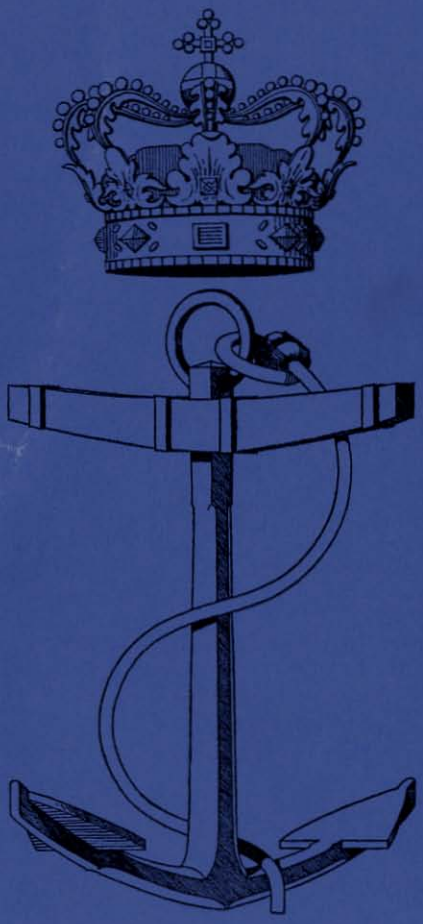
Til tjenestebrug

SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSION



ÅRSBERETNING 1965-66

SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSIONS ÅRSBERETNING 1965-66

Statens trykningskontor
Ma 01,35-25

Forord.

Nærværende årsberetning er Søværnets Havarikommissions sjette, siden den første udkom i 1960, idet der på grundlag af stoffets art og omfang ikke fandtes anledning til udsendelse af beretning for 1965.

Der har ikke siden den første årsberetning været udtalt forord af chefen for Søværnet, og sådant vil normalt ej heller være påkrævet.

Efter at jeg har foretaget et tilbageblik over havarikommissionens arbejde, finder jeg det imidlertid på sin plads ved denne lejlighed at fremhæve nogle erfaringer, som kan udledes af de behandlede sager, idet det må erindres, at formålet med at udsende årsberetningen er at videregive et erfaringsmateriale vedr. bl. a. praktisk navigation og sømandskab for derved om muligt at nedbringe antallet af havari- og skadesager.

I de 7 år kommissionen har virket, har den ialt behandlet 135 havari- og skadesager, som har påført Søværnet en udgift på skønsmæssigt 4 millioner kr., heri ikke medregnet en orlogskutters totalforlis. I tilknytning til skaderne påføres Søværnet desuden et stort antal dage med nedgang i beredskabet, et forhold, som ikke direkte kan opgøres i penge, men i realiteten er særdeles bekosteligt.

Utilbørligt er det, at der i godt $^1/_5$ af uheldene kan placeres et ansvar for overtrædelse eller tilsidesættelse af skrevne instruktioner o. l. eller af erfaringsmæssigt godt sømandskab. Kommissionens grundige behandling af havari- og skadesager har afsløret, at det for ofte har skortet på: omhyggelig navigation, realistisk vurdering af instrumenters og andre tekniske hjælpemidlers nøjagtighed og brugbarhed under foreliggende forhold, omhyggelig førelse af journaler og kursbøger, fyldestgørende affattelse af rapporter o. s. v.

Dette giver mig anledning til at indskærpe ikke alene overholdelse af gældende love og bestemmelser, men også opretholdelse af traditionel god orlogsskik. Dette sidste gælder ikke mindst de forhold, hvor skibschefen skal drage nytte af sine officerers og øvrige befalingsmænds erfaring. Jeg tænker her bl. a. på tilfælde, hvor de i erfaring bedst udrustede befalingsmænd ikke har været anvendt til udførelse af deres sædvanemæssige arbejde, men hvor dette — formelt med hjemmel i gældende skibsorganisation — har været overdraget til yngre og følgelig mindre erfarne befalingsmænd uden den tilstrækkelige vejledning og træning samt uden det fornødne tilsyn, som burde være en naturlig forudsætning for sådan overdragelse.

Idet jeg samtidig peger på, at knap $^4/_5$ af uheldene — omend beklagelige — har kunnet betegnes som hændelige, forventer jeg, at alle vedkommende på positiv måde vil stræbe efter at udnytte de erfaringer, som havarikommissionen objektivt og sagligt har uddraget og belyst af det skete.

S. Thostrup

S. Thostrup
viceadmiral.
Chef for Søværnet

BERETNING OM SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSIONS VIRKSOMHED I PERIODEN 1. JANUAR 1965 TIL 31. DECEMBER 1966*)

A. Indledning

Nærværende beretning omfatter de i kalenderårene 1965—1966 af kommissionen behandlede og afsluttede havari- og skadesager.

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

B. Gennemgang af de i 1965-66 behandlede og afsluttede sager.

Beretningen omfatter 29 havari- og skadesager.

Til sammenligning med de i årsberetningerne 1960—64 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
1965-66	0	17	8	4	29	21	8	0,2

*) Kommissionens sammensætning inden for beretningsperioden:
Kommandør E. J. Saabye, formand, afløst den 1. sep. 1966 af kommandør J. Elving.
Kommandørkaptajn E. T. Solling, afløst den 15. maj 1965 af kommandørkaptajn K. O. Knudsen, der igen er afløst den 31. mar. 66 af orlogskaptajn B. H. Jensen.
Kommandørkaptajn O. L. W. Marckmann.
Kommandørkaptajn (M) A. C. Thegler.
Orlogskaptajn S. E. Milan Thomsborg, sekretær, afløst den 31. mar. 66 af orlogskaptajn H. Haar.

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

I lighed med de tidligere år er mindre betydende skadesager, dvs. sager, der er af ringe økonomisk omfang, eller hvis årsag kan henføres til fejl, som ikke skønnes umiddelbart at indebære nogen lære for andre end de implicerede, kun medtaget i ovennævnte statistiske oversigt. Antallet af sådanne skadesager er for årene 1965—66 18.

De resterende sager, der fordeler sig på

4 påsejlinger
5 grundstødninger eller -berøringer og
3 andre uheld

gennemgås efter samme retningslinier som i de foregående årsberetninger.

Nærværende årsberetning indeholder desuden en grundstødning, som ikke er behandlet af kommissionen, men som er medtaget efter anmodning fra Søværnskommandoen.

Medens oversigten omfatter samtlige af kommissionen afsluttede sager er der i den følgende beretning kun medtaget sager, som er afgjort af Chefen for Søværnet.

I oversigten indgår et totalforlis. Værdien af dette skib — en orlogskutter — indgår ikke i oversigtens sidste rubrik.

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 er sådanne udtalelser m. v. optaget under afsnittet: *Skibschefens bemærkninger*.

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 ialt 47 møder i kommissionen med 20 i året 1965 og 27 i året 1966.

Påsejlinger.

1. Korvets påsejling af molehoved i Frederikshavn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf om morgenen i mørke. Vind: SSE—9 med byger; sø: SSE—5; strøm: N-gående 2—3 knob udfor havnen; sigtbarhed: moderat, snebyger.

Hændelsesforløb: (jf. fig. 1)

Korvetten afgik fra Holmen kl. 2200 for sammen med et søsterskib (divisionsskib) at forlægge til Flådestation FREDERIKSHAVN. Kl. 0800 dagen efter befandt korvetterne sig i kølvandsorden ved anduvningsbøjen udfor Frederikshavn. Divisionsskibet fortsatte mod havnen med uændret fart (10—12 knob), medens den agterste korvet reducerede farten til ca. 6 knob for at øge afstanden mellem skibene.

Chefen for denne forestod navigering og manøvrering fra broen, medens vagtchefen betjente maskintelegrafen. Den faste rorgænger stod til rors.

Fra anduvningsbøjen og indtil et punkt ca. 1/2 sømil fra havnen holdt korvetten svagt S-skel i fyrlinjen (retvisende retning 303°5) med ca. 13° højde for afdrift og strøm (retvisende styret kurs ca. 290), idet strømmen vurderedes til ca. 1 knob. Under den fortsatte sejlads mod havnen med ca. 6 knobs fart støttedes på det bagbords molefyr (position I). Skibet girede 20—25° på begge sider af kursen; også rulningen var kraftig — fra tid til anden op til 25°.

Næstkommanderende indfandt sig på broen, da korvetten var 200—300 m fra havnemolerne. Henvendt til chefen og vagtchefen lod han falde en bemærkning

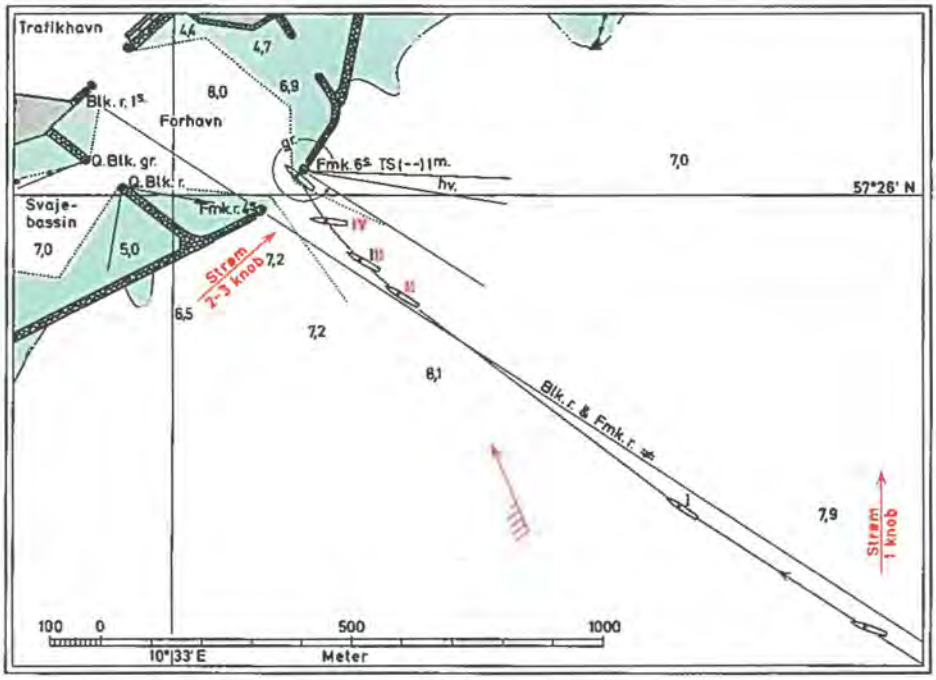


Fig. 1.

om, at skibet havde fået N-skel i fyrlinjen (position II). Umiddelbart derefter beordrede chefen, der ikke havde hørt næstkommanderendes bemærkning, rorgængeren til at holde lige klar af bagbords molehoved (position III). Det var nu åbenbart, at strømmen i et bælte ud for havnen satte betydelig kraftigere N-over end ved anduvningsbøjen, idet korvetten — selv med 30° højde for afdrift og strøm — blev forsat mod det nordre molehoved. Da det skønnedes for sent at afbryde manøvren ved at slå bak, beordrede chefen »styrbord helt over« og »alle maskiner frem fuld kraft« i den hensigt at tvinge agterenden bort fra det nordre molehoved (position IV).

Få sekunder senere, da korvetten var halvvejs gennem indløbet, blev skibet imidlertid tvunget ind mod molehovedet af en sø, men gik umiddelbart efter fri igen dels på grund af søens tilbagekastning fra molen, dels fordi ror- og maskinmanøvrerne nu gjorde sig gældende. Farten i påsejlingsøjeblikket blev anslået til 6—7 knob.

Da korvettens hæk var vel klar af molen, beordredes »alle maskiner stop« og straks efter »alle maskiner tilbage halv kraft« for at stoppe skibets fremdrift. Med assistance af en bugserbåd, der lå klar i forhavnen, fortsatte korvetten mod flådehavnen, hvor der fortøjedes ved kaj N 11.

Efter ankomsten foretoges en foreløbig besigtigelse af skaderne m. v. Frederikshavn Lodseri forespurgtes telefonisk om de aktuelle strømforhold ud for havnen; det oplystes, at strømmens fart den pågældende morgen havde været usædvanlig stor — formentlig 2—3 knob inden for en afstand af ca. 200 m fra havnemolerne.

Skadeopgørelse:

Molehovedet: Ingen.

Korvetten: Indtrykning af styrbords skibsside mellem spanterne 48—58 fra hoveddækket til ca. 1 m under vandlinjen. Største indtrykningsdybde ca. 20 cm.

Hoveddækket ved officersmessen trykket.

Et antal motorskabe deformeret, og en startluftpumpe forskubbet.

En del rør og flanger beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt kr. 85.000,—.

Kommissionens vurdering:

1. *Betimeligheden af at anløbe Frederikshavn på det pågældende tidspunkt.*

   Det fremgår af det foreliggende materiale, at fregatdivisionen var opmærksom på, at besejlingsforholdene til Frederikshavn havn under de herskende vejrforhold var vanskelige, omend ikke i den grad, man senere måtte erkende.

   Hensynet til at overholde tidspunktet for civilundervisningens begyndelse den pågældende dag (kl. 1000) havde imidlertid været afgørende for beslutningen om at gå i havn på det tidligst mulige tidspunkt.

   På baggrund af begivenhedernes forløb konkluderer chefen for 2. Fregatdivision i sin påtegning på korvettens rapport, at enhederne burde have tilsidesat hensynet til civilundervisningen og holdt søen indtil vejrbedring. Kommissionen skal hertil udtale, at afventen af dagslys (1/2—3/4 time senere) utvivlsomt ville have givet grundlag for en mere realistisk vurdering af risikoen ved at anløbe havnen og — i givet fald — have forbedret mulighederne for en hensigtsmæssig manøvre.

2. *Uheldet må tilskrives fejlskøn i forbindelse med sammentræf af uheldige omstændigheder.*

Medens skibschefen under den første del af besejlingen af havnen benyttede ledefyrlinjen som mærke, anvendte han i den sidste — og kritiske — fase kun det S-lige molehoved som »styrepunkt«. Dette i forbindelse med den omstændighed, at strømmen tiltog i styrke ind mod havnen, medens korvettens fart uændret var 6 knob, forårsagede, at korvetten blev forsat N-over og fik N-skel i fyrlinjen. Næstkommanderende, der indfandt sig på broen, da korvetten var 200—300 m fra molehovedet, bemærkede straks dette og søgte at henlede chefens (og vagtchefens) opmærksomhed herpå. Chefen, der stod i den anden brovinge og derfor ikke hørte næstkommanderendes udtalelse, gjorde selv samme iagttagelse, men først da afstanden var yderligere reduceret.

Tidspunktet for en radikal ændring af manøvren var imidlertid nu forpasset, hvorfor chefen ikke havde andet valg end at fortsætte og søge at afbøde virkningen af en eventuel påsejling.

Det skal bemærkes, at chefen havde overvejet anvendelse af større fart under anduvning og besejling af havnen, men havde ikke ment at kunne acceptere den dermed forbundne risiko for alvorligt havari, såfremt manøvren alligevel mislykkedes.

Chefen for divisionen har oplyst, at når divisionsskibet kort tid forinden kunne passere uden uheld, må dette bl. a. tilskrives anvendelsen af større fart (10—12 knob) samt et i forhold til søerne heldigt passagetidspunkt; valget af den højere fart skete imidlertid ikke uden betænkelighed.

Chefen for Fregateskadren har i forbindelse med sin fremsendelse af sagen udtalt, at personlig erfaring har belært ham om, at en undervurdering af strømmens fart udfor Frederikshavn meget let kan forekomme, da bæltet med kraftig strøm som regel er ret smalt og først kan erkendes indenfor en afstand af ca. 50 m fra molerne. Overfor denne udtalelse har chefen for korvetten oplyst, at i det foreliggende tilfælde erkendtes den relativt kraftige strøm allerede i en afstand af 100—150 m fra havnen.

Det er kommissionens opfattelse, at undervurdering af vejr- og strømforholdenes indvirkning på besejlingen og manøvren i forbindelse med for ringe fart, mørke og utilstrækkelig kontrol med korvettens sejlads i forhold til fyrlinjen må anses som årsager til uheldet, der let kunne have fået alvorligere følger.

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

a. Det er kommissionens opfattelse, at chefen for 2. Fregatdivision under de givne vejrforhold m. v. burde have udsat divisionens anløb af Frederikshavn i det mindste indtil dagens frembrud.

b. Ihvorvel uheldet som sådan kunne have været undgået ved anvendelse af større fart og en mere hensigtsmæssig besejling af løbet til havnen, må kommissionen bl. a. henset til chefens ringe erfaring som skibschef for en større enhed og de herskende ugunstige vejrforhold, anse uheldet for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

2. Orlogskutters påsejling af en anden orlogskutter og kajanlæg i Frederikshavn.

Ledsagende omstændigheder:

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

Hændelsesforløb: (jf. fig. 2)

Orlogskutteren var undervejs fra København til Flådestation FREDERIKSHAVN med reduceret besætning for i Frederikshavn dels at modtage radiomateriel dels at få den faste besætning ombord.

Ved ankomst til Flådestation FREDERIKSHAVN stod chefen selv til rors og skulle også selv betjene skruens omstyring. Den reducerede besætning inclusive motorpasseren var på dækket for at ordne fortøjningen.

