5. Sanning på villovägar

9 december 1977– 15 mars 1978

Sjökartedirektören utmanade sjösäkerheten. Trots att hyllan för sjökort 721 gapade tom i sjökortsförsäljningens lager, skulle det ta lång tid innan han bestämt sig för om och hur Tsesisgrundet skulle redovisas i nästa tryckta upplaga.

Den 9 december var det möte hos Hallbjörner. Det hade gått fem veckor sedan kommunikationsministern ville ha en så snabb korrigering av sjökortet som möjligt. Det hade vi kunnat klara av på två.

Verkets advokat och Sjölin kom resande. De normala rättelserutinerna kastades överbord. Sjökartedirektören ville att Tsesisgrundets redovisning i sjökortet, självklart skulle bli ”så bra som möjligt”. Problemet var, att det som var bra för sjösäkerheten, i det här fallet inte alls var bra för Hallbjörner. Beroende på hur Tsesisgrundet utformades fanns det naturligtvis olika juridiska konsekvenser att dra fortsättningsvis.

Därför fanns det, säkert för första gången i historien, flera olika versioner av ett rättelsemanuskript. Sjölin hade med sig två egna från Stockholm. De kallades ”diskussionsunderlag”, ritade efter Sjölins egna mätningar på haveriplatsen efter olyckan. Dessutom fanns ju fortfarande orginalmanuset med över etthundra rättelser från 1969 års mätningar. I den förlagan hamnade grundet femtio meter längre ut i farleden än i Sjölins versioner. Det berodde på att min vän kartredaktören – som alltid – hade kompenserat alla sina rättelser för kända felkällor i förebyggande syfte. Sjökortet var gammalt, öar och sjömärkens lägen var inte alltid inbördes placerade exakt som i verkligheten.

Sjökartedirektören kunde fortfarande inte bestämma sig för vilken av Sjölins olika versioner av Tsesisgrundet som ”var så bra som möjligt”… och tiden gick.

Alldeles före jul dök det upp en insändare i Svensk Sjöfarts Tidning (SST).

Signaturen "Safety first" påpekade att fartygsbefälet och lotsen på Tsesis knappast kunde klandras, då det fanns ett 6-m grund i vit ledande sektor, där sjökortet visade över tio meters djup. Han påpekade också hade hänt saker på olycksplatsen. Farleden hade blivit smalare. Fifongs fyrsektor hade flyttats och Tsesisgrundet hade märkts ut med en prick. Den för mig okände signaturen hoppades nu också att sjökortet skulle rättas så fort som möjligt.

Inlägget trampade på redan ömma tår och fokuserade intresset ännu mer på den just nu för sjökartedirektören känsligaste av alla frågor. Hur skulle vi redovisa grundet i nytrycket?

Sjöfartsverkets styrelse samlades för årets sista sammanträde. Det var verksledningen, ett par direktörer från näringslivet, en riksdagsman och tre fackliga representanter, däribland lotsförbundets ordförande. Sjökartedirektören höll en föredragning om Tsesis. Styrelsen informerades om att olycksgrundet redan fanns i sjökortet och att allmänheten fått information om saken genom verkets presskommuniké.

Jul- och nyårshelgen blev en välbehövlig paus. Jag hade börjat må dåligt i min passiva roll. Trots att jag från första stund förstått att Hallbjörner inte skulle bry sig om vår överenskommelse, ökade besvikelsen för varje dag som gick.

Familjen mådde inte heller bra. Ungarna fick en tuff förkylning dagen före julafton och min ensamstående mor togs in på sjukhus i Stockholm med dåliga blodvärden. Jag åkte upp ett par dagar under helgen. När jag kom hem blev jag också förkyld och ledigheten blev extra lång. Det gjorde ingenting. Medan jag funderade på fortsättning, odlade jag kontakten med Arnljot på telefon.

Tre veckor in på det nya året svarade Hallbjörners på insändaren i SST. Han tyckte den var ett ”fult påhopp” som ”anklagade” oss bl. a. för att inte ha fört in ett grund i sjökortet som vi upptäckt redan 1969. Sjökartedirektören upprepade i sitt svar att sjökortet var felfritt på grundstötningsplatsen.

Hallbjörner kallade på mig samma dag. Jag visste inte om hans svar i SST, men jag hade inga förväntningar på någon reträtt heller. Jag tog plats i den obekväma sittställningen. Nu var det bara han som pratade. Han hade anammat en strategi och spelade inte dum längre. Jag fick utan omsvep veta att det inte funnits någon anledning att göra den utredning han lovade mig om presskommunikéns innehåll, nu nästan tre månader tidigare. Allt av betydelse hade redan redovisats och utretts vid sjöförklaringen.

Han berättade att Sjölin och de andra grillats under flera timmar vid sjöförklaringen. Grundets läge var slutgiltigt avgjort och inte längre intressant ur ansvarssynpunkt. Han hade tappat bort inställningen att ”ingenting skulle hända lotsen”. Nu var det i tvärtom fartygets navigering och lotsens roll som var i fokus. Verket hade inget ansvar för lotsens försummelser, konstaterade han iskallt.

Hallbjörner visste om att jag hade kvitterat ut rapporten, men jag sa att jag ville spara mina kommentarer tills jag visste hur innehållet hade presenterats i Stockholm. Det hade naturligtvis varit fullständigt meningslöst att inleda ett resonemang med sjökartedirektören om kartor efter mina frustrerande erfarenheter från vårt senaste möte. Vi väntade fortfarande på utskrifterna av förhören vid sjöförklaringen.

