200 efter personligt at have instrueret vagtchefen behørigt om rute, manøvrering i forhold til andre skibe, forholdsregler ved sigtforringelse m. v.

Chefen opholdt sig fuldt påklædt i sit lukaf, der er beliggende umiddelbart under styrehus og O-rum, som igen ligger under den åbne bro, hvorfra skibets sejlads normalt ledes. Gennem den halvtåbne dør havde chefen mulighed for i et vist omfang at følge ordrer til ror og maskin-telegraf.

Umiddelbart efter kl. 0200 meldte udkiggen skib i rød ca 20°, formentlig det skib, som vagtchefen iagttog ca kl. 0205 lidt om bagbord.

Skibet førte 2 hvide lys, hvoraf det venstre var anbragt lavere end det højre. Vagtchefen antog umiddelbart lysene for at være agterlys (jvf. *De internationale søvejsregler, regel 10, a*) henholdsvis toplys (jvf. *De internationale søvejsregler, regel 2, a, 1*) på et maskindrevet skib, der stævnede SW-over. Han observerede ingen farvede sidelys, men så et hvidt lys, som senere viste sig at være belysningen under båddækket agter.

Vagtchefen pejlede skibet 3—4 gange over kompasset og konstaterede, at pejlingen var konstant.

På vagtchefens forespørgsel meldte O-rummet, at man på DECCA-radaren havde et mål i 179, afstand 1 sømil, og at målet ville passere tæt om styrbord.

Det er kommissionen helt uforståeligt, at vagtchefens umiddelbare opfattelse af det andet skibs lanterneføring og dermed skibets kurs ikke straks — eller i det mindste i løbet af meget kort tid — ved et ræsonnement ud fra *De internationale søvejsregler* blev forkastet som højst usandsynlig.

Efter det oplyste har vagtchefen således ikke på noget tidspunkt undret sig over, at sidelysene ikke kunne ses og har ej heller fundet det påfaldende, at fregatten vedblivende kunne se det andet skib fra en retning, der netop var 2 streger agten for tværs af dette.

Vagtchefen hævder at have anset eget skib for vigepligtig i henhold til *De internationale søvejsregler, regel 24* (indhentende eller formodet indhentende skib), men har ikke i tide taget de fornødne forholdsregler til at opfylde denne pligt.

b. Manøvreringen m. v. i forhold til det andet skib.

Efter på anfordring at have modtaget meldingen fra O-rummet om tilstedeværelsen af et mål i retvisende pejling 179, afstand 1 sømil — iøvrigt den eneste oplysning vagtchefen har afkrævet eller fået fra O-rummet, der netop var bemanded med henblik på at yde broen assistance ved relativ plotning, udpegning af mål, bestemmelse af målkurs og fart m. v. — besluttede vagtchefen sig til at gå agten om det andet skib, der formodedes at sejle på en SW-lig kurs.

Vagtchefen oplyser at have givet ordren *bagbord 10* og kort efter *bag-*

bord 15. Han aflæste selv på dette tidspunkt afstanden 0,6 sømil på broens radar-PPI.

Tilsyneladende trak skibet nu bagbord over, hvilket foranledigede vagtchefen til at give ordren *styrbord 15*.

Allerede henset til,

— at det andet skib faktisk lå til ankers, og

— at pejlingen til skibet tilsyneladende trak bagbord over, må kommissionen anse det for overvejende sandsynligt, at roret først er lagt styrbord over og derefter bagbord over, hvorved dog bemærkes, at den mulighed, at fregatten umiddelbart efter første rorkommando har giret til styrbord, ikke kan udelukkes.

Om vagtchefen i givet fald har givet en rorkommando, der afveg fra den tilsigtede (eller senere erindrede), eller om rorgængerens ikke har lagt roret i overensstemmelse med ordren, lader sig næppe opklare. Det er i den forbindelse særlig uheldigt, at vagtchefen ikke har bemærket rorindikatorens og/eller gyroens visning på det tidspunkt, hvor han iagttog, at skibets bevægelse ikke blev den tilsigtede, så meget mere som rorgængerens var ganske rutineret (2. selvstændige rortørn) og dertil langsomt reagerende.

Ifølge vagtchefens egne iagttagelser blev den første rorkommando givet, da skibet befandt sig i en afstand af ca 0,6 sømil fra fregatten, d. v. s. ca kl. 0213. Selv med udgangspunkt i vagtchefens fejlagtige antagelse om det andet skibs bevægelse (SW-lig kurs) finder kommissionen — alene med begrundelse i fregattens fart (sejlet fart 16 knob, beholden fart ca 17 knob) — at vigemanøvre er påbegyndt på et altfor sent tidspunkt (jvf. *Indledende bemærkninger, stk. 1.*, til *Regler for styring og sejlads i De internationale søvejsregler*). Det havde iøvrigt i den foreliggende situation været en naturlig reaktion straks at stoppe skibets bevægelse for derved at vinde tid til at overse situationen. Vagtchefen har ydermere overtrådt den af skibschefen umiddelbart forinden givne instruktion om at passere andre skibe på god afstand.

For så vidt angår det videre hændelsesforløb erindrer vagtchefen ikke at have givet yderligere rorkommandoer inden 1. påsejling. Udfra de afgivne vidneforklaringer kan der imidlertid næppe herske tvivl om, at der i det mindste er givet endnu 2 ordrer til rorgængerens, nemlig *styrbord helt over* henholdsvis *bagbord helt over*, hvorved dog bemærkes, at der består nogen usikkerhed med hensyn til rækkefølgen og rorvinklernes størrelse.

Kommissionen har med hensyn til de sidstnævnte rorkommandoer støttet sig afgørende til chefens udtalelse om, at det var ordren *bagbord helt over* efterfulgt af *Nej, nej, styrbord helt over* — rækkefølgen erindres dog ikke med sikkerhed — der fik ham til at ile på broen.

Ordrene er tilsyneladende kommet i så hurtig rækkefølge, at det ikke har været muligt for rorgængerens, der tillige betjente styrbords maskin-telegraf, at bringe dem blot tilnærmelsesvis til udførelse. De senere foreliggende kendsgerninger bekræfter med al ønskelig tydelighed, at fregattens generalkurs har været nogenlunde uændret 180 inden for perioden ca kl. 0200 til kl. 0215 — identisk med den oprindeligt udtagne beholdne kurs fra Drogden fyr og S-over.

Ordrene *alle maskiner stop*, umiddelbart efterfulgt af *alle maskiner*

tilbage fuld kraft, er i maskinen logget til 0215, hvilket ligeledes angives som tidspunktet for 1. påsejling. På grundlag af den tid, det tog chefen at tilbagelægge vejen fra lukafet via styrehuset til den øverste bro, må det antages, at der er forløbet 10—15 sekunder fra den sidste rorkommando indtil ordren *alle maskiner tilbage fuld kraft* og ca 10—15 sekunder fra denne ordre indtil påsejlingen.

Henset til, at bakmanøvren formentlig højst har været effektiv i ca ¼ minut — maskinerne var endnu ikke oppe på fulde omdrejninger, da påsejlingen indtraf — har fregattens fart i påsejlingsejeblikket næppe været mindre end 10 knob. Påsejlingskursen, der ikke blev noteret, skønnes at have været nærlig S. Rorets stilling kendes ikke.

Det er kommissionens almindelige opfattelse, at vagtchefen allerede fra det tidspunkt, hvor den første rorkommando blev givet — d. v. s. ca kl. 0213 — har tabt overblikket over situationen og i nogen grad mistet kontrollen med sine handlinger. Alene ud fra de foreliggende kendsgerninger må det endvidere konstateres, at der næppe kan tillægges vagtchefens erindring om de sidste minutters tildragelser større vægt; det er dog i den forbindelse værd at mærke sig, at han haft tanke for og nået over ordreanlægget at varsko *pas op for kollision, lukke røde og blå døre* — en melding, som imidlertid ikke er hørt overalt i skibet, da én eller flere grupper i anlægget har svigtet.

Med hensyn til trawlerens lanterneføring fastholder vagtchefen — og støttes heri af et enkelt vidne — at den bestod af et toplys på forreste mast og et agterlyl på hækken. Da de pågældende lys imidlertid havde kunnet ses uafbrudt fra fregatten, kan dette ikke tjene som undskyldende moment for vagtchefens alvorlige fejlvurdering.

3. Fregattens manøvrering m. v. mellem 1. og 2. påsejling.

a. Situationen umiddelbart efter 1. påsejling. Kommandoforholdet.

Ved påsejlingen, der følte relativ blød (enkelte genstande faldt dog på dørken), borede fregatten stævnen ind i det andet skib — den sovjetiske trawler A — nærlig midtskibs og under en vinkel på ca 80°.

Chefen indfandt sig på broen få sekunder efter påsejlingen og konstaterede, at begge maskiner gik *tilbage fuld kraft*. Uanset at han ikke direkte har sagt til vagtchefen: *jeg tager over*, betragter chefen sig alligevel fra dette tidspunkt som havende overtaget kommandoen på broen.

Chefen erklærer, at vagtchefen *»var både fallet og rolig, og at han fuldt ud var i stand til at bistå mig på alle områder«*.

Vagtchefen opfattede kommandoforholdet således, at chefen, fra det øjeblik han gav sin første ordre (*alle maskiner stop*, logget til 0217 i maskinen), havde overtaget kommandoen på broen.

b. Begivenhederne, der førte frem til 2. påsejling.

Inden vagtchefen fik transmitteret *stop*-ordren til posten ved maskin-telegrafen, havde fregatten fået sakning. Dette foranledigede chefen til at søge at bringe fregatten på parallel kurs med trawleren eller efter omstændighederne gå på siden af denne for at tage besætningen ombord.

Det er oplyst, at chefens ordre om at vride fregatten til parallel

kurs med trawleren blev givet i direktivform til vagtchefen og ikke som konkrete ordrer til ror og maskine. Ordrene *SARA tilbage halv kraft* og *BETTY frem halv kraft* er bragt til udførelse af maskinen kl. 0218, hvorimod den i chefens rapport omtalte rorkommando *styrbord 30°* næppe har været fulgt, idet et vidne erindrer, at roret ved 2. påsejling lå midtskibs.

Der hersker tvivl med hensyn til oprindelsen af den i maskinen kl. 0220 modtagne, journaliserede og effektuerede ordre *alle maskiner frem fuld kraft*. De i styrehuset på det pågældende tidspunkt værende menige (rorgænger og posten ved maskintelegrafer) samt en værnepligtig sergent (civiluddannet styrmand), der af egen tilskyndelse var ileet op i styrehuset, hvor han under manøvrerulle har tilsyn med betjening af ror og maskintelegrafer og iøvrigt selv betjener bagbords telegraf, oplyser samstemmende, at nævnte ordre er givet i talerøret af vagtchefen. Denne og chefen har imidlertid ingen erindring om at have givet, respektive hørt den pågældende ordre. Chefen tør dog ikke udelukke muligheden af, at han skulle have givet ordren *alle maskiner tilbage fuld kraft* med det formål at komme længere bort fra trawleren. Den eventuelitet, at vagtchefen — inden for det tidsrum, hvor chefen fra agterkant af broen gav ordre til at kalde besætningen på dækket og udsætte bagbords redningsbåd — har transmitteret sidstnævnte ordre som *alle maskiner frem fuld kraft*, uden at chefen har hørt det, kan ikke afvises; vagtchefen mener imidlertid ikke at have givet nævnte ordre (*alle maskiner tilbage fuld kraft* eventuelt *alle maskiner frem fuld kraft*) uden dog at kunne give nogen plausibel forklaring på dens fremkomst.

Det er imidlertid en kendsgerning, at fregatten havde fart fremover mod trawlerens agterende, da chefen kort efter vendte tilbage til forkant af broen efter at have sikret sig, at de af ham givne ordrer til »dækket« var forstået.

Ifølge de foreliggende oplysninger må kommissionen anse det for overvejende sandsynligt, at vagtchefen i sin forvirring har givet ordren *alle maskiner frem fuld kraft*. Manøvrens åbenlyse urimelighed fremgår af den omstændighed, at sergenten i styrehuset — efter at have overbevist sig om, at begge telegrafer stod på *frem fuld kraft* som beordret og til sin overraskelse havde set, at roret lå *midtskibs* — råbte op mod talerøret til broen *For Guds skyld, så slå dog bak*. Et eller to sekunder senere råbtes fra broen *alle maskiner tilbage 2 gange fuld kraft*, logget til 0221 i maskinen; om det var chefen eller vagtchefen, der gav ordren, kunne personellet i styrehuset ikke afgøre, ligesom hverken chefen eller vagtchefen senere med sikkerhed har kunnet erindre, hvem der gav ordren i talerøret.

Inden den sidste manøvre blev effektiv, tørnede fregattens stævn påny trawleren (kl. 0221), denne gang ud for forkant af dæksopbygningen, og der hørtes et relativt kraftigt brag hidrørende fra splintren af glas og træ.

Påsejlingsfarten er af kommissionen anslået til 3—4 knob; kursen i påsejlingsejeblikket var formentlig S, og roret lå efter det oplyste *midtskibs*.

Det er kommissionens opfattelse, at 2. påsejling, der ifølge de fra sovjetisk side foreliggende sparsomme oplysninger, var afgørende for

trawlerens flydeevne, næppe ville være indtruffet, såfremt skibschefen havde koncentreret sig om fregattens manøvrering og havde overladt den øvrige ordregivning til vagtchefen eller en anden dertil kompetent person (eventuelt selv havde benyttet skibets ordreanlæg). Chefen har således anlagt et beklageligt fejlskøn med hensyn til vagtchefens psykiske tilstand efter 1. påsejling, idet han har anset denne i stand til korrekt at transmittere og i et vist omfang endog formulere de detaljorder, der skulle gives til ror og maskine.

Det skal bemærkes, at maksimalafstanden mellem fregatten og trawleren har været af størrelsesorden 3—400 m (ca kl. 0219), og at der forløb ca 6 minutter mellem de to påsejlinger.

4. De efter påsejlingen truffne foranstaltninger.

a. Redningen af den sovjetiske besætning.

Efter 1. påsejling ilede størstedelen af trawlerbesætningen — tilsyneladende fuldt påklædt — op på dækket og traf forberedelser til at udsætte redningsbåden.

Telegrafisten, der formentlig forblev i sit lukaf (skibets radiostation) efter 1. påsejling, fik læderet en pegefinger, da fregatten ved 2. påsejling ramte forkant af dæksopbygningen om styrbord, hvor det nævnte lukaf er beliggende. Om telegrafisten faldt overbord eller selv sprang i vandet ved påsejlingen, har det ikke været muligt at opklare.

Selve redningsaktionen, der forløb uden komplikationer, giver ikke anledning til særlige bemærkninger.

b. Havarimæssige foranstaltninger.

På vagthavende maskinofficers initiativ iværksattes havaritilstand 1 (som under *Klar! skib*) kort tid efter broens avertissement: *Pas op for kollision, lukke røde og blå døre*.

Umiddelbart efter 2. påsejling aflagde 1. maskinofficer rapport til chefen om skadernes omfang i fregatten. Det fremgik bl. a. heraf, at de to forreste rum (kædekasserne og forpeaken) var vandfyldte. Vandtrykket på det agten for kædekasserne værende vandtætte skot var så ringe, at afstivning ansås for overflødig.

Fregattens sikkerhed ansås ikke for kompromitteret, hvorfor det skønnedes forsvarligt ved egen hjælp at forlægge til København.

Det er kommissionens almindelige indtryk, at havaritjenesten har virket hurtigt og effektivt.

Efter det oplyste har der på intet tidspunkt været tilløb til panik ombord.

5. Til grund for kommissionens sammenfaldende vurdering af ansvarets placering ligger følgende principielle betragtninger:

Formålet med uddannelsen på Søværnets Officersskole er i henhold til Plan for Søværnets Officersskole (1959) bl. a. »... at søkadetten ved udnævnelse til søofficer kan forrette tjeneste som vagtchef ombord, når be-

redskab ikke er etableret». Uddannelsen omfatter såvel de teoretiske som praktiske færdigheder, der skønnes nødvendige for at udføre den pågældende tjeneste tilfredsstillende.

I henhold til Midlertidig instruks for skibschefen, § 30 — jvf. tillige §§ 2 og 26 — skal skibschefen »... ved passende tilsyn forvisse sig om vagtchefens årvågenhed og agtpågivenhed».

- a. Under hensyn til foranstående betragtninger og det i sagen foreliggende materiale må kommissionen finde det belænkligt at drage skibschefen til ansvar for de omstændigheder, der førte frem til den 1. påsejling, idet det er kommissionens opfattelse,

- at chefen i almindelighed har ført rimeligt tilsyn med vagtchefens tjeneste,
- at chefen, forinden han forlod broen, har instrueret vagtchefen behørigt om navigeringen og om manøvreringen i forhold til andre skibe m. v., samt
- at chefen har sikret sig mulighed for hurtigt at kunne møde på broen.

Det skal tilføjes, at chefen på baggrund af vagtchefens almindelige omdømme, evner og kvalifikationer m. v. ikke har haft mulighed for at forudse, at denne — under ukomplicerede omstændigheder — kunne anlægge det alvorlige fejlskøn, som førte til påsejlingen.

Det skal endvidere fremhæves, at chefen, da han hørte de usædvanlige rorkommandoer, øjeblikkeligt indfandt sig på broen.

Det er derimod kommissionens opfattelse, at skibschefen for så vidt angår begivenhederne mellem 1. og 2. påsejling, henset til den psykiske tilstand i hvilken vagtchefen må formodes at have befundet sig, har fejlvurderet dennes evne til korrekt at videregive og i et vist omfang selvstændigt formulere detaljordre til ror og maskine. Henset hertil samt til den omstændighed, at chefen ikke har haft tilstrækkeligt overblik over situationen, er det kommissionens opfattelse, at han alene må bære ansvaret for 2. påsejling.

Det bør imidlertid ved sagens afgørelse tages i betragtning, at situationen umiddelbart efter 1. påsejling, da chefen indfandt sig på broen, var helt uoverskuelig, og at det derfor er forståeligt, at chefens første indskydelse var hurtigst muligt at få klargjort skibets redningsmidler og søge eventuelle overlevende reddet.

- b. Det er kommissionens opfattelse, at vagtchefen, søløjtnant NN, må bære ansvaret for den første påsejling af den sovjetiske trawler, idet han har anlagt et alvorligt fejlskøn og på flere punkter overtrådt gældende bestemmelser.

Vagtchefen har således

- ganske fejlvurderet den foreliggende situation — jvf. De internationale søvejsregler, regel 2, 11 og 24.
- undladt i tide at træffe fornødne foranstaltninger til at opfylde sin vigepligt og derved undgå kollision (påsejling) — jvf. De





Fregats påsejling af sovjetisk trawler.

Fotografierne i øverste venstre og højre hjørne viser beskadigelserne af fregattens stævn.

Billedet i nederste venstre hjørne giver et indtryk af placeringen og omfanget af de skader, der tilføjedes trawleren ved 1. og 2. påsejling. Førstnævnte skade ses i nærbillede (dæksplanet) i midterste billede.

internationale søvejsregler, Indledende bemærkninger, stk. 1 til regler for styring og sejlads.

- undladt — i flere tilfælde — at sikre sig, at de af ham givne rorkommandoer blev bragt til udførelse — jvf. Reglement for rorkommandoer m.v., pkt. 3, Kundgørelse for Søværnet B. 24-1948.

Det skal tilføjes, at påsejlingen fandt sted under helt ukomplicerede omstændigheder, og at vagtchefen rådede over alle for en sikker navigering og manøvrering nødvendige materielle og personelle hjælpemidler.

Det er kommissionens almindelige indtryk, at vagtchefen, allerede ca 3 minutter før påsejlingen, på hvilket tidspunkt hans rorkommando tilsyneladende ikke fik den tilsigtede virkning, har tabt overblikket over situationen.

Kommissionen mener ikke, at vagtchefen kan drages til ansvar for at have undladt at tilkalde chefen — henset til, at han indtil sidste øjeblik følte sig sikker i sin vurdering af det andet skibs bevægelse.

I hvorvel det må anses for overvejende sandsynligt, at vagtchefen kort før 2. påsejling har givet den meningsløse ordre »alle maskiner frem fuld kraft«, finder kommissionen det betænkeligt — henset til hans psykiske tilstand efter 1. påsejling — at drage søløjtnanten til ansvar for 2. påsejling.

- c. *Kommissionen finder ikke grundlag for bebrejdelser mod værnepligtig NN for hans tjeneste som rorgænger ved den pågældende lejlighed, henset til, at det ikke er muligt med sikkerhed at påvise eventuelle fejl i udførelsen af rorkommandoerne.*

Det skal bemærkes, at det var anden gang den værnepligtige stod selvstændig til rors.

Eventuelle forslag:

1. Behandlingen af nærværende sag har henledt kommissionens opmærksomhed på muligheden og hensigtsmæssigheden af at anvende de såkaldte »digital-recorder« (videreudvikling af båndoptager) ombord i Søværnets enheder.

Det pågældende elektroniske apparatur gør det muligt at aflæse alle relevante data vedrørende navigering og manøvrering, såsom tid, kurs, fart, distance, ordrer til ror og maskine, de pågældende ordrers effektive udførelse m. v. Efter det foreliggende er der tillige mulighed for at føre kontinuerlig kontrol med maskineri og apparatur (temperatur, tryk, smørings-tilstand m. v.) og af »båndet« udtage alle de for føring af maskinjournal m. v. nødvendige oplysninger. Antallet af komponenter, der kan indføres i digital-recorder'en er praktisk taget ubegrænset.

Anlæg af den pågældende art, hvis anskaffelsespris anslås til kr. 100.000.- anvendes i moderne tankskibe, hvor hensynet til personelbesparelser på bro og i maskine er i forgrunden.

Ihvorvel et anlæg af den omhandlede art ifølge sit princip ikke umiddelbart kan forebygge navigeringsfejl eller manøvreuheld, vil det selvsagt være af stor betydning for en fuldstændig opklaring af et alvorligt uheld, som det foreliggende — og derigennem af en vis præventiv betydning — om i det mindste Søværnets større enheder var udstyret med sådanne anlæg.

Kommissionen har overfor Søværnskommandoen foreslået, at Søværnets Televæsen anmodes om i samråd med Søværnets Skibs- og Maskininspektion, eventuelt tillige Søværnets Navigationsvæsen at undersøge mulighederne for anskaffelse og installation af de pågældende anlæg i Søværnets større enheder.

2. Kommissionen har henledt Søværnskommandoens opmærksomhed på, at der ikke er fuld overensstemmelse mellem *Midlertidig instruks for skibschefen*, § 50, 5. afsnit, og *Søværnskommando-bestemmelse nr. 007*, pkt. 2., idet det af instruksens fremgår, at indtrufne havarier m. v. kun skal meddeles vedkommende tekniske institution i kortfattet form, medens Søværnskommandobestemmelsen fordrer indsendelse af kopi af skibschefens rapport til bl. a. Søværnets Skibs- og Maskininspektion, eventuelt Søværnets Bygningsdistrikt.

Skibschefens bemærkninger:

Ved tilbagesendelse af kommissionens rapportudkast har skibschefen bl. a. udtalt følgende — jvf. *Kommissionens konklusion*.

»... Jeg er — jvf. ref. (a) pkt. 14.4 (skibschefens rapport) — ikke i stand til at afvise kommissionens i dette afsnit fremsførte opfattelse, men skal dog tillade mig til lidt nærmere belysning af forholdene at anføre følgende:

- henset til tidspunktet for tildragelsen samt til, at tidsforløbet mellem de to påsejlinger kun andrager 6 min., forelå ingen mulighed for til ordregivning m. v. at skaffe »en anden dertil kompetent person« på broen i tide.
- at vagtchefen var, efter min bedømmelse, efter første påsejling så rolig og fattet, at jeg ingen betænkelighed nærede ved at lade ham transmittere mine ordrer til ror og maskine,
- ved at anvende vagtchefen til dette formål (posteret ved tale-røret til styrehuset) var jeg selv fri til at bevæge mig rundt på broen og således til at opholde mig dér, hvor overblik over situationen bedst bevaredes.
- betjening af ordreanlægget på broen kræver ophold nede ved korbordet under halvtaget, hvorfra intet udsyn overhovedet haves. Hertil kommer så anlæggets ofte svigtende funktionering. Begge disse forhold gjorde efter min bedømmelse direkte ordregivning til dækket mest hensigtsmæssig i den foreliggende situation.

.....*

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde del af Søværnets Havarikommission vedrørende sagens realiteter anførte samt havarikommissionens konklusion. Auditøren ved Søvær-

net har ligeledes i hovedsagen kunnet tilslutte sig havarikommissionens bemærkninger i sagen.

For så vidt angår første påsejling kan jeg således tiltræde, at hovedskylden er vagtchefens, men jeg kan ikke, som det forekommer mig, at kommissionen og auditøren gør det, helt frikende chefen for medansvar.

Det er en hovedregel i Søværnet, at chefen til enhver tid er ansvarlig for sit skibs navigering, og det er overladt til ham selv at skønne øer, hvor meget eller hvor lidt af dette ansvar, han til enhver tid mener at kunne delegere til sine medhjælpere.

Jeg kan være enig med kommissionen i, at chefen ved den omhandlede lejlighed — som anført i kommissionens pkt. a — har ført rimeligt tilsyn med og instrueret vagtchefen behørigt, ligesom han har sikret sig at kunne komme hurtigt til slede på broen.

Jeg kan også være enig med kommissionen i, at chefen på baggrund af vagtchefens almindelige omdømme, evner og kvalifikationer m. v. ikke har haft mulighed for at forudse, at denne — under ukomplicerede omstændigheder — kunne anlægge det alvorlige fejlskøn, som førte til kollisionen, og i at det derfor må findes betænkeligt at drage chefen til ansvar for de omstændigheder, der førte til den første påsejling.

Ihvorvel der således er overordentligt meget, der taler til retfærdiggørelse af chefens handle måde, vil jeg dog ikke undlade at konstatere, at chefens skøn over vagtchefens kvalifikationer og over, hvor meget ansvar der burde delegeres til ham, altså viste sig at være fejlagtigt.

