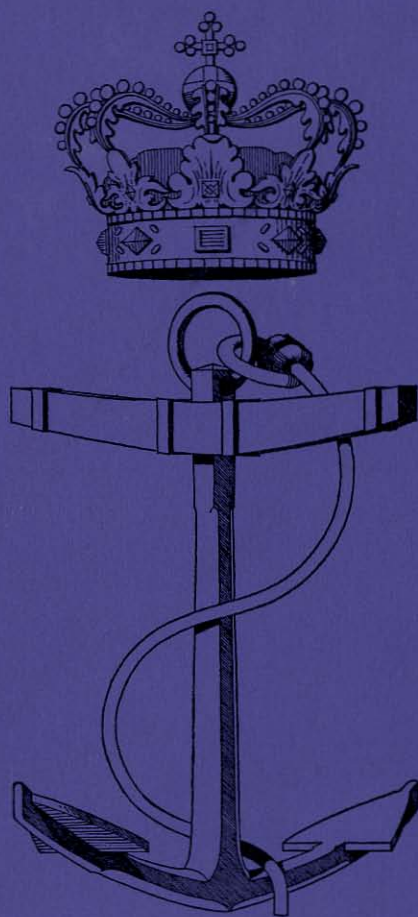


Til tjenestebrug

SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSION



ÅRSBERETNING 1967

**SØVÆRNETS
HAVARIKOMMISSIONS
ÅRSBERETNING 1967**

Statens trykningskontor

M 2 01,35-25

BERETNING OM SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSIONS VIRKSOMHED I PERIODEN 1. JANUAR 1967 TIL 31. DECEMBER 1967*)

A. Indledning

Nærværende beretning omfatter de i kalenderåret 1967 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 1967 behandlede og afsluttede sager.

Beretningen omfatter 23 havari- og skadesager.

Til sammenligning med de i årsberetningerne 1960—66 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
1967	3	6	4	10	23	13	8	1,3

*) Kommissionens sammensætning inden for beretningsperioden:

Kommander J. Elving, formand.

Kommanderkaptajn O. L. W. Marckmann.

Kommanderkaptajn (M) A. C. Thegler, afløst den 8. juni 1967 af kommanderkaptajn (M)

N. B. Winder.

Kommanderkaptajn B. H. Jensen.

Orlogskaptajn H. Haar, sekretær.

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

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

Beretningen indeholder 3 sager fra forrige beretningsperiode, som først er afgjort af Chefen for Søværnet i 1967.

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

I henhold til Søværnskommandoens bestemmelse af 7. juni 1962 bliver kommissionens rapportudkast (÷ konklusionen) forelagt de implicerede til gennemsyn og eventuel udtalelse, inden den endelige rapport udarbejdes og indsendes til Chefen for Søværnet. I den udstrækning, hvor kommissionen ikke mener umiddelbart eller fuldstændigt at kunne godtage skibschefens eller andre impliceredes bemærkninger til eller kritik af udkastet, vil den ordentligvis citere de pågældende udtalelser i den følgeskrivelse, hvormed den endelige rapport indsendes til Chefen for Søværnet. I årsberetningen vil sådanne udtalelser m. v. være 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 38 møder i kommissionen.

Kollisioner.

1. Bevogningsfartøjs (DAPHNE-kl) kollision med Hjemmeværnsskutter NW for Anholt.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: W-3; vejr: letskyet; sø: 3; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 1):

Om aftenen den pågældende dag afgik bevogningsfartøjet fra Anholt Havn for at deltage som mål for flere hjemmeværnsskuttere i en meldeøvelse i farvandet omkring Anholt.

Efter at have passeret en hjemmeværnsskutter omkring pkt. 32 i rute 28, satte bevogningsfartøjet kursen nordpå for at være mål for en nord fra kommende hjemmeværnsskutter.

Under denne sejlads sejledes med slukkede navigationslys.

Skibschefen, der selv havde kommandoen, satte kursen til 350 og farten til 18 knob.

Kl ca 2245 observeredes top- og sidelanterner ret for i en radarafstand af 3,0 sømil (position I).

Dels fordi sejladsen foregik uden for ruten og dels fordi kutternes omtrentlige positioner var skibschefen bekendt, var han klar over, at de observerede lys tilhørte den hjemmeværnsskutter, som han skulle passere i dette farvandsafsnit. Kl ca 2250 (position II) blev bevogningsfartøjet belyst af kutteren, hvorved denne viste sig at være den pågældende kutter.

Eftersom kutteren klart lå til bb for bevogningsfartøjet og begge sidelanterner var synlige, ændrede skibschefen i position II kursen til 000, idet han skønnede, at dette ville give ham en passageafstand af ca 100 m fra kutteren.

Ca 1 1/2 minut senere observerede skibschefen i position III, at kutteren drejede bb.

For at undgå en direkte påsejling, beordrede skibschefen roret »styrbord 20« for at løbe foran om kutteren. Da det straks efter blev ham klart, at bevogningsfartøjet ikke kunne gå klar foran om kutteren, beordredes roret skiftet, for derved om muligt at slå hækken fri af kutterens stævn. Umiddelbart efter — kl 2252 — tærnede kutteren nærlig tværs ind i bevogningsfartøjets bb's side ud for skottet mellem maskinrummet og de agterste banjer.

Farten blev stoppet, og der manøvreredes på prajehold af kutteren. Positionen kl 2252 udtoges til 295 Anholt havn 9,5.

Der var ikke opstået andre skader i bevogningsfartøjet end et bøjet scepter.

Skibschefen gik ombord i kutteren og undersøgte de opståede skader, der viste sig ikke at betyde noget for kutterens sødygtighed.

Bevogningsfartøjet ledsagede derpå kutteren til Anholt havn, hvor der holdtes en foreløbig besigtigelse, som godtgjorde, at kutteren kunne forlægge til hjemstedet under ledsagelse af en anden hjemmeværnsskutter.

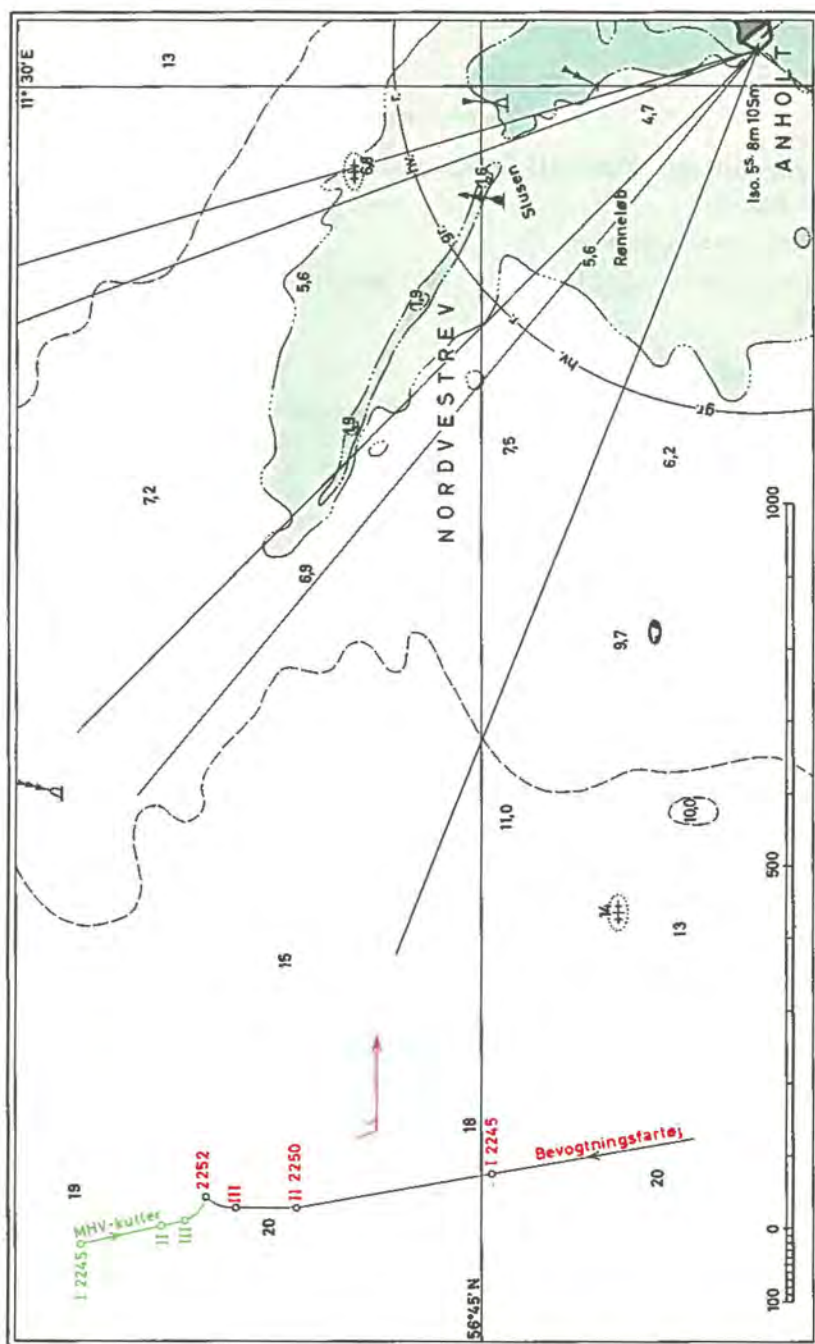


Fig. 1.

Supplerende oplysninger:

1. I rapporten fra kutteren anføres, at dens kurs fra rute 38 og syd over var 183. Chefen for bevogtningsfartøjet hævder, at kutteren i perioden 2240 til 2250 sejlede på modsat kurs af bevogtningsfartøjet, d.v.s. en kurs på 170.

Henset til, at kutteren har magnetkompas, og at den formentlig har giret noget, anser kommissionen det for sandsynligt, at kutteren — efter at have observeret bevogtningsfartøjet — har styret ret mod dette.

2. Kutteren anfører videre i sin rapport, at bevogtningsfartøjet 5—6 min før kollisionen observeredes ca 60° ude om stb (angivet som «kl ca 2 over stævnen»).

Kommissionen finder ikke, at det kan være muligt med de af fartøjerne styrede kurser, men observationen kan muligvis være foretaget medens kutteren gerede til bb.

3. Endelig anfører kutteren, at bevogtningsfartøjet pludselig drejede stb ind foran stævnen af kutteren, hvorfor denne straks drejede bb helt over.

Uanset hvem der først er drejet øst over, finder kommissionen det uheldigt og i modstrid med Søvejsreglerne, at føreren af kutteren drejede til bb.

Skadeopgørelse:

Bevogtningsfartøjet: Et scepter bøjet.

Hjemmeværnskutteren: Forstævnen knust fra top til ca 0,5 m over vandlinjen.

Kalfatring i dæk og klædning beskadiget.

Forreste del af skanseklædning, lønning og klydstømmer i stb's side knust.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt ca kr 30.000.

Kommissionens vurdering:

1. Kommissionen finder det sandsynligt, at bevogtningsfartøjet og hjemmeværnskutteren har styret lige eller næsten lige mod hinanden, hvorfor Søvejsreglernes regel 18 kommer til anvendelse.

Bevogtningsfartøjet har således handlet korrekt ved — ca 1 sømil fra kutteren — at dreje til stb, medens kutteren — ved at dreje til bb i en afstand af ca 500 m fra bevogtningsfartøjet — efter kommissionens opfattelse har påtaget sig skylden for kollisionen.

2. Kommissionen mener dog, at det med rette kan bebrejdes chefen for bevogtningsfartøjet, at han ikke på et tidligere tidspunkt klart har tilkendegivet sin hensigt ved at dreje kraftigt ud til stb, og da ikke mindst, fordi han sejlede blændet.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen påtalt, at han ikke, da hans skib gik blændet, på et tidligere tidspunkt klart har tilkendegivet sin hensigt ved at dreje kraftigt ud til styrbord, og iøvrigt har undladt at tage sådanne andre forholdsregler, som kunne have bragt skibene klar af hinanden.

2. Kollision mellem to torpedobåde i Isefjorden.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NNE-2; vejr: letskyet; sø: 2 med bølgebevægelse fra torpedobådene; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 2):

En torpedobådsdivision afgik tidlig om morgenen fra torpedostation Kongssøre til farvandet nord for Sjælland.

Divisionschefen beordrede ved afgang divisionen til at indtage kølvandsorden i rækkefølgen PT1 (divisionsbåd), PT2, PT3 og PT4. Der blev ikke givet ordre om fart.

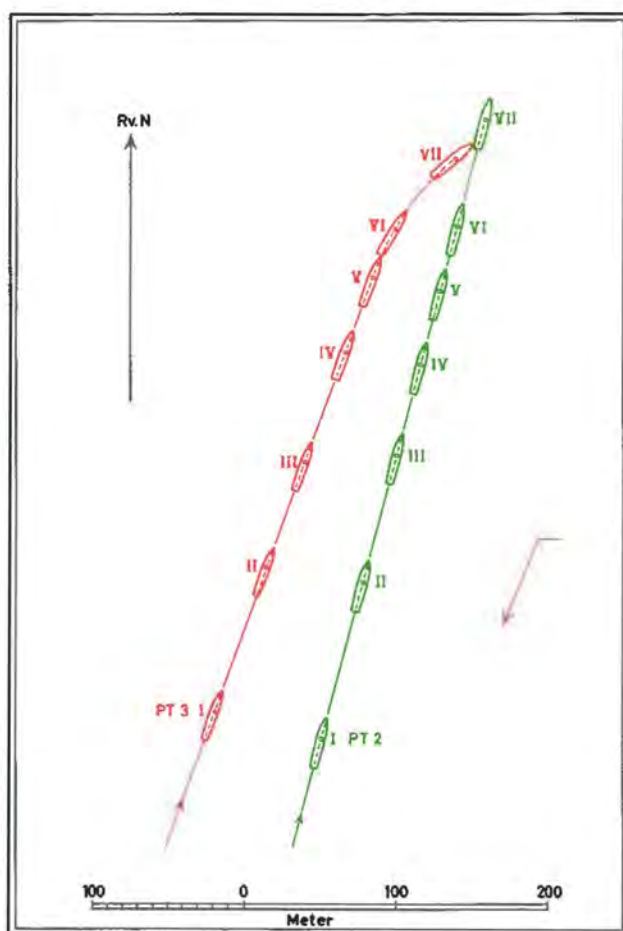


Fig. 2.

Havneanløbstrøerne påbegyndtes ca kl 0605 og divisionen var ude af havnen kl ca 0620.

Da PT3 - som er den torpedobåd, der foranledigede kollisionen - kom ud af havnen, var divisionsbåden ca 0,5 sømil nord for havnen med kurs ud af Isefjorden. PT4, der skulle sejle som agterste båd, lå ca 0,3 sømil øst for molen, medens PT2 lå noget tættere ved og lidt syd for PT3.

Herfra gik PT2 an på kurs 015 med fart 18 knob, medens PT3 gik an på kurs 020 og fart 10 knob for således at lade PT2 passere for derpå at dreje ind i dennes kølvand.

Kl ca 0623 var PT2 kommet op tværs af PT3 i en afstand af ca 90—100 m (position I). Chefen for PT3 øgede farten til 18 knob i den tro, at han kunne dreje ind agten for PT2 inden hans båd kom op i fart.

Kort efter observerede chefen for PT3, at PT2 kun var trukket ganske lidt forefter i forhold til ham selv, hvorfor han i position II atter slog ned til 10 knob.

Umiddelbart efter syntes han, at der blev vinket frem fra PT2's bro.

Et sådant vink hævdes imidlertid ikke afgivet fra denne båd, men chefen for PT3 tilskyndedes til i position III at øge farten til 24 knob i den tro, at han nu skulle ind foran for den anden båd. Han styrkedes i sin antagelse derved, at PT2 normalt på dette tidspunkt — af hensyn til opvarmning af motorerne — skulle have sejlet med 24 knob.

Straks efter at PT3's fart var øget, blev skibschefen klar over, at afstanden mellem bådene var aftaget.

I position IV lagdes roret derfor »bagbord 3« og farten mindskedes til 18 knob.

Umiddelbart efter observerede han, at kursen nu var 022 og at afstanden til PT2 yderligere var aftaget til ca 40 m. Han beordrede derfor i position V »bagbord 10« og slog ned til 10 knob (hvilket vil sige, at kun midtermotoren var igang).

I position VI var kursen 025 og afstanden aftaget til ca 30 m, hvorfor også midtermotoren blev stoppet i den hensigt hurtigt at tabe fart for at kunne gå klar af PT2.

Kort efter at skruen var stoppet, blev PT3's forskib ramt af PT2's hækbølge og løftet op af denne, der også trak PT3 frem og bibragte stævnen en drejning til styrbord. På grund af den medløbende bølge, var PT3 uden styring.

Torpedobåden gled dernæst ned i bølgedalen og ramte kl ca 0625 PT2's bb's låring under en vinkel på 10—15° og med en skønsmæssig fart af 5 knob.