När jag till slut fick en chans att säga något, frågade jag min högste chef varför Sjölin hade behövt bli ”grillad” i flera timmar och varför vi hade gjort en rapport över huvud taget, när sanningen kunde sammanfattas med några ord? Det var naturligtvis en ganska respektlös kommentar, och Hallbjörner såg inte värst glad ut. Men han malde på efter en kort paus medan jag satt och försökte komma på hur jag skulle få tag i sjöförklaringsprotokollet när det släpptes? ”Grillade i flera timmar” – det var en nyhet fört mig och lät som en thriller i mina öron.

Hallbjörner förmedlade intrycket att hela affären redan var överstökad. Nu skulle blickarna riktas framåt. "Berget" skulle klaras av med ökade resurser. Han och generaldirektören skulle själva åka till Stockholm och besöka departementschefen.

– Vi ska hjälpas åt att se till att alla farliga grund kommer in i korten, sa han med en lätt förtrolig ton, men fortfarande märkbart irriterad över min enda fråga. Nu hade jag en till.

– Men om inte Tsesisgrundet räknas som ett farligt grund, hur ska ett sån’t då se ut, sa jag ändå ganska lugnt.

Jag förväntade mig inte någon definition. Chefen svarade inte på det och jag hade för länge sedan förstått att jag inte skulle kunna förmå honom att ens tänka i de banorna. När jag lämnat

Hallbjörner var jag glad att komma därifrån, fast lite förbannad, men mest besviken. Hade han försökt blåsa mig igen, eller var verket nära en förhandlingslösning med det ryska rederiet?

I början av februari hade Hallbjörner den årliga budgetgenomgången inför sjökarteavdelningens personal. Vi skulle också – efter tre månader – få den första interna informationen om Tsesisärendet. Avdelningens drygt etthundra anställda tog plats i verkets filmsal. Jag satt några rader från Arnljot, rätt långt upp på läktaren. Det blev knäpptyst och jag kände en nervös spänning när Hallbjörner tog upp Tsesis grundstötning.

Sjökartedirektören inledde med en från attack på lotsen som skulle ha "legat och solat sig på semester", och därför försenat sjöförklaringen. Han sa – rätt upp och ner – att pressen ljög i allt som hade skrivits och skulle därför mötas med samma mynt. Än en gång fick jag höra att Sjölin fått utstå långa och pressande förhör. Allting var utrett och klart, och det fanns ingenting att tillägga. Jag tittade ibland snett nedåt åt Arnljots håll och såg av högra kindens rodnad att han också hade problem med chefens utspel.

Gardinerna efter långsidan mot Motala ström drogs för med automatik, overhead-apparaten slogs på och en skiss över grundet visades i all hast på filmduken.

Sjökartedirektören försäkrade än en gång inför hela sin personal att Tsesisgrundet redan fanns redovisat i sjökortet och att det alltså var felfritt. Han betonade vikten av att personalen nu solidariskt slöt upp bakom ledningens inställning. Jag funderade faktiskt på om jag skulle avsluta karriären här och nu, eller om jag tillsammans med de kollegor som visste vad det här handlade om, skulle låta oss idiotförklaras? Det hade förmodligen räckt om jag rest mig i protest och lämnat lokalen. Arnljot hade lutat sig framåt, lagt armbågarna i knät och gömt ansiktet i händerna. Han satt så tills genomgången var avslutad.

Ovissheten om Tsesisärendet i princip var avslutat fanns kvar, men vi hade i alla fall inte fått något besked om lotsen eventuella åtal från sjöåklagaren ännu. Arnljot hade redan gjort egna beräkningar på skillnader mellan sjökort och verklighet vid olycksplatsen. Han hade ju inte tillgång till de siffror som våra ingenjörer samlat i på plats. Iakttagelserna verkade ändå stämma överens. Beroende på utgångspunkter i sina nautiska analyser i sjökortet, fick han olika lägen för Tsesis. Han kunde nu grafiskt visa hur viktigt det var att grundet placerades sjösäkert på sjökortet som skulle tryckas. Hans inställning var att felmarginalerna på i storleksordningen 50 meter måste läggas på sjösäkerhetens konto oavsett prestigeförlust för verket.

Nöjd och stolt över sin upptäckt bad Arnljot, efter att hans närmaste chef slagit ifrån sig problemet, om ett nytt möte med Hallbjörner. Efter nära två timmars samtal var min nyvunne vän nästan knäckt. Kommendören hade varit totalt likgiltig. Arnljot hade vid det laget, i likhet med mig, tappat respekten för vår chef. Han hade sagt att han var beredd att skicka materialet till lotsens försvarare, och använda det i en öppen debatt.

Hallbjörner hade svarat att han i så fall tänkte gå tillbaka till flottan. Samtalet urartade och Arnljot berättade för mig att chefen hade hotat honom och sagt att han skulle få ett helvete på alla plan framöver.

Arnljot som alltid satt sin yrkesheder högt, kände sig kränkt och oerhört frustrerad. Men han repade sig snabbt. Han tänkte inte ge upp. När chefen inte ville lyssna, var det fritt fram att

informera omgivningen. Lotsens heder stod på spel, Det började röra sig i mitt sinne också, men jag hade svårt att se vad jag skulle kunna bidra med just då.