Kl. 0817 passeredes pier II's østlige del (position I) med kurs mod tværkajen. Under passage af en anden orlogskutter prajedes der fra denne om at komme på siden for at udskifte noget radiogrej.

Orlogskutteren bakkede til position II for derfra at gå ind mod den anden kutter. Kl. 0823 sattes omstyringen i nulstilling i en afstand af ca. 40—50 m fra den ved kajen liggende kutter (position IV). Farten var da ca. 2 à 3 knob, og roret lå ca. 10° til stb.

I position V var farten aftaget til 1 à 2 knob og afstanden til 10 à 15 m. Det var chefens hensigt i denne afstand at bakke med roret lagt stb. helt over for derved at vride agterenden ind mod den anden kutter.

Roret lagdes stb. helt over, men omstyringen blev fejlagtigt ført til »frem«. Fejlmanøvren erkendtes først umiddelbart før påsejlingen, hvorefter omstyringen førtes til »bak«. Manøvren kom for sent, idet orlogskutteren kl. 0825 tørnede den ved kajen liggende kutters bagbords side, gled af, ramte den foranliggende kutter og derefter kajen med en fart af 2 à 3 knob.

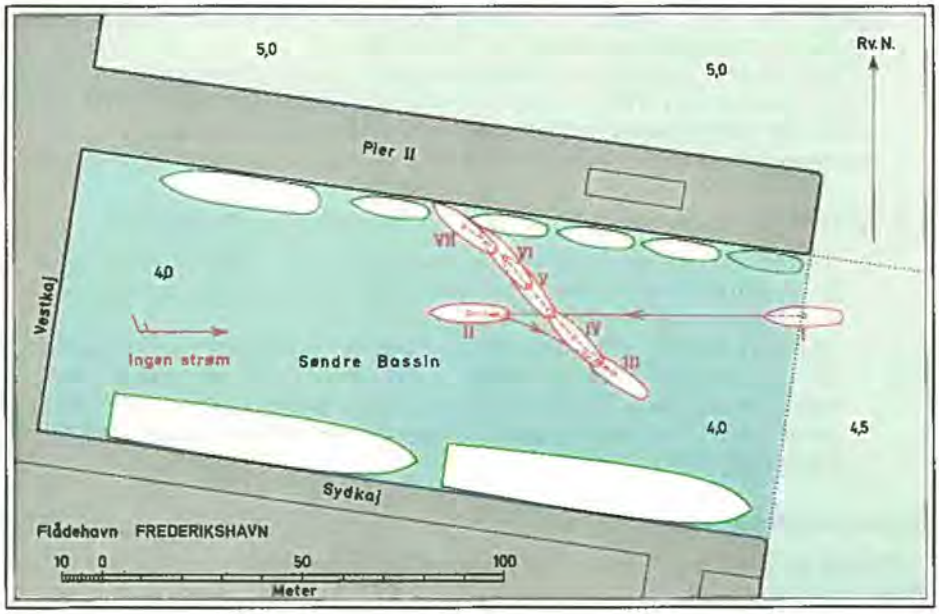


Fig. 2.

Skadeopgørelse:

Orlogskutteren: Ydre del af stævnen beskadiget og trykket mod bagbord.

Den ved kajen liggende orlogskutter: Fire knækkede dæksstøtter og hak i skandækket.

Kajanlægget: Hammeren lettere beskadiget.

Den af havariet foranledigede reparationsudgift er opgjort til kr. 3189,—.

Supplerende oplysninger:

1. Chefen har i sin rapport anført, at omstyringen virkede meget trægt, hvilket medførte et tab af tid, hvorfor bakmanøvren umiddelbart før påsejlingen ikke nåede at få nogen virkning.

   Kattegats Marinedistrikt udtaler bl. a., at sammenstødet med kajen muligvis kunne have været undgået ved en skiftning af roret fra stb helt over til bb helt over. På grund af det korte tidsforløb, der må sættes til 20—25 sek., og på grund af chefens uøvethed, synes denne at have tabt overblikket, da situationen udviklede sig i uventet retning. Marinedistriktet henviser videre til, at den omtalte træghed i omstyringen efter *chefens udsagn* skyldtes,

   — at den påfyldte olie var for tynd
   — at bundkarrets si var delvis tilstoppet samt
   — at samtlige fedtkopper var rustet sammen og kun kunne bevæges ved hjælp af rørtang.

   Endvidere udtaler Marinedistriktet, at efter udbedring af disse forhold, virker omstyringen korrekt og kan i én bevægelse skiftes til ny ønsket stilling.

   Kattegats Marinedistrikt konkluderer endelig, at kollisionen antagelig skyldes manglende rutine i forbindelse med et trægt arbejdende omstyringsapparat.
2. Uheldet har bevirket, at chefen for orlogskutteren har udfærdiget en særlig rapport over hoved- og hjælpemaskineriets tilstand ved kommandohejsningen.

   Af rapporten synes at fremgå, at såvel hoved- som hjælpemaskineri ved kommandohejsning 3 dage før var i en sådan stand, at kutteren efter kommissionens skøn næppe burde være afsejlet på det pågældende tidspunkt.
3. Søværnets Skibs- og Maskininspektion har til orlogskutterens to rapporter udtalt sig således

   ... »Under henvisning til pkt. 2 i Kattegats Marinedistrikts påtegning (nr. ...) på ref. (a) skal Søværnets Skibs- og Maskininspektion (SMI) herved oplyse, at såfremt den påfyldte olie har været for tynd, ville der ikke på noget tidspunkt have været noget olietryk i omstyringen under sejlads i dagene før kollisionen.

   Den anvendte olie »Vacuum Teleo Oil«, som har været anvendt i adskillige år i mange af SVN's skibe med tilfredsstillende resultat, er en tynd olie.

   Skruetøjet har været trukket under eftersyn den (dato), og ny olie var påfyldt af besætningen, som ligeledes har ansvaret for at filtret er rent og at smørekopperne kan fungere efter hensigten.

   SMI står ganske uforstående over for det i ref. (a) pkt. 5 fremførte vedrørende omstyringen, som kan bevæges fra fuld kraft frem til fuld kraft bak i én kontinuert bevægelse.«

Kommissionens vurdering:

1. Uheldet må tilskrives chefens manglende rutine muligvis i forbindelse med et på det pågældende tidspunkt trægt arbejdende omstyringsapparat.
   Kommissionen må således, alt taget i betragtning, anse uheldet for hændeligt.
2. Kommissionen ser sig efter det foreliggende ikke i stand til at tage stilling til evt. ansvarsplacering i forbindelse med de anførte mangler med hensyn til omstyring og maskineri.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen finder — under hensyntagen til skibschefens rapport om dette forhold — at ansvaret for klarmelding af maskineriet i orlogskuttere nøje bør fastlægges mellem Søværnets Skibs- og Maskininspektion og den pågældende Ekvipageafdeling, og da ikke mindst henset til kutternes chefers/føreres relativt ringe erfaring.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

Søværnskommandoen har i særlig skrivelse til kommissionen meddelt, at det omtalte ansvar for klarmelding af maskineriet i orlogskuttere vil blive fastlagt i den under revision værende SVK BST 206.

3. Skoleskibs påsejling af kaj i Hoek van Holland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: stille; strøm: udgående 5 knob; sø: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jf. fig. 3)

Uheldet indtraf under skoleskibets anløb af Hoek van Holland i forbindelse med deltagelse i NATO-øvelser.

Skoleskibet tog lods ombord uden for indsejlingen, hvor der ligeledes lå 2 slæbebåde klar. Chefen forestod navigeringen efter lodsens anvisninger. Lodsen angav strømmen som udgående 1 à 2 knob og mente derfor, at der højst kunne blive brug for en enkelt af bugserbådene til eventuelt at assistere ved tillægningsmanøvren. De to slæbebåde fulgte derfor med uden at blive benyttet.

Skoleskibet manøvrerede i sejlløbets S-lige side, indtil det af hensyn til trafikken var muligt at trække over i den N-lige side (position I og II) i nærheden af den anviste kaj.

Den ene slæbebåd havde da forladt skoleskibet, medens den anden lagde sig klar ved stb's bov.

Derefter manøvreredes med varierende omdrejninger med en beholden fart på ca. 1 knob ind mod den anviste plads ved Fruitsteiger kaj, idet strømmen holdtes let ind på stb's bov for at give skibet en sideværts bevægelse.

Under passage af færgen KONINGIN WILHELMINA (position III), førte strømmen skoleskibets stævn noget stb over.

Ved manøvrer med ror og skruer stoppedes dette drej, men skibets sideværts bevægelse førte det ind mod en kajpæl, hvis øverste skarpe, uaffendrede kant ramte skoleskibet ud for forreste kanon.

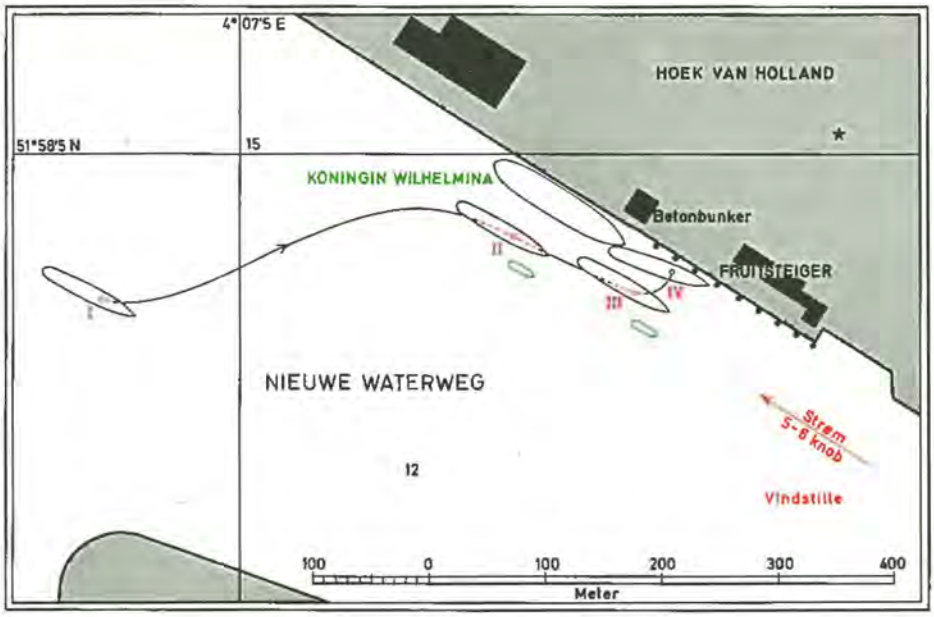


Fig. 3.

Forårsaget heraf slog hækken bb over og ind mod færgens stævn (position IV), hvorved der opstod mindre skader på skoleskibet.

Fra denne position forhaledes på plads ved kajen.

Skibschefen foranledigede besigtigelse af såvel eget skib som færgen og kajanlægget. Der konstateredes ingen skader på færgen og kajen, hvilket er skriftligt bekræftet.

Efter uheldet har lodsen erkendt at have anslået strømmens styrke for for ringe, hvilket influerede på manøvrens sidste faser.

Skadeopgørelse:

Skoleskibet: Indtrykning med lækage mellem spant 28—29 lige over hoveddækket.

En mindre indtrykning uden lækage ved bb's slæbebom agter.

Kaj: Ingen skader.

Færgen: Ingen skader.

De med reparation af skaderne på skoleskibet forbundne udgifter beløber sig skønsmæssigt til *kr. 3000.*

Kommissionens vurdering:

Uheldet må tilskrives ukendskab til de lokale strømforhold, der — i forbindelse med mørket — vanskeliggjorde bedømmelse af forholdene.

Efter kommissionens skøn har den relativt kraftige anvendelse af skruerne haft en ugunstig indflydelse på manøvrens slutfase, men kommissionen finder dog, alle forhold — herunder særlig lodsens fejlvurdering af strømmen — taget i betragtning, at uheldet må anses for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

4. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) påsejling af korvet, Flådehavn København.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: WNW—3-4; sø: 0; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jf. fig. 4)

Påsejlingen af korvetten indtraf, da bevogtningsfartøjet stod ind i Maskingraven, hvor det skulle fortøje på siden af et andet bevogtningsfartøj (søsterskib).

Chefen forestod ordregivning og manøvrering fra broen, medens 3. kommanderende betjente manøvrehåndtagene.

Ved passage af flydedok IV stoppedes begge maskiner, og da stævnen befandt sig udfor kajhjørnet, blev roret lagt styrbord helt over. For at fremskynde drejet til styrbord, beordredes »BETTY frem småt« og »SARA tilbage småt«.

Da bevogtningsfartøjet var drejet ca. 45°, beordredes »SARA stop« og kort efter »SARA småt frem« for at få mere fremdrift.

På dette tidspunkt var bevogtningsfartøjets agterende ca. 2 m fra korvetten, der lå fortøjet ved Maskingravens N-side.

For at bringe sidstnævnte manøvre (»SARA frem småt«) til udførelse, bevægedes manøvrehåndtaget, indtil maskinomdrejningsviseren angav 1000 omdrejninger,

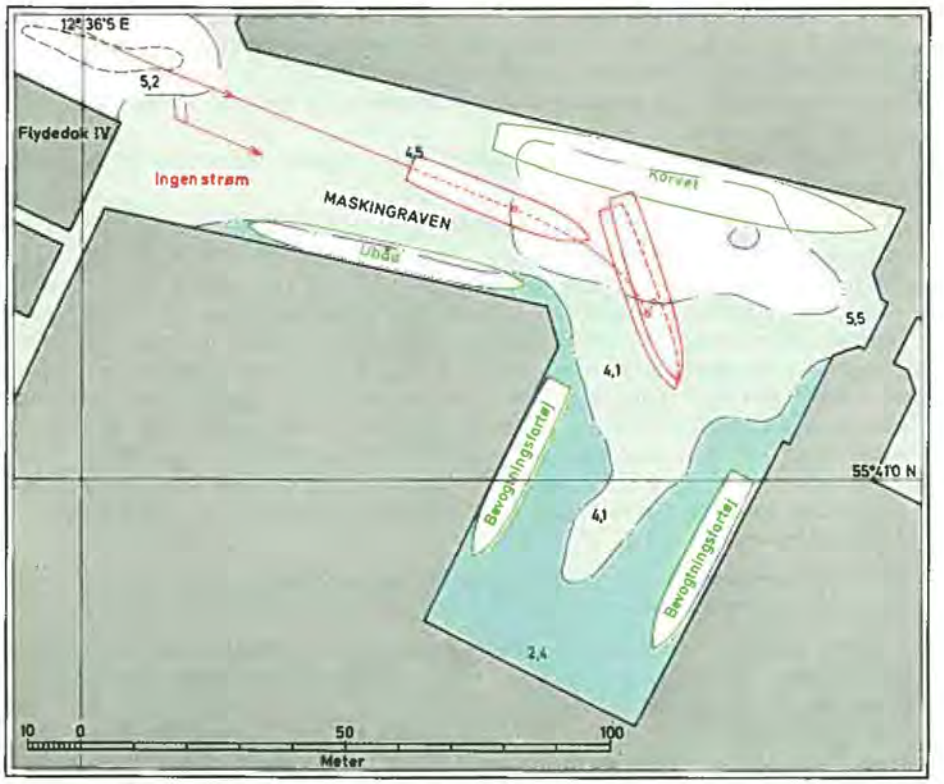


Fig. 4.

men det kunne både ses og høres, at skruen ikke fulgte med. Chefen beordrede derfor omgående »Alle maskiner stop« og kaldte maskinens kontrolrum pr. telefon.

3. kommanderende førte uheldigvis manøvrehåndtagene forbi stopstillingen, bl. a. fordi kontrollampen svigtede, med det resultat, at der fremkom en bakmanøvre på SARA.

Inden det stod klart for chefen, hvad der var sket, tørnede agterenden mod korvettens styrbords side udfor dybdebombelasten, hvor der fremkom et hul i skroget.

Der overførtes trosser til det vestligste af de to fortøjede søsterskibe, og bevogtningsfartøjet blev halet på plads på siden af dette.

Umiddelbart efter opringningen fra broen til kontrolrummet iværksatte 1. maskinofficer en undersøgelse af manøvrestyreledningen fra bro til maskinrum. Det konstateredes hurtigt, at en luftslange var sprunget af sit tilslutningsrør, således at fremmanøvrer på SARA ikke kunne udføres fra broen. Ved en nærmere undersøgelse af slanger og spændebånd kunne der ikke konstateres nogen defekt, hvorfor uheldet efter maskinofficerens opfattelse må tilskrives de kraftige rystelser i motorrummet, som er almindelige i fartøjer af DAPHNE-klassen.

Supplerende oplysninger:

Da der under afhøringen er fremkommet oplysning om, at enkelte fartøjer af DAPHNE-klassen anvender 3. kommanderende (normalt søofficerer af reserven) på posten ved manøvrehåndtagene under »Manøvrerulle«, medens andre fartøjer af samme klasse benytter 1. maskinofficerer i den nævnte bestilling, har kommissionen fundet anledning til at forelægge sagen for Søværnets operative Kommando og Søværnets Skibs- og Maskininspektion, bl. a. med henblik på fastlæggelse af ensartede retningslinjer for 1. maskinofficers placering og tjeneste under »Manøvrerulle« og »Klart skib«.