De to både stoppede umiddelbart efter for at besigtige de opståede skader.

Skadeopgørelse:

PT3: Stævnskinne og en del af stævntæret trykket til bb. To bord i stb's side af stævnen ca 1 m over vandlinjen trykket ind.

PT2: Fenderlisten beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion for PT3's vedkommende ca 65000 kr, og for PT2's vedkommende ca 1800 kr.

Kommissionens vurdering:

Årsagen til uheldet skyldes efter kommissionens opfattelse, at chefen for torpedobåden PT3, i de ca 3 minutter, som hengik mellem position I og kulli-

sionen, ved at beordre ialt seks maskinmanøvrer samtidig med, at båden skønsede ind mod PT2, selv har bragt sit skib i en situation, hvor en kollision var uundgåelig.

Kommissionen er af den opfattelse, at kollisionen kunne have været undgået ved — at skibschefen i tide havde givet bagbords ror, da intet navigatorisk var til hinder derfor, eller

— at han fra begyndelsen af sejladsen havde holdt en langsommere fart, eller — at han efter »vinket« havde bibeholdt sin højere fart.

Kommissionen finder således, at ansvaret for uheldet med rette kan tillægges chefen for torpedobåden-PT3, uanset han på det givne tidspunkt kun havde ringe erfaring som chef for en torpedobåd.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen i torpedobåden PT3 påtalt, at han har undladt i tide at tage sådanne forholdsregler, som var nødvendige for at hindre en kollision mellem de to torpedobåde.

Søværnskommandoen har anmodet Søværnets operative Kommando om at drage omsorg for, at særlige bestemmelser vedrørende signalgivning ved vinken med hånd fastsættes, såfremt en sådan signalgivning er ønskelig.

Påsejlinger.

1. Opmålingsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af galease i Nakskov.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf ved dagslys. Vind: SW-3 med byger; vejr: overskyet; strøm: ingen.

Hændelsesforløb (jf. fig. 3):

Opmålingsskibet lå fortøjet i Nakskov havn ved den sydligste del af Toldbodkajen med stævnen Syd i og skulle afgang herfra kl 1000 (position I).

Efter at have taget lods ombord, påbegyndtes havnemanøvrerne ved, med roret bagbord helt over, at gå mindste fart frem i forspringet.

Der anvendtes 100 O/M på skruen, der indledningsvis havde »Stigning 1« men kort efter sættes til »Stigning 2«.

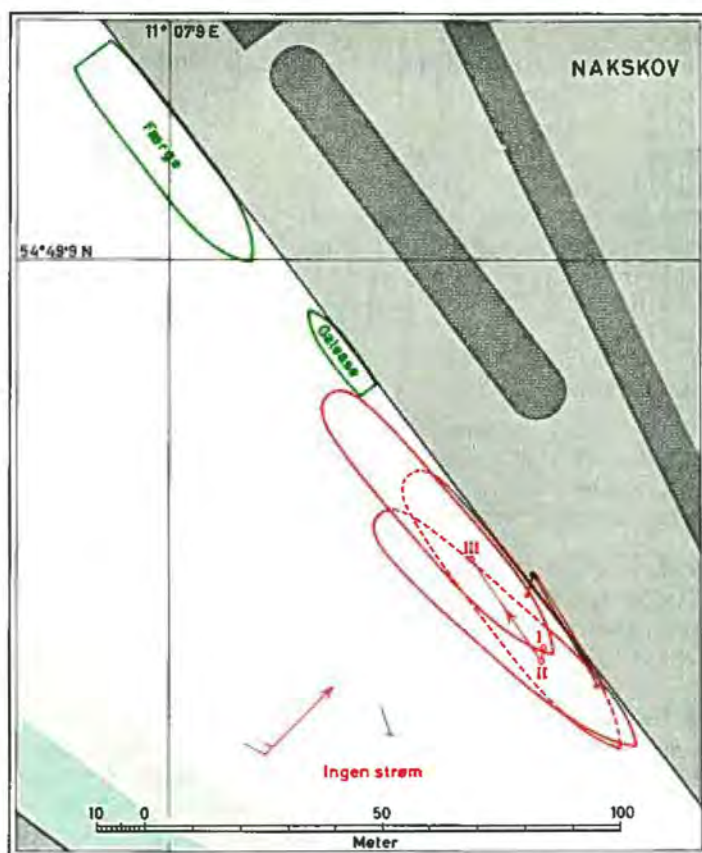


Fig. 3.

Da de anvendte omdrejninger ikke var tilstrækkelige til at dreje agterskibet bort fra kajen og op mod vinden, beordredes de forøget til 150 O/M. I samme øjeblik denne ordre gik til kontrolrummet, gik KaMeWa-anlægget af sig selv på »fuld kraft bak«. Dette skete på et tidspunkt (position II), hvor skibet endnu ikke var tilstrækkeligt langt ude i bassinet til at kunne lade gå og manøvrere for bak.

Skruens fejlindstilling observeredes først som en bevægelse af hækken til bagbord og dernæst som en bevægelse agterover.

Skibschefen gav derfor ordre til at lade det bagbords anker falde og beordrede over telefonen pumpemesteren — der under manøvrerulle er stationeret i akselgangen — til at omstyre skruen til »fuld kraft frem«.

Skibets bevægelse agterover afbødtes noget på grund af de to ordrers udførelse, men forinden skibet bragtes til at stoppe, ramte dets bagbords låring den 20 m agten for liggende galease med en del ødelæggelse til følge.

Straks efter fik opmålingsskibet fart fremover og gik atter til kaj.

Der arrangeredes en foreløbig besigtigelse samme dag ved en repræsentant fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion, der tilfældigt befandt sig i byen.

Den egentlige besigtigelsesforretning afholdtes senere ved Søværnets Skibs- og Maskininspektion, en skibbygmester fra Svendborg, samt føreren af galeasen.

Skadeopgørelse:

Inspektionsskibet: Ingen.

Galeasen: Hækjollen knust, to hækdavidér stærkt beskadiget, lønningsliste (6,5 m) stærkt beskadiget, agterspejlet lettere beskadiget.

De med skadernes udbedring forbundne udgifter samt de udredne liggedagspenge udgør ialt ca kr 16000.

Supplerende oplysninger:

Søværnets Skibs- og Maskininspektion gennemprøvede KaMeWa-anlægget kort efter uheldet uden at kunne påvise en årsag dertil.

Da skibschefen herefter udtalte sin betænkelighed ved at sejle med et anlæg, der umotiveret kunne give uønskede manøvrer, tilkaldtes en ekspert fra Sverige.

Anlægget blev af denne KaMeWa-ekspert atter gennemgået i overværelse af Søværnets Skibs- og Maskininspektions repræsentant.

Heller ikke denne undersøgelse førte til en opklaring af uheldet.

Kommissionens vurdering:

Under henvisning til, at en undersøgelse af eksperter ikke har kunnet påvise en årsag til fejlen, må kommissionen erklære uheldet for hændeligt.

Kommissionen finder ikke, at der kan rettes bebrejdelse mod skibschefen i forbindelse med de iværksatte handlinger for at afværge følgerne af den opståede fejl.

Kommissionen er videre af den opfattelse, at følgerne af uheldet blev væsentlig begrænset ved skibschefens forudseenhed og hurtige indgriben.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Henset til de mange uheld med KaMeWa-anlæggene, mener kommissionen det nødvendigt, at der iværksættes en nøjere undersøgelse af de forhold, der har været medvirkende til disse uheld for om muligt at finde frem til årsagerne til disse.

Indtil dette har fundet sted, skal kommissionen anbefale, at skibe med KaMeWa-anlæg under havnemanøvrer m.v. posterer en maskinbefalingsmand i akselgangen for herfra at kunne gribe ind ved tilsvarende uheld.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

2. Torpedobåds påsejling af kaj, Flådestation København.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: S-3; vejr: overskyet; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 4):

Torpedobåden, der lå ved kaj N73A, skulle kl 1810 afgå fra Holmen til Kalundborg for senere at deltage i torpedobådsskadrens øvelser.

Torpedobåden manøvrerede fra position I rundt kajhjørnet til position II ved hånd og magt assisteret med korte maskinmanøvrer. Skibschefen beordrede derpå »bagbord 10, MUSSE frem småt«.

Umiddelbart efter beordrede han »midtskibs«.

Da båden imidlertid ved disse manøvrer ikke var drejet tilstrækkeligt bagbord over, beordrede chefen — i position III — »bagbord helt over, MUSSE stop«.

Da torpedobåden efter den sidste ordre stadig ikke drejede tilstrækkeligt bagbord over, beordrede chefen i position IV »bagbord helt over, MUSSE frem

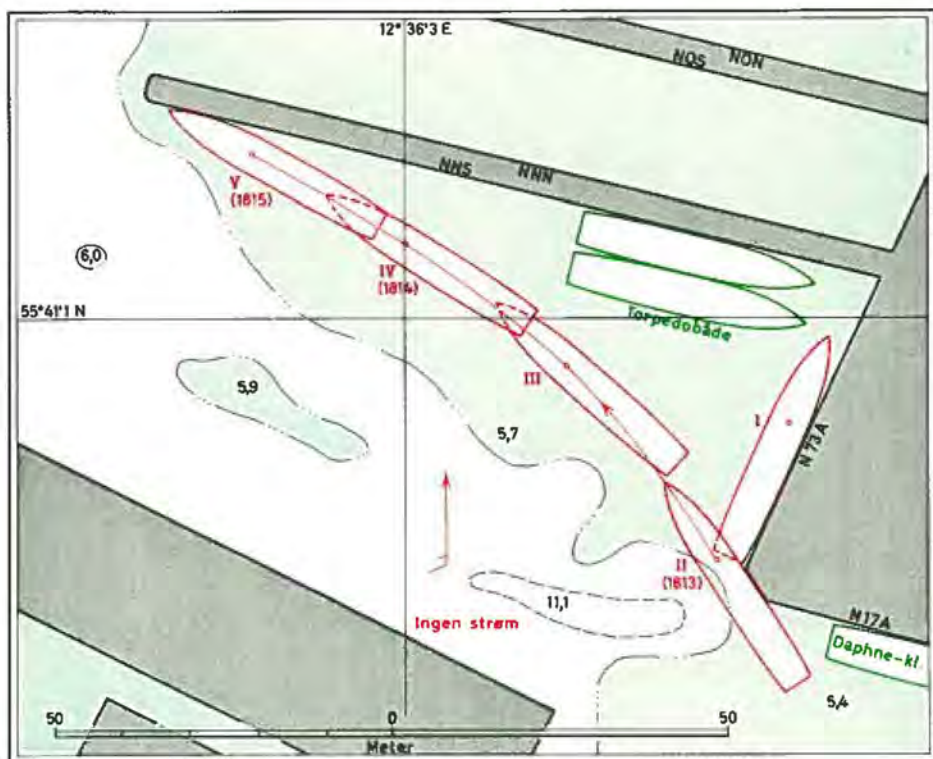


Fig. 4.

småt«. I position V beordrede chefen »MUSSE stop« og umiddelbart efter ramtes broen. Ved påsejlingen blev nogle af torpedobådsbroens planker revet løs, ligesom der opstod en mindre utæthed ind til bådens mellemdæk.

Efter påsejlingen fortsatte torpedobåden sejladsen til Kalundborg.

Supplerende oplysninger:

1. Torpedobåden PP's besætning havde dagen før skiftet kommando til den pågældende torpedobåd, idet PP på grund af forlænget eftersynstermin ikke kunne deltage i en SMALL PLAY øvelse.

Den pågældende torpedobåd havde forinden fået udbedret sin stævnskinne, som tidligere var blevet beskadiget ved en påsejling under prøvesejlads.

Efter denne prøvesejlads forestod kun en justering af maskineriet forinden båden kunne meldes klar, og da denne justering kunne foretages under en almindelig forlægning, havde chefen for torpedobådseskadren beordret den anførte kommandoskiftning fra torpedobåden PP til den omtalte torpedobåd.

Skibschefen og maskinbefalingsmanden var gjort opmærksom på, at der kunne opstå vanskeligheder med midtermotoren. Sådanne opstod imidlertid ikke under de nævnte manøvrer.

2 (a). Rapporten røber ukendskab til SVK BST 007, idet adresseringen er ufuldstændig og rapporten først er udfærdiget 24 dage efter uheldet.

Rapporten nævner intet om en senere egentlig besigtigelse af skib og kaj.

(b). Af rapporten fremgår, at der efter uheldet har været iværksat en teknisk undersøgelse med en nulindstilling af rorindikatoren til følge.

Sagens behandling har imidlertid godtgjort, at skibets ældste og eneste maskinbefalingsmand ikke har deltaget i en sådan undersøgelse, og at han ikke har kendskab til, at en sådan undersøgelse med efterfølgende nulindstilling har fundet sted.

Videre siger rapporten, at skaden på torpedobåden blev udbedret af MOBA. Dette er ikke tilfældet, idet den blev udbedret af egen maskinbesætning på et senere tidspunkt end det i rapporten anførte.

Alt i alt bærer rapporten præg af at ville understrege, at uheldet skyldes en teknisk fejl, hvilket kommissionen efter det foreliggende ikke kan godkende.

Skadeopgørelse:

Kajen: 4 broplanker revet løse, heraf en knækket.

Torpedobåden: Skjoldet ved stb's torpedorør revet op ved overgangen mellem skjold og skrog.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge torpedobådseskadren henholdsvis kr 1000 og kr 500.

Kommissionens vurdering:

Som årsag til påsejlingen anføres i torpedobådens rapport en konstateret uoverensstemmelse på otte omdrejninger af rattet mellem rorindikatorens visning og rorets virkelige stilling.

Sagens behandling har ikke klarlagt, at denne fejlvisning har været tilstede, hvorimod der ikke kan ses bort fra et vist naturligt slør i rorindikatorens bevægelse.

Kommissionen er derfor af den anskuelse, at torpedobåden ved afgang fra kajhjørnet er gået an på en kurs, der — i det begrænsede manøvrerum — ikke kunne føre klar af broen.

Efter kommissionens opfattelse beror uheldet således på et fejlskøn, men må, alt taget i betragtning, anses for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

3. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af kaj, Flådehavn København.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: WtN—7-8; vejr: skyet; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: god; vandstand: ca 0,6 m over daglig vande.

Hændelsesforløb (jf. fig. 5):

Minelæggeren ankom lidt før kl 0800 til Flådehavn KØBENHAVN, hvor den havde fået anvist den normale liggeplads ved kaj N73D ud for Mastekranen.

Skibschefen forestod selv manøvreringen.

Forinden anløb af Holmen havde han overvejet at anvende slæbebåde, men frafaldt dette på grund af viden om slæbebådernes uvilje mod at manøvrere i det snævre område ud for Mastekranen.

Minelæggeren passerede på grund af den kraftige vind Nyt Løb med en fart af 7—8 knob og svajede umiddelbart efter bagbord over og stoppede derefter tæt op ad Duc d'Alberne i lejets vestlige del.

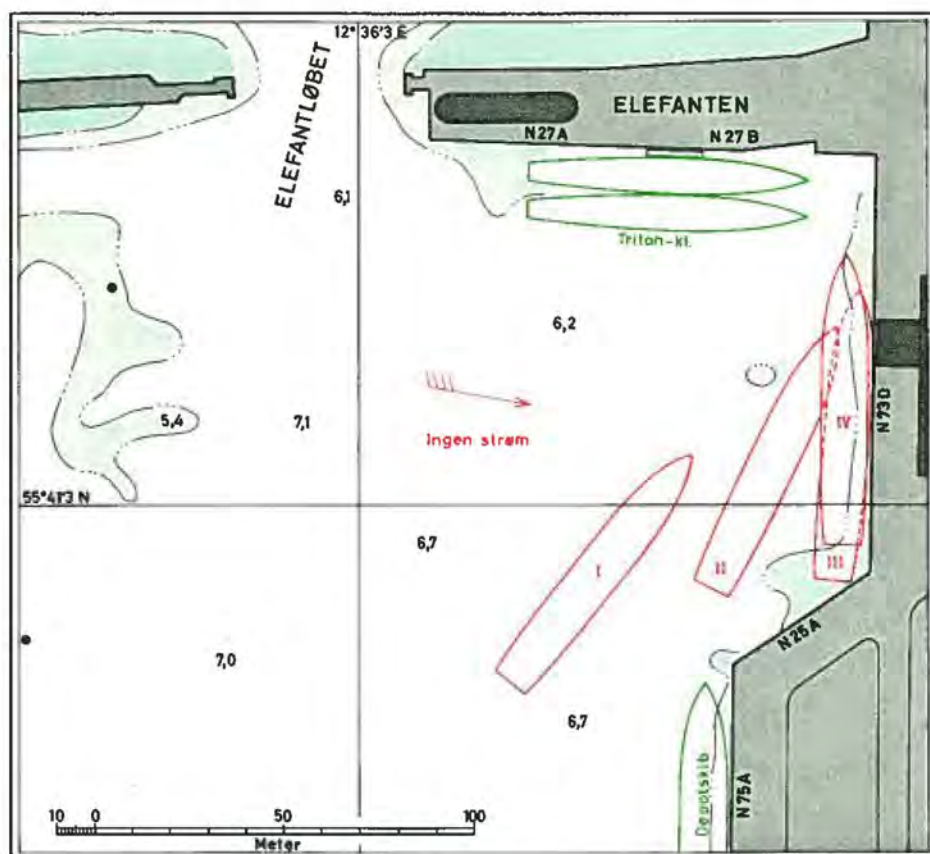


Fig. 5.

