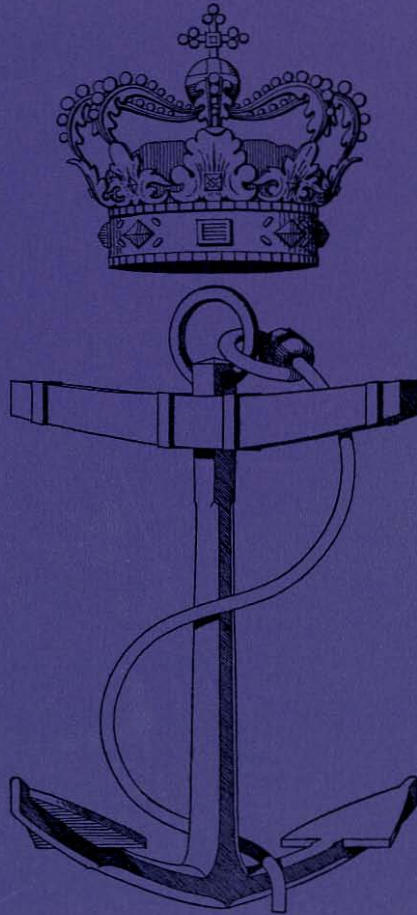


Til tjenestebrug

SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSION



ÅRSBERETNING 1970-71

**SØVÆRNETS
HAVARIKOMMISSIONS
ÅRSBERETNING 1970-71**

Statens trykningskontor

Ma 01,44 -7

BERETNING OM SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSIONS VIRKSOMHED I PERIODEN 1. JANUAR 1970 TIL 31. DECEMBER 1971

A. Indledning.

Nærværende beretning omfatter de i kalenderårene 1970 og 1971 af kommissionen behandlede og afsluttede havari- og skadesager.

For så vidt angår kommissionens opgaver, beføjelser og arbejdsform m. v. henvises til SVN BST 007(B), idet opmærksomheden henledes på, at kommissionen fra okt 71 også behandler materielskader.

B. Gennemgang af de i 1970-71 behandlede og afsluttede sager.

Beretningen omfatter 67 havari- og skadesager.

Til sammenligning med tidligere behandlede sager tjener følgende oversigt:

Ars beret- ning	Kol- lisio- ner	På- sejlin- ger	Grund- stød- ninger og -be- rørin- ger	Andre uheld	Antal skade- sager i alt	Kommissio- nens vurdering		De af ska- derne forår- sagede udgif- ter i mill. kr.
						Hæn- delig	Place- ring 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
1970 }	1	5	6	12	24	17	7	0,2
1971 }	1	13	4	26	44	35	9	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.

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

Det bemærkes, at skitserne (figurerne) er nummereret fortløbende inden for hvert afsnit (kollisioner, påsejlinger o. s. v.).

Opmærksomheden henledes på, at Chefen for Søværnets afgørelse i de enkelte sager er citeret med de ændringer, som hensynet til det implicerede persons identitet nødvendiggør, ligesom afsagte domme er medtaget i stærk sammentrængt form.

Kommissionen har i beretningsperioden afholdt ialt 32 møder i 1970 og 41 møder i 1971.

Kommissionens sammensætning i beretningsperioden:

Kommandør J. Elving, formand, afløst den 1/6-71 af

Kommandør O. Odder.

Kommandørkaptajn K. V. Raabye, fra 1/1-69.

Kommandørkaptajn O. J. Kisum, afløst den 9/1-70 af

Kommandørkaptajn O. Felding.

Kommandørkaptajn (M) N. B. Winder, afløst den 8/2-71 af

Orlogskaptajn (M) P. E. Holst.

Kommandørkaptajn (M) J. C. G. S. Sørensen, fra 1/10-71.

Orlogskaptajn H. Haar, sekretær fra 31/3-66.

Kommissionens adresse er:

Sekretæren ved SHK,

Søværnets Taktikskoles Fjernkendingskursus,

1433 Holmen, København K.

Kollisioner.

1. Kollision mellem korvet og fiskekutter.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SW-2; vejr: tågedis; sø: 1; strøm: ikke anført; sigtbarhed: varierende ca 500 m-3 sømil.

Hændelsesforløb (jf. fig. 1, 2 og 3):

En korvet, der havde ligget oplagt i Flådehavn Frederikshavn, afgik den pågældende dag kl 0800 med en orlogskaptajn fra FLS FRH som fører for at forlægge til København for doksætning.

På grund af den ringe sigt, var lanternerne tændt og radaren igang.

Alborg Bugt fyrskib passeredes kl 1100 med en fart af ca 15 knob, hvorefter kursen sættes til 128 i rute 36.

Føreren af korvetten forlod broen kl ca 1155, idet han beordrede den vagthavende officer (VO) til at varsko ham, såfremt sigtbarheden - der da var ca 1 sømil - blev væsentlig forringet. Forinden havde han på radaren (15 smi området) observeret, at der ikke var skibe i nærheden SE-over i rute 36.

Kl 1200 overtog en anden søløjtnant vagten, idet han fik i overlevering, at bøje 32 i rute 36 var passeret om styrbord kl 1150 på kurs 128 og med en fart af 14-15 knob. Ved vagtens overtagelse var sigtbarheden ca 1 sømil.

Kl ca 1215 observerede VO et ekko på radaren ca 2 grader om bagbord i 3,1 sømils afstand, hvorfor han straks ændrede kurs til 148. Samtidig påbegyndte han afgivelse af tågesignal.

Kl ca 1220 observerede han på radaren, at der ikke forelå kollisionsfare med det pågældende skib, der på radarskærmen plottedes til at være nærlig stilleliggende. VO varskoede derpå udkiggen - der stod i styrbords side - om at være opmærksom om bagbord og forblev selv i broens bagbords side for at holde udkig.

Kl ca 1224 observerede han i en tågebanke ret for en fiskekutter i en afstand af 150-200 m. Kutterens kurs udgjorde han til ca 238, idet den sejlede tværs på korvetens kurs.

VO råbte straks »Styrbord helt over« og slog samtidig stop på maskintelegrafen.

En kollision var imidlertid uundgåelig, og korvetten ramte kutteren med bagbords bov, så den udfaldende del af skroget knækkede kutterens mast, hvorefter kutteren gled ned langs siden, hvor korvettens buttetur knuste kutterens skanseklædning.

Under passagen observeredes, at kutteren ikke førte navigationslys eller signaler for fiskeri, uagtet fiskeredskaberne var sat. Der var heller ikke hørt tågesignaler fra kutteren.

Efter kollisionen, da farten var løbet af korvetten, sejlede kutteren op og fortøjede agter.

Det viste sig at være en fiskekutter fra Bønnerup.

Føreren af korvetten, der forlod messen på grund af tågesignalerne, kom på broen straks efter kollisionen, inden kutteren var kommet op agter.

Da kutteren var fortøjet og det var konstateret, at den fortsat kunne flyde, aftaltes med kutterens fører, at korvetten skulle slæbe kutteren til Grenå, efter at de værste skader på dækket var udbedret.

Ankomst til Grenå fandt sted kl 1753.

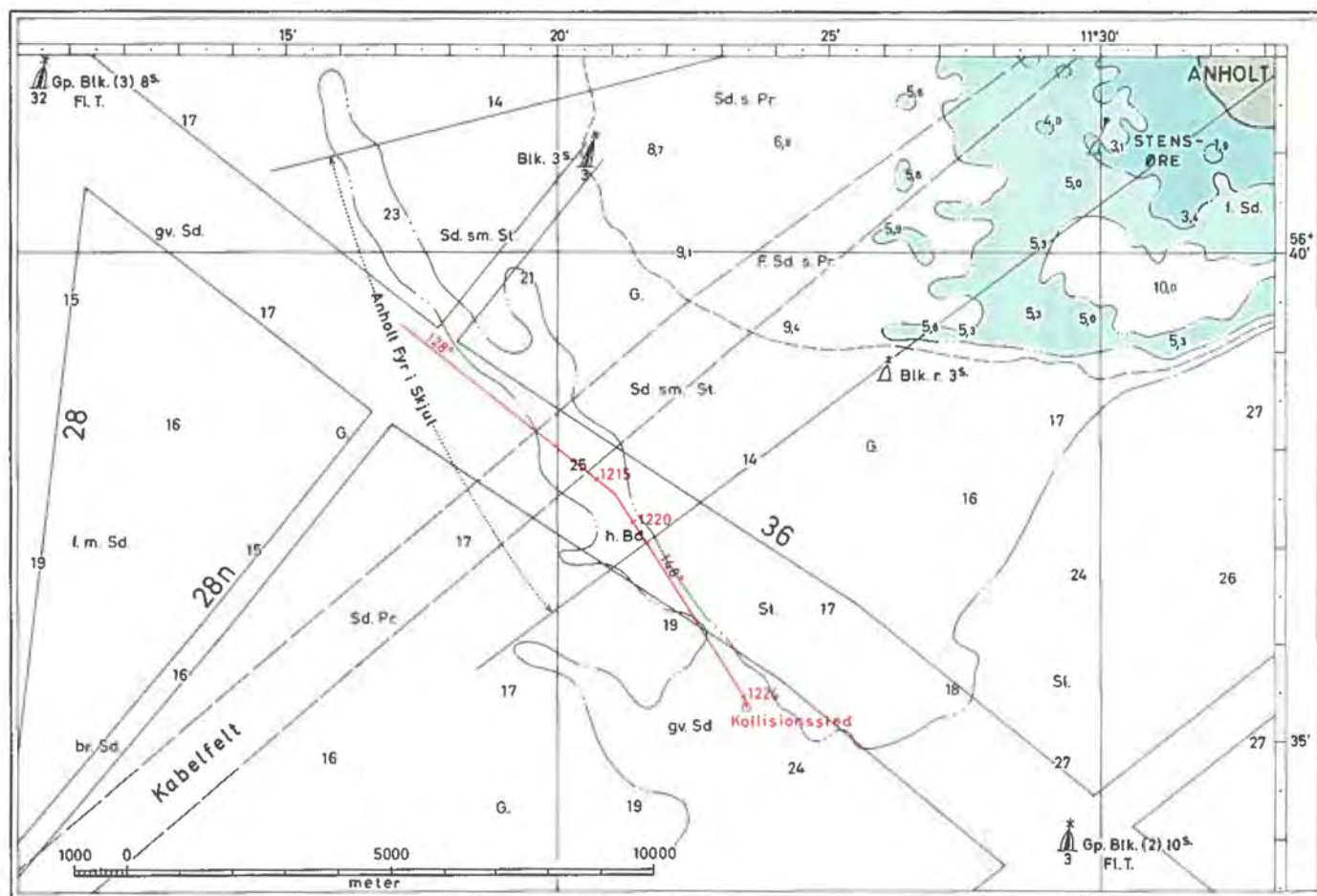


Fig. 1.

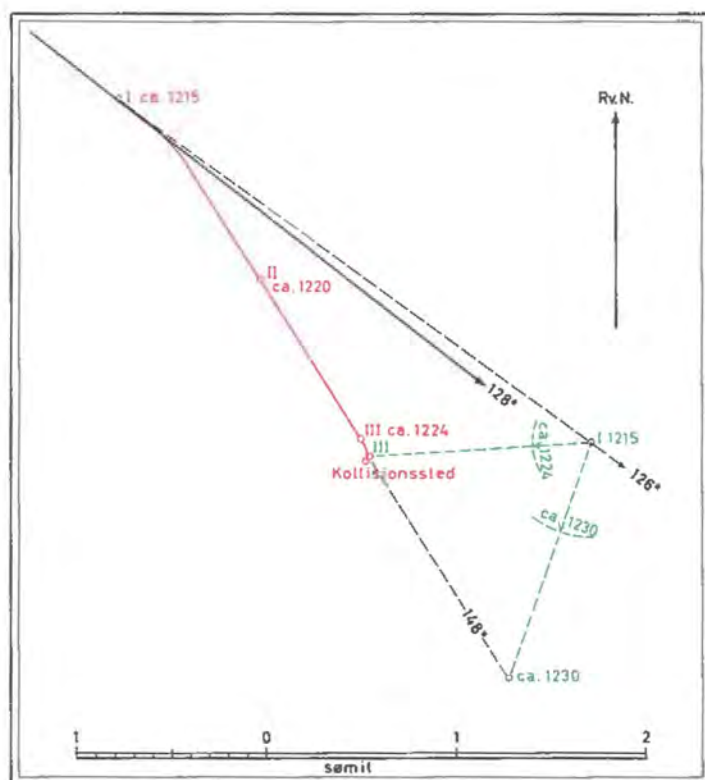


Fig. 2.

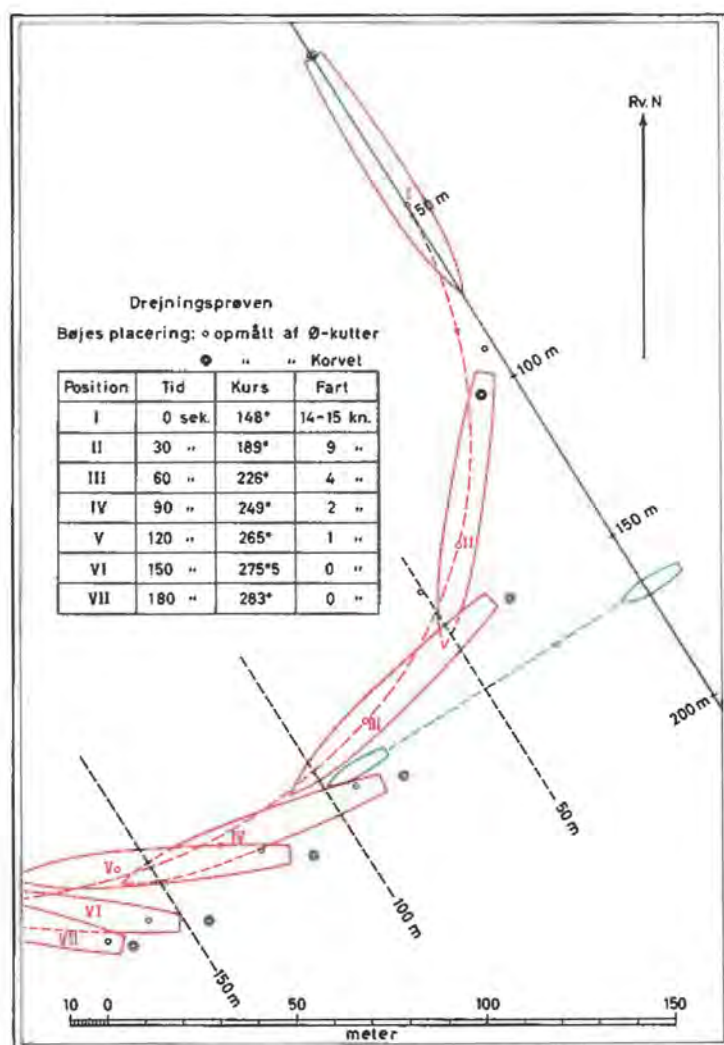


Fig. 3.

Skadeopgørelse:**Korvetten:**

Bagbords buttelur beskadiget.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion kr 500.

Fiskekutteren:

Klædning indtrykket og knækket. Røstjern, trawlgalger m. v. delvis afrevet. Masten knækket. Styrehus og nedgangstrappe beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ca 16000 kr, hertil er taget forbehold for yderligere ca kr 28000.

Supplerende oplysninger:

1. Søforklaring:

Efter ankomst til Grenå anmeldtes uheldet til politiet, med begæring om søforklaring. Denne fandt sted 6 dage senere på dommerkontoret i Grenå.

2. Rekonstruktion af hændelsesforløbet.

(a) Figur 2.

Skitsen viser korvettens sejldes og kutterens (ekkoets) position fra kl ca 1215 til kl ca 1224, hvor visuel kontakt fandt sted.

- (i) Korvetten styrer kurs 128 og observerer kl ca 1215 på position D I et ekko 2° om bagbord i en afstand af ca 3,1 sml (K I), hvorefter kursen straks ændres til 148.

Kl ca 1220 er korvetten sejlet ca 1,25 sml fra pos. D I og er nu i pos. D II på kurs 148 vel klar af det plottede ekko.

Kl ca 1224 er korvetten yderligere ca 1 sømil fremme i pos. D III, hvorfra en kutter ses ret for i en afstand af ca 200 m (K III).

- (ii) I henhold til søforklaringen fiskede kutteren med en fart af 2 knob. D. v. s., at kutteren i tidsrummet 1215-1224 kun kan have sejlet ca 0,3 sml.
- (iii) Som det fremgår af skitsen, kan den i pos. K III observerede kutter ikke være identisk med den i K I observerede ekko, medmindre fiskekutteren har sejlet væsentlig hurtigere end anført - omkring 7 knob - på en kurs mellem W og SW.

Dette finder kommissionen at være usandsynligt, hvorfor kommissionen er af den opfattelse - i overensstemmelse med forsikringselskabet - at det observerede ekko ikke er identisk med kutteren.

- (iv) I henhold til korvettens maskinjournal stoppedes skruerne kl 1230. Dette ændrer dog ikke foranstående opfattelse, jf. figur 2.

(b) Figur 3.

Skitsen er baseret på en drejningsundersøgelse foretaget med den samme korvet under vind- og vejrforhold meget lig forholdene på kollisionsdagen.

Prøven er udført ved, at korvetten i pos. I - som passeredes med en fart af 14-15 knob - slog stop og lagde roret stb helt over, samtidig med, at der kastedes en bøj fra agterdækket.

Hvert 30' sek aflæstes fart og kursændring idet der samtidig kastedes bøjer.

Efter forsøget foretoges pladsbestemmelse af bøjerne af såvel korvetten som af en orlogskutter.

I skitsen er anført begge skibes resultater, medens korvettens position er indtegnet som en mellemværdi af disse.

- (i) Skitsen viser korvetten kl ca 1224 hvor der på kurs 148 slås stop og roret lægges stb helt over (pos. I).

60 sek efter er korvetten i pos. III med en fart af 4 knob og på kurs 226.

Indtegnes fiskekutteren som ramt i denne pos. ses, at dens kurs er ca 238 - nemlig tværs på korvettens oprindelige kurs - at dens fart har været ca 3 knob, og at afstanden i observationsøjeblikket har været ca 125 m.

Korvetten har altså set kutteren nærlig tværs ind.

Den relative kollisionsfart har været 1-1½ knob.

- (ii) Såfremt kollisionsen er sket senere end i pos. III, har kutterens kurs været 250-255 og dens fart noget større, hvilket kommissionen ikke finder sandsynligt.

- (iii) Såfremt kollisionen har fundet sted før pos. III har kutterens fart været mindre og afstanden i observationsøjeblikket kun været 50-100 m, hvilket kommissionen heller ikke finder er sandsynligt.

Kommissionen er således af den opfattelse, at kollisionen må have fundet sted omkring den i skitsen viste position III.

3. Øvrige bemærkninger.

Det fremgår af et bilag til forsikringsselskabets brev af (dato), at et søretsmedlem har deltaget i sejlads for bjergning af kutterens trawl.

Det fremgår imidlertid ikke, om dette er sket på foranledning af retten eller som privatmand foranlediget af forsikringsselskabet. Kommissionen skal ikke anfægte den angivne position for skovlene, der er nær sammenfaldende med den af fiskeskipperen opgivne position kort før kollisionen.

Kommissionen må imidlertid finde det yderst betænkeligt på grundlag af denne meddelelse - 18 dage senere end kollisionen - at kunne erklære, at kutterens kurs må have ligget omkring SE-SSE og da ikke mindst på baggrund af den kendsgerning, at der fra korvetten af flere vidner er observeret, at den anden trawlerwire først blev kappet efter at kutteren havde fortøjet agter i korvetten og derfra lånt en bøjle til afmærkning af denne wire.

Kommissionens vurdering:

1. Korvettens sejlads.

(a) Føreren.

Kommissionen finder ikke, at det kan bebrejdes føreren af korvetten, at han under de givne omstændigheder forlod broen for at gå til messen, men finder, at han ved afgivelse af det første tågesignal straks burde have begivet sig på broen, uagtet han ikke var blevet varskoet.

(b) Vagthavende officer.

Kommissionen finder, at VO ikke har handlet i overensstemmelse med Søvejsreglernes Regel 16 stk a, idet han har undladt at gå ned i fart, og da ikke mindst efter at have observeret det pågældende ekko på radaren.

VO har imidlertid - ved at foretage en kursændring i forhold til det eneste observerede ekko - handlet i overensstemmelse med Regel 16 stk c.

Kommissionen finder sig ikke overbevist om, at en bakmanøvre fra korvettens side, ville have mindsket følgerne af kollisionen endsige kunnet forhindre denne.

Kommissionen finder det bevist, at korvetten ikke har været et indhentende skib, hvorfor VO ikke ses at have overtrådt Regel 24.

2. Kutterens sejlads.

- (a) Kommissionen finder det bevist, at kutteren har overtrådt Søvejsreglernes
- Regel 15, ved at have undladt at afgive tågesignal,
 - Regel 29 m. fl. ved under sejlads i reduceret sigt ikke at have bemanded styre- og manøvreredskaberne, således at hurtig kurs- og fartændring kunne finde sted, samt ved ikke at holde behørig udvig (alene beskæftiget med dette job) samt yderligere efter sigt af korvetten intet at have foretaget sig for at hindre en kollision eller mindske dennes virkninger.

- (b) Kommissionen finder det bevist, at kutterens kurs har ligget i den SW-lige sektor, hvorfor kutteren må have fisket på tværs af den minestrøgne rute, hvilket burde have foranlediget føreren af kutteren til i særlig grad at være påpasselig med hensyn til føring af lys og afgivelse af tågesignaler, jf. iøvrigt Handelsministeriets bekendtgørelse af 25 sep 1948 om sejlanvisninger for skibe (fiskeri i minestrøgne ruter) og Søvejsreglernes Regel 26.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for FLS FRH har overfor føreren af korvetten udtalt følgende:

»Søværnets Havarikommission har til mig udfærdiget rapport om kollisionen (»korvet«s) kollision med kutteren (navn) jvf. ref. Indholdet af rapporten er hr. orlogskaptajnen bekendt, men rapporten giver mig anledning til at tilkende Dem følgende:

Det kan ikke bebrejdes orlogskaptajnen, at De under de givne omstændigheder forlod broen for at gå til messen, men De burde straks have begivet Dem på broen, selvom De ikke var blevet varskoet.«

Chefen for FLS FRH har overfor vagthavende officer udtalt følgende:

»Søværnets Havarikommission har til mig udfærdiget rapport om kollisionen (»korvet«s) kollision med kutteren (navn) jvf. ref. Indholdet af rapporten er hr. kaptajnløjtnanten bekendt, men rapporten giver mig anledning til at tilkende Dem følgende:

Kaptajnløjtnanten har ikke handlet i overensstemmelse med søvejsreglernes Regel 16, stk a, idet De har undladt at gå ned i fart, og da ikke mindst efter at have observeret det pågældende ekko på skærmen.

De har imidlertid – ved at foretage en kursændring i forhold til det eneste observerede ekko – handlet i overensstemmelse med Regel 16, stk c.

Det betragtes som usandsynligt, at en bakmanøvre fra (korvettens) side ville have formindsket følgerne af kollisionen endsige kunnet forhindre denne.

Det må også anses for bevist, at (korvetten) ikke har været indhentende skib, hvorfor De ikke ses at have overtrådt Regel 24.«

2. Torpedobåds kollision med sandpumper, Københavns Havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: WSW-1; vejr: diset tiltagende til tæt tåge; sø: ingen; strøm: svagt nordgående; sigtbarhed: i Yderhavnen 200 m aftagende til ca 30-40 m på højde med Kronløbet.

Hændelsesforløb:

1. Torpedobåden.

(a) Inden kollisionen.

Torpedobåden »PT 1« afgik fra Holmen den pågældende dag kl 1045 for - sammen med en anden torpedobåd »PT 2« - at forlægge til Frederikshavn.

Ved afgang var skibschefen selv på broen, medens 3. kommanderende var ved radaren i operationsrummet.

Farten i Yderhavnen var ca 8 knob. Da »PT 2« nåede havneløbet, forsvandt den i tågen. Chefen for »PT 1«, der var ca 200 m agten for »PT 2«, beordrede derfor roergængereren til at støtte på kurs 012, hvilket førte torpedobåden tæt op ad Kronløbets søndre havnefy. Ved dette blev der kl 1058 (figur 4, position I) slået stop, efter at »PT 2« over radioen havde beordret afstanden mellem bådene øget til 1000 yards. Farten faldt øjeblikkelig til 1 à 2 knob. Sigbarheden ansloges til ca 30-40 m. Der afgaves tågesignal.

De tre motorer stod herefter på »frem klar«.

Skibschefen spurgte operationsrummet, hvordan situationen så ud på radaren. Hertil svarede næstkommanderende - der netop var i operationsrummet på vej til broen for at overtage vagten - at skibschefen hellere selv måtte se på radarbilledet.

Så snart næstkommanderende var kommet op på broen, gik skibschefen derfor ned. 3. kommanderende overlod pladsen ved radaren til skibschefen, tændte navigationslysene og gik op på broen.

Skibschefen observerede en del tilsyneladende stationære ekkoer samt et ekko i pejling ca 035, som bevægede sig mod havnen. I forvisning om, at kurs 050 ville bringe skibet fri af dette og de andre observerede ekkoer, beordrede han kl 1059: »Styrbord til 050, MUSSE frem langsomt, SARA og BETTY frem langsomt«, hvilket i torpedobåden modsvarer ca 16 knob, en fart, der hurtigt blev nået.

Afstanden til ekkoet, der bevægede sig, ansloges til ca 0,5 sml. Kort efter blev skibschefen imidlertid klar over, at dette ekko nu lå på kollisionkurs. Samtidig varskoede næstkommanderende fra broen, at han hørte tågesignal foran for tværs om bb.

Skibschefen beordrede derfor næstkommanderende til at stoppe SARA og BETTY og lægge roret stb 10°, hvorefter han selv løb op på broen (figur 4, position II). Farten faldt straks til ca 8 knob. Klokken var da mellem 1100 og 1101. Der afgaves atter tågesignal.

På broen hørte skibschefen nu selv tågesignal foran for tværs om bb, hvorfor han beordrede: »Roret midtskibs, MUSSE stop, SARA og BETTY tilbage klar«. Kl ca 1101 var kursen således ca 100 og farten reduceret til 2-1 knob.

Kort efter observeredes en sandpumper ca 4 streger om bb. Dens fart blev - på grund af tydelig bovbølge - anslået til 5-6 knob. Der blev ikke observeret navigationslys.

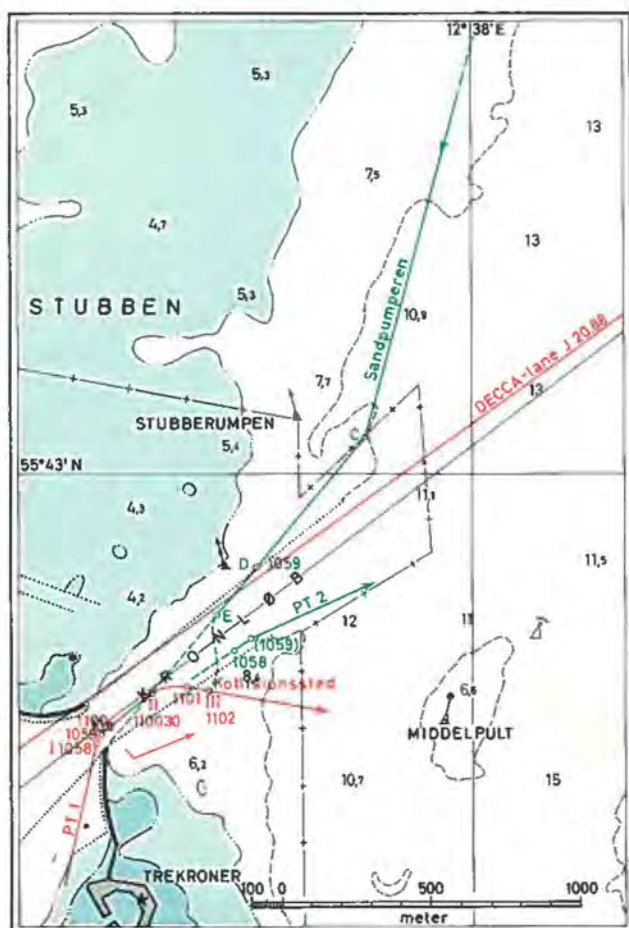


Fig. 4.

Skibschefens første indtryk var, at sandpumperen ville gå foran om torpedobåden, og nåede at beordre roret »styrbord helt over«, men blev nu klar over, at sandpumperen lå i et stb's drej, hvorfor han beordrede »ALLE frem langsomt« (ca 16 knob).

Torpedobådens midtermotor var lige netop startet, men båden ikke kommet i fart, da sandpumperen kl 1102 i position III (figur 4) sejlede ind i torpedobådens bb's side under en vinkel på ca 80 grader og med en anslået fart af ca 2 knob. Sidemotorerne, der havde stået på »tilbage klar«, nåede at blive gangskiftet, men ikke startet.

Tidsforløbet fra den visuelle observation af sandpumperen til påsejlingen anslås til ca 10 sek.

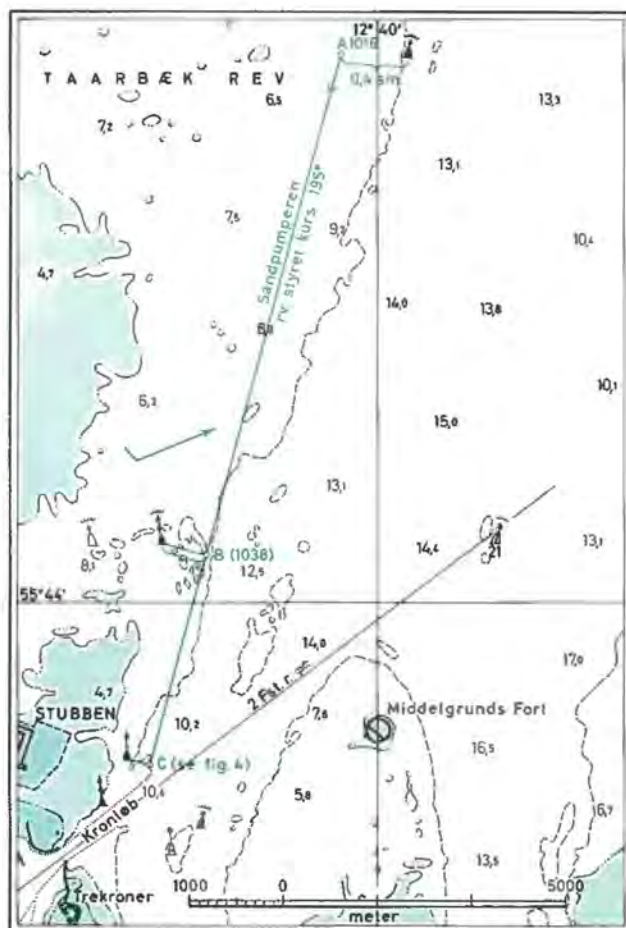


Fig. 5.

(b) Efter kollisionen.

Umiddelbart efter kollisionen, bakkede sandpumperen fri af torpedobåden og forsvandt i tågen. Skibschefen afgav følgende ordrer: »Redningsveste på. Alle op på dækket. Lukke vandtæt. Klar ved lækmåtten. MUSSE stop«.

Da posten ved maskintelegrafen og rørgængereren, som følge af kollisionen slyngedes ud af styrehuset, blev MUSSE først stoppet, da posten ved maskintelegrafen på 3. kommanderendes ordre løb ind igen og slog stop.

Der afgaves tågesignal som stilleliggende skib.

Havaridivisionen lukkede vandtæt, etablerede afstivning af lugen mellem forreste og agterste maskinrum og påbegyndte lænsning fra agterste maskinrum, hvortil vandet trængte gennem rørgennemføringer m. m.

Lækmåtten blev udsat over lækagen.

Forsøg på at kalde torpedobåden »PT 2« mislykkedes, da »PT 1«s UHF-radio var tavs som følge af svigtende strømforsyning.

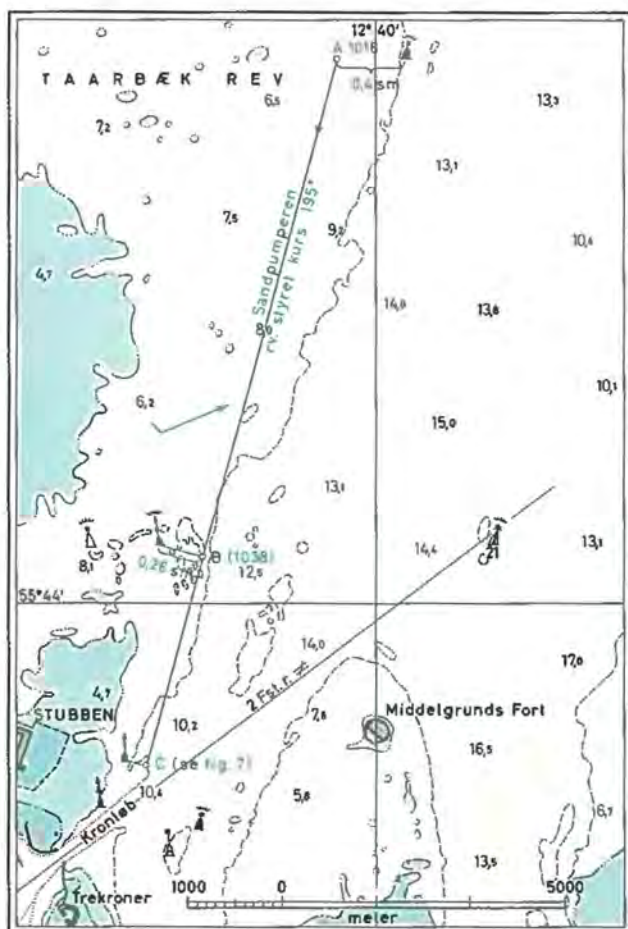


Fig. 6.

Der var trængt så meget vand ind, at fenderlisten var under vand, men skibet syntes ikke at synke yderligere.

Sandpumperen dukkede nu atter frem af tågen og kom op langs torpedobådens stib's side. Ved torpedobådens foranstaltning fortøjedes på siden af sandpumperen.

Næstkommanderende gik ombord i sandpumperen for at få denne til at kalde havnevesenet over radioen og anmode om slæbebåd med lænsemateriel. Han opnåede - trods ukendskab til materiellet - forbindelse med Lyngby Radio, der ville videregive anmodningen.

Skibschefen gik op på broen på sandpumperen, hvis fører erklærede sig villig til at bugsere torpedobåden ind mod Holmen. Da den hidkaldte slæbebåd ikke indfandt sig, fortsattes bugseringen og Elefantløbet passeredes kl 1140. Flådestation København overtog torpedobåden ud for torpedobådsbroerne.

Torpedobåden doksattes samme dag kl ca 1630.

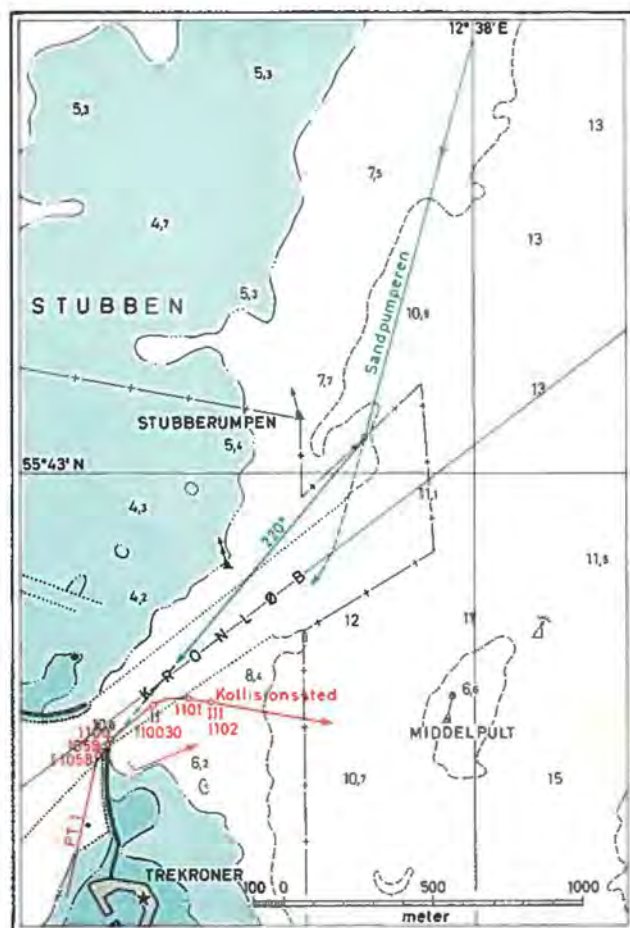


Fig. 7.

2. Sandpumperen.

Sandpumperen var om morgenen afgået kl 0845 fra Disken med en ladning sand til København.

Vind og vejr var som følger: Vind: stille; vejr: klart solskin, men lavtliggende tåge.

Sandpumperen passerede Tårnbæk Rev lys- og fløjtetønde kl 1016 i en afstand af 0,4 sml (figur 5, position A) og styrede derefter 195 mod København. Sigbarheden var på dette tidspunkt ca 0,5 sml, men aftog gradvis under sejladsen sydover.

Stubben nordlige to-kost passerades i en afstand af 0,4 sml (figur 5, position B) på et ikke-angivet tidspunkt med stoppet maskine af hensyn til en ankerligger. (Kommissionen opfatter den opgivne kurs som korrekt, men den opgivne afstand som forkert, idet denne retteligere må være ca 0,26 sml, jf. supplerende oplysninger, afsnit 2 e). Sigbarheden var herfra og sydover faldet til ca 50-75 m. Farten

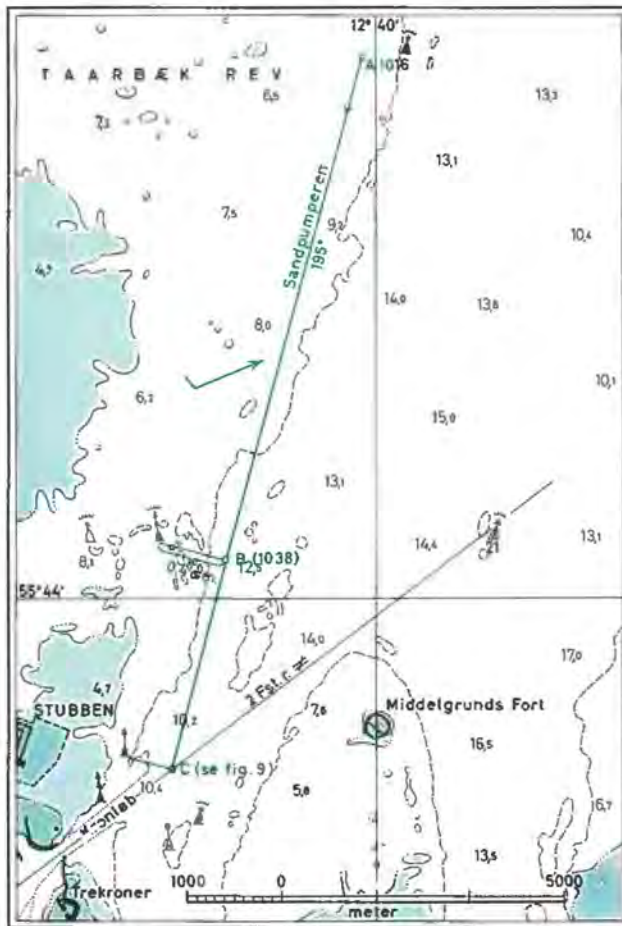


Fig. 8.

er af sandpumperen ved passage af ovennævnte ankerligger angivet til 2 à 3 knob. Denne fart angives i rapporten at være holdt på den videre sejlads sydover.

I henhold til sandpumperens rapport, ændredes kursen til 220 mellem eet- og to-kosten på Stubben (figur 5, position C), således at radarens »headline« var overet med Kronløbets søndre molehoved. Farten angives til nu at være så ringe, at styring var vanskelig.

Videre anfører rapporten, at to-kosten observeredes på radaren i en afstand af 50-75 m et par streger foran for tværs om stb (figur 4, position D).

Sandpumperen har på radaren observeret et skib for udgående og et ekko i havneudløbet, men hævder ikke at have observeret torpedobåden »PT 1«.

Umiddelbart før kollisionen – sandpumperen opgiver kl ca 1100 – varskoede ud-kiggen »noget forude«. Der blev slået »fuld kraft bak«, men kollisionen indtraf umiddelbart efter.

Sandpumperens styrmand opgiver at have aflæst Deccaens røde lanometer i kollisionsejeblikket til J 20,88.

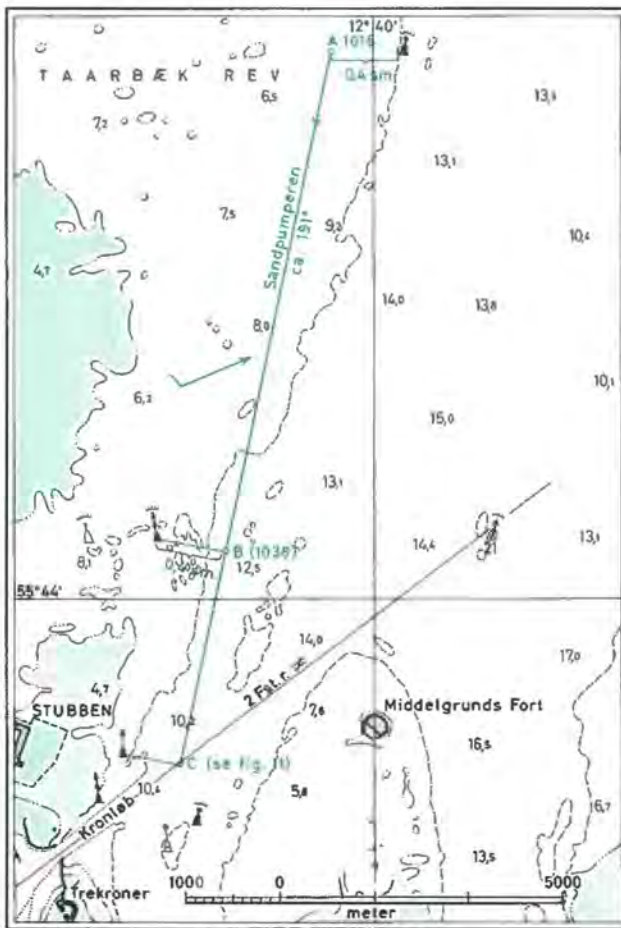


Fig. 10.

At pejlingen til ekkoet – efter at torpedobåden var gået an – ikke ændrede sig, anser kommissionen som et bevis på, at sandpumperen – efter passage af den sorte eet-kost – ikke har fortsat på kurs 220, men må have holdt en sydligere kurs.

Dette forhold støttes dels af torpedobåden »PT 2«s observationer, jf. næste afsnit pkt. e, dels af den bemærkning (»Vi troede I kom indefra Stubben«), som føreren af sandpumperen fremkom med, da chefen for »PT 1« kom ombord i sandpumperen.

2. Sandpumperen vedrørende.

(a) Kommissionen har konstateret, at der i sandpumperen – hvor både føreren og styrmanden var på broen – ikke under sejladsen i tåge efter passage af Tårnbæk Rev er noteret tidspunkter for fart- og kursændringer.

(b) Kommissionen har endvidere bemærket sig, at man kun har aflæst den røde Decca-lane, hvorfor sandpumperen ikke har opgivet en regulær position for kollisionen.

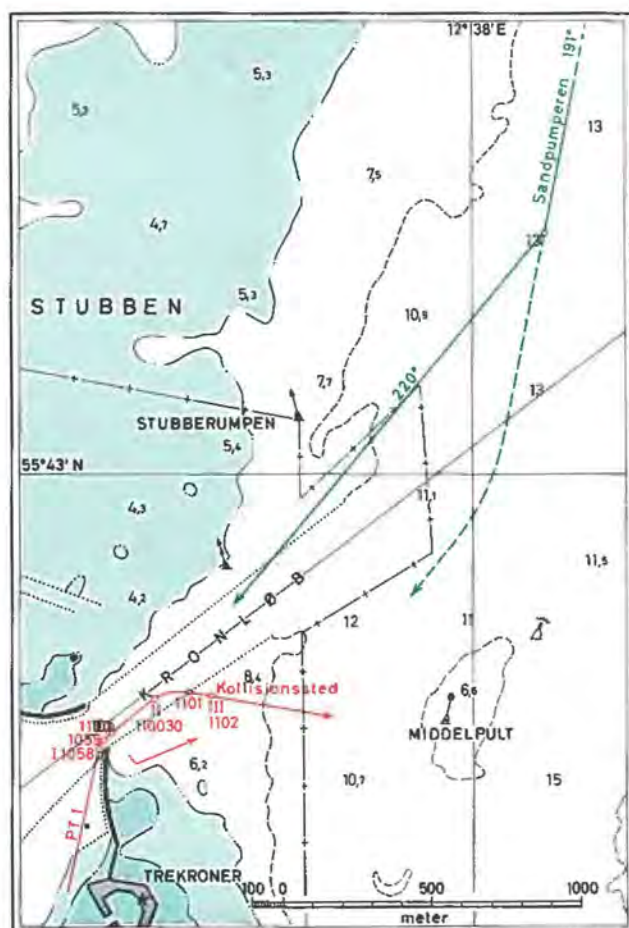


Fig. 11.

(c) Den af sandpumperen udsejlede distance fra kl 1016 til kollisionsøjeblikket 1102 er ialt ca 4,8 sml, hvilket giver en gennemsnitsfart af godt 6 knob.

Så vidt det er oplyst, har farten indtil Stubben nordlige to-kost været ca 8 knob, hvorfor den reducerede gennemsnitsfart herefter ikke kan have været mindre end ca 5 knob på distancen mellem denne kost og kollisionsstedet.

Kommissionen er derfor af den opfattelse, at farten umiddelbart før kollisionsøjeblikket har været større end anført af sandpumperen.

(d) Sandpumperen anfører, at den har observeret et ekko for udgående og et ekko i havnehullet.

Da der ikke har været omtalt andre ekkoer, finder kommissionen det sandsynliggjort, at det første ekko er »PT 2« og det andet ekko er »PT 1«.

At dette andet ekko i henhold til førerens opgivelse forsvandt på radarskærmen, kan kommissionen ikke finde nogen rimelig forklaring på.

(e) Torpedobåden »PT 2« har rapporteret, at den kl 1058 på position 249 Middelgrunden 1,53 sml har observeret et ekko, som med nogen fart trak sydover. For at undgå kollision med dette skib, drejede »PT 2« til kurs 065 og gik an med en fart af 10 knob. Ekkoet passeredes kort efter – d. v. s. ca kl 1059 – i en afstand af ca 200 m. Der var ikke andre ekkoer i denne sektor, som bevægede sig sydover.

Kommissionen mener det derfor sandsynliggjort, at dette ekko var sandpumperen, der på dette tidspunkt var på højde med Stubben sorte to-kost (position D).

Eftersom kommissionen som anført anser kollisionsstedet for at være korrekt fastlagt af torpedobåden »PT 1«, og under henvisning til det af »PT 2« anførte, er kommissionen af den opfattelse, at sandpumperen på højde med Stubben sorte to-kost må have ændret sin kurs til nærlig 180.

Skadeopgørelse:

Sandpumperen:

Ingen.

Torpedobåden:

Et hul i bb's side mellem spant 33 og 37 fra dækshøjde til ca 1 m under vandlinjen med en max. bredde af 2 m og en dybde på ca $\frac{3}{4}$ m.

I forbindelse med hullet er samtlige i rummets bb's side værende rør- og ledningsforbindelser ødelagt.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge rapport fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion kr 1 100 000, idet der tages forbehold for skader, som først kan konstateres ved udtagning af maskineri m. v.

Kommissionens vurdering:

- Under henvisning til det foregående finder kommissionen det bevist,
 - at torpedobåden »PT 1« kl 1059 befandt sig nærlig stilleliggende klods op ad det sydlige havnefyrr, og at sandpumperen samtidig befandt sig på højde med den sorte to-kost nord for Kronløbet (position D) på kurs 220 og med en fart af ca 5 knob,
 - at sandpumperen, nærlig samtidig med torpedobådens stb's drej fra position II, må have foretaget et bb's drej omkring den tidsmæssigt modsvarende position E, til kurs ca 180,
 - at sandpumperen kl 1102 – efter at have bakket fuld kraft og samtidig drejet ca 20° til stb – med en fart af ca 2 knob på kurs ca 200 er sejlet ind i torpedobåden, der var nærlig stilleliggende i position III.
- Kommissionen er derfor af den opfattelse, at sandpumperen
 - ved i tåge at have holdt en fart af ca 5 knob ikke har efterlevet Søvejsreglernes regel 16, samt
 - ved at dreje bb og således passeret løbets midterlinje har overtrådt Søvejsreglernes regel 25 stk a.

Kommissionen må således holde for, at skylden for kollisionen påhviler sandpumperen.
- Kommissionen finder ikke, at kunne bebrejde chefen for torpedobåden »PT 1« de af ham valgte kurser og farter.

Kommissionen finder det forsvarligt, at skibschefen forlod broen for at orientere sig på radarskærmen i operationsrummet, jf. Midlertidig instruks for skibschefen § 32.

Sagens videre forløb:

1. Der afholdtes søforhør dels 5 dage efter dels 12 dage efter kollisionsen, begge gange under forsæde af Sø- og Handelsrettens vicepræsident.
2. Chefen for Søværnet oversendte sagen til Kammeradvokaten, der senere udbad sig nye skitser til forklaring af hændelsesforløbet.

Foranlediget heraf, udtalte kommissionen følgende:

Kommissionens formand og sekretær var den (dato) formiddag på en prøvesejlads med torpedobåden »PT 1« ført af samme chef som under kollisionsen.

Der foretoges tre prøvesejladser, der hver for sig udførtes i overensstemmelse med de i torpedobådens rapport anførte tidsforløb og under anvendelse af de samme maskin- og rormanøvrer.

Strømforholdene var som på kollisionsdagen, medens vinden var noget kraftigere fra vest.

I alle tre tilfælde førtes torpedobåden i retning af det i rapporten anførte kollisionssted og havde i alle tre tilfælde klart sydskeel i Kronløbets fyrlinje.

Kommissionen må på baggrund heraf hævde, at kollisionsstedet ikke kan være beliggende som påstået af sandpumperen men må holde for, at kollisionsstedet må ligge som påstået af torpedobåden.

De bilagte skitser viser 4 muligheder for sandpumperens sejlads, baseret på de af sandpumperen anførte kurser og passageafstande.

(a) Første mulighed (figur 6 og 7):

Det forudsættes i dette tilfælde, at såvel passageafstanden fra Tårnbæk Rev lys- og fløjtetønde (0,4 sml) som kursen herfra (195) er opgivet korrekt (figur 6).

Herved bliver afstanden til Stubben N røde to-kost (position B) kun 0,26 sml, og ikke som angivet af sandpumperen 0,4 sml.

Sandpumperen anfører videre at være drejet mellem de to koste på Stubberumpen (figur 7) og derefter at have styret 220 med den stævnorienterende radars »headline« pegende mod det søndre molefyr.

- (i) Såfremt kursen 220 er korrekt, og radarens headline virkelig har peget mod det søndre molehoved, må sandpumperen være drejet tidligere end angivet, nemlig tværs af Stubberumpen røde et-kost.
- (ii) Er sandpumperen imidlertid drejet som anført mellem de to koste på Stubberumpen, kan den enten have drejet til kurs 220 eller til en kurs, hvor radarens »headline« pegede mod det søndre molehoved. I begge tilfælde vil sandpumperen sejle mod det af torpedobåden »PT 1« anførte kollisionssted.

(b) Anden mulighed (figur 8 og 9):

Det forudsættes i dette tilfælde, at afstanden til Stubben N røde to-kost (0,4 sml, position B) og kursen (195) er opgivet korrekt af sandpumperen (skitse 8).

Dette medfører, at afstanden til Tårnbæk Rev lys- og fløjtetønde ikke kan have været 0,4 sml som angivet af sandpumperen, men kun ca 0,25 sml.

I dette tilfælde – jf. figur 9 – vil sandpumperen være længere fra Stubberumpen røde et-kost end beskrevet under pkt. (a).

- (i) Såfremt kursen 220 er korrekt og radarens »headline« virkelig har peget mod det søndre molehoved, må sandpumperen imidlertid være drejet betydelig tidligere end angivet, jf. figur 9.

- (ii) Er sandpumperen imidlertid drejet som anført mellem de to koste på Stubberumpen, kan den enten have drejet til kurs 220 eller til en kurs, hvor radarens »headline« pegede mod det søndre molehoved. I begge tilfælde vil sandpumperen sejle mod det af torpedobåden »PT 1« anførte kollisionssted.

(c) *Tredje mulighed (figur 10 og 11):*

Det forudsættes i dette tilfælde, at begge de anførte afstande på 0,4 sml (figur 10, position A og B) er korrekte.

I så fald er kursen (195) angivet forkert, idet den korrekte kurs vil være ca 191.

I dette tilfælde vil sandpumperen ligge endnu længere mod øst, jf. figur 11.

Efter drejet vil situationen være analog til det ovenfor i pkt. (b) beskrevne.

(d) *Fjerde mulighed (figur 6 og 10):*

I dette tilfælde forudsættes, at kursen (195) og de to afstande (position A og B) er korrekte.

Dette indebærer, at sandpumperen påvirket af vind og strøm er ført øst i, således at figur 6 viser den styrede kurs, og figur 11 viser den beholdne kurs.

Hændelsesforløbet vil være analog med det i pkt. (c) beskrevne.

3. SHK skal til den af højesteretssagfører NN (for sandpumperens rederi) indgivne påstand (ikke citeret her) bemærke følgende:

- (a) ad pag 2 foroven, hvor der hævdes, at sandpumperen kun sejlede med en fart af 2-3 knob:

SHK skal henlede opmærksomheden på en simpel fartberegning, der viser et gennemsnit på 5-6 knob mellem Tårnbæk Rev lys- og fløjtetønde og kollisionsstedet,

- (b) ad pag 2 midten, hvor der hævdes, at sandpumperen ikke kunne se ekkot af torpedobåden »PT 1«:

SHK er af den opfattelse, at dette kun understreger, at torpedobåden lå tæt på molehovedet og ikke, som anført af sandpumperen, i nærheden af Stubberumpen. Kommissionen skal iøvrigt understrege, at en stævnorienteret radars evne til at udskille ekkot er ringe, specielt under og efter et drej, eller når området skiftes, som det netop var tilfældet i sandpumperen,

- (c) på pag 2 nederst tales der om retvisende kurser, men der savnes oplysninger om, hvorvidt sandpumperen var udstyret med gyro- eller magnetkompass og derfor også om, hvornår disse sidst har været kontrolleret (deviationsundersøgelse),

- (d) ad pag 2 sidste stk, hvor der hævdes, at (et tredje skibs) skitse bekræfter, at kollisionsstedet ligger som anført af sandpumperen:

SHK skal henlede opmærksomheden på, at dette skib først kom tilstede ca 25-30 min efter kollisionen, hvorfor den nordgående strøm i denne periode har ført skibene nord over, hvorved det af dette skib anførte netop understreger, at kollisionsstedet må have ligget sydligere end anført af sandpumperen. I det nævnte tidsforløb er sandpumperen/torpedobåden drevet ca 0,2 sml nordover, hvilket modsvarer en strøm på ca 0,5 knob,

- (e) på pag 3 midten anføres, at chefen for »PT 1« havde afskåret sig fra at kunne bakke. Denne bemærkning refererer til et tidspunkt - nemlig kl 1058 - hvor der endnu ikke var tale om en mulig kollision. Den anførte manøvre var en

manøvre, der bragte torpedobåden til at stoppe ved havnemolen for at øge afstanden til den foransejende torpedobåd »PT 2«.

SHK kan iøvrigt ikke godtage det af højesteretssagføreren anførte, idet søvejsreglerne – jf. kommentarerne til regel 16 – alene taler om at stoppe maskinen og ikke skibets fart, hvorfor bemærkningen om at være klar til at bakke ikke har relation til søvejsreglerne,

- (f) på pag 3 næstsidsste stk anføres, at torpedobåden har overtrådt søvejsreglernes regel 16 a, b og c.

Kommissionen er tværtimod af den opfattelse, at chefen for torpedobåden ved sine manøvrer har handlet først i overensstemmelse med regel 16 c og derefter – da han hører tågesignal – stopper sin maskine i overensstemmelse med regel 16 b.

SHK kan derfor ikke godkende, at skibschefen har overtrådt regel 16 i sin helhed, idet den anvendte fart – langsom frem – må anses for moderat i torpedobåde af denne klasse, jf. også torpedobådens evne til at stoppe.

Højesteretssagføreren omtaler videre, at skibschefen manglede radarorientering.

SHK skal med henvisning til Auditørens rapport af (dato) pag 2 midterste stykke understrege, at skibschefen netop handlede på grund af sine observationer på radaren,

- (g) ad pag 3 forneden – 4 foroven. Den af højesteretssagføreren anførte forklaring på chefens tilsyneladende fejlvurdering, må SHK afvise, idet den tilsyneladende refererer til et skib med stævnorienteret radar, og ikke til en nordorienteret radar som anvendt i torpedobåden,

- (h) ad pag 4 foroven, hvor der hævdes, at regel 25 a er overtrådt af torpedobåden:

Under henvisning til foranstående redegørelse må SHK hævde, at det er sandpumperen og ikke torpedobåden, der har overtrådt denne regel. I denne forbindelse skal opmærksomheden iøvrigt henledes på bekendtgørelse om særlige regler for sejlads m. m. i visse danske farvande § 10, jf. også Reglement for ordenens overholdelse m. m. i Københavns havn og kommentarer til søvejsreglerne (Handelsministeriet jan 1968, pag 65 f.n.).

Sagens afgørelse:

1. Ca 3½ år efter kollisionen meddeler Chefen for Søværnet, at rederiet for sandpumperen har tilbudt forlig i sagen gående ud på, at rederiet betaler kr 140 000 til fuld og endelig afgørelse af et hvilket som helst krav fra Søværnets side i forbindelse med kollisionen, tillige med rente 5 % fra sagens anlæg til betaling sker samt sagsomkostninger i henhold til Sø- og Handelsrettens afgørelse herom.

Kammeradvokaten har i den anledning overfor Forsvarsministeriet den (dato) anført bl. a.:

»Sandpumperen (navn)'s ansvarsbegrænsningsbeløb er udregnet til kr 167 591 22, hvilket således er det maximale beløb, (rederiet) af retten vil kunne tilpligtes at betale.

Hovedansvaret for kollisionen må på grundlag af det foreliggende bevismateriale og den stedfundne sejlads efter min opfattelse antages at påhvile (sandpumperen). Det er heroverfor uden betydning, om en mindre del af ansvaret skulle påhvile (torpedobåden), idet det fulde ansvarsbegrænsningsbeløb på grund af skadens størrelse kommer til udbetaling, hvis blot det lægges til grund, at en sjettedel af ansvaret påhviler (sandpumperen).

(Rederiet) har under retssagen gjort gældende, at selskabet har krav på bjærgeløn. Under de stedfundne forligsforhandlinger har der været nævnt beløb på op til kr 70 000, hvilket beløb efter min opfattelse er helt urealistisk. Det kan dog næppe helt udelukkes, at der vil blive tilkendt (sandpumperen) et mindre beløb i bjærgeløn, som kommer til afkortning i ansvarsbegrænsningsbeløbet.

