4. Sjöförklaring/bortförklaring

14 november - 5 december 1977

En sjöförklaring är ingen rättegång. Vittnen hörs visserligen under ed – *”jag skall säga hela sanningen och intet förtiga, tillägga eller förändra”* – men det gäller att klarlägga orsaker, inte att döma.

Resultaten av förhören kan sedan ligga till grund för hur man väljer att går vidare, domstolsprövning eller förhandlingslösning? Sjöåklagaren har naturligtvis stort intresse av vad som kommer fram för sin bedömning om eventuella åtal mot lots och fartygsbefäl.

Ett tjugotal personer deltog. Det var rättens ledamöter, parternas advokater och jurister och representanter för rederiet och försäkringsbolag. Avdelningsdirektör Nöring, vår egen haveriutredare på fartygsinspektionens säkerhetsavdelning, fanns också på plats.

Mediebevakningen var stor. Det fanns många intressanta frågor som krävde sina svar. Det enda jag var säker på, var att mina chefer inte för en sekund självmant skulle bidra med någonting som skulle lösa gåtor. De skulle inte ”ta på sig någonting om de inte behövde”, och hade haft lång tid på sig att förbereda det taktiska upplägget och snacka ihop sig. Frågan var bara hur verkets taktik var presenterad, om den skulle genomskådas, och hur tätt man kunde hålla ihop försvaret av sjökortet.

Sjökartedirektören – som inte helt oväntat valt att inte vittna – tog ändå med sin stab in på hotell i Stockholm. Händelserna skulle följas från första raden i tingsrättens lokaler på Vasagatan. Vi som var kvar i Norrköping fick ett efterlängtat andrum. Det hade varit oroliga veckor och hårt psykiskt tryck på alla. Stämningen blev märkbart lättad när dörrarna på sektionen hade öppnats igen och fler vågade ha åsikter vid fikat.

Efter den första dagens sjöförhör var frågetecknen lika stora. Tsesis befälhavare Vladimir Minailenko fick bedrövad och med veckad panna, gång på gång redogöra för händelseförloppet ombord före grundstötningen. Även om han inte hade lösningen till hands, vann han i alla fall den närvarande pressens sympati. Förhören med den övriga besättningen gav heller ingenting nytt.

Verkets egen informationsenhet hade somnat in. Vi som inte hade förmånen att se och höra skådespelet på plats, fick hålla oss till pressreferat. DN rapporterade en överraskning direkt. Den fartygsinspektör som åkte till haveristen efter att ha fått information av lotsdirektören och Sjölin på olycksdagen, uttalade sig i skuldfrågan. Enligt hans uppfattning – som lekman – låg det tvåtusen kubikmeter sten i farleden!

Av det inledande förhöret med Sjölin skrev DN som väntat att inga eftergifter i skuldfrågan gjorts. Det fanns inget sjökortsfel på platsen som inte låg inom det acceptabla, menade Sjöfartsverkets huvudvittne.

Samma dag gjorde jag en betydelsefull – kanske livsavgörande – bekantskap. Vi möttes vid kopieringsapparaten. Arnljot Hegfeldt arbetade i en för mig avlägsen flygeldel av verksbyggnaden. Jag såg att han kopierade en tidningsartikel som handlade om en högaktuell tankerolycka. Trots att

vi båda arbetade på sjökarteavdelningen, kände vi varandra praktiskt taget bara till utseendet. Christina som varit med några år längre än jag, när Sjökarteverket på 1960-talet ännu låg på Skeppsholmen i Stockholm, kände honom lite bättre. Vad vi gärna mindes var att Arnljot spontant uppvaktade Christina och mig med en present när vi gifte oss.

Arnljot skulle just fylla sextio. Han hade grått, lite halvlångt slätt bakåtkammat hår, mycket vänligt leende och en skäggstubb som ibland fick växa till ett kort helskägg. Han var ungefär 185 cm lång och hade inga överkilon, men ett kraftigt skulderparti och lite rund rygg. Gången var spänstig. Han klädde sig ledigt, gärna i storrutig skjorta och vida byxor med smalt läderbälte i midjan. I det hängde undantagslöst en morakniv. Glasögonbågen var lagad med en bit vax mitt för näsroten. Han hade humor men saknade inte heller humör och gav direkt intrycket att vara mer sjöman än oss andra.

