2. Låsningen

27/10 – 2/11 1977

Flygfotografier på morgontidningarnas förstasidor gav det fruktade beskedet. Oljetankern Tsesis stod mycket riktigt parkerad på vårt nyupptäckta 5,9-metersgrund. Jag var däremot inte säker på var sjökarteavdelningens chefer stod och vad som skulle bli nästa steg?

Sjökartedirektören Folke Hallbjörners oförklarliga utskällning av Sjölin gav en dålig eftersmak. Vad hade egentligen hänt? Skulle personlig prestige sättas först? Djupkartan låg på bordet, den kände alla till, men vad hade chefen i kikaren?

För varje timma som gick utan en officiell förklaring av missen, ökade obehagskänslan. Vi som i det här skedet inte var involverade i några beslut, spekulerade vilt på fikarasterna.

Själv försökte jag påverka utvecklingen så gott jag kunde. Av tidigare internt omdiskuterade grundstötningar hade jag förstått betydelsen av att mäta in haveristens position medan fartyget ännu stod kvar på grundet. Hade vi fartygets exakta läge, skulle vi slippa framtida spekulationer och tolkningar. Jag fick med mig chefen för den operativa sjömätningsflottan som släppte en mindre sjömätningsbåt. ”Styrka 10” under kommando av en kapten i reserven skickades ut för att lösa den uppgiften.

Det var inga goda nyheter som dykaren från Röda Bolaget rapporterade när han kom upp ur sitt oljebad. Grundet hade fungerat som en jättelik konservöppnare. Två 50 meter långa valv hade formats i de söndertrasade bottenplåtarna. Fartyget hängde stadigt på två grundtoppar. En fyra meter bred spetsig bergknalle, stack upp två och en halv meter in i en av Tsesis oljetankar. Ett stort stenblock satt fastkilat på styrbordssidan. Den 177 meter långa och 22 meter breda oljetankern skulle bli kvar på grundet några dygn.

Kustbevakning och polis hade fullt upp med att hålla nyfikna på avstånd och gjorde avspärrningar. Många ville se katastrofen på nära håll. De smala vägarna på Torö blockerades. Brandkåren fick stora problem med att ta sig fram till stränderna. Komiska scener utspelades när bilar fullastade med halmbalar, studsande tog genvägar över åkrar och diken. Det gällde att så snabbt som möjligt nå sitt mål innan oljan flutit iland. Det skulle visa sig vara en omöjlig uppgift.

Milslånga stränder dränktes i olja. I luften smattrade helikoptrar. Förutom mediernas intresse var det kustbevakningens chef som närgånget inspekterade ovanifrån och orsakade irritation bland räddningspersonalen. Det visade sig snart att oljeutsläppet var betydligt större än man trott från början. Det skulle läcka ut hundratals ton olja i innerskärgården.

Upptagetlamporna fortsatte hela dagen att lysa ilsket röda i chefskorridoren. Det skvallrade om ändlösa telefonsamtal och interna överläggningar.

Hade jag överreagerat? Pressen var självklart stor på ledningen. Problemet var nog bara att formulera en något så när godtagbar förklaring? Skulle de våga berätta om ”berget” och lägga skulden på utlokaliseringen till Norrköping och att vi i samband med den tappat största delen av den kompetenta och erfarna personalen? Visst skulle det vara oändligt pinsamt och stor prestigeförlust för i första hand sjökartedirektören och verksledningen, men ändå en möjlig utväg?

Det blev en utdragen väntan på besked, vilket skapade kaos i Sjöfartsverkets växel. Press, radio och TV väntade otåligt på ett officiellt uttalande från verket. Men ingenting hände. Det var sjökarteavdelningen som sinkade. Det var ett viktigt beslut som skulle bestämma vägval. Övriga verket hade redan tagit ställning. Men presskommunikén från informationsavdelningen, stoppades i sista stund:

"VERKET GÖR EN NOGGRANN INMÄTNING AV FARTYGET OCH HINDRETS EXAKTA POSITION. NÄR DETTA ÄR KLART KOMMER ERFORDERLIGA PERMANENTA JUSTERINGAR AV FARLEDSUTMÄRKNINGEN ATT GÖRAS. TILLS VIDARE MARKERAS OLYCKSPLATSEN MED EN PRICK. DE SENASTE SJÖMÄTNINGARNA I OMRÅDET GJORDES 1969, OCH DJUPET PÅ DEN PLATS DÄR FARTYGET UPPGES SIG STÅ, ÄR I SJÖKORTET ANGIVET TILL 18-20 M."

Sjölin ringde mig från Stockholm. Han verkade ängslig och frågade om min bedömning och vilka kartor jag hade kollat upp. Själv hade han och medarbetarna i stockholmsgruppen redan hunnit göra alla tänkbara förstoringar och jämförelser. Det såg mörkt ut. Jag sa att jag ännu bara tittat på djupkartan, men att det räckte för min del. Det var ett helt nytt grund och min jämförelse med sjökortet visade att hela grundet låg i farleden. Sjölin fyllde år samma dag och jag tyckte det inte var något bra tillfälle att pressa honom närmare om den pinsamma utskällningen han fått av Hallbjörner.

Jag hade jobbat direkt under Sjölin i många år. Jag respekterade honom som kollega och yrkesman. Vi hade båda gått "den långa vägen", vilken tidigare också var den enda vägen inom kartografyrket. Det var erfarenhet som räknades. Facket styrdes av den äldre generationen. Skråtänkandet var utbrett när jag anställdes och ingen släpptes fram i karriären utan särskilt ställda krav.

I jakten på ett ekonomiskt oberoende av min ensamstående mor, avbröt jag mina ingenjörsstudier och fick av en ren tillfällighet ett extrajobb i Sjöfartsverkets tryckeri. Jag var tjugoett år då. "Statens kaka var liten men säker" hette det och min mor var glad när jag fick fast anställning. Jag tänkte inte så mycket på framtiden. Kompisgänget och en låg golfhandicap var viktigare i livet.