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

»1. Ved med henvisning til ref indledningsvis at henlede opmærksomheden på »*Instruks for 1. Maskinmester*«, B. 3 — 1947, særligt for så vidt angår § 17, hvori det hedder, at 1. maskinofficer under »Klart skib« og »Ind og ud af havn« samt ved alle lejligheder, hvor der kræves mere end almindelig omhu for den sikre og hurtige udførelse af de ordrer, som gives fra broen, personligt skal tage kommandoen i hovedmaskinrummet, skal det bemærkes, at en sikker manøvrering af maskineriet ikke blot er afhængig af manøvrehåndtagenes rette betjening, men også af maskineriets rette funktionering, hvorfor meningen med instruksens bestemmelse er, at 1. maskinofficer under de nævnte forhold som ansvarlig leder af maskintjenesten skal opholde sig der, hvor han har overblik over det samlede maskineris drift, og hvorfra han om fornødent personligt kan gribe ind, hvis driftsforstyrrelser opstår.

1.1 Dette sted var forhen, og er i Søværnets ældre enheder stadig, hovedmaskinrummet, medens det i vore nye enheder er flyttet til maskinkontrolrummet.

1.2 Som generel opfattelse skal Søværnets Skibs- og Maskininspektion (SMI) derfor fremføre, at har 1. maskinofficer overtaget kommandoen, som anført i instruksen, er hans plads i maskinkontrolrummet.

Imidlertid kan hans nærværelse under visse specielle omstændigheder — særligt under »Klart skib« — blive påkrævet andet steds i skibet, ikke mindst henset til hans tjeneste som havariofficer, hvorfor han ved instruks ikke bør fastlåses til

et bestemt sted i skibet, men efter en vurdering i hvert enkelt tilfælde frit må kunne bevæge sig til det sted i skibet, hvor han i den givne situation mener sin nærværelse påkrævet, dog først efter at have ladet chefen tilgå melding herom.

Det rent undtagelsesvise i at 1. maskinofficer under konditioner som anført i instruksens § 17 forlader maskinkontrolrummet skal her understreges, idet han herved mister overblikket over såvel havaritjenesten som det samlede maskineris drift.

2. Imidlertid gør der sig i enhederne af DAPHNE-klassen følgende ganske særlige forhold gældende:

1. maskinofficer er eneste maskinbefalingsmand ombord.

Den menige maskinbesætning udgør ialt kun 4 mand.

Enheden er lille, og afstandene mellem de forskellige installationscentre derfor korte.

Der findes overvågningspaneler for maskineriets drift i såvel maskinkontrolrum som i operationsrum og på bro.

Der findes ikke en egentlig havaricentral etableret i skibet.

2.1 At 1. maskinofficer er eneste maskinbefalingsmand ombord bevirker, at han ikke blot skal organisere og lede maskintjenesten, men at han også personligt må lokalisere og afbøde virkningerne fra eventuelle driftsforstyrrelser på de maskinelle anlæg rundt om i skibet.

Det er derfor klart, at 1. maskinofficer i disse små enheder langt hyppigere kan blive nødsaget til at forlade maskinkontrolrummet end tilfældet er i vore større enheder med flere maskinbefalingsmænd tilkommanderet. Til gengæld betyder enhedens lidenhed, at han hurtigt kan komme fra et sted i skibet til et andet.

2.2 At der ikke i DAPHNE-klassen er indrettet nogen egentlig havaricentral skyldes dels skibets størrelse og i forbindelse dermed besætningens størrelse, der forhindrer fast etablerede havaripatruljer, dels at 1. maskinofficer som eneste maskinbefalingsmand både skal fungere som havariofficer og havaripatruljeleder. Under sådanne omstændigheder er det ikke muligt at organisere en centraliseret havarikontrol.

Da maskinkontrolrummet ligger uden for »gascitadellet«, vil rummet blive evakueret under passage af »Fall-out område«, og maskineriets drift derefter overvåget fra operationsrummet, idet der dog med passende mellemrum vil blive inspiceret i maskinrummet af personel iført beskyttelsesdragt.

3. For så vidt angår maskineriets manøvrering har 1. maskinofficer normalt aldrig foretaget denne personligt, men altid ladet den udføre af dertil oplærte manøvregaster, så han ikke ved at koncentrere sig herom løb risiko for at miste overblikket over det samlede maskineris drift.

3.1 Nogen ændring i dette forhold giver indførelsen af maskinkontrolrum ikke, og at fastlåse 1. maskinofficer som manøvrist på broen er helt uforeneligt med hans tjeneste som ansvarlig leder af det samlede maskinanlæg.

At 1. maskinofficer ved selv at betjene manøvrehåndtagene på broen hurtigere skulle kunne lokalisere årsagerne til eventuelle driftsforstyrrelser under manøvre har kun bæring for selve styreanordningen, men driftsforstyrrelser kan indtræffe mange andre steder i maskineriet.

I øvrigt er SMI af den mening, at den rette fremgangsmåde, hvis maskinernes styring fra broen svigter, øjeblikkelig er at omkoble til manøvrering fra maskinkontrolrummet — en procedure, der kun tager nogle få sekunder.

4. SMI kan således konkludere sin opfattelse derhen, at 1. maskinofficer under manøvrerulle og »Klart skib« skal opholde sig i maskinkontrolrummet, dog således, at han, hvis situationer opstår andre steder i skibet, der kræver hans personlige indgriben af hensyn til skibets sikkerhed, frit skal kunne bevæge sig derhen, men først efter at have informeret chefen herom.

Såfremt skibet befinder sig i ABC-beredskabstilstand er 1. maskinofficers plads i operationsrummet.

.....«.

Over samme sag har Søværnets operative Kommando bl. a. udtalt følgende:

»1. Søværnets Havarikommission (SHK) har ved ref (a) anmodet Søværnets Skibs- og Maskininspektion (SMI) om, eventuelt efter forhandling med Søværnets operative Kommando (SOK) at fremkomme med en udtalelse vedrørende 1. maskinofficers (1. MSOF) placering under manøvrerulle i enheder af DAPHNE-klassen.

Ved ref (b) har SMI besvaret SHK skrivelse uden forhandling med SOK.

2. Således foranlediget skal SOK, efter en foretagen undersøgelse af det omhandlede emne, fremsætte følgende bemærkninger.

2.1 SOK kan i princippet tiltræde konklusionen af SMI's skrivelse, ref (b), pkt. 4, med den tilføjelse, at 1. MSOF under »Klart skib« må være mere frit stillet med hensyn til opholdssted end under manøvrerulle. Dette synes også at fremgå af ref (b), pkt. 1.2, andet afsnit.

2.2 Under manøvrerulle må 1. MSOF i særlig grad koncentrere sig om maskinmanøvrernes korrekte gennemførelse. Denne opgave kan bedst tilgodeses ved, at 1. MSOF opholder sig i maskinkontrolrummet, som af SOK anses for at være det sted, hvorfra man mest effektivt kan overvåge det samlede maskinanlæg.

.....«.

Skadeopgørelse:

Bevogtningsfartøjet: Ingen.

Korvetten: Indtrykning (hul) i styrbords side udfor dybdebombelasten.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager skønsmæssigt kr. 1000,—.

Kommissionens vurdering:

1. *Påsejlingen må tilskrives et teknisk uheld i forbindelse med fejlagtig betjening af manøvrehåndtagene.*

Det fremgår af det foreliggende materiale, at en medvirkende årsag til uheldet var, at en luftslange sprang af sit tilslutningsrør, med det resultat, at fremmanøvrer på styrbords motor ikke kunne udføres.

Da chefen konstaterede, at den beordrede manøvre »SARA frem småt« ikke blev effektiv, beordrede han »Alle maskiner stop«. 3. kommanderende kom imidlertid til at føre manøvrehåndtaget til styrbords motor forbi stopstillingen, bl. a. fordi kontrollampen ikke fungerede, hvorved der fremkom en bakmanøvre på styrbords motor — den direkte årsag til påsejlingen af korvetten.

Det er oplyst, at manøvrehåndtagene ved gangskiftning let føres forbi stopstillingen, ikke mindst hvis kontrollamperne for stop svigter.

Skibschefen tilskriver Orlogsværftet ansvaret for, at spændeanordningen ved luftslangen ikke er blevet tilstrækkelig tilspændt under sidste eftersyn ved værftet. Et lignende uheld er indtruffet tidligere i denne skibsklasse, uden dog at have givet anledning til havari.

2. *Maskinofficerens opholdssted.*

Det har efter det oplyste været almindelig praksis, at fartøjer af DAPHNE-klassen, der har 3 søofficerer, lader 3. kommanderende bestride posten ved manøvrehåndtagene under »Manøvrerulle«, medens fartøjer med kun 2 søofficerer som regel anvender 1. maskinofficer på den omhandlede post.

Efter uheldet har skibschefen imidlertid ladet 1. maskinofficer overtage posten ved manøvrehåndtagene ud fra den betragtning, at denne har mere føling med motorernes gang og hurtigt kan lokalisere et eventuelt havari.

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

a. Uheldet må for så vidt angår skibschefens ansvar anses for hændeligt.

b. Ihvorvel den direkte årsag til påsejlingen er ukorrekt betjening af manøvrehåndtagene, finder kommissionen det betænkeligt, henset til kontrollampens svigten og sagens øvrige omstændigheder, at drage 3. kommanderende til ansvar for uheldet.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

1. Med henvisning til de under Supplerende oplysninger citerede udtalelser fra Søværnets operative Kommando og Søværnets Skibs- og Maskininspektion skal kommissionen foreslå, at der i forbindelse med revision af *»Instruks for 1. maskinmester«* - jf. *Kundgørelse for Søværnet* B. 3—1947 — optages nye bestemmelser for 1. maskinofficers (ældste maskinbefalingsmands) placering under »Manøvrerulle« og »Klart skib«.

2. Søværnets operative Kommando har i tilslutning til sin udtalelse om maskinofficerens mest hensigtsmæssige placering under »Manøvrerulle« og »Klart skib« henledt opmærksomheden på det forhold, at man ikke i maskinkontrolrummet kan aflæse bromanøvrehåndtagenes øjeblikkelige visning og derved umiddelbart sammenligne den beordrede og den effektuerede manøvre.

Kommissionen kan støtte kommandoens forslag om, at der skabes mulighed for at aflæse de relevante visninger i maskinkontrolrummet.

3. Ved Søværnets Skibs- og Maskininspektions foranstaltning er der i samtlige fartøjer af DAPHNE-klassen efter det heromhandlede uheld indført spændebånd af en mere hensigtsmæssig konstruktion.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

Grundstødninger eller -berøringer.

1. Ubåds grundstødning på Middelgrund, Københavns Red.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: S—1; sø: ringe; strøm: ingen; sigtbarhed: moderat (ca. 2 sømil); vandstand: daglig vande.

Hændelsesforløb: (jf. fig. 5)

Uheldet indtraf under forlægning til København fra Østersøen, hvor ubåden havde foretaget prøvedykninger m. v. Da ubåden kun kort forinden var afleveret fra Orlogsværftet, var radar, log, plotterbord og ekkolod endnu ikke færdiginstalleret og justeret. Gyrokompasset var anvendeligt, men havde en konstant fejl på $\div 3^{\circ}$.

Ca. kl. 0530, dvs. kort tid før Drogden fyr passeredes, indfandt chefen sig på broen, hvor han forblev under det videre hændelsesforløb.

Navigeringen var udelukkende baseret på bestikberegning og visuel iagttagelse af den lysgivende afmærkning i farvandet. Ubådens fart var 11½ knob svarende til »alle maskiner frem fuld kraft«. Der blev ikke afgivet tågesignaler.

Kl. 0630 passeredes Nordre Røse fyr, og klokkeslettet noteredes af vagtchefen i kursbogen (position I).

Det var chefens hensigt at stå gennem Kongedyb til Kronløb. Da ubåden ud for Nordre Røse fyr var ved at indhente en N-gående coaster på dennes styrbords side, overtog chefen den direkte kommando på broen. Dette blev ikke tilkendegivet vagtchefen på anden måde, end at chefen lejlighedsvis greb ind i manøvrering og navigering.

Ubåden sejlede tilnærmelsesvis parallelt med coasteren i en afstand af 300—400 m fra denne. Fra en position lidt N for Nordre Røse fyr var ubådens kurs 341 (beordret af chefen).

Da ubåden var tværs af pkt. 19 i rute 32, lå coasteren, hvis fart skønnedes til 9 knob, 5-6 streger agten for tværs om bagbord i en afstand af ca. 500 m. Tidspunktet for passagen af pkt. 19 blev ikke registreret eller noteret, efter det oplyste fordi chefen (og vagtchefen) observerede en større coaster, der fra Hollænderdyb stod S-over i farvandet. Afstanden til sidstnævnte coaster, der blev iagttaget ca. 1 streg om styrbord, bedømtes på dette tidspunkt til 1–1,5 sømil (position II).

Vagtchefen var just i færd med at beordre drej til kurs 321 — den formodede kurs gennem Kongedyb, der straks efter skulle kontrolleres i søkortet (Trekroner fyr var endnu ikke synligt) — da chefen afbrød ordregivningen og selv beordrede »styrbord 30, støt på kurs 000« i den hensigt at tage det modgående skib om bagbord. Dette passeredes kort efter i en afstand af ca. 500 yards (position III).

Straks efter passagen lod chefen støtte på kurs 341 (muligvis 347). Efter at vagtchefen havde kontrolleret, at båden var på kurs, udtog han efter chefens ordre kursen (321) gennem Kongedyb (Trekroner fyrs hvide fyrvinkel).

Vagtchefen forespurgte derefter, om der skulle drejes bagbord over, hvilket chefen besvarede bekræftende. Roret blev beordret »bagbord helt over«, og der støttedes på kurs 270. Såvel chefen som vagtchefen var af den opfattelse, at denne retning ville gå klar syd om Søndrehoved-Tønde, der ikke kunne ses fra ubåden.

Netop da ubåden var støttet på kurs 270, opstod hos chefen tvivl om bådens position, hvorfor han beordrede »styrbord« — eller muligvis »styrbord helt over« — og

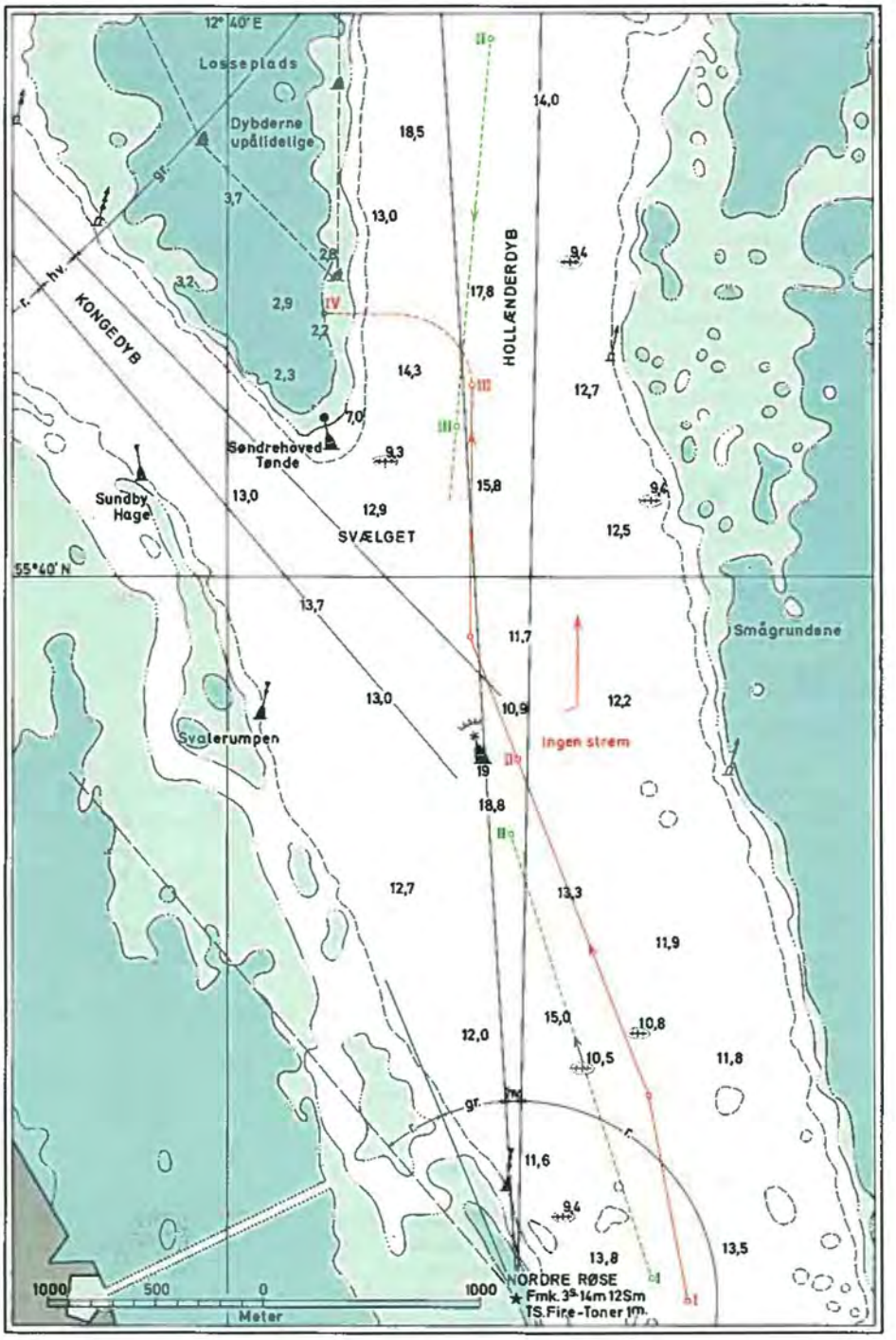

12° 40' E
Losseplads
Dybderne upålidelige
KONGEDYB
HOLLÆNDERDYB
Søndrehoved Tønde
Sundby Hage
SVÆLGET
55° 40' N
Svalerumpen
Smågrundene
Ingen strøm
NORDRE RØSE
Fmk. 3s 14m 12Sm
TS. Fire-Toner 1m.
1000
500
0
1000
Meter

Fig. 5.

umiddelbart efter »alle maskiner tilbage fuld kraft«. Inden maskinmanøvrerne blev effektive, løb båden på grund kl. 0650. Kursen i grundstødningsøjeblikket var ca. 272°, og farten ca. 11 knob svarende til »alle maskiner frem fuld kraft«.

