

Diverse artiklar om Barbaras undergång

Utdrag ur Morgonposten m fl den 31/8 1950.

Ren olyckshändelse, ingen grundstötning.

Regementsstabschefen på KA 4 major Sandberg vill helt skriva olyckshändelsen med den sjunkna bogserbåten Barbara på de rena olyckshändelsernas konto. Vid ett samtal med GT:s medarbetare på onsdagsförmiddagen förklarade han, att båten fått ett par kraftiga sjöar över sig akterifrån eller på låringen, varvid den pressades ned, fick vatten genom skorstenen och sjönk. Den har alltså inte gått på grund och någon felmanövrering eller felnavigering skulle alltså inte föreligga.

Barbara var nybyggd och kom till KA 4 i maj i år. Nu står den på botten vid grundet Kocken där vattendjupet enligt sjökortet är 8-10 meter. Om någon kommuniké kommer att utfärdas i fråga om olyckan visste inte major Sandberg, som inte visade någon större förståelse för pressmännens arbete och först efter åtskilligt resonemang kunde förmås ge tillstånd till att journalisterna fick tala med en del av de räddade på sjukhuset.

Ingen saknad funnen

Hur många båtar och man som var ute från KA 4 för att söka visste major Sandberg inte på onsdagsförmiddagen, men han begärde att få rapport om det. KA 4 har emellertid haft mycket folk i farten både i båtar och på öarna för bevakning, så att ingen chans att rädda ev. överlevande skulle förspillas. Ännu på förmiddagen hade man inte fått rapport om att någon av de nio saknade återfunnits men däremot hade en massa vrakgods från båten syns. Detta hade emellertid varit mycket besvärligt att bärga på grund av den höga sjön.

Transport av kapsåg orsak till dödsfärden vid Kängö

Inga överlevande hittade under onsdagen

Bild

Det har under onsdagen kunnat konstateras att den resa som bogserbåten Barbara beordrades göra på tisdagen och som slutade med en katastrof var av den art att den lika gärna hade kunnat företas

någon annan och ur väderlekssynpunkt lämpligare dag.

Vidare har fastslagits att luckan till maskinrummet inte var stängd när båten gick ut från Känso i den upprörda sjön i gattet utanför. Ombord transporterades en minst 400 kilo tung kapsåg som skulle föras till Galtö.

Alla efterspaningar under onsdagen efter eventuella överlevande från Barbara var resultatlösa. Däremot tillvaratogs en mängd vrakgods som flutit upp på stränderna

Resan inte nödvändig just på ovädersdagen.

Det var en transport av en kapsåg till Galtö som föranledde order om att bogserbåten Barbara skulle företa färden på tisdagskvällen.

Från Galtö hade enligt vad MP erfarit begärts en kapsåg, och det befanns lämpligt att föra över denna från den ö där den befann sig just på tisdagen, eftersom Barbara var i närheten. Kapsågen torde ha vägt omkring 400 kilo. Det behövdes åtta man för att lyfta den. Den hade placerats på däck, men huruvida den surrats ordentligt är inte bekant. Förutom kapsågen hade Barbara med sig proviant till en vedettbåt som låg vid Känso, men proviantens vikt var obetydlig.

Det var icke nödvändigt

att företa transporten just på tisdagen, enligt vad som uppges för MP. Vädret var emellertid på förmiddagen icke sådant att man ansåg sig ha anledning att inhibera transporten. Efter att ha angjort Känso hade befälhavaren ombord, sergeant Stjärskog, varit i förbindelse med KA 4 och därvid sagt att han skulle fara över till Galtö med kapsågen. Man hade heller ingen anledning anta, att Barbara inte skulle vara kapabel att klara *sjön*.

Barbara byggdes på Norrköpings Varv och sjösattes i våras som nr 1 i en serie fartyg som under hand levererats till marinen. Att den *skulle* ha varit särskilt rank eller felkonstruerad tillbakavisas av expertisen.

Befälhavaren, sergeant Stjärskog, var sjöutbildad i marinens skolor och ansågs vara synnerligen navigeringskunnig. Han hade själv fört båten från Norrköping till västkusten och kände den väl.



