

Från telegrafi till RAKEL – en resa i tiden med tekniska förtecken

Första mars 1983. Det var dagen då jag steg över tröskeln till kustradiostationen Göteborg Radio, som radiotelegrafist. Det var dock inte första gången. Jag hade varit där och jobbat som sommarvikarie året innan. Men hur hamnade jag där? Jag brukar säga att livet är fullt av bananskal, och då och då råkar vi halka på ett. Vad jag försöker säga är att om vi tror att vi har full kontroll över vad som händer i våra liv, är det en illusion som vi själva skapat, av olika anledningar. Livet kan, utan förvarning, ta olika vändningar. Likaså finns det situationer, där man tror att ”allt är över” – vilket inte alltid blir så heller.

Redan som barn...

Mitt radiointresse började många, många år tidigare. ”Redan som barn var jag en liten pojke”, så började en av mina favoritmonologer ”Bilskolläraren”. Det är svårt att så här i efterhand försöka bena ut vad det faktiskt var som fick mig att bli så intresserad. Kanske förbryllades jag av det faktum att information kunde färdas trådlöst över stora avstånd. När jag var liten så tittade jag väldigt mycket på TV, och speciellt direktsändningar. Det var inte innehållet som intresserade mig, utan snarare hur man bar sig åt för att direktsända.

Eftersom jag är född 1959, var min barndom väldigt annorlunda mot hur det är idag. Under mina första år så hade vi inte ens en FM-radio i familjen. TV hade vi. Mor och Far berättade många gånger för mig hur de hade planerat att resa till Olympiska Spelen i Rom 1960. Men så kom jag i vägen. Istället köpte man en TV. På den tiden fanns ett (1) program att titta på. Inte ens i TV-huset i Stockholm hade man i början någon videobandspelare. Inspelade program var filmade, och ville man spela in en direktsändning – ja då filmade man helt enkelt av en TV-skärm.

Radion var oftast en trämöbel, stor och klumpig. Mottagning av rundradio skedde på långvåg och mellanvåg. För oss som håller på med radio idag är det en grundläggande kunskap, att för sådan mottagning krävs bra antensystem. Speciellt om man bor i en stad! Möjligen fanns då inte så många störkällor som idag, såsom billiga nätdelar och laddare till diverse prylar som invaderat våra hem.

För att kunna ta emot Sveriges Radio på ett bra sätt i hela landet så fanns ”trådradio”. Faktiskt, föregångaren till dagens kabel-TV! På långvågsbandet sände man ut P1 och P2 via telenätet. I varje hem som hade telefon fanns ett uttag bredvid telejacket. Det välbekanta ”Gristrynet” kom faktiskt betydligt senare. Frekvensskalan pryddes av namn på sändarstationer såsom *Motala*, *Kalundborg*, *Hörby* – för att nu bara nämna några. Men där fanns också ”Svenskt Relä 1” och ”Svenskt Relä 2”. P2 kom ju till för att möta konkurrensen från piratradion. Innan dess fanns i P1 varje dag en ”Grammofontimme”. Ja vad skall man säga?

Men redan då kunde man ”labba” lite och på så sätt ta emot rundradio från närliggande länder. Jag minns speciellt en julhelg då vi besökte en av våra släktingar i staden. De hade klurat ut, att man kunde ansluta bara en av polerna i trådradiouttaget och på så sätt agerade telenätet en gigantisk antenn, istället för en matarledning som vare sig strålade eller plockade upp något från omvärlden. Det var så spännande att sitta där framför den gamla radiomöbeln och skruva på ratten. Musik från fjärran länder, för att inte tala om främmande språk. Men så helt plötsligt hände något! Jag måste ha hamnat på gränsvågen, för helt plötsligt dök det upp någon som kallade sig för *Tingstade Radio*. Jag bara måste ha en sådan radio!

Nu fanns det ju ingen i min släkt som var speciellt kunnig inom radio, och inte hade jag någon att fråga heller. Men så småningom fick jag ”ärva” en tämligen avancerad radio av en släkting. Det

var fortfarande en möbel, men den hade långvåg, mellanvåg och inte mindre än 5 kortvågsband. Men den hade även ett band som kallades FB, vilket stod för "fiskebandet" (gränsvågen alltså).