Lojaliteten som chefen just påmint oss om i filmsalen, och det egna samvetet skulle fortsätta att sättas på hårda prov. Närmast i tur stod personalen på vår rättelsedetalj. Deras huvuduppgift var att se till att Tsesisgrundet – och alla andra nyupptäckta fel – kom in i sjökort 721 på ett sjösäkert sätt.

Sjökort är färskvara och trycks i små upplagor, i vissa fall flera gånger om året. Förutom de förändringar som sjömätningsflottan årligen bidrar med, kommer det hela tiden in rapporter från lotsdistrikten. Hamnar och farleder förändras och allmänheten bidrar med många tips efter egna upptäckter på grundare vatten.

Södertäljeleden fick påhälsning av vår sjömätningsflotta under tre år, 1967 – 1969. Sjökort 721 var bland de äldsta i portföljen. Det ritades efter förhållandevis glesa handlodningar. Det var därför man missade Tsesisgrundet 1918.

När oljetankern Tsesis fick agera sjömätare, hade sjökort 721 ändrats och tryckts i ett tjugotal upplagor sedan 1969. Inte en siffra från nysjömätningarna hade så långt kommit med. Och det var ingen resursfråga. Det hade nu visat sig att en kontrollinsats av en person över en långhelg, nu resulterat i den kanske den mest omfattande sjökortsrevideringen i en oljetrafikerad farled någonsin.

Så här långt fanns det ingenting i handläggningen som påminde om ett rutinärende. Det var inget rutinärende. Rättelsearbetet skulle inte bli något undantag. Alla ändringar utom en togs direkt ur rättelsemanuskript från 1969 års djupkartor. Hallbjörner hade nu förhalat den nya upplagan i ytterligare åtta veckor.

Chefen för rättelsedetaljen, var en av de nya ingenjörer som fick en detaljchefstjänst i Norrköping. Han basade sedan ett par år för en handfull ritare som höll sjökortsoriginalen aktuella. Den andra veckan i februari kallades han till ett chefsmöte hos Hallbjörner. Sjölin som ännu en gång kommit ner från Stockholm, gav honom nu – mot alla rutiner – ett nytt, odaterade, osignerade och inte heller diariefört manuskript för Tsesisgrundets redovisning.

”Vi tar inte på oss någonting om vi inte behöver” – inställningen hade inte ändrats. Bl. a. hade grundets utbredning mot farleden flyttats de femtio kritiska metrarna närmare land än i det rättelsemanuskript kartredaktören redan tagit fram. Grundtoppen på 5,9 m skulle inte sättas ut eller markeras med ett kryss. Detaljchefen fick utan förklaring Hallbjörners order att följa Sjölins nya manuskript ”till punkt och pricka”. Han fick heller ingen förklaring till varför det stora rättelsemanuskriptet över hela farleden skulle gälla på alla ställen utom olycksplatsen.

I mitten av februari kom äntligen protokollet från sjöförklaringen. Jag fick syn på kopiorna i tryckeriet och hade anledning att tro det skulle bli problem att komma över ett exemplar på avdelningen. Så jag sökte upp verkets jurist Johan Fransson, som hade beställt kopiorna från tingsrätten. Jag hittade Franson tre trappor upp. Han verkade lite överraskad över mitt intresse. Det fanns överexemplar och jag fick ta ett. Jag fick bråttom ner till tryckeriet igen innan han kanske hunnit ångra sig? Jag var nämligen inte helt säker på om han var med i laget eller ”motståndare” och i så fall motståndare till vem? Jag hade inte hört ett ljud från min kontakt på den juridiska sidan om ett eventuellt möte med generaldirektören. Jag brydde mig inte om det. Det verkade i alla fall vara överspelat nu.

De samlade protokollen från sjöförklaringen var en sigillprydd lunta på närmare 500 sidor. Det var i huvudsak utskrifter från de bandade förhören. Tsesis loggbok var översatt till svenska. Den ödesdigra framfarten var registrerad ombord minut för minut. Det fanns också prydliga kartskisser som befälhavaren ritat ombord, protokoll och ritningar från dykarundersökningarna av Röda Bolaget.

Min läslust och nyfikenhet var omättlig. Tegelstensromaner hade jag aldrig varit road av, det här var något helt annat som jag sett fram emot länge. Nu skulle jag kanske få svar på alla frågor jag ställt mig och som jag inte hittat i tidningsreferaten.

Det var sammanlagt femton personer som vittnat under ed. De inledande förhören med fartygskaptenen, andrestyrman, maskinchefen, rorgängaren, utkiken och en båtsman i den ryska besättningen, var intressanta att läsa, men ingen av dem hade någon vettig förklaring till grundstötningen. Det visste jag redan. Samma med protokollet från lotsens förhör.

Sjölin var verkets huvudvittne. Förhöret med honom var en katastrof på 108 sidor. Det som intresserade mig mest, var hur taktiken för mörkläggningen av sjökortsfelet hade lagts upp i detalj och hur han och våra andra vittnen gemensamt klarat av att gå runt ansvarsfrågan. Det skulle behövas viss systematik och planläggning för att lyckas. Rätt frågor inledningsvis av verkets advokat och därefter ett iskallt bemötande vid motsidans utfrågning.

