

Minelægger On the Rocks

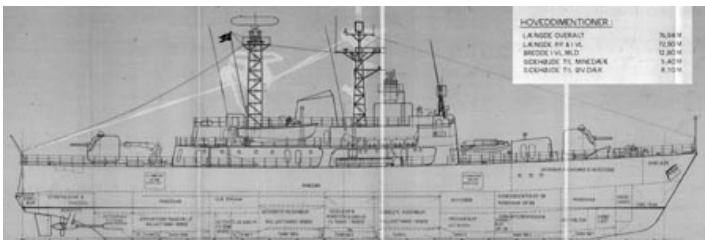


"Land forude!". Minelæggeren FYEN på grund i Boknafjorden den 7. marts 1979. (Marinens Biblioteks arkiv)

Af Søren Nørby, cand. mag. Marinens Bibliotek.

Artiklen er blevet til i samarbejde med bl.a. daværende orlogskaptajn og næstkommanderende om bord på FYEN, K. P. Hansen, pens. KK J. A. M. Ludvigsen og daværende kaptajnløjtnant og vedligeholdelsesofficer om bord på FYEN E. O. Mortensen.

Natten mellem den 6. og 7. marts 1979 stod den ca. 2000 tons store minelægger FYEN op gennem Boknafjorden mellem Stavanger og Haugesund. Minelæggeren fungerede som skoleskib, og på broen havde en søkadet (herefter kaldet kadetvagtchefen) kommandoen som led i sin uddannelse til vagtchef. Sejladsen blev overvåget af vagtchefen, en sekondløjtnant, der siden januar havde været om bord i FYEN.



N81 FYEN var en af fire store minelæggere af FALSTER-klassen, som blev finansieret under den såkaldte Cost-Sharingsaftale mellem USA og Danmark i 1959. FYEN løb af stablen fra Frederikshavn Værft og Flydedok A/S den 3. oktober 1962 og var i tjeneste i flåden frem til oktober 2003. (Marinens Biblioteks arkiv)

Målet med den natlige sejlads var, at søkadetten skulle få erfaring med jobbet som vagtchef, samt at øve terrestrisk (optisk) navigation ved nattetid, og sejladsen foregik derfor primært ved hjælp af fyrvinkler ind i fjorden. Dette var et normalt led i uddannelsen af kommende søofficerer, og foregik almindeligvis i danske farvande. På grund af is i førnævnte farvande var det dog i foråret 1979 nødvendigt at flytte sejladserne til norske farvande.

Natten mellem den 6. og 7. marts 1979 var en klar mørk nat med rolig sø og god sigtbarhed. Det sneede en smule og vandtemperaturen var omkring de 5° C. Til hjælp til navigeringen havde vagtchefen på broen både et søkort med fyrlinier og et pejldiopter (til at tage optiske

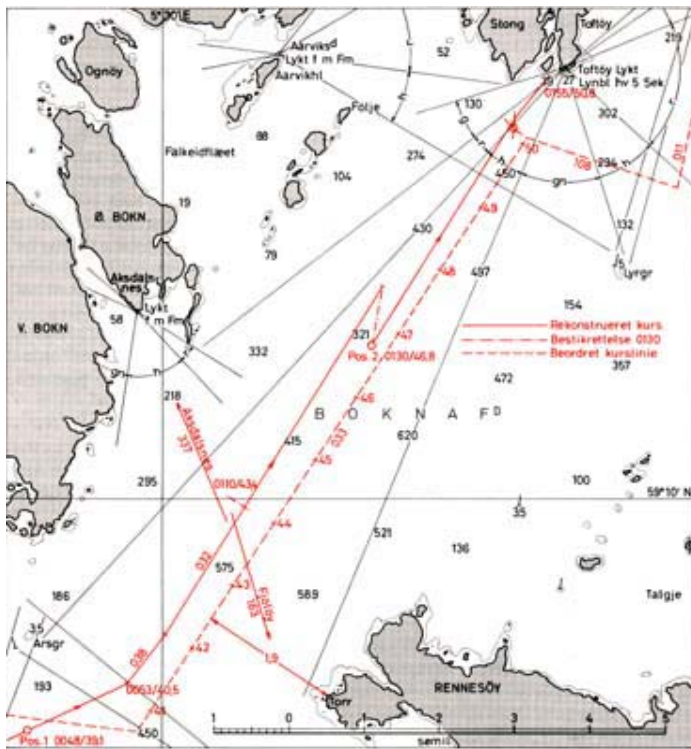
navigeringer med) anbragt over gyrorepeater i brovingerne. Vagtchefen kunne endvidere kontrollere kadetvagtchefens pejlinger ved hjælp af skibets 3 cm navigations- og 10 cm varslingsradarer.