En bra jord (elementet) och så en elsladd ut genom fönstret, det var min första radioantenn. Det var mycket enklare på den tiden, eftersom allt anslöts med banankontakter (ja det fanns faktiskt något som kallades så).

Efter lite skruvande, fick jag in något väldigt intressant. Med jämna mellanrum så dök det upp samma röst på två frekvenser samtidigt. Det var 1771 och 1778 kHz. För er som kan eran radiohistoria, så var detta de två frekvenserna för *Stockholm Radio*, som kunde tas emot i min hemstad Nybro. De var inte lika starka som rundradiostationerna, men man kunde tydligt höra hur operatören läste upp väderrapporter, kulingvarningar och navigationsvarningar. Och så tycktes man prata med någon annan, som inte hördes. Varför det var så, begrep jag först betydligt senare; det var ju en duplexkanal, dvs båten som Stockholm Radio talade med fanns på en annan frekvens. Det verkade som att man kopplade ett telefonsamtal ut på radio, men hur gjorde man det? Jag föreställde mig ett jättelikt växelbord med snören, proppar och uttag – samt förstås en massa knappar, rattar och lampor. Vi skall återkomma mera till detta strax! Men jag minns att jag någon gång på mellanstadiet i skolan skulle rita en teckning över vad jag skulle göra "när jag blir stor". Gissa om jag ritade mig själv framför detta växelbord! Jag anade då inte hur rätt jag skulle få!

Transistorradio var också något nytt som dök upp i mitten av 60-talet. Den var fortfarande ganska stor och klumpig och hade 2 teleskopantenner som man fick labba med för att få bästa mottagning. Så dök även radions P3 upp. Innan dess hade familjen en gammal "reseradio". Den hade nog för längesedan gjort sitt, för ingen visste hur man skulle få igång den igen. Den bestod av en rörbestyckad mottagare i en läderväska. För att få igång den, krävdes ett anodbatteri på 90 Volt. Ingen i radioaffären hade hört talas om något sådant! Men Far berättade att den radion använde han för att lyssna på en inte helt okänd titelmatch i tungviktsboxning, som sändes av Radio Luxemburg (proffsboxning var strängeligen förbjuden i Sverige).

Familjen köpte sin första färg-TV någon gång i slutet av 60-talet. På den tiden var TV-apparater rörbestyckade och kunde ta flera minuter att starta. Färgerna var "sisådär" med dagens mått mätt. Det var ju analog TV med 625 linjers upplösning. Hur visste jag allt det där? Jo när andra jämnåriga gick till Stadsbiblioteket för att låna barnböcker, satt jag och läste i referensexemplar av *World Radio and TV Handbook*. Redan då hade jag alltså lärt mig en hel del om olika länders TV-system. Det fanns även några gamla böcker om datorer, som jag läste flitigt.

Någon radio i bilen hade vi dock inte i början. Far hade först en *Ford Anglia*, 3-växlad, som hade en hastighetsmätare som sträckte sig upp till den då svindlande hastigheten av 120 kilometer/timme. Jag har dock inget minne av att den någonsin gick fortare än 90. Ville man lyssna på radio i bilen, så fick man ta med sig transistorradion. Dessutom krävdes det en speciell bilradiolicens, om man ville unna sig lyxen av att ha en fast monterad radio i sitt fordon. Och eftersom jag är uppvuxen i Småland (!), var det inte tal om att skaffa någon sådan lyxl!

När jag var liten så fick jag även i julklapp diverse elektronikbyggsatser. Ja det var sådant som jag önskade mig som 9-åring. Där kunde man på en träskiva bygga diverse enklare elektroniska saker, med hjälp av spiralfjädrar och olika komponenter; motstånd, kondensatorer och transistorer. Spolar fick man linda själv, med eller utan ferritstav.

Amatörradio

En av dessa prylar var en "konverter för amatörradions 80-metersband". Med den kunde man lyssna på frekvensområdet 3,5 - 3,8 MHz. Utgången kopplades till antenningången på nyss nämnda radiomöbel. Men det var ju något som var fel, jag kunde inte höra vad som sades. Vad

kunde nu detta bero på? Senare dök samma problem upp även när det gällde Stockholm Radio. Först under några år så lät det lite distorderat, men sedermera blev rösterna helt oläsbara.

