

SØULYKKESRAPPORT

Dato 2. november 2004

Sag 199949567

Arkivkode 01.40.01

Opklaringsenheden

Skonnerten MARTHA

Forlis

den 11. juli 2004

SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C

2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00

Fax 39 17 44 16

CVR-nr. 29 83 16 10

oke@dma.dk

www.sofartsstyrelsen.dk



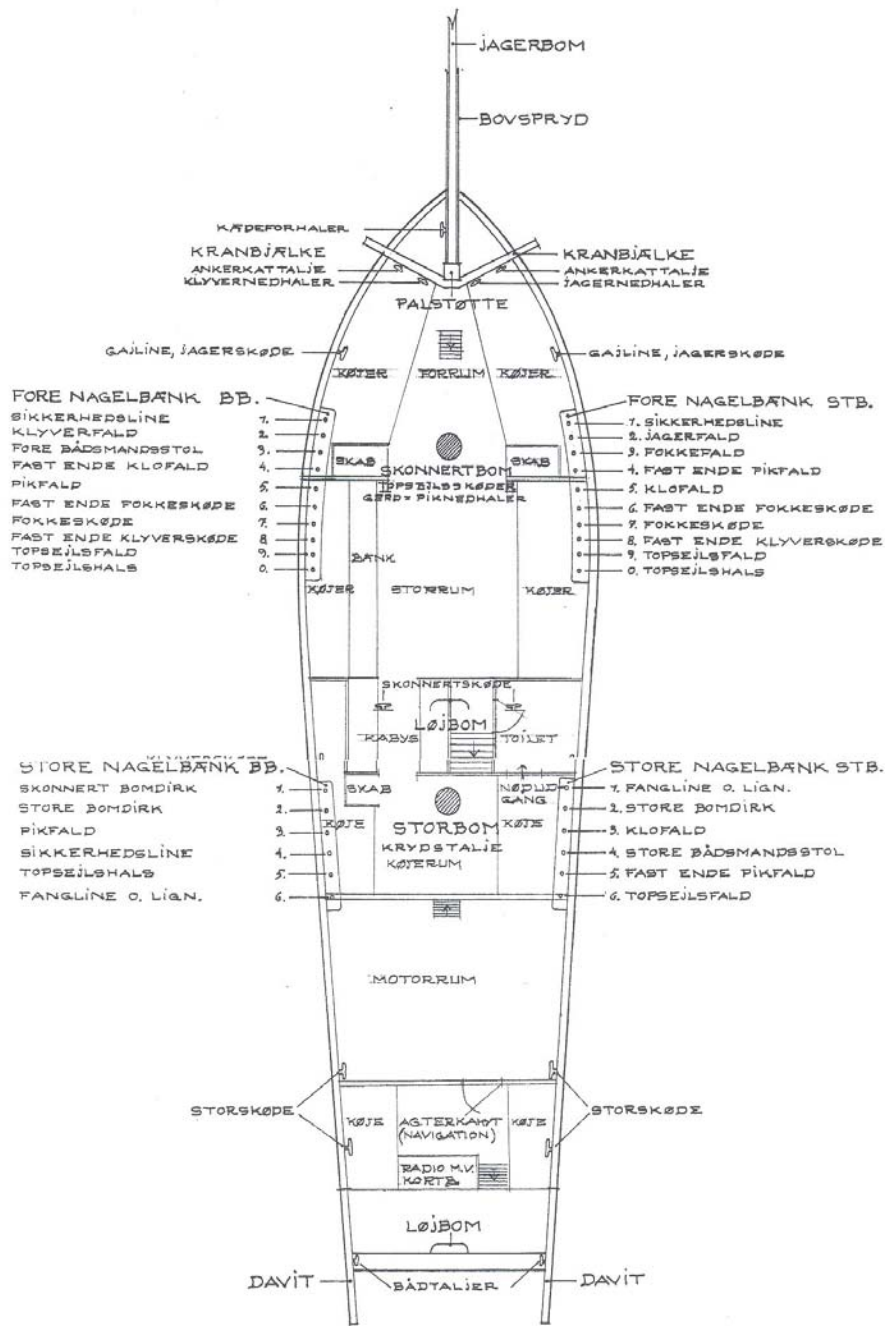
ØKONOMI- OG

ERHVERVS MINISTERIET

Formålet med undersøgelsen er at tilvejebringe oplysninger om de faktiske omstændigheder ved ulykken og at klarlægge de årsager og det begivenhedsforløb, som har ført til ulykken, med henblik på at der af Søfartsstyrelsen eller andre kan træffes foranstaltninger for at reducere risikoen for gentagelser. Undersøgelsen sigter ikke mod at tage stilling til strafferetlige eller erstatningsretlige aspekter ved ulykken.

Indholdsfortegnelse

Plan over MARTHA	3
Resumé	4
Kort over MARTHA's omtrentlige sejlads	5
Søulykken	6
Skibet	6
Besætningen	7
Hændelsesforløbet	8
Supplerende undersøgelser	12
Dykkerundersøgelse	12
Bjærgningen	14
Søfartsstyrelsens tilsyn med MARTHA	15
Kalfatring	17
MARTHA's vedligeholdelse	18
Opklaringsenhedens bemærkninger	20
MARTHA's besætning, instruktion, organisation m.m.	20
Vejrudsigt og aktuelt vejr	21
MARTHA's sejlads den 10. juli	22
Redningsfolkernes indsats og forliset	23
MARTHA's vedligeholdelse	24
Konklusion	25
Anbefalinger	25



1ARTHA
 FOR ENDER TOVVERKET 2
 IL: 1:75
 TO: 6.2-1999
 IGENS BRÖCHNER-NIELSEN

RUMOPDELING
 DATO: 27.7-2004,

1. Resumé

Skonnerten MARTHA afsejlede fra Frederikshavn mod Gilleleje på en ”ungdomstur” den 10. juli kl. 16.30. Ombord var en skibsfører samt en besætning på 16 ungdomsmedlemmer fra Foreningen til Skonnerten Marthas Restaurering. Ved afsejlingen var der nordvestlig vind, 8 – 10 m/sek., og der var kulingvarsel for bl.a. Kattegat, vest 15 m/sek.

Der blev sat sejl uden for havnen, og alle sejl blev sat, undtagen topsejl, og motoren blev stoppet. Under den videre sejlads førtes således jager, klyver, fok, skonnertsejl og storsejl.

Omkring kl. 21.00 konstateredes mere vand i skibet end normalt, især i forrummet men også i storrummet og i motorrummet. Motoren blev derfor startet for at pumpe vand ud fra motorrummet. Også dieselpumpen på dækket blev startet.

I første omgang syntes det som om pumperne kunne holde vandstanden nede, men efterhånden steg vandet gradvis i alle rum.

Der viste sig problemer med pumperne på grund af tilstoppede filtre.

Kl. ca. 22.30 rekvirerede skibsføreren pumpeassistance via Lyngby Radio. Redningsstationerne Anholt og Grenå gik til assistance, hver med to redningsfartøjer. Kl. ca. 23.45 var redningsfartøjerne fra Anholt og Grenå fremme ved MARTHA på positionen ca. 15 sømil NØ for Grenå. Skonnerten havde på dette tidspunkt bjærget de 3 forsejl, men sejlede stadig for stærkt til, at redningsfolkene kunne få pumper om bord. MARTHA blev derfor drejet op i vinden, og skonnertsejlet blev bjærget. MARTHA endte med at drive med indhalet storsejl og vinden ind ca. 50° om bagbord. Der var på dette tidspunkt en VNV-lig vind, styrke 13 – 15 m/sek., og ca. 2 m høje bølger.