Under hensyntagen til denne mulighed, og da en fortsættelse af sagen vil medføre yderligere udgifter, som ikke med sikkerhed kan forventes dækket fuldt ud, tillader jeg mig at indstille, at jeg bemyndiges til at forlige sagen overensstemmende med tilbuddet fra rederiet for (sandpumperen).«

Kammeradvokatens indstilling blev fulgt af Forsvarsministeriet, og Kammeradvokaten har den (dato) meddelt, at rederiet for (sandpumperen) har opfyldt det indgåede forlig ved betaling af kr 161 600 udgørende forligsbeløbet kr 140 000 med tillæg af renter 5 % p. a., kr 16 600 samt sagens omkostninger, der af retten fastsættes til kr 5 000.

2. Chefen for Søværnet har derpå overfor skibschefen udtalt følgende:

»Sagen kan nu betragtes som endeligt afsluttet, efter at Kammeradvokaten på FMN's vegne har indgået forlig med sandpumperen (navn)'s rederi.

Jeg kan tiltræde det af SHK anførte og agter ikke at foretage yderligere i sagen.»

3. Torpedobåds kollision med civil tankbåd, Københavns Havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: stille; vejr: tåge; sø: ingen; strøm: ikke anført; sigtbarhed: 100 m–1000 m (variabel).

Hændelsesforløb (jf. fig. 12):

Efter afholdelse af forskellige prøver i Sundet, var torpedobåden den pågældende dag på vej til Holmen, idet Kronløbet passeredes kl 1530 med langsom fart på krydsfartsmotorerne. Skibschefen havde selv kommandoen.

Sejladsen foregik langs med Langelinjekajen og med navigationslysene tændt og under afgivelse af tågesignal.

Radaren var besat med torpedobådens næstkommanderende og en oversergent var udkig.

Lidt nord for Lystbådehavnen sættes kursen over mod bøje nr. 5, der passeredes kl 1545 (position I), idet kursen herfra sættes mod Nyt Løb. Sigbarheden var langs havoverfladen ca 100 m.

Straks efter, kl 1545, observeredes et modgående skib som en skygge ret for i en afstand af ca 100 m. Der var ikke hørt nogen form for tågesignal.

Torpedobåden slog straks fuld kraft bak. Der observeredes, at også det andet skib bakkede. Der hørtes nu meget svagt 3 stød i en fløjte.

Kl 1547 kollideredes med en civil tankbåd, der ikke førte navigationslys (position II). Kollisionen var ganske let, idet torpedobåden ramte en gummifender i tankbådens stævn under en vinkel på ca 10°. Torpedobådens kurs var 190 og farten under 0,5 knob.

Der stoppedes og manøvreredes på siden af tankbåden, der viste sig at være afgået fra Holmen kl 1540.

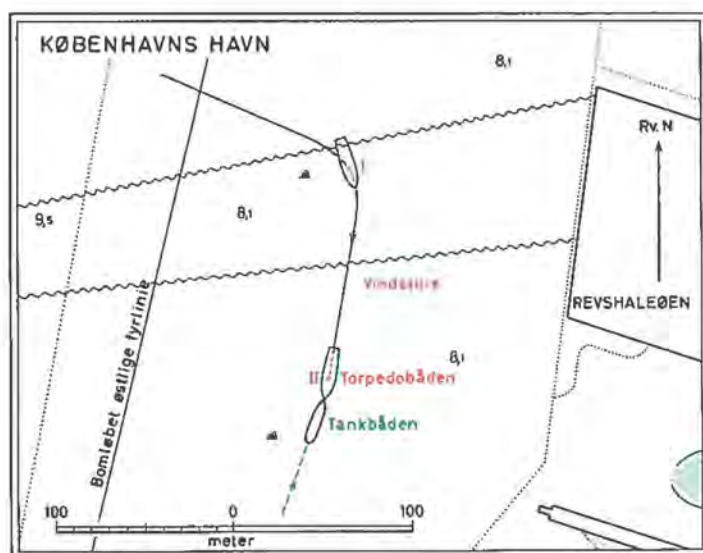


Fig. 12.

En besigtigelse på stedet viste, at der ikke var opstået skader på nogen af skibene, hvorefter sejladsen genoptoges.

Torpedobåden ankom til Holmen kl 1600. En fornyet besigtigelse bekræftede, at der ikke var opstået skader.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes tankbåden, der ikke har fulgt reglerne vedr. sejlads i tåge (manglende skibsllys og tågesignaler).

Kommissionen finder, at skibschefen har sejlet forsvarligt under de herskende forhold.

Kommissionen har dog bemærket sig, at skibschefen har undladt at give signal for bak, jf. De internationale Søvejsregler, regel 28 a.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har tiltrådt det af SHK anførte.

Påsejlinger.

1. Depotskibs påsejling af kaj i Rønne.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: WNW-5-6; vejr: overskyet; sø: 3; strøm: ikke anført; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 1):

Depotskibet skulle den pågældende dato afgå fra kaj 28/29 i Rønne (position I).

Efter at de på siden liggende ubåde var afgået, lod man kl 0755 gå for, hvorefter skibet svajede for vinden til position II.

Kl 0800 lod man gå agter, roret lagdes stb helt over og der sloges frem halv kraft svarende til 9 knob. Skibet kom i kraftigt drej til stb, hvorfor roret lagdes midtskibs, og maskinen stoppedes et kort øjeblik for at undgå at komme ind mod hjørnet af kaj 30. Straks efter lagdes roret atter stb helt over og der beordredes frem halv kraft.

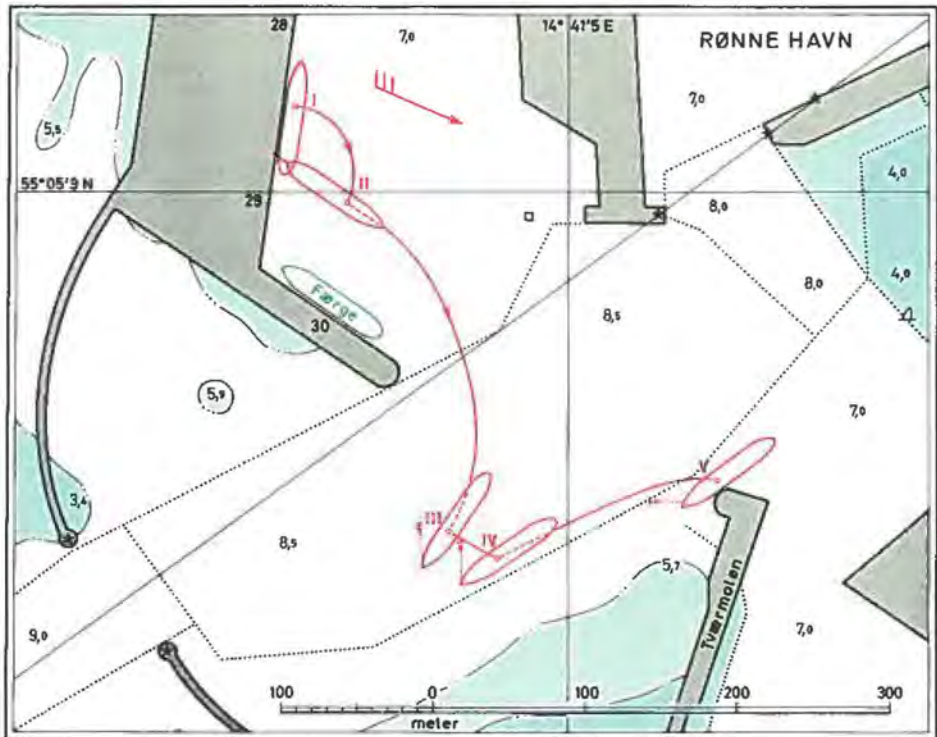


Fig. 1.

Selv om depotskibet kom i kraftigt drej til stb, erkendte skibschefen, at det ikke var tilstrækkeligt til at opnå den rette kurs ud af havnen, hvorfor det stb's anker blev sat kl 0801 med ca 20 m kæde i vandet (position III).

For yderligere at stoppe fremdriften, beordredes tilbage halv kraft, hvorefter det ved frem- og bakmanøvrer blev forsøgt at få skibet op i vinden. Dette mislykkedes, da ankeret rippede (position III-IV).

Kl 0809 beordrede skibschefen ankeret hevet hjem. Da ankerspillet blev startet, forårsagede det strømsvigt i hele skibet.

Kl 0811 var der atter strøm og indhivningen foretoges samtidig med bakmanøvrer. Kl 0813 sattes ankeret igen og der blev slået frem småt med roret stb helt over for at modvirke afdriften mod hjørnet af kaj 23. Skibet tørnede imidlertid kl 0814 kajen med bagbords side lidt foran for broen (position V). Skruen var umiddelbart forinden stoppet. Ved påsejlingen skubbedes til en på molen stående læskærm af beton.

Kl 0817 var depotskibet svajet så meget, at der kunne hives hjem og sejles ud af havnen.

Supplerende oplysninger:

1. Depotskibet anmodede Bornholms Marinedistrikt om at foretage besigtigelse af kajanlægget.

2. Ifølge rapporten fra depotskibets 1' maskinofficer skyldtes strømsvigt, at der mellem kl 0805 og kl 0808 startedes såvel vaskemaskine som startluftkompressor, hvorved belastningen steg fra 600 amp til 1200 amp.

Da ankerspillet derefter startedes, steg belastningen så meget, at maksimalafbryderne faldt ud.

Skadeopgørelse:

Depotskibet:

Ingen.

Kajanlægget:

Betonstøbt læskærm knækket på et stykke af 0,7×1,5×1,5 m.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge besigtigelseserklæring ialt kr 2000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes

- at den af skibschefen tilsigtede manøvre at sejle rundt nokken af kaj 30 ikke kom til udførelse, bl. a. fordi han tog farten af skibet og derved nedsatte dets manøvreevne med forsætning SE i til følge,
- at skibschefen for sent erkendte, at den efterfølgende manøvre ikke ville bringe skibet på ret kurs ud af havnen, hvorfor anvendelse af ankeret iværksattes for sent, ligesom de efterfølgende maskinmanøvrer hverken bidrog til at få ankeret til at holde eller til at bringe skibet på den ønskede kurs med påsejlingen til følge.

Kommissionen må holde for, at uheldet skyldes skibschefens fejlskøn, men finder, at hans korte tid som chef for depotskibet bør komme ham til gode, hvorfor kommissionen finder, at uheldet vil kunne betragtes som hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

2. Inspektionsskibs (HVIDBJØRN-kl) påsejling af civilt skib i Thorshavn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: WSW-4-5; vejr: regn; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: moderat.

Hændelsesforløb (jf. fig. 2):

Inspektionsskibet, der lå fortojet i Thorshavn havn ved den indre kaj med styrbords anker sat (position I), skulle afgå kl 2000Z for at gå på fiskeriinspektion.

Kl 2001Z beordrede skibschefen »lad gå for«, hvorefter han bakkede i agterspringet samtidig med, at der blev hevet på kæden.

Kl 2005Z da inspektionsskibet lå i position II, stoppedes bakmanøvren og skibschefen beordrede »lad gå agterspringet«.

Denne ordre blev misforstået, idet agterdækket lod det hele gå. Agtertrossen forsøgt sat fast igen, hvilket dog måtte opgives, da agterskibet hurtigt drev langs kajen.

Kl 2007Z beordrede skibschefen derfor »langsomt frem«. Dette skete under fortsat hjemhivning af kæden, hvorved denne i position III kom til at vise agterud.

Under den videre fart fremover observeredes kl 2011Z, at ankeret i position IV havde fisket et civilt skibs ankerkæde, idet dette skib – der lå ved ydermolens sydlige ende – havde sat sit anker et stykke inde i havnen.

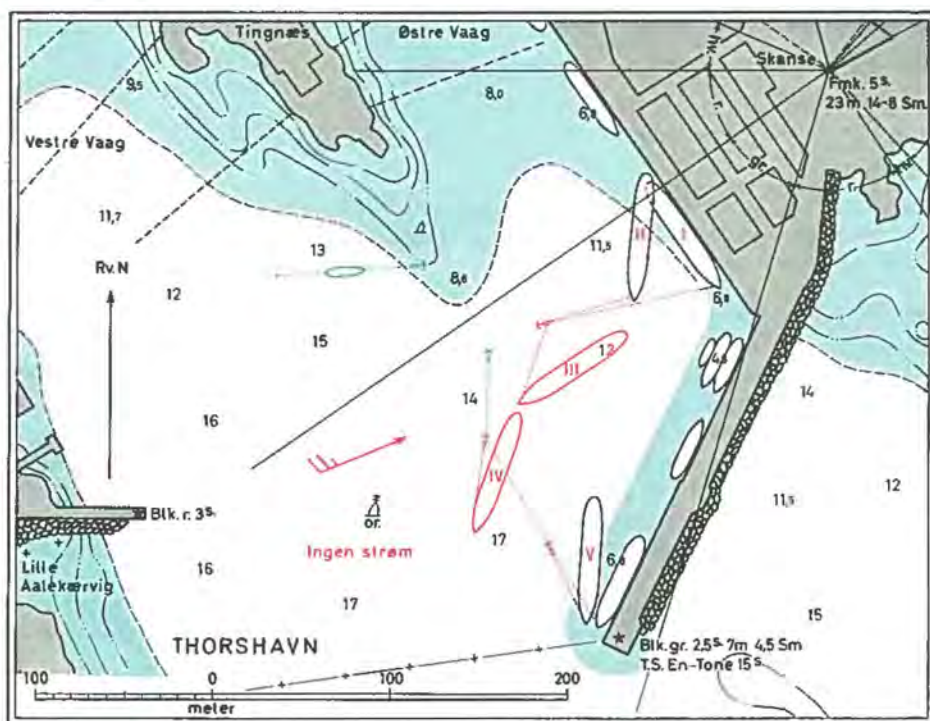


Fig. 2.

Inspektionsskibet stak derpå ud på kæden for at opnå manøvre frihed, hvorefter skibschefen besluttede at gå på siden af det civile skib for at klare ankeret ud.

Under den sidste del af denne manøvre faldt stævnen af for vinden og trykkede derved det civile skibs gelænder på bakken (position V).

Der fortojedes kl 2030Z, hvorefter der straks foretoges en besigtigelsesforretning med føreren af det civile skib, havneassistenten og næstkommanderende i inspektionsskibet.

Ankeret var klaret kl 2124Z, hvorefter inspektionsskibet afgik kl 2145Z.

Supplerende oplysninger:

1. På grund af, at agterdækket var underbemandet (to mand sendt om læ p. gr. af beruselse), var det ikke muligt at have en post ved højtaleren, hvilket er nødvendigt af hensyn til skrue- og akselstøj.

2. Det var skibschefen bekendt, at det civile skib havde sit anker ude, men han var uvidende om, at ankeret lå så langt inde i havnen.

Skadeopgørelse:

Inspektionsskibet:

Lettene indtrykning af skanseklædning og forstøtning.

Skadernes omfang er så ringe, at udbedring ikke er nødvendig.

Det civile skib:

Styrbords gelænder med 2 sceptre på bakken trykket ind.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge besigtigelse ikke over kr 1000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at den af skibschefen påtænkte havnemanøvre ikke blev udført på grund af, at agterdækket misforstod skibschefens ordre.

Henset til, at det civile skibs anker lå unormalt langt inde i havnen, finder kommissionen, at uheldet bør betragtes som hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

3. Minelægger (FALSTER-kl) påsejling af en anden minelægger.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SE-5 med stød op til 6; vejr: overskyet; sø: ringe; strøm: udgående 0,5 kn.; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 3):

Minelæggeren – der, sammen med andre skibe, havde midlertidig base i Norge på grund af isforholdene i danske farvande – skulle efter øvelser anløbe Håkonsværn og fortøje på siden af en anden minelægger (søsterskib).

Ud for St. Bogøy havde skibschefen selv taget kommandoen kl 1628. Farten var da 6 knob.

I en afstand af 500–600 m fra den allerede fortøjede minelægger sættes kursen et stykke foran for denne og med en vinkel på ca 40° med kajen, hvorefter farten kl 1635 reduceredes til 4 kn (skruestigning 2 ved 600 O/M).

Skibschefen, der stod bag rorgængerens for at kontrollere styringen, gik kort efter ud i bb's brovinge, idet han samtidig beordrede rorgængerens til ikke at komme yderligere til bb – idet der nu styredes mod stævnen af minelæggeren – og varsko, såfremt det skulle blive vanskeligt at styre.

For at få skibet i et let drej til stb, sættes stigningen på SARA til 0 (position I). Det opståede drej blev dog for kraftigt – hvilket skibschefen antog at være forårsaget af vinden – hvorfor han beordrede SARA frem med skruestigning 6 og

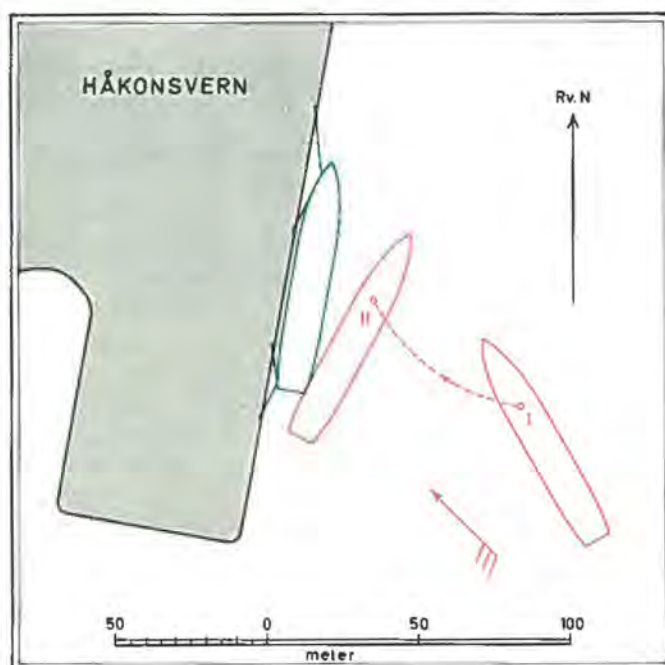


Fig. 3.

BETTY tilbage med skruestigning 4. Skibschefen mener, at han samtidig beordrede roret bb helt over.

Straks efter tørnede minelæggeren dog kl 1637 den anden minelægger i position II.

Supplerende oplysninger:

Det fremgår af afhøringer af personel på bro og i styrehus (foretaget af skibet), at roret efter påsejlingen lå stb helt over.

Det fremgår videre, at rorgængerer er af den opfattelse, at skibschefen kort før påsejlingen gav ordre til at lægge roret stb helt over. Et andet vidne, KaMeWa-skriveren, mener at have hørt en sådan ordre, men synes ikke at være sikker derpå.

Skadeopgørelse:

Minelæggeren:

Indtrykning om bb, spant 17-22.

Diverse spanter og knæplader samt skod 22 beskadiget.

Den fortojede minelægger:

Fenderklods samt kantforstærkning og klædning agter om stb beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion for den sidstnævntes vedkommende ialt kr 5 500 - og for den førstnævntes ialt kr 10 000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at minelæggeren kom i et kraftigt drej til styrbord forårsaget

- enten af en af skibschefen forkert beordret rorkommando,
- eller af en af rorgængerer forkert opfattet rorkommando.

Det opståede drej til stb kan yderligere være forstærket p. gr. af vinden.

Uanset muligheden for, at rorgængerer kan have misforstået ordren, finder kommissionen, at skibschefen må bære ansvaret for manøvrens udførelse, men skal dog foreslå, at uheldet anses for hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

4. Motorbåds påsejling af undervandsbåd.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NtE2-3; let diset; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: let diset.

Hændelsesforløb (jf. fig. 4):

Undervandsbåden skulle den pågældende dag gå til kaj i Kongsøre Havn efter dagens øvelser og befandt sig kl 1620 uden for havnen (pos. I), medens motorbåden, der skulle assistere under havnemanøvren, lå i position A.

Undervandsbåden havde kl 1627 stoppet sin fremdrift i pos. II, hvor motorbåden derefter (pos. B) satte stævnen mod ubådens stævn for at hjælpe denne styrbord over.

Kl 1630 vinkedes i pos. III motorbåden af, hvorefter denne bakkede til pos. C for at afvente en evt. yderligere assistance til ubåden.

Denne fortsatte herefter sin havnemanøvre og lå kort efter i pos. IV, hvor motorbåden observeredes på vej ind mod kajen tæt op ad ubådens rør og skrue (pos. D). Det forsøgte at vinke motorbåden væk samtidig med, at skruen stoppedes. Straks efter mærkedes i ubåden 2 stød, idet motorbåden ramte undervandsbådens rør og skrue.

Efter at have fortøjet, undersøgtes rør og skrue kl 1650 med svømmedykker, der konstaterede skævhed på sideroret og beskadigelse af en skruetip. På motorbåden konstateredes kun enkelte afskrabninger, hvor agterenden havde ramt ubåden.

Supplerende oplysninger:

Føreren af motorbåden havde tidligere – ialt 5-6 gange – assisteret ubåden under udførelse af tilsvarende havnemanøvrer og var klar over hvor langt der var fra skrogets agterste vandlinje ud til skrue og rør, men kunne ikke i den givne situation bedømme, hvor langt ude skrue og rør faktisk befandt sig, og antog, at der var plads nok til selv at kunne gå til kaj med motorbåden.

Skadeopgørelse:

Motorbåden:

Afskrabninger på hæk og rorstamme.

Undervandsbåden:

Skævhed på bagbords sideror og beskadigelse af skruetip. De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion kr 7 000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at føreren af motorbåden ikke havde gjort sig ubådens position helt klar og derfor bedømte afstanden til rør og skrue forkert.

Efter kommissionens opfattelse burde føreren af motorbåden have ventet med sin egen manøvre til ubåden var fortøjet, hvorfor kommissionen finder, at uheldet kan bebrejdes ham.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har udtalt følgende: »Jeg kan tiltræde det af SHK anførte og beder herved chefen for Torpedostation Kongsøre om, overfor (stilling og navn) at tilkendegive, at han som fører af motorbåd (navn) den (dato) i forbindelse med assistance til undervandsbåden (navn) under dennes fortøjning ved Torpedostation

Kongsøre burde have undladt at komme for tæt til undervandsbådens rør og skrue, og burde have ventet med sin egen tillægningsmanøvre, indtil undervandsbåden var fortøjet. Undladelse heraf medførte en beskadigelse af undervandsbådens bagbords siderør og ene skruetip, beskadigelser, der medførte reparation for ca kr 7 000«.

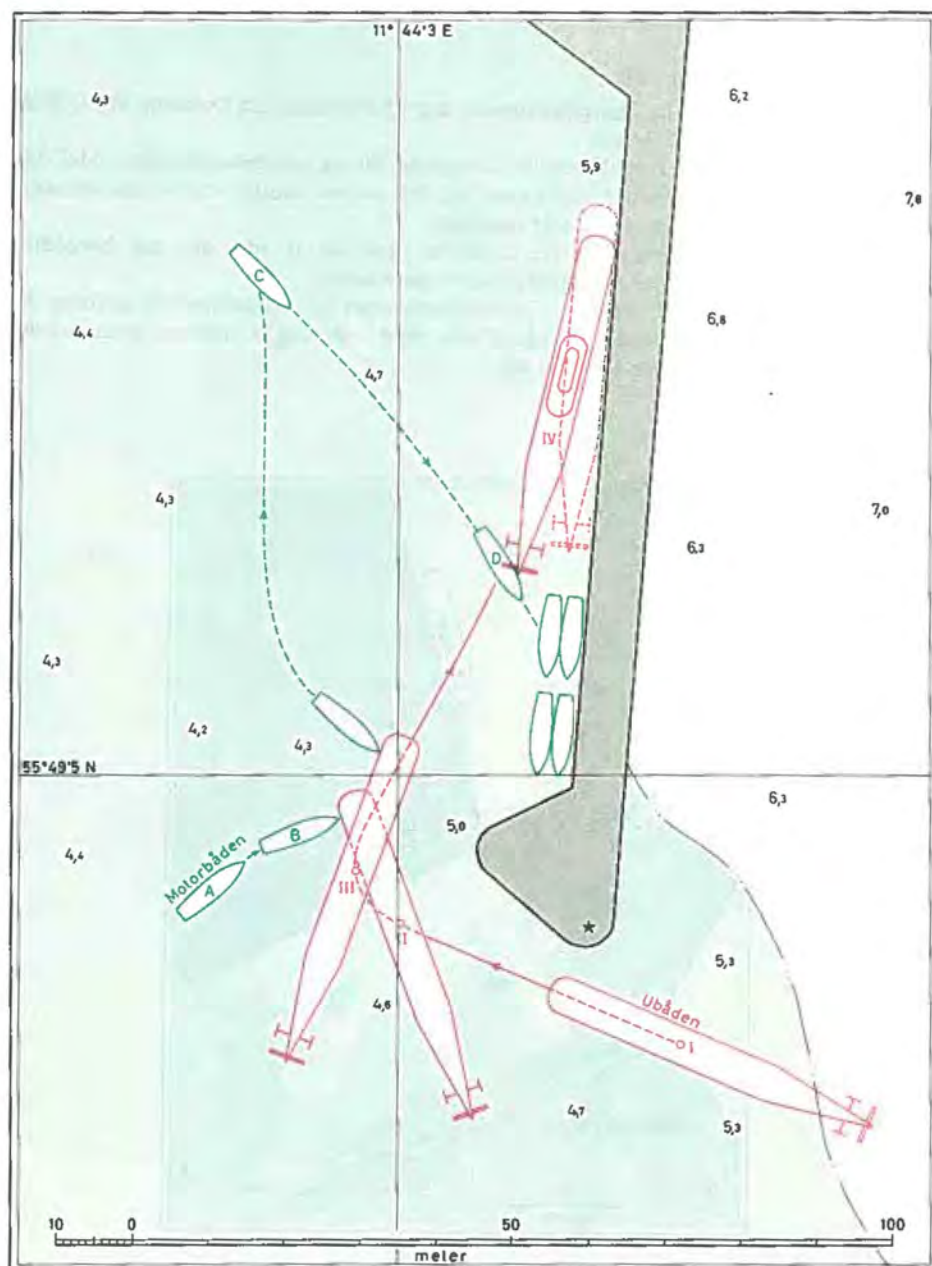


Fig. 4.

5. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af slæbebåd, Flådestation København.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: S3-5; væer: overskyet; sø: 1; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 5):

Inspektionsskibet skulle den pågældende dag kl 1000 afgå fra Dokøens kaj D 69 A, hvor skibet lå med stævnen øst i.

De to slæbebåde blev fordelt med en slæbebåd for og en slæbebåd agter, idet den første skulle holde stævnen fri af kajen, og den anden skulle trække inspektionsskibet ud mod det SW-lige hjørne af bassinet.

Kl 1005 var inspektionsskibet fri af kajen (position I), idet der dog beholdtes en trosse i land fra stævnen til kajens sydøstlige hjørne.

Slæbebåden agter trak derefter inspektionsskibet ud i bassinet til position II. Herunder lå roret midtskibs og KaMeWa'en stod i stilling 0, medens trossen blev ført til en pullert på kajens vestlige del.

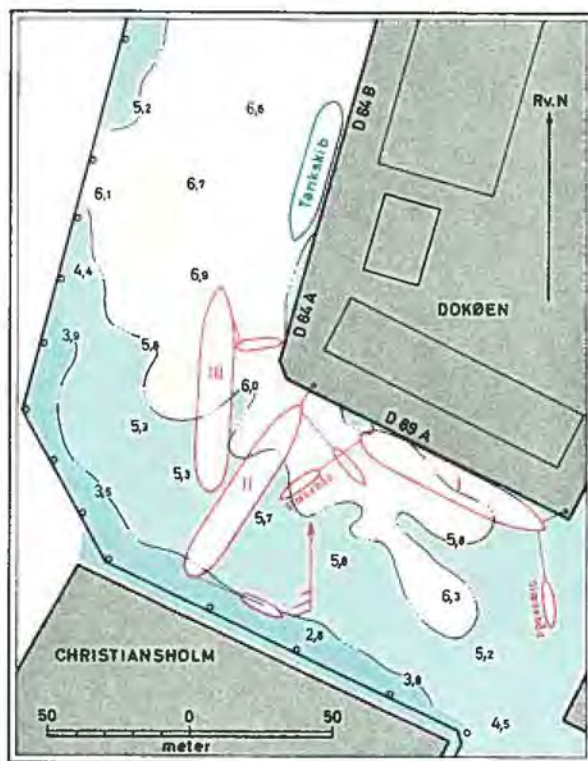


Fig. 5.

Kl 1010 meldtes fra bakken, at stævnen ikke ville gå fri af kajhjørnet, hvorfor KaMeWa'en stilledes på tilbage 2 og slæbebåden agter fik ordre til at lade gå.

Under bevægelsen fra position I til position II, blev inspektionsskibet sat vest i af vinden.

Da stævnen var fri af kajen, bjergedes fortrossen, og KaMeWa'en sættes til frem 3 for at stoppe farten agterover og opnå styrefart. Roret blev samtidig lagt bb helt over.

Herved kom inspektionsskibet i hurtig fart fremover, hvorved skibschefen ikke nåede at beordre slæbebåden for til at lade gå, hvorved denne kom i klemme mellem kajen og inspektionsskibet (position III).

Straks efter stoppede inspektionsskibet for at konstatere, hvad der var sket. Da assistance ikke var påkrævet, fortsattes sejladsen ud af havnen.

Supplerende oplysninger:

Af rapporten fra bugserbåden fremgår, at denne som aftalt halede i inspektionsskibets stævn, for at holde denne fri af kajen. I nærheden af kajens sydvestlige hjørne bakkedes slæbebådens agterende op mod inspektionsskibets stævn for at skubbe denne vest i.

Ved at inspektionsskibet derefter gik frem, pressedes slæbebåden mellem inspektionsskibet og kajen.

Skadeopgørelse:

Inspektionsskibet:

Ingen

Slæbebåden:

Beskadigelse af agterdæk, fordæk og styrehus.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter er ikke opgjort.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at skibschefen ikke nåede at beordre slæbebåden til at lade gå, inden inspektionsskibet havde fået fart fremover.

Henset til det ringe manøvrerum og til, at det var skibschefens første havne-manøvre, finder kommissionen, at uheldet må betragtes som hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

6. Depotskibs påsejling af kaj, Kongsøre.

Ledsagende omstændigheder:

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

Hændelsesforløb (jf. fig. 6):

Den pågældende dag var depotskibet afgået kl 1300 fra Ålborg for forlægning til Torpedostation Kongsøre.

Kl 2307 gjordes klar til at gå i havn og kort efter - ved passage af 1000 m-flåden nord for Kongsøre - overtog skibschefen selv kommandoen og slog ned til SARA og BETTY frem $\frac{1}{3}$ modsvarende 7-8 knob. Kursen var 205.

Kl 2314 stoppedes SARA og skibet beordredes ind i et svagt drej til stb.

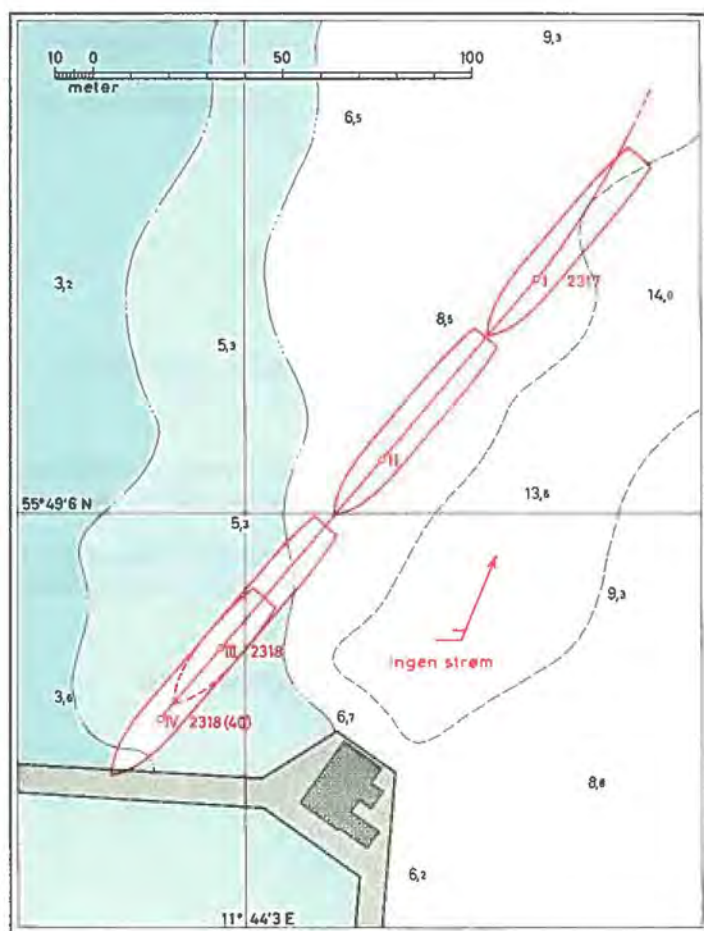


Fig. 6.

Kl 2316 stoppeses også BETTY, og kl 2317 beordres »ret så«, jf. figuren position I. Straks efter (position II) beordres »SARA tilbage $\frac{1}{3}$ «, hvilket besvares fra maskinen.

Da denne manøvre ikke straks kunne erkendes, beordrede skibschefen kl ca 2318 »SARA tilbage $\frac{2}{3}$ «. Denne ordre besvares fra maskinen med »STOP« på telegrafen, hvorefter navigationsofficeren ringede til maskinrummet, hvorfra der meddeltes, at SARA ikke kunne bakke.

Straks efter beordres »BETTY tilbage $\frac{2}{3}$ «, hvilket besvares fra maskinen.

På dette tidspunkt var afstanden til molen ca 50 yards (position III).

Da denne manøvre ikke straks fik virkning, beordres »BETTY tilbage fuld kraft«. Afstanden var da ca 25 yards.

Da denne manøvre heller ikke kunne erkendes varskoedes »pas op for kollision« og kort før kl 2319 ramtes molen med en fart af $1-1\frac{1}{2}$ knob (position IV).

BETTY blev sat på stop, hvilket besvares fra maskinen.

Straks efter lagdes roret stb helt over og med BETTY frem $\frac{1}{3}$ manøvreredes til kaj, hvor der fortøjedes kl 2322.

De opståede skader blev besigtiget straks efter.

Supplerende oplysninger:

1. Det fremgår af depotskibets rapport, at vidner på broen, agterdækket og på molen ikke havde observeret, at nogen af skruerne havde bakket under manøvrerne.

Under sejldes fra Ålborg var der ikke konstateret noget unormalt ved skibets manøvresystem.

2. Skibschefen lod ikke ankrene falde p. gr. af den korte afstand til molen og for kort tid til at effektuere en sådan ordre.

3. I henhold til særskilt rapport fra depotskibets 1' maskinofficer, konstaterede denne - som det også fremgår af manøvrejournalen - at den beordrede bakmanøvre på stb's hovedmotor ikke kunne udføres, da det ikke var muligt at føre manøvre-håndtaget i bakstilling. Maskintelegrafen blev derfor stillet på »stop« og manøvrepanelet omstillet til »nødmanøvre«. Vagtchefen - der samtidig ringede fra broen - blev orienteret om, at SARA var faldet ud, og at omstilling til nødmanøvre var iværksat. Dette blev etableret umiddelbart før påsejlingen, men broen nåede ikke at beordre ny bakmanøvre.

1' maskinofficer blev først efter påsejlingen klar over, at heller ikke den bb's hovedmotor blev stillet til bak som beordret på telegrafen. Dette var ikke blevet meldt ham af manøvristen ved denne motor.

1' maskinofficer forklarer i sin rapport, at uheldene må antages at bero på manøvrepanelets periodevis fejlfunktionering. For den bb's motors vedkommende kan fejlbetjening dog ikke udelukkes.

4. I sin fremsendelsespåtegning anfører chefen for Torpedobådseskadren følgende:
»Fremsendes til

Søværnets operative Kommando,

idet det skal bemærkes, at gangskiftningssvigt tidligere har fundet sted, men aldrig på begge motorer samtidig. Chefens manøvre var derfor også planlagt og udført forsigtigt med højde for at gangskiftning på een af motorerne kunne svigte.

Torpedobådseskadren (TBE) har ved senere undersøgelse af manøvrebox fundet, at komponenter, leveret til udbedring af havari, var i en uanvendelig stand. Ind-

trykket af, at reservedelskomponenter har været defekte, forstærkes yderligere ved, at tætningsringe, mærket DF 5330-00-171-8068 er konstateret fremstillet med en sådan mangel på nøjagtighed, at de har vist sig ubrugelige.

Alt tyder på, at der et eller andet sted i forsyningskæden mangler kontrol med rigtige maskinreservedelskomponenter.

5. I et signal ca 3 uger senere anmodes Søværnets Skibs- og Maskininspektion (SMI) om at fremskaffe originale reservedele til erstatning for de i skibet værende ikke-originale dele til luftsystemet, alt som følge af gentagne svigt af manøvre-systemet. Endvidere anmodes SMI om bagefter at erklære systemet i forsvarlig stand.

Dette signal er ca 5 måneder senere endnu ikke besvaret.

6. Chefen for Torpedobådseskadren havde i et signal dagen efter uheldet til Chefen for Søværnet anmodet om auditorassistance.

Auditøren ved Chefen for Søværnet har senere telefonisk meddelt TBE, at han - efter at have læst depotskibets rapport - ikke fandt det nødvendigt at tage sig af sagen.

Skadeopgørelse:

Depotskibet:

Lettene indtrykning på bb's side af stævnen

Kajanlægget:

Kileformet indtrykning af ca 6 m længde og 1½ m højde.

Brystværnets øverste 40 cm væltet i en længde af ca 3 m.

En lysmast bøjet.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager for depotskibets vedkommende ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt kr 2 000 - og for kajanlæggets vedkommende ialt kr 14 000 ifølge oplysninger fra Østre Bygningssdistrikt.

Kommissionens vurdering:

1. Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes en teknisk fejl, hvorfor påsejlingen ikke kan bebrejdes skibschefen.

2. Kommissionen finder det fuldt belyst, at gangskiftningssystemets periodevise svigt skyldes anvendelse af ikke-originale tætningsringe, leveret ad normale kanaler, hvorfor manøvresvigtene ikke kan bebrejdes skibets 1' maskinofficer.

3. Kommissionen finder det ikke bevist, at manøvreren ved den bb's motor har fejlbetjent manørehåndtaget, hvorfor dette ikke kan bebrejdes ham.

At han ikke har aflagt melding om, at han ikke kunne omstille manørehåndtaget til bak, må kommissionen tilskrive den usædvanlige situation.

En korrekt udført bakmanøvre med bb's motor ville iøvrigt, efter kommissionens opfattelse, næppe have hindret påsejlingen.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale, men har udbedt sig SMK udtalelse til *Supplerende oplysninger* pkt 4 og 5.

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

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NW 6-7; vejr: overskyet, byger med slud; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: moderat-god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 7):

Dagen før ankom inspektionsskibet kl 2330Z til Thorshavn, hvor der fortøjedes med stb's side til kaj. Det bb's anker var sat 90-100 m fra kajen med 140 m kæde til brug for afgangsmånevreren dagen efter, idet vejrudsigten omtalte vestlig vind.

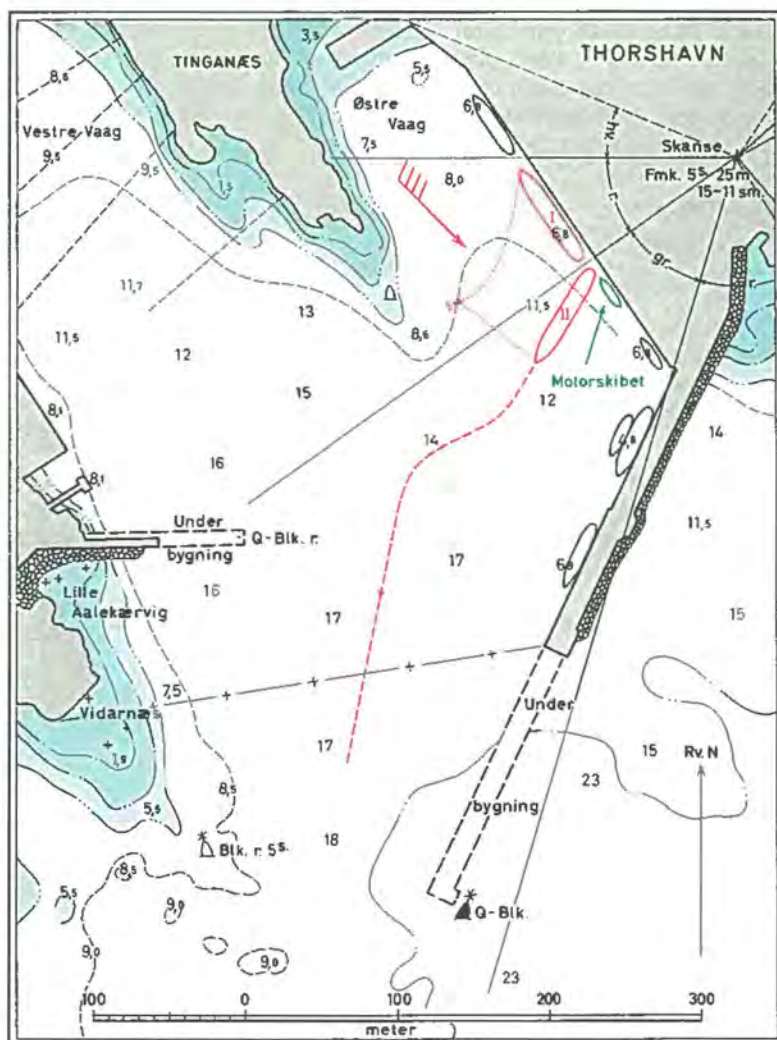


Fig. 7.

Ca 15 m agten for inspektionsskibet lå et motorskib og et andet fartøj.

Dagen efter kl 0900Z afgik inspektionsskibet atter fra Thorshavn.

Afgangsmanøvren indledtes med at bjerge alle fortøjninger med undtagelse af agterspringet og under hjemhivning af ankeret.

På grund af vindens pres var skibet kl 0905Z faldet af til position II, og da agterspringet formentes ikke at kunne holde, førtes en anden trosse i land. Inspektionsskibet lå da ret tæt på det agten for værende skib.

Kort efter - da der endnu var ca 50 m kæde ude - begyndte forskibet at drive af for vinden, der på dette tidspunkt var vokset til styrke 9.

For at undgå at drive ned på den sydlige mole, lagdes roret stb halvt over og der beordredes skruestigning frem svarende til ca 10 knob.

På dette tidspunkt var afstanden til motorskibet ca 0,5 m.

Da ankeret kl ca 0914Z var hjemme, konstateredes, at den ene flig manglede.

Afgangsmanøvren fortsatte normalt, hvorefter inspektionsskibet pr signal anmodede Færøernes Kommando om at besigtige skade opstået i det omtalte motorskib, idet netstøtterne på helikopterdækket havde grebet fat i dette skib.

Denne besigtigelse fandt sted samme dag.

Skadeopgørelse:

Inspektionsskibet:

Ingen.

Motorskibet:

Antennerå knækket. Skanseklædning og gelænder på bakken bøjet.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Færøernes Kommando ialt kr 950.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at presset af den kraftige vind har strakt trosserne så meget, at berøringen af det agten for værende skib ikke kunne undgås under en iøvrigt vel gennemtænkt manøvre under ugunstige vejrforhold.

Kommissionen finder derfor ikke, at uheldet bør bebrejdes skibschefen.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

8. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj, Flådestation Frederikshavn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SW-5; vejr: overskyet; sø: 0; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 8):

Den pågældende dag kl ca 1100 var inspektionsskibet ved at fortøje i Flådehavn Frederikshavn ved kaj N8 med bb's side til kaj. Skibschefen forestod selv manøvreringen.

Kl ca 1120 lå skibet som vist på skitsen, med fortøjninger inde og på vej ind mod kajen, idet manøvrehandtaget var sat på 0.

Skibschefen, der stod på bb's brovinge, observerede kl ca 1124, at skibet lagde sig hårdt i trosserne og var på vej fremover.

Da skibschefen formodede, at manøvrehandtaget af vanvare var lagt frem, stillede han det på tilbage 5-6.

Omtrent samtidig observerede 1' maskinofficer i kontrolrummet, at manøvrestrømmen til KaMeWa-anlægget svigtede, hvorfor han øjeblikkelig reducerede omdrejningerne på de igangværende (forreste) hovedmotorer fra 600 O/M til 400 O/M. Samtidig beordrede han en værnepligtig maskinist til maskinrummet for at være klar til at stoppe hovedmotorerne.

Da skibschefen imidlertid observerede, at indikatoren ikke viste den beordrede skruestigning, blev han klar over, at der var opstået et KaMeWa-svigt, hvorfor han beordrede »lad falde stb's anker«.

Ankeret faldt samtidig med, at det forreste spring og bugten sprængtes. Agtertrossen kunne ligeledes ikke holde og rovsede ud.

Skibschefen iværksatte selv nødstop ved at sætte motortelegraphen på »stop«, idet han skønnede, at en manøvreordre via telefon til akselgang ville tage for lang tid.

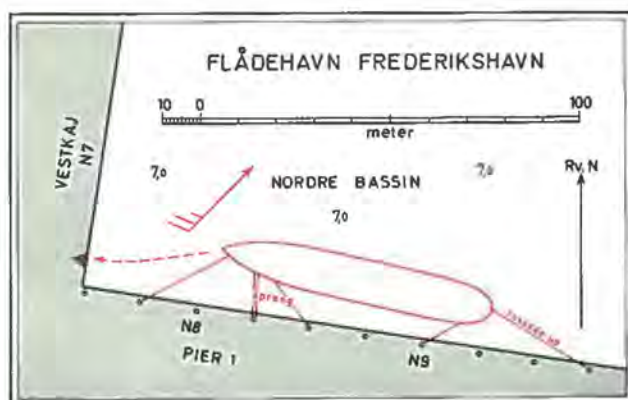


Fig. 8.

Nødstopordren gentoges straks af navigationsofficeren over ordreanlægget, hvorefter 1' maskinofficer stoppede hovedmotorerne ved hjælp af nødstopkontakten i kontrolrummet.

Straks efter, kl ca 1125, ramtes kaj N7 med en fart af 4-6 knob.

Efter at have forhalet på plads, foretoges besigtigelse af skib og kajanlæg.

Supplerende oplysninger:

1. En i inspektionsskibet foretaget undersøgelse viste, at 3' maskinofficer kl ca 1124 havde skiftet en kniv (nr 16) på strømtavle »G« til stillingen for start af nødgenerator. Dette bevirkede, at manøvestrømmen til KaMaWa-anlægget samt strømforsyning til motortelegraf, maskintelegraf og til nødstop af hovedmotorer blev afbrudt. Herved ændredes skruestigningen momentant fra 0 til fuld stigning frem.

Da nødgeneratoren ca 20 sek senere var startet, genetableredes strømforsyningen, hvorfor hovedmotorerne nu kunne nødstoppes fra kontrolrummet.

Nødstoppet iværksattes som følge af ordren over ordreanlægget og ikke som følge af motortelegrafens visning, idet strømfrydelsen forårsagede, at viseren kom i svingning, så stopordren via motortelegrafen ikke kunne erkendes.

2. Årsagen til, at 3' maskinofficer havde startet nødgeneratoren og derved forårsaget KaMeWa-svigt skyldes, at han på vej fra styremaskinrummet observerede, at kabler til strømforsyning fra land allerede var landet ombord, hvorfor han antog, at havnemanøveren var afsluttet. Ved ankomst til kontrolrummet startede han derfor nødgeneratoren som led i proceduren for skift til strøm fra land.

3. Ved manøversvigt skal KaMeWa-anlægget i henhold til gældende bestemmelser være stillet til at gå langsomt til bak.

Under flere øvelser i forskellige betjeningsformer dagene før uheldet, var det konstateret, at KaMeWa-anlægget ved strømsvigt gik til fuld stigning frem i stedet for tilbage.

Henset til, at 1' maskinofficer kun var ombord som sygeafløser, og at skibschefen var ny ombord, blev det imidlertid besluttet at vente med at ændre på dette forhold til efter ankomst til Frederikshavn.

Skadeopgørelse:

Inspektionsskibet:

Stævnprojektør beskadiget.

Kajanlægget:

Kajhammer og vejbelægning beskadiget over ca 2 m (6-7 m²).

Spunsvægge bøjet ca 50 cm under daglig vande.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Materielkommando for skibets vedkommende kr 1 000, og ifølge Søværnets Bygningsdistrikt for kajanlæggets vedkommende ialt ca kr 10 000.

Kommissionens vurdering:

1. Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at 3' maskinofficer ved at skifte en kniv på strømtavlen forårsagede manøvestrømsvigt, så skruestigningen ændredes fra 0 til fuld stigning frem.

2. Kommissionen finder, at uheldet ikke kan bebrejdes skibschefen og ej heller 1' maskinofficer, der begge skønnes at have handlet korrekt i den opståede situation.

Kommissionen finder derimod, at uheldet kan bebrejdes 3' maskinofficer, der uden ordre eller tilladelse skiftede en kniv på strømtavlen og således forårsagede en ændring i skruestigningen.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

I sagens anledning skal kommissionen foreslå, at Chefen for Søværnet foranlediger, at samtlige skibe med KaMeWa-anlæg etablerer fast telefonforbindelse mellem bro og akselgang, når manuel betjening af manøvreanlæg er forberedt.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har tiltrådt SHK's indstilling for så vidt angår skibschefen og 1' maskinofficer.
2. Skibschefen har ikendt 3' maskinofficer en bøde på kr 250.

9. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af kaj og pæl, Flådestation København.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf ved dagslys. Vind: SSW 5-6; vejr: klart; strøm: ikke anført; sø: ikke anført; sigtbarhed: ikke anført.

Hændelsesforløb (jf. fig. 9):

Minelæggeren, der lå fortøjet med stævnen syd i ved kaj D64A på Dokøen (position I), afgik den pågældende dag kl 0904 for at udføre en beordret sejlads.

Skibschefen indledte afgangsmanøvren med at vride skibet i et forspring, idet det var hans hensigt at komme ud i bassinet og bakke parallelt med kajen for derefter at dreje styrbord ud af Hønebrølet.

Da minelæggeren var vredet ca 45° fra kaj, lod skibschefen springet gå og bakkede væk fra kajen med 600 O/M og skruestigning 2. Vinden pressede imidlertid stævnen langs med kajen, hvorved stævnen ramte et på kajen værende el-skab (position II).

Skibschefen beordrede omdrejningerne øget til 700 O/M og den bagbords skrue stilledes på stigning frem 2, medens den styrbords stilledes til stigning tilbage 6. Samtidig beordredes roret stb 20.

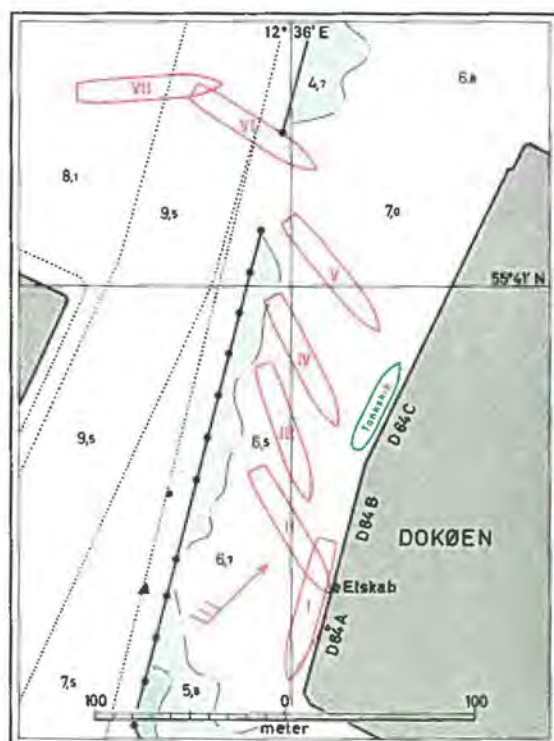


Fig. 9.

Ved denne manøvre kom minelæggeren fri af kajen og i position III sættes begge skruer derfor på stigning 0. Skibschefen gik derpå ud i styrbords brovinge for at se, hvor tæt skibet var kommet på afspærringen til havnen, men blev fra bagbords brovinge gjort opmærksom på, at stævnen faldt af mod et tankskib, der lå fortøjet ved kaj D64C. Skruer og ror beordredes derpå stillet som umiddelbart før, hvorefter minelæggeren gled forbi tankskibet (position IV).

Da agterskibet i position V var ud for Hønebrølet, øgedes omdrejningerne til 800 O/M og begge skruer stilledes på stigning tilbage 8 og roret lagdes midtskibs.

Da stævnen stadig faldt bagbord over, og det så ud som minelæggeren ville påsejle den nordlige pæl, øgedes skruestigningen til tilbage fuld stigning, men herved faldt motoromdrejningerne, der ikke var tilstrækkelig til fuld skruestigning, og manøveren fik således ikke virkning og minelæggeren ramte pælen ud for spant 80 (position VI).

Så snart stævnen var fri, lagdes roret bagbord helt over og skruestigningen ændredes til frem 4 (position VII), hvorefter minelæggeren sejlede ud af havnen.

Skadeopgørelse:

Minelæggeren:

Bagbords skibsside indtrykket under minedækket mellem spanterne 80-88 samt i 2 højder fremefter.

De med reparation af de opståede skader forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Materielkommando ialt kr 20 000.

El-skab på kaj D64:

Skabet trykket med strømafbrydelse for Dokø-området til følge.

De med reparation af de opståede skader forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Orlogsværftet ialt kr 8 000.

Pæl ved Hønebrølet:

Skaderne så omfattende, at reparation ikke kan foretages. Fornyelse af pælen vil ifølge oplysninger fra Søværnets Bygningsdistrikt andrage ca kr 10 000.

Kommissionens vurdering:

1. Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes vindens indflydelse på skibet under den af skibschefen valgte havnemanøvre.

2. Kommissionen finder, at skibschefen burde have gjort sig vindens indflydelse helt klar forinden havnemanøvren påbegyndtes.

Kommissionen finder videre, at skibschefen som følge af det indledende hændelsesforløb burde have erkendt, at minelæggeren ikke under de herskende vindforhold med sikkerhed ville kunne bakkes ud gennem Hønebrølet uden betydelig risiko for påsejling af den nordlige pæl.

Alt i alt finder kommissionen, at uheldet kan bebrejdes skibschefen, der efter kommissionens opfattelse under de herskende vindforhold burde have anvendt bugserbåd.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan efter omstændighederne tiltræde det af SHK anførte og skal derfor over for hr orlogskaptajnen tilkendegive, at De som chef for minelæggeren (navn) ved afgang fra Holmen den (dato) burde have tilrettelagt Deres manøvre under bedre hensyntagen til vindens indflydelse og herunder i nødvendigt omfang benyttet bugserassistance«.

10. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af andet skib i Thorshavn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SW-7 med stød op til 9; vejr: overskyet; sø: ringe; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 10):

Inspektionsskibet skulle den pågældende dag anløbe Thorshavn og havde fået anvist kajplads på den sydvestlige del af østmolen.

Indsejlingsbøjerne passeredes kl ca 1600 med en fart af 4-5 knob og med kurs mod Tinganæs, idet skibschefen ville dreje stb over og gå til kaj med bb's side.

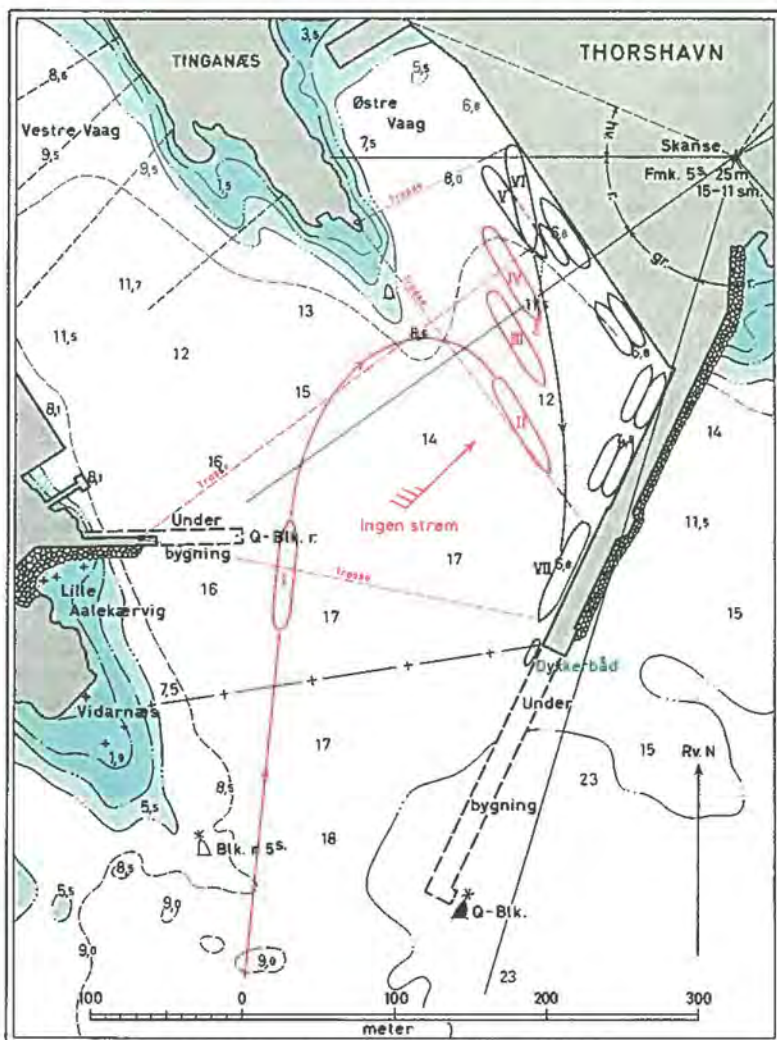


Fig. 10.

Da stævnen var ud for oliekaen lagdes roret stb helt over og skruestigningen ændredes svarende til 10-11 knob i ca 1 minut (position I), for at opnå en minimal drejningsdiameter.

Skibschefen anvendte ikke anker, da dette efter hans opfattelse kan vanskeliggøre afgang, når vinden bærer fra kaj, hvilket især skyldes den ringe indhivningshastighed.

Kl ca 1603 - i position II - var skibet i fortsat drej til stb med en fart af 4-5 knob. Det blev nu øjensynligt, at drejet ikke ville føre det fri af de ved kajen liggende fiskefartøjer.

Da en forøgelse af farten ville indebære risiko for påsejling af fiskekutterne eller kajen syd for disse, beordrede skibschefen »fuld kraft bak«, idet denne manøvre ville standse fremdriften og øge drejet til stb.

Så snart farten fremover var stoppet, beordredes roret bb helt over for under sakningen at øge det stb's drej. Det tilsigtede drej hindredes imidlertid af den kraftige SW-lige vind, hvorfor roret atter beordredes stb helt over og skruestigningen ændredes til fuld kraft frem.

Inspektionsskibet var i mellemtiden af vinden ført til position III hvorfra der ved skiftevis frem- og bakmanøvrer forgæves søgtes at komme stb over og ud i bassinet.

Kl 1608 lod skibschefen - i position IV - det stb's anker falde for derved at bremse stævnens drift ind mod de ved hovedkajen værende fartøjer. Samtidig bakkedes langsomt for om muligt at sakke ned mod det frie stykke af hovedkajen.

I position V lagde inspektionsskibet sig kl 1610 ind mod det civile skib. Den udfaldende stævn lå derved an mod overkant af dette skibs dækk, der på grund af vindens pres blev bøjet.