Min erfarenhet av sjöliv och olja var inte så stor. Som skoltrött sextonåring hade jag tillbringat en stormig vinter som ”mässkalle” i en malmbåt på Nordsjön. När jag var yngre, hade min mor ett par somrar skickat mig på Sveriges Flottas seglingsläger i Roslagens skärgård. Annars bestod kontakten med vatten mest av mer eller mindre dumdristiga äventyr i mindre farkoster runt Lidingös stränder. Så mycket erfarenhet hade jag i alla fall att jag hade stor respekt för elementen och människorna som utmanade dem.

Olja hade jag bara målat i. När Tsesis havererade fanns några av mina tavlor med på verkets amatörutställning, någon med fyrmotiv.

Jag blev fast, och efter ett år i sjökortstryckeriet fick jag chansen att flytta upp en våning och på allvar börja en kartografkarriär. Jag gick interna kurser i navigation och fick följa valda delar den årligen återkommande sjömätarskolan. Den undervisningen var annars bara avsedd för det militära befäl som skulle bemanna sjömätningsfartygen. Jag läste fotogrammetri och mätningsteknik på korrespondens, mest kanske för att det var högsta chefens egna brevkurser. Jag lärde mig att tolka ekolodsdiagram. Den tekniska utvecklingen sköt fart. Under sjömätningssäsongen som varade från

vår till höst, var arbetet hektiskt. Då var jag fullt upptagen med att ta fram kartor och mätningsunderlag till nysjömätningar. Jag hjälpte också till på fältet vid mindre speciallodningar och rekognosceringar med mina tekniska kamrater. Vi var ett litet och tätt gäng, och vi hade inga problem att dela rum när vi var ute.

Första åren var det bra stämning på jobbet. Avlöningsdagarna firades. Vi tog som regel en extra lång och god lunch på någon Östermalmsrestaurang. Cheferna, utom högste chefen som ofta var på utlandsuppdrag, var också med. Några kontroller av personalen, som stämpelur eller annat fanns inte. Namnsdagar firades med wienerbröd och födelsedagar obligatoriskt med tårta.

På vinterhalvåret redovisade jag föregående säsongs lodade områden i sjökortöversikter och gjorde utvärderingar av ekolodsdiagram som dataoperatör på Facit i Solna. Jag fick utbildning på IBM som jag omsatte i administrativa hjälpmedel. Det första jag gjorde på eget initiativ var att registrera och lista statusen på alla våra sjömätningsresultat sedan många år tillbaka. Det blev en lite skrämmande läsning vilket jag naturligtvis var medveten om. Det fanns sjömätningsresultat som var över tio år gamla och ännu inte slutgiltigt redovisade.

Ansvaret ökade med åren. Sjölin som hade trettio års erfarenhet, lärde mig yrket från grunden och visade mig genvägarna i arkiven. Han valde själv att låta mig överta det karttekniska planeringsarbetet inför flytten till Norrköping. Det innebar analyser av äldre bottenkartor och mätningsprotokoll, för att i detalj kunna planera gränser och styra sjömätningsflottans uppgifter.

Det gick bra för mig. För första gången skulle kartografskrået göra ett undantag. Jag började klättra i karriären utan den annars obligatoriska sjötjänsten. Anledningen var att jag behövdes på byrån. Sjömätningsbehovet runt våra kuster var enormt. Varje hamn med självaktning ville av konkurrensskäl kunna ta in så stora fartyg som möjligt. För att hinna med den efterfrågan på tjänster som fanns, utvecklades nya och effektivare sjömätningsmetoder. Men det skapade också problem. Ritarna hann inte med i takten att göra kartor av alla ekolodsdiagram som vällde in från sjön. Fler anställdes, men det räckte ändå inte. Sjökartedirektören Fagerholm ändrade rutinerna genom prioriteringar och det jobbades hårt på att ta hjälp av datorer.

Det innebar att bara den viktigaste djupinformationen skulle utvärderas direkt. Resten skulle tas med först när ett helt nytt sjökort ritades. Det var här det skar sig. Sjölin ville inte acceptera de nya rutinerna. När sjökartedirektören åkte på FN-uppdrag till Ceylon fortsatte Sjölin i gamla fotspår. Det fick snart allvarliga konsekvenser. Mängder av obearbetade ekolodsdiagram började samlas i arkiven. Genom att fortsätta utvärdera alla områden fullt ut, försenades redovisningen. Djupkarteproduktionen stagnerade. Den rutinmässiga remisscirkulationen på verket stannade av och de färdiga djupkartorna fick inte den granskning som tidigare var rutin. Lotsdistrikten fick inte längre någon säsongsredovisning med sjömätningsöversikter som visade var sjömätningsfartygen hade varit.

Situationen blev mer och mer känslig. Ämnet blev tabubelagt. Inte många vågade ta upp problemen öppet. Ett undantag var en äldre kollega som ritade ”väggtidningar” kring problemet för att bli av med sin frustration.

Sjölin stannade i Stockholm och Nordström fick planenligt Birgers tjänst som chef på den mätningstekniska sektionen.

Det var en brytningstid med flytten till Norrköping. De flesta hoppade av de sista åren i Stockholm. Till oss på sjömätningssektionen kom ett gäng nyexaminerade ingenjörer med olika inriktning. Det var inget fel på ambitionerna, men det skulle inte bli lika många vakanta

chefstjänster som det fanns ingenjörer. Det strulade till sig ordentligt då några kände sig orättvist behandlade. För mig var det egentligen inget problem. Jag hade mina bestämda uppgifter och det var ingen som gjorde anspråk på att ersätta mig. Jag skulle i den nya organisationsplanen hamna tillsammans med några nyanställda ingenjörer under en civilingenjör och hade inte direkt någonting emot det.