Det var naturligtvis mätningsresultaten från 1969 som var mest graverande. Jag fick ganska snart klart för mig att Sjölin redan inledningsvis försökt sig på en helhetslösning som skulle rädda hans egen och sjökarteavdelningens prestige.

Rapporten som hade sammanställts till sjöförklaringen såg korrekt ut för vem som helst, men var i själva verket bara ett välfriserat hopkok. Jag hade inte behövt läsa in materialet särskilt ingående för att förstå att det inte skulle bidra med något för att hitta sanningen. Det beklagliga var förstås att den som inte var insatt i våra rutiner inte heller hade någon chans att hänga med i rapporten. Trots att innehållet var manipulerat, hade jag svårt att se att det skulle gå att mörka ansvaret hela vägen och i all framtid. Den enkla förklaringen till det var att Tsesisgrundet låg där det låg, och även om oljetankfartyget hade skalat av toppen, så fanns det kvar – i verkligheten. Och när sjökortet förr eller senare skulle tillåtas likna verkligheten skulle alla förstå.

Det fanns många hål att täta under verkets advokats inledande frågor. Men det uppstod nya under den följande ”grillningen”. Som jag såg det, skulle den karttekniska bluffen i huvudsak gå ut på att Sjölin skulle hålla sig till ett rent karttekniskt resonemang och aldrig låta sig ta ställning till de nautiska förutsättningarna, alltså hur man navigerar ett fartyg på riktigt i en farled. Det hade varit en het fråga från början och trafiksektionens chef hade klagat på att han helt lämnats utanför.

Varken Sjölin eller jag var nautiker. Men han visste lika säkert också att sjökort innehåller mer än kobbar och skär. Det finns hjälpmedel som fyrar, enslinjer och andra säkerhetsanstalter tillsammans med litteratur för att ta sig fram säkert. Men han blundade för det nu och utnyttjade i stället den lilla klippön Käringklubben nära grundet som han visste inte var korrekt placerad i sjökortet. Nautikerna fick hålla sig undan när Sjölin höll hov. Allt kartmaterial och alla avstånd skulle fortsättningsvis ha den lilla udden på det lilla skäret som referens eller som han själv uttryckte det:

– Vi har utgått ifrån att vad man kan göra här det är att relatera allting till sydvästudden på det här landet. Det är ju det man kan observera i verkligheten när man navigerar i vatten. Det ligger en ö här, och hur nära den ön kan jag komma..?

– Jag begriper mig inte riktigt på hur man navigerar stora fartyg i farleder, det ankommer inte på mig…

– Jag kunde inte i min vildaste fantasi föreställa mig att man navigerar så nära som man uppenbarligen vill göra här…

Förklaringen till den taktiken var egentligen ganska enkel att förstå. När man direkt pejlade in haveristen och lade in positionen i sjökortet var det cirka 150 m till skäret. Men radarn sa att det bara var knappt 100 m i verkligheten. Så Sjölin struntade i den nautiska informationen och placerade både Tsesis och grundet 100 meter ut i sjökortet. Det fungerade bra för där mötte 10 m kurvan från skäret. Sedan behövde han inte manipulera så mycket mer för att påstå att grundet redan fanns i sjökortet. Sjölin skaffade sig på det här sättet en betydande felmarginal att laborera med i olika sammanhang. En fråga jag ville ha svar på var naturligtvis om rederiets advokater skulle kunna avslöja taktiken och hur våra övriga vittnen klarade av att matcha den illusionen?

Det första, och kanske största hotet för vårt ansvar var att grundet redan fanns i kartan som ritades ombord på sjömätningsfartyget 1969. Men med de kartbilagor som fanns i rapporten, tyckte jag att det skulle det bli svårt att helt frita mätningsledaren från ansvar. I slutredovisningen som renritats ombord fanns grundet inlagt som en långt utdragen 6 m djupkurva i farleden, men…

Hokuspokus! Jag kom till sidan 31 i protokollet. Myglet fick ett ansikte. Förutsättningarna ändrades radikalt. Det dök upp en ny kartbilaga mitt under förhöret som ersatte den tidigare renritningen av samma karta! Den fanns inte i rapporten. Anledningen att den inte kommit med, påstod Sjölin vara att han först inte trott att den skulle gå att kopiera? Kartan som Sjölin ”upptäckt” var en av flera arbetskartor som ritats ombord 1969.

Nu påstod Sjölin kallt, att det var just den här nya kartan – och alltså inte renritningen av samma karta – som man resonerat kring ombord för drygt åtta år tidigare. Och toppen på grundet, siffran ”6”, som alltså bara fanns i den nyupptäckta kartan, skulle ombord bedömts ligga så nära land i förhållande till Käringklubben att den inte skulle vara någon fara för sjöfarten. Genom den nyupptäckta siffran ”6”, som faktiskt inte alls motsvarade grundets placering i ekolodsdiagrammet, hade Sjölin skaffat sig en ytterligare marginal i meter att manipulera med. Och eftersom det ombord inte bedömdes vara ett nytt grund, behövde man inte rapportera vidare varken till lotsarna eller Sjöfartsverket som instruktionen föreskrev.

Så enkelt, så genialt. En ny karta med en ny siffra. Och så var det första hotet undanröjt.