Da sejladsen op gennem fjorden således ikke skulle have givet de store problemer, gik minelæggeren med ca. 10 knobs fart, og klokken 0048 var FYEN ved indsejlingen til Boknafjorden. Her skulle minelæggeren dreje fra kurs 065 grader til 032, men kort før manøvren skulle gennemføres, blev det opdaget, at man var kommet for langt til bagbord i forhold til indsejling. Vagtchefen gav derfor ordre til, at man i små ti minutter skulle sejle kurs 038 i stedet for den planlagte kurs 032.

Derved skulle man have været tilbage på rette kurs, og kl. 0130 tog vagtchefen en kontrolpejling ved hjælp af 10cm radaren. Da han hermed fastslog minelæggerens position, glemte han dog at tage højde for, at en systemkontrol af samme radar havde vist at den havde en afstandsfejl på 300 yards. Den position,

som vagthavende herved fastlagde ved hjælp af radaren, blev derved sat 300 yards for langt mod øst.

Med sin position lagt (fejlagtigt) fast, fortsatte FYEN og de 144 mand om bord på kurs 032 ind i Boknafjorden.



Havarikommisjonen udarbejdede efterfølgende dette kort, der viser minelæggerens rekonstruerede kurs, den bestikrettede kurs fra kl. 0130 samt den beordrede kurs. FYENS operationsofficer udtalte under afhøringen, at sejladsen var planlagt udført således, at minelæggeren på intet tidspunkt kom nærmere land end én sømil. Det kom ikke til at blive tilfældet.

Kl. 0149 gjorde vagtchefen kadetvagtchefen opmærksom på, at der snart skulle drejes, og denne svarede bekræftende. Vagtchefen gik derefter ud på den ene brovinge for at foretage en optisk pejling af minelæggerens position for derved at kontrollere kadetvagtchefens drej. Des-

værre var det ikke muligt for ham at identificere, hvilket af de mange hvide lys i pejlingen, der kom fra Aarviks Fyr, og efter et par minutters forgæves forsøg gik vagtchefen igen ind på broen. Her fandt han kadetvagtchefen og dennes afløser, der netop var kommet på broen, stående bøjet over kortbordet.

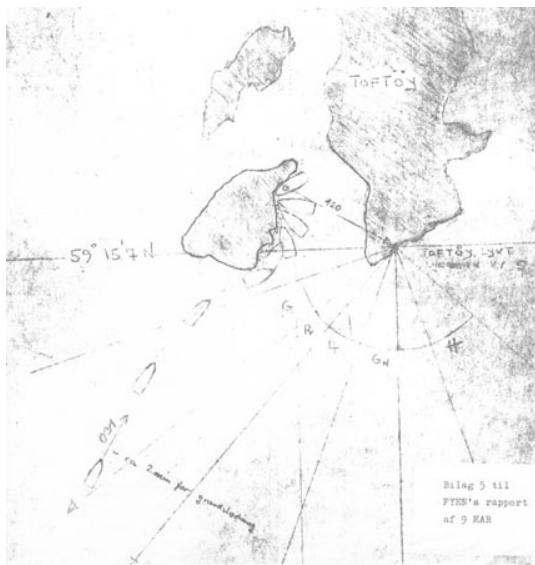
Vagtchefen udtalte efterfølgende, at han havde undret sig over, at kadetvagtchefen stod bøjet over kortbordet under et drej, men da vagtchefen kunne se Toftoy Fyr, der som ventet viste grønt, tog han det for givet, at minelæggeren allerede var i drej. Vagtchefen måtte efterfølgende indrømme, at han ikke havde reflekterede over, at fyret sås om styrbord, og ikke som det skulle om bagbord.