For at undgå at drive sideværts ind mod kajen, agtede skibschefen at sejle skibet med langsom fart — ca 4 knob — til den anviste plads (position IV).

I position I var kursen ret mod stævnen af den nærmeste korvet ved Elefanten, og farten var ca 4 knob.

I denne position sættes farten ned til ca 3 knob og kort efter reduceredes farten yderligere ved en kortvarig bakmanøvre.

Umiddelbart efter beordredes »SARA frem 1, BETTY tilbage 3«, hvilket skulle bringe skibet i et bb's drej uden at øge fremdriften. Skibet var nu kommet i position II.

Da der samtidig kom et kraftigt vindstød, som øgede afdriften og stoppede det bb's drej, beordredes »BETTY tilbage 5, SARA frem 4«, hvilket igen skulle bringe skibet i bb's drej og samtidig øge fremdriften.

Vinden pressede dog skibet ind mod kajen ca 10 m sydligere end planlagt (position III).

For at stoppe fremdriften og hindre hækkens udslag til stb, beordredes umiddelbart før kajen berørtes »SARA og BETTY på 0«.

På grund af den høje vandstand tørnede fenderlisten kajens granithammer i stedet for træhammeren på kaj N25A. Herved trykkedes hammeren ind på en længde af ca 5 m.

Samtidig kom forskibet — på grund af knækspantet — ind over kajen, hvorved det på Mastekranen opsatte projektorarrangement berørtes, og en vange bøjedes.

Der opstod ingen skader på minelæggeren.

Skadeopgørelse:

Minelæggeren: Ingen skader.

Kajanlægget:

1. Granithammeren på kaj N25A indtrykket på en længde af ca 5 m.
De med skadens reparationer forbundne udgifter er af Søværnets Bygningsdistrikt anslået til ca kr 2000.
2. Projektorarrangementet ved Mastekranen trykket.
Reparation ikke nødvendig.

Kommissionens vurdering:

Alle forhold taget i betragtning, herunder den kraftige vind og de to korvetters placering, anser kommissionen uheldet for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

4. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af svensk motorskib, Århus havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SE-2; vejr: diset; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: relativ god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 6):

Inspektionsskibet afgik kl 0800 fra bassin V i Aarhus havn.

Skibschefen forestod selv manøvreringen og påbegyndte denne med at gå frem i et spring (position I), hvorefter der med roret midtskibs bakkedes væk fra kajen.

Normalt skulle inspektionsskibet ved denne manøvre slå hækken bb ud. Da hækken imidlertid trak til stb — hvorved skibet nærmede sig det agten for liggende svenske motorskib — stoppedes sakningen (position II).

Herefter forsøgt ved en række frem- og bakmanøvrer — jf skitsens position II-III — at bringe inspektionsskibet klar af det svenske skib.

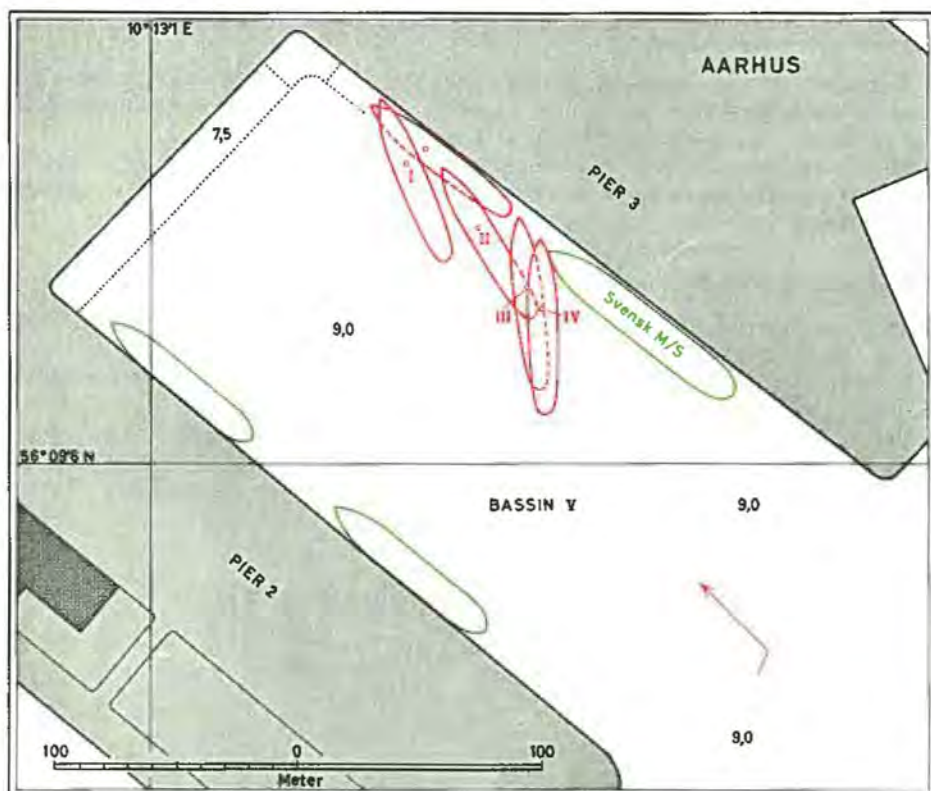


Fig. 6.

Dette lykkedes imidlertid ikke, idet inspektionsskibet i position IV berørte det svenske skibs stævn.

Efter at have bakket fri, blev inspektionsskibets næstkommanderende sat over i det svenske skib med fartøj.

Sammen med dettes 1. styrmand besigtigedes stævnen, hvorved der kun konstateredes en skramme i malingen.

Dette forelagdes skibsføreren, der erklærede, at han var tilfreds med den mundtlige redegørelse, og at han ville tilføre skibsjournalen en bemærkning herom.

Næstkommanderende vendte derefter tilbage til inspektionsskibet, der fortsatte sin sejlads.

Skadeopgørelse:

Det svenske skib: Ingen skader.

Inspektionsskibet: Indtrykning af lønningen over ca 3 m med nedtrykning af dækket ved 3 lønningsstøtter.

De med skadens reparation forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ca kr 5000.

Supplerende oplysninger:

Rapporten er ufuldstændig, idet den ikke omtaler skibets manøvrer før eller efter påsejlingen, hvorved det med rapporten alene som grundlag ikke er muligt at danne sig et korrekt billede af hændelsesforløbet.

Rapporten omtaler ikke den afholdte besigtigelse i detaljer og er ej heller bilagt en egentlig besigtigelsesforretning eller anden skriftlig erklæring skaden vedrørende.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at roret under de anvendte manøvrer ikke har været benyttet hensigtsmæssigt.

Kommissionen begrundet denne opfattelse med, at skibet ved den første bakmanøvre ikke slog ud til bb, som er det normale.

Det har imidlertid ikke været muligt fuldt ud at rekonstruere hændelsesforløbet henset til den lange tid, der er gået fra uheldet, til det var muligt at foretage de fornødne afhøringer til supplerende af den mangelfulde rapport.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

5. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Albert Dock, Leith.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: ENE-3; vejr: regn; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: nedsat.

Hændelsesforløb (jf. fig. 7):

Inspektionsskibet var ankommet til Leith red kl 0500Z og afventede der den bestilte lods og 2 slæbebåde, som ankom kl 0545Z.

Efter lodsens anvisninger og med slæbebåd for og agter, gik inspektionsskibet an mod den anviste kajplads i Edinburgh Dock.

Den forreste slæbebåd slæbte i en ca 15 m lang trosse gennem inspektionsskibets forreste bb's klyds, medens den agterste var gjort fast med to ca 25 m lange trosser gennem bb's og stb's agterste klyds.

På vej mod den anviste kajplads skulle skibene passere den smalle kanal med sluse, som forbinder Albert Basin i yderhavnen med Albert Dock i den indre havn.

Kanalens bredde er 18,29 m, medens inspektionsskibets er 11,62 m.

Under sejladsen roterede skruen hele tiden med 150 O/M for 2 motorer. Skruen havde svag stigning frem.

Tværs af slusen trak inspektionsskibets stævn stb over. Da slæbebåden selv lå i den stb's side af kanalen, kunne den ikke nå at trække stævnen bb over, hvorfor skibschefen beordrede roret »bb 30« og slog frem med skruestigning 2 modsvarende ca 8 knob.

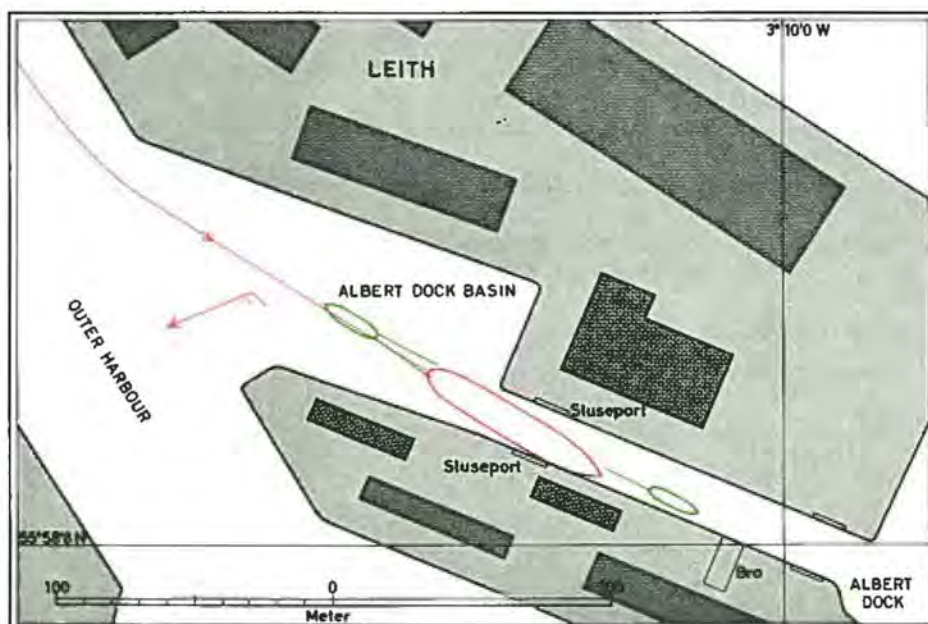


Fig. 7.

Da stævnen derpå begyndte at trække til bb, slog skibschefen bak med skruestigning ca 2 for at stoppe skibet og bringe det parallelt med kajen, der imidlertid tørnedes med en fart af $\frac{1}{2}$ -1 knob frem. Ved stødet blev stævnen slået fri af kajen. Sejladsen fortsattes, da der ikke kunne observeres skader på kajanlægget.

Den opståede skade på inspektionsskibet skønnedes ikke at have nogen indflydelse på skibets sødygtighed, hvilket senere er bekræftet af Søværnets Skibs- og Maskininspektion.

Supplerende oplysninger:

1. Rapporten er ufuldstændig, idet den ikke omtaler strømforholdene i slusen, ligesom den ikke omtaler brug af egen maskinkraft.

Den nøjagtige placering af slæbebådene fremgår ikke af den med rapporten indsendte skitse.

2. Det foreligger oplyst, at lodsens efter uheldet over for slæbebådens fører, kritiserede dennes manøvrering.

Skadeopgørelse:

Kajanlægget: Ingen skader.

Inspektionsskibet: Indtrykning i stb's side ca 1 m over hoveddækket ud for spanterne 84-86 med dimensionerne ca $150 \times 55 \times 5-6$ cm. De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt kr 6000.

Kommissionens vurdering:

Efter kommissionens opfattelse skyldes uheldet

- i særlig grad, at slæbebåden tilsyneladende ikke havde taget højde for vinden og derfor befandt sig tæt op ad kanalens stb's side,
- i mindre grad, at slæbetrossen var ført ud gennem det bb's klyds i stedet for gennem det stb's klyds, samt
- at inspektionsskibet med roterende skrue har en tilbøjelighed til at trække til stb.

Alt taget i betragtning anser kommissionen — for så vidt angår skibschefens ansvar — uheldet for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

6. Depotskibs påsejling af kaj ved Torpedostation KONGSØRE.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SE-5; vejr: overskyet; sø: krap sø fra SE; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 8):

Torpedobådseskadren skulle efter afslutning af øvelser nord for Sjælland gå til Isefjord. På grund af det uhandige vejr besluttedes det at lade depotskibet fortøje på nordsiden af den øst-vest-gående mole ved torpedostation KONGSØRE, hvortil depotskibet ankom kl. ca 2345. Af hensyn til torpedobådene besluttede skibschefen at fortøje med stævnen ind mod land.

For at få en trosse hurtigst mulig i land, lagdes depotskibet stille i knækket ved molehovedet ca 2 m fra kajen og i en vinkel på ca 75° i forhold til denne (position I).

På fordækket var der klargjort 3 kasteliner. Uheldigvis ramte den første kajmuren, og de 2 næste blev hængende i et reb, der var anbragt som interemistisk afstivning mellem de på molen stående lysstandere.

Den kraftige vind bevirkede nu, at depotskibets stævn faldt af styrbord over.

Skibschefen søgte ved en kortvarig manøvre med bb's ror, »SARA frem« og »BETTY bak«, at modvirke dette.

Først da depotskibet var drevet af til position II, lykkedes det at få et forspring sat fast, hvorefter skruerne stoppedes.

Roret lagdes nu stb helt over og skibschefen forsøgte ved udnyttelse af springet med »SARA bak $\frac{1}{3}$ « og »BETTY frem $\frac{2}{3}$ « — og kort efter »SARA bak $\frac{2}{3}$ « —

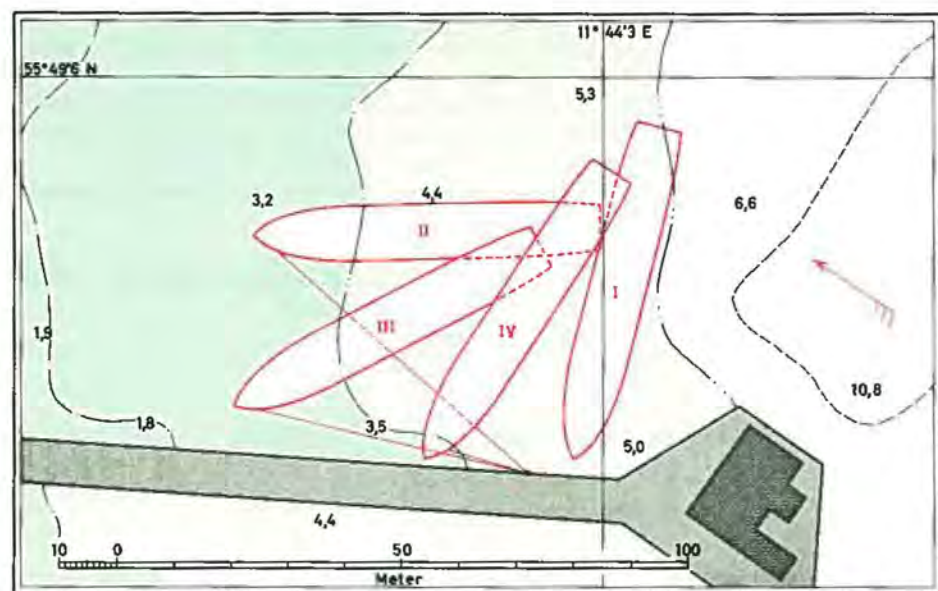


Fig. 8

at sejle skibet ind til kaj. Skruerne var igang mindre end et halvt minut og stoppedes for at påvirkningerne på springet ikke skulle blive for store.

Samme manøvre — »SARA bak $\frac{2}{3}$ « og »BETTY frem $\frac{2}{3}$ « — gentoges straks efter, hvorved skibet bevægede sig fremover og ind mod kajen.

Forsøg på at skrænse i springet mislykkedes, da dette havde beknebet sig. For at stoppe stævnens fart ind mod kajen, blev BETTY stoppet og SARA sat til »fuld kraft bak«.

Et øjeblik efter blev også BETTY sat til fuld kraft bak i håb om at trække skibet — der nu befandt sig i position III — fri af kajen.

Stævnen var imidlertid fortsat i fart ind imod og langs med kajen, der kort efter blev ramt af det bb's ankers afviserskinne (position IV).