Den tidigare sjökartedirektören Fagerholm, var docent med titeln sjöfartsråd och hade vid den här tiden ett utlandsuppdrag. Vi fick en vikarierande sjökartedirektör. Hallbjörner hade titeln kommendör. Han var tidigare stabsofficer i flottan och senast vikarierande säkerhetschef på AMS. Han förvånade oss genom att isolera sig fullständigt på sitt rum, som han dessutom omgående helt bytte inredning i. Integriteten var grundmurad och vi ryckte först på axlarna. Men när det började komma konstiga direktiv och förbud, var det inte så roligt längre. Jag jobbade lite fackligt då, och jag vet att jag ifrågasatte kommendörens beslut att förbjuda kvinnliga ritare att fortsättningsvis tjänstgöra ombord på mätningsfartygen. Jag träffade aldrig kommendören själv, utan fick bara veta på omvägar att jag inte bort ”lägga mig i”. Det uppenbarade sig snart att Hallbjörner inte tolererade några som helst misstag eller fel utåt inom sitt ansvarsområde.

En vårdag 1973 inträffade en händelse som rev upp känslorna ordentligt. Under förmiddagsfikat berättade en de nyanställda ingenjörerna om en dramatisk aktion han just varit med om.

Den största oljetankern som trafikerade Stockholm, hade fått grundkänning i Dalaröleden. Olyckan hade inträffat någon eller några dagar tidigare. Tankern hade omfattande skador, men hållit tätt. Det sades att den nu skulle undersökas i Norrköping. Det fanns ingen förklaring till olyckan, men det var inte första gången som det varit ett tillbud i den trånga farleden. Lotsdirektören skulle redan fem år tidigare begärt att få flytta en prick. En annan tanker hade den gången fått grundkänning på samma plats. Hade man glömt flytta pricken?

Det kom en order från sjökarteavdelningens ledning om omedelbar utryckning. En båt för sjömätning ordnades fram. En kapten med militär bakgrund tog befälet och några av de nyanställda ingenjörerna följde med ut. ”Styrka 10” skulle fått sitt elddop.

Jag fick nu veta av en förskräckt och mycket upprörd ingenjör att de hade hittat grundstötningsplatsen och därefter bogserat ett sjömärke på platsen till ett nytt läge. Man var väl medveten om att det skulle försvåra utredningsarbetet. Det var inte slut med det. En av ingenjörerna fick vid hemkomsten uppdraget att sammanställa en storskalig karta över olycksområdet med den nya positionen på den flyttade pricken. Kartan antedaterades till 1968, tidpunkten för den tidigare grundkänningen. Den manipulerade kartan skulle lämnas in till sjöförklaringen som hölls i Göteborg. Platsen dykarundersöktes efter olyckan, men orsaken till grundkänningen förblev av förklarliga skäl ett mysterium.

Mitt samvete fick sig en rejäl knäck den gången och bestämde att jag aldrig skulle ställa upp på något liknande. Det paradoxala var att jag inte kunde se att någon part, förutom möjligen försäkringsbolaget skulle förlora på myglet. Tunga oljetransporter in till Stockholm var annars en het fråga med många intressenter och motståndare.

Det fanns alltså möjligheter till stora kliv i karriären för oss som följde med till Norrköping. Många tomrum skulle fyllas i organisationen. Med de dolda konkurrensförhållandena fortsatte att försämra stämningen sista tiden i Stockholm. Det spekulerades mycket i kommande löneförbättringar. Någon försökte press ut en extra slant för att flytta med. Alla medel verkade vara

tillåtna. Ju närmare utflyttningsdatumet vi kom, ju mer ökade stressen. Det blev en huggsexa utan like, som jag dessbättre inte var inblandad i. Det gick så långt att nya arbetskamrater i praktiken stal preliminära hyresrätter i Norrköping för varandra!

Christina och jag var från första stund positiva till flytten. Vi ställde oss i bostadskön i Norrköping samma dag som utlokaliseringen blev officiell. Vi hade träffats på verket och nu varit gifta i sju år. Våra föräldrar, syskon och vänner fanns i Stockholm, men huvudstaden var ändå inte så avlägsen. Vi hade två små och tvårummaren började bli trång. Norrköping hade satsat hårt för att på bästa sätt lösa bostadsproblemen för oss kräsna stockholmare. Vi kände oss välkomna och skulle få ett drömhus en mil från centrum. Motsvarande standard skulle vi aldrig haft råd med på Lidingö. Pojkar var två och fem år gamla och skulle få växa upp i bästa tänkbara miljö. Den sista tiden räknade vi dagarna. Christina som anställdes tre år före mig, skulle första tiden ägna sig åt att utbilda de nyanställda ritarna.

Alla hade fått sina utrymmesbehov måttbeställda i den nybyggda verksbyggnaden. Ju högre tjänst, desto fler rumsmoduler. I korridorerna var golven färgglada, i rött och orange. Det hela gav ett ombonat intryck. Tjänsterummen var inredda med fräscha gardiner och matchande stolsklädslar. Vi hade fått delvis ny kontorsinredning och teknisk utrustning av högsta klass. Luftkonditioneringen fungerade och arkiven var rymliga. De yttre förutsättningarna för att trivas och göra ett bra jobb var perfekta.

Men det skulle uppstå oväntade problem redan när vi installerade oss sommaren 1975. Min nya närmaste chef var aningen ”överambitiös”. Nordström ville ha ett rakt och nära samarbete med mig utan omvägar. Min tilltänkta chef hade en annan uppfattning. Nordström gav sig inte och Hallbjörner beslutade att organisationsplanen skulle göras om. Jag fick höjd lön och en egen ruta i planen – direkt under Nordström – och passerade på pappret andra detaljchefer i vår strikta hierarki.