Grundstødningspositionen (position IV) bestemtes senere ved pejling og afstand til Søndrehoved-Tønde (000 Søndrehoved-Tønde 600 yards — S-lige del af Middelgrund).

Ubåden stod med forskibet på grunden, der i henhold til søkortet i hovedsagen består af groft sand. Stævnen havde løftet sig ca. 20—30 cm i forhold til den normale vandlinje. På grund af kortets oplysninger om gradientens stejlhed og havbundens beskaffenhed m. v. fandt chefen det imidlertid forsvarligt straks at forsøge at bringe ubåden flot ved hjælp af ror- og skruemanøvrer.

På næstkommanderendes initiativ foretoges ca. 1—1½ time efter grundstødningen en oplodning omkring ubådens forskib; det fremgik heraf, at dybden forude var ca. 3.4 m og midtskibs ca. 3.8 m. Der blev ikke foretaget oplodning agten for broopbygningen, da skruerne anvendtes for bak; i øvrigt kunne det ses, at vandet her var mørkere farvet.

Efter at have lænset et antal tanke kom ubåden ca. kl. 0912 flot ved egen hjælp og kunne fortsætte til Flådestation KØBENHAVN.

Ubåden forlod København samme aften for at sejle til Oslo med ubådseskadrens øvrige enheder.

Skadeopgørelse:

Ingen skader observeret.

Kommissionens vurdering:

1. *Kommandoforholdet.*

Det er af chefen oplyst, at han efter ubådens passage af Nordre Røse fyr overtog den direkte kommando på broen. Dette blev efter det foreliggende ikke tilkendegivet på anden måde, end at chefen fra dette tidspunkt lejlighedsvis greb ind i navigering og manøvrering.

Vagtchefen har imidlertid under afhøringen udtalt, at chefen ikke på noget tidspunkt under hændelsesforløbet overtog den direkte ledelse på broen. Han opfattede udelukkende chefens indgriben som råd og vejledning under udførelsen af de ham i henhold til *Instruks for vagtchefen* påhvilende hverv som chefens stedfortræder.

Vagtchefen har yderligere oplyst, at det ikke var skik og brug, at chefen »overtog vagten i ubåden« ved passage af Drogden.

Det er efter kommissionens opfattelse uheldigt, at chefen ikke har tilvejebragt et klart og utvetydigt kommandoforhold på broen, f. eks. ved at udtale »jeg tager over« e. l.

2. *Organisation af bro m. v.*

Som en umiddelbar følge af det uklare kommandoforhold synes der ikke at have været tilvejebragt en hensigtsmæssig fordeling af de foreliggende navigatoriske og manøvremæssige opgaver.

Såvel chefen som vagtchefen har tilsyneladende koncentreret sig om skibstrafikken og manøvreringen for denne, medens den navigatoriske funktion som følge deraf ikke er blevet tilfredsstillende tilgodeset.

Under hensyn til farvandets beskaffenhed, sigtbarheden og trafikkens intensitet m. v. ville kommissionen have foretrukket en tjenestefordeling, hvorefter skibschefen — udover den overordnede ledelse af sejladsen — specielt havde varetaget bådens manøvrering i forhold til den øvrige trafik m. v., medens vagtchefen primært havde koncentreret sig om navigeringen, herunder bestikføringen og bestikkets berigtigelse, rådgivning med hensyn til den videre sejlads, transmission af ordrer til ror og maskine samt kontrol af de pågældende ordrers effektive udførelse.

3. *Navigering og manøvrering indtil grundstødningen.*

Besejlingen af Sundets S-lige del og Drogden var i hovedsagen baseret på kurs (gyro) og udsejlet distance (omdrejninger på maskinerne og tid) samt visuel iagttagelse af den lysgivende afmærkning inden for synsvidde (mindre end 2 sømil).

Medens tidspunktet for passage af Drogden og Nordre Røse fyr blev behørigt noteret, glemte vagtchefen — formentlig på grund af optagethed af at følge trafikken i farvandet — at registrere tidspunktet for passage af pkt. 19 i rute 32.

Den ved manøvreringen for det modgående fartøj og påfølgende drej til kurs 270 hidrørte afvigelse fra den oprindelige kurslinje (341) blev ikke tilført bestikket, hvilket var så meget mere uheldigt, som ingen afmærkning var synlig på det pågældende tidspunkt.

Som forklaring på at have valgt kurs 270 anfører chefen, at han »havde på fornemmelsen«, at ubåden stadig var S for Søndrehoved-Tønde (Middelgrunds S-lige begrænsning); dette begrundedes bl. a. med, at han ofte tidligere havde gennemsejlet det pågældende farvand og derfor kendte det »udenad«.

Da chefen ikke før i sidste øjeblik følte sig usikker med hensyn til bådens position, undlod han i tide at reducere farten og navigere med forsigtighed.

Kommissionen kan ikke anerkende »fornemmelse« som et tilstrækkeligt nøjagtigt hjælpemiddel ved tids- og distancemåling under navigering i snævert farvand og må — overensstemmende med de fremsendende myndigheder — i det hele betegne den anvendte navigeringsform som utilstedelig skødesløs.

I sin påtegning på rapporten har Søværnets operative Kommando bl. a. udtalt »... at det synes ejendommeligt, at skibschefen valgte at passere den nordgående coaster på dennes styrbords side, en tilsyneladende overtrædelse af § 8 c. i bekendtgørelse af 14. dec. 1953 om *Særlige regler for sejlads m. v. i visse danske farvande, ...*«.

Kommissionen kan ikke give kommandoen medhold i den betragtning, at der skulle foreligge en overtrædelse af nævnte sejladsbestemmelse, idet farvandet på det pågældende sted har en sådan bredde (ca. 1 sømil), at alene regel 24 i *De internationale søvejsregler* (Indhentende skib) forekommer relevant.

4. *Grundstødningen og de derefter trufne foranstaltninger.*

Det må konstateres, at selve grundstødningen, der skete på kurs 272 med ca. 11 knobs fart, var en umiddelbar følge af den mangelfulde navigering.

Det forekommer principielt uheldigt, at der ikke er foretaget oplodning omkring båden, forinden det ved ror- og bakmanøvrer forsøgtes at bringe den flot. Den senere af næstkommanderende foranstaltede oplodning omkring bådens forskib er ikke udført efter ordre fra chefen og blev først denne bekendt efter indsendelse af rapporten.

Flotbringningen m. v. giver i øvrigt ikke anledning til bemærkninger.

5. *Vedrørende ansvarets placering skal udtales følgende:*

a. Efter kommissionens opfattelse må skibschefen bære det fulde ansvar for grundstødningen, idet han under besejlingen af farvandet N for Drogden

— ikke har tilvejebragt et klart kommandoforhold og en hensigtsmæssig organisation af tjenesten på broen og
— ikke har gennemført en forsvarlig navigering — jf. *Midlertidig instruks for skibschefen*, § 29.

Kommissionen må i øvrigt betegne hændelsesforløbet som resultatet af den rutinerede navigatørs overdrevne tillid til hukommelse og fornemmelse — en tillid, der grænser til overfladiskhed.

Det må betragtes som et held, at grundstødningen ikke fik alvorligere følger.

Ved denne vurdering er taget i betragtning, at den af vagtchefen ydede assistance har ladet noget tilbage at ønske.

b. Ihvorvel skibschefen ikke har tilvejebragt et klart kommandoforhold og en hensigtsmæssig ledelse af de foreliggende funktioner er det kommissionens opfattelse, at vagtchefen ikke har ydet skibschefen den assistance ved navigeringen, som med rimelighed kunne forventes — jf. *Instruks for vagtchefen*, § 5.

Det skal bemærkes, at søløjtnanten kun havde ringe erfaring som vagtchef i ubåde under gang.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

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

Behandling af nærværende sag — jf. tillige havarisagerne vedr. patruljebåds grundstødning i Kobberdyb (Grunstødningssag nr. 1/1964) og ubåds påsejling af mole i Kielerfjord (Påsejlingssag nr. 1/1964) — har henledt kommissionens opmærksomhed på den omstændighed, at det ikke af *Instruks for vagtchefen* klart fremgår, hvilke opgaver, der påhviler denne i de situationer, hvor skibschefen har overtaget den direkte ledelse af navigering og manøvrering. Det synes at være en udbredt opfattelse, at vagtchefen fra dette tidspunkt kun skal assistere chefen ifølge stående aftale efter særlig ordre i hvert enkelt tilfælde.

Da kommissionen mener, at det er vigtigt, at det af *Instruks for vagtchefen* klart fremgår, hvilke funktioner, der normalt skal varetages af vagtchefen som assistent (og ikke stedfortræder) for chefen, henstilles det til Søværnskommandoens overvejelse at indføje en bemærkning herom i den under revision værende instruks.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har anset skibschefen med en irettesættelse for følgende:

Den (dato), som chef for undervandsbåden XX, i Sundet ikke at have udvist fornøden omhu ved navigeringen, hvorved undervandsbåden grundstødte.

Chefen for Søværnet har overfor vagtchefen ikke fundet grundlag for påtale.

2. Orlogskutters grundstødning ved Saltholm.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke og tåget vejr. Vind: NW—1-2; strøm: N-gående ca. 1 knob; sø: 0; sigtbarhed: ca. 1/2 sm; vandstand: normal.

Hændelsesforløb: (jf. fig. 6)

Under passage af Drogden på nordlig kurs i klart vejr, men med stedvise tågebanker, passerede orlogskutteren kl. ca. 0048 Marinestation DRAGØR, fart ca. 8 knob. Kl. ca. 0055 fik orlogskutteren ordre fra Marinestation DRAGØR til at eftersøge en forsvunden motorbåd i farvandet mellem Dragør og Nordre Røse.

Da sigtbarheden nu kun var ca. 1/2 sm. mindskedes farten til ca. 6 knob, og alt disponibelt mandskab kaldtes op til udkigstjeneste og klargøring af håndprojektør i stævnen.

Kl. ca. 0115 passeredes Nordre Røse (position I), idet der samtidig drejedes til kurs 150 for afsøgning af farvandets østlige del.

Kort efter — kl. ca. 0120 — gav Marinestationen kutteren ordre til at undersøge et radarekko i 070, 1/2 sm. fra orlogskutteren.

Føreren drejede straks til kurs 070 (position II) og mindskede til ca. 4 knob. Kort efter meldte udkiggen ved håndprojektøren, at der var bundgarnspæle om bb. Umiddelbart efter — kl. ca. 0130 — tog kutteren grunden med ca. 4 knobs fart (position III).

Skruen blev af hensyn til eventuelle sten straks slået fra. En undersøgelse viste, at der ikke var opstået lækager, samt at kutteren havde 2 m vand hele vejen rundt.

Kort efter grundstødningen advarede Marinestationen kutteren om at komme landgrunden for nær. Meldingen om grundstødningen afgaves umiddelbart herefter.

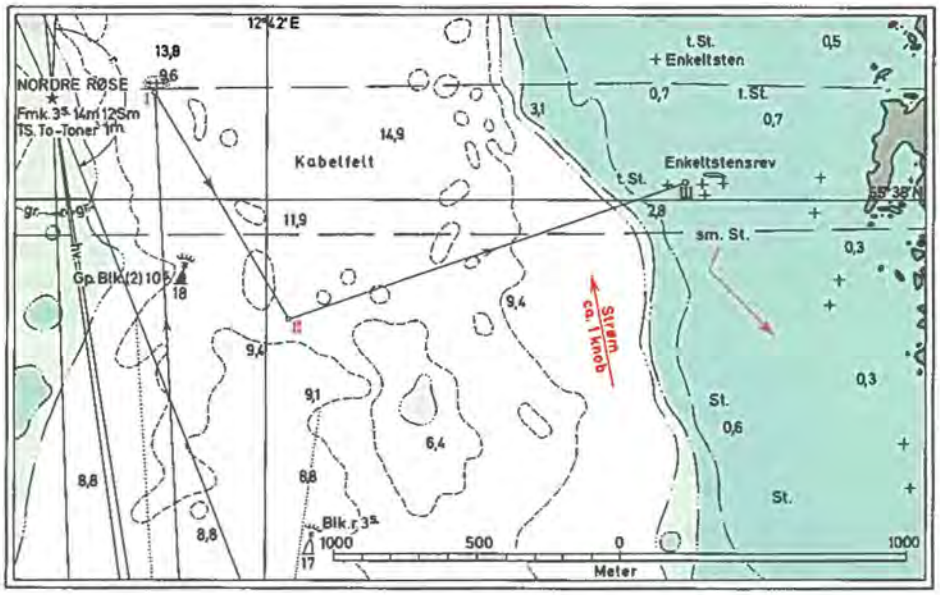


Fig. 6.

Efter nærmere undersøgelse af bundforholdene bakkedes med fuld kraft i flere minutter, men uden resultat, hvilket meldtes til Marinestationen. Forsøget gentoges kl. ca. 0330, da vandet nu var steget ca. 10 cm. Da dette forsøg også mislykkedes, anmodedes om assistance.

Et patruljefartøj af DAPHNE-kl ankom kl. ca. 0745 og forsøgte at trække kutteren af grunden ved hjælp af 400 m dobbelt trosse fastgjort på kutterens agterste pullerter. Forsøget mislykkedes, idet trosserne sprængtes.

Patruljefartøjet søgte herefter så tæt ind på kutteren, at dennes svære slæbetrosse kunne anvendes sammen med en wire fra patruljefartøjet. Trossen fastgjordes denne gang i kutterens forreste pullerter på ankerspillet og vistes ud om bagbord for derved at give kutteren en vridning samtidig med trækket.

Under forsøget bakkede orlogskutteren for fuld kraft og bevægede sig ca. 10 m agterover, hvorefter begge pullerter imidlertid knækkede. Under krængningen tog skruen bunden og beskadigedes.

Ved et tredje forsøg slæbtes i en hanefod gennem de to agterste klyds uden anvendelse af kutterens egen skrue, hvorefter den kl. ca. 1235 gled af grunden.

Skadeopgørelse:

Ingen skader ved selve grundstødningen, men følgende skader opstået under bjærgningen:

Støtter til ankerspil knækket og dæksplade ved ankerspil beskadiget.

Skruebladene beskadiget.

Liste ved forreste skylight ødelagt af slæbetrosse.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion kr. 6.630.

Vurdering:

Da havarier af skibe og fartøjer under kommando af en fører ikke henhører under Havarikommissionens kommissorium, har denne ikke foretaget en vurdering af hændelsesforløbet ved grundstødningen og den påfølgende bjergning.

Det kutteren underlagte marinedistrikt har imidlertid givet følgende vurdering:

»... henset til de foreliggende omstændigheder, herunder den nedsatte sigtbarhed, kutterens mangel på radarudrustning, som i denne specielle situation vel nok burde have været kompenseret ved en distinkt ledelse fra Marinestation DRAGØR's radar, må (marinedistriktet) betragte grundstødningen som hændelig.«

Søværnets operative Kommando (SOK) er enig i, at distinkt ledelse kunne have afværget grundstødningen, såfremt aftale herom havde været truffet forud. SOK kan imidlertid ikke umiddelbart anse grundstødningen for hændelig, idet fart, kurs og afstand til grunden klart viser, at grundstødningen måtte finde sted henset til

— *at* sikker pladsbestemmelse var foretaget kl. 0115
— *at* der fra pladsen kl. 0120 var 0,7 sml til 6 meter kurven på den valgte kurs 070
— *at* Marinestation DRAGØR opgav afstanden til målet til 0,5 sømil.
— *at* kutteren sejlede i 10 min. med en fart på 4 à 6 knob modsvarende ca. 0,8 sømil.

SOK er dog af den opfattelse, at flere undskyldende momenter er til stede såsom ringe sigtbarhed, manglende radarudstyr og kutterens lille besætning med følgende manglende navigatorisk assistance til kutterens fører.