Var det nödvändigt

Med den djupa medkänslan med de anhöriga till de omkomna från Barbara blandar sig frågor, föranledda av omständigheterna kring den tragiska olyckan på tisdagskvällen i Käsögattet. Den första är givetvis: hade olyckan kunnat undvikas?

Några betydelsefulla fakta är härvidlag att notera. Vädret på tisdagskvällen var mycket hårt. Kl. 16 var vindstyrkan vid Vinga 17 m sek., tre kvart senare hade den ökat till 22 och höll sig vid olyckstillfället vid 18.30-tiden omkring 20. Det är en känd sak att vid dylik vind just i dessa grunda farvatten uppstår mycket gropig och våldsamt sjö.

Barbara var en bogserbåt av gängse typ, d. v. s. "rundbottnad" och med låg tyngdpunkt och följaktligen enligt sakkunnigas åsikt stabil och sjövärdig. Huruvida den omständigheten att fartyget vid tillfället på däck hade en kapsåg på minst 400 kilo kan ha minskat stabiliteten är svårt att säga. Däremot kan båten bli rank om den tar in vatten. Enligt uppgift var luckan till maskinrummet icke stängd när färden ut i Käsögattets upprörda vatten anträdde.

Vad som däremot är bekant, är att manskapet ombord icke hade livbälten på. Livbälten beordras i regel endast vid färd i öppna båtar som bogsera upplyses det och några generella bestämmelser om sådana. försiktighetsmått i allmänhet finns inte. Det är en bedömningsfråga som befälet ombord får avgöra.

Befälhavaren på Barbara, sergeant Stjärnskog, intygas ha ägt alla nödiga kvalifikationer för att föra fartyg, ehuru han icke hade papper på den saken motsvarande exempelvis skepparbrev. Han hade order att transportera 15apsågen från en bas till Galtö och han har tydligen icke ansett sig ha skäl misstänka att Barbara inte skulle kunna rida ut stormen. Under sin redogörelse för olyckan på tisdagskvällen, förklarade också maskinchef Svensson, på särskild fråga från en närvarande officer, att man ombord inte haft någon känsla av fara när Barbara gick ut i Käsögattet.

Det kan nämligen knappast ha undgått någon ombord att

Känsögattet var en kokande gryta. Det civila tänkandet reagerar absolut emot att ta stora risker i onödan. Det har från KA 4 förklarats för MP att kapsågstransporten till Galtö inte var nödvändig just den dagen. Och man frågar sig till detta varför inte folket ombord för all säkerhets skull beordrades ta livbälten på. Den minskade rörlighet som dessa medför saknade betydelse i sammanhanget. Det hade säkerligen betytt flera räddade, så mycket mera som enligt utsago tre eller fyra man inte var simkunniga.

MP 26/9 1950

Bogserbåten opålitlig ”såg den med avsmak”

Krängde våldsamt vid girar även i lugnt väder

Sergeant Nils Hagman, KA 4, som för artilleritransportfärjan Loke, har uppgivit att han ansåg Barbara vara en opålitlig båt, som han "såg med avsmak", Dagen före olyckan hade han sett Barbara i lugnt väder företa en styrbords och en babordsgir med stora överhalningar samt att båten efter krängningarna reste sig ,anmärkningsvärt långsamt. Han hade också varnat Barbaras befälhavare, sergeant Stjärnskog, som emellertid svarat, att "det var inte så farligt".

Hagman tillägger att Barbara hade dåligt rykte bland sjötransportcentralens folk. Stjärnskog skulle också vid något tillfälle ha medgivit att båten "var svår att ratta", men höll i övrigt styvt på dess sjövärdighet.

Chefen för KA 4:s marinavdelning, kapten Knut Hamilton, anser att Barbara hade "hemskt hög överbyggnad och krängde våldsamt vid girar". Han hade själv fört båten och därvid iakttagit att den krängde våldsamt och "långsamt kom igen".

Den räddade maskinisten

Åke Svenson har uppgivit, att Barbara även i lugnt väder krängde starkt vid dikt ror i regel så mycket att huvuddäcket midskepps kom under vatten i höjd med maskinkappens övre kant.

