1. Det som inte fick hända ...

26/10 1977

– Kapten, vad i helvete är det som ligger i farleden! skrek lotsen.

Den förstärkta bogen tog den första smällen på 8,5 meters djup. Oljetankern hävde sig uppåt, stötte, vibrerade, malde och stötte igen. Det var oändligt långa sekunder för besättningen innan fartyget med 13 knops fart efter bara ett 50-tal meter hade stannat helt.

Den ryske fartygsbefälhavaren, slog reflexmässigt stopp i maskin redan efter den första stöten. Blickar av skräck och förtvivlan möttes. Lotsen slog ut med armarna, tog sig för pannan, svor och skakade på huvudet.

Den totala tystnaden och stillheten varade bara delar av en sekund. Drillade rutiner skulle få sitt elddop. Halvt i panik vrålades kommandon på ryska. Det hördes ljud av metalliska, springande steg i lejdarna.

Halvklädda befäl kom rusande. Manskapet sprang för att inta sina bestämda platser på fördäck. Någon där ute gestikulerade mot bryggan och pekade ner mot vattenytan på styrbordssidan.

Kaptenen sprang ut på bryggvingen, tittade över relingskanten och såg regnbågens alla färger på vattenytan. Olja pressades ut genom läckor i skrovet.

Fartygslarmet för vatteninträngning utlöstes. Pumparna för överpumpning av lasten till oskadade tankar var klara att köras igång på ett par minuter. Andrestyrman kollade fartygets läge. Han rapporterade högljutt till kaptenen att positionen var bestämd med tre pejlingar mot olika objekt.

Under det organiserade kaos som rådde de första minuterna, svävade lotsen i ett tomrum. Ingen hade tid att lyssna på honom. Han hade gjort vädjande gester och hela tiden upprepat svurit över det ofattbara, gått ut och in på fartygsbryggorna och varje gång kontrollerat sina ensmärken. Han hade gjort det hundratals gånger tidigare. Han var på rätt sida om enslinjen mellan fyrarna Fifong och Sankhällan rakt föröver. Han var i vitt. Jag är i farleden, upprepade han för sig själv gång på gång.

Bara ett par minuter tidigare hade han själv hört andrestyrman rapportera till kaptenen att fartyget i den svaga styrbordsgiren passerat den kritiska bäringen 346° till fyren Fifong. Även om det var mitt på dagen och fyrarna var släckta visste han nu att tankern hade kommit in i den vita sektorn. Fartyget stod i farleden enligt den svenska fyrlistan.

Innan han sträckte sig efter radiomikrofonen och anropade Landsorts lotsplats hann mycket passera i hjärnan. Det för allt sjöfolks värsta scenario hade inträffat, här och nu – i hans lotsled. Vad i helvete var det som låg i farleden? Tankern stack bara drygt 8,5 meter. Det skulle inte vara något problem här!

Befälet samlades i styrmanshytten när andrestyrman skulle lägga ut sina pejlingar i sjökortet. Han konstaterade också att fartyget stod i farleden. Man jämförde det svenska sjökortet med den ryska kopian, såg på varandra, vände sig bort såg på varandra igen.

Skäret Käringklubben på styrbordssidan låg visserligen nära, men man var väl fri från den 10-meters djupkurva som fanns i kortet utanför skäret. Sjökortet visade djupsiffran 20 där man nu stod på grund! Kritiska blickar möttes igen. Hur var det möjligt? Ett par man på däck fick direkt order att handloda vattendjupet utefter fartygssidorna.

Vatten trängde in genom de uppfläkta bottenplåtarna och tryckte den lättare oljan uppåt. Alla luckor och ventilationshål på däck hade redan stängts. Men oljan strömmade också ut ur en centraltank och två styrbordstankar.

Från maskinrummet där det varit skräckstämning under tiden tankern hasade på grundet, rapporterades att det fanns en vattenläcka under sjätte motorcylindern på huvudmotorn.