När jag började högstadiet, skulle vi välja ämne för *Fritt Vald Arbete*. I katalogen var första alternativet *Amatörradio* (bokstavsordning!). Jag och min kompis valde detta. Vi fick då cykla ner till gymnasieskolan, där institutionsteknikern var radioamatör. Han kunde då även lösa gåtan med de oläsbara signalerna. Det handlade om SSB, *single side band*. Kustradion gick över från amplitudmodulering (AM) till SSB ungefär vid den tiden. För att det skulle fungera, krävdes det något som kallades "beat-oscillator", BFO. Men sådana var ju svårare att få tag i. Jag fick då tipset av läraren, att använda en andra mellanvågsradio som oscillator. Vi hade precis fått lära oss hur en *superheterodynmottagare* var uppbyggd; i en sådan finns en sk lokaloscillator som används för att blanda ner högfrequens till en konstant mellanfrekvens. Det skulle kunna vara så att lokaloscillatorn i min lilla bärbara radiogrammofon (ja det hette faktiskt så) kunde läcka tillräckligt med HF till den stora radiomöbeln. Sagt och gjort – det funkade faktiskt! Jag och min kompis behöll Amatörradio som FVA under hela högstadiet, till studierektorns stora förtret – han kallade oss för "två tjurskalliga individer".

I samma veva gick det på TV ett program som hette "CQ – Vägen till amatörradiocertifikat" eller något liknande. Det var den inte helt obekante allsångsledaren och göteborgaren *Egon Kärrman* som ledde programmet i egenskap av radioamatör. Till sin hjälp hade han diverse lärare från Sjöbefälsskolan i Göteborg. På den tiden hade tekniklärare vita labbrockor!

Där fick man även lära sig grunderna i telegrafi, något som då erfordrades för att få amatörradiocertifikat. Jag kunde faktiskt aldrig förstå vitsen med telegrafi, när man kunde köra telefoni – men detta var något som krävdes för att få sitt tillstånd att sända. Alltså var jag tvungen att lära mig denna ädla konst.

Långt innan Internet så var det förstås svårt att finna något sätt att lära sig detta. Att man kunde gå en telegrafistutbildning på Sjöbefälsskolan förstod jag betydligt senare. Men läraren på FVA kunde tipsa mig om att det i den stora staden Kalmar fanns en amatörradioklubb. Han kontaktade dem, och visst hade de en bandkurs i telegrafi. Eftersom han var institutionstekniker, var det en enkel sak för honom att kopiera dessa rullband som det handlade om. Så redan i 7:e klass började jag lyssna på dessa lektioner i min rörbestyckade rullbandspelare av fabrikkatet Dux.

För att ta certifikat krävdes även kunskaper i bl a radioteknik. Men på Sveriges Radios Förlag fanns en liten bok som tillhörde TV-programmet. Den läste jag så många gånger från pärm till pärm att den till slut föll sönder i sina beståndsdelar.

Sedan skulle man ansöka om tillstånd. Det var en byråkratisk process som först krävde att man fick tag i Kungliga Televerkets blankett. Där skulle man fylla i alla personuppgifter samt ange namn på två referenser. Dessa skulle vara i offentlig tjänst och personligen intyga att de kände den sökande och att denne var en hederlig och pålitlig medborgare. Det fick bli två av mina lärare på högstadiet.

Så någon gång 1974/1975 satte jag mig på tåget till metropolen Växjö, där närmaste provförrättare fanns; en fanjunkare på *Kronobergs Infanteriregemente*, I11. Jag var den enda sökande som avlade prov denna dag. Gissa om jag var nervös, men det löste sig till slut. Så 1975 fick jag mitt certifikat, min amatörradiolicens och min anropssignal **SM7GXQ**. Så jag överdriver inte, när jag säger att jag är självlärd på telegrafi!

Skolan

I skolan gick det mycket bra, upp till en viss punkt. Jag spåddes en lysande framtid och gick under smeknamnet "professorn". I årskurs 9 så blev jag ordförande i det lokala elevrådet. Jag var nog långt ifrån mogen att axla denna uppgift, men det var en bra "skola". Min högstadieskola var

väldigt ”progressiv”, brukar jag säga. Från att ha kommit från en mellanstadieskola med disciplin och bestraffningar, så kunde man helt plötsligt säga ”du” till lärarna och behövde heller inte stå upp om rektorn råkade komma in i klassrummet. Den typ av demokratiskt lärande, som det innebar att arbeta elevfackligt, uppmuntrades av lärare och skolledning. Det blev väl dock lite för mycket av det goda, med många missade lektioner.