Den mellem stævnen og kajmuren værende plasticfender eksploderede ved påsejlingen, men tog så meget af, at der ikke opstod skader på depotskibet, medens indersiden af den hule kajmur løsnede sig.

Efter uheldet manøvreredes til kaj med stævnen øst i.

Skadeopgørelse:

Depotskibet: Ingen skader.

Kajanlægget: Den ind mod kajgaden vendende side af kajmuren delvis væltet på en længde af ca 2 m samt løsnede sten på en længde af ca 6 m.

De med reparation af skaden forbundne udgifter beløber sig ifølge oplysninger fra Søværnets Bygningsdistrikt til ca kr 8000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at skibschefen — da han valgte at gå til kaj med bb's side — ikke har gjort sig sit skibs manøvreegenskaber helt klar, jf. at han i sin rapport omtaler et forligt liggende omdrejningspunkt, der i dette depot-skib i virkeligheden ligger mere agterligt end normalt.

Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at skibschefen — da han i position II forsøgte at sejle skibet til kaj — har anvendt for svage bakmanøvrer, så skibet sejlede frem i springet, hvorved stævnen kom i kraftigt drej til bagbord.

Kommissionen må således holde for, at årsagen til uheldet skyldes skibschefens fejlvurdering af sit skibs manøvreegenskaber.

Kommissionen anser dog uheldet for hændeligt henset til

- at det på grund af særlige forhold, herunder kajens uhensigtsmæssige udformning, ikke straks lykkedes at få springet i land, samt
- at springet i position II havde beknebet sig.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

Grundstødninger eller -berøringer.

1. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) grundstødning på Klaksvig Rød, Færøerne.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: WtS 3—5; strøm: svag N-gående (aftagende); sø: ingen; sigtbarhed: god (ingen måne); tidevand: sidste højvande 1732Z ved Klaksvig.

Hændelsesforløb (jf. fig. 9):

Inspektionsskibet var kl ca 1230 ankret på Pollen for at afhente vasketøj i Klaksvig.

Skibets ankringsposition (position I) blev alene bestemt ved radarafstande til land.

Da chefen kort før kl 2100Z kom på broen, beordrede han vagtchefen til, når skibet var let, at dreje bagbord over og stå W-på i Kalsø fyrs hvide vinkel.

Kl ca 2100Z påbegyndtes indhivningen, som forestodes af en sergent, der var vagtassistent.

Da der under indhivningen kom kraftige pibelyde fra ankerspillet, beordrede skibschefen indhivningen stoppet og forlod derpå broen for at se, hvad der var galt. Skibschefen sendte bud efter pumpemesteren. Efter at spillet var blevet smurt igennem, var det i orden, og indhivningen fortsattes, efter at chefen igen var kommet op på broen.

I henhold til inspektionsskibets rapport var det let kl ca 2113Z, hvorefter vagtchefen gav rorgængerordenen »bagbord 15, støt på 270«.

Kommissionen er imidlertid kommet til den slutning, at inspektionsskibet allerede har været let fra det tidspunkt, hvor skibschefen forlod broen, og at det i det forløbne tidsrum af vinden er ført ca 300 m NE over.

Skibschefen betjente selv KaMeWa-håndtaget og gik an på 2 motorer med 150 O/M og skruetigning »frem« mellem 2 og 3 svarende til 4 à 5 knob. Skibschefen havde ikke bemærket vagtchefens ordre til rorgængerordenen, men var af den formening, at roret lå bagbord helt over.

Umiddelbart efter kl 2113Z aflæstes radarafstanden til Kunø Næs som værende ca 0.3 sml, og vagtchefen gav rorgængerordenen til at fortsætte bagbord over til kurs 260. Omkring dette tidspunkt konstaterede vagtchefen, at skibets kurs var 300. Herefter begav han sig til kortbordet.

Skibschefen bad nu om en afstand til land. Da denne af vagtchefen blev opgivet til 3 hektometer, gik chefen ud på styrbords brovinge, hvor han bemærkede, at Kalsø fyr havde ændret karakter fra hvid til grøn.

Efter nogen tøven slog skibschefen fuld kraft bak, men forinden manøvren kom til udførelse, tog inspektionsskibet grunden kl ca 2115Z (position II) med en fart af ca 4—5 knob.

I grundstødningøjeblikket var ankeret endnu ikke meldt hjemme.

Efter at bakmanøvren havde virket, var skibet på grunden drejet til kurs 305. Den egentlige grundstødningkurs er ikke konstateret, men må efter det foreliggende formentlig have været ca 285.

videre flyttedes 8 tons gasolie fra tanke midtskibs til agten herfor liggende tanke. Endelig firedes begge bovankre af på klippen.

Under dette arbejde fortsattes bakmanøvren med 200 O/M. Disse blev kl 0145Z sat ned til 140 O/M, ligesom skruetigningen formindskedes for at afvente stigende vande (lavvande kl 0026Z, højvande kl 0631Z beregnet for Klaksvig).

Kl 0235Z var skibet kommet på ret køl, hvorfor omdrejninger og skruetigning øgedes, hvilket bevirkede, at skibet kl 0241Z gled fri af grunden.

Skruestigningen sattes straks på 0, og ankrene toges hjem. En fornyet undersøgelse af skibet viste fortsat ingen lækage.

Kl 0250Z ankredes igen på Pollen.

Om formiddagen den 24 sep inspiceredes skibet udenbords af en svømmedykker.

Skadeopgørelse:

En mindre bule i stævnen.

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

Kommissionens vurdering:

1. Strømforhold.

Vagtchefen udtaler, at han forinden letning har undersøgt strømkortene i Den Færøske Lods, men ikke har talt herom med skibschefen. Denne har ikke selv tænkt over strømmens eventuelle indflydelse på manøvren.

Kommissionen har konstateret, at vagtchefen til brug for rapporten har anvendt forkert strømkort.

2. Letningsmanøvren.

Under letningsmanøvren måtte indhivningen stoppes, da ankerspillet peg kraftigt. Skibschefen gik ned på bakken og tilkaldte pumpemesteren. Denne smurte spillet igennem, hvorefter indhivningen kunne fortsættes.

Kommissionen har erfaret, at pumpemesteren ikke har klargjort ankerspillet og aflagt melding herom, jf. instruks for pumpemesteren (Kdg. f. SVN, B3 — 1947 § 16).

3. Kommandoforholdet.

Vagtchefen er af den opfattelse, at han havde kommandoen under letningen og den påfølgende sejlads.

Denne antagelse støttes af skibschefen.

Imidlertid har skibschefen selv betjent manørehåndtaget, hvilket efter kommissionens opfattelse er en tilkendegivelse af, at chefen fra dette øjeblik reelt selv havde kommandoen, uanset at manøvren blev meddelt til vagtchefen. Opfattelsen underbygges deraf, at vagtchefen umiddelbart efter at skibet gik an, begav sig til kortbordet i stedet for fra broen at overvåge manøvens rette udførelse. At skibschefen anmodede vagtchefen om radarafstande til Kunø Næs, støtter efter kommissionens opfattelse ligeledes denne antagelse, idet det binder vagtchefen.

4. *Navigationen.*

Til trods for, at skibet kunne få en sikker pladsbestemmelse ved pejlinger, er den anvendte ankerplads alene bestemt og indført i søkort og skibsjournal som radarafstande til land. Det har derfor ikke været muligt for kommissionen at fastlægge den nøjagtige ankerplads.

Tilsvarende er der før letningen og til grundstødningsejeblikket ikke benyttet andet navigationshjælpemiddel end radar.

Pladsbestemmelsen for grundstødningen er i skibsjournal og kursbog alene anført som »Kunø Næs«.

Skibschefen var ubekendt med den af vagtchefen givne ordre til rorgænger.

5. *Hændelsesforløbet.*

Det af skibschefen og vagtchefen opfattede hændelsesforløb er anført foran i nærværende rapport. På grund af manglende pladsbestemmelser samt uoverensstemmelser i tidspunkter for skibets kurs, finder kommissionen, at det er overvejende sandsynligt, at skibet i virkeligheden har været let allerede på det tidspunkt, hvor indhivningen blev afbrudt.

Kommissionen er derfor af den opfattelse, at skibet i ca 10 min. har drevet for vinden i NE-lig retning. Denne antagelse underbygges ved, at skibet fra det i dets rapport anførte letningstidspunkt til grundstødningen kun har sejlet i ca 2 min.

6. *Vedrørende ansvarets placering skal udtales følgende:*

Uheldet må tilskrives uagtsomhed i forbindelse med en almindelig letningsmanøvre, idet en sikker affarende plads ikke var konstateret.

Kommissionen er af den opfattelse, at skylden for grundstødningen i det væsentlige påhviler skibschefen, idet

- han ikke har sikret sig, at skibets plads var nøjagtig kendt, da skibet gik an,
- han har ikke gjort sig bekendt med strømforholdene,
- han ikke har sikret sig kendskab til den af vagtchefen beordrede rorvinkel, samt at
- han, ved selv at betjene manørehåndtaget og delvis bundet vagtchefen til radaren, reelt har overtaget ansvaret for manøvren, fra det øjeblik skibet gik an.

Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at vagtchefen kan pålægges noget af skylden for grundstødningen, idet han ikke ved pejlinger har sikret sig en korrekt affarende plads.

Endvidere mener kommissionen, at vagtchefen kan bebrejdes ikke at have oplyst skibschefen om strømforholdene, samt at han under skibets drej har været beskæftiget ved kortbordet i stedet for at holde øje med manøvren og gennem pejlinger medvirket til dennes rette udførelse.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

1. Kommissionen har ved gennemgang af skibs- og maskinjournaler konstateret,
 - at skibschefen kun attesterer disse hver 14. dag,
 - at der mangler underskrifter af den maskinvagthavende,

- at ankringspositionen, hvorfra skibet lettede inden grundstødningen, kun er anført ved radarafstande.
- at grundstødningspositionen ikke er anført.

Den af inspektionsskibet udfærdigede rapport bærer præg af ikke at være tilstrækkelig gennemtænkt og indeholder flere erindringsforskydninger.

Kommissionen skal derfor foreslå indskærpelse af bestemmelserne for føring og attestation af journaler.

2. Behandlingen af nærværende sag giver endvidere kommissionen anledning til at foreslå indskærpelse af, at såvel instrukser — pumpemesterens klargøring af ankerspil — som traditionel god orlogsskik — næstkommanderendes og matrosregnskabsførerens tilstedeværelse under ankring og letning — overholdes.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har ikendt skibschefen en tilrettevisning for følgende forseelse:

»Som chef for inspektionsskibet XX den (dato) at have udvist manglende agtpågivenhed i forbindelse med letningsmanøvre, idet De undlod at sikre Dem kendskab til den af vagtchefen beordrede rorvinkel, undlod at gøre Dem bekendt med strømforholdene på stedet, og undlod at sikre Dem den nøjagtige ankringsposition, hvilket medførte, at skibet under et bagbords drej grundstødte på Kunø Næs.«

2. Endvidere har chefen for Søværnet ikendt vagtchefen en tilrettevisning for følgende forseelse:

»Som vagtchef om bord i inspektionsskibet XX den (dato) at have udvist manglende agtpågivenhed i forbindelse med letningsmanøvre, idet De ikke ved pejlinger sikrede Dem en korrekt affarende plads, og for at have undladt at holde øje med skibets drej under manøvre, hvilket var medvirkende til, at skibet under bagbords drej grundstødte på Kunø Næs.«

2. Minelæggers (dykkerskib) grundstødning i Aarhus Bugt.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: stille; sø: ingen; strøm: svagt nordgående; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb:

Minelæggeren, der var udrustet som dykkerskib, skulle udføre øvelser med supponeret tilskadekommen dykker. Disse øvelser skulle af sikkerhedsmæssige grunde udføres på lægt vand, hvorfor skibet — som under tidligere øvelser af samme art — gik til en tidligere anvendt ankerplads med ren bund nær kysten i Aarhus Bugt.

Minelæggeren anduvede kysten på en sydlig kurs med ankeret firet af til 3 m i vandet. På position 184° Aarhus havnefyrt 2.35 sømil, tog ankeret kl ca 1020 bund, hvorefter der for 10 m kæde svajedes op i den meget svage strøm til ca 150°.

De planlagte øvelser blev gennemført og afsluttedes kl 1130.

Under øvelserne konstateredes, at vanddybden var aftagende. Efter øvelsernes afslutning foretoges en rutinedykning, hvorved det konstateredes, at der kun var 10-20 cm vand under agterskibet. Kort efter blev man klar over, at skibet stod på grund.

Skibet lettedes for sine fartøjer, det forsøgtes at skubbe agterskibet udefter, men uden held. Der udlagdes da et stort dræg agter i ca 50 m trosse. Da drægget blev trukket gennem sandbunden, besluttedes at udføre et varp.

Dette udførtes ved med motorbåden at føre bagbords anker udefter i ca 100 m kæde og med et spring på ca 100 m i røringen.

Arbejdet var udført kl 1345, men det lykkedes ikke at trække agterskibet udefter i springet, idet agterspillets maksimal på grund af overbelastning gentagne gange faldt ud. Der blev nu hevet i ankerkæden, hvorved skibet drejede på hælen til kurs 070, men uden at komme flot.

Kl 1430 begyndte to dykkere at spule skruer og rør frie af sandbunden. Dette arbejde afsluttedes kl 1515, da der var 30 cm vand under disse.

Ved anvendelse af skrueerne søgtes nu yderligere at få sandet suget væk under skibet, der viste sig at stå på bunden lidt agten for midtskibs i ca 2 meters længde.

Ved at krænge skibet til bagbord med fartøj hejst til dækshøjde og fortsat anvendelse af skrueerne og indhivning af kæden, kom minelæggeren flot kl 1610.

Skibet undersøgtes straks af dykkere, der ikke observerede noget unormalt.

10 dage senere gjorde den faste rorgænger opmærksom på rystelser i rattet, som faktisk havde været der siden grundstødningen.

Skibets dykkere foretog nu en yderligere undersøgelse af rør og skruer, hvorved det konstateredes, at bagbords skrues ene blad havde en bagudbøjning på ca 3 cm. Rorene syntes ikke at være beskadiget.

Skadeopgørelse:

Et skrueblad bøjet.

De med reparation af skaden forbundne udgifter fremgår ikke af Søværnets Skibs- og Maskininspektions regnskab.

Vedrørende sagens formaliteter:

Skibets rapport blev først udfærdiget 17 dage efter uheldet og da ikke i overensstemmelse med SVK BST 007.

Minelæggeren blev derefter ved tilbagesendelsespåtegning fra Søværnets operative Kommando beordret til at udfærdige ny rapport i henhold til denne BST.

Den nye rapport er heller ikke stilet til adressaterne, som anført i SVK BST 007.

Rapporten bærer præg af at være affattet efter hukommelsen.

Kommissionens vurdering:

Under hensyntagen til de gode vejrforhold og til at de pågældende dykkerøvelser af sikkerhedshensyn kræver vanddybder på ca 3 meter, finder kommissionen, at valg af ankerplads var forsvarlig, men at fremgangsmåden ved anduvningen til ankerpladsen var mindre hensigtsmæssig derved, at ankringskursen var nærlig parallel med kysten.

Kommissionen finder, alt taget i betragtning, at skibschefen ved ankringsmanøveren ikke har udvist fornøden agtpågivenhed.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan delvis tiltræde SHK konklusion, idet jeg finder, at valget af ankerplads kun var forsvarligt, såfremt der var sikkerhed for, at der til stadighed ville være tilstrækkeligt vand under kølen, eller at skibet havde forlagt i rimelig tid før lavvandets indtræden.

Jeg finder endvidere, at det ikke er i overensstemmelse med godt sømandsskab at undlade anvendelse af lod, såvel under anduvning som efter ankring i her nævnte tilfælde.

Jeg skal derfor — i overensstemmelse med Auditøren ved Søværnskommandoen m. v. — over for hr. (grad) påtale den mangel på godt sømandsskab, De har udvist, såvel under anduvningen som efter opankringen, og som medførte, at (skibets navn) grundsattes.»

3. Minelæggers (LOUGEN-kl) grundstødning i Grønsund.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: NE-2; vejr: skyet; sø: ringe; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 10):

Uheldet indtraf under minelæggersens forlægning fra København til Storebælt kort efter passage af Hårbølle havn.

Skibets næstkommanderende, der havde overtaget vagten kl 2000, passede anduvningstønden til Grønsund kl 2020 og navigerede derefter gennem Nyt Løb ved hjælp af projektører.

Skibschefen var på broen for at overvåge sejlladsen.

Efter passage af Nyt Løb satte vagtchefen kursen mod Borgsted i dette fyrs hvide vinkel, og satte farten — der havde været reduceret i Nyt Løb — op til 10 knob.