Sagens afgørelse:

Rettergangschefen — chefen for det pågældende marinedistrikt — har over for føreren påtalt den manglende agtpågivenhed under sejladsen i perioden fra kl 0120 og indtil tidspunktet for grundstødningen.

3. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Sælhundeholm Løb, Limfjorden.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys (omkring solnedgang). Vind: ENE—4; vejr: let skyet; sø: 2; strøm: sydgående 1—2 kn; sigtbarhed: meget god; vandstand: lidt under daglig vande.

Hændelsesforløb: (jf. fig. 7)

Uheldet indtraf under en besejlingsøvelse i Limfjordens vestlige del, idet bevogtningsfartøjet fra Thyborøn havde besejlet farvandet til Lemvig og herfra atter stod mod Thyborøn.

Bevogtningsfartøjets næstkommanderende var vagtchef. Skibschefen overvågede sejladsen og befandt sig på broen.

Klokken ca. 2035 passeredes syd om lystønden »Sælhundeholm S« på kurs 310 i en afstand af ca. 100 m og med omdrejninger svarende til en beholden fart af ca. 8 knob.

Klokken ca. 2040 passeredes midt imellem lystønden »Sælhundeholm nr. 7« og den øst herfor værende røde et-kost (position I). Ud for kosten beordrede vagtchefen »styrbord lidt« svarende til en rorvinkel på 5°. Som følge heraf drejede skibet svagt til styrbord, men kort efter observerede skibschefen, at drejet var mindre end løbets krumning, hvorfor bevogtningsfartøjet trak over i løbets vestlige side, men dog stadig befandt sig øst for forbindelseslinjen mellem lystønderne »Sælhundeholm nr. 7« og »nr. 6«. Skibets kurs var på dette tidspunkt 342 og dermed konvergerende mod løbets midte, hvorfor skibschefen ikke greb ind i vagtchefens dispositioner.

Klokken 2042 mærkedes 3—4 lette rystelser i skibet over en periode af 10—12 sekunder. Chefen overtog kommandoen ved øjeblikkelig at slå stop på telegraferne. Skibets beholdne fart i berøringsøjeblikket var ca. 6 knob (position II).

Da rystelserne ophørte, konstateredes det, at skibet fortsat havde fart fremover. For ikke at blive forsat ind på grunden af vind og strøm, bakkedes et kort øjeblik med bagbords skrue. Herunder konstateredes der intet unormalt, hvorfor bakmanøvren gentoges med mindre fart og kort efter også med styrbords skrue.

Klokken ca. 2046 var bevogtningsfartøjet herved bragt i position III, hvorfra sejladsen nord på i løbet genoptoges, idet kommandoen atter overgaves til næstkommanderende kl. ca. 2050.

Skibets rum blev herefter besigtiget og pejlet. Der konstateredes intet unormalt, ligesom regelmæssige pejlinger indtil næste dag kl. 1130 ikke bar spor af vandindtrængen.

Da skibet var vel klar af havrevlen ud for Thyborøn, besigtigedes styremaskinrummet under forskellige farter op til 16 knob, uden at der erkendtes usædvanlige rystelser eller støj, hvorefter skibet gik til Thyborøn.

Den 9 jun formiddag undersøgtes skibsbund, ror og skruer af svømmedykkere. Der konstateredes intet unormalt ud over, at ca. 10 cm af skruetipperne på begge skruer var blankslidte.

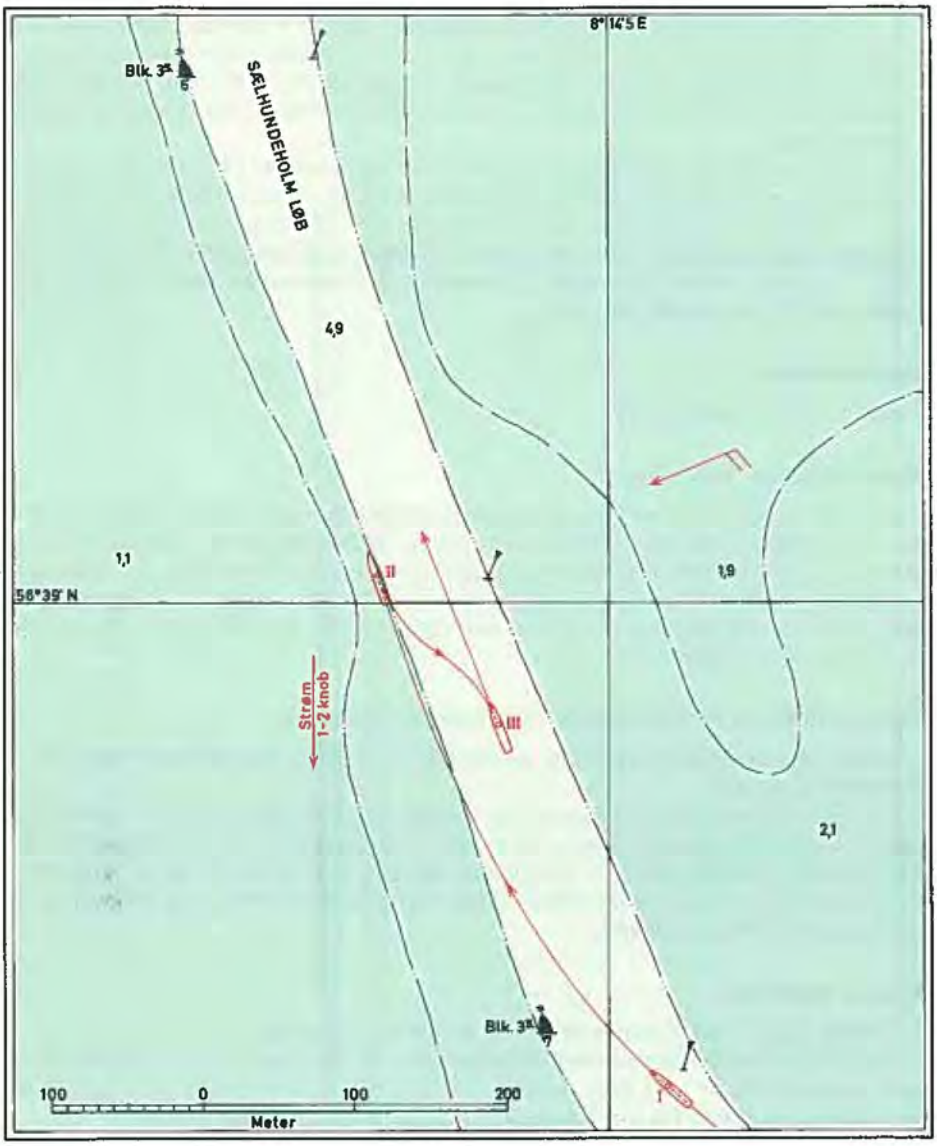


Fig. 7.

Supplerende oplysninger:

I sin fremsendelsespåtegning anfører Kattegats Marinedistrikt blandt andet:

»2. Efter Vandbygningsvæsenets sidste pejlkort er dybden ca. 4,4 m i løbet, hvilket er noget mindre end angivet i søkortet (104). Den forringede dybde i løbet har yderligere bevirket, at løbets bredde ved grundberøringsstedet er formindsket med 15 meter.

3. Vind i S- og E-sektoren giver altid størst lavvande i fjorden, og selvom højvande ved Thyborøn indtraf kl. 1947 den 8 jun, kommer dette ikke til udtryk i Sælhundeholm Løb, idet E-vind presser vandet ud af løbet, hvor vandstanden under disse forhold, selv under højvande ved Thyborøn, som regel er under daglig vande.
4. Havnemesteren i Thyborøn har oplyst, at vandstanden på fjorden i perioden ultimo maj — medio juni som oftest har været 60–80 cm under normal vandstand.
5. I henhold til *Den Danske Lods II*, side 43, linje 35, vil oplysninger om dybder i Sælhundenholm Løb *hver måned* blive meddelt i *Efterretninger for Søfarende* (E. f. S.); men sidste meddelelse vedrørende Sælhundeholm Løb er fra 7. jan. 1966. (E. f. S. nr. 1/1966, pkt. 60).«

Skadeopgørelse:

Ingen observerede skader.

Kommissionens vurdering:

Uheldet må tilskrives en for lille beordret rorvinkel under drej op i løbets snævre del i forbindelse med dettes forringede dybde- og breddeforhold, som anført i søkortet og sammenholdt med de seneste oplysninger i *Efterretninger for Søfarende*.

Uagtet grundberøringen formentlig kunne have været undgået ved et kraftigere drej, finder kommissionen, at uheldet som sådan — alle forhold taget i betragtning — må anses for hændeligt.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

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

Nærværende sag giver kommissionen anledning til at bemærke, at de i *Den Danske Lods* nævnte bestemmelser vedrørende bekendtgørelse i *Efterretninger for Søfarende* om dybdeforholdene i Sælhundeholm Løb ikke synes at være fulgt.

Det henstilles til Søværnskommandoens overvejelse at rette forespørgsel til Søkortarkivet i denne anledning.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

Sagen har foranlediget Søværnskommandoen til at anmode Søkortarkivet om at ville foranledige, at de i *Den Danske Lods* nævnte bestemmelser vedrørende bekendtgørelse i E. f. S. om dybdeforholdene i Sælhundeholm Løb følges.

4. Orlogskutters grundstødning i Grønland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys (aften). Vind: stille; vejr: klart; sø: ingen; strøm: sydøstgående ca. 1 knob; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jf. fig. 8)

Uheldet indtraf under forlægning fra Flådestation GRØNNEDAL til Holsteinsborg, idet orlogskutteren grundstødte ca. kl. 2100 på et skær i skærgården SE for Søndre Strømfjord.

Den indenskærs rute blev valgt, fordi chefen ønskede at erhverve sig kendskab til det pågældende farvand, som han ikke tidligere havde besejlet, men som senere skulle indgå i hans inspektionsområde. Næstkommanderende havde gennemsejlet ruten 2 gange tidligere under en anden chef, og ombord var endvidere en »kendtmand«.

Navigeringen var baseret på fotoskærgårdskortets oplysninger og »kendt-mandens« anvisninger. Ekkoloddet var i gang, men blev kun benyttet lejlighedsvis.

Kl. 2010 befandt orlogskutteren sig ud for Kangamiut havn, og der fortsattes N. på gennem sundet ved Qaratussoq og det snævre farvand mellem øerne Akugdleq og Umánat. Ved passage af øen Nukagpiaq holdtes midtfarvands (retvisende kurs ca. 045) mellem denne og den NW for liggende båkeø; der drejedes herefter bagbord over i den hensigt at holde midtfarvands op mellem Tunungassoq og båkeøen. Farten var på dette tidspunkt ca. 6 knob — svarende til »frem langsomt«.

Umiddelbart efter (kl. 2105) påsejledes det E-ligste skær udfor båkeøen på kurs 305.

Der blev straks slået »stop« og derefter »tilbage fuld kraft«, uden at det dog lykkedes at få kutteren fri. Efter at skruerne påny var stoppet, pejledes alle rum og tanke, ligesom der foretoges oplodning rundt fartøjet.

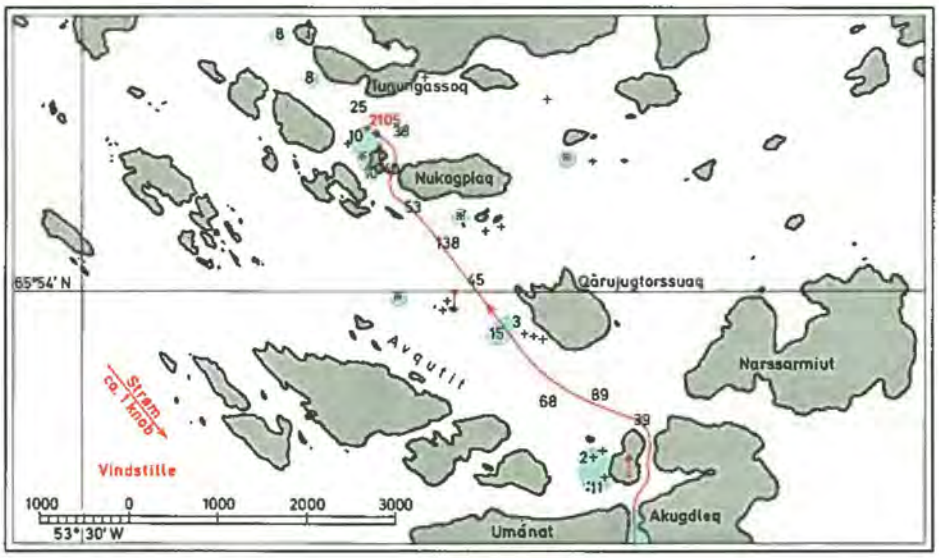


Fig. 8.

Resultatet af oplodningen gav følgende resultat: for: 2.00 m; agten for bakken 2.30 m (om styrbord) og 2.30 m (om bagbord); agter: 5.20 m.

Der påvistes ingen indtrængen af vand.

Yderligere forsøg på ved hjælp af skruerne og ændring af styrlastigheden m. v. at få kutteren fri måtte hurtigt opgives, idet vandet i løbet af den følgende halve time faldt ca. 0.20 m. Kutterens jolle blev sat i vandet, og hoved- og hjælpemaskineri stoppedes.

Kl. 2345 indtraf lavvande — ca. 2.00 m under vandstanden på tidspunktet for grundstødningen; kutteren havde da ca. 5°s bagbords slagside (kurs 305) og hvilede med bagbords slingrekøl mod det stærkt rundende skær.

Ved en inspektion udenbords konstateredes indtrykning af skinnekølen udfor spant 7, men der iagttoges ingen lækage.

Positionen for skæret bestemtes til $\left(\begin{smallmatrix}65°54'7\ N\\53°25'6\ W\end{smallmatrix}\right)$ ved hjælp af radarpejlinger og -afstande til punkter på kysten.

Kl. 0230 var vandet atter steget så meget, at hjælpemaskineriet påny kunne startes. Ferskvandsbeholdningen (ca. 4 tons) blev udpumpet, bovankrene affiret og ankerkæderne stukket til tamp. Strømankret (stokanker på 200 kg) udførtes som varp ca. 100 m i en retning agten for tværs om styrbord.

Kl. 0430 var kutteren på ret køl, og efter en ny oplodning blev hovedmotoren startet. Kl. 0520, da vanddybden for var ca. 2.60 m, påbegyndtes indhivning af varpet, og ca. 5 minutter senere gled skibet af skæret uden yderligere beskadigelser.

Efter indhivning af ankre og kæder, ombordtagning af jollen og fornyet pejling af rum og tanke, hvorunder intet usædvanligt konstateredes, fortsattes sejladsen kl. 0630 mod Holsteinsborg.

To dage efter grundstødningen blev kutteren beddingsat for årligt eftersyn og reparation af den opståede skade.

Supplerende oplysninger:

Kommissionen har forelagt spørgsmålet om kortmaterialets pålidelighed for Søkort-Arkivet, der i påtegning bl. a. har udtalt følgende:

» — — —.

Hvad angår det anvendte kortmateriales pålidelighed skal følgende udtales:

Ved fremkomsten af fotokortene, der er fremstillet som fotomosaikker, på et tidspunkt, hvor egentlige søkort ikke forelå, var disse til stor hjælp i den indenskærs sejlads, fordi det med disse var muligt at identificere de forskellige øer, og fordi de viste sejladslinjer gav en omtrentlig anvisning på, hvor ruterne løb. Derudover gaves ingen oplysninger. Kortene er ikke holdt løbende á jour for skær o. l., og kurser kan ikke udtages med sikkerhed, hvorfor kortene af G. I. er betegnede som ikke værende søkort.

De af Søkort-Arkivet fremstillede kystkort, der på nær et kort dækker Grønlands vestkyst fra Kap Farvel til Jakobshavn, er for landets vedkommende udarbejdede på grundlag af korrekt materiale udtegnet af G. I.

I modsætning til fotokortene er disse kystkort forsynet med de af Søkort-Arkivet indsamlede dybdeoplysninger, der i skærgårdsruterne er indtegnet således, at der ikke skulle kunne være tvivl om ruternes forløb.

Dybdeoplysningerne suppleres løbende efterhånden som nye oplysninger fremkommer ligesom kortene, som alle andre søkort, ajourføres.

Det må imidlertid påpeges, at en egentlig rationel skærgårdsopmåling ikke vil kunne gennemføres inden for et meget langt åremål, hvorfor kystkortene indehol-

der en advarsel om, under hensyn til opmålingens art, at navigere med forsigtighed i ruterne.

De af Søkort-Arkivet udgivne kystkort er derfor fuldt pålidelige, hvad angår det viste land, og hvad angår de beklageligvis få dybdeoplysninger i ruterne.«

Skadeopgørelse:

Skinnekølen indtrykket og vredet mellem spant 7 og 8 samt ved spant 14.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt kr. 1000,—.

Kommissionens vurdering:

1. *Uheldet må tilskrives fejlskøn i forbindelse med sammentræf af uheldige omstændigheder.*

   Det fremgår af de foreliggende oplysninger, at skibschefen havde valgt at følge den i fotoskærgårdskortet nedlagte indenskærs rute for at udvide sit farvandskendskab i det pågældende område.