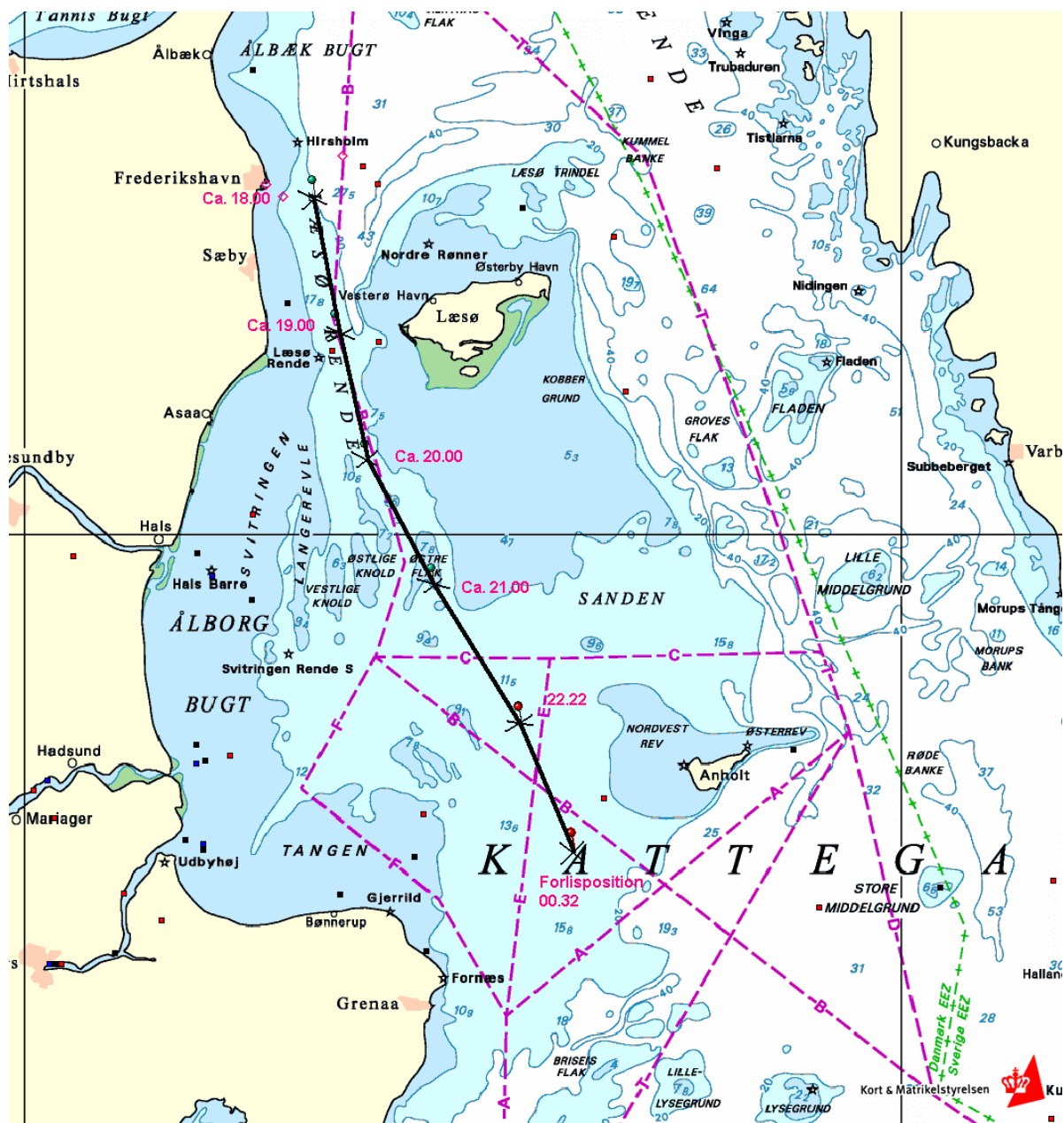
Det lykkedes for redningsfolkene at få sat to pumper om bord i MARTHA, og også to af redningsfolkene kom om bord. Der viste sig imidlertid, efter kort tid, også problemer med at få de to nye pumper til at virke på grund af tilstopning af filtre. Motoren stoppede på grund af vand i motorrummet.

Det blev besluttet at bugsere MARTHA til Grenå, men man ville først have yderligere pumper om bord. På dette tidspunkt, kl. ca. 00.30 den 11. juli, kæntrede MARTHA til styrbord og sank på 15 m vand med mastetoppene synlige over vandet.

De ombordværende blev kastet i vandet. 15 besætningsmedlemmer og de to redningsfolk, blev i løbet af ca. 15 minutter reddet om bord i redningsfartøjerne. Det lykkedes ikke at finde skibsføreren og et besætningsmedlem, som under kæntringen havde opholdt sig i agterkahytten.

De reddede besætningsmedlemmer blev sejlet til Grenå. Skibsføreren og det savnede besætningsmedlem blev den 11. juli kl. ca. 15.00 af dykkere fundet omkommet i agterkahytten og bragt i land.

MARTHA blev den 17. juli hævet af kranen SAMSON og bragt til Grenå, hvor skonnerten efter lænsning blev sat på bedding den 18. juli.



På dette kortudsnit har Opklaringsenheden indtegnet MARTHA's omtrentlige sejlads.

2. Søulykken

Ulykkens art:	Forlis
Ulykkessted:	15 sømil NØ for Grenå, 56°36,3' N 011°15,3' Ø
Ulykkestidspunkt:	Den 11. juli 2004, kl. 00.32
Omkomne:	Skibsføreren og et besætningsmedlem
Vejrforhold:	Klart vejr med vind fra VNV, 15 m/sek. og ca. 2 m høje bølger, også fra VNV.

3. Skibet

<i>Skibets navn /Havnekendingsnr.:</i>	MARTHA
<i>Hjemsted:</i>	Vejle
<i>Kontrolnummer/Kendingsbogstaver:</i>	J 377 / OUVX
<i>Skibstype:</i>	Sejlskib med hjælpemotor – Skonnert – Fritidsskib
<i>Byggeår:</i>	1899
<i>Tonnage:</i>	51,03 BRT
<i>Længde / bredde / dybde:</i>	20,40 m / 5,56 m / 2,10 m
<i>Maskineffekt:</i>	Perkins 135 HK
<i>Besætning:</i>	17
<i>Rederi/ejer:</i>	Foreningen til Skonnerten Marthas Restaurering, Mårslet

Skonnerten var udstyret med GPS og VHF, som var placeret i agterkahytten. Redningsudstyret bestod af to stk. 10 mands Viking redningsflåder samt 20 stk. godkendte redningsveste, type CREDA MkII med lys. Vestene var placeret i to kasser på dækket. Herudover var der 5 stk. redningsveste af en ældre type. Endelig to redningskranse, en med lys og en med bøjle.

Skonnertens pumpeudstyr bestod af en tvungen trukket læsepumpe, som læsede fra motorrummet og også kunne stilles til at læse fra storrundet, en på dækket fast stående

dieselmotorpumpe, som brand- spule- og læsepumpe, en mindre transportabel elektrisk pumpe og to håndpumper.

Skonnerten havde tre søventiler, en til kølevandsindtag, en til toilettet og en til kabyssen. Endvidere var der en skrogennemføring til loggen.

I 1973 blev ”Foreningen til Skonnerten Marthas Restaurering” stiftet og fik MARTHA overdraget. Foreningens formål er at restaurere skonnerten, som den så ud, da den i 1923 fik motor installeret. Herefter er restaureringen foregået løbende af foreningens medlemmer og på forskellige værfter.

Ifølge foreningens formand er de senere års restaurering foregået efter et program aftalt med Søfartsstyrelsen. I februar 2003 blev MARTHA fritaget for syn ved Søfartsstyrelsen, men restaureringsprogrammet blev fortsat fulgt.

Om de større arbejder på skonnerten har foreningens formand oplyst følgende:

- 1996. Udskiftning af kølplanker samt eftersyn og reparation af bundstokke. Ønsket af Søfartsstyrelsen og udført på Hobro Værft.
- 1998. Udskiftning af 5 større planker i fribordet bagbord midtskibs. Ønsket af Søfartsstyrelsen.
- 2001. Udskiftning af ca. 65 m inderklædning incl. sætgang og 25 spanter i styrbords side samt 2 planker for i styrbords side. Ønsket af Søfartsstyrelsen og udført på Hobro Værft.
- 2002. Udskiftning af 5 større planker i fribordet midtskibs bagbords side. Ønsket af Søfartsstyrelsen.
- 2003. Udskiftning af ca. 75 m planker incl. sætgang, 11 m bjælkeværer og 45 m spanter i bagbords side. Ønsket af Søfartsstyrelsen.
- 2004. Isætning af ny motor samt totalreovering af installationer i motorrum.

4. Besætningen

Den aktuelle sejlads var en såkaldt ”ungdomstur” for foreningens medlemmer. 15 af besætningsmedlemmerne kom om bord i Frederikshavn den 10. juli. Skipperen havde været om bord på de to forrige ture som ”passager”. Styrmanden havde også været om bord i de foregående 2 uger som styrmand.

Skipperen var 58 år. Han havde bevis som Yachtskipper af 3. grad. Han havde i ca. 25 år sejlet som skipper 5-7 uger om året.

Styrmanden er 21 år. Han har bevis som Yachtskipper af 3. grad. Duelighedsbevis i motorpasning og radiocertifikat (SRC bevis). Han har sejlet med MARTHA som styrmand på ture i de sidste ca. 4 år. Han stod for opgradering som skipper.