Efterhand kändes det ändå som om läget var under kontroll. Efter den inledande hetsen hade ett lugn lagt sig över haveriplatsen. Fartyget stod absolut stilla, som fastnitat på grundet. De inövade momenten hade fungerat. Nu först fick kaptenen tid att tänka på sin egen situation.

Det var först efter fem års utbildning på Makarowskolan, Leningrads maskin och navigationsskola, han fått sitt diplom och sin behörighet. Han var förhållandevis ung, skulle nästa år fylla fyrtio. Han hade bara varit befälhavare på Tsesis ett halvår. Före det hade han fem år på mindre fartyg och ofta angjort svenska hamnar, även Södertäljes.

Flera gånger, första gången i Stockholm dagen innan, hade han omsorgsfullt gått igenom alla moment och planerat varje farledsmanöver, minut för minut, med sin andrestyrman. Aldrig tidigare hade han behövt ifrågasätta farledsinformationen.

På Landsort fanns beredskap för oljeutsläpp. Den orangefärjade lotsbåten lastades med länsor och annan materiel innan man styrde norrut mot haveristen. Från lotsutkiken gick katastroflarmet på telefon direkt vidare till Mellersta lotsdistriktet i Stockholm. Det hade flyttat in i Sjöfartsverkets två år tidigare övergivna lokaler, ett stort tegelkomplex nära frihamnen på Gärdet.

Sjöfartsverkets centralförvaltning hade utlokaliserats till Norrköping 1975. Men ett dussintal tjänstemän hade av olika personliga skäl fått stanna kvar i lokalerna i Stockholm. I väntan på att hitta nya jobb – eller att pensioneras – fortsatte de nu att vara en extraresurs och filial till Norrköping. Filialen fick namnet "stockholmsgruppen".

Lotsdirektör Torsten Ericsson tog emot samtalet från Landsort och gick direkt till Birger Sjölin i stockholmsgruppen. Sjölin var rätt man att fråga om sjökortsmysteriet. Han var byrådirektör och före flytten sektionschef på sjökarteavdelningen.

Sjökarteavdelningen uppgift var bland annat att sjömäta – loda våra svenska vatten och framställa sjökort. Sommartid bemannades fem sjömätningsfartyg med militärt befäl och sammanlagt några hundra värnpliktiga.

Av en ren tillfällighet hade Sjölin kvar ett storskaligt kartmontage av resultaten från de senaste ekolodningarna i Södertäljeviken. De s.k. ”nysjömätningarna” hade gjort för att bland annat undersöka möjligheten att öka djupgåendet till Södertälje oljehamn. Sjölin hade full koll på det här och hade själv planerat mätningarna tio år tidigare. När sjömätningarna var klara hade han monterat ihop kopior av djupkartorna till en flera meter lång karta över hela farleden. Han hade fått en detaljerad översikt hur det såg ut på botten i farleden in till Södertälje.

Många nyfikna i stockholmsgruppen hade samlats och spänningen steg när den stora kartan rullades ut. Med de uppgifter lotsdirektören fått av fartygets position, kunde de tillsammans konstatera att ett grund som fanns i djupkartkopian utanför Käringklubben faktiskt saknades i sjökortet.

Sjölin plockade fram en kartrulle till. Det var en kopia av den karta som användes som underlag när sjökort 721 ritades i början på 1930-talet. Nu var det ingen tvekan längre. I de handlodade och relativt glesa djupuppgifterna fanns inte ett spår av det grund som djupkartan från 1969 innehöll.

Stämningen blev av förklarliga skäl med en gång ganska spänd. Innan lotsdirektören gick tillbaka till sitt rum, kom man överens om att informera respektive chef i Norrköping.