Arnljot hade tagit sin sjökaptensexamen drygt trettio år tidigare och varit befäl i många farkoster. Han hade jobbat som navigationslärare och var sedan drygt tjugo år redaktör för verkets farledspublikation ”Svensk Lots”. Det är böcker som i text och bild visar hur sjöfararen lättast tar sig fram i våra farleder.

Vi var ensamma vid kopieringapparaten mitt i korridortorget, och det var ingen rörelse i runt om heller. Jag vill inte påstå att jag ständigt gick omkring och tänkte på min munkavle, men obehaget fanns där. Å andra sidan var vi nu framme vid sjöförklaringen. Hallbjörner eller någon annan hade inte hört av sig, och jag kände mig fri att prata om Tsesis med vem jag ville.

Vårt samtalsämne var givet men inleddes lite spänt och trevande. Jag märkte direkt att Arnljot var misstänksam mot mig. Han var inte aggressiv, men inte heller direkt vänlig. Han kunde ju inte gärna veta om vi hade sympatier åt samma håll? Han visade i alla fall att han var irriterad över våra gemensamma chefers handläggning av oljeolyckan så här långt. Det var ett gott tecken tänkte jag men sa inte så mycket utan nickade lätt medhållande. Ingen av oss ville omedelbart släppa våra innersta tankar. Vi kände lite på varandra.

Efter ett par minuters rundsnack var vi i alla fall överens om att vi båda led av informationstorkan på jobbet. Arnljot startade kopieringsapparaten igen för att ge mig en kopia av sitt tidningsklipp. Det ena gav det andra och vi upptäckte ganska snart att vi faktiskt hade gemensamma personliga erfarenheter – dåliga erfarenheter.

Arnljot hade sökt upp Hallbjörner och bett att få läsa rapporten till sjöförklaringen, men utan resultat. Det blev den direkta impulsen för honom att starta en egen undersökning. Det var viktigt för honom i jobbet som redaktör för farledsbeskrivningarna. Eftersom jag visste att rapporten till sjöförklaringen var fejkad, ville jag inte ens rekommendera honom att läsa min kopia innan han var klar sin egen analys.

Jag var glad att jag nu hade någon mer att prata med. Arnljot hade ju dessutom alla nautiska kunskaper och erfarenheter som jag saknade.

Hemma lyssnade Christina tålmodigt på mina spekulationer och kommentarer. Vi bollade frågor och svar, och hade samma uppfattning om det som hänt så här långt. Vi hade varit med länge och kände våra arbetskamrater och närmaste chefer. Vi visste hur kemin fungerade på jobbet och var gränserna för lojalitet till högsta chefen gick i olika sammanhang. Gränser som just nu testades till bristningsgränsen. Det var svårt att på fikarasterna få något riktigt grepp på var mina kollegor och kamrater innerst inne tänkte. Det berodde på den tillfälliga sammansättningen av de närvarande. Det

få erfarna kartografer som fanns på andra sektioner på sjökarteavdelningen, verkade knyta näven i byxfickan och yrkeshedern vägde inte mer än att man hellre föredrog några lugna år till pensionen avlöste än att ta strid. Tiga var alltså på de flesta håll guld.

Christina och jag trodde att sanningen skulle krypa fram ganska snart. Hon försökte inte heller stoppa mig, men hon hade redan från början en mindre tro på möjligheten att påverka utvecklingen. Hon var inte lika engagerad som jag. Hon var kanske mer förnuftig? Hon tyckte också att hela affären började bli riktigt obehaglig. Flera arbetskamrater som redan blivit inblandade i handläggningen på ett eller annat sätt var rädda och mådde dåligt. Kollegor som tvingades frångå rutiner. Som utan val blev kollektivt indragen i någonting som mer och mer enbart handlade om kortsiktig personlig prestige. Det är klart att det påverkade deras humör – som smittade av sig på andra. Rädslan började få fotfäste längre och längre ner i hierarkin.

På sjöförklaringens andra dag tog ledamöterna en paus i förhören. De besökte Finnboda Varv för att i torrdockan titta på Tsesis söndertrasade oljetankar. Uppe på fördäck kunde de se dagens ljus genom stora gapande hål i fartygets botten.