Den dåliga stämningen mellan chefer och personal på lägre nivå fortsatte. Det urartade i mobbning som också några av de nyanställda ingenjörerna deltog i. Kanske mest för att jävlas med den mobbade civilingenjören, lät Nordström mig också vikariera för honom som sektionschef. Själv tycker jag det var lite pinsamt, och jag var inte direkt intresserad. Jag tyckte dessutom att det fanns andra detaljchefer som borde komma före.

Min tilltänkta chef tog mobbningen hårt och var sjukskriven en tid. Jag hade inte själv haft några problem med honom. Vi hade ett helt okej förhållande som inte blev sämre när jag senare fick köpa hans akustiska gitarr av bästa märke.

Organisationen var ung, och inte särskilt effektiv i början. Vi såg alla möjligheter att förändra. Själv hade jag lagt in en bunt förbättringar till verkets förslagsnämnd efter ett upprop i personaltidningen.

Det gick trögt på enheten första tiden då de flesta fått nya befattningar eller uppgifter. Det uppstod snart en beslutstorka och vi saknade raka besked från ledningen. Jag tog då själv initiativ till veckomöten, men det gick fortsatt trögt på beslutsnivå.

Det dröjde inte länge förrän även de mötena upplevdes som tämligen meningslösa. I stället för att ta itu med riktiga problem, handlade det mest om struntsaker som hur våra visitkort skulle se ut eller hur vi skulle kunna fixa en parkeringsplats åt tjänstebilen?

Ett hopp tändes när generaldirektören efter påtryckningar utifrån tog initiativet till en total översyn av verkets organisation. Statskontoret skulle göra jobbet och det skulle ledas av avdelningsdirektör.

Utredningen kom igång, men på omvägar fick jag höra att sjökartedirektören förbjudit Statskontoret att göra intervjuer på vår avdelning. För att komma runt Hallbjörners stoppskylt, ordnade utredarna kamouflerade ”informationsmöten” med mindre grupper. En handfull personer i taget fick på så sätt tycka till. Många tog chansen. Jag tog själv kontakt och lämnade över den lista på problem som vi hade brottats med – utan framgång - på våra veckomöten. Punkt nummer 12 var en av de tyngsta:

” – Att den uteblivna rättningen och införandet av mätningsresultat i sjökort ger oss som jobbar med sjömätning en känsla av meningslöshet.”

Statskontorets förtäckta samtal och personalens kritik resulterade i en s.k. ”förstudierapport”. Hallbjörner blev ursinnig och svarade i ett 13-sidigt yttrande, som han överlät åt sina underordnade sektionschefer att skriva under. Det var första och enda gången jag hörde Nordström förbanna chefens metod att ganska hänsynslöst utnyttja sina underställda chefer för att själv slippa ta ansvar för skrivningen:

"Enligt önskemål har yttrandet gjorts gemensamt för samtliga S sektionschefer. Vid sammanställningen av remissvaren bör alltså observeras att detta aktstycke är att anse som fyra yttranden och icke som ett...

Vi kan icke godta att så allvarliga men obestyrkta påståenden om missförhållanden inom S ansvarsområde ´anonymt´ framförs utan att vi får konkreta belägg för missförhållandena. Vi avvaktar förstudiegruppens besked...

– Man har blandat stora, väsentliga frågor med detaljer och oväsentligheter.

– Man har blandat väl genomtänkta och skriftligt framförda synpunkter med ett spontant tyckande.

– Många av synpunkterna har ej några organisatoriska konsekvenser och de borde följaktligen ej redovisas i detta sammanhang.

– Många av påståendena är helt felaktiga. Detta framgår av en enkel, objektiv granskning.

– Många saker som framställs som brister visar sig alltså icke vara detta men genom sitt stora antal av påtalade brister får man ju ett intryck av att praktiskt taget allting i SjöV är fel ..." (3.9.76)

I Norrköping fick jag alltså stå på helt egna ben. Jag var ensam på min konstruktionsdetalj och jobbet fortsatte som i Stockholm att vara helt självständigt. Jag trivdes, förutom att även fortsättningsvis hålla föreläsningar för de blivande militära sjömätningsbefäl som varje år utbildades hos oss. Att tala inför grupp hade aldrig varit min passion.

Sjölin i Stockholm, höll fortfarande i den långsiktiga och övergripande planeringen. Han brukade komma ner till Norrköping på senvintern och vi gick tillsammans igenom planerna inför sjömätningssäsongen. Det kunde ibland kännas väl ansvarsfullt att gränserna jag drog med min penna när vi t.ex. skulle mäta till havs på västkusten, hade väldigt stora konsekvenser för kostnaderna.

Lite av den anledningen gjorde jag ett dataprogram för beräkning av ”sjömätningspoäng”. Det gick ut på att beräkna produktionen av sjömätningsflottan för de olika typer av mätningsmetoder vi använde. Med det som grund kunde jag bygga ett debiteringssystem för beräkning av kostnader vid beställningsuppdrag från hamnar och andra intressenter. Det hade inte funnits några fasta beräkningsgrunder tidigare.

Verkets revisor fick nys om vad jag höll på med och sökte upp mig. Han ville ha mer information och efter tre timmars samtal gav jag honom mina listor på sjömätningars status. Revisorn lämnade mig, om möjligt mer frågande än när han kom. Mitt material resulterade i alla fall en revisionsrapport. Kalla siffror visades hur kaotisk vår situation faktiskt var.

Hallbjörner kallade till internt möte. Jag fick stark kritik för att jag ”läckt” information till verkets revisor. Sjökartedirektören ville nu att mina datalistor skulle förses med nya koder för att på det sättet förbättra den nedslående statistiken på sjökarteavdelningens oredovisade mätningsresultat.

Den 25 oktober blev jag inkallad till Hallbjörner. Nordström hade föredragit några förslag som jag tagit fram. Några var bra, andra mindre bra tyckte sjökartedirektören. Jag ville bland annat göra en informationsfolder som enkelt presenterade sjömätningsverksamheten i ord och bild. Jag bedömde att det skulle finnas många intressenter för en sådan information. Men sjökartedirektören tyckte inte att vi behövde informera om vår verksamhet. Att informationsbehovet redan nästa dag skulle öka lavinartat, visste naturligtvis ingen.