Lotsdirektören kunde känslomässigt väl sätta sig in i lotsens situation. När han gjort sin plikt och meddelat en sektionschef på driftavdelningens trafiksektion i Norrköping, kontaktade han lotsen på radio via Landsorts lotsplats. Han kunde lämna ett lugnande besked. Det fanns en naturlig förklaring. Lotsen skulle inte behöva inte oroa sig längre.

– Det finns sten i farleden, sa lotsdirektören.

Sjölin hade i sin tur inte så bråttom. Han gick på lunch.

Jag hade just kommit tillbaka från min lunch på Sjöfartsverkets personalmatsal i den stora verksbyggnaden på Saltängen i Norrköping. När jag hängde av mig kavajen, hörde min närmaste chef Nordström av sig på snabbtelefonen. Röster sorlade i bakgrunden. Han berättade kort vad som hade hänt och bad mig kolla upp de senaste sjömätningarna i området.

Medan Nordström ännu var kvar på linjen, plockade jag fram sjömätningsöversikt 721 ur min karthurts på rummet. Det hörde till mina arbetsuppgifter att efter varje sjömätningssäsong redovisa alla nysjömätta områden i respektive sjökort. Efter lite letande hittade jag Käringklubben i kartbilden, och kunde direkt lämna beskedet att de senaste lodningarna i området hade gjorts åtta år tidigare, 1969. Jag sa att skulle hämta upp resultatet av mätningen från arkivet och komma till hans rum. Nordström tackade så länge och knäppte av telefonen.

Själv jobbade jag en trappa upp. Centrala kartarkivet låg på bottenplanet. Jag tog trappan ner och blev stående framför dörren av stål och härdat glas. Den ledde in till sjökarteavdelningens militärkartografiska sektion.

Via en snabbtelefonförbindelse fick jag kontakt med arkivföreståndaren. Med ett klickande ljud öppnades magnetlåset. Jag mötte en vänlig blick och ett svagt leende. Vi nickade åt varandra utan att säga något.

En gallergrind ersatte på kontorstid arkivets tunga valvdörr. Nyckelknippan rasslade mot gallrets stålstänger när grinden öppnades. Väl inne i det stora kartarkivet lämnades jag ensam. En brokig samling olika kartskåp, mest tunga plåtskåp och hurtsar fyllde större delen av golvytan. Här fanns sjökartläggningen genom sekler samlad. Allt var sekretessbelagt. Det luktade gammalt, lite unket där inne. Förklaringen var att förr användes äggvita som lim ombord på sjömätningsfartygen.

Jag var själv en flitig besökare i arkivet och det var inga problem för mig att hitta de originalhandlingar jag ville ha.

De storskaliga djupkartorna låg samlade i en lång rad mörkgröna, drygt meterhöga plåthurtsar. De senaste sjömätningsresultatens originalplaster förvarades var för sig i cm stora plastmappar. Varje djupkarta omfattade ett 5x5 km stort område. Skalan var 1:10 000, alltså motsvarade 1 mm i kartan 10 m i verkligheten. Nu användes djupkartorna i första hand som underlag när nya moderna sjökort ritades på den kartografiska sektionen en trappa upp.

Jag antecknade rutinmässigt mitt lån i den uppslagna kvittensboken och drog igen gallergrinden bakom mig med ett klick. På vägen tillbaka gjorde jag en avstickare till sjökortslagret och hämtade ett färskt sjökort 721, Landsort – Södertälje.

Nordström var inte inne när jag kom upp till hans tjänsterum, men jag gick in och stängde dörren bakom mig. Göran anställdes som geodet och jobbade tidigare i ensamhet mer med siffror än med

kartor. Med flytten till Norrköping hade han fått personalansvar med titeln byrådirektör och blivit administrativ chef efter Sjölin.

Nordströms tjänsterum var relativt stort med plats för ett mindre sammanträdesbord och några stolar. Jag spred ut kartorna på den lediga bordsytan. Han dök upp efter en kort stund och pekade i sjökortet på det lilla skäret Käringklubben vid Fifong i Södertäljeviken. Det skulle vara där som tankern hade gått på. Det tog någon minut innan jag fått fram rätt karta och hittat den tuschritade klippön som inte var namngiven.

