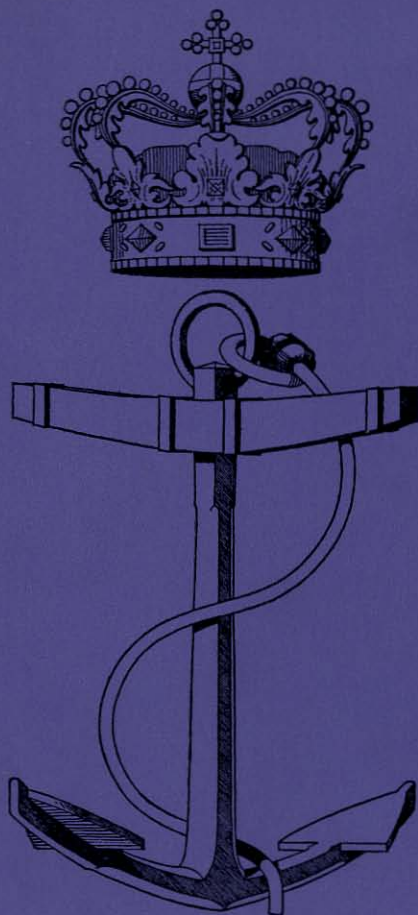


Til tjenestebrug

SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSION



ÅRSBERETNING 1968-69

**SØVÆRNETS
HAVARIKOMMISSIONS
ÅRSBERETNING 1968-69**

Forord

Søværnets Havarikommission udsender hermed årsberetning efter 10 års virke. Dette giver mig anledning til at understrege, at kommissionen har været et nyttigt organ for Søværnet – både for personellet og for den centrale ledelse.

Det er min opfattelse, at Havarikommissionen af Søværnets personel anses som værende en hensigtsmæssig og uvildig institution til behandling af opkommende havarisager, og at dens årsberetning gennem klarlæggelse af forhold, der har haft betydning for skaders opståen m. v., bidrager væsentligt som skadeforebyggende faktor. Hertil kommer, at erfaringer indhentede fra efterforskning i havarisager og de modforholdsregler, som i visse tilfælde har været en følge heraf, uden tvivl har givet og forhåbentlig fortsat vil give Søværnet besparelser og samtidig bidrage til at opretholde det ønskede beredskab.

Medens jeg på den ene side må beklage, at for mange havarisager ikke har kunnet henføres under begrebet »hændeligt« og således unødvendigt har belastet Søværnets beredskab og budget, må jeg på den anden side erkende, at Flådens skibe året igennem, f. eks. under øvelsesvirksomhed, redningsoperationer o. l., hyppigt kommer ud for nok så vanskelige opgaver, under hvis løsning det er nødvendigt, at skibscheferne lægger vægt på en fortsat udvikling af deres egen og deres officerers sømandsmæssige og navigatoriske kunnen under udvisning af forsvarlig dristighed. Uden sådan handling kan den krigsmæssige uddannelse ikke gennemføres.

Jeg anbefaler derfor Havarikommissionens årsberetninger til grundigt studium, idet der er megen god lære at hente i dem.



S. Thstrup
viceadmiral.
Chef for Søværnet

BERETNING OM SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSIONS VIRKSOMHED I PERIODEN 1. JANUAR 1968 TIL 31. DECEMBER 1969

A. Indledning.

Nærværende beretning omfatter de i kalenderårene 1968 og 1969 af kommissionen behandlede og afsluttede havari- og skadesager.

For så vidt angår kommissionens opgaver, beføjelser og arbejdsform m. v. henvises til SVN BST 007 og 101.

B. Gennemgang af de i 1968-69 behandlede og afsluttede sager.

Beretningen omfatter 47 havari- og skadesager.

Til sammenligning med tidligere 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
1968 }	1	3	4	6	14	8	6	0,3
1969 }	1	11	6	15	33	19	14	0,5

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

Medens ovenstående oversigt omfatter samtlige afsluttede sager, er der i den følgende beretning kun medtaget de sager, som skønnes at have interesse for andre end de implicerede.

Oversigtens antal af sager ud for det enkelte kalenderår omfatter kun sådanne sager, som er afgjort af Chefen for Søværnet eller ved en retsinstans. Uheld, der

er opstået i ét kalenderår, kan derfor meget vel først være optaget under et senere kalenderår. Tilsvarende kan beskrivelsen af et uheld meget vel først findes i en senere årsberetning.

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 jun 1962 bliver kommissionens rapportudkast (uden konklusion) 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, ligesom afsagte domme er medtaget i stærk sammentrængt form.

Kommissionen har i beretningsperioden afholdt ialt 28 møder i 1968 og 31 møder i 1969.

Kommissionens sammensætning i beretningsperioden:

Kommandør J. Elving, formand.

Kommandørkaptajn O. L. W. Marckmann, afløst den 1/1-68 af

Kommandørkaptajn O. J. Kisum.

Kommandørkaptajn (M) N. B. Winder.

Kommandørkaptajn B. H. Jensen, afløst den 1/1-69 af

Kommandørkaptajn K. V. Raabye.

Orlogskaptajn H. Haar, sekretær.

Kommissionens adresse er:

Sekretæren ved SHK,

Søværnets Fjernkendingsskole,

1433 Holmen, København K.

Kollisioner.

1. Kollision mellem to torpedobåde i Sundet.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NE-4; vejr: skyet; sø: NE-3; strøm: ikke anført; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 1):

En torpedobådsdivision stod kl 0941 ud af Kronløbet for at forlægge til området ved Sjællands Odde.

Divisionen sejlede derefter i kølvandsorden i rækkefølgen PT1 (som divisionsbåd), PT2 og PT3 med kurs 000, fart 24 knob og standardafstand 150 yards.

Under forlægningen skulle der indøves almindelig evolering, hvorfor skibscheferne selv var på broen. Evoleringssignalerne skulle – som dette er standardrutine – gives pr. blink ved at anvende enkeltbogstavsignaler gentaget ialt fire gange. Disse signaler fra divisionsbåden skulle – også rutinemæssigt – repeteres af den midterste båd. Det sidste af de fire blink tjener som iværksættelse.

Kl 0943 modtog PT2 signal om samtidigt drej 45° til styrbord. Signalet videresendtes straks til PT3 og samtidig udførtes manøvren.

Kl 0944 – jfr. skitsens position I – modtog PT2 signal for et yderligere samtidigt drej på 45° til styrbord. Signalet videresendtes, og da skibschefen var klar over, at signalgasten var igang med at videresende signalet, beordrede han »styrbord 7«, hvilket giver den til evoleringen fastsatte drejningsdiameter.

Kort efter at drejet var påbegyndt, konstaterede skibschefen – der indtil da havde sin opmærksomhed rettet mod divisionsbåden – at afstanden til PT3 var aftagende.

På grund heraf blev han klar over, at der var fare for kollision, hvorfor han beordrede »bagbord 8« (position II).

Et øjeblik efter blev det ham klart, at kollisionen var uundgåelig, hvorfor han tog nødstoppet på broen (position III). Umiddelbart efter, kl 0945, tørnede de to torpedobåde imidlertid hinanden under en vinkel på ca. 10°. PT2's kurs var da ca 070 og farten faldet til ca 10 knob (position IV).

Ombord i PT3 var signalet kl 0943 modtaget og forstået og manøvren udført.

Kort efter kl 0944 observerede skibschefen, at PT2 trak ind mod PT3, hvilket skibschefen udgjorde til at være en giring og beordrede derfor »styrbord 3« for at trække lidt væk fra PT2 (position II).

Det svage styrbords drej øgede imidlertid ikke afstanden, hvorfor skibschefen beordrede »styrbord 15«. Forinden dette fik virkning, stod det imidlertid skibschefen klart, at en kollision var uundgåelig. Han observerede samtidigt, at PT2 gik ned i fart. For at mindske virkningen af en kollision, tog skibschefen nødstoppet på broen (position III).

Umiddelbart efter skete kollisionen, medens PT3's kurs var ca 060 og farten faldet til ca 10 knob.

Efter kollisionen besigtigedes de opståede skader.

I PT2 var forparten af det styrbords torpedorør indtrykket og dækpladen til røret opgået i naglerne.

I PT3 var fire bord i bagbords side 1 meter over vandlinjen og ud for det andet vandtætte skot trykket ind i en længde af ca 30 cm. Desuden var skandæklisten samme sted revet af.

Eftersom skaderne ikke berørte sødygtigheden, fortsatte begge torpedobåde sejladsen.

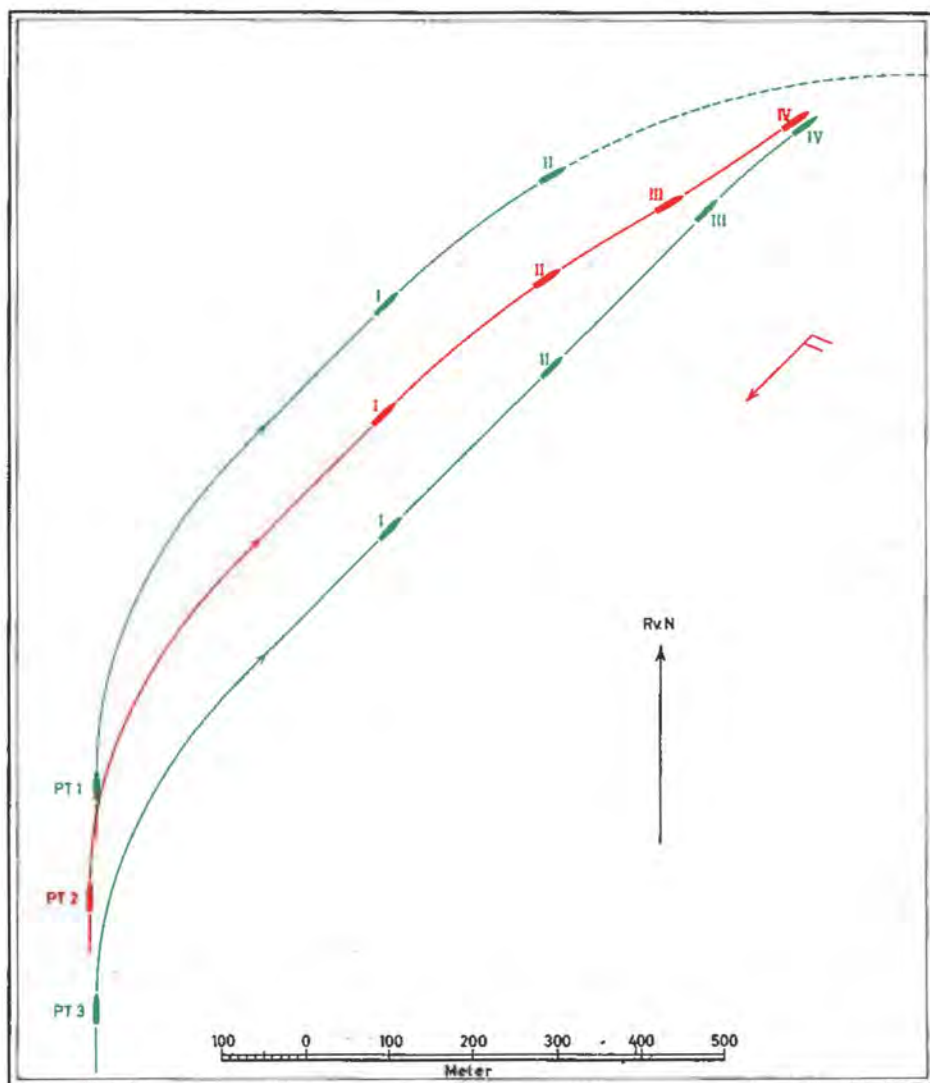


Fig. 1.

Skadeopgørelse:**Torpedobåden PT2:**

Styrbords torpedorørs forpart indtrykket og dækspladen opgået i samlingen.

Torpedobåden PT3:

Fire bord i bagbords side, ca 1 m over vandlinjen ud for andet vandtætte skot, indtrykket i ca 30 cm's længde. Ca 50 cm af skandæklisten revet af.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion for PT3's vedkommende kr 3000, og for PT2's vedkommende kr. 7700.

Supplerende oplysninger:

1. Ombord i PT2 har en afhøring af rorgængerer og posten ved maskintelegrafens godtgjort, at de beordrede rorkommandoer er udført korrekt.

Skibschefen konstaterede, at signalgasten var begyndt at videresende signalet forinden drejet i position I iværksattes. Efter kollisionen konstateredes, at signallampen virkede normalt.

2. Efter at den første manøvre var udført, har hverken skibschefen eller signalgasten i PT3 observeret noget signal.

De afgivne rorkommandoer er udført korrekt, men ordren »styrbord 15« har ikke haft nogen virkning på grund af den tid, det tager at dreje rattet 15 omdrejninger, og fordi skruerne stoppedes umiddelbart efter ordrens afgivelse.

Kommissionens vurdering:

1. Kommissionen har ikke fundet det muligt at konstatere, om signalet fra PT2 ikke er afsendt - f.eks. på grund af svigtende lys i lampen - eller om det ikke er observeret i PT3 på grund af uopmærksomhed.

2. Eftersom hændelsen fandt sted under evolering, finder kommissionen
- at chefen for den agterste torpedobåd har det største ansvar for kollisionen derved, at han, da han konstaterede, at afstanden mellem bådene aftog, burde have erkendt, at et nyt drej var iværksat, og følgelig burde have anvendt en større rorvinkel, og dette ikke mindst, da han kun havde den foranliggende torpedobåd at tage hensyn til samt
 - at chefen for den midterste torpedobåd bærer sin del af ansvaret for kollisionen derved, at han, da han blev klar over, at afstanden til PT3 aftog, ikke straks anvendte opmærksomheds- eller manøvresignal.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibscheferne udtalt følgende:

1. Chefen for PT3:

»Jeg kan tiltræde SHK konklusion og skal derfor som rettergangschef - i overensstemmelse med Auditøren ved SVK m. v. - overfor hr. (grad) påtale den mangel på godt sømandsskab De som skibschef i torpedobåden (PT3) under evolering den (dato) har udvist ved ikke straks at beordre en større rorvinkel, da De konstaterede, at afstanden mellem torpedobådene (PT2) og (PT3) aftog - et tilfælde, hvor De burde have taget højde for, at et nyt drej var iværksat - hvilket førte til en kollision mellem de to torpedobåde.«

2. Chefen for PT2:

»Jeg kan tiltræde SHK konklusion og skal derfor som rettergangschef – i overensstemmelse med Auditøren ved SVK m. v. – overfor hr. (grad) påtale den mangel på godt sømandsskab De som skibschef i torpedobåden (PT2) under evolering den (dato) har udvist ved ikke straks at have anvendt opmærksomheds- eller manøvre-signal, da De blev klar over, at afstanden til torpedobåden (PT3) aftog, hvilket var medvirkende til en kollision mellem de to torpedobåde.«

2. Undervandsbåds kollision med svensk kutter i Skagerak.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: NE-4-5; vejr: overskyet; sø: 3; strøm: kan ikke anføres; sigtbarhed: meget god.

Vurderingsgrundlaget:

Kommissionens rapport er udarbejdet på grundlag af undervandsbådens rapport, den i Sø- og Handelsretten aflagte søforklaring, afhøring af skibschefen, næstkommanderende og vagtchefen, samt oplysninger fra den i Göteborg afholdte søforklaring. Til støtte for kommissionens rapport foreligger endvidere diverse afhøringer foretaget af Auditøren ved Søværnskommandoen m. v.

Hændelsesforløb:

(a) Hændelsesforløbet som opfattet af skibschefen.

Undervandsbåden lå en nat i dec på selvstændig øvelse ca 30 sømil nordvest for Skagen i et af Søværnets operative Kommando (SOK) beordret dykkefelt.

Kl 2350 tog skibschefen ubåden op fra sikker dybde til 12 m for at aflytte broadcast og afsende det rutinemæssige »check-signal«. Positionen kl 0005 blev på Decca udtaget til 58°14'N 10°14'E.

Kursen var da 030 og farten 2,5 knob.

På dette tidspunkt var sigtbarheden overordentlig god, idet skæret fra Skagen fyr kunne ses i periskopet.

Forinden ubåden toges op i periskopdybde, var der varskoet en hydrofoneffekt (HE), som trak til venstre. Denne kontakt blev gennem periskopet set og – på grund af lanternernes stilling – identificeret som en fiskekutter.

Skibschefen overgav derpå kommandoen til vagtchefen med ordre om at gå til sikker dybde, når »check-signalet« var afsendt, og trak sig derpå tilbage til messen for at slange.

Ubåden fortsatte i periskopdybde på kurs 030 og med en fart af 2,5 knob.

Kl 0021 meldtes en ny svag HE i pejling 063. I periskopet sås i denne retning et hvidt lys, der af vagtchefen – på grundlag af observationer tidligere på dagen – bedømtes til at ligge mere end 4000 m borte.

Denne HE fulgtes de næste 6 min og blev kl 0027 meldt som »svag til middel« og nu i pejling 068. Vagtchefen kørte straks periskopet op, men kunne intet se i den angivne pejling. Han tørrede okularerne af, men kunne stadig ikke se det pågældende skib og heller ikke kimingen, hvorfor han straks varskoede chefen over »intercom« og spurgte, om han måtte starte radaren.

Skibschefen svarede ja, såfremt »check-signalet« ikke var sendt. (Den tidligere ordre lød på at gå til sikker dybde, når dette signal var afsendt).

Skibschefen hørte samtidig over »intercom« sonaroperatøren melde om en HE og spurgte vagtchefen, om det var den samme HE, som var blevet meldt, inden ubåden gik i periskopdybde. Vagtchefen svarede, at det var en ny HE. Skibschefen gik derfor straks ud i kommandorummet, hvor han indfandt sig ca kl 0029.

Han beordrede periskopet op, aførrede okularerne, fordi han troede, at dug på disse var årsag til, at vagtchefen intet kunne se, og så derefter i grøn 35 et hvidt toplys og nedenfor til højre for dette, et rødt sidelys. Afstanden bedømtes til mellem 1000 og 2000 m, og målet udgjordes til at være en kutter.

Eftersom telegrafisten var ved at afsende det omtalte signal, ville skibschefen forblive i periskopdybde og beordre derfor roret styrbord helt over, for at passere kutteren på bagbords side, hvorefter han et kort øjeblik overlod periskopet til vagtchefen for derefter atter selv at overtage det.

I det øjeblik han igen så i periskopet, stod det ham klart, at kutteren var meget tæt på, hvorfor han beordrede »28 m, midtskibs«. Vagtchefen gav straks derefter på eget initiativ ordren »SARA og BETTY frem langsomt« (modsvarende ca 5,5 knob), for at øge farten nedad.

Endnu før disse ordrer var udtalt, mærkedes kl ca 0033 i dybde 10 m og med hældning nul et stød i båden og nogle sekunder senere endnu et stød. Ved stødene trykkedes båden til ca 12 m og sitrede en smule. Stødene var så svage, at nogle besætningsmedlemmer, der ikke havde deltaget i vagtskiftet kl 2400, ikke vågnede derved. Det kunne ikke afgøres, hvorfra i båden stødene hørtes.

Skibschefen beordrede straks »11 m« i den hensigt at dykke ud.

På grund af ordren »28 m« var ubåden kommet ned på 15 m før den fik hældning op.

Eftersom periskopet ikke kunne bevæges, blev det klart, at det var påsejlet og bøjet, hvorfor det agterste periskop beordredes langsomt op. Da periskopdybde var nået, observerede skibschefen et lysskær i grøn 160, som udgjordes til kutterens agterlys.

Der gjordes klar til uddykning, som var tilendebragt kl ca 0040 ved, at først vagtchefen og – umiddelbart derefter – chefen kom på broen, hvor lyset sås i grøn 160. Pladsen for kollisionen blev efter bestikket beregnet til 58°15'N 10°15'E.

På broen opdagede skibschefen, at det sneede kraftigt, hvilket han ikke var klar over, medens der sejlede neddykket.

I mellemtiden var radaren gjort klar, men ikke »linet-op«, hvorfor der ikke kunne tages pejlinger. Radaren gav på indeværende tidspunkt (der ikke er angivet) en afstand til omtalte kutter på 1,2 sml og 2,1 sml til en anden kutter i omtrentlig samme retning. Desuden observeredes en kutter foran for tværs om bagbord i en afstand af ca 1000–1500 m. Denne sidste kutter observeredes ikke på radaren, og skibschefen og vagtchefen mente ikke, at det var den kutter, man var kollideret med henset til, at den nærmede sig ubåden fra en forlig pejling.

Skibschefen beordrede nu »styrbord 30, SARA og BETTY frem halv« modsvarende ca 6 knob, for at styre ned mod den nærmeste af kutterne agterude, idet skibschefen var overbevist om, at det var denne, ubåden var kollideret med.

Den pågældende kutter syntes at vende om og styre tilbage mod ubåden, der stoppede skruerne i en afstand af ca 50 m fra kutteren, der kort efter passerede ubådens stævn fra styrbord mod bagbord i en afstand af 50–100 m.

Under passagen belyste begge hinanden, men det var på grund af sneen ikke muligt at identificere kutteren, der sejlede bort igen med uformindsket fart, som ansloges til 6 à 7 knob.

Skibschefen var derfor af den opfattelse, at kollisionen ikke havde været alvorlig, hvorfor han ikke søgte at indhente kutteren. På grund af vinden var det umuligt at praje den.

Skibschefen koncentrerede sig derefter om de opståede skader og konstaterede – foruden det bøjede periskop – at sonardomen var revet af, men at svingeren stadig lå på dækket ca 5 m agten for sin normale placering.

Ubåden gik nu an med søen agten ind på kurs 230 og fart 5,5 knob for at bjerger sonarsvingeren.

Dette var tilendebragt kl 0130 på position 58°09'N 10°12'E (Decca-position), hvor på kursen sættes mod Skagen Rev fyrskib med en fart af 6 knob for derfra at gå mod Hesselø, hvor depotskibet lå til ankers.

Under bjergning af svingeren affattede skibschefen et signal om tildragelsen til SOK. Signalet udfærdigedes som et O-signal og påførtes klokkeslettet 0139A af telegrafisten umiddelbart før første opkald.

Det var på grund af radioforholdene umuligt at få kontakt med nogen flåde-radio, hvorfor signalet sendtes via depotskibet. Kvittering for signalet afgaves således først kl 0243.

Samme dags eftermiddag modtog ubåden et signal dateret 1330Z indeholdende oplysning om fundet af 4 fiskere nord for Skagen, hvorfor skibschefen udfærdigede et signal kl 1632A til SOK vedr. kollisionsstedet.

Kl 1720 gik ubåden på siden af depotskibet syd for Hesselø.

Foranlediget af SOK's 1612A afsendes et signal kl 1828A med en nærmere redegørelse for hændelsen.

Ubåden afgik noget senere til Holmen, hvortil den ankom dagen efter kl 0100.

Samme nat afgaves der forklaring til auditor og samme formiddag begærede skibschefen søforklaring afholdt.

Denne fandt sted i Sø- og Handelsretten 4 dage senere under forsæde af retspræsident H. Topsøe-Jensen.

(b) Vedr. ubådens positionsangivelser.

Den i rapporten anførte deccaposition blev af ubådens næstkommanderende aflæst på deccometrene, der var indstillet på den danske kæde, der i dette område giver en meget usikker pladsbestemmelse i nord-sydlig retning.

Ubåden var forsynet med Decca Mk. 12, der også tager den norsk-svenske kæde, ligesom det hertil hørende deccakort var ombord, hvilket skibets navigationsofficer ikke havde sikret sig var de øvrige officerer bekendt.

Den kl 0130 udtagne position er ligeledes aflæst efter den danske kæde.

(c) Vedr. næstkommanderende.

Næstkommanderende, der var blevet afløst som vagtchef ved midnat, var endnu ikke faldet i søvn, da han og skibets 3' maskinofficer, der også var ved at gå til køjs, hørte to bump med kort mellemrum.

De undrede sig over dette, og næstkommanderende begyndte at klæde sig på igen. Inden han havde fuldført sin påklædning, blev han af en ordonnans anmodet om at komme ud i kommandorummet.

Ankommet hertil, så han skibschefen ved det agterste periskop og spurgte, hvad der var sket.