Telefonsamtalet med Sjölin i Stockholm gjorde mig nyfiken på källmaterialet till mätningarna 1969. Jag gick noga igenom alla arbetskartor och underlag som använts på fältet och hämtade aktuella ekolodsdiagram ur arkivet. Kartongerna bar jag till Christina på bearbetningsdetaljen. Christina var också kartograf och jobbade huvudsakligen med att utvärdera ekolodsdiagram och rita djupkartor. Jag bad Christina kolla att allt var i sin ordning i mapparna och samtidigt göra en ny karta över grundet i större skala än normalt. Den skulle bli bra att ha som jämförelse nu när fartygets exakta läge bestämts av våra mätningsingenjörer på plats.

Efter den tryckta stämningen, tystnaden och informationstorkan på jobbet, var det befriande att läsa kvällstidningarna. Expressen var först med avslöjandet:

”SJÖKORTET LJUGER.

Medan sommarparadiset Torö dränktes i olja hade det under natten börjat spridas rykten ombord på Tsesis. Enligt säkra källor hade sjöfartsmyndigheterna känt till att ett grund låg i farleden. Men det har aldrig blivit utsatt på sjökortet. Nynäshamnpolisen sa att det pratades allmänt vid inspektionen om att sjökortet var helt fel.”

I dagboken skrev jag en kort kommentar den 27 oktober:

"Full cirkus när ryss gick på vid Landsort. Kortet visar 20 m medan våra mätningar visar 5.9!"

På Christinas ritbord växte bilden av Tsesisgrundet sakta fram. Vår gemensamma vän Göran Nordström verkade nervös. Han kom och gick flera gånger och var nära att avbryta Christinas utvärdering. Han tyckte att den var onödig. Det kunde jag inte alls förstå. Jag var lika angelägen och

otålig att få se grundet i en större skala än normalt. Jag frågade honom rakt på sak varför ingen sa som det var. Han undvek att svara och jag blev förbannad.

– Jag tänker i alla fall inte gå med på någon mörkläggning! sa jag upprört.

– Då jävlar!

Svaret var lika snabbt och spontant som oväntat.

– Vad sa du…? En gång till, sa jag provocerande.

Nordström teg. Vi stirrade på varandra.

– Lägg av! Christina höjde rösten, och jag insåg snabbt det meningslösa. Det var inte Göran Nordström som styrde utvecklingen, han var bara ett verktyg men jag var rädd för att han redan var mer involverad än han kanske själv ville. Han hade redan suttit i för många möten. Han skulle få svårt att backa.

Det fanns egentligen ingenting mer att tillägga. Jag hade fått bekräftelse på att någonting riktigt otrevligt var på gång. Det viktigaste för mig var att jag bestämt deklarerat min inställning. Nordström försvann ut i korridoren och kom inte tillbaka mer den dagen. Det kändes tomt. Hade vi förlorat en vän?

Händelsen var förstås inte det kvittot jag ville ha. Cheferna hade tydligen inga planer på att anstränga sig för att visa orsaken eller ta på sig något som helst ansvar till olyckan.

Det var säkert några som satte morgonfikat i vrångstrupen nästa dag. Dagens Nyheter hade på ett för mig oförklarligt sätt kommit över djupkartan med grundet från 1969 års sjömätningar. Artikeln var så avslöjande att jag var helt säker på att det var spiken i kistan för verkets dementi. Nu skulle det vara definitivt omöjligt att mörka. Det trodde vi kanske alla, och stämningen på jobbet blev plötsligt lättad, nästan euforisk när trycket släppte.

Hallbjörners nyanställde ”adjutant”, pendlade från Linköping och hade läst DN på tåget. Han var livad värre och triumferande när han sträckte armen med tidningen mot taket innan han hunnit ta av sig lodenrocken. Kaptenen kallade sin chef, som ännu inte var på jobbet för ”fegis”. Det var annars inte så vanligt i de militära kretsarna. Han fick inte behålla tidningen för sig själv många sekunder.

DN avslöjade i artikeln alla slutsatser man kunde dra och lite till. Det berättades att 5,9-metersgrundet varit känt i åtta år men aldrig förts in i sjökortet. Det fanns också uppgifter om att nysjömätningarna 1967–1969 utförts därför att Södertälje planerade att bygga ett oljekraftverk. Käringklubbens 10-meters djupkurva utanför skäret mot farleden, låg 40 meter fel konstaterade DN.

Kommunikationsminister Bo Turesson lovade i samma artikel att omedelbart kontakta Sjöfartsverket och diskutera hur sjökortet snabbast möjligt kunde ändras. Hallbjörner däremot, påstod sig ännu inte känna till den aktuella djupkartan.

Att det redan fanns sprickor mellan de avdelningar på verket som kunde tänkas bli ansvariga för olyckan var uppenbart, konstaterade DN. En avdelningsdirektör på driftavdelningen som också tillhörde stockholmsgruppen, berättade att sjömätningsunderlaget inte förts in i sjökortet. Det var en miss, kanske ett mänskligt misstag, men det var inte första gången det hänt, menade han.

Jag kände mig riktigt nöjd. Om någon umgåtts med mörkläggningsplaner var de av allt att döma över nu. Det var viktigt och bra att någon inom verket backat upp DN:s slutsatser och vågade berätta den enkla sanningen, även om uppgiften kom från en annan avdelning.

Vad jag då inte visste var att uttalandet tagits tillbaka i ett brev till generaldirektören samma dag. Avdelningsdirektören på driftavdelningen hade fått kalla fötter och kommit på att han hade sökt en högre befattning inom verket. Han ångrade sitt uttalande och menade urskuldande i brevet att DN-journalisten hade önsketänkt.