Utanför skäret, mot farleden, fanns ett grund i den transparanta djupkartan. Det liknade ett litet fingeravryck med många djupkurvor. Det tydde på att det var ett fritt liggande grund med brant stigning runt om. Djupsiffran ”5,9” markerade toppen, det minsta vattendjupet i meter som uppmätts på grundet när det lodades 1969.

Jag drog åt mig sjökortet. Där fanns inget grund. Om det var där..? Helvete!

Jag sträckte mig efter plastlinjalen som låg på bordskanten. Nordström stod avvaktande och tittade på utan att säga något.

Nej, det här grundet fanns faktiskt inte i sjökortet. Den närmaste djupsiffran sa att det skulle vara tjugo meter djupt på platsen.

Jag suckade och kände hur det började hetta i kinderna, lade ifrån mig linjalen på bordet och lutade mig bakåt mot stolsryggen. Våra blickar möttes igen. Vi visste redan att det som absolut inte fick hända… med stor sannolikhet ändå hade hänt.

En gäll signal och en röst i snabbtelefonens högtalare bröt tystnaden. Nordström berättade att vi hade hittat 5,9-metersgrundet utanför Käringklubben i djupkartan och fick svaret att positionen verkade stämma. Jag kände inte igen rösten. Den tillhörde ingen på vår avdelning. Någon annan i huset visste alltså redan om det – hur det nu kunde vara möjligt – tänkte jag.

Jag hade aldrig sett Nordström så allvarlig. Han var blek. Han som normalt var en lättsam person och nästan kunde skämta bort vilken ansträngd situation som helst, var nu helt stum. På ett ögonblick hade han försjunkit i tankar, gick fram till ett fönster och såg ut mot gågatan mellan verksbyggnaderna.

Nordström hade problem och jag ville inte göra saken värre genom att fråga om vem eller vilka i omgivningen som redan var invigda. Jag sa att jag snart skulle vara tillbaka hos honom, tog kartorna under armen och gick direkt till kamerarummet.

Jag kände Nordström väl. Han var snart fyrtio, sju år äldre än jag. Vi hade anställts på verket ungefär samtidigt, varit arbetskamrater i tio år och umgåtts privat. Vi hade delat hotellrum under mindre mätningsuppdrag och haft kul på galna fester.

Göran Nordström hade flyttat ensam med verket till Norrköping. Familjen stannade i Stockholm. Det hade sina för och nackdelar, men separationen var i längden oundviklig. Vid ett par tillfällen hade han varit vår middagsgäst och jag hade bara några dagar tidigare lånat hans stereohögtalare på prov innan jag köpte egna av samma märke.

Nordströms problem - från min sida sett - var hans förhållande till chefen Hallbjörner. Han hade redan fått kritik för att sitta för mycket ”i knät” på chefen. Om det var av respekt eller rädsla vet jag inte. Vi pratade aldrig öppet om förhållandet, men faktum var de analyser av problem och åtgärder som vi kom fram till på möten, verkade sällan nå fram till sjökartedirektören. Tålamodet från oss andra minskade efterhand och pressen på Norström ökade i samma grad. Han verkade inte trivas helt i sin nya roll och hade gjort sig mer och mer svårtillgänglig.

Göran Nordström var väl medveten om sin svaghet och hade skämtsamt och en aning skamsen vid flera tillfällen på våra veckomöten sagt att vi skulle ”skälla lite mer” på honom för att han skulle våga föra saker vidare uppåt och också ta egna beslut. Jag försökte, men insåg snart att våra veckomöten var ganska meningslösa.