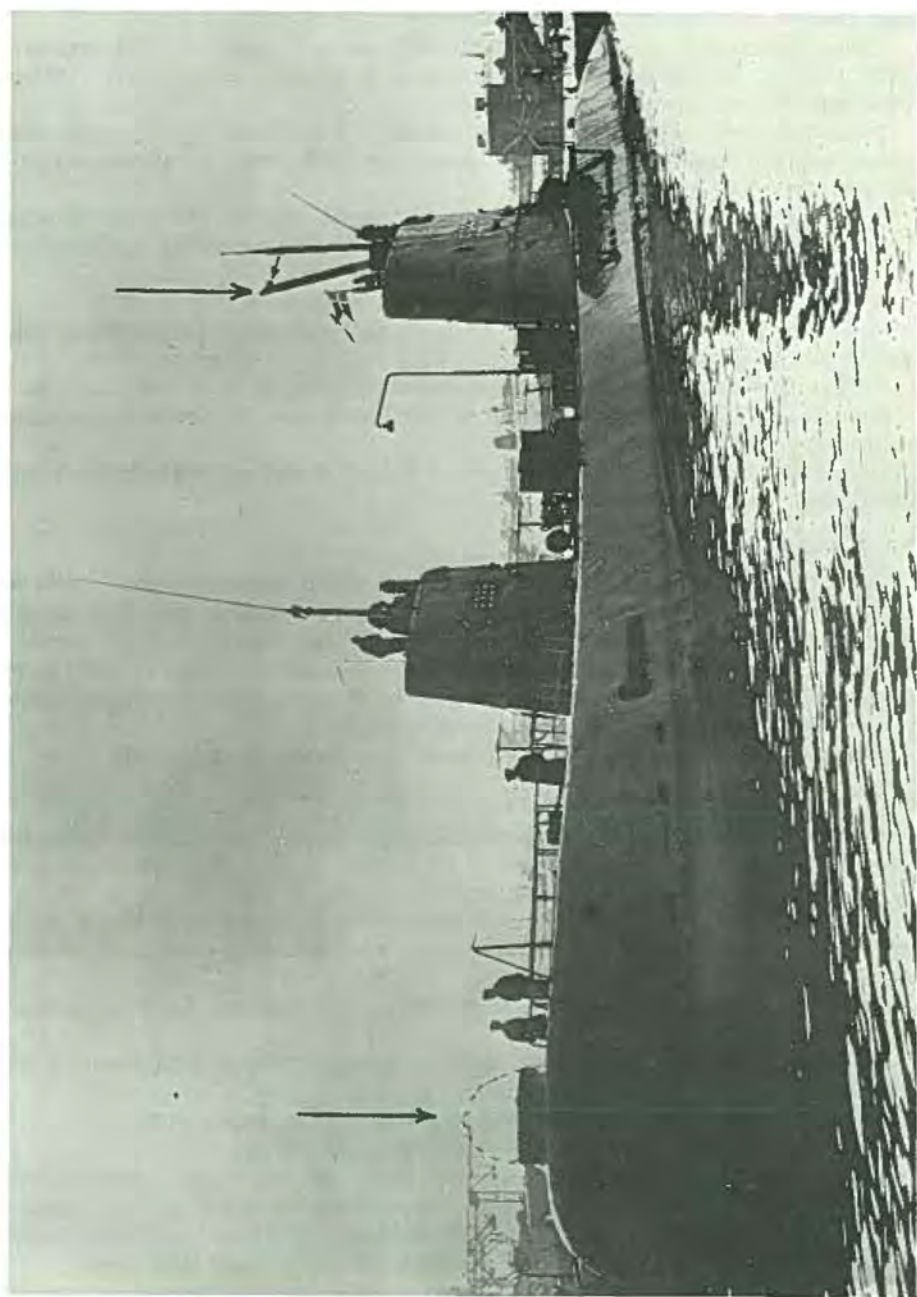
Skibschefen svarede, at de havde haft en kollision med en fiskekutter og gav derpå ordre til uddykning og til at gøre radaren klar.

Uddykningen foretoges rutinemæssigt og var tilendebragt kl ca 0040.

Næstkommanderende lagde ikke mærke til uddykningskursen.

Da skibschefen og vagtchefen var gået på broen, gik næstkommanderende ind i radarrummet, hvor han startede radaren. Han varskoede broen, at han på skærmen havde et ekko i ca 1,2 sml og et dobbeltekk i ca 2,1 sml omtrent i samme retning. Da radaren endnu ikke var orienteret, kunne pejlinger ikke gives.

Næstkommanderende gik nu igang med at etablere bådens blindsejlsorganisation. På grund af dårlig forbindelse ud til plottet kunne næstkommanderende ikke foretage måludpegning hertil og plottede derfor selv på radarskærmen i radarrummet i de næste ca 20 min, hvorefter det plottede viskedes ud.



Næstkommanderende har ikke taget notater om det førte plot og kan kun erindre, at de før omtalte ekkoer fjernede sig ganske langsomt.

Det fremgår videre af næstkommanderendes forklaring, at der meget vel kunne have været mål inden for 1 sml, idet der var en del seaclutter på skærmen.

Skadeopgørelse:

Den svenske kutter:

Totalforlist. Erstatningssum ukendt.

Undervandsbåden:

(a) *Skader på skroget:* Deformeringer i stævnen, afrevet sonardome med sonarsvinger.

(b) *Skader på periskop:* Periskopet bøjet, lejer og pakdåser beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter beløber sig ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion til ialt kr. 130.000.



Kommissionens vurdering:

1. Ubådens sejlads. (Jf. fig. 2).

(a) De i ubådens rapport anførte positioner kl 0005 og kl 0130 er behæftet med så stor unøjagtighed, at det ikke er muligt på grundlag af disse at fastslå en nøjagtig geografisk position for kollisionen, ligesom det ikke er muligt på grundlag af disse og andre foreliggende oplysninger, at tegne et korrekt billede af hændelsesforløbet efter kl 0033, idet der ikke foreligger nedskrevne data vedr. klokkeslet, kurser, farter, pejlinger eller afstande, ligesom det af næstkommanderende førte plot ikke er bevaret.

Kommissionen har imidlertid, ved at sammenholde oplysningerne fra de afholdte søforklaringer med de oplysninger, der gennem sagens behandling forekommer relevante, konstrueret et hændelsesforløb, som kommissionen anser for det sandsynlige.

(b) Under den forudsætning, at ubåden er kollideret med den svenske fiskekutter »M«, kan hændelsesforløbet efter kommissionens bedste overbevisning fastlægges som følger:

Vagtchefen fik kl 0021 melding om en ny, svag hydrofoneffekt i pejling 063. I periskopet observerede han et hvidt lys, som – ganske korrekt – bedømtes til at være ca 4000 m væk.

Samme kontakt fulgtes og blev kl 0027 meldt i pejling 068 og med styrke »svag til middel«. Da lyset denne gang ikke var synligt i periskopet, varskoede vagtchefen skibschefen kl ca 0028. Skibschefen indfandt sig kl ca 0029 i kommandorummet og beordrede periskopet op (position I).

Han observerede et hvidt toplys og et rødt sidelys i grøn 35 modsvarende pejling 065 og bedømte afstanden til at være 1000–2000 m, hvorfor han beordrede roret styrbord helt over, idet han derved mente at kunne dreje klar af det observerede fartøj.

Da skibschefen – efter at have overladt periskopet til vagtchefen – kort efter atter overtog dette, blev han klar over, at lanterne var ganske tæt på, hvorfor han beordrede »28 m, midtskibs«. Vagtchefen gav på eget initiativ ordren »SARA og BETTY frem langsomt«, svarende til 5,5 knob, for således at øge dykkehastigheden, men inden denne ordregivning var afsluttet, mærkedes kl ca 0033 2 stød med korte mellemrum (position II).

På grund af dette er det kommissionens opfattelse, at rorgængerer ikke har opfattet ordren om at lægge roret midtskibs, hvorfor ubåden efter kollisionen har fortsat sit drej styrbord over. Kommissionen er videre af den opfattelse, at den af rorgængerer afgivne forklaring – hvorunder han hævder at have støttet på 170 – ikke kan tillægges nogen vægt, da dette er uforeneligt med det videre hændelsesforløb.

Umiddelbart efter kollisionen konstateredes, at det forreste periskop ikke kunne bevæges, hvorfor det agterste periskop kørtes op. Skibschefen så da et hvidt lys-skær i pejling grøn 160. Dette lys har ikke senere kunnet identificeres, men hidrørte sandsynligvis fra kutteren »M«.

Ubåden gjorde nu klar til uddykning.

(c) Henset til foranførte må ubåden kl ca 0040 være dykket ud på kurs ca 235 omtrentlig i position III, hvorfra skibschefen og vagtchefen fra broen så et lys i grøn ca 160, modsvarende pejling ca 035.

Kommissionen føler sig overbevist om, at sidstnævnte lys stammer fra den kutter, hvis ekko samtidig af næstkommanderende observeredes på radaren i afstand 1,2 smL.

(d) *Navigationsofficerens ansvar.*

Uden at dette i øvrigt vedrører kollisionen, mener kommissionen, at det kan bebrejdes navigationsofficeren, at han ikke har draget omsorg for, at den norsk-svenske deccakæde og det dertil svarende deccakort anvendtes under sejlads i Skagerrak.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Det indtrufne uheld giver kommissionen anledning til at foreslå en indskærpelse af midlertidig instruks for skibschefen, kundgørelse for Søværnet B. 11-1943 § 32, idet kommissionen er af den opfattelse, at undervandsbådens sejlads i periskopdybde kan sidestilles med overfladeskibes sejlads med blændede lanterner.

Sagens videre forløb:

A. Efter SHK's behandling af sagen som foran beskrevet, blev det pålagt SHK at tage stilling til følgende spørgsmål:

»- Burde ubåden have udnyttet muligheden for at opnå direkte kontakt med den kutter, der antoges som værende den anden part i kollisionen, bl. a. for at sikre sig, at kutteren ikke var alvorligt beskadiget, henset til ubådens særlige ansvar under sejlads i periskopdybde og den omstændighed, at ubåden var påført skade ved kollisionen?

- burde den senere konstatering af skader på svingeren have medført, at ubåden forblev på kollisionsstedet, indtil oplysninger indhentet via civile kanaler gav sikkerhed for, at den anden part i kollisionen ikke havde lidt alvorlig skade?»

Således foranlediget tog SHK atter sagen op til behandling for så vidt angår de ovennævnte spørgsmål og udtalte følgende:

»Som det fremgår af Havarikommisionens konklusion - jf. foranstående afsnit 3 (b) (ii) - er kommissionen af den opfattelse, at skibschefen efter kollisionen ikke har været klar over ubådens bevægelser, ligesom han ikke har sikret sig, at vagtchefen eller næstkommanderende har fulgt med i navigationen.

Såfremt skibschefen havde kendt ubådens sejlads, ville det formentlig have stået ham klart, at den kutter - som observeredes under nærmelse i tiden 0040-0050 (jf. skitsen pos. III-IV) - under ingen omstændigheder kunne have været part i kollisionen, men at en anden kutter måtte have været impliceret.

Uanset skibschefens fejltagelse finder kommissionen - med henvisning til SVK's første spørgsmål - at chefen for ubåden burde have foranlediget, at der etableredes direkte kontakt med den observerede kutter (»H«) for at sikre sig kendskab til eventuel forvoldt skade.

Det af skibschefen foretagne forsøg på at etablere kontakt med »H« finder kommissionen utilstrækkeligt.

I besvarelse af SVK's andet spørgsmål, skal kommissionen udtale, at de konstaterede skader på svingeren - efter det for kommissionen foreliggende - ikke har ændret skibschefens opfattelse af kollisionens følger for den anden part. Først ved ubådens ankomst til Holmen den følgende dag, hvor der konstateredes buler i stævnen, stod det skibschefen klart, at kollisionen var alvorligere end hidtil antaget.

Kommissionen er imidlertid af den formening, at de straks efter uddykningen konstaterede skader - såvel på periskopet som på sonaren - burde have bibragt skibschefen forståelse af kollisionens omfang og mulige følger for den anden part.

Eftersom der ikke opnåedes kontakt med den observerede kutter (»H«), og denne tilsyneladende ubeskadiget fortsatte sejladsen, burde skibschefen derfor efter kommissionens opfattelse have indset, at ubåden havde været i kollision med en anden kutter.

Han burde derfor være forblevet i området for om muligt at finde denne, herunder også kontakten den nærmeste kystradiostation for herigennem eventuelt at få klarhed over situationen.

B. Foranlediget af et brev fra chefen for ubåden med bemærkninger fra såvel chefen for undervandsbådseskadren og chefen for Søværnets operative Kommando anmodedes SHK om yderligere bemærkninger i sagen.

Kommissionen udtalte derefter følgende:

- (1) Ifølge »De internationale Søvejsregler 1960« regel 1, skal disse regler følges af alle skibe i rum sø, idet ordet »skib« ifølge samme regel omfatter enhver form for flydende materiel, bortset fra søluftfartøjer på vandet.
Disse regler er følgelig gældende for krigsskibe, herunder også for undervandsbåde.
Søvejsreglernes regel 13 giver ret for krigsskibe til at afvige fra bestemmelserne for så vidt angår lanterners placering m. v. Herudover nævner reglerne intet om særbestemmelser for krigsskibe.
- (2) Af hensyn til den krigsmæssige uddannelse opfylder krigsskibe dog ikke i alle tilfælde søvejsreglernes bestemmelser, nemlig blandt andet i de tilfælde, hvor krigsskibe under deres sejlads ikke visuelt kan observeres af anden skibsfart, f. eks. når overfladekrigsskibe sejler blændede uden at føre skibsllys, og ubåde sejler i periskopdybde i de mørke timer. I sådanne tilfælde har krigsskibe pligt til at gå af vejen for al anden trafik.
- (3) Da disse situationer frembyder et øget faremoment for såvel krigsskibe som for andre søfarende, har Forsvarsministeriet (FMN) med henblik på disse tilfælde i Instruks for skibschefen, KDG for SVN B. 11-1943 § 32 bestemt, at skibschefen ikke uden nødvendighed må forlade sin kommandopost, for at han som den ansvarlige kan gribe ind, såfremt dette er påkrævet.
Kommandopladsen defineres i samme paragraf blandt andet som »kommandorummet«, en betegnelse der alene anvendes i undervandsbåde, jf. i øvrigt NAV BST 719.

Der findes ikke nogen bestemmelse udgivet af FMN, SOK eller UBE, der hjemler chefen for en undervandsbåd ret til at fravige den i foranævnte kundgørelses § 32 fastsatte bestemmelse.

Kommissionen har imidlertid med den givne anledning søgt efter forhold, der kunne begrunde en sådan afvigelse fra Instruks for skibschefen og har heftet sig ved følgende tre mulige begrundelser,

- at risikoen for en kollision er mindre for en ubåd i periskopdybde end for et overfladeskib, da den kan gå dybt,
- at vagtcheferne i ubåde er mere rutinerede end vagtcheferne i overfladeskibe,
- at det vil være fysisk ugørligt for ubådschefer at efterleve den nævnte kundgørelse.

Kommissionen har dog efter nøje overvejelse af disse punkter ikke fundet grundlag for, at en ubådschef kan fritages for at efterleve den nævnte kundgørelses § 32.

Under henvisning til foranstående, må kommissionen således – set ud fra en navigatorisk og sømandsmæssig vurdering – fastholde, at »det er uheldigt og i strid med KDG for SVN B. 11-1943 § 32, at skibschefen under sejlads i periskopdybde har forladt sin kommandoplads«.

Kommissionen finder det ikke nødvendigt, at der træffes andre foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde end den i kommissionens rapport anførte indskærpelse af den omtalte paragraf, der sidst er revideret i 1965, ved hvilken lejlighed der tilføjes et nyt afsnit med definition af begrebet kommandoplads.

Efter ordre fra SVK udarbejdedes i tilslutning hertil NAV BST 719 af 1 maj 1967, der indeholder en vejledning i organisation af kommandobroen m. v. under sejlads.

Såfremt SVK imidlertid måtte finde anledning til – på baggrund af de af SOK og UBE vedrørende de rent operative forhold fremsatte udtalelser – at ændre nugældende eller udgive særlige bestemmelser for chefens opholdssted under ubådens sejlads i periskopdybde, bør dette efter kommissionens opfattelse komme chefen for ubåden til gode.

C. På det således tilvejebragte grundlag rejste CH SVN som rettergangschef følgende tiltale:

»Herved rejser jeg tiltale ved Sø- og Handelsretten efter militær straffelovs § 63 mod

1. Søjtnant NN, født den (dato og sted).
 2. Kaptajnøjtnant PP, født den (dato og sted)
- begge tjenstgørende ubåden (navn).

1.

NN for den (dato), da han fra kl ca 0005 forrettede tjeneste som vagtchef i kommandorummet i ubåden (navn) under neddykket sejlads i periskopdybde ca 30 sømil NW for Skagen, at have undladt at manøvrere for at fremkalde et kendetligt pejltræk, uagtet han i tidsrummet kl 0021-0029 havde fået kendskab til en tiltagende hydrofoneffekt i omtrent uforandret pejling (mellem 063° og 068°) og til at den hidrørte fra et skib, overfor hvilket ubåden havde vigepligt og derved måtte indse, at der var en nærliggende fare for kollision (jf. Kundgørelse for Søværnets Instruks for Vagtchefen B 1-1930 §§ 4, 5 og 6 samt de internationale Søvejsregler 16 og 29),

2.

PP for anførte dag som chef for ubåden, da han kl 0029 af vagtchefen blev kaldt til kommandorummet og fik kendskab til den ovenanførte hydrofoneffekt og til, at den hidrørte fra et skib, overfor hvilket ubåden havde vigepligt, at have undladt straks at gå dybt samt at følge ubådens videre sejlads, idet han efter en kort anvendelse af periskopet overlod dette til vagtchefen, uagtet han på dette tidspunkt måtte indse, at der var en nærliggende mulighed for kollision med det andet skib (jf. Kundgørelse for Søværnets Instruks for Skibschefen B 11-1943 § 29, og de internationale Søvejsregler regel 16 og 29),

3.

PP for i tiden efter kl 0033, da kollisionen med fiskerkutteren (»M«) var sket, at have undladt at følge behørigt med i ubådens bevægelser, hvilket medførte, at han ved ubådens uddykning kl 0040 ikke var klar over ubådens nøjagtige position

i forhold til positionen kl 0033 og derfor fejlagtigt antog en anden fiskerkutter (»H«) for at være den med hvilken kollisionen var sket (jf. Instruks for Skibschefen § 29 og internationale Søvejsregler, regel 29),

4.

PP for i tiden efter kollisionen at have undladt at foranledige fremskaffet sikre oplysninger om det andet skibs tilstand samt undladt at forblive på kollisionsstedet, indtil dette var konstateret, uagtet han efter de på ubåden opståede skader måtte være klar over, at det andet skib måtte være tilføjet alvorlige skader (jf. Internationale Søvejsregler § 29).«

Sagens afgørelse:

Efter sagens behandling i Sø- og Handelsretten i København, er der afsagt følgende dom i sagen:

»-----

Retten skal udtale:

ad punkt 1:

Det findes ikke at kunne bebrejdes tiltalte NN, at han efter i kun 6 minutter at have hørt et svagt ekko ikke har forsøgt ved manøvrer at fremkalde et kendeligt pejltræk. Med de oplysninger, han var i besiddelse af, var det rimeligt, at han nøjedes med at hidkalde chefen, da lydeffekten meldtes »svag til middel«, og da han nu ikke længere kunne se noget i periskopet.

Han vil derfor være at frifinde.

ad punkt 2.

To dommere bemærker, at det burde stå chefen klart, da han kom ind i kommandorummet, at der kunne være nogen fare for kollision, også inden han havde set i periskopet. Selv om der er tale om en meget trænet chef, burde det stå ham klart, efter at han havde set i periskopet, at afstandsbedømmelsen var så usikker, at han i stedet for at nøjes med styrbords drej burde undgå enhver risiko og i stedet give ordre til at gå dybt, en manøvre, der kunne gennemføres langt hurtigere end drejet. Ved at nøjes med at dreje har chefen endvidere lagt til grund, at kutteren fortsatte sin kurs og fart; men da kutteren ikke kunne kende ubådens position, burde man på ubåden have disponeret således, at der heller ikke var kollisionsrisiko, selv om kutteren gerede, ændrede kurs eller skiftede fart. Disse dommere voterer herefter for at anse tiltalte PP skyldig.

Tre dommere bemærker, at det for en efterfølgende betragtning er klart, at der burde være givet ordre til at gå dybt, men fejlen ved det udøvede skøn er ikke af en sådan art, at det kan tilregnes tiltalte som strafbart, navnlig i betragtning af den korte tid han havde til rådighed. Disse dommere voterer for at frifinde tiltalte for dette punkt vedkommende.

ad punkt 3.

Når henses til den meget korte tid, til placeringen af rorviseren og til at ordren om »midtskibs ror« efter det oplyste er afgivet og bekræftet, findes det ikke at kunne bebrejdes chefen som strafbart forhold, at han ikke i de få minutter efter kollisionen og inden uddykningen ved selvsyn har iagttaget kompasset.

ad punkt 4.

Under hensyn til, at man i ubåden har mærket to stød og til, at chefen vidste, at periskopet var bøjet, burde der fra ubådens side være gjort mere for at stoppe

den kutter, man mente at være kollideret med. Det burde have stået chefen klart, at selv en svag berøring mellem ubåden og en kutter måtte have kunnet mærkes på kutteren og ville have givet dennes mandskab anledning til kommentarer af en eller anden art. Tiltalte burde derfor have skaffet sikre oplysninger om det andet skibs tilstand, og han findes for så vidt skyldig, jf. Søvejsregel 29 og princippet i Sølovens § 223.

Den for forhold 4 forskyldte straf findes at burde fastsættes til vagtarrest i 15 dage.

Thi kendes for ret:

Tiltalte NN bør for anklagemyndighedens tiltale under nærværende sag fri at være.

Tiltalte PP bør straffes med vagtarrest i 15 dage.

Sagens omkostninger udreder tiltalte PP. »

Påsejlinger.

1. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af fyrstolpe, Flådehavn København.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: NNW-6; vejr: skyet; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 3):

Minelæggeren lå ved Burmeister & Wain's (B & W) skibsværft efter reparation af bæreløjer og skulle herfra afgå til Holmen.

Da skibschefen ikke skønnede det muligt ved egen kraft at manøvrere skibet fri af den E-W-gående kaj ved B & W, rekvireredes to slæbebåde fra Det forenede Bugserelskab.

Sejladsen påbegyndtes kl 1730 med bugserbåden AT1 forrest og bugserbåden AT2 agterst, idet det var aftalt, at minelæggeren skulle passere Elefantløbet med stævnen forrest og svajes ud for Bradbænken for således at få styrbords side til kaj.

Der var etableret radioforbindelse mellem minelæggeren og de to bugserbåde.

Minelæggerens hovedmotor gik 600 O/M, idet skibets 1' maskinofficer ikke fandt det tilrådeligt at anvende flere omdrejninger af hensyn til de nyreparerede bæreløjer til bagbords skrueaksel.

Efter at have vendt ud for B & W (position I), sprængtes den agterste slæbewire, hvorefter minelæggeren hurtigt drev syd over i havnen under forsøg på at genetablere slæbeforbindelsen med AT2. Da forsøgene mislykkedes, drejedes op i vinden (position II), hvorefter forbindelsen genetableredes med AT2 (position III).

Der aftaltes derefter over radioen, at minelæggeren skulle bugseres ind i Flådens leje med hækken forrest.

Under bugseringen faldt minelæggeren og den forreste bugserbåd bagbord over.

Det blev derfor kort efter klart (position IV), at bugserbådene ikke kunne rette minelæggeren op, så Elefantløbet kunne passeres, hvorfor minelæggeren stoppede farten agterover og - efter at have varskoet slæbebådene herom - iværksatte et vrid til styrbord.

Herefter fortsattes bugseringen, hvorunder minelæggeren og AT1 igen faldt af til bagbord.

Et fornyet vrid til styrbord (position V) bragte hækken fri af det yderste molehoved (estakaden), men måtte gentages for at gå fri af det inderste molehoved (Elefanten).

På grund af vridene og under vindens påvirkning forblev AT1 et stykke ude om bagbord og kunne således ikke forhindre minelæggeren i påny at falde af, hvorved det grønne havnefyr på estakaden blev påsejlet (position VI).

Da der var fare for, at også AT1 skulle ramme stolpen, lod minelæggeren slæbewiren gå (position VII).

Der manøvreredes derefter fri og videre ind i Flådens leje, hvor der i position VIII atter etableredes forbindelse med AT1, hvorefter der manøvreredes til kaj.

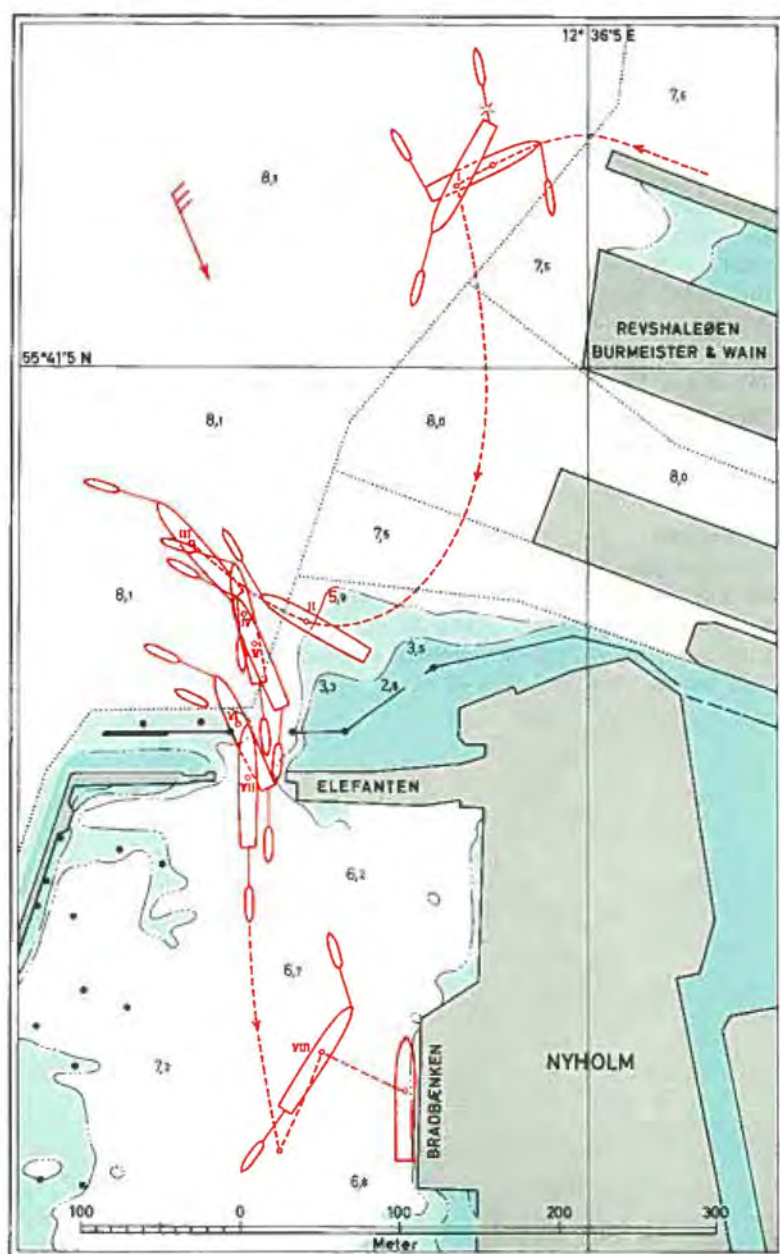


Fig. 3.