Jag log och rös samtidigt när jag läst samma del av förhöret flera gånger och förbannade mig själv att jag inte varit på plats vid sjöförklaringen för att få se fyndet. Jag hade ju både själv och i sällskap med Grinne noga gått igenom alla bilagor till mätningarna, men inte sett skymten av den siffra ”6” som Sjölin nu hänvisade till och hängde upp hela försvaret på. Och hur kunde han veta vad som sagts ombord åtta år tidigare?

Frågan som jag redan brottades med, var hur jag någonsin skulle få tillgång till den kartan. Den ska jag se, tänkte jag, den måste jag få se! Sjölin hade ett par veckor tidigare skickat ned en kurir som rensat arkiven på alla kartor och mappar i området.

Första steget i ansvarsflykten var avklarat.

Djupkartan, alltså slutredovisningen av sjömätningen från 1969 var som jag såg det, fortfarande ett ännu större hot mot ett bakslag för Sjölin. Det var en kopia av den karta som han vecklade ut framför näsan på lotsdirektören och andra vittnen i Stockholm på olycksdagen. Det var den karta som samma dag kopierades och överlämnades till sjöfartsinspektören som åkte ut till haveristen. Samma karta som jag plockade fram i original av i vårt arkiv strax efter olyckan och visade Nordström. Samma karta som nu använts i ett rutinmässigt rättelsearbete i ett manus som låg som den apterade bomben på sjökarteavdelningens rättelsedetalj. Det var också i det originalet som Sjölin ritade in Tsesis inmätta läge i koordinatsystemet, men fick bråttom sudda ut, då grundets topp redovisats *exakt* på rätt ställe i fartygets skrov. Djupkartan visade alltså verkligheten. Den kunde ju inte bara trollas bort …eller?

Inledningen av det konststycket var dramatiskt. Djupkartan hade bytt namn. Sjölin använde för första gången i historien i stället ordet ”datakarta” och den hade i rapporten också fått underrubriken ”inte helt pålitlig”! ”Datakartor”, dvs. djupkartor som delvis utvärderats med datorhjälp, påstods nu innehålla det till sjöförklaringen också designade begreppet ”spökvärden”. Och det var p.g.a. alla dessa ”spökvärden” som Sjölin bedömde ”datakartan” som ”opålitlig”. Och en ”opålitlig” ”datakarta” med ”spökvärden” använder man förstås inte till att rätta sjökort med, ens om man har resurser.

Rederiets advokater gav inte upp. De hade påpassligt gjort en sjökortsförstoring till djupkartans skala. Vid en direkt jämförelse visade det sig att både grundet och Tsesis låg i farleden. Det var samma avslöjande metod som jag själv använt mig av på olycksdagen. Jag visste att Sjölin och hans medarbetare, redan dagarna efter olyckan, hade gjort samma jämförelser. Det var faktiskt också den av Hallbjörner undertecknade skriftliga rekommenderade rutinen i Norrköping. Advokaten bad nu Sjölin göra samma jämförelse en gång till, men han slog ifrån sig tvärt:

”– Jag vill göra gällande att det är helt meningslöst att förfara på det sättet. Vi hittar inte någon större sanning i det här ärendet genom att förfara så. Det är helt orimligt att gå tillväga på det på det här sättet.”

– Då kanske vi inte ska göra det, konstaterade advokaten.

Tempot verkade öka i utfrågningen och Sjölins kartografiska kullerbyttor blev mer och mer häpnadsväckande. Gränsen för anständighet tyckte jag hade överskridits många gånger redan så långt, men ljudvallen passerades när en av rederiets advokater efter flera timmars tragglande ställde den logiska slutfrågan till Sjöfartsverkets huvudvittne:

”– Jag är införstådd med att en sjöfarare inte har rätt att lita på millimetrar i sjökortet, exaktheten i grundens placering. Men jag frågar mig: När man prickar ut, när man tar hänsyn till var en prick bör stå etc. är det inte så att det är Sjöfartsverket som tar hänsyn till de marginalerna

så att sjökortet blir säkert för sjöfararna? Är det inte så att det är ni som vid ert sjökartearbete har att ta hänsyn till de felkällor som kan föreligga så att sjökortet, när man begagnar det, blir säkert?

– Nej, svarade min kollega byrådirektör Birger Sjölin.

– Där var svaret nej helt enkelt. Tack, jag har inga fler frågor, avrundade advokaten.

Sjölins uttalande blev ännu mer märkligt med tanke på att han själv tidigare i det långa förhöret introducerat ytterligare ett nytt avledande begrepp, nämligen ”punktmedelfelet”. Det var en påhittad felmarginal som navigatören borde känna till och räkna med, tyckte Sjölin. Kända felmarginaler i sjökortet skulle alltså sjöfarna, inte vi som ritade sjökorten ta hänsyn till?

Som om inte allt detta skulle räcka, manipulerades också den sanna anledningen till och noggrannheten i sjömätningsarbetet i Södertäljeviken under slutet av 60-talet med en ny historieskrivning.

Det hela var fantasifullt regisserat. Vem i vår värld skulle kunna slå hål på en sådan presentation? Vem kunde veta att djupkartan snart skulle användas till hundra procent i ett omfattande rättelsearbetet i Norrköping? Vem av rättens ledamöter skulle kunna avslöja bluffen att vi under många år framställt djupkartor på löpande band för sjökortsframställning som vi plötsligt inte längre skulle lita på?