For så vidt angår anden påsejling kan jeg helt tilslutte mig havarikommissionens sammenfattende vurdering i pkt. a i konklusionen sålydende:

»Det er (derimod) kommissionens opfattelse, at skibschefen for så vidt angår begivenhederne mellem 1. og 2. påsejling, henset til den psykiske tilstand, i hvilken vagtchefen må formodes at have befundet sig, har fejlvurderet dennes evne til korrekt at videregive og i et vist omfang selvstændigt formulere detaljordre til ror og maskine. Henset hertil samt til den omstændighed, at chefen ikke har haft tilstrækkeligt overblik over situationen, er det kommissionens opfattelse, at han alene må bære ansvaret for 2. påsejling.

Det bør imidlertid ved sagens afgørelse tages i betragtning, at situationen umiddelbart efter 1. påsejling, da chefen indfandt sig på broen, var helt uoverskuelig, og at det derfor er forståeligt, at chefens første indskydelse var hurtigst muligt at få klargjort skibets redningsmidler og søge eventuelle overlevende reddet.

All taget i betragtning — herunder ikke mindst den omstændighed, at der mellem 1. og 2. påsejling forløb så meget som ca 6 minutter — kan jeg imidlertid ikke acceptere, at en chef i en kritisk situation i den grad mangler kontrol over skibets manøvrering, at en påsejling som den sidstnævnte kommer til at finde sted.

Jeg skal derfor over for Dem tilkendegive min utilfredshed med den måde, hvorpå De i den omhandlede situation har ført Deres skib.

Chefen for Søværnet har overfor vagtchefen udtalt følgende:

I ref. har Søværnets Havarikommission behandlet ovennævnte sag og har i sin konklusion bl. a. udtalt følgende:

»Det er kommissionens opfattelse, at vagtchefen, søløjtnant NN, må bære ansvaret for den første påsejling af den sovjetiske trawler, idet han har anlagt et alvorligt fejlskøn og på flere punkter overtrådt gældende bestemmelser.

Vagtchefen har således:

- ganske fejlvurderet den foreliggende situation — jvf. De internationale søvejsregler, regel 2, 11 og 24.
- undladt i tide at træffe fornødne foranstaltninger til at opfylde sin vigepligt og derved undgå kollision (påsejling) — jvf. De internationale søvejsregler, Indledende bemærkninger, stk. 1 til Regler for styring og sejlads.
- undladt — i flere tilfælde — at sikre sig, at de af ham givne rorkommandoer blev bragt til udførelse — jvf. Reglement for rorkommandoer m. v., pkt. 3, Kundgørelse for Søværnet B. 24-1948.

Det skal tilføjes, at påsejlingen fandt sted under helt ukomplicerede omstændigheder, og at vagtchefen rådede over alle for en sikker navigering og manøvrering nødvendige materielle og personelle hjælpemidler.

Det er kommissionens almindelige indtryk, at vagtchefen, allerede ca 3 minutter før påsejlingen, på hvilket tidspunkt hans rorkommando tilsyneladende ikke fik den tilsigtede virkning, har tabt overblikket over situationen.

Kommissionen mener ikke, at vagtchefen kan drages til ansvar for at have undladt at tilkalde chefen — henset til, at han indtil sidste øjeblik følte sig sikker i sin vurdering af det andel skibs bevægelse.

Ihvorvel det må anses for overvejende sandsynligt, at vagtchefen kort før 2. påsejling har givet den meningsløse ordre »alle maskiner frem fuld kraft«, finder kommissionen det betænkeligt — henset til hans psykiske tilstand efter 1. påsejling — at drage søløjtnanten til ansvar for 2. påsejling.

Jeg kan tiltræde dette.

Jeg er af den opfattelse, at Deres fejlskøn og handlemåde forud for 1. påsejling må tilskrives Deres ringe erfaring som navigator, men chefens indgående instruering af Dem, inden han så sent som ca et kvarter før påsejlingen gik ned, burde have bevirket, at De gjorde Dem Deres manglende erfaring klar med det resultat, at De snarere handlede forsigtigt end det modsatte. Det burde have været utænkeligt, at en påsejling som den skele kunne finde sted.

Jeg ikender Dem derfor i overensstemmelse med Auditøren ved Søværnet 30 dages vagtarrest for følgende forseelse:

Som vagtchef om bord i fregatten, uanset at det kort forinden var indskærpet Dem, at De skulle gå godt af vejen for andre skibe, og uanset at De i betimelig tid havde observeret det fremmede skibs lys, undladt i tide at foretage vige-manøvre, hvilket havde til følge, at De i klart vejr påsejlede en ankerligger i den sydlige del af Sundet.

Under hensyn til Deres ringe erfaring som navigator bestemmes det, at straffens afsoning udsættes på de i Militær Straffelovs § 33 omhandlede betingelser.

3. Motortorpedobåden A's påsejling af orlogskutter i Kongsøre havn.

Ledsagende omstændigheder:

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

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 3).

Motortorpedobåden A, der indgik i Torpedobådsdivision X, ankom til Kongsøre kl. 1830, hvor der under havnemanøvren konstateredes havari på en cylinder (position I).

En foreløbig termin for havariets udbedring blev af maskinofficeren fastsat til kl. 2100 den følgende dag, hvorfor den planlagte afgang kl. 0900 den næstfølgende dag forventedes overholdt.

Da det ikke viste sig muligt at afslutte de af havariet foranledigede reparationsarbejder, der bl. a. omfattede trækning af 4 cylindre på styrbords hovedmotor, til sidstnævnte tidspunkt, blev afgangens udsat til kl. 1200 og nogen tid efter til kl. 1230 — dette sidste af hensyn til de øvrige enheders afgang fra havnen.

Den normale røringsperiode er ca 20 min. Røringen skal normalt påbegyndes 1 time før afgang for om muligt — selv om mindre havarier eller fejl indtræffer i røringsperioden — at kunne overholde afgangstidspunktet. Røring blev i dette tilfælde først påbegyndt ca kl. 1200.

Kort før der blev beordret manøvrerulle, indtraf et mindre maskinhavari, som dog hurtigt blev udbedret. Røringen, der overvågedes af maskinofficeren (og bådens maskinsergent), afsluttedes ca kl. 1220.

Chefen manøvrerede båden fra broen og gav personligt de fornødne ordrer til dæk, rorgænger og maskine.

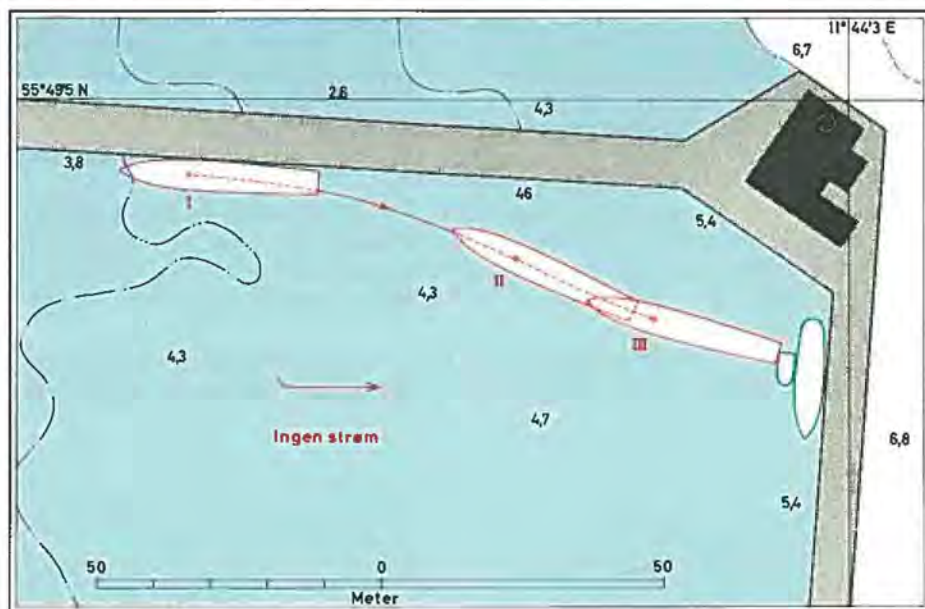


Fig. 3.

Det var hensigten indledningsvis at bakke på styrbords motor, derefter gå frem på midtermotoren med styrbords ror og endelig bakke ud i frit farvand.

Umiddelbart efter røringen havde maskinbefalingsmændene forladt maskinrummet for inden afgang at indtage middagsmåltidet. Da der ca kl. 1225 beordredes manøvrerulle, gik maskinsergenten straks i maskinen for at mønstre maskinbesætningen og tilse klargøringen af motorer, hjælpe- og udenomsmaskineri. Maskinofficeren, der var gået forud for at afhente sit arbejdstøj m. v., indfandt sig i maskinen ca kl. 1230. Han konstaterede straks, at sidemotorerne var gangskiftet til *tilbage klar* og midtermotoren til *frem klar* på ordre fra broen. Disse ordrer var af maskinmanøvristerne blevet besvaret over de respektive svartelegrafer.

Maskinsergenten havde netop kontrolleret manøvristerernes klargøring af sidemotorerne m. v., men havde endnu ikke nået at kontrollere midtermotorens klargøring.

Styrbords motor blev nu beordret *tilbage småt* og umiddelbart efter *stop*, hvilke ordrer udførtes korrekt af manøvristen.

A fik herved en sakning med 3—4 knobs fart, samtidig med at agterenden drejede til bagbord.

Da det i maskinen stod klart, at havnemanøvren var påbegyndt, indtog maskinofficeren, inden midtermotoren var blevet inspiceret, sin sædvanlige plads mellem sidemotorerne i agterste maskinrum; herfra kan han føre tilsyn med disse og samtidig ved hjælp af en særlig telegraf og omdrejningsviser konstatere, om de ordrer, der gives til midtermotoren (forreste maskinrum), udføres korrekt.

Ca 5 sekunder efter at styrbords motor var beordret *stop*, blev midtermotoren beordret *frem småt*, hvilken ordre tilsyneladende (set fra maskinofficerens standplads) blev korrekt udført.

På broen kunne det imidlertid såvel høres som ses, at midtermotorens skrue ikke var koblet til. Da afstanden til den agtenfor liggende orlogskutter B efterhånden var aftaget til 20—25 m, blev sidemotorerne ca 10 sekunder senere beordret *frem klar* (position II).

Denne ordre blev ikke besvaret i maskinen og ikke bragt til udførelse, idet den — iøvrigt korrekt — fortolkedes som værende i strid med gældende bestemmelser for motorernes anvendelse.

Da afstanden til B yderligere var aftaget nogle meter, beordredes sidemotorerne påny *frem klar* og umiddelbart efter *frem småt*. Maskinofficeren forstod nu, at der måtte foreligge en prekær situation, hvorfor han øjeblikkelig beordrede motorerne gangskiftet, og ordren besvaret.

Inden maskinmanøvren blev effektiv, tørnede A med bagbords mineskinne ca kl. 1235 kutteren samt en gummiflåde, der lå fortojet på siden af denne (position III). Alle motorer blev straks stoppet.

Farten i påsejlingsøjeblikket blev anslået til 1—2 knob og anslagsvinklen til ca 80°.

A blev straks efter ført til kaj med henblik på foreløbig besigtigelse af skaderne.

Skadeopgørelse:

Motorlorpedobåden A:

Ingen.

Orlogskutteren B:

Skanseklædningen midtskibs (ca 1 m²) og lønningsstøtte ødelagt.

Gummibåd med påhængsmotor (tilhørende Søværnets Dykkerskole) delvis ødelagt.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt kr. 7.000.

Kommissionens vurdering:

1. Maskinbesætningens anvendelse.

I henhold til maskinofficerens forklaring havde hele maskinbesætningen ved A's afgang fra KONGSØRE (kl. 1230) været i arbejde, på vagt eller i øvelse i næsten uafbrudt 30 timer.

Denne oplysning er på foranledning af Søværnets Skibs- og Maskininspektion yderligere uddybet med en senere indsendt oversigt over fordelingen af frihed, arbejde, øvelse og vagttjeneste for hver enkelt mand inden for en 48 timers periode før afgang fra havn den pågældende dag.

Af dette materiale fremgår, at personalet i de sidste 30 henholdsvis 48 timer før afgang gennemsnitlig havde haft frihed i 3 henholdsvis 13—14 timer.

Henset til nødvendigheden af, at personalet allerede i fredstid udsættes for sådanne fysiske og psykiske påvirkninger, som må forventes under krigsforhold o. l., finder chefen for Torpedobådseskadren ikke, at maskinbesætningen i det foreliggende tilfælde har været uforsvarligt længe i arbejde og henstiller iøvrigt, at det helt overlades til eskadren at afgøre, hvilken belastning, besætningerne nødvendigvis bør udsættes for med henblik på effektiv uddannelse.

På den anden side er Søværnets Skibs- og Maskininspektion af den formening, at det af sikkerhedsmæssige grunde ikke kan anses for forsvarligt under normale fredsforhold at gå af havn med en maskinbesætning, der over en periode på 30 timer med forcerede reparationsarbejder m. v. kun har haft et enkelt hvil af ca 3 timers varighed.

Ihvorvel kommissionen for sit vedkommende kan give Torpedobådseskadren medhold i den betragtning, at øvelser i fredstid bør afspejle krigstidens krav og vilkår i et så realistisk perspektiv som muligt, må den på den anden side holde for, at også andre hensyn bør tilgodeses i fredstid, således primært hensynet til sikkerheden på søen, sekundært hensynet til materielfaktoren (økonomisk såvel som beredskabsmæssigt) og den psykologiske faktor.

Selvom Torpedobådseskadren utvivlsomt kan fremvise flere eksempler på forceret arbejdsindsats og øvelsesvirksomhed m. v. af endog længere varighed end det foreliggende, finder kommissionen principielt, at antallet af sådanne tilfælde bør begrænses mest muligt under nøje iagttagelse af foranævnte hensyn.

Kommissionen har bemærket, at Søværnets operative Kommando i sagens anledning har pålagt chefen for Torpedobådseskadren »... nøje at føre tilsyn med, at motortorpedobåde, i fredstid, ikke unødvendigt foretager sejlads, når besætningens træthedstilstand er en sådan, at den kan være til fare for sikkerheden på søen«.

2. Meldingsafgivelsen.

a. *Melding for manøvrerulle.*

Det er almindelig sædvane, at maskinbesætningen mønstres agter ved signal for manøvrerulle, hvorefter melding afgives af maskinsergenten til næstkommanderende; først derefter indtager hver mand sin post.

I det foreliggende tilfælde er der afvejet fra denne procedure, fordi maskinbesætningen var i arbejde med røring og almindelig klargøring lige indtil tidspunktet for afgang fra havn.

b. *Melding for maskinens klargøring.*

Med hensyn til melding for maskinens klargøring er det almindelig praksis, at ældste maskinbefalingsmand opsøger chefen og afgiver klar-melding. Der er dog hævde for, at personlig melding i tilfælde som det foreliggende, d. v. s. i tilfælde, der er karakteriseret ved forceret klargøring og reparationsarbejder, som kræver maskinofficerens tilstedeværelse i maskinen indtil afgangstidspunktet, kan bortfalde og erstattes af »mekanisk« melding via maskintelegraf og svartelegraf.

Det er således en stående aftale, at broens ordre klar på maskintelegraferne kun må besvares af maskinen (over svartelegraferne), når den eller de pågældende motorer m. v. er klargjort.

Det er efter kommissionens opfattelse en uheldig praksis, at der ikke under alle omstændigheder afgives en personlig melding af maskinofficeren direkte til chefen, eventuelt næstkommanderende, inden manøvrer påbegyndes; dette så meget mere som den personlige melding omfatter ikke blot motorerne, men tillige hjælpe- og udenomsmaskineri.

Det skal tilføjes, at *Standardchefsordrebog for motortorpedobåde (STANDARD)* ikke indeholder bestemmelser for svartelegraferes anvendelse. Ifølge Søværnets Skibs- og Maskininspektion anvendes svartelegrafer normalt som bekræftelse på, at en ordre er modtaget og forstået, men ikke på at den tillige er udført.

c. *Aftale om røring.*

I henhold til STANDARD skal der i tilfælde, hvor røringen ikke kan påbegyndes ca 1 time før afgang, træffes nærmere aftale mellem ældste maskinbefalingsmand og næstkommanderende.

Efter det oplyste har en sådan aftale ikke fundet sted i det foreliggende tilfælde (røringen først påbegyndt 20—25 min. før afgang).

3. *Uheldet må tilskrives fejlagtig betjening af en motor.*

Det må anses for godt gjort, at den umiddelbare årsag til uheldet er, at maskinmanøvristen ved midtermotoren fejlagtig har meldt klar for motoren over svartelegrafen.

Manøvristen har erkendt at have tilsidesat de ham bekendte bestemmelser for klargøring til sejlads ved at have undladt at indkoble skrueakslen til midtermotoren og på eget initiativ at have meldt klar på svartelegrafen.

Dette bevirkede uheldigvis, at ordren *frem småt* på midtermotoren ikke blev effektiv, hvilket atter bevirkede, at den indledende sakning (*tilbage*

småt på styrbords motor et kort øjeblik) ikke blev bragt til ophør i tide. Chefen, der imidlertid kunne se og høre, at skruen ikke var koblet til, undlod at beordre stop på midtermotoren, men beordrede derimod begge sidemotorer gangskiftet (*frem klar*) og umiddelbart efter *frem småt*.

Af STANDORD fremgår det, at »... motorene må, når der slås »frem« henholdsvis »tilbage klar« kun gangskiftes, når den står stille. I nødstilfælde skal dog gangskiftes øjeblikkeligt — der vil i så fald normalt ikke blive slået »klar«, men direkte til »langsomt« eller »halv kraft«.

Henset til,

- at det i maskinen kunne ses og høres, at midtermotoren var igang, og
- at manøvristerne ved sidemotorerne ikke kunne vide, at der forelå en nødsituation,

handlede disse korrekt i overensstemmelse med praksis ved at undlade at gangskifte og besvare ordren.

Ved maskinofficerens direkte indgriben blev broens fornyede ordre om *frem småt* på sidemotorerne besvaret og bragt til udførelse. A var dog på dette tidspunkt saktet så meget, at påsejling var uundgåelig.

Det må anses for sandsynligt, at den første ordre *frem småt* til sidemotorerne ville være blevet bragt til udførelse og uheldet dermed formentlig undgået, såfremt chefen, som ovenfor antydte, først havde slået stop på midtermotoren eller — overensstemmende med oven citerede bestemmelse i STANDORD — straks havde slået *frem langsomt* på sidemotorerne og ikke først *frem klar*.

Torpedobådseskadren har iøvrigt oplyst, at omtalte bestemmelse i STANDORD for at udelukke misforståelser vil blive omskrevet som følger:

»Motoren skal følge telegrafens visning. En motor må, når der slås »frem« henholdsvis »tilbage klar« kun gangskiftes, når den står stille, og de to andre motorer er stoppet.

I nødstilfælde skal dog gangskiftes øjeblikkeligt — der vil i så tilfælde ikke blive slået »klar« —, men direkte til »langsomt« eller »halv kraft«.

4. Vedrørende ansvarets placering skal kommissionen udtale følgende:

- a. Det er uheldigt, at skibschefen påbegyndte havnemanøvreren, inden maskinen var klar, og at chefen undlod enten at beordre »stop« på midtermotoren, da fremmanøvreren udeblev, eller straks »frem langsomt« eller »frem halv kraft« på sidemotorerne.

Alle forhold laget i betragtning finder kommissionen imidlertid ikke, at chefen bør drages til ansvar for uheldet.

- b. Henset til den forcerede klargøring af maskinen og til omstændighederne iøvrigt finder kommissionen ikke grundlag for at drage maskinofficeren til ansvar for uheldet.

- c. Ihvorvel maskinmanøvreren ved midtermotoren (maskinkonstabel) har pådraget sig skyld i uheldet ved at have tilsidesat gældende bestemmelser for motorens klargøring, må kommissionen, henset til den forudgående arbejdsperiodes betydelige længde, den forcerede klargøring og til omstændighederne iøvrigt, anbefale, at der ikke lages yderligere skridt overfor den pågældende.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

1. Kommissionen har overfor Søværnskommandoen foreslået, at det pålægges Torpedobådseskadren i *Standardchefsordrebog for motortorpedobåde (STANDORD)* at optage en bestemmelse om, at maskinens klarmelding altid aflægges personligt af maskinofficeren (ældste maskinbefalingsmand) til skibschefen (næstkommanderende).
2. Med den givne anledning har Søværnets Navigationsvæsen efter samråd med Søværnets Skibs- og Maskininspektion i det foreliggende udkast til nyt Reglement for kommandoer til maskinen, — jvf. *Kundgørelse for Søværnet B. 24-1948*, pkt. 2 — optaget bestemmelser for svartelegrafers anvendelse i Søværnets skibe.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale,

Grundstødninger eller -berøringer.

1. Patruljebåds (WILLEMOES-klassen) grundstødning i Kobberdyb, Store-Bælt.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: WNW — 5; strøm: S-gående — 1-2 knob; sø: ringe; sigtbarhed: god (synsvidde 11—12 sømil); vandstand: ca 0,2 m under daglig vande (Korsør).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 4).

Uheldet indtraf i tilknytning til patruljebådens deltagelse i øvelse SMALL PLAY 4/63.

Efter afslutning af en øvelsesfase kl. 0047 befandt patruljebåden sig i nærheden af pkt. 4 i rute 44, N for Langeland (position I). Henset til, at båden samme dag kl. 0930 skulle deltage i en anden del af øvelsen med udgangspunkt ved Elsehoved, besluttede chefen sig til at ankre udfor Kløverhage (mellem Elsehoved og Nyborg) samt at forlægge til ankerpladsen gennem Kobberdyb.

Der var etableret lukningstilstand Y.

Under den umiddelbart forudgående øvelsesfase havde chefen hovedsagelig opholdt sig i O-rummet sammen med navigationsofficeren, medens næstkommanderende opholdt sig på broen, hvorfra han assisteret af vagtchefen førte det sikkerhedsmæssige tilsyn med sejlads og manøvrering. Efter øvelsens afslutning fandtes det naturligt at bevare denne tjenestefordeling under besejling af Kobberdyb, bl. a. fordi chefen skønnede at have det bedste overblik i O-rummet.

Under anduvning og besejling af Kobberdyb foretog navigationsofficeren kontinuerlig pladsbestemmelse ved radarafstande til land ved Lille Hov og land ved Kobberdyb Båke. Chef og næstkommanderende var i direkte forbindelse over det interne kommunikationsanlæg: bro — O-rum.

På broen var der foruden ovennævnte søofficerer, rorgængerer og udkiggen, tillige en signalgast, der betjente signalprojektøren og støttede udkigstjenesten og den visuelle pladsbestemmelse ved belysning af farvandsafmærkningen. Ekkoloddet, der er placeret i O-rummet, var igang.

Umiddelbart før anduvningen var chefen på broen og gav bl. a. specielt ordre til, at det SW-lige løb umiddelbart W for dybet (minestrøget rute) skulle benyttes, og at besejlingen skulle ledes fra broen. Vagtchefen udtog straks de retvisende kurser gennem dybet.

Kobberdyb hvide ét-kost anduvedes på kurs 267 (2°'s højde for strøm) med 10 knobs fart. Kl. 0122, da ét-kosten var tværs om bagbord i en afstand af ca 200 m, ændredes kursen til 277 (position II). Ekkolodvisningen var ca 10 m, men steg derpå til 12—14 m.

Kl. 0125 var den hvide to-kost tværs om bagbord i en afstand af 50—100 m. Det var næstkommanderendes indtryk, at den tidligere konstaterede strøm (i Langelandsbælt: S-gående — 1-2 knob) satte patruljebåden mere S-over i dybet end forventet; han beordrede derfor roret *styrbord* og kort efter *styrbord helt over* i den hensigt at stå ud af Kobberdyb gennem det NW-lige løb (position III). De pågældende rorkommandoer, der blev gentaget af rorgængerer, udfør-

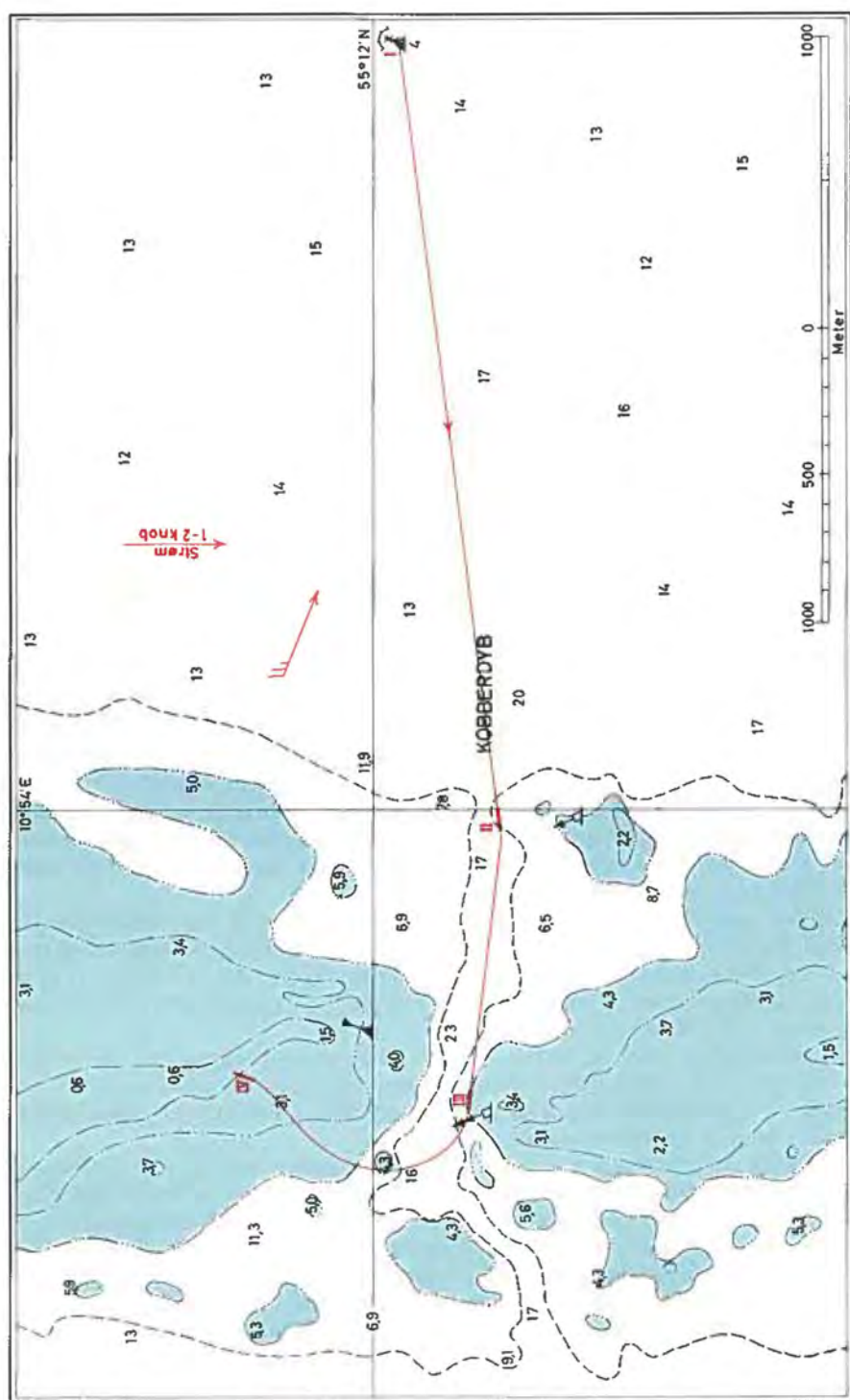


Fig. 4.

tes korrekt. Straks efter at næstkommanderende havde besluttet sig til at vælge det nævnte løb, beordrede han vagtchefen til at udtage den nye kurs. Da denne få sekunder efter forelå (320) meldte næstkommanderende til chefen, at han var i færd med at dreje til 320 i den hensigt at stå ud gennem det NW-lige løb. Under hensyn til situationens hurtige udvikling fandt chefen ikke anledning til at gribe ind over for denne beslutning.