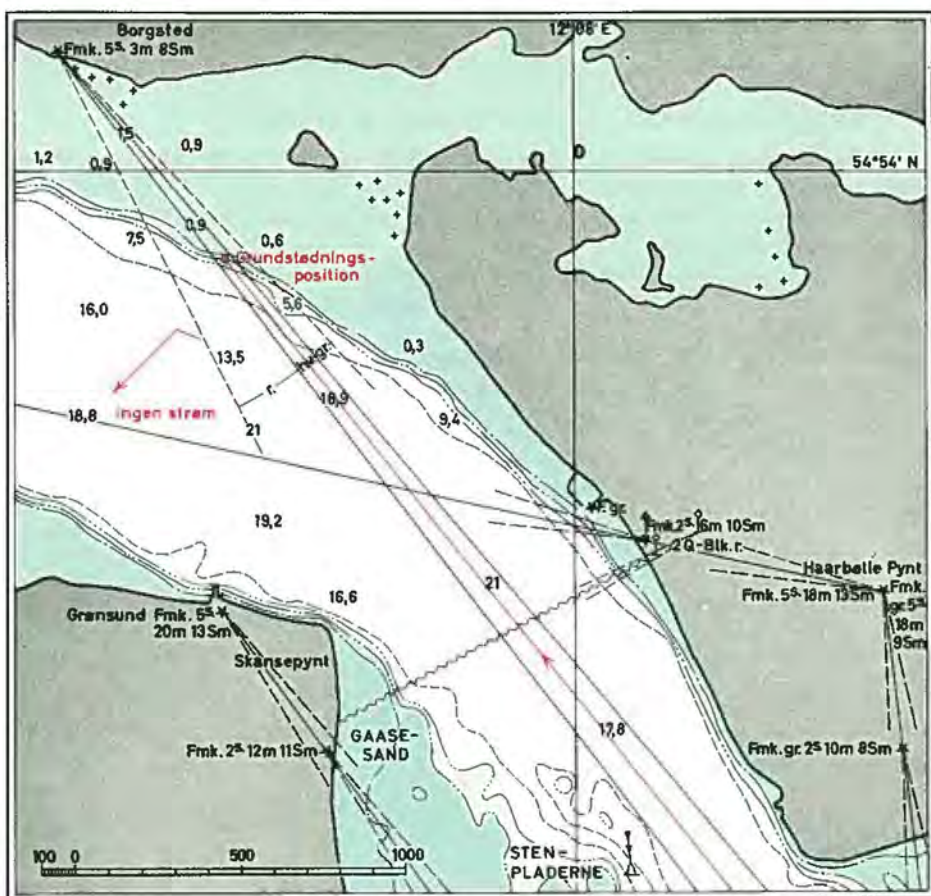


Fig. 10.

Af navigationshjælpemidler anvendtes radar og ekkolod.

Lidt før passage af Hårbølle Hestehave gik skibschefen ind til radaren, medens vagtchefen gik ud i stb's brovinge for at se efter ledelysene ved Hårbølle Pynt.

Skibschefen, der ville overvåge den videre sejlads på radaren, skiftede nu fra 1 til 3 sømilsområdet, hvilket forårsagede, at radarbilledet lyste kraftigt op for derefter helt at forsvinde.

Skibschefen forsøgte at få radaren til at virke igen, men det lykkedes ikke.

Vagtchefen kunne se det grønne havnefy i Hårbølle havn, men søgte forgæves efter ledelyslinjen. Da han blev klar over, at fyrlinjen måtte være passeret, varskoede han skibschefen herom. Denne — der fortsat prøvede at få radaren igang — så op mod ekkolodet og bemærkede da, at dette kun viste lidt over 10 m, hvorfor han blev klar over, at skibet måtte være langt nord for fyrlinjen.

Skibschefen slog derfor straks stop på begge skruer, gav bagbords ror og kort efter »bagbord helt over« samtidig med, at han slog fuld kraft bak på bb's skrue.

Skibet begyndte et bagbords drej, men tog straks derefter — kl 2055 — grunden med ringe fart og stod fast på landgrunden på kurs 300 i den hvide fyrvinkel med en svag krængning til bagbord.

Da vinden bær fra land, og forholdene var rolige, var der ingen fare for skibet.

Efter grundstødningen stoppede skibschefen straks bb's skrue og beordrede nu begge motorer stoppet af hensyn til kølevandsfiltrene.

Samtlige rum blev nu pejlet, og der konstateredes ingen lækager.

Da lodskud viste, at skruer og ror var frie, og at skibet kun stod med stb's bæl på grunden, startedes motorerne påny, og det forsøgtes at vride skibet fri. Da dette ikke lykkedes, stoppedes motorerne igen.

For at lette skibet lænsedes 10 tons vand fra ballasttanken, og stb's fartøj blev sat i vandet, og for yderligere at forøge krængningen blev bb's fartøj svunget ud.

Der udlagdes derefter et varp tværs om bb med 200 m trosse. Da stokankeret imidlertid ikke kunne få hold, lykkedes det ikke at komme flot ved egen hjælp, hvorfor Søværnets operative Kommando blev anmodet om assistance ved signal kl 2306.

Kl ca 2350 passerede en torpedobåd området på vej vest-over, og den blev kontaktet på blink og anmodet om assistance.

Med minelæggerens fartøj etableredes derefter slæbeforbindelse, og ved torpedobådens træk vinkelret på skibet og ved samtidige manøvrer med skruerne gled minelæggeren let af grunden kl 0015, hvorefter anmodningen om assistance fra Søværnets operative Kommando annulleredes.

Samtlige rum blev atter pejlet, uden at der konstateredes lækager.

Efter minelæggerens flottagning slæbte torpedobåden denne til en ankerplads ud for Stubbekøbing.

Undervejs afprøvedes styremaskine og skruer, og da alt var normalt, fortsatte torpedobåden sin sejlads kl 0045, mens minelæggeren selv lettede kl 0205 og fortsatte sin sejlads mod Storebælt.

Ved en svømmedykkerundersøgelse i Aarhus foretaget af 2' ministrygerdivision observeredes ingen skader.

Supplerende oplysninger:

1. Det er i forbindelse med afhøringen af skibschefen og vagtchefen konstateret, at en rutinesejlads som denne normalt blev udført med radar og ekkolod som eneste navigationshjælpemidler udover kort og kompas. Det er således oplyst,

at der ikke har været benyttet ur, og at der ikke er observeret noget klokkeslet efter passagen af anduvningstønden.

Hverken skibschefen eller vagtchefen har derfor haft nogen tidsfornemmelse under denne del af sejladsen.

Grundstødningen ville efter kommissionens opfattelse være undgået, dersom tidsforløbene af de udsejlede distancer var blevet registrerede og sammenholdt med skibets fart.

2. Det er under sagens behandling godtgjort, at skibets vagtchefer ikke følger bestemmelserne om føring af skibsjournalen, idet indførelse af skibets sejlads i denne er pålagt 3' kommanderende, uanset hvem der er vagtchef.

Skadeopgørelse:

Ingen skader.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen finder, at skibschefen har pådraget sig en væsentlig del af skylden — ved at acceptere radaren som eneste navigationsmiddel under den foreliggende passage af Grønsund,

- ved at være uvidende om, at vagtchefen ikke tidligere havde været vagtchef det pågældende sted under sejlads i mørke, og
- ved under sin tilstedeværelse på broen ikke at have fulgt tilstrækkeligt med i navigationen under forsøget på at få radaren til at virke igen.

På den anden side finder kommissionen, at vagtchefen ligeledes har pådraget sig skyld for grundstødningen

- ved at tilsidesætte almindelige navigationsmetoder, og
- ved at udvise utilstrækkelig agtpågivenhed.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har ikendt skibschefen en bøde på kr 200,- for
»... som chef for minelæggeren NN under sejlads i Grønsund den (dato) under Deres tilstedeværelse på broen at have:
 — undladt at følge tilstrækkeligt med i navigationen, medens De arbejdede med at få den svigtende radar til at virke igen, samt
 — undladt at lade andre navigationsmetoder blive taget i brug, hvilket medførte, at skibet grundstødte.«
2. Endvidere har Chefen for Søværnet ikendt vagtchefen en bøde på kr 100,- for
»... som vagtchef på minelæggeren NN under sejlads i Grønsund den (dato) at have:
 — forsømt at vise tilstrækkelig agtpågivenhed under observation af ledefyrene ved Hårbølle Pynt, samt i øvrigt
 — undladt at anvende almindelige navigationsmetoder, hvilket medførte, at skibet grundstødte.«

4. Orlogskutters grundstødning i Sørvaag Fjord, Færøerne.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: WtN—10-11; vejr: overskyet; sø: krap; strøm: E-gående 2 kn; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 11):

Orlogskutteren var kl 1510Z ankommet til Sørvaag. Vinden var da WtN—6-7.

Den pågældende dag var der ikke udsendt noget stormvarsel, ligesom det aktuelle vejr ved Myggenæs kystudkigsstation indtil da ikke tydede på ekstraordinært dårligt vejr. Da vindstyrken imidlertid tiltog i løbet af eftermiddagen, besluttede skibschefen, efter at have talt med havnemesteren og andre lokale folk på havnen, at gå til ankers ude på fjorden og forlod derfor Sørvaag kl 1820Z.

Orlogskutteren, der lå ved kajen med stævnen syd i (pos. I), bakkede ca 100 m ud fra kajen og gik derefter fuld kraft frem med roret bagbord helt over for således at dreje op i vinden og komme midt ud i fjorden.

Imidlertid drev kutteren stærkt ind mod bunden af fjorden, og da ekkoloddets visning faldt brat fra ca 35 m til 15 m, blev maskinen sat til fuld kraft bak i den hensigt at bakke op i vinden for at undgå den uafmærkede sandbanke. Forinden bakmanøvren fik virkning, tog orlogskutteren grunden kl 1825 med forreste del af stb's side og lagde sig derpå tværs i søen med hele stb's side an mod sandbanken, kurs ca 065 (pos. II). Farten i grundstødningøjeblikket skønnes at have været 1-2 knob.

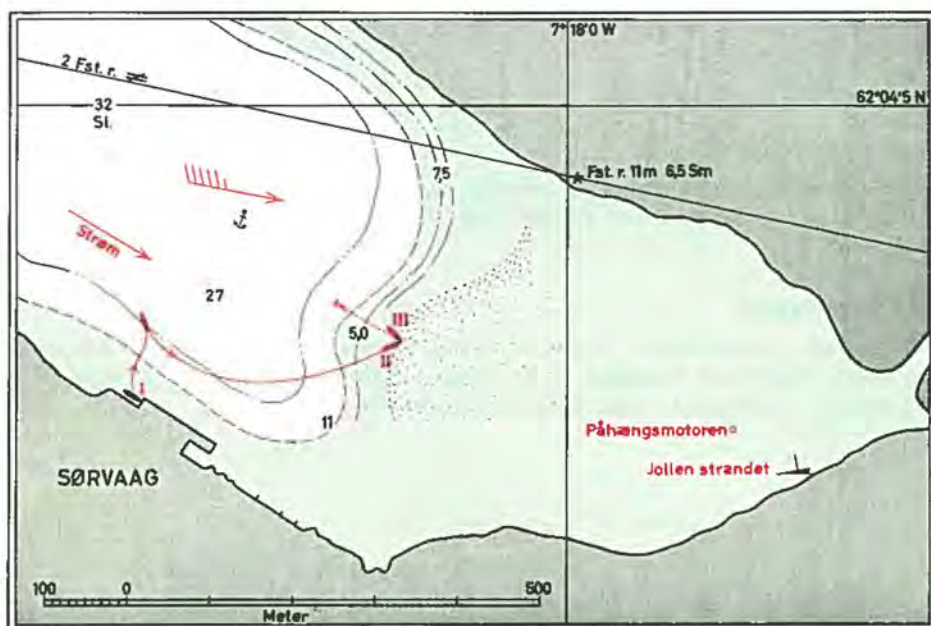


Fig. 11.

Kort efter toges lodskud, der viste 2.70 m på begge sider af skibet. For at forhindre, at vind og sø fortsat pressede kutteren ind mod sandbanken, lagdes ved hjælp af den stb's jolle (påhængsmotor) et varp ca 60 m ud fra agterskibet i ca 300°. Skibet lå da selv på kurs ca 030.

Indhivningen af varpet påbegyndtes, og kl 1945 var agterskibet trukket op i vinden på kurs ca 105. Maskinen startedes og skruen sættes til fuld kraft bak. Kutteren rettede sig op til kurs ca 130, men forskibet forblev på sandbanken (pos. III). Et inspektionsskib af HVIDBJØRNEN-kl blev derefter kl 2025 anmodet om at assistere.

Orlogskutteren havde imidlertid fået vinden ind på stb's side på grund af trækket i varpet. Da maskinen blev stoppet og varpet slækket af, drejede kutteren derfor ca 70° til kurs ca 190.

Skibschefen antog nu, at stævnen kun sad løst i sandet, hvorfor maskinen atter startedes. Skruen sættes til fuld kraft bak, og indhivningen i varpet påbegyndtes. Hækken svingede op i vinden, og kl 2105 gled kutteren af grunden. Kl 2115 ankredes i fjorden.

På grund af den stærke blæst kunne ankeret ikke holde, hvorfor der i løbet af natten ankredes om to gange, den sidste gang kl 0315 for begge ankre.

Den følgende morgen, da vinden var løjet af, gik kutteren til kaj i Sørvaaag.

Under forsøgene på at komme flot sprang jollens fangline, og jollen drev ind mod land, hvor den kæntrede og tabte påhængsmotoren.

Jollen og motoren blev i løbet af natten og næste dag bjerget af to lokale folk, der hver udbetaltes kr 200.

En undersøgelse viste ingen skader på kutteren og jollen, medens påhængsmotoren krævede udskiftning af enkelte reservedele.

Skadeopgørelse:

Ingen skader.

Kommissionens vurdering:

Efter kommissionens opfattelse skyldes uheldet, at skibschefen ved den valgte manøvre har undervurderet vindens indflydelse på orlogskutterens drejningsdiameter.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har – henset til at skibschefen på det pågældende tidspunkt kun havde begrænset kendskab til de lokale vejrforhold og kun havde begrænset erfaring som kutterchef – ikke fundet grundlag for påtale.

5. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) grundstødning i Skaalefjord, Færøerne.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: N—6-7; vejr: overskyet; sø: 1; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 12):

Uheldet indtraf under inspektionsskibets sejlads i Skaalefjord under forlægning fra inspektionstjeneste til Solmunde for olie- og vandfyldning.

I Skaalefjord var foruden vagtchefen såvel skibschefen som navigationsofficeren på broen. For den sidste vedkommende rutinemæssigt som følge af sejlads i det snævre farvand.

Sejladsen foregik med 4 motorer, 180 O/M og skruestigning svarende til 17 knob. Hjælpe-motor »H« var igang for strømforsyning.

Kl 1323Z pladsbestemtes skibet til ud for Strænder fyr (pos. I). Af hensyn til skibene ved Hulken beordrede skibschefen farten reduceret til 12 knob. Sejladsen fortsattes nordover i en afstand af 500 m fra kysten om bagbord.

Kl 1327Z (pos. II) observeredes, at en radaromformer gik ned i omdrejninger, hvilket indicerede et eventuelt strømsvigt.

Navigationsofficeren spurgte derfor rorgænger, om han kunne styre skibet. Rorgænger, bevægede rattet og svarede ja. Straks efter varskoede rorgænger, at roret ikke mere virkede.

Da strømsviget således var erkendt, beordrede skibschefen straks »Nødstop«.

Da styremaskinen stoppede, lå roret ca 8° til bb.

Skruen forblev stående på en stigning svarende til 12 knob frem.

Navigationsofficeren slog straks »nødstop« på motortelegraphen og stop på maskintelegraphen, der begge er elektrisk drevne.

Ved strømsviget havde den vagthavende telegrafist automatisk skiftet ordre-anlægget over til batteridrift. Alle ordreanlæggets røde kontrollamper lyste og indicerede anlægget i orden, da navigationsofficeren efter at have slået stop greb ordreanlæggets mikrofon og varskoede: »Nødstop — klar ved begge ankre — overgå til nødstyring agter«.

Skibet fortsatte imidlertid sin fart og sit drej bb over, hvorfor der opstod tvivl om, hvorvidt ordren var hørt i kontrolrummet.

En vagtsfri søofficer, der efter strømsviget var kommet op på broen, ringede derfor over det interne — batteriløse — telefonanlæg til kontrolrummet, hvorfra 3. MO samtidig kaldte broen på samme telefon. 3. MO modtog herved ordren om nødstop.

Da nødgeneratoren endnu ikke var gået igang, løb 3. MO og en SGMS straks til henholdsvis forreste og agterste motorrum for at stoppe hovedmotorerne. Dette nåedes ikke før skibet kl 1329Z løb op på kysten ca 60 m nord for Hulken (pos. III).

Styrbords anker faldt umiddelbart inden grundstødningen, men fik ikke virkning.

Kysten det pågældende sted består af klipper og jord og har et næsten lodret fald til ca 10 m's dybde.

Pejlinger og inspektion af forskibet viste ingen indtrængen af vand.