”Tredjemanden” er 21 år. Han har duelighedsbevis i sejlads og SRC bevis. Han har sejlet ture med MARTHA siden han var barn, 1 – 2 uger om året.

Af de øvrige 14 besætningsmedlemmer har de 7 i foregående år sejlet ture med MARTHA, fra én til mange ture. Den ene af dem, den omkomne, havde duelighedsbevis i sejlads og SRC bevis.

De resterende 7 besætningsmedlemmer var med for første gang.

Da besætningen kom om bord i Frederikshavn den 10. juli, blev den inden afsejling opdelt i 3 vagthold á 4 timer og således, at der var erfarne og uerfarne på alle hold. Vagtholdene blev ledet af henholdsvis skipperen, 08-12 og 20-24, styrmanden, 00-04 og 12-16, og tredjemanden, 04-08 og 16-20.

5. Hændelsesforløbet

Nedenstående beskrivelse af hændelsesforløbet er baseret på forklaringer afgivet af besætningsmedlemmer og redningsfolk ved søforklaringer ved retten i Vejle den 13. juli og den 22. juli, rapporter fra redningsstationerne Grenå og Anholt, skriftlige og telefoniske henvendelser fra besætningsmedlemmer, som ikke kunne møde ved søforklaringerne, samt Lyngby Radio's optagelser af MARTHA's kommunikation på VHF, kanal 16.

MARTHA ankom til Frederikshavn den 8. juli om aftenen efter en 5 dages tur i den svenske skærgård. Ugen før havde den været en tur på Vänern. Under sejladsen fra Lysekil til Frederikshavn blev det konstateret, at der var slæk i klyverbommens afstivning. I løbet af fredagen og lørdag formiddag blev der sat nye barduner i klyverbommen, og de blev spændt op. Herudover havde der ikke været nogen problemer. Foreningens formand, som var om bord på turen på Vänern, har forklaret, at de på denne tur afprøvede pumperne med tilfredsstillende resultat.

Den nye besætning kom om bord i Frederikshavn lørdag den 10. juli mellem kl. 12.00 og 14.00. I løbet af eftermiddagen blev der provianteret. Der blev også holdt et fællesmøde i storrummet, hvor besætningen blev opdelt i vagthold, og hvor andre opgaver blev uddelegeret. Skipperen gav også en generel instruktion om skibet og om vagthold. Det blev stillet i udsigt, at der senere ville blive givet en instruktion om redningsveste og pumpegrej. Dette blev dog ikke til noget, men et af de mere erfarne besætningsmedlemmer demonstrerede for de uerfarne, hvorledes redningsvesten skulle tages på. Skipperen havde endvidere oplyst, at de kunne forvente ret megen vind.

Vejrmeldingen blev aflyttet kl. 11.45. Den meldte vind fra nordvest, 8 – 10 m/sek., og vindstød til 13 m/sek.. Der var kulingvarsel for Østersøen.

MARTHA afsejlede for motor fra Frederikshavn kl. 16.30, lidt forsinket, fordi det blev opdaget, at der manglede primus sprit, som skulle købes i land. Et stykke uden for havnen satte besætningen sejl, storsejl, skonnertsejl, fok, klyver og jager. Kl. ca. 18.00 blev kursen sat sydover, ca. 170°, og det var planen at sejle til Gilleleje. Der var god vind agten for tværs, og farten blev logget til 8 – 9 knob. Motoren blev stoppet.

Herefter tørnede det udstukne vagthold til, vagtlederen var tredjemanden. Skipperen og styrmanden gik ned for at sove.

Kl. ca. 19.30 spiste besætningen middag i storrummet.
Kl. 20.00 overtog skipperen vagten.

Kl. ca. 20.30 blev det klart, at der var en del vand i skibet. Det blev ikke taget alvorligt – blev betragtet som meget normalt. Kurs og fart var uforandret, og med vinden ind agten for tværs om styrbord krængede skonnerten til bagbord, ikke unormalt meget og uden at der kom vand på dækket.

Omkring kl. 21.00 blev det klart, at der nu var så meget vand i skibet, at det ikke længere kunne betragtes som ”normalt”. Der var mest vand i forrummet, men også unormalt meget vand i storrummet og kabyssen, især i bagbord side på grund af krængningen til bagbord. Flere af besætningsmedlemmerne sagde til skipperen, at pumperne skulle startes, og dieselpumpen på dækket blev startet med sugeslangen til motorrummet. Kort efter blev også motoren startet med den tvungen trukne pumpe, som også lænsede fra motorrummet. Der blev også pumpet med håndpumperne, hvor den bagbords virkede, medens den styrbords ikke sugede vand på grund af den bagbords krængning. Også elpumpen var i gang og lænsede fra motorrummet, men den stoppede noget senere på grund af problemer med ledningen.

Efterhånden, omkring kl. 21.30, var alle besætningsmedlemmerne kommet på dækket. De der var gået til køjs var blevet vækket af postyret på grund af vandet, som begyndte at skabe problemer for bagagen, der blev våd. I kabyssen var det hele væltet rundt på grund af skibets bevægelser i søen. Nogle af besætningsmedlemmerne betragtede fortsat situationen som rimelig normal, men andre var utrygge, og nogle var begyndt at blive søsyge. Vindstyrken og bølgehøjden var øget, og der blev fortsat styret ca. 170° med uændret sejlføring. Skipperen var skiftevis i agterkahytten, hvor han betjente radioen og navigationen, og på dækket, hvor han gav korte instruktioner med hensyn til sejlføringen.

Vandet fortsatte med at stige, og kl. ca. 22.00 iværksatte tredjemanden en spandekæde, hvor de hev vand op fra storrummet.

Der viste sig ret hurtigt problemer med pumperne. Dieselpumpen var svær at genstarte, fordi spædetragten på et ikke nærmere oplyst tidspunkt var brækket af. Der var også problemer med at få pumperne til at lænse, fordi filtrene hele tiden blev tilstoppet af plastposer og andre genstande, der flød rundt. Besætningen forsøgte løbende at rense filtrene, men de blev hurtigt tilstoppet igen.

På et tidspunkt formentlig omkring kl. 22.00 besluttede skipperen af ændre kurs mod Grenå. Vinden kom herved mere tværs ind, og krængningen til bagbord øgedes.

Kl. 22.22 kontaktede skipperen Lyngby Radio og anmodede om pumpeassistance. MARTHA befandt sig på dette tidspunkt ca. 20 sømil nord for Gjerrild Fyr på positionen, iflg. GPS, 55°45,5' N 011°07,9' Ø. Skipperen oplyste om vejret, at der var vind fra vest, styrke 13 m/sek. Skipperen oplyste, roligt, at der ikke var fare, og at de prøvede at nå Grenå.

Kl. 22.32 anmodede Lyngby Radio Grenå Redningsstation om pumpeassistance til MARTHA.

Kl. 22.42 afsejlede FRB (Fast Rescue Boat) 01 og MRB (Motor RedningsBåd) ANNA E RØRBYE mod MARTHA's position.

Kl. ca. 22.40 anmodede Kattegats Marinedistrikt (KGM) Anholt Redningsstation om pumpeassistance til MARTHA. Kort efter afsejlede LRB (Let RedningsBåd) 2908 og MRB 34 fra Anholt.

Kl. 22.50 oplyste MARTHA's skipper til redningsbåden fra Grenå, at positionen var 56°42,4' N 011°10,5' Ø, at de sejlede med vejret på kurs 144° for ikke at slingre for meget, samt at farten var 8,2 knob.

På et tidspunkt formentlig omkring kl. 23.30 beordrede skipperen de 3 forsejl bjærget. Dette iværksatte tredjemanden sammen med nogle af de andre besætningsmedlemmer.

Kl. ca. 23.45 var både Grenås FRB og Anholts LRB fremme ved MARTHA. Vinden var omkring 15 m/sek., og der var ca. 2 m høje bølger. MARTHA styrede ca. 150° med vinden, og farten var 8,2 knob. Redningsfolkene anmodede over VHF MARTHA's skipper om at bjærge sejlene, da skonnerten sejlede for stærkt til, at de kunne få pumperne om bord.

Skipperen gav herefter besætningen besked på at bjærge skonnertsejlet og gav styrmanden, som på dette tidspunkt stod ved roret, besked på at stoppe skonnerten. Styrmanden drejede MARTHA op i vinden, stadig med motoren gående, og skonnertsejlet blev bjærget.