Förvaltaren Axel Färdig, som var med på provturen när Barbara levererades, intygar också att båten reste sig mycket långsamt efter krängningar. Stjärnskog hade då förklarat att han inte ville ha mer än 20 man ombord på båten, varför förrådet av livbälten - sex

för besättningen - kompletterats till 20. Enligt bestämmelserna var båten emellertid tillåten för 55 man!

Major Kjell Simonsson, som, är divisionschef vid KA 4, hade i slutet av juli rapporterat till regementschefen att Barbara inte lämpade sig för målbogsering, varvid han bl. a. anmärkt på den för låga maskinstyrkan, rullningen m. m. Med anledning av denna rapport begärde regementschefen hos kustartilleriinspektören en annan båt.

Sjöhävningen var nära rekordstark

Vid den tidpunkt på tisdagen då Barbara sjönk rådde inte bara hård vind utan också en våldsam sjöhävning, som inte hör till vanligheterna ens under storm. På Vinga har man för sjöhävningen kommit upp till siffran fem av nio möjliga. Tidigare har endast siffran sex noterats någon enstaka gång.

Även på Böttö lade man märke till att sjöhävningen växte ovanligt kraftigt sedan vinden på eftermiddagen vred sig från sydsydost till sydväst och friskade på.



Kl. 16 på tisdageftermiddagen mätte man på Vinga 17 sekundmeter, tre kvart senare hade vindstyrkan växt till hela 21 sekundmeter och vid olyckstillfället blåste det fortfarande över 20 sekundmeter. Först framåt 22-tiden på kvällen började vinden mojna och kom ner i middagssiffran eller cirka 11 meter per sekund.

På Torslanda registrerade man 19 sekundeters vind kl. 16 och kl. 19, alltså vad som på sjön motsvarar hård kultje men inte direkt storm. Det var ett av de för årstiden vanliga lågtrycken som passerade.

De räddade Per Olof Johansson, Björkö och Per Martin Persson, Tomelilla.

Barbara förlisning

Det är rätt häpnadsväckande saker som blottas i den utredning om Barbara-katastrofen 29 augusti, för viken redogjordes i tisdagens MP. Först och främst visar det sig att olycksbåten underkänts av KA 4:s chef redan 9 augusti. Den befanns enligt hans skrivelse till kustartilleriinspektören så olämplig för sitt ursprungliga ändamål - målbogsring i öppen sjö - att han t. o. m. begärde en annan och bättre båt.

Vidare - vilket inte är det minst viktiga - framgår det även en rad vittnesmål, att Barbara över huvud taget hade "dåligt rykte". Den ende som tycks ha hållit på fartyget, var dess befälhavare, sergeant Stjärnskog, som omkom vid olyckan. Andra, minst lika sjökunniga personer, har uttalat bestämda farhågor och berättat om båtens starka krängningstendenser, t. o. m. vid girar i lugnt väder och om dess långsamhet i att "komma igen", d v s resa sig.

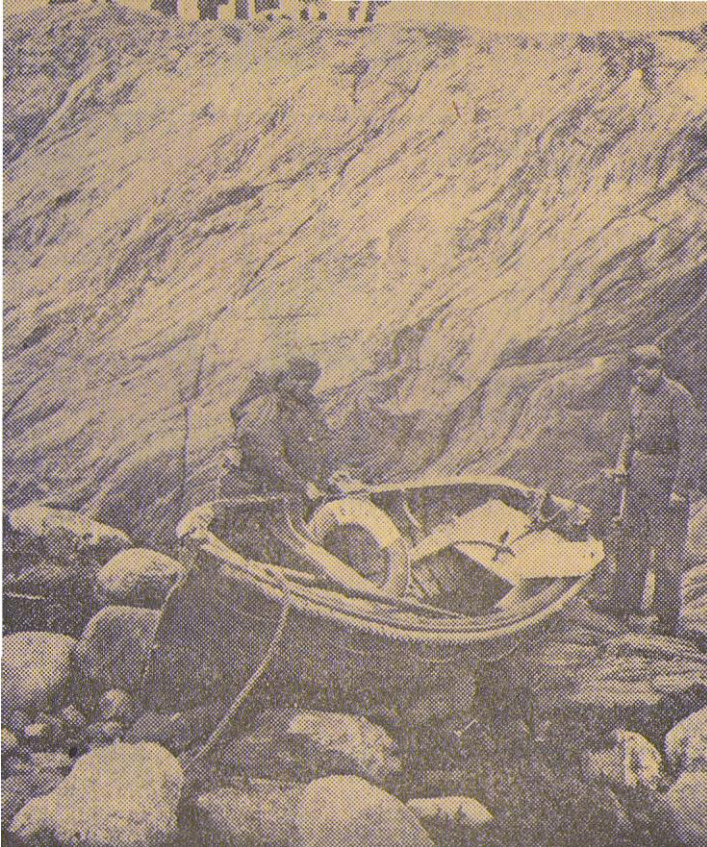
Och slutligen: den marinmilitära expertis som biträtt vid kriminalstatpolisens utredning, förklarar bl. a., dels att fartyget hade högre däckshus och brädgång (med därav betingat större vindfång) än liknande typer bogserbåtar, dels att det hade "tämligen liten stabilitetsvidd". I fortsättningen rekommenderas att Barbara efter ombyggnad i syfte att öka sjövärdheten, bör användas endast i "inre fart".