Maskinen meldte klar kl 1400Z, hvorefter der uden vanskelighed bakkedes fri af kysten. Sejladsen fortsattes mod Solmunde, hvor der forløjedes kl 1445Z.

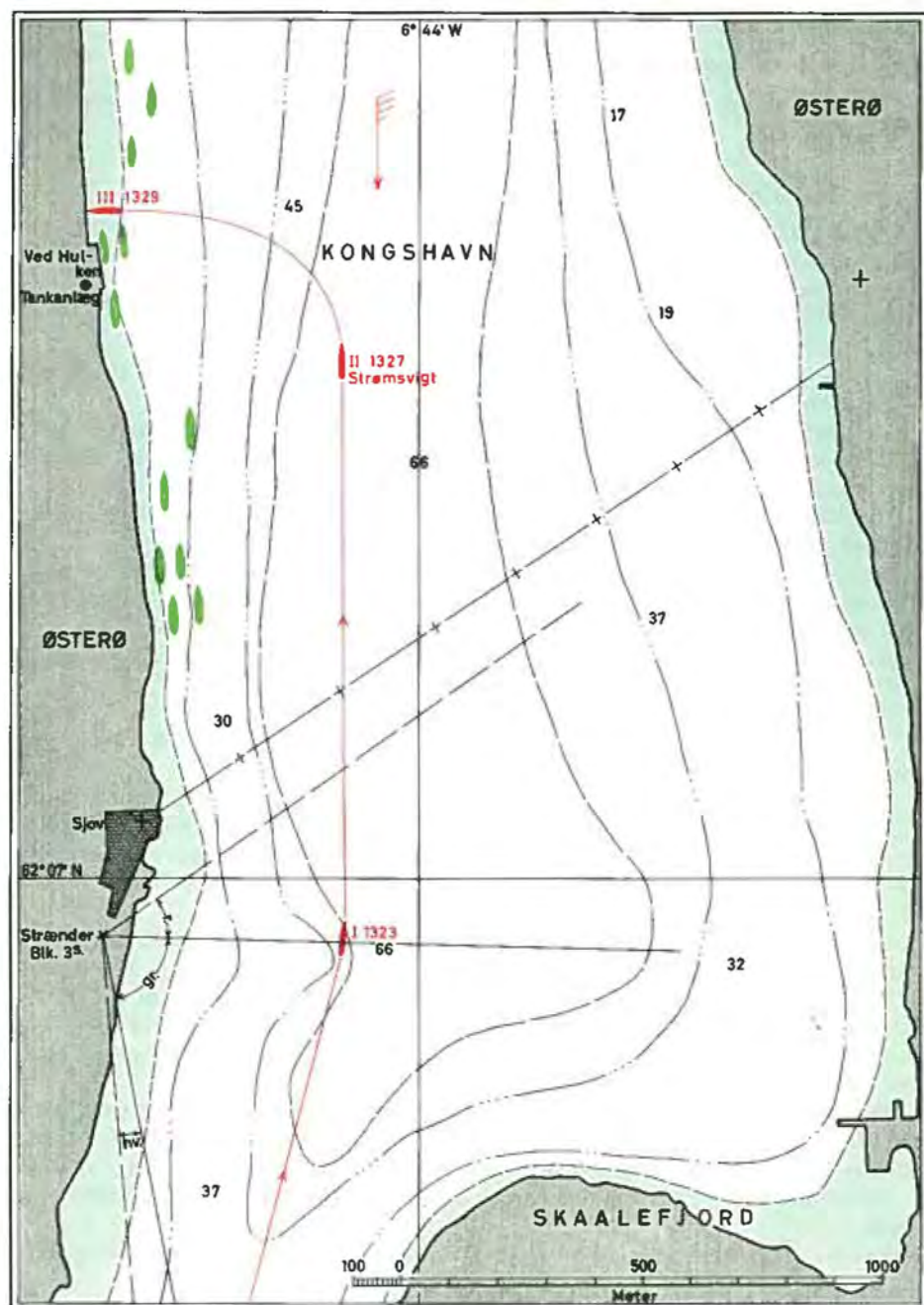


Fig. 12.

En nærmere inspektion viste følgende skader, der senere blev midlertidigt udbedret på Færøerne.

- (1) Et hul (ca 25×20 cm) i stævnpladen.
- (2) En ca 1 m lang revne på stb's side af stævnen over vandlinjen.
- (3) En del større og mindre buler på begge sider af stævnen over og under vandlinjen med mindre revner over vandlinjen.
- (4) En enkelt bundstok deformeret.

Skadeopgørelse:

Jf. ovenfor.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter vil, ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion, ikke kunne opgives foreløbig.

Kommissionens vurdering:

1. Det totale strømsvigt skyldes, at den eneste igangværende hjælpemotor af ikke klarlagte årsager gik i stå.

Kommissionen ser sig ikke i stand til at bedømme, hvorvidt de i skibets rapport anførte teorier om stoppet har nogen relevans.

2. At »nødstop« ikke blev effektueret skyldes:

- at nødstrømforsyningen ikke nåede at blive etableret forinden grundstødningen, hvorved nødstopordren på telegraferne ikke kom frem til kontrolrummet,
- at nogle af ordreanlæggets relæer efter omskiftning til batteridrift ikke virkede som de skulle, så ordrene bl. andet ikke høstes i kontrolrummet.

Det sidste forhold kunne ikke konstateres på broen, hvor kontrollamperne indicerede, at alle højttalergrupper var koblet til.

3. At skibet ikke var manøvreedygtig efter stoppet af hjælpemotoren skyldes, at vagtchefen ikke — som det er pålagt gennem en stående, mundtlig ordre — havde beordret to hjælpemotorer igang under sejlads i det relativt snævre farvand.

Det er overfor kommissionen oplyst, at vagtchefen havde glemt dette, fordi sejladsen i Skaalefjord skete i fortsættelse af sejlads i åbent farvand med blandt andet helikopteroperationer.

4. Alt taget i betragtning finder kommissionen,

- at vagtchefen ved at undlade at beordre to hjælpemotorer igang, har påtaget sig en væsentlig del af skylden for skibets grundstødning,
- at skibschefen har påtaget sig en del af skylden derved, at han ikke har sikret sig, at vagtchefen havde udført den stående ordre herom.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Det er ikke muligt for kommissionen at danne sig et billede af de tekniske vanskeligheder i skibe af HVIDBJØRNEN-kl, der gentagne gange blandt andet har forårsaget strømsvigt med eller uden havarier til følge.

Et tilfælde som dette, med flere skibe i nærheden, kunne meget vel have fået endog meget alvorlige følger.

Kommissionen skal derfor foreslå, at Søværnskommandoen snarest lader en tilbundsående teknisk undersøgelse iværksætte for at finde frem til årsagerne.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har ikendt vagtchefen en irettesættelse for »som vagtchef i inspektionsskibet FF ved dettes indsejling i Skåleffjord ved Østerø på Færøerne den (dato) at have undladt at beordre 2 hjælpemotorer igang — uanset der af chefen var udgivet mundtlig, stående ordre herom — hvilken undladelse var medvirkende til, at skibet, efter stop af den eneste igangværende hjælpemotor, blev manøvreudygtigt og derefter grundstødte«.
2. Endvidere har Chefen for Søværnet ikendt skibschefen en tilrettevisning for »som chef for inspektionsskibet FF ved dettes indsejling i Skaaleffjord ved Østerø på Færøerne den (dato) at have undladt at sikre sig, at vagtchefen havde beordret 2 hjælpemotorer igang, hvilket var medvirkende til, at skibet, efter stop af den eneste igangværende hjælpemotor, blev manøvreudygtigt og derefter grundstødte«.

6. Fire torpedobådes grundstødning ved Kongsøre.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldene indtraf i mørke. Vind: SSE-3 (aftaget fra SE-5 noget før midnat); vejr: overskyet; sø: krap sø fra SE; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 13):

Depotskibet AB var ved midnatstid fortøjet på ydersiden af torpedostation Kongsøre's øst-vestgående mole, idet eskadrechefen ikke ville lade torpedobådene gå på siden af depotskibet til ankers på grund af vejret. Depotskibet var mod sædvane fortøjet med stævnen øst i (se sag nr. 6 under Påsejlinger).

Af samme grund besluttede eskadrechefen at lade torpedobådene gå på siden af depotskibet på molens nordside (pladsen i inderhavnen var delvis optaget og bød ikke på fornøden læ for torpedobådene).

Signal herom afsendtes til torpedobådene. Signalet indeholdt ikke detaljer om depotskibets placering eller om vandstanden.

Kl ca 0015 ankom torpedobåden PT 1, der fortøjede ved depotskibets agterende med stævnen øst i.

Kort efter ankom TBD ALFA og fortøjede på siden af hinanden foran torpedobåden PT 1.

Omkring kl 0130 ankom de øvrige både fra TBD BRAVO og TBD CHARLIE.

Torpedobådsdivision BRAVO (jf fig 13a og 13b).

Da PT 2 ankom til Kongsøre, var der klargjort til at fortøje med bagbords side, idet skibschefen antog, at depotskibet lå fortøjet med stævnen ind mod land.

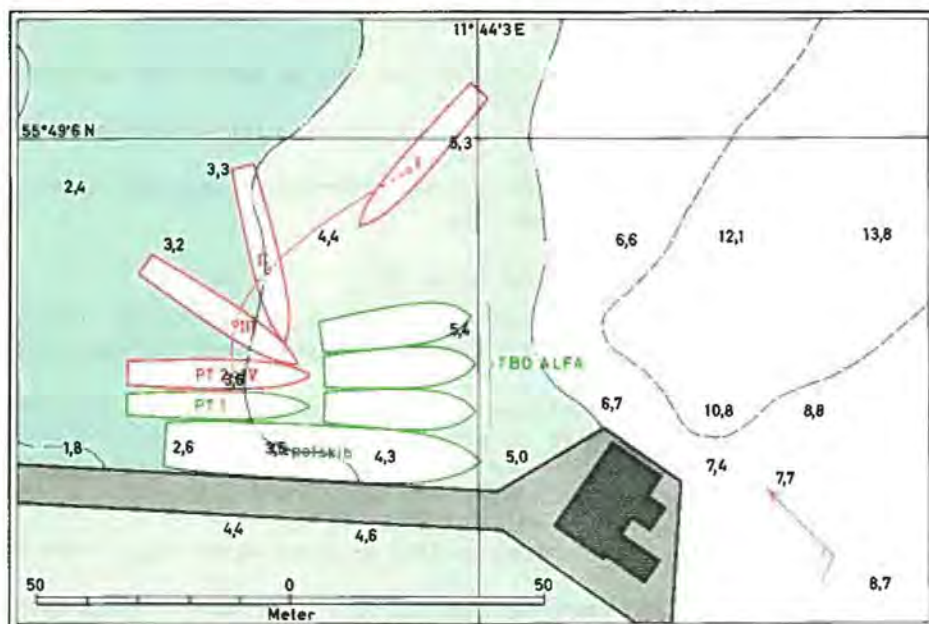


Fig. 13a.

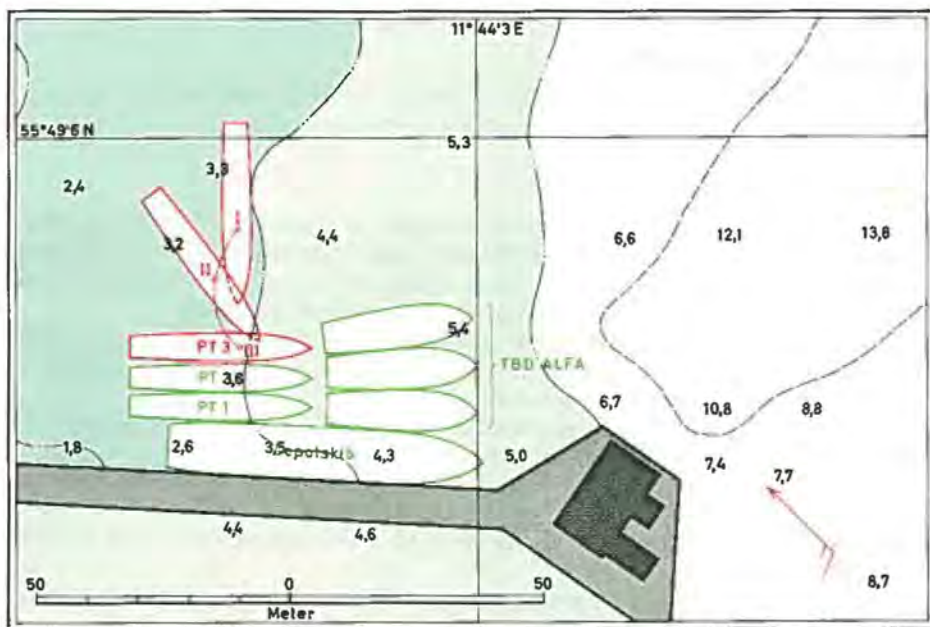


Fig. 13b.

Trosser og fendere blev skiftet til styrbords side, og torpedobåden blev vredet på plads under anvendelse af den bagbords motor og midtermotoren.

På grund af de naturlige rystelser ved de gentagne manøvrer, observeredes intet usædvanligt.

Torpedobåden PT 3 var kommet sammen med PT 2 og gik på siden af denne under anvendelse af tilsvarende manøvrer.

Under disse mærkedes i position II et svagt stød i skibet. Motorerne var da stoppet, men torpedobåden havde fart fremover.

For at undgå at drive ind mod land fortsatte skibschefen tillægningsmanøvren. Der mærkedes herunder intet usædvanligt.

Torpedobådsdivision CHARLIE (jf fig 13c og 13d).

De to torpedobåde PT 4 og PT 5 ankom kort efter og manøvrerede på siden af TBD BRAVO uden uheld. Der er ikke senere konstateret skader på disse skibes skruer.

Torpedobåden PT 6 lå i position I og ventede på, at de to foregående både blev fortøjet, hvorefter skibschefen gik på siden af PT 5 ved at vride skibet bagbord rundt. Under manøvrerne observeredes intet unormalt.

Torpedobåden PT 7, der var ankommet som sidste båd i divisionen, lå afventende øst for molehovedet.

Da PT 6 var fortøjet, valgte chefen for PT 7 at svaje ud for molehovedet og bakke ind på plads.

Manøvren udførtes uden uheld, og intet unormalt blev observeret, idet skibet fra position IV blev halet på plads uden anvendelse af skruerne.

Supplerende oplysninger:

1. De opståede skader på torpedobådenes skruer blev erkendt ved undersøgelse foretaget af svømmedykkere således:

PT 3, der havde konstateret et stød i skibet, undersøgte skruerne samme morgen og blev derefter beordret til Holmen, hvor den doksattes samme dag.

PT 6 blev om formiddagen sendt til Holbæk. Under sejladsen herfra konstateredes en svag, unormal rysten i skibet, hvorfor der samme dag — efter ankomst til Kongsøre — foretoges en undersøgelse.

Også PT 6 beordredes samme dag til Holmen for doksætning.

Foranlediget af disse to konstateringer af skruehavari undersøgtes de øvrige torpedobåde i Rønne tre dage senere, hvorved der også konstateredes beskadigelser på PT 2's og PT 7's skruer.

2. En beregning af høj- og lavvande i Isefjord — jf. Den danske Lods — viser, at lavvande netop indtraf omkring ankomsten.

Det fremgår endvidere af Den danske Lods, at normal lavvande er ca 0,2 m under middelvandstand, samt at lavvandet forøges væsentlig under S-lige storme.

Klokken 0800 — omkring normal højvande — var vandstanden ca 10 cm under daglig vande i henhold til oplysning fra Torpedostationen.

Skadeoppgørelse:

PT 2: Bagbords skrue: Skrueblad bøjet.

Midterskrue: Hakker i skruetipperne.

PT 3: Bagbords skrue: Hakker i bladkanter.

Midterskrue: Skruetipper bøjede og en enkelt revnet.

PT 6: Bagbords skrue: Skruetipperne stærkt bøjede.

PT 7: Styrbords skrue: Skruetip bøjet og revnet.

Midterskrue: Skruetip slået af, hakker i bladkanter.

Bagbords skrue: Hakker i bladkanter.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter beløber sig ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion til følgende skønsmæssige beløb:

PT 2: Ca kr 18000 (incl ny skrue: Kr 11000).

PT 3: Ca kr 7100.

PT 6: Ca kr 13500 (incl ny skrue: Kr 11000).

PT 7: Ca kr 7300.

Kommissionens vurdering:

Efter kommissionens opfattelse skyldes havarierne bundberøring ved tillægningsmanøvrerne, subsidiært ved afgangsmanøvrerne fra Kongsøre.

Årsagen til bundberøringerne skyldes primært, at torpedobådenes ankomst fandt sted ved ekstraordinær lav vandstand, idet ankomsttidspunktet var nærliggende sammenfaldende med tidspunktet for normalt lavvande, der yderligere var for-

stærket ved den kraftige S-lige vind, samt derved, at der kun var tre dage til fuldmåne.