Medens MARTHA lå med indhalet storsejl og drev med vinden foran for tværs om bagbord, og nu med styrbords krængning, gik Anholts LRB op på bagbords side af skonnerten, blev fortøjet og fik en pumpe rakt op til besætningen. En af redningsfolkene kom også om bord i MARTHA og riggede pumpen til sammen med besætningen.

Grenås FRB gik på siden af Anholts LRB og fik sin pumpe rakt om bord i MARTHA. Også en redningsmand herfra kom om bord i MARTHA.

Redningsmanden fra Anholt anmodede besætningen om at iføre sig redningsveste, og 3 af besætningsmedlemmerne delte veste ud til alle om bord, og de tog dem på.

På dette tidspunkt gik et besætningsmedlem ad den forreste nedgang ned i skibet for at hente sin egen svømmevest. Alt var her kaos. Møbler var væltet og ødelagt, og dørkladerne flød omkring. Der var vand til op over nederste køjer.

Kort efter, at redningsfolkene var kommet om bord, stoppede motoren, og MARTHA drev nu ca. 50 ° fra vinden med roret lagt helt til bagbord.

Anholts MRB og Grenås MRB holdt gående tæt på MARTHA.

Redningsmanden fra Anholt satte sin pumpe til at suge fra motorrummet. Der opstod imidlertid meget hurtig problemer med tilstopning af sugerørsristen, hvorfor denne hele tiden måtte renses, og pumpen spædes på ny, for at få den til at suge. Den anden af redningsfolkernes pumper blev sat til at suge fra storrummet, men den kom aldrig rigtig i gang.

Medens dette foregik, var skipperen i agterkahytten, hvor han kommunikerede med redningsfartøjerne. Også et besætningsmedlem var i agterkahytten. Det pågældende besætningsmedlem havde meldt sig, da skipperen på et tidspunkt havde spurgt, om der var en der kunne assistere ham ved radioen.

Skipperen og folkene i redningsfartøjerne var i færd med at aftale bugsering til Grenå, da det blev klart, at MARTHA ikke kunne nå Grenå for egen kraft. Grenås MRB gjorde klar til at bugser MARTHA.

Føreren af Grenås MRB foreslog MARTHA's skipper at evakuere en del af MARTHA's besætningsmedlemmer. Det mente skipperen imidlertid ikke var nødvendigt.

Kl. 00.20, hvor det var besluttet, at MARTHA skulle bugseres til Grenå af MRB – ANNA E RØRBYE, anmodede redningsfolkene i MARTHA om at få yderligere to pumper om bord.

Grenås FRB og Anholts LRB frigjorde sig fra MARTHA og sejlede mod de to store redningsfartøjer for at hente pumperne.

Kort tid efter, kl. 00.30, kæntrede MARTHA pludselig til styrbord. Selve kæntringen synes at være foregået i to tempi. Fra en styrbords krængning syntes skonnerten at rette sig op til bagbord, hvorefter den krængede tilbage mod styrbord, kæntrede helt og sank. MARTHA endte med at stå på bunden på ca. 15 m vand med mastetoppene over vandet.

Flere af besætningsmedlemmerne blev umiddelbart kastet i vandet ved kæntringen. Andre formåede at følge med skibet og kravle op på bagbords side, før de også endte i vandet, da skonnerten sank. Et af besætningsmedlemmerne havde ikke fået iført sig redningsvest. En redningsmand opfordrede ham til at holde sig til ham.

Da MARTHA sank, blev de to redningsflådecontainere automatisk frigjort. Tredjemanden fik udløst den ene flåde, som pustede sig op. Styrmanden og tredjemanden kom op i den og fik 5 af de andre op af vandet, således at de var i alt 7 besætningsmedlemmer i flåden.

De øvrige besætningsmedlemmer og de to redningsfolk flød i vandet. De fik tændt lyset på deres redningsveste. Flere af dem samledes i en gruppe og holdt fast i et reb, som flød rundt.

Inden for 10 – 15 minutter samlede Grenås FRB 7 besætningsmedlemmer samt deres egen redningsmand op fra vandet. Anholts MRB opsamlede et besætningsmedlem fra vandet samt de 7 besætningsmedlemmer fra redningsflåden. Anholts LRB opsamlede Anholts redningsmand fra vandet.

Redningsbådene fortsatte eftersøgningen efter de to savnede besætningsmedlemmer. De observerede flere drivende lys, som var gået løs fra redningsvestene, men de fandt ikke de savnede.

Det blev forsøgt at overføre de reddede besætningsmedlemmer fra Grenås FRB til Grenås og Anholts MRBer. Dette måtte imidlertid opgives på grund af det dårlige vejr, og FRB sejlede til Grenå med de reddede og ankom kl. 03.40.

Kl. ca. 02.00 sejlede Grenås MRB også til Grenå med reddede besætningsmedlemmer og ankom kl. ca. 04.30.

Efter registrering ved Grenå Politi blev de reddede besætningsmedlemmer overført til Randers Sygehus for undersøgelse og eventuel modtagelse af krisehjælp.

Umiddelbart efter at MARTHA sank, blev der rekvireret helikopterassistance for at søge efter de to savnede besætningsmedlemmer. Også redningsfartøjerne og andre fartøjer deltog i eftersøgningen.

Kl. 13.30 ankom en helikopter med et dykkerhold, og imellem kl. 14.55 og kl. 15.15 fandt dykkerne de to savnede besætningsmedlemmer i MARTHA's agterkahyt.

6. Supplerende undersøgelser

Dykkerundersøgelse

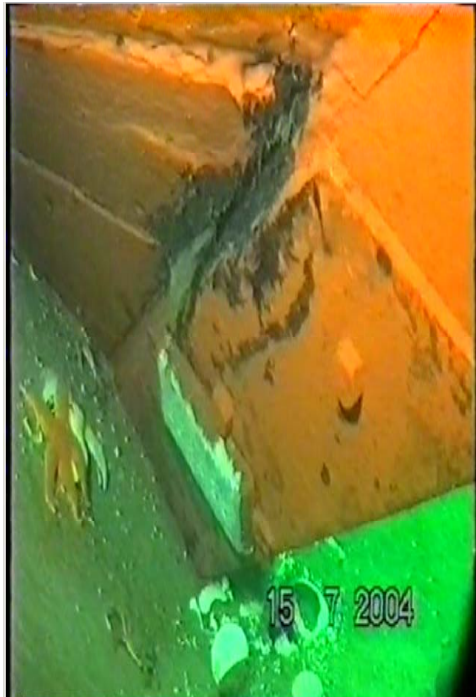
På foranledning af Opklaringsenheden gennemførte dykkere fra Farvandsvæsenet en dykkerundersøgelse af MARTHA den 15. juli. Skonnerten var ved Farvandsvæsenets foranstaltning blevet afmærket med 4 store bøjer for at advare skibsfarten i området.

MARTHA lå på 15 m vanddybde på positionen 56°36,3 N - 11°17,3 Ø. Skonnertens stævn lå mod NØ. Den lå med ca. 30° hældning til styrbord.

Hele bagbords side og den tilgængelige del af styrbords side blev videofilmet. Ifølge dykkerens korte rapport kunne der ikke observeres uregelmæssigheder ved skibsside, stævn, ror, aksel eller skrue, som gav anledning til yderligere undersøgelser.

Filmen er meget tydelig. Som følge af, at skonnerten ligger med styrbords slagside, ses på styrbords side kun ca. 20 cm af den røde bund, dog mere ved stævn og agterende. I spunningen i stævnen ser kalfatringen dårlig ud og lidt agterover ses et større stykke af en nåd, hvor værket hænger ud. Længere mod midtskibs, også på den røde bund, er der også flere nådder, hvor værket hænger ud. Endvidere ses en åben nåd på den sorte del af skroget ved et røstjern.

Bagbord side af skroget er fuldt synligt. På denne side er der flere af stød og nådder, hvor værket hænger ud.



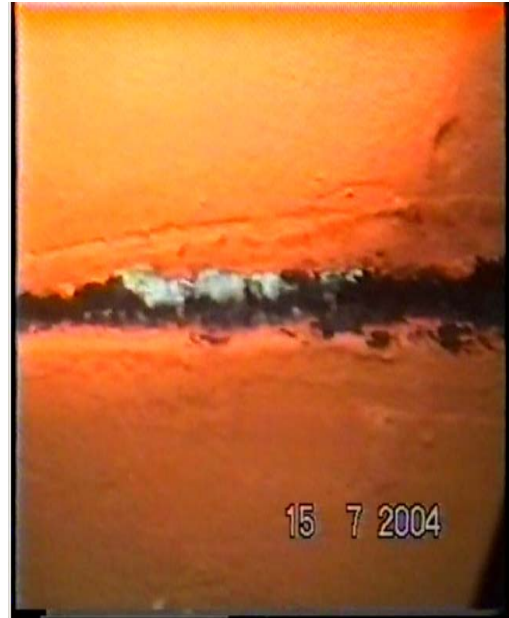
Spunning stævn styrbord side



Nåd ved røstjern i styrbord side



Stød i bagbord side



Nåd i bagbord side

Bjærgningen

MARTHA blev bjærget den 17. – 18. juli.