Jag skämdes när jag läste protokollet. Hur djupt kunde min kollega och tidigare närmaste chef sjunka? Om någonting av det som sagts var sanning, kunde vi på sjökarteavdelningen lika gärna packa ihop och gå hem. I alla tider och sammanhang användes på verket en förebyggande praxis, att självklart lägga alla kända – och okända – felmarginaler sjöfararna tillgodo. Nu hade prestigen och försvaret av sjökortet helt hamnat på det personliga planet.

Jag hade ganska snart noterat ett sextiotal anmärkningar med faktafel, undanflykter och vilseledande uppgifter bara i Sjölins förhör.

Turen att höras hade kommit till Grinne, den pensionerade och olycksalige sjömätningskaptenen i flottan. Vad han skulle vittna för hade jag på förhand inte förstått. Men det skulle snart visa sig. Sjölin hade med sitt inledande förhör, banat väg med halmstrået, den ”nyupptäckta” arbetskartan från 1969 med den nyupptäckta siffran ”6”. Eftersom Sjölin uttalat sig om vad man diskuterat ombord och han inte själv var närvarande, var det nödvändigt att Grinne bekräftade Sjölins uppgifter. Men hur det skulle gå till var över mitt förstånd.

Grinne hade vid genomgången med mig och en mätningsingenjör bara ett par veckor tidigare knappt kommit ihåg att han jobbat i Södertäljeviken de här åren. Han hade bara skakat på huvudet när jag lade upp kartorna på bordet, men…

Den av Sjölin nyupptäckta siffran ”6” i den nyupptäckta arbetskartan hade också gjort att den pensionerade sjömätningskaptenen återfått minnet. Så till den grad att han fick beröm av motsidans advokat:

– Det fascinerar åtminstone några av oss att ni så här långt efteråt verkligen kom ihåg den här grundklacken av alla de grundklackar ni rimligtvis skulle åka på i era mätningar, frågade advokaten.

– Ja, det är jag tacksam för det berömmet, sa Grinne.

Han berättade nu i detalj hur han ombord, åtta år tidigare, ingående resonerade med fartygskartografen och mätningsförrättaren om just det här grundet. Han mindes hur de ombord

gång på gång hade lagt ut grundtoppen i sjökortet i förhållande till Käringklubben bara för att gång på gång konstatera att grundet redan fanns där som en 10 m kurva.

Men Grinne trasslade in sig ordentligt i de nya, påhittade kartbenämningarna Sjölin använt sig av. Tungan slant ibland och kartorna fick emellanåt sina rätta namn. Minnet kom och gick.

När verkets egen advokat frågade Grinne om han kände igen renritningen av samma karta och de kurvor som sträckte sig längre ut i farleden och där halmstrået, siffran ”6” saknades blev det stopp i maskin.

”– Ja, jag kan väl säga som så att jag känner igen trakterna här men jag har ju hållit på sedan 1969 till 1972 och mätt åtskilliga distrikt, så detaljer kan jag inte erinra mig. Det finns ju inga möjligheter.

– Nej, Men ni sa att ni hade en minnesbild av att ni diskuterade ombord just den här utgrundningen vid Käringklubben?

– Hm.

Ridån gick ner. Grinne blev så pressad att han använde sin egen nödutgång. Det var svårt att bestämma alla avstånd exakt, menade han. Det var en sak för sjökartebyrån iland, vid den slutgiltiga utvärderingen. Det hade han ju delvis rätt i, och så var bollen tillbaka hos Sjölins ansvarsområde.

Hallbjörner hade också kört fram en man ur ”styrka 10”, som vittne. En 45-årig reservofficer, som påstod sig ha sett grönt ljus från fyren Fifong ombord på Tsesis. Det var han ensam om. Det skulle, om det var sant, innebära att tankern i den delen skulle vara utanför farleden. Men lyckan i sjökartedirektörens läger blev kortvarig. Verkets egen haveriutredare Nöring, frågade om vittnet hade testat för färgblindhet.

Nordströms vittnesmål följde det inkörda spåret. Försäkringsbolagets advokat vädjade flera gånger till honom att förklara hur det gått så snett och sa till sist:

”Advokaten: Anledningen till att vi sitter här, det är ju att vi gemensamt ska försöka hitta en förklaring till att det har kunnat gå så här tokigt. Hur kan det komma sig att ett grund ligger ute i vit sektor. Och vi famnar ju delvis i mörkret. Men ni sitter kanske inne med hela nyckeln till gåtan?

Nordström: Tyvärr sitter jag nog inte inne med nyckeln till gåtan.”

Jag tyckte lite synd om min vän som var tvungen att ljuga. Han visste precis hur det låg till från första stund. Han hade som jag såg det tvingats följa manus och hade inga egna åsikter. Han var i mina ögon bara ett verktyg.

De pusselbitar jag saknat hade fallit på plats. För att rädda ett par chefers prestige, hade tio års mätningsresultat, djupkartorna, förklarats värdelösa. Men när sjöförklaringen var över gick verksamheten direkt tillbaka till verkligheten. Tusentalet djupkartor, representerande resultatet av miljoner i omkostnader, fick tillbaka sin rätta status. ”Spökvärdena” från sjöförklaringen hade i praktiken spökat färdigt – för den här gången? Och ”punktmedelfelet” förpassades också till garderoben.