Skadeopgørelse:

Minelæggeren: Ingen skader.

Kajanlægget: Fyrstolpen knækket og lanternen faldet af.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Bygningsdistrikt ialt ca kr 600.

Kommissionens vurdering:

Efter kommissionens opfattelse skyldes uheldet, at skibschefen ikke – efter genetableringen af slæbeforbindelsen til AT2 – sikrede sig en bedre udgangsposition før bugseringen gennem Elefantløbet påbegyndtes.

Alt taget i betragtning – herunder den kraftige vind, mørket samt den uden for Elefantløbet anbragte bøje, der begrænsede minelæggerens manøvrefrihed – må kommissionen anse uheldet for hændeligt.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen skal med den givne anledning sammenholdt med tidligere påsejlinger af estakaderne anbefale, at Elefantløbet udvides ved, at den vestlige del af estakaderne fjernes.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.
2. SVK har tiltrådt et forslag fra FBT vedr. istandsættelse af den eksisterende spærring mellem Flådehavn København og Københavns havn; i forbindelse med istandsættelsen vil indløbet mellem estakaderne blive udvidet mod vest således, at den samlede bredde bliver 45 m.

2. Korvets påsejling af bøj, Københavns Red.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SSE-4-5; vejr: skyet; sø: 1-2; strøm: N-gående ca 3 knob; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 4):

Korvetten var afgået kl 1510 fra Holmen for sejlads nordover i Sundet.

Undervejs observeredes kl 1554 en kraftig røgudvikling fra styrbords hovedmotor, der måtte stoppes.

Korvetten vendte derfor om og stod sydover for ikke at fjerne sig for langt fra Holmen i tilfælde af havari på motoren.

Kl 1725 meldtes maskinen klar, idet der ikke var konstateret noget unormalt.

Kl 1728 observeredes der røg fra bagbords hovedmotor. Korvetten fortsatte derfor sejladsen sydover i Sundet for styrbords motor alene.

Skibschefen beordrede kl ca 1730 vagtchefen til at holde gående nord for Saltholm Flak.

Vagtchefen anmodede om tilladelse til fra pkt. 21 i rute 32 at stå øst over mod Saltholm N lystønde, hvilket skibschefen godkendte. Denne forlod derefter broen for at skaffe.

Kl 1732 passeredes lystønden - pkt. 21 rute 32 - tværs om bb i en afstand af ca 0,4 sml på kurs 180 og med en fart af 8 knob.

Vagtchefen beordrede derefter bagbord til 090 (position I).

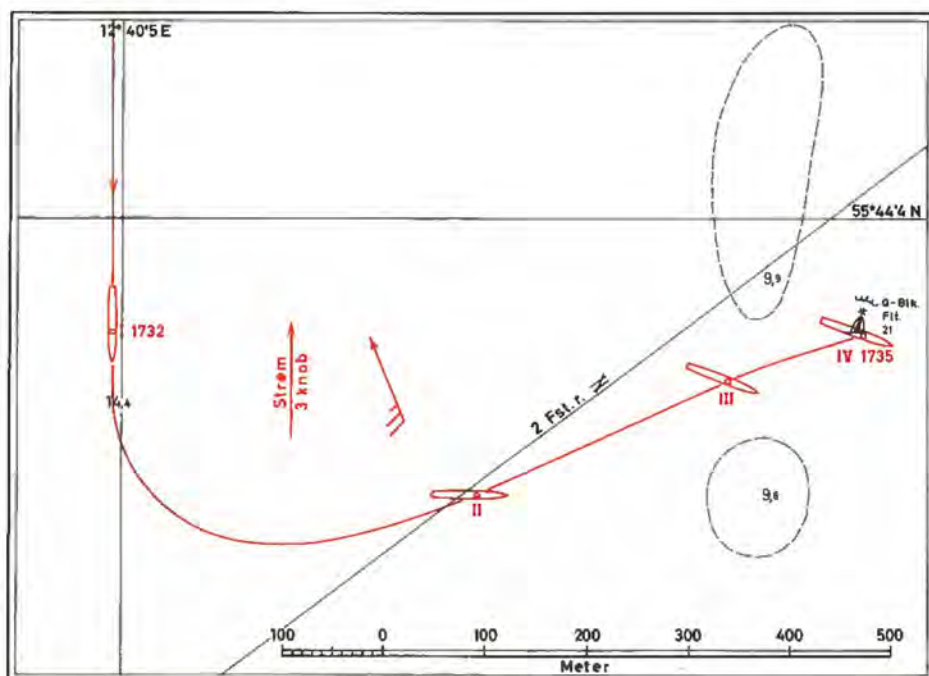


Fig. 4.

Kort tid herefter varskoede han rorgængereren om ikke at komme for langt til bagbord.

Da pejlingen til lystønden – taget på øjemål – ikke trak, beordrede vagtchefen i position II »styrbord til 110«.

I position III var pejlingen til lystønden stadig ikke trukket agterover, hvorfor vagtchefen beordrede »styrbord« for at bringe korvetten fri af lystønden. På dette tidspunkt mente vagtchefen, at det var for sent at slå bak eller tage lystønden på styrbords side.

Kl 1735 – i position IV – var lystønden tæt om bagbord på højde med korvettens bro. For at bringe hækken fri beordrede vagtchefen »bagbord helt over«. Ordren nåede dog ikke at få virkning, før bagbords side ramte lystønden, der gled langs siden og tærnede butteluren.

Da korvetten atter var fri af lystønden, drejedes til kurs 090, og vagtchefen varskoede skibschefen om uheldet.

Skadeopgørelse:

En skruetip på bagbords skrue bøjet.

Bagbords buttelur beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt ca kr 9500.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at der ikke er taget tilstrækkelig højde for vinden, den nordgående strøm og korvettens nedsatte manøvreegenskaber under sejlads med én skrue.

Alt taget i betragtning finder kommissionen, at det kan bebrejdes vagtchefen, at han ikke har sikret sig kendskab til og taget tilstrækkelig højde for afdriften og strømmens sætning, eller at han ikke – henset til, at korvetten kun sejlede for én motor – passerede lystønden i strømlæ, så meget mere som der ikke var nogen trafik, der kunne hindre dette.

Kommissionen finder endvidere, at skibschefen under de herskende forhold burde have sikret sig manøvreens rette udførelse, forinden han forlod broen.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har overfor skibschefen tilkendegivet, at han som skibschef, under de herskende forhold, burde have sikret sig manøvreens rette udførelse, forinden han forlod broen.
2. Chefen for Søværnet har overfor vagtchefen påtalt »at De som vagtchef i korvetten (navn) den (dato) kl ca 1735, i forbindelse med passage af pkt. 21 i rute 32, ikke har taget tilstrækkelig højde for vinden, strømmen og korvettens nedsatte manøvreevne under sejlads med én skrue, hvilket medførte påsejling af bøjen og påførte Søværnet en unødvendig udgift på ca kr 9.500,-.«

3. Torpedobåds påsejling af en anden torpedobåd nord for Sjælland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: W 5—6; vejr: regn; sø: WNW-4; strøm: ingen; sigtbarhed: 1-2 sml.

Hændelsesforløb:

Torpedobådseskadren lå den pågældende dag kl ca 1200 ud for Klintebjerg, øst for Sjællands Odde for at afholde konkurrenceskydning med torpedoer.

Det var planlagt, at torpedobåden PT1 skulle være det først skydende skib og havde derfor en ingeniør fra Søminevæsenet ombord.

På grund af radarhavari blev PT1 imidlertid beordret til at være det sidst skydende skib.

På grund af optrækkende byger W-fra stoppedes konkurrenceskydningerne kl ca 1315, men bådene forblev i området for at afvente bedre vejr.

Kl ca 1340 anmodede torpedobåden PT2 om at få ingeniøren ombord for at se på dens TORCI-anlæg.

PT1 gik derfor på prajehold af PT2, og de to skibschefer aftalte, at PT1 skulle manøvrere op til stævnen af PT2, så ingeniøren kunne springe over på denne.

Vind og vejr havde nu ændret sig, så vinden var øget fra W 3-4 til 5-6, søen havde rejst sig fra W-2 til WNW-4, det var blevet regn, medens sigtbarheden var faldet fra 4-5 sml til 1-2 sml.

Chefen for PT1 mente ikke, at vejret var blevet så dårligt, at det ville være utilrådeligt at udføre manøvren, hvorfor han kl ca 1350 med en fart af ca 2-3 knob fra læsiden nærmede sig stævnen af PT2, der lå tværs i søen.

PT1 stoppede ca 5 m fra PT2 for at afvente, at denne skulle drive for vind og vejr ned mod PT1. Da afstanden var ca 1 m, tog PT2 nogle kraftige overhaling, hvorfor PT1 bakkede væk.

Straks efter gik PT1 an igen og lagde sig atter ca 1 m fra PT2 og søgte at holde denne afstand ved passende bakmanøvrer.

Kl 1403 tog PT2 påny en kraftig overhaling og ramte derved PT1's stævn.

En bakmanøvre var iværksat, men kom for sent til at forhindre bådene i at tørne hinanden.

Efter påsejlingen bakkede PT1 fri af PT2.

En inspektion af PT1 viste ingen skader, hvilket senere på dagen bekræftedes ved en besigtigelse i Kongsøre.

På torpedobåden PT2 var der derimod opstået en del skader, der samme dag blev besigtiget i Kongsøre ved eskadrens foranstaltning og næste dag af Søværnets Skibs- og Maskininspektion.

PT2 blev nogle dage efter repareret på civilt værft.

Skadeopgørelse:

PT1: Ingen.

PT2: Fire spanter knækket, beskadigelse af klædning og stringere.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt kr 1400.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at overførslen i det opfriskende vejr burde have været foretaget i læ eller eventuelt med anvendelse af gummibåd.

Kommissionen finder dog, at uheldet bør betragtes som hændeligt henset til, at sådanne manøvrer er almindeligt forekommende i torpedobådseskadren.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

4. Torpedobåds påsejling af en anden torpedobåd i Kalundborg.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SW-3; vejr: skyet; sø: 2; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 5):

Den pågældende dag anløb torpedobåden PT1 Kalundborg, hvor den skulle forfølge på siden af torpedobåden PT2.

Kl 2140 var PT1 stoppet syd for Gisseløre røde et-kost for at gangskifte maskineriet og gøre klar til havnemanøvre. Den ældste maskinbefalingsmand klarmeldte maskineriet, herunder at der var 95 kg/cm² startluft, hvilket var nok til at foretage havnemanøvre.

Da der var meldt klar i maskinen, slog skibschefen – der selv forestod manøvreringen – frem langsomt på midtermotoren (de to ydermotorer stod på tilbage klar).

Lidt før havnen meldte maskinbefalingsmanden, at kølevandet på midtermotoren kogte, hvorfor skibschefen slog stop.

Et minut senere meldtes motoren atter klar.

PT1 befandt sig da næsten i havneindløbet (position I) og lå stille.

Skibschefen slog nu frem småt på midtermotoren og stoppede atter denne, da båden var tværs af molen om bb (position II). For at undgå at komme vinkelret ind på PT2 lagdes roret først bb 10 og straks efter stb helt over.

Da PT4 i position II var godt på vej i et drej til stb, beordrede skibschefen tilbage småt på stb's motor.

Manøvre udeblev, og straks efter meldtes, at der ikke var mere startluft.

Skibschefen forsøgte at bakke på den bb's motor, der dog heller ikke kom igang. Straks efter – kl ca 2148 – ramte PT1's stævn PT2 ved dennes forreste stb's torpedorør under en vinkel på ca 70° (position IV) og med en anslået fart af 1-2 knob.

Efter at være halet på plads (position V), meldte skibschefen det passerende til torpedobådseskadren.

Eskadremaskinofficeren og divisionsmaskinofficeren kom til stede ca 10 min efter og inspicerede de opståede skader. Ved samtale med PT1's ældste maskinbefalingsmand blev de først ca 30 min efter uheldet klar over dets årsag.

En undersøgelse i maskinrummet gav dog ikke nogen forklaring på den manglende startluft.

Skadeopgørelse:

PT2: Beskadigelse af dæk, skandæk og lister i stb's side. Beskadigelse af torpedorørets fundament, samt beskadigelser på dæksplader m. v.

PT1: Indtrykning af stævnskinne.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion og fra Søminevæsenet ialt for PT2's vedkommende kr 65.000, og for PT1's vedkommende kr 500.

Vedrørende sagens formalitet:

Kommissionen har bemærket sig, at torpedobådseskadren først 8 dage efter uheldet har anmodet om auditørassistance og om en teknisk undersøgelse i sagen.

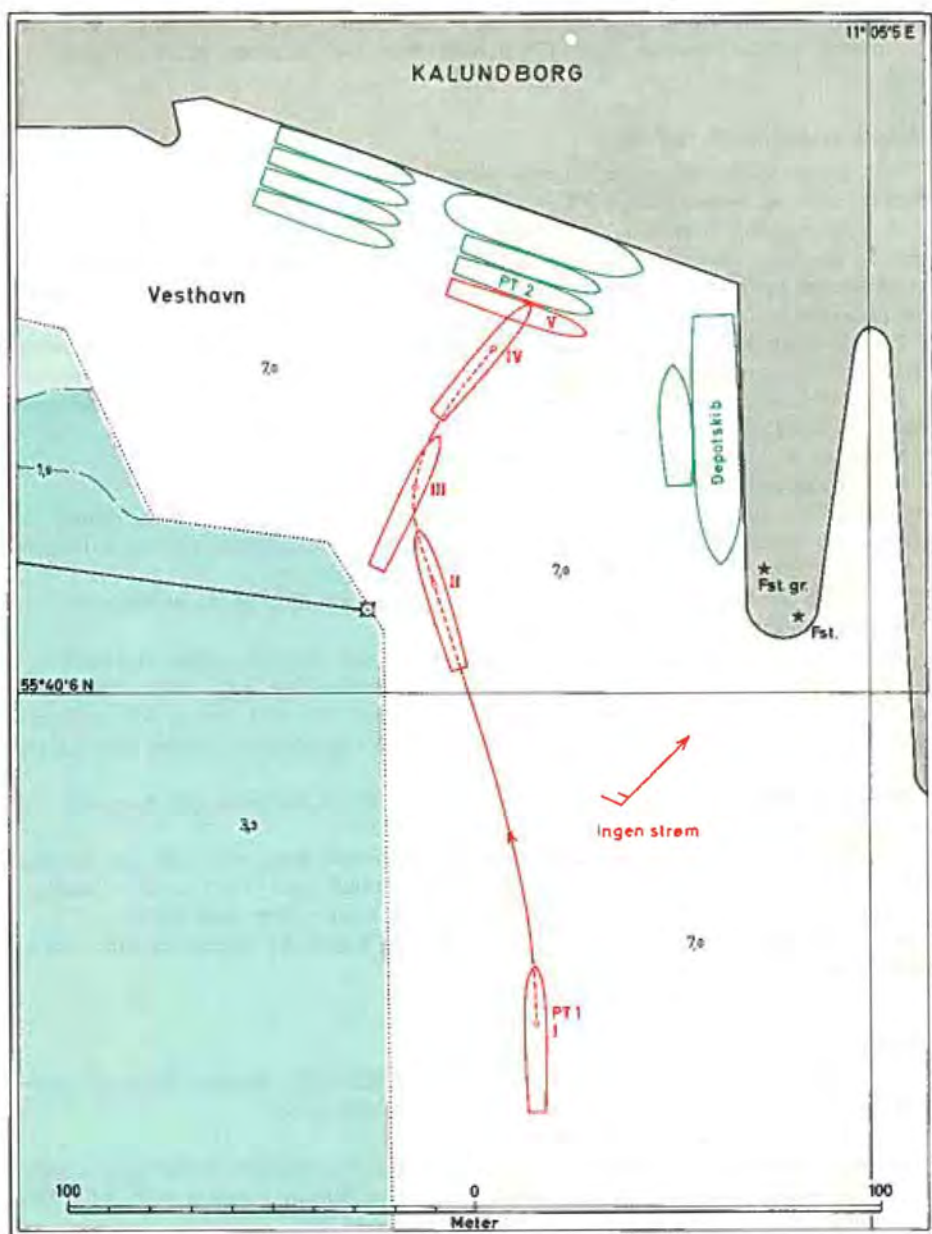


Fig. 5.

Kommissionens vurdering:

1. Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet alene skyldes svigtende maskinmanøvrer på grund af manglende startluft, og at påsejlingen således ikke kan bebrejdes skibschefen.

2. Efter gennemgang af auditørens rapport og de skrivelser, som er udvekslet mellem torpedobådseskadren og Søværnets Skibs- og Maskininspektion, må kommissionen være af den opfattelse, at den manglende startluft skyldes en betjeningsfejl i maskinen og skal derfor foreslå, at det tages op til overvejelse, om sagen, for så vidt angår det maskinelle ansvar, bør søges opklaret ved en undersøgelse foretaget af en teknisk kommission.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har tiltrådt det af kommissionen anførte og har beordret Chefen for Torpedobådseskadren til at behandle sagen i henhold til SVK BST 026.

5. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af tysk skib i Thorshavn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SW-4; vejr: overskyet; sø: 2; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 6):

Inspektionsskibet skulle ankomme til Thorshavn kl 1615Z og havde fået anvist kajplads på den sydlige del af dækmolen.

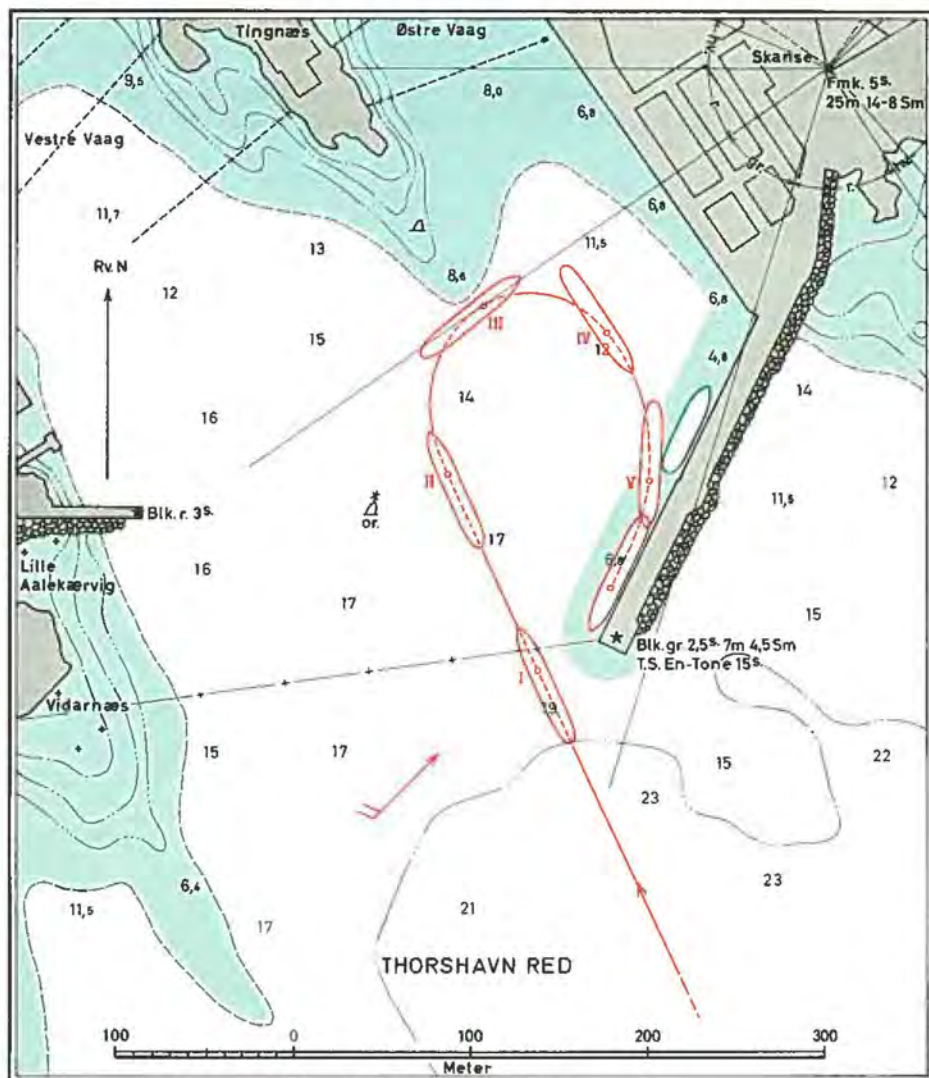


Fig. 6.

Molehovedet passeredes kl 1617Z (position I) med en fart af ca 3 knob, som er mindste styrefart.

Da inspektionsskibet havde den i havnen liggende lystønde tværs om bagbord i en afstand af ca 40 m, lagdes roret styrbord helt over (position II), og farten øgedes til 7 knob for at dreje helt rundt og gå til kaj med bagbords side. Såsnart skibet var kommet i drej, reduceredes farten i position III, hvorefter det fortsatte styrbord over med varierende frem- og bakmanøvrer.

Fra position IV anvendtes kraftigere manøvrer for at undgå at blive sat over mod den inderste del af østmolen af vinden.

I position V berørte inspektionsskibet et ved kajen liggende tysk fiskeriinspektionsskibs bagbords låring. Kort forinden var roret lagt bagbord helt over, og KaMeWa-stigningen sat til frem. Straks efter fik denne manøvre virkning, og inspektionsskibet kom fri af det tyske skib og kunne forføje kl 1625Z.

Umiddelbart efter at skibet var forføjet, gik skibschefen ombord i det tyske skib for at beklage uheldet og se på skaden. Der aftaltes en besigtigelse næste dag i dagslys, som blev foretaget under medvirkning af Statens Skibstilsyn.

Erstatningsspørgsmålet afgjordes på stedet ved en kontant ydelse på kr 1200 en gang for alle.

Supplerende oplysninger:

Skibschefen anfører i sin rapport, at han ikke anvendte anker under omsvævingen, bl. a. fordi erfaringen viser, at det er vanskeligt at komme ud af havnen med ankeret ude, når vinden bærer fra kaj og da ikke mindst på grund af ankerpillels ringe indhivningshastighed.

Chefen for Færøernes Kommando har ved sin påtegning tilsluttet sig skibschefens bemærkning.

Skadeopgørelse:

Inspektionsskibet: Ingen.

Det tyske skib: Slidskinner på skandæk trykket ind.

Lanterne ødelagt.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter er ved besigtigelse anslået til kr 1200.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at manøvren var lagt an uden tilstrækkelig hensyntagen til vindens indflydelse på skibets drej, hvorfor kommissionen finder, at uheldet kan bebrejdes skibschefen.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har udtalt følgende: »Jeg kan tiltræde nævnte rapports konklusion, idet De i forbindelse med den omhandlede manøvre burde have taget fornødent hensyn til vindens indflydelse på skibets drej. Herudover agter jeg som rettergangschef ikke at foretage yderligere i sagen.»

6. Bevogningsfartøj (DAPHNE-kl) påsejling af kaj, Stubbekøbing.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: W-4; vejr: overskyet; sø: ingen; strøm: E-gående 1-1½ knob; sigtbarhed: moderat.

Hændelsesforløb (jf. fig. 7):

Bevogningsfartøjet ankom til Stubbekøbing kl 1910 for at bugsere en orlogskutter af HOLM-kl fra Stubbekøbing til Korsør.

Orlogskutteren fortøjedes på styrbords side af bevogningsfartøjet, der lå på ydersiden af vestre dækmole med stævnen vest i (position I).

Kl 2212 påbegyndtes afgangsmanøvren, der forestodes af skibschefen med vagtchefen ved manøvrehandtagene.

For at lette besejlingen belystes afmærkningen med skibets projektør og signalprojektor.

Manøvren påbegyndtes ved med SARA frem mindste, BETTY tilbage mindste og roret bagbord helt over at vride bevogningsfartøjet i et forspring.