Det viste sig senere, at kadetvagtchefen var gået i gang med sin navigatoriske overleveringen til sin afløser, der var kommet på broen få minutter før, og derved fik kadetvagtchefen ikke igangsat drejet som han skulle. Først da vagtchefen igen kom ind på broen, gav kadetvagtchefen ordre til at igangsætte drejet, og minelæggeren begyndte at dreje mod kurs 058.

Egentligt skulle kursen have været 108, men da kadetvagtchefen på grund af manglende erfaring og rutine tidligere på togtet havde vist, at han ikke var så sikker på manøvreringen af den store minelægger, havde vagtchefen på eget initiativ givet kadetvagtchefen ordre til at skære et hjørne af drejet.

On the Rocks

Klokken var ca. 0156 da vagtchefen opdagede, at der var noget galt. Lyset fra fyret ved Tof toy Lykt var meget tæt ved, og da vagtchefen kontrollerede afstanden gennem sin kikkert, så han en smal hvid stribe, som han straks korrekt identificerede som en brænding. Vagtchefen beordrede straks roret lagt styrbord helt over, men da minelæggeren på dette tidspunkt var under 200 meter fra brændingen, var det for sent til, at kollisionen kunne afværges. Vagtchefen beordrede derfor kort efter skruerne sat på bak og roret midtskibs. Sekunder senere ramte FYEN de første klipper, og få øjeblikke efter meddelte rorgængereren, at man havde mistet styringen. Rorene lå dermed fastlåst bagbord 12-15°. Vagtchefen forsøgte derpå at manøvrere minelæggeren fri ved hjælp af skruerne, men også dette mislykkedes, og kl. ca. 0159 blev der beordret nødstop på maskinerne. Samtidig gav vagtchefen ordre til, at man skulle overgå til lukningstilstand YANKEE (næsthøjeste lukningsberedskab), og at chefen og kontrolrummet skulle varsles.



te FYEN de første klipper, og få øjeblikke efter meddelte rorgængereren, at man havde mistet styringen. Rorene lå dermed fastlåst bagbord 12-15°. Vagtchefen forsøgte derpå at manøvrere minelæggeren fri ved hjælp af skruerne, men også dette mislykkedes, og kl. ca. 0159 blev der beordret nødstop på maskinerne. Samtidig gav vagtchefen ordre til, at man skulle overgå til lukningstilstand YANKEE (næsthøjeste lukningsberedskab), og at chefen og kontrolrummet skulle varsles.

Grundstødningen skete på positionen 59155N 0540.2E. I forbindelse med den efterfølgende Havarikommissions arbejde blev der udarbejdet denne skitse over selve grundstødningens forløb. Grundstødningen kunne tydeligt mærkes og høres overalt på skibet, så de af besætningen, der var gået til køjs, blev vækket.

Chefen kom hurtigt på broen og overtog kommandoen. Da FYEN lå uden fremdrift, var det ikke muligt at benytte rorene, og på chefens kommando gjorde man endnu et forsøg på at få minelæggeren fri ved hjælp af skruerne. Det viste sig dog hurtigt, at hverken styrbord eller bagbord hovedmaskine kunne startes, og kl. 0205, kun seks minutter efter grundstødningen, måtte minelæggerens chef rekvirere to slæbebåde fra Stavanger. Allerede kl. 0204 modtog broen den første rapport om vandindtrængen, i akselgangen trængte der vand ind gennem styrbord akselpakdåse, og der blev straks givet ordre om at begynde en lænsning af akselgangene. Minuttet senere gav chefen ordre til, at samtlige rum skulle inspiceres for mulig vandindtrængen.

På dette tidspunkt lå FYENS stævn fast på grunden, mens agterstavnen løftede og satte sig i takt med dønningernes passage. Rystelserne herfra gik gennem hele skroget, og få minutter efter grundstødningen måtte man fra broen give ordre til, at afbryde strømmen til minelæggerens radarer m.v., da rystelserne fik antennerne på stormasten til at falde ned i byger af gni-ster. De store radarer med deres tonstunge stabilisatorer blev dog siddende i masterne.