Umiddelbart efter, at O-rummet havde kontrolleret kursen i kortet, iagttoges det, at dybden vedvarende var ca 5 m, hvilket varskoedes til broen. Da det i O-rummet var indtrykket, at patruljebåden ved drejet til styrbord var kommet for tæt til grunden på dybets N-side, hvilket kort efter bekræftedes ved en radarplads (radarafstande til Frankeklint og land ved Kobberdyb Båke), beordrede chefen *drej til 270*, hvorefter næstkommanderende gav rorkommandoen *bagbord helt over*.

Da vagtchefen ville sikre sig, at denne ordre blev korrekt udført, opdagede han, at roret stadig lå *styrbord helt over*, samt at kursen var ca 020. Omtrent samtidig — kl. 0127 — mærkedes rystelser i skibet, der umiddelbart efter tog grunden (position IV). Næstkommanderende beordrede straks *alle maskiner stop*.

Grundstødningsskursen var 020, og farten i grundstødningøjeblikket skønnes til 8—9 knob. Patruljebådens position bestemtes til $(55^{\circ} 12' 25'' \text{ N})$ $(10^{\circ} 53' 2'' \text{ E})$ (ca 250 m NNW af den røde ét-kost i Kobberdyb).

Der blev straks efter grundstødningen beordret *lukke røde og blå åbninger*. Ved pejling af de vandtætte rum konstateredes vandindtrængen i et rum i den forreste del af skibet, hvorfor lænsning iværksattes. Ved hjælp af motorbåden foretoges oplodning i SW-lig retning fra skibet; resultatet heraf viste, at flotbringning i denne retning ville være mulig. Oplodning omkring skibet afslørede, at båden stod med styrbords side på grunden (ca 3 m vand).

Da det var konstateret, at der var tilstrækkelig vanddybde agter, forsøgte det ved bakmanøvrer på begge skruer at bringe skibet flot. På grund af tilstopning af kondensatortilgangene samt agterendens svaj styrbord over ind mod grunden, måtte forsøget opgives ca kl. 0230.

Pr. signal anmodedes om øjeblikkelig assistance. Chefen for Torpedobådseskadren beordrede derefter en fregat F, et depotskib D, samt minestrygerne A og B, identiske med de i grundstødningssag nr. 2, omtalte, til straks at afgå til grundstødningssledet og søge at bringe patruljebåden flot. Chefen for F blev udpeget som leder af bjærgningen.

Ca kl. 0300 nåede minestrygeren A frem til grundstødningssedet, hvor der i tidsrummet mellem kl. 0400 og kl. 0500 foretoges et forgæves forsøg på flotbringning ved minestrygerens træk i en fra patruljebåden afgivet trosse. Trossen brast, uden at båden bevægedes.

Ca kl. 0515 ankom D, der — allerede inden ordren om at yde assistance forelå — på eget initiativ var afgået til grundstødningssedet og undervejs klargjorde til at bringe patruljebåden flot. Ved ankomst ankrede depotskibet op i en luv position i forhold til patruljebåden og ved træk i en wire, der overførtes ved hjælp af depotskibets motorbåd, lykkedes det kl. 0805 at trække patruljebåden af grunden. Ved flotbringningen mærkedes stød i skibsbunden.

Efter rensning af kondensatortilgangene og foreløbig undersøgelse af skroget, hvorunder der ikke konstateredes yderligere skader, eskorteredes patruljebåden til Flådestation KORSØR af F. Under forlægningen øgedes farten trin-

vis til ca 21 knob. Der mærkedes herunder rystelser i agterskibet noget udover det normale, men iøvrigt intet abnormt.

Efter dykkerundersøgelse i Flådehavn KORSØR, hvorunder nedenstående skader konstateredes, beordredes patruljebåden i dok på Flådestation KØBENHAVN.

Skadeopgørelse:

Begge drivskruer og sonardome'n beskadiget.

Indtrykninger i skibsbunden (lækage i et rum forude).

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion samt Søværnets Televæsen skønsmæssigt kr. 66.000.

Kommissionens vurdering:

1. *Organisationen af bro og O-rum under besejlingen af Kobberdyb.*

Det fremgår af det i sagen oplyste, at chefen og navigationsofficeren under den foregående øvelsesfase i Store-Bælt og Langelandsbælt, opholdt sig i O-rummet, medens næstkommanderende assisteret af vagtchefen på broen førte det sikkerhedsmæssige tilsyn med sejlads og manøvrering.

Ved øvelsens ophør besluttede chefen at bevare denne tjenestefordeling under patruljebådens forlægning gennem Kobberdyb til den valgte ankerplads ved Kløverhage.

Skibschefen har i rapporten oplyst, at han forblev i O-rummet, fordi han skønnede her at have det bedste overblik over sejladsen gennem Kobberdyb. Under afhøringen har chefen — der på dette tidspunkt var bekendt med Søværnets operative Kommando og Torpedobådseskadrens fremsendelsespåtegninger på rapporten — udtalt, at han stadig er af den opfattelse, at chefens opholdssted under en besejling, som den foreliggende i modsætning eksempelvis til besejling af Svendborg Sund og Grønsund, bør være O-rummet.

I henhold til *Midlertidig instruks for skibschefen*, § 32, må skibschefen ikke uden nødvendighed forlade kommandobroen under vanskelige navigationsforhold m. v.

Der kan — uanset tidspunktet for instruksens tilblivelse — ikke herske tvivl om, at der ved lokalitetsangivelsen *kommandobroen* skal forstås det sted, hvorfra man har det bedste visuelle overblik, og hvorfra man samtidig direkte kan lede skibets sejlads. Efter kommissionens opfattelse bør skibschefens plads under en besejling som den foreliggende, d. v. s. en besejling af snævert farvand, der involverer en kombination af navigering og manøvrering — være kommandobroen eller broen i traditionel forstand — alt forudsat, at der ikke foreligger andre, med hensyn til skibets sikkerhed eller taktiske optræden, vigtigere opgaver, som nødvendigvis kræver skibschefens tilstedeværelse andetsteds.

Ved at tage ophold i O-rummet har skibschefen under det foreliggende hændelsesforløb i mindst ét tilfælde (jvf. efterstående, pkt. 2) indirekte afskåret sig fra i tide at gribe ind i navigeringen og manøvreringen og dermed personlig sikre en forsvarlig sejlads.

Som en umiddelbar følge af foranstående må kommissionen for sit vedkommende tage afstand fra det i Søværnets operative Kommando og Torpedobådseskadrens påtegninger udtrykte standpunkt vedrørende skibschefens opholdssted i det foreliggende tilfælde.

2. Ansvarsfordelingen på broen.

I henhold til skibschefens ordre skulle næstkommanderende på broen føre det sikkerhedsmæssige tilsyn med sejladsen.

Det er oplyst, at det under anduvningen af Kobberdyb var vagtchefen, der efter selv at have udtaget kurserne gennem dybet, gav de nødvendige ordrer til rorgængereren, medens næstkommanderende efter passage af den hvide to-kost i Kobberdyb mere aktivt greb ind i sejladsen ved direkte at give rorkommandoer.

Det er efter kommissionens opfattelse uheldigt, at næstkommanderende ikke klart har tilkendegivet overfor vagtchefen og rorgængereren, at han havde overtaget den direkte ledelse af sejladsen. Dette synes bl. a. at have bevirket en berettiget usikkerhed hos vagtchefen med hensyn til ansvarsfordelingen og udførelsen af de vagtchefen i henhold til instruks påhvillende normale pligter og opgaver (ordregivning, kontrol af kurser i kort og på kompas m. v.). Det er ligeledes kommissionens indtryk, at rorgængereren har haft grund til at være i tvivl om, hvilken officer der i et givet øjeblik gav ordrer til roret.

3. Besejlingen af Kobberdyb.

a. Valget af rute gennem Kobberdyb.

Det er under afhøringen oplyst, at skibschefen efter øvelsens afslutning med næstkommanderende drøftede valget af rute til en ankerplads i nærheden af Elsehoved.

Da chefen havde besluttet sig til at passere Kobberdyb på vej mod ankerpladsen, hvis beliggenhed ikke på dette tidspunkt var næstkommanderende bekendt, opstod spørgsmålet om at vælge det SW-lige eller det NW-lige løb på hver side af 4.3 m-pullen umiddelbart W for dybet. Næstkommanderende havde herunder givet udtryk for den opfattelse, at det NW-lige løb var at foretrække, bl. a. fordi det er bredere; han havde iøvrigt tidligere sejlet gennem NW-løbet med et depotskib. Der udspandt sig en kort diskussion, hvorefter chefen besluttede sig til at vælge det SW-lige løb, fordi dette er minestrøget.

Efter at have givet sit direktiv for sejladsen, hvoraf det i korthed fremgik,

- at »broen« skulle forestå besejlingen af Kobberdyb,
- at det SW-lige løb skulle benyttes, og
- at farten under besejlingen skulle være 10 knob,

gik skibschefen i O-rummet for derfra at overvåge sejladsen ved hjælp af plot, radar og ekkolod.

Vagtchefen udtog herefter de nødvendige kurser af kortet med henblik på benyttelse af det SW-lige løb.

Under selve passagen belystes den bagbords afmærkning med signalprojektor, og begge koste blev iagttaget af næstkommanderende og var-

skoet til O-rummet over det interne kommunikationsanlæg bro — O-rum.

Da patruljebåden på kurs 277 (2^os højde for strøm) var tværs af den hvide to-kost, blev dette meldt til O-rummet, men der blev efter det foreliggende ikke opgivet nogen afstand og kompaspejling. Det er senere oplyst, at afstanden formentlig var ca 70 m.

Da det var næstkommanderendes indtryk, at strømmen (S-gående — 1-2 knob i Langelandsbælt) havde forsat patruljebåden mere S-over end forventet, beordrede han *styrbord* og kort efter *styrbord helt over* i den hensigt at stå ud gennem NW-løbet.

Da patruljebåden var i drej, meldte næstkommanderende til chefen, at han var i færd med at dreje til 320 (udtaget af vagtchefen, som kursen gennem NW-løbet).

Under hensyn til situationens hurtige udvikling og skibschefens aktuelle opholdssted var denne afskåret fra at gribe ind overfor næstkommanderendes beslutning.

Det skal i denne forbindelse oplyses, at der forelå en generel tilladelse for vagtcheferne til i en nødsituation (overhængende kollisionsfare eller anden umiddelbar fare for skibets sikkerhed m. v.) i strengt nødvendigt omfang at forlade de minestrøgne ruter og områder for at imødegå sådan akut fare.

Selvom kommissionen ikke ud fra de foreliggende oplysninger om situationen umiddelbart før og under passagen af den hvide to-kost kan se berettigelsen i under de foreliggende omstændigheder at afvige fra det givne direktiv for sejladsen, må kommissionen på den anden side — just i erkendelse af, at stillingtagen til et hændelsesforløb som det foreliggende, forudsætter visuel oplevelse af den aktuelle situation — indskrænke sig til at konstatere, at næstkommanderende ved sin disposition har bragt patruljebåden ad en rute, der ikke var minestrøget, og som afveg fra chefens ordre.

Det skal bemærkes, at skibschefen for så vidt angår spørgsmålet om nødvendigheden af at forlade den minestrøgne rute under afhøringen har givet udtryk for en opfattelse, der er nærlig sammenfaldende med kommissionens.

b. Besejlingen af og grundstødningen i NW-løbet.

Den af næstkommanderende ved passage af den hvide to-kost truffne beslutning om at benytte det NW-lige løb, blev efterfulgt af rorkommandoen *styrbord* og kort tid efter *styrbord helt over*. Begge ordrer blev givet af næstkommanderende — stående i bagbords side af broen — og gentaget af rorgængereren. Vagtchefen blev samtidig beordret til at udtage kursen gennem NW-løbet, idet man under sejladsens forberedelse kun havde udtaget kurser med henblik på udsejling af det SW-lige løb.

Næstkommanderende hævder, at han, da kursen (320) forelå, d. v. s. umiddelbart efter rorkommandoen *styrbord helt over*, beordrede *sløt på 320*, en ordre, som han mener blev gentaget af rorgængereren.

Rorgængereren fastholder heroverfor, at en sådan ordre ikke er givet til ham hverken af næstkommanderende eller af vagtchefen; han er-

kender dog, at han har hørt tale om kursen 320 under en ordveksling mellem vagtchefen og næstkommanderende.

Vagtchefen har ikke kunne bekræfte eller afkræfte, at ordren om at støtte på kurs 320 blev givet af næstkommanderende og gentaget af rorgængereren.

Næstkommanderende var under passagen af dybet bl. a. optaget af med kikkert for øjnene at dirigere signalgasten, der betjente signalprojektøren. Af hensyn til en korrekt afstandsbedømmelse mente næstkommanderende, at det var nyttigt visuelt at stedfæste den røde ét-kost, der var passeret for nogen tid siden.

Vagtchefen var, på det tidspunkt ordren om drej til *styrbord* blev givet, optaget af at kontrollere kursen i kortet. Kursen på kompasset blev imidlertid ikke kontrolleret af vagtchefen og heller ikke af næstkommanderende, hvorfor drejet til *styrbord* fortsatte forbi den udtagne kurs.

Først på varsko fra O-rummet om, at dybden konstant var 5 m og efterfølgende direkte ordre fra chefen om at dreje til 270, blev næstkommanderende (og vagtchefen) opmærksom på, at patruljebåden ikke var støttet på den udtagne kurs (320).

Grundlaget for skibschefens ordre om drej til 270 var dels den konstante dybde 5 m, dels en radarplads, der faldt ca 50 m inden for 6 m-kurven i løbets E-side. Hverken chefen eller navigationsofficeren kontrollerede kompaskursen på den i O-rummet på skottet over for radar og ekkolod m. v. anbragte gyrorepeater. På grund af radargastens placering var det ikke muligt umiddelbart at følge »kursøren«s bevægelse på radarbilledskærmen.

Inden ordren om drej til 270 blev effektiv, grundstødte patruljebåden på landgrundens W-side S for Vresen. Næstkommanderende beordrede straks *alle maskiner stop*.

Grundstødningskursen var 020, men det er sandsynligt, at kursen kort tid før grundstødningen har været endnu E-ligere (formentlig ca 030). Farten i grundstødningsøjeblikket skønnes til 8–9 knob.

4. De efter grundstødningen trufne foranstaltninger.

Under hensyn til den foreliggende ugunstige vejrudsigt (N-NE — 5-7) finder kommissionen det berettiget, at patruljebåden efter oplodning agter m. v. straks forsøgte at bringe skibet flot ved bakmanøvrer og senere lod en minestryger assistere, omend muligheden for et gunstigt udfald af sådanne forsøg på forhånd måtte anses for ringe, og der samtidig måtte accepteres en vis risiko for yderligere skader.

Der er grund til at fremhæve den af depotskibet D ydede indsats ved flotbringningen af patruljebåden. Det er således oplyst, at D gik til assistance på eget initiativ og undervejs fra Langelandsbælt via Kobberdyb i detaljer forberedte sin medvirken i bjærgningsarbejdet (klargøring af bugserwire, motorbåd m. v.). Under selve flotbringningen udvises efter det foreliggende godt sømandsskab og forsvarlig dristighed.

5. Vedrørende ansvarets placering skal kommissionen udtale følgende:

- a. Det er ikke i overensstemmelse med Midlertidig instruks for skibschefen, § 32, at skibschefen har opholdt sig i O-rummet under besejlingen af Kobberdyb.

Uanset at der hersker disse meninger med hensyn til skibschefens opholdssted under taktiske øvelser o. l., er det kommissionens opfattelse, at chefen ved at tage ophold i O-rummet i det foreliggende tilfælde har afskåret sig fra muligheden af i tide at gribe ind over for vagtchefens (næstkommanderendes) dispositioner og sikre en forsvarlig navigering gennem Kobberdyb, jvf. Midlertidig instruks for skibschefen, § 29.

Kommissionen skal imidlertid ikke undlade at udtale, at skibschefen var fuldt berettiget til at forvente, at hans næstkommanderende assisteret af vagtchefen kunne løse den foreliggende besejlingsopgave med fornøden sikkerhed.

- b. Det er kommissionens opfattelse, at det alvorligt må bebrejdes patruljebådens næstkommanderende, der i henhold til chefens ordre var den ældste ansvarlige søofficer på broen, at han

- ikke har tilvejebragt et klart kommandoforhold og en hensigtsmæssig tjenestefordeling på broen, og
- ikke har sikret en forsvarlig navigering gennem Kobberdyb, jvf. Instruks for vagtchefen, § 5.

Han har således undladt at forvisse sig om, at et af ham beordret drej til styrbord blev bragt til ophør i tide (jvf. Reglement for rorkommandoer m. v., Kundgørelse for Søværnet B. 24-1948, pkt. 3), hvilket havde til umiddelbar følge, at patruljebåden grundstødte på Kobberdybs N-side.

- c. Ihvorvel næstkommanderendes direkte indgriben i og ledelse af navigeringen på broen har fremkaldt nogen tvivl hos vagtchefen med hensyn til de denne i henhold til Instruks for vagtchefen påhvilende pligter, finder kommissionen, at det må bebrejdes ham, at han ikke på eget initiativ har kontrolleret kompaskursen under besejlingen af Kobberdybs NW-lige løb — jvf. Instruks for vagtchefen, § 5, og Kundgørelse for Søværnet B. 24-1948, pkt. 3.

- d. Kommissionen mener ikke, at der er grundlag for at rette bebrejdelse mod rorgængerens for dennes udførelse af sin tjeneste ved den omhandlede lejlighed.

Det bemærkes, at han ikke var den faste rorgænger, men var velkendt med tjenesten som rorgænger.

Kommissionen skal til slut udtale, at det indtrufne uheld er så meget mere beklageligt, som alle for en sikker navigering nødvendige materielle og personelle ressourcer har været til rådighed.

Kommissionen har iøvrigt foreslået, at Søværnskommandoen overfor chefen for depotskibet tilkendegiver sin anerkendelse af den af depotskibet på udmærket måde planlagte og gennemførte bjærgningsaktion.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Sagen har givet kommissionen anledning til overfor Søværnskommandoen at fremføre følgende:

Behandlingen af nærværende sag har bibragt kommissionen den opfattelse, at den ved andre lejligheder — senest sagen om en motortorpedobåds kollision med et norsk fiskefartøj — (jvf. kollisionssag nr. 4 i årsberetning 1963) — påpegede ønskelighed af en revision af bl. a. *Midlertidig instruks for skibschefen* og *Instruks for vagtchefen*, synes at være af mere påtrængende nødvendighed end oprindelig skønnet. Der synes således blandt mange søofficerer at herske en betydelig usikkerhed med hensyn til de pågældende instruksers rette fortolkning, specielt for så vidt angår chefens opholdssted under taktiske øvelser o. l. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at det i høj grad har været ubekvemt for kommissionen at konstatere, at den med medlemmernes enstemmige tilslutning indenfor et vigtigt område må indtage et standpunkt, der afviger principielt fra den ved Søværnets operative Kommando og Torpedobådseskadren herskende opfattelse.

Skibschefens bemærkninger:

Ved tilbagesendelse af kommissionens rapportudkast har skibschefen bl. a. udtalt følgende — jvf. *kommissionens vurdering, pkt. 1*:

».....

Afsluttende bemærkninger:

9. I tilslutning til ovenstående bemærkninger, der alle hver for sig har relation til enkeltpunkter i bilagene, skal jeg tillade mig at fremsætte følgende mere almindelige kommentar:
10. Det synes klart af udkastet til havarisag at fremgå, at havarikommissionen i denne sag lægger hovedvægten på spørgsmålet om chefens opholdssted, formentlig fordi den umiddelbare årsag til grundstødningen — broens muligvis mangelfulde ordregivning og givetvis svigtende kontrol med styringen under den kursændring, som udgør den manøvemæssige del af be-sejlingsproblemet — foreligger opklaret, og interessen derfor må samle sig om, hvad der udover at undgå disse fejl, kunne have været gjort fra chefens side for at forhindre, at de forekom.
11. På udkastets side 5 er det anført, at chefen ved at tage ophold i O-rummet i to tilfælde indirekte har afskåret sig fra i tide at gribe ind i navigeringen og manøvreringen og derved personlig sikre sig en forsvarlig sejlad. Jeg skal hertil anføre, at chefen i den konkrete skibstype, hvor
 - a. loddet er anbragt i O-rummet,
 - b. broens PPI er ringere end O-rummets og uegnet til den foreliggende opgave,
 - c. kortbordet er placeret, således at man ikke kan slå ved kortet og samtidigt have udblik fra broen,

i den givne situation og da specielt under anduvningen ved at placere sig på broen afskærer sig fra personligt at kontrollere de oplysninger, man modtager fra O-rummet angående navigationen.

For så vidt angår indgreb i manøvreringen skal det anføres, at chefen også i O-rummet har mulighed for at kontrollere den styrede kurs og i den omhandlede situation formentlig kunne have forhindret grundstødningen ved at have betragtet et PPI eller kompasrepealeren under drejlet.

12. Ved den foreliggende besejling er det min opfattelse, at anduvningen af og indsejlingen i Kobberdyb var den vanskeligste del af opgaven, og at chefens kontrol med denne fase mest effektivt kan udføres fra O-rummet.
13. Næstkommanderende og vagtchefens optræden på broen har ligeledes efter min opfattelse været uforventelig dårlig i den givne situation.
14. Drager man af det indtrufne uheld den konklusion, at chefen, selv i tilfælde hvor der er tale om en meget simpel manøvre i form af en mindre kursændring for hvis nøjagtighed, der endda ikke er nogen snæver sikkerhedsmargin, skal opholde sig på broen for personligt at kontrollere manøvreren, uanset om han råder over velkvalificeret bropersonel og uanset om han derved til gengæld afskærer sig fra personligt at kunne kontrollere anvendelsen af de navigationshjælpemidler, der i højere grad rådes over i O-rummet, hvor han endvidere må anses for at have et bedre overblik over situationen, synes konsekvensen at måtte være en ændret praksis for chefens opholdssted under taktiske øvelser.

Efter det for mig foreliggende opholder de fleste chefer sig under sådanne forhold stort set i O-rummet, som byder de bedste muligheder for taktisk disponering.

Imidlertid udføres netop taktiske øvelser om natten med blændet skib, ofte med høj fart, med evolering og navigering i snævert farvand samt i nærheden af civil trafik, d. v. s. under forhold, hvor der må skønnes at være betydelig større risiko for grundstødning eller kollision end under forlægning.

Anses skibets sikkerhed ikke for at være tilgodeset ved, at chefen opholder sig i O-rummet med en erfaren næstkommanderende på broen, kan ønsket om en heldig gennemførelse af øvelsen vel næppe berettige chefen til ved ikke at være på broen at udsætte skib og besætning for fare. Det må i høj grad anses for et fortolkningsspørgsmål, om de øvelsesmæssige krav kan betragtes som »nødvendighed«, eller om der ikke også under sådanne omstændigheder foreligger en overtrædelse af instruksens § 32.

15. Jeg skal sluttelig understrege behovet for en revision af den iøvrigt meget detaljerede instruks for skibschefen.

Det er for mig, som ansvarlig skibschef, meget ubehageligt ikke som grundlag for mine dispositioner for uheldet og overvejelser efter dette, at have en instruks, der ubetinget efterleves i flåden og uden krav om fortolkning samt med fuld hensyntagen til den tekniske udvikling indeholder bestemmelser for chefens opholdssted . . .

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen, næstkommanderende og vagtchefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde SHK konklusion for så vidt angår punkterne b, c og d, der omhandler henholdsvis næstkommanderende, vagtchefen og rorgængerens, samt slutbemærkningerne under pkt. 5. Jeg har, som af kommissionen foreslået, skriftligt over for chefen for depotskibet tilkendegivet SVK anerkendelse af den af depotskibet på udmærket måde planlagte og gennemførte flotbringningsaktion.