Allt detta innebär med andra ord, att marinen vid ett varv beställt och sedan godkänt ett fartyg, vilket i själva verket var icke blott olämpligt utan direkt livsfarligt, åtminstone när det användes under påfrestande förhållanden. En båt, som likt Barbara, omvittnats kränga uppseendeväckande även vid lugn väderlek, kan omöjligen anses äga den sjövärdighet som måste vara ett oeftergivligt krav.

Barbaras olämplighet - för att använda ett milt uttryck dokumenterades i god tid före katastrofen i regementschefens brev till kustartilleriinspektören. Det förefaller oförståeligt, att båten tilläts tjänstgöra ändå. Och lika obegripligt är det, åtminstone för civilt tänkande, att de ansvariga för order och manövrering inte tycks ha uppmärksammat

den högst påtagliga försämring i väderleksförhållandena som inträdde mot kvällen, Omdömesgillt folk i skärgården har betygat, att de sällan upplevt värre väder än den dagen. Med det rapportsystem som står militären till buds, borde det ha varit en enkel sak att förvissa sig om läget. Så mycket mera *som* det ju faktiskt gällde en transport som lika gärna hade kunnat vänta något, till på köpet över ökända vatten.

Torsten Ahlberg



Livbåten som räddade två av de nödställda

Barbaras luckor var ej stängda

Av allt att döma har luckan **till** maskinrummet på **Barbara** inte varit stängd när bogserbåten gick ut från Käsö för att gå den **farligaste** sträckan över till **Galtö**.

Det framgår nämligen av den utredning som hanns med under onsdagen med hjälp av de överlevandes skildringar att folket i maskinrummet - till vilka två man från Käsö hade beordrats sälla sig och som hör till de omkomna - snabbt kunde ta sig ut ur båtens inre när den kapsejsade. Hade luckorna varit stängda, skulle de knappast ha kunnat ta sig upp.

Det är inte uteslutet att denna omständighet kan ha bidragit till att Barbara sjönk Så fort, ty vatten kan i stora mängder ha strömmat in

i båten vid krängningen och väsentligt minskat dess stabilitet i den hårda och ytterst gropiga, sjön.

Sögs ner flera gånger och räddades av repända.

Livbåt när krossa två som kämpade i bränningarna.

De elva man som räddade sig i land från Barbara hade oerhörda strapatsen att utstå i den hårda sjön. Det tog omkring två minuter innan båten gick till botten, så en del av besättningen hann kränga av sig det mesta av sina kläder, innan de kastade sig havet. Trots den upprörda situationen försökte de simkunniga hjälpa dem som inte kunde simma, men det var omöjligt att göra något i den hårda sjögången.