Ved vindens indflydelse, drejede inspektionsskibets agterende ind mod kajen (position VI). Der førtes derpå trosser til Tinganæs og til oliepiere, hvorefter der ved hjælp af anker- og varpespil samt under anvendelse af skruen forhaledes til østmolen (position VII).

Efter at have fortøjet, gik skibschefen ombord i det civile skib for at se på skaden.

Der aftaltes en besigtigelsesforretning den næste dag.

Supplerende oplysninger:

I sin fremsendelsespåtegning anfører chefen for Færøernes Kommando blandt andet:

»Uanset generne ved ankerspillet langsomme indhivningshastighed og den - af de anførte årsager - forståelige tilbageholdenhed ved at anvende ankeret, burde styrbords anker have været sat umiddelbart efter passagen af oliepiere, de herskende vindforhold taget i betragtning.

Alternativt kunne skibschefen have valgt at gå til kaj med styrbord side, hvilket givetvis ville have kunnet lade sig udføre uden væsentlige afdriftgener, selv om denne tillægningsmanøvre, henset til skruens venstredrejende virkning, ikke er alt for yndet af inspektionsskibscheferne.

Alle forhold taget i betragtning synes de opståede skader på »andet skib« at være ret minimale i forhold til de muligheder, der foreligger for alvorlige skader, når et større skib, under anførte vejrforhold sættes ned på de mindre skibe, der ligger fortøjet på »Skipafelagskajen«.

Skadeoppgørelse:*Inspektionsskibet:*

Ingen.

Det civile skib:

Bagbords davider bøjet og spindler dels knækket dels bøjet.

De med reparation af de opståede skader forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Den kgl grønlandske Handel ialt kr 4 800.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes skibschefens fejlbedømmelse af den under de herskende vindforhold nødvendige maskinkraft til at gennemføre den planlagte manøvre, idet han kun havde beordret 2 af skibets 4 hovedmotorer igang.

Det er under sagens behandling fremgået, at tillægning med stb's side ikke lod sig gøre på grund af den ved kajen arbejdende dykkerbåd.

Kommissionen accepterer skibschefens motivering for ikke at anvende anker under de foreliggende forhold.

Alle forhold taget i betragtning finder kommissionen, at uheldet bør betragtes som hændeligt, men at det muligvis kunne have været undgået, såfremt skibschefen havde beordret alle 4 hovedmotorer igang.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har tiltrådt det af SHK anførte, men har dog tilføjet, at den planlagte manøvre under de herskende vindforhold ikke burde have været forsøgt gennemført uden tidlig brug af ankeret.

Grundstødninger eller -berøringer

1. Minelæggeren (FALSTER-kl) grundstødning i Svendborg Sund.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys: Vind: W 5-6 med byger; vejr: skyet; sø: ingen; strøm: W-gående ca 1 kn; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 1):

1. Grundstødningen:

Minelæggeren var den pågældende dag under forlægning gennem Svendborg Sund vest fra for at gå til Svendborg.

Kl 1405 passeredes Iholms Tunge. Farten var sat til 8 kn.

Skibschefen var selv på broen og overtog kommandoen kort før passage af Svendborg Sund-broen.

Efter passage af denne reduceredes farten til 6 knob. I den nordlige del af fyr-linjen Bratten E - efter passage af lystbådehavnen - lå minelæggeren en smule vest for fyrlinjen på kurs 015.

Ved passage af broen var strømmen blevet anslået til godt 2 kn, medens en senere foretaget beregning gav ca 2,6 kn.

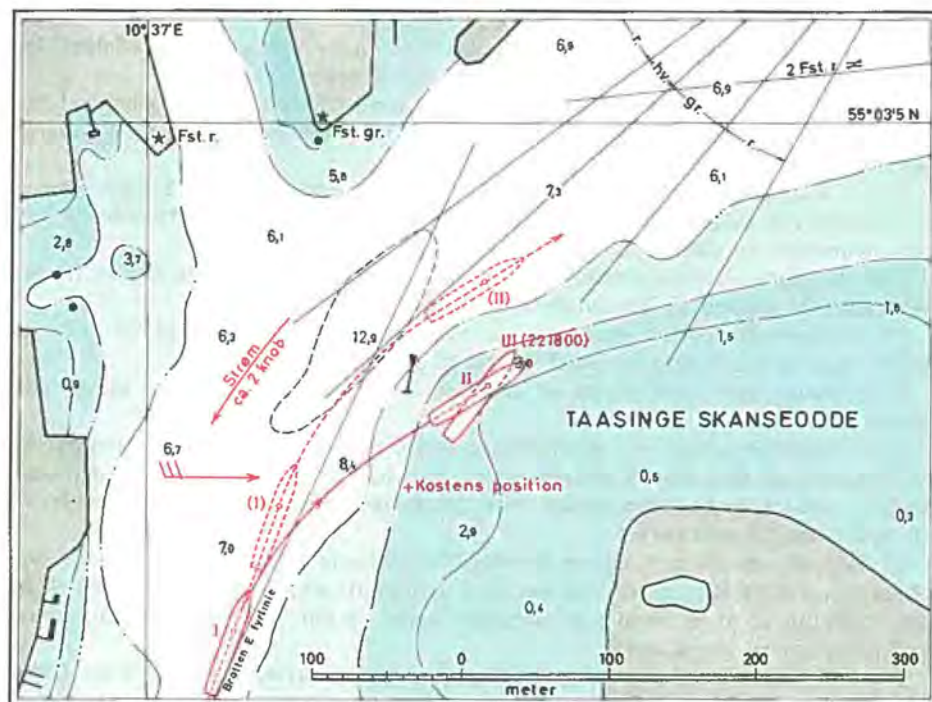


Fig. 1.

For – på grund af strømforholdene – at opnå et stort drej bb over ind i Svendborg østre havn, drejedes fra position I til kurs 060 ca 30 m nord om Tåsinge Skanseodde røde et-kost.

Umiddelbart efter passage af kosten tog minelæggeren kl 1432 grunden på kurs 058 og med en fart af ca 4 kn (position II).

Der etableredes straks lukningstilstand Y, hvorefter positionen bestemtes til 5503'4N 1037'2E.

En undersøgelse af skibet viste ingen tegn på lækager.

2. Flottagningen:

Straks efter grundstødningen forsøgt at bakke og vride skibet af grunden, uden at dette lykkedes.

På grundlag af lodskud bestemtes at give skibet nogen slagside til bagbord ved udsætning af fartøjer, flytning af øvelsesminer, lænsning m.v. Endvidere førtes en trosse i land fra agterdækket.

Forsøg på samtidig at hale i trossen og vride skibet på skruerne gav heller intet resultat, hvorefter der yderligere fra fordækket førtes en trosse i land.

Heller ikke dette forsøg bragte skibet fri af grunden, hvorfor forsøgene indstilledes et stykke tid.

Kl 1648 kom en lods om bord og tilbød assistance, idet han oplyste, at vandstanden var ca 28 cm under daglig vande, og at stigende vande ikke kunne forventes de nærmeste 24 timer.

Lodsen foreslog ved træk i fortrossen og skruemanøvrer at få stævnen ud i strømmen. Ved forsøg herpå, drejedes minelæggeren til kurs 037 og bevægede sig en smule forefter (position III).

Under forsøget blev en vejviserrulle revet af og ca 5 m gelænder ødelagt. For ikke at overbelaste hovedmotorerne indstilledes forsøgene kl ca 1800.

Nye lodskud kl ca 2100 viste, at strømmen havde fjernet en del sand ved forskibet. Noget senere var skibet svajet til kurs 029, hvorefter lodsen blev anmodet om fornyet assistance.

Kl ca 2215 påbegyndtes manøvrer på skruerne samtidig med, at lods båden og minelæggerens motorbåde trykkede på stb's bov, hvorved skibet drejede til kurs 010, hvorefter det stod fast.

Hen på natten vendte strømmen, men fornyede forsøg på at få skibet fri gav intet resultat. Strømmen blev atter W-gående kl ca 0400.

En dykkerundersøgelse om morgenen viste, at skibet stod fast på to puller af blåler, men at der iøvrigt var vand nok ud til sejltrenden.

På grundlag heraf besluttedes at lænse ca 100 ts gasolie, som skulle kunne lette skibet ca 14 cm.

Et bevogningsfartøj var i mellemtiden beordret til assistance og ankom kl 1000 og fortøjede på bb's side af minelæggeren. Ved hjælp af skruerne fik bevogningsfartøjet sandet langs siden skyllet væk, hvorefter bevogningsfartøjet beordredes til Svendborg på kort varsel.

Kl 1500 ankom en tankbåd og overtog 75 ts gasolie fra minelæggerens agterste olietanke. For at løfte skruer og ror mest muligt fri af grunden trimmedes skibet ved fyldning af 61 ts vand i de forreste tanke, og der bibragtes samtidig skibet en krængning til bb på ca 12°.

Da dette var udført kl ca 2000, kaldtes bevogningsfartøjet ud og fik en slæbetrosse etableret med ordre til at slæbe i retning 030. Strømmen var nu vestgående ca 1 kn.

Tankbåden – der lå på minelæggerens bb's side med stævnen syd i og havde sit stb's anker sat tværs af minelæggeren – hev nu hjem og drejede herved minelæggeren til kurs 030.

Kl 2025 gik bevogtningsfartøjet an på kurs 025, og et øjeblik efter var minelæggeren bragt flot, hvorefter hovedmotorerne startedes.

Bevogtningsfartøjet fik ordre til at lade trossen gå, hvorefter minelæggeren lod det bb's anker falde. Tankbåden, der stadig lå på siden, assisterede med at holde minelæggeren fri af grunden og flydedokken.

Der overførtes herefter en trosse til oliekaen kl 2036, hvorpå tankbåden lod gå.

Minelæggeren hev hjem og manøvrerede til oliekaen, hvor der fortøjedes kl 2045. Skibet blev derpå bragt på ret køl.

Tredjedagen efter grundstødningen doksattes minelæggeren på Svendborg værft. En besigtigelse godtgjorde, at kun bb's skrue bar mærker af stenslag.

Efter uddokning 2 dage senere viste en motorprøve intet unormalt.

Supplerende oplysninger:

En af minelæggeren ved Skanseodde et-kost foretaget dobbelt vinkelmåling, viste en position beliggende ca 60 m i retning 180° fra den i søkort nr 171 anførte position.

En af Fyrvæsenet ca 3 uger senere foretaget pladsbestemmelse er i overensstemmelse hermed.

Skadeopgørelse:

Bagbords skrue lettere beskadiget.

Sceptre og strækwire ødelagt på ca 3 m længde for om bb.

De med doksætning og reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt kr 15 700.

De med lænsning af oiletankene forbundne udgifter andrager ialt kr 4 800.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at minelæggeren foretog sit drej i sejlløbet alene i forhold til en vager, der ved en senere undersøgelse viste sig at være placeret sydligere end anført i søkortet.

Henset til, at skibets position ikke har været kontrolleret ved andre metoder, må kommissionen holde for, at uheldet kan bebrejdes skibschefen.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde nævnte rapporters konklusion og skal derfor overfor hr (stilling) tilkendegive, at De som chef for minelæggeren (navn) den (dato) under havne-manøvre ved Svendborg ikke burde have foretaget et drej i sejlløbet alene i forhold til en vager, men at De også burde have ladet skibets position kontrollere ved andre metoder. Undladelse heraf var en medvirkende årsag til, at skibet gik på grund«.

2. Undervandsbåds grundstødning i Københavns havn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: mellem SW og W-5; vejr: letskyet; sø: 1; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 2):

Undervandsbåden passerede den pågældende dag Kronløbet, for at gå til Flådestation København.

Skibschefen forestod selv manøvreringen.

Ved passage af Kronløbet observeredes, at kongeskibet – der var forføjet i den sydligste bøje – lå opsvajet for vinden, så direkte sejlads til Elefantløbet ikke var mulig.

Selv om skibschefen ikke observerede foranstaltninger til at svaje kongeskibet, fandt han det dog forsvarligt at fortsætte sejladsen og passere agten om dette.

I henhold til skibschefens rapport nedsattes farten fra ca 8 til ca 4 knob i en afstand af ca 500 yards fra kongeskibet. Ca 100 yards fra kongeskibet stoppedes begge motorer, og umiddelbart før passage af dette lagdes roret stb helt over.

Da manøvreren – efter skibschefens opgivelse på grund af kraftig vind – ikke straks fik den ønskede virkning, beordredes BETTY tilbage $\frac{3}{4}$ kraft og SARA tilbage $\frac{1}{2}$ kraft for at øge det styrbords drej og samtidig mindske farten.

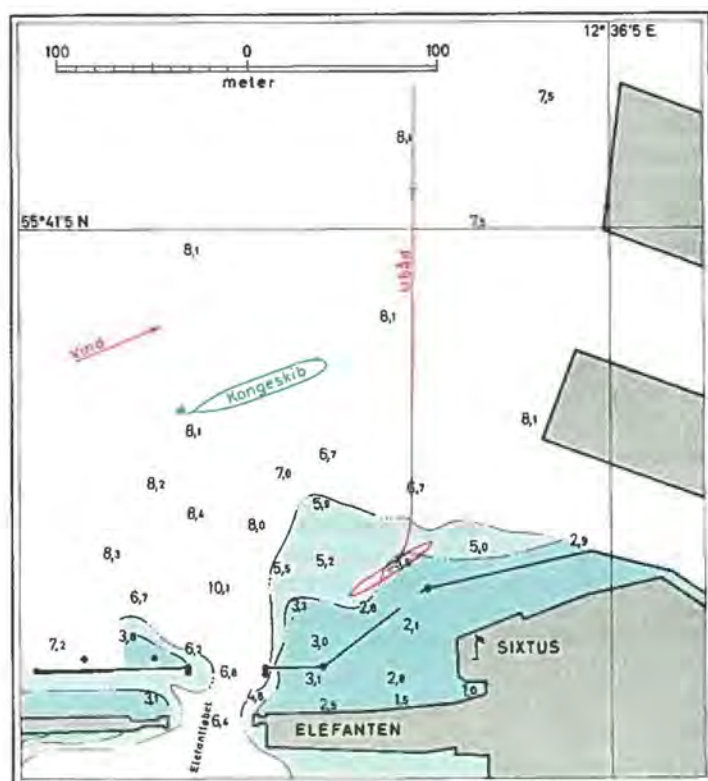


Fig. 2.

Da undervandsbåden var drejet til kurs 237, beordredes begge motorer frem langsomt.

Det blev imidlertid kl ca 1058 klart, at ubåden var grundstødt. Begge motorer stoppedes for straks efter at blive beordret tilbage $\frac{3}{4}$ kraft og derefter tilbage fuld kraft samtidig med, at hoveddykketankene blev blæst. Da dette ikke fik virkning, stoppedes motorerne.

Kl ca 1100 ankom to bugserfartøjer fra Flådehavnen og agterfortøjede kongeskibet til estakaderne, hvorefter de forsøgte at trække ubåden fri af grunden. Da dette mislykkedes, tilkaldtes en slæbebåd, der kl ca 1115 trak ubåden fri.

Efter ankomst til Holmen undersøgtes skibsbunden med svømmedykker, der ikke konstaterede nogen skade.

Supplerende oplysninger:

1. Ubåden havde afsendt et signal med ETA 1100 til FLS KBH. Signalet indeholdt ikke anmodning om fri passage, jf Reglement for danske flådehavne og sømilitære anlæg.

Holmens Kommandocentral underrettede rutinemæssigt kl ca 0830 telefonisk kongeskibet om ubådens forventede passage. Dette skibs navigationsofficer fandt det dog ikke nødvendigt at lade kongeskibet hale op for ubåden.

Vagtchefen rekvirerede senere fartøjsassistance til agterfortøjning i anledning af et fyrinspektionsskibs udpassage. Dette var i henhold til skibsjournalen udført kl 1100.

2. Det fremgår af ubådens rapport, at vinden var SW-6 og havde stor indflydelse på ubådens manøvrer. Denne påstand har skibschefen fastholdt under afhøring i kommissionen.

3. Ubådens skibsjournal er ufuldstændig ført og ikke i overensstemmelse med rapporten, idet:

- der ikke er anført klokkeslet for grundstødningen,
- der ikke er tilført journalen bemærkning om hvornår og hvorledes ubåden kom fri,
- ankomst Holmen er angivet til kl 1105.

Ubådens kursbog er ikke ført efter passage af Nordre Røse 1005.

4. Kommissionen har søgt at klarlægge hændelsesforløbet op til grundstødningen ved gennemsyn af maskinjournalen, men konstateret, at dette ikke er muligt, da journalen udviser konstante omdrejninger (415 O/M) fra kl 0700 til ankomst Holmen kl 1125.

En undersøgelse af manøvrejournalen viser, at denne ikke er ført i ca 4 måneder, samt at journalens oplysningsskema om samhørende værdier af skrueromdrejninger og fart ikke er udfyldt.

5. I sin rapport anfører skibschefen, at han nedsatte farten fra ca 8 til ca 4 knob allerede 500 yards fra kongeskibet, og at begge motorer stoppedes ca 100 yards fra dette.

Disse manøvrer fremgår som ovenfor anført ikke af maskinjournalen eller af manøvrejournalen.

6. Figuren viser ubådens position i grundstødningsøjeblikket samt sejlads i henhold til den af chefen for ubåden opgivne passageafstand, grundstødningskurs og grundstødningsposition. Kongeskibets opsvajning er valgt som værende ca WSW.

Skadeopgørelse:

Der opstod ingen egentlige skader. Bugserudgiften andrager kr 296.

Skibschefens bemærkninger:

Skibschefen, der er gjort bekendt med kommissionen rapport, har blandt andet udtalt:

» — — Under samme afsnit pkt 4, anfører SHK, at undervandsbåden (navn)'s manøvrejournal ikke er ført siden (dato), hvilket er forkert. Ved ubådens kommandohejsning (dato), blev manøvrejournal anlagt, og denne journal blev ved kommandostrykning indsendt til SMI UPI«.

Kommissionen har således foranlediget påny efterspurgt ubådens manøvrejournal og atter fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion fået oplyst, at der kun foreligger den ene manøvrejournal, der ikke er ført siden (dato) og er indsendt ved kommandostrykning den (dato, ca 6 måneder senere) og observeret af SMI UPI den (dato, kort efter kommandostrykning).

Den af skibschefen anførte kommandohejsning (dato) er ikke korrekt, idet det drejer sig om et chefsskifte.

Kommissionens vurdering:

1. Kommissionen er af den opfattelse, at ubådens passageafstand til kongeskibet — af skibschefen opgivet til ca 50 yards — var så stor, at han selv satte sig i den situation ikke at have fornøden manøvreplads til rådighed efter passagen.

Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at farten hvormed ubåden passerende kongeskibet var for høj, og at ubåden burde have reduceret farten så betids, at passagen var foregået med mindste styrefart.

Kommissionen kan ikke godtage skibschefens udsagn om vindens indflydelse på ubådens evne til at dreje.

Kommissionen må derfor med henvisning til ovenstående holde for, at uheldet kan bebrejdes skibschefen.

2. Kommissionen finder at måtte henlede Chefen for Søværnets opmærksomhed på den konstaterede mangelfulde førelse af

- skibsjournal og kursbog
- maskinjournal og manøvrejournal.

Endvidere finder kommissionen at måtte henlede Chefen for Søværnets opmærksomhed på, at SMI UPI, efter det for kommissionen foreliggende, ikke har påtalt den manglende førelse af manøvrejournalen.

3. Kommissionen skal endelig udtale, at den finder det forkert, at kongeskibet på trods af meldingen fra Holmens Kommandocentral, ikke har iværksat opsvajning i betimelig tid for ubådens passage.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Med den givne anledning skal kommissionen foreslå, at Chefen for Søværnet foranlediger taget op til overvejelse at bestemmelsen i Reglement for danske flådehavne og sømilitære havneanlæg, hvorefter ankomende skibe skal anmode om fri passage til Flådens leje indskærpes, samt at fri passage i så tilfælde sikres.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt følgende:

»På grundlag af SHK's rapport samt senere undersøgelser i sagen skal jeg som rettergangschef – i overensstemmelse med auditøren ved Chefen for Søværnet – ikende hr (stilling) en irettesættelse for som chef for undervandsbåden (navn) den (dato) ikke at have ladet undervandsbådens skibsjournal føre på fyldestgørende måde samt for i foråret at have forømt at sørge for, at undervandsbådens manøvrejournal blev forelagt Søværnets Havarikommission, hvorved kommissionens arbejde er blevet unødigt vanskeliggjort og forsinket«.

3. Minelæggeren (FALSTER-kl) grundstødning i Svendborg Sund.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: W-2; vejr: overskyet; strøm: E-gående 2 à 3 kn; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 3):

Minelæggeren passerede under forlægning vestover i Svendborg Sund den pågældende dag Svendborg Sund-broen kl 1211.

Farten blev ved passage af Svendborg Sund-broen øget fra 6 kn til 7,5 kn.

På broen befandt sig foruden vagtchefen skibets navigationsofficer – der havde haft vagten indtil passage af broen – samt skibschefen, der under sejladsen selv kontrollerede kurser og mærker.

Radaren var igang, men billedet af sejlløbet var ikke særlig anvendelig til hjælp for navigationen.

Under passagen syd for Dødmanden sejlede med en smule N-skel i fyrlinjen på kurs 248 og med en beholden fart af ca 5 kn.

Kort efter at skibet havde passeret mellem Iholm Tunge østligste røde et-kost og Dødmanden sorte to-kost (position I), beordrede vagtchefen kurs 252, men skibet fortsatte drejet til styrbord, samtidig med at farten syntes at aftage.

Rorgængerens søgte af sig selv at rette skibet op til den beordrede kurs, men da dette mislykkedes, meldte han at have mistet styringen.

Skibets kurs var da ca 300 (position II).

Skibschefen havde fra stb's brovinge observeret, at skibet begyndte at dreje til styrbord, men antog, at det var et normalt drej op i Tankefuld fyrlinje (269°). Da han fandt, at farten over grunden var for ringe, gik han ind i styrehuset for at

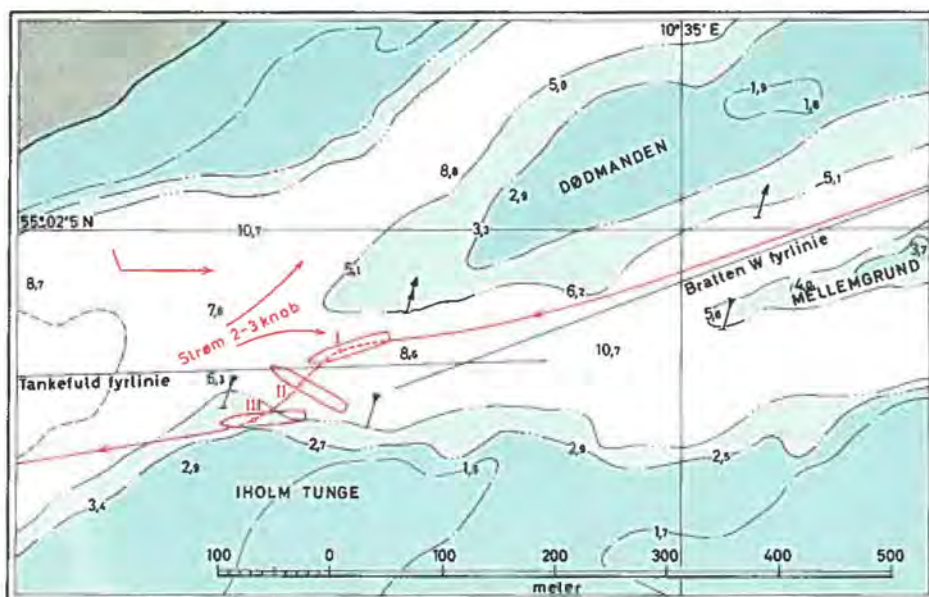


Fig. 3.

beordre en forøget skruetigning, men observerede da, at navigationsofficeren havde grebet ind ved at bakke på bagbords skrue for at stoppe det styrbords drej.

Skibschefen beordrede straks »alle frem 4« for at få tilstrækkelig styrefart, og beordrede rorgængerens til at komme på kurs, idet han – fejlagtigt – troede, at idst beordrede kurs var ca 270 i Tankefuld fyrlinje.

Den af vagtchefen sidst beordrede kurs var imidlertid 252, der efter vagtchefens mening ville bringe ham fri af Iholms Tunge vestlige et-kost, idet minelæggeren lå nord for fyrlinjen Bratten W.

Resultatet var, at minelæggeren med bagbords drej passerede inden om Iholms Tunge vestligste kost (position III).

Kontrolrummet meldte kort efter, at skibet havde berørt grunden kl 1223, hvilket ikke var blevet observeret på broen.

I åbent farvand afprøvedes skruer og ror, ligesom vandtætte rum m. v. inspiceredes. Der konstateredes ingen lækager eller rystelser, men loggen var ude af drift.

Samme eftermiddag undersøgtes skibet af svømmedykkere, der observerede skurestriber i bunden, samt at pitotrøret var bøjet.

Ved en senere doksætning konstateredes ikke yderligere beskadigelser.

Supplerende oplysninger:

Ca 12 timer tidligere havde roret under sejlads i åbent farvand svigtet, idet minelæggeren efter en rorkommando »bb lidt« kom i et kraftigt drej til bagbord. Ved ordren »midtskibs« gik rorindikatoren på nul, men drejet til bb ophørte ikke. Skibet måtte derfor rettes op ved hjælp af skruerne, hvorefter roret atter virkede normalt.

Under episoden – der ikke kunne forklares – opholdt navigationsofficeren sig på broen.

Tilskyndet af denne hændelse ca 12 timer før grundberøringen greb navigationsofficeren ind ved at bakke på bb's skrue som beskrevet under hændelsesforløbet.

Skadeopgørelse:

Pitotrør bøjet.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt kr 800.

Kommissionens vurdering:

1. Årsagen til uheldet:

Det er under sagens behandling ikke godtgjort, at den svigtende styring skyldes en materiel fejl, men kommissionen må hælde til den anskuelse, at det kraftige drej til stb skyldes strømmens indflydelse ligesom denne har modvirket det bb's drej.

Ved navigationsofficerens indgriben er minelæggeren gået ned i fart og bibragt et drej til bb.

Ved skibschefens indgriben kort efter, hvor han øgede farten og samtidig beordrede skibet tilbage på kurs uden at kende denne, forstærkedes drejet til bb, hvorved minelæggeren kom på den forkerte side af kosten.

2. Ansvarets placering:

Kommissionen må holde for, at navigationsofficeren ved sin indgriben har nedsat minelæggerens manøvreevne, samt afskåret vagtchefen i selv at handle.

Kommissionen har iøvrigt bemærket sig, at vagtovertagelsen ikke er meldt til skibschefen.

Kommissionen finder endvidere, at det kan bebrejdes skibschefen – der gennem sin efterfølgende indgriben selv havde taget kommandoen – ikke forinden havde sikret sig oplysning om den sidst beordrede kurs eller selv havde beordret en sådan.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde nævnte rapports konklusion og skal derfor tilkendegive, at De som chef for minelæggeren (navn) den (dato) under sejlads gennem Svendborg Sund, efter selv at have overtaget kommandoen, burde have sikret Dem oplysning om den sidst beordrede kurs eller selv have beordret en sådan. Undladelse heraf var medvirkende til, at minelæggeren rørte bunden.

Jeg har endvidere bemærket mig det af kommissionen anførte for så vidt angår navigationsofficerens indgriben, og skal anmode hr (grad) om overfor (grad/navn) at tilkendegive, at han ved sin handle måde nedsatte (skibets) manøvreerøve på et tidspunkt, hvor god manøvreerøve var særlig påkrævet«.

4. Undervandsbåds grundberøring i Kielerfjord.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NW-W 5; vejr: skyet, snebyger; sø: 2; strøm: ingen; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 4):

Undervandsbåden afgik – i forbindelse med prøvesejlads for Orlogsværftet – den pågældende dag kl 0815 fra Tirpitz mole i Kiel, for at gå til målebanen ud for Friedrichsort.

Kontrolmålingen indledtes på østlig kurs, hvorefter der kl 0914 vendtes og en måling på vestlig kurs påbegyndtes syd for bøje C (position I). Bøje A (position II) passeredes 4 m om styrbord med en fart af ca 6 knob.

Efter passage af bøje A lagdes roret stb helt over, hvorefter der støttedes mod en anlægsbro i Friedrichsort. Rorgængerer blev samtidig beordret til at varsko dybden på ekkolodet for hver meters ændring.

Kl 0928 stoppedes motoren og straks efter bakkedes med maksimale omdrejninger modsvarende 3–4 knob.

Bådens fremdrift var stoppet ca 10 m fra den omtalte anlægsbro. Under den påfølgende sakning – da ubåden var 100–150 m fra anlægsbroen – mærkedes kl 0931 (position III) et stød i agterskibet. Samtidig følte en svag krængning til bb. Rorgængerer havde ikke meldt lægere vand end 1 m under kølen.

Under den videre fart agterover aflæstes belastningen på motoren, der ikke gav udtryk for nogen beskadigelse af skruen, ligesom der heller ikke hørtes noget unormalt, hvorfor målingerne kort efter genoptoges.

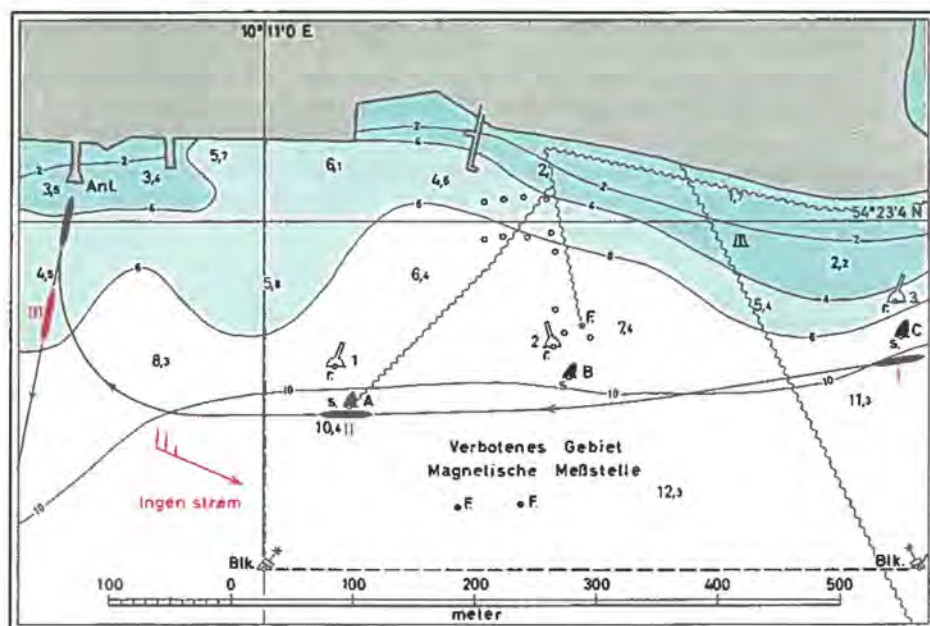


Fig. 4.

Efter kontrolmålingen afgik ubåden til København.

Fire dage senere doksattes ubåden på grund af lækage i trykluftsystemet. Det konstateredes da, at hælens underplade var bøjet og at dækpladen over det agterste dybderors trækstangsled var vredet op og rummet bag dette var fyldt med ral.

Supplerende oplysninger:

1. Føreren af undervandsbåden havde observeret en mindre færge afgå fra anlægsbroen og følte sig derfor overbevist om, at der var vand nok ind til broen.

2. Ubådens beregnede dybgang agter er 4,7 m med luftfyldt opdriftstank og 4,6 m med vandfyldt opdriftstank. På grund af en tidligere konstateret lækage på højtryksanlægget er det ikke muligt at afgøre, om tanken var luft- eller vandfyldt.

Der navigeredes iøvrigt i det danske Søkort nr 185, Østersøen vestlige del, uagtet det bedre tyske Søkort nr 34, Häfen von Kiel, var ombord.

3. Der er senere konstateret, at ubåden under fart fremover sætter sig en del på næsen.

Skadeopgørelse:

Hælens underplade og dækplade til dybderorets trækstangsled bøjet.

De med reparation af skaden forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Orlogsværftet ca kr 3 500.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes,

- at der blev navigeret i det danske Søkort nr 185 istedet for i det bedre tyske Søkort nr 34, hvorfor føreren af ubåden ikke var klar over vanddybderne i nærheden af anlægsbroen,
- at undervandsbåden under fart fremover, efter det for kommissionen foreliggende, sandsynligvis har en mindre dybgang agter end under sakning.

Kommissionen anser det ikke for forsvarligt, at føreren af ubåden baserede sin drejningsmanøvre på en ham ukendt færges sejlads samt på anvendelsen af et søkort med mangelfulde dybdeangivelser, hvorfor kommissionen finder, at uheldet kan bebrejdes føreren af ubåden.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor føreren af ubåden udtalt:

»Jeg kan tiltræde rapportens konklusion og skal derfor overfor hr (grad) tilkendegive, at De som fører af undervandsbåden (navn) den (dato) under manøvrering ud for Målestation Friedrichsort ikke burde have baseret Deres drejningsmanøvre på en af Dem ukendt færges sejlads, ligesom De ej heller burde have navigeret i det danske søkort nr 185, men istedet for burde have anvendt det bedre tyske søkort nr 34. Disse fejl var medvirkende til, at undervandsbåden rørte grunden«.

5. Undervandsbåds grundberøring, Norge.

Ledsagende omstændigheder:

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

Hændelsesforløb (jf. fig. 5):

Undervandsbåden udførte i en periode af nogle dage en række støjmålinger på den norske målebane ved Åmøy.

Den pågældende dag udførtes således en række målinger, idet undervandsbåden skulle vise sit periskop i pkt B, dykke og sejle i en bestemt dybde med en bestemt fart fra pkt C til pkt C' og derefter atter vise sit periskop i pkt B'.

Kl 1230 meldte undervandsbådens næstkommanderende, at båden var klar til et nyt løb, der skulle foretages fra banens nordlige del, hvorefter radar og ekkolod blev stoppet af hensyn til målingerne. Farten var da de beordrede 5,5 knob.

Da skibschefen overtog periskopet, konstaterede han, at ubåden allerede var ved at passere pkt B, samt at der var en coaster for nordgående, som ville kunne forstyrre målingerne, hvorfor han annullerede det pågældende løb.

Farten reduceredes til 3,5 knob og der drejedes med fuldt ror bb over (position I) og straks efter stb helt over til kurs 280, idet farten atter øgedes til 5,5 knob. Ekkolodet var atter blevet sat igang.

Kl 1240 befandt undervandsbåden sig omtrentlig i position II (et mærke) på kurs 280.

Det var skibschefens hensigt igen at nedsætte farten til 3,5 knob og holde denne fart i 6 min, idet coasteren da ville være passeret og et nyt opløb kunne foretages.

Kl 1243 var coasteren i ca position 300 m nord for målebanens pkt B.

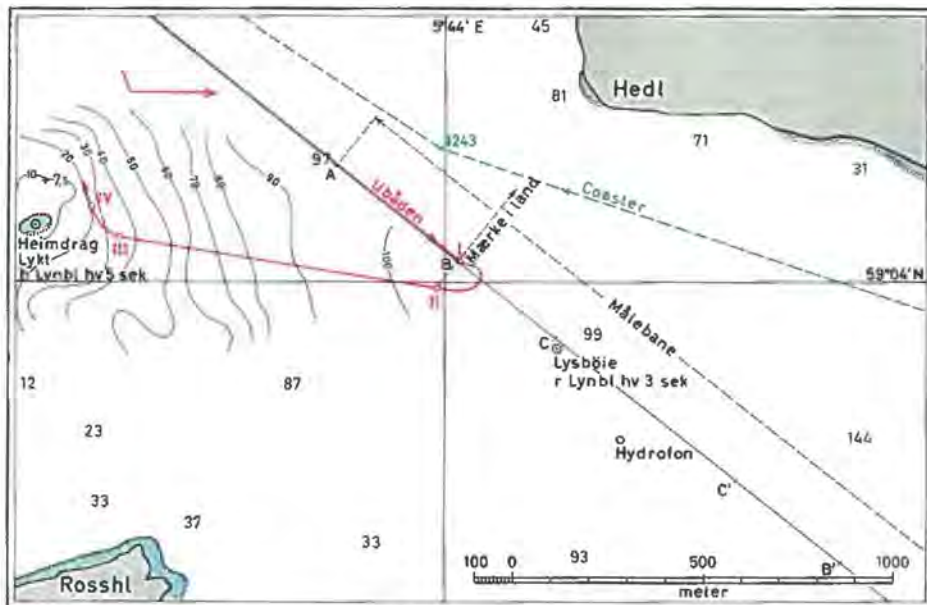


Fig. 5.

Imidlertid observerede skibschefen kl 1244, at undervandsbåden havde nærmet sig Heimdraget mere end tilsigtet. Samtidig erfarede han, at ubådens fart stadig var 5,5 knob.

På grund af undervandskommunikation med målestationen var ekkoloddet igen blevet stoppet, så plottet ikke havde kunnet se den aftagende dybde.

Skibschefen bedømte afstanden fra position III til Heimdraget fyr til ca 300 m og antog dette for tilstrækkeligt til med fuldt ror at dreje stb over for atter at gå mod målebanens startposition.

Samtidig med ordren til rorgængereren startedes ekkoloddet, der kort efter viste 2 m under stævnen, hvorfor skibschefen beordrede »gå højt« og »elektromotor stop«. Da ubåden straks efter - kl 1245 - var drejet til kurs 340 mærkedes i position IV et stød i båden. Heimdraget var da i pejling 250 og farten var 3-4 knob.

Såsnart båden fik hældning op, blæstes hovedtankene således, at uddykningen foregik med hældning nul, så beskadigelse på ror og skrue blev undgået.

Efter uddykning var vanddybden 7-8 m under kølen.

Ror og skrue blev afprøvet og der kontrolleredes for evt. luftlækager, hvorefter der gjordes klar til et nyt løb.

Det konstateredes imidlertid, at der opstod støj omkring stævnen ved farter over 6 knob, og da de sidste målinger skulle udføres med højere farter, besluttede skibschefen at aflyse denne serie målinger.

En undersøgelse med svømmedykker viste en indtrykning ved opdriftstankens nederste stb's del og en forskydning af en plade ved affaldskanonens afgang.

Det bemærkes, at figuren er omtrentlig, da drejningsdiametere er ukendt og der ikke foreligger egentlige pladsbestemmelser.

Skadeopgørelse:

Indtrykning i opdriftstanks nederste del.

Støttespanter til opdriftstank bøjet.

Forreste tværskibs spant bøjet.

Forskydning af casingplade ved affaldskanonens afgang.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt kr 20 000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at skibschefens hensigt at gå ned i fart ikke kom til udførelse enten ved at ordren ikke blev givet eller ved, at den ikke blev opfattet.

Henset til, at skibschefen dels kunne have kontrolleret farten ved at iagttage omdrejningsviseren dels kunne have taget en plads, finder kommissionen, at uheldet kan bebrejdes skibschefen.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt:

»Jeg kan tiltræde rapportens konklusion og skal derfor overfor hr (grad) tilkendegive, at De som chef for undervandsbåden (navn) den (dato) i Hille Fjorden i Norge under opløb til støjmålebanens startposition, dels burde have kontrolleret undervandsbådens fart og dels burde have foretaget hyppigere pladsbestemmelse. Undladelse heraf var medvirkende til at undervandsbåden rørte grunden«.

6. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Hestehoved Dyb.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SSW-6; vejr: overskyet; sø: 5; strøm: ingen; sigtbarhed: 1 sømil; radarforhold: gode.

Hændelsesforløb (jf. fig. 6):

Den pågældende dag var bevogtningsfartøjet på patruljeopgave i Østersøen.

Kl ca 1740 blev den beordret til at returnere til Stubbekøbing, hvorfor skibschefen overgav vagten til næstkommanderende med ordre om at sejle mod Stubbekøbing med omdrejninger svarende til 15 knob. Herudover gav han ingen særlige ordrer for sejladsen.

Kl 1750 overgav næstkommanderende vagten til 3' kommanderende på pladsen 083 Møen Gp Blk 16,9 sml, kurs 255 og fart 15 samt ordre om at sejle til Stubbekøbing. Næstkommanderende henledte opmærksomheden på, at kursen muligvis skulle korrigeres, når en mere præcis pladsbestemmelse forelå nærmere ved Møen.

3' kommanderende fortsatte på den overleverede kurs, idet han tog pladser ca hvert kvarter.

Kl 1925 blev bb's hovedmotor stoppet på grund af uregelmæssighed i brændstoftilførslen. Kl 1941 meldtes klar igen. I denne periode styredes med nedsat fart op i vinden.

Kl 1945 ændredes kursen til 245 (position I) og farten forøgedes til 14 kn.

I perioden kl 1925 til ca kl 1935 var skibschefen i 0-rummet og tog selv en plads kl 1930.

Straks efter kursændringen kl 1945 varskoede udkiggen et hvidt lys 1 streg om bb. Omtrent samtidig - kl ca 1947 - ændrede vagtchefen kursen til 240.

Da vagtchefen ikke kunne udgøre lyset som værende et fyr eller en lystønde, gik han op på den åbne bro, hvorfra det identificeredes som værende fra et medgående skib, hvorefter han atter begav sig til 0-rummet.

Kort efter, ca kl 1948 varskoede udkiggen en lystønde 1 streg om stb, hvorfor vagtchefen igen gik op på broen. Lystønden blev identificeret som lystønden ved den gravede rendes sydende. Hestehoved fyr var imidlertid ikke synlig.

Vagtchefen begav sig derpå til 0-rummet.

Kl 1951 mærkedes et kraftigt stød i skibet. Vagtchefen kobledes straks begge skruer fra.

Skibschefen ankom straks efter til 0-rummet og overtog kommandoen.

Skibschefen startede ekkoloddet, der viste 3,8 m, beordrede plottergasten til at tage en plads og gik derefter op på broen for at overbevise sig om, at der ikke var sket en kollision og gik derpå igen til 0-rummet, hvor han selv tog en radarplads (Hestehoved Fyr 1,1 sml, Haarbølle Pynt 3,1 sml, Madses Klint 2,4 sml) (position II).

I grundberøringsøjeblikket var kursen 240 og farten 14 knob.

En undersøgelse af skibet viste, at roret kun kunne drejes ca 5 grader til stb og slet ikke til bb. Indkobling af skruerne enkeltvis medførte kraftige rystelser.

Kl 2010 ankredes derfor i position III.

Undersøgelsen viste ingen indtrængning af vand og motorerne var iøvrigt i orden. Motorerne stoppedes kl 2025.

Kl 2017 afsendtes signal om grundberøringen og om slæbeassistance.

Kl 2137 afsendtes et mere detaljeret signal med angivelse af de formodede skader.

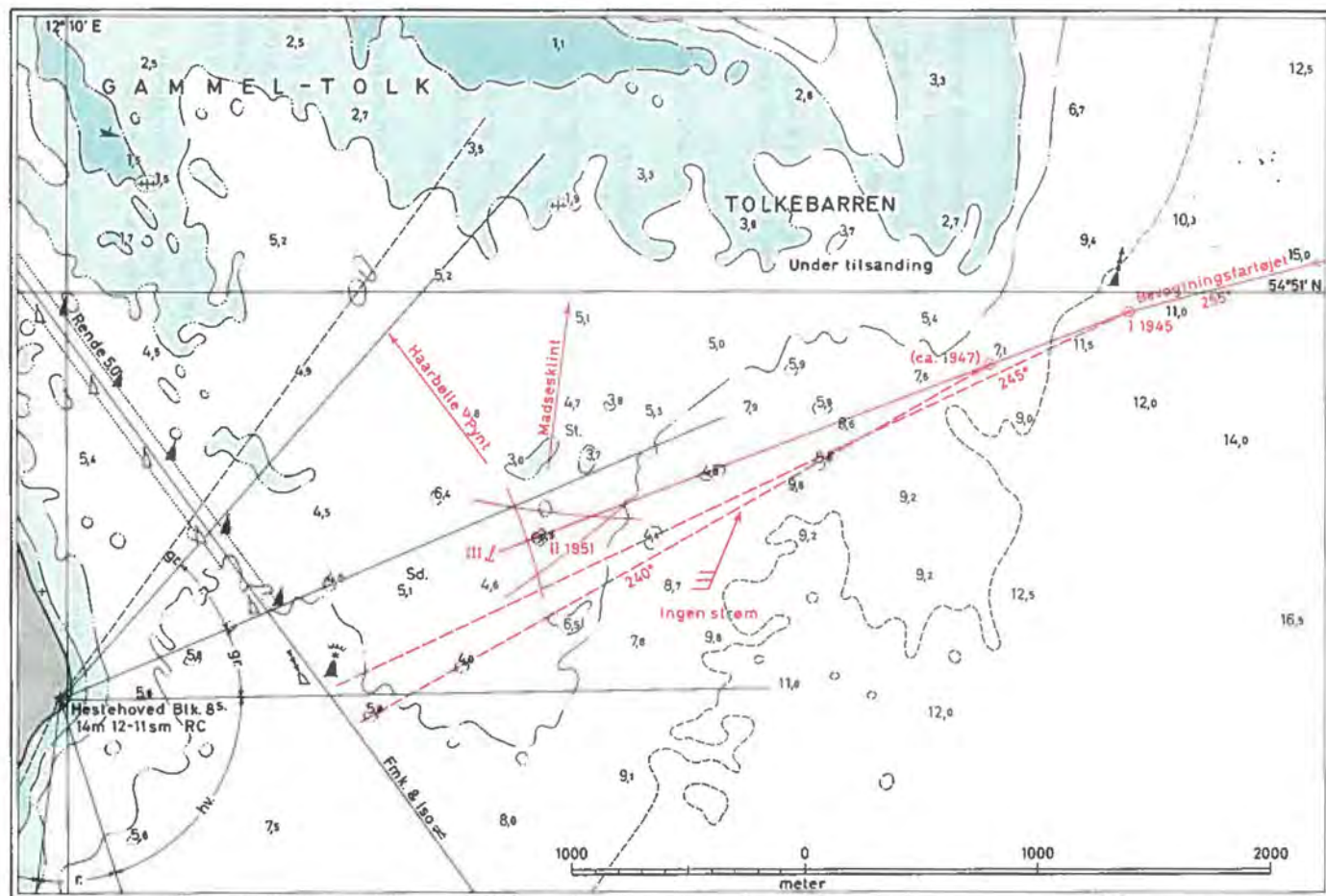


Fig. 6.

Næste morgen kl 0415 toges bevogtningsfartøjet på slæb af en orlogskutter og ankom til Holmen kl 1233.

En undersøgelse med svømmedykkere viste herefter at begge ror var bøjet agterefter og til bb.

Skruetipperne på stb's skrue var beskadigede og den bb's skrue manglede et skrueblad.

Supplerende oplysninger:

1. På foranledning af Chefen for Søværnets operative Kommando blev sagen hastebehandlet.

2. Skibschefen havde mundtligt udgivet stående ordre om, at Hestehoved Dyb altid skulle anduves mellem de to yderste (sydøstlige) lystønder, idet sejlads skulle finde sted øst og syd om Tolken's 6-m kurve indtil Hestehoved Blk hvide vinkel. Endvidere var det fast rutine, at skibschefen skulle varskoos ved lystønden ud for Hestehoved.

Denne ordre er næstkommanderende bekendt, medens 3' kommanderende hævder ikke at kende denne ordre, hvorfor han ikke ændrede kursen tilstrækkelig til at passere øst og syd om 6-meter kurven fra tre-kosten kl 1945 (position I).

3. De i Oplysningsbog for Chefen værende kurveblade over sætning på læge vanddybder var ikke 3' kommanderende bekendt. Skibschefen havde set dem kort efter overtagelse af skibet, men har ikke senere anvendt kurvebladene.

Skadeoplysning:

Bagbords ror trykket agterefter og deformeret. Rorstammen bøjet. Klædningen over roret lettere beskadiget.

Bagbords skrueaksel bøjet og bagbords skrue mistet et skrueblad. Styrbords skrue beskadiget på skruebladene.

De med reparation af de opståede skader forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt kr 70 000.

Kommissionens vurdering:

1. Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at bevogtningsfartøjet med høj fart er sejlet ind over lægt vand med puller med deraf følgende sætning, der med 1350 O/M på 6 m vand andrager ca 1,2 m.

Som medvirkende årsag har også været, at der var en del sø og at vandstanden var 0,4 m under daglig vande.

Kommissionen må derfor holde for, at uheldet kan bebrejdes vagtchefen, der skønnes at have navigeret uforsvarligt ved

- uanset han ikke kendte den stående ordre om anduvning af Hestehoved Dyb, at have sat kursen ind over lægt vand med puller under 4 m vand uden fartreduktion som dette er anført i Skibsorganisationsbogen og uden at anvende ekkolod,
 - ikke at have taget tilstrækkelig højde for afdrift i den kraftige blæst og da især med landgrunden i læ.
2. Kommissionen må endvidere holde for, at det kan bebrejdes skibschefen,
- at han ikke har sikret sig, at hans standardordre for anduvning af Grønsund var kendt af vagtchefen, en ordre som kommissionen iøvrigt ikke finder var fuldt forsvarlig under de herskende vejrforhold,
 - at han ikke var på broen under sejladsen syd om Tolken, og da navnlig under de dårlige vejrforhold og med en vagtchef, som han ikke havde fuld tillid til, hvilket fremgår af, at han tidligere har anmodet om at få denne udskiftet.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen skal med den givne anledning foreslå, at Chefen for Søværnet anmoder Chefen for Søværnets operative Kommando at indskærpe anvendelsen af de i Oplysningsbog for skibschefen værende kurveblade over sætning ved forskellige omdrejninger over læge vanddybder.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde SHK's konklusion og ikender herved – i overensstemmelse med Auditøren ved Chefen for Søværnet – hr (grad) en tilrettevisning for som chef for bevogtningsfartøjet (navn)

- under anduvning af Grønsund den (dato) ikke at have været på broen under sejladsen syd om Tolken, hvilket De burde have været, dels på grund af de dårlige vejrforhold, dels fordi De ikke havde fuld tillid til Deres vagtchef og*
- under de herskende vejrforhold ikke at have tilpasset Deres standardordre for anduvning af Grønsund samt for*

at De ikke havde sikret Dem, at vagtchefen var bekendt med denne standardordre og de i oplysningsbog for chefen værende kurveblade over skibets sætning på læge vanddybder«.

2. Chefen for Søværnet har overfor vagtchefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde SHK's konklusion og ikender herved – i overensstemmelse med Auditøren ved Chefen for Søværnet – hr (grad) en tilrettevisning

- for som vagtchef i bevogtningsfartøjet (navn) den (dato) under anduvning af Grønsund at have sat kursen ind over lægt vand med puller under 4 m vand uden fartreduktion, som dette er anført i skibsorganisationsbogen, og uden at have anvendt ekkolod samt*
- for ikke at have taget tilstrækkelig højde for afdrift i den kraftige blæst, trods det, at De havde landgrunden i læ,*

hvilke forhold havde til følge, at bevogtningsfartøjet berørte grunden og derved beskadigede rør og skrue«.

7. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Smålandsfarvandet.

Ledsagende omstændigheder:

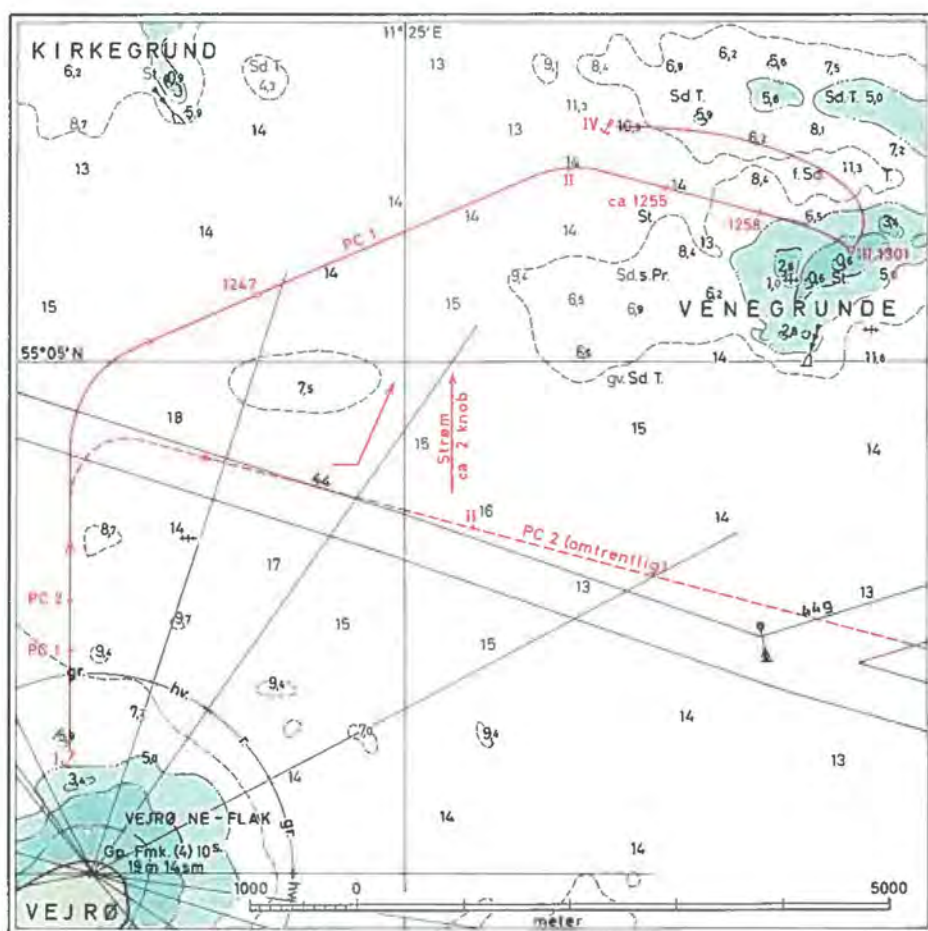
Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SSW-2; vejr: overskyet; sø: 2; strøm: N-gående ca 2 kn; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 7):

Bevogtningsfartøjet »PC 1«, der sejlede som skoleskib for kadetter, lå den pågældende dag til ankers på Vejre NE-flak sammen med bevogtningsfartøjet »PC 2«, der også sejlede som skoleskib.

De to skibe lettede fra ankerpladsen, position I, kl 1230A for at udføre forskellige øvelser i området under taktisk kontrol af »PC 2«.

I »PC 1« var vagtchefen og søkadetvagtchefen på broen. Fra kl 1245 opholdt vagtchefen sig dog i 0-rummet.



Skibschefen opholdt sig i 0-rummet, men deltog ikke i skibets navigering, da han var beskæftiget med gennemgang af skibets signallog.

Efter letning, styredes straks N-over med en fart af 15 knob.

Kl 1236 beordrede »PC 2« iværksættelse af en forud planlagt plotterøvelse og drejede stb over til kurs 105, medens »PC 1« øgede til 17 knob for at indtage station 2 sml tværs om bb af »PC 2«.

»PC 1's« vagtchef bad kl ca 1245 søkadetvagtchefen om at udsætte en plads i kortet og begav sig derefter til 0-rummet for at gøre klar til øvelsen.

Kl ca 1247 modtog søkadetvagtchefen følgende position fra 0-rummet: 014 Vejre NE-pynt 3,0 sml. Da han var beskæftiget med at holde »PC 1« på station, blev denne position ikke straks udsat i kortet.

Da afstanden til »PC 2« var ca 1,9 sml drejedes til kurs 105, og farten mindskedes til 10 knob (position II).

Kl ca 1255 varskoede udkiggen en rød tre-kost i ca grøn 45. Søkadetvagtchefen konstaterede, at en sådan kost var afsat i søkortet (Venegrunde S), men mente ikke, at »PC 1« kunne ligge så langt norden for denne kost og begyndte derfor at udsætte den kl ca 1247 fra 0-rummet modtagne position. Forinden denne var udsat, måtte han imidlertid betjene den taktiske UHF på broen.

Kl ca 1258 beordrede 0-rummet søkadetvagtchefen til at styre 116 og ændre farten til 11 knob samt meddele »PC 2«, at de var klar til øvelsen.

Kort efter, kl 1301, mærkedes et kraftigt stød i forskibet og kort efter endnu et stød, hvorefter farten fremover stoppedes. Stødene var så kraftige, at gøstagen rev sig løs og væltede.

Skibschefen kom straks på broen og beordrede skruerne stoppet og etablering af lukningstilstand Y.

En pladsbestemmelse gav position 050,5 Vejre Gp Fmk 5,0 sml, dvs ca 0,6 sml NNE for den røde trekost på Venegrunde (position III). Lodskud skibet rundt viste en dybde på 4 m.

Imidlertid drev »PC 1« fortsat over grunden, hvorefter der kl 1311 kunne manøvreres bort fra området.

Kl 1344 ankredes i position IV for nærmere inspektion.

Der konstateredes vandindtrængning i rum 3BA og 3CA, men dette kunne holdes under kontrol ved lænsning.

Udenbords konstateredes to indtrykninger i kølen samt at et skrueblad var bøjet.

Kl 1419 lettede »PC 1« for at afprøve skruerne under gang. Der viste sig rystelser i agterskibet ved brug af den styrbords skrue.

Skibschefen besluttede herefter at gå til Holmen, hvor »PC 1« doksattes dagen efter.

Supplerende oplysninger:

1. I sin rapport anfører skibschefen som en konklusion følgende:

»Uheldet synes udelukkende at kunne tilskrives menneskelige fejl. Søkadetvagtchefens manglende overblik og fejlagtige prioritering af vagtchefens opgaver gjorde, at skibets plads og faretruende kurs ikke blev erkendt i tide. Det må endvidere lægges søkadetvagtchefen til last, at han ikke underrettede chefen og vagtchefen om observation af den røde tre-kost, som opdagedes så betids, at en øjeblikkelig manøvre ville have bragt skibet udenfor fare.

Vagtchefen burde, i betragtning af søkadetvagtchefens manglende erfaring, ikke have forladt broen før end han havde sikret sig, at søkadetvagtchefen navigerede med tilstrækkelig nøjagtighed, således at de ikke begge overså faren for, at skibets spor bragte det ind over eller i nærheden af Venegrunde.

Det skal dog som forklaring til ovenstående bemærkes, at søkadetten i løbet af sine tidligere vagter som søkadetvagtchef har givet såvel chef som NK indtryk af at være omhyggelig med sin navigation samt at have et godt overblik over navigations- og manøversituationer.

Endvidere var den interne kommunikation mellem bro og 0-rum utilstrækkelig – således bragtes det ikke før efter grundstødningen til søkadetvagtchefens kendskab, at kurs- og fartændringen kl ca 1258 fandt sted som led i plotøvelsen. Til slut må det betragtes som uheldig, at ingen på bro eller i 0-rum på grund af den øjeblikkelige travlhed erkendte muligheden for, at de indledende evoleringer bragte skibet så langt N-over, at kurser omkring den beordrede hovedkurs (105) ville bringe det i betænkelig nærhed af Venegrunde.

Sammenfattende må således manglende agtpågivenhed anses for hovedårsag til uheldet.

2. I Søværnets operative Kommandos Stående ordre for Eskadrer, anføres under bestemmelserne for den pågældende øvelse en udgangsposition i forhold til det skib, der leder øvelsen (OTC).

Det fremgår ikke af bestemmelserne, at OTC har et direkte navigatorisk ansvar som ved taktisk formationssejlad.

De to skibschefer og vagtchefen har da også alle givet udtryk for, at »PC 1«'s sejlad til den beordrede position alene er »PC 1«'s ansvar.

Skadeopgørelse:

Indtrykning i skibsbunden mellem spant 2 og 8.

Styrbords skrue beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskinspektion ialt kr 21 000, hvortil kommer nye drivskrue til en pris af ca kr 10 000.