Kl. 0220 gav FYENS chef ordre til, at motorerne på skibets motorbåde skulle startes for derved at sikre, at de var klar til at blive sat i vandet, hvis det skulle vise sig nødvendigt at forlade skibet. For at hindre minelæggeren i at drive yderligere ind på grunden havde næstkommanderende kl. 0224 beordret en motorbåd udsat for at udlægge varpankrer agter. FYENS skibschef beordrede dog kl. 0235 udsætningen indstillet, da han frygtede, at den hårde brænding skulle udsætte mandskabet i motorbåden for unødigt stor fare. Derudover var vanddybden så stor, at et varpanker kun havde meget begrænset mulighed for at komme til at virke. (Marinens Biblioteks arkiv)

De to norske slæbebåde HAABULL og HAABRAND nåede først frem kl. 0420, og i mellemtiden var skaderne på FYENS skrog begyndt at vise sig.



Hverken kadetvagtschefen eller vagtschefen havde i marts 1979 erfaring med at sejle inden-skærs, og det viste sig nærfatalt for minelæggeren FYEN.

Hvorfor vagtschefen ikke straks beordrede fuld kraft bak ved synet af den hvide stribe fra brændingen står ikke klart. Det kan dog skyldes, at minelæggerne generelt var meget manøvredygtige, og at vagtschefen derfor mente, at det var muligt at nå at dreje af inden, man ramte klipperne. (Marinens Biblioteks arkiv)



Allerede kl. 0247 blev der rapporteret om vandindtrængen i både forreste og agterste ammunitionsmagasin samt akselgang, kædekassen og artillerikælderen. Disse skader blev kl. 0259 fulgt af indtrykning af skibssiden på elevbanjerne og vand i pumperum C. Der er ingen tvivl om, at minelæggeren på dette tidspunkt var i så stor nød, at der var en reel fare for, at skaderne skulle blive så omfattende, at skibets overlevelsessevne kunne komme i fare. Skibets officerer var faren bekendt, og næstkommanderende tog nu det skridt at omlægge bjærgningsrullerne fra bagbord side til styrbord. Ræsonnementet bag denne beslutning var først og fremmest, at der om styrbord, mellem den forholdsvis store minelægger og klippeøen, var et relativt fladt stykke vand. Her ville det være nemmere at komme i redningsbådene. Derudover lå det nærmeste stykke fast land – en relativt svær tilgængelig klippeø – også om styrbord. Det var endvidere planen, at minelæggeren skulle forlades i god tid – og inden den blev så ustabil, at den kæntrede. For at lette en eventuel ”forlad skibet”-manøvre, blev styrbord falde-reb også affiret, så man kunne stige herfra og direkte over i redningsflåderne uden at skulle i det kolde vand først.

Samtidig begyndte man kl. 0322 at forberede tilrigningen af et light-jackstay fra bakken og ind til klipperne, og man overvejede, om man skulle sætte især de 45 elever i land på klipperne, men man undlod dette skridt, da det kunne skabe en nervøs stemning hos de besætnings-medlemmer, der måtte blive tilbage om bord.



Skader på FYENS Skrog. Til venstre skibets stævn og til højre trykkede plader i akselgangen. Trods den efterfølgende reparation af skibet forvandt det aldrig skaderne helt. FYENS topfart nåede aldrig samme niveau som før grundstødningen, og maskineriet blev plaget af en række lyde, som ikke havde været der før den 7. marts 1979. (Marinens Biblioteks arkiv)

Kl. 0425 begyndte de to norske slæbebåde forsøget på at bringe minelæggeren flot, men det viste sig ikke at være nogen nem opgave. Begge slæbebåde blev først gjort fast agter i minelæggeren, og kl. 0430 begyndte første forsøg på at trække FYEN flot. Små ti minutter senere sprang HAABRADS trosse, og den del af trossen, der var fastspændt til FYEN, kom bragende ind over dækket. Trossens fart var så høj, at store dele af rælingen blev skåret rent over af den tunge trosse, men heldigvis havde officererne på FYEN taget deres forholdsregler og sørget for, at der ikke var nogen besætningsmedlemmer på dækket.