Da agterskibet var vel ude, bjergedes springet, og omdrejningerne på BETTY øgedes, så bevogningsfartøjet begyndte at sakke. Kort efter stoppedes begge skruer for at hindre, at skibet kom ind over det læge område ved den første røde et-kost. Da hækken var ca 5 m fra kosten (position II), beordredes »ALLE frem mindste« for at stoppe sakningen.

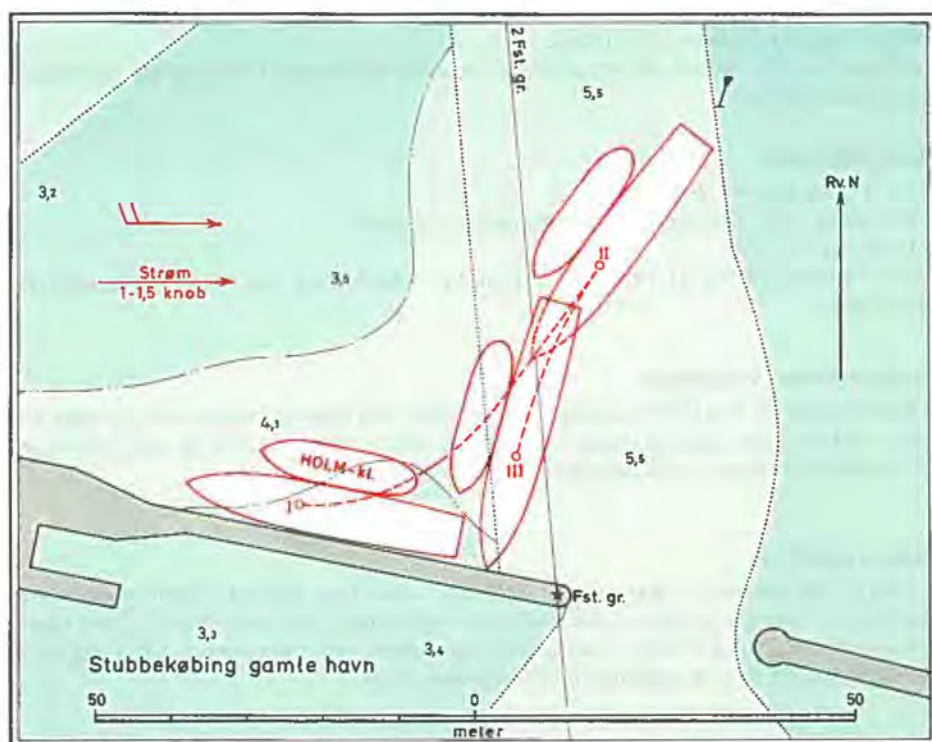


Fig. 7.

Eftersom projektørerne anvendtes til at belyse kostene, var skibschefen ikke i stand til at bedømme afstanden til molen med sikkerhed. Umiddelbart efter stod det ham imidlertid klart, at stævnen var tæt på molen, hvorfor han beordrede »ALLE stop« og straks efter »ALLE tilbage mindste«. Forinden bakmanøvren fik virkning, påsejledes molen kl ca 2217 på kurs 195 og med en fart af ca 2 knob (position III).

Da bakmanøvren nu fik virkning, og skibet lå på en gunstig kurs, fortsattes ud i fyrlinjen, hvorefter sejladsen fortsattes til Korsør.

Der konstateredes ingen skader på bevogtningsfartøjet. Ved signal anmodedes Søværnets Bygningsdistrikt om at besigtige skaderne på molen.

Skadeopgørelse:

Bevogtningsfartøjet: Ingen.

Kajanlægget: Friholdertømmer med bolte knust.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Bygningsdistrikt ialt kr 646.

Supplerende oplysninger:

1. Under afhøringen af skibschefen konstateredes uoverensstemmelser mellem skibets rapport og skibschefens forklaring for så vidt angår de anvendte manøvrer.

2. Skibschefen anfører, at han ikke mener, at den på siden værende orlogskutter har haft betydning for bevogtningsfartøjets bevægelser under de anvendte manøvrer.

Chefen for Fregateskadren anfører i sin påtegning blandt andet, at kraftigere manøvrer er påkrævet, når man har en kutter på siden.

Kommissionen kan tilslutte sig denne udtalelse.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes anvendelse af for svage manøvrer.

Alt taget i betragtning finder kommissionen, at det kan bebrejdes skibschefen, at han ikke har gjort sig sit skibs nedsatte manøvreevne med en orlogskutter på siden klar.

I øvrigt er kommissionen af den opfattelse – som også eskadrechefen giver udtryk for i sin påtegning – at manøvren mest hensigtsmæssig kunne have været udført ved at lade forskibet falde af for vind og strøm, medens agterskibet holdtes fast i et agterspring, eventuelt fri af molehovedet.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde SHK konklusion, idet De under udførelse af den valgte manøvre, med en orlogskutter på siden, burde have taget hensyn til skibets nedsatte manøvreevne og derfor burde have anvendt kraftigere manøvrer.«

7. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Thorshavn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SSW-10; vejr: overskyet; sø: 2; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 8):

Inspektionsskibet skulle anløbe Thorshavn kl 1500Z og havde fået anvist kaj-plads på den sydlige del af dækmolen.

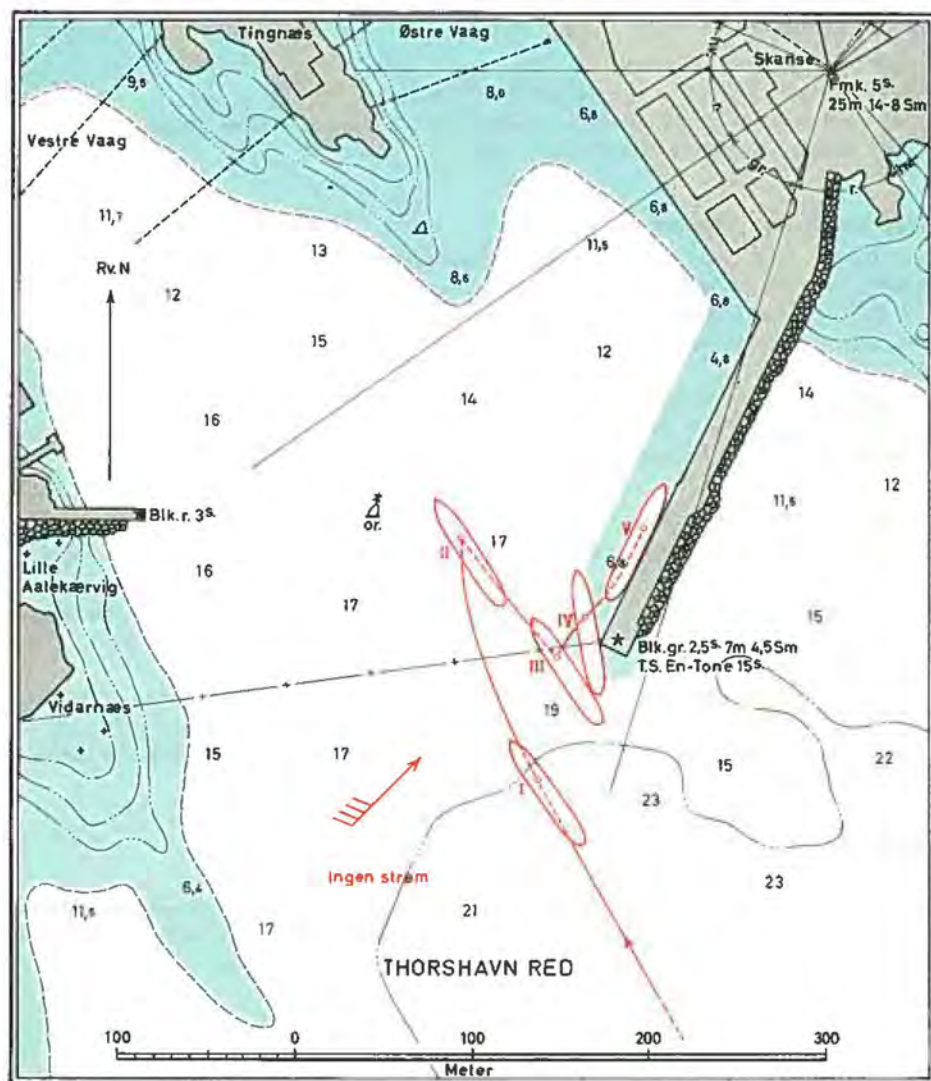


Fig. 8.

Molehovedet passeredes kl ca 1456Z på kurs 325, idet skruestigningen kort forinden var reduceret til en stigning modsvarende 3 knob frem. Ved passage af molehovedet (position I) ansloges farten til ca 6 knob.

Tværs af molen lagdes roret styrbord helt over, idet det var skibschefens agt at gå tæt til molen og få en agtertrosse i land og samtidig undgå at få vinden ind på styrbords side.

Kort efter sloges fuld kraft bak for at stoppe fremdriften, og roret lagdes bagbord helt over for at bibringe skibet et yderligere drej til styrbord. Skibet stoppede i position II uden at være drejet styrbord som tilsigtet, hvorefter der sakkedes til position III.

Her lagdes roret styrbord helt over, og skruestigningen ændredes svarende til frem ca 10 knob. Forinden manøvren fik den tilsigtede virkning, tørnede inspektionsskibet imidlertid molen kl 1458Z (position IV) under ringe fart fremover og i et svagt drej til styrbord. Afdriften i retning af molen blev anslået til 2 à 3 knob.

Straks efter påsejlingen lå skibet nærlig parallelt med molen, hvorfor der forløjedes på stedet (position V).

Skadeopgørelse:

Kajanlægget: Ingen skader.

Inspektionsskibet: Indtrykning i styrbords side mellem spant 63 og 66 under dæk 2 over et areal af ca 140 × 160 cm.

Spanterne 64 og 65 med spanteknæ bøjet.

Forskellige rør bøjet eller knækket.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt kr 18000.

Supplerende oplysninger:

I sin fremsendelsepåtegning anfører chefen for Færøernes Kommando blandt andet:

» — — — Arsagen til at manøvren forfejlede ligger efter FRK opfattelse udelukkende i, at chefen, umiddelbart før passagen af molehovedet, reducerer farten til ca 3 knob, hvorefter han lægger roret styrbord helt over.

Skibet må ikke forventes, med den herskende vindstyrke, at dreje styrbord, når farten reduceres til »mindste styrefart«.

Havde skibschefen lagt roret styrbord helt over umiddelbart før passage af molehovedet og derefter, når drejningen var påbegyndt, havde skiftet til fuld bak med skiftet rør, ville skibet ubetinget være kommet i stærkt styrbords drej, netop det, der var tilsigtet.

Under stærke vindstyrker skal manøvrerne være korte, men kraftige for at opnå den tilsigtede drejningsvirkning. — — —.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes anvendelse af for svage skruemanøvrer og er således enig i det af chefen for Færøernes Kommando ovenfor citerede.

Henset til de herskende vejrforhold anser kommissionen uheldet for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

8. Ministrygers (SUND-kl) påsejling af civilt skib i Århus,

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: stille; vejr: tåge; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: ca 150 m.

Hændelsesforløb (jf. fig. 9):

Ministrygeren MM ankom kl ca 1300 sammen med divisionsskibet til Århus havn, hvor der var bestilt 50 yards kajplads.

I bassin 2 gik divisionsskibet med styrbords side til kaj agten for det ved kaj 27 liggende skib, men blev her af et trossehold henvist til kaj 25, hvorfor der straks manøvreredes til denne plads, hvor der fortøjedes med styrbords side til kaj.

Henset til de ved kajerne liggende skibe var MM's manøvrerum begrænset, så der kun var knap 2 m fri til manøvrerne.

Skibschefen lagde derfor stævnen klods op ad det foran divisionsskibet liggende skib og etablerede et spring til divisionsskibet, hvorefter der manøvreredes i dette ved skiftevis frem- og bakmanøvrer på skruerne, til der kunne fortøjes på siden af dette.

Efter at være fortøjet modtog skibschefen melding fra 3' kommanderende, at agterskibet under manøvrerne havde berørt det agten for værende skib og trykket dets skanseklædning noget foran for dets styrehus.

Skibschefen henvendte sig straks til skibets fører og tilbød at lade sin maskinbesætning rette bulen ud, hvilket blev afslået. Ved henvendelse til Søværnets operative Kommando udpegedes en besigtigelseskommission, der samme dag foretog besigtigelsesforretning, hvorefter MM skulle udrede kr. 400 i endelig erstatning.

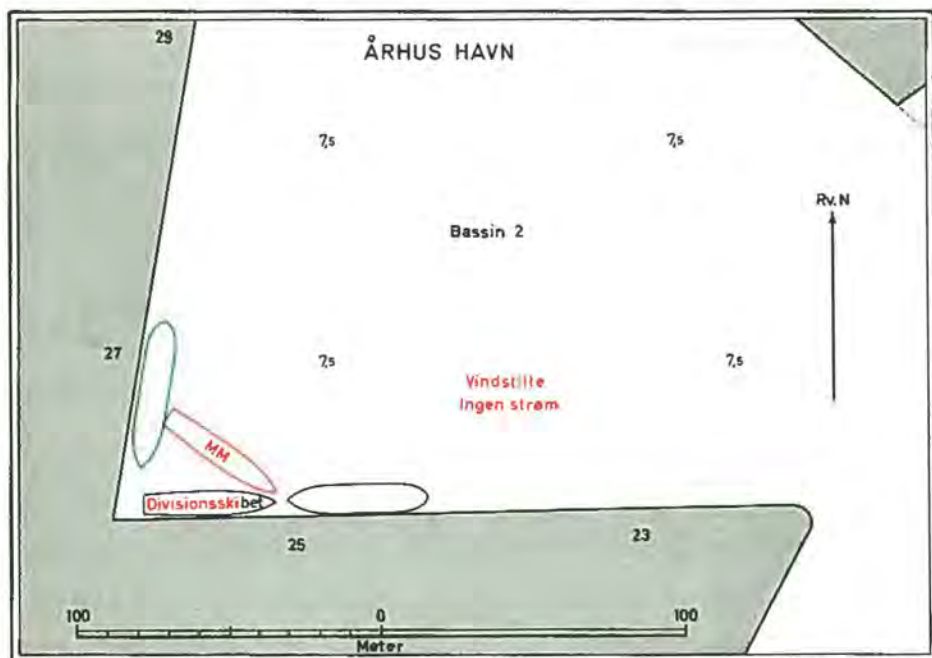


Fig. 9.

Skadeopgørelse:

Det civile skib fik en ca 0,5 m² stor bule i bagbords skanseklædning ca 2 m foran styrehuset.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge besigtigelsesforretning kr. 400.

Supplerende oplysninger:

Skibschefen forsøgte uden held under havnemanøvren at kalde agterdækket over intercomanlægget for at få afstande til det agten for værende skib. Anlægget havde virket kort forinden ved etablering af manøvrerulle.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet må tilskrives den ringe manøvreplads, samt at skibschefen ikke var orienteret om afstanden til det agten for værende skib.

Kommissionen må holde for, at uheldet kan bebrejdes skibschefen, der ikke under en manøvre med så ringe plads havde sikret sig kontinuerlige oplysninger om afstande fra agterdækket.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har tiltrådt kommissionens vurdering, men har i øvrigt ikke fundet grundlag for påtale.

9. Torpedobåds (SØLØVEN-kl) påsejling af bøje i Isefjord,

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NE-2; vejr: letskyet; sø: 1; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb:

Torpedobåden var kl ca 1658 ankommet til Isefjorden, hvor der nord for Kongsøre påbegyndtes en deviationsundersøgelse.

Under deviationsundersøgelsen forestod skibschefen manøvreringen. Der var ingen udkig på broen.

Kl ca 1700 gik torpedobåden an på kurs 225 med en fart af ca 10 knob, hvorefter der kl ca 1710 ændredes til kurs 270.

Umiddelbart efter kursændringen mærkedes et mindre stød i agterskibet, og der observeredes en sort- og gulmalet bøje agterude (torpedoindskydningsbanens 3000 m afmærkning).

Da bøjen således måtte antages at være påsejlet, foretoges en undersøgelse indenbords, der ikke viste nogen lækager.

Under fart op til 30 knob konstateredes rystelser.

Torpedobåden gik herefter til torpedostation Kongsøre, hvor en undersøgelse med svømmedykkere godtgjorde, at bagbords drivskrue var beskadiget på 2 skrueblade, hvorfor torpedobåden samme aften forlagde til Holmen, hvor doksætning fandt sted dagen efter.

Skadeopgørelse:

Bagbords drivskrue beskadiget på 2 bladtippe.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt kr. 4700.

Supplerende oplysninger:

1. I sin rapport anfører skibschefen, at han ikke observerede bøjen, fordi den i drejet stod i retning af solen.

2. Det er under sagens behandling oplyst, at torpedoindskydningsbanens bøjer kun giver radarekko under gode radarforhold.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at påsejlingen skyldes den omstændighed, at deviationsundersøgelsen foretoges tæt op ad torpedoindskydningsbanen, og at der ikke holdtes behørig udkig.

Kommissionen må derfor holde for, at uheldet kan bebrejdes skibschefen.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har tiltrådt kommissionens vurdering og overfor skibschefen påtalt, »at De som skibschef i torpedobåden (navn) den (dato) i forbindelse med deviationsundersøgelse tæt op ad torpedoindskydningsbanen ved Kongsøre har undladt at holde behørigt udkig, hvilket førte til påsejling af en bøje, hvorved torpedobådens bagbords skrue blev beskadiget.«

10. Depotskibs påsejling af kaj i Kongsøre,

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NE 1-2; vejr: skyet; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 10):

Depotskibet skulle den pågældende dag afgå fra Kongsøre havn kl. 0900.

Skibet lå fortojet på ydersiden af den øst-vest gående mole med stævnen vest i (position I).

Kl. 0900 lod skibschefen alle fortoejninger gå, hvorefter roret lagdes bagbord helt over, og SARA beordredes frem 1/3, medens BETTY beordredes tilbage 1/3 for at vride hækken fri af molen.

Få minutter senere stoppedes SARA i position II, roret lagdes midtskibs, hvorefter SARA beordredes tilbage 1/3.

Under sakningen forbi molehovedet begyndte stævnen imidlertid at trække bagbord over, hvorfor skibschefen – da molehovedet var ca midtskibs – slog SARA tilbage 2/3 og beordrede roret bagbord helt over for at få stævnen til at trække styrbord over.

Manøvren nåede dog ikke at få den tilsigtede virkning, idet stævnen i position III berørte molehovedets brystværn, der beskadigedes i en længde af 2 meter, idet de to øverste skifter løsnedes, og stenene faldt i vandet.

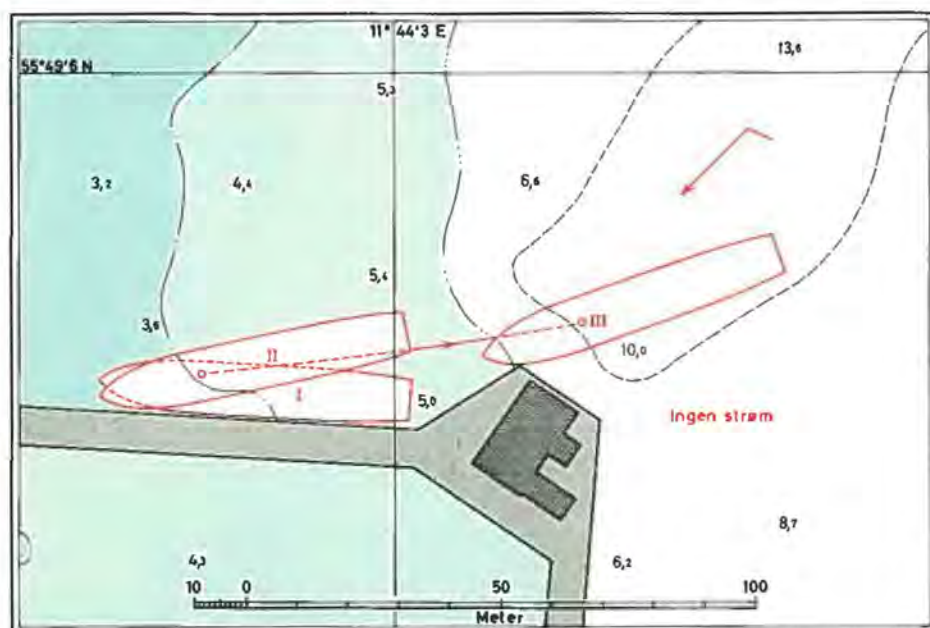


Fig. 10.

Skadeopgørelse:

Depotskibet: Ingen.

Kajanlægget: 2 rækker sten revet løs fra molens brystværn.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra bygningsdistriktet ialt kr. 2000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at stævnens bevægelse til bb ikke var ophørt under sakningen.

Kommissionen finder, at skibschefen burde have manøvreret skibet i et forspring for at sikre en passende vinkel med molen, forinden sakningen påbegyndtes.

Kommissionen må derfor holde for, at uheldet kan bebrejdes skibschefen.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har tiltrådt kommissionens vurdering og har overfor skibschefen tilkendegivet, »at De som chef for depotskibet (navn) den (dato) ved afgang fra Kongsøre havn burde have manøvreret skibet i et forspring for at sikre en passende vinkel med molen, forinden sakningen påbegyndtes. Undladelsen heraf medførte, at skibet beskadigede molens brystværn.«

11. Torpedobåds (FLYVEFISKEN-kl) påsejling af kaj, Flådehavn København,

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SE 1-0; vejr: letskyet; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 11):

Torpedobåden lå fortøjet på siden af en anden torpedobåd ved kaj NNN, Flådehavn København og havde kl ca 1040 beordret besætningen på post til at gå af havn. Det samme var tilfældet i den ved kaj liggende torpedobåd.

Kl 1050 beordrede skibschefen »Roret midtskibs, SARA og BETTY tilbage klar, MUSSE frem klar«.

Straks efter meldte ældste maskinbefalingsmand »Maskinen er klar til sejlsads«.

Så snart denne melding var modtaget, beordrede skibschefen »Lad gå for og agter«. Samtidig med denne ordre meldte posten ved maskintelegraf, at MUSSE ikke var klar.

Efter at torpedobåden havde kastet los, bakkede den ved kaj værende torpedobåd væk, hvorved den omtalte torpedobåd kom til at ligge imellem broerne NNN og NPS med agterskibet lidt syd i (position I).

Kl 1051 meldte posten ved maskintelegraf, at maskinen havde svaret (MUSSE), hvorfor skibschefen beordrede »SARA tilbage langsomt«. Da manøvre udeblev, beordrede han »SARA stop«.

På grund af den afgåede torpedobåds bakmanøvre var den omtalte båds agterskib kommet i et langsomt svaj til bagbord og var nu kommet så langt nord i (position II), at skibschefen ikke mente det hensigtsmæssigt at bakke med SARA,

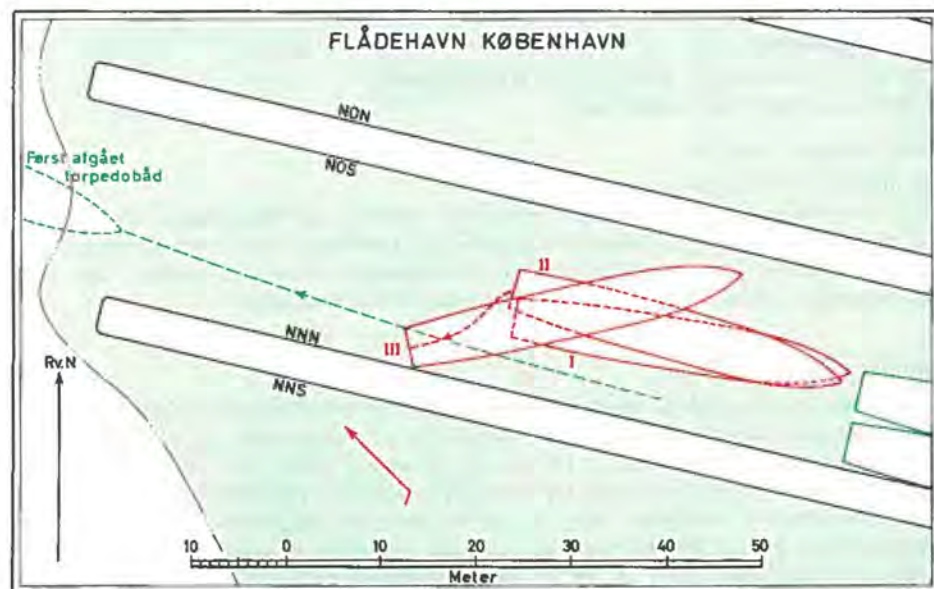


Fig. 11.

hvorfor han nu beordrede »BETTY tilbage langsomt«. Denne manøvre kom med en forsinkelse, som var større end normalt.

Lige før torpedobåden lå parallelt med broerne, beordrede skibschefen »SARA tilbage langsomt« for således at bakke ud med begge ydermotorer.

Da bakmanøvren på SARA syntes at udeblive, beordrede skibschefen »BETTY stop«. Da denne manøvre også udeblev, beordrede han »SARA og BETTY stop«. Agterskibet var da fortsat i drej til styrbord.

Eftersom der ikke kom nogen reaktion på ordren til at stoppe, aktiverede skibschefen nødstoppet samtidig med, at han beordrede »BETTY stop«.