På eftermiddagen fortsatte förhöret med Birger Sjölin som nu var pressad. Med några snabba repliker verkade han ha sålt sin 40-åriga yrkesheder. Av referaten i dagstidningarna kunde jag läsa att han ansåg att det tidigare inte funnits någon anledning att slå larm om grundet. Det som upptäckts var inte så allvarligt för sjöfarten. Han menade också att grundet inte gick att praktiskt redovisa i sjökortet.

Jag hade inte förväntat mig någon ödmjukhet eller självrannsakan. Jag kände bara en enda stor frustration. Taktiken var uppenbarligen att köra en kartteknisk bluff hela vägen. Han verkade helt bortse ifrån vad en upptäckt av grundet skulle få för konsekvenser genom utprickning, sektorändringar etc. både i farleden och i verkets publikationer.

Alla såg vi fram emot Tsesislotsens entré. Men på grund av en flygstrejk fastnade han i Spanien under semestern. Förhöret flyttades fram till 22 november.

Under tiden gjorde vi panikmätningar i Södertäljeviken. Jag tillverkade ett tiotal positionskartor till jobbet. Närmare Södertälje, bl. a. vid Oaxen, fanns det passager där vi efter kontrollen av 1969 års mätningar hittat oredovisade grund, i eller i farlig närhet av farleden.

Elaka rykten på verket sa att Tsesislotsen var så skakad och knäckt av grundstötningen – och sin egen skuld till olyckan – att han inte skulle kunna närvara vid sjöförklaringen. Det visade sig dessbättre helt fel. Lotsen infann sig solbränd, väl förberedd, och laddad.

Han berättade att allt var fullständigt normalt ombord innan smällen kom. DN skrev att lotsen tyckte att det var en dödssynd att grundet inte fanns med i sjökortet. Han hade med egna ögon sett sjömätningsfartyg på platsen åtta år tidigare men sedan inte hört något mer.

Lotsdirektör Ericsson berättade i sitt vittnesmål att han skulle ha ändrat fyrsektorn och prickat ut grundet redan 1969 om han bara hade fått reda på mätningsresultaten.

Sjöförklaringen slutade som den började, med många frågetecken och ouppklarade orsakssammanhang. Ingen sida ville ta på sig något ansvar. För den närvarande pressen var skuldfrågan redan avgjord. I mediernas referat fanns inga detaljer, men skulden hade genomgående lagts hos oss, även om våra vittnens dimridåer tycktes fungera och de avgörande bevisen saknades.

Kvar fanns skadeståndskraven från båda sidor. Slutkommentarerna i pressen avslöjade att det handlade om tiotals miljoner kronor och förhandlingar mellan parterna skulle så småningom inledas. Ännu hade jag inte kunnat läsa någonting om vad Nordström eller den pensionerade sjömätningskaptenen Grinne hade sagt under ed.

Det fanns nu mycket att fundera över. Vad skulle hända nu, efter sjöförklaringen? Skulle lotsen åtalas? Vad skulle verkets egen sjösäkerhetsutredning komma fram till? Skulle det bli en fortsättning i domstol, eller var parterna beredda att göra upp på annat sätt? Hur skulle grundet redovisas i nästa sjökortsupplaga? Det blev en paus i mediebevakningen och vi fick så kallad ”arbetsro”.

Arkivpersonalen visade mig någon dag senare en bunt kopior som kapten Grinne hade beställt till sjöförklaringen. Det var kopior av grundkartan från 1928 som sjökortet var ritat efter och som inte hade ett spår av Tsesisgrundet. Kopiorna hade blivit liggande och skulle nu strimlas i militärdetaljens stora dokumentförstörare. Jag tog upp saken med min nyvunne vän Arnljot. Var det så att Grinne från början hade tänk berätta sanningen inför sittande rätt, att han missat grundet och visa den gamla grundkartan han hade med sig ombord? Vad hade i så fall fått honom att ångra sig?

När sjökartedirektören Hallbjörner kommit tillbaka från Stockholm, började han skriva interna PM och meddelanden. Han gillade inte att pressen fokuserat på hans avdelnings fel och brister. Ansvaret skulle nu omfördelas internt inom verket.