Endvidere et eller flere af følgende forhold:

- At der har fundet tilsanding sted nord for molen, jf. Reglement for danske flådehavne og sømilitære havneanlæg,
- at nogle af torpedobådene har været nærmere land end antaget, samt
- at torpedobådene ved skruernes igangsætning satte sig på hælen.

Alt taget i betragtning finder kommissionen,

- at eskadrechefen burde have erindret sig advarslen om tilsanding — jf. Reglement for danske flådehavne og sømilitære anlæg — samt gjort sig forholdene om høj- og lavvande klart og derefter beordret en hensigtsmæssig fortøjningsplan med bådenes stævn mod land,
- at cheferne for de pågældende divisioner og de enkelte skibschefer ikke kan fritages for ansvaret for følgerne af deres manøvrering, idet de — ligesom eskadrechefen — burde have haft ovennævnte forhold for øje.

I denne forbindelse skal dog fremhæves, at chefen for den sidst ankomne torpedobåd (PT 7) ved at bakke ind på plads, har taget forholdene i betragtning.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen kan tilslutte sig eskadrechefens forslag om en nærmere undersøgelse af dybdeforholdene nord for molen og at der, som foreslået, udlægges en bøjle eller opsættes en markering på molen.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har overfor eskadrechefen påtalt, »at De som chef for Torpedobådseskadren, ved udstedelsen af ordre til Eskadrens enheder om den (dato) at fortøje langs siden af depotskibet AB, har undladt dels at gøre Dem forholdene om høj- og lavvande tilstrækkeligt klart, dels at tage hensyn til den i »Reglement for danske flådehavne og sømilitære anlæg« (RFSA) nævnte advarsel om tilsanding. I den foreliggende situation burde De have beordret en hensigtsmæssig fortøjningsplan med bådenes stævn mod land. Undladelsen heraf medførte, at 4 torpedobåde fik skruer beskadiget, hvorved det operative beredskab nedsattes, beholdningen af reserveskruer til torpedobåde midlertidigt reduceredes væsentligt, og Søværnet påførtes en større unødvendig udgift«.
2. Chefen for Søværnet har overfor chefen for TBD BRAVO påtalt, »at De som chef for TBD BRAVO under samrådet med chefen for Torpedobådseskadren for udstedelse af ordrer til eskadrens enheder om den (dato) at fortøje langs siden af depotskibet AB, har undladt dels at gøre Dem forholdene om høj- og lavvande tilstrækkeligt klart, dels at tage hensyn til den i RFSA nævnte advarsel om tilsanding. Alle forhold taget i betragtning burde De have anbefalet en mere hensigtsmæssig fortøjningsplan med enhedernes stævn vendt mod land.

Ovennævnte undladelser var medvirkende til, at 4 torpedobåde fik skruer beskadiget, hvorved det operative beredskab nedsattes, beholdningen af reserveskruer til torpedobåde midlertidigt reduceredes væsentligt, og Søværnet påførtes en større unødvendig udgift«.

3. Chefen for Søværnet har overfor den fungerende chef for TBD BRAVO påtalt, »at De som stedfortrædende divisionschef og som chef for torpedobåden PT 2, den (dato), i forbindelse med manøvrer for at fortøje langs siden af depotskibet AB, har undladt dels at gøre Dem forholdene om høj- og lavvande tilstrækkeligt klart, dels at tage hensyn til den i »Reglement for danske flådehavne og sømilitære anlæg« nævnte advarsel om tilsanding.

Undladelsen af at tage disse forhold i betragtning og vælge en sikker form for tillægning i det læge farvand medførte, at 2 af PT 2's skruer blev beskadiget og en af disse kasseret, at det operative beredskab nedsattes, at Søværnet påførtes en unødvendig udgift samt at chefen for PT 3 — uanset hans eget selvstændige ansvar som skibschef — ledtes til at udføre en tillægningsmanøvre, svarende til den af Dem valgte, hvorved 2 skruer i PT 3 beskadigedes.

4. Chefen for Søværnet har overfor chefen for torpedobåden PT 3 påtalt, »at De som chef for torpedobåden PT 3 den (dato), i forbindelse med manøvrer for at fortøje langs siden af depotskibet AB, har undladt dels at gøre Dem forholdene om høj- og lavvande tilstrækkeligt klart, dels at tage hensyn til den i RFSA nævnte advarsel om tilsanding, samt at De har undladt umiddelbart at underrette de senere ankomende torpedobåde om det stød, der mærkedes under tillægningsmanøvren, og som — alle forhold taget i betragtning — straks burde have ført til begrundet formodning om, at grunden var blevet berørt.

Undladelsen af at tage de to førstnævnte forhold i betragtning og vælge en sikker form for tillægning i det læge farvand medførte, at 2 af PT 3's skruer beskadigedes, at det operative beredskab nedsattes, og at Søværnet påførtes en unødvendig udgift, medens afgivelsen af en umiddelbar melding til TBD CHARLIE evt. kunne have forhindret beskadigelse af skruer i PT 6 og PT 7.

5. Chefen for Søværnet har overfor chefen for TBD CHARLIE påtalt, »at De den (dato) som chef for TBD CHARLIE i forbindelse med divisionens manøvrer for at fortøje langs siden af depotskibet AB, har undladt dels at gøre Dem forholdene om høj- og lavvande tilstrækkeligt klart, dels at tage hensyn til den i RFSA nævnte advarsel om tilsanding, hvilket — uanset skibschefernes selvstændige ansvar — var medvirkende til, at 2 af divisionens enheder beskadigede skruer, og at det operative beredskab nedsattes, at beholdningen af reserveskruer til torpedobådene midlertidigt reduceredes væsentligt, og at Søværnet påførtes en unødvendig udgift«.
6. Chefen for Søværnet har overfor chefen for torpedobåden PT 6 påtalt, »at De som chef for torpedobåden PT 6 den (dato) i forbindelse med manøvrer for at fortøje langs siden af depotskibet AB, har undladt dels at gøre Dem forholdene om høj- og lavvande tilstrækkeligt klart, dels at tage hensyn til den i RFSA nævnte advarsel om tilsanding, hvilket medførte, at bagbords skrue beskadigedes og måtte kasseres, at det operative beredskab nedsattes, og at Søværnet påførtes en unødvendig udgift«.
7. Chefen for Søværnet har overfor chefen for torpedobåden PT 7 påtalt, »at De som chef for torpedobåd PT 7 den (dato), i forbindelse med manøvrer for at fortøje langs siden af depotskibet AB, har undladt i tilstrækkelig grad at tage hensyn til forholdene for høj- og lavvande og til den i RFSA nævnte advarsel om tilsanding, hvilket medførte, at samtlige PT 7's 3 skruer beskadigedes, at det operative beredskab nedsattes, og at Søværnet påførtes en unødvendig udgift«.

Andre uheld.

1. Korvets beskadigelse af buttelur i Aarhus.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: E-7; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb:

Uheldet indtraf under korvettens tillægningsmanøvre i Aarhus havn ved Pier 2's mod sydøst vendende kaj (nr. 37).

Korvetten agtede at gå med stb's side til kaj 37's sydligste del, idet den nordligste viste sig at være optaget af en lodsbad, der lå løst fortøjet med lanterne tændt.

På grund af lodsbadens tilstedeværelse ønskede skibschefen ikke at sejle skøns ind mod kajen, hvilket ellers ville have været det naturlige.

På højde med kajens sydligste del og i en afstand af ca. en halv skibslængde, var skibets fremdrift ophørt. Samtidig hermed påbegyndtes et vrid til styrbord.

På grund af vindens pres drev skibet imidlertid hurtigt ind mod kajen, hvorfor skibschefen gav ordre til, at bagbords anker skulle falde.

Ved at skærpe på kæden og ved fortsat at vride på skruerne holdtes skibet parallelt med kajen, men fortsatte p. gr. af vinden stadig ind mod denne.

For at bremse denne bevægelse beordredes i en afstand af ca. 20 m fra kajen »knib til«, hvilket nedsatte afdriften, men til gengæld forårsagede et vrid til bagbord. Dette stoppedes igen ved en kort manøvre med skruerne. Et tilsvarende sæt manøvrer gentoges i en afstand af ca. 8-10 m fra kajen, hvorefter skruerne stoppedes for at undgå, at skruevandet skulle forårsage havari på den agtenfor liggende lodsbad.

Vinden tvang nu skibet det sidste stykke ind mod kajen, der rantes med den styrbords buttelur. Et på butteluren anbragt jordbær punkterede, og butteluren beskadigedes.

Ved skibets senere afgang - hvor vindforholdene var uændrede - punkterede yderligere to fendere og et jordbær.

Skadeopgørelse:

Styrbords buttelur bøjet.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge Søværnets Skibs- og Maskininspektion skønsmæssigt kr. 2500.

Kommissionens vurdering:

Alt taget i betragtning anses uheldet for hændeligt. Kommissionen finder dog, at en lidt dristigere manøvre, under de givne forhold, ville have været mere hensigtsmæssig.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

2. Minelæggers (FALSTER-kl) påståede beskadigelse af civil motorbåd, Københavns Red.

Ledsagende omstændigheder:

Det påståede uheld indtraf i dagslys. Vind: SW-3; vejr: overskyet; sø: E-1; strøm: sydgående 1 kn; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 14):

Minelæggeren NN passerede efter oversejling Kronløbet for udgående kl 1500. Vagtchefen blev af skibschefen beordret til at sejle udefter i 10 minutter for derefter at vende og stå ind mod Kronløbet for at passere dette kl 1520.

En polsk trawler lå til ankers på position ca 290 Middelgrundsfort 0,85 sømil. Trawleren lå opsvajet på kurs ca WtS.

Tværs af trawleren (position I) og i en afstand af ca 270 m slog vagtchefen ned fra 9 til 8 knob og passerede E og N om trawleren for at fotografere denne.

Efter passagen (position IV) øgedes farten til 10 knob, og kursen sattes derefter mod Kronløbet.

To dage senere modtog minelæggeren en skrivelse fra et civilt bådkompagni, hvori dette hævdede, at en dem tilhørende motorbåd under minelæggerens passage af trawleren var blevet »stærkt beskadiget af bølger forårsaget af minelæggerens stærke fart«.

Dagen efter deltog minelæggeren sammen med en repræsentant fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion i en besigtigelse af den pågældende motorbåd. Besigtigelsen viste skader til et omfang af ca 8000 kr. Besigtigelsen omfatter alene skadens omfang og tager ikke stilling til skyldsspørgsmålet.

Supplerende oplysninger:

1. De på detailskitsen anførte afstande er beregnet af Forsvarsstaben på grundlag af de af minelæggeren optagne fotografier. Fotografierne viser, at motorbåden først er gået på siden af trawleren efter minelæggerens passage af position II.
2. Efter det for kommissionen oplyste vil farten i et drej som det anførte være faldet til 6 à 7 knob. Endvidere vil hæk- og bovbølgen ved denne fart være så ringe, at den næppe kan bemærkes på de anførte afstande.

Skadeopgørelse:

Motorbåden: Skandæksliste om bb knust i ca 4 m's længde. Gummifender forskubbet. Styrehus forskubbet. Lækage i bb's skibsside. De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge besigtigelse ca kr 8000.

Kommissionens vurdering:

Under hensyn til foranstående er kommissionen af den opfattelse, at beskadigelsen af motorbåden ikke kan være forårsaget af minelæggeren NN.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

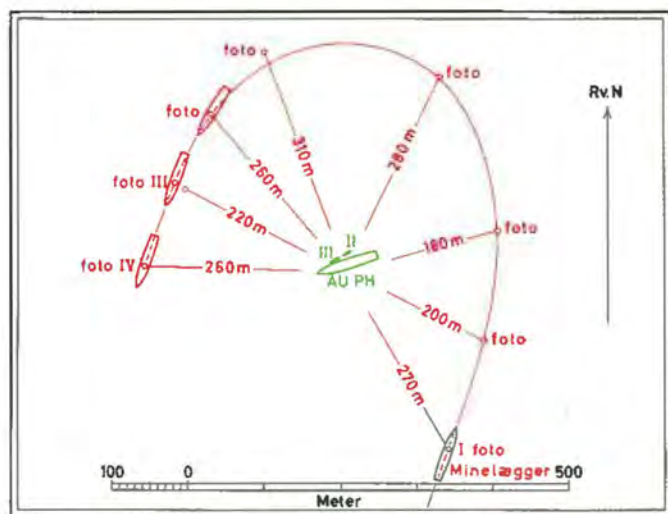
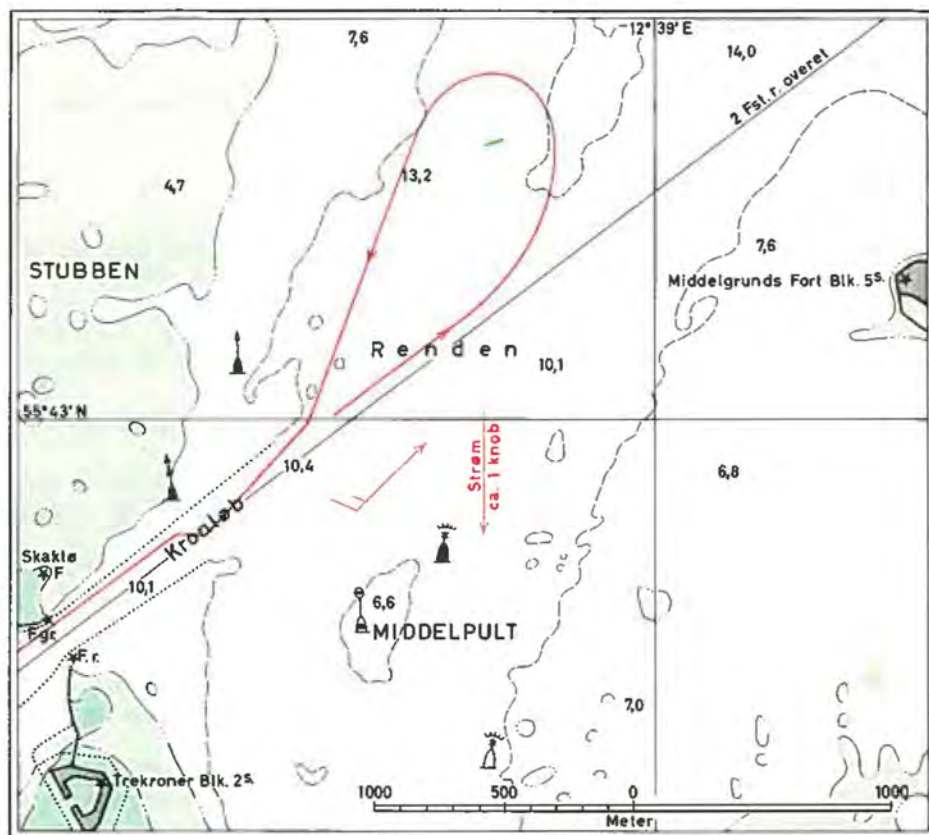


Fig. 14.

3. Torpedobåds beskadigelse af drivskrue i Storebælt.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: S—2-3; vejr: let skyet; sø: 2; strøm: N-gående ca 1 kn; sigtbarhed: meget god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 15):

Under en NATO-øvelse sejlede torpedobåden PP som divisionskib i spidsen for den øvrige division fra området ud for Ballen kl ca 0410 for at lede et angreb mod en syd fra kommende tysk torpedobåd.

Divisionschefen, der også var chef for torpedobåden PP, opholdt sig i operationsrummet, hvorfra han ledede angrebet og navigeringen ved hjælp af radar. De øvrige torpedobåde havde rutinemæssigt radartavshed.

Divisionschefen havde pålagt plottegasten at varsko, såfremt båden under angrebet kom Asnæs nærmere end 2 sømil.

Den tyske torpedobåd passeredes første gang kl ca 0418 (position I), anden gang kl ca 0421 (position II) og tredje gang kl ca 0425 (position III). Farten var da ca 45 knob.

Det var divisionschefens agt derefter at sejle SW-over og forsøge påny at skære den tyske torpedobåds kurs.

Kl ca 0427 (position IV) reduceredes farten til ca 40 knob, og der påbegyndtes et drej til styrbord.

Umiddelbart efter mærkedes rystelser i agterskibet, hvorfor torpedobåden PP varskoede divisionen – såvel over radio som med blink – at den trak sig ud af formationen.

Torpedobådens plads kl 0428 (position V) udtoges til 250 Asnæs 2 sømil.

Det stod ikke klart, hvad der forårsagede rystelserne, men en afprøvning af maskineriet viste, at den midterste drivskrue måtte være beskadiget.

Torpedobåden afsejlede derfor til Korsør, hvor svømmedykkere konstaterede beskadigelser på midterste drivskrue.

Der observeredes endvidere rester af rød farve på bagbords fenderliste, formentlig hidrørende fra et sømærke.