Flydekranen SAMSON, med en løftekapacitet på 900 tons, afsejlede fra Århus den 16. juli om morgenen. Om morgenen den 17. juli gik man i gang med hævnningen. Dykkere lagde to stropper rundt om kølen på MARTHA, og stropperne blev hægtet på kranens løftekroge. MARTHA blev herefter løftet til overfladen. Medens skonnerten lå i overfladen, skred den forreste strop, fordi træværket i MARTHA's kranbjælkearrangement, hvori stroppens støttetov var fæstnet, ikke kunne holde til trækket. Et stykke af lønningen og kranbjælken blev herved revet af. Stroppen blev imidlertid stoppet af bovsprydsbeslag i stævnen. Skonnerten kom til at hænge med stævnen under vand. En ny strop blev lagt under stævnen, længere agterover end den første strop. Herefter blev MARTHA forsigtigt sat ned på havbunden igen, og stroppen blev sat på løftekrogen.

MARTHA blev igen hævet til overfladen, og skonnerten hang nu stabilt i SAMSON's løftewire. Sidst på eftermiddagen begyndte flydekranen at flytte MARTHA i malflydende tilstand. Kl. ca. 03.00, den 18. juli, ankom SAMSON med MARTHA til Grenå Havn, hvor SAMSON fortøjede til kaj stadig med MARTHA hængende i stropperne.

Bugserbåden KATRINE blev fortøjet udenpå MARTHA, og kl. ca. 09.00 begyndte man med KATRINE's to pumper, hver med en pumpekapacitet på ca. 180 m³/t, at tømme MARTHA. Det viste sig imidlertid ret hurtigt, at pumperne ikke kunne tømme skibet, fordi vandet løb ind lige så hurtigt, som det blev pumpet ud.

SAMSON løftede derfor MARTHA yderligere, og kl. ca. 12.30 var det meste af vandet pumpet ud. Der kunne nu konstateres adskillige lækager i MARTHA. Især agter i bagbords side ud for motorrummet, hvor der lige over vandlinien var en 1 – 2 m lang åbning på ca. 1,5 cm mellem to planker. MARTHA blev af SAMSON løftet så meget, at folk fra Grenå Værft kunne udføre en midlertidig tætning af de værste lækager, således at skonnerten kunne bringes over til værftets bedding uden at synke undervejs.

Med MARTHA fortøjet på siden, og efter afmontering af løftestropperne, sejlede KATRINE over til værftets bedding, og kl. ca. 16.30 var skonnerten sat på bedding.

Ved beddingssætningen konstateredes, at vand løb ud gennem lækager i skroget flere steder, også agter lige over skruen, samt at ca. 4 m af den forreste del af stråkølen var revet af.

Styrbords side af skonnerten var mest medtaget, bl.a. var der et stort område, hvor malingen var slidt helt af.

Skonnerten blev besigtiget af Opklaringsenheden sammen med en af Opklaringsenheden antaget, uafhængig træskibskonsulent.



Bagbord side med midlertidige reparationer for at sikre at MARTHA kunne flyde fra kajen til beddingen.



Styrbord side og den beskadigede stråkkøl

Af Opklaringsenhedens konsulents rapport fremgår følgende:

”Bunden i styrbords side:

- Sb side var mest medtaget.
- Spunningen var utæt i $\frac{3}{4}$ af kølens længde.
- Mange af stødene var utætte.
- En stor del af nådderne i bunden bar præg af dårlig vedligeholdelse. Meget af værket havde løsnet sig og var faldet ud.

Bunden i Bb side:

- Spunning, stød og nådder var også her ligeledes i meget dårlig stand.
- Opfyld med værk og beg var meget mangelfuld i spunningen ved agterstævnen, kalfatringen var ikke tilstrækkelig.
- De 2 gennemgående bolte til rorbeslagene på den udvendige agterstævn var lække.

Båden var slemt kølsprængt og opbygning af stråkkølen bestod af en masse brædder, som var spigret på nedefra. De første 4 m af stråkkølen var afrevet.

Fribordet i begge sider:

- Udfør motorrummet i en længde på $1\frac{1}{2}$ - 2 m havde nådderne en bredde på 15 – 18 mm og værket manglede helt.”

Søfartsstyrelsen tilsyn med MARTHA

Regelgrundlaget

I henhold til bekendtgørelse om forskrifter for skibes bygning og udstyr m.m. fra 1965 – Hovedbekendtgørelsen – var der krav om periodisk syn for fritidsfartøjer på 20 BRT og derover.

Et EU direktiv fra 1996 om krav til bygning og markedsføring af fritidsfartøjer (fritidsbådsdirektivet) gælder for fartøjer på 2,5 meter og derover men mindre end 24 m. EU direktivet indeholder ikke krav om periodisk syn.

For at tilnærme sig EU direktivet (nu i revideret form) og for at ensarte synsreglerne for eksisterende og nye fritidsfartøjer besluttede Søfartsstyrelsen i år 2000, efter høring af de relevante interesseorganisationer, at en kommende teknisk forskrift for fritidsfartøjer ikke skulle indeholde krav om periodiske syn for fritidsfartøjer med en længde under 24 m. Arbejdet med at færdiggøre den tekniske forskrift for fritidsfartøjer trak i langdrag, fordi der opstod problemer med at få tilendebragt revisionsarbejdet med EU direktivet. Det reviderede direktiv, og dermed den tekniske forskrift, træder således først i kraft den 1. januar 2005.

Styrelsen besluttede derfor i 2001 administrativt at gennemføre lempelsen for eksisterende ejere af fritidsbåde, således at ejerne af sådanne, såfremt de anmodede herom og efter en konkret vurdering, kunne blive fritaget for synet i perioden indtil iværksættelse af forskriften.

Muligheden for at blive fritaget for syn blev dog først interessant for ejerne fra den 1. januar 2003, hvor Søfartsstyrelsen indførte brugerbetaling for syn.

Hovedbekendtgørelsen fra 1965 og den dertil hørende synsbekendtgørelse blev formelt ophævet den 1. juni 2004. Proceduren med anmodning om fritagelse for syn er derfor ikke mere gældende.

I februar 2003 ansøgte Foreningen til Skonnerten Martha's Restaurering Søfartsstyrelsen om dispensation for afholdelse af periodiske hovedsyn. Foreningen begrundede sin ansøgning med, at lystfartøjer under 24 meter længde ifølge en EU forordning ikke fremover skal synes, samt at sådanne fartøjer, der har farttilladelse fra Søfartsstyrelsen, kan søge dispensation for fremtidige hovedsyn.

Foreningen oplyste endvidere, at den havde indgået en aftale med Skibsbevaringsfondens konsulent i Jylland om, at denne fremover ville føre tilsyn med skibet, samt vejlede foreningen i den fortsatte vedligeholdelse. Herudover oplyste foreningen, at det var dens hensigt at færdiggøre den istandsættelse, som var aftalt med Søfartsstyrelsen i Århus.

MARTHA's næste hovedsyn, for opretholdelse af fartstilladelsen, skulle være afsluttet inden den 31. august 2003.

Den 27. februar 2003 meddelte Søfartsstyrelsen Foreningen fritagelse for fremtidige syn og gjorde opmærksom på, at der som konsekvens heraf ikke længere ville blive udstedt fartstilladelse til skibet. Under henvisning til lov om sikkerhed til søs gjorde Søfartsstyrelsen endvidere opmærksom på, at det til enhver tid er rederens/førerens ansvar at holde fartøjet i tilfredsstillende stand.

Søfartsstyrelsens syn

Sidste periodiske hovedsyn ved Søfartsstyrelsen blev påbegyndt den 28. september 2000 i Hobro. Synet blev fortsat den 25. oktober 2000, på land i Hobro, og der blev ved denne lejlighed stillet krav om udskiftning af i alt 26 spantestykker i styrbord side, samt at kalfatring, spigre, bolte, beslag m.v. skulle gås efter.

Den 30. november 2000 blev hovedsynet fortsat, på land i Hobro, hvor kravet om udskiftning af spantestykkerne blev konstateret opfyldt, og hvor det ved stikprøver over hele klædningen i begge sider blev konstateret, at kalfatringen ikke var tilfredsstillende.