Kommissionens vurdering:

1. Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet alene skyldes manglende agtpågivenhed med navigeringen.

2. Kommissionen mener, at uheldet på ingen måde – som dette fremgår af skibschefens udtalelse i rapporten – kan lægges søkadetvagtchefen til last, så meget mere som denne var søkadet i klasse B og kun havde få dages erfaring vedr. tjeneste i et bevogtningsfartøj.

3. Kommissionen finder derimod, at vagtchefen, ved at undlade at sikre sig, at »PC 1« kunne sejles sikkert til den af »PC 2« beordrede position må bære ansvaret for uheldet.

4. Kommissionen finder det uheldigt, at skibschefen, ved øvelsens uventede iværksættelse ca 1 time før forventet, ikke sikrede sig en forsvarlig navigering, men fortsatte med at beskæftige sig med signalloggen.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde SHK's konklusion og skal derfor over for hr (grad) tilkende-give, at De som chef for skoleskibet (PC 1) den (dato) under øvelsessejlad i Små-landsfarvandet burde have sikret den forsvarlige navigering af skibet samt en for-svarlig kommunikation mellem bro og 0-rum. Undladelse heraf var medvirkende årsag til, at skibet berørte grunden på Venegrunde«.

2. Chefen for Søværnet har overfor vagtchefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte og skal derfor over for hr (grad) tilkende-give, at De som vagtchef i skoleskibet (PC 1) den (dato) under øvelsessejlad i Smålandsfarvandet burde have sikret Dem, at skibet kunne sejles sikkert til den af skoleskibet (PC 2) beordrede position. Undladelse heraf var medvirkende årsag til, at skibet berørte grunden på Venegrunde«.

8. Orlogskutters grundstødning, Grønland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf ved dagslys. Vind: stille; vejr: overskyet, regntykning; strøm: ikke anført; sø: ingen; sigtbarhed: 1-0,5 sømil; isforhold: gode; tidevand: højvande.

Hændelsesforløb (jf. fig. 8):

Orlogskutteren, der den pågældende dag var under forlægning fra Flådestation Grønnedal til Narsarssuaq, havde passeret tværs over Bredefjord og sat kursen syd om Putdlatit for at gå igennem Hvide Humpel Løb.

Under sejladsen var skibschefen selv på broen.

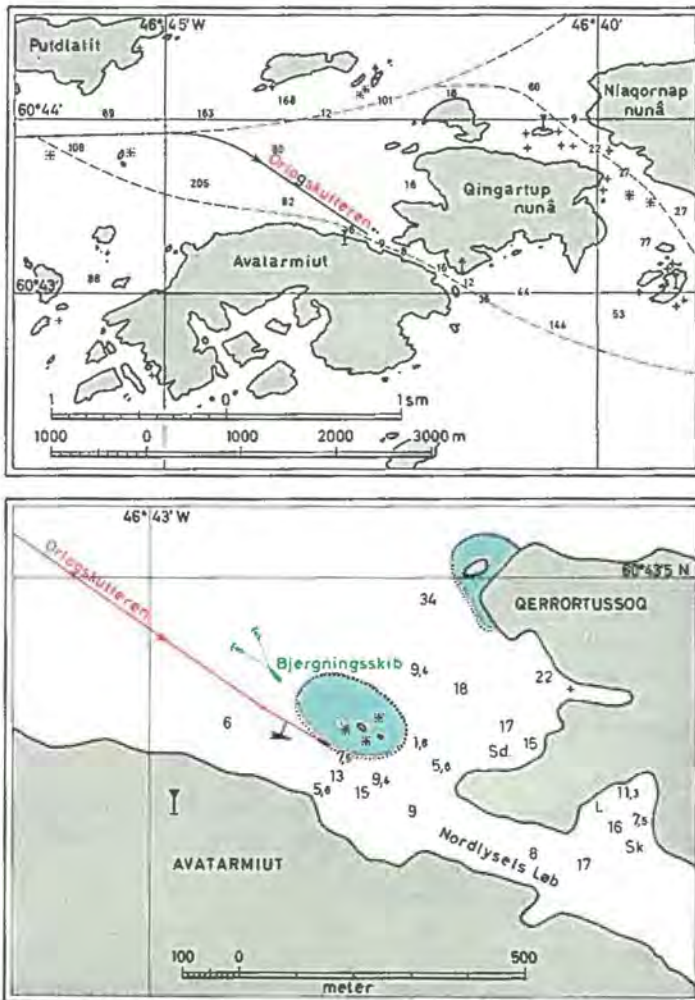


Fig. 8.

Øst for Putdlait observeredes, at indsejlingen til Hvide Humpel Løb var fyldt med is, hvorfor skibschefen besluttede at anvende Nordlysets Løb for passage til Skovfjord.

I henhold til søkort nr 1132 og Skærgaardskort A nr 6, syntes dette løb ikke at kunne volde vanskeligheder for sejladsen, så hverken skibschefen eller næstkommanderende, der også var på broen, konsulterede sejladsforskriften i Den grønlandske Lods.

Ekkoloddet startedes og kort efter reduceredes farten til ca 3,5 knob på grund af en del is i indsejlingen til løbet.

Skibschefen ville - i overensstemmelse med kortene - sejle mellem Avatarmiut og de i løbet liggende 2 skær. Under sejladsen observeredes noget, der udgjordes til en mindre, dyblå isskøse, som rovgængerer fik ordre til at holde tæt om stb på kurs 125, hvilket efter skibschefens mening gav en acceptabel passageafstand til de 2 skær om bb.

Ca 30-50 m før denne »skøse«, erkendtes den at være et i kortene uafmærket vrug, hvorfor kursen ændredes 5° til bb, idet skibschefen påregnede, at kysten om stb kunne være uren. Denne kursændring ville efter hans formening stadig holde orlogskutteren i en acceptabel afstand fra de 2 skær. Ekkoloddet viste nu 5 m vand under kølen (amning ved afgang Grønnedal var 2,8 m for og 3,2 m agter).

Farten reduceredes nu yderligere, men kort efter passage af vruget, tog orlogskutteren grunden med et hårdt stød, hvorefter den stod stille med 5-10° slagside til stb. Farten i grundstødningøjeblikket skønnedes at være ca 3 knob. Skruen kobledes straks fra og der iværksattes en gennemgang af skibet såvel inden- som udenbords. Amningen aflæstes til 2,6 m for og 3,0 m agter. Der observeredes ingen indtrængning af vand.

Der foretoges en oplodning skibet rundt og skibschefen foretog selv en dykkerundersøgelse. Dette viste, at orlogskutteren stod på en aflang knold med sonardome henholdsvis for og agter fri. Om stb var et skær, som ville kunne trykke skibssiden ved faldende vande.

Kl 0810z afsendtes signal om grundstødningen. Signalet suppleredes kl 0958z med et andet signal, hvori GLK anmodedes om at rekvirere assistance.

Kl 1130z meddelte Julianehaab radio, at et af Svitzers skibe var undervejs med ETA 1430z.

Kl 1440z ankrede dette skib i nærheden, og der udfærdigedes en kontrakt om bjergningsarbejdet, der straks efter gik igang. Kl 1804z var orlogskutteren bragt flot og kunne ankre i nærheden, hvorefter såvel skibschefen som bjergningsskibets dykker undersøgte skibsbunden.

Da de observerede skader ikke kompromiterede sikkerheden, meddeltes i signal 1915z, at sejladsen kunne fortsætte.

Skadeopgørelse:

Fire meter af stråkølen afrevet. Stævnskinne forskubbet. Sonar-dome beskadiget.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager ifølge oplysning fra Søværnets Materielkommando til ialt kr 8 000.

Bjergeløn er endnu ikke forhandlet.

Kommissionens vurdering:

1. Efter kommissionens opfattelse skyldes uheldet, at navigeringen under anledning af Nordlysets Løb ikke fandt sted i henhold til sejladsforskriften i Den

grønlandske Lods, der klart foreskriver, at der skal holdes ganske tæt – kun 10–15 m – af Avatarmiut's NE-side.

Kommissionen må derfor holde for, at uheldet kan bebrejdes skibschefen, der ved at vælge at tage det observerede vrage om stb, har sejlet orlogskutteren mod det i Den grønlandske Lods beskrevne, udstrakte område med skær.

2. I forbindelse med sagens behandling, har kommissionen konstateret uoverensstemmelse mellem rapportens angivelse af vrage og dets placering i søkortet i henhold til Eft. for Søfarende.

Kommissionen har foranlediget dette forhold korrigeret.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte og skal derfor overfor hr (grad) tilkende-give, at De som chef for orlogskutteren (navn) den (dato) inden passage af Nord-lysets Løb burde have konsulteret »Den grønlandske Lods«, jf midlertidig in-struks for skibschefen § 29, sidste stk, således at De kunne have fulgt de i denne anførte sejladsforskrifter.

Undladelse heraf var medvirkende årsag til, at orlogskutteren gik på grund, med deraf følgende store udgifter for Søværnet«.

Andre uheld

1. Orlogskutters tab af anker, Grønland.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: E-4; vejr: skyet; sø: ingen; strøm: ingen; sigtbarhed: god; isforhold: ingen is.

Hændelsesforløb (jf. fig. 1):

Orlogskutteren afgik den pågældende dag kl 1500 fra Godthåb for i henhold til sejlplan at gå på fiskeriinspektion.

På grund af vejrmeldingen, der lød på opkommende vejr fra sydøst, agtede skibschefen at ankre for natten ved Håbets Ø, en ankerplads, som han tidligere havde benyttet.

Ved ankomst til Håbets Ø kl 1740, ankredes på position $64^{\circ}09'06''\text{N}$ $52^{\circ}03'00''\text{W}$ med bb's anker (patentanker) på 25 meter vand med 100 m kæde.

Vind og vejr var da som ovenfor anført.

I aftenens løb friskede vinden fra sydøst. På det tidspunkt, hvor vejrmelding normalt udsendes fra Grønlands Kommando, modtoges melding om, at denne ikke var udarbejdet.

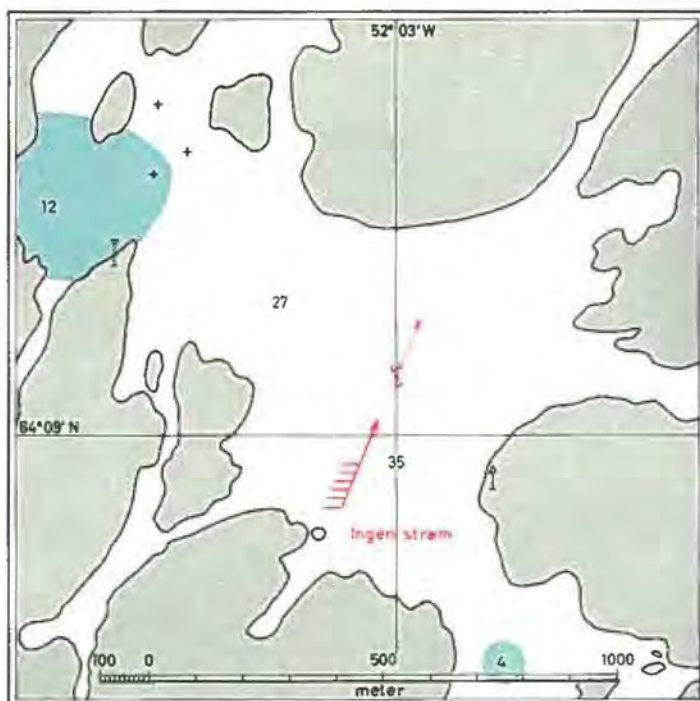


Fig. 1.

Sent på aftenen var vindstyrken steget en del og det var begyndt at sne.

Efter midnat sprang vinden kl ca 0030 pludselig til sydvest og stg til styrke 12. Noget efter begyndte kutteren at drive for ankeret, hvorfor det styrbords anker (stokanker) kl ca 0100 sættes med 80 m kæde.

Vindpresset var dog så voldsomt, at kutteren fortsat drev for begge ankere, hvorfor der natten igennem og hele formiddagen den næste dag holdtes gående for motoren med begge ankere ude.

Da begge projektører var blæst løse og radaren satte ud, besluttede skibschefen at forlade ankerpladsen i løbet af dagen.

Kl 1300 - da vindstyrken stadig var ca 12 - forsøgte at hive hjem. Det konstateredes da, at stb's anker var uklart i bb's kæde. På grund af vejrforholdene var det ikke muligt at klare kæderne. Begge kæder blev derfor afmærket og sjækket ud, hvorefter der forlagdes til Godthåb for at afvente vejrbedring.

To dage efter var vejrforholdene atter rolige, hvorfor orlogskutteren gik til Håbets Ø for at bjerge kæder og ankere. Det var dog ikke muligt at rede ankrene fra hinanden, hvorfor der sejlede til Godthåb med styrbords anker i vandlinjen og bagbords kæde 20 m ude. I Godthåb klaredes ankergrejet med assistance fra et inspektionsskib. Det konstateredes, at patentankeret var mistet på grund af et knækket slutled. Endvidere var stokken på styrbords anker revet af.

Supplerende oplysninger:

Det fremgår af orlogskutterens rapport, at den normalt udsendte vejrmeddelelse fra Grønlands Kommando kl 2100, ikke blev udsendt bemeldte aften.

Skibschefen har overfor kommissionen oplyst, at han ved telegrafisk forespørgsel på Flådestation Grønnedal har fået oplyst, at der den pågældende dag på grund af vejret var udgangsforbud på Flådestationen.

Af Grønlands Kommandos påtegning fremgår, at vejrmeddelelsen ikke blev udsendt på grund af manglende oplysninger.

Skadeopgørelse:

Mistet patentanker og knækket stok på stokanker.

Kommissionens vurdering:

Uheldet skyldes efter kommissionens opfattelse, at der blev ankret med for kort kæde på formentlig dårlig holdebund, og at det styrbords anker sættes i mørke, hvorved der ikke sikredes den fornødne spredning mellem ankrene.

Kommissionen er endvidere af den opfattelse, at skibschefen, uanset der ikke modtoges aftenvejrmeddelelse, på grund af det faldende barometer og den opfriskende vind sammenholdt med den tidligere vejrmeddelelse, allerede ved ankomst til ankerpladsen burde have sat begge ankere for at sikre skibet bedst muligt og for at formindske svajningen i det relativt snævre farvand.

Henset til de særdeles vanskelige vejrforhold på stedet, finder kommissionen dog, at uheldet ikke bør bebrejdes skibschefen.

Det har ikke været muligt for kommissionen på grundlag af det foreliggende materiale at klarlægge forholdene vedr den manglende aftenvejrudsigt.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Med den givne anledning, skal kommissionen foreslå, at Grønlands Kommando tager op til overvejelse, hvorvidt det er muligt med den eksisterende organisation at sikre, at der under alle forhold udarbejdes og udsendes de fornødne vejrmeldinger til hjælp for de i grønlandske farvande værende orlogsskibe m fl.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt:

»Jeg kan tiltræde rapportens konklusion, idet jeg især skal understrege, at De, uanset der ikke modtoges aftenvejrmelding, på grund af det faldende barometer og den opfriskende vind sammenholdt med den tidligere vejrmelding, allerede ved ankomst til ankerpladsen burde have sat begge ankre, for at sikre skibet bedst muligt og for at formindske svajningen i det relativt snævre farvand.

Jeg agter imidlertid ikke at foretage yderligere i sagen«.

2. Bevogningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af stenfiskerfartøj i Frederikshavn.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SE-3; vejr: skyet med byger; sø: 2; strøm: ikke anført; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb:

1. Bevogningsfartøjet:

Bevogningsfartøjet afgik den pågældende dag kl 1315 fra Vesterø Havn for at forlægge til Frederikshavn.

Klokken ca 1425 passerede bevogningsfartøjet ydermolerne i Frederikshavn med en fart af 7,8 knob, der er mindste fart med begge skruer igang. Herfra sejledes direkte til Flådehavnen, hvor der fortøjedes kl 1430.

2. Stenfiskerfartøjet:

Den pågældende dag lå stenfisherfartøjet beskæftiget med stenfisherarbejde på ydersiden af den sydlige indermole til Frederikshavn mellemhavn.

I henhold til anmeldelse fra stenfisherfartøjets ejer, passerede bevogningsfartøjet dette skib med en fart, der ansloges til 12-15 knob, hvorved der skabtes så store og voldsomme dønninger, at stenfisherfartøjet - der er på 176 BRT - flere gange blev slået ind mod stensætningen, hvorved bunden frygtedes beskadiget.

En ca 3 uger efter afholdt besigtigelse under doksætning angiver, at omkostningerne i forbindelse med doksætning og reparation vil andrage kr 3 100.

Supplerende oplysninger:

1. Det fremgår af den i bevogningsfartøjet førte manøvrejournal, at farten ved passage af ydermolerne var nedsat til det i dets rapport anførte.

Det fremgår endvidere af afhøringen i Søretten - der fandt sted ca 3 uger efter - at bevogningsfartøjets fart var som anført, men at skibet trak en hækbølge efter sig ind i havnen.

2. Det fremgår af Efterretninger for Søfarende, at der foretoges bygning af et nyt færgeløje i Vestre-Inderhavn.

I forbindelse hermed omtales ikke arbejder i Forhavnen (på ydersiden af molen).

Der har ikke været ændringer eller tilføjelser til denne Efterretning.

Skadeopgørelse:

Bevogningsfartøjet:

Ingen.

Stenfiskerfartøjet:

To indtrykninger under vandlinjen i stb's side.

De med doksætning og reparation af de opståede skader forbundne udgifter udgør i henhold til besigtigelse ialt kr 3 100.

Kommissionens vurdering:

1. Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet formentlig skyldes den af bevogtningsfartøjet dannede hækbølge.

Henset til

- at bevogtningsfartøjets fart var nedsat til mindste fart på begge motorer og
- at Efterretninger for Søfarende ikke har advaret om arbejder på ydersiden af molen

finder kommissionen ikke, at uheldet kan bebrejdes skibschefen.

2. For så vidt angår spørgsmålet om erstatning, er kommissionen af den opfattelse, at ejeren af stenfiskerfartøjet er medansvarlig for de opståede skader alene derved, at der ikke er udsendt advarsel om arbejdssted i Efterretninger for Søfarende.

Kommissionen finder derfor, at det af Søværnskommandoen afgivne tilbud om delvis erstatning er rimeligt.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Med den givne anledning, skal kommissionen bringe i forslag, at Chefen for Søværnet i fremtiden undlader at anerkende nogen erstatningspligt i havarisager, før disse har været behandlet i kommissionen.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

3. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påståede beskadigelse af færøsk fiskefartøj.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NNW-4; vejr: regnbyer; sø: 1; strøm: svagt sydgående; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 2):

1. Inspektionsskibet afgik den pågældende dag kl 1330 fra Solmunde i Skaalefjord efter at have fyldt olie. Straks efter afgang sejlede syd over i fjorden med en fart af ca 15 knob.

Sejladsen foregik midt i fjorden, idet Strænder Blk passeredes kl ca 1341 i en afstand af ca 600 m og Heygsstød bro kl 1344 i en afstand af godt 400 m.

Under passagen bemærkedes ingen fiskefartøjer ved området ud for Strænder. Inspektionsskibet ankom samme dag kl 1417 til Thorshavn.

2. Ved et brev – dateret 2 dage senere – fra ejeren af fiskefartøjet (navn) af Strænder, har denne overfor Færøernes Kommando gjort gældende, at inspektionsskibet under passagen ved sit kølvand har forårsaget beskadigelse af fiskefartøjet.

Yderligere 4 dage senere afholdtes besigtigelse ved Statens Skibstilsyns repræsentant på Færøerne.

Supplerende oplysninger:

1. Færøernes Kommando har på foranledning af skrivelse fra Chefen for Søværnet indhentet supplerende oplysninger, der efter Kommandoens anskuelse godtgør

- at fiskefartøjet lå forsvarligt fortøjet med forstævnene fastgjort til fortøjnings-trosse i land og agterstævnene fastgjort til varpetrosse,
- at fartøjet har været i god stand, og at træværkets tilstand derfor ikke har været medvirkende til beskadigelsens omfang,
- at den forvoldte skade ikke kan tilskrives andre skibe, idet der er øjenvidner til uheldet.

2. Eftersom de forannævnte supplerende oplysninger efter kommissionens opfattelse ikke gav tilstrækkelig grundlag for en bedømmelse af sagen, anmodedes Færøernes Kommando af Chefen for Søværnet om yderligere oplysninger i sagen, idet SHK havde udbedt sig svar på følgende spørgsmål:

- hvorledes fiskefartøjet lå fortøjet i forhold til havneanlægget (skitse),
- en nærmere redegørelse for, hvorledes inspektionsskibets hækbojle kan forvolde beskadigelse af fartøjets agterende, når fartøjet er erklæret dels at have været agterfortøjet med agterenden ud mod fjorden, dels at fartøjet var i god stand,
- om fiskefartøjets ejer og de omtalte øjenvidner befandt sig ombord, i eller nær ved fartøjet, da inspektionsskibet passerede.

Disse oplysninger, afgivet af Statens Skibstilsyns repræsentant på Færøerne, er 4 måneder efter uheldet videresendt af Færøernes Kommando uden kommentarer og indbefatter:

- en skitse visende, at fartøjet lå fortøjet parallelt med kysten vinkelret på Heygsstød bro,

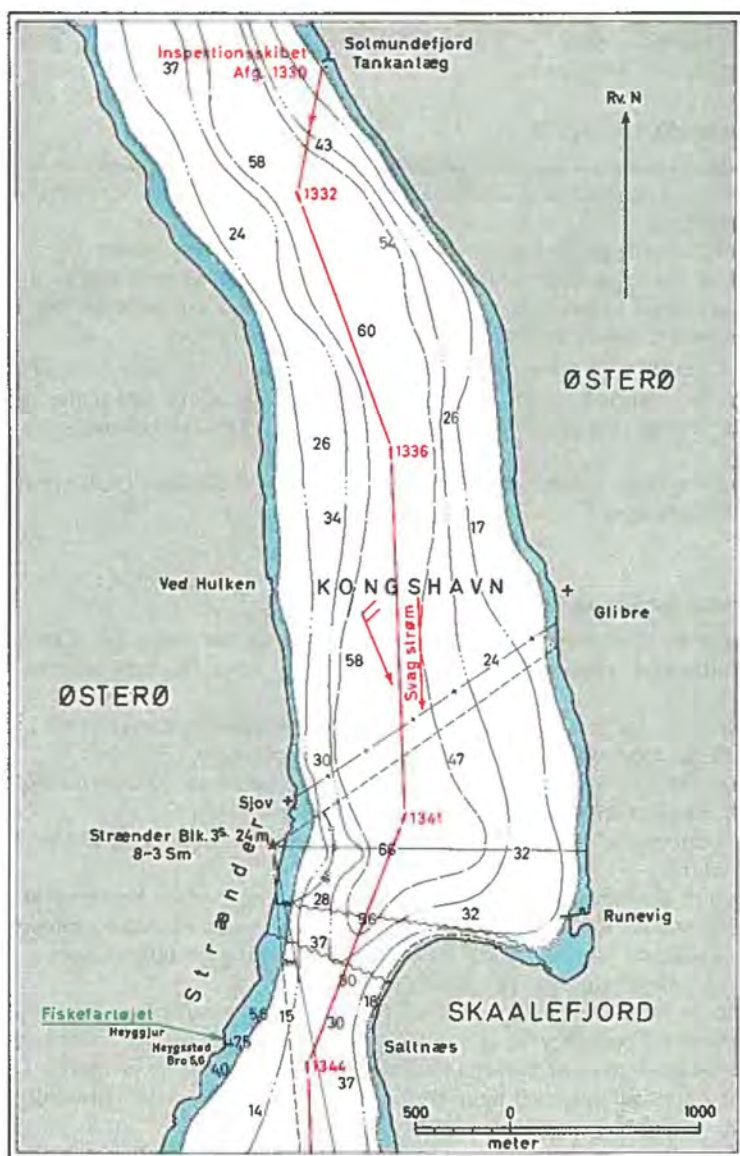


Fig. 2.

- i besvarelse af SHK's andet spørgsmål, udtales:

»— — det er vanskeligt at give nogen nærmere redegørelse for, hvorledes inspektionsskibets hækbølge kan forvolde beskadigelse af fartøjets agterende, end den, at når der opstår bølgegang i et snævert farvand, forårsaget af, at et skib har sejlet med for stor fart, så opstår der meget svære dønninger, som forplanter sig ind mod land og presses ind i havnebassinet — således som det er sket i dette tilfælde — hvorved båden kommer til at rykke meget kraftigt i fortøjningerne. I dette tilfælde var agterfortøjningen fastgjort til bådens agterstavn, og de voldsomme ryk i båden, som fremkom, har bevirket, at fortøjningen har revet agterstævnen med det øverste stykke af agterstævnen løs i spundingen.

Nærmere redegørelse kan ikke gives, og enhver, der har kendskab til de lokale forhold, vil kunne forstå den,

- det tredje spørgsmål er besvaret med følgende udtalelse: »Der stod øjenvidner på kajen i umiddelbar nærhed af fiskerbåden«.

Skadeopgørelse:

Diverse bord og lister ved agterstævn beskadiget i fiskerfartøjet.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter udgør i henhold til overslag fra Stranda Båtsmidja i Strænder ialt kr 2 930.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen føler sig ikke overbevist om, at inspektionsskibet med en fart af ca 15 knob i en afstand af godt 400 m fra fiskefartøjet med den ved denne fart og vanddybde ikke udpræget store bov- og hækbølge har kunnet forårsage den anførte skade, når fartøjet ydermere er erklæret i god stand.

Kommissionen kan dog ikke udelukke, at inspektionsskibet har forårsaget skaden, men må i så fald betvivle, at fartøjet har været i så god stand som hævdet.

Eftersom der ikke er fastsat fartbegrænsninger i det pågældende farvand, og kommissionen må antage, at farvandet ofte besejles af trawlere m. v. med tilsvarende farter, mener kommissionen ikke, at skibschefen med føje kan behøjdes at have sejlet med for høj fart.

Som følge heraf mener kommissionen ikke, at Søværnet umiddelbart bør anerkende det fulde skyldsspørgsmål og dermed erstatningspligten.

Kommissionen finder det iøvrigt beklageligt, at Færøernes Kommando ikke fra sagens begyndelse har medvirket til at fremskaffe sådanne relevante oplysninger, som kunne tjene til sagens fuldstændige opklaring.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har tiltrådt kommissionens vurdering og har således ikke fundet grundlag for påtale.

Chefen for Søværnet har tilskrevet ejeren af fiskefartøjet som følger:

»Som ejer af fiskefartøjet (navn) har De den (dato) overfor Færøernes Kommando rejst krav om erstatning på kr 2 930 som følge af skader, der efter Deres opfattelse er foranlediget af inspektionsskibet (navn) passage af Strendur (dato).

Søværnet kan ikke umiddelbart erkende sig erstatningspligtig i den omhandlede sag, men Chefen for Søværnet er efter omstændighederne og med Forsvarsministeriets bemyndigelse villig til pr kulance at godtgøre Dem det af Dem ønskede beløb kr 2 930, der er tilsendt Dem på Deres ovennævnte adresse«.

4. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) fiskning af fortøjningswire, Grønland. Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NW-2; vejr: overskyet; sø: 0-1; strøm: ingen; sigtbarhed: meget god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 3):

Den pågældende dag anløb inspektionsskibet efter forudgående anmeldelse Færingehavn for at fylde olie ved Polarøils olieka. j.

Klokken 1200P sættes det styrbords anker ca 50 m syd for den nordlige fortøjningswire og det bagbords anker ca 50 m nord for den sydlige fortøjningswire, hvorefter der fortøjedes til ringbolte i land som skitsen udviser. Efter at fortøjningen var tilendebragt, var der stukket 6 sjækler på begge ankre.

Efter endt oliefyldning toges fortøjningerne kl 1850P, hvorefter der blev hevet hjem. Kl 1908P konstateredes, at det styrbords anker havde fisket en ca 30 mm wire, der frigjordes ved egen hjælp, hvorefter inspektionsskibet forlod Færingehavn.

Fire dage senere modtoges følgende telegram fra Polarøil:

»Polarøil må desværre gøre Dem opmærksom på, at De under bjærgning af stb's anker ved afsejling herfra den (dato) aften havde vores fortøjningswire på ankerkrogen, at enten slæbning af denne over bunden eller ophaling har resulteret i sprængt ophalewire fastgjort på land. Vi beder Dem venligst telegrafisk bekræfte, at Søværnet vil være indforstået med at betale omkostningerne i forbindelse med bjærgningen af fortøjningswiren«.

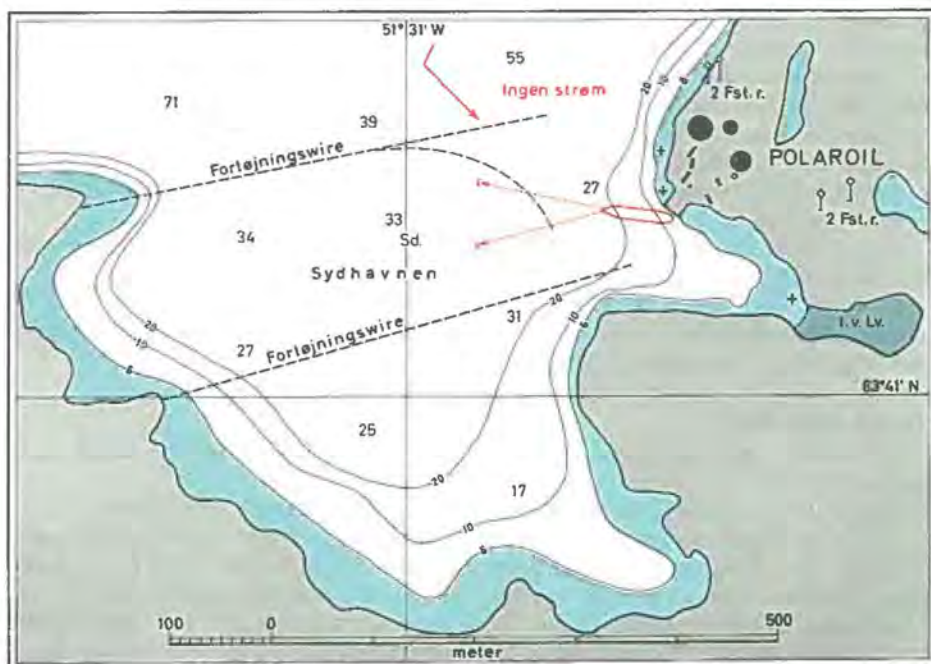


Fig. 3.

Ved anløb af Færingehavn 11 dage senere, har chefen for inspektionsskibet afvist erstatningskravet under henvisning til, at ankringen var foretaget som anført i tillæg 5 til Den grønlandske Lods I (pag 14, III stk).

Ved samme anløb forsøgtes uden held at drægge efter fortøjningswiren.

Supplerende oplysninger:

1. I sin fremsendelsespåtegning har Grønlands Kommando anført følgende:

»— idet Grønlands Kommando skal bemærke, at den omhandlede fortøjningswire og brugen af den er beskrevet i »Den grønlandske Lods« tillæg nr 5 1970 side 13 og 14.

Det anføres heri (afsnit III pkt 4), at wiren trækkes til side, når den ikke benyttes netop for at gøre ankring og fortøjning mulig for mindre skibe. Det fremgår ikke af »lodsens«, at der går en ophalerwire fra fortøjningswiren til broanlægget.

Det fremgår af det POLAROIL til inspektionsskibet fremsendte telegram, at det formentlig var ophalerwiren og ikke selve fortøjningswiren, som blev fisket af ankeret, ligesom personellet ved POLAROIL efter det oplyste har flyttet fortøjningswirens østlige tæppe sydover i forhold til afmærkningsbåkerne.

GRØNLANDS KOMMANDO må således støtte skibschefen i den betragtning, at »lodsens« oplysninger er unøjagtige i forhold til de faktiske forhold.

GRØNLANDS KOMMANDO skal bemærke, at skibschefen burde have rettet henvendelse til POLAROIL umiddelbart efter uheldet, idet man næppe har været i tvivl om, at det trods forholdsreglerne i henhold til »lodsens« måtte være fortøjningswiren eller ophalerwiren til denne, man havde fisket.

2. Skibschefen oplyser, at man fra en motorbåd tilhørende Polaroid havde observeret hændelsen, hvorfor skibschefen ikke fandt anledning til særskilt henvendelse, så meget mere som der ikke fra inspektionsskibet kunne konstateres skader på wiren.

Skadeopgørelse:

Fortøjningsanlægget:

Ophalerwire til fortøjningswire sprængt.

De med reparation af wiren forbundne udgifter er ikke oplyst, men skibschefen har underhånden fået oplyst, at udgiften formentlig andrager ca kr 7 000.

Kommissionens vurdering:

I henhold til Den grønlandske Lods (tillæg 5) trækkes den N-lige fortøjningswire til side, når den ikke benyttes, for at gøre ankring og fortøjning ved anlægsbroen mulig.

Eftersom wiren ikke var trukket til side, må kommissionen holde for, at uheldet ikke kan bebrejdes skibschefen.

Den omtalte fortøjningswire var i forbindelse med en ophalerwire, som var fastgjort i land på pynten S for tankanlægget. Denne ophalerwire knækkede som følge af fiskningen af fortøjningswiren. Eftersom Den grønlandske Lods (tillæg 5) ikke omtaler en sådan wire, finder kommissionen, at et evt. erstatningskrav må afvises.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Med den givne anledning, skal kommissionen bringe i forslag, at Chefen for Søværnet anmoder Søkortarkivet om at søge den omtalte tekst i tillæg 5 til Den grønlandske Lods rettet, dels med hensyn til placering af ophalerwire, og dels med henblik på en klarere formuleret tekst.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har tiltrådt det af kommissionen anførte og agter ikke at foretage yderligere i sagen.

Søkortarkivet er anmodet om at rette Den grønlandske Lods som foreslået.

Ca 1½ år efter uheldet, er sagen af Det grønlandske Olieselskab foreslået henlagt på grund af sagens alder, hvilket er godkendt af Chefen for Søværnet.

5. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af fiskekutter.

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: N-3; vejr: overskyet; sø: 2-3; strøm: sydgående 0,4 kn; sigtbarhed: god.

Hændelsesforløb:

Bevogtningsfartøjet afgik den pågældende dag kl 0830 fra Flådehavn Korsør for sejlads i Storebælt.

Kort efter passage af havnemolerne - der fandt sted med 700 O/M modsvarende 7-8 knob - observerede skibschefen en fiskekutter fortøjet på østsiden af fyrbåken »Koen« med stævnen nord i.

Straks efter øgedes farten til 1000 O/M svarende til 11,5-12 knob.

Bevogtningsfartøjet passerede kl 0845 nord om »Koen« i en afstand af ca 300 m.

Straks efter øgedes farten til 1200 O/M svarende til 14 knob og senere til 1500 O/M svarende til 15,5 knob.

Efter afsluttet sejlads ankom bevogtningsfartøjet igen til Flådehavn Korsør kl ca 1130.

Samme aften underrettedes skibschefen telefonisk af Flådestationen, at bevogtningsfartøjet havde foranlediget skade på den ved fyrbåken fortøjede kutter, hjemmehørende i Korsør.

Supplerende oplysninger:

1. To dage senere afholdtes besigtigelsesforretning på Reersø skibsværft med skibschefen, fiskeskipperen og en værkmester fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion.

2. Fem måneder senere skrev fiskeskipperen til Flådestation Korsør (FLS KOR) for at høre nærmere om erstatningssagen.

Dette første brev blev videresendt til bevogtningsfartøjet der i mellemtiden havde fået ny chef. Eftersom denne ikke kendte til sagen, gemtes brevet til den tidligere chef kom til Holmen med det inspektionsskib, hvor han nu gjorde tjeneste. Brevet afleveredes en måned efter samtidig med et andet brev fra fiskeskipperen dateret yderligere 14 dage senere og som via FLS KOR også var videresendt til bevogtningsfartøjet.

Ni måneder efter uheldet skrev fiskeskipperen et tredje brev, som via FLS KBH tilgik bevogtningsfartøjet 12 dage senere.

Eftersom skibschefen atter var afsejlet med inspektionsskibet, forelagdes dette tredje brev Chefen for Fregateskadren (CH FGE), der sendte signal til inspektionsskibet og anmodede den pågældende, tidligere, skibschef om snarest at udfærdige rapport i sagen.

Denne forklarer at have skrevet rapport under inspektionsskibets ophold på Holmen. Denne rapport har han underskrevet og afleveret til skibet for videre ekspedition. Rapporten er ikke kommet adressaterne i hænde.

Da CH FGE ikke modtog nogen rapport, sendtes atter signal - nøjagtig 1 år efter uheldet - hvori anmodedes om omgående at oplyse status for den tidligere afkrævede rapport.

Otte dage senere rykker CH FGE for svar på dette signal, hvortil inspektionsskibet meddeler, at rapport er indsendt ca 2 måneder før, og at ny rapport snarest vil blive sendt.

Yderligere 1½ måned senere oplyste den pågældende officer telefonisk til FGE, at ny rapport ville komme nogle dage efter. Denne rapport er han af CH FGE beordret til at skrive om og derpå annullere den indsendte rapport.

3. I henhold til indhentede oplysninger hos Statsbanernes overfartsleder i Korsør, lå kutteren ved fyrbåken i lovligt ærinde, idet den var chartret til at udskifte nødbelysningens gasflasker.

Skadeopgørelse:

Kutterens dæk og bjælke ved bb's trawlgalge knust. Forreste pullert knust.

De med reparation af de opståede skader forbundne udgifter andrager ifølge oplysninger fra Søværnets Skibs- og Maskininspektion ialt kr 600. Hertil erstatning for liggedage ialt kr 750.

Kommissionens vurdering:

1. Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet skyldes, at bevogtningsfartøjet har passeret fyrbåken med for høj fart, hvorfor kommissionen finder, at dette kan bebrejdes skibschefen.

2. Kommissionen finder ligeledes, at det kan bebrejdes skibschefen, at han ikke umiddelbart efter besigtigelsen har udfærdiget rapport i henhold til SVN BST 007, samt at han, efter modtagelse af de 2 første breve, ikke straks har klaret forholdet ud. Endelig at der ved rapportudfærdigelsen fremkommer flere uregelmæssigheder og forsinkelser, for hvilke han må anses at være hovedansvarlig. Dette har bevirket en urimelig forsinkelse af afgørelsen i erstatningsspørgsmålet.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte og ikender herved hr (grad), i overensstemmelse med Auditøren ved Chefen for Søværnet, en irettesættelse for som chef for bevogtningsfartøjet (navn) ikke på behørig måde at have indsendt rapport over beskadigelse af fiskekutteren (navn) af Korsør, ved bevogtningsfartøjets sejlads ud for FLS KOR den (dato) samt for i nævnte tilfælde ikke at have passeret fiskefartøjet med fornøden forsigtighed«.

Fortegnelse over de i årsberetningerne 1960–1971 indeholdte havari- og skadesager.

Kollisioner.	Årsberetning	Pag.
1. Kollision mellem fregat og trawler ved Færøerne.	1960	10
2. Depotskibs kollision med handelsskib i Kronløb, Københavns havn	1960	13
3. Motortorpedobåds kollision med egen LU-torpedo.	1960	18
4. Kollision mellem 2 motortorpedobåde i farvandet nord for Fyn.	1960	21
5. Kollision mellem 2 orlogskuttere ud for Marinestation GRØNNEDAL.	1961	5
6. Kollision mellem 2 minestrygere af VIG-klassen i Kieler Fjord, Tyskland.	1963	5
7. Kollision mellem 2 motortorpedobåde i farvandet ud for 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
14. Kollision mellem korvet og fiskekutter i Kattegat	1970-71	5
15. Torpedobåds kollision med sandpumper, Københavns havn.	1970-71	12
16. Torpedobåds kollision med civil tankbåd, Københavns havn.	1970-71	26

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 fortojet motorskib.	1960	31
5. Minelægger (VINDHUNDEN-klassen) beskadigelse af pulvert i Århus havn.	1960	34
6. Fregats påsejling af Solmundefjord olieka i Skålefjord.	1960	36
7. Destroyers påsejling af dansk depotskib på Lissabon red, Portugal.	1960	38
8. Patruljebåds (WILLEMOES-klassen) tab af anker ved afgang fra Avernakke Pynt Bro.	1960	42

	Årsbe- retning	Page
9. Motortorpedobåds påsejling af havnemolen i Agerse havn.	1960	44
10. Motortorpedobåds påsejling af anlægsbro på Flådestation KØBENHAVN.	1961	11
11. Bevogtningsfartøjs (NÆS-klassen) påsejling af mole i Spodsbjerg havn.	1961	11
12. Korvets påsejling af fregat, fyrinspektionsskib og flydedok IV under havnemanøvre på Holmen.	1962	13
13. Fregats påsejling af bropille ved Limfjordsbroen, Aalborg.	1962	5
14. Minelæggers påsejling af vestre molehoved i Kronløb, København havn.	1962	8
15. Korvets påsejling af duc d'Albe i Flådens Leje ud for Bradbænken.	1962	15
16. Fregats påsejling af flydedok IV i Flådens Leje	1962	17
17. Minelæggers beskadigelse af kaj i Flådehavn FREDERIKSHAVN.	1962	20
18. Fregats påsejling af kaj i Holbæk Trafikhavn.	1962	23
19. Orlogskutters påsejling af opankret russisk fiskefartøj i Fuglefjord, Færøerne.	1963	37
20. Ubåds påsejling af mole i Kielerfjord, Tyskland.	1964	5
21. Fregats påsejling af opankret sovjetisk trawler ved Falsterbo, Sverige.	1964	11
22. Motortorpedobåds påsejling af orlogskutter i Kongsøre havn.	1964	30
23. Korvets påsejling af molehoved i Frederikshavn.	1965-66	7
24. Orlogskutters påsejling af en anden orlogskutter og kaj-anlæg i Frederikshavn.	1965-66	10
25. Skoleskibs påsejling af kaj i Hoek van Holland.	1965-66	13
26. Bevogtningsfartøjs påsejling af korvet i Flådehavn KØBENHAVN.	1965-66	15
27. Opmålingsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af galease i Nakskov.	1967	11
28. Torpedobåds påsejling af kaj i Flådehavn KØBENHAVN.	1967	14
29. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af kaj i Flådehavn KØBENHAVN.	1967	17
30. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af svensk motorskib i Århus havn.	1967	19
31. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Albert Dock, Leith.	1967	21
32. Depotskibs påsejling af kaj ved Torpedostation KONGSØRE.	1967	23
33. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af fyrstolpe, Flådehavn 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.	1968-69	34
38. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) påsejling af kaj i Stubbe-købing.	1968-69	36

	Årbe- retning	Pag.
39. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Thorshavn.	1968-69	38
40. Ministrygters (SUND-kl) påsejling af civilt skib i Århus.	1968-69	40
41. Torpedobåds påsejling af bøj i Isefjord.	1968-69	42
42. Depotskibs påsejling af kaj i Kongsøre.	1968-69	43
43. Torpedobåds påsejling af kaj, Flådehavn KØBENHAVN.	1968-69	45
44. Depotskibs påsejling af kaj i Rønne.	1970-71	28
45. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af civilt skib i Thorshavn.	1970-71	30
46. Minelægger (FALSTER-kl) påsejling af anden minelægger i Norge.	1970-71	32
47. Motorbåds påsejling af undervandsbåd, Kongsøre.	1970-71	34
48. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af slæbe- båd, Flådehavn København.	1970-71	36
49. Depotskibs påsejling af kaj i Kongsøre.	1970-71	38
50. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af civilt skib i Thorshavn.	1970-71	41
51. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj, Flå- destation Frederikshavn.	1970-71	43
52. Minelægger (FALSTER-kl) påsejling af kaj og pæl, Flåde- havn København.	1970-71	46
53. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af civilt skib i Thorshavn.	1970-71	48

Grundstødninger eller -berøringer.

1. Fregats beskadigelse af skrue ved berøring af grunden under afgang fra Færingehavn, Grønland.	1960	46
2. Bevogtningsfartøj (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

	Årso- retning	Pag.
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
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
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. Kongeskibets grundberøring i Nyt Løb, Grønsund.	1968-69	67
42. Minelæggers (FALSTER-kl) grundstødning i Svendborg Sund.	1970-71	51
43. Undervandsbåds grundstødning i Københavns havn.	1970-71	54
44. Minelæggers (FALSTER-kl) grundberøring i Svendborg Sund.	1970-71	58
45. Undervandsbåds grundberøring i Kieler Fjord.	1970-71	61
46. Undervandsbåds grundberøring, Norge	1970-71	63
47. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Hestehoved Dyb.	1970-71	65

	Årbe- retning	Page
48. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Smålandsfarvandet.	1970-71	69
49. Orlogskutters grundstødning, Grønland.	1970-71	73

Andre uheld.

1. Fregats beskadigelse af anker og ankerkæde i Julianehaab 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 skrueerne på fregat under forlægning i Aberdeen havn, Skotland.	1960	69
5. Fregats beskadigelse af kajen i Tveraa, Færøerne.	1960	71
6. Beskadigelse af lægter i Gent havn, Belgien, foranlediget af korvet.	1960	73
7. Beskadigelse af lystfartøj i Næstved kanal foranlediget af korvet.	1960	75
8. Bevogtningsfartøjs (NÆS-kl) beskadigelse af bundgarn i Langelandsbælt.	1961	29
9. Beskadigelse 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. Minelægger (FALSTER-kl) påståede beskadigelse af civil motorbåd på Københavns Red (jf. nr. 25).	1967	48
18. Torpedobåds beskadigelse af drivskrue i Storebælt.	1967	50
19. Torpedobåds beskadigelse af drivskrue i Tømmergraven.	1967	53
20. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari under issejlads i Julianehåbsbugten.	1968-69	69
21. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari under issejlads ud for Arsuk Fjord.	1968-69	72
22. Minelæggeres beskadigelse af drivskrue i Krudtløbet.	1968-69	73
23. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af havneanlæg i Ebeltoft.	1968-69	75

	Årsbe- retning	Pag.
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
27. Orlogskutters tab af anker, Grønland	1970-71	76
28. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af stenfiskerfartøj i Frederikshavn.	1970-71	79
29. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påståede beskadigelse af færøsk fiskerfartøj.	1970-71	81
30. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) fiskning af fortøjningswire, Grønland.	1970-71	84
31. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl.) beskadigelse af fiskekutter ud for Korsør.	1970-71	87

SØVÆRNETS HAVARIKOMMISSIONS ÅRSBERETNING 1974

Klog er Den, der lægger Mærke til de Feil, han har begaaet, og vogter sig for at begaae dem oftere, men endnu klogere er den Opmærksomme, der af Andres Feil lærer at tage sig iagt; dog bør slig Opmærksomhed ikke ledes af Dadlesyge; thi man bør lige-saa vel lægge Mærke til Andres gode Side, som til deres Feil.

Admiral Jørgen Balthazar Winterfeldt

Statens trykningskontor
Ma 01,44-7

Beretning om Søværnets havarikommissions virksomhed i perioden 1. januar 1974 til 31. december 1974

A. Indledning

Nærværende beretning omfatter de i kalenderåret 1974 af kommissionen behandlede og afsluttede havari- og skadesager.

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

B. Gennemgang af de i 1974 behandlede og afsluttede sager

Beretningen omfatter 44 havari- og skadesager.

Til sammenligning med tidligere behandlede sager tjener følgende oversigt:

Årsberetning	Kollisioner	Påsejlinger	Grundstødninger og berøringer	Tekniske havarier	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
1970	1	5	6		12	24	17	7	0,2
1971	1	13	4		26	44	35	9	0,5
1972	1	8	10	24	24	67	42	25	1,6
1973	0	6	1	20	8	35	25	10	1,3
1974	2	7	6	10	19	44	26	18	3,0

*) 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.

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

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 i alt 36 møder.

Kommissionens sammensætning i beretningsperioden:

Kommandør S. Kieler, formand, afløst 30/9-74 af kommandør J. P. Rasmussen.

Kommandørkaptajn K. Malmkjær.

Kommandørkaptajn O. Felding, afløst 30/9-74 af orlogskaptajn J. P. B. Petersen.

Kommandørkaptajn TN J. E. Haack-Møller.

Orlogskaptajn TN T. Boesen.

Orlogskaptajn H. S. T. Bech, sekretær.

Kommissionens adresse er:

Sekretæren ved SHK,

Søværnets Taktikskole,

1433 Holmen, København K.

Kollisioner

1. Kollision mellem torpedobådene A (SØLØVEN-kl) og B (FLYVEFISKEN-kl) i flådehavn Korsør

Ledsagende omstændigheder

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NW 3; vejr: klart; sigt: 6; sø: ingen; strøm: SE-gående 0,5 knob.

Hændelsesforløb (jf. fig. 1):

Lørdag den 18 AUG skulle X Torpedobådsdivision (TBD X), bestående af torpedobådene C og D, og Y Torpedobådsdivision (TBD Y), bestående af torpedobådene E, F, G og A, samt torpedobåden B afgå fra flådestation Korsør (FLS KOR) for sejlads i Store Bælt i forbindelse med Torpedobådseskadrens (TBE) forældredag.

Indtil afgang kl. ca. 1300 lå bådene fortojset ved midtermolen med TBD Y på W-siden og TBD X samt torpedobåden B på E-siden.

TBD X afgik først og kl. 1314 lå B stoppet i det E-lige bassin (pos. 1) og ventede på at slutte sig til TBD X som sidste båd, som aftalt på chefsmøde om morgenen (A var ikke repræsenteret ved mødet).

Torpedobåden A, der lå yderst i TBD Y, afgik kl. 1313 og hensigten var, efter at have bevæget sig ca. 150 m agter over, at svaje rundt med hækken ind i det E-lige bassin for derfra at gå ind i formation 1 med TBD Y, når den øvrige del af divisionen havde forladt kajen.

Kl. ca. 1315 befandt A sig ud for midtermolen (pos. 1) og motorerne blev stillet i »NEUTRAL«, idet torpedobåden stadig gjorde fart agterover (1–2 knob).

På samme tidspunkt (kl. 1315) beordrede B's chef »MUSSE FREM LANGSOMT« svarende til ca. 9 knob og »STB 5°«, idet han opfattede A som stilleliggende ventende på at slutte op om sidste båd i TBD Y. Afstanden mellem de to både var da ca. 50 m.

De andre torpedobådes placering kl. 1315 var som vist på fig. 1.

Chefen for B opdagede nu, at A havde fart agterover, hvorfor han straks lagde roret midtskibs for at gå klar af A's agterende.

Kl. 1315.30 hørte chefen for A et advarselsråb agter fra, og motorerne blev straks slået »FULD KRAFT FREM«.

Umiddelbart herefter kolliderede de to torpedobåde (pos. 2), idet styrbords hjørne af A's agterende ramte bagbord side af B.

Supplerende oplysninger:

På chefsmødet om morgenen var det aftalt, at B skulle følge TBD X. Dette var CH A ikke klar over og ventede derfor ikke, at B ville gå frem før A var gået.

På A's bro var der ca. 15 gæster under hele havnemanøvren.

De af CH A opgivne manøvrer bekræftes af CH TBE, hvilket indikerer, at CH B's opfattelse af, at A pludseligt begyndte at bakke umiddelbart før kollisionen, er et fejlskøn.

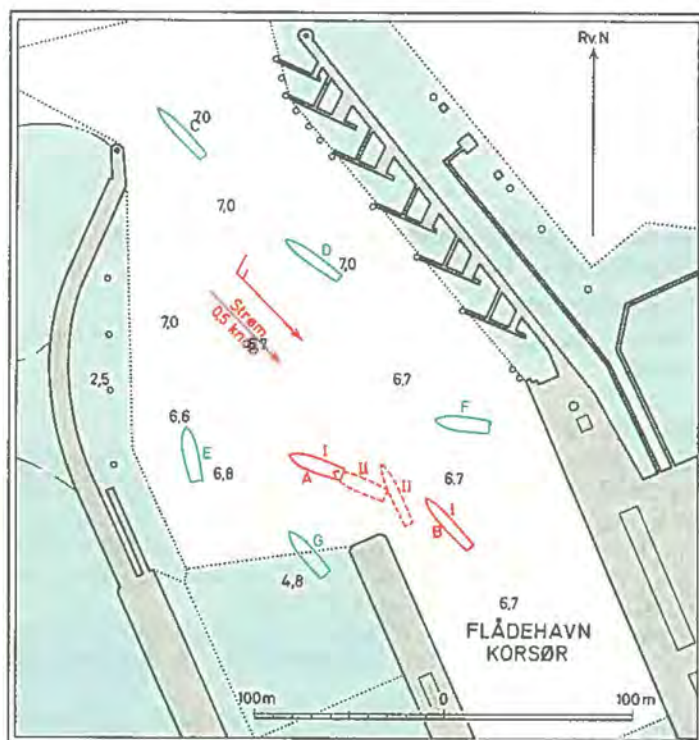


Fig. 1.

Skadeopgørelse:

A: Stb hjørne af respos ved udstødsporten lettere deformeret. Opretning blev foretaget ved periodisk eftersyn og omkostning kan ikke oplyses.

B: Bb side klædning ved maskinrum revet op i en længde af 4 m og 7 spanter bøjet. En fuldstændig reparation ville beløbe sig til 300.000 kr, men blev ikke udført, da det var planlagt, at B kort efter kollisionstidspunktet skulle lægges op og derefter udgå af Flådens tal.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen mener, at gæsterne på A's bro har hæmmet chefens overblik, således at han ikke nøje har fulgt med i A's og B's indbyrdes position og først reagerede, da chefen for B råbte en advarsel til ham. Kommissionen finder, at chefen for A kan bebrejdes, at han på grund af manglende opmærksomhed under havne-manøvren har været medskyldig i kollisionen.

Kommissionen mener desuden, at chefen for B kan bebrejdes at have foretaget en passagemanøvre uden at have sikret sig, at der var plads henset til de andre torpedobådes manøvrer, og derved været medskyldig i kollisionen med A.

Særlige bemærkninger:

Hændelsen giver anledning til at foreslå, at Chefen for Søværnet indskærper over for de sejlede enheder, at der drages omsorg for, at gæster om bord ikke på nogen måde er til gene for skibets sikre funktionering.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har overfor chefen for torpedobåden A udtalt:

»Jeg kan tiltræde det af Søværnets Havarikommission anførte og skal herved tilkendegive, at De under den omhandlede havnemanøvre burde have udvist større opmærksomhed.

En undladelse heraf var medvirkende årsag til kollisionen, som ville have medført betydelige ekstra udgifter for søværnet, såfremt torpedobåden B ikke på daværende tidspunkt var bestemt til at udgå af Flådens tal.«

Overfor chefen for torpedobåden B har Chefen for Søværnet udtalt:

»Jeg kan tiltræde det af Søværnets Havarikommission anførte og skal herved tilkendegive, at De under den omhandlede havnemanøvre burde have sikret Dem den fornødne bevægelsesfrihed.

En undladelse heraf var medvirkende årsag til kollisionen, som ville have medført betydelige ekstra udgifter for søværnet, såfremt torpedobåden B ikke på daværende tidspunkt var bestemt til at udgå af Flådens tal.«

2. Undervandsbåds (DELFINEN-kl) kollisjon med egen torpedo

Hændelsesforløb:

Under konkurrenceskydning med torpedoer i Østersøen den 5 JUN kl 1542 påsejledes undervandsbåden af en torpedo af typen T1 ØT. Torpedoen var affyret af undervandsbåden.

Torpedoen ramte undervandsbåden i bb side lige ud for forreste dybderor ca. 2,4 m over kølen. Ved dykkerundersøgelse blev det konstateret, at der var fremkommet en bule i trykskroget på ca. 10 mm dybde, 200 mm i langskibs retning og ca. 150 mm i højden.

Efter påsejlingen blev det i samråd med SMK besluttet at reducere bådens dykke-dybde indtil endelig reparation havde fundet sted.

Supplerende oplysninger:

To torpedoer blev affyret i salven. Fra observerende helikopter meldtes at begge torpedoer styrede. Helikopteren observerede begyndelsesgear, overgang til kollisionspunktstyring og overgang til pejlingsstyring. Efter ca. 3½ min. måtte helikopteren afbryde følgingen på grund af havari, hvorfor tilbagemelding om de to torpedoer op-hørte. Efter ca. 6½ min. rammes undervandsbåden af en torpedo i bagbord side.

Undervandsbåden mener, at betjeningsfejl på TCI kan udelukkes, idet den anden torpedo styrede helt normalt og gik til overfladen efter udløbet distance på den position TCI'en angav.

Skadeopgørelse:

Undervandsbåden fik en bule i trykskroget. En torpedo gik tabt.

De med reparationen af undervandsbåden forbundne udgifter andrager kr. 14.000. Værdien af den bortkomne torpedo kan ikke angives.

Kommissionens vurdering:

Sagen omfatter dels beskadigelse af undervandsbådens trykskrog, dels tab af en torpedo.

Uheldet skyldes, at en øvelsestorpedo afskudt fra undervandsbåden utilsigtet er løbet i en bue til bagbord og derefter har styret tilbage mod undervandsbåden. Samtidig har den opfølgende helikopter måttet afbryde torpedofølgingen på grund af havari. Undervandsbåden har, efter det for kommissionen foreliggende, ikke anvendt sonar og hydrofonanlæg til følging af torpedoen.

Da undervandsbådens daværende chef for tiden har tjenestefrihed uden løn, har det ikke været muligt at få ham til at afgive forklaring for kommissionen.

Årsagen til uheldet kan ikke endelig fastslås, da torpedoen ikke er bjærget og en eftersøgning ikke anses for lønnende, men efter det for kommissionen foreliggende må det antages, at fejlen ligger i dårlige kontaktforbindelser i torpedoen, enten på grund af en klargøringsfejl eller urenheder på sidestyrerens kontakflade.

Kommissionen har i øvrigt bemærket sig følgende fejl i det indsendte rapport-materiale:

- TORPEDOHAVARIRAPPORT.

Her er under fiksnings angivet $+2$ og $\div 22$, hvilket er dybderorenes maksimale udslag, i stedet for standardfiksnings $\div 12$.

- CHEKLISTE »KLARGØRING TIL SKUD«.

Her er torpedoen kontrolleret med fiksnings $\div 10$ i stedet for standardfiksnings $\div 12$.

- SMV RAPPORT NR. 82 »TRADRAPPORT«.

Ifølge SMV BST 605 pkt. 3 skal denne rapport vedlægges torpedohavarirapport. Trådrapporten er ikke udfærdiget.

Selv om ingen af disse forhold har haft direkte indflydelse på det indtrufne havari, bibringer det dog kommissionen den opfattelse, at arbejderne med torpedomateriellet har været udført mindre omhyggeligt.

Som konklusion af ovenstående skal kommissionen udtale, at klargøringen af torpedoen skønnes at være gjort med manglende omhu.

Desuden finder kommissionen, at CH burde have udnyttet mulighederne for at følge torpedoens bane ved hjælp af sonar og hydrofonanlæg.

Kommissionen finder, at det således kan bebrejdes CH, at han ikke fuldt ud har udnyttet mulighederne for at følge torpedoen og heller ikke tilstrækkelig grundigt har kontrolleret de udfærdigede rapporter.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

For at modvirke mulighederne for gentagelser anbefaler Søværnets Havarikommission, at det direkte fastsættes i »Torpedoskydereglementet«, at enhver chef har pligt til med alle til rådighed værende elektroniske og optiske midler at følge torpedoernes baner under skydning.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af Søværnets Havarikommission anførte og skal derfor over for hr. kaptajn-løjtnanten tilkendegive, at De under den omhandlede øvelsesskydning burde have udnyttet alle muligheder for at følge torpedoens bane.