Da nødstoppet heller ikke formåede at stoppe BETTY, slog skibschefen nødstoppet fra igen for at kunne starte midtermotoren. Da agterskibet var ca 5 m fra broen, beordrede han »MUSSE frem langsomt«.

Denne motor startede ikke, men BETTY stoppede.

Skibschefen spurgte nu posten ved maskintelegrafan »Har De slået MUSSE frem langsomt«, hvortil posten svarede »Ja«.

Straks efter, kl ca 1053, tændte agterskibet broen under en vinkel på ca 10° og med en fart agterover på ca 3 knob (position III).

Umiddelbart forinden havde næstkommanderende fra broen set, at SARA og BETTY stod på »Stop«, medens MUSSE stod på »frem småt« eller »langsomt«.

Skibschefen beordrede nu »Alle stop«, hvorefter der forløjedes på stedet, og den opståede skade besigtigedes.

Eskadremaskinofficeren og divisionschefen stod på kajen og kunne derfor straks efter gå om bord og deltage i undersøgelsen af årsagen til uheldet.

Det konstateredes, at nødstopets elektriske system var i orden. Der konstateredes derimod en fejlvisning på maskintelegrafan, idet denne for midtermotoren viste et felt mindre for frem i maskinrummet end i styrehuset.

Skadeopgørelse:

Torpedobåden:

Et ca 70 × 70 cm hul i agterspejlets styrbords side.

Minebane, klyds og sceptre bøjet.

Kajanlægget (broen):

5 brædder slået skæve.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion for torpedobådens vedkommende ialt kr 5500, medens udgifterne for broens vedkommende ikke kan opgives, idet reparationerne er udført i forbindelse med normal vedligeholdelse.

Supplerende oplysninger:

1. Under de af auditøren foretagne afhøringer har torpedobådens ældste maskinbefalingsmand oplyst, at han under klargøring af maskineriet ca kl 0930 havde konstateret den ovenfor omtalte fejlvisning på maskintelegrafan, og at han havde meldt til skibschefen: »Der er en fejlvisning på MUSSE's telegraf, kokken (maskintelegrafmanden) er instrueret, og vi vil gå den efter på Langelinje«.

Skibschefen på sin side hævder ikke at have modtaget en sådan melding.

Hændelsesforløbet viser, at posten ved maskintelegrafan ikke har taget højde for fejlvisningen, hvilket forklarer, at MUSSE ikke startede.

2. Den af ældste maskinbefalingsmand aflagte melding kl ca 1050 »Maskinen er klar til sejlads« skulle indebære, at der er åbnet for trykluft til gangskift og start af de enkelte motorer og til nødstoppet.

Det er gennem vidneudsagnene fastslået, at der – efter at meldingen var aflagt – ikke var åbnet for tryklufften, hvilket forklarer SARA og BETTY's svigtende igangsætning, og at nødstoppet ikke virkede.

Kommissionens vurdering:

1. Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes svigtende manøvrer som følge af

- en fejlvisning på midtermotorens maskintelegraf,
- manglende startluft til motorerne.

2. Kommissionen er af den opfattelse, at det kan bebrejdes skibschefen

- at han har givet de første ordrer til maskintelegrafmanden før klarmelding fra maskineriet forelå,
- at han har beordret »lad gå«, før maskintelegrafmanden havde meldt, at alle tre motorer havde svaret.

3. Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at det kan bebrejdes ældste maskinbefalingsmand, der

- efter at have konstateret fejlen på maskintelegrafen ikke har sikret sig forholdsordre fra skibschefen, men ladet maskintelegrafmanden instruere om selv at tage højde for fejlvisningen,
- ved aflæggelse af klarmelding for maskineriet ikke at have sikret sig, at der var åbnet for tryklufften, så de beordrede maskinmanøvrer kunne udføres.

4. Kommissionen finder det endvidere uhensigtsmæssigt, at den inderste torpedobåd afgik før den omtalte torpedobåd.

Kommissionen er i øvrigt af den formening, at den af eskadremaskinofficeren umiddelbart efter uheldet foretagne undersøgelse burde have været så indgående, at årsagerne til uheldet straks var blevet klarlagt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har tiltrådt kommissionens vurdering og har overfor skibschefen påtalt, »at De som chef for torpedobåden (navn) den (dato) ved afgang fra Flådehavn København har givet de første ordrer til maskintelegrafmanden, før klarmelding fra maskineriet forelå, og at De har beordret »lad gå«, før maskintelegrafmanden havde meldt, at alle tre motorer havde svaret, hvilket var medvirkende årsag til, at der opstod skade på torpedobåden og på kajanlægget.«

Endvidere har Chefen for Søværnet overfor ældste maskinbefalingsmand påtalt, »at De som ældste maskinbefalingsmand i torpedobåden (navn) i forbindelse med dennes afgang fra Flådehavn København den (dato), efter at have konstateret fejl på maskintelegrafen ikke havde sikret Dem forholdsordre fra skibschefen, men ladet maskintelegrafmanden instruere om selv at tage højde for fejlvisningen, samt at De ved aflæggelse af klarmelding for maskineriet ikke havde sikret Dem, at der var åbnet for tryklufften, så de beordrede maskinmanøvrer kunne udføres, hvilket var medvirkende årsag til, at der opstod skade på torpedobåden og kajanlægget.«

Endelig har chefen for Søværnet overfor eskadremaskinofficeren tilkendegivet, »at De som eskadremaskinofficer, i her omhandlede tilfælde, burde have foretaget en så indgående undersøgelse, at årsagerne til uheldet straks var blevet klarlagt.«

Grundstødninger eller -berøringer.

1. Bevogtningsfartøjs (DAPHONE-kl) grundberøring i den Stockholmske skærgård.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf ved dagslys. Vind: WNW-1; vejr: klart; strøm: ingen; sø: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 12):

Bevogtningsfartøjet forlod kl 1500 Stockholm sammen med de øvrige skibe, som deltog i besøget.

Under passage af Kannholmsfjärden overførte bevogtningsfartøjet Søværnets Tambourkorps fra en minelægger til et depotskib og kom derved bag efter de øvrige skibe, der søgtes indhentet efter overførslen.

Kl 1910 passerede bevogtningsfartøjet Farfarsgrundet fyr og drejede til kurs 172, som var udtaget af skibschefen og som skulle lede fri af grunden vest for Sandön. Farten var 12 knob.

Kl 1912, da de nærmede sig Oxudde (position I), mærkede rorgængereren, at det var svært at holde kursen, som han søgte at rette op ved at give styrbords ror. Han varskoede, at kursen var svær at holde.

Skibschefen syntes at mærke, at agterskibet blev påvirket til styrbord« og stoppede straks begge motorer og beordrede roret »bagbord«. Umiddelbart efter - kl 1914 - bragtes skibet til at stoppe ved en bakmanøvre, hvorefter begge motorer standsedes påny (position II). Bevogtningsfartøjets kurs var da 130.

En hurtig inspektion af skibets rum viste intet unormalt. Ekkoloddet startedes og viste 1 m.

Da det ikke var skibschefens indtryk, at skibet havde været på grund bakkedes kl 1916 ud på dybere vand, hvorefter sejladsen fortsattes. En afprøvning af maskineriet viste intet unormalt.

En nærmere inspektion af skibet viste, at sonardomen var halvt ude. Den lod sig dog uden vanskelighed hæve til øverste stilling.

To dage senere viste en afprøvning af sonaren, at den ikke kunne drejes, hvorfor bevogtningsfartøjet ved ankomst til Flådestation København lod svømmedykkere undersøge skibet. Derved konstateredes, at sonardomen havde en indtrykning i bagbords side, samt at bagbords drivskrue var beskadiget.

Skadeopgørelse:

Sonardomen indtrykket i bagbords side.

Bagbords drivskrue beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter beløber sig ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion og Søværnets Televæsen til ialt kr 11.000.

Supplerende oplysninger:

1. Det var skibschefens agt efter overførslen af Tambourkorpsen at overgive kommandoen til vagtchefen, men i øvrigt selv forblive på broen.

Skibschefen mener at have overgivet kommandoen, men kan ikke klart erindre sig dette, ligesom vagtchefen hævder ikke at have fået denne overdraget.

Kommandoforholdet har således ikke været klart, hvilket yderligere understøttes ved, at skibschefen selv har udtaget kursen, som skulle lede forbi Sandön og formentlig også selv har givet kursen til rorgængereren.

2. Bevogtningsfartøjet havde ikke fået tildelt Den svenske lods under besøget i Stockholm. Lodsens indeholder dog ikke noget om sejladsen i det pågældende farvand, som ikke kan aflæses i det medgivne søkort.

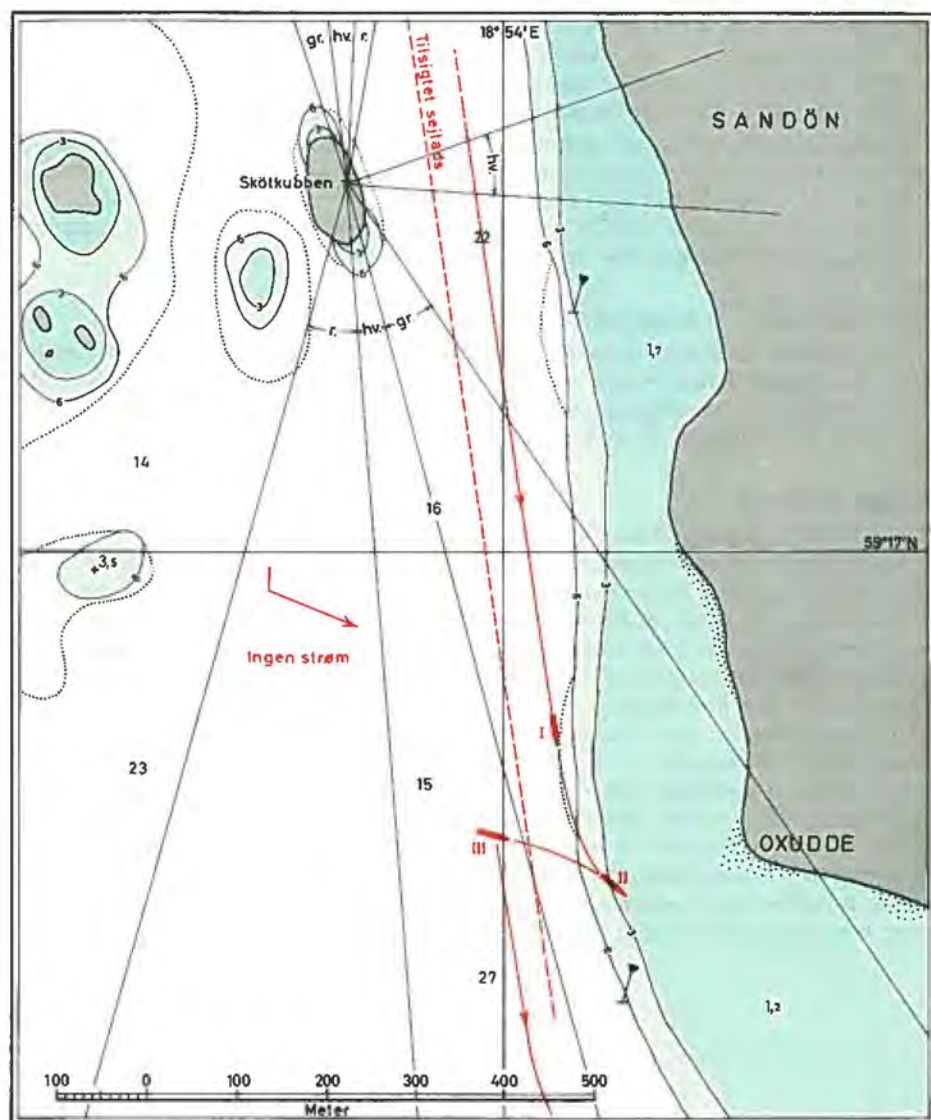


Fig. 12.

Vedrørende sagens formaliteter:

Der udfærdigedes en rapport 7 dage efter uheldet, som af chefen for Fregateskaden ansås for så mangelfuld, at han forlangte fornyet rapport indsendt, hvorfor den endelige rapport først er dateret 24 dage efter uheldet.

Kommissionens vurdering:

Arsagen til havariet skyldes efter kommissionens opfattelse, at bevogtningsfartøjet har berørt grunden vest for Sandön.

Sagens behandling har godtgjort, at skibschefen og vagtchefen ikke har udnyttet de forhåndenværende navigationsmidler, hverken radar - uagtet denne var igang - eller ekkolod, der først startedes efter grundberøringen, ligesom der har været udvist manglende omhu under passagen af farvandet vest for Sandön.

Kommissionen er af den opfattelse, at skylden for grundberøringen i særlig grad må tillægges skibschefen, der ikke klart har overgivet kommandoen til vagtchefen og derved selv har stået for navigeringen.

Kommissionen mener dog, at vagtchefen kan bebrejdes ikke at have fulgt med i navigationen og således ikke har bistået skibschefen i denne.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Det fremgår af sagens behandling, at der i DAPHNE-kl's skibsorganisationsbøger ikke findes bestemmelser, der sikrer, at vagtchefen underrettes om sonardomens stilling, hvorfor kommissionen skal foreslå, at der ved fregateskadrens foranstaltning tilføres organisationsbøgerne bestemmelser herom.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har ikendt skibschefen en irettesættelse for

»Som chef for bevogtningsfartøjet (navn) under sejlads i den stockholmske skærgård den (dato) ikke tilstrækkelig klart at have overdraget navigeringen af skibet til vagtchefen, hvorved chefen alene har været ansvarlig for denne navigering og herunder ikke ført sit skib med tilstrækkelig agtpågivenhed, hvorved det kl ca 1922 rørte grunden øst for sejlløbet ved Sandöens vestkyst og fik bagbords drivskrue samt sonardomen beskadiget.«

Irettesættelsen er givet fælles for denne sag og den efterfølgende sag (grundberøring ud for Ebeltoft).

2. Chefen for Søværnet har over for vagtchefen påtalt, *»at De som vagtchef i bevogtningsfartøjet (navn) under sejlads i den stockholmske skærgård, i løbet vest for Sandön, den (dato) ikke i tilstrækkelig grad fulgte med i navigeringen og bistod skibschefen hermed, hvilket kunne have forhindret, at skibet kom for langt mod øst og herunder rørte grunden øst for sejlløbet, med det resultat, at bagbords skrue samt sonardomen blev beskadiget.«*

2. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring ud for Ebeltoft havn.

Uheldet indtraf i dagslys: Vind: SW 5-6; vejr: let dis; sø: SW-2; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 13):

Bevogtningsfartøjet var den pågældende dag til rådighed for Flyvevåbnet i Ebeltoft Vig under en øvelse BIKINI og var om eftermiddagen kl 1540 ankommet til Ebeltoft for at sætte personel og materiel i land (position I).

Kl 1555 afgik bevogtningsfartøjet igen for at sejle til Korsør.

Skibschefen forestod selv manøvreringen, som påbegyndtes med at bakke i et agterspring. I position II kastedes los, og motorerne sættes på »frem mindste«.

Ved passage af molerne faldt stævnen af for vinden (position III).

På grund af den ringe fart, var det vanskeligt at dreje op i vinden, hvorfor skibschefen beordrede den bagbords motor stoppet for således at øge drejet til bagbord.

Kort efter mærkedes nogle kraftige stød i agterskibet, farten aftog og stævnen faldt af for vinden.

Skibschefen stoppede straks den styrbords motor (position IV).

Da skibschefen mente, at der var fare for, at skibet skulle drive ind over landgrunden, iværksattes et vrid til styrbord, hvorefter der bakkedes fri og ind mellem havnemolerne (position V), hvorfra kursen atter sættes udefter for at fortsætte sejladsen.

I frit farvand undersøgtes maskineriet, hvorved der konstateredes kraftige rystelser fra styrbords skrue ved 900 O/M. Desuden konstateredes, at loggen ikke virkede.

Sejladsen fortsattes derfor alene for bagbords motor.

Efter ankomst til Korsør undersøgtes skibet ved hjælp af svømmedykkere, der konstaterede, at pitotrøret var bøjet, og at et blad på den styrbords skrue var beskadiget.

Skadeopgørelse:

Styrbords drivskrue beskadiget og skrueaksel bøjet.

Pitotrør til SAL-log bøjet.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter beløber sig ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion til kr 16.000.

Kommissionens vurdering:

Efter kommissionens opfattelse skyldes uheldet, at skibschefen

- ved at passere molerne for langt i læ, og samtidig ved at anvende mindste fart, har bragt sit skib i en uheldig position, samt
- ved at stoppe den bagbords skrue i stedet for at øge farten, yderligere har formindsket muligheden for at komme klar af landgrunden.

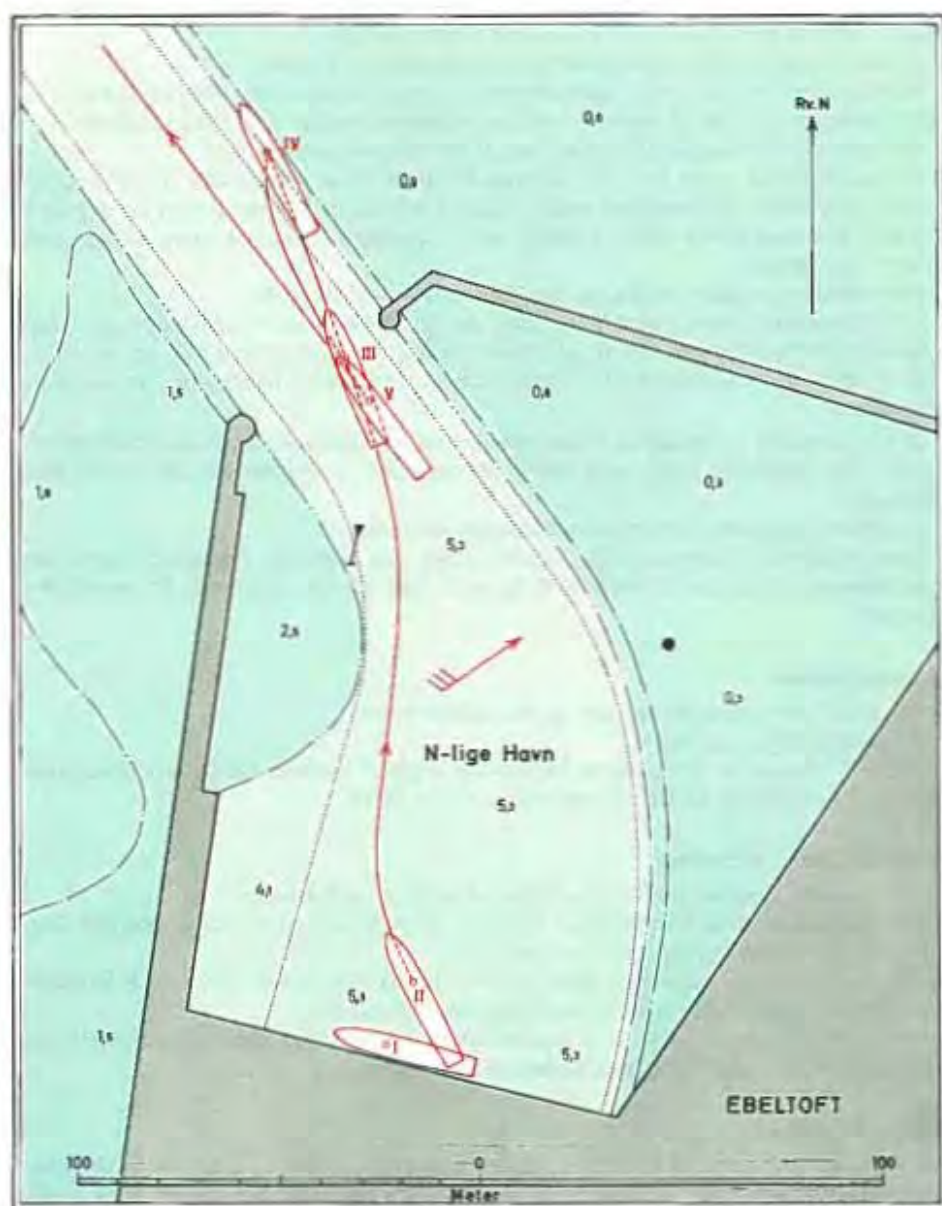
Kommissionen finder derfor, at skibschefen med rette kan bebrejdes uheldet ved ikke at have gjort sig vindens virkning på skibet klart.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikendt skibschefen en irettesættelse for »som chef for bevogtningsfartøjet (navn) under afgang fra Ebeltoft havn den (dato) ikke i til-

strækkelig grad at have taget den kraftige sydvestlige vind i betragtning ved manøvrernes tilrettelæggelse og udførelse, hvorfor skibet kl ca 1555 tog grunden kort efter passage af havnemundingen og herved fik styrbords drivskrue beskadiget samt pitotrøret til SAL-loggen bøjet.»

Denne irrettesættelse er ikendt sammen med den foregående sag (grundberøring i den stockholmske skærgård).



3. Undervandsbåds grundstødning på Lynæs Sand.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SW-2; vejr: klart; sø: SW-1; strøm: E-gående 0-1/2 knob; sigtbarhed: særdeles god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 14):

Undervandsbåden afgik kl 1445 fra torpedostation Kongsøre for at passere Hundested inden det blev mørkt.

Skibschefen forestod havnemanøvren. Ud for torpedostationen sættes kursen til 025 mod Lynæs Sand S-lige trekost og farten til 10 knob. Herefter overlod skibschefen vagten til næstkommanderende og forlod broen med ordre om at blive varskoet 5 min før kosten.

Vagtchefen kontrollerede kursen i søkortet, men observerede kort efter med kik-kert en tre-kost en smule om bagbord og rettede derfor kl 1500 kursen til 020 uden at notere dette eller foretage nogen pladsbestemmelse.

Kl 1523 varskoede han skibschefen, at der var 7 min's sejlads til tre-kosten, samt at han ville slå ned til 8 knob, idet pejlingen til en galease, der nærmede sig om styrbord, ikke trak.

Skibschefen beordrede periskopet op for selv at observere galeasen. Denne havde imidlertid ændret kurs nordover og udgjorde derfor ikke mere nogen fare for kollision.

Efter at have beordret periskopet ned, gik skibschefen på broen for at overvåge sejladsen gennem Lynæs rende.

På broen spurgte han vagtchefen, hvor tre-kosten var. Vagtchefen tog sin kik-kert og meldte, at den stod »midt mellem forreste scepter (om bb) og sonardomen«. Imedens havde skibschefen sin opmærksomhed rettet mod galeasen.

Samtidig med, at skibschefen skulle til at se efter kosten, mærkedes kl 1529 to stød i undervandsbåden.

Skruerne blev straks stoppet, hvorefter bådens fremdrift ophørte. I den tro, at man havde berørt en bank, beordredes begge skruer »tilbage småt«. Da undervandsbåden imidlertid blev liggende, stoppedes begge skruer igen, og der toges følgende pejlinger:

Hundested vestlige havnefy	027
Klinte Bakke S-kant	074
Lynæs Sand sydlige tre-kost	123,5
Skansehage E-lige kant	342

idet den sydlige tre-kost først nu blev observeret. Man blev nu klar over, at undervandsbåden var gået på grund vest for Lynæs rende.

Hovedtankene blev nu blæst og begge skruer beordredes »tilbage fuld kraft«. Under denne manøvre drejede undervandsbåden til kurs 055 uden at bevæge sig agterover. Skruerne stoppedes derfor, og bb's hjælpetank blev tømt for 5 ts vand, hvorefter BETTY blev beordret »tilbage fuld kraft« og SARA »frem halv kraft« for at modvirke drejet. Da undervandsbåden var drejet til kurs 025, blev SARA også beordret »tilbage fuld kraft«, hvorefter undervandsbåden kl 1550 gled fri af grunden.

Der blev ikke observeret skader indenbords, medens en senere undersøgelse med svømmedykkere viste, at malingen på kølen var afslebet flere steder.