Jeg kan derimod kun delvis tiltræde konklusionens pkt. a, der omhandler chefen.

Det er naturligvis rigtigt, som kommissionen skriver, at det ikke er i overensstemmelse med Midlertidig instruks for skibschefen, § 32, at chefen har opholdt sig i O-rummet under besejlingen af Kobberdyb.

Den siden udsledelsen af nævnte instruks i 1943 skete udvikling med hensyn til indretning i skibe af O-rum og til disses udstyr med instrumenter, har imidlertid bevirket, at det i § 32 anførte trænger til en revision. En indstilling om, hvordan § 32 som følge af udviklingen nu bør udformes, vil inden længe blive indsendt af SVK til FMN.

Jeg finder det rigtigt af kommissionen at føle sig bundet af en bestemmelse i Instruks for Skibschefen ved vurdering af ansvarets placering i en grundstødningssag; men jeg mener på den anden side, at SVK er kompetent til at bestemme, hvordan en bestemmelse bør fortolkes, og jeg vil derfor som CH SVN og rettergangschef føle mig mindre bundet af en forældet bestemmelse ved bedømmelse af f. eks. en grundstødningssag som denne.

Til sagen er det udtalt af CH TBE, at »han er indforstået med, at CH i det givne tilfælde opholdt sig i O-rummet og lod sejladsen lede fra broen«, og af CH SOK, at »SOK i her omhandlede tilfælde kan tiltræde chefens udtalelse om, at han fra O-rummet skønnede at have det bedste overblik over sejladsen; men SOK må tilføje, at chefen da også rent faktisk bør følge sejladsen, til skibet er vel fri af de nærliggende grunde.«.

Til sagen er endvidere af AU SVN udtalt følgende:

»Havarikommissionen har i sin beretning udtalt, at det ikke er i overensstemmelse med Midlertidig instruks for skibschefen, § 32, at chefen har opholdt sig i O-rummet under besejlingen af Kobberdyb.

Jeg skal i denne anledning bemærke, at instruksens foreskriver, at chefen ikke uden nødvendighed bør forlade broen under sejlads i vanskeligt navigable farvande.

Ved vurderingen af, om der foreligger en tilsidesættelse af instruksens, må det erindres, at instruksens er skrevet på et tidspunkt, hvor de elektroniske navigationsmidler ikke på langt nær var så udviklede, som de er i dag, og at »broen« på det tidspunkt, hvor instruksens blev skrevet, uløveligt var det sted, hvor de navigatoriske oplysninger samledes, og følgelig det sted, hvorfra chefen havde det bedste overblik over den øjeblikkelige situation.

Jeg føler mig ikke fuldt overbevist om, at dette under alle forhold er tilfældet i dag.

I referatet af havarikommissionens afhøringer findes en bemærkning om, at man i visse engelske enheder har sammenbygget bro og O-rum således, at man derved har opnået, at chefen har de bedst mulige betingelser for kombination af visuel og elektronisk navigation.

Dette har ledet mig ind på den tanke, om man ikke i dag i realiteten i visse situationer bør sidestille opholdet i O-rummet med ophold på broen.

Det forekommer mig meget ønskeligt, at man ikke binder chefen mere end

strengt nødvendigt, og det er min opfattelse, at den nugældende instruks for skibschefen nepop åbner chefen mulighed for at tage ophold på det sted i skibet, hvor han i den givne situation har de bedste muligheder for at løse sine chefsopgaver.

Den omstændighed, at man indrømmer chefen en betydelig bevægelsesfrihed, udelukker imidlertid ikke, at der udøves kritik af hans dispositioner, og selv om jeg — på grund af instruksens alder og den i de forløbne år stedfundne tekniske udvikling — vil stille mig tvivlende over for rigtigheden af en streng bogstavfortolkning af instruksens ord om ophold på broen, så er jeg i den foreliggende situation enig med havarikommissionen i, at chefen har skønnet forkert, da han tog ophold i O-rummel.

Skibschefen har som eneste grund herfor anført, at han ønskede personlig at overvåge radarnavigationen under anduvningen af og indsejlingen i Kobberdyb. Han anså denne del af besejlingsopgaven som den vanskeligste og ville sikre sig, at den blev korrekt løst.

Chefens overvurdering af de elektroniske navigationsmidlers muligheder får ham til at overse, at han fra O-rummel ingen muligheder har for visuel navigation, og at han ved at klæbe til de elektroniske hjælpemidler afskærer sig fra at gøre iagttagelser vedrørende strømsætning m.v., og at han fra O-rummel ingen direkte kontrolmuligheder har vedrørende grundlaget for »broen«s dispositioner og disses gennemførelse.

Dertil kommer så, at han end ikke fuldt ud udnytter de muligheder, han har for at kontrollere skibets drej, idet det, såfremt han enten havde fulgt skibets drej på gyrorepeateren eller ved hjælp af radarens headline, havde været muligt for ham rettidigt at gribe ind, da drejet med uformindsket vinkelhastighed fortsatte ud over den fra broen opgivne kurs.»

Idet jeg stort set kan tilslutte mig de ovenfor refererede udtalelser, vil jeg præcisere min bedømmelse af sagen således:

Jeg er indforstået med, at chefen kan vælge at opholde sig i O-rummel, men ville selv havde valgt broen.

Når chefen valgte at opholde sig det sted, hvor han skønnede at have det bedste overblik over sejladsen, burde han også rent faktisk have fulgt denne, til skibet var fri af de nærliggende grunde.

Chefen har imidlertid været berettiget til at gå ud fra, at næstkommanderende og vagtchefen på broen kunne klare den ret ukomplicerede besejlingsopgave, men er blevet dårligt assisteret af disse, hvilket er en stærkt formildende omstændighed ved bedømmelsen af chefens forhold i denne sag.

Med den i del ovenfor anførte indeholdte begrundelse ikender jeg herved i overensstemmelse med AU SVN skibschefen en tilrettevisning for følgende forseelse:

«. . . Ca kl. 0130 under besejling af Kobberdyb fra øst mod vest som chef for patruljebåden P undladt at føre fornøden kontrol med skibets kurs, hvilket havde til følge, at han — der opholdt sig i O-rummel — ikke rettidigt fik standset et af næstkommanderende fra broen beordret drej, der blev fortsat ud over den tilsligede kurs, hvorved patruljebåden grundstødte på vestsiden af grundene nord for Kobberdyb.»

Endvidere ikender jeg næstkommanderende en irettesættelse for følgende forseelse:

»... Ca kl. 0130, da han af chefen var beordret til på broen at føre sikkerhedsmæssigt overtilsyn med patruljebådens sejlads gennem Kobberdyb fra øst mod vest, undladt at sikre sig, at et af ham af sikkerhedsmæssige grunde beordret drej, der medførte en afvigelse fra den planlagte og af chefen beordrede rute, blev stoppet rettidigt, hvilket havde til følge, at patruljebåden tog grunden på vestsiden af grundene nord for Kobberdyb.«

Endelig ikender jeg vagtchefen en tilrettevisning for følgende forseelse:

»... Ca kl. 0130 som vagtchef om bord i patruljebåden undladt at kontrollere kompaskursen under besejling af Kobberdyb NW-lige løb, hvilket havde til følge, at et af skibets næstkommanderende beordret drej ikke blev rettidigt stoppet, hvorved patruljebåden grundslødte på vestsiden af grundene nord for Kobberdyb.«

2. Ministryger A's (SUND-klassen) grundstødning i Kobberdyb, Store-Bælt.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: NW—3; sø: 0—1; strøm: SE-gående — ca 2 knob; sigtbarhed: god (enkelte snebyger); vandstand: ca 0,2 m under daglig vande (Korsør).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 5).

Efter afslutning af en fase af øvelsen SMALL PLAY 4/63 befandt en ministrygerdivision, hvori ministrygerne A (divisionsbåd) og B indgik, sig kl. 0047 i nærheden af pkt. 15 i rute 44 (Omøunds S-lige anduvningsbøje).

Henset til, at divisionen samme dag kl. 0930 skulle deltage i en anden del af øvelsen med udgangspunkt ved Elsehoved, besluttede divisionschefen sig til at lade enhederne forlægge til en ankerplads SSE for Elsehoved via Kobberdyb.

Der var normal lukningstilstand.

Da divisionen kl. 0052 befandt sig N for den røde tokost på Omø NW-Flak, hørtes over UHF-anlægget, at en patruljebåd af WILLEMOES-klassen — identisk med den i grundstødningssag nr. 1, omhandlede — var grundstødt i Kobberdyb.

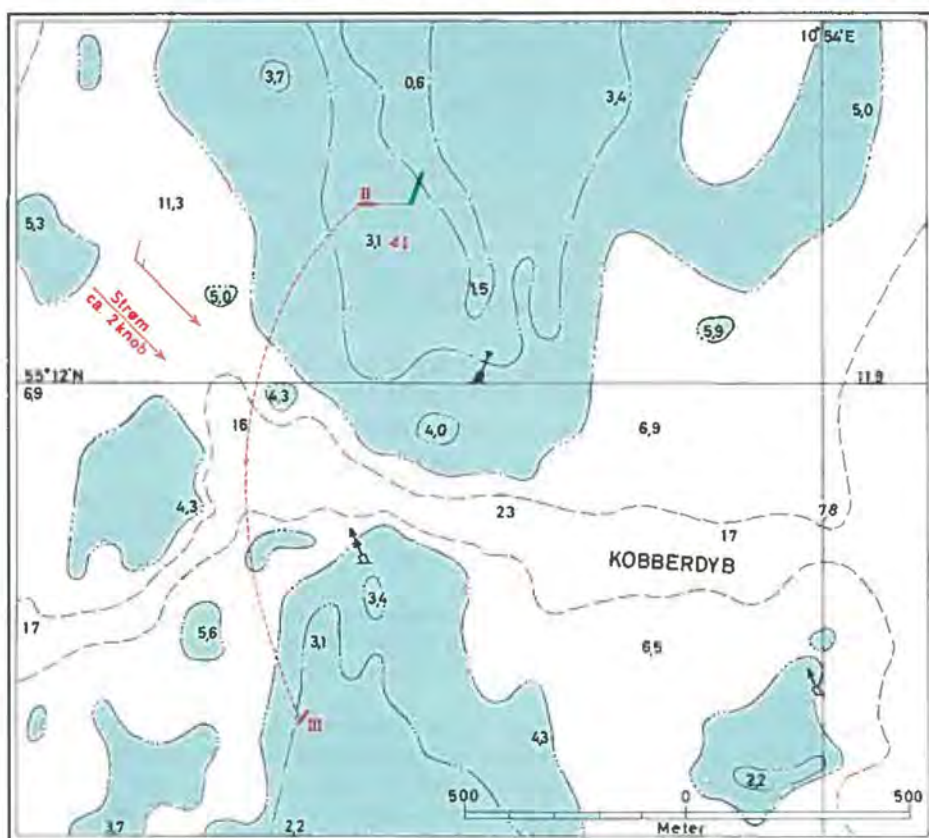


Fig. 5.

Kl. 0200 opgav minestrygeren A sin position (S for den hvide to-kost på Ager-sø Flak) og forventet ankomst ud for patruljebåden (kl. 0250) til øvelseslederen (chefen for Torpedobådseskadren ombord i depotskibet D), som derefter beordrede minestrygerdivisionen til at assistere den grundstødte patruljebåd under ledelse af chefen for fregatten F (D og F identiske med de i grundstødnings-sag nr. 1 omhandlede).

Divisonen passerede Kobberdyb ca kl. 0255 og holdt derefter gående W for dybet.

Ved ankomsten beordrede chefen for fregatten minestrygerdivisionen til — efter direkte aftale mellem de respektive chefer — at søge at trække patruljebåden af grunden.

Det bestemtes herefter, at A skulle ankre umiddelbart SW for patruljebåden med henblik på overføring af slæbetrosse, hvorefter den skulle lette og forsøge at trække båden af grunden. B skulle samtidig ombordtage svært slæbegrej fra fregatten.

Kl. 0412 ankrede A for 30 m kæde (4,5 m vand) i en position ca 100 m SSW for patruljebåden (position I).

Da slæbetrossen (40 m svær manilatrosse) var overført fra bådens agterende til en af A's pullerter agter, blev ankret hevet hjem (kl. 0445), hvorefter A gik an for omdrejninger svarende til ca 9 knob.

Kl. 0451 brast slæbetrossen umiddelbart agten for patruljebåden (position II). Der blev straks beordret *alle maskiner stop*, og indbjærgning af trossen påbegyndtes. A svajede herunder SW-i og kom til at ligge ind over trossen, der viste lodret ned ved agterenden.

Chefen, der hidtil havde opholdt sig på broen, forlod nu denne (kl. 0451) og begav sig ned på agterdækket for personlig at få et indtryk af, hvornår skruerne tidligst kunne benyttes. Inden chefen forlod broen, varskoede han til vagtchefen, som var og forblev i O-rummet, at han gik ned på agterdækket.

Umiddelbart efter, at trossen var bjærget ind (kl. 0503), gik chefen tilbage til broen og nåede netop at spørge vagtchefen, hvor skibet befandt sig, da dette tog grunden (position III).

Maskinerne gik et kort øjeblik *mindste frem*, men blev straks stoppet. Grundstødningskursen var 215, farten — hidrørende fra vind og strøm — skønnedes til 1—2 knob. A's position efter grundstødningen bestemtes til (55° 11' 58 N) (10° 52' 90 E) (ca 350 m SSW af den hvide to-kost i Kobberdyb).

Der blev straks efter grundstødningen beordret *lukke vandtætte døre*. Ved pejling af de vandtætte rum konstateredes ingen vandindtrængen. Oplodning omkring skibet gav til resultat, at det stod med bagbords side på grunden (ca 1,9 m vand midtskibs).

Da det var konstateret, at der var tilstrækkelig vanddybde agter, forsøgtes det forgæves at vride minestrygeren af grunden med maskinmanøvrer.

Kl. 0510 afsendtes signal til chefen for Torpedobådseskadren med anmodning om assistance.

Minestrygeren B, der blev beordret til at assistere, ankrede kl. 0641 umiddelbart W for A og overførte ved hjælp af patruljebådens motorbåd to strygewirer til A. Efter fastgørelsen af disse, gik B an på W-lig kurs efter at være lettet. Udover at A's agterende, hvortil wirerne var fastgjort, blev tvunget en ubetydelig W-over, bevægedes skibet ikke.

Under forsøget på at trække A af grunden, drev B for vind og strøm NE-over,

hvor den ca kl. 0800 berørte grunden N for Kobberdyb med sonardome'n. Om bord i A kappedes wirerne, og stævnen faldt derefter tilbage til kurs 215.

Kl. 0805 anmodedes fregatten om at beordre et kraftigere skib til at assistere.

Det depotskib, der kort tid før havde trukket patruljebåden af grunden, blev nu beordret til at assistere A.

Depotskibet ankrede W for minestrygeren. Efter at have overført og fastgjort en 20 mm slæbewire gik man an, og kort efter — ca kl. 1045 — var minestrygeren let.

Der foretoges påny pejling af samtlige rum, men der konstateredes stadig ingen vandindtrængen.

Efter afprøvning af ror og skruer ved trinvis forøgelse af farten, hvorunder der ikke konstateredes rystelser eller andet unormalt, beordredes minestrygeren til Korsør under eskorte af depotskibet. Ved en her foranstaltet dykkerundersøgelse konstateredes ingen undervandsskader.

Skadeopgørelse:

Ingen skader.

Kommissionens vurdering:

1. Pladsbestemmelsen af A under indbjærgning af slæbetrossen.

Det fremgår af det oplyste, at skibschefen under passagen af Kobberdyb ledede skibets navigering og manøvrering fra broen assisteret af vagtchefen.

Pladsbestemmelsen var baseret på visuel jagttagelse af afmærkningen, DECCA, radar samt ekkolod.

Under passagen af dybet konstateredes en ret kraftig S-SE-gående strøm, hvis fart skønnedes til ca 2 knob.

Ankerpladsen ud for patruljebåden bestemtes dels ved DECCA, dels ved radarafstande med tilhørende radarpejlinger til Frankeklint og land ved Kobberdyb Båke. Der konstateredes en mindre uoverensstemmelse mellem DECCA- og radarpladsen af størrelsesorden 100—150 m.

Medens A hev hjem og gjorde klar til at gå an i den etablerede trosseforbindelse til patruljebåden, var chefen på broen, medens vagtchefen opholdt sig i O-rummet, hvor han skulle holde fornøden kontrol med skibets plads.

Da slæbetrossen kort efter brast, besluttede chefen at gå på agterdækket for personlig at overvære indbjærgningen af trossen.

Inden chefen forlod broen, varskoede han vagtchefen om sit opholdssted. Meddelelsen blev ikke ledsaget af oplysning om den forventede varighed af chefens fraværelse fra broen, ej heller af særligt direktiv for vagtchefens opgave.

Vagtchefen var opmærksom på, at A var let, at skruerne var stoppet, og at der var ret kraftig SE-gående strøm og NW-lig vind. Vel vidende, at han i chefens fraværelse skulle varetage skibets sikkerhed, forblev han i O-rummet, idet han her skønnede at have det bedste overblik over skibets bevægelse for strøm og vind.

I de følgende 10 minutter kontrollerede han jævnlgt DECCA'en og radaren. Han konstaterede herunder ingen ændring i deccometrenes visning, ej heller i afstande og pejlinger på radarskærmen. Ekkoloddet, hvis vis-

ning var behæftet med en fast fejl (ca 4,0 m), aflæste han enkelte gange, men konstaterede på intet tidspunkt dybder, der var større end 10 m.

Da skibschefen kom tilbage til broen efter at have opholdt sig på agterdækket i ca 12 minutter, bad han straks vagtchefen angive A's plads. Vagtchefen pegede med en finger i kortet på en position, der ikke senere har kunnet præciseres, idet A næsten samtidig tog grunden.

Henset til, at der hverken umiddelbart før eller siden er konstateret fejl ved DECCA'en eller radaren, der kan forklare en fejl i pladsbestemmelsen af størrelsesorden $\frac{1}{2}$ sømil, må kommissionen alene af de foreliggende kendsgerninger slutte, at der kun kan have været tale om et »indtryk« af det pågældende apparaturs visning, og ikke om egentlig pladsbestemmelse (afsætning i søkort af aflæste data).

Det skal hertil føjes, at kursbogen ikke indeholder oplysninger om pladsbestemmelse inden for den nævnte 12 minutters periode.

Uanset at skibschefen efter sagens natur måtte være interesseret i så tidligt som muligt at sikre sig manøvrefrihed, finder kommissionen, at det er uheldigt, at han i den anledning har opholdt sig uafbrudt i ca 12 minutter på agterdækket, mens skibet drev relativt hurtigt for vind og strøm.

2. De efter grundstødningen truffne foranstaltninger.

De med henblik på flotbringning af A truffne foranstaltninger giver ikke anledning til særlige bemærkninger.

Det skal dog anføres, at minestrygeren B — under forgæves forsøg på at trække A af grunden — af strøm og vind blev forsat E-over, hvorved den beskadigede sonardome'n ved grundberøring.

Flotbringningen af A udførtes af depotskibet ved træk i en fra depotskibet afgiven slæbewire.

3. Vedrørende ansvarets placering skal kommissionen udtale følgende:

- a. Uanset at det må erkendes, at den af vagtchefen med henyn til varetagelse af skibets sikkerhed ydede assistance har ladet en del tilbage at ønske, kan det efter kommissionens opfattelse bebrejdes skibschefen, at han uden bydende nødvendighed og uden at henlede vagtchefens opmærksomhed på de foreliggende risici har forladt kommandobroen og opholdt sig på agterdækket uafbrudt i ca 12 minutter, medens skibet drev for vind og strøm i vanskeligt navigabelt farvand, jvf. Midlertidig instruks for skibschefen, §§ 30 og 32.
- b. Det må efter kommissionens opfattelse bebrejdes vagtchefen (søløjtnant af reserven), at han ikke har ført fornøden kontrol med skibets plads og truffet de fornødne forholdsregler til varetagelse af skibets sikkerhed under skibschefens fraværelse fra kommandobroen, jvf. Instruks for vagtchefen, §§ 4 og 5.

Sagens afgørelse:

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

3. Orlogskutters grundstødning i Julianehåb havn, Grønland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: WiS—8-10; strøm: svagt S-gående; sø: WiS—1 med moderat dønning fra S; sigtbarhed: god; tidevand: lavvande kl. 1254, højvande kl. 1847 (lokal tid).

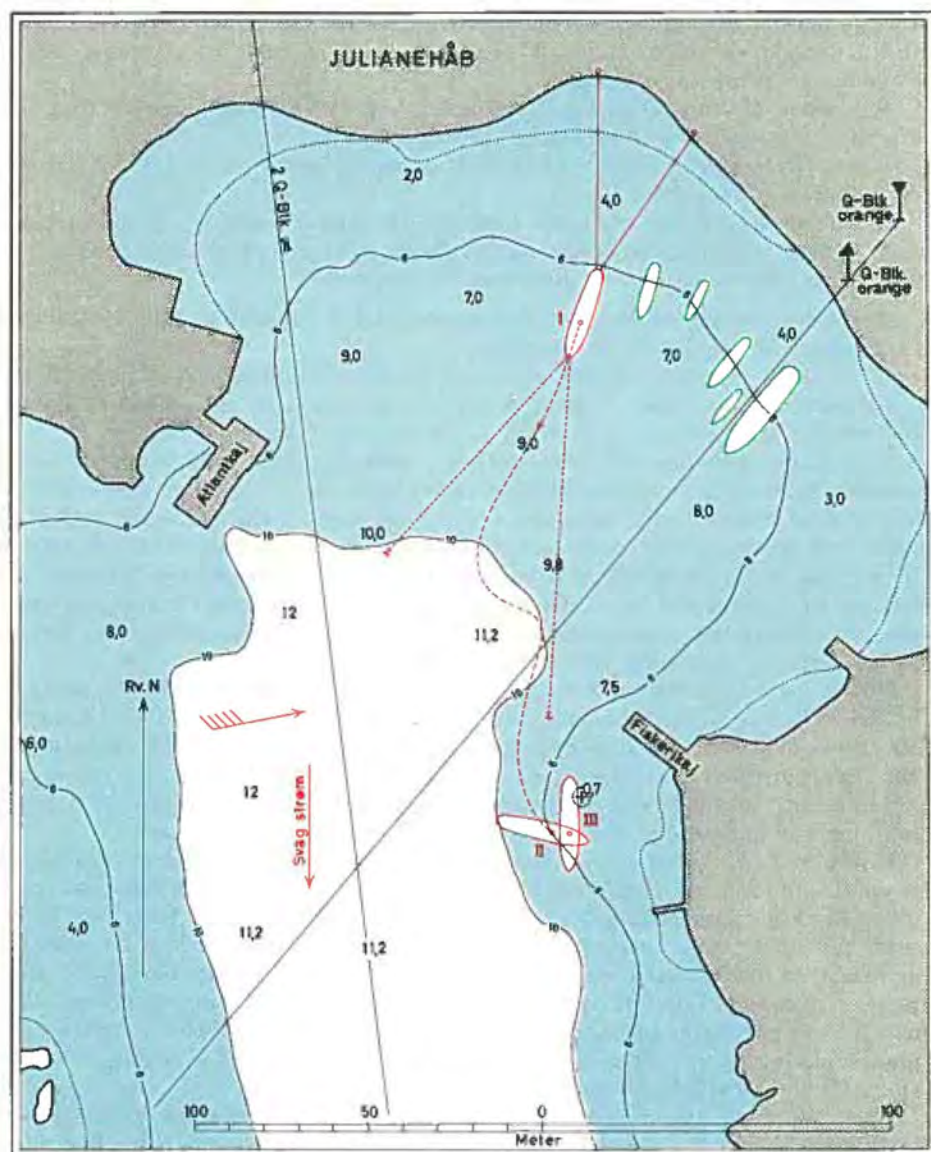


Fig. 6.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 6).

Ved orlogskutterens anløb af Julianehåb havn den foregående aften (vind: SW—5-6) var det hensigten at sætte bagbords anker i orange fyrlinie udfor Fiskerikajen. Dette er tilsyneladende ikke lykkedes, idet ankret i henhold til rapportskitsen stod ca 15 m SE for fyrlinien.

Under bagbords drej fortsattes mod Atlantikajen, hvor styrbords anker blev sat i passende afstand fra kajen (ca 70 m's »spred« på ankrene). Efter at agterfortøjningerne var ført ind i ringbolte i land, blev der hevet ind på kæderne, indtil der var ca 100 m kæde på bagbords og 70 m kæde på styrbords anker (dybde ca 7,0 m) (position I).

Ved anløb af Julianehåb var skibschefen bekendt med den vejrmelding, der var udsendt dagen før (GMT 1800), og som varslede:

»Vind: Mellem SE og SW—3-5, i løbet af natten overvejende SW—2-4, lokalt til i morgen middag 3-5.«

Det bemærkes, at der efter det foreliggende ikke udsendtes vejrmelding den dag, hvor orlogskutteren anløb Julianehåb havn på grund af atmosfæriske forstyrrelser (»Black out«) i forbindelsen til Danmark.

Den følgende dag skulle orlogskutteren afgå fra Julianehåb med henblik på indenskærs forlægning til Narssarssuaq.

Ca kl. 0840 påbegyndtes letningen ved samtidig indhivning på begge kæder.

Da kutteren på et givet tidspunkt var klar af de øvrige ankerligere, bjærgedes agterfortøjningerne; ca kl. 0854 var styrbords anker hjemme.

Med skruen tilkoblet for frem (mindste skruestigning) blev bagbords anker herefter hevet hjem, men umiddelbart inden kutteren var let, blev stævnen trukket kraftigt bagbord over på grund af kædens visning. En ordre om *fuld kraft frem* med roret *steyrbord helt over* blev annulleret inden udførelsen, da chefen blev opmærksom på, at orlogskutteren nu måtte befinde sig ud for det skær, der i kortet er angivet SW for Fiskerikajen. Under de herskende vindforhold (vinden ind nærlig tværs om steyrbord) måtte det befyrgtes, at agterenden ved en sådan manøvre ville blive ført ind over skæret.