Vem som hade tipsat Dagens Nyheter om den hemliga djupkartan var mer än jag kunde förstå. Jag reflekterade inte ens över att själv bli misstänkt. Mitt eget montage av djupkartan och sjökortet hade jag i säkert förvar. Om vi som läst artiklarna var lättade, så var cheferna desto mer oroade.

Sjölin steg den morgonen på ett tidigt tåg till Norrköping. När han kom upp på jobbet ett par timmar senare, var han stressad och på dåligt humör. Jag mötte honom i korridoren. Det blev inget långt samtal och han svor över vad lotsen ”hade ställt till med”.

– Vi tar inte på oss någonting om vi inte behöver! sa han kort innan han jäktade vidare till sammanträdet med sjökartedirektören.

Jag kände igen orden, men blev lite snopet överraskad av den öppna deklarationen. Om det var den inställningen som gällde, var gick då gränsen för ett erkännande av ansvaret? Jag hade faktiskt väntat mig en mer ödmjuk attityd av min tidigare chef.

Efter lunch var sanningens minut inne. Sjökort, djupkartor, flygbilder och kartmontage i olika skalor hade alla visat det allvarliga sjökortsfelet. Skulle våra egna mätningsingenjörers arbete på haveriplatsen trots allt ge oss ett halmstrå att gripa tag i? Kunde det tänkas att oljetankern inte hade fysisk kontakt med djupkartans 5,9-meters grund? Om det skulle vara så, skulle djupkartan från 1969 kunna ifrågasättas. Ett av det starkaste beviset för sjökarteavdelningens ansvar skulle då vara undanröjt, åtminstone på det personliga planet.

Våra mätningsingenjörer hade med stor precision mätt in oljetankern Tsesis läge på grundet. Nu återstod bara att lägga in fartygets koordinater på djupkartans tuschritade originalplast.

Vi var en handfull personer – väl medvetna om stundens allvar – som samlades i Christinas rum. Hon reste sig från sin plats och Sjölin slog sig ner vid det stora ljusbordet. Vi andra tog plats i en halvcirkel framför. Christina tände underbelysningen. En av ingenjörerna lämnade över ett papper med siffror. Sjölin satte sig till rätta, tog på sig sina glasögon och läste det första koordinatparet.

Hoppsan! Med de värdena hamnade fartyget position på södra halvklotet! Inte en siffra stämde. En starkt rodnande kamrat fick tillbaka sitt beräkningsresultat och försvann snabbt ut ur rummet för att justera siffrorna. Atmosfären tätnade ytterligare.

– Så att vi åtminstone hamnar i Södertäljeviken, försökte en ingenjör spexa men svalde sista stavelsen. Sjölin hade lätt att hålla sig för skratt och returnerade en iskall blick. Tålamodet verkade hårt prövat redan. Han flyttade pennan och cigarettändaren oavbrutet i olika inbördes positioner på bordskivan. En annan av ingenjörerna som gjort beräkningar berättade om vilka stora avvikelser det fanns mellan sjökortets landkontur och verkligheten. Det kunde skilja åtskilliga tiotals meter och det var naturligtvis en intressant iakttagelse. Men Sjölin reagerade inte nu heller.

Det gick fem otroligt långa minuter innan det anlände färska siffror på raska ben. Med ett nålstick markerade Sjölin koordinaterna för fartygets för, akter och bryggvingar i djupkartan. Ur den högra kavajfickan halade han upp en liten fartygsmall i djupkartans skala, utskuren ur ett stycke celluloid. Han placerade mallens för och akter på motsvarande nålstick och ritade med en spetsig

blyertspenna in Tsesis yttre konturer. Alla i rummet var spända på resultatet och vi lutade oss framåt med blickarna klistrade på kartan.

När Sjölin drog mallen åt sig släcktes det sista hoppet för den som trott på ett under. Det kom ingen kommentar. Det behövdes ingen kommentar. Den ryska oljetankern Tsesis täckte djupkartans 5,9-metersgrund från 1969 års mätningar. Tystnaden blev lång och intensiv. Som om inte detta faktum var nog kom en kommentar som inte höjde stämningen ett dugg.

– Det verkar stämma exakt med vad dykaren visade oss att toppen satt i skrovet, sa en ingenjörerna som varit med ute på haveriplatsen.

Jag visste att det var det sämsta besked min tidigare chef kunde få. Mätningarna från 1969 visste vi redan var noggrant utförda. Det fanns inget att skylla på. Nu hade vi också fått bekräftelsen att djupkartan visade grundets exakta läge. Kartan stämde med verkligheten, vilket faktiskt inte alltid var fallet.

Sjölin släppte pennan på glasskivan, rullade kontorsstolen bakåt genom att sträcka benen och lät armarna hänga rakt ner. Efter en halv minut sträckte han på sig och återvände till ljusbordet. Han bad Christina om en kautschuk och raderade noga bort den talande bild han just åstadkommit. Jag såg att han hade gått in i dimman och jag förstod – med viss sympati – hans fruktansvärda dilemma. Ändå kunde jag inte låta bli att visa honom mitt kartmontage från olycksdagen. Men Birger Sjölin var inte alls intresserad. Han hade säkert gjort samma sak hemma i Stockholm, tänkte jag. Han sköt min karta åt sidan.

I samma stund hände något mycket ovanligt. Sjökartedirektör Hallbjörner hade lämnat sitt tjänsterum för ett besök på avdelningen. Den redan dramatiskt tryckta stämningen stramades upp ännu mer. Vi tog alla ett steg bakåt – mot väggen. Kommendören stannade i dörröppningen och hukade sig när han tog ett steg in i rummet. Han ville ha besked.