Endvidere finder jeg, at Deres rapport med bilag ikke har været udarbejdet med den fornødne omhu.

Jeg agter ikke at foretage yderligere».

Søværnets Våbeninspektør anmodes i »Torpedoskydereglementet« at optage en bemærkning som foreslået af Søværnets Havarikommission.

Påsejlinger

1. Bevogningsfartøjs (DAPHNE-kl) påsejling af kaj i Flådehavn Frederikshavn

Hændelsesforløb (jf. fig. 2):

Den 3 JUL lå bevogningsfartøjerne A og B fortøjet ved kaj M.4 og M.5 i Flådehavn Frederikshavn for afvikling af undervisning ved Taktikskolen. Sejlvarslet var 6 timer. Kl. 1805 anmodede Kattegats Marinedistrikt et af skibene om at afgå på eftersøgning af en motorbåd, der fra en position mellem Anholt og Sæby havde anmodet om hjælp. Det besluttedes at lade B, der havde næsten hele sin besætning om bord, afgå. B's teknikofficer (TKO) var imidlertid ikke om bord, hvorfor det besluttedes at afsejle med TKO fra A. Kl. 1812 var B klar til afgang. Chefen forestod manøvreringen fra broen, medens TKO (fra A) betjente manøvrerhåndtagene. Efter at have kastet los beordredes alle maskiner tilbage mindste. TKO førte begge manøvrerhåndtag tilbage; da dette ikke straks resulterede i skruernes indkobling, førte TKO manøvrerhåndtagene yderligere tilbage. Manøvren udeblev imidlertid, hvilket TKO meddelte chefen, samt at han satte manøvrerhåndtagene i midt-stilling (neutral), og ville begive sig til maskinkontrolrummet for at finde årsagen til manøvrersvigtet. Chefen godkendte dette.

Umiddelbart efter at TKO havde forladt broen, bemærkede chefen et svagt dyk i omdrejningstallet, som ved indkobling, samtidig med at B begyndte at bevæge sig frem. Chefen førte straks begge håndtag tilbage for at stoppe indkoblingen for frem og om muligt at få en bakmanøvre. Den ønskede manøvre udeblev, og B fortsatte med lav fart frem for umiddelbart efter at ramme kajen med stævnen. B's hæk om stb kurede langs med A's bb side og stoppede op ad A's stævn. Da der ikke kunne ske yderligere skader, opretholdtes tilstanden med maskinerne i gang og stb skruer

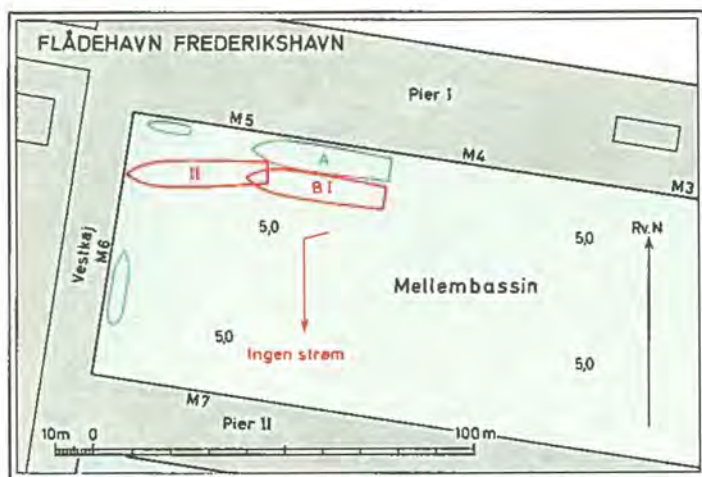


Fig. 2.

indkoblet, indtil de opståede skader var blevet besigtiget. Derefter stoppedes maskinerne, og B forhalede til kaj M.6 og fortøjet med bb side til kajen.

Med henblik på senere undersøgelser blev det beordret, at intet måtte røres i maskin- og kontrolrum. TKO beordredes tilbage til A for afgang på eftersøgning.

Supplerende oplysninger:

Af skibets rapport fremgår det, at:

- Chefen straks efter uheldet indledte undersøgelser for at efterforske årsagen til manøvresvigtet
- der i manøvrejournalen er registreret en fremmanøvre på stb skruesaksel med lavt omdrejningstal
- manometret i kontrolrummet, der viser manøvrelufttrykket, viste et tryk på 12 kg/cm² mod det normale tryk på 6 kg/cm²
- der var korrekt omstillet fra »manøvre fra kontrolrummet« til »manøvre fra broen«
- ventilen for manøvreluft på fordelerkassen (»juletræet«) var lukket
- denne vents lukningstilstand ikke indgår i check før opstart
- skibets TKO under inspektion ved arbejdstids ophør havde konstateret utæthed på den pågældende ventil. For at undgå luftspild indtil reparation kunne finde sted den følgende dag, lukkede han ventilen
- beredskabet ikke har været berørt af uheldet
- skaderne besigtiges af repræsentanter for FLS FRH og SMK den 4 JUL kl. 0645. Straks efter påbegyndtes rep. af B, der var klar til afgang kl. 1400.

Skadeopgørelse:

Eget skib:

B fik stævnen indtrykket og gennembrudt i en bredde af ca. 30 cm og en højde af 50 cm, ca. 1,5 m over vandlinien. 3 sceptre til stræktove agter om styrbord bøjet og 2 knækket.

Andet skib:

A fik bøjet 2 og knækket 1 scepter midtskibs om bagbord, svag indtrykning af bb side af stævnen samt på stb side midtskibs en 30 cm lang, 10 cm høj og 5 cm dyb indtrykning af at blive trykket ind i kajen.

Kajanlæg:

På kaj M.6 blev kajkanten gennembrudt, hvorved brosten og asfalt trykkes op, spunsjernet blev indtrykket i form som skibsstævnen i en bredde af ca. 1 m, og friholdertømmeret foroven og forneden knustes.

De med reparation af skaderne forbundne udgifter andrager kr. 17.700.

Årsag:

Det er kommissionens opfattelse, at årsagen til uheldet er, at ventilen til manøvreluft ikke blev kontrolleret åben under maskineriets klargøring. Manøvrer kunne derfor ikke overføres fra broen til maskinen.

Kommissionens vurdering:

Det er kommissionens opfattelse, at et sammentræf af uheldige omstændigheder har medvirket til uheldet. Ønsket om hurtigt at komme eventuelle nødstedte til undsætning har her spillet en stor rolle.

Uheldet viser, at klargøringsforskrifterne ikke har været tilstrækkelig omfattende. I skibe af DAPHNE-klassens størrelse, der ofte må regne med at være nødt til at sejle med besætningsmedlemmer fra andre enheder, bør der være så gennemarbejdede klargøringsforskrifter, at uheld kan undgås.

Henset til at besætningen netop havde afsluttet forskole, og at klargøringen på grund af udrykning skulle foregå hurtigt og under ledelse af TKO fra en anden enhed, anser kommissionen uheldet for hændeligt.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen skal anbefale, at det pålægges Fregateskadren at gennemgå og revidere klargøringsforskrifter i DAPHNE-klassen, således at disse kommer til at tilgodese alle de funktioner, der har betydning for maskineriets drift og manøvrer.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

Jeg kan tiltræde det af Søværnets Havarikommission anførte, herunder at uheldet må betragtes som hændeligt, og jeg agter ikke at foretage yderligere i sagen.

Chefen for Fregateskadren anmodes om at gennemgå og revidere klargøringsforskrifter for DAPHNE-klassen.

2. Torpedobåds (SØLØVEN-kl) påsejling af kaj i Flådehavn København

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: NE 1; vejr: overskyet; sø: ingen; strøm: ingen; sigt: 5.

Hændelsesforløb (jf. fig. 3):

Under deltagelse i en øvelse konstaterede torpedobåden under ophold i Stavanger den 30 APR en defekt ved styrbord Vee Drive Gear. Skaden var af et sådant omfang, at videre deltagelse i øvelsen måtte opgives, hvorefter det besluttedes at forlægge på en turbine til Flådestation København (FLS KBH) for at reparere.

Torpedobåden ankom 3 maj kl. 0523 til Flådestation Frederikshavn (FLS FRH), hvortil den blev ledsaget af et depotskib.

Efter at have fyldt olie afsejlede torpedobåden fra FLS FRH samme dag kl. 0922 for uden ledsagelse at forlægge til København, hvortil ankomst var forventet kl. 2100.

Efter aftale med Søværnets Materielkommando (SMK) ville reparationsarbejdet – herunder udtagelse af det defekte gear – kunne påbegyndes mandag 6 maj om morgenen.

Det besluttedes under forlægningen at udføre de ret omfattende adkomstarbejder i den udstrækning, disse kunne udføres, uden at sejladser blev berørt deraf.

For at kunne udtage det defekte gear, var det nødvendigt at aftage luftindtags- husets agterste sektion, og da vejret var stille, blev forberedelser med henblik på denne demontering iværksat umiddelbart efter passage af Kronborg den 3 MAJ kl. 1905.



Fig. 3.

Ca. kl. 2030 – umiddelbart før passage af Kronløbet – inspicerede torpedobådens TKO maskinrummet for at kontrollere, at »Block-Tubes« til bagbord GM-dieselmotor var intakt, og at intet løst maskingods ville kunne hindre motorens manøvrering.

Kronløbet passeredes kl. 2045 og umiddelbart efter etableredes manøvrerulle.

Da torpedobåden befandt sig tværs af Refshaleøen, blev center turbinen stoppet, og der fortsattes på bagbord dieselmotor alene, idet betjening af motoren blev foretaget af chefen ved manøvrehåndtaget på broen.

Af hensyn til arbejdet med luftindtagshus og gear var der bestilt kajplads i Søminegraven, kaj nr. Q80H, idet der her dels er roligt vand og dels mulighed for anvendelse af kran.

Efter indsejling i Krudtløbet forløb manøvren som følger (se skitse).

Pos. I: Manøvrehåndtaget sættes i neutral – fart ca. 4–5 knob. Rorgængerens støttede på hjørnet ved pkt. A, hvor cementkajen overgår til at være skrå stensætning.

Pos. II: Torpedobåden begyndte et svagt drej til bagbord. Bagbord dieselmotors manøvrehåndtag sættes til bak, dels for at tage farten af, og dels for at forstærke drejet til bagbord.

Manøvren udeblev, og fordækket blev umiddelbart efter varskoet om dette.

Afstanden til kajen er af 3. kommanderende opgivet at have været ca. 5 meter i det øjeblik, man på fordækket blev klar over, at påsejling af kajen var uundgåelig.

Pos. III: Kajhjørnet ved pkt. A ramtes med styrbords side, ca. 1 meter fra stævnen, imellem spanterne 4 og 5. Farten i påsejlingsøjeblikket anslås at have været 1–2 knob.

Et besætningsmedlem nåede at springe ind på kajen og anbringe en fender imellem kaj og skib, hvilket dog ikke kunne afværge skaden.

Efter påsejlingen blev torpedobåden forhalet til kaj Q80H alene ved hjælp af trosserne.

Supplerende oplysninger:

Af torpedobådens rapport fremgår det, at torpedobådens SEMS i fortsættelse af de påbegyndte adkomstarbejder fejlagtigt har løsgjort konsol for bagbord dieselmotors »Reverse Block-Tube« under dækket i maskinrummet. Dette dæk er en del af luftindtagshusets agterste sektion, som nødvendigvis skal fjernes, inden udtagelse af gearet kan finde sted.

Efter at have opgået de fire møtrikker, som fastholder nævnte konsol, lod SEMS møtrikkerne blive siddende på boltene, hvorefter han ved at ruske i konsollen skønnede, at denne stadig sad forsvarligt fast, selv om den ikke længere blev fastholdt af møtrikkerne.

Torpedobådens SEMS har over for kommissionen oplyst, at han ved tidligere lejligheder har udført helt tilsvarende adkomstarbejder – men kun ved kaj.

SEMS har desuden oplyst, at han havde erfaring for, at konsollerne til »Reverse Block-Tubes« var meget vanskelig at demontere på grund af meget stramme bolte og overmaling, og følte sig overbevist om, at konsollerne ville blive på plads under de forestående manøvrer, selv om møtrikkerne var opgået.

Torpedobådens TKO har over for kommissionen forklaret, at han under den inspektion han foretog ca. 10 min. før havnemanøvrerne, foretog en grundig kontrol af »Block-Tubes«. Således ruskede han kraftigt i konsollerne til disse, ligesom han visuelt kontrollerede, at de fire møtrikker var på plads.

SHK har ved besigtigelse konstateret, at møtrikkerne sidder i en fordybning. Der er fastgjort to bevægelser til bagbord dieselmotor på omtalte konsol, én til reversing

og én til hastighedsregulering. Under havnemanøvren har de løsgjorte møtrikker ikke hindret, at motoren kunne reguleres op til fulde omdrejninger, og at reverseringen kunne udføres fra frem til neutral. Bevægelsen fra neutral til bak blev derimod ikke overført til motoren på grund af konsollens bevægelse som følge af, at den ikke var fastspændt.

Skadeopgørelse:

Trekantet hul i torpedobådens stb side samt 2 spanter beskadiget.

Der opstod ingen skader på kajen.

De med havariets udbedring forbundne udgifter er anslået til kr. 28.000.

Årsag:

Årsagen til havariet er, at torpedobådens SEMS i tilknytning til adkomstarbejderne, på eget initiativ, fejlagtigt har opgået de fire møtrikker, som fastholder den konsol, hvortil trækstangsbevægelserne til reverseringsmekanismen («Block-Tubes») er fastgjort. Dette har medført, at konsollen, da bakmanøvre ved hjælp af manøvre-håndtaget på broen blev foretaget, er tippet, således at bevægelsen fra neutral til bak ikke er blevet overført til motorens reverseringsmekanisme. Herved udeblev bakmanøvren, og torpedobåden tørnede kajen.

Kommissionens vurdering:

Torpedobådseskadren var vidende om og billigede, at torpedobåden forinden ankomst til Holmen foretog de klargørings- og adkomstarbejder, som kunne udføres uden derved at berøre skibets manøvrering, for hurtigst muligt at kunne få udskiftet det defekte gear og atter indtræde i øvelsen.

CH TBE har endvidere over for kommissionen udtalt, at TBE lægger vægt på, at nævnte arbejder af krigsmæssige og øvelsesmæssige grunde kan udføres, inden man går til kaj.

Torpedobådschefen kan således ikke lastes for, under de herskende gode vejrforhold, at have iværksat adkomstarbejder under sejlads.

SEMS har tidligere udført helt tilsvarende arbejder og forestod også i dette tilfælde de fornødne demonteringer af komponenter, som skulle frigøres, for at luftindtagshuset kunne løftes. Efter at have løsnet møtrikkerne på konsollen – i tiltro til at denne alligevel ville forblive på plads på grund af boltens snævre tolerance og gammel maling – har han imidlertid foretaget en fejlsvurdering, som førte til påsejling af kajen.

SHK finder, at SEMS har foretaget en fejlsvurdering, som var hovedårsagen til havariet.

SHK finder endvidere, at TKO ikke med tilstrækkelig omhu har sikret sig, at de foretagne demonteringsarbejder var uden betydning for torpedobådens manøvreevne. Dette finder kommissionen derfor kan bebrejdes torpedobådens TKO.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen erkender den betydning det har, at torpedobådene under sejlads kan foretage visse indledende adkomstarbejder, hvorved bådenes liggetid i havn kan reduceres.

Det må imidlertid pålægges TBE at træffe foranstaltninger til, at udførelsen af adkomst- og forberedelsesarbejder til søs ikke indebærer risiko for, at torpedobådenes sikkerhed eller manøvreevne kompromitteres.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har udtalt:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte og agter ikke at foretage yderligere i sagen over for skibschefen.

Jeg skal anmode TBE om at træffe sådanne foranstaltninger, at udførelse til søs af forberedende arbejder af den i rapporten omtalt art ikke på nogen måde berører skibenes sikkerhed eller manøvreevne.

Chefen for Torpedobådseskadren anmodes om at orientere torpedobådens TKO (navn) og SEMS (navn) om indholdet af SHK rapport.«

3. Inspektionskutters påsejling af motorskib i Klaksvig havn

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SE 6-7; vejr: overskyet/regn; sø: SE 4; sigt: 6; strøm: ingen.

Hændelsesforløb (jf. fig. 4):

Inspektionskutteren forlagde 10 JAN fra Thorshavn til Klaksvig på grund af opkommende storm fra SE.

Inspektionskutteren ankom til Klaksvig havn 10 JAN kl. 1710 og fortøjede efter anvisning fra havnemesteren på siden af en trawler (pos. I).

Den 11 JAN kl. 1215 fik kutteren fra havnemesteren ordre til at forhale, fordi to trawlere skulle ankomme til den allerede fyldte havn. Inspektionskutteren fik anvist plads på siden af et mindre motorskib (pos. III).

Kl. 1245 lod kutteren fortøjningerne gå og sejlede ud for at svaje rundt og støttede under tillægningsmanøvren lidt foran for stævnen på motorskibet for at tage



Fig. 4.

højde for afdrift for vind. Maskinen gik 300 o/m med skruestigning 3. Ca. 50 m fra motorskibet blev stigningen sat på 0.

Da kutteren var ca 15 m fra motorskibet (pos. II) kom et kraftigt vindstød (vindstyrken anslås af chefen til styrke 11), hvorved inspektionskutteren faldt af for vinden. Chefen beordrede roret bagbord over og maskinen frem fuld stigning i et forsøg på at få drejet stævnen op mod vinden. Denne manøvre havde dog kun ringe virkning, og inspektionskutteren begyndte at drive sidelæns med styrbord slagside på ca. 10° grundet vindpresset. Ca. 5 m fra motorskibet var det åbenbart, at stævnen ikke ville komme rundt, og at en kollision var uundgåelig, hvorefter skruestigningen blev sat tilbage fuld. Dette medførte, at stævnen faldt yderligere af.

Drivende sidelæns ramte kutteren herefter med styrbord bov motorskibet ca midt på dens bagbord side med 2-3 knob fart fremover.

Efter at være tørnet imod gik kutteren frem med skruestigningen 7 og med roret bagbord helt over for at få fortøjet på siden af motorskibet.

Supplerende oplysninger:

Chefen havde gjort tjeneste i kutteren i ca. 2 måneder og havde tidligere anløbet Klaksvig.

Skibets næstkommanderende var ikke ombord, men chefen havde ingen betænkeligheder ved manøvreren, da han havde en søvant besætning ombord.

Skadeopgørelse:

Motorskibet:

Brud på lønningen i en længde af 140 cm.

Inspektionskutteren:

Brud på lønningen i 6 m længde.

De med uheldet forbundne udgifter andrager ca. kr. 17.000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen finder, at uheldet skyldes et fejlskøn, idet chefen har undervurderet vindens indflydelse på skibets manøvrevevne.

Kommissionen finder, at virkningen af påsejlingen kunne have været formindsket, hvis ankeret havde været brugt til at stoppe stævnens afdrift.

Chefen burde have set det risikable i den planlagte manøvre og burde have overvejet enten på et tidligere tidspunkt at stævne vinden og derefter bakke ind på plads, eller at lægge til med bb side og med agterenden i vinden.

Ovenstående er i overensstemmelse med det af Chefen for Færøernes Kommando anførte i fremsendelsespåtegningen.

Kommissionen finder dog, henset til de ugunstige vejrforhold og chefens korte tid i kutteren, at uheldet bør betragtes som hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg er enig med Søværnets Havarikommission i, at uheldet skyldes et fejlskøn, og at det havde været ønskeligt, om De på et tidligere tidspunkt havde stævnet vinden, og derefter med passende brug af skrue og ror var drevet på plads, eller om De havde ladet agterskibet gå i vinden og lagt til med bagbord side.

Jeg finder, at uheldet må betragtes som hændeligt og agter ikke at foretage videre i sagen.«

4. Depotskibs påsejling af kaj ved Torpedostation Kongsøre

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: W 1; vejr: skyet; sø: 1; strøm: ingen; vandstand: normal.

Hændelsesforløb (jf. fig. 5):

Depotskibet var den 26 MAR på vej til torpedostation Kongsøre.

Kl. ca 1600 stoppede depotskibet ud for torpedostation Kongsøre for at sætte trossehold i land. Da dette var sket, fortsatte skibet med SARA og BETTY frem $\frac{1}{3}$ for at lægge til kaj ved N siden af den E-W gående mole.

- Kl. 16.08.00 (pos. 1) blev SARA stoppet.
- Kl. 16.12.35 blev BETTY stoppet.
- Kl. 16.12.40-45 (pos. 2) SARA og BETTY »tilbage fuld kraft«.
- Kl. 16.12.55 begge maskiner »tilbage forceret«.
- Kl. 16.13.10 tørnede skibet kajen med en fart på ca. 2 knob.

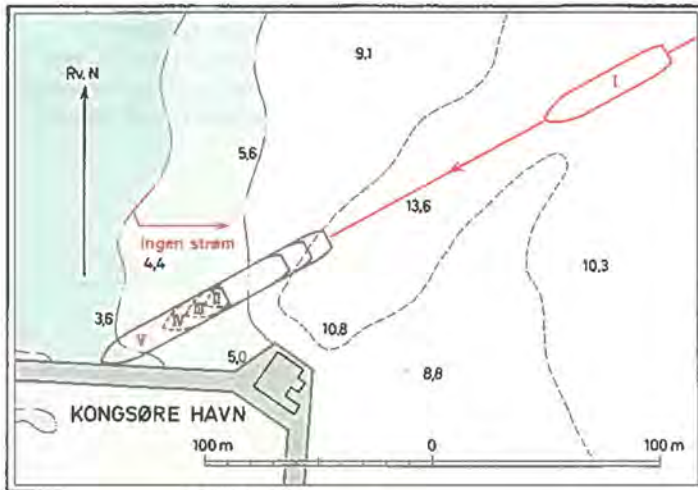


Fig. 5.

Supplerende oplysninger:

Depotskibets chef har i sin rapport givet udtryk for, at han ikke fik de beordrede bakmanøvrer. Denne opfattelse fastholdt chefen ved en senere forklaring for kommissionen.

Teknikofficeren (TKO), som opholdt sig på sin post efter manøvrerulle i maskinrummet, oplyser under forklaring for kommissionen, at alle manøvrer blev udført normalt.

TKO oplyser yderligere, at ordrene til motorernes gang fulgte umiddelbart efter hinanden. Dette understøttes af manøvrejournalen og det herover anførte tidsskema.

På grund af depotskibets specielle kobling kan en manøvre fra frem til bak ikke udføres under 15 sek.

Chefen oplyste under forklaringen for kommissionen, at han ikke var bekendt med denne forsinkelse.

Skadeopgørelse:

Brystværnet blev trykket ind på en længde af ca. 1,5 m. Der var ingen skade på depotskibet.

De med uheldet forbundne udgifter andrager kr. 10.000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen finder, at chefen har beordret sin bakmanøvre for sent, idet der – efter udskrift fra broens manøvrejournal – kun gik 30 sek fra første bakordre til skibet tørnede kajen. Skibets særlige konstruktion med skruerne i tunneller og det læge vand N for kajen kan have været medvirkende til, at bakmanøvren ikke har haft den tilsigtede virkning. Kommissionen mener, at uheldet kan bebrejdes chefen.

Særlige bemærkninger:

Ovenstående sag har bevirket, at torpedostation Kongsøre ved skr. til Chefen for Søværnet har indsendt rettelsesforslag til bestemmelser for anløb af Kongsøre havn. Kommissionen kan anbefale det fremsendte forslag.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af Søværnets Havarikomission anførte og skal herved tilkendegive, at De under den nævnte tillægningsmanøvre burde have beordret bak på et tidligere tidspunkt. En undladelse heraf medførte unødvendige udgifter for forsvaret på kr. 10.000.«

5. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af isskosse

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: NW 9; vejr: klart; sø: 6; sigt: 6.

Hændelsesforløb:

Inspektionsskibet afgik fra et eftersøgningsområde ved Apanguit 21 sml SSE for Godthåb mandag 29 OKT kl. 0906 for forlægning til Grønnedal. Under forlægningen kl. 1454 ankredes ved Ravns Storø for at give overlevering til en inspektionskutter om det fortsatte eftersøgningsarbejde af en forsvunden helikopter samt overførsel af svømmedykker. Kl. 1531 fortsattes forlægningen SE-over.

Chefen, vagtchefen, rorgænger og udkig befandt sig på broen.

Lukningstilstand Y blev etableret kl. 1715 på grund af den svære sø, mørkets frembrud og de på radaren observerede stationære ekkøer.

Under sejladsen navigeredes på broens 10 cm radar under anvendelse af varierende afstandsområder. Efter mørkets frembrud tændtes de 3 fremadrettede projektører i mast og på styrehus top samt stævnprojektørerne.

Plot blev ført i operationsrummet, idet alle ekkøer i sejlretningen blev anført og kurs og fart blev bestemt. Alle ekkøer konstateret som stationære blev plottet, indtil passage havde fundet sted.

Da inspektionsskibet kl. 1829 befandt sig W for Frederikshåb på positionen 62°04'N 50°12'W, på kurs 153 fart 15 kn., observerede og varskoede rorgænger »is forude«. Samtidig observerede de øvrige på broen værende en flad isskosse i kurslinien ca 60 m forude. Chefen beordrede »styrbord helt over«. Umiddelbart efter påsejlede skibet isskossen, hvorpå chefen beordrede »bagbord helt over«. Kort efter mærkedes endnu en påsejling i bagbord side. Isskossen havde ikke på noget tidspunkt været konstateret på radaren, hverken på broen eller i operationsrummet.

Ved efterfølgende inspektion om læ, foretaget af teknisk division, konstateredes bagbords stabilisatorfinne beskadiget. Finnens bevægelighed var begrænset til maksimalt 4° opad og kunne ikke indkøres mere end 20 cm fra yderstilling. Finnen forblev derfor 200 cm uden for skibssiden.

Supplerende oplysninger:

Grønlands Kommando (GLK) har følgende påtegning til skibets rapport:

»Udkiggen opholdt sig i styrehuset, hvilket kan være fordelagtigt, når vejret er meget dårligt, og især når vinden står ind forfra. Hvorvidt det i det aktuelle tilfælde ville have været mere hensigtsmæssigt at holde udkiggen i brovingerne kan ikke afgøres. Det må bero på skibschefens skøn.

Det er oplyst, at udkiggen var gået på vagt kl. 1800. Udkig og rorgænger tørner indbyrdes hver halve time. I løbet af kvældsvagtens 2 timer skiftes der således 3 gange. Udkiggen har derfor næppe været træt eller hans opmærksomhed været nedsat forud for uheldet. Det er oplyst, at pågældende udkig såvel som rorgænger er befarne, d.v.s. velkendt og rutinerede i de to vagtposters opgaver.

At det var rorgænger og ikke udkiggen, der først observerede isskossen beror formentlig på et tilfælde, og der bør ikke lægges for stor vægt herpå, idet alle på broen næsten samtidig observerede isskossen – så vidt det kan ses, efter samtale med skibets chef, var der kun tale om sekunders forskel.

Skibet anvendte 10 cm radaren på uheldstidspunktet, men har oplyst, at man nu og da skiftede imellem 10 og 3 cm. Det kan oplyses, at under de givne vejrforhold vil

begge radars vise sea-returns så kraftige, at direkte observation på kort afstand af mindre isskasser ikke er mulig. Med 10 cm radaren skulle det kunne forventes, at selv ret små skasser bedre opdages på nogen afstand fra skibet (uden for zonen med sea-returns) end ved hjælp af 3 cm radaren.

Det er oplyst, at skibet på den første del af sejladsen fra Agpanguit til farvandet vest for Frederikshåb (søkort 1200), bortset fra enkelte større fjelde, ikke observerede drivende is. I farvandet mellem Frederikshåb og Narssalik kan man ofte møde drivende is stammende fra Kvanefjord, Sermilikfjord og Neria fjord. Chefen for inspektionsskibet er bekendt hermed.

Under gode vejrforhold kan man ved hjælp af lyset fra skibets projektører observere isskasser på ganske betragtelig afstand (flere hundrede meter). I dårligt vejr – som tilfældet var her – bliver opdagelseafstanden væsentlig reduceret. Chefen for inspektionsskibet har oplyst, at den påsejlede isskasse var af normal gråhvid farve, ca. 3 à 4 meter i diameter og liggende meget dybt i vandet. Den korte observationsafstand (ca. 60 meter) hænger sammen med søens højde (der er angivet 6–7 meter) og vindens styrke, som dels medførte, at skossen kun er synlig på bølgetoppene og her nemt forveksles med hvide skumtoppe.

GLK er af den opfattelse, at den anvendte fart var forsvarlig, bl. a. henset til at vejret var mod, og chefen ønskede at bevare bedst mulig manøvreveje og bedst mulig virkning af stabilisatorerne.

Med den anvendte fart 15 knob og den aktuelle observationsafstand (60 m) er der kun ca 8 sekunder fra tidspunktet, hvor skossen blev opdaget, til påsejlingstidspunktet. Havde der været anvendt f. eks. 12 knob, ville dette tidsrum blive forøget tilsvarende (til ca 10 sekunder).

En mindre fart end den aktuelle (som anført rimeligvis ikke meget mindre end 12 knob, hvis god styre- og manøvreveje skulle bevares fuldt ud) ville have givet en lidt forøget varselingstid, som evt. kunne have givet i hvert fald noget mere chance for at undgå kollision.

Havariets omfang som en følge af en kollision med en isskasse af denne størrelse og vægt vil sandsynligvis være ens, uanset om der gås med 12 eller 15 knob.

GLK er af den opfattelse, at skibet har handlet korrekt ved at gennemføre sejladsen (snarere end at afvente vejrbedring). Det er vigtigt, at skibene får den erfaring og træning, der giver at sejle også i dårligt vejr. I en SAR situation vil vejr- og isforhold ofte være vanskelige, og et uerfarent skib kan udrette mindre end et rutineret.

GLK er enig med chefen for inspektionsskibet i anvendelsen af stabilisatorerne under sejlads af denne art (aktuelle vejr- og isforhold taget i betragtning).

De foreløbige erfaringer fra havariet vil indgå i GLKs briefing af nye skibschef, især på to områder: Udkigstjenestens effektivitet og afpasning af farten.»

Skadeopgørelse:

Bagbords stabilisatorfinne beskadiget, således at denne ikke kunne indtrækkes. Pitotrøret bøjet.

De med uheldet forbundne udgifter udgør kr. 175.000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen har under sin behandling af sagen søgt at vurdere, om den anvendte fart har været for stor under de givne is- og vejrforhold samt om udnyttelsen af radar, sea-scanner og udkigstjeneste har været den bedst mulige. Ingen af disse forhold har givet kommissionen anledning til bemærkninger.

Kommissionen kan tilslutte sig de af Chefen for Grønlands Kommando fremsatte bemærkninger og finder, at uheldet må betragtes som hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt:

»Jeg kan tiltræde det af Søværnets Havarikommission anførte og agter ikke at foretage yderligere i sagen.«

6. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj ved Torpedostation Kongsøre

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SE 4; vejr: klart; sø: 3; sigt: 9; strøm: ingen.

Hændelsesforløb (jf. fig. 6):

Inspektionsskibet afgik fra øvelsesområdet ved Hesselø efter afsluttet helikopteroperationer den 28 MAR kl. 1507. Skibet forlagde til Torpedostation Kongsøre (TOS KON) med henblik på supplering af ferskvandsbeholdningen. Østsiden af kajen var af Flådestation Korsør (FLS KOR) pr. signal anvist som kajplads.

Chefen forestod manøvreringen. Manøvrerulle var etableret.

Kl. 1623, da inspektionsskibet befandt sig i position I, beordredes KAMEWA 0 og roret styrbord helt over, efter at skibet var bragt til standsning ved en bakmanøvre.

Inspektionsskibet fik trosse og spring i land forude. Skibet befandt sig i et svagt drej til styrbord med ringe fremdrift.

Kl. 1625 tørnede inspektionsskibet molen svagt med fendere imellem udfor spant 87, position II. Trosse og spring for var ikke strakt.

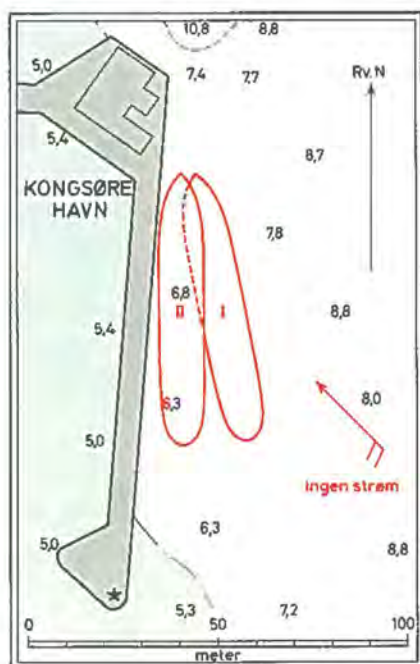


Fig. 6.

Supplerende oplysninger:

Chefen for inspektionsskibet har under afgivelse af forklaring til SHK oplyst, at han havde kendskab til bestemmelsen i »Reglement for danske Flådehavne og sømilitære anlæg« om, at kun ubåde og torpedobåde må fortøje ved kajen. Han havde dog ingen betænkelighed ved at gå til kaj, da han pr. signal fra FLS KOR havde fået anvist plads på ydersiden af molen og ellers var bekendt med, at ovennævnte regel ikke opretholdes strengt af TOS KON.

Det bemærkes, at tillægningsmanøvren fandt sted med vinden på kajen (styrke 4 fra SE), og at skibet er drevet mod kajen under den sidste del af manøvren, efter at fremdriften var stoppet med skruen. Skibet brugte ikke anker under manøvren, idet opholdet kun skulle være af kortere varighed (ca 3 timer for vandfyldning), og vejrforholdene ikke skønnedes at nødvendiggøre brug af anker.

Skadeopgørelse:

Molens brystværn blev beskadiget over en længde af 5 m.

De med uheldet forbundne udgifter andrager kr. 10.000.

Kommissionens vurdering:

Uheldet skyldes, at inspektionsskibet har fændret af mod brystværnet i stedet for kajhammeren, idet den udfaldende del af skibssiden under bakken først har rørt ved brystværnet.

Kommissionen finder ikke, at chefen under de givne forhold kan bebrejdes for at have anløbet kajen.

Kommissionen finder, at chefen fra omtale i SHK årsberetninger af tidligere skadesager på kajanlægget i Kongsøre burde have været opmærksom på, at brystværnet ikke tåler kraftigt tryk, og at han derfor kan kritiseres for ikke at have brugt stb anker for at hindre bovens tryk mod brystværnet.

I forbindelse med klarlæggelse af årsagen til uheldet må SHK endelig påpege det uheldige i, at skibet inden sagens afslutning har destrueret relevant dokumentationsmateriale, nærmere betegnet papir fra skruetegningskriveren.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Søværnets Taktikinspektør (TAI) har over for kommissionen oplyst, at kapitlet om TOS KON i »Reglement for danske Flådehavne og sømilitære anlæg« er under revision, og at det nye mere klart beskriver kajforholdene og den risiko, der under havnemanøvrer er for at beskadige det svage brystværn. Reglen om, at kun ubåde og torpedobåde må fortøje ved kajen, er annulleret i den nye bestemmelse.

Kommissionen mener, henset til de tidligere skader, der er tilført brystværnet, og henset til det operative behov for anløb af TOS KON med større skibe, at der bør træffes foranstaltninger til at forstærke anlægget f. eks. ved placering af duc d'alber på ydersiden af kajen.

Kommissionen har desuden anbefalet TOS KON at lade opsætte skilte på søsiden, der advarer mod at røre brystværnet under havnemanøvrer.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte. Jeg finder således, at Deres undladelse af at benytte anker ved ankomsten beror på et fejlskøn fra Deres side.

Jeg må endvidere udtale, at det forekommer mig uheldigt, at relevant dokumentationsmateriale – skruestigningsskriver-strimlen – er tilintetgjort inden sagens afslutning.

SMK og SVB opmærksomhed henledes specielt på SHK skrivelse pkt. 6.

Jeg er enig m. h. t. nødvendigheden af en forbedring af forholdene for anløb og skal henstille, at muligheden herfor undersøges af SVB.

Udover at behandle resultatet af SVB overvejelser agter jeg ikke at foretage videre i sagens anledning.«

Grundstødninger og berøringer

1. Øvelseskutters grundberøring på Venegrunde

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SW 2-3; vejr: skyet; sigt: 6; sø: 1-2.

Hændelsesforløb (jf. fig. 7):

Øvelseskutteren deltog i kapsejladsen »Sjælland Rundt 74« fra 21 JUN kl. 1500 til grundberøringen 22 JUN kl. 1128.

Den 22 JUN om morgenen passerede kutteren Omø Sund. Chefen gav søkadetvagtchefen ordre til, efter passage af Helleholm Flak, at gå S om Kirkegrund. Kadet NN, der på dette tidspunkt havde vagten, udtog kursen til 127°, som ville føre skibet 0,3 sml S om Kirkegrund. Denne kurslinje blev godkendt af chefen.

Kl. 0830, da kutteren var SSW af Helleholm, overleverede kadet NN vagten til kadet MM.

Kl. 0900 løjede vinden helt, for kl. 0905 at komme igen fra SSW 1-2.

Ved dette vindspring bjærgedes spiler, spilerstagsejl og mellemstagsejl. Kutteren fortsatte for genuafok, storsejl og mesan, farten var på dette tidspunkt ca. 2 knob.

Kl. 0948 passeredes pkt. 1a/44, og kursen var af kadet MM ændret til 116° førende ned mellem Kirkegrund og Venegrunde.

Mellem obs. plads 0948 og den næste obs. plads kl. 1108 blev der styret kurser varierende mellem 116° og 142°.

Positionen kl. 1108 lå på W kanten af Venegrunde.

Pladser taget kl. 1115 og 1119 viste, at kutteren befandt sig mellem de to koste på Venegrunde.

Kl. 1115 blev der ændret kurs til 126° og kl. 1128 tog kutteren grunden.

Supplerende oplysninger:

Øvelseskutteren havde før kapsejladens start suppleret sin besætning med 3 civile sejlsportsfolk for at komme op på den normerede besætning (12). Der blev under sejladsen gået kvartersvagt med kadet NN (2A x 2) som søkadetvagtchef på det ene kvarter og kadet MM (1A x 1) som søkadetvagtchef på det andet kvarter. På hvert kvarter var endvidere en civil, der fungerede som »sailing master«, d.v.s. rådgivende m.h.t. sejlføring og kapsejladsteknik. Navigationen blev ført af kadetterne.

Efter at vinden var løjet og sprunget i SSW kl. ca. 0905, gik chefen ned og kom først op igen kl. 1115, da han vågnede ved, at der blev arbejdet på dækket.

Da chefen kom op, blev han af kadet MM gjort opmærksom på, at navigationen var usikker. Ved at se i kortet, fik han bekræftet dette og startede ekkoloddet.

Han tog derefter en plads ved pejling til Knudshoved og den sorte 1-kost N for Venegrunde. På grundlag af denne plads besluttede chefen at holde kursen (retv. 126°), idet den gik 0,3 sml S om 1,7 m pullen på SE kanten af Venegrunde.

Ved forklaring for kommissionen har chefen oplyst, at kadet MM havde ladet falde af for vinden for at få mere fart i skibet og ville gå mellem Kirkegrund og Venegrunde i stedet for S om Kirkegrund som beordret.

Chefen oplyste desuden for kommissionen, at han ikke havde givet direkte ordre om sejlføringen, eller at han skulle varske i tilfælde af afvigelser fra den udstukne kurs samt før passage af grundene.

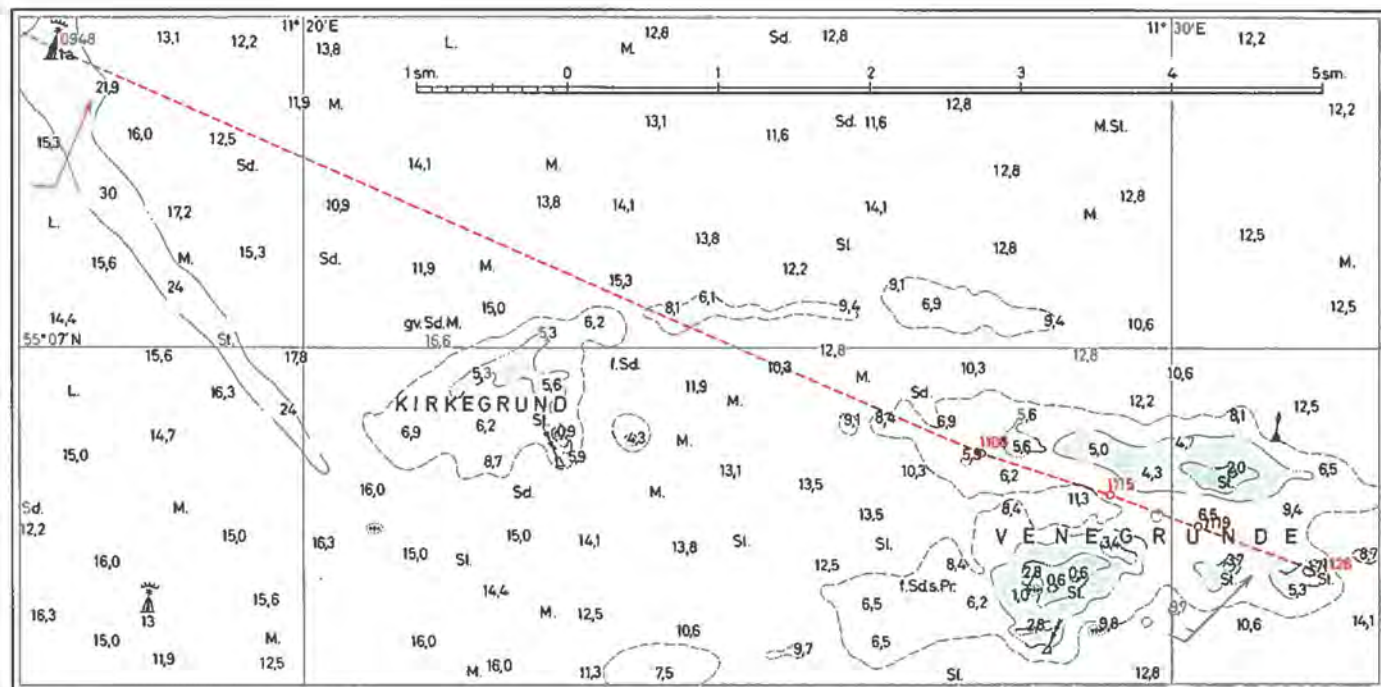


Fig. 7.

Kadet MM har ikke på Sørværnets Officersskole (SOS) gennemgået instruks for vagtchefen, og var ikke af chefen blevet belært herom.

Under sejladsen fra Omø Sund og indtil pladsen kl. 1108 har afdriften været ca. 2°. Fra kl. 1108 til kl. 1128 har forskellen mellem styret og beholden kurs været ca. 25°.

Kommissionen har undersøgt kutterens kompas og konstateret, at dette på grund af slidtage og beskadigelse har en træghed, der kan give en fejl på op til $\pm 15^\circ$.

Skibet har ved omsveining ikke kunnet konstatere denne træghed, da rystelserne fra motoren er nok til at få kompasnålen på plads og følge med.

Kl. ca. 1045 sprang loggen en sml. frem, kl. 1100 faldt den ud.

Skadeopgørelse:

Blykølen indtrykket og løsnet fra kølsvinet i 0,5 m længde.

3,5 m revne i 2 bord.

Rattet beskadiget.

VP kok skoldet i ansigtet.

En af de civile sejlsportsfolk fik en bule i tindingen.

De med grundberøringen forbundne udgifter er anslået til kr. 25.000.

Årsag:

Årsagen til grundberøringen er unøjagtig navigering.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen finder, at navigationen har været meget usikker. Kadet MM har ændret kurs således, at en betydeligt vanskeligere navigabel rute skulle sejles og med den foreliggende sigtbarhed uden mulighed for at pejle punkter i land.

Ved passage af pkt. 1a/44 har han ikke konstateret, om der var nogen strøm.

Chefen burde under de givne omstændigheder have givet vagthavende kadet instruks om at blive varskoet, såfremt den udstukne kurslinje ikke blev fulgt, samt ved usikkerhed i navigationen.

Chefen har, baseret på overleveret usikker navigation samt på egen observeret plads kl. 1119, som må betragtes som mindre god på grund af usikkerhed i pejlpunktet på Knudshoved, sat kursen for tæt (0,3 sml) på 1,7 m pullen på Venegrunde.

Imidlertid kan den tidligere omtalte træghed i kompasset, som kan have givet op til 15° fejlvisning, have været medvirkende til, at den styrede kurs ikke blev den af chefen beordrede. Den store forskel på styret og beholden kurs kan muligvis tilskrives et defekt styrekompas.

Kommissionen har bemærket sig, at de 3 civile, der var med kutteren, efter mundtlig aftale deltog i sejladsen på eget ansvar.

Konklusion:

Kommissionen finder, at chefen kan bebrejdes for ikke at have givet søkadetvagtchefen fyldestgørende instrukser, således at han i tide kunne blive varskoet om usikkerheden i navigationen samt afvigelse fra den beordrede kurslinje. Chefen burde, uanset den af kommissionen senere konstaterede defekt på styrekompasset, have sat kursen bedre klar af stempullen, henset til unøjagtigheden i pladsbestemmelsen.

Thvorvel kadet MM ved sin udførelse af tjenesten som søkadetvagtchef må siges at have været den direkte årsag til grundberøringen, finder kommissionen ikke, at der kan rettes bebrejdelse mod ham, idet han af chefen er blevet pålagt opgaver, som hans uddannelse ikke har givet grundlag for at bestride.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte, herunder at årsag til grundberøringen er unøjagtig navigation.

Selv om jeg kan forstå Deres bevæggrunde til at tilrettelægge vagttjenesten under de givne forhold som sket og til at foretage sejladsen som anført, må jeg udtale, at De burde have erkyndiget Dem om den vagthavende søkadets tidligere uddannelse og derefter have taget fornødent hensyn hertil.

Jeg agter dog efter omstændighederne ikke at foretage videre i sagen.«

2. Minelægger (FALSTER-kl) grundberøring i Fakse Bugt

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SSW 5-6; vejr: overskyet-dis; sø: 4; sigt: 6

Hændelsesforløb (jf. fig. 8):

Den pågældende dag deltog minelæggeren i en øvelse i Sundet S og Fakse Bugt. Efter supponeret mineombordtagning lettede minelæggeren fra ankerplads ud for Køge kl. 1100 for udførelse af supponeret minelægning i Hjelms Bugt.

Natten før var minefelt nr. 1 (supponeret) blevet lagt i Fakse bugt af en anden minelægger.

Da der var indikation på orange enheder i området E for Fakse Bugt, besluttede chefen at drage fordel af felt nr. 1 og forlægge tæt langs Stevns N, W og S om felt 1 i Fakse bugt med fart 15 kn.

Chefen gav, inden drejepunktet ved Fællesskov Rev, vagtchefen ordre til at sætte kursen S over parallelt med W-kanten af felt nr. 1 i en afstand af 0,4 sml. Denne kurs, 170°, tangerede 10 m kurven på Hollændergrund.

En ny vagtchef, der fra kl. 1230 forestod skibets navigering, tog en plads kl. 1235, som viste sig at ligge E for den udstukne kurslinie. Som følge heraf ændredes kursen kl. 1236 til 176°.

En observeret plads kl. 1245 lå tæt på den udstukne kurslinie.

Kl. 1250 ændrede vagtchefen kursen til 175°, og kl. 1301 berørte minelæggeren grunden.

Supplerende oplysninger:

O-divisionen var på post efter 3' krigsvagtsgrad, men deltog ikke i navigeringen. Fra O-rummet blev der foretaget flydirigering fra kl. 1230 til kl. 1250.

Følgende navigationshjælpemidler var igang:

10 cm radar

3 cm radar

DECCA navigator

Ekkolod

Log

Gyro.

Vagtchefen sejlede skibet fra broen, og en plottergast assisterede ved udsætning af pladser.

Der blev navigeret i kort nr. 190 (Fakse Bugt), men pladserne blev tillige afsat i kort nr. 187 (Østersøen mellem Falsterbo og Dars).

Under passage tæt langs kysten ved Stevns var chefen på broen, indtil Fællesskov Rev sorte 2-kost var passeret, idet sejladsen foregik tæt ved bundgarnspælene.

Ved overtagelsen af vagten kl. 1230 fik den tiltrædende vagtchef i overlevering, at der skulle sejles 170° 0,4 sml W for minefelt 1 med 15 knob. Desuden fik han en obs. plads kl. 1230 (drejepunktet) i overlevering.

Vagtchefen tog en plads kl. 1235 ved radarpejling og -afstand til Fællesskov pynten.

Af vagtchefens forklaring fremgår, at de efterfølgende obs. pladser er udsat i kortet af vagtchefen eller den på broen værende plottergast. Ligeledes fremgår det af kursbogen, at denne er ført enten af vagtchefen eller af plottergasten.

Ved alle efterfølgende observationer blev der ligeledes anvendt radarpejling og -afstand til Fællesskov pynt.

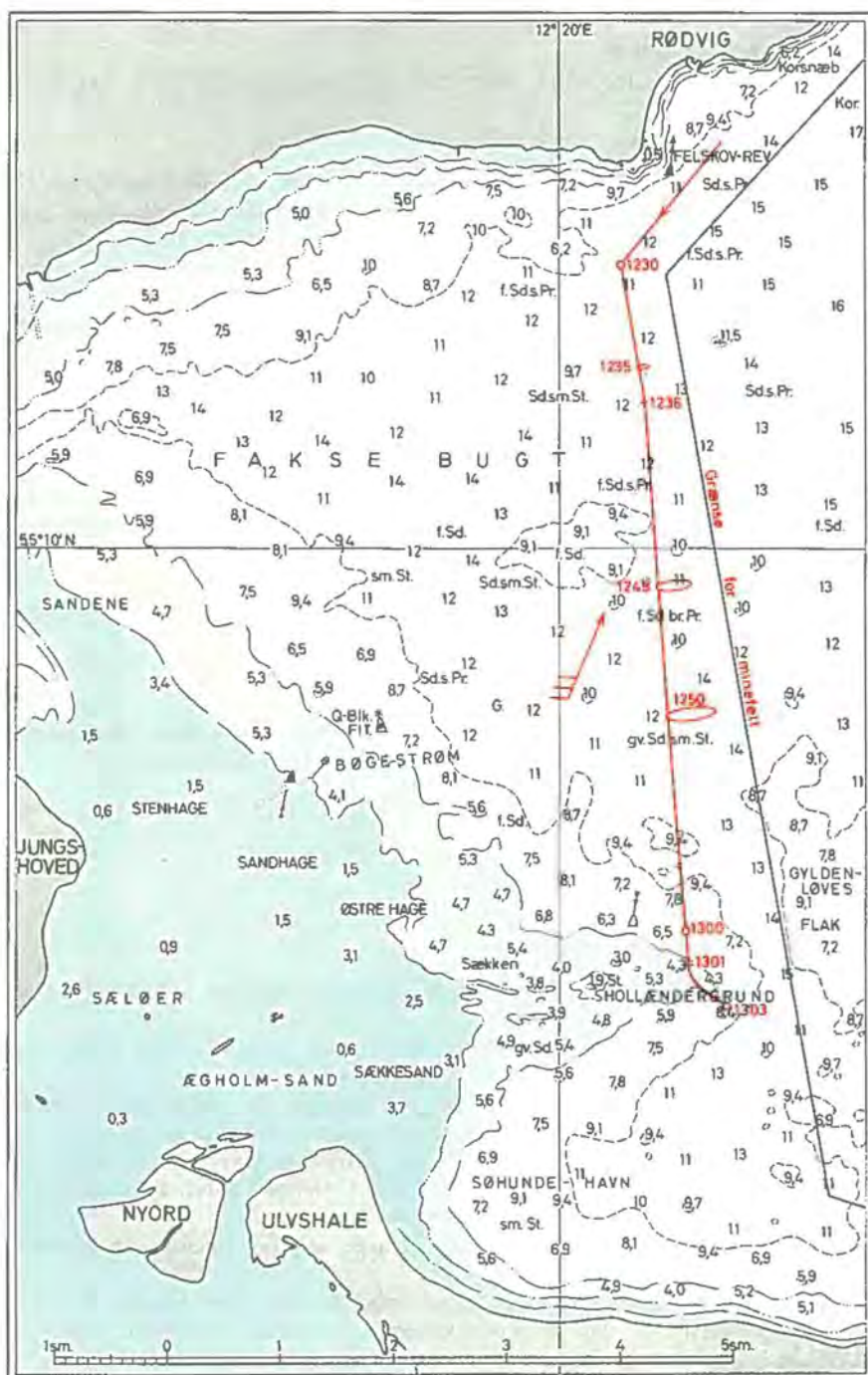


Fig. 8.

Den udsatte obs. plads kl. 1235 lå E for den udstukne kurslinie. Baseret på den beholdne kurs mellem den overleverede plads kl. 1230 og den kl. 1235 obs. plads fandt vagtchefen, at der måtte være en E-gående strøm. For at tage højde for strømmens sætning ændrede vagtchefen ifølge afgiven forklaring kursen til 176° kl. ca. 1236.

Den observerede position kl. 1245 viste sig at ligge næsten lige på den udstukne kurslinie i kort 190.

Observeret position kl. 1250 lå på kurslinien (kort 190). Kursen blev nu ændret til 175° .

Ifølge de i kort nr. 187 afsatte obs. pladser ligger positionen kl. 1235 på den udstukne kurslinie. Pladserne kl. 1245 og 1250 ligger henholdsvis 0,1 og 0,35 sml W for kurslinien.

I kort nr. 190 er der efter SHK opfattelse ikke anvendt samme punkt på Fælleskov pynten til afsætning af pejlingerne. Til positionen kl. 1230 er anvendt den W-lige del af pynten, til de resterende positioner er anvendt den E-lige del af pynten.

Positionen kl. 1230 ligger, når udsat til samme punkt som de resterende pladser, 0,17 sml E-ligere og beholden kurs mellem den og pladsen kl. 1235 bliver 171° og giver praktisk taget ingen sætning.

Kl. 1300 tog vagtchefen en observeret plads ved radarpejling og -afstand til Jungshoved. Denne plads nåede vagtchefen ikke at udsætte i søkortet inden grundberøringen.

Vagtchefen har for kommissionen forklaret, at »heading-marker«en på bro PPIen havde tendens til at »skride« ca. 2° på S-lige kurser. D. v. s. at fejlen på radarpejlingen kan have været $\pm 3^\circ$ i stedet for det normale $\pm 1^\circ$. Direkte adspurgte har vagtchefen oplyst, at han ikke kontrollerede headingmarkerens oplining.

Vagtchefen var vidende om, at Decca og ekkolod var igang, men har ikke anvendt disse ved navigeringen.

Den røde 2-kost på Hollændergrund blev ikke observeret. Sigtbarheden var ca. 1,5 sml. Heller ikke på radaren blev kosten observeret.

Chefen var på broen ved vagtafløsning kl. 1230 og observerede, at skibet gik ind på den beordrede kurs (170°) og i den beordrede afstand fra minefeltet. Han gav ikke yderligere instrukser til vagtchefen, inden han umiddelbart efter forlod broen.

Da chefen kl. 1245 igen kom på broen så han, at pladsen kl. 1245 var afsat i kortet og lå næsten lige på den beordrede kurslinie. Vagtchefen meldte, at han var ved at udregne strømmens sætning, da skibet var sat noget E i. Chefen spurgte, om den røde 2-kost var observeret. Hertil svarede vagtchefen benægtende. Chefen registrerede ikke, at der blev styret 176° . Chefen gik igen i O-rummet, hvor man var igang med taktiske overvejelser som følge af tilstedeværelsen af orange styrker E for Fakse Bugt.

Skadeopgørelse:

Skibsbund, centerkøl, bundstokke, stb skrue og skrueaksel beskadiget.

Hovedmotor og gear ude af oplining.

De med uheldet forbundne udgifter er anslået til kr. 1.600.000.

Grundberøringen har medført, at minelæggeren vil være ude af beredskab i ca. 4 måneder.

Arsag:

Uheldet skyldes unøjagtig navigering.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen finder, at skibets navigering ikke har været planlagt og gennemført på forsvarlig måde, således som foreskrevet i instruks for skibschefen og instruks for vagtchefen.

Vagtchefen har baseret sin navigering på observerede pladser taget ved én radarpejling og -afstand til et ikke veldefineret punkt beliggende nærlig ret agter. Pladserne er observeret af to og udsat af tre forskellige personer.

Pejløjagtigheden, som havde betydning for fastlæggelse af skibets position i E-W-lig retning, kan have været ca. $\pm 3^\circ$.

Baseret på en beholden kurs mellem 2 observerede pladser med et tidsinterval på 5 minutter har vagtchefen ment at kunne konstatere en E-gående strøm. Nøjagtigheden af disse to pladser, hvoraf den ene endog var en overleveret plads, kan ikke berettige til på dette grundlag alene at foretage en kursændring. Vagtchefen har på trods af dette rettet kursen 6° for at tage højde for en formodet E-gående strøm.

Hvorvidt kursændringen fra 170° til 176° er sket kl. ca. 1236, som vagtchefen oplyser, eller kl. 1245 som anført i kursbogen, kan kommissionen ikke fastslå.

Efterfølgende observerede pladser giver på grund af pejløjagtighed og manglende definition af pejlpointet ikke vagtchefen tilstrækkelig eksakte positionsbestemmelser, specielt i E-W-lig retning.

Da vagtchefen ikke rettidigt observerede 2-kosten på Hollændergrund hverken visuelt eller på radar, burde han have slået ned i fart og varskoet chefen samt sikret sig skibets nøjagtige position.

Vagtchefen har ikke udnyttet de navigationsmuligheder, som han havde til rådighed, såsom DECCA, ekkolod eller pladsbestemmelse ved tre radarafstande til trods for, at han var vidende om, at dette er den normale og mest nøjagtige metode, som anvendes ved minelægning og sejlads langs minefelter.

Kommissionen finder, at chefen ikke har sikret sig, at navigationen blev udført med den omhu, der var nødvendig ved sejlads i dette under de givne omstændigheder vanskeligt navigable farvand.

Minelæggeren deltog i en taktisk øvelse, som medførte sejlads 0,4 sml fra et supponeret minefelt og på en kurs, som førte den tæt på Hollændergrund. Under disse omstændigheder burde chefen have sikret sig, at navigeringen blev udført som ved minelægning.

Ligeledes burde chefen have erkendt, at pladsbestemmelse i dette farvandsområde er vanskelig, og som følge heraf have givet vagtchefen instrukser vedrørende navigeringen samt ladet sig varsko i god tid inden passage af Hollændergrund.

De af vagtchefen i sin rapport fremsatte betragtninger vedrørende årsagen til grundberøringen:

1. Skibet har sat sig som følge af farten,
 2. Den i søkortet angivne dybde på 4,3 m er aftaget,
- har kommissionen ikke ment at kunne tillægge nogen betydning. Disse afvigelser er efter de indhentede oplysninger af ringe størrelsesorden og kan under ingen omstændigheder tjene som undskyldning for, at et skib med dybgang 3,60 m berører grunden på et sted, hvor der ifølge søkortet er 4,3 m med sten.

Konklusion:

Kommissionen finder, at chefen har udvist forsømmelighed ved at have undladt at give vagtchefen de ordrer for navigationen, der var nødvendige, for at minelæggerens sejlads ved den vanskeligt navigable passage mellem det supponerede minefelt og Hollændergrund kunne foregå uden risiko for skibet. Han har endvidere ikke

sikret sig, at skibets navigering og hertil hørende pladsbestemmelser blev udført med den nøjagtighed, situationen krævede.