Chefen beordrede nu *bagbord helt over* og *mindste stigning for frem* på skruen, hvorefter orlogskutteren stod ind umiddelbart S for skæret, (kursen nærlig E). Efter at have slået *stop* beordredes *fuld stigning for bak* på skruen med roret *steyrbord helt over*. Hensigten hermed var at bakke kutteren ud i fyrlinien (båkelinien), men selv ved fulde omdrejninger på maskinen opnåedes der ingen sakning, idet agterenden dog stadig viste op i vindøjet (position II).

Kutteren GLK 2, der lå i havnen, blev nu anmodet om assistance. Efter at trosseforbindelse var etableret, forsøgte det ved en *fuld kraft bak*-manøvre i orlogskutteren og samtidig træk i trossen at hale sidstnævnte kutter op i vinden. Ved første træk brast trossen; under forsøg på i den ret kraftige dønning at retablere forbindelsen kom trossen i orlogskutterens skrue, der straks stoppede. Agterenden faldt nu af for vinden, og kutteren drev derefter med stævnen S-i ind på skæret ca kl. 0910 (position III). Den umiddelbart derefter foretagne oplodning gav følgende resultat: For: 4.6 m, agter: 3.4 m, agten for midtskibs (bagbords side): 2.7 m.

GLK 2 forsøgte straks at trække orlogskutteren fri af grunden, men forsøget mislykkedes. Et i havnen beliggende norsk sælfangerfartøj, der var chartret af Den Kongelige Grønlandske Handel, blev derefter anmodet om at yde assistance; samtidig påbegyndtes fyldning af forreste ballasttank for om muligt at lette agterskibet.

Ca kl. 0945 forsøgte sælfangerfartøjet og GLK 2 ved samtidigt sideværts træk W-over i en trosseforbindelse til kutterens for- henholdsvis agterende forgæves at trække denne fri af grunden. Et forsøg på langskibs træk mislykkedes ligeledes.

Da sælfangerfartøjet imidlertid var kommet for tæt til skærene i havnens W-side, drejede den uventet styrbord over, hvilket bevirkede, at orlogskutteren svajede rundt på stedet indtil N-lig kurs.

Ved hjælp af havnens motorbåd blev orlogskutterens bagbords anker udlagt med 60 m kæde i W-lig retning.

Herefter forsøgte atter ved indhivning på kæden og samtidigt træk af sælfangerfartøjet og GLK 2 at trække orlogskutteren fri; chefen skønnede imidlertid, at påvirkningen, på grund af det stærkt faldende vande, ville blive for stor, hvorfor forsøget blev indstillet ca kl. 1010.

Kl. 1035 forsøgte ved træk i en til Atlantkajen etableret trosseforbindelse og samtidig indhivning på ankerkæden at dreje orlogskutteren op i vinden; også dette forsøg blev opgivet på grund af risikoen for beskadigelse af skibsbunden. Chefen måtte herefter acceptere at afvente stigende vande.

Ved lavvande kl. 1254 var kutterens slagside ca 27° til styrbord. Mindste dybde (ca 1,4 m) pejledes udfor maskinrummet om styrbord. Skruen ragede op over vandoverfladen, således at det var muligt at frigøre den for trossen. Søens og vindens påvirkninger på kutteren var meget moderate. Der konstateredes ikke lækage ved den hyppigt foretagne pejling af samtlige rum.

Kl. 1300 forsøgte udlagt varpetrosse fra kutterens agterende til en ringbolt på et skær i havnens W-lige side. GLK 2, der skulle udlægge varpet, fik imidlertid dette i skruen og måtte hales til kaj.

Med det stigende vande begyndte orlogskutteren at rejse sig, og tømning af forreste ballasttank og ferskvandstanke kunne iværksættes.

Kl. 1530 startedes hovedmotoren, og — ca 10 minutter senere — da kutteren begyndte at hugge let på stedet, begyndte man at hale i trossen og at hive hjem.

Kl. 1555 var kutteren let og forhalede til Atlantkajen. Der konstateredes herunder ingen lækage eller mærkbare skader på ror eller skrue.

Ved en i Flådestation GRØNNEDAL senere foretagen undersøgelse konstateredes mindre vridninger af skinnekølen, der dog ikke var frarevet noget sted. Der konstateredes iøvrigt ingen skader på skrog, ror eller skrue.

Supplerende oplysninger:

Det er af Grønlands Kommando oplyst, at det vel er muligt at hive på en kæde samtidig med, at der stikkes på den anden; henset til spillets konstruktion kan udstikningen imidlertid ikke afbremses, når der samtidig foretages indhivning, idet koblingen tillige virker som (eneste) friktionsbremse.

Skadeopgørelse:

Vridning af skinnekøl mellem spanterne 34 og 35, 28 og 29 samt 5 og 6.

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

Kommissionens vurdering:**1. Placeringen af bagbords anker ved ankomst til Julianehåb havn.**

Det fremgår af det oplyste, at orlogskutteren ved ankomst til Julianehåb havn den foregående dag (vind: SW—5-6) placerede sit bagbords anker meget nær ved Fiskerikajen (og dermed ved det omhandlede skær), hvilket viste sig at have en uheldig indvirkning på letningen den følgende morgen.

Henset til de foreliggende omstændigheder, herunder den chefen bekendte vejrudsigt, finder kommissionen ikke tilstrækkeligt grundlag for at rejse kritik mod orlogskutterens ankring ved ankomst til Julianehåb havn.

2. Orlogskutterens grundstødning.**a. Letningen.**

Letningen den følgende morgen (vind: WtS—8-10) udførtes ved samtidig indhivning på begge kæder, medens agterfortøjningerne slækkedes. Da styrbords anker var hjemme, kobledes maskinen ind for mindste omdrejninger og mindste stigning for frem i den hensigt at lette trækket under indhivning af den resterende kædelængde på bagbords anker (ca 30 m).

Den omstændighed, at ankerets placering viste sig at være ca 15 m SE for fyrlinien, samt at træk i kæden umiddelbart inden letningen tvang orlogskutteren stærkt bagbord over, har medvirket til, at kutteren kom meget nær det omhandlede skær.

Kommissionen står uforstående overfor, at kutteren — i erkendelse af vindens styrke og retning samt skærets tilstedeværelse ca 25 m SE for bagbords ankers position — ikke straks har forsøgt en kraftig bakmanøvre for hurtigst muligt at komme bort fra skæret og ud i frit farvand. På kommissionens spørgsmål om årsagen hertil, har skibschefen oplyst, at han ikke skønnede, at en bakmanøvre kunne få virkning, inden skibet ville være for tæt ved Fiskerikajen og skæret.

Det er kommissionens opfattelse, at det måtte have været muligt at sikre sig mod at drive mod skæret, eksempelvis ved en i forvejen etableret trosseforbindelse til Atlantkajen.

b. Grundstødningen.

Grønlands Kommando har i sin fremsendelsesskrivelse udtalt, at det må anses for sandsynligt, at orlogskutteren straks efter letningen har stået på skærets fod, der formodes at være dækket af et dybt lag fiskeaffald. Kommandoen tør dog ikke afvise den mulighed, at det ændrede trin (dybgang agter mindre end normalt) kan have formindsket fartøjets evne til at bakke op i vinden.

Ihvorvel det fra orlogskutterens side fastholdes, at der ikke mærkedes stød i skibet, må kommissionen give Grønlands Kommando medhold i den betragtning, at sandsynligheden taler for, at kutteren allerede har stået på skæret, da det mislykkede forsøg på at bakke op i vinden iværksattes.

Selve grundstødningen på skæret må under de herskende forhold anses som en følge af dispositionen for letningen samt det indtrufne uheld med en trosse i skruen.

c. De efter grundstødningen truffede foranstaltninger.

De foretagne forsøg på flotbringning i den indledende fase af grundstødningen, d. v. s. indtil chefen på grund af det faldende vande besluttede sig til at indstille forsøgene, giver ikke kommissionen anledning til bemærkninger udover, at det findes principielt uheldigt i det tredje forsøg at trække kutteren af grunden langskibs, hvorved rør og skruer kunne være blevet alvorligt beskadiget.

Det er kommissionens almindelige indtryk, at forsøgene på flotbringning er udført med energi og udholdenhed under de herskende ugunstige vejrforhold.

3. Vedrørende ansvarets placering skal udtales følgende:

Det er kommissionens opfattelse, at skibschefen i sine dispositioner for og udførelse af letningen i Julianehåb havn har anlagt et beklageligt fejlskøn med hensyn til muligheden for under de herskende vejrforhold at bringe orlogskutteren klar af det SW for Fiskerikajen beliggende skær.

Under hensyn til skibschefens ringe erfaring i sejlads i grønlandske farvande og de øvrige foreliggende omstændigheder, må kommissionen imidlertid anse uheldet for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan i det store og hele slutte mig til havarikommissionens udtalelser, men kan dog ikke tiltræde kommissionens konklusion 2. stk., i hvilket det udtales, at kommissionen under hensyn til skibschefens ringe erfaring i sejlads i grønlandske farvande og de øvrige foreliggende omstændigheder må anse uheldet for hændeligt.

Jeg finder, at chefens erfaring som sømand og skibschef er tilstrækkelig til, at man med rette kan kritisere,

- 1) at orlogskutterens bagbords anker ved ankomsten til Julianehåb blev sat så nær ved det omhandlede skær, som tilfældet var, og*
- 2) at der ikke ved letningen bløt truffet foranstaltninger — f. eks. enten ved at lade styrbords anker slå indtil bagbords anker var hevet hjem eller ved etablering af en trosseforbindelse til Atlantkajen — til at holde kutteren fra med den meget stærke vind at drive ned på det skær, der klart måtte frembyde en fare. (Jvf. havarikommissionens rapport side 6, 2. stk.).*

Udover, som herved sket er, at udtale kritik af den udførelse af ankringen og letningen i Julianehåb havn, der førte til grundstødning på det SW for Fiskerikajen liggende skær, agter jeg ikke som rellergangschef at foretage yderligere i sagen.»

4. Motortorpedobåds grundberøring ved Horten, Norge.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SE—2; strøm: 0; sø: SE—1; sigtbarhed: moderat (synsvidde ca 2 sømil); vandstand: formentlig normal.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 7).

Kl. 2200 (norsk sommertid) afgik Torpedobådsdivision X bestående af motortorpedobådene A, B og C fra Horten for at deltage i en øvelse i Oslofjorden.

Under øvelsen fik A maskinhavari og måtte midlertidigt udgå af formationen. B, hvis chef var ældst i anciennitet, overtog derefter kommandoen over

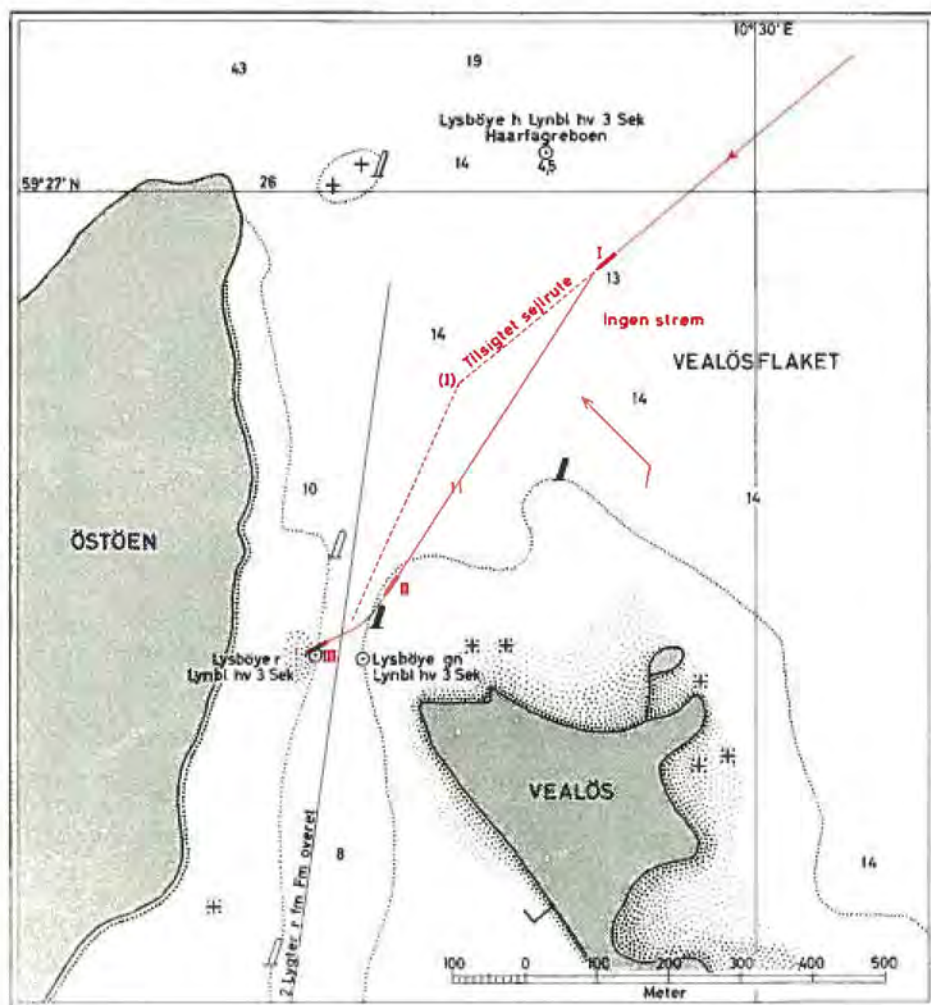


Fig. 7.

divisionen, der efter øvelsens afslutning ca kl. 0330 sejlede tilbage til Horten i kølvandsorden (FORM 1) i rækkefølge: B - C. Afstanden mellem bådene beordredes til 150 yards.

Der var normal lukningstilstand i divisionens enheder.

Under anduvningen af Horten opholdt chefen for B sig i O-rummet, hvorfra divisionens navigering blev ledet. Vagtchefen var på broen med bl. a. den opgave at transmittere chefens ordrer til ror, maskine og signalgast samt give melding til O-rummet om observation af alle objekter af interesse for navigeringen. Den på broen værende radar-PPI blev ikke benyttet, da den ikke var pålidelig.

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

Vagtchefen var bemyndiget til at handle selvstændigt, såfremt en pludselig opstået situation nødvendiggjorde øjeblikkelige forholdsregler. I sådanne tilfælde skulle chefen omgående underrettes — såvidt muligt inden iværksættelse af eventuelle manøvrer etc.

Foruden udkiggen, der tillige var signalgast, opholdt en søløjtnant af linien sig på broen som passager.

Løbet N for indsejlingen til Flådestation KARLJOHANSVERN, Horten, anduvedes på kurs 230, fart 10 knob.

Da B var i en position omtrent midt mellem lysbøjen Haarfagreboen (anduvningsbøje) og bøjen (grønt lys) NW for øen Vealøs (svarende til position I), drejedes bagbord over, og der blev støttet på *midt mellem lysbøjerne* (ud for Østøen og Vealøs), hvilket jævnlige kontrolleredes af vagtchefen.

På radaren kunne chefen se, at kursindikatoren viste klart midt mellem de nævnte lysbøjer. På broen kontrolleredes kursen (retningen) jævnlige.

Vagtchefen var ikke orienteret om, at der umiddelbart N for hver af lysbøjerne var en ikke-lysgivende bøje, idet chefen skønnede, at disse ikke kunne ses fra broen.

Udkiggen og passageren, der havde blikket rettet forefter, opdagede pludselig en sort bøje (viste sig senere at være ovennævnte ikke-lysgivende bøje umiddelbart N for lysbøjen NW for Vealøs) tæt forude lidt om bagbord (position II).

For ikke at sejle bøjen ned beordrede vagtchefen omgående *styrbord 10* (10 refererer til antal omdrejninger på rattet — ca 22 omdrejninger svarer til roret i borde).

Chefen, der kort forinden havde været optaget af at se i kortet, varskoede næsten i samme øjeblik til vagtchefen: *»Når vi er tværs af den grønne bøje, skal vi dreje bagbord til 186.«* Som svar på chefens ordre sagde vagtchefen et eller andet uforståeligt, der ikke senere erindres og ikke blev hørt af chefen i O-rummet.

Da den sorte bøje var passeret og klarer, beordrede vagtchefen *bagbord 5*. Det igangværende styrbords drej ophørte, men båden drejede tiisyneladende ikke til bagbord. Vagtchefen beordrede derfor *bagbord 10*, hvorefter båden gik ind i et svagt drej bagbord over.

Den røde lysbøje i løbets W-lige side var nu ganske nær forude om bagbord. For at undgå at påsejle den beordrede vagtchefen *stolte*.

I O-rummet var chefen på dette tidspunkt optaget af at udtage kursen videre frem mod Horten; han kastede et blik på radaren og opdagede, at båden havde retning mod styrbords side af løbet og nu var i ganske kort afstand fra den røde lysbøje.

Han råbte straks til broen *bagbord helt over — fire gange SIERRA agter over*

(signal for stop til båden agter) — *alle maskiner stop*, samtidig med at han sprang op på broen.

Da chefen kom op, befandt den røde lysbøje sig i 2—5 m's afstand om bagbord omtrent ud for torpedorørene. Umiddelbart efter (kl. 0358) mærkedes 2 stød i båden (position III). Om motoren allerede forinden var stoppet, eller om dette først skete, efter at båden havde taget grunden, erindres ikke.

En undersøgelse viste, at båden ikke var læk, og sejladsen fortsattes til Horten, hvortil ankomst fandt sted kl. 0415.

Skadeopgørelse:

Styrbords skrue- og mellemaksel vredet; styrbords og midterste skrue beskadiget.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt kr. 3.000.

Kommissionens vurdering:

1. Organisationen af bro og O-rum under besejlingen af løbet N for Horten.

Under den umiddelbar forudgående øvelse i Oslofjorden ud for Färder, hvor B var 2. båd i divisionen, var chefen på broen og vagtchefen i O-rummet. Da motortorpedobåden A på grund af maskinhavari måtte udgå af formationen, blev B førerbåd, og i overensstemmelse med almindelig praksis gik chefen herefter i O-rummet for derfra at lede divisionens navigering, øvelser m. v., medens vagtchefen afløste på broen.

Denne tjenestefordeling bevarede under anduvningen og besejlingen af løbet ind til Horten, idet det dog var chefens hensigt, umiddelbart inden eller samtidig med passagen af lysbøjerne i den snævre del af løbet, at gå på broen for selv at føre båden i havn.

Skibschefen har oplyst, at han opholdt sig i O-rummet under anduvningen og den første fase af løbets besejling, fordi han anså denne del af sejladsen for den vanskeligste og mente at have det bedste overblik over situationen i O-rummet.

I sin fremsendelsespåtegning på motortorpedobådens indberetning udtaler Søværnets operative Kommando, at den kan tiltræde det af chefen for Torpedobådsdivision X fremførte vedrørende muligheden af at besejle det omhandlede løb med udførelse af navigering fra O-rummet, men at kendsgerningerne viser, at det dertil nødvendige samarbejde mellem O-rum og bro ikke har været tilfredsstillende.

Ud fra den betragtning, at chefen alene i kraft af sin større erfaring principielt repræsenterer den højeste sagkundskab ombord med hensyn til navigering og manøvrering, finder kommissionen imidlertid, at denne sagkundskab under en besejling som den foreliggende, d. v. s. en besejling af snævert farvand, der involverer en kombination af navigering og manøvrering, mest hensigtsmæssigt kan udnyttes på broen, hvor chefen har det bedste visuelle overblik, og hvorfra skibets sejlads samtidig kan ledes — alt forudsat, at der ikke foreligger andre med hensyn til skibets sikkerhed eller taktiske optræden vigtigere opgaver, der kræver chefens tilstedeværelse andetsteds, jvf. iøvrigt *Midlertidig instruks for skibschefen*, § 32,

hvoraf det fremgår, at skibschefen under forhold som de foreliggende ikke uden nødvendighed må forlade kommandobroen.

Kommissionen kan iøvrigt tilslutte sig kommandoens udtalelse om, at samarbejdet mellem bro og O-rum ikke har været tilfredsstillende, idet vagtchefen ikke på forhånd var orienteret om chefens plan for anduvning og besejling af Horten havn og ikke havde fornødent kendskab til farvandet karakter (intet søkort på broen).

2. Anduvningen af løbet.

Divisionen anduede løbet på kurs 230, fart 10 knob (afstand 150 yards mellem bådene), hvilket bragte bådene frem til en position omtrent midt mellem Haarfagreboen lysbøje og den grønne lysbøje NW for Vealøs. Herfra støttedes på *midt mellem lysbøjerne* i løbet mellem Østøen og Vealøs.

Henset til

- at radarens kursindikator efter det af chefen oplyste tilsyneladende viste korrekt ned mellem ekkoerne af de pågældende bøje,
- at kursen ifølge vagtchefens udtalelse har været behørigt holdt og kontrolleret, samt til
- at strømmen antages at have været betydningsløs,

må løbets snævre del efter al sandsynlighed have været anduet på en kurs, der er mere skøn på forbindelseslinien mellem lysbøjerne, end chefens rapportskitse lader formode.

Det er kommissionens opfattelse, at den anvendte anduvningsform under de givne omstændigheder ikke har været den mest hensigtsmæssige, specielt når det tages i betragtning, at chefen var bekendt med, at det ene fyr i den ledelyrlinie, der fører gennem løbet, ikke var tændt.

Divisionen burde i det foreliggende tilfælde have anduet Haarfagreboen lysbøje og med denne som udgangspunkt indledningsvis have sat kursen mod et punkt *midt mellem lysbøjerne*, eventuelt mod den røde lysbøje. Udover den herved opnåede betydeligt større nøjagtighed og sikkerhed i navigeringen, havde der været mulighed for i god tid inden passage af løbet at udtage kursen fra anduvningsbøjen til løbets snævre del.

Det er i denne forbindelse uheldigt, at chefen ikke har orienteret vagtchefen om tilstedeværelsen af den N for lysbøjerne beliggende, ikke-lysgivende kantafmærkning. Det må således anses for en tilfældighed, at vagtchefen ved iagttagelsen af den sorte bøje vælger at dreje til styrbord og derved bringer båden bort fra landgrunden ud for Vealøs.

3. Besejlingen af løbet.

a. Grundberøringen.

Den umiddelbart efter iagttagelsen af den sorte bøje lidt om bagbord af vagtchefen givne rorkommando *styrbord 10 (omdrejninger)* blev efter det foreliggende udført korrekt, og bøjen passeredes om bagbord i en afstand af ca 5 m.

Da bøjen omtrent var midtskibs, beordrede vagtchefen *bagbord 5 (omdrejninger)*. Rorgængereren erindrer at have fået en ordre om bag-

bords ror, men ordrens detaljer huskes ikke. På broen konstateredes det, at det igangværende styrbords drej standsede, men at båden ikke drejede til bagbord. Da den røde lysbøje i den modsatte side af løbet nu var om bagbord, beordrede vagtchefen *bagbord 10 (omdrejninger)*, og et svagt bagbords drej registreredes kort efter.

For at undgå at påsejle den røde bøje, der omsider var ganske nær, beordrede vagtchefen *støtte*. Han nåede ikke at orientere chefen om situationen på broen og tænkte ikke på at stoppe, bakke eller anvende skruerne til at fremskynde drejet.

Efter at have givet vagtchefen ordre til at støtte på 180, når den grønne bøje var tværs, udtog chefen af kortet de resterende kurser til Horten havn.

Umiddelbart inden chefen ville forlade O-rummet for at gå på broen, kastede han et blik på radaren og konstaterede derved, at båden havde kurs mod den styrbords side af løbet og var ganske tæt ved den røde lysbøje. Idet han sprang på broen, råbte han ordren *bagbord hell over — fire gange SIERRA agter over — alle maskiner stop*. Om disse ordrer blev bragt til udførelse umiddelbart før eller efter grundberøringen har ikke kunnet opklares.

Den agten for liggende båd, C, der var opmærksom på, at der styredes en forkert kurs i B, nåede at stoppe i tide.

Ved de efter grundberøringen foretagne pejlinger af samtlige rum konstateredes ingen lækage. Sejladsen fortsattes kort efter mod Horten, hvor der anstilledes svømmedykkerundersøgelse m. v.

b. De anvendte rorkommandoer.

Det er almindelig praksis i motortorpedobåde, at visse kommandoer om ændring af rorets stilling gives ved antal omdrejninger på rattet og ikke — som i Søværnets øvrige enheder — ved rorvinkel og/eller en dertil svarende betegnelse — jvf. *Reglement for rorkommandoer m. v. — Kundgørelse for Søværnet B.24—1948, pkt. 1.*

Ordrene *steyrbord (bagbord) 5 (10)* betyder således, at rattet skal ende i en stilling, der er 5 henholdsvis 10 omdrejninger til den pågældende side at regne fra *midtskibs*.

Der er grund til at formode, at rorgængerens i det foreliggende tilfælde har misforstået ordren *bagbord 5* (et enkelt vidne mener, at der blev beordret *bagbord 8*) derhen, at roret blot er drejet 5 (8) omdrejninger til bagbord ud fra udgangsstillingen *steyrbord 10*, medens det var vagtchefens hensigt, at den ny rorstilling skulle være 5 (8) omdrejninger til bagbord at regne fra *midtskibs*. Denne antagelse støtter kommissionen bl. a. på de foreliggende vidneudsagn om, at båden ved den nævnte rorkommando *ikke* drejede bagbord over, og efter den påfølgende kommando *bagbord 10* kun langsomt drejede bagbord over.

Det forhold, at rorgængerens havde hørt chefen give vagtchefen ordre til, at der skulle drejes til en eller anden kurs, når den røde (misforstået af rorgængerens — der var tale om den grønne) lysbøje var tværs om bagbord og muligvis derfor — ifølge vagtchefens formodning — skulle have været temmelig »træg« i sin udførelse af rorkommandoen *bagbord 5*, har ikke kunnet bekræftes.