Meningen är att en sjöförklaring ska klarlägga orsaker hade advokaten påpekat. Våra vittnen hade genomgående i stället lagt ut tjocka dimridåer. Det slog mig först nu hur osårbara vi i vår expertroll egentligen var. Och hur medvetna våra vittnen var av just det förhållandet. Man kunde förvanska hela vår historia, alla våra fackuttryck, alla våra unika arbetsmetoder och tekniska beskrivningar, allt i en enda röra – utan insyn att kunna bemötas.

Och som om det inte skulle räcka dessutom ge nya namn på kartor och rutiner för att finta bort en tänkt motpart? Vem skulle kunna avslöja något fel, när bedömningarna följde vinden och det fanns fantasifulla svar på de mest logiskt ställda frågor? Det var ruskigt att grundstötningens konsekvenser hade blivit så stora att materialet började bli svårt att överblicka. Hundratals och åter hundratals sidor med bortförklaringar och horribla undanflykter. Nu förstod jag varför det lyst rött och upptaget i chefskorridoren i veckor. Jag höll med Arnljots alltmer vanliga uttryck – det är skoj alltihop!

Jag lånade ut mitt protokoll från sjöförklaringen till ett par arbetskamrater. Alla kände till min kritik av cheferna, men jag hade full förståelse för att ingen öppet ville ställa sig på barrikaden. Jag var ju kanske den ende på avdelningen som hade koll och kunde göra någonting åt det. Det skulle heller aldrig falla mig in att försöka övertala någon annan att ställa upp på någon form av gemensam aktion. Rädslan för repressalier var stor, och jag kunde förstå att det skulle finnas fulla skäl för de andra att hålla sig på sin kant. Den enda spontana kommentaren jag träffade på var att kamraten i fråga ”hade familjen tänka på”.

Jag hade redan förstått att det fanns fördelar att vara ensam. Om det skulle bli ett skarpt läge, kanske det skulle bli svårare med gemensamma tuffa beslut. Handlingsfriheten kändes viktig. Arnljot och jag angrep ju problemen från olika förutsättningar. Det var bara stimulerande och en helt annan sak.

Jag ställde också moralfrågor till mig själv, även om jag redan i princip redan hade tagit det första steget.

Med vilken trovärdighet skulle jag mötas i framtiden om jag som kartografer nu förnekade att ett sjökortsfel som Tsesisgrundet skulle utgöra en fara för sjöfarten? Att det inte gick att göra någonting åt det? Och vad skulle de ansvariga chefernas personliga prestige få kosta? Vem skulle bli inblandad i nästa läge? Hur långt skulle staten låta det gå? Fanns det överhuvud taget kompetens som kunde sätta stopp för myglet? Både jag och Arnljot inbillade oss att det vid sidan om fanns ett vakande öga från departementet som när som helst skulle trycka på stoppknappen. Var det verkligen värt att vi för en enstaka olycka skulle göra en ny historiebeskrivning och var det rimligt att kasta decenniers arbete och sjöfararnas förtroende i sjön? Arnljot och jag bollade mest sakfrågan mellan oss. Men ännu hade vi bara sett början av mörkläggningen. Det bara rann på.

Min vän kartredaktören, Christinas närmaste chef, satt redan i klistret. Han visste för mycket, och hade inte haft förmågan att säga ifrån. Nu fick han ett nytt – mycket känsligt uppdrag som han helst hade avstått ifrån. Det gällde den här gången att försöka få en överblick av våra försummelser. Nu gällde det ”berget”, att ta reda på den totala summan djupkartor som låg oredovisade i våra arkiv.

Det var ingen lätt uppgift, och det skulle ta tid. När kartredaktören var klar med utredningen, presenterades den i tabellform. Mätningsresultat motsvarande 1200 djupkartor var inte redovisats i

sjökorten. Det totala resursbehovet för att lösa problemet angavs till 14100 dagar, motsvarande 70,5 manår!

Helt utanför min horisont pågick mörkläggningen också på ett annat plan. I Stockholm var förhållandet mellan lotsdirektören och Sjölin kyligt sedan olycksdagen. Det skulle bli iskallt.

Lotsdirektören Ericsson skrev på sin olycksrapport. Han hade nautiska synpunkter. Det var en livsfarligt utmaning av sjökarteavdelningens strategi. När rapporten var klar skulle den skickas till bl.a. Sjöfartsverkets egen haveriutredare Nöring.

Lotsdirektören hade vid sjöförklaringen sagt att han inte delade verkets officiella inställning när det gällde sjökortet och ansvaret för olyckan. Hallbjörner hade redan hunnit förbjuda lotsdirektören att ta kontakt med Birger Sjölin i stockholmsgruppen. Men han hade inte förbjudit Sjölin att spionera på vad lotsdirektören skulle komma med.

När Ericsson inte var på jobbet, skaffade Sjölin en kopia av olycksrapporten. Den var ännu inte diarieförd och undertecknad när Ericssons kontorist fick lämna ut den.

Verksjuristen Johan Franson började bli alltmer involverad. Han var samtidigt på besök hos Sjölin i Stockholm. Han läste rapporten och tyckte att den skulle stoppas av flera skäl. Den liknade mest en partsinlaga tyckte han. Johan Franson ansåg att lotsdirektören måste vara medveten om att Sjöåklagaren nu granskade hur Tsesis navigerats. Birger Sjölin tyckte att rapporten inte var annat än ett ”mycket vilseledande sakkunnigutlåtande”. Han kritiserade Ericsson för att försöka rädda lotsen.