Kommissionen finder, at vagtchefen har udvist forsømmelighed ved navigeringen af minelæggeren ved ikke at anvende de til rådighed værende navigationsmuligheder, hvilket resulterede i grundberøringen på Hollændergrund.

Afsluttende bemærkninger:

Kommissionen har under sagens behandling konstateret, at der til udsætning af pladser og føring af kursbog har været anvendt en plottergast. Kommissionen er vidende om, at denne anvendelse af en ikke navigationsuddannet »bestikstyrmand« er ved at vinde indpas i Søværnets skibe og skal derfor foreslå Chefen for Søværnet, at denne praksis bringes til ophør ved indskærpelse over for skibscheferne.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde Søværnets Havarikommissions vurdering og konklusion og skal i overensstemmelse med Marineauditøren over for hr. kommandørkaptajnen tilkendegive, at De den 5 SEP mellem kl. 1215 og 1305 som chef for minelæggeren (navn) under sejlads ved Hollændergrund i Fakse Bugt burde have sikret Dem, at vagtchefens pladsbestemmelse og navigation i det vanskelige farvand skete med den fornødne omhu.

Jeg har ved bedømmelse af Deres ansvar som skibschef lagt vægt på, at vagtchefen var Dem bekendt som en habil og pålidelig navigatør.«

2. Chefen for Søværnet har over for vagtchefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde Søværnets Havarikommissions vurdering og konklusion, og som rettergangschef pålægger jeg Dem herved – i overensstemmelse med Marineauditøren – en irettesættelse for den 5 SEP mellem kl. 1215 og 1305 som vagtchef på minelæggeren (navn) under sejlads ved Hollændergrund i Fakse Bugt at have udvist forsømmelighed ved navigeringen, idet De ikke benyttede de navigationsmidler, der stod til Deres rådighed: Decca, ekkolod og radarafstand til flere punkter – med fornøden omhu til opnåelse af sikre bestemmelser af skibets position med den følge, at skibet berørte Hollændergrund, hvorved der skete skade på skibet for 1.6 mio. kroner.«

3. Inspektionskutters (MAAGEN-kl) grundstødning i Sydlige Maageløb

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: stille; vejr: let skyet; sø: ingen; sigt: 8, strøm: ingen.

Hændelsesforløb (jf. fig. 9):

Den 11 JAN kl. 0400 afgik inspektionskutteren fra Flådestation Grønnedal (FLS GDL) for ad indenskærsruten at forlægge til Julianehåb.

Før afgang havde chefen fået oplyst, at en af KGHs coastere ved midnat var afgået fra Arsuk mod Julianehåb.

Efter passagen af »Knækket«, der var isfri, mødtes den første vinteris, hvor inspektionskutteren uden vanskeligheder brød en rende i isen (ca. 20 cm tyk), indtil den af coasteren brudte rende blev observeret og derefter blev fulgt.

Ved radiokontakt med coasteren kl. ca. 0915 blev det oplyst, at han lå og arbejdede i isen i den vestlige del af »Sydlige Maageløb«, og at isen var ret sejg, men at han ville fortsætte, da han kunne se åbent vand forude.

Ved ankomst til indsejlingen til Maageløbene valgte kutteren at forsøge forcering af Nordlige Maageløb, da dette er det reneste af løbene, men det viste sig ikke at være muligt.

Kutteren vendte og anduvede kl. 1238 Sydlige Maageløb.

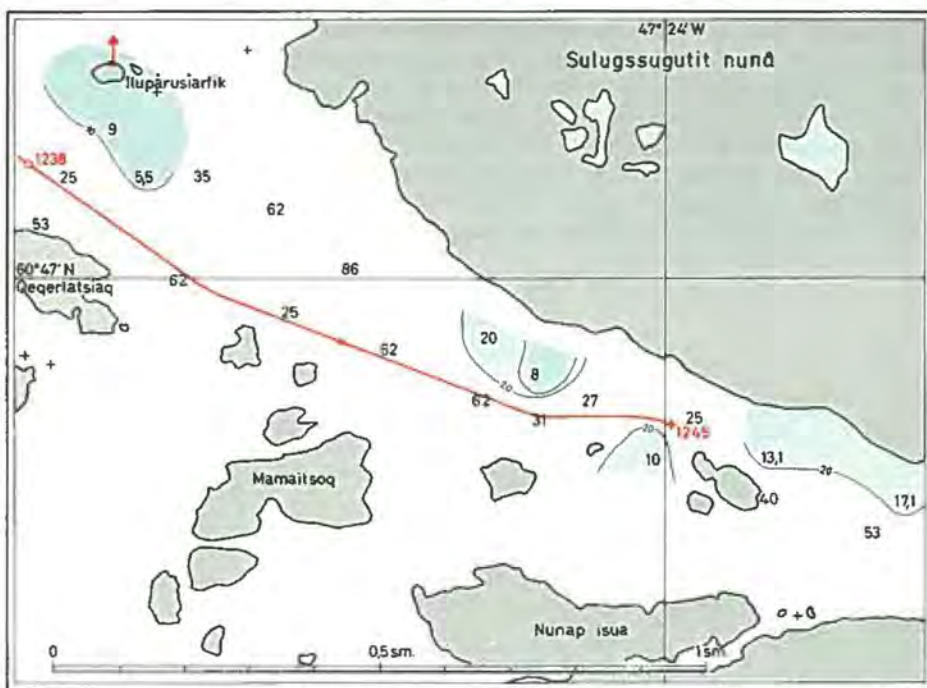


Fig. 9.

Navigationen blev forestået af skibschefen ved hjælp af radar-parallelindeks og anvendelse af ekkolod samt SG MS klar ved manøvrepulten, idet den af coasteren ca. 3 timer tidligere brødte rende blev fulgt. Renden var ca. 8 meter bred og tog inspektionskutteren hen over et område, hvor der i henhold til kortets opgivelser ikke skulle være under 20 meter.

Umiddelbart før passage af den mindste af 4 unavngivne øer – syd for Sulugs-sugutiit Nuna – beordrede chefen maskinen på »FREM LANGSOMT« (240 om/stigning 5 – ca. 5 knob), og efter passage af denne ø, da ekkoloddet viste ca. 16 m med stærk stigende dybde, blev farten øget til »FREM HALV« (300 om/stigning 10 – ca. 8 knob).

Umiddelbart efter at inspektionskutteren var begyndt at komme op i fart (ca. 6–7 knob), rømtes kl. 1245 et blindt skær på position 60°46'46" N, 47°24'00" W, umiddelbart nord for den i kortet angivne 20 m kurve.

Chefen beordrede omgående »TILBAGE FULD«, men da kutteren var gået med forskibet ret højt op på skæret og stod meget skråt, havde dette ingen virkning, og maskinen blev koblet fra. Chefen beordrede flytning af vægte til agterskibet, ligesom man tømte forreste ballasttank, der havde været vandfyldt på grund af issejladsen (dels for at trykke stævnen, og dels for udtagning af kølevand til hjælpemotor uden om filtrene). Man fik derved lettet stævnen alene med ca. 7 tons, ligesom der blev lænset ca. 5 tons af ferskvandstankene (foran for officersmessen). Ved yderligere at fylde storjollen på agterdækket med saltvand samt at slæbe gummibåden ned agter og vandfylde denne, opnåedes en nedtrykning af agterskibet på ca. 3 tons.

Oplodning foretaget omkring skibet umiddelbart efter skruens frakobling viste, at der kun var 1 m vand under forskibet.

Da tidevandstabellen (interpoleret imellem Grønnedal og Julianehåb) angiver en forskel på LW og HW på ca. 3,0 meter, besluttede chefen sig til at vente med yderligere forsøg på flotbringning, indtil kutteren igen ville flyde med stigende vande.

Ankre og kæder blev ikke firet af under hensyn til risiko for hårdt »hold« i skæret.

Da man fra inspektionskutteren kunne gå direkte ud på isen og da chefen ikke på noget tidspunkt vurderede, at der var fare for besætningen, blev redningsflåder ikke klargjort.

Kl. 1752 var kutteren flot (ca. 2 t. 45 min. før højeste vande), og der blev for mindste omdrejninger bakket fri af skæret, hvorefter en ny rende blev brudt i isen, nord om det blinde skær.

Da fortsatte pejlinger ikke indikerede vandindtrængning noget sted, blev der forlagt til Julianehåb, hvortil kutteren ankom den 12 JAN kl. 0200.

Supplerende oplysninger:

Farvandsvæsenets naut. afd. (FRV naut. afd.) blev af Søværnets Havarikommission anmodet om, hvis muligt, at kontrollere positionen af skæret i Sydlige Maageløb. Denne kontrol blev foretaget i sommeren 1974 af Søopmålingen Grønland. Position blev målt til at være 60°46'46",4 N – 47°23'59",7 W ca. 12 m NNE for den af inspektionskutteren opgivne position.

FRV naut. afd. oplyser, at 20 m kurven i nærheden af det omtalte skær ikke burde være tegnet, idet den kun er baseret på ét lodskud (10 m) og derfor ikke kan fastlægges med sikkerhed.

Coasteren, der er på 250 tons, har halvt lastet en dybgang på 2,5 m. Coasteren passerede skærets position ca. kl. 0915 (1 time efter højvande) og ved en vandstand 2 m højere end den inspektionskutteren havde kl. 1245.

Skadeopgørelse:

20 cm lang revne i svejsningen i den skrå del af stævnen samt stråkkølen bøjet i en længde af ca. 30 cm.

De var havariet forbundne udgifter udgør kr. 7.000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen finder, at chefen ikke ukritisk burde have fulgt den rende i isen, der var brudt af coasteren tre timer tidligere, da det var faldende vande og vandstanden var faldet 2 m siden dennes passage af området. Desuden burde der have været taget hensyn til, at coasterens dybgang var ca. $\frac{1}{2}$ m mindre end inspektionskutterens.

Den i søkort 1166 indtegnede lodskudslinje, der ligger N-ligere end den af coasteren brudte rende, burde være fulgt af inspektionskutteren.

Kommissionen mener dog, at den i kortet indtegnede 20 m kurve kan have forledt chefen til at tro, at han blot skulle passere N om denne for at have vand nok.

Kommissionen finder, at uheldet bør betragtes som hændeligt.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

FRV bør anmodes om at udsende en advarsel mod ukritisk anvendelse af de dybdekurver, der er indtegnet i de grønlandske søkort, hvor kun rekognosceringer er foretaget, og hvor kurvernes placering er baseret alene på et eller to lodskud.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan i hovedsagen tiltræde det af SHK anførte, men mener ikke, at jeg – de særlige forhold på Grønland taget i betragtning – kan anfægte den af Dem valgte måde at tilrettelægge den omhandlede sejlads på.

Jeg betragter således uheldet som hændeligt og agter ikke at foretage videre.«

4. Bevogningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring på Christiansø

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: stille; vejr: skyfrit; sø: ingen; strøm: ingen; sigt: 7; vandstand: normal; amning: for 2,0, agter 2,2.

Hændelsesforløb (jf. fig. 10):

3 AUG kl. 1645 anløb bevogningsfartøjet Christiansø.

Inden afgang fra Bornholm havde chefen telefonisk aftalt med fyrmesteren, at skibet skulle anduvede S fra og lægge til ved færgets anløbskaj umiddelbart N for broen.

Efter skibets ankomst til søndre bassin, blev det meddelt af havnebetjenten, at anduvning skulle finde sted N fra. Det er senere blevet oplyst, at grunden hertil var en misforståelse mellem fyrmesteren og havnebetjenten om ankomstdatoen, hvorfor der ikke var gjort klar til at åbne broen.

Bevogningsfartøjet gik ud igen og anduvede N fra og skønsede ind mod anløbsbroen med en vinkel på ca. 10° og med en fart på ca. 2 knob.

For at stoppe skibets fremdrift, beordrede chefen »SARA TILBAGE MINDSTE« og kort efter mærkedes en rystelse i skibet. Der blev straks slået »STOP«. Skibets fremdrift blev stoppet i trosserne, og der blev kort efter fortøjet.

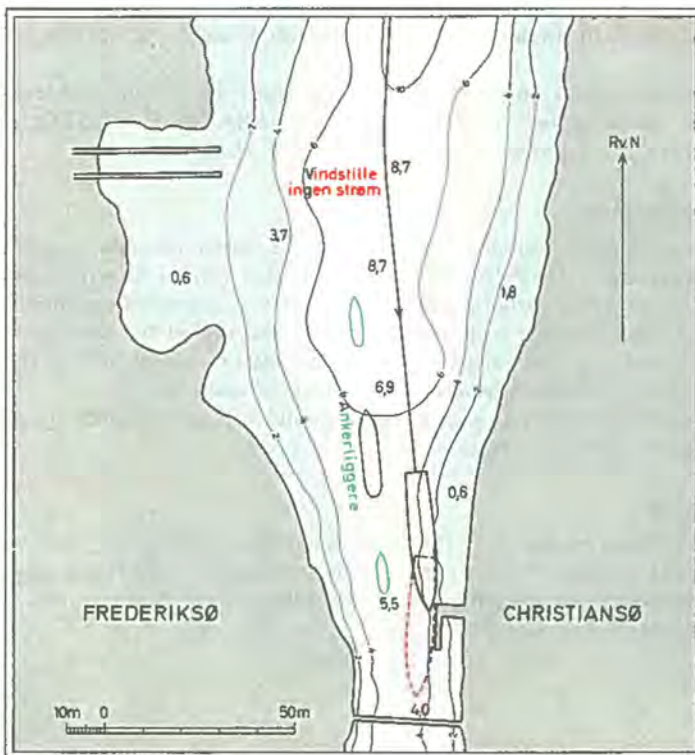


Fig. 10.

Supplerende oplysninger:

Chefen har under forklaring for kommissionen oplyst, at han kunne se, at han kom tæt på landfoden og derfor havde bestemt sig for ikke at bruge bb skrue under tillægningsmanøvren.

Af udskrift af manøvrejournalen fremgår, at bakmanøvren under tillægning er udført med bb skrue, hvilket også understøttes af, at det ved dokningen viste sig, at samtlige blade på bb skrue var beskadiget.

Dette indikerer, at 3' kommanderende har slået bak på bb skrue i stedet for på stb som beordret.

Den omtalte anløbskaj findes ikke i havneplanen over Christiansø. Farvandsvæsenets naut. afdeling (FRV) oplyser, at der ikke er tilsendt dem oplysninger herom.

Den vedlagte skitse er udarbejdet på grundlag af FRV opmålingskort samt søværnets bygningsdistrikts tegning over kajen.

Skadeopgørelse:

Bagbords skrue beskadiget. De med udskiftningen forbundne udgifter andrager kr. 12.000.

Kommissionens vurdering:

Uheldet skyldes efter kommissionens opfattelse en fejlvurdering, idet chefen har foretaget tillægningsmanøvren uden på forhånd at sikre sig, at vanddybden var tilstrækkelig. Kommissionen mener, at chefen ikke burde have accepteret at anduve N fra og lægge til med bb side, da det af havneplanen fremgår, at 2 m kurven det omtalte sted går 10 m fra land. Kommissionen finder derfor, at uheldet kan bebrejdes chefen.

Kommissionen mener endvidere, at det kan bebrejdes 3' kommanderende, at han under manøvreringen har indstillet »BETTY TILBAGE MINDSTE« i stedet for »SARA TILBAGE MINDSTE«, som beordret af chefen.

Særlige bemærkninger:

Med hensyn til manøvrejournalens førelse finder kommissionen, at den fremgangsmåde der anvendes i DAPHNE-kl, hvor journalen føres i kontrolrummet, er for-svarlige under de givne forhold, selv om den ikke er i overensstemmelse med NAV BST 709. På grund af den ringe plads, er det ikke muligt for den person, der evt. skulle føre en manøvrejournal på broen, at se hvilke manøvrer der bliver udført, og han må derfor udelukkende basere journalen på chefens ordrer.

FRV er gjort opmærksom på, at kajen mangler i havneplanen og vil tage den med ved næste rettelse af denne.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af Søværnets Havarikommission anførte og skal herved tilkendegive, at De inden tillægsmanøvren burde have sikret Dem, at der var tilstrækkelig vanddybde til anduvning og fortøjning.«

5. Inspektionskutters (MAAGEN-kl) grundberøring ved Motzfeldt Havn

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: stille; vejr: overskyet; strøm: ingen; sigtbarhed: 8; lavvande: kl. 1415.

Hændelsesforløb (jf. fig. 11):

Den 2 SEP kl. 1413, da inspektionskutteren var på vej indenskærs fra Julianehåb til Grønnedal, rørte den svagt grunden på omtrentlig position $60^{\circ}42'6''$ N $46^{\circ}28'3''$ W uden for Motzfeldt Havn.

Næstkommanderende var vagtchef og forestod navigeringen.

Navigeringen blev, efter chefens instruktion, foretaget ved at holde midt i løbet. Herunder blev radar benyttet.

Ca. 3 minutter før berøringen blev roret lagt til bagbord, således at der blev gået vel klar af den østligste ø ud for Motzfeldt havn. Kl. 1413 rørte skibet grunden agten for midtskibs, hvorefter der i hurtig rækkefølge fulgte flere berøringer med grunden.

Straks efter første berøring blev roret lagt »bb helt over« og maskinen sat i skruestigning 0.

Chefen kom på broen. Kutteren drejede helt bagbord over og blev stoppet ved bakmanøvrene.

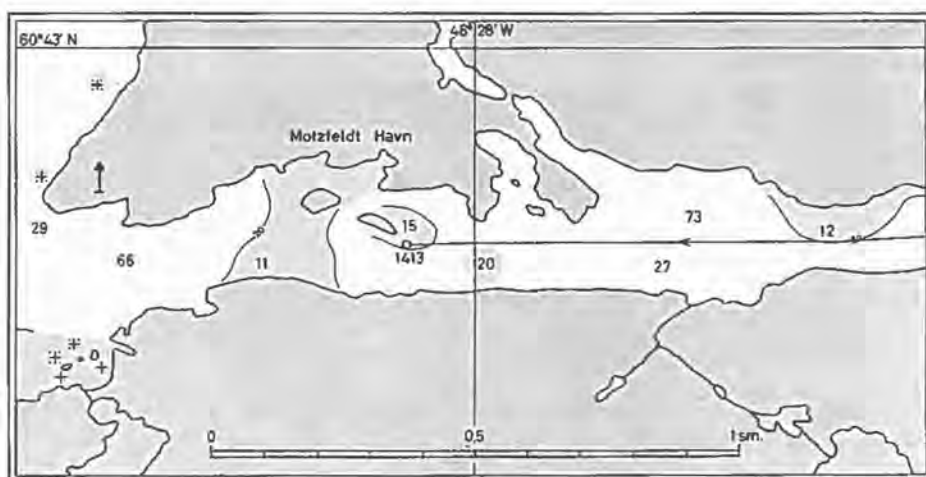


Fig. 11.

Supplerende oplysninger:

Efter grundberøringen blev ror og maskine afprøvet, og der var tilsyneladende ikke opstået skader.

Næstkommanderende havde tidligere sammen med chefen gennemsejlet strækningen. Denne strækning blev igen gennemgået umiddelbart før næstkommanderende overtog vagten.

Skadeopgørelse:

Svømmedykkerundersøgelse foretaget i Grønnedal dagen efter, viste ingen skader på skibsbund, ror eller skrue.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen finder, at uheldet skyldes, at oplysninger i søkortet samt at sejl-anvisningen for det pågældende løb, beskrevet i Den Grønlandske Lods I side 132, ikke er fulgt.

Chefen har i rapporten fremført, at han mente, at løbet var opmålt. Dette må betragtes som en fejlagtig opfattelse, idet de spredte lodskud og de brudte dybdekurver viser, at der kun er foretaget en rekognoscering. I øvrigt bør sejl-anvisninger, der gives i Lods, altid iagttages, også i opmålt farvand.

Kommissionen mener, at uheldet kan bebrejdes chefen for at have givet vagtchefen ordrer til at holde midt i løbet, selv om Den Grønlandske Lods I fremhæver, at der skal sejles i S-siden af løbet for at undgå skær i N-siden, og at det ligeledes fremgår af lodskudslinien i kort 1132, at løbets S-side skal følges.

Kommissionen finder desuden, at vagtchefen burde have benyttet de hjælpemidler, der fandtes om bord, så som ekkolod, Den Grønlandske Lods og skærgårdskort, til at sikre skibets navigering mest muligt.

Kommissionen har bemærket sig, at skibets rapport er noget mangelfuld, f. eks. er den fart, skibet gik med før grundberøringen, ikke angivet.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte og skal herved tilkendegive, at De som chef for inspektionskutteren under forlægning fra Julianehåb til Grønnedal den 2 SEP burde have tilrettelagt sejladsen under hensyntagen til den i »Den grønlandske Lods I« givne anvisning.

Ligeledes finder jeg, at vagtchefen burde have benyttet de om bord værende hjælpemidler, herunder Den grønlandske Lods, hvilket De bedes meddele sekond-løjtnanten.

Jeg agter i øvrigt ikke at foretage videre i sagen.«

6. Torpedobåds (SØLØVEN-kl) grundberøring i Draget

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: W 4; vejr: let skyet; sø: 2; sigt: 7; strøm: E-gående 0,5 knob, vandstand normal; amning agter 2,8 m (korrigeret for sætning).

Hændelsesforløb (jf. fig. 12):

Onsdag den 18 SEP kl. 0800 afgik torpedobådene A, B og C (TBD X) og torpedobådene D og E (TBD Y) fra Flådestation Frederikshavn (FLS FRH) for, efter ordre fra CH TBE på grund af vejret, at forlægge gennem Limfjorden til Thyborøn.

Efter passage af jernbanebroen i Alborg kl. 1130 forlagde TBD X W-over i førnævnte rækkefølge og i kølvandsorden med 150 yds mellem bådene. Farten var 13 knob.

Kl. 1229 rørte C grunden i Draget umiddelbart før den sidste sorte 1-kost.

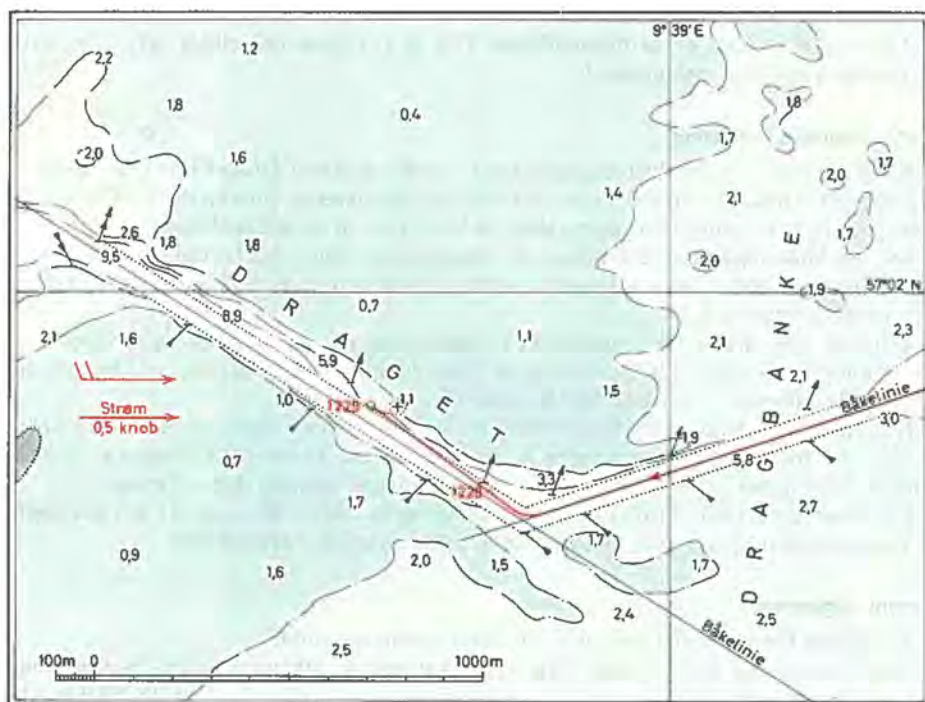


Fig. 12.

Supplerende oplysninger:

Under sejladsen var chefen på broen og forestod skibets navigering. Da torpedobåden C stod ind i Draget blev der drejet op i båkelinien, men da bådene gik i kølvandsorden, blev der derefter styret efter den foranliggende båd.

Hovedgyroen var kl. 0920 faldet ud. Der blev udskiftet sikringer, hvorefter den atter fungerede. Ved kontrol i båkelinien Klitgård Hage og senere i båkelinien i Draget var gyroen tilsyneladende i orden.

TBE havde inden afgang fra FRH fået bekræftet hos lodserne, at mindste dybde på strækningen Ålborg-Thyborøn var 4 m. Positionen for grundberøringen blev ikke konstateret med sikkerhed.

Efter berøringen forlagde C, ledsaget af E, til Løgstør.

Udenbordsinspektion i Løgstør viste, at styrbords- og centerskruen var stærkt beskadiget.

Lodskud taget samme eftermiddag S-for den sorte 1-kost viste mindste dybde 4,0 m.

Skadeopgørelse:

Alle 3 skruer beskadiget. Styrbords- og centerskruen skulle udskiftes, bagbords kunne oprettes.

De med uheldet forbundne udgifter udgør kr. 53.000.

Uheldet medførte, at skibet ikke var operativt i 7 dage.

Årsag:

Årsagen til uheldet er, at torpedobåden C p. g. a. formationssejlad ikke har navigeret med fornøden nøjagtighed.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen finder, at torpedobåden C under sejlad i Draget har haft N-skel i mærket. Det fremgår af søkort nr. 105, at dybdekurverne umiddelbart SE-for den sorte 1-kost, hvor grundberøringen skete, slår en bue ud mod bækelinien.

Det er kommissionens opfattelse, at rorgængerer har styret efter den foranliggende båd og holdt i dennes kølvand, som imidlertid p. g. a. vind og strøm har haft en afdrift til styrbord.

Efter at være drejet op i mærket ved Dragets begyndelse har chefen bestræbt sig på at komme på plads i formationen og ikke været opmærksom på, at han derved fik N skel i mærket, som han havde agterude.

Kommissionen finder, at divisionschefen ikke har sikret hele formationens navigering, jfr. Instruks for Skibschefen § 36. Han burde, henset til farvandets beskafenhed, have givet fri manøvre, inden torpedobådene drejede ind i Draget.

Kommissionen finder endvidere, at chefen burde have sikret sig, at navigeringen af torpedobåden C gennem Draget skete uafhængigt af formationen.

Sagens afgørelse:

1. Chefen for Søværnet har over for divisionschefen udtalt:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte og skal herved tilkendegive, at De som chef for (nr.) torpedobådsdivision under formationssejlad i Limfjorden den 18 SEP burde have efterlevet bestemmelserne i Midlertidig instruks for skibschefen, § 36 om, som chef for et kommandoskib under formationssejlad, at tage fornødent hensyn til formationen.«

2. Over for skibschefen har chefen for Søværnet udtalt:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte og skal herved tilkendegive, at De som chef for torpedobåden (navn) under formationssejlad i Limfjorden den 18 SEP burde have efterlevet bestemmelserne i Midlertidig instruks for Skibschefen, § 34 om, selv underlagt et højere kommandotegn at iagttage alt vedr. skibets navigering og sikkerhed.

Jeg agter i øvrigt ikke at foretage videre.«

Tekniske havarisager

1. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på hejsearrangement til stb motorbåd

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: stille; vejr: klart; sø: ringe; strøm: E-gående 3 knob; sigt: god; temperatur: ÷ 1.

Hændelsesforløb:

Inspektionsskibet befandt sig den 24 SEP i Prins Christians Sund ud for Sværdfiskens Havn for med »flodhest« at fylde ferskvand.

Det var mørkt, arbejdslys på helikopterdækket var tændt, men dækslys på sidedæk var ikke tændt, da dette generer udsyn agterover fra brovingen (skibet under gang).

Kl. ca. 2020 kom stb motorbåd op langs skibssiden, fik forhaler ned, og der huggedes normalt for og agter. Hejsning, der blev ledet af vagtassistenten, påbegyndtes. Da fartøjet var i dækshøjde, forlod fartøjsbesætningen motorbåden.

Da motorbåden var hejst og agterste david var helt inde med sikringsbolt isat, manglede forreste david ca. 10–15 cm i at nå inderste stilling.

Det konstateredes, at forreste brogebeslag var kommet i klemme mellem forreste davids yderside og fartøjets gummikant.

For dels at frigøre brogebeslaget, dels at justere davidernes stilling lod vagtassistenten sikringsbolten i agterste david udtage og firedere derefter fartøjet af, således at daviderne kom i en afstand af ca. ½ m fra nødstoppen. Da dette var gjort, frigjordes brogebeslaget og hejsning med spil blev genoptaget.

Umiddelbart efter lød et brag, og spilgasten stoppede øjeblikkeligt spillet. Det konstateredes nu, at ledeblok til agterste hejsewire var revet op fra dækket, idet de to forreste bolte i det vandrette fundament var sprængt/overklippede.

Den vandrette ledeblok er placeret på bådendæk midt imellem daviderne.

Agterste david var på dette tidspunkt i en stilling, hvor den næsten rørte nødstopkontakten, hvorimod forreste david af ukendt årsag manglede ca. 10–15 cm i at nå sit nødstop på hovedsøjlen.

Samtidig konstateredes det, at inderste hejsetromles wireslag lå noget uregelmæssigt an på tromlen. Denne wiretromle betjener agterste david.

Daviderne forblev i denne stilling, og der blev straks ved hjælp af wire, tovværk og patenttaljer lagt kraftige surringer om begge davider med deres respektive hovedsøjler.

Senere sikredes fartøjet yderligere ved ekstra surringer, inden sejlads fortsattes.

Supplerende oplysninger:

Ved senere undersøgelser af ledeblok, brudsted, overklippede bolte, konstateredes det, at alt var meget kraftigt tæret og rustangrebet under det tykke lag af maling, som tilsyneladende har været påført uden rustbehandling eller eftersyn af boltenes tilstand. Ledeblokken bar umiskendelige tegn på, at den ikke har været eftersynet i forbindelse med inspektionsskibets periodiske eftersyn, der afsluttedes i maj samme år.

Ved nøjere eftersyn af ledeblok til bb fartøj er konstateret samme vedligeholdelsestilstand.

25 SEP blev begge nødstop afprøvet individuelt ved indtrykning med håndkraft. Begge nødstop fungerede normalt ved denne afprøvningsmetode.

Senere samme dags aften var ny midlertidig ledeblok monteret.

Spilmotor tilkoblede forsigtigt på hejs, og da agterste david var inde i den stilling, hvor sikringsbolten kunne isættes, var daviden endnu ca. 0,5 cm fra agterste nødstop, som derfor ikke fungerede. Ved yderligere manuel påvirkning af agterste nødstop konstateredes det, at dets bevægelige arm skulle bevæges yderligere ca. 2,5 cm for at afbryde (nødstop).

Forreste david var på dette tidspunkt i en stilling af ca. 15 cm fra nødstop.

Inspektionsskibet er derfor af den opfattelse, at uheldet er forårsaget af svigtende nødstop på agterste david.

Det skal i denne forbindelse erindres, at agterste david før uheldet nåede at komme i den stilling, hvor sikringsbolten kunne isættes, uden at nødstoppet havde virket. Spilgasten stoppede spillet på kontrolboksen.

Årsagen til at forreste david ikke er i takt med agterste kan efter inspektionsskibets opfattelse kun skyldes, at wirene er kommet ud af justering.

Sidste justering af wirene er ved egen foranstaltning foretaget 21 AUG.

Det skal bemærkes, at inspektionsskibet i perioden tidligere – med wirene i korrekt justering – ikke har konstateret svigtende nødstop, hvilket indikerer, at forreste nødstop alene har afbrudt spilstrømmen.

Skadeopgørelse:

Ledeblok og bolte ødelagt. De med uheldet forbundne udgifter udgør kr. 5.000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen finder, at den direkte årsag til havariet er, at agterste david's nødstop ikke har virket efter hensigten, fordi det ikke var korrekt justeret.

Kommissionen kan ikke pålægge nogen enkelt person ansvaret for havariet, men finder at dette dels skyldes mangler ved det periodiske eftersyn og dels mangler ved de ugentlige eftersyn om bord.

I sagens anledning skal kommissionen derfor anbefale:

- at det alvorligt overvejes at foretage gennemgribende ændringer ved HVBJ-klassens hejsearrangementer med det formål at gøre dem egnede til brug uden unødvendig risiko for skader på personel og materiel,
- at hejsearrangementerne under periodiske eftersyn og dokninger gøres til genstand for omhyggelig kontrol og evt. reparation, også hvad angår dele, som er fastgjort til dæk og opståen, og hvor overmaling gør visuel inspektion vanskelig (jf. SMI BST nr. MB 89),
- at de på de nuværende hejsearrangementer monterede »nødstop« anerkendes som »endestop«, hvilket de i praksis anvendes som. Skulle dette forudsætte ændring af konstruktionen, bør denne foretages, og
- at forskrifterne for ugentlige standardeftersyn af spil og davider ændres derhen, at de i detaljer beskriver omfanget af eftersyn.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af Søværnets Havarikommission anførte og skal derfor – i tilslutning til mundtlig forhandling med chefen for Søværnets Materielkommando den 11 OKT – henstille, at de af Søværnets Havarikommission nævnte anbefalinger snarest bringes til udførelse.«

2. El-ulykke på radiostationen i minelægger (FALSTER-kl)

Hændelsesforløb:

Under fejlfinding på en 400 W-sender, placeret i radiorum I, med bistand af civil teletekniker (CITK) fra Værkstedsområde København (VKO KHB) var PA-trinet udtaget og placeret på dørken, og ved hjælp af mellemkabler, minus styrekabel, var PA-trinet forbundet til senderen. Senderens output-knap stod på P/1.

En overkonstabel (OVKS) var til stede for at orientere CITK om fejlsens karakter, idet OVKS på minelæggersens sidste togt havde været beskæftiget med at udbedre fejlen.

OVKS sad på hug og fik en detalje forklaret af CITK. OVKS lænede sig frem over PA-trinet, hvorved venstre knæ berørte anoden på PA-røret (røret er uafskærmet), hvor anodespændingen er 2,7 KV, 0,4 amp. OVKS hang fast og forsøgte at rejse sig. Dette mislykkedes, og han faldt frem igen.

Dette foregik så hurtigt, at han har haft mulighed for at berøre stel fra rammen på PA-trinet såvel som fra 400 W-senderen og DK-URT/6. OVKS vaklede, satte sig på dørken og faldt om.

Senderen blev stoppet så hurtigt som muligt.

Supplerende oplysninger:

Straks efter ulykken mødte vedligeholdelsesofficeren og operationsofficeren, lidt senere tillige skibets læge på radiostationen og konstaterede, at OVKS havde klinisk hjertestop. Der blev givet hjertemassage og kunstig åndedræt, og OVKS blev indlagt på hospital.

En undersøgelse af det sikkerhedsmæssige ved reparationens udførelse har vist, at bestemmelserne for udførelse af arbejder på elektriske anlæg i Søværnets skibe og fartøjer, SMK BST nr. 2, er blevet overholdt med undtagelse af punkterne 4,2,2,1 og 4,2,2,3, som foreskriver, at reparatøren skal benytte gummihandsker samt stå på en mindst 3 mm tyk gummiplade.

Som grund for, at nævnte effekter ikke er anvendt ved udførelse af reparationen, har de implicerede angivet, at det ikke er almindeligt blandt fagfolk at anvende gummihandsker, og at man har benyttet fodtøj med gummisåler, Søværnets model, i stedet for gummipladen.

Lægeundersøgelsen af den tilskadekomne har vist, at tilsidesættelsen af ovennævnte sikkerhedsbestemmelser ikke har været årsag til ulykken, idet brandsårenes placering tyder på, at OVKS først har fået el-kontakt gennem knæet fra anoden og til skuffens ramme, derefter er OVKS faldet forover og dannet kontakt med et knæ til anoden og venstre skulder til senderen, og så til sidst faldet bagover, væk fra el-førende komponenter.

Skadeopgørelse:

Ved ulykken fik en OVKS hjertestop, men kom til bevidsthed efter ca. 45 min. OVKS fik brandsår på begge knæ og venstre skulder.

Der har hverken været psykiske eller fysiske følger efter ulykken.

Kommissionens vurdering:

Uheldet skyldes, at den tilskadekomne OVKSTK er kommet til samtidigt at berøre spændingsførende og jordforbundne komponenter i radiorum I, mens han fulgte en civil teknikers reparation af skibets 400 W sender. Berøringen resulterede i at OVKS som følge af et elektrisk stød faldt om med klinisk hjertestop.

Den tilskadekomne har ikke fået varigt mén af strømgennemgangen. Han er nu fuldt tjenestedygtig og har siden 5 NOV forrettet tjeneste på et landtjenestested.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte og agter ikke at foretage yderligere i sagen.

Jeg har i særlige skrivelser til vedligeholdelsesofficeren (navn), operationsofficeren (navn) og reservelæge (navn) udtrykt min påskønnelse af disse officerers udmærkede indsats umiddelbart efter ulykkens indtræden.»

3. Sprængning af trykluftmanometer i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl)

Hændelsesforløb:

Inspektionsskibet skulle den 15 NOV afsejle fra Holmen kl. 0820.

Maskineriet blev rutinemæssigt klargjort forinden afgang.

Under sejladsen observeredes kl. 1000, at der var olie/kondensvand i bunden af glasset på det manometer, der i kontrolrummet viser trykket på startluftflaskerne i forreste maskinrum.

Det pågældende glas blev derfor skruet af, og manometerskive og -glas rengjordes og genmonteredes. Endvidere afblæstes startluftflasker med de tilhørende rørsystemer.

Kl. ca. 1200 observeredes atter olie/kondensvand i manometrets bund, hvorefter teknikofficeren (TKO) beordrede ventilen på trykluftflaskens afgangsrør til manometret lukket, og manometerhanen på trykluftmanometret i maskinrummet blev derpå stillet til afblæsning.

Kort efter kl. 1215 eksploderede manometret og dækglasset knustes. Glassplinterne slyngedes ud i kontrolrummet og beskadigede 2 mand, heraf en så alvorligt, at han kort tid efter blev overført til hospital med helikopter.

Supplerende oplysninger:

Kommissionen har den 16 NOV om bord i inspektionsskibet undersøgt de nærmere omstændigheder omkring manometersprængningen.

Af undersøgelsen fremgik:

- Sprængningen skete under gang med alle 4 hovedmotorer i drift.
- På et tidligt tidspunkt konstateredes væskeansamling bag glasset til startlufttrykmåleren til forreste maskinrum, hvilket foranledigede afskrubning af glasset med påfølgende rensning af glas og manometerskive.
- Da der påny blev observeret væskeansamling bag glasset beordrede inspektionsskibets teknikofficer afspærringsventilen på startluftflasken lukket for nærmere undersøgelse af trykmåleren.
- I ulykkesøjeblikket var vedligeholdelsesofficeren maskinvagthavende, og 2 mand fra maskinvagten stod foran trykmåleren, afventende fald i trykket inden adskillelse. I sprængningsøjeblikket nåede den ene at dreje hovedet, medens den anden blev ramt af glassplinter med beskadigelse af det ene øje til følge.
- I sprængningsøjeblikket var trykket på den tilsluttede startluftflaske 25 kg/cm². Det har senere vist sig, at afspærringsventilen på luftflasken var utæt.
- Det fremgår ikke af eftersynsrapporten om specielt trykmålerne er efterset under skibets hovedeftersyn et halvt år tidligere, hvorimod luftflasken med armatur skulle være trykprøvet efter bestemmelserne herfor.

Årsag:

1. Årsagen til trykmålerens sprængning er en utæthed i bourdonrøret, hvor dette og tandstangen til viserbevægelsen er sammenloddede.
2. Luft fra det lukkede rørsystem har herved fået adgang til trykmålerens hus.
3. På grund af den utætte afspærringsventil har det ikke været muligt at forhindre, at der bag glasset i trykmåleren opstod et tryk lig med luftflaskens tryk på 25 kg/cm².
4. Da trykmåleren ikke var forsynet med sprængningsbeskyttelse på bagsiden af det støbte hus, og da glasset på forsiden var pakket vand- og lufttæt med en gummi-pakning, er trykket inde i trykmåleren blevet så højt, at glassets brudgrænse er nået, og glasset sprængtes.

5. Trykmåleren var forsynet med almindeligt glas, medens specifikationen for en trykmåler af denne chocksikre udførelse påbyder plexiglas.

Skadeopgørelse:

Personskader: En OVKS lettere tilskadekommet. En SG alvorligt tilskadekommet på højre øje.

Materielskader: Sprængt trykluftmanometer.

Kommissionens vurdering:

Uheldet opstod som følge af, at der bag glasset i trykmåleren opstod et tryk lig luftflaskens tryk på 25 kg/cm² forårsaget af det utætte bourdonrør.

Sprængningen indtraf herefter, fordi manometret ikke var forsynet med sprængningsbeskyttelse.

Eftersom der ikke foreligger bestemmelser for udformning og placering af manometre, kan et ansvar for uheldet ikke placeres.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Det er kommissionen bekendt, at Søværnets Materielkommando har påbegyndt udarbejdelse af nye materieforskrifter for manometre.

Kommissionen skal foreslå, at dette arbejde fremskyndes.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte og skal anmode SMK om at fremskynde udgivelsen af sådanne materieforskrifter for manometre, at en gentagelse af tilsvarende uheld kan afværges.

Jeg agter ikke at foretage yderligere i sagen.«

4. Minelæggers (LANGELAND-kl) havari på hovedmotor

Hændelsesforløb:

Den 11 MAJ kl. 2359 blev styrbord hovedmotor stoppet på grund af en læk i cylinder nr. 5, og der konstateredes vand i smøreolien. Skibet fortsatte til Holmen for bagbord motor alene med ankomst 12 MAJ kl. 1256.

Den 15 maj påbegyndtes adskillelsen af styrbord hovedmotor. Motoren blev tømt for smøreolie til bundristen ved cylinder nr. 5 ved hjælp af luftpumpen. I lejepanden på krumtaplejet på cylinder nr. 5 blev der konstateret en krakelering af hvidtmetallet.

I perioden 16-17 MAJ fortsattes adskillelsen af motoren. Efter konference med Minelæggerskadrens teknikofficer og SMK blev det bestemt, at yderligere cylinder 1, 2 og 4 skulle udskiftes, idet de var næsten lige så gamle som den tærede cylinder 5, der var 23 år. Under den fortsatte adskillelse af motoren konstateredes det, at nålelejerne på cylinder 3 og 5 var defekte, hvorfor de skulle udskiftes. I perioden blev endvidere hovedlejerne eftersat, de defekte nålelejer udskiftet, nyt krumtapleje på cylinder nr. 5 monteret og herudover påsattes nye stempel- og skraberings på samtlige stempler. Terminen for endelig færdiggørelse blev sat til den 4 JUN kl. 0800.

Den 28 MAJ påbegyndtes påmonteringen af cylindrene, og den 30 MAJ blev det klart, at terminen ikke kunne holde, hvorfor Minelæggerskadrens teknikofficer kontaktede SMK for assistance. Denne assistance kom fra et firma i byen, der startede på arbejdet den 4 JUN med 3 mand. Terminen for færdiggørelse incl. afsluttende søprøve blev sat til den 7 JUN kl. 0800.

Den 5 JUN kl. 0100 var styrbord hovedmotor færdigmonteret, og bundristene under cylinder nr. 5 samt skylleluftpumpen afmonteredes. En specielt fremstillet oliepåfyldningsslange blev monteret på hovedmotorens smøreoliefilter, hvorefter 50-60 liter skylleolie (0-272) blev pumpet gennem systemet ved hjælp af luftpumpen. Den anvendte skylleolie til smøreoliesystemet samt resten af smøreolien, der stod under ristene blev udpumpet, dels ved hjælp af luftpumpen dels ved brug af en opøseske. Efter endt tømning påfyldtes skylleolie, som blev cirkuleret i motoren gennem et indskudt magnetfilter ved brug af luftpumpen. Smøreolierør for hovedlejerne var under den første del af gennemskylningen (4 timer) demonterede. Efter rensning af magnetfilter og montering af smøreolierørene fortsattes gennemskylningen endnu i 4 timer.

Efter 8 timers gennemskylning med skylleolie blev denne udskiftet med 120-130 liter smøreolie (0-274), og klargøring til bolværksprøver påbegyndtes.

Kl. 1630 blev bolværksprøverne med opstart af styrbord hovedmotor begyndt.

Kl. 1645 stoppedes styrbord hovedmotor for inspektion af lejer i.a.b.

Kl. 1700 genopstartedes styrbord hovedmotor, som stoppedes påny kl. 1730 for inspektion af lejerne i.a.b.

Kl. 1745 startedes styrbord hovedmotor igen, og kl. 1830 blev skruen tilkoblet. Bolværksprøverne fortsattes indtil den 6 JUN kl. 0030.

Efter stop af hovedmotoren blev den anvendte olie udskiftet med 120-130 liter ren smøreolie (0-274), og der blev gjort klar til søprøve.

Den 6 JUN kl. 1300 blev begge hovedmotorer startet for røring inden afgang til søprøven. Kl. 1345 tilkoblede skrue og umiddelbart derefter konstateredes, at smøreolien kom ovenud af styrbord regulator. Årsagen hertil var, at olien var for tyktflydende på grund af vandindhold. Motorerne blev stoppet og afgang udsat, og det blev besluttet at udskifte den urene olie. Efter samråd med SMK bestemtes det, at skibet med assistance fra firmaet fra byen skulle afmontere samtlige bund-

riste for fuldstændig rengøring af bundkarret ved aftørring med klude. Efter endt rengøring af bundkarret blev det besluttet at åbne gearet, hvorved det konstateredes, at der på trods af rengøringen af bundkarret stadig stod tyktflydende olie i gearet. Denne olie blev fortyndet med gasolie ca. 40 liter. Luftpumpens sugerør blev påmonteret en slange, således at størsteparten af den i gearet værende olie kunne pumpes ud. Den resterende olie i gearet blev derpå fjernet ved hjælp af en krog påsat klude, og herefter påfyldtes ca. 190 liter ny smøreolie.

Fra kl. 1845–2000 blev styrbord hovedmotor prøvekørt med et stop fra kl. 1900–1915 for oliecheck. Prøvekørslen var tilfredsstillende.

Kl. 2030 startedes begge hovedmotorer for røring inden afgang til søprøven kl. 2100.

Søprøverne blev afholdt i Sundet den 6 JUN kl. 2100 til den 7. JUN kl. 0500 og var tilfredsstillende.

Skadeopgørelse:

De opståede skader var:

Cylinder nr. 5: Krakelering af hvidtmetallet på styrbord krumtaplejes lejepande samt defekte nålelejer.

Cylinder nr. 3: Defekte nålelejer.

Kommissionens vurdering:

Efter det for kommissionen foreliggende skyldes havariet, at der er opstået udbredte tæring i den 23 år gamle cylinder nr. 5 på stb hovedmotor.

Kommissionen mener, at havariet må betragtes som hændeligt, men at det sandsynligvis kunne have været undgået, såfremt der havde været ført en mere effektiv kontrol med eftersynet af minelæggerens maskineri ved et civilt værft året før.

Hvad angår forholdene omkring reparationen af stb hovedmotor, mener kommissionen, at de efter reparationen foretagne gennemskylninger og rensninger af motoren med tilhørende gear ikke er foretaget med den omhu, som disse faser af et motoreftersyn kræver. Dette kan bebrejdes minelæggerens teknikofficer.

I sagens anledning skal kommissionen henlede opmærksomheden på de af SMI udsendte bestemmelser vedrørende prøver med hovedeftersete dieselmotorer, SMI nr. MB 11, der i dette tilfælde ikke synes at være fulgt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg skal med den givne anledning anmode Dem om at meddele teknikofficeren, premierløjtnant (navn), resultatet af SHK undersøgelse samt, at jeg er enig med SHK i dennes vurdering.

Jeg agter i øvrigt ikke at foretage yderligere i sagen.«

5. HAVARI på hovedmotor i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl)

Hændelsesforløb:

Under gang fra Godthåb til Julianehåb med hovedmotorerne (HVM) F.2 og H.3 i drift blev der kl. 1350 observeret kraftig røgudvikling fra agterste maskinrum – rum 4H, hvor foruden HVM H3 også hjælpemotor (HJM) H var i drift.

Efter alarmering blev beordret havarirulle – på post for brand i rum 4H. Tavle H blev udkoblet. HVM H3 og ventilationen blev nødstoppet og nødgenerator indkoblet samtidig med, at to røgdykkere blev klargjort og trængte ind i rummet fra akselgang – rum 4J.

Røgdykkerne observerede ingen ild, men kraftig olierøg og udsivning af olie fra HVM H3. Olien var via svinghjulet blevet slynget ud langs dørk, skot og dæk i styrbord side.

Efter udluftning af rummet blev ferskvandskøling til HVM H3 afspærret og en inspektion gennem observationslemme foretaget. Det konstateredes herved, at cylinder 8 var defekt samt at kølevand var trængt ind og havde delvis vandfyldt krumtapgrav og øvrige cylindre. Herudover viste flammepunktsprøve af smøreolien kraftig vandemulgering.

Efter opstart af HVM F1 forlagde inspektionsskibet til Flådestation Grønnedal (FLS GDL) for reparation. Under forlægningen til FLS GDL blev HVM H3 tømt for olie og vand, ny olie påfyldt og el-smøreoliepumpe startet for skylning af lejer m. v.

Efter ankomst til FLS GDL den 23 NOV kl. 0810 blev reparation påbegyndt med demontage af cylinder 8 samt cylinder 16, som udefra viste størst vandfyldning.

I oplysningsbog for General Motor er anført, at inspektion af samtlige hovedlejer skal finde sted efter vandindtrængen. Et eftersyn af et sådant omfang skønnedes ikke at kunne udføres af egen besætning inden for en rimelig tid, hvorfor SMK blev udbedt om forholdsordre.

SMK meddelte forholdsregler for motorrensning efter vandfyldning. Ifølge disse ville motoren kunne startes igen, hvis havariet på cylinder 8 kunne udbedres. Kunne en reparation ikke udføres, skulle motoren jævnlig tørnes samtidig med oliecirculation, indtil ankomst Holmen. Forholdsordre vedr. hovedlejerne blev ikke meddelt.

SMK blev igen udbedt om forholdsordre angående hovedlejerne. Endvidere blev det oplyst, at havariet skyldtes en delvis sprængt cylinderforing samt et sprængt og pulveriseret stempel på cylinder 8.

SMK meddelte dels, at hovedlejerne ikke behøvede at inspiceres, når gennemskylning blev udført, dels program for opstart efter udført reparation.

Herefter blev udbedringen af havariet udført som følger:

- a. Udskiftning af cylinderforing, stempel og topstykke for cylinder 8 samt krumtapleje for cylinder 8/16.
- b. Demontage af øvrige topstykker for konservering af cylinderforinger.
- c. Tre gange skylning af motor samt to gange udskiftning af filterindsatser.
- d. Opstart af motor som anført i signal fra SMK, hvorefter motor blev meldt driftklar den 29 NOV kl. 0800.

Supplerende oplysninger:

Skibet mener at årsagen til havariet er enten delvis sprængt cylinderforing, hvorved vandindtrængen har sprængt og pulveriseret stempel med påfølgende vandfyldning af motor eller sprængning af stempel, hvorefter medbringer har sprængt cylinderforing.

Det skal tilføjes, at der intet unormalt blev observeret i kontrolrummet forud for havariet eller under nødstopproceduren.

Sidste ronding af rum 4H forud for havariet fandt sted kl. 1300.

Følgende observationer for HVM H3 blev indført på observationsskema C:

a. *Tryk.*

(1) Ferskvand før HVM	1,7 kg/cm ²
(2) Smøreolie efter HVM	4,0 -
(3) Stempelkøling	3,3 -
(4) Brændolie før pumpe	3,0 -

b. *Temperatur.*

(1) Ferskvand før HVM	74°C
(2) Ferskvand efter HVM	76°C
(3) Smøreolie før køler	85°C
(4) Smøreolie efter køler	Ingen aflæsning på grund af defekt termometer

Fregateskadren har i sagens anledning udtalt følgende:

»Havariet anses for at være af lignende art som det, der indtraf i et andet inspektionsskib for 3 år siden.

Uheldets årsag blev da opfattet som for ringe stempeloliekøling, antagelig en følge af ukorrekt visning af et olierør.

Det er eskadrens opfattelse, at overvågningsinstrumenterne ikke kan indikere dette, og gentagelse kan derfor kun undgås ved kontrol af disse olierør i forbindelse med timebestemte eftersyn af hovedmotorer.«

Skadeopgørelse:

Cylinder 8 og topstykke havareret.

De med havariets udbedring forbundne omkostninger kan ikke angives, idet reparationen udførtes af skibets besætning ved anvendelse af ombordværende reservedele.

Kommissionens vurdering:

Årsagen til havariet kan på nuværende tidspunkt ikke fastlægges med fuld sikkerhed, men SMK har ligesom fregateskadren over for kommissionen tilkendegivet, at der foreligger fortilfælde af identiske havarier, hvor årsagen angiveligt har været svigtende tilførsel af køleolie til et stempel, muligvis som følge af ukorrekt visning af de dyserør, som leder køleolien til stemplerne.

Kommissionen mener, at også omhandlede havari skyldes svigtende tilførsel af stempelkøleolien, men er imidlertid ved sine undersøgelser blevet opmærksom på, at der i inspektionsskibets hovedmotor H3 har været konstateret så udtalte koksblade i omtalte stempelkøleolie-dyserør (pee-pipes), at det ikke var muligt at isætte det stykke kontrolværktøj, der anvendes til kontrol af dyserørets rette visning.

Koksdannelser i et dyserør vil kunne forårsage, at køleoliestrømmen gives en forkert retning, hvorved stempelhulheden ikke gennemstrømmes af en tilstrækkelig mængde køleolie.

Kommissionen har anmodet SMK om at være opmærksom på dette forhold og om at overveje, hvilke foranstaltninger der bør træffes for at hindre aflejringen af koks i dyserørene, eller såfremt dette ikke måtte være muligt da at udarbejde sådanne brugervedligeholdelsesmæssige forskrifter, som kan tjene til at hindre uheldige følger af koksdannelser.

Kommissionen er bekendt med, at SMK har udsendt signal, der henleder skibenes opmærksomhed på dette forhold.

Kommissionen finder, at uheldet må betragtes som hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte, herunder at uheldet må betragtes som hændeligt.

Jeg agter ikke at foretage yderligere i sagen.«

Andre uheld

1. Personskade ombord i Kongeskibet

Hændelsesforløb (jf. fig. 13 og 14):

Skaden indtraf den 5 AUG kl. 0755 ved tillægning til kaj nr. 310 (indsejlingen til Dokhavnen i Esbjerg) med skibets styrbords side (jf. fig. 13).

I betragtning af vejrforholdene (SSW 7) var det pålagt personellet på fordækket under manøvrerulles at udvise særlig agtpågivenhed for at forhindre stævnen i at drive af under tillægning.

Derfor blev der for fortrossens (40 mm nylontrøse) vedkommende benyttet en trosseføring, der både tillader lægning af stopper ved pullert og hivning ved hjælp af spillet (jf. fig. 14).

Hertil anvendes en kasteblok, som fastgøres i en speciel bøjle, der er påsvejest forreste kæbe.

Efter at skibet var kommet ind til kajen, viste det sig nødvendigt at forhale ca. 5 m længere forefter, og der blev fra broen givet ordre til fordækket om at hive på fortrossen.

Ved det træk, der herved opstod, rev kasteblokkens fastgørelsesbøjle sig uden varsel løs fra dækket – d. v. s. rev det stykke af dækket op, som den var fastgjort til – og rettede sig ud, hvorved kasteblokken blev frigjort med det resultat, at den blev slynget gennem luften hen over fordækket, samtidig med at trossen rettede sig ud.

Næstkommanderende og en værnepligtig blev ramt af trossen og kastet omkuld på dækket tæt ved spillet.

Supplerende oplysninger:

Skibets læge konstaterede få minutter efter hændelsen, at den værnepligtiges ene lår bar tydelige mærker af at være ramt af en trosse samtidig med, at skadelidte virkede noget uklar.

Lægen foranledigede straks den værnepligtige indlagt på Esbjerg Centralsygehus til videre undersøgelse og behandling.

I første omgang konstaterede hospitalet, at der ikke var tale om brud på ben og øvrige legemsdele, men at han bar præg af at lide af hjernerystelse.

Under de efterfølgende dages videre observation af patienten var hospitalet imidlertid af den opfattelse, at der formentlig i stedet for hjernerystelse var tale om enten et hjerneødem eller en lokaliseret blødning, eftersom patienten – iflg. oplysninger fra hospitalet den 10 AUG – virkede mere fjern end normalt for patienter med hjernerystelse.

Undersøgelserne fortsattes, idet der bl. a. blev taget EEG-prøver, foretaget øjenundersøgelser samt røntgenfotoaføringer.

Skadeopgørelse:

Værnepligtig tilskadekommet og hjemsendt på grund af tjenesteudygtighed.

Kommissionens vurdering:

Uheldet skyldes, som nævnt i rapporten, at kasteblokkens fastgørelsesbøjle rev sig løs.

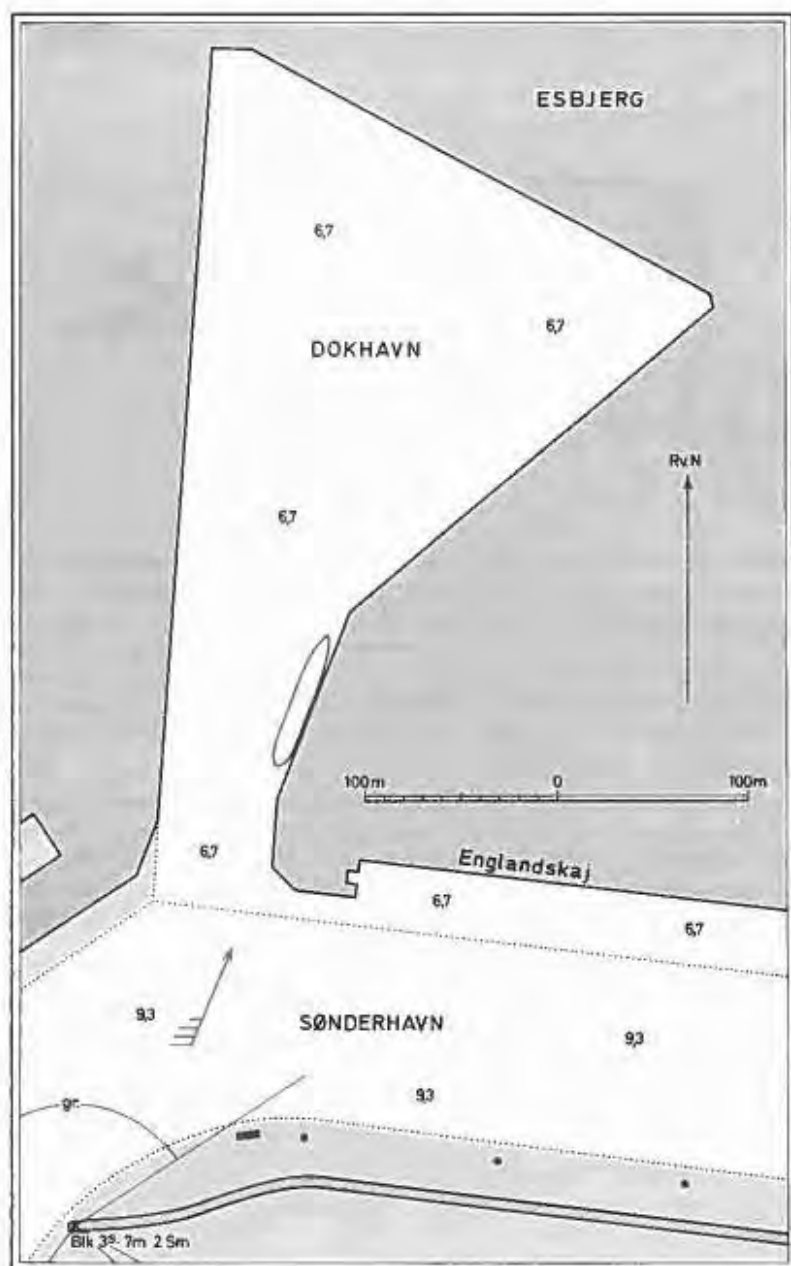


Fig. 13.