Ihvorvel vagtchefens hensigt med rorkommandoen således er overensstemmende med anvendt praksis, finder kommissionen, at det er uheldigt, at der ikke mellem rorkommandoerne *styrbord 10* og *bagbord 5* har været beordret *midtskibs, ret så e. l.*

Det er af chefen for Torpedobådsdivision X oplyst, at indskydelse af rorkommandoen *midtskibs, ret så e. l.* i tilfælde, hvor roret ønskes skiftet, vel ikke kan siges at være fast praksis i motortorpedobådene, men at en sådan kommando er almindelig anvendt, hvis rorgængerer er urutineret eller i tilfælde, hvor kommandoens sikre og korrekte udførelse er afgørende for skibets sikkerhed m. v.

Det er i denne forbindelse uheldigt, at den i chefens rapport (sidste afsnit) angivne nærmere oplysning om udførelsen af rorkommandoer i motortorpedobådene ikke udelukker fortolkning og ej heller er i fuld overensstemmelse med divisionschefens opfattelse.

4. Vedrørende ansvarets placering skal udtales følgende:

- a. Del er kommissionens opfattelse, at skibschefen, ikke har planlagt og udført anduvningen af løbet ind til Horten med tilstrækkelig nøjagtighed og sikkerhed — jvf. Midlertidig instruks for skibschefen, § 29.

Del er ikke i overensstemmelse med nævnte instruks, § 32, at chefen har opholdt sig i O-rummet under besejlingen af det omhandlede snævre farvand ved Horten.

Kommissionen er af den opfattelse, at chefen ved at forblive i O-rummet i det foreliggende tilfælde har afskåret sig fra muligheden af i tide at gribe ind over for vagtchefens dispositioner og sikre bådens og divisionens forsvarlige sejlads gennem løbet, hvilket er så meget mere beklageligt, som vagtchefen var urutineret og ikke i forvejen bekendt med farvands særlige karakter. Del skal dog bemærkes, at chefens hurtige reaktion, da han blev klar over situationen, var hensigtsmæssig.

- b. Del er uheldigt, at de af vagtchefen (søløjtnant af reserven) givne rorkommandoer har kunnet misforstås af rorgængerer, og at vagtchefen, da han konstaterede, at hans ordrer ikke fik den tilsigtede virkning, ikke straks stoppede eller bakkede for at vinde tid til at overse situationen.

Henset til vagtchefens manglende detaljviden om farvandet, hans ringe rutine (ca 14 dages sejlads før uheldet) og hændelsesforløbets hastige udvikling, finder kommissionen imidlertid ikke grundlag for at rette bebrejdelser mod søløjtnanten.

- c. Kommissionen finder ikke grundlag for bebrejdelser mod korporalselev NN for udførelsen af tjenesten som rorgænger, henset til, at det ikke er muligt med sikkerhed at påvise eventuelle fejl i udførelsen af rorkommandoerne.

Det skal bemærkes, at korporalseleven havde god rutine (25 timer) i tjenesten som rorgænger.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

1. Kommissionen har i tilknytning til tidligere havarisager — senest sagen om en patruljebåds grundstødning N for Kobberdyb (jvf. grundstødnings-sag nr. 1) over for Søværnskommandoen påpeget nødvendigheden af en revision af bl. a. *Midlertidig instruks for skibschefen og Instruks for vagtchefen*.

Også i nærværende havarisag er spørgsmålet om chefens plads under taktiske øvelser, besejling af vanskeligt navigabelt farvand m. v. i søgelyset og understreger således yderligere behovet for en snarlig revision af de nævnte instrukser.

Kommissionen har i denne forbindelse tillige henledt Søværnskommandoen opmærksomhed på det uheldige i, at den ved Søværnets skoler stedfindende indoktrinering med hensyn til plads og opholdssted for chef, navigationsofficer og vagtchef under besejling af snævre farvande ikke er i fuld overensstemmelse med den ved Søværnets operative Kommando og Torpedobådseskadren herskende opfattelse.

2. Det fremgår af nærværende sag, at motortorpedobådene ikke i fuld udstrækning følger de i *Reglement for rorkommandoer m. v.* (jvf. *Kundgørelse for Søværnet B. 24—1948, pkt. 1*) fastsatte bestemmelser, der iøvrigt er i nøje overensstemmelse med de i Handelsflåden anvendte.

Til orientering skal det i denne forbindelse oplyses, at man i efterkrigstidens første motortorpedobåde overgik til at anvende antal omdrejninger i stedet for rorvinkel i grader, da de til styremaskinen direkte koblede rorindikatorers nøjagtighed var utilstrækkelig i relation til kravet om ensartet drejningsdiameter for bådene under evolering, taktiske manøvrer m. v.

Den derved etablerede hævde er videreført af personellet ved Torpedobådseskadren og finder stadig anvendelse i samtlige motortorpedobåde, således også i både af FALKEN-klassen, hvor rorindikatorerne er mere pålidelige og tilstrækkeligt nøjagtige til formålet.

Da det — allerede henset til de hyppige personelomsiftninger og Søværnets anvendelse af officerer og menige fra Handelsflåden — efter kommissionens opfattelse må tillægges afgørende betydning, at de reglementerede rorkommandoer benyttes overalt i Søværnet, har kommissionen henstillet til Søværnskommandoens overvejelse at foranledige, at den bestående særordning i motortorpedobådene snarest muligt bringes til ophør.

En forudsætning herfor vil imidlertid være, at rorindikatorerne i både af FLYVEFISKEN-klassen (6) udskiftes med indikatorer af samme eller tilsvarende konstruktion som de i FALKEN-klassen installerede. Ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion vil udgiften hertil andrage ca. kr. 5.000 pr. båd.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen og vagtchefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde Søværnets Havarikommissions (SHK) konklusion i princippet, men vil dog — efter at der ved et møde med formanden for Søværnets Havarikommission, chefen for Torpedobådseskadren og den søkyndige bisidder hos Auditøren ved Søværnet ved nærværende sags behandling er opnået et enigt syn på bedømmelsen af sagen — formulere sagens afgørelse som følger:

1. *Chefen har ansvaret for bådens navigering og dermed for dens grundberøring.*

Da der ville have været større chance for at bringe båden igennem den smalle indsejling uden at komme til at påsejle dennes afmærkning, såfremt chefen havde taget anduvningsbøjen (Haarfagreboen) på klos hold i stedet for som skel er at passere den i en afstand af ca 180 m, burde denne fremgangsmåde have været valgt.

Det findes ikke kritisabelt, at chefen under anduvningen ledede sejladsen fra O-rummet. Det er imidlertid under sagens behandling oplyst, at chefen, da vagtchefen begyndte at manøvrere ved mødet med den sorte bøje, var ved at lave et sidste check på en tidligere udlagen kurs for straks derefter at gå på broen for derfra at lede sejladsen gennem den smalle del af indsejlingen og videre til kaj.

Det er uheldigt, at chefen ikke tidligt nok bragte denne sin hensigt til udførelse.

2. *Det er efter det oplyste sandsynligt, at rorgængereren har udført de af vagtchefen givne rorkommandoer korrekt, men det må betragtes som givet, at 5 graders bagbords ror var alt for lidt til inden for den korte tid og den snævre plads, der var til rådighed, at dreje båden tilbage til den rette kurs.*

Det er uheldigt, at vagtchefen i den opståede situation ikke underrettede chefen om sin manøvre for den sorte bøje, og at vagtchefen ikke straks derefter stoppede og eventuelt bakkede.

3. *Der findes ikke grundlag for bebrejdelser mod rorgængereren.*
4. *Jeg påtaler herved den for chefens og vagtchefens vedkommende ovenfor kritiserede handle måde.*

Herudover agter jeg som rettergangschef ikke at foretage videre i sagen.

5. Motortorpedobåds grundberøring i Kobberdyb, Store-Bælt.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys (ca 10 min. før solnedgang). Vind: SSE—1-2; strøm: 0; sø: SSE—1-2; sigtbarhed: diset (synsvidde 0,5 sømil); vandstand: ca 0,4 m under daglig vande (Korsør). Solnedgang kl. 1946.

Hændelsesforløb: (jvf. flg. 8).

Som førerbåd for 2 vesttyske motortorpedobåde udførte A en besejlingsøvelse i farvandet S for Sjælland og Fyn.

På vej E-på fra Avernakø via Svendborg Sund til Store-Bælt fik A havari på den ene motor.

Under et kortvarigt ophold i Svendborg (fra ca kl. 1650 til kl. 1830) aftaltes det, at A med reduceret fart (18 knob) skulle ledsage de vesttyske både til sømærket SE for Thurø Rev; herfra skulle sidstnævnte både selv fortsætte via Kobberdyb til »rendez-vous«-positionen for aftenens taktiske øvelse (øvelsesfase af BOLD DAME - 1964), medens A skulle søge maskinhavariet udbedret og følge efter så hurtigt som muligt.

Der var normal lukningstilstand.

Chefen opholdt sig i O-rummet, hvorfra navigeringen blev ledet.

Vagtchefen var på broen med bl. a. den opgave at transmittere chefens ordrer til ror og maskine samt at melde til O-rummet om observation af alle objekter af interesse for navigeringen. Han var bemyndiget til at handle selvstændigt, såfremt en pludselig opstået situation nødvendiggjorde øjeblikkelige forholdsregler. Den på broen værende radar-PPI benyttedes ikke. Ekkoloddet var igang, men blev ikke anvendt i navigeringen.

Kl. 1901 passeredes sømærket Thurø Rev, hvorefter de vesttyske både fortsatte som aftalt.

Kl. 1915 var havariet i A udbedret, og farten øgedes til 24 knob.

Stokkebæk Flak røde to-kost passeredes ca 100 m om styrbord kl. 1932, på hvilket tidspunkt farten beordredes til 30 knob (position I).

Anduvningen af Kobberdyb foretoges på retvisende kurs 023 med radarafstand (5 sømil-området) til Stokkebæk Flak røde to-kost. Da chefen aflæste denne til 1,5 sømil (position II), beordredes *styrbord 4 (omdrejninger)*, og umiddelbart efter indstilledes radaren på 2,5 sømil-området for at søge at få ekko af afmærkningen i Kobberdyb (primært den hvide to-kost ved den W-lige indgang til løbet). Da ekkoet af to-kosten ikke straks viste sig på skærmen, beordredes roret *midt skibs*, og chefen bestemte sig til at slå ned i fart.

Næsten i samme øjeblik (kl. 1936) mærkedes et hårdt stød i båden, og såvel chefen som næstkommanderende beordrede omgående *alle maskiner stop* (position III).

Kursen i grundberøringsøjeblikket var ca 070, og farten antagelig ca 25 knob. Lodskud langs skibssiden gav mindstedybde 7,0 m for og 6,5 m agter; det må herved tages i betragtning, at båden fra positionen for grundberøringen havde bevæget sig ca 500 m ad kurs 070, inden den lå stille.

Med båden stilleliggende bestemtes positionen til 315 Lille Hov 2,5 sømil, d. v. s. ca 400 m SE for den hvide to-kost i Kobberdyb (position IV).

Ved en efterfølgende inspektion konstateredes nogen vandindtrængen i den agterste del af båden; roret havde kilet sig fast i midtstilling. Forsøg på an-

vendelse af skruerne måtte hurtigt opgives, hvorfor båden ankredes op (kl. 2019) for afventen af bugserassistance.

En anden motortorpedobåd, der blev beordret til assistance, slæbte A til Flådestation KORSØR, hvortil ankomst fandt sted kl. 0210 den følgende dag.

A blev senere bugseret til Flådestation KØBENHAVN, hvor den blev doksat for konstatering af skadernes omfang og foreløbig tætning.

Skadeopgørelse:

Konstaterede skader:

Skruer, skrueraksler og rør alvorligt beskadiget. Kølen sprængt.

Ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion andrager de samlede reparationsudgifter skønsmæssigt kr. 250.000.

Kommissionens vurdering:

1. Den anvendte fart.

Det fremgår af det oplyste, at det var chefens hensigt trods den relativt ringe sigtbarhed (synsvidde ca 0,5 sømil) at anduvede og besejle Kobberdyb med 30 knobs fart, hvorved bemærkes, at A samme formiddag med ubegrænset sigtbarhed havde besejlet dybet fra E mod W med 33 knobs fart.

Chefen har over for kommissionen oplyst, at det af hensyn til motortorpedobådernes operative (krigsmæssige) anvendelse efter hans skøn i almindelighed må tillægges stor betydning, at selv snævre farvande — eksempelvis Kobberdyb — besejles med normal marchfart 30—33 knob, en opfattelse, som — stadig ifølge chefens udtalelse — også deles af andre skibschefer ved Torpedobådseskadren.

Selvom det er en kendsgerning, at høj fart er af fundamental betydning for bådenes operative anvendelse, og at sejlads i fredstid derfor i størst mulig udstrækning bør tilrettelægges og gennemføres med dette for øje, og selv om en konstant marchfart på 30—33 knob er mest hensigtsmæssig af maskintekniske grunde, kan dette efter kommissionens opfattelse ikke ganske fritage chefen for ansvar for til enhver tid at fastsætte kurs og fart under tilbørlig hensyntagen til de foreliggende omstændigheder og risici (farvandets karakter, trafikens intensitet, sigtbarhed m. v.).

2. Anduvningen af Kobberdyb.

Det fremgår af det oplyste, at skibschefen anduvede den W-lige indgang til Kobberdyb (den hvide to-kost) på retvisende kurs 023, fart 30 knob. Det var hans hensigt at dreje til kurs 065, når radarafstanden til Stokkebæk Flak røde to-kost, som passeredes og iagttoges visuelt ca 100 m om styrbord, var 1,5 sømil (udtaget af søkort). Med skønnet højde for fremløb og forsætning (»advance» og »transfer«), svarende til styrbord 4 (omdrejninger på rallet), skulle båden passere umiddelbart N for den hvide to-kost ved Kobberdyb, som vagtchefen var instrueret om i særlig grad at have sin opmærksomhed rettet mod, da denne skulle være drejepunktet til kursen gennem løbet. Vagtchefen var herudover kun i store træk bekendt med chefens besejlingsplan.

Da chefen på radaren (afstandsområde: 5 sømil) iagtlog, at afstanden til nævnte kost på Stokkebæk Flak var 1,5 sømil, beordrede han *styrbord 4* — en kommando, som efter det foreliggende udførtes korrekt. Som grov kontrol anvendte chefen urvisning med minuts nøjagtighed og radarafstande til kysten ud for Neldegård (Fyn) og Lille Hov (Langeland).

Chefen mener, at radarafstanden — bortset fra en aflæsningsunøjagtighed af størrelsesorden 0,1 sømil — har været udtaget korrekt. Om fejlagtig justering eller fejl i radarbetjeningen på 5 sømil-området kan der efter chefsens mening ikke være tale, da radaren såvel umiddelbart før som efter grundberøringen har været pålidelig.

Det er imidlertid en kendsgerning, at båden fra det tidspunkt, hvor *styrbord 4* beordredes, har fulgt en sejlroute, der har ligget 5—600 m S-ligere end den tilsigtede.

Efter kommissionens opfattelse kan den opståede fejl herefter kun forklare som en simpel aflæsningsfejl på radaren af den angivne størrelsesorden.

Det er i den forbindelse beklageligt, at ekkoloddet ikke har været benyttet, og at bestikket ikke har været ført med en sådan nøjagtighed, at det kunne anvendes som effektiv kontrol på radarafstanden.

Da chefen ikke straks på 2,5 sømil-området iagtlog ekko af afmærkningen i Kobberdyb, og da vagtchefen ej heller havde observeret den hvide to-kost visuelt, beordrede chefen *midtskibs*; kursen var da 070. På grund af den høje fart nåede chefen ikke, da han blev usikker, i tide at stoppe båden; ordren *alle maskiner stop* blev efter det oplyste først givet, da uheldet var indtruffet (kl. 1936). Farten i grundberøringøjeblikket har formentlig været ca 25 knob.

På grundlag af pladsbestemmelsen kort efter uheldet må det formodes, at båden er passeret tæt ved det i skitsen angivne 2,2 m lodskud SSW for to-kosten, i hvilken forbindelse det skal bemærkes, at den aktuelle vandstand var ca 0,4 m under daglig vande.

Kommissionen skal ikke undlade at bemærke, at det er uheldigt, at chefen på et kritisk tidspunkt har skiftet afstandsområde på radaren. Som grund til, at den hvide to-kost ikke straks blev iagttaget på radaren (2,5 sømil-området), udtaler chefen, at den mulighed foreligger, at »anti-sea-clutter«-kontakten er blevet påvirket under manipulation med omskifterknappen.

3. Vedrørende ansvarets placering skal udtales følgende:

Ihvorvel kommissionen fuldt ud erkender, at høj fart er af afgørende betydning for motortorpedobådens operative anvendelse og derfor i slærsomt muligt omfang bør indøves i fredstid, er det dens opfattelse, at skibschefen, ved med den anvendte navigeringsform og under de givne forhold at anduvede Kobberdyb med ca 30 knobs fart, uberettiget har tilsidesat hensynet til skibets og besætningens sikkerhed — jvf. Midlertidig instruks for skibschefen, § 29.

Det skal tilføjes, at sejladsen, således som den blev udført, indebar en betydelig risiko for et endnu mere omfattende havari. *

Det bør efter kommissionens opfattelse ved sagens afgørelse tages i betragtning, at yngre skibschefer ved motortorpedobådsvåbnet i høj grad er og bør være tilskyndet af den eksisterende hævde med hensyn til dristighed (»offensiv ånd«) under såvel fredsmæssig som krigsmæssig sejlads.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan liltræde nævnte rapportis konklusion og finder iøvrigt — i overensstemmelse med Søværnets operative Kommando — at Deres handlemåde i heromhandlede tilfælde lyder på en overfladiskhed, som såvel manøvens planlægning og gennemførelse, det benyttede hjælpemiddels betjening, som rapportens mangelfulde udfærdigelse yderligere understreger.

Som følge heraf udtaler jeg herved min utilfredshed med den måde, på hvilken De har ført Deres skib og ikender Dem en irettesættelse for følgende forseelse:

Som chef for motortorpedobåden A under anduvning af Kobberdyb W-fra i nedsat sigtbarhed og under høj fart udvist ulilstedelig mangel på forsigtighed ved navigeringen, hvilket havde til følge, at skib og besætning var i fare, og at båden blev alvorlig beskadiget ved den påfølgende grundstødning.«

6. Bevogningsfartøjs (DRYADEN-klassen) beskadigelse af drivskruerne ved Bagenkop havn.

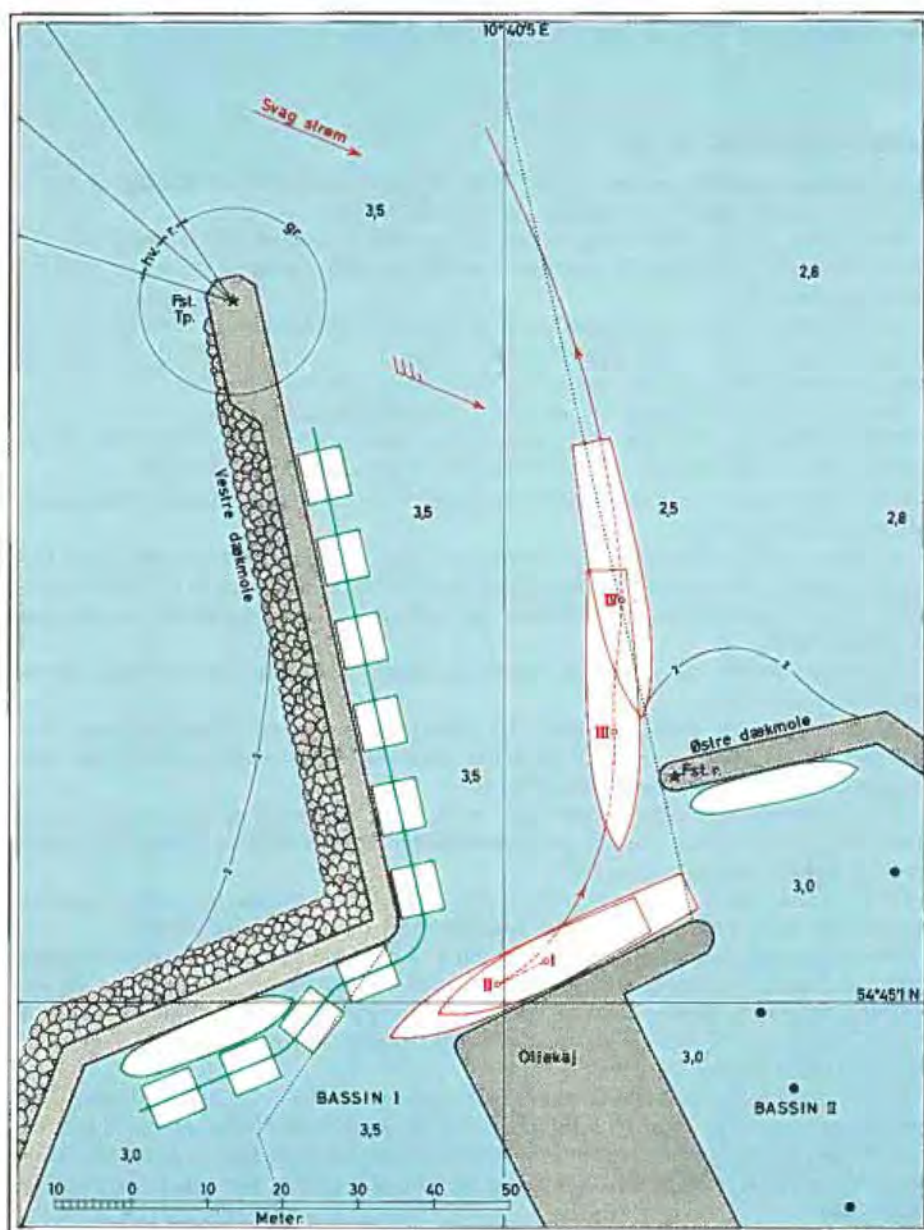


Fig. 9.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: WNW — 7; strøm: sandsynligvis svagt ESE-gående (ud for havnen); sø: WNW — 5 (ud for havnen); sigtbarhed: moderat; vandstand: lavvande (nøjagtige vandstandsobservationer foretages ikke i Bagenkop havn); amning: for: 2,1 m, agter: 2,2 m.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 9).

Bevogtningsfartøjet ankom ca kl. 1430 til Bagenkop efter aflysning af skydning fra Langelandsfort på grund af vejrforholdene.

Henset til, at den sædvanlige kajplads på indersiden af vestre dækmole var optaget af en rørledning på pontoner, måtte fartøjet fortøje for enden af Oliekajen (position I).

Kl. 1722 blev chefen af Langelands Marinedistrikt telefonisk forespurgt, om bevogtningsfartøjet kunne afgå fra Bagenkop for at afvise et fartøj, der var ankreth på forbudt område inden for distriktets observationsfelt.

Chefen svarede bekræftende og afgik fra Bagenkop kl. 1752.

Chefen forestod ordregivning og fartøjets manøvrering fra broen. Næstkommanderende (vagthefen) betjente manøvrehandtagene til motorerne.

Ekkolodet var i gang, men blev ikke benyttet, da det erfaringsvis ikke giver udslog på ringe dybde.

Det var chefens hensigt under hensyn til vejr- og pladsforholdene samt fartøjets særlige manøvreegenskaber først at gå frem i et spring (svarende til position II), derefter vride på skruerne og endelig bakke ud gennem indsejlingen til frit farvand.

Manøveren forløb planmæssigt, indtil fartøjets agterende befandt sig ud for østre dækmole.

På grund af den kraftige vind, der hængte fartøjets vridning mere end forudset, måtte chefen — for at få drejet til kurs 165 — et kort øjeblik gå frem på styrbords motor og med bagbords rør.

Vinden tvang herunder fartøjet ind mod østre dækmole og for at gå fri blev styrbords motor først stoppet og umiddelbart efter beordret *tilbage langsomt* med midtskibs rør (position III).

Ca kl. 1754, da bevogtningsfartøjet var vel klar af molen, og søen begyndte at gøre sig gældende, mærkedes et kraftigt stød i skibet (position IV).

Da berøringen kun føltes som et enkelt stød, der reducerede omdrejningstallet på bagbords motor momentant fra 900 til 800 omdrejninger, og da skibet med stoppede skruer hurtigt ville blive sat op på østre dækmoles yderside med alvorligere havari til følge, anvendte chefen skruerne til at bringe fartøjet ud i frit farvand.

Under den fortsatte sejlads mærkedes ingen rystelser. Da det imidlertid senere konstateredes, at brændstofforbruget på bagbords motor afveg betydeligt fra det normale, blev denne motor stoppet helt, og sejladsen i det påfølgende døgn alene udført ved anvendelse af styrbords motor for omdrejninger fra 700—1100.

Ved en frømandsundersøgelse den følgende dag konstateredes alvorligt havari på begge skruer, hvorfor bevogtningsfartøjet blev beordret til Flådestation KØBENHAVN for dokning og udskiftning af skruerne.

Skadeopgørelse:

Skruebladene på begge drivskruer stærkt beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt kr. 2.000.

Kommissionens vurdering:**1. Berettigelsen af at vælge Bagenkop havn fremfor Spodsbjerg havn.**

Det fremgår af det oplyste, at bevogtningsfartøjet var frit stillet med hensyn til anløb af havn efter aflysning af skydningen.

Chefen valgte i det foreliggende tilfælde Bagenkop, dels fordi denne havn er patruljefartøjernes sædvanlige basishavn, dels fordi pladsforholdene normalt er bedre her end i Spodsbjerg.

Det skal bemærkes, at chefen ikke på forhånd var bekendt med, at fartøjets sædvanlige fortøjningsplads var optaget. En tidligere forespørgsel til distriktet var besvaret derhen, at bevogtningsfartøjet ved ankomst selv måtte orientere sig om pladsforholdene.