Jag trodde inte Nordströms allvarliga sinnesstämning just nu berodde på att hans egen ställning var hotad. Den skandal som nu såg ut att vara på väg, berörde visserligen hans ansvarsområde, men den här fatala missen var gamla synder. Det här var hans företrädare Sjölins ansvar helt och hållet. Nej, jag trodde nog han var mer orolig för de benhårda krav på lojalitet som brukade ställas från Hallbjörners sida när sjökarteavdelningens ansvarsområde hade kommit i kläm.

Det fanns sedan några år en hederskod och det fanns en ”styrka 10”. En grupp edsvurna, i karriären som utan egentligt val fått lyda order för att vända svart till vitt. Som kunde bogsera sjömärken innan utredningen om ett tillbud kommit igång. Och det fanns en flink ritpenna som kunde flytta en supertanker i redovisningen om det skulle behövas.

Den stora reprokameran fanns i ett mörkrum en bit bort i korridorlabyrinten. Jag förstorade rutinmässigt sjökortet till djupkartans skala och tog en bild. Analysen jag gjorde på kamerans visirskiva var enkel och glasklar. Det fanns definitivt ett nytt 5,9-meters grund utanför Käringklubben. Den transparenta plasten framkallade jag i ett vätskebad.

Jag hade kunnat vara belåten, det vill säga om vi hade gjort lodningen samma år, och ingen tankerolycka inträffat. Grundet var ett praktexempel på vad vi varje år letade efter som illustration. Ett resultat att lyfta fram och peka på så att departementet i vart fall inte skulle skära i våra anslag. Men jag hade faktiskt redan nu en svag känsla av att det här kanske inte var en upptäckt som jag skulle kunna skriva om i sjökarteavdelningens kommande verksamhetsberättelse.

Killarna i tryckeriet kände jag väl, och de hjälpte mig med en blåkopia av djupkartan medan jag väntade. Jag gick därifrån direkt till bearbetningsdetaljen för att få en rutinmässig inpassning av kartorna mot varandra. Min kollega använde det här sättet för att snabbt och enkelt avslöja nya mätningars eventuella avvikelser i sjökortet. Kartredaktören passade in gradnät och landkonturer mot varandra på ljusbordet och bleknade. De två kartdelarna fixerades med dubbelhäftande tejp. Min vän stod kvar med öppen mun när jag tackade för hjälpen och lämnade honom.

Framkallningsvätskan på den transparenta sjökortsförstoringen hade knappt torkat innan jag var tillbaka på Nordströms rum. Han hade repat sig. Jag visade honom mitt montage, men han var inte så intresserad att han ville behålla det. Det hade hänt saker medan jag varit borta.

Nordström berättade nu, med ett leende, att hans företrädare Sjölin, hade fått en ”helvetes utskällning” på telefon av Hallbjörner.

Jag fattade ingenting. Grundet på djupkartan hade vi ju här, på bordet, framför oss. Nordström berättade hur det hela hade gått till i Stockholm, om Sjölins kopia av grundet som han redan hunnit visa lotsdirektören och många andra. Nu visste förmodligen redan hela huset att sjökarteavdelningen hade gjort en ordentlig tavla och Hallbjörner hade gått i taket.

Mig ovetande hade lotsdirektören följt överenskommelsen med Sjölin och ringt till chefen på trafiksektionen, som i sin tur informerat Nöring på fartygsinspektionens säkerhetssektion. Nöring, som var verkets egen haveriutredare, gjorde en minnesanteckning:

”14.30 Trafiksektionen meddelat att fartyget skulle ha gått på ett grund som var känt genom sjökarteavdelningens sjömätning”.

Det var ingen hemlighet – i alla fall för många av oss drygt hundra anställda på sjökarteavdelningen – att det i våra arkiv fanns mängder med sjömätningsresultat som ännu inte i sin helhet lagts in i sjökorten. Den obekväma eftersläpningen som internt kallades ”berget” var ett ständigt återkommande men lite tabubelagt samtalsämne. Problemen hade tillåtits växa under många år, och ingen visste egentligen hur mycket material det handlade om. Utåt hade det gått att sopa saken under mattan och inga allvarliga tillbud hade heller hänt.