Sjölin talade lågmält om att beräkningarna tycktes stämma och att grundets läge också stämde i förhållande till fartyget. Hallbjörner började då argumentera om grundets läge i sjökortet. Det gick ut på att sjökortsfelet var så litet i meter räknat att det skulle anses vara försumbart. Det var förstås ett rent önsketänkande från högste chefens sida. Men det var ett auktoritärt önsketänkande och alla visste att någon annan åsikt i praktiken var otänkbar. Några nickade inställsamt men ingen sa något. Jag gjorde ett tafatt försök att påminna om att det var ett nytt grund och att hela fartyget faktiskt stod i farleden, men blev avbruten. Sjölin hakade på Hallbjörners argumentation. Jag rös, och såg mina kamraters nollställda anleten. Jag var mycket upprörd när jag nästan demonstrativt drog åt mig min karta från ritbordet och lämnade rummet.

På väg hem efter jobbet, hörde jag och Christina sjökartedirektören intervjuas i bilradion. Hallbjörner sa att han inte tänkte göra några kommentarer före sjöförklaringen.

TV:s nyhetssändningar följde utvecklingen. Kommunikationsministern berättade i en intervju att vi skulle få mer resurser till vår verksamhet.

Trots Sjölins inställning och sjökartedirektörens försök att hitta halmstrån, tyckte jag att summan av den dagens händelser var positiv. Den kvällen var jag ännu lyckligt ovetande om det som hänt på högsta nivå sent samma eftermiddag.

Verksledningen hade kallats till generaldirektör Lennart Johansson. Alla var närvarande utom ekonomidirektören. Det var administrativa direktören Järmark, driftdirektören Haggård och sjösäkerhetsdirektören Eriksson. Verkets chefsjurist Brusewitz var också inkallad.

Sjökarteavdelningen representerades av tre personer. Förutom sjökartedirektören Hallbjörner var det byrådirektörerna Sjölin och Nordström.

Senare på kvällen skickade Sjöfartsverket ut den slutgiltiga presskommunikén:

"SJÖFARTSVERKET NORRKÖPING 1977-10-31

MED ANLEDNING AV VISSA PRESSUPPGIFTER DEN 31 OKTOBER ANGÅENDE FELAKTIGA SJÖKORT I SAMBAND MED DET RYSKA TANKFARTYGET TSESIS GRUNDSTÖTNING VILL SJÖFARTSVERKET MEDDELA FÖLJANDE: EN INGÅENDE OCH DETALJERAD MANUELL UTVÄRDERING AV BEFINTLIGA SJÖMÄTNINGSDATA HAR SKETT. UTVÄRDERINGEN VISAR ATT DET AKTUELLA GRUNDET ENLIGT 1969 ÅRS SJÖMÄTNINGAR EJ LIGGER UTANFÖR 10 M-KURVAN (DVS ETT OMRÅDE INOM VILKET DJUPET ÄR MELLAN 6 OCH 10 METER) VARFÖR ANMÄRKNINGEN ATT ETT KÄNT GRUND ICKE SKULLE VARA REDOVISAT I SJÖKORTET SAKNAR FOG."

Låsningen var gjord. Frestelsen att omedelbart dementera DN:s sensationella avslöjande hade blivit för svår. Mina chefer hade i och med detta förnekat någonting jag inte trodde var möjligt. Det stod en läckande oljetanker nitat på ett grund i farleden till Södertälje. Det fanns inte ett spår av grundet i sjökortet av den enkla anledningen att grundet inte fanns i underlaget när sjökortet ritades. Vi hade det däremot väl dokumenterat i detaljerade sjömätningar från 1969. Vi hade dessutom samma dag tillsammans kunnat konstatera att djupkartan med grundet stämde exakt med verkligheten.

Min spontana reaktion var att mina chefer lyckats dupera hela verksledningen. Hur resonemanget gick vid mötet kunde jag bara spekulera i. De övriga i verksledningen tyckte kanske att det var skönt att slippa ta ställning och i stället låta sjökarteavdelningen sköta handläggningen i fortsättningen, om de nu trodde att de kunde fixa det hela utan skandal? ”Vi tar inte på oss om vi inte behöver”-mentaliteten hade kanske börjat slå rot? Frågan var till vilket pris?

Nästa morgon skickade Folke Hallbjörner ut 45 kopior av det felaktiga budskapet i ett cirkulärmeddelande till alla högre chefer inom Sjöfartsverket.

Dagens Nyheters journalister lät sig inte imponeras av presskommunikén. De laddade med nya reportage. Landsortslotsarna var redan på krigsstigen och de kunde tänka sig att stänga farleden till Södertälje innan orsaken till katastrofen undersökts ordentligt.

Trots att Sjöfartsverket nu officiellt dementerat felet i sjökortet, förekom det i pressen ändå en del urskuldande bortförklaringar från intervjuade på verket. Det fanns en viss eftersläpning i sjökarteavdelningens redovisningar, antydde driftdirektören Haggård i DN. Det saknades pengar, menade en byrådirektör på sjökarteavdelningen. Vår sjömätarflotta är för gammal, sa en annan.

Men ingen ville ta på sig ansvaret för katastrofen.

Generaldirektör Lennart Johansson försvarade verket inställning att det inte fanns något fel i sjökortet. Han menade kallt att det inte varit nödvändigt att informera lotsarna om grundet tidigare eftersom det redan fanns redovisat i sjökortet. Själv hade han inte sett något sjömätningsunderlag som redovisar ett 5,9-metersgrund, men påpekade att det fanns uppgifter som av militära skäl var sekretessbelagda. DN hade påpassligt kollat upp den saken och Marinstaben tillbakavisade bestämt det påståendet redan i samma artikel.

Det skulle ta veckor innan det mesta av oljan sanerats. Två mil stränder hade drabbats. Oljan var inte av det tjockaste slaget, men det skulle förmodligen ta många år innan livet på botten av de 35 kvadratkilometer stora området hade återhämtat sig helt. Askölaboratoriet som forskar i de här frågorna, låg alldeles i närheten och hade fått ett oönskat men intressant studieobjekt på nära håll.