Der blev rigget en ny trosse til, men uden større succes. Kl. 0455 sprang HAABRANDS trosse igen, fulgt tre minutter senere af HAABULLS trosse. Et nyt forsøg lidt over kl. 0500 havde samme resultat, og kl. 0540 rekvirerede man endnu en slæbebåd fra Stavanger. Det lykkedes dog til slut - kl. 0524 – ved et moderat og konstant træk i FYENS hæk, at holde den fra yderligere beskadigelser af agterskibet. Der gik dog endnu et par timer, førend FYENS havaripatrulje kl. 0700 kunne meddele broen, at man nu havde situationen under kontrol, og igen overgik til kvartersvagt.

Et centralt element i arbejdet med at stabilisere minelæggeren var at sætte de beskadigede rum under tryk. Derved lykkedes det at få pumpet en del af det indtrængte vand ud igen, og trykket holdt vandet ude. Det lykkedes dog naturligvis ikke at få presset alt vandet ud igen, og ved ankomsten til Stavanger svarede FYENS dybgang til den amning, som minelæggeren havde, når minedækket var fyldt med miner.

Efter fem sådanne forgæves forsøg på at trække FYEN fri, skiftede man kl. 0840 HAABULLS slæbewire fra agterdæk til fordæk, hvor den blev gjort fast i fundamentet til ankerspillet. I mellemtiden var akselgangene om bord på FYEN blevet vandfyldte og lukket af, fuldt kort tid efter af en vandfyldning af pumperum C.

På et tidspunkt under bjærgningen var HAABRAND meget tæt på at kæntre. En sø drejede slæbebåden tværs i søen, og da dens nedrider var slækket, trak slæbebåden sig selv ned. Heldigvis lykkedes det at udløse spillet om bord på HAABRAND, og fra broen på FYEN så man slæbebåden rejse sig op med vandet drivende ned over overbygningen, lanterner og skibsslys.

Klokken ét minut over ti sprang HAABULLS slæbetrosse igen, og det stod nu helt klart, at de to slæbebåde ikke var nok til at få FYEN af grunden. Kl. 1020 fik man besked om, at endnu en slæbebåd var afgået fra Stavanger, og at den forventedes fremme omkring kl. 1200. Samtidig blev der sendt signal til Commander Naval Forces Southern Norway (COMNAVSONOR) med besked om, at der var brug for lægtene til borttransport af ca. 100 tons gasolie. Målet med dette var at lette skibet, hvis det ikke viste sig muligt på anden måde at få minelæggeren fri af grunden.



Skaderne inspiceres. FYENs officerer husker alle besætningen som veltrænet og god. (Marinens Biblioteks arkiv)

I de næste timer, hvor man ventede på, at den tredje slæbebåd skulle nå frem, opretholdt de to andre slæbebåde det konstante træk i minelæggerens hæk, der skulle forhindre, at FYEN fik yderligere skader. Det lykkedes herved at hindre en yderligere forværring af minelæggersituationen. Den tredje – og større – slæbebåd, NORMAN ROCK, ankom præcis kl. 1300 og 55 minutter senere.

De tre slæbebåde klar til at gøre et fælles forsøg på at få FYEN trukket fri. Dette lykkedes kl. 1409. Samtidig havde SOK hjemme i Danmark udsendt den første pressemeddelelse om grundstødning. Heri slog SOK bl.a. fast, at minelæggerens besætning ikke havde været i fare. SOKs vurdering af sagen var ikke et forsøg på at dække over de alvorlige begivenheder, som FYEN havde været igennem, men skyldtes mere, at de signaler, som i løbet af natten var blevet afsendt fra FYEN alle havde været forholdsvis afdæmpede og ikke havde givet egentlige detaljer om skadernes omfang.

Efter FYENS flotbringning klarede NORMAN ROCK og HAABRAND den videre bugsering af minelæggeren, og der blev givet besked til COMNAVSONOR om, at der ikke var brug for olie-lægtene.