Ved kontrolsyn den 20. december 2000 blev konstateret, at kalfatringen fra køl til 1 fod over vandlinien var gennemført med tilfredsstillende resultat. Der blev udstedt en midlertidig sejltiladelse til Vejle, og der blev stillet krav om, at den resterende kalfatring skulle være færdiggjort i Vejle, inden ny fartstilladelse kunne udstedes.

Den 8. maj 2001 afholdt Søfartsstyrelsen et afsluttende hovedsyn på skroget, og der blev afholdt syn på maskineri og på udrustning. Bortset fra nogle mindre krav, som føreren selv skulle afhjælpe og afskrive i skibets tilsynsbog, blev skibet erklæret i tilfredsstillende stand, og fartstilladelse for " Fart i Nordsøen øst for 7° Ø samt i Østersøen og mellemliggende farvande dog ikke over 20 sømil fra land " blev udstedt, gældende til den 31. august 2003.

Herefter har Søfartsstyrelsen ikke været tilkaldt for syn på MARTHA.

Kalfatring

MARTHA's yderklædning består af planker fæstnet på spanter. For at skabe tæthed mellem plankerne bliver klædningen kalfatret. Kalfatringen foretages ved at banke tjæret værk i mellemrummene mellem plankerne (nådderne) og mellem plankeenderne (stødene). Værket bankes ind i revnerne med kalfatrejern, først et skarpægget jern (sætjern) og efterfølgende med mere og mere bredæggede jern (rabatjern), hvormed værket bankes til en fast masse.

Ved nye planker slås først en tråd ind med sætjernet. Den pakkes alt efter nåddens størrelse, og når den er sat, bliver den med et smalt rabatjern slået ind i bunden af nådden. Herefter sættes en ny tråd, som pakkes, så nådden blive fyldt helt op og bankes ind med et rabatjern som passer til nåddens bredde. Er nådden stadig ikke fyldt op, hvilket er sjældent, må man sætte og banke en tredje tråd. Værket skal være banket ca. nåddens bredde ind fra ydersiden af klædningen. Herefter beges med beg, som er opvarmet, så det er flydende. Første gang der beges skal beget være så varmt, at det brænder fast i værket. Derefter fyldes op med lidt koldere beg. Beget påføres med begkoste (en slags flaskerensere af bomuld). Efter begningen afskrabes det beg, som sidder uden på plankerne.

Det er meget vigtigt, at værket bankes meget fast, og det er vigtigt, at værket er tørt, når det bankes på plads. Hvis nådderne og stødene er våde, kan man ikke kalfatre, fordi værket bliver vådt og "bladrer" ud, når man banker på det.

Når skibet kommer i vandet, udvider plankerne sig og presser yderligere på værket, således at planker og værk danner et samlet og stift skrog.

Ved gamle planker kan nådderne og stødene have arbejdet sig store, og det er derfor vanskeligt at få kalfatringen til at holde, når skibet arbejder i søen. Det er derfor vigtigt, at kalfatringen gås efter, når skibet en gang om året er på land.

De gamle træskibe bliver i dag ikke mere anvendt som lastskibe. De får derfor ikke fribordet under vand, bortset fra slagvand, når de sejler. Det meste af tiden får fribordet kun sol og tørrer ud, så værket bliver løst over vandlinien. Derfor skal man være specielt opmærksom på kalfatringen af fribordet.

En veludført kalfatring bidrager til skrogets stivhed, hvilket især for MARTHA har været vigtigt, fordi skonnerten ikke er forsynet med tværskibs skodder.

MARTHA's vedligeholdelse

De vedligeholdelsesarbejder og Søfartsstyrelsens syn, som er udført på MARTHA, fremgår af skonnertens "Tilsynsbog". Tilsynsbogen blev fundet om bord efter skibets bjærgning, og den blev omhyggeligt gennemtørret, så den er fuld læselig.

Af tilsynsbogen fremgår, at der i marts måned 1999, i samarbejde med Søfartsstyrelsen i Århus, blev opstillet en "3 årig arbejdsplan for istandsættelse af skrog".

Arbejdsplanen er som følger:

"År 2000 (Hobro Værft)

Udskiftning af 6 stk. garneringsplanker midtskibs og agter i styrbords side.

Fornyelse af 14 dårlige spanter midtskibs i styrbords side.

Udskiftning af 3 stk. planker á 4,4 og 3 m i stævn i styrbords side.

År 2001 (foreningen)

Udskiftning af 4,5 m skandæk agter i bagbords side.

Udskiftning af 3 stk. pullerter agter. 1 stk. styrbord og 2 stk. bagbord.

Udskiftning af skanseklædning agter i bagbords side.

Udskiftning af lanterne kasse i bagbords side.

Gennemgang af kalfatring på dæk, og fornyelse hvor det skønnes nødvendigt.

År 2002 (foreningen)

Udskiftning af dårlige planker midtskibs fribord i bagbords side.

Gennemgang og evt. fornyelse af dårlig skandæk.

Udskiftning af dårlig skanseklædning.

År 2004 (?)

Evt. udskiftning af garneringsplanker i bagbords side. Antallet af planker vurderes, når yderplankerne er udtaget år 2002."

Foreningens formand har supplerende oplyst, at der i år 2000 (Hobro Værft) rent faktisk blev udskiftet i alt ca. 60 m garneringsplanker i styrbords side samt 22 spanter.

Ved gennemgang af tilsynsbogen kan konstateres, at arbejdsplanen stort set er gennemført. For år 2003 er noteret, at der ved beddingsætning i Hov i april er udskiftet 5 planker og et antal spantestykker midtskibs i bagbords side midtskibs samt 2 lønningsstøtter.

Under Hobro, oktober 2003, er noteret udskiftning indefra af 44 spanter i bagbord side og 86,5 m garneringsplanker og 14 m bjælkevæger under beddingsætning i Hobro.

Under Grenå, november 2003, er noteret, at MARTHA grundstødte ved indsejlingen til Mariager Fjord på vej fra Hobro til Vejle for vinteroplægning. Skibet stod på grund i 6 dage, inden det blev gravet fri. Der blev ikke konstateret skader i forbindelse med grundstødningen.

Under Vejle, februar 2004, er noteret, at 20 m garneringsplanker i bagbords side er fornyet i Vejle Havn samt under Vejle, maj 2004, at hovedmotor, skrueaksel og skrue er udskiftet i perioden marts til maj 2004.

Foreningens formand har supplerende oplyst, at der efter montering af planker og motor blev foretaget støvsugning med industristøvsuger af ballast og bund.

Formanden har endvidere supplerende oplyst, at MARTHA var på bedding i Horsens i perioden 1. – 9. maj 2004 for eftersyn af eventuelle skader efter grundstødningen i november samt for at eftergå og udbedre kalfatring af såvel bund som fribord.

Havneservice Marinecenter Horsens ApS har bekræftet, at Foreningen benyttede deres bedding i maj måned, hvor et smedefirma fra Vejle afsluttede motorudskiftningen med udskiftning af skruetøjet, samt hvor flere personer udførte diverse arbejder på skonnerten. Havneservicen udførte ikke nogen arbejder på MARTHA og gennemførte heller ikke nogen kontrol af skonnertens tilstand.

Som der fremgår af den citerede arbejdsplanen, var det meningen, at nogle arbejder skulle udføres af Hobro Værft og andre af foreningen.

Hobro Værft

Nedenstående redegørelse for Hobro Værft's arbejder på MARTHA er baseret på Opklaringsenhedens besøg på værftet den 10. august 2004 samt yderligere en skriftlig redegørelse fra værftsejeren.

MARTHA var første gang på Hobro Værft i perioden 8. december 1995 til 27. marts 1996. Den lange periode skyldes, at MARTHA ikke kunne sættes i vandet på grund af is i fjorden. Det eneste værftet udførte ved denne lejlighed var udskiftning af de to nederste planker ved kølen i begge sider.

MARTHA var igen på bedding på værftet i perioden 19. oktober til 12. december 2000. I denne periode udskiftede værftet bl.a. planker (11,5 m) og spanter (27 stk.) i styrbords side samt en større område af den indvendige garnering. Endvidere udskiftedes en del af agterstævnen og hælklodsen.

Værftet kalfatrede de områder, hvor der var foretaget udskiftninger. Under værftsopholdet arbejdede foreningens medlemmer med bl.a. at gennemgå kalfatringen på resten af skroget. Dette var krav fra Søfartsstyrelsen i forbindelse med det periodiske hovedsyn.