En sjusidig skrivelse hade rubriken "För internt bruk" och skickades till driftavdelningens chef Haggård. Hallbjörner påpekade kallt att den som hört sjöförklaringen insåg att något måste göras åt alla grundstötningar och oljeolyckor. Våra åtgärder skulle redovisas senare. Nu nöjde han sig med att, under rubriken *"Diverse felaktigheter i olika säkerhetsanstalter"*, anmärka på saker inom driftavdelningens ansvarsområde som kunde ha orsakat olyckan. Den grövsta anmärkningen var att Fifong fyrs vita sektor inte skyddade för Tsesisgrundet.

Att det i vårt kartmaterial på sjökarteavdelningen sedan länge funnits ett ”nytt” friliggande grund – stort som en hockeyrink – i farleden utanför den i sjökortet redovisade utgrundningen från Käringklubben, generade inte Hallbjörner. Hans i mitt tycke nedlåtande förslagslista på vad driftavdelningen borde göra var lång.

Och sjökartedirektören som bara några veckor tidigare sagt till mig att han ”gjort mycket” för lotsarna, ville nu ha hjälp av dem, men ställde samtidigt frågor och avslutade med kritik: *”Hur når man dem?.. Läser lotsar skrivelser?.. Lotsarna borde också tränas i att observera…”*

I en annan intern skrivelse, daterad samma dag, kallade Hallbjörner sina berörda chefer – naturligtvis var jag själv undantagen– till krismöte. Han hade nu haft tjänsten som sjökartedirektör i fyra år och tre månader. Nu avslöjade han i skift sin okunskap/ansvarsflykt som gällde sjökarteavdelningens huvudsakliga problem och mål genom att fråga:

”Hur mycket material är inte utvärderat till djupkarta? Vilket mått kan man ange det i? Hur gammalt? Hur många djupkartor är inte införda i sjökorten? Från år 196? – 197? Hur mycket folk ska vi begära av departementet? Vilka i nuvarande organisation ska göra vad? Ska vi genast anställa fler? Ska vi lita på data-djup-kartorna? Hur många är det? Det är väl nödvändigt.

Knappast realistiskt att göra om utvärderingarna till manuella djupkartor? Hur vet vi säkert att alla för handelssjöfarten ”farliga” mätningsresultat idag finns införda i sjökorten? ***När alla djupkartor kommit in i korten är frågan automatiskt löst, men vågar vi vänta till dess?*** *”*

Alla vittnesmål hade tydligen inte varit lika populära i Hallbjörners läger. Lotsdirektören berättade under förhöret om besöket hos Sjölin på olycksdagen och de slutsatser de tillsammans drog av kartan som Sjölin plockat fram. Hallbjörner som hade skällt ut sin ”ende” kartexpert Sjölin efter den fadäsen, ville naturligtvis inte ha ett upprepande. En vecka efter sjöförklaringen fick lotsdirektör Ericson sjökartedirektörens brev.

”Kontakter med sjökarteavdelningen.
När mellersta lotsdistriktet önskar upplysningar etc. från sjökarteavdelningen skall distriktet – i likhet med övriga distrikt – vända sig till sjökarteavdelningen i Norrköping. Sjökarteavdelningens Stockholmsgrupp är ej avsedd för dylika uppgifter och kan således icke lämna upplysningar i t.ex. farledsärenden.”

Kullerbyttorna som läckt ut från sjöförklaringen lugnade inte oss som visste mer. Reaktionen blev den motsatta. Kartredaktören som hittat mängder med fel i Södertäljeledens sjökort, var förbannad och orolig över att cheferna mörkat den informationen i Stockholm. Bomben låg kvar på hans rum. Vi pratade om det. Att vara inblandad i förarbetet hade bara det varit jobbigt. Nu förstod han att det skulle bli tufft framöver. Det var inte alls otroligt att hans rättelsemanuskript över sjökort 721 skulle kunna försvinna i dokumentförstöraren på militärsektionen när alla rättelser först ”smugits” in i sjökortet. För honom var det viktigt att hålla ryggen fri. Han gjorde någonting han aldrig gjort förut. Kartredaktören rullade ihop sitt rättelsemanuskript, gick till sjökarteavdelningens expedition och bad personalen där att stämpla och diarieföra sjökortsmanuset innan han lämnade det vidare till sjökarteavdelningens rättelsedetalj en trappa ner på bottenplanet.