Kl. 1746 kom sagkyndige fra Søværnets Materielkommando om bord på FYEN, og efter en inspektion af minelæggeren blev det besluttet at gå ind til Stavanger, hvortil minelæggeren ankom kl. 2047. Det norske havnefartøj, EIVINDSIK, som havde bragt de fem specialister fra SMK om bord på FYEN, tog skoleskibets 43 elever og to befalingsmænd med retur til Stavanger.

Efterspillet

De næste måneder gik med reparationer af minelæggeren. Først en række nødtørftige reparationer, der foregik på værftet i Stavanger, hvorefter FYEN den 11. marts blev slæbt til Haakongsvern. Her blev minelæggeren den 12. marts sat i dok, hvor en række midlertidige udbedringer af skrogets lækager kunne gennemføres. Imens anløb minelæggeren SJÆLLAND Haakongsvern, hvor den bl.a. tog FYENS ammunition og elever med hjem til Flådestation Frederikshavn.

Den 16. marts var FYEN klar til at blive slæbt hjem til Frederikshavn. Bugseringen var planlagt til at tage ca. 48 timer, men trods en klar vejrudsigt røg man i Skagerrak ind i en stiv kuling, og minelæggeren og Svitzers bugserbåd FRIGGA måtte ligge underdrejet i over 24 timer, førend bugseringen kunne fortsættes. Man havde inden afsejlingen fra Haakongsvern forsøgt bl.a. at tætnen en af de agter ballasttanke. Uden olie og ammunition var skibet meget let, og det ville derfor have været en fordel, om man kunne have taget vandballast om bord. Tætningen lykkedes dog ikke, og under bugseringen viste FYEN sig meget svær at styre.

Fra Frederikshavn gik turen et par dage senere mod Svendborg Værft, hvor minelæggeren kom til at tilbringe fem måneder (april til september 1979). I mellemtiden måtte søværnet overføre skoleskibets elever til korvetten BELLONA og minelæggeren MØEN.

Først den 22. oktober 1979 kunne minelæggeren igen hejse kommando og indgå i Skoledelingen.

Havarikommissionens undersøgelse

Den 21. marts 1979 blev Søværnets Havarikommission bedt om hurtigst muligt at klarlægge årsagen til uheldet og afgøre om nogen af de indblandede officerer skulle holdes ansvarlige for de omfattende skader på FYEN.



Havarikommissionen havde efterfølgende en lang liste over skader på minelæggeren: Følgende rum var slået læk: Rum 4A (kædekasse), 4C (sæbekælder), 4C (forreste ammunitionsmagasin), tankene 5JY1, 5JY2, rum 5J0 (ammunitionsrum). Der var kraftige indtrykninger i styrbords akselgang, lækage i styrbords stævnør og indtrykning af tank 5J og rum 3J (elevbanjer). Styrbords ror var slået op, rorkvadranten deformeret og bagbords KaMe-Va defekt. Udgifterne i forbindelse med reparationer m.v. androg kr. 11.215.000 kr. (Marinens Biblioteks arkiv)

Den første, der blev afhørt, var naturligvis FYENs chef, der havde det overordnede ansvar for skibets sejlads. Han havde været chef for minelæggeren siden juni 1977, og udtrykte under afhøringen, at han havde haft fuld tiltro til den ansvarlige vagtchef, som skibschefen selv havde været med til at udtjekke. Minelæggerens chef havde godkendt ruten ind i fjorden, som søkadetten havde udarbejdet i samarbejde med skibets operationsofficer, men chefen slog samtidig fast, at vagtchefens beslutning om at skære et hjørne af ruten ud for Toftoy fyr var i modstrid med den fastsatte ordre for sejladsen.

Den 7. marts havde chefen sidst været på broen ved 0030-tiden, men da farvandene i Boknafjorden ikke var specielt snævre, særligt trafikerede eller på anden måde udgjorde en større navigationsmæssig udfordring, havde han ikke fundet det nødvendigt, at han blev på broen og overvågede indsejlingen.

Chefen gjorde i sin forklaring også opmærksom på, at han var rystet over, at den ansvarlige vagtchef ikke havde haft sin fulde opmærksomhed rettet mod skibets drej, idet noget sådant burde sidde enhver vagtchef i blodet.

