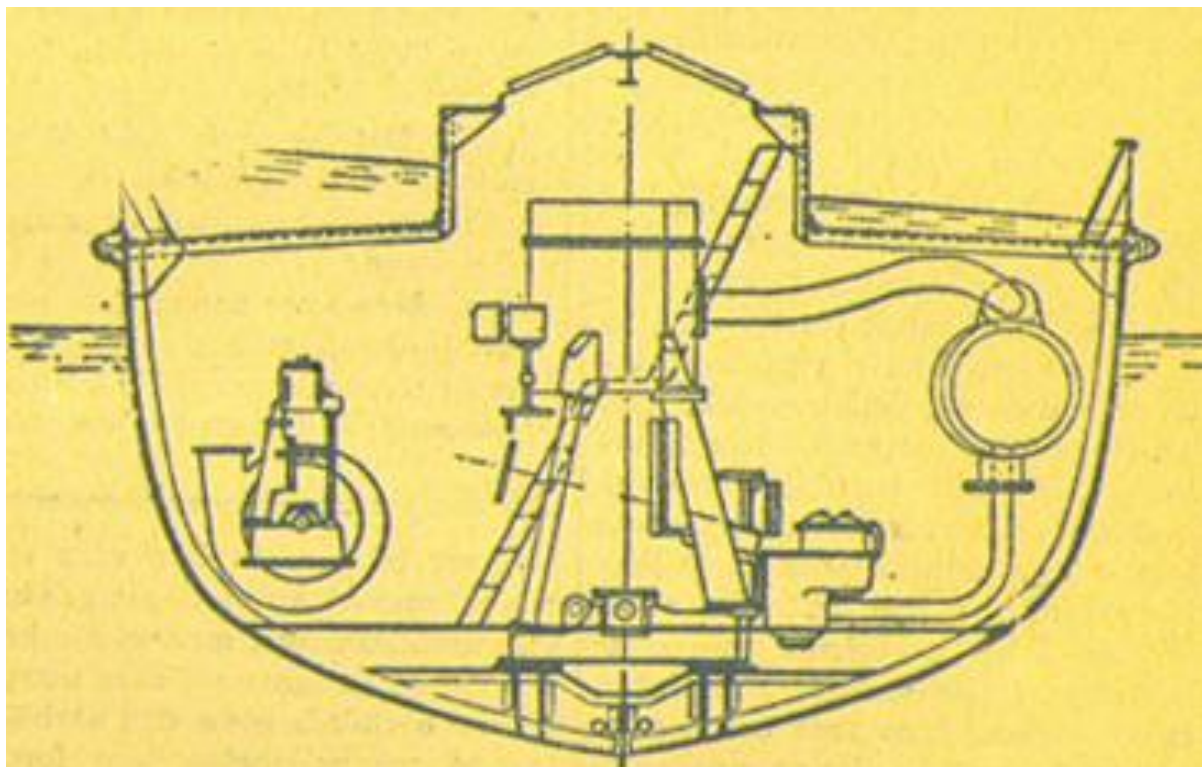


Isbjörn - Barbara, en kuslig parallell

Bogserbåten Barbaras förlisning utanför Galtö har en kuslig parallell i en annan fartygsolycka vid svenska marinen: bogserbåten Isbjörns undergång utanför Oxelösund fredagen den 24 mars 1944, varvid sju av besättningsmännen omkom.

Likheten mellan de båda olyckorna är stor. Visserligen var Isbjörn betydligt mindre än Barbara, men var av samma traditionellt utformade bogserbåtstyp med lågt fribord och låg, bred undervattens kropp. Båda var fullbunkrade, Isbjörn med 13 ton kol, båda hade höga brädgångar och kraftiga överbyggnader, båda gick ut i väder som borde ha manat till eftertanke. Barbaras befälhavare var en erkänt skicklig och sjökunnig underofficer, Isbjörns en reservfänrik, i det civila sjökaptten.

Vid Isbjörns förlisning rådde 20 sekundeters storm och våldsamt sjögång. Fartyget krängde för en kraftig sjö, befälhavaren sökte styra upp mot Vinden, men innan manövern hann fullbordas hade båten kantrat och sjunkit.

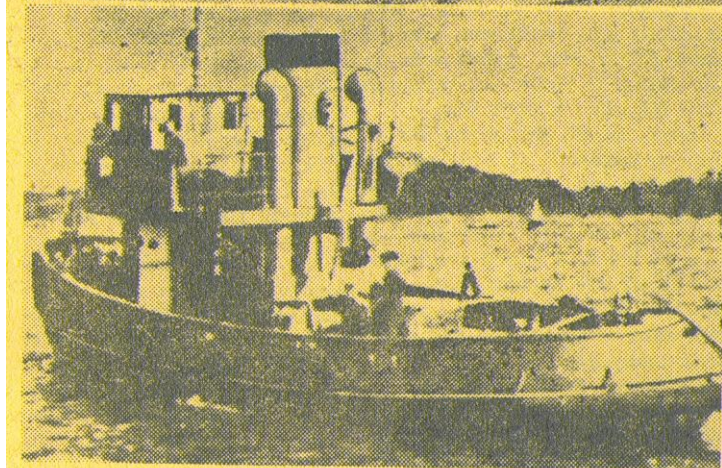


Om fribordet är lågt och däckets innansida fylls med vatten förlorar fartyget sin stabilitet och riskerar att "kvävas" i sjön. (Ritningen är en tvärsnitt av en bogserbåt av ungefär Isbjörns typ.)

Blott tre av besättningens tio man kunde räddas, bland dem befälhavaren.