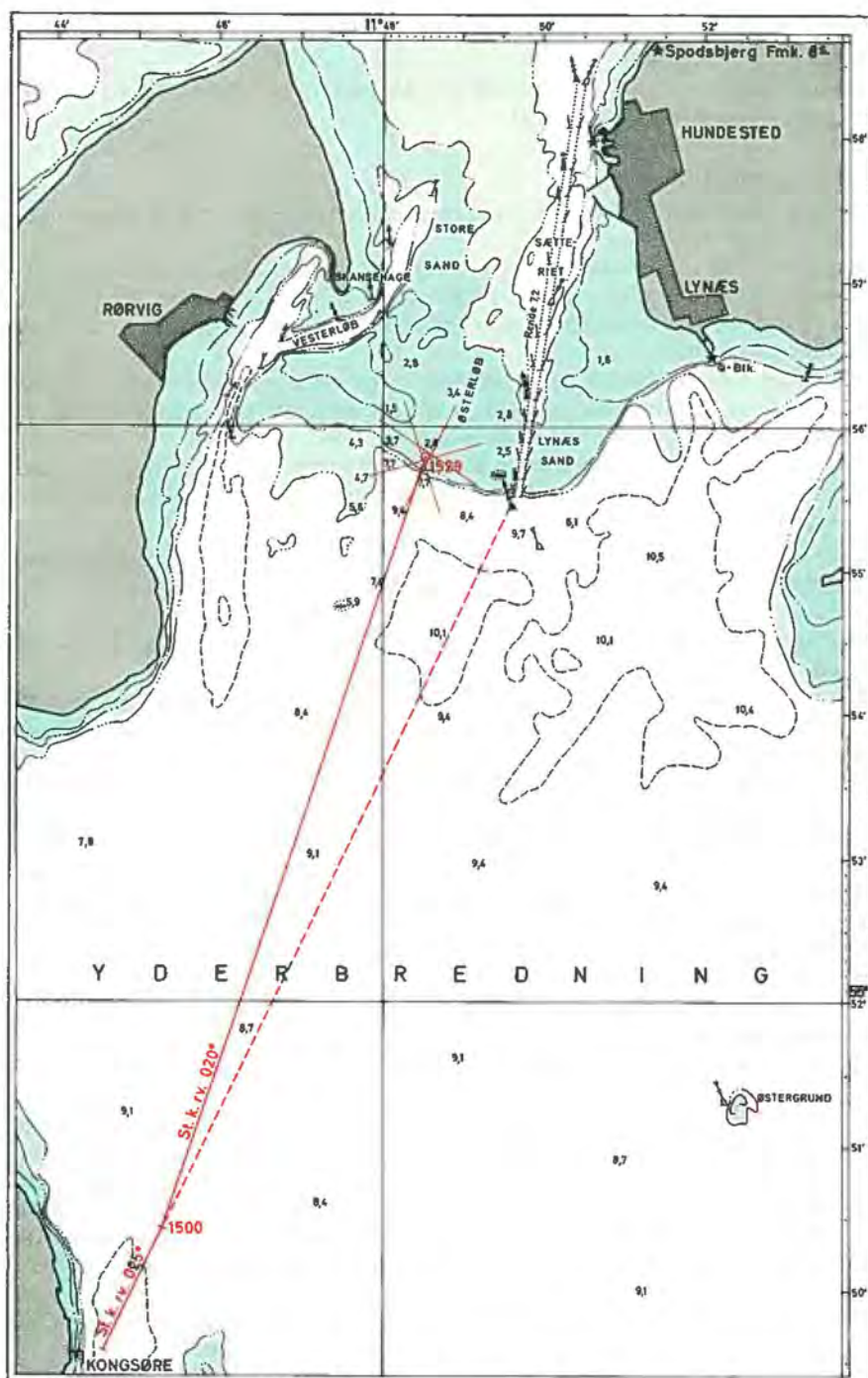


Fig. 14.

Skadeopgørelse:

Ingen skader.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at årsagen til uheldet var, at vagtchefen kort efter afgang fra Kongsøre ændrede kursen fra den udtagne 025 til 020 uden at kontrollere dette i søkortet, idet han observerede en tre-kost – formentlig kosten ud for Spodsbjerg – og antog denne for kosten i den sydlige ende af løbet.

Kommissionen er således af den opfattelse, at det kan bebrejdes vagtchefen, at han ikke har fulgt bestemmelserne i Instruks for Vagtchefen §§ 4 og 5 vedr. skibets sikkerhed og navigering, hvorved undervandsbåden grundstødte.

Kommissionen finder derimod ikke, at der kan rettes bebrejdelser mod skibschefen for det skete uheld.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har tiltrådt kommissionens konklusion for så vidt angår vagtchefen og ikendt denne en tilrettevisning for
»den (dato) kl ca 1500 som vagtchef på undervandsbåden (navn), i strid med Instruks for Vagtchefen, §§ 4 og 5, at have ændret den udtagne kurs fra 025 til 020 uden at kontrollere følgen heraf i søkortet, hvilket medførte, at undervandsbåden grundstødte på Lyncæs Sand.«
2. Chefen for Søværnet har ikke kunnet tiltræde kommissionens konklusion for såvidt angår skibschefen,
»- - idet jeg finder, at De som ansvarlig skibschef burde have indfundet Dem på broen så betids, at De kunne have opnået sikker orientering om undervandsbådens virkelige position, forinden undervandsbåden nåede grundet vand. Hvilket hermed tilkendegives over for hr. (grad).«

4. Torpedobåds grundstødning på Kalkgrund, Kattegat.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf ved dagslys. Vind: stille; vejr: letskyet; strøm: N-gående 1 knob; sø: ingen; sigtbarhed: 1-2 sml.

Hændelsesforløb (jf. fig. 15):

Torpedobåden var på vej mod Grenå for at fylde vand inden beordrede natøvelser i farvandet ud for Fornæs.

Skibschefen kom på broen 1 à 2 min før passage af Kalkgrund SE sorte to-kost og overtog navigeringen, hvorefter bådens næstkommanderende begav sig til operationsrummet.

Kl 1923 passeredes Kalkgrund SE sorte to-kost tværs om stb i en afstand af ca 50 m på rv kurs 280, (styret kurs 275, jf. senere i rapporten) og med en fart af 24 knob (position I).

Umiddelbart efter passagen observerede skibschefen et fiskemærke ca 40 m foran for båden og straks efter et andet fiskemærke noget syd for det første.

For at undgå at sejle imellem fiskemærkerne beordrede skibschefen straks STYRBORD 15 (modsvarende 15 omdrejninger på rattet) og gav ordre til at reducere farten til 18 knob på omdrejningstelegraf.

For ikke at komme Kalkgrunden for nær beordrede skibschefen umiddelbart efter passagen af fiskemærket om bb MIDTSKIBS-BAGBORD 7.

Få sekunder efter denne ordre – der var gået et minut siden passagen af kosten – tog torpedobåden grunden (position II) på ca rv kurs 280 med en fart af ca 20 knob.

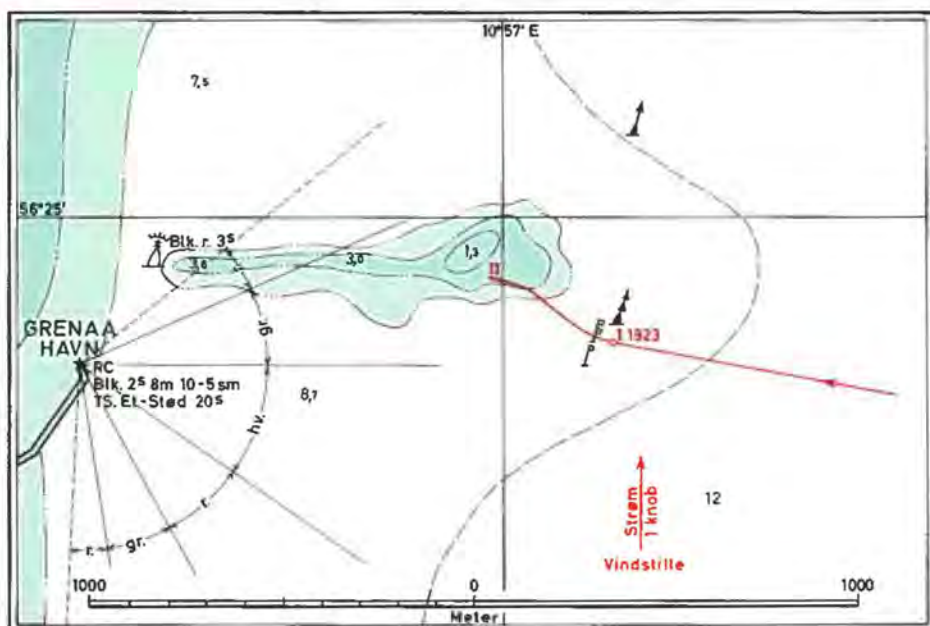


Fig. 15.

Motorerne bragtes straks til standsning ved hjælp af nødstopet på broen. Pladsen bestemtes på radar til 080 Grenå havn søndre mole 0,6 sml.

En foreløbig undersøgelse viste, at ror og skruer var beskadiget, samt at der var en mindre lækage ved rorbrønden omkring hovedroret.

Lodskud omkring båden viste om styrbord dybder fra 185 cm for til 190 cm agter, og om bagbord fra 180 cm for til 195 cm agter.

Melding om grundstødningen afgaves kl 1935 til chefen for torpedobådsdivisionen, der kl ca 2000 ankom til stedet.

Ved hjælp af gummibåd overførtes en slæbetrosse til divisionsbåden.

Under det første forsøg på at hale torpedobåden af grunden sprang hanefoden, hvorved nogle sceptre på agterdækket beskadigedes.

Efter genetablering af slæbetrossen lykkedes det kl 2052 at hale torpedobåden af grunden.

Efter flotbringningen undersøgtes båden igen, men da vandindtrængningen agter kun var ringe, bugseredes torpedobåden til Grenå, hvor der fortøjedes kl 2125.

Efter ankomsten til Grenå konstateredes, at vandstanden var ca 0,4 m under daglig vande. Desuden konstateredes en gyrofejl på + 5° på torpedobådens kompas.

Dagen efter foretoges en besigtigelse med repræsentant fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion, hvorved svømmedykkere konstaterede, at ror og skruer samt stråkølen var beskadiget.

Den følgende dag bugseredes torpedobåden til Flådestation København for dok-sætning.

Skadeopgørelse:

Midterroret bøjet agterover og trykket op gennem skroget. Rorbrønden skredet og kænret. Bagbords ror brækket i rorstammen. Stråkølen afrevet i hele sin længde. Agterste del af kølen beskadiget. Log, ekkolod og »jordplader« trykket ind. Alle tre forreste stævnørørforinger beskadiget. Alle tre skruer totalt havareret.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt ca kr 95000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen har indledningsvis konstateret, at skibschefen først kom på broen 1 à 2 min før passage af Kalkgrund SE sorte to-kost, uagtet sigtbarheden kun var 1-2 sømil, og vagtchefen var ny ombord.

Alt taget i betragtning finder kommissionen, at det kan bebrejdes skibschefen, at han – efter at have valgt at dreje af til stb – ikke samtidig har nedsat farten tilstrækkelig til, at det efterfølgende drej til bb kunne være foretaget i sikker afstand af Kalkgrund.

Kommissionen finder endvidere, at det kan bebrejdes skibschefen, at han ikke har sikret sig kendskab til gyrofejlen.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen påtalt » – – den mangel på godt sømandsskab, De i forbindelse med her omhandlede sejlads har udvist, hvorved Søværnet er påført en stor og unødvendig udgift.«

5. Torpedobåds grundstødning i Sjællands Odde Færgehavn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys: Vind: S 3-4; vejr: klart; sø: S-1; strøm: ikke opgivet; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 16):

Torpedobåden var den pågældende dag beordret til at anløbe Sjællands Odde Færgehavn for at landsætte divisionens artilleribesætninger, der herfra skulle køres til Artilleriskole Sjællands Odde.

Torpedobåden anløb havnen kort efter færgens afgang kl 1200.

Skibschefen havde ikke været i havnen før og vidste ikke, at der måtte fortøjes i selve færgelejet og gik derfor til den østlige tværkaj (position I), idet bådens NK havde oplyst, at der tidligere havde ligget både af denne klasse ved tværkajen.

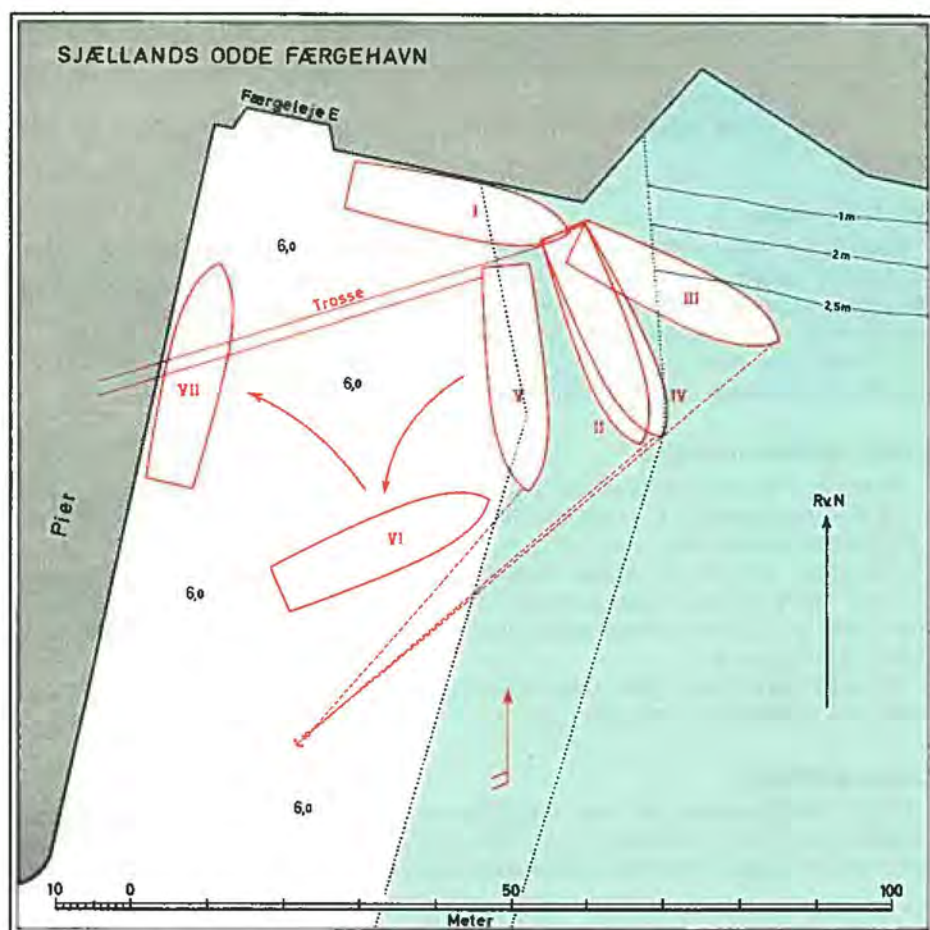


Fig. 16.

Ved afgangen forestod skibschefen selv manøvreringen. Han fandt det ikke tilrådeligt at gå frem i et spring henset til de på cementkajen værende stålringe med fendere, idet skibssiden i så fald ville kunne beskadiges af stålringene.

Skibschefen lod derfor fortøjningerne gå og sætte ud for og agter, hvorefter han påbegyndte et vrid til stb. på skruerne.

Kl ca 1350 - i position II - mærkedes et stød i skibet, hvis kurs da var 160. Umiddelbart inden havde skibschefen stillet manøvrehandtagene på neutral, og skruerne rørtes herefter ikke igen, før båden var bragt flot.

Skibschefen beordrede straks ankeret ført ud tværs om stb ved hjælp af gum-mibåden. Dette var udført kl ca 1330.

I den mellemliggende tid var bådens stævn faldet af for vinden, idet båden drejede omkring bb's skruer til position III.

Ved at hive på ankeretrossen drejedes båden til position IV. Det var dog ikke muligt at komme fri af grunden.

Et forsøg på at lade gum-mibåden hale i en trosse samtidig med at der blev hevet i ankeret bragte heller ikke båden flot.

I mellemtiden var en funktionær fra Mols-Linjen kommet til stede og tilbød at lade en motorbåd assistere. Denne ankom ca 20 min senere, men kunne heller ikke hale båden fri, hvorfor der førtes en trosse ind på færgekajen.

Ved at hale i trossen og hive på ankeret lykkedes det kl ca 1425 at komme fri af grunden, hvorefter ankeret blev hevet hjem, og der manøvreredes til færge-kajen, hvor båden inspiceredes indenbords (position V-VII).

Da intet unormalt observeredes, afgik torpedobåden kl 1450 til Holmen.

Undervejs afprøvedes maskineriet. Der konstateredes en dybere brummen end normalt, men ingen rystelser.

Torpedobåden ankom til Holmen kl 1737, og der rekvireredes straks svømmedyk-ker, der konstaterede, at alle tre skruer var beskadiget.

Supplerende oplysninger:

Sjællands Odde Færgehavn, der normalt ikke anløbes af andre skibe end fær-gerne, er medtaget i Den Danske Havnelods, dog uden havneplan. MOLS-LINJEN har imidlertid oplyst, at en sådan er indsendt til Søkortarkivet.

Skadeopgørelse:

De tre skruers tippe lettere beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt ca kr 14.500.

Ledsagende omstændigheder:

Kommissionen er af den opfattelse, at grundstødningen skyldes en uhensigtsmæs-sig havnemanøvre, der bragte agterskibet ind over det læge vand i den østlige del af havnebassin.

Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at skibschefen, inden manøvren bragtes til udførelse, burde have undersøgt dybdeforholdene.

Alt taget i betragtning finder kommissionen dog, at uheldet bør betragtes som hændeligt.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen skal med den givne anledning anbefale, at der ved Søværnets Navigationsvæsens foranstaltning udgives planer over sådanne havne, som jævnligt anløbes af Søværnets skibe, men som ikke er offentlig tilgængelige og derfor ikke er fuldstændigt beskrevet i Den Danske Havnelods.

Denne indstilling er godkendt af Søværnskommandoen, der har beordret Søværnets Navigationsvæsen til at udarbejde sådanne planer.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan i det væsentlige tiltræde det i SHK konklusion anførte, men finder, at uheldet ikke bør betragtes som hændeligt.

Jeg skal derfor som rettergangschef over for hr. (grad) påtale den mangel på godt sømandsskab, De har udvist i forbindelse med afgang fra Sjællands Odde Færgehavn den (dato), ved under havnemanøvre at bringe agterskibet ind over et vandområde, hvis dybdeforhold De havde undladt at lade undersøge, hvilket førte til, at torpedobåden grundstødte og fik 3 skruer beskadiget.»

6. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundstødning i Lister Dyb.

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: E-1; vejr: klart; sø: 1; strøm: W-gående ca 2 knob; sigtbarhed: meget god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 17):

Bevogtningsfartøjet var afgået fra Esbjerg kl 0024 for at foretage fiskeriinspektion i området mellem Nymindegab og Rømø.

Kl 0557, da bevogtningsfartøjet var på vej sydover vest for Rømø, observeredes på radaren 20 ekkøer, der kl 0614, da bevogtningsfartøjet var på pos. 5507'0N 0812'8E, identificeredes som tyske rejsetrawlere på dansk territorium.

Vagtchefen varskoede nu skibschefen, der kom på broen og overtog vagten.

Kl 0616 konstateredes det, at rejsetrawljerne begyndte at bjerge deres grej og med fuld fart søgte sydover mod den dansk-tyske grænse.

Man stod derfor mod Lister Dyb for om muligt at afskære den rejefisker, der havde ligget nordligst og for om muligt at observere numrene på bådene.

Bevogtningsfartøjet drejede kl 0640 (position I) til kurs 170 parallelt med trawleren HUS 25 Hildegard Marie. Manøvrehandtagene blev samtidig sat på stop for at løbe farten af, og trawleren prajedes gennem loud-haileren for at give den en advarsel. Føreren ignorerede imidlertid denne, satte sit trawl og drejede kort efter stb og fortsatte sejladsen W-over.

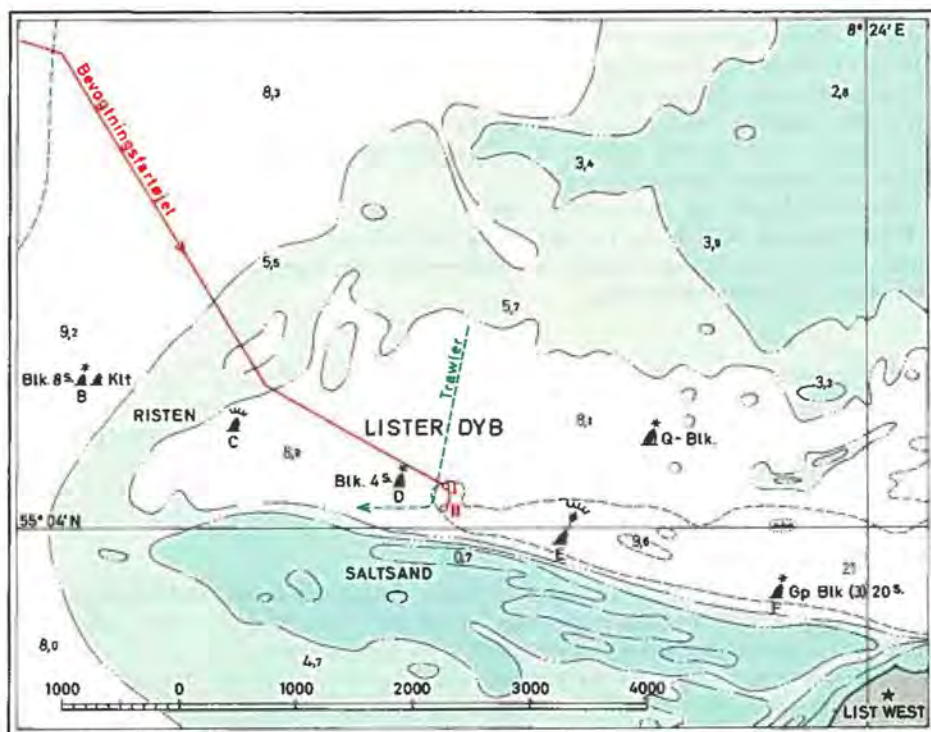


Fig. 17.

Næstkommanderende, der opholdt sig i O-rummet, varskoede nu, at der var ca 0,15 sm til grundt vand. Ekkolodet - der var under opsyn af en plottergast, der skulle melde for 5 m - viste da 10 m under kølen.

Der var nu plads til at gå agten om trawleren, hvorfor manøvrehandtagene blev sat på frem 600 O/M modsvarende 6-8 knob. Samtidig beordrede skibschefen »styrbord 15« og straks efter »styrbord helt over«.

Umiddelbart herefter toges imidlertid grunden kl 0645 på position 5504'1N 0820'7E på kurs ca 210 og med en fart af ca 4 knob (position II).

Manøvrehandtagene blev straks stillet på stop, men der blev ikke slået bak af hensyn til skruerne.

En oplodning viste dybder fra 1,50 m for til 3,10 m agter. Da skruerne således var fri, forsøgte ved bakmanøvrer at få skibet af grunden, hvilket dog ikke lykkedes.

Kort efter kom nogle af rejjetrawlerne til, og to af disse forsøgte at trække bevogningsfartøjet fri. På grund af faldende vande og den stærke tværgående strøm blev forsøgene dog opgivet kl 0741, hvorefter det besluttedes at afvente næste højvande, der skulle indtræffe kl ca 1611.

Skibschefen undersøgte nu selv rør og skruer ved anvendelse af skibets røgdykkerapparat, men kunne ikke konstatere nogen skader.

Ved hjælp af gummibåden foretoges en oplodning rundt om skibet, hvilken godtgjorde, at det skulle slæbes nordover for at komme flot.

For at mindske trykket på rør og skruer flyttedes derefter ialt 1850 kg fra agter til for.

Kl 1120 ankom en orlogskutter, der var under taktisk kontrol af bevogningsfartøjet. Der etableredes en slæbetrosse kl 1145, og det lykkedes herefter ved hjælp af denne og samtidige bakmanøvrer at komme fri kl 1222, hvorefter bevogningsfartøjet slæbtes uden for Lister Dyb, hvor der ankredes kl ca 1250. Her foretoges yderligere en undersøgelse af rør og skruer, som tilsyneladende viste, at bb's rør var trykket lidt opefter, og at en bladtipp på bb's skrue var bøjet. Endvidere var loggens pitotrør brækket af.

Pejlinger af tankene viste ingen lækager.

Efter ankomst til Esbjerg konstateredes det ved en fornyet undersøgelse, at der alligevel ikke var synlige skader på skruer eller rør, ligesom der heller ikke var observeret rystelser undervejs.

Skadeopgørelse:

Pitotrør til loggen brækket af.

De med reparationen af skaden forbundne udgifter beløber sig ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion til ialt kr 800.

Kommissionens vurdering:

Grundstødningen er sket i et område, hvor sandet på grund af tidevande med deraf følgende strømforhold flytter sig, så søkortet ikke altid viser de reelle dybdeforhold uden for den afmærkede sejlrende (jf. Den danske Lods).

Kommissionen finder ikke, at skibschefen under de givne omstændigheder har handlet uforsvarligt i udførelsen af fiskeriinspektionen i det pågældende område og må derfor anse uheldet for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde nævnte rapports konklusions første stykke, men må med hensyn til andet stykke være af den formening, at De burde have været opmærksom på, at den dansk-tyske søgrænse i dette område ikke er entydig bestemt, men følger farvandets naturlige forskydninger, jf. det i Den danske Lods, bind II, samt Love og Bestemmelser for Forsvaret, 20. hæfte, pag. 186, herom anførte.

Selvom jeg må medgive Dem, at forholdene kan være vanskelige at overskue, burde det dog have stået Dem klart, at De ikke måtte bringe Deres skib – som udførte en myndighedsudøvende virksomhed – i en position syd for den sydlige bøjerække i Lister Dyb, idet De herved klart kom ind på tysk ydre territorielt farvand.

Herudover agter jeg som rettergangschef efter omstændighederne ikke at foretage yderligere i sagen.»

7. Torpedobåds grundberøring, Limfjordens vestlige del.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: stille; vejr: skyet; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: god; vandstand: ca 30 cm under daglig vande.

Hændelsesforløb (jf. fig. 18):

Den pågældende dag afgik torpedobådene PT1 og PT2 fra Thisted kl 1600 for forlægning og navigationsøvelse vest og syd om Mors for senere rendez-vous med den øvrige del af divisionen øst for broen ved Oddesund.