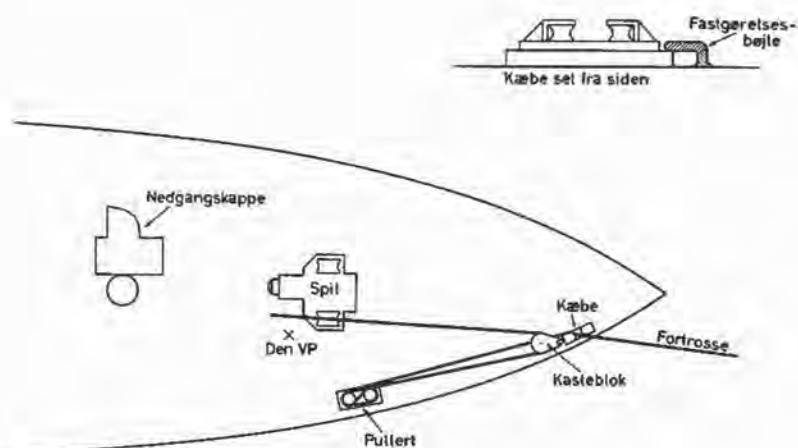


Fig. 14.

SMK har efter uheldet udtalt, at den påsvejste bøjle ikke forsvarligt kan anvendes som skitseret, idet det fulde træk fra spillet på grund af trosseføringen vil blive optaget af bøjlen, og at bøjlen kun må anvendes til at trække skibet til kaj.

SHK kan være enig med SMK i, at den anvendte trosseføring kan give en uforholdsmæssig stor kraftpåvirkning på bøjlen, når der af andre årsager er stærkt træk på trossen, som tilfældet har været i uheldssituationen, hvor vinden pressede skibet fra kajen. SHK finder derimod ikke, at det har været indlysende, at bøjlen kun må anvendes til at trække skibet til kaj.

Kommissionen finder ikke, at der med føje kan rettes bebrejdelser mod ledende personel i kongeskibet henset til manglende anvisninger på bøjlens anvendelse og manglende oplysninger om dens belastningsstyrke. Derimod finder SHK, at SMK oplysning om, at bøjlen efter den stedfundne ændring har en max. belastning på 1000 kg, må resultere i et forbud mod anvendelse af den ved uheldet benyttede trosseførimetode såvel ved tillægning som ved forhaling.

Kommissionen er af den opfattelse, at uheldet bør betragtes som hændeligt.

Den værnepligtige, der kom til skade ved uheldet, blev hjemsendt 1 måned efter uheldet og var endnu 2 måneder efter uheldet tjenestedygtig.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har tiltrådt det af kommissionen anførte og agter ikke at foretage yderligere i sagen.

2. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) passage af motortanker med forsyningskib langs siden

Ledsagende omstændigheder:

Passagen skete i dagslys. Vind: S 5; vejr: skyet; strøm: ukendt.

Hændelsesforløb (jf. fig. 15):

Efter afsluttede maskinprøver i Sundet var bevogtningsfartøjet på vej mod København 6 JUN kl. ca. 1300, farten var ca. 16 knob.

Samtidig med bevogtningsfartøjet anduvede et handelsskib og Malmøfærgen Københavns Havn og en motortanker lå til ankers på reden W for bøj 21 (Middelgrundsbojen).

Skibets fører, der opholdt sig i O-rummet, var koncentreret om overhalingen af handelsskibet og blev ca. kl. 1300 fra broen varskoet om, at et mindre skib, som senere viste sig at være forsyningskibet, lå på siden af motortankeren. På dette tidspunkt var bevogtningsfartøjet tværs af motortankeren. Føreren blev også varskoet om, at forsyningskibet var afgået fra motortankeren og lå ca. 5 m fra skibssiden, og bevogtningsfartøjet slog derfor ikke ned i fart.

Bevogtningsfartøjet ankom til Holmen kl. 1320.

Supplerende oplysninger:

Føreren af bevogtningsfartøjet blev samme aften (6 JUN) via FLS KBH kommandocentral oplyst om, at en klage over sejladsen var indløbet, og at den var blevet

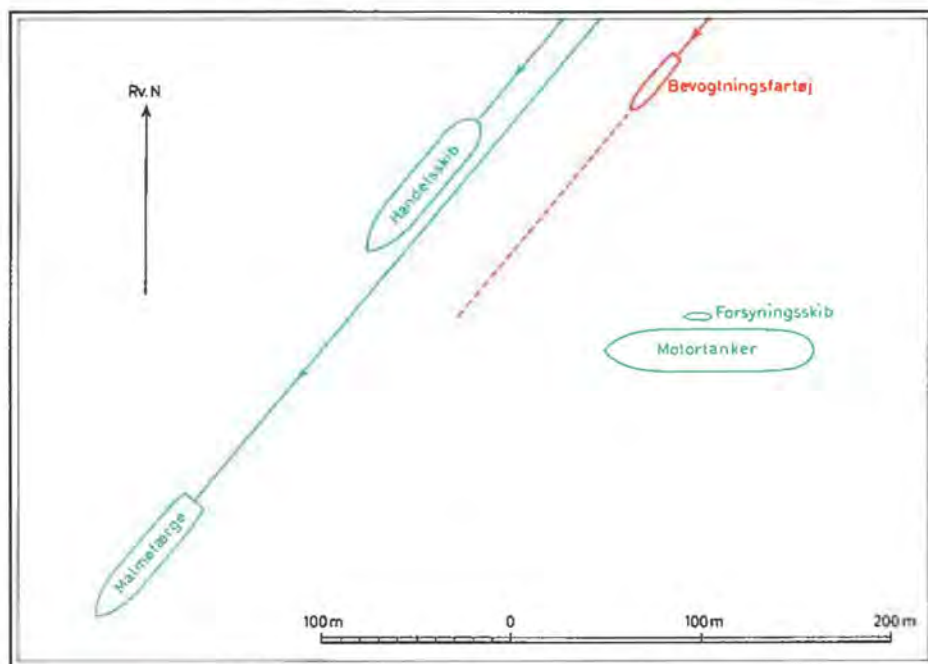


Fig. 15.

henvist til SOK. Føreren blev samtidig anmodet om at sætte sig i forbindelse med firmaet, der var ejer af forsyningskibet.

Den 7 JUN inden afgang optog bevogtningsfartøjets fører telefonisk kontakt med firmaet for at aftale eventuel besigtigelse, men firmaet oplyste, at der ikke var sket nogen skade, man syntes dog generelt, at Søværnets skibe sejlede for stærkt, og at man derfor burde have en påmindelse i form af en klage. Samtidig blev der fra firmaet sagt, at der ikke ville ske yderligere i sagen. Resultatet af denne samtale blev af føreren refereret samme dag til VO SOK.

Føreren af forsyningskibet oplyser, at han på det tidspunkt, bevogtningsfartøjet passerede motortankeren, lå på siden af denne. Da han så, hvor tæt og med hvilken høj fart (15-18 knob) bevogtningsfartøjet passerede, prøvede han at kalde på VHF for at advare bevogtningsfartøjet. Da det ikke lykkedes at få forbindelse, kastede han los, så han kunne komme fri af skibssiden. Under denne manøvre opstod de nedennævnte skader.

Kommissionen har kontaktet firmaet og forelagt føreren af bevogtningsfartøjets udtalelse om, at der dagen efter episoden fra firmaet blev udtalt, at der ikke var sket nogen skade, og at der ikke ville ske yderligere i sagen. Direktøren for firmaet kendte ikke noget til denne udtalelse og holdt fast ved, at de nedennævnte skader skete 6 JUN, som beskrevet af forsyningskibets fører.

Føreren af bevogtningsfartøjet har over for kommissionen oplyst, at forsyningskibet havde passeret motortankerens stævn, inden bevogtningsfartøjets hækbølge ramte dette.

Kommissionen har bemærket sig, at forsyningskibets rapport først er udsendt 8 dage efter at uheldet skete.

Skadeopgørelse:

Lønning og lønningsstøtter på forsyningskibet beskadiget.
De med uheldet forbundne udgifter udgør kr. 2.100.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen finder det godtgjort, at skaden ikke er forårsaget af bevogtningsfartøjet, men kan være opstået under forsyningskibets fralægning fra motortankeren inden bevogtningsfartøjets passage.

Uheldet er sket uden for Københavns havnegrænse og dermed i frit farvand.

Der har ikke fra motortankeren været vist signal for, at passage skulle ske med forsigtighed.

Kommissionen finder, at krav om erstatning bør afvises.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for bevogtningsfartøjets fører udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af Søværnets Havarikommission anførte og har ikke bemærkninger til den af Dem udførte sejlads ved den nævnte lejlighed.

Marinestaben vil afvise det af forsyningskibet fremsatte krav på erstatning.«

3. Fregats (PEDER SKRAM-kl) tab af redningsflåder samt skader på skib i hårdt vejr

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet skete om natten. Vind: NW 8-9 (i byger 10-11); vejr: overskyet – byger; sø: 6; sigt: 6.

Hændelsesforløb (jf. fig. 16, 17 og 18):

Fregatten var natten mellem 5 og 6 NOV sammen med andre enheder, der deltog i en NATO øvelse, under forlægning fra Firth of Forth øvelsesområde til Murray Firth øvelsesområde.

Forlægningen udførtes som »Night Steam« med 2 deltagende tankskibe som »Main Body« og øvrige enheder som dækning. Den generelle kurs var 020°, fart 10 knob (jf. fig. 16).

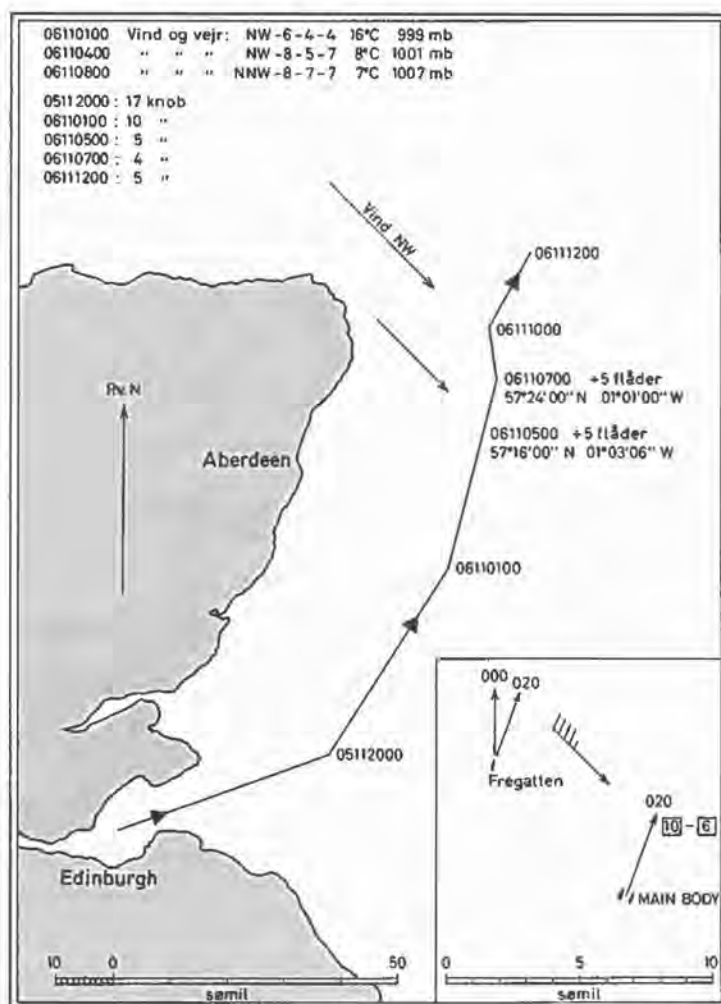


Fig. 16.

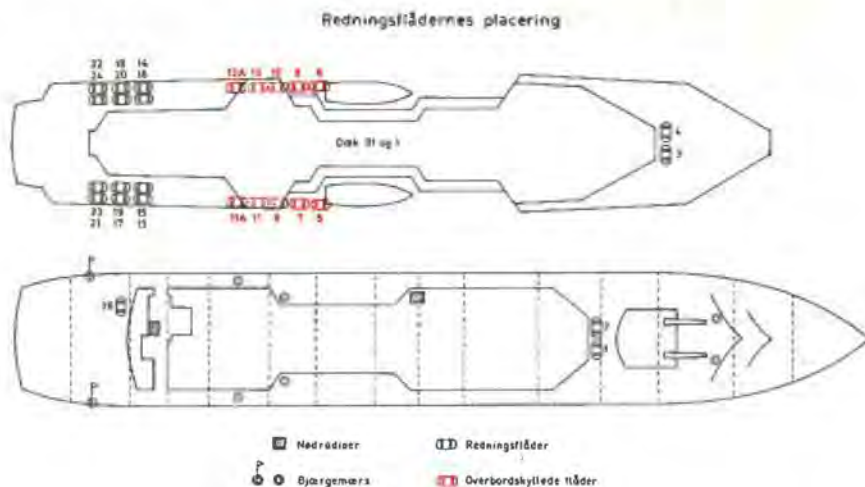


Fig. 17.

I løbet af natten blev farten på grund af tiltagende NW-lig kuling nedsat, og fra ca. kl. 0300 var farten 5–6 knob, og fregattens kurser var mellem 000° og 010° for at holde station.

Kl. ca. 0500 meldte vagtassistenten, at han havde observeret flere redningsflåder gå overbord og forsvinde agterud, formentlig under oppustning.

Efter inspektion på dækket blev OCE underrettet om tab af flåder. Flåder, som havde løsnet sig fra deres beslag og som lå på dækket, blev surret.

Kl. ca. 0710 observeredes, at yderligere 5 flåder var skyllet overbord. Signal herom blev afsendt til engelske myndigheder. Samtlige resterende flåder blev derpå surret i deres beslag.

På grund af vejrforholdene blev der ikke gjort forsøg på at bjerger overbordskyltede flåder.

Under sejladsen blev der desuden konstateret forskellige skader på skrog og opstående, alt over øverste gennemgående vandtætte dæk.

Supplerende oplysninger:

Under sejladsen var skibet i lukningstilstand Y og færdsel og ophold på dækket forbudt.

Da øvelsesvirksomheden skulle fortsætte til 14 NOV, og da de intakte redningsmidler kun dækkede ca. halvdelen af besætningen, blev der fra SMK pr. signal rekvireret 10 nye flåder, der blev leveret pr. fly til Scapa Flow 8 NOV. Flåderne blev surret på øverste dæk og ny bjergningsrulle etableret.

Ifølge fremsendelsespåtegning fra FGE på fregattens rapport har der tidligere været situationer (i hvert fald 2 gange), hvor PEDER SKRAM-kl har mistet flåder.

De opståede skader på skrog og opstående blev ikke anset for at have indflydelse på skibets sødygtighed og evt. reparationer blev udskudt til skibets ankomst til Danmark.

Skadeopgørelse:

1. Tab af redningsflåder.

10 redningsflåder mistet.

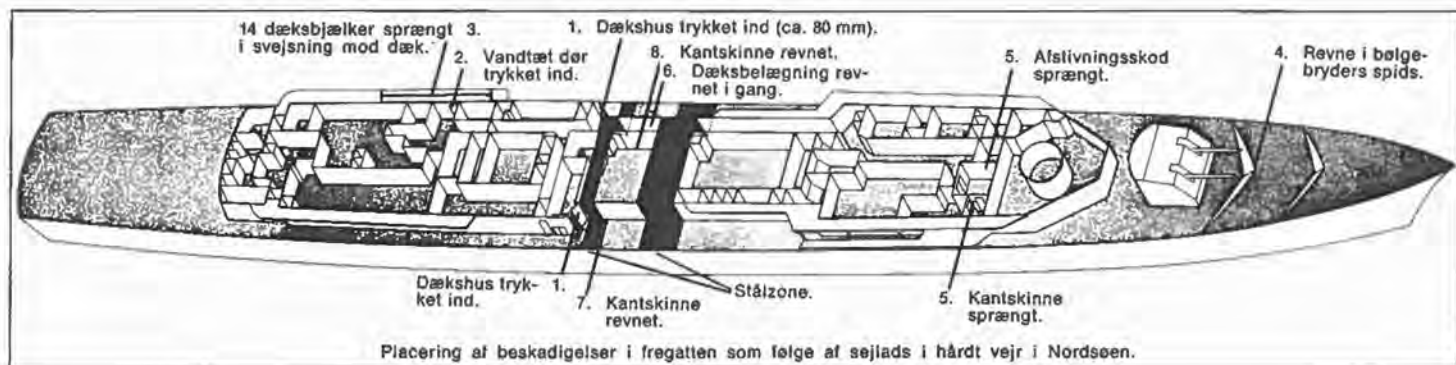


Fig. 18.

Redningsflådestativerne på dæk 01, begge sider fra spant 57 til 69 bøjet agterover, og surringsbeslag revet af i svejsesømmene.

Surringsbeslag for flåderne 14-16-18 og 20 på dæk 01, bb spant 40 og 44 deformeret, hvorved surringerne har opgået sig.

Jf. fig. 17.

2. Skader på skrog og opstående.

Jf. fig. 18.

(1) Dækshus stb og bb ved spant 69 deformeret (ca. 80 mm indtrykning).

(2) Vandtæt dør med karm bb sidedæk ved spant 50 deformeret (ca. 50 mm indtrykning).

(3) 14 dæksbjælker (under dæk 01) bb sidedæk fra spant 41 til 55 sprængt i svejsningen mod dækshus.

(4) Bølgebryder nr. II mindre revne.

(5) Langskibs afstivningsskot i dækshus, bb side spant 117 sprængt og revne i kantskinne ved ekspansionssamling.

(6) Revne i dæksbelægning i bb gang mellem spant 70 til 77.

(7) Revne i kantskinne stb sidedæk ved spant 70-73, med påfølgende vandindtrængning i messe B.

(8) Revne i kantskinne dækshus bb side mellem spant 70-73.

Herudover er konstateret mindre beskadigelser af slangekurve, beslag og lemme på stb og bb sidedæk.

Efter opgivelse fra SMK har de med reparation af skaderne forbundne udgifter andraget kr. 260.625, hvortil kommer værdien af de mistede flåder ca. kr. 60.000.

Årsag:

1. Tab af redningsflåder.

Kommissionen mener at kunne fastslå, at uheldet skyldes en udsat anbringelse af flåderne i forbindelse med en for svag konstruktion af stativer og beslag.

I det hårde vejr er søen under skibets rulninger slået ind over det lave sidedæk i bb side og ved at tørne mod det skråt afskårne dækshus har søen rejst sig, presset redningsflåderne opefter, samtidig med at stativerne er bøjet agterefter, hvorved redningsflåderne er presset ud af beslagene. Samtidig er enkelte surringsbeslag revet fra i svejsesømmene.

2. Skader på skrog og opstående.

Skaderne skyldes generelt den lette konstruktion af overbygningen, som er normal for alle skibe af »Destroyer-type«. En sammenfaldende uheldig omstændighed er det lave fribord, der tillader søen at skylle ind over sidedækket, og udformning af dækshuset med indsnævringen på midten, der tvinger overskyllende søer til »at rejse sig« i stedet for at løbe frit af agterover.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen finder ikke, at gældende love eller bestemmelser er overtrådt.

Kommissionen har bemærket sig, at der ikke fra skibets side blev gjort forsøg på at bjærge de overbordskyllede redningsflåder, og finder at måtte give skibschefen medhold i, at det under de givne vejr- og lysforhold næppe havde været muligt at bjærge flåderne intakt og uden væsentlig risiko for bjergningsmandskab på dækket, hvorfor det var rigtigt at indskrænke arbejdet på dækket til at sikre de resterende redningsflåder bedst muligt mod overbordskylning.

Kommissionen har undersøgt, om der har været iværksat forholdsregler med henblik på at konstatere og afbøde opståede skader samt at holde chefen underrettet om

situationen. Det er kommissionens opfattelse, at dette har været tilfældet. Skibschefen har dels oplyst, at de opståede skader alle var over hoveddækket, og derfor ingen indflydelse havde på skibets vandtætte integritet og stabilitet, dels at det næppe havde været muligt at styre kurser, som indebar mindre risiko for skader. Det er over for kommissionen oplyst, at også andre i øvelsen deltagende enheder fik betydelige vejrskader til trods for deres reducerede fart.

Kommissionen har gennemgået »Modtagelseskommisionens rapport for PEDER SKRAM-kl«, tillige med generalrapporter, byggespecifikationer samt stabilitetsbog for PEDER SKRAM-klassen og har haft samtale med personel fra skibsteknisk afdeling i SMK og tidligere chefer i PEDER SKRAM-klassen.

Det er herefter kommissionens opfattelse, at skibene kan bjærge sig under alle vejrforhold, når der ved valg af kurs og fart tages behørigt hensyn til vind og sø, men at det på grund af overbygningens lette og specielle konstruktion må forventes, at havarier fortsat kan forekomme. Dette gælder dog ikke kun for PEDER SKRAM-klassen, men også for andre letbyggede skibe af »Destroyer-type«.

Intet af det oplyste indikerer således, at PEDER SKRAM-klassens sejladsområde bør indskrænkes på grund af sødygtighedsmæssige hensyn.

Konklusion:

På grundlag af foranstående vurdering finder kommissionen ikke, at der kan rejses nogen bebrejdelse mod chef eller andre for deres handlemåde i den givne situation.

Med hensyn til tab af redningsflåder finder kommissionen det særdeles beklageligt, at konstruktionen af stativerne har været så svag, at uheldet har kunnet finde sted. Det er yderligere beklageligt, at tilsvarende uheld er sket i hvert fald 2 gange tidligere, uden at der er truffet foranstaltninger til at forhindre gentagelse.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsstilfælde:

1. Anbringelse af redningsflåder.

Stativerne er forstærket med en langsgående skinne, der har til formål at forhindre, at disse ved søens påvirkning bøjes agterover og flåderne derved presses ud af stativerne.

Surringsbeslagene er repareret, men konstruktionen er ikke ændret.

Kommissionen skal anbefale, at der udover de allerede udførte forbedringer på redningsflådestativerne fremstilles og monteres surringsbeslag af en mere robust konstruktion, samt at der i forbindelse med den forestående ombygning af PEDER SKRAM-klassen undersøges muligheder for en mindre udsat anbringelse af redningsflåderne.

2. Skader på opstående.

Der er indbygget 2 stålstøtter med forstærkning mellem dæk 1 og 01 på spant 117.

Fodkarm mellem spant 72 og 77 er udført i ændret konstruktion.

Herudover er foretaget opretning, svejsning af dæksbjælker og forstærkning af hussider samt reparation af dæksbelægning og øvrige småskader.

Det er kommissionens opfattelse, at de udførte arbejder vil kunne formindske omfanget af fremtidige skader under tilsvarende omstændigheder.

Særlige bemærkninger:

Kommissionen finder som tidligere anført, at hændelsen ikke bør give anledning til ændring af PEDER SKRAM-klassens sejlområde. Det skal dog foreslås, at der i

oplysningsbog for skibschefen optages anvisninger om de steder i skibet, der er særligt udsat under sejlads i hårdt vejr, og at sådanne udsatte steder holdes under jævnlig observation med henblik på i tide at kunne træffe forholdsregler mod yderligere skader.

Kommissionen skal foreslå, at FGE sikrer sig, at skibschefer og teknikofficerer er opmærksomme på risikomomenterne under sejlads i hårdt vejr og tager hensyn til mulige økonomiske konsekvenser af vejrskader.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har udtalt følgende:

»I tilslutning til SHK rapport – som jeg kan tiltræde – finder jeg anledning til at udtale, at skibschefen efter min opfattelse har handlet korrekt i den givne situation.

SMK opmærksomhed henledes særlig på det i SHK rapport vedrørende anbringelse af redningsflåder anførte. Jeg imødeser gerne en nærmere orientering om de foranstaltninger, som er eller vil blive iværksat i anledning af nærværende sag.

SMK og CH FGE opmærksomhed henledes på SHK rapport pag. 5 og 6 vedrørende tilføjelser i »Oplysningsbog for skibschefer« og orientering af skibschefer og teknikofficerer.«

4. Slæbebåds (FREMAD-kl) kæntring under bugserassistance

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: SE 6; vejr: klart; sigt: 7; sø: 5; lufttemp.: +2°; vandtemp.: +4°.

Hændelsesforløb (jf. fig. 19a, 19b og 19c):

Mandag den 7 JAN forlagde fregatten fra Holmen til flådestation Frederikshavn (FLS FRH), hvor den skulle afrigges og oplægges. Fregatten forlagde med reduceret besætning. Skibets næstkommanderende (NK) var blandt de fraværende.

I fregatten forestod operationsofficeren (OPO) manøvreringen på øverste bro under skibschefens opsyn. OPO benyttede internt kommunikationsanlæg til navigationsofficeren (NO), der betjente manøvrerhåndtagene i styrehuset og videregav rorkommandoer til rorgængereren. OPO betjente endvidere radiokommunikationen til slæbebådene og til fregattens for- og agterdæk, sidstnævnte i NK fravær. Fregattens sejlsinds ind til FLS FRH fremgår af fig. 19.

Kl. 2004 passerede fregatten havnemolerne til yderhavnen med 12 knops fart (pos. I). Der beordredes »BB HELT OVER« og »TILBAGE FULD KRAFT«.

Kl. 2005 lå fregatten stoppet i yderhavnen med skruerne i »neutral« (pos. II). Svitzers slæbebåd fik trosse ombord fra fordækket, og fregattens kajplads ved Pier I (N11 – N12) blev meddelt slæbebådene, hvorefter Svitzers slæbebåd begyndte at slæbe fregatten ind mod flådehavnen.

Kl. ca. 2006 fik flådestationens slæbebåd FREMAD ca. 30 m trosse ombord fra fregattens agterdæk. FREMAD lå herunder på parallel kurs med fregatten tæt på dens bagbords låring (pos. III).

Kl. ca. 2007 beordrede fregatten »STB HELT OVER« og »SARA TILBAGE OG BETTY FREM« (varierende stigning). For at komme bedre fri af duc d'alberne beordrede fregatten i kort rækkefølge »ALLE MASKINER FREM 4«, »ALLE MASKINER STOP«, »ALLE MASKINER TILBAGE FULD« og »ALLE MASKINER STOP« (pos. IV). FREMAD begyndte herefter at trække fregattens agterende væk fra duc d'alberne.

Kl. ca. 2008 beordrede fregatten for at tage noget af farten »ALLE MASKINER TILBAGE FULD«. Denne manøvre efterfulgtes af »ALLE MASKINER FREM 2« og »STB HELT OVER« for at få fregatten bedre klar af isbryderne ved nordkajen (pos. V).

Kl. 2009 var fregattens fart ca. 4 knob. FREMAD lå da ca. 4 streger agten for tværs om bagbord med slæbetrossen tværs ud under forsøg på at hale fregattens bæk sydover (pos. VI). Herunder krængede FREMAD styrbord over, vandfyldtes, kæntrade og sank.

Da broen blev varskoet om ulykken, beordredes straks »ALLE MASKINER TILBAGE FULD« og derefter »ALLE MASKINER STOP«. Fregatten lå da stoppet.

Kl. 2010 slap Svitzers slæbebåd slæberen for og gik til assistance for FREMAD. Fregatten gav ordre til at sætte gummibåd i vandet. Slæberen i FREMAD frigjorde sig nogen tid efter, at fregatten var stoppet.

Skibschefen overtog derefter manøvreringen og lagde fregatten til nordkajen (N4 – N5), hvor den forøjede kl. ca. 2020 efter at have fået gummibåden i vandet. Samtidig fik vagthavende officer (VO) FLS FRH melding om ulykken fra flådestationens trossehold og alarmerede FALCK-ZONEN m. fl. Kl. 2025 ankom FALCK-ZONENS assistance. Samtidig var fregattens gummibåd i den position, hvor FREMAD var sunket.

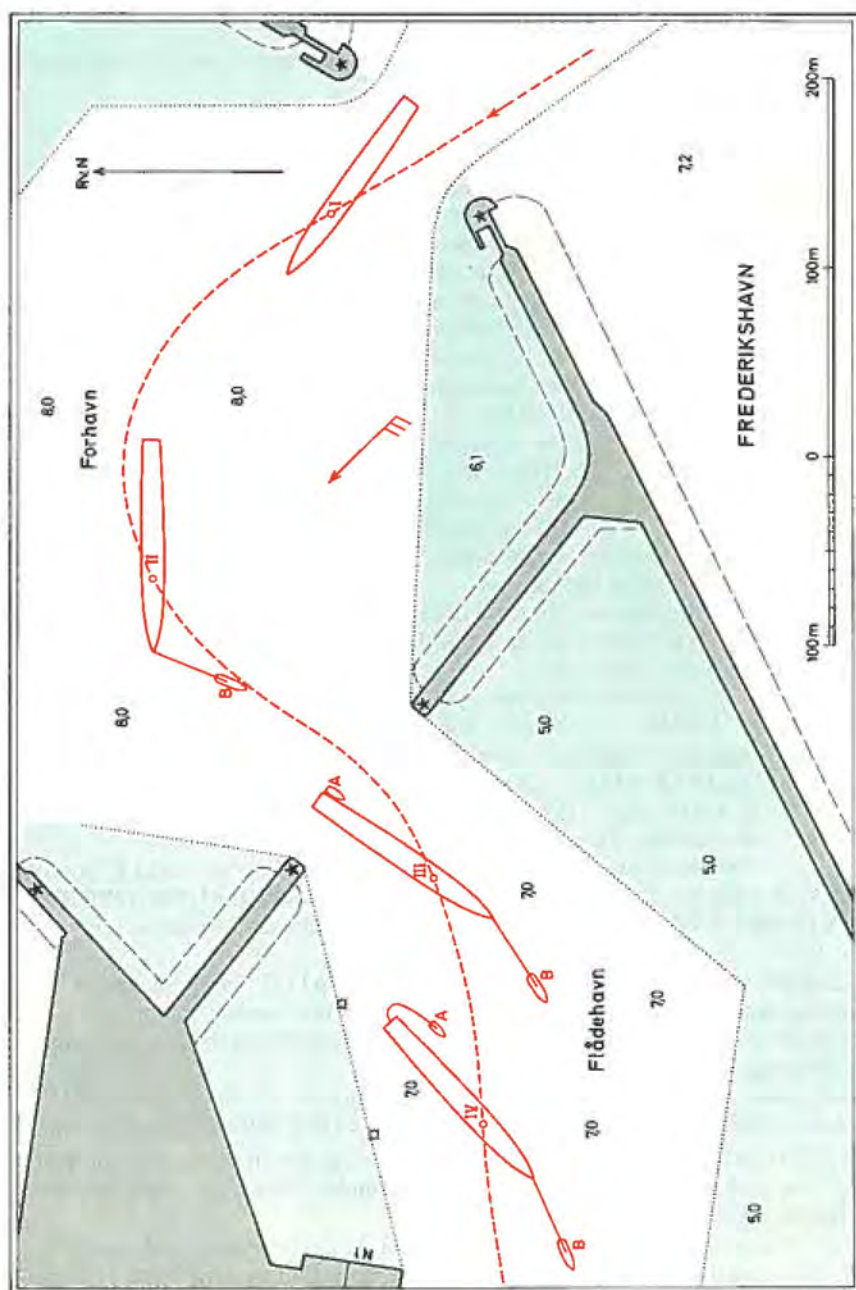


Fig. 19 a.

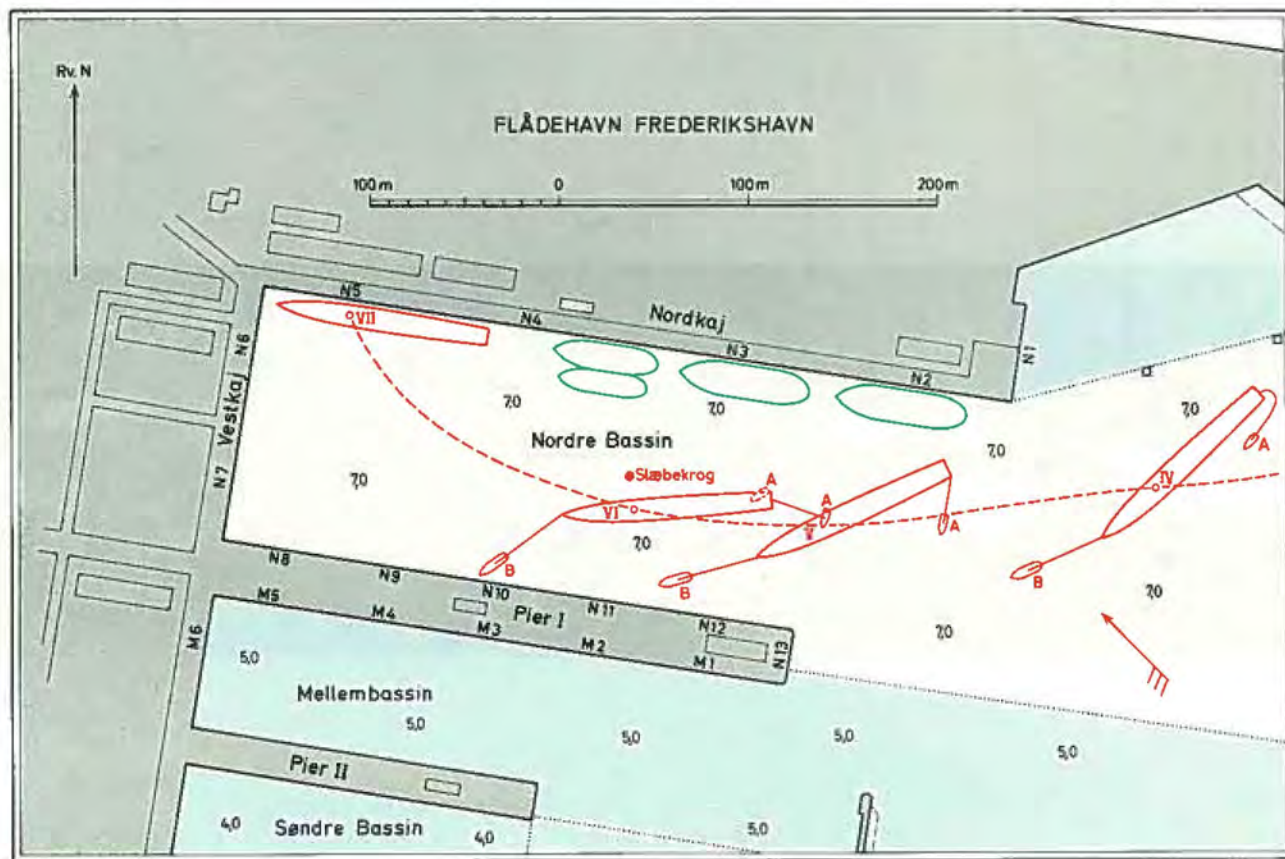


Fig. 19 b.

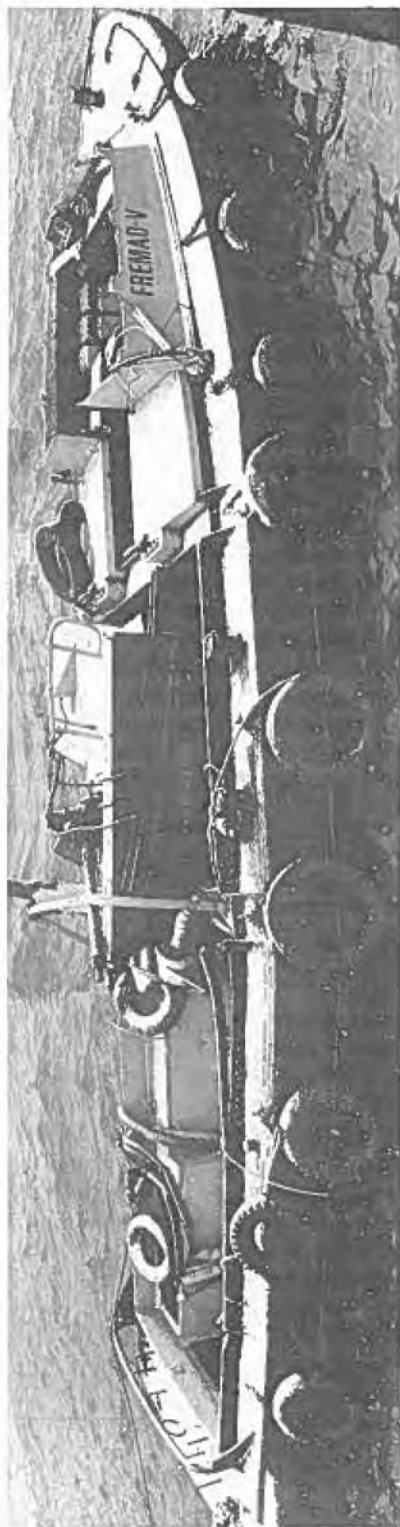


Fig. 19c.

Kl. ca. 2035 ankom politi og svømmedykkere fra minedepotet.

Kl. 2055 blev dækskassen i FREMAD fundet i nordsiden af havnebassinet nær fregatten og straks kørt til hospitalet.

Eftersøgningen efter slæbebådsføreren fortsatte hele natten og næste morgen uden resultat.

Supplerende oplysninger:

FREGATTEN

Inden afgang fra Holmen havde fregatten fået oplyst, at skibet skulle ligge ved N5 (nordkajen), hvilket blev bekræftet pr. signal under forlægningen til FRH, samtidig med, at det blev bekræftet, at der var 2 slæbebåde til rådighed. En OK fra FLS EKA, der var med fregatten som passager, gjorde opmærksom på, at dette måtte være en fejltagelse, idet skibet på grund af sikkerhedsbestemmelserne ikke måtte losse ammunition her, men skulle ligge ved PIER I. På dette grundlag anmodede skibet pr. signal om kajplads N11 og N12.

Inden havnemanøvren blev påbegyndt, drøftedes dennes udførelse mellem CH og OPO. CH bestemte under denne samtale, at Svitzers slæbebåd som den stærkeste slæbebåd skulle anvendes for, da stævnen ellers ville være svær at holde op mod vinden. Det blev ligeledes på grund af vejrforholdene besluttet at anvende 160 o/m på skruerne under manøvreringen (normalt benyttes mellem 140 og 120 o/m under havnemanøvrer).

Kommunikationen til slæbebådene og til fregattens for- og agterdæk var etableret på 2 separate transportable STORNO apparater, begge betjent af OPO. Slæbebådene blev informeret om kajpladsen på STORNO kanal 12, som efter det oplyste virkede under hele manøvren.

Det blev fremført under høringsen af CH og OPO, at man ikke fandt det fornødent at underrette slæbebådene om de manøvrer, der blev udført, idet disse var korte og ikke skønnedes at have radikal indflydelse med hensyn til ændringer af fregattens fart.

OPO har oplyst, at han fandt de mange manøvrer i fregatten nødvendige for at modvirke den stærke afdrift på agterskibet. CH oplyste, at han kun én gang greb ind i OPO manøvrer (kl. 2008), fordi han følte, at farten fremover var for stor.

Det fremgår af skitsen, at fregattens gennemsnitsfart under sejladsen i flådehavnen har været ca. 4 knob. Farten i ulykkesøjeblikket har ikke kunnet fastslås med sikkerhed.

Føreren af Svitzers slæbebåd har over for auditøren oplyst, at fregatten kort før ulykken havde »temmelig megen fart på«, uden dog at kunne sige, hvad farten var angivet i knob.

Både CH og OPO opholdt sig på broens styrbords side under den kritiske passage af isbryderne og så ikke FREMAD kentre.

På agterdækket, hvor VKO havde ledelsen, var slæbetrossen (57 mm polypropylen-trosse) til FREMAD sat fast med øjet ført på pullerten. Man havde således afskåret sig fra at kunne skrænse eller lade trossen gå i en nødsituation. VKO forklarer dette med, at trossen var så kort (50 m), at der ikke var noget at skrænse af. Der fandtes ingen økse eller andet værktøj inden for rækkevidde til at kappe trossen med i en nødsituation. Efter ulykken blev trossen, der havde beknebet sig på pullerten, kappet med dolk.

Under passage af isbryderne stod VKO i den styrbords side af agterdækket, optaget af at varsko afstanden til isbryderne til broen. Han så derfor ikke FREMADs faresituation, og da han blev opmærksom på kæntringen, skønnede han, at det var

det vigtigste at varsko broen herom. Af rapporterne og høringerne fremgår det, at FREMAD er kæntræt og sunket meget hurtigt.

Der er ikke i fregatten ført nogen form for manøvreregistrering, hvorfor de i hændelsesforløbet angivne manøvrer er baseret på OPO og CH hukommelse, og muligvis er enkelte mindre væsentlige manøvrer derfor udeladt.

Under høringsen af VKO blev det oplyst, at gummibådens udsætning blev forsinket på grund af vanskeligheder med start af motoren, der krævede teknisk assistance. Ingen tænkte på at kaste et bjærgemærks med blus fra agterdækket.

FREMAD

FREMADs normale besætning var på 2 mand. Føreren betjente i det lukkede styrehus ror og maskine samt kommunikation til det slæbte skib. Han havde desuden på agterkant af styrehuset udløsningswiren til slæbekrogen. Dæksasten fastgjorde slæbetrossen og betjente nedrideren. Hans plads under bugsering var lige agten for styrehuset, hvor der i hver side var klamper til fastgørelse af nedriderens tæppe.

Ifølge oplysninger fra havnemesteren ved FLS FRH og en basemekaniker, der i 1 år havde været dæksast i FREMAD, blev nedrideren rigget før hver slæbning som en normal sikkerhedsforanstaltning. Når nedrideren er påført slæbetrossen, hælet tot og kastet til klampen, vil den bevirke, at slæbebådens drejepunkt flyttes fra slæbekrogen til den ring agter, hvorigennem nedrideren er ført. Rigtig anvendt vil nedrideren hindre, at slæbebåden trækkes tværskibs gennem vandet.

Det er oplyst over for kommissionen, at nødudløsningen af slæbekrogen kunne være vanskelig at betjene, når der var tværskibs træk på krogen, hvorfor der i båden var en økse, så slæbetrossen kunne kappes i en nødsituation.

Ved en tidligere installation af en kraftigere motor i FREMAD-bådene er rorudslaget blevet reduceret således, at det har formindsket manøvreerven, samtidig med, at slæbekrogen er blevet flyttet agten for tyngdepunktet.

Ingen i slæbebåden bar redningsvest den pågældende aften. Det er oplyst, at i hvert fald dæksasten bar parcajakke.

Det er endvidere oplyst, at slæbebådsføreren havde 12 års erfaring i anvendelsen af FREMAD og manøvrerede den med dygtighed, og at personellet, som gjorde tjeneste i slæbebåden, havde tillid til føreren.

FLS FRH

Efter ulykken fortsatte FLS FRH eftersøgningen efter slæbebådsføreren, men først 10 JAN lykkedes det med civil assistance at hæve FREMAD med liget af bådsføreren liggende i styrehuset (position anført på skitsen).

Det viste sig, at slæbekrogen samt den tværgående stålbjælke, hvortil den var fastgjort, samt styrehuset var revet af. Skrabemærker samt andre beskadigelser på stb side tydede på, at båden har været slæbt et stykke hen over bunden. Ved bjærgningen lå roret stb 30° og fartkontrollen på »frem halv kraft«.

Slæbekrogen blev først bjærgt 20 FEB efter at være lokaliseret af frømand med en minesøger (position se skitsen). Slæbekrogens sikkerhedsbolt var udtaget af slæbekrogen som foreskrevet. Nedrideren er ikke fundet.

Årsagen til ulykken:

Kommissionen mener at kunne fastslå, at årsagen til ulykken er, hvad der med et engelsk udtryk benævnes »girding«, d. v. s. at slæbebåden er kommet i en position,

hvor den har ligget med slæbetrossen visende tværs ud og er blevet slæbt tværskibs gennem vandet. Den har derved været ude af stand til at manøvrere og bringe sig på parallel kurs med fregatten. **FREMAD** har på eget initiativ forsøgt at trække fregattens hæk bort fra isbryderne og har i begyndelsen ligget i en position, hvor den har haft slæbetrossen visende agterud (skitsen pos. V). På grund af fregattens fremdrift er slæbebåden hurtigt kommet i »girding« situationen (pos. VI), hvorved den er kæntræt og sunket.

At dømme efter rorets og farthåndtagets stilling efter bjærgningen, har **FREMAD** forsøgt at bringe sig ud af den kritiske situation ved at dreje til samme kurs som fregatten. Dette har ikke været muligt på grund af fregattens fart.

Det er sandsynligt, at nedrideren har været påsat slæbetrossen, men er blevet slækket af under **FREMADs** trækmanøvre for at give mere manøvrefrihed. Da nedrideren ikke har kunnet hales tot på grund af det kraftige træk i slæbetrossen, har den ikke kunnet virke efter sin hensigt.

Skadeopgørelse:

Personskader:

De to besætningsmedlemmer på **FREMAD** druknede.

Materielskader:

FREMAD

Styrehuset samt slæbearrangement med langskibs- og tværskibsbjælker blev revet af. Skrog og dæk givet sig.

Der er konstateret vandskade på motor og elektrisk anlæg. Brandslukningsudstyret er beskadiget.

De med bjærgningen forbundne udgifter udgør kr. 8.000.

De med reparationen forbundne udgifter er anslået til kr. 120.000.

FREGATTEN

Ingen skader.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen mener ikke, det med føje kan bebrejdes fregattens chef, at han besluttede at gå i havn i stedet for at ankre til søs, da vejrforholdene ikke klart frarådede en havnemanøvre, og da der var stillet de ønskede 2 slæbebåde til fregattens assistance. En yderligere tilskyndelse til at gå i havn var, at fregatten kun var udprovieret til 1 døgn (nødprovianten var udtaget ved FLS KBH) henset til den forestående oplægning.

Kommissionen mener heller ikke, at fregattens chef kan bebrejdes, at han besluttede at gå til **PIER I** i stedet for til nordkajen efter at have modtaget oplysning fra en OK fra EKA, FLS FRH, om det sikkerhedsmæssigt betænkelige i at ligge ved nordkajen under ammunitionslosning, henset til den nærliggende færgehavn.

Kommissionen anser placeringen af de to slæbebåde for forståelig under de herskende vejrforhold, hvor der især var behov for at sikre sig, at forskibet kunne hales op til kaj mod vinden.

Hændelsen rejser berettiget tvivl, om både af **FREMAD** typen er egnet til at yde slæbeassistance til større enheder under vanskelige vejrforhold.

Kommissionen mener dog ikke, at det kan bebrejdes ledende personel ved FLS FRH, at **FREMAD** blev stillet til rådighed for fregatten. Kommissionen har især taget i betragtning, at føreren af **FREMAD** havde lang tids erfaring i slæbeassistance, var fuld fortrolig med de i slæbebåden værende sikkerhedsarrangementer og selv

bedst var i stand til at bedømme, hvilken assistance det var muligt at yde på stedet under de givne forhold.

Kommissionen finder, at den broorganisation, som anvendtes i fregatten, ikke var den, der i sikkerhedsmæssigt henseende var den mest betryggende under de givne forhold. Intet i gældende bestemmelser forbyder en skibschef at overlade den praktiske udførelse af havnemanøvrer til en anden erfaren søofficer. Den anvendte organisation er dog ikke almindelig praksis i SVN skibe, hvor manøvreringen normalt udføres af skibschefen og kun overlades til andre i uddannelsesøjemed, efter at chefen selv har erhvervet sig fornødent kendskab til skibets manøvreegenskaber gennem praktisk udøvelse af manøvreringen, jfr. midlertidig instruks for skibschefen § 40, sidste stykke.

Kommissionen har tillige hæftet sig ved, at vagtchefen (operationsofficeren), som forestod manøvreringen, indtil ulykken var indtrådt, var hæmmet i sin reaktions-evne og bevægelsesfrihed ved at have ansvaret for betjening af 2 separate STORNO radioapparater udover ordregivning til ror og maskintelegraf. Han har under hørin-gen oplyst, at han følte sig bundet til at opholde sig ved siden af chefen for at kunne høre, om chefen ønskede at gribe ind i hans manøvrering.

Chefen har over for kommissionen tilkendegivet, at han, selv om han ikke tidligere havde anvendt denne organisationsform, ikke fandt det rigtigt at ændre en organi-sationsform, som havde vundet indpas i fregatten, da hans chefsudkommando i fre-gatten var af kort varighed.

Operationsofficeren har oplyst, at han har forstået manøvrerne i fregatten i over et år og hyppigt har manøvreret med assistance af slæbebåde.

Både chefen og operationsofficeren har tilkendegivet, at de fandt det unødvendigt at advisere slæbebådene, inden fregatten foretog manøvrer. Det er kommissionens opfattelse, at fregattens situation ved passage af isbryderne ikke var så kritisk, at der ikke havde været tid til at advisere FREMAD om den foretagne fremmanøvre, og at en sådan advisering formentlig ville have givet FREMAD en chance for i tide at manøvrere sig ud af den farlige situation subsidiært at lade slæberen gå. Kom-missionen er bekendt med, at det i nogle af SVN skibe er praksis at advisere slæbebåde om hensigter og væsentlige manøvrer, og at dette betragtes af slæbebåds-førerne som en hjælp og betryggelse.

Efter hvad der er oplyst, havde lederen af agterdækket i fregatten, ligesom chefen og operationsofficeren på øverste bro, hele sin opmærksomhed henvendt på isbry-derne om styrbord, da FREMAD kom i en faresituation om bagbord. Kommissio-nen finder, at der burde have været draget omsorg for, at der blev holdt konstant øje med FREMADs stilling i forhold til fregatten.

Det er kommissionens opfattelse, at ulykken muligvis kunne have været afbødet, hvis slæbetrossen agter straks var blevet kastet eller kappet, da FREMAD begyndte at blive trukket tværs.

Selv om fregattens gummibåd kunne have været hurtigere på ulykkesstedet, er det efter kommissionens opfattelse tvivlsomt, om medhjælperen i slæbebåden kunne have været bjærget i tide, fordi han ikke var iført redningsvest og på grund af den lave vandtemperatur. Det fremgår af FLS FRH instruks for slæbebådsføreren, at det var hans ansvar at bedømme, når redningsveste skulle bæres om bord. Det er over for kommissionen oplyst, at de for FREMAD til rådighed værende rednings-veste er upraktiske at arbejde med ombord, hvilket antagelig har været årsag til, at de ikke var i anvendelse.

Konklusion:

Det er kommissionens opfattelse, at føreren af FREMAD har overvurderet slæbebådens evne til at hale fregattens agterskib mod vindretningen. Forsøg herpå, i forbindelse med fregattens fremmanøvre, var årsagen til ulykken.

Ulykkens omfang blev forøget af, at slæbebådsføreren havde undladt at påbyde brug af redningsvest i slæbebåden.

Selv om en del af ansvaret for ulykken derfor falder på slæbebådsføreren, mener kommissionen, at der i fregatten kunne være truffet forholdsregler, der kunne have forhindret den eller formindsket dens omfang.

Chefen for fregatten kan kritiseres for at have anvendt en organisationsform på broen, der efter kommissionens opfattelse ikke var den mest hensigtsmæssige og sikre i den givne situation.

Både chefen og operationsofficeren kan bebrejdes, at de ikke fandt det fornødent at advisere FREMAD om fregattens manøvrer. Operationsofficeren kan bebrejdes, at han ikke personligt sikrede sig FREMADs stilling i forhold til fregatten, inden han beordrede sin fremmanøvre.

Det er endelig kommissionens opfattelse, at organisationen på fregattens agterdæk ikke i tilstrækkelig grad har taget højde for, at der kunne opstå en faresituation for FREMAD, og at lederen af agterdækket specielt kan bebrejdes, at der ikke blev holdt konstant øje med FREMADs situation, og at der ikke var draget omsorg for, at slæbetrossen kunne kastes eller kappes hurtigt i fregatten.

Som undskyldning for det ledende personel i fregatten tjener, at det er en udbredt opfattelse i SVN, at slæbebåde med deres slippearrangement altid er i stand til at unddrage sig en faresituation, og at der i øvrigt ikke findes nærmere oplysning om slæbebådes indretning og vejledning for manøvrer med assistance af slæbebåde i SVN publikationer.

Særlige bemærkninger:

Kommissionen har over for Chefen for Søværnet anbefalet, at det påbydes at anvende redningsveste eller anden egnet redningsbeklædning under slæbeassistance med FLS slæbefartøjer.

Kommissionen har anmodet SMK om at afholde forsøg med slæbebåde af FREMAD typen for at få fastslået, hvilke maksimale kraftpåvirkninger de kan tåle, og om der kan foretages sikkerhedsmæssige forbedringer ved deres konstruktion. Når resultaterne heraf foreligger, vil kommissionen fremsende dem til Chefen for Søværnet med sine bemærkninger.

Kommissionen er bekendt med, at TAI har udsendt en foreløbig vejledning om brug af slæbebåde til berørte tjenestesteder i SVN og senere vil drage omsorg for, at fornødne oplysninger om slæbebåde og vejledninger for manøvrer med assistance af slæbebåde optages i SVN »Håndbog i Sømandskab«.

Kommissionen har foranlediget, at SVN havarikursus har afholdt forsøg og herved har konstateret ulemper ved at være iført parcapåklædning, hvis man falder overbord. TKI vil fremkomme med en særlig rapport til Chefen for Søværnet, efter at yderligere forsøg er afholdt.

Kommissionen finder i øvrigt ikke, at ulykken giver anledning til ændring af gældende instrukser og bestemmelser. Det skal dog foreslås, at der i skibsorganisationsbøgerne optages bestemmelser om, at der skal være værktøj til kapning af trosser under manøvrer og slæbning.

Kommissionen finder det beklageligt, at der ikke er ført manøvrefjournal i h. t. NAV BST 709, men erkender, at der er særlige problemer hermed i KAMEWA udstyrede skibe. TAI vil senere fremkomme med forslag til afhjælpning heraf.

For at give et indtryk af de påvirkninger, FREMAD har været udsat for ved kæntringen og den påfølgende slæbning over havbunden, vedlægges fotografiet af slæbebåden.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg skal i anledning af den tragiske hændelse udtale:

Det er min opfattelse, at FREMADs muligheder for under de herskende forhold at hale fregattens agterskib op mod vindretningen blev overvurderet af bugserbådens besætning. Forsøg herpå må, i forbindelse med fregattens fremdrift, anses for at være årsag til ulykken.

Der har i forbindelse med de i sagen foretagne undersøgelser været fremdraget og vurderet en række forhold, som muligvis kunne have ændret ulykkens omfang. Jeg har således bl. a. bemærket, at den mellem fregatten og slæbebåden etablerede radioforbindelse tilsyneladende ikke har været udnyttet af fregatten til advisering om påtænkte eller igangsatte manøvrer. En sådan udnyttelse ville efter min bedømmelse have været naturlig.

Jeg finder imidlertid ikke, at disse vurderinger giver grundlag for placering af ansvaret for ulykken hos nogen af de implicerede parter og agter derfor ikke at foretage videre i sagen.«

6. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) drivskruerhavari under havnemanøvre i Jacobshavn

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: stille; vejr: klart; sø: ingen; sigt: god; strøm: indgående $\frac{1}{2}$ –1 knob; isforhold: $\frac{5}{10}$; amning: 4,8 m for, 5,1 m agter.

Hændelsesforløb (jf. fig. 20):

Den 8 AUG kl. 0010 var inspektionsskibet klar til at gå af havn i Jacobshavn med besætningen på post efter manøvrerulle, maskinen meldt klar med 2 hovedmotorer kørende og lukningstilstand Y etableret.

Afgangsmanøvren, som chefen selv forestod assisteret af operationsofficeren, begyndtes ca. kl. 0010, hvor fortøjningerne i land blev sluppet, efterhånden som indhivningen af ankeret tillod det.

Skibet holdtes på den i fig. 20 position 1 viste plads, indtil 2 sjækler var på dækket, ved at holde agterspringet inde og lade hækken ligge an mod midten af Atlantkajen under anvendelse af skruestigning »TILBAGE« varierende mellem $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{4}$.

Umiddelbart efter at 2 sjækler var meldt på dækket beordredes »LAD GÅ AGTER«, og skibet svajede ved anvendelse af »FREM« og »TILBAGE« manøvrer langsomt ud mod fyrlinien, position 2.

Ankeret var let i position 3 ca. kl. 0027, hvorefter skruestigning blev stillet på »FREM 1« og roret lagt »BB HELT OVER«, for i et bagbords drej, med svagt nordskel i fyrlinien, at skubbe til en i fyrlinien liggende middelstor isskøse og derefter dreje styrbord over ind i fyrlinien igen efter passage af snævringen.

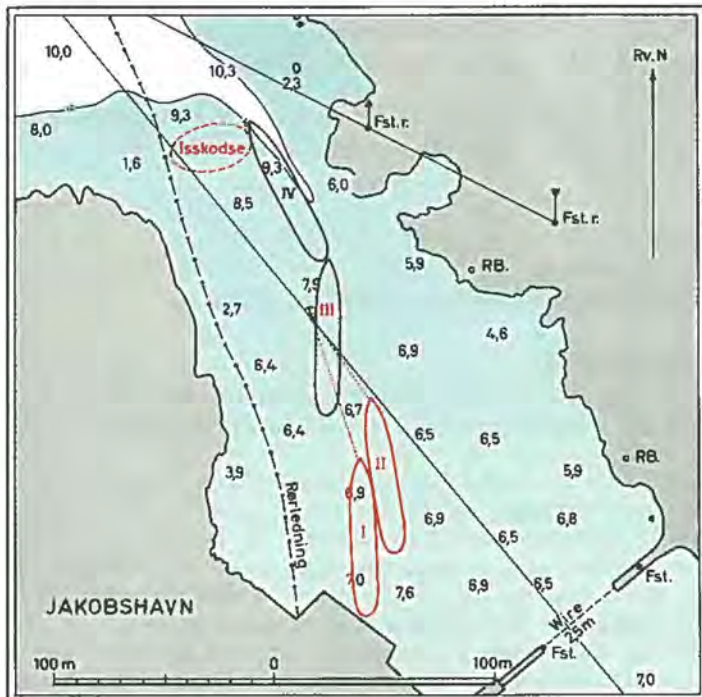


Fig. 20.

I position 4 kl. ca. 0030 mærkedes et ryk eller stød i skibet, samtidig med at det bagbords drej standsede. Chefen antog, at dette var frembragt af den tilsigtede kollision med isskossen og muligvis en udfor agterskibet om styrbord liggende skosse, hvorfor skruestigningen øgedes til 3 og et kort øjeblik til 5 for at bringe skibet fri af havneindsejlingen. Samtidig med at skruestigningen øgedes, mærkedes kraftige vibrationer i skibet, hvorefter skruestigningen mindskedes til frem $\frac{1}{2}$ og skibet standsede fremdriften i isen. På grund af de kraftige rystelser og en melding fra lederen på agterdækket, om at man havde hørt et kraftigt smæld under agterskibet umiddelbart før, besluttedes det at returnere til kaj for dykkerundersøgelse, og skibet forøjede atter ved Atlantkajen.