   Den *Grønlandske Lods* og *Janus Sørensens sejlanvisninger* giver kun summariske oplysninger om den pågældende rute; der er således kun angivet få mærker og pejlinger, ligesom dybdeangivelserne er spredt forekommende.

   For så vidt angår området omkring grundstødningspositionen indskrænker kort og sejlanvisninger sig til at anbefale en »midtfarvands« rute.

   Efter det foreliggende har orlogskutteren fulgt den anviste rute indtil den snævre passage mellem Nukagqiaq og båkeøen. Fremfor at søge længere over mod Tunungassoq har kutteren i et bagbords drej holdt tæt til skærgruppen NE for båkeøen og herved påsejlet det i fotoskærgårdskortet (og søkortet) længst mod NE angivne skær. Kommissionen kan således ikke anerkende, at der skulle være tale om et »blindt« skær, jf. skibschefens rapport, 1. afsnit.

   For så vidt angår »kendt-mandens« kvalifikationer er det senere oplyst, at han havde navigatorisk uddannelse — formentlig kystskippereksamen — og havde besejlet det pågældende farvand et stort antal gange tidligere. Det var »kendt-manden«, der tilrådede chefen ikke at søge for langt over mod Tunungassoq, hvor der er urent farvand. »Kendt-manden«, som i øvrigt taler dansk, stod ikke til rors, men assisterede chefen og næstkommanderende med anvisninger for sejladsen.

2. *Kommissionen må under de givne forhold karakterisere uheldet som hændeligt.*

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

5. Minestrygers (SUND-klassen) grundstødning ved Gåsehage på Mols.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: WSW—4 (tiltagende); sø: SW—2-3; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jf. fig. 9)

Uheldet indtraf under recognoscering og oplodning før udførelsen af minestrygning af ruten Mols-Odden.

Den pågældende rute er planlagt at ende nærlig vinkelret på kysten tangerende 6-meter kurven ca. 400 meter NW for tovbanen ved Gåsehage. Chefen for minestrygeren havde planlagt at udføre minestrygningen parallelt med rutens midterlinje på det sidste stykke ind under kysten, hvilket således kræver drej ind over lavere vand.

Minestrygeren var med mindste styrefart — ca. 4,5 knob — undervejs langs den østlige strygebane på kurs 060 for at sammenligne det konstruerede Track Plot med Deccaen og de øvrige navigationshjælpemidler.

Recognosceringen foretoges under anvendelse af såvel ekkolod som lodhivere på begge sider af bakken. Chefen stod selv ved radaren for at iagttage pejling og afstand til det markante punkt, som udgjordes af enden af tovbanen ved Gåsehage. Decca-Trackplotteren var under opsigt af 3. kommanderende, der også var vagtchef, medens næstkommanderende overvågede lodhiverne.

På grund af ekkoloddets visning, der hurtigt ændrede sig, beordrede chefen ved passage af 7 m-kurven: »Vær klar til at lægge roret bagbord helt over i en fart«. Ved 5 m beordredes »Bagbord helt over. BETTY stop«. Umiddelbart efter — kl. ca 1015 — viste ekkoloddet 3 m, hvorefter der beordredes »fuld kraft bak«.

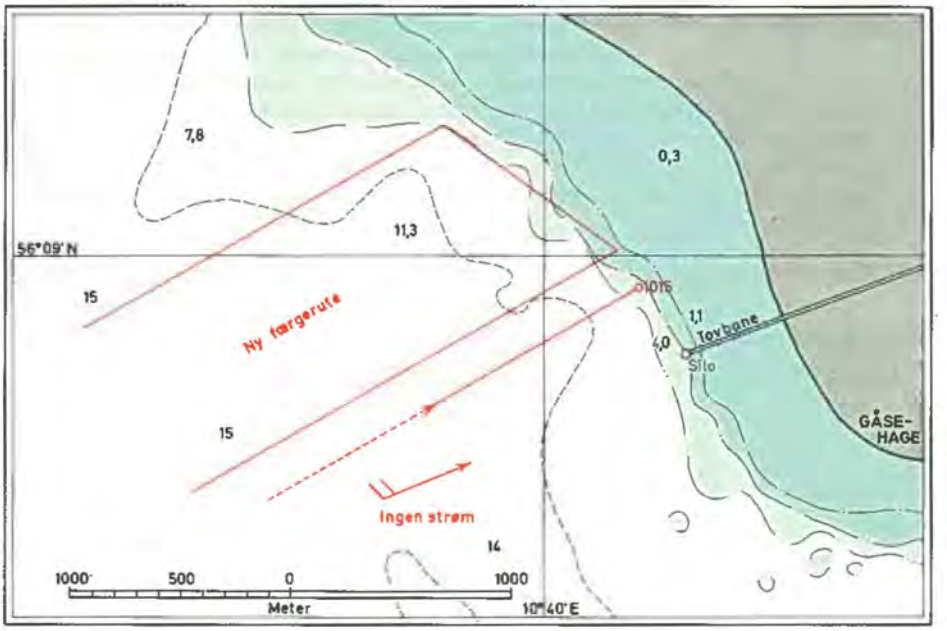


Fig. 9.

Da denne manøvre ikke havde virkning på skibet, blev chefen klar over, at skibet stod på grund, hvorefter der sloges »stop«.

Amningen var 2,4 meter for og 2,2 meter agter, medens de tilsvarende lodskud var 2,5 meter begge steder. En kraftig bakning med begge skruer gav intet resultat. Da det syntes at friske op, afsendtes signal om øjeblikkelig hjælp af to slæbebåde.

Kort efter foretoges udlægning af varp ved hjælp af et bovanker i 150 m wire i retning 230 fra skibet. Forsøget opgaves, da ankeret rippede.

Imidlertid var en orlogskutter nået frem med minestrygerens flydemagnet. Ved velvillig assistance fra en motorbåd fra det civile havnebyggeri, overførtes en trosse fra minestrygeren til orlogskutteren, hvorefter trækket fra denne sammen med skruernes virkning fik skibet fri af grunden kl. ca. 1145. Signalet om slæbebåde annulleredes.

Supplerende oplysninger:

Søværnets operative Kommando bemærker til minestrygerens planlægning følgende:

»Søværnets operative Kommando (SOK) kan oplyse, at den for minestrygningsopgaven udgivne Task-ordre ikke anviser nogen konkret banelægning, samt at det var SOK ubekendt, da grundstødningen fandt sted, at banerne var lagt ind mod kysten.

Den foretagne lægning af banerne forekommer imidlertid SOK uhensigtsmæssig. En lægning af banerne langs kysten på den inderste del af opgaven vil give såvel større navigations- som strygesikkerhed.

SOK vil gøre chefen for minestrygningseskadren opmærksom på dette og beordre den inderste del af strygningen foretaget langs kysten.«

Skadeopgørelse:

Ingen skader observeret.

Kommissionens vurdering:

Uden at tage stilling til hensigtsmæssigheden af den måde, hvorpå minestrygningsfelterne er lagt i forhold til kysten, finder kommissionen, at den valgte fremgangsmåde måtte stille meget store krav til agtpågivenheden under nærmelse af en relativt stejl landgrund, ikke mindst den friske pålandsvind taget i betragtning.

Kommissionen finder endvidere, at skibschefen ikke har udnyttet det ham til rådighed værende officerspersonel hensigtsmæssigt, således at han selv har kunnet bevare det visuelle overblik. Kommissionen må derfor holde for, at chefen for minestrygeren, der personligt ledede navigeringen, ved at løbe en unødig risiko, har udsat sit skib for fare.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen påtalt *»at De den (dato) vest for Gåsehage under rekognoscering og oplodning før udførelse af minestrygning ved at løbe en unødig risiko har udsat Deres skib for fare«.*

6. Orlogskutters grundstødning og forlis ved Mjovanes, Færøerne.

Ledsagende omstændigheder:

Grundstødningen indtraf i dagslys. Vind: SE—1-2; vejr: klart; sø: SE—0-1; strøm: sydvestgående (østfald); sigtbarhed: meget god.

Under bjergningsforsøget var vejrforholdende ændret til: vind: SE—2; vejr: letskyet; sø: SE—2; sigtbarhed: god; strøm: nordøstgående 5—6 knob. Tiltagende brod omkring næsset.

Hændelsesforløb: (jf. fig. 10)

1. *Grundstødningen.*

Orlogskutteren afgik fra Thorshavn kl. 1320Z for at forlægge mod Klaksvig. Da kutteren var vel undervejs mod Østnæs på Østerø, overgav chefen vagten til næstkommanderende med ordre om at sejle mod Klaksvig, hvorefter chefen tog ophold i sit lukaf.

Da strømmen var sydgående, satte vagtchefen kursen tæt om Østnæs for at udnytte idvandet. Østnæs passeredes kl. ca. 1330Z, hvorefter kursen sattes mod Nev, der passeredes kl. ca. 1343Z. For stadig at udnytte idvandet styredes på nordlig kurs ind i Lambavig, hvorefter kursen efterhånden ændredes styrbord over til 060.

Med henhold til strømkortet forventede vagtchefen, at der udfor Mjovanes ville være kraftig strømsø, hvorfor han holdt meget tæt ind mod næsset.

Under passagen kl. ca. 1355Z tog orlogskutteren grunden på kurs 060 med omdrejninger svarende til ca. 8 knob, i en position ca. 145° Mjovanes fyr 80—100 m.

Vagtchefen beordrede straks roret »stb helt over« og koblede skruen fra (position I). Orlogskutteren stod da fast med 10—15° slagside til bb.

Skibschefen kom straks op i styrehuset og overtog kommandoen.

2. *Bjergningsforsøg og forlis.*

(a) Efter at have orienteret sig, forsøgte chefen ved en bakmanøvre at få skibet af grunden. Herunder drejede kutteren bb over omkring et punkt lidt agten for midtskibs og blev stående med stævnen ind mod land (position II). I denne stilling forblev skibet fra ca. kl. 1415Z til ca. kl. 1800Z.

I et signal kl. 1419Z anmodedes Færøernes Kommando og det ved Færøerne værende inspektionsskib af HVIDBJØRNEN-klassen om assistance. Som svar på forespørgsel fra Færøernes Kommando meddeltes noget senere, at der var fare for skibet, men ikke for besætningen. Endvidere anmodedes om eventuel civil assistance.

Inspektionsskibet meddelte herefter, at det kunne være fremme kl. ca. 1700Z.

Færøernes Kommando kom i forbindelse med den færøske rutebåd PRIDE, som kl. ca. 1505Z ankom til strandingsstedet.

(b) *Bjergningsforsøg med rutebåden PRIDE.*

Rutebåden PRIDE, hjemmehørende i Klaksvig, manøvrerede op i nærheden af orlogskutteren, hvorfra man forsøgte at skyde en line over til rutebåden. Dette mislykkedes dog på grund af for stor afstand mellem

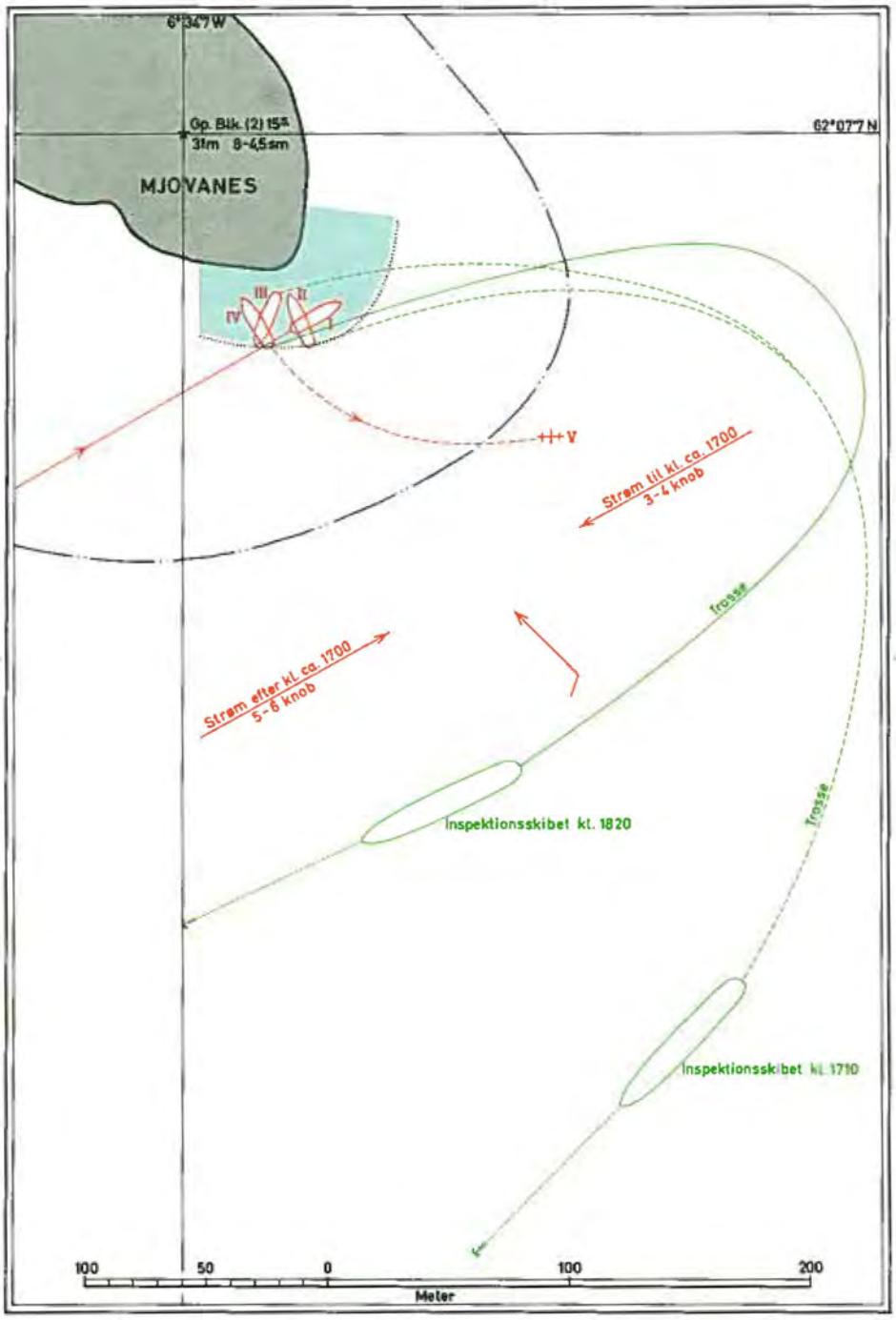

6°34'7 W
Gp. Blk. (2) 15s
31m 8-4,5sm
62°07'7 N
MJOVANES
III
IV
II
I
V
Strøm til kl. ca. 1700
3-4 knob
Strøm efter kl. ca. 1700
5-6 knob
Trosse
Trosse
Inspektionsskibet kl. 1820
Inspektionsskibet kl. 1710
100
50
0
100
200
Meter

Fig. 10.

skibene. Orlogskutterens slæbetrosse overførtes derefter af en færøjolle, der i mellemtiden var kommet til stede. Forsøget på at trække kutteren af grunden mislykkedes og blev opgivet kl. 1558Z, efter at trossen var sprængt 2 gange, og der ikke forefandtes sværere grejer.

Kl. 1533Z forespurgte ruteskibet KRONPRINS FREDERIK over radioen, om assistance var påkrævet. Henset til dette skibs størrelse, og til at PRIDE stadig var i forbindelse med den grundstødte orlogskutter, samt til at inspektionsskibet ville være fremme kl. ca. 1700Z, afslog kutterchefen dette tilbud.

På grund af slagsiden svigtede kølevandstilførslen, hvorfor først hovedmotoren og dernæst hjælpemotoren blev stoppet kort efter kl. 1600Z.

(c) *Bjergningsforsøg med inspektionsskibet.*

Ombord i inspektionsskibet var der på vejen til grundstødningsstedet klargjort 2 slæbere, hver bestående af 200 m 24 mm wire med 10 m polyesterhanger, ialt 400 m wire med 20 m hanger.

Inspektionsskibet ankom ud for Mjovanes kl. 1710Z og ankrede ca. 400 m StE for den grundstødte kutter på 30 m vand for 100 m kæde.

Strømmen var i løbet af eftermiddagen skiftet til nordøstgående ca. 5—6 knob, hvorfor inspektionsskibet efter opsvajning kl. 1724Z lå i en afstand af ca. 340 m fra den grundstødte orlogskutter.

Ved hjælp af inspektionsskibets gummibåd forsøgtes en polyestertrosse overført til kutteren. På grund af den stærke strøm lykkedes det dog ikke for gummibåden at komme helt op til kutteren. Forbindelsen opnåedes først, da en polyestertrosse fra kutteren kastedes over i gummibåden, hvor de to trosser blev knobet sammen. På grund af strømmen havde det været nødvendigt at stikke ialt ca. 500 m trosse ud fra inspektionsskibet, der nu påbegyndte indhivningen.

Kl. 1737Z overførtes en Walkie-talkie til den grundstødte kutter, da dennes radioanlæg svigtede.

