

Utdrag ur Handelstidning den 26/9 1950

Högt däckshus, hög fart blev Barbaras undergång

De sakkunniga, som av chefen för marinen beordrats deltaga i utredningen av Barbarakatastrofen 29 augusti utanför Böttö, har nu avgivit sitt utlåtande samt förordat vissa ombyggnader och nya säkerhetsbestämmelser för fartyg av liknande slag.

Av utlåtandet framgår att orsaken till katastrofen, då nio människoliv spilldes, synes vara att båtens sjövärdighet och rådande väderleksförhållanden felbedömts, och att detta lett till att onödiga risker tagits.

Som speciellt anmärkningsvärt måste dessutom betecknas att några föreskrifter icke finnes för Barbaras användningsområden samt att de sakkunniga förordar omfattande ombyggnader samt, även efter det sådana vidtagits, en order som bestämmer att fartyget endast bör användas i "inre fart".

Full fart fullbordade den hemska katastrofen

Det har under polisutredningen och vid, de sakkunnigas undersökningar framkommit att Barbara vid olyckstillfället framfördes med full fart, d. v. s. 10 knop. Kommendörkapten O. Lilljeqvist samt marindirektör B. Wallin framhåller att en minskning av farten troligen hade minskat fartygets rörelser i sjön, och att olyckan sålunda kanske aldrig inträffat om båten framförts långsamt.

Den omständigheten att vissa luckor har stått öppna har icke bidragit till katastrofen anser de sakkunniga. Brädgången har heller icke medverkat, men däremot kan förskjutningen av lasten samt kolet och personalens flyttning till styrbordssidan ha ökat det krängande momentet när de höga vågorna slog in mot fartyget.

Man har observerat att båten vid full fart även i lugnt vatten kränger vid gir, c:a 12 grader, vilket anses orsakas av den låga metacenterhöjden. Barbara har tämligen liten stabilitetsvidd.

Babordsmanöver förorsakade icke obetydlig krängning.

När första vågen slog in mot Barbara beordrade befälhavaren enligt

rorsmannen "babord" och furiren vid ratten började då lägga om rodret, Han anser att han lyckades lägga om rodret 20 grader innan han måste kasta sig ur styrhytten. Efter bärgningen låg rodret 8 grader babord, men läget kan ha rubbats av sjöarna.

Ingen del av fartygsbotten företedde heller vid besiktningen tecken på att ha slagits mot havsbotten. Barbara var ej heller överlastad.

De sakkunniga anser att sjöarna slagit in mot babords låring och lyft båtens akterskepp samt tryckt ned förskeppet. Vindhastigheten torde i katastrofögonblicket ha varit större än 25 sekundmeter och alltså bör vindtrycket mot den höga överbyggnaden ha varit betydande. Beordrad manöver "babord" med rodret ger i ett sådant läge anledning till en icke obetydlig krängning styrbord över.

Utredningen visar vidare att befälhavaren icke fått några direktiv om vilken väg han skulle ta, ej heller har han före avgången från Känsö uttalat några farhågor. Han kan bedömas väl ha känt till farvattnets oberäknelighet

KA-chefen varnade ville ha en ny båt.

Den 9 augusti skrev chefen för Göteborgs kustartilleriförsvaret en skrivelse till inspektören för kustartilleriet och påtalade att Barbara icke var lämpad för tjänst vid KA 4.

Skrivelsen, som är kontrasignerad av överstelöjtnant Olof Karlberg, påpekar bl. a. att Barbara icke uppfyller de krav, som måste ställas vid målbogsering vid sjöfrontsskjutning. Båtens maskinstyrka är för svag och den är ej lämplig för gång utomskärs. Vid en vindstyrka av endast 10-12 sek.-m. blir arbetsförhållandena ombord synnerligen besvärande på grund av den avsevärda rullningen m. m. skriver dessa kustartilleriofficerare, vilka i sin tur grundat sitt omdöme på rapporter från major Simonsson

Förvaltaren Färdig, som jämte maskinchefen Åke Svensson och sergen Stjärnskog var med vid provturen i Norrköping, ha enligt förhørsprotokollen redan vid provturen observerat att båten mycket sakta rätade upp sig efter krängningar. Han varnade också befälhavaren

för detta. Ombord fanns 6 livbälten, avsedda för besättningen men serg. Stjärnskog beställde samt fick också ytterligare 14. Fler än 20 passagerare ombord vill jag inte ha, har han vid några tillfällen sagt. Fler tog han heller icke ombord olycksdagen.