Havarikommissionen skønnede efterfølgende, at chefens dispositioner ikke havde været uforsvarlige, men slog samtidig fast, at det havde været på sin plads om chefen – vagtchefens manglende rutine i sejlads i de norske farvande taget i betragtning – havde ført nøjere opsyn med navigeringen ved de første drejepunkter.

Vagtchefen havde som nævnt kun været om bord i minelæggeren i små tre måneder, og Havarikommissionen påpegede efterfølgende det u hensigtsmæssige i at sætte en så relativ urutineret officer på vagt sammen med en søkadet.

Vagtchefen udtalte til Havarikommissionen, at han havde bestræbt sig på ikke at give kadetvagtchefen indtrykket af, at han blev overvåget. Derfor havde vagtchefen valgt ikke at afsætte de pladser, som han havde taget under sejladsen ind i fjorden, på søkortet, da han var bange for, at det ville få kadetvagtchefen til at føle, at vagtchefen havde mistillid til ham. De pejlinger, som vagtchefen havde taget under sejladsen ind i fjorden, havde dog ikke givet ham grund til at tro, at minelæggeren var på forkert kurs.

Med hensyn til ændringen af minelæggerens sejlplan, havde vagtchefen på eget initiativ givet kadetvagtchefen lov til at dreje til 058° i stedet for til 108° i Aarviksholmens hvide vinkel. Årsagen til afvigelsen fra sejlplanen var, som tidligere nævnt, at kadetvagtchefen ved tidligere lejligheder havde vist, at han ikke var god til at dreje skibet.

Vagtchefen havde kl. 0149 mindet kadetvagtchefen om, at der snart skulle drejes, og havde derfor forventet, at kadetvagtchefen umiddelbart efter ville have påbegyndt drejet. Han var derfor gået de få meter ud på den ene brovinge for at tage en pejling til land, og det var først, da han et par minutter senere returnerede til broen og da hørte, at kadetvagtchefen gav ordren *"styrbord lidt, støtte på 058"*, at vagtchefen opdagede, at drejet ikke var blevet begyndt som planlagt.

Vagtchefen indrømmede selv efterfølgende, at han ikke havde bidt mærke i, at Toftoy Fyr ikke havde været placeret til bagbord, som det ellers skulle have været under et drej, men han mente samtidig, at grundstødningen hovedsageligt skyldtes, at kadetvagtchefen ikke havde igangsat drejet, som han skulle. Vagtchefens egen forklaring på, hvorfor kadetvagtchefen ikke havde givet ordren som planlagt var, at han var begyndt overleveringen af kommandoen til sin efterfølger midt i det, som skulle have været et drej. Samtidig indrømmede vagtchefen dog også, at han havde brugt for megen tid på at se efter Aarviksholmen fyr ude om bagbord, hvilket betød, at han ikke tids nok havde opdaget, at drejet ikke blev iværksat.



Skaderne på skrog og skruer var tydelige. (Marinens Biblioteks arkiv)

Kadetvagtchefen forklarede Havarikommissionen, at hans erfaring med sejladsen med de store minelæggere begrænsede sig til ca. tre uger i en anden minelægger af FALSTER-klassen samt yderligere 2½ ugers tjeneste om bord i FYEN. Han havde i alt gået ca. 20 vagter som kadetvagtchef.

Havarikommissionens centrale spørgsmål var selvfølgelig, hvorfor kadetvagtchefen ikke havde drejet som planlagt. Her forklarede kadetvagtchefen, at han havde ment, at man var på rette kurs, da fyret var ret for, men at han efterfølgende ikke kunne afvise, at fyret havde været lidt om styrbord.

Samtidig indrømmede kadetvagtchefen, at han muligvis havde fejlaflæst loggen, og da hans opmærksomhed samtidig blev afledt af afløserens ankomst til broen, blev kadetvagtchefen

ikke opmærksom på, at drejet var umiddelbart forstående. Under afhøringen forklarede han videre, at han på intet tidspunkt havde taget en pejling til Toftoy Lykt på pejldiopteret for at kontrollere denne. Samtidig kunne han ikke lokalisere Aarviksholmens fyr, og mente, at det eventuelt kunne skyldes, at fyret var slukket. Kadetvagtchefen baserede sig derfor udelukkende på afstanden ret for til drejepunktet. En afstand som han altså ikke havde fuldt overblik over.