”Berget” var resultatet av en hög produktionstakt på fältet, för små resurser på avdelningen att ta hand om och göra kartor av djupinformationen. Men det var också en stor portion nonchalans, prestige i chefsleden och likgiltighet i organisationen. Vi hade invaggat oss i någon slags falsk säkerhet att inga, vad vi kallade ”farliga grund”, hade försvunnit i hanteringen. Cirkulationen av färdiga djupkartor hade upphört. Vi hade mer eller mindre blint litat på att allvarliga avvikelser från sjökortet skulle upptäckas redan vid den preliminära utvärderingen av mätningsresultaten ombord på sjömätningsfartyget. Nu hade vi abrupt väckts ur den illusionen med en hink isvatten.

Stämningen var skärrad i chefskorridoren. Att det var allvar både hördes och syntes. Men en skojfrisk byrådirektör i reserven var inte sen att försöka hämta en poäng. Enligt hans informationskanaler var grundstötningen inte alls vårt ansvar, eftersom tankern hade ränt upp på en ö!

Tankerolyckan blev från första stund en stor nyhet i media. Men Tidningarnas telegrambyrås första telexmeddelande berättade ingenting om vad vi redan då visste:

"ETT SOVJETISKT OLJEFARTYG GICK PÅ ONSDAGEN PÅ GRUND I SÖDERTÄLJELEDEN NÄRA LANDSORT. MINST 600 TON OLJA HAR LÄCKT UT I SKÄRGÅRDEN. OLYCKAN INTRÄFFADE VID 11-TIDEN VID ÖN FIFONG. TROTS LOTSHJÄLP OCH BRA VÄDER GICK DET SOVJETISKA FARTYGET TSESIS MED EN LAST AV 16000 TON OLJA PLÖTSLIGT PÅ GRUND. MINST FEM AV TANKARNA SPRANG LÄCK."

Sjöfartsverkets sjöfartsinspektion hade sina lokaler på samma våning som lotsdistriktet i Stockholm. Sjöfartsinspektionen kontrollerar bland annat att fartyg är sjövärdiga. Det var stor chans att Tsesis inte längre var så värst sjövärdigt och det skulle behövas mycket pappersarbete ombord innan det här var över. Efter att ha fått information av lotsdirektören och Sjölin, åkte en överinspektör direkt till haveristen via Landsorts lotsplats. I bagaget hade han en kopia av den osminkade verkligheten – djupkartan med grundet från 1969 års sjömätning.

Polis, sjöåklagare och media var också på väg. På kort tid hade Kustbevakningen fem båtar på olycksplatsen. Lotsarna hade redan lagt ut de första oljelänsorna. Men det var i praktiken en omöjlig uppgift att hålla den oljan som redan runnit ut under kontroll.

Sjökortsfelet var det stora samtalsämnet ombord. Befälhavaren på Tsesis fick hjälp av sjöfartsinspektören som nu nått fram. Han telegraferade till Sjöfartsverket i Norrköping och berättade att lotsplatschefen på Landsort, också konstaterat att fartyget låg i farleden. Tsesis kapten ansåg redan nu att Sjöfartsverket hade det fulla ansvaret, både för skadorna på fartyget och också för alla andra kostnader som haveriet skulle föra med sig.

Klockan fem på eftermiddagen var det redan mörkt ute och ledfyrarna var tända sedan länge. Det strålkastarupplysta tankfartyget Tsesis badade i sin egen brunsvarta, stinkande olja. Föröver i norr, lyste fyren Fifong vit. Vitt sken som normalt betyder att fartyget låg i farleden. Men den här dagen, den 26 oktober 1977, hade ingenting varit normalt.