Umiddelbart efter ankomst foretoges dykkerundersøgelse af ror og skrue.

Den 10 aug efter ankomst Godthåb foretoges yderligere undersøgelse af ror, skrue og skrog med assistance fra A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.

Supplerende oplysninger:

Dybden i havnebassinet under manøvren var af en sådan størrelse, at dybden under skibets bund, har været mindst 2 meter, hvilket ekkoloddet, der holdtes gående under hele manøvren, ligeledes indikerede. Skruen menes derfor ikke at have været i berøring med havnebassinets bund.

Tværs over havneindsejlingen er der udspændt en wire for at hindre isfjelde og -skosser i at drive ind i havnen. Denne wire er afmærket med to tøndes og bliver slækket af ved ind- og udpassage.

De to tøndes var efter havnelodsen rødmaledes. Den ene af disse havde længe været blåmalet og var til tider skruet ned af isen. Den pågældende dag var den blå tøndes (den E-lige) væk. Chefen mente, at den var bortdrevet.

Dykkerundersøgelserne viste, at et fremmedlegeme har været slynget rundt med skruebladene, idet den midtskibs monteringskrog for skruebladsmontering var blevet bøjet 90° bagbord over. Ligeledes viste undersøgelserne, at der på et af skruebladene var spor af blå maling.

Ved underløbning af den nævnte iswire den 8 aug fandt havneformanden i Jakobs-havn, at fortøjningswiren til den blå tøndes var kappet over i en afstand af 3-4 meter fra iswiren.

Skadeopgørelse:

To skrueblade blev bøjet.

De med uheldet forbundne udgifter udgør kr. 17.000.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen mener, at uheldet skyldes, at skruen har fisket ophaleren mellem iswire og den blå afmærkningstøndes, hvorved tøndes er slæbt ind i skruen og har beskadiget denne.

Ved bedømmelsen af uheldet har kommissionen taget hensyn til de særlige grønlandske forhold. Det fremgår således af Havneoplysninger for Vestgrønland, at en iswire er spændt ud over havneindløbet og er afmærket med 2 røde tøndes. Eksakt position er ikke anført, og den E-lige tøndes har længe været blåmalet. At den E-lige tøndes meget ofte blev skruet ned af isen eller drev væk, og at der således i perioder kun fandtes én tøndes, er ikke blevet kundgjort nogen steder.

Kommissionen finder ikke, at chefens manøvre ved afgang giver anledning til bemærkninger. Kommissionen mener dog, at chefen inden afgang burde have sikret

sig, at den blå tønne virkelig var drevet væk og ikke ville være til hinder for hans manøvre omkring isskossen.

Alle disse forhold taget i betragtning finder kommissionen dog, at uheldet må betragtes som hændeligt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har ikke fundet grundlag for påtale.

7. Udsivning af helikopterbrændstof fra inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl)

Hændelsesforløb:

Ved pejling af tanken til helikopterbrændstof mandag den 25 JUN kl. 0830 blev det konstateret, at der siden sidste pejling lørdag den 23 JUN kl. 0830 var forsvundet 8,7 m³ helikopterbrændstof. Der var i samme periode ikke forbrug af helikopterbrændstof. Et nærmere eftersyn af helikopterbrændstofanlægget viste, at tankens 2 tømmeventiler til søen stod $\frac{1}{4}$ omgang åbne.

Færøernes Kommando (FRK) blev pr. signal underrettet om uheldet og blev anmodet om at underrette Klaksvig havn, da en del af brændstoffet måtte være sivet ud under weekendopholdet her.

FRK oplyste, at der ingen olie var konstateret i Klaksvig havn.

Ved en undersøgelse om bord har det ikke været muligt at klarlægge årsagen til udsivningens opståen. Det må formodes, at en person ved et uheld har sparket til ventilerne. De monterede beskyttelsesbøjler udelukker ikke denne mulighed. For at undgå en gentagelse, er håndtagene afmonteret ventilerne.

Skadeopgørelse:

Værdien af det udsivede helikopterbrændstof beløber sig til ca. 3.000 kr.

Kommissionens vurdering:

Tabet af de 8,7 m³ helikopterbrændstof fra inspektionsskibets tank agter skyldes, at tankens to tømmeventiler begge stod en kvart omdrejning åbne, hvorved brændstoffet har kunnet sive ud til søen.

Det er kommissionens opfattelse, at hverken ventilhåndtagene eller ventilsikringsanordningerne er hensigtsmæssigt udformet med henblik på at sikre ventilerne mod utilsigtet at kunne åbnes så meget, at brændstoffet kan sive ud.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen skal foreslå, at Søværnets Materielkommando (SMK) anmodes om at undersøge muligheden for at sikre tømmeventilerne effektivt.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af Søværnets Havarikommission anførte og skal anmode Søværnets Materielkommando om at foranledige foretaget ændringer i helikopterbrændstoftankens tømmeventiler til søen, således at disse ventiler sikres effektivt.

Jeg agter ikke at foretage yderligere i sagen.«

8. Beskadigelse af ammunition i fregat (PEDER SKRAM-kl)

Hændelsesforløb:

Efter skydning med 127 mm batteriet skulle tiloversbleven ammunition afrigges fra roterende omlademagasin. Da tiden imidlertid nærmede sig frokost og da omladebesætningen for en stor del består af frigængere, blev ammunitionen på gruppelederens ordre midlertidigt henstuvet i koggere i det roterende omlademagasin for aflåsning i frokostpausen, indtil endelig nedhejsning af ammunition kunne finde sted. Ved en samlet mønstring blev det af gruppelederen præciseret, at pjecen ikke måtte bevæges. Under afrigning af selve pjecen noget senere, blev denne alligevel ved en fejltagelse drejet for isættelse af mundingsspejl. Ved denne bevægelse fastklemtes 11 koggere med drivladninger mellem ammunicionsreolen og projektilelevatoren. De 9 fastklemte koggere var deformerede i middelsvår grad, et var svært deformeret og endelig var et næsten helt fladtrykt og revet op, så løse krudtpartikler var frit tilgængelig.

Da brand- og eksplosionsfare ansås for at være tilstede ved materiellets påvirkninger fra skibets bevægelser i søen og ved de mekaniske påvirkninger, en frigørelsesproces ville medføre, hidkaldtes assistance over Lyngby radio fra Søværnets eksplosivstofinspektør.

For at sikre skib og besætning mest muligt, blev forskibet evakueret, den fastklemte ammunition oversprinklet med vand, alle luger og lemme i nærheden åbnet samt havariberedskab etableret.

Eksplosivstofinspektør med følge ankom via helikopter til skibet, og efter inspektion af skaden, blev ammunitionen frigjort ved hjælp af kobberhammer og håndspager.

Den beskadigede ammunition blev derefter nedsænket i vand og afleveret ved ankomst Holmen et par timer senere.

Supplerende oplysninger:

Skydningerne med 127 mm batteriet blev afsluttet kl 1100.

Kl. 1115 afholdt gruppeleder A en samlet mønstring i omladerum 2 for hele gruppe A's besætning, orienterede om den afholdte skydning og beordrede tilbageværende ammunition, som på dette tidspunkt var lagt i koggere i ydre omladerum, midlertidigt indlåst i roterende omladerum indtil endelig afrigning efter frokost. Endvidere præciseredes, at pjecerne ikke måtte drejes, og at omladerum og pjecer skulle aflåses. Gruppelederen hævder endvidere at have sagt, at strømmen til pjecerne skulle afbrydes, hvilket ikke er opfattet af pjecekommandørerne eller andre. Gruppelederen har ikke kontrolleret, at dette skete.

Kl. 1130 overværede pjecekommandøren indstuvningen af ialt ca. 25 drivladninger i koggere i en stabel på dørken i bagbords side af det roterende omladerum. Han aflåser rummet og sikrer den roterende reol i afbrudt stilling.

Derefter beordrer han oprydning af tomme hylstre på dækket samt isættelse af mundingsspejl. Sideretteren fik direkte besked på isættelse af mundingsspejl, samt »at det ikke er nødvendigt at dreje pjecen.«

Sideretteren startede pjecen op fra sideretterens plads og drejede den til pejling rød 130°, hvor isættelsen er lettere. Sideretteren opfattede ikke ordren som et direkte forbud, men kun som en anvisning.

Gruppelederen bemærkede, at pjecen var drejet og hidkaldte pjecekommandøren, der på trods af hylsterafrigning på dækket intet havde bemærket. Sammen låste de sig ind i det roterende omladerum og bemærkede den opståede skade.

Skadeopgørelse:

Pjecedevator beskadiget samt en del ammunition ødelagt.
De med uheldet forbundne udgifter andrager kr. 7.700.

Kommissionens vurdering:

På grundlag af det foreliggende materiale mener SHK, at uheldet må tilskrives personelmæssige fejl, idet man har ladet ammunition henligge for en kortere periode på unormal måde på dørken i omladerum uden at træffe alle praktisk mulige sikkerhedsforanstaltninger i anledning heraf. En drejning i siden af pjecen afstedkom her ved det omhandlede havari, der kunne have afstedkommet en meget alvorlig eksplosionsulykke.

SHK mener, at der i anledning af uheldet kan rettes bebrejdelse mod flg. personel:

Gruppeleder A (127 mm batteriet) for som ældste direkte tilsynsførende befalingsmand ved batteriet efter afsluttet øvelsesskydning ikke at have beordret tiloversbleven ammunition bragt tilbage til ammunitionsmagasinet, og da han tillader ammunition at blive stuvet på dørken i omladerummet, så ikke at kontrollere alle sikkerhedsforanstaltninger udført efter de af ham givne ordrer.

Pjecommandør (P2) for ikke at have afbrudt strømmen til pjecens sideretningsmotor ved hovedafbryder i omladerum og for ikke klart at have tilkendegivet over for sideretteren samt øvrige i pjecebesætningen, at pjecen under ingen omstændigheder måtte bevæges i siden på grund af den unormale ammunitionsanbringelse.

Sideretteren ved pjecen kan også bebrejdes, at han – muligvis imod en direkte ordre – drejede pjecen i siden og derigennem forårsagede uheldet, men foreliggende materiale giver ikke SHK fornødent grundlag for vurdering af den VP medansvar.

Det er over for SHK oplyst, at uheldet allerede har bevirket, at SMK har udsendt rettelse til SMK BST 641-1 gående ud på, at uanvendt ammunition straks skal genanbringes på magasineringsstedet, og at VBI vil foranledige, at der i betjeningsreglement for 127 mm K M/60 LvSa2 vil blive tilføjet, at ammunition, der opbevares i omlademagasinet, skal anbringes i dettes reol.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg skal i sagens anledning til hr. kommandørkaptajnens videre foranstaltning meddele, at Marineauditøren den 25 apr har foreslået »at PL (B) (navn) og sergent (navn) hver tildeles en tilrettevisning, PL (navn) for den 12/10 i sin egenskab af gruppeleder om bord på fregatten, der da var på øvelse i Kattegat, at have undladt at give tilstrækkelig klar og direkte ordre om de foranstaltninger, der skulle hindre, at der skete beskadigelse af de koggere, hvori tiloversbleven ammunition var blevet henlagt, og sergent (navn) for i sin egenskab af pjecommandør på 127 mm kanon P 2, at have forsømt at foranledige hovedafbryderen til pjecen trukket, og for, når dette ikke var sket, at have undladt at sikre sig, at pjecens personel havde forstået, at drejning af den pjece, hvori koggerne var henlagt, ville medføre beskadigelse af disse.

Undladelse af at træffe disse foranstaltninger havde til følge, at pjecen blev drejet, hvorved der skete beskadigelse af koggerne i en sådan grad, at der måtte antages at foreligge fare for eksplosion.

Jeg agter ikke at foretage videre i sagen.«

9. Uheld med kunstig tåge i fregat (PEDER SKRAM-kl)

Hændelsesforløb:

Umiddelbart efter fregattens afgang fra København den 21 NOV beordrede en løjtnant (LT) tågeanlægget afprøvet, da dette skulle anvendes samme eftermiddag. Overkonstablerne (OVKS) NN og MM var impliceret i denne klargøring.

Efter at have afprøvet ventiler startede de pumpen. De lod denne køre for at være sikker på, at anlægget ville virke om eftermiddagen. De bemærkede i øvrigt intet unormalt under afprøvningen. Anlægget var hele tiden stillet til sugning, hvilket indebærer, at der ikke føres syre fra beholderen ud i rørsystemet.

Begge OVKS har gjort tjeneste i fregatten i 1½ år og har regelmæssigt arbejdet med tågeanlægget.

OVKS MM forklarer, at de var bekendte med sikkerhedsbestemmelserne for så vidt angår bæring af kampdragt og beskyttelsesmaske samt rigning af spuleslange.

Da der kl 1445 blev beordret KLART SKIB gik OVKS MM og NN i gang med at klargøre anlægget.

De var iført almindelig arbejdsuniform. MM var endvidere iført arbejdshandsker.

Efter at have tilrigget dysen i bagbords side gik MM ned i tågerummet for at åbne ventilerne, mens NN begyndte at rigge styrbords dyse.

MM åbnede ventilerne, men skiftede ikke kontakten fra »sugning« til »tågelægning«.

På grund af støjen hørte han ikke uheldet, før han kravlede op på dækket og så NN på vej mod baderummet.

MM forklarede, at der kom et lille pust tåge, da han skruede beskyttelsesdækslet af det bagbords system, men at dette er ganske sædvanligt.

Efter at have hjulpet med at få NN ind under bruseren, meldte MM det passerende i artillericentral B.

Supplerende oplysninger:

KS RR overværede forløbet fra pjece 44. Han forklarer, at han så NN samle dysen, hvorefter han bøjede sig ned for at skrue dækslet af.

Der kom et kraftigt pust tåge, som ramte NN.

Denne forsøgte forgæves at få dækslet af en brandstuds, hvorefter han løb mod baderummet. Der dampede tåge fra hans tøj, hvilket indikerer, at det har været en ret kraftig koncentration, der har ramt ham.

RR oplyser endvidere, at der ikke strømmede yderligere tåge ud fra anlægget.

I anledning af uheldet, er der ved Søværnets Våbenskole foretaget en vurdering af de betjeningsmæssige og uddannelsesmæssige forhold, som kan have bevirket uheldet.

Følgende forhold/publikationer er gennemgået:

- Bemandingen ved tågeanlæg M/51.
- Uddannelsen.
- Tilsyn med betjeningen og med materiellets tilstand.
- Betjeningsfejl.
- Reglement for tågeanlæg M/51 (SAR 186).
- Bestemmelser for behandling af artilleriammunition, luftbomber og tågeudlægningsmateriel (SAR PUB 0016).
- Chefsordrebog og skibsorganisationsbog for fregatter af PEDER SKRAM-kl.
- Søartilleribestemmelser (SAR O).

Med hensyn til bemandingen af tågeanlægget kan anføres, at chefsordrebogen med ruller ikke angiver personel til betjening af anlæggene. Det oplyses fra fregatten, at

det i disse skibe altid har været pjeceteknikerne, (KSAR(T)), ved 40 mm pjecerne, som vedligeholder, klargør og betjener anlæggene.

Disse KSAR(T) får på deres specialkursus i pjecen tillige uddannelse i tågeanlæg M/51. Undervisningen omfatter 6 timer, og dens indhold er:

- Tågesyre og beskyttelse herimod.
- Grundprincippet i tågeanlæg.
- Betjening af tågeanlæg M/51.
- Skylning af dyserør.

Uddannelsesmålet angiver, at eleverne skal kunne anlæggets opbygning, dets funktionering samt kunne betjene og vedligeholde dette. Der skal lægges vægt på sikkerhedsbestemmelserne vedr. omgang med tågesyre.

Da anlægget ikke er teknisk kompliceret, må denne uddannelses omfang anses for værende tilstrækkelig til, at opgaverne kan løses med fornøden sikkerhed, forudsat at betjenings- og sikkerhedsforskrifter følges.

Hverken SAR 186, SAR PUB 0016, SAR 0 eller chefsordrebog forlanger, at befalingsmand skal være til stede ved klargøring og afprøvning af tågeanlæg. Det er imidlertid på Søværnets enheder normal praksis, at 1. artilleritekniker overvåger sådanne arbejder. På fregatterne påhviler denne opgave gruppeleder C, ligesom denne også fører tilsyn med anlæggets vedligeholdelsestilstand. Det skal bemærkes, at ingen af disse forhold er angivet i chefsordrebogen.

Det synes klart, at uheldet ville være undgået, såfremt de to konstabler havde fulgt betjeningsreglementet, nemlig at afskruer lukkeprop og påskruer dyserør før ventilerne på begge sider af pumpen åbnes. Ligeledes er det klart, at de i SAR 186 angivne sikkerhedsforanstaltninger ved arbejder med tågesyre er overtrådt på væsentlige punkter (undladelse af tilrigning af spuleslange, undladelse af at være iklædt beskyttelsesdragt og -maske). Overholdelse af disse foranstaltninger ville have begrænset skaderne væsentligt.

Skibet har i sin rapport nævnt, at en mulig årsag til uheldet kan være, at pumpen, der har kørt i ca. 4 timer, har opvarmet rørsystemet, så trykket er blevet forøget. Dette har ikke betydet noget for det bagbords system, der er placeret lige over tågerummet. Det styrbords system har en vandret streng tværs over agterdækket, hvori der kan have været tågerester, som er blevet blæst ud, da OVKS NN fjernede dækslet.

Skadeopgørelse:

En OVKS fik ætsninger i ansigt og på hænder.

Uheldet har ikke givet anledning til udgifter for udbedring af materielskader.

Kommissionens vurdering:

SHK anser det for godtgjort, at der ikke har været nogen tekniske fejl ved tågeanlægget, men at uheldet skyldes betjeningsfejl samt ukorrekt påklædning for betjeningspersonellet.

Betjeningsfejlen bestod i, at de to OVKS, der foretog tilrigning af tågeanlægget, ikke havde fuldstændt tilrigning af begge dyserør, før der blev åbnet for ventilerne til tågebeholdningen. Endvidere var OVKS ikke iført beskyttelsesdragt og -maske, og endelig var spuleslange ikke tilrigget nær tågeanlægget med henblik på bortskylning af tågerester m. v. Alle disse ting er påbudt i reglement for tågeanlæg M/51 (SAR BST 186).

Den med tågeanlægget tilsynsførende artilleritekniker er samtidig gruppeleder ved 40 mm batteriet og var, da uheldet skete – under tilrigning til Klart Skib – beskæftiget ved 40 mm batteriet.

De to OVKS, der havde tjenstgjort i fregatten i ca. 1½ år, var fuldt uddannede i og fortrolige med betjening af tågeanlægget og de herfor gældende sikkerhedsforanstaltninger.

SHK er følgelig af den anskuelse, at uheldet kan bebrejdes OVKS AR(T) NN og OVKS AR(T) MM, der ved ureglementeret tilrigning af tågeanlægget og manglende bæring af beskyttelsespåklædning har forårsaget omtalte uheld med kunstig tåge, således at førstnævnte OVKS pådrog sig ætsninger af huden.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsessilfælde:

For at begrænse muligheden for lignende uheld skal det foreslås, at der i

- skibsorganisationsbøger for enheder med kunstigt tågeanlæg indføres, hvilket personel, der betjener anlægene, og hvilken befalingsmand, der har tilsyn med materieltilstand og betjening, og der i
- SAR BST 186 indføres bemærkning om, at dyserørene skal være færdigmonterede og klarmelding herfor foreligge, før ventilerne åbnes. Ligeledes indføres i denne publikation bestemmelse om, at en artilleribefalingsmand normalt skal overvåge klargøring og afprøvning af tågeanlæg.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har udtalt følgende:

»Jeg er bekendt med, at chefen for Fregateskadren som rettergangschef i overensstemmelse med Marineauditøren over for LT (navn), OVKS (navn) og OVKS (navn) har tilkendegivet, at overholdelse af de forholdsregler, som Reglement for Tågeanlæg M 51 foreskriver: Bæring af sikkerhedsdragt og -maske samt tilrigning af spuleslange, ville have afværget den ved uheldet skete personskaade.

Jeg agter i øvrigt ikke at foretage yderligere.»

10. Minelæggers (FALSTER-kl) beskadigelse af fiskeredskaber

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i mørke. Vind: WtS 5; sø: 3; sigt: 8.

Hændelsesforløb (jf. fig. 21):

Minelæggeren havde om eftermiddagen den 29 OKT – efter at have deltaget i en eftersøgning NE for Saltholm – afholdt deviering af Plath-pejleren ud for Dragør med assistance fra SMK. Minelæggeren ankrede herefter ud for MAS DRG for at ilandsætte det assisterende personel. Da dette var tilendebragt lettede minelæggeren og sejlede S-over mod Køge Bugt for at deltage i en minelægningsøvelse. Denne øvelse skulle indledes i området mellem Køge og Køge Sønakke.

Efter passagen af pkt. 12A i rute 32 fik vagtchefen ordre til at fortsætte mod øvelsesområdet, og chefen gik til skafning og kom på broen igen ved den senere omtalte bakmanøvre.

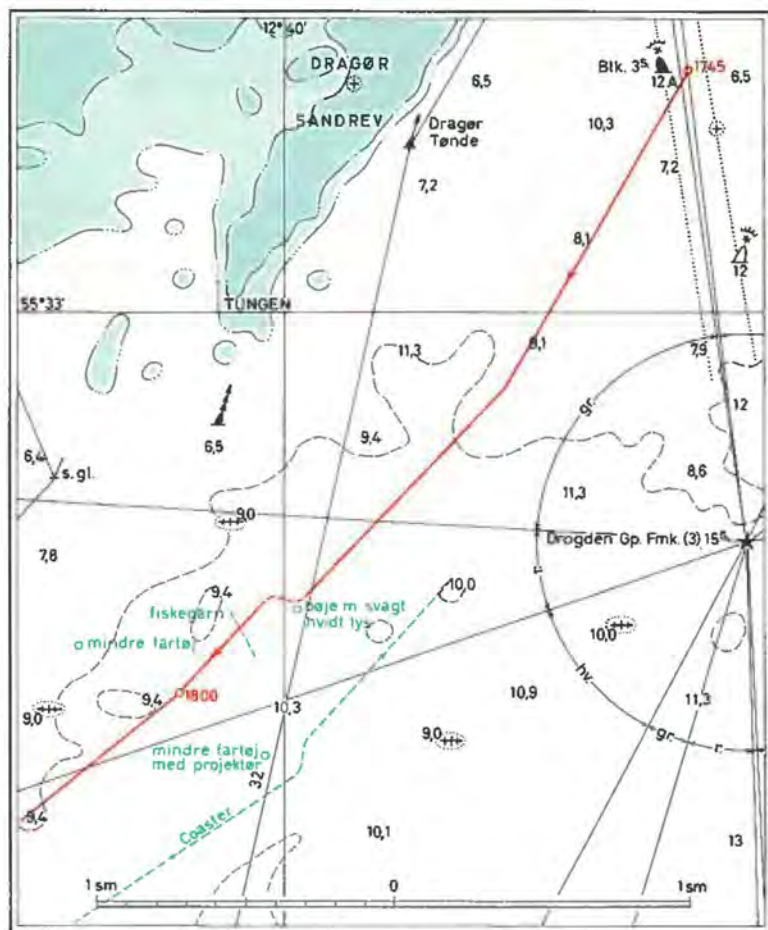


Fig. 21.

Efter passagen af pkt. 12A om styrbord, afstand 50 m, fortsatte minelæggeren på kurs retvisende 210° , fart 12 knob.

Kort efter observeredes skibsllys 2 streger om styrbord fra et maskindrevet skib, der styrede NNE-over, ligesom der var et arbejdslys (projektør) synlig i et af 2 mindre fartøjer i SW-lig retning. Da ovennævnte maskindrevne fartøj (coaster) kom på kollisionskurs, blev kursen ændret til 225° . Denne kurs førte klar ned mellem de to mindre fartøjer, hvoraf det vestligste erkendtes at føre lanterner som fiskerfartøj. Coasteren ændrede umiddelbart herefter kurs bagbord over, minelæggeren afgav manøvresignal (1 kort tone), hvilket fik coasteren til at dreje styrbord over og give sikkert pejltræk til venstre. Ved afgivelsen af manøvresignalet kom operationsofficeren, som havde opholdt sig i o-rummet, på broen for at assistere vagtchefen.

Kort før kl. 1800 blev der observeret et svagt hvidt lys ret for i en afstand af ca. 2 skibslængder, roret blev lagt styrbord helt over, og det hvide lys – stammende fra en lille bølge – passerede tæt langs bagbord side. Der blev herefter støttet op på den hidtidige kurs imellem de to små fartøjer. Umiddelbart efter observeredes drivende fiskeredskaber forude, afstand ca. 50 m, motorerne blev sat på stigning »tilbage 8« (omdrejninger 600 pr. min.). Bakmanøvren stoppede ikke skibet helt, og umiddelbart før passagen af fiskeredskaberne blev motorerne sat på stigning »0«. Dette skete på positionen $55^\circ 31,7' N$ $12^\circ 39,4' E$. Chefen kom på broen ved bakmanøvren.

Minelæggeren lå da stoppet og havde fiskeredskabernes flåd stående – tilsyneladende i en ubrudt række – agterude. Redskaberne belystes med projektør fra såvel minelæggeren som fra den om bagbord liggende fiskekutter. Denne kutter førte ikke andre lys end omtalte projektør.

Da kutteren ikke søgte kontakt med den stoppede minelægger, og garnlænken, som omtalt, syntes intakt, blev sejladsen efter nogen tid fortsat på kurs 230° . Da der således ikke skønnedes at være sket skader på redskaberne, blev der ikke sendt signal, men vagtchefen beordredes dog til at udfærdige en skitse af hændelsesforløbet.

Ved en senere rutinemæssig dykning blev minelæggerens skruer eftersat, og det konstateredes, at der ved skruerne fandtes mindre længder fiskegarn.

Supplerende oplysninger:

Fiskeren indsendte anmeldelse til Chefen for Søværnet og krævede erstatning for mistede og ødelagte garn samt for tabt arbejdsfortjeneste.

Efter modtagelsen af anmeldelsen har minelæggeren foretaget visse undersøgelser i kutterens hjemsted. Efter det oplyste henlås nogle beskadigede sildegarn på kajen, og det meddeltes endvidere, at en anden kutter den 30 OKT skulle have indbragt 8 af den implicerede kutters garn.

Minelæggeren erkender, at det er sandsynligt, at den har ødelagt nogle af fiskerens garn med hævder, at det til dels er selvforskyldt, da kutteren ikke førte de reglementerede lys.

Minelæggeren fremfører desuden, at den implicerede kutter sammen med en anden kutter generede skibsfarten ved at spærre farvandet mellem landgrunden ud for Aflandshage og Drogden fyr med deres garnlænker.

Den implicerede kutter har været inspiceret af SHK, og det er konstateret, at der om bord findes en stage med påmonteret fiskerilanterne der kan sættes i beslag i stævnen. Føreren af fiskekutteren påstod, at han altid førte de reglementerede lys og derfor også den pågældende aften.

Skadeopgørelse:

Fiskekutterens tab:

12 nylongarn og 35 plasticflåd forsvundet.

8 nylongarn ødelagt.

Værdien af de mistede/ødelagte garn er opgjort til kr. 5.450.

Desuden har fiskeren gjort krav om erstatning for mistet fangst kr. 1.200.

Kommissionens vurdering:

Minelæggeren erkender at have oversejlet drivgarn tilhørende fiskekutteren (navn og hjemsted). Dette bekræftes desuden af, at rester af garn blev fundet i skibets skruer.

Minelæggeren hævder, at kutteren havde sat sine garn til gene for sejladser, og at den desuden ikke førte de reglementerede lys (jf. De internationale Søvejsregler, regel 9d, e og f), hvilket minelæggeren har forsøgt at bevise med fotografier, som dog er optaget ca. 1 måned senere i kutterens hjemstedshavn.

Kommissionen har i sagens anledning haft kontakt med ejeren af kutteren, fiskeskipper NN, samt havnemesteren i kutterens hjemstedshavn. Sidstnævnte oplyser, at fiskeskipperen NN er kendt på stedet for at være påpasselig og pålidelig.

Kutteren hævder at have ført de i Søvejsreglerne, regel 9d nævnte lys på en stage i stævnen og tillige at have lyst med projektør (Søvejsreglerne, regel 9g) på garnene. Fra minelæggeren har man muligvis ikke set lysene på grund af den stærke projektør.

Kommissionen mener på grundlag heraf og ved nærmere vurdering af minelæggerens rapport at kunne konkludere:

- Garnlænken stod uden for den minestrøgne rute, som efter kommissionens opfattelse i dette område må siges at være den almindelige sejlroute.
- Garnlænken var afmærket efter bestemmelserne (lysbøje i den ene ende af lænken, den anden ende ombord i kutteren) (jf. lov nr. 195 af 26 MAJ 1965 om saltvandfiskeri).
- Kommissionen kan ikke med sikkerhed fastslå, hvorvidt kutteren har ført de reglementerede lys eller ej.

Kommissionen finder således ikke, at kutteren har fisket i sejlruten eller kan bebrejdes for manglende afmærkning af garnene. Det findes heller ikke med sikkerhed bevist, at kutteren ikke har ført de reglementerede lys.

Kommissionen mener, at minelæggerens vagtchefes reaktion med at stille skruestigningen på »0« ikke var egnet til at undgå beskadigelse af garnene. Var skruerne blevet stoppet ved passage af garnene, ville skaden muligvis være undgået eller formindsket.

Kommissionen finder, at uheldet, som fandt sted i forbindelse med en vige-manøvre for en coaster kommende fra Køge Bugt, må betragtes som hændeligt.

Kommissionen finder, at det fremsatte erstatningskrav bør imødekommes.

Ved udbetaling af erstatning bør CHS dog gøre opmærksom på, at Søværnet ikke følger sig overbevist om, at kutteren har ført de reglementerede lys.

Kommissionen finder i øvrigt, at afvisning af erstatningskrav fra fiskere kræver fuldt gyldigt bevismateriale fra Søværnets side.

Skibe fra Søværnet, der beskadiger fiskeredskaber, bør, såfremt omstændighederne tillader det, stoppe og optage kontakt med vedkommende fiskeskib og fremføre evt. anker vedrørende afmærkning og lysføring samt søge at få konstateret skadens omfang på stedet.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af Søværnets Havarikommission anførte og finder anledning til at bemærke, at De dels burde have indberettet hændelsen, idet mulighed for opstået skade ikke kunne afvises, dels burde have søgt kontakt med den pågældende fisker, jf. SVN BST 041-2, pkt 7a, 7c og bilag 3.

Jeg agter i øvrigt ikke at foretage yderligere i sagen.

Marinestaben vil foranledige, at det af fiskeren fremsatte erstatningskrav på i alt kr. 7.330 honoreres.«

11. Bevogningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af stenfiskerfartøj i Hårbølle

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: SE 4; vejr: diset; sø: 2; sigt: 5.

Hændelsesforløb (jf. fig. 22):

Den 2 APR passerende bevogningsfartøjet under sejlad fra Korsør til København Hårbølle Bro i Grønsund.

Broen, ved hvilken der lå et stenfiskerfartøj, passeredes kl. 1233, hvorefter bevogningsfartøjet fortsatte S-over i Grønsund mod Østersøen. Fra kl. 1058 til 1233 sejledes med 1500 omdrejninger, hvilket svarer til ca. 15,5 knob, fra kl. 1233 til kl. 1235 1300 omdrejninger svarende til ca. 13 knob, og fra kl. 1235 til kl. 1249 1200

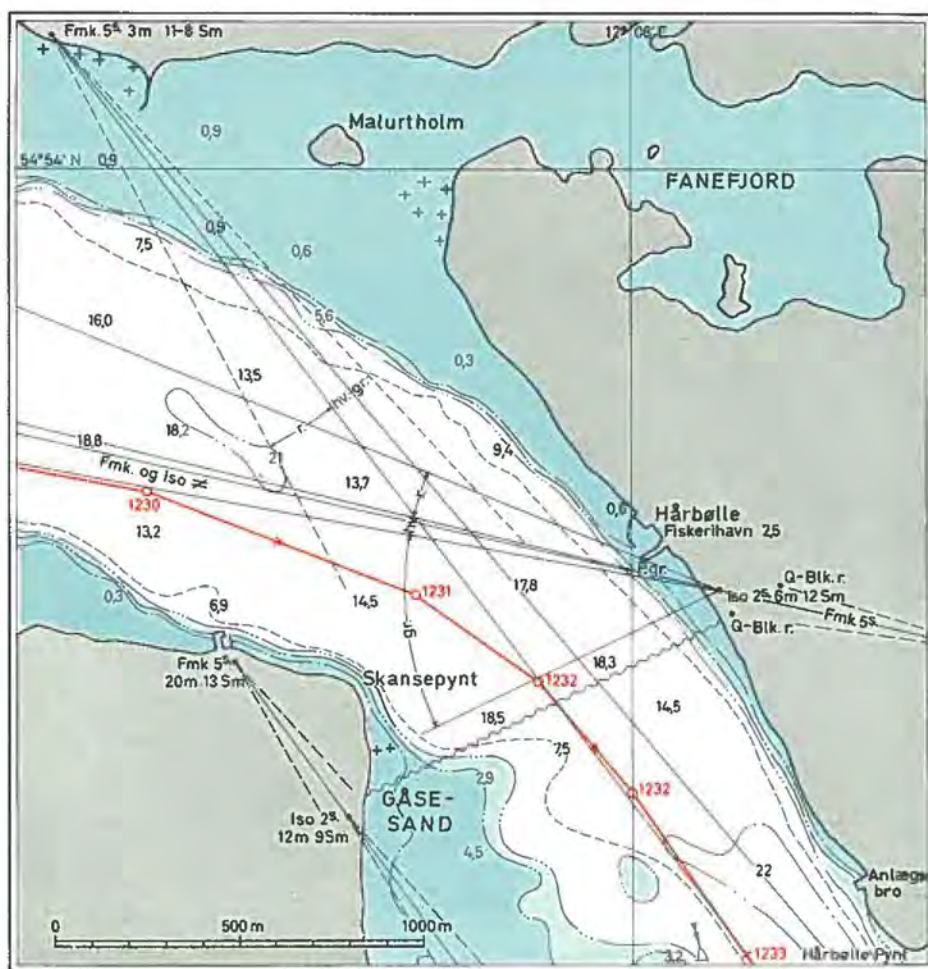


Fig. 22.

omdrejninger svarende til ca. 12 knob. Ved passage af broen observeredes, at stenfiskerfartøjets bom svingede ud til bagbord, og at arbejdet øjensynligt blev stoppet i nogle minutter. Samtidigt observeredes, at bevogtningsfartøjets hækbølge på lægt vand rejste sig uforholdsmæssigt højt og brækkede over i krappe søer, hvorefter omdrejningerne straks (kl. 1235) blev reduceret til 1200.

Supplerende oplysninger:

Navigationen foregik fra broen/O-rummet og pladsbestemmelsen foregik ved hjælp af radar sammenholdt med terrestiske og visuelle observationer. Næstkommanderende var vagtchef, og chefen var på broen.

Besætningen var samme dag flyttet fra et bevogtningsfartøj af den lange type til et af den korte.

Skadeopgørelse:

Stenfiskerfartøjet fik følgende skader:

Skanseklædningen trykket ind over en strækning på ca. 4 m ved stb bov.

Skanseklædningen trykket ind over en strækning på ca. 2 m på stb side.

2 skanseklædningsstøtter i stb side af boven deformeret.

1 skanseklædningsstøtte i stb side knækket.

De med uheldet forbundne udgifter andrager kr. 4.500.

Kommissionens vurdering:

Kommissionen finder, at beskadigelsen af stenfiskeren skyldes den af bevogtningsfartøjet frembragte hækbølge.

Kommissionen mener derfor, at uheldet kan bebrejdes chefen, idet han ikke tidligt nok har grebet ind over for vagtchefen og reduceret farten tilstrækkeligt i det snævre farvand.

Chefens forklaring om, at han er blevet overrasket over den store hækbølge, det »korte« fartøj satte i forhold til det »længere« fartøj, som han før havde været chef for, finder kommissionen må tillægges mindre vægt, idet der ikke er væsentlig forskel på hækbølgen for de to skrogtyper. Uanset skrogtype ville det ikke være forsvarligt at benytte 15 knob under de givne passageforhold.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte. Jeg finder grund til at kritisere, at De som chef for bevogtningsfartøjet under sejlads gennem Grønsund den 2 APR undlod at foranledige iværksat fornøden fartreduktion, så meget mere som De selv opholdt Dem på kommandobroen, jf. herved midlertidig Instruks for skibschefen (K.f.S.B.11-1943), §§ 29 og 30 og SVN BST nr. 329.

En undladelse af at efterleve disse bestemmelser medførte havarier til et beløb af ca. 4.500 kr. på et ved kaj fortøjet skib.«

12. Saltvandsforekomster i helikopterbrændstof i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl)

Hændelsesforløb:

Den 6 JUN fra kl. ca. 1000 til kl. ca. 1130, medens inspektionsskibet var fortøjet ved kaj D64G i flådehavn København, ombordtoges ifølge tankbils måleur 9000 l helikopterbrændstof (F34). Vedligeholdelsesofficeren (VLO) forestod påfyldningen, der var den første efter nyligt afsluttet periodisk eftersyn.

En pejling efter endt fyldning viste, at helikopterbrændstoftanken kun indeholdt 5000 l. Ved en påfølgende gennemgang af tanksystemet konstaterede VLO:

- at 2 stk. overbordventiler stod $\frac{1}{4}$ gevind åben.
- at en helikopterbrændstofprøve indikerede indhold af saltvand.
- at helikopterbrændstof var tømt ud i havnebassinet.

Sandsynligheden taler for, at de to overbordventiler, hvis rørforbindelser munder ud umiddelbart under vandlinien, har stået $\frac{1}{4}$ gevind åben i længere tid også under skibets forlægning fra flådestation Frederikshavn til flådestation København umiddelbart før kommandohejsningen den 5 JUN kl. 1000.

De resterende 5000 l – der viste sig at være en nærlig lige blanding af saltvand og helikopterbrændstof – blev efter samråd med Søværnets Materielkommando (SMK) ilandtaget, hvorefter helikopterbrændstoftank med tilhørende rørsystemer blev renset med påfølgende godkendelse af SMK.

Forureningen af havnebassinet ved udtømningen af helikopterbrændstoffet kunne ikke konstateres visuelt dels på grund af helikopterbrændstoffets flygtighed parret med farveløshed og dels på grund af tilstedeværelsen omkring skibet af olierester m.v. samlet af vind og strøm, hvorfor forureningsbekæmpelse ikke blev iværksat.

Supplerende oplysninger:

Inspektionsskibet havde indtil 8 MAR ligget på orlogsværftet til periodisk eftersyn (PE). Tilsynsførende teknikofficer (TKO) var den designerede VLO, som dengang var tjenestegørende ved FLS FRH EKA.

Værdien af det med saltvand blandede helikopterbrændstof andrager kr. 1.000.

Kommissionens vurdering:

Uheldet skyldes, at helikopterbrændstoftankens 2 overbordventiler har stået åbne.

Kommissionen skønner, at overbordventilerne har stået helt eller delvis åbne siden afslutningen af inspektionsskibets PE på Orlogsværftet den 8 MAR.

Ansaret herfor påhvilede Flådestation Frederikshavn Ekvipageafdeling, på hvis vegne kontrollen udførtes af den designerede VLO.

Kommissionen finder, at der med indførelse af systemet med en tilsynsførende TKO, tjenestegørende under vedkommende FLS EKA, påhviler FLS og ikke mindst den tilsynsførende et naturligt ansvar for tilsyn og kontrol, som det rent praktisk ikke er muligt at tilgodese af de egentlig ansvarlige myndigheder SMK og OLV.

Forsåvidt angår det specifikke og sikkerhedsmæssigt vigtige tilsyn med at overbordventiler er lukkede inden uddokning og prøvesejlads finder SHK, at instrukserne for den tilsynsførende TKO ikke er ganske klare.

Der eksisterer ikke en egentlig instruks, medens det dog af FLS FRH »Bestemmelser for føring af arbejdsbogen« fremgår vedr. dokning: »Ved dokninger opgives datoen for ind- og uddokning samt den maskinbefalingsmand og repræsentant for den tekniske myndighed, der inspicerer søforbindelser m. v. ved og efter uddokning«.

Hvorvidt den tilsynsførende i det konkrete tilfælde har udført denne opgave, underdrager sig kontrol, idet arbejdsbog og maskinjournal er bortkommet under forsendelsen mellem FLS KBH og FLS FRH.

Der er ikke ved FLS FRH EKA foranstaltning givet VLO særlig instruktion i de pligter, der påhviler den tilsynsførende under PE, herunder de forholdsregler der særligt skal iagttages før skibe uddokkes. Det var VLO første uddokning som tilsynsførende.

Den 6 JUN, hvor inspektionsskibet var under kommando, blev helikopterbrændstof taget om bord fra tankbil. Ansvar for påhvilede skibets TKO, medens VLO forestod fyldningen.

Det fremgår ikke af nogen instruks, hvilke forholdsregler der særligt skal iagttages før, under og efter fyldning af tanke.

VLO havde således ikke ladet helikopterbrændstoftanken pejle før fyldningen påbegyndtes, uanset at dette må betragtes som almindelig rutine, ikke mindst ved førstegangsfyldning efter kommandohejsning.

Henset til VLO manglende erfaring, og til at der ikke har været meddelt ham den nødvendige instruktion, mener kommissionen ikke, at ansvaret for uheldet alene kan lægges på ham.

Det er kommissionens opfattelse, at en del af skylden for uheldet må tillægges FLS FRH EKA og skibets TKO for manglende vejledning af VLO.

Foranstaltninger til forebyggelse af gentagelsestilfælde:

Kommissionen skal anbefale

- at det pålægges flådestationerne at drage omsorg for nøje instruktion af det personel, der pålægges tilsynspligt under periodiske eftersyn,
- at de forholdsregler, der bør tages ved tankfyldning, generelt indskræpes for FGE's personel.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde det af SHK anførte og agter ikke at foretage yderligere i sagen over for hr. orlogskaptajnen.

Jeg har i særlig skrivelse til daværende teknikofficer påtalt dennes manglende instruktion af inspektionsskibets vedligeholdelsesofficer.«

13. Orlogskutters (BARSØ-kl) medvirken ved beskadigelse af fortøjningspæle i Juelsminde

Ledsagende omstændigheder:

Uheldet indtraf i dagslys. Vind: W4; vejr: skyet; sigt: god.

Hændelsesforløb (jf. fig. 23):

Orlogskutteren anløb Juelsminde havn den 13 AUG kl. 1400 for køb af proviant og sende en værnepligtig på orlov. Kl. ca. 1430, da kutteren var fortøjet ved havnens østlige kaj, fik chefen at vide, at kajpladsen var forbeholdt fiskekuttere, hvorefter chefen straks ville sejle igen. Da havnebassinet ikke tillod at svaje, satte kutteren stævnen mod kajhammeren, kørte langsomt frem på maskinen, ca. 4 knob (230 RPM, stigning 3-4), og roret hårdt styrbord for at få agterstævnen ud mod havneindløbet og bakke ud. Under denne manøvre kom fiskekutteren VE 92 ind i havnen og gik med langsom fart, ca. 3 knob, agten om orlogskutteren for at komme ind i den SØ-lige del af havnen. VE 92 blev da af orlogskutterens skruevand sat over mod en pælerække, hvor lystfartøjer lå fortøjet, og tårnede, hvorved 3 pæle knækkede. Da VE 92 var klar af pælene, bakkede orlogskutteren ud af havnen.

Supplerende oplysninger:

Ca. 1 time efter, da orlogskutteren havde fortøjet langs et depotskib, som lå for anker i Sandbjerg Vig, sejlede chefen og en VP tilbage til Juelsminde i gummibåd for at besigtige skaden. Chefen kontaktede havnemesteren, og skaderne blev besigt-

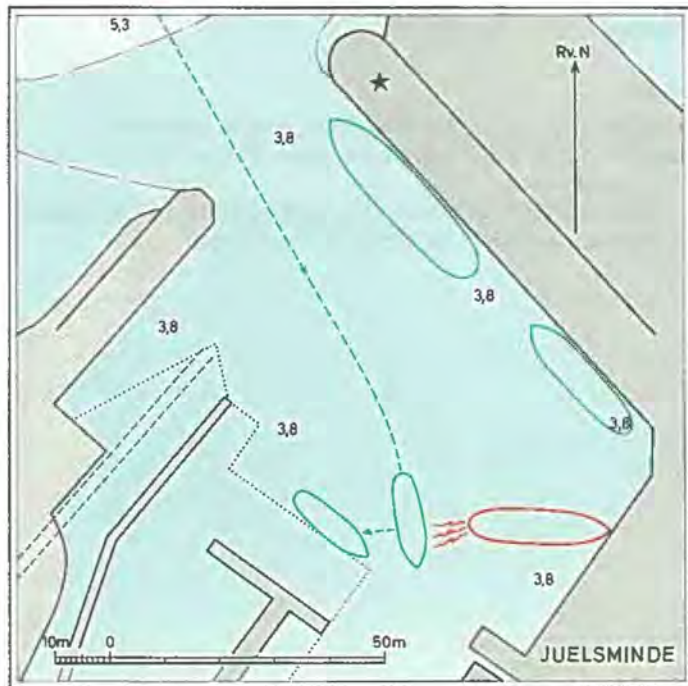


Fig. 23.

tiget. Det viste sig, at der var brækket 3 pæle og ikke sket skade på hverken VE 92 eller nogen af lystbådene. Ved samtale med skipperen på VE 92 erklærede han at have bakket med fuld kraft for at undgå at ramme pælene. Den VP, som stod agter, da uheldet skete, erklærer imidlertid, at VE 92 ikke bakkede.

Skadeopgørelse:

Tre fortøjningspæle knækket.

De med uheldet forbundne udgifter andrager kr. 2.525.

Kommissionens vurdering:

Årsagen til uheldet er, at fiskekutteren af orlogskutterens skruevand er sat over i pælerækken.

Kommissionen finder, at skylden for uheldet kan pålægges orlogskutteren, idet den, som endnu havde stævnen på kajen, burde have stoppet skruen som anført i »Standardreglement for overholdelse af orden m. v. i danske havne«, mens fiskekutteren passerede agten om.

Kommissionen finder dog, at uheldet bør betragtes som hændeligt, og at Søværnet bør afholde de hermed forbundne udgifter.

Vedrørende Juelsminde sejlsportsforenings bemærkninger i skrivelse af 19 sep til Kattegats Marinedistrikt er kommissionen ikke enig heri. Kommissionen finder, at chefen for orlogskutteren har optrådt korrekt ved at kontakte havnemesteren efter uheldet.

Sagens afgørelse:

Chefen for Søværnet har over for skibschefen udtalt følgende:

»Jeg kan tiltræde SHK opfattelse af, at uheldet må betragtes som hændeligt og agter ikke at foretage videre i sagen.

Marinestaben vil udrede det af Juelsminde Sejlsportsforening ønskede erstatningsbeløb på kr. 2.525,20.«

Fortegnelse over de i årsberetningerne 1960-1974 indeholdte havari- og skadesager

Kollisioner	Års- beretning	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 (VIG-kl) i Kieler Fjord, Tyskland.	1963	5
7. Kollision mellem 2 motortorpedobåde i farvandet ud for Nymindesgab.	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 Hjemmeværnskutter 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
14. Kollision mellem korvet og fiskekutter i Kattegat.	1970-71	5
15. Torpedobåds kollision med sandpumper, Københavns havn.	1970-71	12
16. Torpedobåds kollision med civil tankbåd, Københavns havn.	1970-71	26
17. Fægebåds kollision med rutebåd, Københavns havn.	1972-73	9
18. Kollision mellem to torpedobåde.	1974	5
19. Undervandsbåds kollision med torpedo.	1974	8
Påsejlinger		
1. Fregats beskadigelse af stævnen under tillægsmanøvre i Thors-havn, Færøerne.	1960	25
2. Fregats beskadigelse af egen skibsside under tillægnings-manøvre på Holmen.	1960	27
3. Fregats beskadigelse af egen stævn samt skibsside på tank-skib ved påsejling af dette i Lamlash bugten, Skotland.	1960	29
4. Patruljebåds (WILLEMOES-kl) grundberøring og beskadigelse af et i Vejle havn fortøjet motorskib.	1960	31
5. Minelægger (VINDHUNDEN-kl) beskadigelse af pullert i Århus havn.	1960	34
6. Fregats påsejling af Solmundefjord olieka i Skålefjord.	1960	36
7. Destroyers påsejling af dansk depotskib på Lissabon red, Portugal.	1960	38
8. Patruljebåds (WILLEMOES-kl) tab af anker ved afgang fra Avernakke Pynt Bro.	1960	44

	Ars- beretning	Pag.
9. Motortorpedobåds påsejling af havnemolen i Agersø havn.	1960	44
10. Motortorpedobåds påsejling af anlægsbro på Flådestation København.	1961	11
11. Bevogtningsfartøjs (NÆS-kl) påsejling af mole i Spodsbjerg havn.	1961	11
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 Kielerfjord, Tyskland.	1964	5
21. Fregats påsejling af opankret sovjetiske trawler ved Falsterbo, Sverige.	1964	11
22. Motortorpedobåds påsejling af orlogskutter i Kongsøre havn.	1964	30
23. Korvets påsejling af molehoved i Frederikshavn.	1965-66	7
24. Orlogskutters påsejling af en anden orlogskutter og kajanlæg i Frederikshavn.	1965-66	10
25. Skoleskibs påsejling af kaj i Hoek van Holland.	1965-66	13
26. Bevogtningsfartøjs påsejling af korvet i Flådehavn København.	1965-66	15
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 Kongsøre.	1967	23
33. Minelæggers (FALSTER-kl) påsejling af fyrstolpe, Flådehavn København.	1968-69	24
34. Korvets påsejling af bølge, 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.	1968-69	34
38. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) påsejling af kaj i Stubbe- købing.	1968-69	36

	Ars-beretning	Pag.
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 bøjle i Isefjord.	1968-69	42
42. Depotskibs påsejling af kaj i Kongsøre.	1968-69	43
43. Torpedobåds påsejling af kaj, Flådehavn København.	1968-69	45
44. Depotskibs påsejling af kaj i Rønne.	1970-71	28
45. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af civilt skib i Thorshavn.	1970-71	30
46. Minelægger (FALSTER-kl) påsejling af anden minelægger i Norge.	1970-71	32
47. Motorbåds påsejling af undervandsbåd, Kongsøre.	1970-71	34
48. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af slæbebåd, Flådehavn København.	1970-71	36
49. Depotskibs påsejling af kaj i Kongsøre.	1970-71	38
50. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af civilt skib i Thorshavn.	1970-71	41
51. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj, Flådestation Frederikshavn.	1970-71	43
52. Minelægger (FALSTER-kl) påsejling af kaj og pæl, Flådehavn København.	1970-71	46
53. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af civilt skib i Thorshavn.	1970-71	48
54. Korvets (TRITON-kl) påsejling af coaster i Næstved.	1972-73	11
55. Korvets (TRITON-kl) påsejling af mole i Frederikshavn.	1972-73	13
56. Orlogskutters påsejling af inspektionsskib i Sørvåg.	1972-73	16
57. Torpedobåds (FALKEN-kl) påsejling af sømærke i Isefjord.	1972-73	19
58. Undervandsbåds (NARHVALEN-kl) påsejling af depotskib.	1972-73	22
59. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) påsejling af kaj i Frederikshavn.	1974	10
60. Torpedobåds påsejling af kaj på Holmen	1974	13
61. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Klaksvig	1974	17
62. Depotskibs påsejling af kaj i Kongsøre	1974	19
63. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af isskosse.	1974	21
64. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påsejling af kaj i Kongsøre.	1974	24

Grundstødninger eller -berøringer

1. Fregats beskadigelse af skrue ved berøring af grunden under afgang fra Færingehavn, Grønland.	1960	46
2. Bevogtningsfartøj (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

	Års- beretning	Pag
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 Suppertoppen, 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
30. Minelæggers (LOUGEN-kl) grundstødning i Grønsund.	1967	35
31. Orlogskutters grundstødning i Sørgåsfjord.	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 Færgenhavn.	1968-69	58
39. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundstødning i Lister Dyb.	1968-69	61
40. Torpedobåds grundberøring, Limfjorden vestlige del.	1968-69	64
41. Kongeskibets grundberøring i Nyt Løb, Grønsund.	1968-69	67
42. Minelæggers (FALSTER-kl) grundstødning i Svendborg Sund.	1970-71	51

	Ars- beretning	Pag.
43. Undervandsbåds grundstødning i Københavns havn.	1970-71	54
44. Minelæggers (FALSTER-kl) grundberøring i Svendborg Sund.	1970-71	58
45. Undervandsbåds grundberøring i Kieler Fjord.	1970-71	61
46. Undervandsbåds grundberøring, Norge.	1970-71	63
47. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Hestehoved Dyb.	1970-71	65
48. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Smålandsfarvandet.	1970-71	69
49. Orlogskutters grundstødning, Grønland.	1970-71	73
50. Depotskibs grundberøring i Kongedyb.	1972-73	25
51. Kabelfartøjs grundstødning i Bøgestrømmen.	1972-73	28
52. Bevogtningsfartøjs grundberøring på Middelgrunden.	1972-73	31
53. Orlogskutters grundstødning i Grønsund.	1972-73	34
54. Inspektionsskutters (MÅGEN-kl) grundberøring i Tunorput-fjorden.	1972-73	36
55. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring i Svendborgsund.	1972-73	39
56. Orlogskutters (Ø-kl) grundstødning og kollision med 2 pramme i Nordby.	1972-73	41
57. Øvelseskutters (SVANEN-kl) grundberøring i Præstø Løb.	1972-73	44
58. Øvelseskutters grundberøring på Venegrunde.	1974	27
59. Minelæggers (FALSTER-kl) grundberøring i Fakse Bugt.	1974	31
60. Inspektionsskutters (MAAGEN-kl) grundstødning i Sydlige Mågeløb.	1974	36
61. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) grundberøring på Christiansø.	1974	39
62. Inspektionsskutters (MAAGEN-kl) grundberøring ved Motzfeldt Havn.	1974	41
63. Torpedobåds grundberøring i Draget.	1974	43

Tekniske havarier

1. Tankfartøjs motorhavari.	1972-73	46
2. Kommunikationssvigt i ubåd (NARHVALEN-kl) med efterfølgende SUBMISS/SUBSUNK.	1972-73	48
3. Havari på gear og kraftturbine i fregat (PEDER SKRAM-kl)	1972-73	53
4. Havari på trykleje i torpedobåd.	1972-73	56
5. Undervandsbåds uheld med afblænding af skrogennemføring.	1972-73	57
6. Torpedobåds (SØLØVEN-kl) havari på Center Vee Gear.	1972-73	61
7. Torpedobåds (FLYVEFISKEN-kl) havari på hovedmotor.	1972-73	63
8. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på hovedmotor.	1972-73	65
9. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på generator.	1972-73	67
10. Saltvandsindtrængen i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1972-73	68
11. Torpedobåds (SØLØVEN-kl) havari på luftindtag.	1972-73	70
12. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på hovedmotor.	1972-73	72
13. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på generator.	1972-73	74

	Ars-beretning	Pag.
14. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) vandfyldning af rum.	1972-73	75
15. Undervandsbåds (DELFINEN-kl) havari på dieselmotor.	1972-73	77
16. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari på hejsearrangement til stb. motorbåd.	1974	45
17. El-ulykke på radiostationen i minelægger (FALSTER-kl).	1974	47
18. Sprængning af trykluftmanometer i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1974	49
19. Havari på hovedmotor i minelægger (LANGELAND-kl).	1974	51
20. Havari på hovedmotor i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1974	53

Andre uheld

1. Fregats beskadigelse af anker og ankerkæde i Julianehaab havn, Grønland.	1960	59
2. Beskadigelse af depotskib og kajen ved Torpedostation Kongsøre.	1960	61
3. Fregats beskadigelse af skrueskærmlader foranlediget af wire i skruer under tillægningsmanøvre i Godthåb Skibshavn, Grønland.	1960	67
4. Trosse i skruerne på fregat under forlægning i Aberdeen havn, Skotland.	1960	69
5. Fregats beskadigelse af kajen i Tveraa, Færøerne.	1960	71
6. Beskadigelse af lægter i Gent havn, Belgien, foranlediget af korvet.	1960	73
7. Beskadigelse af lystfartøj i Næstved kanal foranlediget af korvet.	1960	75
8. Bevogtningsfartøjs (NÆS-kl) beskadigelse af bundgarn i Langelandsbælt.	1961	29
9. Beskadigelse 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.	1964	75
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 butteler i Århus havn.	1967	47
17. Mineleggers (FALSTER-kl) påståede beskadigelse af civil motorbåd på Københavns Red (jf. nr. 25).	1967	48
18. Torpedobåds beskadigelse af drivskrue i Storebælt.	1967	50
19. Torpedobåds beskadigelse af drivskrue i Tømmergraven.	1967	53
20. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari under issejlds i Julianehåbsbugten.	1968-69	69

	Ars- beretning	Pag.
21. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) havari under issejlads ud for Arsurk Fjord.	1968-69	72
22. Minelæggers beskadigelse af drivskrue i Krudtløbet.	1968-69	73
23. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af havneanlæg 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
27. Orlogskutters tab af anker, Grønland.	1970-71	76
28. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af stenfiskerfartøj i Frederikshavn.	1970-71	79
29. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) påståede beskadigelse af færøsk fiskerfartøj.	1970-71	81
30. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) fiskning af fortøjningswire, Grønland.	1970-71	84
31. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af fiskekutter ud for Korsør.	1970-71	87
32. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) skruehavari forårsaget af wire i bb drivskrue.	1972-73	79
33. Personskade i orlogskutter (BARSØ-kl).	1972-73	82
34. Vandfyldning af ammunitionsmagasin i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1972-73	85
35. Torpedobåds (FLYVEFISKEN-kl) beskadigelse af vager i Lynæs Rende.	1972-73	87
36. Undervandsbåds (DELFINEN-kl) havari på ECM antenne.	1972-73	91
37. Skader i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl) og inspektionskutter (MAAGEN-kl) under sejlads i hårdt vejr.	1972-73	93
38. Bevogtningsfartøjers (DAPHNE-kl) beskadigelse af fartøj ved passage i Åbenrå Fjord.	1972-73	97
39. Personskade i Kongeskibet.	1974	56
40. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) passage af motortanker med forsyningsskib langs siden.	1974	59
41. Fregats (PEDER SKRAM-kl) tab af redningsflåder samt skader på skib i hårdt vejr.	1974	61
42. Slæbebåds (FREMAD-kl) kæntring under assistance af fregat.	1974	67
43. Inspektionsskibs (HVIDBJØRNEN-kl) drivskruehavari under havnemanøvre i Jacobshavn.	1974	77
44. Udsivning af helikopterbrændstof fra inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1974	80
45. Beskadigelse af ammunition i fregat (PEDER SKRAM-kl).	1974	81
46. Uheld med kunstig tåge i fregat (PEDER SKRAM-kl).	1974	83
47. Minelæggers (FALSTER-kl) beskadigelse af fiskeredskaber.	1974	86
48. Bevogtningsfartøjs (DAPHNE-kl) beskadigelse af stenfiskerfartøj i Hårbølle.	1974	90
49. Saltvandsforekomster i helikopterbrændstof i inspektionsskib (HVIDBJØRNEN-kl).	1974	92
50. Orlogskutters (BARSØ-kl) medvirken ved beskadigelse af fortøjningsspæle i Juelsminde.	1974	94