Henset til vejrforholdene, havnens beliggenhed og til den omstændighed, at bevogtningsfartøjet den pågældende dag var til disposition som afvisningsfartøj for distriktet og i de mørke timer skulle forrette patruljetjeneste i Langelandsbælt, ville kommissionen, alle forhold taget i betragtning, have fundet det mere naturligt, om chefen havde valgt Spodsbjerg havn i stedet for Bagenkop havn.

Det bemærkes, at chefen for Fregateskadren har fundet anledning til at tilråde, at bevogtningsfartøjerne kun anvender Bagenkop havn under rolige vejrforhold henset til de læge vanddybder omkring havnen.

2. Berettigelsen af at afgå fra Bagenkop havn under de herskende vejrforhold.

Det fremgår af det foreliggende materiale, at bevogtningsfartøjet af Langelands Marinedistrikt blev forespurgt, om man anså det for muligt at afgå fra havn med henblik på afvisning af et fartøj, der var ankret op på forbudt område SE for Langeland.

Henset til, at dette fartøj befandt sig i distriktets observationsfelt og derfor kunne påføre overvågningstjenesten gene, opfattedes opgaven som værende af hastende karakter, hvorfor chefen, trods de ugunstige vejrforhold og den begrænsede manøvreplads, besluttede at afgå.

Chefen havde inden afgang fra havn tilfældigvis talt med havnefogeden, der bl. a. havde udtalt, at »det ikke var et vejr at gå ud i«; chefen havde iøvrigt ikke søgt råd hos havnefogeden med hensyn til afgangsmanøvre.

Chefen for Fregateskadren har som sin opfattelse udtalt, at skibschefen under de herskende vejrforhold med fuld berettigelse kunne have besvaret marinedistriktets forespørgsel om muligheden for at afgå fra havn benægtende.

Alle forhold taget i betragtning, mener kommissionen imidlertid ikke, at det bør bebrejdes chefen, at han under de givne forhold valgte at afgå fra havn og udføre den foreliggende opgave.

3. *Uheldet skyldes fejlskøn i forbindelse med sammenløb af uheldige omstændigheder.*

Det fremgår af det oplyste, at det var chefens hensigt at afgå fra midtermolen ved først at gå frem i et spring og derefter bakke ud i frit farvand.

Under udførelsen af vridningsmanøvren og den indledende fase af bakmanøvren blev bevogtningsfartøjet på grund af den kraftige vind forsat over mod østre dækmole, og da denne var passeret og klaret, videre mod den E-lige begrænsning af det uddybede sejløb (3,5 m) til havnen.

Da agterenden under fartøjets sakning befandt sig i en afstand af ca 40 m fra østre dækmole, og sø og dønning begyndte at gøre sig gældende, mærkedes et kraftigt stød i skibet formentlig hidrørende fra skruernes berøring af grunden. Chefen, der ikke var i tvivl om, at der under hele manøvren ville være tilstrækkelig vanddybde, fortsatte bakmanøvren (med én skrue), indtil fartøjet — vel klar af grunden — kunne svaje rundt og gå an for at udføre den givne ordre.

Den Danske Havnelods angiver dybden 2,5 m på grundberøringsstedet, hvorved bemærkes, at der den pågældende dag var lavvande i havnen og ca 1 m høj dønning og sø udfor havnemolerne. Bevogtningsfartøjets dybgående agter ved afgang fra havn var 2,2 m.

Under hensyn til den truende fare for egentlig grundstødning og/eller for påsejling af det østre molehoved med alvorligere havari til følge, finder kommissionen det berettiget, at chefen efter grundberøringen anvendte skruerne til at bringe fartøjet ud i frit farvand.

Henset til DRYADEN-klassens særlige manøvreegenskaber (forligt liggende omdrejningspunkt, god styring for bak m. v.), er det imidlertid kommissionens opfattelse, at uheldet muligvis kunne have været undgået, såfremt chefen indledningsvis, d. v. s. inden bakmanøvren påbegyndtes, havde søgt at bringe agterenden længere bort fra kajen ved at stikke stævnen længere ind i Bassin I, gå an i springet og samtidig vride på skruerne.

Adspurgt har chefen oplyst, at en manøvre bestående i at bakke i et spring ind i Bassin II, vride på skruerne og derefter gå frem i styrbords drej, næppe ville have været mulig i det foreliggende tilfælde henset til pladsforholdene, vindens styrke og retning samt fartøjets ovennævnte særlige manøvreegenskaber. Anvendelse af agtertrøse til vestre dækmole under sakningen gennem indløbet var næppe praktisk mulig.

Kommissionen kan ikke afvise berettigelsen af disse betragtninger.

4. *Vedrørende ansvarets placering skal udtales følgende:*

Det er kommissionens opfattelse, at skibschefen under de givne vejrforhold m. v. burde have valgt Spodsbjerg havn fremfor Bagenkop havn.

Uagtet grundberøringen formentlig kunne have været undgået ved en mindre dristig manøvre, finder kommissionen, at uheldet som sådan — alle forhold taget i betragtning — må anses for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

Andre uheld.

1. Legemsbeskadigelse af personel i minestryger (SUND-klassen) ved afgang fra Anholt havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: W — 7; strøm: 0; sø: 0; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 10).

Minestrygeren indgik som enhed i Skoledelingen for kadetter 1964 og var som sådan delvis bemannet med kadetter.

Det omhandlede uheld, hvorved en søkadet og en værnepligtig kom til skade, indtraf under minestrygerens afgang fra Anholt havn ca kl. 1000.

Chefen ledede skibets manøvrering fra broen. Næstkommanderende, der ligeledes opholdt sig på broen (øverste bro), ledede trossearbejdet på for- og agterdæk ved prajning over skibets ordreanlæg.

Der er fra broen fuldt overblik over arbejdet på fordækket, medens det opstående i nogen grad hindrer udsynet i retning mod agterdækket.

Ved mikrofon og højttaler på bro og agterdæk sikredes kontakten med broen.

Trossearbejdet på agterdækket foregik under tilsyn af en søkadet af ældste klasse (X), der havde været ombord i ca 1 uge, hvoraf først nogle dage som navigationskadet og de sidste to dage som signalkadet (3. kommanderende).

Under opholdet i havnen var minestrygeren agter fortløjet i 2 trosser og 1 spring, hvoraf den ene trosse (fra styrbords trosserulle) viste gennem styr-

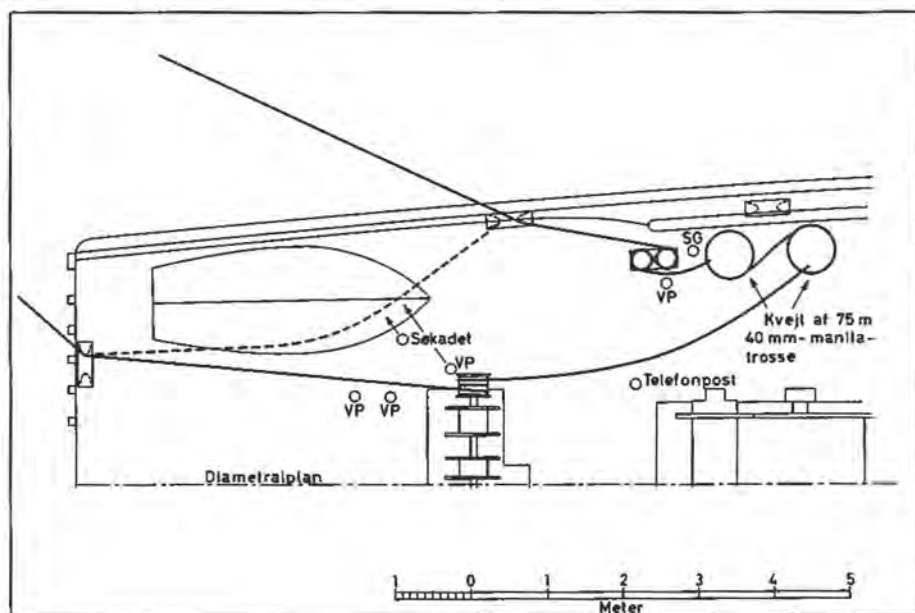


Fig. 10.

bords agterste klyds, medens den anden trosse og springet, der udgjorde tam-pene af trossen fra bagbords trosserulle, viste ud gennem agterste henholdsvis næstagerste klyds om bagbord. Længden af hver af disse trosser var ca 75 m.

Næstkommanderende vidste, at der var fortøjet med begge tampe af samme trosse, medens søkadetten efter det oplyste ikke i tide havde gjort sig dette klart, selv om han havde været til stede på agterdækket ved ankomst til havn dagen før.

Henset til, at et større antal lystfartøjer lå fortøjet agten for ministrygeren og til, at vinden var nærlig tværs (W — 7), var det chefens hensigt at forhale til enden af molen (retning WNW) og derefter stå ud i havneindløbet. For at undgå, at ministrygeren og især dennes agterende skulle falde for kraftigt af, fandt chefen det nødvendigt at følge med i trosser og spring under forha-lingen.

Umiddelbart inden afgang blev der over ordreanlægget af næstkommande-rende varskoet, at den agtertrosse, der var ført ud gennem styrbords hæk-klyds, skulle bjærges, og at man derefter — under ministrygerens bevægelse frem-over langs kajen — skulle slække på den tilbageværende bagbords trosse, ind-til springet kunne bære som trosse. Det blev endvidere varskoet, at der ikke skulle føres noget nyt agterspring ind.

I overensstemmelse med ordren blev den styrbords trosse bjærget, hvilket blev meddelt til broen. Ministrygeren gik herefter frem med mindste fart på én skrue, medens der fra agterdækket blev stukket ud på trossen, som ved et antal slag var ført over spilkoppen (vandret aksel). Da ministrygeren var kommet så langt frem, at den tamp, der tidligere havde stået som spring, nu kunne bære som trosse, beordrede chefen via næstkommanderende, at den agterste trosse skulle bjærges.

Først da man på agterdækket ville søge at efterkomme denne ordre, erkend-tes det, at der ikke var tilstrækkelig fri tamp. Da ministrygeren fortsatte sin fart fremover, mistede manden ved pullerten grebet om springet, der sprang af pullerten og spilkoppen, hvorved bugten fangede søkadetten og en værneplig-tig (Y) og pressede dem ned mod det i bagbords side agter anbragte fartøj (jvf. skitsen). Kadetten blev klemmt med ryggen ned mod fartøjet og trossen over benene, medens den værnepligtige fik vredet sig rundt med maven mod fartøjet og trossen mellem ballerne. Få sekunder senere sprængtes trossen umiddelbart agten for skibet, og de to mand kom fri.

Efter uheldet manøvrerede chefen til E-kajens N-lige del. Den tilkaldte læge, der hurtigt indfandt sig ombord, konstaterede, at kadetten havde brækket ven-stre lårben, og at den værnepligtige var alvorligt læderet i regionen omkring endearmsåbningen.

Efter morfinindsprøjtning og forbindelse m. v. blev de pågældende ca kl. 1200 pr. ambulancefly transporteret til Rigshospitalet i København, hvor de blev indlagt.

Skadeopgørelse:

Personskader:

Søkadet X.

Ifølge lægeerklæring pådrog søkadetten sig benbrud (venstre lårben), beska-digelse af strækkemuskel (venstre lår) og hudafskrabninger.

Ved den umiddelbart efter indlæggelsen foretagne operation indførtes to sølvstifter i bruddet til midlertidig fastholdelse af lårbenet.

Vedrørende risikoen for invaliditet eller varigt mén har Rigshospitalet udtalt, at man ikke på indeværende tidspunkt kan udtale sig definitivt. Den mulighed, at det venstre ben vil få en varig, mindre forkortning i forhold til det højre, tør dog ikke afvises.

Værnepligtig Y.

Ifølge lægeerklæring konstateredes det ved indlæggelsen, at endetarmsregionen og midsiden af højre lår var alvorligt læderet.

Ved det operative indgreb, der blev foretaget umiddelbart efter indlæggelsen, viste det sig at være nødvendigt midlertidigt at udføre tarmen i siden.

Efterforløbet har været komplikationsfrit, herunder tilbageføringen af endetarmen.

Det er ikke sandsynligt, at den værnepligtiges lidelse vil medføre invaliditet eller varigt mén.

Kommissionens vurdering:

1. Overlevering vedrørende tjenesten som tilsynsførende på agterdækket under manøvrerulle.

Ifølge de foreliggende oplysninger afløste søkadetten dagen før uheldet indtraf en anden kadet som tilsynsførende på agterdækket under manøvrerulle.

På grund af tidsnød (kadetidrætsstævne i Fredericia) havde der imidlertid ikke fundet nogen overlevering sted kadetterne imellem, og søkadet X havde ej heller senere modtaget nogen generel instruktion eller vejledning om tjenesten som tilsynsførende på agterdækket. Han var således bl. a. ikke bekendt med — og uheldigvis ej heller senere opmærksom på — at det var skik og brug ombord i minestrygeren at fortoje agter med anvendelse af begge tampe af samme trosse (henholdsvis som spring og trosse), og at man sædvanligvis skød den resterende trossebugt op i to kvejl ved siden af hinanden på et ristværk (se skitsen).

Det er uheldigt, at skibets søofficerer ikke sikrede sig, at kadetten fik den rutinemæssige instruktion og vejledning i tjenesten som tilsynsførende på agterdækket under manøvrerulle.

2. Instruktion før afgangsmanøveren.

Ifølge det oplyste havde chefen inden afgang fra havn drøftet afgangsmanøveren med næstkommanderende. Det er uheldigt, at sidstnævnte ikke i denne forbindelse har henledt chefens opmærksomhed på den specielle trosseføring agter.

Kort tid før minestrygeren gik an, blev søkadet X orienteret af næstkommanderende om den planlagte manøvre. Det er imidlertid kommissionens opfattelse, at næstkommanderende, bl. a. henset til vejrforholdene, kadettens status og manglende rutine ombord, ikke i tilstrækkelig grad har præciseret opgavens særlige karakter.

Konsekvensen af den utilstrækkelige instruktion fremgår bl. a. af det forhold, at søkadetten under auditørens afhøring har udtalt, at han havde fået det indtryk, at næstkommanderende fra broen direkte gav de nødvendige detaljorder til hver enkelt mand; han følte sig derfor ikke som egentlig leder af eller tilsynsførende ved arbejdets udførelse.

Det skal bemærkes, at det ikke af auditørens afhøring fremgår, at søkadet X kort tid før afgang faktisk har fået en orientering af næstkommanderende om den forestående afgangsmånevr.

3. Tilsynet med arbejdet på agterdækket.

Medens en søofficer normalt har tilsyn på agterdækket under manøvrerul, blev denne opgave — i den periode, hvor ministrygeren indgik i skoledelingen (antallet af søofficerer reduceret med 1 til ialt 2) — på torn varetaget af en af de ombordværende søkadetter af ældste klasse.

I henhold til *Skibsorganisationsbogen* opholder næstkommanderende sig på broen under manøvrerul. Kommissionen ville imidlertid under de givne forhold (kun 2 søofficerer) have foretrukket, at chefen under manøvrerul fortrinsvis havde anvendt næstkommanderende som tilsynsførende ved arbejdet på agterdækket og selv direkte eller via en repetitor på broen havde givet de fornødne ordrer til for- og agterdæk. Dette så meget mere, som en kadet — henset til hans uddannelsesmæssige status — normalt ikke kan tillægges selvstændigt ansvar for en funktion, der omfatter discipliner, hvori han endnu er under uddannelse.

Man har i denne forbindelse hæftet sig ved, at chefen og næstkommanderende tidligere havde fundet anledning til overfor de ombordværende kadetter af ældste klasse at udtale, at ledelse af et sømandsmæssigt arbejde normalt ikke lader sig forene med rent manuel deltagelse i dette, hvilket af kommissionen er udlagt derhen, at kadetterne ofte følte sig usikre overfor ledelsen af sådanne arbejder.

Søkadet X har iøvrigt overfor auditøren (ca 14 dage efter uheldet) vedrørende sit tilsyn med arbejdet på agterdækket bl. a. udtalt:

»... , at vel var han den, der havde kommandoen på agterdækket, men det måtte nærmest betegnes som teoretisk, idet det i virkeligheden var næstkommanderende, der fra broen gav ordre til de forskellige om det, de skulle udføre. . . . De værnepligtige på agterdækket var jo hver især så vant til arbejdet med forløjninger m. v., at det ville være uklogt af ham, der ikke havde så meget kendskab til det, at blande sig i, hvad den enkelte skulle gøre, før han havde »kikket arbejdet lidt an« nogle gange.«

Det skal bemærkes, at søkadetten i nogen grad har ændret forklaring, idet han overfor kommissionen (ca 4½ måned senere) har oplyst, at foranførte udtalelse i hovedsagen kun er relevant for de to første havne-månevrrer, hvori han medvirkede. Under den heromhandlede manøvre optrådte han — stadig ifølge afhøringen for kommissionen — mere aktivt, idet han på grundlag af broens ordregivning bl. a. gav detaljerede ordrer til den enkelte mand og holdt øje med trosserne.

Kommissionen, der i sin vurdering af dette forhold må tillægge kadettens udtalelse overfor auditøren størst vægt, konkluderer herefter, at kadettens tilsyn på agterdækket har været utilstrækkeligt, idet han tilsyneladende kun har virket som repetitor for broen.

Opmærksomheden henledes på, at det var tredje gang, søkadetten havde tilsyn på agterdækket under havnemanøvre.

4. Manøvens udførelse.

Afgangsmanøveren bestod indledningsvis i forhaling langs kajen til dens yderende ved anvendelse af skruc og trosse. Fra denne udgangsposition kunne minestrygeren derefter stå nærlig vindret ud gennem havneindløbet til frit farvand.

Det er beklageligt, at næstkommanderende, der var bekendt med trosseføringen agter under minestrygerens ophold i havnen, udtrykkeligt har beordret den styrbords trosse bjærget først, uden samtidig at gøre chefen (og eventuelt agterdækket) opmærksom på, at begge tampe af bagbords trosse var fastgjort i land.

Tilsyneladende har det videre hændelsesforløb på grund af vejrforholdene udviklet sig hurtigere end forudset, idet broens ordre om at lade gå trossen gennem bagbords hækklyds formentlig først blev givet, efter at det oprindelige agterspring var begyndt at virke som trosse (se skitsen).

Dette fejlskøn, der i sig selv ikke havde nævneværdig indflydelse på selve manøvens udfald, har utvivlsomt været medvirkende til at øge vanskelighederne med trossearbejdet på agterdækket.

Selv om hændelsesforløbet således synes at have udviklet sig hastigt, og det derfor kunne være vanskeligt at bevare overblikket på agterdækket, finder kommissionen det bemærkelsesværdigt, at en søkadet af ældste klasse få måneder før sin forventede udnævnelse til søløjtnant af linien, har et så ringe sømandsmæssigt blik, at han ikke i tide erkendte faren, varskoede broen og bragte de øvrige dækgaster og sig selv i sikkerhed på den anden side af trossen.

Opmærksomheden henledes i denne forbindelse på, at kadetten havde tilsyn på agterdækket ved ankomst til havn den foregående aften.

For så vidt angår fortøjning med anvendelse af begge tampe af samme trosse må denne metode forudsætte, at personellet er opmærksom på den dermed forbundne risiko og i tide træffer de nødvendige foranstaltninger til at forebygge uheld.

5. Vedrørende ansvarets placering skal udtales følgende:

- a. *Selv om det er kommissionens opfattelse, at skibschefen — der iøvrigt i nogen grad har fejlvurderet vindens indflydelse på manøveren — ikke har tilvejebragt en hensigtsmæssig ledelse af trossearbejdet på agterdækket og ikke har sikret sig, at søkadet X blev behørigt instrueret om tjenesten på agterdækket i almindelighed, anser kommissionen det for betænkeligt, henset til chefens ringe erfaring som skibschef og til omstændighederne iøvrigt, at drage ham til ansvar for det indtrufne uheld med legemsbeskadigelse til følge.*

Det er almindelig hævde, at officererne i et skoleskib — udover det rent sikkerhedsmæssige tilsyn med eleverne — tillige til stadighed skal overvåge disse ud fra et uddannelses- og bedømmelsesmæssigt synspunkt. Skibschefen synes ikke i det foreliggende tilfælde at have haft dette forhold tilstrækkeligt klart for øje.

- b. Det er beklageligt, at næstkommanderende ikke i fornødent omfang har instrueret den tilsynsførende på agterdækket om chefens plan for afgangsmøvre og ikke har sikret sig, at søkadet X helt havde forstået sin opgave på agterdækket.

Henset til næstkommanderendes status som officer af reserven og til hans forståelige manglende erkendelse af opgavens pædagogiske karakter, finder kommissionen ikke grundlag for bebrejdelser mod ham.

- c. Den tilsynsførende på agterdækket, søkadet — nuværende søløjtnant 1 af reserven — X, har ved den pågældende lejlighed — omend han i nogen grad har savnet instruktion — optrådt passivt og med ringe sømandsmæssigt overblik.

Henset hertil må kommissionen være af den opfattelse, at den legemlige overlast, han kom ud for, delvis er selvforskyldt.

Kommissionen skal anbefale, at der ikke foretages yderligere overfor søløjtnanten.

- d. Under hensyn til den mangelfulde ledelse af arbejdet på agterdækket og til omstændighederne iøvrigt finder kommissionen, at værnepligtig Y er uden skyld i det uheld, der ramte ham som følge af den uheldige trosseføring agter.

Eventuelle forslag:

Kommissionen har over for Søværnskommandoen fremført følgende:

I *Søværnskommando-bestemmelse nr. 007* er det anført, at alle sager vedrørende personskade skal behandles af Forsvarsministeriet, og at øjeblikkelig melding skal afgives til Søværnskommandoen (pr. signal) efterfulgt af en udførlig rapport stilet til Forsvarsministeriet.

Nærværende sag er den første skadesag udelukkende omfattende personskade, der er tilstillet kommissionen til behandling. Såfremt det er tanken fremover at lade sådanne sager (d. v. s. personskadesager, hvori sømilitære og nautiske aspekter er involveret) behandle af kommissionen, bør nævnte *Søværnskommando-bestemmelse* ændres således, at bl. a. også kommissionen anføres som adressatmyndighed for signaler og rapporter i lighed med materiel-skadesager.

Skibschefens bemærkninger:

Ved tilbagesendelse af kommissionens rapportudkast har skibschefen bl. a. udtalt følgende — jvf. *kommissionens vurdering, pkt. 1—3*:

»....

4.3 Vedrørende sagens realiteter.

Undertegnede er her dybt uenig med kommissionens bemærkninger på to principielt vigtige punkter:

- a) Sværhedsgraden af manøvrer, hvad angår trossearbejdet i en minestryger af SUND-klassen.

- b) Hvad der med rimelighed kan overlades af ansvar til en søkadet af ældste klasse.

Disse to punkter skal belyses nærmere:

ad a) Det at gå frem i et spring, sakke i et spring eller at holde agterenden inde ved hjælp af trosserne er rutinemæssige arbejder i alle skibe. Et sådant arbejde kræver derfor efter vor formening ingen særlig forudgående instruktion »i god tid« — specielt ikke i et skib af SUND-klassens størrelse og med de gode kommunikationsmidler, der er ombord. For- og agterdæk blev netop instrueret om den påtænkte manøvre, før der blev gået an.

CH og NK kan derfor ikke vedgå, at der har været utilstrækkelig instruktion, og står uforstående overfor den bemærkning, at »søkadet X. havde fået det indtryk, at NK fra broen direkte gav de nødvendige detaljordre til hver enkelt mand«. Dette er en indlysende umulighed, eftersom NK ikke kan se hver enkelt mand — et forhold søkadetten ikke kan have været uvidende om. At »kadetten følte sig derfor ikke som egentlig tilsynsførende ved arbejdets udførelse« indicerer en fundamental misforståelse hos søkadetten, hvad angår en befalingsmands (leders) opgaver. Denne sidste bemærkning har også relation til kadettens udtalelse jvf. pkt. 1 b, sidste afsnit (auditørens afhøring) »..... at vel var han den, der havde kommandoen på agterdækket, men det måtte nærmest belegnes som teoretisk«.

.....
.....

- ad b) Hvad der med rimelighed kan forlanges af en søkadet af ældste klasse.

I afsnit 1 b, 2. afsnit (ændret i den nu foreliggende indstilling), fastslår kommissionen. »Dette så meget mere, som en kadet — henset til hans uddannelsesmæssige status — normalt ikke kan tillægges ansvar for en funktion, der omfatter discipliner, hvori han endnu er under uddannelse.«

Såfremt denne opfattelse godtages som værende gyldig under alle forhold, hvad CH betvivler er rigtigt, vil det medføre vidtrækkende konsekvenser, og arbejdet med uddannelsen af kadetter i skoledelingen vil blive meget kompliceret, og det må bl. a. medføre, at SVK må tilkommandere — og i det foreliggende tilfælde burde have tilkommanderet — yderligere officerspersonel til skoledelingens enheder.

I denne forbindelse skal opmærksomheden henledes på, at søkadet X., kort før han kom ombord i minestrygeren, havde været fører for en minestryger af Ø-klassen og med denne været på selvstændig sejlads i danske farvande (uden officer ombord). Søkadetten har herunder haft ansvar for såvel navigation som havnemanøvrer med deri implicerede trossearbejder.

Det er indlysende, at der skal være tilsyn med kadetterne, men i en rimelig målestok og aftrappet efterhånden som uddannelsen skrider frem, også for at fremme initiativ og selvstændighed.

Gennem kommissionens rapport og specielt fra de deri citerede udtalelser fra kadetten nedfældes det indtryk, at der skulle være tale om en elev, der fra ledelsens side måtte forudsættes at slå ubehjælpssom overfor den foreliggende opgave.

Dette er ikke tilfældet, idet der er tale om en lederfunktion i forbindelse med en begrænset, konkret opgave, som det med fuld rimelighed kan forudsættes, at en søkadel af ældste klasse kan have ansvaret for selvstændigt.