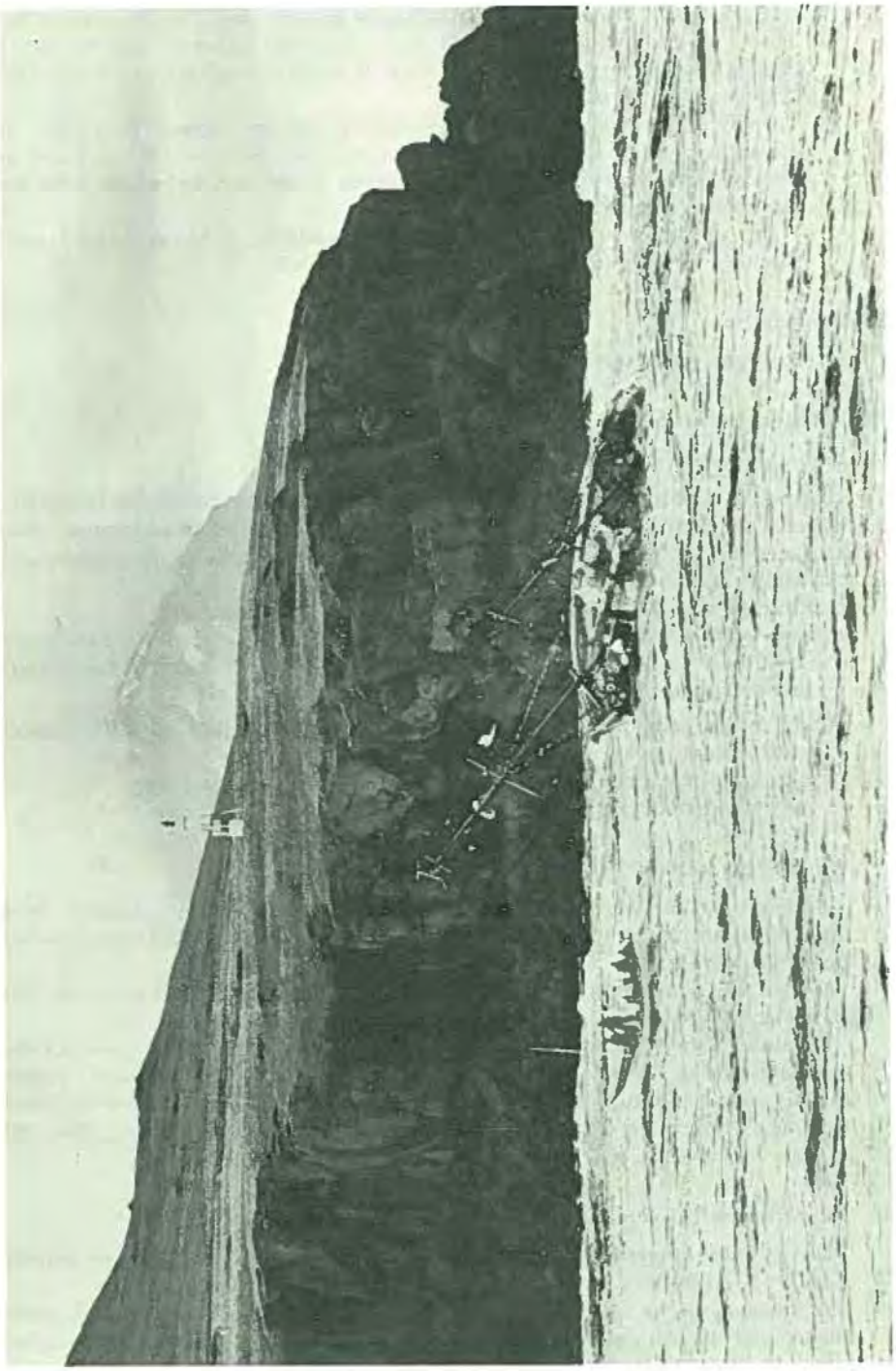
Dønningen omkring næsset var nu yderligere tiltaget, og kl. ca. 1800Z løftedes kutteren pludselig fri af grunden, og det lykkedes meget hurtigt at få startet hovedmotoren, men inden man nåede at anvende skruen og få kappet trossen, blev skibet drejet bb rundt og tog igen grunden (position III). Et øjeblik efter var trossen kappet, og kutteren førtes nu af en ny dønning bb rundt og tog grunden i position IV med stævnen mod land. I positionerne III og IV huggedes meget hårdt i grunden.

Da inspektionsskibet observerede ovennævnte hændelsesforløb, påbegyndtes straks letningsmanøvre for at gå nærmere til grundstødningsstedet.

Kl. 1820Z ankredes i ny position ca. 250 m StW for grundstødningsstedet med 80 m kæde på 25 m vand, således at inspektionsskibet efter opsvajning befandt sig ca. 200 m StE for den grundstødte kutter, hvorefter polyestertrossen påny overførtes.

Kl. ca. 1830Z observeredes indtrængen af vand i kutteren, hvorefter der anmodedes om øjeblikkelig overførsel af lænsemateriel.

Forinden dette grej var anbragt i helikopteren, var vandet steget så højt, at kutterchefen beordrede besætningen fra borde.



Kl. ca. 1840Z krængede den grundstødte kutter yderligere bb over og begyndte at glide ned fra skærene. Kort efter var kutteren ført ca. 120 m østpå af strømmen, hvorefter den sank på ca. 20 m vand på positionen 130° Mjovanes fyr 200 m.

Under dette hændelsesforløb bjergedes orlogskutterens besætning af gummibåd, tililende færøjoller og inspektionsskibets helikopter. Flere af besætningen bjergedes svømmende. Chefen forlod som den sidste kutteren, umiddelbart før den sank.

Der bjergedes endvidere 2 gummiredningsflåder, 1 bjergemærs, 1 nødsender, 1 nødforbindskasse samt diverse drivgods.

Skadeopgørelse:

Orlogskutteren totalt forlist.

Kommissionens vurdering:

1. *Skibschefens ansvar.*

Under den pågældende sejlads, der endte med orlogskutterens totalforlis, havde skibschefen overladt skibets navigering til næstkommanderende uden særlig ordre om at lade sig varsko ved passage af nogen af de pynter, som orlogskutteren skulle passere undervejs.

Skibschefen følte sig fuldt berettiget til dette skridt henset til

at vagtchefen havde været næstkommanderende under skibschefen i en anden (mindre) orlogskutter fra juli til november 1964 og derefter i denne orlogskutter fra august 1965,

at vagtchefen selvstændigt havde udført tilsvarende sejlads adskillige gange uden at have givet anledning til mistillid,

at vejret den pågældende dag var usædvanligt fint, samt endelig

at vagtchefen stod lige for at skulle overtage orlogskutteren som chef.

2. *Vagtchefens ansvar.*

Søløjtnanten udførte den beordrede sejlads uden anvendelse af nogen form for navigationshjælpemidler ud over at anvende kompasset som retningsviser for rorgængeren.

Der er ikke af søløjtnanten foretaget nogen pladsbestemmelse undervejs, idet afstanden til pynterne og kysten blev gisset.

Kommissionen er således af den opfattelse, at grundstødningen alene skyldes en fejlvurdering af afstanden til kysten ved Mjovanes, idet passage i reglen foregår meget tæt til kysten og afpasses efter det brod, der under de fleste vejrforhold giver sig til kende ud for næsset. Den pågældende dag, hvor det næsten var havblik, sås intet brod.

3. *Inspektionsskibets bjergningsforsøg.*

Den af inspektionsskibet planlagte bjergningsoperation var forinden skibets ankomst til Mjovanes meddelt den grundstødte orlogskutter.

Af hensyn til den stærke strøm valgtes at anvende en 24 mm wire i stedet for den særlige 35 mm slæbetrosse, der ikke skønnedes at kunne overføres ved hjælp af gummibåden.

Helikopteren afsendtes fra inspektionsskibet kl. 1455Z og ankom til grundstødningsstedet kl. 1520Z for evt. at assistere ved bjergning af personellet. Helikopteren returnerede til inspektionsskibet kl. 1611Z.

Opankringen i de på skitsen angivne positioner blev foretaget under hensyn til eget skibs sikkerhed. Kommissionen er imidlertid af den opfattelse, at inspektionsskibet i sin første ankringsposition kun burde have orienteret sig om strømforholdene og derefter være gået til en vestligere og gunstigere ankringsposition for overførsel af trosse, hvorved der kunne være vundet kostbar tid.

Endvidere mener kommissionen, at motorbåden — uanset de hermed forbundne risici — burde have været sat i vandet for eventuel assistance med overførsel af trosse og bjergning af personel.

4. *Bjergning af papirer m. v.*

Chefen for orlogskutteren havde beordret den til skibets klassificerede sager beregnede sæk klargjort. Ikke desto mindre udviklede hændelsesforløbet sig så hurtigt og overraskende, at bjergning af disse sager ikke lykkedes.

5. *Vedrørende ansvarets placering skal udtales følgende:*

a. Kommissionen må — uanset skibschefens ansvar i henhold til instruks for skibschefen — finde det betænkeligt at drage chefen for orlogskutteren til ansvar for den pågældende sejlads og deraf følgende grundstødning og forlis, henset til
   - *at* chefen havde et grundigt kendskab til næstkommanderende gennem den lange periode, i hvilket denne havde forrettet selvstændig vagttjeneste på fuldt tilfredsstillende måde,
   - *at* næstkommanderende stod umiddelbart over for at skulle overtage skibet som chef, samt
   - *at* vejrforholdene den pågældende dag var gode.

   Skibschefens optræden fra tidspunktet for grundstødningen og til forliset, giver efter kommissionens opfattelse ikke anledning til kritik.

b. Det er kommissionens opfattelse, at vagtchefen alene må bære ansvaret for grundstødningen, som skyldes et beklageligt fejlskøn, muligvis i forbindelse med et øjebliks uopmærksomhed under udførelsen af en simpel navigatorisk opgave. Det er i denne forbindelse oplyst, at kutteren normalt passerer broddet på skærene i en afstand af ca. 50 meter.

   Kommissionen har konstateret, at vagtchefen under passagen ikke har benyttet navigatoriske hjælpemidler til at bestemme afstanden til land, ligesom den i den Færøske Lods angivne vejledning ikke er blevet fulgt.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

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

a. Orlogskutteren havde ingen chefsordrebog.
b. Der er efter det foreliggende ikke fra nogen myndighed udsendt direktiver eller vejledning for kuttersejlads i færøske farvande.

   Hændelsesforløbet i nærværende sag synes at understrege nødvendigheden af at tage spørgsmålet om sådanne direktiver op til overvejelse.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen ikke fundet grundlag for påtale, medens næstkommanderende (vagtchefen) er ikendt en bøde på kr. 300,- for følgende forseelse:

»Som næstkommanderende i (skibets navn) den (dato) kl. ca. 1400, medens chefen opholdt sig i sit lukaf, udvist manglende agtpågivenhed og undladt at anvende forhåndenværende navigationsmidler til sikring af sejladsen, som han baserede alene på eget skøn af afstand til Mjovanes, således at kutteren grundstødte i en afstand af ca. 50 m fra næsset med total forlis til følge.«

Andre uheld.

1. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på anker, Grønland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SSW—7; strøm: ingen; sø: ingen i havnen; sigtbarhed: varierende (snebyger).

Hændelsesforløb: (jf. fig. 11)

Uheldet indtraf under inspektionsskibets ankringsforsøg i Egedesminde i forbindelse med Grønlandsdelingens besøg i denne havn.

Delingsskibet (inspektionsskib af samme klasse) var umiddelbart før gået ind og fortøjet ved kajanlægget, medens inspektionsskibet skulle ankre i båkelinierne »Egedesminde indsejling« og »Transitøen«.

På grund af det usigtbare vejr var der etableret lukningstilstand »Y«. Navigationslysene var tændt og tågeplottet etableret.

Chefen var på broen under hele sejladsen og fik kontinuerlig melding om ekkoloddets visning fra operationsrummet.

Tværs af Kongevarden på Ræveø (position I), lykkedes det under en lysning i snetykningen at få kending af såvel ledefyrlinjen som båkerne på Transitøen.

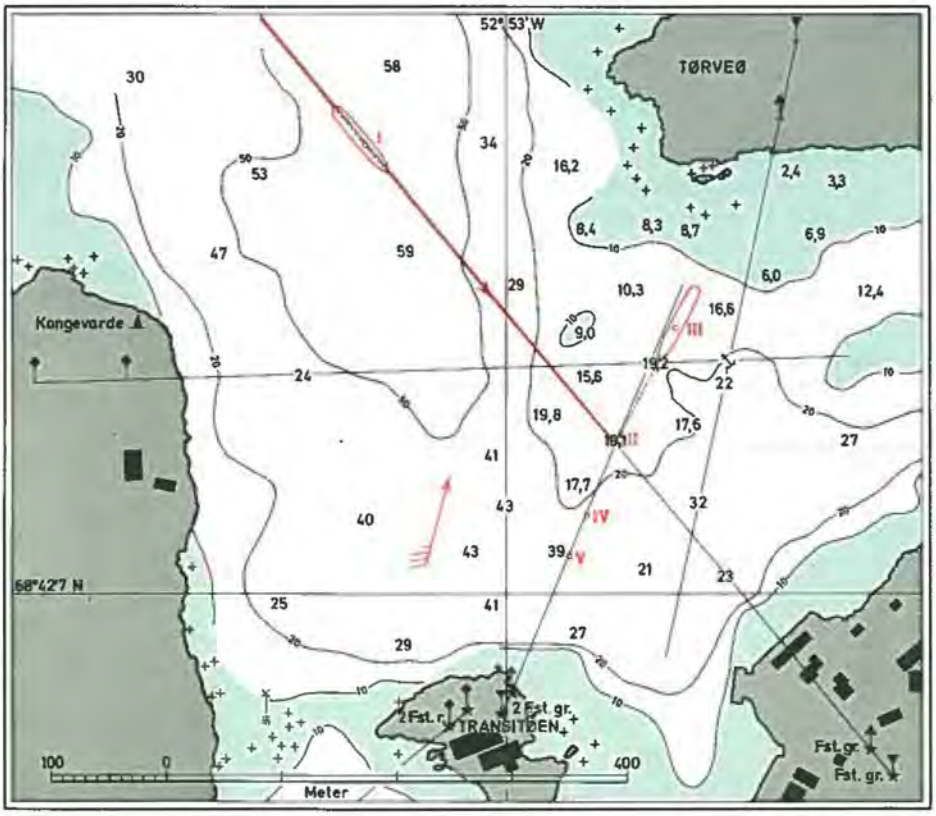


Fig. 11.

Henset til skibets ringe fart — 6 knob — og den kraftige vind, faldt ankeret med en smule nordskel i ledefyrlinjen (position III). Chefen beordrede »4 sjækler kæde« (80 m), men da ankeret rippede, og der var klart nordskel i Ræveøen båkelinje (position III), og der kun var 10 m vand agter, beordredes ankeret hevet hjem. Under indhivningen holdtes skibet gående på maskinen, da den kraftige vind satte skibet over mod skærene S. for Tørveøen.

Inspektionsskibet udførte yderligere 2 ankringsforsøg i position IV og V, idet der søgtes bedre holdebund nærmere Transitøen.

I alle 3 tilfælde anvendtes kun 80 m kæde henset til den ringe svajeplads.

I sidste forsøg med ankeret i position V drev skibet nordover til position III. Skibschefen lod derfor skibet gå frem i et styrbords drej under samtidig indhivning af kæden. Herunder mærkedes et kraftigt ryk samtidig med, at kæden straktes. Ankeret kom imidlertid fri af bunden og blev hevet hjem. Det observeredes da, at ankeret var havareret.

Skibschefen besluttede herefter at gå til en ankerplads uden for den snævre havn.

Det havarerede anker blev senere udskiftet med skibet reserveanker.

Skadeopgørelse:

Spidsen af den ene flig af ankeret revet af.

Kommissionens vurdering:

1. I sin rapport refererer skibschefen tilsyneladende til søkort nr. 1530, idet han omtaler ankringsdybden som værende ca. 30 m, ligesom den bilagte skitse er baseret på dette kort.

   Kommissionen er derfor af den opfattelse, at inspektionsskibet ikke har benyttet det langt nyere og i bedre målestok værende søkort nr. 1550, hvoraf det fremgår, at dybden i båkeliniernes skæringspunkt ved kortets datum kun er 10.1 m.

   De på skibets skitse anførte længder af kæde og skib er ikke korrekte.
2. Kommissionen anser for så vidt ikke sagen for at være en egentlig havarisag, men finder, at den kan have almen interesse som eksempel på ankringsforhold i grønlandske havne.

   Uheldet må i øvrigt anses for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

2. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af drivskruer i Bøgestrømmen.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: WtS—3; sø: 2; strøm: NE-gående 1 knob; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jf. fig. 12)

Bevogtningsfartøjet afgik fra Flådestation KØBENHAVN kl. 0739 med en skive 1 på slæb Syd over i Sundet på vej til Flådestation KORSØR.

For at spare motortimer, besluttede skibschefen at gå gennem Bøgestrømmen.

Ved lys- og fløjtetønden »Bøgestrøm«, der passeredes kl. 1033, overtog skibschefen selv kommandoen.

Kursen sattes til 240, fart 12 og »Bøgestrøm-Tønden« passeredes tæt om bagbord kl. 1038, hvorefter farten reduceredes til 8 knob.

Det ved den gravede rendes østlige del anbragte vandstandsbræt passeredes kl. 1040. Det iagttoges, at vandstanden var ca. 10 cm over daglig vande.