I yttrandet till Chefen för marinen säger de sakkunniga att åtgärder bör vidtagas för en väsentlig sänkning av systemtyngdpunkten på Barbara. Om möjligt bör fribordet ökas. Allt detta kan uppnås genom att man minskar däckshusets höjd och storlek. Brädgången bör ersättas med öppen barriär.

Frågan om åtal är ännu icke prövad. Handlingarna kommer, när de är fullständiga med ytterligare några förhör, att överlämnas till militäråklagaren i Göteborg, stadsfiskal G. Lindeblad,

Utdrag ur MP 26/9 1950

Barbara underkändes redan före olyckan av KA4-chefen

Även marinexpertisen **anser båten olämplig**

Bogserbåten Barbara, som tisdagskvällen 29. augusti gick under mellan Känsö och Galtö varvid 9 man av 20 ombordvarande omkom, var uppenbart olämplig för gång i öppen sjö vid hårt väder, framgår det bl. a. av den omfattande utredning som gjorts av kriminalstatspolisen i Göteborg med biträde av sjömilitär expertis. Redan 9 augusti förklarade för övrigt chefen för KA 4 i skrivelse till inspektören för kustartilleriet att Barbara icke uppfyllde kraven för gång utomskärs och begärde en annan båt.

Enligt flera vittnesmål under förhören i samband med olyckan, visade Barbara onormala krängningstendenser vi girar även i lugnt väder. Den sjömilitära expertisen, kommendörkapten O. Lilliequist och marindirektör B. Wallin, före slår i en rapport till chefen för marinen att "de åtgärda som i konstruktivt hänseende bör vidtagas för att förbättra Barbaras sjövärdighet bör i första hand på en väsentlig sänkning av systemtyngdpunkten och om möjligt ökning av fribordet. Detta kan åtminstone delvis uppnås genom minskning av däckshusets höjd och storlek. Därjämte bör brädgången ersättas med öppen barriär."

Experterna föreslår vidare att fartygets skjutluckor byts ut mot

vattentäta gångjärnsluckor. Eftersom båten på grund av sin ringa maskinstyrka - 200 hkr - (ett förhållande som även påtalats av chefen för KA 4 i hans ovannämnda skrivelse) "är mindre lämplig för målbogsering" anser experterna att anordningarna för denna bör avlägsnas. Slutligen bör övervägas huruvida användningen av Barbara bör inskränkas till "inre fart".

Beträffande ansvaret

för den ödesdigra transporten från Styrsö till Käsö och vidare till Galtö, gavs ordern därom av skjutledaren på Styrsö, kapten Sven Jacobsson, vilken visserligen iakttagit att vädret var hårt men icke ingav några särskilda farhågor. Befälhavaren ombord, sergeant G. H. Stjärnskog, som är bland de omkomna, hade icke yttrat några betänkligheter. Några rapporter angående väderleken omedelbart före avfärden från Styrsö hade uppenbarligen icke infordrats av kapten Jacobsson.

Det är för övrigt befälhavaren ombord som i sista hand har avgörandet angående båtens manövrering etc. Eftersom sergeant Stjärnskog före avfärden från Käsö icke yttrade några betänkligheter, har han uppenbarligen ansett att överfarten kunde göras utan risker. Det anses enligt utredningen icke uteslutet, att han felbedömt Barbaras sjövärdighet.

Det är vidare fastslaget, att . det uteslutande var transporten av den tidigare omtalade kapsågen som föranledde ordern om att Barbara skulle gå även till Galtö, I övrigt spelade kapsågen, som vägde 300 kg., ingen utslagsgivande roll för själva kantringen, så mycket mindre som före avfärden från Styrsö en bogserkabel m. m. med en vikt av sammanlagt 1,100 kg. tagits i land. Vid kantringen kom emellertid kapsågen liksom en del andra föremål ombord på glid trots att den sjösurrats.