Det blev således klart, at torpedobåden måtte have påsejlet Asnæs Rev røde 3-kost.

Under forlægning til Holmen konstateredes, at denne kost var forsvundet, hvilket meddeltes Fyrvesenet pr. signal.

Supplerende oplysninger:

1. Under taktiske øvelser er det normalt, at kun divisionsbåden navigerer på radar, medens de øvrige både i divisionen har radartavshed.

Det er endvidere normalt, at divisionschefen leder navigeringen og angrebet fra operationsrummet.

2. Vagtchefen i divisionsbåden følger således kun med i sejladsen fra broen for om nødvendigt at kunne gribe ind i manøvrerne af sikkerhedsmæssige grunde.

Ingen på broen havde i mørket observeret den røde 3-kost og ej heller mærket påsejlingen.

3. Det pågældende angreb fandt sted den sidste nat under øvelsen, hvorunder skibscheferne kun havde fået begrænset hvile.

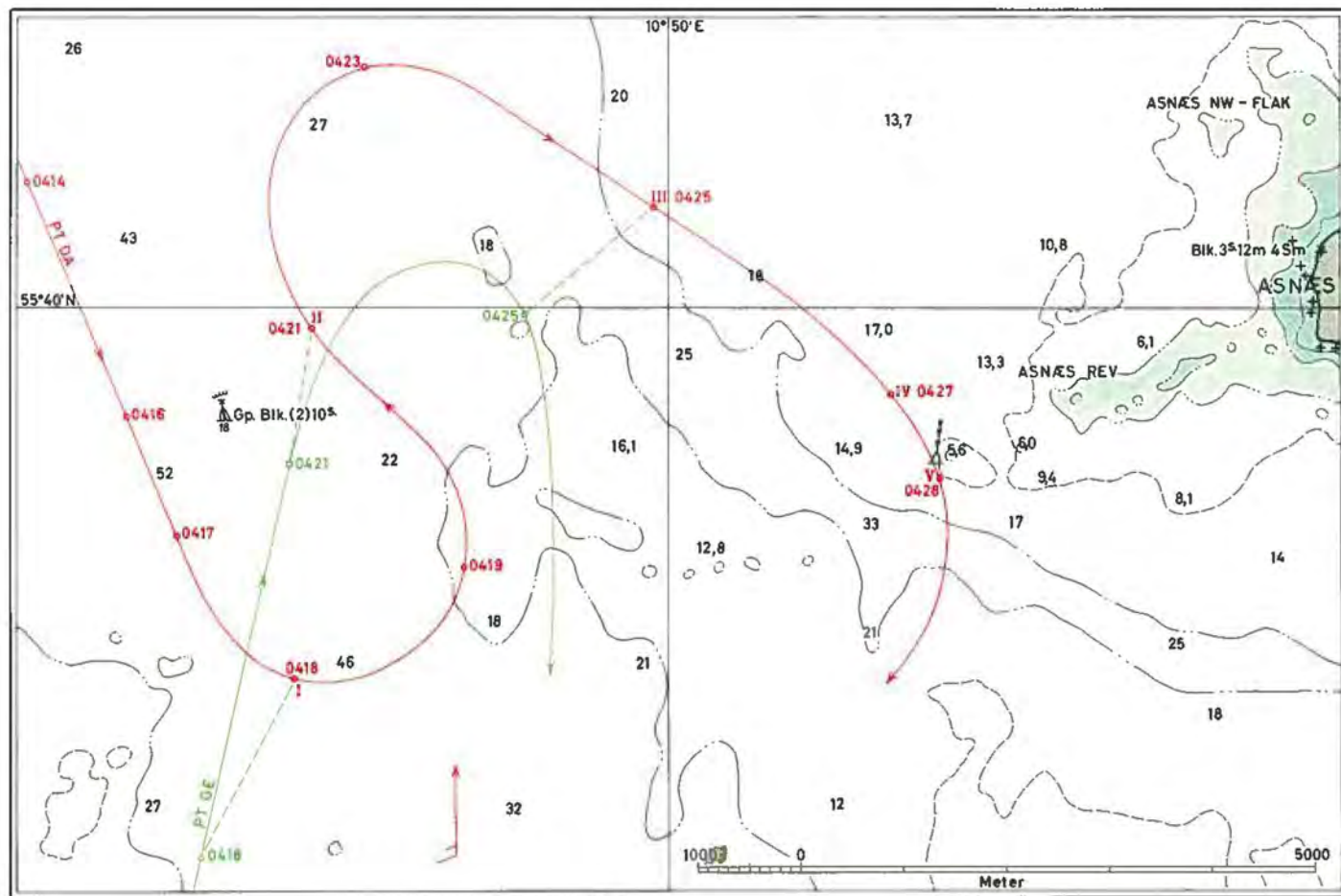


Fig. 15.

4. Som følge af uheldet og i erkendelse af de risici, som fortsat sejlads med overtrætte besætninger kunne frembyde, afbrød Søværnets operative Kommando på anbefaling af chefen for torpedobådseskadren torpedobådens videre øvelsesdeltagelse.

Skadeopgørelse:

Torpedobåden: Midterste drivskrue stærkt beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt kr 27000.

Sømærket: Sømærket forsvundet.

Kommissionens vurdering:

Årsagen til havariet skyldes efter kommissionens opfattelse, at torpedobåden har påsejlet Asnæs Rev røde 3-kost under drejet SW-over.

Kommissionen finder, at det kan bebrejdes divisionschefen, at han ikke har været tilstrækkelig opmærksom på afmærkningen af Asnæs Rev, da han fastsatte sin minimumsafstand til Asnæs.

Kommissionen er dog af den opfattelse, at torpedobådsøvelsernes særlige karakter – herunder de høje farter, der anvendes – sammenholdt med den belastning, som den forudgående øvelsesperiode i særlig grad har været for divisionschefen, gør, at uheldet må betragtes som hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

4. Torpedobåds beskadigelse af drivskrue i Tømmergraven.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SSW 2-3; vejr: letskyet; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: god; vandstand: daglig vande.

Hændelsesforløb (jf. fig. 16):

Torpedobåden PP skulle på bedding i Torpedobådsværkstedet for rutineeftersyn og forlod torpedobådsbroerne kl ca 1430 for egen maskinkraft i overensstemmelse med normal praksis for denne torpedobådsklasse.

Efter passage af Nyholmsbroen kl ca 1440 lagdes roret styrbord ud for kaj-hjørnet samtidig med, at der bibragtes båden et vrid til styrbord med motorerne (position I).

På grund af vinden kom torpedobåden imidlertid ca en bådsbredde længere øst i end tilsigtet, hvorfor der efter drejet måtte styres på en SSW-lig kurs. Farten var da ca 6 knob.

Ud for kaj F44H (position II) mærkedes kl ca 1444 et stød i agterskibet.

Der blev straks slået stop.

Da båden fortsatte sin fart fremover, blev motorerne atter sat til, og sejladsen fortsattes langsomt til kaj F6D, hvor der fortøjedes.

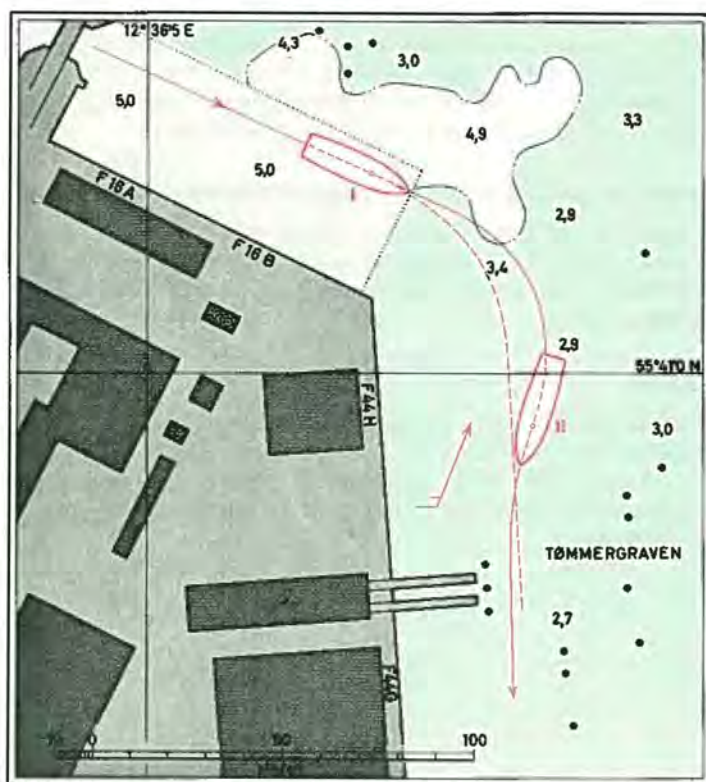


Fig. 16.

Under sejladsen afprøvedes skrueerne, og der mærkedes da rystelser, når den 1. skrue var igang.

Efter fortøjning undersøgtes båden for lækager. Der observeredes intet unormalt.

Dagen efter konstaterede svømmedykkere, at en ca 1 1/2 m lang jernstang med en diameter af ca 3 cm havde viklet sig omkring bagbords skrue og skrueaksel og beskadiget to skrueblade.

Under rutineeftersynet konstateredes endvidere mindre skader på midterskruen, der af hensyn til balancen måtte udskiftes.

En undersøgelse af skrueerne synes at godtgøre, at disse ikke har berørt bunden.

Skadeopgørelse:

Bagbords drivskrue: To skrueblade beskadiget af en jernstang, der var viklet fast om skruen.

Midterskruen: Mindre hak i skrueblad.

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

Kommissionens vurdering:

Arsagen til uheldet skyldes efter kommissionens opfattelse, at torpedobåden under drejet syd over i Tømmergraven er kommet lidt længere øst i end torpedobådene normalt kommer under forlægning til Torpedobådsværkstedet.

Eftersom *Reglement for danske flådehavne og sømilitære havneanlæg* ikke omtaler begrænsninger — udover de i kortene anførte dybder — ved sejlads i Tømmergraven, anser kommissionen uheldet for hændeligt.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Da Tømmergraven i øjeblikket må anses for urent farvand, foreslås det, at det pålægges torpedobådene fortrinsvis at anvende den sydlige adgangsvej til Torpedobådsværkstedet, men såfremt den nordlige adgangsvej benyttes, da altid at anvende bugserassistance.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

Søværnskommandoen meddeler, at arbejdet med oprensning og opmåling af sejløbet er iværksat. Indtil dette arbejde er tilendebragt, har Søværnskommandoen pålagt Søværnets operative Kommando at drage omsorg for, at kommissionens forslag følges.

C. Om sagernes formaliteter.

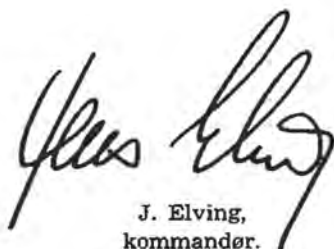
1. Kommissionen har tidligere over for Søværnskommandoen givet udtryk for den opfattelse, at fremsendelsespåtegninger som regel ikke bør meddeles de implicerede af de respektive fremsendende myndigheder, og da i særdeleshed ikke, når et inkriminerende forhold ledsages af udtalelser, der må formodes at 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 personellens opmærksomhed på forholdet, modtager den stadig ufuldstændige og overfladisk affattede rapporter, ligesom den i forbindelse med afhøringerne konstaterer manglende omhu ved førelsen af skibsdokumenter m. v. Medens løbende kontrol med skibsjournalernes førelse synes tilfredsstillende sikret på længere sigt, dels ved hyppige »stikprøver« (under inspektion, afhøringer m. v.), dels ved den pr. 1 jan 1965 etablerede ordning med systematisk gennemgang ved Søværnets Navigationsvæsen af skibsjournaler og kursbøger (obligatorisk, når disse er udskrevet, ved kommandostrykning og chefskifte), må det atter konstateres, at de hidtil trufne foranstaltninger til imødegåelse af det uheldige forhold vedrørende rapportudfærdigelser, 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 myndigheder tilgå direktiver overensstemmende hermed.



J. Elving,
kommandør.

Fortegnelse over de i årsberetningerne 1960–1967 indeholdte havari- og skadesager.

Kollisioner.	Årsbe- retning	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 Nymindesø.	1963	10
8. Kollision mellem fregat og svensk fiskefartøj i den ydre Oslofjord.	1963	14
9. Kollision mellem motortorpedobåd og norsk fiskefartøj ved Stavanger, Norge.	1963	18
10. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) kollision med Hjemmeværnsskuter NW for Anholt.	1967	5
11. Kollision mellem to torpedobåde i Isefjorden.	1967	8
 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. Minelægger (VINDHUNDEN-klassen) beskadigelse af pulvert i Århus havn.	1960	34
6. Fregats påsejling af Solmundefjord olieka i Skålefjord.	1960	36
7. Destroyers påsejling af dansk depotskib på Lissabon red, Portugal.	1960	38
8. Patruljebåds (WILLEMOES-klassen) tab af anker ved afgang fra Avernakke Pynt Bro.	1960	42
9. Motortorpedobåds påsejling af havnemolen i 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.	1962	13

	Årbe- retning	Pag.
13. Fregats påsejling af bropille ved Limfjordsbroen, Aalborg.	1962	5
14. Minelæggers påsejling af vestre molehoved i Kronløb, Københavns havn.	1962	8
15. Korvets påsejling af duc d'Albe i Flådens Leje ud for Bradbænken.	1962	15
16. Fregats påsejling af flydedok IV i Flådens Leje.	1962	17
17. Minelæggers beskadigelse af kaj i Flådehavn FREDERIKSHAVN.	1962	20
18. Fregats påsejling af kaj i Holbæk Trafikhavn.	1962	23
19. Orlogskutters påsejling af opankret russisk fiskefartøj i Fuglefjord, Færøerne.	1963	37
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 kaj-anlæg 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
27. Opmålingsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af galease i Nakskov.	1967	11
28. Torpedobåds påsejling af kaj i Flådehavn KØBENHAVN.	1967	14
29. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af kaj i Flådehavn KØBENHAVN	1967	17
30. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af svensk motorskib i Aarhus havn.	1967	19
31. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Albert Dock, Leith.	1967	21
32. Depotskibs påsejling af kaj ved Torpedostationen KONGS-ØRE.	1967	23

Grundstødninger eller -berøringer.

1. Fregats beskadigelse af skrue ved berøring af grunden under afgang fra Færingehavn, Grønland.	1960	46
2. Bevogtningsfartøjs (NÆS-kl) grundstødning i den gravede rende i Nakskov Fjord.	1960	49
3. Fregats grundberøring i Svendborg Sund.	1960	52
4. Bevogtningsfartøjs (NÆS-kl) 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-kl) grundstødning ved Oddenhavn.	1961	19
8. Korvets grundberøring ved den sydlige del af Middelgrund, Københavns Red.	1961	24

	Årbe- retning	Pag.
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-kl) grundstødning ved Kobberdyb.	1964	36
17. Minestrygers (SUND-kl) grundstødning ved Kobberdyb.	1964	49
18. Orlogskutters grundstødning i Julianehåbs havn.	1964	53
19. Motortorpedobåds grundstødning ved Horten, Norge.	1964	58
20. Motortorpedobåds grundstødning ved Kobberdyb.	1964	66
21. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) 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-kl) grundberøring i Sælhundeholm Løb, Limfjorden.	1965—66	28
25. Orlogskutters grundberøring i Grønland.	1965—66	31
26. Minestrygers (SUND-kl) grundstødning ved Gåsehage på Mols.	1965—66	34
27. Orlogskutters grundstødning og forlis ved Mjovanes, Færøerne.	1965—66	36
28. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) grundstødning på Klaksvig Red, Færøerne	1967	25
29. Minelæggers (dykkerskib) grundstødning i Aarhus Bugt.	1967	30
30. Minelæggers (LOUGEN-kl) grundstødning i Grønsund.	1967	32
31. Orlogskutters grundstødning i Sørvag Fjord, Færøerne.	1967	35
32. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) grundstødning i Skaalefjord, Færøerne.	1967	37
33. Fire torpedobådes grundberøring ved Kongsøre.	1967	41

Andre uheld.

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

	Årsbe- retning	Pag.
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-kl) 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-kl), Anholt havn.		
12. Motortorpedobåds havari i farvandet ved Bornholm.	1964	84
13. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på anker, Grønland	1965—66	43
14. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af drivskrue i Bøgestrømmen.	1965—66	45
15. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af drivskrue på Slotshage, Lunkebugt	1965—66	47
16. Korvets beskadigelse af buttelur i Aarhus havn.	1967	47
17. Minelæggers (FALSTER-kl) påståede beskadigelse af civil motorbåd på Københavns Red.	1967	48
18. Torpedobåds beskadigelse af drivskrue i Storebælt.	1967	50
19. Torpedobåds beskadigelse af drivskrue i Tømmergraven.	1967	53