Det var nog också här som jag först stiftade bekantskap med massmedia. Lokalredaktionen för tidningen *Barometern* låg i gatuplan i det hyreshus som där familjen bodde. Så det var helt naturligt att besöka redaktionen med jämna mellanrum och berätta om olika saker som elevrådet jobbat med. Vid ett par tillfällen fick jag även möjlighet att skriva egen artikel. Ett sådant exempel var, när vi efter avslutad årskurs 9 skulle åka på en veckas ”solssemester” i Rumänien av alla länder. Det var under värsta diktaturtiden och det fick jag uppleva som 16-åring. Bl a hur vi klev av planet på *Constantza* flygplats under ösregn. Folk packades in i fullproppade bussar för transport till terminalen. Jag har aldrig gillat att trängas, och det var jag och några till som blev kvar där på plattan, bredvid planet. ”Om den första bussen var full, kommer säkert en till”, tyckte vi. Men det kom ingen. Efter en stund kände jag något kallt i ryggen; det var pipan på en Kalaschnikov! Sedan pekade han med pipan mot terminalen; ”Walk!”. Sedan vidtog kroppsvisitation – och vi som promenerat i ösregnet var förstas i kön. Och därefter i passkontrollen satt en äldre man med hatt. Han kollade ungefär ett pass var 10:e minut, och helt plötsligt tog han fram ett paket med smörgåsar och då hände förstas inte så mycket.

Jag hade vid tillfället ingen som helst aning om vad jag skulle satsa på i fråga om utbildning. Studievägledaren tittade bara på mina betyg och föreslog naturvetenskaplig linje på Gymnasiet. Det var nog ett av mina största misstag. Det programmet är, trots namnet, en blandning av alla program på Gymnasiet, där man t ex i Åk 1 har lika många timmar Historia som Fysik. Dessutom 3 språk. Sedan hade jag otur att hamna i en klass, där ord som betygshets och konkurrens var ledord. Att sedan den skola jag hamnade i åter var en av konservativ disciplin, ja det gjorde ju inte saken bättre. Återigen var man tvungen att stå upp i bänkarna tills läraren kommit in och sagt ”sitt ner”. Men det jag främst vände mig emot, var att utbildningen var inriktad på lättmätta kunskaper. Det kändes också som att man pluggade för skrivningar och läxförhör, inte för livet. Och skall jag vara riktigt ärlig, så var jag inte van vid att läsa läxor – det var inget som jag hade behövt ägna mig åt i någon högre utsträckning under grundskoletiden. Nu var allt baserat på läxläsning, och vissa lärare satte faktiskt i system, att inte föreläsa om det som läxorna berörde. Själv har jag bra hörselminne, men hatar att läsa.

Så jag blev snabbt rejält less på skolan. Icke helt förvånande rasade betygen också. Från att ha varit ”bäst i klassen” så gick jag ut med 3,3 i medel. Tittar man idag på klassen som helhet, så är det många läkare eller så har man gjort karriär på annat sätt. Vi delade matematik och fysik ihop med Teknisk linje. Där var det bara 8 elever och där hade man en helt annan stämning. Tänk om man valt den linjen istället. Illusionen om att ”bli något stort” bleknade förstas. Jag har alltid varit intresserad av Fysik, och visst hade det varit kul att istället fått jobba inom spännande områden som Kosmologi eller varför inte Partikelfysik. Jag är en stor fan av SciFi, och vetenskapsprogrammen på diverse TV-kanaler missar jag inte!

Det enda som jag tyckte var riktigt roligt på Gymnasiet var de ”datorer” som fanns. När jag började där 1975 så fanns endast en ”programmerbar bordskalkylator, fabrikat *Compucorp*”. Detta var innan miniräknarna kom och den motsvarade väl en programmerbar Texas-dosa, som dök upp så småningom. Fram till dess så hade de enda tillåtna hjälpmedlen på en matteskrivning varit tabellsamling och räknesticka. Det diskuterades mycket om räknedosor skulle tillåtas på prov. Men det förutsatte att samtliga elever hade en sådan. Vi anordnade ett kollektivt inköp av x antal *Texas Instruments*, jag tror att modellen hette SR51 eller något i den stilen. Med vederbörliga rabatter så kostade en sådan räknare 650 kronor. Jag vågar inte tänka på vad det skulle innebära i dagens penningvärde.