Konklusionen

Havarikommissionens konklusioner var følgende: Den slog fast, at besejlingen af Boknafjorden ikke skulle have udgjort nogen vanskeligheder, og hvis vagtchefen og kadetvagtchefen havde fulgt den beordrede sejladsplan, ville besejlingen være sket ganske forsvarligt.

Vagtchefen havde imidlertid valgt at tilsidesætte chefens ordre, både hvad angik ruten og ved at lade kadetvagtchefen benytte radar i stedet for som planlagt at navigere ved hjælp af fyrafmærkningerne. Dette skete, uden at chefen blev varskoet, selv om det var en klokkeklar afvigelse fra hele formålet med sejladsen, der jo netop var at uddanne kadetvagtchefen i positionsbestemmelser via fyrlinier.

Både vagtchefen og kadetvagtchefen blev også kritiseret for ikke at have pejlet korrekt i forhold til fyrafmærkningerne i fjorden. Især kritiserede Havarikommissionen, at ingen af dem havde taget en optisk pejling til Toftoy Lykt, der var synlig i ca. 30 minutter før grundstødning. En sådan pejling ville, ifølge Havarikommissionen, have vist, at kursen var forkert, og givet tid til at rette kursen inden grundstødningen. I det hele taget drejede meget af kritikken sig om, at både vagtchefen og kadetvagtchefen ikke havde holdt ordentligt øje med skibets position i forhold til fyrene i fjorden. Især kadetvagtchefen blev kritiseret, og havarikommissionen skønnede direkte, at han i længere tid generelt havde været i vildrede med navigeringen. Derudover mente kommissionen, at kadetvagtchefen var blevet distraheret af sin afløseres ankomst på det kritiske tidspunkt.



Da FYENS chef rekvirerede slæbebådsassistance, blev det ikke præciseret om det drejede sig om en bjærgning eller en bugsering. Det gav efterfølgende et retsligt efterspil, da bjærgningsfolkene ved en bjærgning har ret til 50 % af det bjærgede skibs værdi. Værdien af minelæggeren blev efter sigende sat lavt til 20 mio. kr. og søværnet måtte derfor betale ejerne af slæbebådene i alt ti mio. kr. (Marinens Biblioteks arkiv)

Havarikommissionen kritiserede også, at vagtchefen ikke straks havde beordret de "røde døre" lukket (vandtæt lukning overalt) og fandt det også bemærkelsesværdigt, at der ikke blev afgivet et generelt alarm-

signal til minelæggerens besætning samt udsendt et radiosignal til evt. nærliggende skibe.

FYENS skibschef forklarede dette med, at man ikke ønskede at skabe unødigt uro blandt besætningen, men da minelæggeren, med Havarikommissionens ord var: *"grundstødt, slået læk og gjort manøvreudygtigt på klippekysten af et farvand, hvis dybde falder stejlt umiddelbart ud for kysten"*¹, burde skibschefen ikke have taget hensyn til risikoen for at opskræmme besætningen.

Chefen for Søværnet fandt på baggrund af Havarikommissionens rapport, at vagtchefen havde groft tilsidesat sine pligter i henhold til Instruks for Vagtchefen, og han blev derfor idømt en

¹ Søværnets Havarikommissions Årsberetning 1979, s. 19.

bøde på kr. 1.500,-, samtidig med, at hans beståelse af Vagtchefskursus II og III blev midlertidigt annulleret.

I henhold til søværnets traditioner for vagtchefsuddannelse, der er nedskrevet i gældende instrukser og bestemmelser, kunne kadetvagtchefen ikke tillægges noget ansvar for hændelsen.

Samtidig anbefalede Chefen for Søværnet dog, at man fremover ved udstikning af officerer til tjeneste som vagtchefer i skoledelingen, skulle sørge for, at der var en markant forskel mellem skibets officerer og elever i alder, grad, uddannelse, færdigheder, erfaring og kompetence.