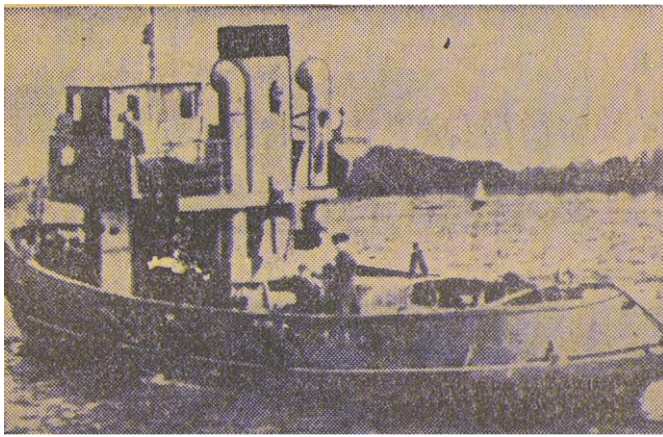
Till **Galtö** - närmaste strand - var det omkring 700 m. och alla som kunde satte genast kurs dit. Sjöarna slog över de simmande och de som lyckats få tag uppflutna livbälten och vrakdelar kunde klara sig fram till bränningarna.

- Jag såg den ene kamraten efter den andre gå till botten, berättar en av de räddade, vpl. Petrell från Mariestad.

En annan av dem som tog sig iland, vpl Davidsson från Malmö, lyckades tillsammans med två kamrater, göteborgarna Brink och Hansson, få tag i Barbaras livbåt, som slungats överbord och flöt med kölen i vädret. De sköt båten framför sig och tog sig fram till bränningarna på Galtö. Båten kastades upp och ned i vågorna och håll på att slå ihjäl de tre. Davidsson sögs ned under vattnet ett par gånger innan han lyckades få fäste på de såphala klipporna och även Brink måste kämpa för livet. De tog sig i alla fall upp, mer eller mindre skadade.

Göteborgaren Hansson däremot försvann.

Civilarbetaren Edvin Ahlgren på Galtö var tillsammans med två andra förrådsarbetare de första som fick reda på olyckan. Ett par av de räddade släpade sig upp till barackerna och ropade "Barbara har gått under".



Barbara – den förolyckade båten – var nybyggd och levererades i fjol från varvet i Norrköping

“Barbara för rank för Västkusten”

Energiska efterforskningar av de saknade bedrevs under hela onsdagen och underlättades undan för undan därigenom att vinden avtog i styrka. Sedan man på morgonen funnit en mängd vrakgods, blåkläder, som de förtvivlat kämpande männen krängt av sig i vattnet, livbälten, en pipa och andra småsaker, gjordes inga ytterligare fynd under dagen.

Sjön var fortfarande mycket grov. Massor av tång har rivits upp och vräcks in mot stranden och omöjliggjort draggning. Vid skymningen avslutades arbetena från sjön, men de återupptas i dag kl. 5 på morgonen oavsett vädret. Man kommer då att särskilt koncentrera sig på de vikar, där de räddade tog sig i land på Galtö, då ju flera tvingades ge upp strax utanför ön. Då det vid olycksplatsen råder starka undervattensströmmar är det dock troligt att flera av de omkomna förts med dessa ut till havs.

Utredningen till statspolisen

Utredningen av olyckan har anförtrotts kriminalkommissarie Folke Arnér vid statspolisen i Göteborg: Chefen för marinen har som experter tillkallat mariningenjör A. M. Schreiber och kommendörkapten O. R. Lilljequist. Den förre kom till Göteborg på onsdagskvällen.

Överenskommelse har vidare träffats med Röda Bolaget om bärgning av bogserbåten så snart som möjligt och redan på torsdagen kommer bolagets chef, kapten G. Bothén, att överlägga om bärgningsarbetet med marinens bärgningsexpert, fartygsinspektören sjökaptan C. G. Friberg, som anländer till Göteborg på torsdagsmorgonen.

De elva överlevande har nu utskrivits från sjukstugan och har fått resa hem till sina respektive hemorter på några dagars permission för att vila ut sig från chocken. De skall inställa sig igen på måndag.

Hur och till vilka belopp försäkringar skall utbetalas för de omkomna till de anhöriga är ännu inte klart och avgörs inte förrän utredningen föreligger färdig. Givetvis kommer större ersättning att utgå i de fall den förolyckade varit försörjningspliktig.