PT1 sejlede forrest som leder af besejlingsøvelsen.

Kl 1800 befandt torpedobådene sig i farvandet N for Jegindø med kurs øst over. Skibschefen i PT1 forestod navigationen og opholdt sig på broen sammen med vagtchefen.

Navigationen udførtes optisk støttet af ekkolod og radar. Gyrokompasset var kontrolleret og viste ingen fejl.

Plottergasten i O-rummet var instrueret om at holde øje med ekkoloddet og varsko broen for dybder på 3 m og derunder. Ekkoloddet var justeret til at vise dybden under kølen. Justeringen kontrolleredes samme aften efter grundberøringen ved hjælp af håndlod, hvoraf det fremgik, at ekkoloddets visning var korrekt.

Kl 1806 passeret Bøløre Hage røde 1-kost om stb i en afstand af ca 50 m med kurs 110 og fart 1 knob på gasturbinerne (position I).

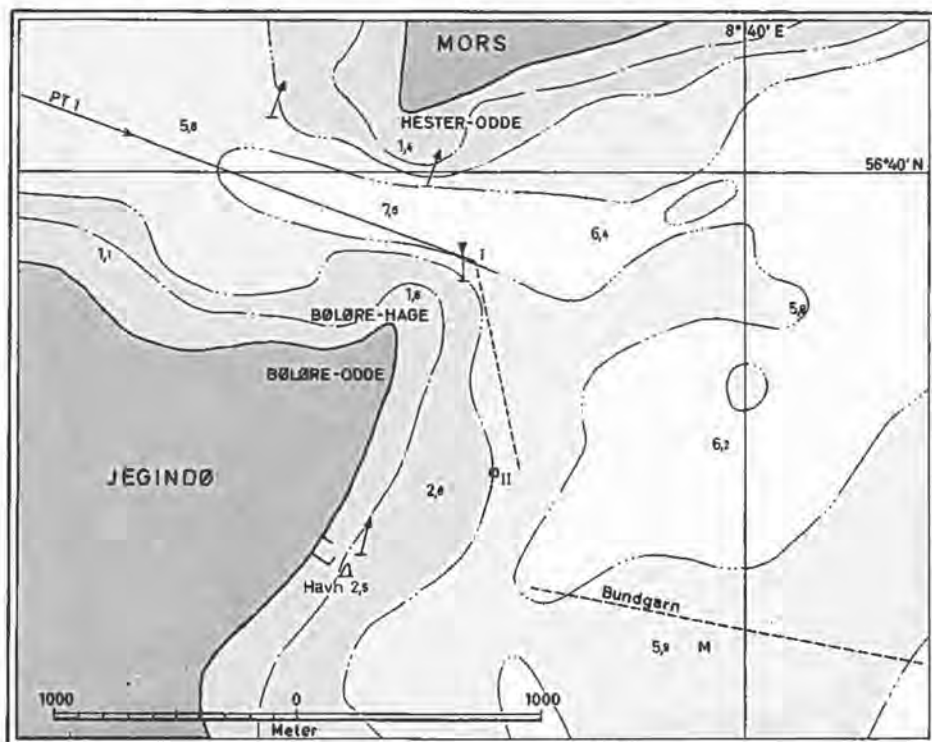


Fig. 18.

Umiddelbart efter drejedes til kurs 168, der skulle lede langs 4 m-kurven øst for Jegindø.

Det var skibschefens agt at dreje øst over, syd om 2,5 m-pullen, når Jegindø havn var i pejling 250.

Efter drejet til 168 viste ekkoloddet, at man var vel fri af 4 m-kurven, samt at dybden tiltog.

Kort efter, kl 1810, tog skruerne imidlertid bunden (position II). Der beordredes straks stop på maskinerne, og PT2 advaredes over radioen.

Ekkogrammet viste en så brat forringelse af vanddybden, at plottergasten ikke nåede at varsko broen.

Efter grundberøringen var torpedobåden stadig let, og sejladsen fortsattes derfor med manøvedieselmotorerne.

Inden dieselmotorerne startedes, bestemtes pladsen på radar til 169 Hesterodde 0,87.

PT2 var i mellemtiden stoppet og drejet af til bb og berørte således ikke bunden.

Vel fri af området undersøgtes PT1's skrog, der ikke viste tegn på lækage, hvorfor PT2 fik fri manøvre.

Under afprøvning af turbinerne konstateredes rystelser fra alle tre skruer, hvorfor sejladsen fortsattes med dieselmotorerne.

En dykkerundersøgelse samme aften ved depotskibet viste, at alle drivskruer var beskadiget. Undersøgelsen gentoges næste morgen i dagslys. Der konstateredes ingen skader på skroget.

Dagen efter uheldet afgik torpedobåden fra Limfjorden under ledsagelse af en anden torpedobåd og senere af et bevogtningsfartøj og ankom til Holmen næste morgen. Samme dag doksattes båden.

Skadeopgørelse:

Skruetippene på de tre skruer beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt ca kr 12.500.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at grundberøringen må være sket på landgrunden NE for Jegindø havn.

At torpedobåden på den angivne kurs kan komme så langt ind til styrbord for kursen kan efter kommissionens opfattelse kun skyldes, at det anvendte - og eneste søkort over området - er baseret på gammel opmåling og er i så lille en målestok, at nøjagtig navigation efter kortet ikke er mulig.

Kommissionen mener ikke, at det bør bebrejdes skibschefen, at han har valgt at besejle det snævre farvand syd over langs østsiden af Jegindø i stedet for at vælge den lettere navigable vej E over fra Bølere røde eet-kost.

Alt taget i betragtning må kommissionen derfor anse uheldet for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan i det store og hele tiltræde SHK konklusion, men finder dog ikke under de givne omstændigheder at kunne anse uheldet som hændeligt.

Den omstændighed, at nøjagtig navigation efter eneste tilgængelige søkort er vanskelig, og at lavvande var konstateret, forinden sejladsen påbegyndtes, må føre til, at en skibschef, der vælger at besejle dette farvand, sikrer sig, at såvel skibets navigation som manøvrering udføres med en sådan grad af omhyggelighed, at grundberøring ikke finder sted.

Uanset, at opmålingen er af ældre dato, er den ikke blevet misrekommanderet, ligesom melding om tilsanding på grundstødningsstedet aldrig er tilgået Søkortarkivet. Da endvidere afmærkningen, efter det for Fyrdirektoratet foreliggende, var på plads, og da andre enheder har foretaget samme besejlingsøvelse uden uheld, må jeg således konkludere, at Deres navigation og/eller manøvrering – under de foreliggende omstændigheder bl. a. gennem anvendelse af lavere fart og håndlod eller loddestage – ikke har været udført med tilstrækkelig grad af omhyggelighed, hvilket herved påtales over for hr. (grad).«

8. Kongeskibets grundberøring i Nyt Løb, Grønsund.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SW 2; vejr: klart; sø: ingen; strøm: NW-gående ca 1 knob; sigtbarhed: god; vandstand: ca 0,2 m under daglig vande.

Hændelsesforløb (jf. fig. 19):

Kongeskibet skulle den pågældende dag kl ca 1830 undervejs fra Storebælt til København passere Nyt Løb i Grønsund.

Under sejladsen syd over i Nyt Løb – der foregik nøjagtig i Haarbølle fyrlinje – var såvel skibets ekkolod som radar igang. Passagen skete med »fuld kraft« svarende til en beholden fart af 11,5 knob.

Skibets 3' kommanderende var vagtchef, men skibschefen befandt sig på broen.

Kl 1840 – da kongeskibet var midtvejs i Nyt Løb mærkedes en kortvarig nedgang i farten, efterfulgt af et svagt gir til bagbord. I maskinen konstateredes en nedgang i omdrejningerne på bb's motor.

Skibschefen slog straks »langsomt« svarende til 6 knob på maskinen, der holdtes løbet ud.

Straks efter grundberøringen pejledes samtlige bundtanke. Pejlingen gentoges kl 2200. Der konstateredes ingen lækager.

Næste morgen foretoges på Holmen en undersøgelse af skibsbunden ved svømmedykkere. Det konstateredes, at loggens pitotrør var bøjet.

Doksætningen foretaget nogle dage efter af anden årsag viste ikke andre skader.

Skadeopgørelse:

Pitotrør til log bøjet.

De med skaden forbundne udgifter andrager efter oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt kr 800.

Supplerende oplysninger:

1. Den sidste oplysning i Efterretninger for Søfarende angiver en mindste dybde i Nyt Løb i fyrlinjen på 4,3 m baseret på oplodning foretaget ca 14 dage før uheldet.

2. Ved ankomst til Holmen dagen efter grundberøringen aflæstes amningen til 3,5 m agter og 3,4 m for.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet kan skyldes en dybdeforringelse siden den sidst offentliggjorte oplodning, samtidig med, at vandstanden den pågældende dag var ca 0,2 m under daglig vande.

Kommissionen finder, at vagtchefen burde have ladet loggen bjerge forinden passage af Nyt Løb, men finder dog – henset til at uheldet skete få dage efter kommandohejsning – at dette bør karakteriseres som hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har udtalt, at han i det væsentlige kan tiltræde SHK's konklusion, men finder dog anledning til over for skibschefen at tilkendegive, »at skibets fart, alle forhold taget i betragtning, burde have været reduceret før passage af Nyt Løb«, samt til over for vagtchefen at tilkendegive, »at loggen ved Deres foranstaltning rent rutinemæssigt burde have været bjærget før passage af Nyt Løb.«

Andre uheld.

1. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari under issejlads i Julianehåbsbugten.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: stille; vejr: letskyet; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 20):

Inspektionsskibet ankom til Julianehåb den pågældende dag om aftenen for landsætning af passagerer, som derfra skulle videre til Narssarssuaq, samt for afhentning af andre passagerer, som skulle til Godthåb.

Under passage af bugten observeredes kun spredt drivis.

På grund af vejrforholdene kunne flyvning fra Narssarssuaq først gennemføres 2 dage senere, hvorfor inspektionsskibet måtte forblive på Julianehåb red indtil denne dag kl 1600 lokal tid.

Solens nedgang var beregnet til kl 1653, borgerligt og nautisk tusmørke til henholdsvis kl 1737 og kl 1828 lokal tid.

Ved passagen ud af Julianehåbsfjorden kl ca 1710 observeredes storis mod S og SW. Der etableredes Y-lukning, og kursen sættes W- og WNW-over med fart ca 10-12 knob.

Ved mørkefald syntes iskanten at ligge som vist på skitsen.

Ved 18-tiden begyndte det at blæse op fra SE, og i løbet af kort tid blæste det med styrke 7 fra SE-ESE med opkommende dønning og snebyger.

Isen begyndte at komme i stærk drift NNW-over, men søgtes undgået under sejladserne, hvorunder der anvendes isprojektør.

Kl ca 2030 var inspektionsskibet inde i isen S for Qeqertat (i rapporten fejlagtigt anført som 1730).

Under forsøg på at forcere isen blev stævnen løftet op på en isskøse. Da skibet gled ned ad denne, krængede skibet styrbord over og ramte samtidig en om stb liggende anden isskøse.

En opstået revne under vandlinjen forårsagede vandindtrængen, som startede alarmen for vand i rum 4 D.

Der etableredes havarirulle, og lækagen stoppedes midlertidig.

Medens dette foregik, fortsattes sejladserne, idet det ikke var muligt at stoppe på grund af dønning og isdrift.

Kl ca 2330 kom inspektionsskibet ud af storisen SW for Kap Desolation og kunne derfra fortsætte sejladserne N over i næsten rent farvand.

Skadeoplysning:

Indtryk af skibssiden om stb i rum 4D og 4E mellem spant 74-81.

Ca 30 cm lang revne i stb's side ca 1 m under vandlinjen omkring spant 76, der er knækket.

Skot 4D let deformet.

En mindre indtryk om bb omkring spant 76.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt ca kr 40000.

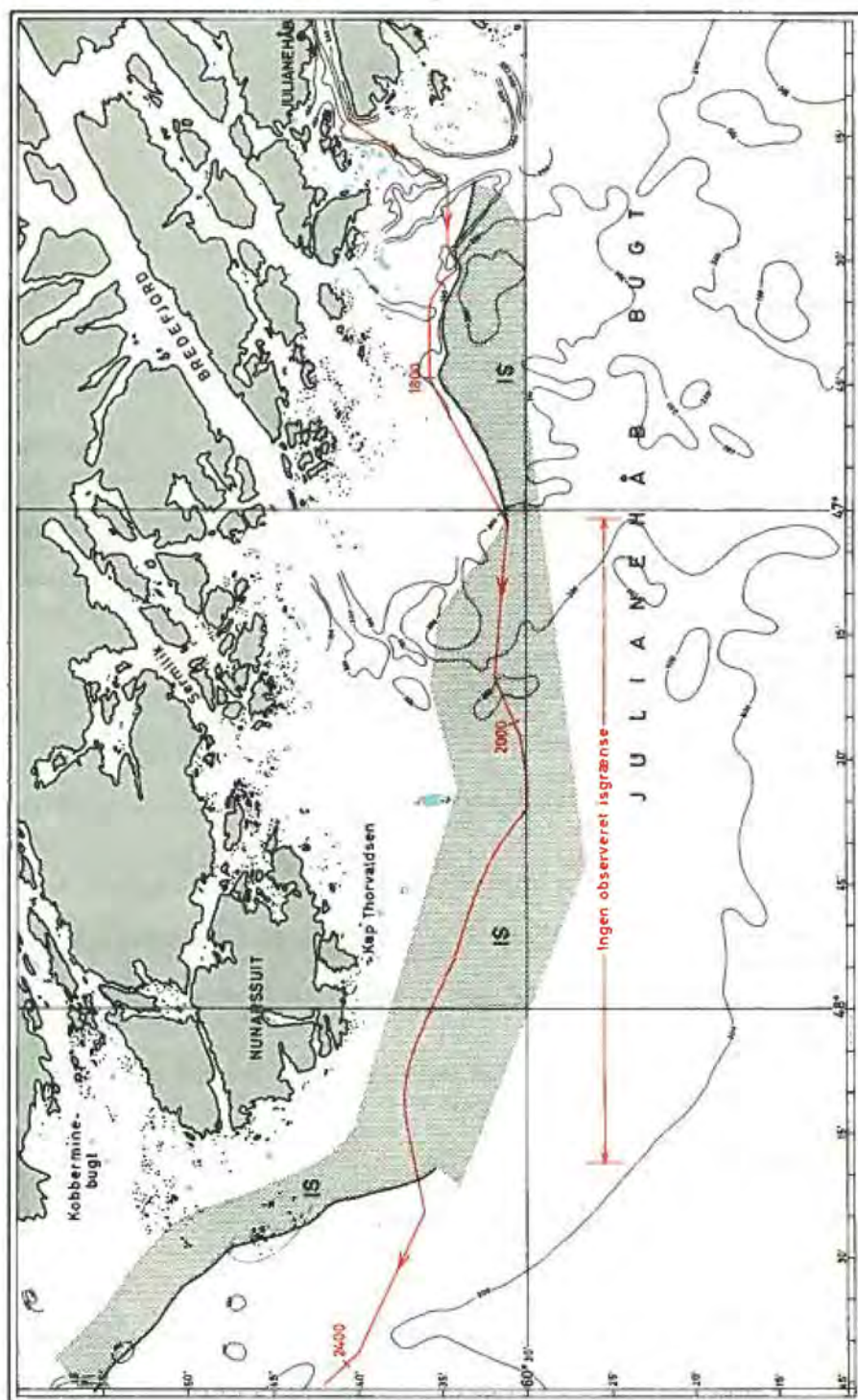


Fig. 20.

Supplerende oplysninger:

1. I sin fremsendelsespåtegning anfører chefen for Grønlands Kommando bl. a.:
»Det skal endvidere anføres, at chefen for inspektionsskibet ingen mulighed har haft for at bedømme de den pågældende dag observerede isforekomster som forløbere for den sydfra opkommende storsis. Storsisen har dette år nået Julianehåb bugt på et ekstremt tidligt tidspunkt i betragtelig store mængder, uden at nogen myndigheder på Grønland har kunnet følge udviklingen. Issece er grundet på manglende fly ikke udført i perioden (fra ca 3 uger før til ca 2 uger efter uheldet).«
2. En issece udført med inspektionsskibets helikopter 8 dage efter viste, at den nordlige del af Julianehåb bugt og samtlige fjorde i området var spærret af is.

Kommissionens vurdering:

Inspektionsskibets sejlads gennem det isfyldte farvand mellem Qeqertat og Kap Desolation er foretaget med en gennemsnitsfart omkring 9-10 knob.

Kommissionen er derfor af den opfattelse - hvilket havariets omfang også synes at vise - at den anvendte fart i is og mørke med urolig sø har været vel høj.

Henset til, at det ikke var muligt for skibschefen inden afgang fra Julianehåb at få oplysninger om de ekstraordinære isforhold i området - jf. Chefen for Grønlands Kommandos påtegning - finder kommissionen imidlertid ikke, at der med føje kan rettes bebrejdelser mod skibschefen for det skete uheld.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Med den givne anledning skal kommissionen ikke undlade at rejse spørgsmålet om betimeligheden af at anvende det eneste på Grønland stationerede søgående inspektionsskib til ikke livsvigtige persontransporter, når der ikke foreligger sikre oplysninger om besejlingsforholdene.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

2. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari under issejlads ud for Arsuk Fjord.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: ESE 8-12; vejr: regnbyger; sø: dønning, sø vekslende efter iskoncentrationen; strøm: N-gående; sigtbarhed: 3 à 400 m op til ca 4 sml.

Hændelsesforløb:

Inspektionsskibet afgik kl 1500 fra Godthåb for forlægning til Grønnedal med chefen for Grønlands Kommando ombord.

Afgangen var sat, så passage af den rapporterede stori ud for Arsuk fjord kunne finde sted i dagslys.

Den første stori observeredes næste morgen kl 0620 på højde med Frederikshåb. På grund af optrækkende dårligt vejr var det ikke muligt at udføre isrecce med helikopter.

Sejladsen fortsattes syd over gennem is af vekslende koncentration.

Kl ca 1400 var inspektionsskibet ca 2,5 sml W for Arsuk Storø.

Det var ikke muligt at finde åbent farvand ind til Arsuk fjord. Den eneste mulighed syntes at være en passage af isbæltet, der på det smalleste sted var ca 2 skibslængder bredt.

For at undgå at skulle forblive i isen efter mørkets frembrud besluttede skibschefen at forcere isbæltet på det smalleste sted. Beslutningen bifaldtes af chefen for Grønlands Kommando.

Under passagen tørnedes en isskøse, hvorved der opstod skader på spanter og revner i skibssiden, samt skader på stabilisatoren.

Skadeopgørelse:

Spanterne 71, 72, 73 og 74 deformeret i rum 4E i bb's side.

Ved spant 71 en ca 4 cm lang revne. Ved spant 74 et ca 2 × 4 cm stort hul. Begge ca 20 cm over rendestenen.

Beskadigelse af stabilisator.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt ca kr 110.000.

Supplerende oplysninger:

I sin påtegning har chefen for Grønlands Kommando bl. andet udtalt, at storisforekomsterne i Arsuk fjord i det pågældende tidsrum var betydeligt større end det normalt er tilfældet for årstiden.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at der ikke kan rettes hebrejdelse mod skibschefen henset til de særlige vilkår, der er forbundet med sejlads i is på Grønland.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

slog agterskibet kraftigt ud til bagbord, hvilket søgtes imødegået ved at beordre »BETTY tilbage $\frac{1}{2}$ kraft, SARA frem $\frac{1}{2}$ kraft, bagbord helt over«.

Inden skibet var rettet op, tørnede det imidlertid pælerækken kl 0820 (position V).

Minelæggeren fortsatte sin sejlads ud af Krudtløbet. En undersøgelse indenbords viste ingen uregelmæssigheder.

Senere samme dag undersøgtes ror og skruer ved dykker. Der konstateredes skade på en skruetip samt svage mærker på det bagbords ror.

Skadeoppgørelse:

En skruetip på bagbords skrue beskadiget.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt ca kr 700.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at manøvren ikke har været tilrettelagt med fornøden hensyntagen til den kraftige vind.

Kommissionen må således holde for, at uheldet kan bebrejdes skibschefen.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt: *»Jeg kan tiltræde SHK rapportens konklusion, idet Deres manøvre burde have været tilrettelagt med fornøden hensyntagen til den kraftige vind. Herudover agter jeg som rettergangschef ikke at foretage yderligere i sagen.«*

4. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af havneanlæg i Ebeltoft.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: W 6-7 (byger); vejr: regn; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: nedsat p. gr. af regn.

Hændelsesforløb (jf. fig. 22):

Bevogtningsfartøjet skulle den pågældende dag anløbe Ebeltoft for at afhente personel fra Flyvevåbnet til øvelse BIKINI.

Bevogtningsfartøjet anduvede havnen i fyrlinjen med en fart af 8 knob og passerede havnehullet kl 1145, idet der samtidig blev slået stop. Skibschefen forestod selv manøvreringen.

Umiddelbart efter passage af molerne beordrede skibschefen »STYRBORD 10, ALLE frem småt« for at holde styrefart. Skruerne stoppedes 10 à 20 sek senere.

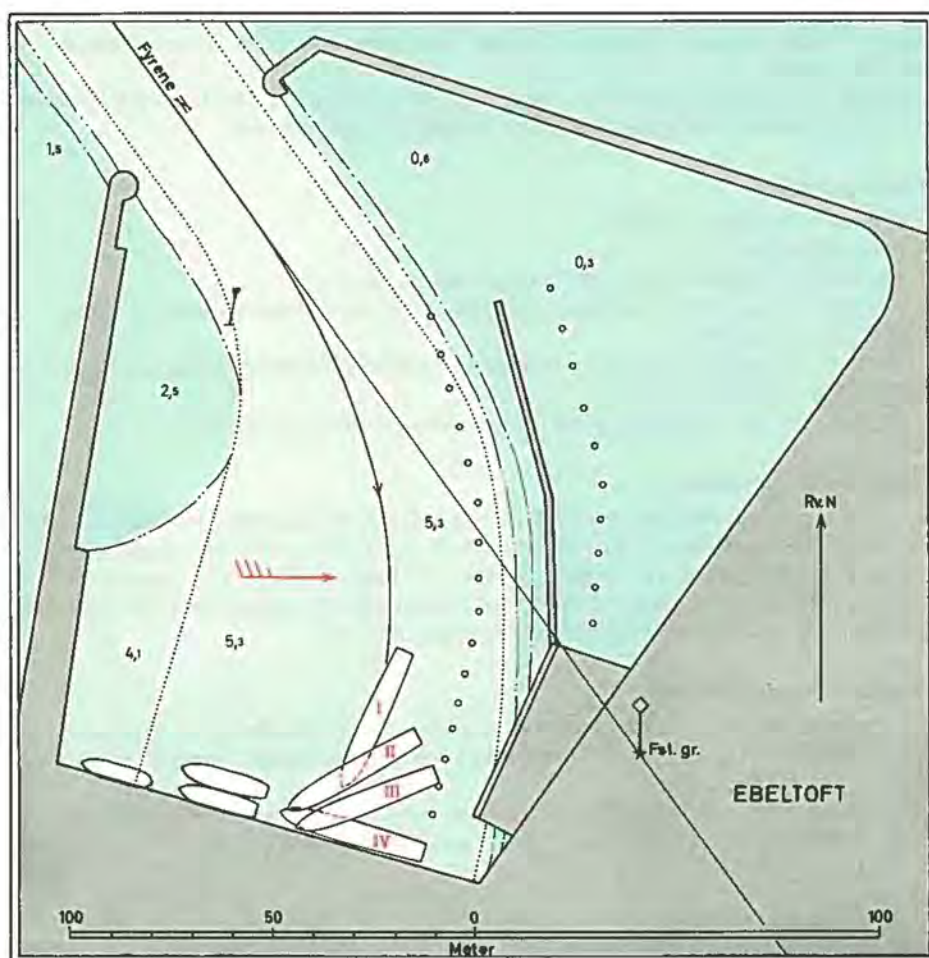


Fig. 22.

Vel inden for molerne observeredes, at kun ca 40 m af den anviste kajplads ved S-kajen var fri, hvilket var ca 10 m mindre end aftalt med havnefogeden.

Skibschefen overvejede at forlade havnen, indtil de ved kajen liggende galeaser var forhalet. Dette opgaves dog på grund af kraftige vindstød.

Skibschefen besluttede derfor at gennemføre havnemanøvren og gå til kaj med bagbords side.

Manøvren udførtes med roret styrbord helt over og fremmanøvrer på BETTY og bakmanøvrer på SARA (position I-II).

For at undgå at sejle op i galeaserne og tørne kajen anvendtes en kraftig bakmanøvre (position II), der gav skibet sakning. På grund af vinden tørnede stævnen kajen 5-8 m agten for galeaserne, og umiddelbart efter tørnede hækken de fire inderste fortøjningspæle, som knækkede (position III).

Ror og skruer fiskede fortøjningerne til de mellem pælene og lystbådebroen liggende fartøjer, hvorved også broen beskadigedes.

Der blev derfor ført trosse i land, hvorefter der fortøjedes kl ca 1210.