Isbjörns undergång följde inte långt efter det att en annan bogserbåt kantrat under bunkring vid kaj i Hårsfjärden och helt naturligt blev det mycken diskussion om bogserbåtstypens lämplighet för de krav som ställs på den i marinens tjänst. Ett av de mest vägande inläggen i denna diskussion gjordes i en GT-intervju med den kände fartygsexperten och konstruktören, framlidne ingenjören Folke Selden. Ingenjör Selden framhöll att Isbjörn, som var byggd i Tor-skog vid Göta älv, på sin tid var den bästa bogserbåten i Göteborg, en för sin tid kraftig båt och en bra isbrytare.

— Men, fortsatte han, det kan ifrågasättas om båten borde ha framförts i de vatten där olyckan skedde. Marinen visar intet omdöme när den bestämmer var dessa båtar skall gå.



Det låga fribordet, den höga vattensamlade brädgången, den kraftiga överbyggnaden var typiska för både Isbjörn (överst) och Barbara, vilka alltså är mycket lika fränsett storleken.

Han erinrade om att fartygsinspektionen, som annars vakar över att gällande lagar och förordningar efterföljes, bl. a. vad angår vattenportar i brädgångar, ingenting har att säga till om med avseende på marinens fartyg. Härvidlag är det marinförvaltningen som har ansvaret.

Fartygsbefälet har ofta inte klart för sig sitt fartygs stabilitet och kan alltså inte i förekommande fall rätt avgöra om båten mänskligt att döma skall kunna klara sig eller inte.

Med dessa ord avsåg dock inte ingenjör Selden att kritisera befälhavarens skicklighet utan ville framhålla att det är oerhört svårt att beräkna ett

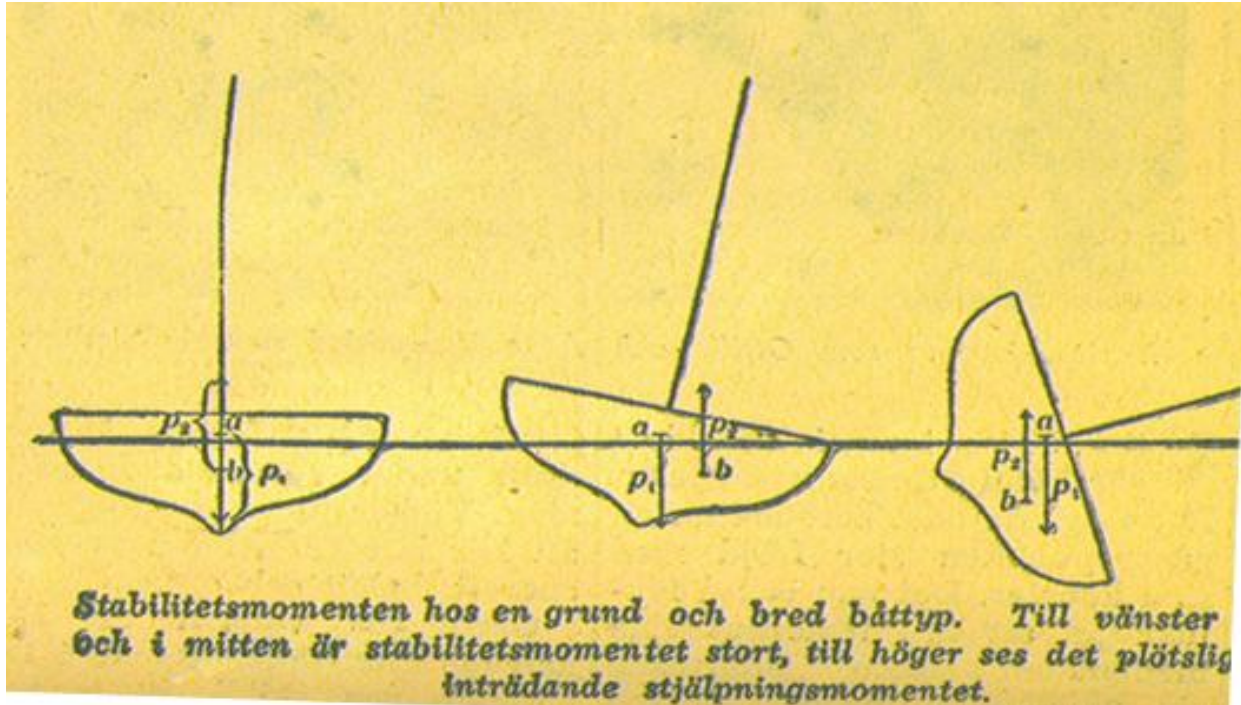
fartygs stabilitet.

Ett fartyg som har bred och grund form har i allmänhet en stor s. k. initialstabilitet eller begynnelsestyvhet, men ringa eller ingen slutstyvhet. Detta betyder att krängningen även i ganska hög sjö kan vara obetydlig, för att — när stabilitetsgränsen plötsligt nås eller styvheten hastigt minskar — bli så våldsam att båten går runt.

Många andra faktorer än fartygets form spelar emellertid också in. Arten av sjögång, tillfälliga lastförhållanden, farten, möjligheterna för överspolande vatten att hastigt rinna undan är några av dessa faktorer.

Befälhavaren kan alltså inte gärna veta exakt var stabilitetsgränsen ligger.

Erfarenheter i den vägen är dyrköpta och måste ersättas av en försiktighet som ofta när det gäller tjänsten vid marinen kommer i kollision med en order. Både Isbjörn och Barbara hade namn om sig att vara goda bogserbåtar. Men Isbjörn gick som vedettbåt i öppen sjö och gick under med sju man — Barbara tog med sig nio man under en transport genom ett av de mest utsatta ställena i Göteborgs skärgård. De båda katastroferna skiljer sig i detaljer, men parallellen är ändå tydlig: 1 det var inte rätt båt på rätt plats.



R.