På et tidspunkt meddelte værftsejeren foreningens formand, at han mente, at det var uforsvarligt at sætte skonnerten i vandet, fordi foreningens kalfatningsarbejde ikke var godt nok. Dette medførte, at foreningens medlemmer på ny gennemgik bunden. Værftsejeren meddelte igen foreningens formand, at han fortsat ikke mente, at det var forsvarligt at sætte skonnerten i vandet, hvorefter værftet blev anmodet om at gennemgå kalfatringen i bunden og reparere de værste steder.

Værftet gennemgik og kalfatrede herefter de værst skadede steder i bunden til ca. 1 fod over vandlinien.

Inden MARTHA blev sat i vandet, meddelte værftet foreningen, at fribordet trængte meget til at blive kalfatret, samt at det var vigtigt, at der blev gjort ordentligt rent indenbords i bunden af skibet, også under ballastjernene.

I perioden 23.oktober til 1. december 2003 var MARTHA igen på bedding på værftet. Ved denne lejlighed udførte værftet tilsvarende arbejder i bagbords side, som udført i styrbords side i år 2000. Der blev dog udskiftet mere træ i bagbords side end der var blevet udskiftet i styrbords side i 2000. Værftet kalfatrede kun de områder, hvor der var udskiftet planker.

Værftet gjorde foreningen opmærksom på, at fribordet skulle kalfatres, især i forskibet, hvor man efter afmontering af inderklædningen flere steder kunne se ud gennem nådderne, samt at der skulle rengøres i bunden, da der ellers kunne blive problemer med tilstoppede pumper.

Det er værftets opfattelse, at der ikke blev gjort noget herved, inden skibet forlod Hobro.

7. Opklaringsenhedens bemærkninger

MARTHA's besætning, instruktion, organisation m.m.

Den pågældende sejlads var en "ungdomstur", hvor unge foreningsmedlemmer, vederlagsfrit, skulle sejle med skonnerten i en uge.

Der kom 15 nye besætningsmedlemmer om bord i Frederikshavn i løbet af den 10. juli. Skipperen og styrmanden havde været med på den forrige tur. Af de 15 nye besætningsmedlemmer havde de 8 været med på ture i de foregående år, nogle på mange ture og andre på enkelte ture. For de øvrige 7 besætningsmedlemmer var det deres første tur med MARTHA.

På et fællesmøde om eftermiddagen den 10. juli, inden afsejling, blev besætningen opdelt i vagthold, og skipperen gav en generel instruktion om skibet og vagthold. Han meddelte, at der senere ville blive givet instruktion i redningsveste og pumpegrej.

Der blev ikke senere givet en samlet instruktion om redningsveste og pumpegrej, men i forbindelse med afsejlingen viste en af de mere erfarne besætningsmedlemmer "de nye", hvorledes man iføre sig en redningsvest.

Der fandtes ikke om bord nogen plan eller organisation for, hvorledes besætningen skulle håndtere en krisesituation, og der blev ikke øvet nogen form for håndtering af en sådan situation – bjærgning af sejl, brug af pumpemateriel, redningsflåder m.m., inden afsejlingen fra Frederikshavn.

Det fremgår af flere af besætningsmedlemmernes forklaringer under søforklaringen, at de i løbet af aftenen, hvor der kom mere og mere vand i skibet, følte sig særdeles usikre, og at de ikke vidste, hvad de skulle gøre for at bidrage til håndtering af situationen. Det fremgår også af forklaringerne om hændelsesforløbet, at der ikke fra skipperens side foregik en egentlig styring og organisation i forbindelse med pumpearbejdet og redningsforanstaltningerne.

Bl.a. blev der ikke givet ordre om at iføre sig redningsveste, før redningsfolkene kom om bord og fik dette iværksat. Der blev heller ikke iværksat en organiseret undersøgelse af, hvor vandet trængte ind i skibet.

Opklaringsenheden mener, at forberedelserne for den omhandlede tur har været utilstrækkelige. Med en besætning på 15 unge mennesker, hvoraf de 7 aldrig før havde sejlet med MARTHA, og i øvrigt ikke havde sejladsmæssig erfaring, og hvor det for de øvrige vedkommende var tale om ugesejlads for et eller flere år siden, burde der have været gennemført en grundig introduktion af skibet og dets udstyr, inden skibet forlod havn.

Dette var især relevant i dette tilfælde, fordi man startede med en aften/nat sejlads, hvor der var varslet dårlig vejr.

Opklaringsenheden mener endvidere, at skipperens håndtering af den kritiske situation var mangelfuld. Der blev ikke organiseret effektivt pumpearbejde og ikke gjort noget effektivt for at lokalisere og eventuelt stoppe lækagen. Der blev heller ikke iværksat forberedelser til brug af redningsmidlerne.

Vejrudsigt og aktuelt vejr

Ifølge oplysninger fra søforklaringen var der taget en vejrmedling den 10. juli kl. 11.45. Vejrmedlingen lød på nordvestlig vind 8 – 10 m/sek., lejlighedsvis op til 13 m/sek. og kulingvarsel for Østersøen. På introduktionsmødet i Frederikshavn havde skipperen sagt, at de ville få lidt hårdt vejr.

Ifølge Meteorologisk Institut blev der hele den 10. juli udsendt kulingvarsel for Kattegat, vest drejende til vestnordvest 15 m/sek.

Ifølge redningsfolkene var der nordvestlig vind ca. 15 m/sek. og ca. 2 m høje bølger, da de kl. ca. 23.30 ankom til MARTHA.

Det kan konstateres, at vejret den pågældende aften og nat ikke var uventet for besætningen. Den modtagne vejrmedling blev ikke anset for at give problemer for MARTHA, når der sejlede med vinden.

Opklaringsenheden mener, at afsejlingen fra Frederikshavn burde have været udskudt til næste dag, hvor vejrmedlingen lød på aftagende vind.

Det var den almindelige erfaring, at MARTHA tog en del vand ind under sejlads i hårdt vejr, hvilket ikke er ualmindeligt for gamle træskibe, og denne omstændighed samt den omstændighed, at besætningen var ny og flere af besætningsmedlemmerne helt uerfarne med sejlads burde have foranlediget skipperen til at udsætte afsejlingen.

MARTHA's sejlads den 10. juli

Kl. ca. 18.00 var alle sejl undtagen topsejlene sat, og kursen blev sat sydover, ca. 170°. Der var god vind, vinden var agten for tværs om styrbord, og farten blev logget til 8 – 9 knob. MARTHA krængede til bagbord, men ikke unormalt meget.

Kl. ca. 20.30 blev det klart, at der var en del vand i skibet. Det blev ikke taget alvorligt – blev betragtet som normalt.

Kl. ca. 21.00 blev det klart, at der var så meget vand i skibet, at det ikke længere kunne betragtes som normalt. Flere besætningsmedlemmer opfordrede skipperen til at starte pumperne, hvilket skete.

Kl. ca. 21.30 begyndte der at vise sig alvorlige problemer på grund af vand i skibet og skibets bevægelser i søen. Vindstyrken og bølgehøjden var øget. Der var problemer med pumperne, fordi snavs og løse genstande hele tiden tilstoppede filtrene på sugesiden. Herudover blev dieselpumpens anvendelse hæmmet af, at spædetragten var brækket af. MARTHA fortsatte med uændret sejlføring og på uændret kurs.

Kl. ca. 22.00, hvor vandet i skibet fortsatte med at stige, blev iværksat en spandekæde for at lænse vand fra storrummet. Skipperen besluttede at ændre kurs mod Grenå, hvilket bevirkede, at vinden kom mere tværs ind, og at krængningen til bagbord øgedes. Sejlføringen blev holdt uændret.

Kl. 22.22 kontaktede skipperen Lyngby Radio og anmodede om pumpeassistance. Han oplyste, at der var vestlig vind, 13 m/sek., at der ikke var fare, samt at de prøvede at nå til Grenå.

Kl. 22.50 oplyste skipperen til redningsbåden fra Grenå, at de sejlede med vejret på kurs 144° for ikke at slingre for meget, samt at farten var 8,2 knob.

Kl. ca. 23.30 beordrede skipperen de 3 forsejl bjærget.

Kl. ca. 23.45 var de første redningsfartøjer fremme ved MARTHA. Det blæste nu 15 m/sek. og der var ca. 2 m høje bølger. MARTHA styrede ca. 150° med vinden. På opfordring fra redningsfolkene beordrede skipperen skonnertsejlet bjærget.