En undersøgelse ved svømmedykkere fra en orlogskutter, der lå i havnen, viste ingen skader på ror og skruer, hvorfor bevogtningsfartøjet pianmæssigt forlod Ebeltoft kl 1300.

Skaderne i havnen blev dagen efter besigtiget af repræsentanter for Forsvarets Bygningstjeneste, stadsingeniøren, havnefogeden og skibschefen.

Skadeopgørelse:

Bevogtningsfartøjet: Ingen.

Havneanlægget:

4 fortøjningspæle knækket og 3 fortøjninger sprængt.

3 brofag på en lavbro knækket, brodæk revet op, diverse planker knækket.

En jolle beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge rapporten og besigtigelsen følgende beløb:

Fortøjninger kr 115, jollen kr 168, bro og pæle kr 2000 – ialt kr. 2283.

Supplerende oplysninger:

I sin fremsendelsespåtegning anfører chefen for Fregateskadren blandt andet, »at manøvren burde have været lagt an på at sætte stævnen mod sydkajen så østligt som muligt, etablere et spring og vride styrbords side ind med skruerne«.

Kommissionen finder ikke, at denne fremgangsmåde indebærer mindre risiko for havari end den af bevogtningsfartøjet foretagne manøvre.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at årsagen til uheldet må tilskrives dels vejrforholdene, dels den knapt tilmålte kaj- og manøvreplads, hvorfor uheldet må anses for hændeligt.

Kommissionen finder derfor, at uheldet ikke bør bebrejdes skibschefen, der under de givne omstændigheder – efter kommissionens opfattelse – har handlet forsvarligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

5. Fregats (PEDER SKRAM-kl) beskadigelse af personel og materiel under passage af Helsingør.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NNW 5-7; vejr: klart; sø: ringe til moderat; strøm: S-gående ca 2,6 knob; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 23):

Fregatten afgik fra Holmen kl 1005 for at forlægge til Fredericia.

Vel ude af Københavns havn forlod skibschefen broen og overlod kommandoen til vagtchefen, der fik ordre til at sejle øst om Ven og videre nord på.

Eftersom gasturbinerne var igang, og vagtchefen ikke havde fået særlig ordre om farten, satte han denne til ca 28 knob.

I nærheden af Ven passeredes nogle fiskekuttere, som efter vagtchefens opfattelse ikke blev generet af fregattens kølvand.

Kl ca 1118 reducerede vagtchefen skruestigningen til »6«, modsvarende 24,2 knob ved de anvendte 300 O/M.

Straks efter kom skibschefen op på broen.

Kl 1120 — da fregatten befandt sig 090 Helsingør havn 1,2 sml — reducerede vagtchefen skruestigningen til »4« modsvarende 19,3 knob, idet det var en stående ordre i skibet, at Helsingør skulle passerer med reduceret fart. Vagtchefen havde tidligere fået den opfattelse, at ca 20 knob ville være en rimelig fart under passage af dette område.

Skibschefen greb ikke ind i vagtchefens disposition, idet også han anså reduktionen til ca 19 knob for rimelig under hensyn til de herskende vind- og vejrforhold, der satte dønning syd over.

Lappegrunden passeredes kl 1125, hvorefter kursen sattes NW-over for den videre sejlads.

Der blev fra skibet under passage af området ikke observeret noget unormalt i forbindelse med fregattens bølgedannelse, og først ved modtagelse af et signal fra Søværnsskibet stod det fregatten klart, at passagen havde forvoldt skader.

Supplerende oplysninger:

1. Syd for Helsingør havns indsejling arbejdede 2 mand på en flåde med spuns-væggen til den nye færgehavn.

Som følge af fregattens kølvand løftedes flåden og kastedes mod spunsvæggen. Det lykkedes den ene mand at springe i land, medens den anden kom i klemme mellem flåden og spunsvæggens skærm.

En rambuk tilhørende det samme firma sprængte sine fortøjninger.

En pontonflåde i Helsingør havn blev som følge af bølgedannelser i havnen slået mod kajen, hvorved der opstod skader på flåden, ligesom diverse ledninger blev revet over.

Et i Helsingør havn liggende motorskib sprængte sine fortøjninger på grund af skibets bevægelser i forbindelse med bølgedannelserne, der ligeledes forårsagede, at en nybygning, liggende ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, sprængte sine fortøjninger og beskadigede kajen.

2. På en orlogskutter, der lå i Helsingør havn, knækkedes en pullert som følge af den svære sø, der satte ind i havnen.

I henhold til orlogskutterens rapport skyldtes dette uheld dog et motorskibs manøvrer i havnen kl ca 1125.

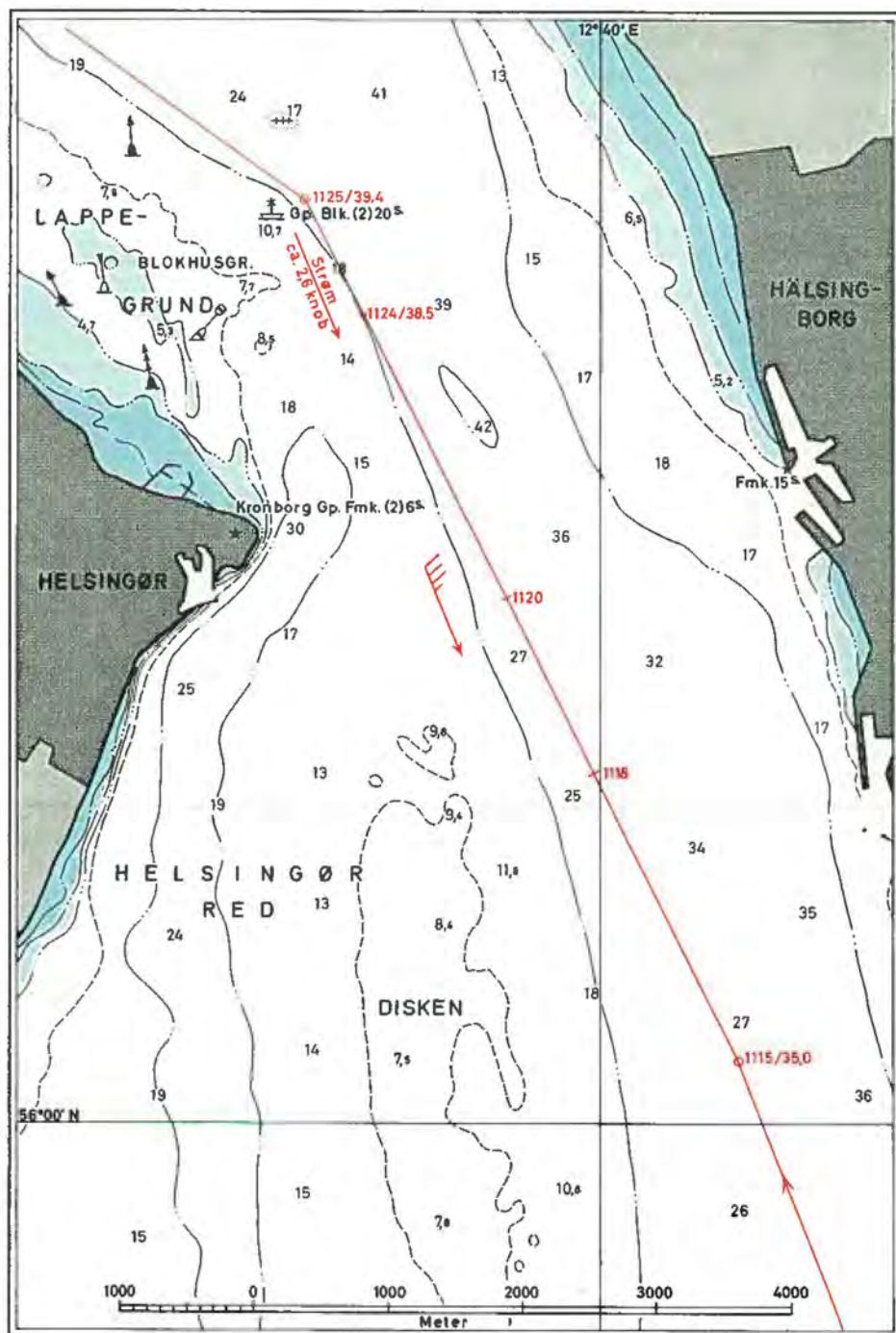


Fig. 23.

3. De overfor Helsingør politi afgivne vidneforklaringer samt indberetningerne i øvrigt syntes at godtgøre, at udover fregatten har ingen større skibe passeret Helsingør omkring det pågældende tidspunkt med høj fart.

Skadeopgørelse:

(a) Personskader:

Arbejdsmand NN, Helsingør:

Kvæstelser i hovedet, brud på venstre hånds pege- og langfinger, højre arm kvæstet i sådan grad, at underarmen har måttet amputeres.

(b) Materielskader:

- (1) Sprængte fortøjninger på en rambuk tilhørende et entreprenørfirma beskæftiget med havnebyggeriet.
- (2) Sprængte fortøjninger på en flåde i Helsingør, samt beskadigelse af flåden ved slag mod kajen.
- (3) Sprængte fortøjninger på nybygning ved Helsingør skibsværft, samt beskadigelser på kajanlæg og pullerter samme sted.
- (4) Orlogskutteren YY i Helsingør havn:
Knækket pullert i styrbords side agter.

De med reparation af de opståede materielskader forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion samt Søværnets Bygningsdistrikt ialt ca kr 24000.

Kommissionens vurdering:

1. Henset til de samstemmende vidneforklaringer og rapporten fra Hydro- og Aerodynamisk Laboratorium må kommissionen konkludere, at forannævnte i og ved Helsingør havn opståede skader er forårsaget af kølvandet fra den pågældende fregat.

Kommissionen mener ikke, at det i fregattens rapport omtalte handelsskib, der er observeret for nordgående syd for Helsingør, kan have været årsag til uheldene, idet dette skib ikke i det relevante tidsrum er observeret passerende Helsingør.

Kommissionen er også af den formening, at skaden på orlogskutteren må tillægges fregatten og ikke det i havnen manøvrerende motorskib.

2. Efter kommissionens opfattelse har fregatten anvendt for høj fart ved beejling af det relativt snævre farvand, hvor ydermere særlig agtpågivenhed og forsigtighed ved passage var pålagt i Efterretninger for Søfarende som følge af igangværende byggearbejder ved Helsingør havn.

Kommissionen finder, at det kan bebrejdes skibschefen

- at han ikke - da han forlod broen efter udpassage af Københavns havn - gav vagtchefen klare ordrer om, hvilke farter der måtte anvendes under sejladsen nord på i Sundet, jf. midlertidig Instruks for Skibschefen §§ 29-30,
- at han først indfandt sig på broen 2-3 min før fregattens passage af færgeruten mellem Helsingør og Helsingborg, samt
- at han ikke forudså, at den anvendte høje fart ville skabe sådanne bølgedannelser, at det kunne medføre havarier langs kysten.

Kommissionen finder det endvidere uheldigt, at skibschefen under den pågældende sejlads med anvendelse af høj fart i et stærkt trafikeret farvand overhovedet forlod broen og derved overlod kommandoen til en subaltern officer.

Kommissionen er endelig af den opfattelse, at det kan bebrejdes vagtchefen, at han reducerede farten på så sent et tidspunkt, at det allerede skabte kølvand ville kunne nå at ramme området ved Helsingør havn.

Sagens afgørelse:

A. Ved anklageskrift af (dato) har Auditøren ved Søværnskommandoen med Forsvarsministeriets tiltrædelse i henhold til den militære retsplejelovs § 6, stk. 1, for Sø- og Handelsretten i København rejst tiltale mod skibschefen og vagtchefen til at lide straf efter militær straffelovs § 63:

1. (Grad, navn) »for som chef for fregatten (FF) under skibets sejlads nord på gennem Øresund at have undladt at give sin vagtchef fornøden ordre om kurs og fart og undladt at gå på broen i behørig tid forinden passage af Helsingør, der fandt sted kl ca 1120, hvilket var medvirkende til, at vagtchefen bragte fregatten i passage ved Helsingør med en efter forholdene for stor fart med den følge, at skibets bov- og hækbølge forårsagede skade på personel og materiel i og ved Helsingør havn.«
2. (Grad, navn) »for som vagtchef på fregatten (FF) under skibets sejlads nord på gennem Sundet at have undladt i god tid forinden passage af Helsingør at nedsætte farten med den følge, at skibets bov- og hækbølge forårsagede skade på materiel og personel i og ved Helsingør havn.«

B. I sin dom har Sø- og Handelsretten udtalt følgende:

»Efter militær straffelovs § 63 forudses det, at man forsætlig eller uagtsomt har undladt at efterkomme en efter reglement, særlig forskrift eller tjenesteforholdets natur påhvilende pligt.

Efter det oplyste kan det ikke tilregnes de tiltalte som et uagtsomt forhold, at de ikke var klar over, at de bølger skibet rejste kunne få en sådan retning, fart og størrelse – mulig endog forøget gennem interferens ved den svage kursændring –, at de kunne anses som farlige på kysten i den pågældende afstand. Hverken de skriftlige advarsler eller andre oplysninger eller de foreliggende erfaringer angav noget nærmere om, hvor meget og i hvor lang afstand før passagen af arbejdsstedet farten burde nedsættes.

Der findes herefter ikke at være grundlag for at straffe vagtchefen for hans fejlskøn i så henseende.

Hvad angår chefen findes det, når henses til det foranstående om skønnet med hensyn til fartnedsættelse og til, at vagtchefen var dygtig og fuldt uddannet, ikke at kunne tilregnes ham som strafbart forhold, at han ikke gav udtrykkelig ordre om, når fartnedsættelse nøjagtig skulle ske.

Efter det oplyste burde han nok have gået på broen noget tidligere, men hans skøn i så henseende findes i mangel af instruks herom og af samme grunde som lige nævnt ikke heller at kunne tilregnes ham som strafbar uagtsomhed med hensyn til pligt efter »tjenesteforholdets natur«.

Herefter vil begge de tiltalte være at frifinde.

Thi kendes for ret:

De tiltalte (navn og grad) bør for den militære anklagemyndigheds tiltale under denne sag fri at være.

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

Denne sag er beskrevet som nr. 2 under ANDRE UHELD i årsberetningen for 1967, hvortil der henvises.

Det civile firma, som ejer den pågældende motorbåd, har rejst erstatningssag ved Sø- og Handelsretten i København, der i jun 1969 har afsagt dom i sagen.

Retten har blandt andet udtalt:

»Ved afgørelsen af, hvor (motorbåden) var placeret, da skaden skete, må retten lægge vægt på de af vidnerne (navn) afgivne forklaringer. Vagtchefen på (minelæggeren) har ikke på noget tidspunkt set (motorbåden). Fra (minelæggeren) er denne båd alene set af kaptajnløjtnant (navn), der på et tidspunkt efter (minelæggerens) drejning for at gå tilbage til havnen så båden.

Det må herefter antages, at (motorbåden), da (minelæggeren) passerede denne båd, lå forløjet med sin bagbords side til styrbords side af (trawleren) — —.

Ved afgørelsen af, hvorvidt skaden på (motorbåden) er forvoldt af (minelæggeren), må der lægges vægt på de af vidnerne (navn) afgivne forklaringer om, at de umiddelbart i forbindelse med skadens indtræden så agterenden af (minelæggeren), der da sejlede ind mod havnen. Om den forvoldte skade er ingen iagttagelse gjort fra (minelæggeren). Det må lægges til grund, at (minelæggerens) fart har været ca 8 knob som anført i rapporten til Søværnskommandoen. Efter de foreliggende oplysninger kan der ikke siges noget sikkert om afstanden fra (minelæggeren) til (trawleren) under passage af dette skibs styrbords side, da der fra (minelæggerens) side alene foreligger ikke nærmere belyste beregninger på grundlag af de af vagtchefen optagne fotografier, og da de af vidnerne (navn) afgivne forklaringer tyder på, at (minelæggeren) har passeret tættere på (trawleren) end de nævnte beregninger viser.

Herefter finder retten at måtte lægge til grund, at skaden er forvoldt af (minelæggerens) bow- og/eller hækbølge.

Det må anses for et uagtsomt forhold fra (minelæggerens) side, at man ikke fra broen har bemærket (motorbåden), så meget mere som det havde formodningen for sig, at en udenlandsk trawler, liggende det pågældende sted, var ankret op for at modtage forsyninger med båd, og at det derfor var nærliggende at antage, at der kunne være en båd på siden af den.

Denne manglende iagttagelse må gå ud over (minelæggeren), og tilstedeværelsen af en båd på siden af (trawleren) måtte bevirke, at man på (minelæggeren) måtte tilrettelægge sejladsen således, at båden ikke udsattes for beskadigelser. Det måtte endvidere på (minelæggeren) være taget i betragtning, at dette skib efter den besluttede manøvers karakter af sejlads rundt om (trawleren), ikke kunne ventes iagttaget som et skib, der ellers udefra stod ind mod havnen. Under disse omstændigheder findes der ved, at (minelæggeren) ikke har sejlet i større afstand fra (trawleren) eller med ringere fart, fra (minelæggerens) side at være udvist en uagtsomhed, der medførte, at (minelæggeren) er ansvarlig for den forvoldte skade.

Thi kendes for ret:

Sagsøgte, Forsvarsministeriet, bør inden 15 dage efter denne doms afsigelse til sagsøgeren (navn) betale 9.551,70 kr med renter heraf 5 % årlig fra den (dato) 1968, til betaling sker, og i sagsomkostninger kr 2500.»

7. Undervandsbåds fiskning af telefonkabel nord for Rønne.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NEtE 4; vejr: overskyet; sø: 3; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb:

Undervandsbåden var om morgenen afgået fra Rønne og stod nord på for at udføre støjmålinger.

Da bådens stræktove kunne virke generende på disse målinger, besluttedes det at ankre op og demontere stræktovene.

Skibschefen angav en ankringsposition i søkortet nord for Hvideodde Rev, hvorefter vagtchefen ved pejlinger søgte frem til ankerpladsen.

Efter demontering af stræktovene påbegyndtes indhivningen, der gik meget trægt. Det konstateredes, at ankeret havde fisket et kabel, hvorfor der atter blev stukket ud på kæden og en svømmedykker sendtes ned. Anker og 60 m kæde sjæklede ud og afmærkedes med bøjle.

Kommissionens vurdering:

Arsagen til uheldet skyldes, at skibschefen ved fastsættelse af ankerpladsen ikke havde bemærket det pågældende kabelfelt, ligesom vagtchefen ej heller havde observeret dette.

Uanset at undervandsbåden ved ankringen har overtrådt gældende bestemmelser – jf. Den danske Lods I pag 83 ff – finder kommissionen, at sagen bør henlægges henset til, at de ovennævnte officerer er afgået fra tjeneste i Søværnet, samt den omstændighed, at der ikke er sket beskadigelse af kablet.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har kun tildels kunnet tiltræde det af kommissionen anførte, idet chefen for Søværnet ikke har kunnet acceptere, at en skibschef i forbindelse med valg af ankerplads undlader at tage det fornødne hensyn til tilstedeværelsen af kabelfelter.

Chefen for Søværnet har derfor over for skibschefen påtalt, »at De som chef for undervandsbåden (navn) den (dato) ved Deres valg af ankerplads i farvandet nord for Rønne har undladt at tage fornødent hensyn til det i søkortet angivne kabelfelt, hvilket bevirkede, at undervandsbådens anker under letningsmanøvren fiskede kablet.«

C. Om sagernes formaliteter.

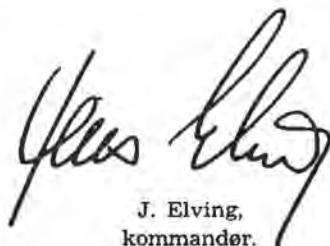
1. Kommissionen har tidligere over for Søværnskommandoen givet udtryk for den opfattelse, at fremsendelsespåtegninger som regel ikke bør meddeles de implicerede af de respektive fremsendende myndigheder, og da i særdeleshed ikke, når et inkriminerende forhold ledsages af udtalelser, der må formodes at 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 personellet 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 og ved kommandostrykning), 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 1960–1969 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 Hjemmeværnsskutter NW for Anholt.	1967	5
11. Kollision mellem to torpedobåde i Isefjorden.	1967	8
12. Kollision mellem to torpedobåde i Sundet.	1968–69	7
13. Undervandsbåds kollision med svensk kutter i Skagerrak.	1968–69	11
 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 oliekaaj 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

	Årsbe- retning	Pag.
12. Korvets påsejling af fregat, fyrinspektionsskib og flydedok IV under havnemanøvre på Holmen.	1962	13
13. Fregats påsejling af bropille ved Limfjordsbroen, Aalborg.	1962	5
14. Minelæggers påsejling af vestre molehoved i Kronløb, Københavns havn.	1962	8
15. Korvets påsejling af duc d'Albe i Flådens Leje ud for Bradbænken.	1962	15
16. Fregats påsejling af flydedok IV i Flådens Leje.	1962	17
17. Minelæggers beskadigelse af kaj i Flådehavn FREDERIKSHAVN.	1962	20
18. Fregats påsejling af kaj i Holbæk Trafikhavn.	1962	23
19. Orlogskutters påsejling af opankret russisk fiskefartøj i Fuglefjord, Færøerne.	1963	37
20. Ubåds påsejling af mole i Kielertfjord, 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 Århus havn.	1967	19
31. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Albert Dock, Leith.	1967	21
32. Depotskibs påsejling af kaj ved Torpedostation KONGS-ØRE.	1967	23
33. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af fyrstolpe, Flåde- havn KØBENHAVN.	1968-69	24
34. Korvets påsejling af bøje, Københavns Red.	1968-69	27
35. Torpedobåds påsejling af en anden torpedobåd nord for Sjælland.	1968-69	29
36. Torpedobåds påsejling af en anden torpedobåd i Kalundborg.	1968-69	31
37. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af tysk skib i Thorshavn.	1968-68	34
38. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) påsejling af kaj i Stubbe- købing.	1968-69	36
39. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Thorshavn.	1968-69	38
40. Ministrygers (SUND-kl) påsejling af civilt skib i Århus.	1968-69	40
41. Torpedobåds påsejling af bøje i Isefjord.	1968-69	42

	Årbe- retning	Pag.
42. Depotskibs påsejling af kaj i Kongsøre.	1968-69	43
43. Torpedobåds påsejling af kaj, Flådehavn KØBENHAVN.	1968-69	45

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 Odden havn.	1961	19
8. Korvets grundberøring ved den sydlige del af Middelgrund, Københavns Red.	1961	24
9. Orlogskutters grundstødning i skærgården N for Sukkertoppen, Grønland.	1962	29
10. Orlogskutters grundstødning ved Holsteinsborg, Grønland.	1962	32
11. Orlogskutters grundstødning ved Frederikshaab, Grønland.	1962	37
12. Korvets grundstødning m. v. i Limfjorden ved Mou bro.	1963	41
13. Depotskibs grundstødning ved 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 Århus Bugt.	1967	30

	Årbe- retning	Page
30. Minelæggers (LOUGEN-kl) grundstødning i Grønsund.	1967	35
32. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) grundstødning i Skaalefjord, Færøerne.	1967	37
33. Fire torpedobådes grundberøring ved Kongsøre.	1967	41
34. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i den stockholmske skærgård.	1968-69	48
35. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring ud for Ebeltoft havn.	1968-69	51
36. Undervandsbåds grundstødning på Lynæs Sand.	1968-69	53
37. Torpedobåds grundstødning på Kalkgrund, Kattegat.	1968-69	56
38. Torpedobåds grundstødning i Sjællands Odde Færgehavn.	1968-69	58
39. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundstødning i Lister Dyb.	1968-69	61
40. Torpedobåds grundberøring, Limfjorden vestlige del.	1968-69	64
41. Kongeskibs grundberøring i Nyt Løb, Grønsund.	1968-69	67

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 forlægningsmanøvre i Aberdeen havn, Skotland.	1960	69
5. Fregats beskadigelse af kajen i Tveraa, Færøerne.	1960	71
6. Beskadigelse af lægter i Gent havn, Belgien, foranlediget af korvet.	1960	73
7. Beskadigelse af lystfartøj i Næstved kanal foranlediget af korvet.	1960	75
8. Bevogtningsfartøjs (NÆS-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 Århus havn.	1967	47
17. Minelæggers (FALSTER-kl) påståede beskadigelse af civil motorbåd på Københavns Red (jf. nr. 25).	1967	48

	Årbe- retning	Pag.
18. Torpedobåds beskadigelse af drivskrue i Storebælt.	1967	50
19. Torpedobåds beskadigelse af drivskrue i Tømmergraven.	1967	53
20. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari under issej- lads i Julianehåbsbugten.	1968-69	69
21. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari under issej- lads ud for Arsuk Fjord.	1968-69	72
22. Minelæggers beskadigelse af drivskrue i Krudtløbet.	1968-69	73
23. Bevogtningsfartejs (DAPHNE-kl) beskadigelse af havnean- læg i Ebeltoft.	1968-69	75
24. Fregats (PEDER SKRAM-kl) beskadigelse af personel og materiel under passage af Helsingør.	1968-69	77
25. Minelæggers (FALSTER-kl) beskadigelse af civil motorbåd, Københavns Red (jf. nr. 17).	1968-69	81
26. Undervandsbåds fiskning af telefonkabel nord for Rønne.	1968-69	82