CH og NK kan fuldt tilslutte sig SHK bemærkning, at det er »bemærkelsesværdigt, at en søkadel af klasse A få måneder før sin forventede udnævnelse til søløjtnant af linien har et så ringe sømandsmæssigt blik, at han ikke straks erkendte faren, varskoede broen og bragte sig selv og de øvrige i sikkerhed på den anden side af trossen.«

Den mulighed foreligger, at kadetter af ældste klasse kort tid efter deres udnævnelse til søløjtnanter bliver tilkommanderede som 4' eller 5' kommanderende i inspektionsskibe på sejlads under vanskelige vejrforhold på Færøerne og Grønland. De vil her få ledelsen af for- eller agterdæk under havnemanøvrer, uden at det er muligt konstant at føre tilsyn med dem. Hvis det derfor ikke i dag med rimelighed kan forlanges, at en søkadel af ældste klasse kan have ansvaret for agterdækket på en minestryger kort før udnævnelsen til SL, må der være noget galt med uddannelsen, og uddannelsesplanen bør revideres.

CH og NK skal afslå fra yderligere kommentarer til rapporten og konkludere som deres opfattelse — under henvisning til ovenstående — at årsagen til ulykken primært må søges i den omstændighed, at søkadel X. svigtede sine med rimelighed pålagte opgaver, idet

- 1) kadetten lod slå til og overhovedet ikke — jvf. sine egne udtalelser — forsøgte at få et overblik over situationen og optræde som leder, så han kunne gribe ind om nødvendigt,
- 2) kadetten overtrådte en af de mest elementære regler for omgang med trosser, nemlig den ikke at anbringe sig selv eller sine undergivne i en sådan position, at de kunne komme i klemme, hvis trossen lager rous.

CH mener stadig ikke, at NK kan bebrejdes noget, idet denne måtte gå ud fra, at søkadetter af klasse A, der tilkommanderedes skibet, var i besiddelse af common sense og havde et sådant uddannelsesmæssigt slade, at en situation som den foreliggende ikke opstod og fik lov til at udvikle sig, som tilfældet var.

Skulle SHK mene, at denne forudsætning er forkert, må ansvaret herfor alene påhvile chefen, der udover egne 5 kadetlogter har deltaget i 4 kadetlogter som officer, med deraf følgende mulighed for at bedømme, hvad der med rimelighed kan overlades af ansvar til en søkadel af ældste klasse.

.....«

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen, næstkommanderende og søløjtnant 1 X udtalt følgende:

»Jeg er stort set enig med såvel Søværnets Havarikommission som Audiløren ved Søværnet (AU SVN), hvis bedømmelse kun på få punkter divergerer noget. Af disse er de væsentligste spørgsmåle om, hvorvidt chefen kan fritages for ansvar for uheldet med begrundelse i ringe erfaring som skibschef, og spørgsmålet om hvorvidt daværende søkadel Schmidts tilskadekomst kan siges at være delvis selvforskyldt.

Med henvisning til det således foreliggende materiale og i overensstemmelse med AU SVN udtaler jeg herved over for skibschefen, at De vel ikke findes at

kunne fritages for ansvar, som ovenfor omhandlet, men at Deres ansvar efter omstændighederne ikke i nærværende forbindelse vil medføre andre konsekvenser for Dem, end at følgende tilkendegives Dem af mig:

De burde have sikret en forsvarlig trosseføring, før De gik an med Deres skib. Yderligere burde De — når De under de foreliggende vanskelige forhold ikke ville lade Deres næstkommanderende lede trossearbejdet på agterdækket, men ville anvende en søkadel, der nylig var tiltrådt om bord, og hvis kvalifikationer De derfor kun havde ringe kendskab til — have sikret Dem, at søkadellen var fuldt orienteret om den foreslående opgave og de risikomomenter, der var forbundet med den anvendte, særlige forløjningsmåde.

Endvidere tilkendegiver jeg herved, ligeledes i overensstemmelse med AU SVN, næstkommanderende, at De i den givne situation, inden skibet gik an, burde have tilvejebragt en trosseføring, der var bedre egnet og mere forsvarlig til gennemførelsen af den påtænkte manøvre. Yderligere burde De have erindret chefen om den særlige forløjningsmåde, der var anvendt på agterdækket, samt have sikret Dem, at den på agterdækket kommandohavende søkadel var klar over denne forløjningsmåde og de faremomenter, der var forbundet hermed under en forhaling.

Endelig tilkendegiver jeg herved, ligeledes i overensstemmelse med AU SVN, Dem, søløjtnant 1 X, at De — da De var på agterdækket under minestrygerens forløjning den foregående aften — vel burde have været klar over den anvendte forløjningsmåde, således at De havde været opmærksom på, at agtertrossen ikke burde have stået så længe, som tilfældet var ved skibets afgang, og således, at De kunne have placeret Deres mandskab og Dem selv på en måde, der ikke medførte unødigt risiko, men at hændelsesforløbet for Deres vedkommende findes at måtte tilskrives manglende erfaring.

2. Motortorpedobåden A's (FALKEN-klassen) havari i farvandet ved Bornholm.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SSW-SW — 6-7; strøm: formentlig 0; sø: SW — 5-7; sigtbarhed: god (synsvidde 3—4 sømil).

Hændelsesforløb: (jvf. fig. 11).

Kl. 1204 afgik motortorpedobåden A fra Holmen for deltagelse i øvelse DANEX 1964. A ankom til Salne Bugt ved Bornholm ca kl. 1600 (position I), hvor den sluttede sig til de øvrige enheder i Torpedobådsdivision X, motortorpedobådene B (divisionsbåd) og C (yngste skibschef).

Kl. 1608 beordredes *Klart skib* i torpedobådsdivisionen.

Som et led i A's tilrigning fjernedes dækslet over 20 mm-brønden på bakken og blev herefter anbragt i de dertil beregnede beslag på bakkdækket. Der blev ikke ført forhåndsammunition frem til kanonen.

Nogen tid efter overgik divisionen til 3. krigsvagtsgrad, hvilket bl. a. indebar, at posten som 20 mm-kanonskytte i A kun var besat i visse perioder.

Kl. 2028 blev divisionen beordret til at foretage en nærmere angivet sejlads i farvandet NE for Bornholm, og A blev herunder placeret således, at den på E-lig kurs passerede ca 2,5 sømil N om Christiansø.

Chefen ledede navigeringen fra O-rummet, hvor også bådens chefselev opholdt sig. 3. kommanderende forrettede tjeneste som vagtchef på broen.

Kl. 2231, da A befandt sig i omtrentlig position ($55^{\circ} 24'3''$ N, $15^{\circ} 57'0''$ E), blev den beordret på N-lig kurs med 30 knobs fart (position II).

På grund af den ret kraftige sø besluttede chefen imidlertid at nedsætte farten til 25 knob og kort efter til 18 knob, da båden tog en del vand ind over forskibet og broen.

Ca kl. 2300 blev divisionen på grund af vejrforholdene beordret til at gå i læ af Bornholm. A drejede derefter til kurs 250, og farten blev indledningsvis sat til ca 25 knob (position III).

Fra broen kunne det nogen tid efter ses, at dækslet til 20 mm-brønden var ved at rive sig løs fra sine beslag på fordækket. Chefen drejede nu til en NE-lig kurs og gik ned i fart for at bringe A til at ligge forholdsvis roligt i søen, således at det var muligt for bådens regnskabsfører at gå ud på fordækket for at fastgøre dækslet. Under forsøget herpå konstaterede regnskabsføreren samtidig, at lugen mellem 20 mm-brønden og forskibet var forsvarligt lukket.

Da regnskabsføreren var kommet tilbage, drejede A påny til kurs 250 (position IV), og farten øgedes til 25 knob. Kort tid efter observeredes det på broen, at dækslet til 20 mm-brønden var faldet udenbords.

Da A faldt hårdt igennem søen, reduceredes farten til 18 knob og kort efter yderligere til 10 knob, ved hvilken fart den tog en del vand ind over forskibet, men til gengæld gik blødere gennem søen.

Ca kl. 0000 blev en værnepligtig sendt forefter for at afhente noget grej. Under passagen af beboelsen for konstaterede den værnepligtige intet unormalt.

Efter ca 40 minutters sejlads med 10 knobs fart ophørte samtlige omformere i båden med at fungere, og da nødformeren ej heller virkede, var båden med det samme uden radio, radar, gyrokompass m. v. (position V).

Der mærkedes ikke straks noget usædvanligt i bådens bevægelser, der på grund af den kraftige sø var relativt voldsomme.

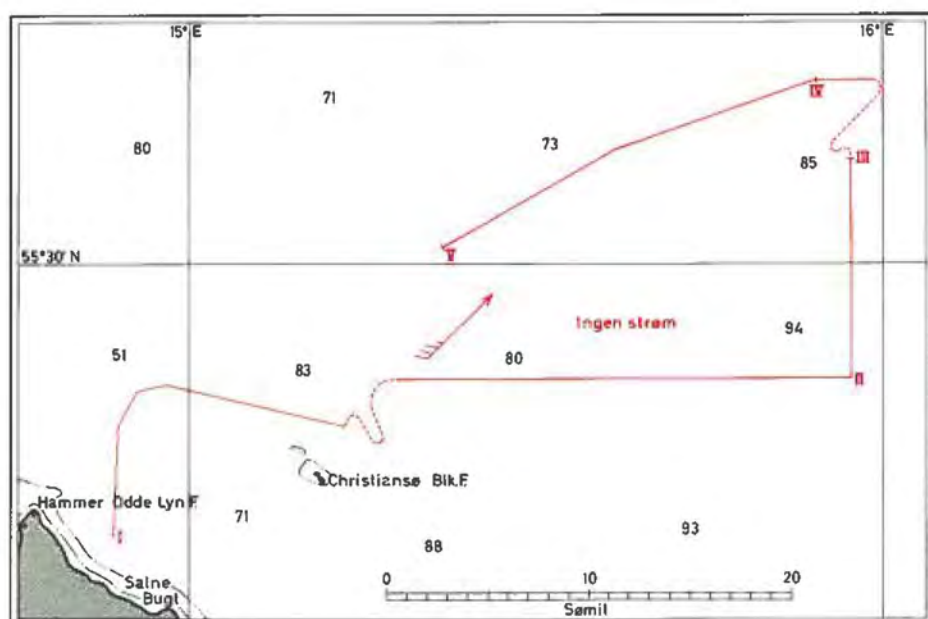


Fig. 11.

Først ca kl. 0050 fik chefen melding om, at forskibet stod under vand. Han gik straks på broen og beordrede øjeblikkelig *alle maskiner stop*. Da farten var løbet af båden, mærkedes det tydeligt, at stævnen lå meget dybt (ud for broen nåede vandet til fenderlisten).

Chefen beordrede omgående mønstring efter bjærgningsrulle, og da båden var uden kommunikation med de andre skibe og fartøjer, besluttedes det at affyre 1 rød lyskugle og 2 røde lysraketter. Samtidig drejedes til modsat kurs for at bringe hækken op i søen.

Bådens maskin- og havariofficer konstaterede, at vandet stod ca $1\frac{3}{4}$ m over dørken i beboelsen for (rum 3 B), og at lugen til 20 mm-brønden var slået op. Man forsøgte at lukke lugen, hvilket imidlertid ikke var muligt, da den var noget forvredet.

Da man på grundlag af tidligere erfaringer med FLYVEFISKEN-klassen vidste, at bådene kan holde sig flydende, såfremt det vandtætte skot mellem rum 3 B og rum 3 C er intakt, foretog havaribesætningen afstivning af det nævnte skot.

Inden denne afstivning påbegyndtes, havde skottet givet sig ca 2" på midten. I den hensigt at reducere trykket på skottet blev der bakket på én motor.

Bådens transportable Handy-Billy pumpe blev startet, men da en sø kort efter slog ind over pumpen, stoppede den og kunne herefter ikke startes påny.

15—20 minutter efter at nødsignal var afgivet, kom en minestryger på prajehold af A.

Da situationen ombord i A nu var under kontrol, anmodedes minestrygeren om at afsende de nødvendige signaler og forsøge at tage båden på slæb med hækken forrest.

Kl. 0236 var slæbetrossen gjort fast, og bugseringen blev iværksat med langsom fart.

Under bugseringen mod Neksø foretoges lænsning af forskibet med hjælpe-motorernes lænsepumpe, der dog i perioder blev tilstoppet. Da det begyndte at lysne, påbegyndtes tillige lænsning med pøse.

Et depotskib, der kort tid efter nåede frem, opholdt sig i nærheden af A og minestrygeren under bugseringen. Ca kl. 0930 blev bugseringen overtaget af depotskibet, og da forskibet nu lå mindre dybt, blev det anset for forsvarligt at slæbe med stævnen forrest.

Ca kl. 1150 var forskibet lænset så meget, at der kunne sejles for egen kraft.

A ankom til Neksø kl. 1236, hvor den senere blev besigtiget af en repræsentant for Søværnets Skibs- og Maskininspektion.

Supplerende oplysninger:

På kommissionens foranledning har Søværnets Skibs- og Maskininspektion i sagens anledning bl. a. udtalt følgende:

*

2.1.1 Lugens to vridere med tilhørende kiler er således konstrueret, at disse for at virke tilfredsstillende skal stilles nærlig vandret. En yderligere tilspænding kan bevirke, at vriderne går over, d. v. s. går fri af den inderste, den tykkeste del af kilen.

2.1.2 *Vriderne er således i den lukkede tilstand i en instabil stilling, der forholdsvis let kan forstyrres blandt andet fra de ret kraftige bevægelser forskibet i MTB'er af FALKEN-klassen foretager, selv i roligt vejr. Det ses således, at lugen meget vel kan være opgæet efter den sidst foretagne inspektion.*

2.2 *I hvorvel den største påpasselighed med hensyn til lugens lukning er strengt nødvendig, kan der efter SMI's opfattelse, når konstruktionen tages med i betragtning, ikke tilskrives noget medlem af besætningen ansvar for havariet.*

2.3 *Efter uheldet har SMI i samtlige MTB'er af FALKEN-klassen isat stopstifter i vridernes bøsninger (i inspektionens originalskrivelse er fejlagtigt anført »vridere/kiler«), hvorved forholdet midlertidig er noget bedret. I A, der for tiden er under reparation, er lugen ændret, idet ekstra vridere i underkant er tilføjet, ligesom andre kiler er isat.*

De øvrige enheders luger vil, når lejlighed gives, blive ændret tilsvarende.

2.4 *Når lugen er ændret til den type, som findes i FLYVEFISKEN-klassen, og som fandtes i GLENTEN-klassen (de gamle lyske MTB'er), ses det ikke strengt nødvendigt at blænde lugen, idet denne lugetype har virket tilfredsstillende siden 1946.»*

Det skal bemærkes, at pkt. 2.4 i ovennævnte udtalelse refererer til kommissionens forespørgsel om muligheden for og hensigtsmæssigheden af helt at afspærre den omhandlede luge.

Skadeopgørelse:

Al aptering og inventar i forskibet ødelagt.

De med reparationen forbundne udgifter — herunder erstatning for mistede personlige ejendele — andrager ifølge oplysning fra de tekniske institutioner skønsmæssigt kr. 100.000.

Kommissionens vurdering:

1. Konstruktionen af lugen.

Det fremgår af foranciterede udtalelse fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion, at uheldet har afsløret to uheldige forhold vedrørende den omhandlede luges konstruktion — dels er vridernes tilspændingsanordning ikke tilfredsstillende — dels er antallet af vridere utilstrækkeligt i relation til lugens dimensioner, godstykkelse m. v.

Kommissionen har iøvrigt udlagt inspektionens udtalelse derhen, at Orlogsværftet alene er ansvarlig for lugens konstruktion og materialemæssige dimensionering.

Det skal i denne forbindelse bemærkes, at lugen normalt ikke åbnes, idet forhåndsammonition efter aftale med Søartilleriet ikke tilbringes i forbindelse med tilrigning til *Klar! skib* under øvelser. I de tilfælde, hvor tilbringning af ammunition er nødvendig, henvises transporten til at foregå via fordækket. Lugens sekundære funktion som nødudgang er i hovedsagen kun aktuel under bådens ophold i havn, ved moderskib eller til ankers.

2. *Besætningens almindelige tilsyn.*

Henset til, at forskibet af sikkerhedsmæssige grunde normalt er afspærret under gang, omfatter de rutinemæssige inspektioner om læ ikke denne del af båden.

Den værnepligtiges passage gennem forskibet ca kl. 0000 var således ikke et led i en inspektion, men havde til formål at fremskaffe noget tovværk til brug for regnskabsføreren.

Det må imidlertid anses for givet, at lugen, der inspiceredes af regnskabsføreren inden afgang fra havn, var lukket på det tidspunkt, hvor ovennævnte passage fandt sted.

3. *Uheldet må tilskrives lugens uhensigtsmæssige konstruktion.*

Det må anses for godtgjort, at årsagen til uheldet er, at lugens vridere har opgået sig under bådens relativt kraftige bevægelser i søen — jvf. Søværnets Skibs- og Maskininspektions foranciterede udtalelse bl. a. pkt. 2.1.2.; dette har bevirket, at en del af det vand, båden til stadighed tog ind over forskibet, har fyldt 20 mm-brønden op og derefter — inden for ca $\frac{1}{2}$ time — er trængt ned gennem lugen til forskibet.

Det skal i denne forbindelse bemærkes, at 20 mm-brøndens afløb, der er ført ud gennem skibssiden, ikke er dimensioneret til hurtigt at bortlede større vandmængder, der trænger ned i brønden, når dækslet er fjernet.

På grund af bådens kraftige bevægelser har besætningen først på et relativt sent tidspunkt (ca kl. 0050, d. v. s. ca 10 min. efter, at alle omformere pludselig stoppede) erkendt, at bådens stabilitet var alvorligt kompromitteret.

Det er af chefen oplyst, at søen vel var kraftig (SW—6-7), men dog ikke værre end han tidligere har været ude for; søen var måske mere krap (relativ kort bølgelængde) end normalt ved tilsvarende vindstyrker.

Chefen forsøgte under sejladsen W-over at afpasse farten, således at påvirkningerne på skroget blev mindre kraftige. Det måtte herved accepteres, at båden tog en del vand ind over forskibet — et forhold, som i sig selv ikke burde kunne kompromittere bådens sødygtighed.

Uheldet med dækslet til 20 mm-brønden kan muligvis tilskrives, at det på grund af mørket og bådens bevægelser i søen ikke er lykkedes for regnskabsføreren at fastgøre dækslet på helt korrekt vis (tilspænding med vridere).

4. *Anvendelse af nødsignal.*

Henset til vanskeligheden med at orientere sig i mørket, havariets betydelige omfang, herunder ukendskab til dets årsag, samt til det forhold, at de til øjeblikkelig rådighed stående eksterne kommunikationsmidler var uanvendelige, finder kommissionen det korrekt, at A afgav nødsignaler. Disse, der bestod af 1 rød lyskugle og 2 røde lysraketter — affyret med ca 1 minuts mellemrum — blev efter det foreliggende kun iagttaget af en minestryger. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at udkigstjenesten i motortorpedobådene B og C, der lå i nogen afstand foran A, fortrinsvis har været rettet fremefter i sejlretningen og iøvrigt har været stærkt hæmmet af vind og søsprøjt.

Det er endvidere oplyst, at den ombordværende transportable nødsender ikke straks kunne anvendes. Under gunstige forhold, hvor drage kan anvendes, må dens tilrigning påregnes at vare 15—20 minutter.

5. *Havarimæssige foranstaltninger.*

De af havaribesætningen truffne foranstaltninger til begrænsning af vandets indtrængen, afstivning af skotter og lænsning m. v. har efter det foreliggende været udført tilfredsstillende.

Ministrygerens — og senere depotskibets — assistance har efter det foreliggende været ydet på god sømandsmæssig vis.

Lugen mellem 20 mm-brønden og rum 3 B blev først lukket vandtæt (ved hjælp af trækiler), da vandet i forskibet var sunket så meget, at der kunne arbejdes om læ ved lugen.

6. *Vedrørende ansvarets placering skal udtales følgende:*

Henset til, at skibschefen, efter kommissionens opfattelse ikke har udsat sit skib mere end rimeligt er og ikke har tilsidesat hævdvundne bestemmelser for tilsyn m. v. samt til, at de af chefen iøvrigt truffne foranstaltninger i anledning af uheldet må anses for hensigtsmæssige, skønnes der ikke at være grundlag for at rette bebrejdelser mod ham, endsige drage ham til ansvar for uheldet.

Da der ej heller synes at kunne rettes kritik mod noget andet besætningsmedlem for tilsidesættelse af de ham i henhold til instruks eller ordre påhvilende pligter, må uheldet efter kommissionens opfattelse alene tilskrives den uhensigtsmæssige konstruktion af lugen mellem forskibet og 20 mm-brønden.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale, men har anmodet Orlogsværftet om at fremsætte sine bemærkninger til sagen.

C. Om sagernes formaliteter.

1. Kommissionen har over for Søværnskommandoen givet udtryk for den opfattelse, at fremsendelsespåtegninger som regel ikke bør meddeles de implicerede af de respektive fremsendende myndigheder, og da i særdeleshed ikke, når et inkriminerende forhold ledsages af udtalelser, der må formodes at påvirke kompantens svar på spørgsmål under en eventuel afhøring.

Opmærksomheden henledes i denne forbindelse på, at fremsendelsespåtegninger på skibschefens rapport i en havarisag normalt oplæses af kommissionens formand i tilslutning til afhøringen.

2. I et større antal havarisager har kommissionen gennem de forløbne år i sine rapporter (under afsnittet *Vedrørende sagens formaliteter*) påtalt mangler og fejl i skibschefernes indberetninger samt i journalernes (kursbøgernes) førelse.

Til trods for, at kommissionen herudover i sin årsberetning ved flere lejligheder har henledt personellens opmærksomhed på forholdet, modtager den stadig ufuldstændige og overfladisk affattede rapporter, ligesom den i forbindelse med afhøringerne konstaterer manglende omhu ved førelsen af skibsdokumenter m. v. Medens løbende kontrol med skibsjournalernes førelse synes tilfredsstillende sikret på længere sigt, dels ved hyppige »stikprøver« (under inspektion, afhøringer m. v.), dels ved den pr 1 jan 1965 etablerede ordning med systematisk gennemgang ved Søværnets Navigationsvæsen af skibsjournaler og kursbøger (obligatorisk ved udskrivning, kommandostrykning og chefskifte), må det konstateres, at de hidtil truffne foranstaltninger til imødegåelse af det uheldige forhold vedrørende rapportudfærdigelsen, ikke har været tilstrækkelige.

Ud fra den betragtning, at det eneste virksomme middel herefter vil være, at foresatte myndigheder konsekvent afviser ufuldstændige rapporter og i givet fald beordrer den pågældende skibschef til at udarbejde og indsende en ny, har kommissionen henstillet til Søværnskommandoens overvejelse at lade vedkommende myndigheder tilgå direktiv overensstemmende hermed.

3. Kommissionen har iøvrigt fundet anledning til at henlede Søværnskommandoens opmærksomhed på det uheldige i, at myndigheder i visse tilfælde har undladt at ledsage fremsendelsen af skibschefens rapport med supplerende oplysninger og bemærkninger, herunder en vurdering af hændelsen på det foreliggende grundlag.


E. J. Saabye,
kommandør.
Formand for Søværnets Havarikommission.

Fortegnelse over de i årsberetningerne 1960–1964 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 Marinestation 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 Nymdegab.	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 forøjet motorskib.	1960	31
5. Minelægger (VINDHUNDEN-klassen) beskadigelse af pullert i Århus havn.	1960	34
6. Fregats påsejling af Solmunde olieka i Skålefjord, Færøerne.	1960	36
7. Destroyers påsejling af dansk depotskib på Lissabon red, Portugal.	1960	38

	Årberetning	Pag.
8. Patruljebåds (WILLEMOES-klassen) tab af anker ved afgang fra Avernakke Pynt bro.	1960	42
9. Motortorpedobåds påsejling af havnemolen i Agersø havn.	1960	44
10. Motortorpedobåds påsejling af anlægsbro på Flådestation KØBENHAVN.	1961	11
11. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) påsejling af mole i Spodsbjerg havn.	1961	11
12. Korvets påsejling af fregat, fyrinspektionsskib og flydedok IV under havnemanøvre på Holmen.	1961	13
13. Fregats påsejling af bropille ved Limfjordsbroen, Aalborg.	1962	5
14. Minelæggers påsejling af vestre molehoved i Kronløb, Københavns havn.	1962	8
15. Korvets påsejling af duc d'Albe i Flådens Leje ud for Brædøen.	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
20. Ubåds påsejling af mole i Kielerfjord, Tyskland	1964	5
21. Fregats påsejling af opankret sovjetisk trawler ved Falsterbo, Sverige.	1964	11
22. Motortorpedobåds påsejling af orlogskutter i Kongsøer havn.	1964	30

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 Holsteinborg, Grønland.	1962	32

	Årberetning	Pag.
11. Orlogskutters grundstødning ved Frederikshåb, Grønland.	1962	37
12. Korvets grundstødning m. v. i Limfjorden ved Mou bro.	1963	41
13. Depotskibs grundstødning ved Maarodde 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
16. Patruljebåds (WILLEMOES-klassen) grundstødning ved Kobberdyb.	1964	36
17. Ministrygers (SUND-klassen) grundstødning ved Kobberdyb.	1964	49
18. Orlogskutters grundstødning i Julianehåbs havn.	1964	53
19. Motortorpedobåds grundstødning ved Horten, Norge.	1964	58
20. Motortorpedobåds grundstødning ved Kobberdyb.	1964	66
21. Bevogtningsfartøjs (DRYADEN-klassen) grundberøring ved Bagenkop havn.	1964	71

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
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 hundgarn i Langelandsbælt.	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
11. Legemsbeskadigelse af personel ombord i ministryger (SUND-klassen), Anholt havn.	1964	75
12. Motortorpedobåds havari i farvandet ved Bornholm.	1964	84