Utredningen ännu inte klar

Utredningen i sin helhet är ännu inte klar, omtalar kommissarie Folke Amer vid kriminalstatspolisen som handhar det omfattande arbetet. Det återstår ytterligare en del förhör innan ärendet kan överlämnas till åklagare för kännedom. Huruvida det sedan skall bli något åtal, blir det åklagaren som bestämmer. MO har begärt att få ta del av utredningsmaterialet vilket skall översändas till honom så snart det är färdigt.

Olidliga arbetsförhållanden ombord

Redan vid 10 il. 12 m/sek. vindstyrka var arbetsförhållandena ombord olidliga på grund av den starka rullningen, förklarar regementschefen vid KA 4, överste Callerström bl. a. i sin skrivelse till kustartilleriinspektören i vilken hand underkänner Barbara som målbogserbåt. Båtens maskinstyrka är för svag och den är inte lämplig utomskärs, säger översten. På grund av båtens svagheter måste en vedettbåt användas som målbogserare och detta inverkar menligt på utbildningen vid 12:e kompaniet där denna vedettbåt måste användas för övningar i minfällning, navigation och båttjänst.

Översten hemställde därför att en annan målbogserare istället för Barbara måtte ställas till KA4:s förfogande under tiden för repetitionsövningarna fram till 30 september.

MT 26/9 1950

Barbara gick olycksdagen I i "kustfart"

Beträffande detaljerna kring

g katastrofen framgår det av utredningen, att Barbara under färden från Käsö till Galtö under 0,9 distansminut befunnit sig inomskärs och under 1,2 distansminut i öppen sjö, vilket enligt fartygsinspektionens farvattensindelning betyder "att båten gick i s. k. kustfart.

Kl. 19 uppmättes vid Vinga 18 m/sek, SV-vind, sjö 5 (grov sjö, våghöjd 3 till 4,5 m.). Kl. 18 hade emellertid av lotsen Bergdén uppmätts 20 a 25 m/sek, vindstyrka. Barbara hade två frälsarkransar och 20 livbälten ombord, de senare förvarade dels i en korg med påsatt kapell akter om skorstenen, dels i ett skåp vid skorstenen, vilket sannolikt var låst med hasp. Några bestämmelser om klargörande resp. påsättning av livbälten finns inte, annat än för gång genom minfarligt vatten. Det är befälhavarens sak att avgöra detta. Livbälten, som rymmer sex man, var på plats i dävertar och sjösurrades före avgången från Käsö liksom även kapsågen, som tagits ombord vid Styrö.

Följande luckor

var öppna: till maskinskylight, till maskinrummet samt dörren på styrhyttens styrbordssida.

Farten var omkring 10 knop.

Sedan Barbara passerat söder om Kocken girades styrbord mot Böttö eller Rosebådarnas ballongprick. Fartyget hade då sjön och vinden in mot babords låring och rullade kraftigt.

Strax efter giren krängde Barbara över åt styrbord c:a 25 gr. och krängningen fortsatte tills fartyget låg helt på sidan. Under krängningen gav befälhavaren order om gir babord och enligt rorsmannen lades rodret c:a 20 gr. babord. Vid undersökningen av fartyget efter bärgningen stod roderskvallran på 8 grader., men rod-

ret kan ha rubbats efter den anbefallda manövern eller under bärgningen

Det är sannolikt att Barbara efter krängningen girade upp mot vind och sjö. Någon order om fartminskning gavs icke.

Efter kantringen strömmade vatten in genom de öppna luckorna och genom skorstenen. Innan fartyget sjönk drev det omkring 400 m. i nordostlig riktning. Vid kantringen slets jollen loss, liksom kapellet över livbåtskorgen. Livbältena i denna flöt upp liksom en korkklädd bogserwire och bidrog till de överlevandes räddning.