

MP 31/8 1950

## 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 Känsögattet. 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 Känsögattets 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 Käsögattet 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 St järnskog, 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 våldsamt 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 tisdagseftermiddagen 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.

MP 27/9 1950

## 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 - målbogsering 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 kriminalstatspolisens 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, omvitnats kränga uppseendeväckande även vid lugn väderlek, kan omöjligen anses äga den sjövärdighet som måste vara ett oeftergivligt krav.

Barbaras olämplighet - för att använda ett mildt 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*