Tankfartyget hade efter fem dygn på grundet lättats och dragits flott. Ett systerfartyg hade anlänt och lasten hade med vissa problem så småningom pumpats över. Men olja fortsatte att läcka ut från Tsesis skadade tankar. Nya dykarundersökningar visade att skadorna var stora. Så stora att fartyget inte fick bogseras till hemmahamnen på andra sidan Östersjön. Tsesis togs i stället in till Finnboda varv i Stockholm.

Fartygsinspektören hade stannat ombord i flera dygn och hjälpt kaptenen att skriva en formell ansökan om sjöförklaring till Stockholms tingsrätt.

En sak som jag nu gärna bidrog med, var att hålla min omgivning informerad. Christinas chef på bearbetningsdetaljen, kartredaktören och jag turades om att dela ut kopior av de tidningsartiklar vi kom över. Från verkets informationsavdelning var det knäpptyst.

Sjökarteavdelningens personal reagerade olika på det som hänt. Det kunde redan skönjas var gränsen mellan nyfiken uppsluppenhet och nervös spänning och väntan gick. Den skar mellan den större delen av personalen som visste med sig att de varken kunde lastas som ansvariga, eller skulle bli inblandad framöver, och den mindre del som redan nu anade vad som skulle komma att krävas av chefen.

Den 1 november blev därför en svart dag. Jag sammanfattade händelserna i min dagbok:

"Myglet på högsta nivå fortsätter. I dag dementerar verket att vi känt till ett nytt grund. Grundet sägs ligga innanför 10–meterskurvan, vilket enligt min mening är helt felaktigt. Svårt samvetsdilemma."

Konsekvenserna av mörkläggningen kunde jag inte överblicka. Nu var det sjöförklaringen som hägrade. Förhör skulle hållas under ed. Vilka skulle få vittna från oss? Vilka frågor skulle ställas och hur skulle det allvarliga sjökortsfelet trollas bort och vilka kartor skulle man våga lägga på bordet?

Om verkets avsikt med presskommunikén var att minska medieintresset hade man räknat fel. Det blev precis tvärt om. Oljetankern Tsesis grundstötning var också på väg att bli en riksdagsfråga. Kommunikationsdepartementet, som Sjöfartsverket sorterade under, låg visserligen lågt i avvaktan på sjöförklaringen. Men statsrådet skulle i alla fall kommande torsdag få svara på frågor i riksdagen om sjökortens tillförlitlighet.

Pressdebatten fortsatte. Generaldirektören var i intervjuer säker på framgång i slutändan och stod på sig. Han tyckte att man inte kunde trycka upp nya sjökort "så fort en liten justering blev aktuell". Som jurist visste han vad som gällde och han menade att det inte var någon större risk att verket skulle förlora i en domstolsprövning.

Norrköpings Tidningar skrev att rederiet enligt oljeskadelagen hade ”strikt ansvar”, vilket betydde att man skulle få betala oljeskadorna oavsett om man vållat olyckan eller ej. Men om verket handlat vårdslöst kunde vi få stå för kostnaderna. Det skulle vara rederiets sak att bevisa. Eftersom

det aldrig hänt förut, tyckte GD Lennart Johansson att det juridiskt var rätt besvärligt för det ryska rederiet. Det fanns heller ingenting som pekade på att rederiet inte skulle ta sitt strikta ansvar, menade verkschefen.

Sjökartedirektör Hallbjörner tog tillfället i akt och påpekade i samma artikel att det fanns en viss resursbrist på avdelningen. Men det var förstås ingenting som påverkade sjösäkerheten för handelssjöfarten.

Christina var nu klar med sin storskaliga utvärdering av grundet. Sjömätningen 1969 hade gjorts med de modernaste och bästa metoder vi hade. Tsesisgrundet fanns registrerat på ett tiotal ekolodsdiagram med full bottentäckning. Det var mindre än 10 meter djupt på en yta av cirka 30x70 m, ungefär lika stor som en ishockeyrink.

Grundtoppen låg också i Christinas utvärdering på 5,9 meters djup. Ingen del av grundet kunde knytas till den i presskommunikén omtalade 10-meters djupkurva som fanns i sjökort 721. Det fanns en sänka mellan sjökortets 10-meterskurva och det nya grundet som låg utanför – i farleden. I sänkan var det djupare än tio meter, alltså var grundet vad vi kallade ”friliggande”. Tsesis hade – utan hjälp av skohorn – teoretiskt kunnat ta sig förbi mellan grundet och skäret. Det var uppgrundningen längst in mot Käringklubben som var inritad som en 10-meters djupkurva i sjökortet.

Jag såg fortfarande ingen som helst chans att sjökarteavdelningens representanter vid sjöförklaringen skulle lyckas bluffa bort alla fakta. Jag ville göra någonting, eller var det redan för sent? Kunde jag förmå någon att backa? Tankarna malde.

Christina ställde upp som bollplank varje kväll. Hon tyckte att det hela var jobbigt, men jag uppskattade hennes råd. Vi såg risken i att jag direkt konfronterades med sjökartedirektören. För att slippa påtryckningar, med tanke på den utskällning och munkavle som Sjölin hade fått redan på olycksdagen, var det kanske bäst att söka säkrare vägar?

Hur skulle jag kunna få kontakt med vår generaldirektör? Han var uppenbarligen helt bortgjord. Jag förstod att jag måste gå försiktigt fram och fick en idé. Jag tog kontakt med den jurist på verket som jag kände bäst. Hon var intresserad och kom ner till mitt tjänsterum. Men jag stängde inte dörren till korridoren. Nordström passerade och upptäckte att jag hade ett ovanligt besök. Fan– jag hade torskat ändå, tänkte jag när jag såg en skymt av honom. Mycket riktigt.

När min budbärare till verkschefen hade lämnat rummet kom Nordström tillbaka och meddelade generat att Hallbjörner ville träffa mig. Klockan 15.00 samma dag.