Franson ringde direkt till sin chef i Norrköping Peter Brusewitz, och berättade om sin uppfattning att yttrandet borde stoppas.

Oron spred sig snabbt på högsta nivå i Norrköping. Lotsdirektörens Tsesisrapport postades i Stockholm samma dag. Det dröjde inte länge innan nästan hela verksledningen var aktivt engagerad. Posten till verket bevakades. När rapporten dök upp nästa dag beslagtogs kuvertet som var adresserat till verkets egen haveriutredare Nöring.

Berörda delar av verksledningen samlades. Det var administrativa direktören Järmark, driftdirektören Haggård, sjökartedirektören Hallbjörner och verkets chefsjurist Brusewitz. Ericssons rapport till verket hade man nu fått kontroll på, men det som tydligen oroade var vart eventuella kopior hade skickats? En hade gått till lotsplatschefen på Landsort, det hade man kollat upp. Han var på semester och brevet låg där, oöppnat på hans skrivbord.

En telefonförbindelse med högtalare kopplades nu upp till lotsdirektör Torsten Ericsson på lotsdistriktet i Stockholm. Verksledningen gjorde under samtalets gång intensiva försök att övertala honom att stoppa sin rapport och ta bort diarienoteringen. Men Ericsson stod på sig. Verksledningen gav till slut upp och kunde bara konstatera att man misslyckats. Driftdirektör Haggård fick plocka upp det beslagtagna brevet ur kavajfickan och lämnade det till vår egen haveriutredare. Lotsdirektörens nautiska rapport, som kunde påverka haveriutredarna, som kunde påverka sjöåklagaren att inte åtala lotsen hade inte gått att stoppa.

I Sjölins kopia av rapporten som han nu skickade till Hallbjörner hade han låtit rödpennan tala. Sjölin led fortfarande av munkavlen. Den munkavle han fick då Hallbjörners skällde ut honom för att han visat lotsdirektören avslöjande fakta om Tsesisgrundet redan på olycksdagen. I brevet till Hallbjörner skrev nu verkets huvudvittne Sjölin, att lotsdirektören verkligen ansträngt sig för att rädda sitt eget skinn och fortsatte:

”När ska den utpekade syndabocken – sjökarteavdelningen – få tillfälle att med samma möda lägga till rätta, analysera och försvara sig. Tystnadsplikten måste väl vara över också för oss någon gång!” avslutade Sjölin sitt brev.

Det fanns spänningar överallt. Säkerhetssektionens olycksutredare hade fått ännu en tuff uppgift. Opartiskhet och integritet var normalt en självklarhet. Den hade nu allvarligt utmanats av Hallbjörner. Nöring och hans handläggare var förberedda på problem med sin Tsesisutredning. De var redan utsatta för påtryckningar i sitt arbete med en annan grundstötning som pekade på misstag från sjökarteavdelningen. Med tanke på den prestige som stod på spel, skulle Tsesisolyckan visa sig vara om möjligt ännu svårare att utreda opartiskt och ännu mer ansträngande för relationerna inom verket. Sjökartedirektören höll nu inne med materialet utredarna ville ha på bordet.

Även om jag inte hade en aning om vad som pågick i kulisserna förstod Arnljot och jag att Tsesislotsen i det här läget var totalt rättslös. För att verket skulle slippa ansvar måste man hitta fel i navigeringen av Tsesis. Befälhavaren ombord var ytterst ansvarig. Det var hög tid att meddela omvärlden innan vi kanske själva var helt isolerade och bakbundna.

Arnljot satte sina planer i verket direkt. Genom gemensamma bekanta kom han i kontakt med rederiets advokat Claes Palme. Palme som inte själv varit närvarande vid sjöförklaringen blev intresserad och stannade en hel dag hemma hos Arnljot i Norrköping.

Efter några dagar fick Arnljot advokatens minnesanteckningar. Det blev en chock. Det Palme skrivit var fullständigt obegripligt. Arnljot var skakad när jag träffade honom. Han var inte ens säker på om Palme var intresserad av att vinna målet vid en eventuell domstolsprövning.

När Arnljot kommit över chocken skrev han själv en sammanfattning. Det blev 41 punkter.

Jag blev också skärrad av Arnljots erfarenhet. Själv hade jag legat lågt en tid och inte gjort några större utspel. Jag var införstådd med att Hallbjörner hade sina rapportörer på avdelningen. Kanske trodde chefen att han lyckats dupera mig, att jag givit upp och tappat intresset?

Beviset på att jag inte var helt uträknad kom oväntat. Jag fick ett uppdrag som kartexpert i en arbetsgrupp. Det gällde att hitta fel. Att utreda noggrannheten i varje arbetsfas av sjömätningsarbetet. Från planering, genomförande och slutlig redovisning i djupkartan.

Arbetsgruppen bestod av åtta personer, även teknisk expertis utanför sjökarteavdelningen ingick. Nordström fanns också med på listan. Skrivelsens sändlista, berättade att sjökarteavdelningens samtliga sektionschefer och GD Johansson var informerade om utredningen.

Uppdraget gladde mig, även om jag nu i min notoriska misstänksamhet, anade att det fanns en baktanke. I den verklighetsfrämmande situation som uppstått, verkade det tyvärr vara angeläget för sjökartedirektören att försöka hitta så många bortförklarande felkällor som möjligt.