Sejladsen fortsattes SW-over mellem Stenhage og Sandhage midt imellem kostene, og da skibet kl. 1043 var ud for den tredje kost i løbets bagbords side hørtes og mærkedes en række hårde slag i agterskibet, hvorfor skruerne straks blev stoppet.

Bevogtningsfartøjet fortsatte sin fart fremover og der observeredes stærk opmudring agten for skibet.

Pejling og undersøgelse af alle rum blev straks iværksat. Der observeredes ingen lækager.

Da det dels på grund af farvandets karakter og dels på grund af skiven ikke var muligt at vende eller ankre, blev der ikke foretaget nogen oplodning på stedet. For at undgå at drive ud i kosterækken, fortsattes skibets sejlads kl. 1045.

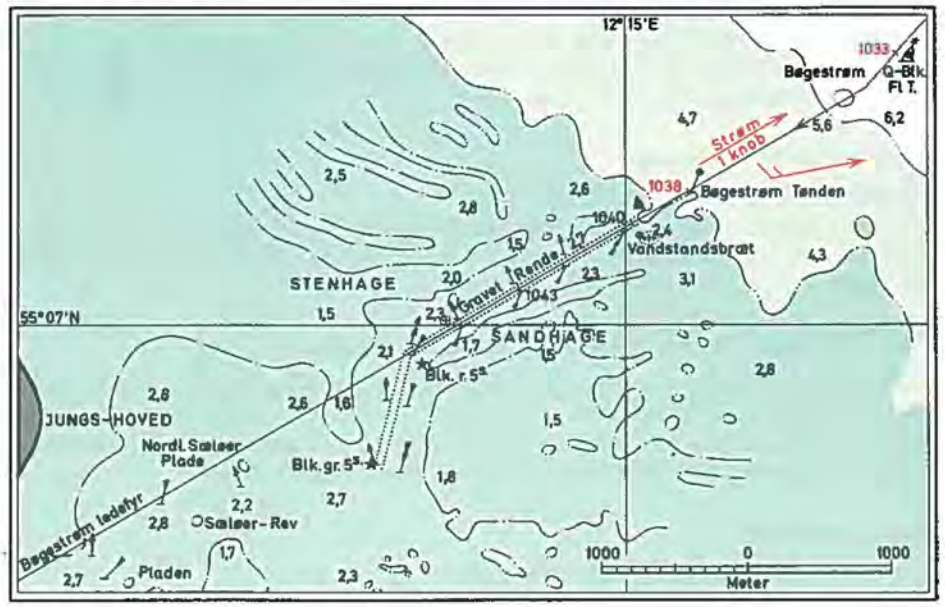


Fig. 12.

Der konstateredes da en del rystelser fra styrbords skrue, medens der ikke syntes at være noget unormalt ved bagbords skrue.

Henset til farvandets karakter og skibets manøvreevne fortsattes sejladsen dog med begge skruer indtil passage af Storstrømsbroen kl. 1256, hvor styrbords skrue stoppedes.

Efter ankomst til Flådestation KORSØR foretoges en dykkerundersøgelse, som godtgjorde, at kun de to hovedskruer var beskadigede.

Tre dage senere doksattes bevogtningsfartøjet i Nyborg. Det konstateredes da, at begge hovedskruer var beskadigede i en sådan grad, at de måtte udskiftes.

Supplerende oplysninger:

På foranledning af Søværnskommandoen har Fyrvæsenet undersøgt stedet med 2 svømmedykkere og blandt andet indberettet følgende:

»— — — — —

Det kan oplyses, at der i havbunden på den opgivne pos. fandtes 2 ca. 4—5 m lange fordybninger, og bevoksningen af tang var delvis borte. Dybden på stedet omkring fordybningerne blev med håndlod målt til 3,20 m. Ca. 10 m SW for omtalte fordybninger fandtes en stor sten, hvorover mindste dybde var 2,70 m. På vandstandsbrættet ved indsejlingen til Bøgestrømmen aflæstes dybden d. d. kl. 1030 til 10 cm under daglig vande. Sigtbarheden i vandet var ca. 5 m. Havbunden består af sand og små sten. Enkelte større sten ragede ca. 25 cm over bunden, men ingen bar tegn på at være påsejlet. Ca. 15 m SE for fordybningerne fandtes et stykke forvredet metal ca. 32 cm gange 7 cm, og det antages at være et stykke fra en drivskrue.

Metalstykket vil blive afleveret i Fyrdirektoratets skibsinspektion.

— — — — —«.

Skadeopgørelse:

Begge hovedskruer mistet dele af et skrueblad, øvrige skrueblade bøjede.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge Søværnets Skibs- og Maskininspektion kr. 5000.

Kommissionens vurdering:

Uheldet må anses for hændeligt.

Kommissionen er af den opfattelse, at det må anses forsvarligt, at skibschefen under de herskende forhold har valgt at besejle Bøgestrømmen i stedet for at vælge den noget længere vej gennem Grønsund.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Det indtrufne uheld giver kommissionen anledning til at foreslå, at der iværksættes en nærmere undersøgelse af DAPHNE-klassens sætning under forskellige farter på forskellig dybde, idet en række uheld af tilsvarende karakter synes at godtgøre en større sætning på lægt vand end almindeligvis antaget.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

3. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af skrue på Slotshage, Lunkebugt.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: stille; strøm: indadgående i Svendborg Sund, ca. 0.5 kn; sø: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb: (jf. fig. 13)

Uheldet indtraf under udlægning af kapsejladsmærker i Lunkebugt for Svendborg Sunds Sejlklub, for hvem bevogtningsfartøjet var stillet til rådighed af Søværnskommandoen.

Bevogtningsfartøjet afgik fra Svendborg kl. 1416 og sejlede direkte til Lunkebugt, hvor der af chefen selv udlagdes 8 kapsejlingsmærker i en cirkelformet bane. Et af disse mærker — nr. 7, jf. skitsen — udlagdes med assistance af en privat motorbåd.

Udlægningen var tilendebragt kl. ca. 1600, hvorefter bevogtningsfartøjet fra banens centrum kontrollerede positionerne ved pejlinger. Dette gav anledning til, at tre af mærkerne måtte kontrolleres nærmere.

Mærke nr. 2 og 3 blev derefter kontrolleret under passage af disse, hvorefter chefen ved mærke 3 (position I) kl. 1626 beordrede søkadetvagtchefen til at sejle op mellem Slotshage og Middelgrund og videre mod Svendborg, idet mærke nr. 1 (position III) skulle kontrolleres under passagen.

Kursen var da 270 og farten 12 knob.

Kl. 1628 drejede søkadetvagtchefen til kurs 340 (position II).

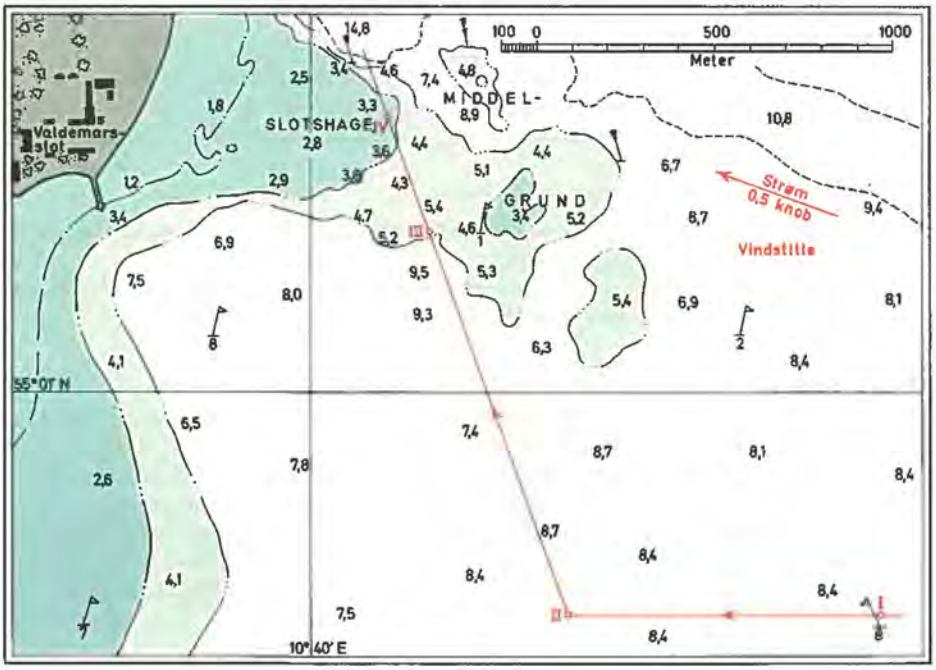


Fig. 13.

Tværs af mærke 1 tog chefen kl. 1631 en radarplads og slog ned til 10 knob (position III).

Straks efter, kl. 1632, da skibet var i position IV, hørtes et skarpt smæld og en kraftig rystelse mærkedes i agterskibet.

Maskinerne blev straks stoppet, medens bevogtningsfartøjet fortsatte på kurs 340 og passerede den røde et-kost om bagbord i en afstand af ca. 30 meter.

Ror og styremaskine blev derefter afprøvet, ligesom alle rum blev pejlet. Endvidere afprøvedes skruerne under forskellige farter i ruten E-over. Prøverne gav ikke anledning til bemærkninger ud over, at styrbords skrue syntes at forårsage større rystelser end den bagbords skrue.

Ved ankomst til Svendborg oplystes det, at vandstanden i Svendborg Sund var ca. 5 cm over middelvandstand.

Dagen efter undersøgtes skibsbunden af frømænd rekvireret gennem Flådestation KORSØR.

To dage senere undersøgtes den pågældende del af Slotshage ved hjælp af et fartøj. Den lavest observerede dybde i kurslinjen fandtes at være 3 meter (vandstand 5 cm over daglig vande). Bevogtningsfartøjets største dybgående den pågældende dag var ca. 2.20 m.

Skadeopgørelse:

Den styrbords skrues ene skrueblad bøjet og tippen på et andet skrueblad slået af.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager skønsmæssigt kr. 4000.

Kommissionens vurdering:

1. *Bevogtningsfartøjets rapport og journaler.*

Kommissionen har ved sammenligning af bevogtningsfartøjets rapport og de bilagte skitser konstateret unøjagtigheder med hensyn til de anførte dybder og positionsangivelser. I særlig grad må udtagning af positioner betegnes som skødesløse.

Videre har kommissionen konstateret,

— at den i skibsjournalen indførte position heller ikke er i overensstemmelse med den faktisk udførte sejlads,
— at den under uddannelse i skibet værende søkadetvagtchef ikke har modtaget tilstrækkelig instruktion i omhyggelig føring af kursbogen.

2. *Sejladsen.*

Efter det oplyste, har skibschefen ladet den vagthavende søkadet foretage den sidste del af besejlingen fra position I mod position IV alene på ordren »Sejl op mellem Slotshage og Middelgrund«. Kommissionen finder — uanset det var chefens hensigt efter passage af mærke 1, at beordre en nordligere kurs — at fremgangsmåden var noget uforsvarlig i det læge farvand og da ikke mindst i betragtning af, at de ombordværende kadetter var under uddannelse.

Kommissionen finder specielt, at den anvendte fart må karakteriseres som værende for stor under passage af et område med kun ca. 1 m vand under kølen.

3. *Vedrørende ansvarets placering.*

Henset til, at uheldet skete i et område med læge vanddybder under anvendelse af relativ høj fart og under utilstrækkelig kontrol af en under uddannelse værende søkadet, finder kommissionen, at uheldet med rette kan bebrejdes skibschefen, der efter kommissionens opfattelse ikke har udvist fornøden agtpågivenhed under denne del af sejladsen.

Kommissionen finder endvidere, at han ved udfærdigelse af sin rapport har udvist en vis skødesløshed ved ikke at sikre overensstemmelse mellem de i skitsen og rapporten angivne positioner, ligesom en tilsvarende skødesløshed er konstateret ved gennemgang af skibets journaler.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde rapportens konklusion og må — da erfaringer om DAPHNE-klassens sætninger under forskellige farter på forskellige vanddybder endnu er utilstrækkelige — finde, at det ikke er i overensstemmelse med godt sømandsskab at lade sit skib passere hen over Slotshage under anvendelse af relativ høj fart, når mulighed for sikker sejlads forelå.

Jeg skal derfor — i overensstemmelse med Auditøren ved Søværnskommandoen m. v. — påtale den mangel på godt sømandsskab, som hr. kaptajnløjtnanten i dette tilfælde har vist ved — under anvendelse af relativ høj fart — unødigt at lade Deres skib passere gennem et område med kun ca. 1 m vand under kølen, når mulighed for sikker sejlads forelå.«

C. Om sagernes formaliteter.

1. Kommissionen har tidligere 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 komparentens 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 personellets 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, kommandostrygning og chefskifte), må det atter konstateres, at de hidtil trufne 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 tidligere henstillet til Søværnskommandoens overvejelse at lade vedkommende myndighed tilgå direktiver overensstemmende hermed.

3. Kommissionen har i øvrigt tidligere også 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,
kontreadmiral.

J. Elving,
kommandør.

Fortegnelse over de i årsberetningerne 1960–1966 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 Nymindegab.	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 fortøjet motorskib.	1960	31
5. Minelæggers (VINDHUNDEN-klassen) beskadigelse af pullert i Århus havn.	1960	34
6. Fregats påsejling af Solmundefjord oliekaj i Skålefjord.	1960	36
7. Destroyers påsejling af dansk depotskib på Lissabon red, Portugal.	1960	38
8. Patruljebåds (WILLEMOES-klassen) tab af anker ved afgang fra Avernakke Pynt Bro.	1960	42
9. Motortorpedobåds påsejling af havnemolen i Agersø havn.	1960	44
10. Motortorpedobåds påsejling af anlægsbro på Flådestation KØBENHAVN.	1961	11
11. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) påsejling af mole i Spodsbjerg havn.	1961	11
12. Korvets påsejling af fregat, fyrinspektionsskib og flydedok IV under havnemanøvre på Holmen.	1961	13
13. Fregats påsejling af bropille ved Limfjordsbroen, Aalborg.	1962	5
14. Minelæggers påsejling af vestre molehoved i Kronløb, Københavns havn.	1962	8
15. Korvets påsejling af duc d'Albe i Flådens Leje ud for Bradbænken.	1962	15

		Årsberetning	Pag.
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 Kongsøre havn.	1964	30
23.	Korvets påsejling af molehoved i Frederikshavn.	1965—66	7
24.	Orlogskutters påsejling af en anden orlogskutter og kajanlæg i Frederikshavn.	1965—66	10
25.	Skoleskibs påsejling af kaj i Hoek van Holland.	1965—66	13
26.	Bevogtningsfartøjs påsejling af korvet i Flådehavn KØBENHAVN.	1965—66	15

Grundstødninger eller -berøringer.

1.	Fregats beskadigelse af skrue ved berøring af grunden under afgang fra Færingehavn, 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 Færingehavn, Grønland.	1961	15
7.	Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) grundstødning ved Oddenhavn.	1961	19
8.	Korvets grundberøring ved den sydlige del af Middelgrund, Københavns Red.	1961	24
9.	Orlogskutters grundstødning i skærgården N for Sukkertoppen, Grønland.	1962	29
10.	Orlogskutters grundstødning ved Holsteinsborg, Grønland.	1962	32
11.	Orlogskutters grundstødning ved Frederikshaab, Grønland.	1962	37
12.	Korvets grundstødning m. v. i Limfjorden ved Mou bro.	1963	41
13.	Depotskibs grundstødning ved 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.	Minestrygers (SUND-klassen) grundstødning ved Kobbedyb.	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

	Årsberetning	Pag.
21. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-klassen) grundberøring ved Bagenkop havn.	1964	71
22. Ubåds grundstødning på Middelgrund, Københavns Red.	1965—66	20
23. Orlogskutters grundstødning ved Saltholm.	1965—66	25
24. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-klassen) grundberøring i Sælhundeholm Løb, Limfjorden.	1965—66	28
25. Orlogskutters grundberøring i Grønland.	1965—66	31
26. Minestrygers (SUND-klassen) grundstødning ved Gåsehage på Mols.	1965—66	34
27. Orlogskutters grundstødning og forlis ved Mjovanes, Færøerne.	1965—66	36

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 skrueskærmplader foranlediget af wire i skruen under tillægningsmanøvre i Godthåb Skibshavn, Grønland.	1960	67
4. Trosse i skruerne på fregat under forlægning i Aberdeen havn, Skotland.	1960	69
5. Fregats beskadigelse af kajen i Tveraa, Færøerne.	1960	71
6. Beskadigelse af lægter i Gent havn, Belgien, foranlediget af korvet.	1960	73
7. Beskadigelse af lystfartøj i Næstved kanal foranlediget af korvet.	1960	75
8. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) beskadigelse af bundgarn i 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 minestryger (SUND-klassen), Anholt havn.	1964	75
12. Motortorpedobåds havari i farvandet ved Bornholm.	1964	84
13. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-klassen) havari på anker, Grønland.	1965—66	43
14. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-klassen) beskadigelse af drivskrue i Bøgestrømmen.	1965—66	45
15. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-klassen) beskadigelse af drivskrue på Slotshage, Lunkebugt	1965—66	47