Baseret på afgang ud for Frederikshavn kl. ca. 18.00 og den til Lyngby Radio oplyste GPS position kl. 22.22 har MARTHA i dette tidsrum holdt en gennemsnitsfart på 9,9 knob.

Når et ældre træskib har stor sejlføring i hårdt vejr, opstår der et søjletryk fra masterne og et modsat rettet træk fra vanter og stag. Dette giver vrid og træk i skroget, som kan føre til utætheder mellem nådderne, især hvis kalftringen ikke er fuldt ud vedligeholdt. Vandets tryk udvendigt på skroget vil yderligere presse værket mellem nådderne ind i skibet, især i de områder hvor nådderne er brede.

Opklaringsenheden mener, at skipperen for sent har reageret på den alvorlige situation.

Da det kl. ca. 21.00 blev klart, at der var kommet så meget vand ind i skibet, at situationen ikke længere kunne anses for at være normal, har MARTHA været på højde med

indsejlingen til Limfjorden. Allerede på dette tidspunkt burde der, efter Opklaringsenhedens opfattelse, være taget beslutning om at søge mod havn med reduceret sejlføring eller for motor.

Opklaringsenheden mener endvidere, at MARTHA blev sejlet for hårdt, med for stor sejlføring i forhold til vindstyrken.

Redningsfolkernes indsats og forliset

Kl. 22.32 blev Grenå Redningsstation anmodet om pumpeassistance.

Kl. 22.40 blev Anholt Redningsstation anmodet om pumpeassistance.

Kl. ca. 23.45 var de første redningsfartøjer fremme ved MARTHA. Skonnerten sejlede for stærkt til, at redningsfolkene kunne få pumperne om bord. MARTHA blev drejet op i vinden, skonnertsejlet blev bjærget, og skonnerten kom til at ligge drivende med vinden foran for tværs om bagbord, indhalet storsejl og motoren gående.

Der blev sat to pumper og to redningsmænd om bord. En redningsmand opfordrede besætningen til at iføre sig redningsvestene.

Der viste sig hurtig problemer med at få pumperne til at suge på grund af tilstopning af sugerørsristen.

Skipperen og et besætningsmedlem var i agterkajhytten, hvor de kommunikerede med redningsskibene for at få arrangeret bugserassistance til Grenå.

Kl. 00.30 kæntrede MARTHA pludselig til styrbord og sank. Besætningsmedlemmerne endte i vandet.

7 besætningsmedlemmer kom op i den ene af redningsflåderne. 8 besætningsmedlemmer og de 2 redningsmænd blev samlet op fra vandet af redningsfartøjerne.

I forbindelse med eftersøgningen af de to savnede besætningsmedlemmer observerede redningsfolkene flere lys, som havde løsrevet sig fra redningsvestene. MARTHA's anden redningsflåde blev også observeret.

Skipperen og et besætningsmedlem blev kl. 13.30 fundet i agterkajhytten af et dykkerhold.

Opklaringsenheden mener, at redningsstationerne reagerede hurtigt og effektivt. Redningsfartøjerne var i det dårlige vejr fremme godt en time efter alarmeringen. Fra Anholt var der 11 sømil og fra Grenå 15 sømil til MARTHA.

Opklaringsenheden vil også udtrykke sin anerkendelse af redningsfartøjernes indsats i forbindelse med redningen af MARTHA's besætningsmedlemmer.

Den omstændighed, at MARTHA's besætning ikke var iført redningsveste, da redningsfolkene kom om bord, bekræfter Opklaringsenheden i sin opfattelse af, at situationens alvor ikke var gået op for besætningen.

De store vandmængder i MARTHA har medført en betydelig fri overflade effekt og dermed en forringet stabilitet, hvilket førte til kæntringen.

Redningsflåderne udløstes, som de skulle. Redningsvestene af typen CREDA MkII og lysene på redningsvestene af typen Rescue-Dan Mk1 er afprøvet i henhold til IMOs bestemmelser og er godkendt af henholdsvis Det Norske Veritas og Lloyds Register.

Søfartsstyrelsen vil kontrollere, om afprøvning af veste og lys er gennemført i overensstemmelse med prøvekravene.

MARTHA's vedligeholdelse

MARTHA's vedligeholdelse er foretaget dels ved frivilligt arbejde af Foreningens medlemmer og dels professionelt på forskellige værfter. I de senere år er det Hobro Værft, der har udført reparationer på skonnerten, altid efter nøje specifikation fra Foreningen.

MARTHA var sidst på værft i Hobro ultimo 2003, hvor der bl.a. blev udskiftet planker i bagbords side, og hvor værftet kalfatrede de områder, hvor der var udskiftet planker.

Indtil 2003 var MARTHA under Søfartsstyrelsen tilsyn, og der blev afholdt periodisk hovedsyn hvert andet år. Sidste periodiske hovedsyn blev afsluttet i maj måned 2001, hvor Søfartsstyrelsen erklærede skonnerten for at være i tilfredsstillende stand. Herefter har Foreningen selv stået for tilsynet med vedligeholdelsen efter vejledning fra Skibsbevaringsfonden.

Det er uomtvisteligt, at MARTHA under sejladser den 10. juli fik omfattende vandindtrængen gennem lækager i skroget, samt at der var alvorlige problemer med hensyn til at få pumperne til at fungere, fordi sugefiltrene blev tilstoppet.

Filmen, som blev optaget under dykkerundersøgelsen den 15. juli, er meget tydelig og viser flere steder med mangelfuld eller beskadiget kalfatring i nådder og stød.

Ved beddingsætningen den 18. juli konstateredes flere utætte nådder og stød på grund af løsnet værk. Det var værst i styrbords side og slemt i fribordet agter.

En meget væsentlig del af vedligeholdelsen af et gammelt træskib er kontrol og udbedring af skrogets kalfatring, som bør udføres med skibet på land mindst en gang om året.

Det er også en væsentlig del af vedligeholdelsen at sørge for en ren indvendig bund, således at pumpernes sugefiltre holdes fri for snavs og efterladenskaber fra udførte reparationer.

Opklaringsenheden mener, at kalfatring er et håndværk, der kræver professionel ekspertise. Hvis det udføres af ikke-professionelle, i dette tilfælde Foreningens medlemmer, bør arbejdet nøje kontrolleres af en professionel skibstømrer.

På grundlag af den store vandindtrængen under MARTHA's sejlads den 10. juli, den af dykkeren optagne videofilm samt undersøgelserne af skroget efter beddingsætningen er det Opklaringsenhedens opfattelse, at skonnertens kalfatring har været dårligt vedligeholdt.

Det skal hertil bemærkes, at en del af lækagerne kan være opstået under skibet ophold på bunden samt i forbindelse med bjærgningsoperationen, men at dette ikke kan bortforklare, at der har været betydelige lækager, inden skibet sank.

Opklaringsenheden mener endvidere, at den indvendige rengøring af skonnertens bund har været mangelfuld, og at der i forbindelse med vedligeholdelsen ikke har været tilstrækkelig opmærksomhed omkring den omstændighed, at en ren, indvendig bund er en betingelse for, at pumperne kan suge optimalt.

8. Konklusion

MARTHA's forlis skyldes primært lækager i skonnerten på grund af mangelfuld og dårligt vedligeholdt kalfatring.

Lækagernes omfang blev forstærket, fordi skonnerten blev sejlet for hårdt.

Vandmængden i skonnerten blev til sidst så stor, at skonnerten kæntrede på grund af manglende stabilitet.

Følgende omstændigheder har været medvirkende til forliset:

- Skipperens beslutning om at afgang fra havn uanset det varslede dårlige vejr.
- Dårligt fungerende pumpemateriel, hovedsagelig fordi filtrene blev tilstoppet på grund af mangelfuld oprensning af snavs og løse genstande i bunden af skonnerten.
- Skipperens sene reaktion på den alvorlige situation.

9. Anbefalinger

Det anbefales Foreningen til Skonnerten Marthas Restaurering,

at der indgås aftale med et træskibsværft om en årlig kontrol af MARTHA's vedligeholdelse,

at Foreningen sammen med MARTHA's faste skippere udarbejder instruktioner vedrørende begrænsninger af MARTHA's sejlads i forhold til vejrforholdene, herunder anbefalinger om sejlføring, samt

at Foreningen sammen med MARTHA's faste skippere udarbejder en procedure for introduktion og øvning af "nye hold" med hensyn til skonnerten og dens udstyr.

Det anbefales Søfartsstyrelsen,

at det vurderes, hvorvidt denne ulykke giver anledning til at genindføre tvunget tilsyn med visse ældre fritidsfartøjer under 24 m.

Niels Mogensen
Specialkonsulent