Jag satt som elevrepresentant i matematikinstitutionen och där tillstyrkte jag ett inköp av en dator. Det var inte direkt någon PC, utan en stor tingest med knappar och lysdioder på. Ni vet, så som datorer såg ut på den tiden. Jag tror det var en 16-bitars minidator. *Computer Automation* stod det på fronten. Till den fanns ingen bildskärm och tangentbord, utan det var en skrivande terminal av fabrikat ”Teletype”. Runda knappar och skrivkula. Vid sidan fanns en läsare för hålremsa. Hastigheten var 110 Baud. Där satt jag mest hela dagarna och programmerade i språket *Basic*. I korridorerna fick jag dock gå långa omvägar ifrån de som inte tyckte att det var rätt prioriterat att lägga 42500 kronor på en sådan tingest. Hursomhelst tillbringade jag mycket tid i det rum där datorn stod (lärarynas konferensrum faktiskt). Jag minns att jag skrev ett tipsprogram, som även kunde rätta tipsrader, som lästes in via remsa. Det var vid en sådan rättning som det vid ett tillfälle började ryka i skrivaren! En annan anekdot var när datorn ibland tappade minnet. Den hade ringkärneminne och det innebar att inladdat program skulle ligga kvar, även om datorn varit avstängd. Men ibland så kunde den som sagt tappa minnet, och då behövde man ladda in hela *Basic*-tolken på nytt. Det var en operation som innebar att flera hundra meter hålremsa skulle läsas med hjälp av den ”bootstrap loader” som fanns åtkomlig från frontpanelen. Hela operationen kunde ta ca 1 timme. Jag fick då rigga rullen med hålremsa med en blyertspenna och ett par böcker. Grejen var att, om jag lämnade detta obevakat, någon kunde komma in i rummet och undra vad som pågick. Jag vet att en filosofilärare vid ett tillfälle stängde av datorn mitt i en laddning, vilket förstås inte var så lyckat. Redan då drömde jag om att kunna ha en egen dator, men det skulle dessvärre bli verklighet betydligt senare.

Jag fortsatte med det elevfackliga arbetet under och efter gymnasietiden. Så småningom hamnade jag i en position som vice distriktsordförande i det som då hette SECO, *Sveriges Elevers Centralorganisation*.

Kungliga Kalmar Flygflottilj

Ett halvår efter att jag slutade Gymnasiet så skulle jag fullgöra min samhällsliga plikt mot Fosterlandet. I januari 1979 ryckte jag in som flygsoldat på *Kungliga Kalmar Flygflottilj*, F12. Det var däremot riktigt roligt och lärorikt. Jovisst, det var en hel del skoputs och marscherande i början. Men därefter vidtog befattningsutbildning, 50 dagar i Halmstad. Där utbildades jag till ”Tråd- och Radiotelefonist”. Vid sidan av ren telefoni, så handlade utbildningen väldigt mycket om fjärrskrift (fast uppkopplad Telex) samt väderfax.

Efter dessa veckor av utbildning, hamnade jag så på Sambandsavdelningen på F12. Den var belägen i markplan under Tornet. Sambandscentralen var bemannad dygnet runt, varför det var skiftarbete för oss VPL som tjänstgjorde där. Men det innebar också att man slapp den vanliga måndag-fredag ”lunk”, som övriga VPL på förbandet var en del av.

Huvuduppgiften var att förmedla väderobservationer och färdplaner till/från Väderavdelningen respektive Tornet. För detta ändamål fanns ett system: Rörpost! Efter kontorstid så bemannade VPL även flottiljväxeln.

Efter nästan 12 månader som VPL fick jag sedermera en kortare civilanställning i Försvarmakten. Flottiljen skulle avvecklas, och under våren 1980 så skulle växeln rivs och lokalerna bli kontor istället. Därför flyttades hela sambandsavdelningen ut till en liten ”kur”, sk TLF-kärna, som ställdes upp på plattan bredvid tornet. Den civila växeltelefonisten hade enligt uppgift blivit så förgrymmad över denna dåliga arbetsmiljö, varför hon sade upp sig med omedelbar verkan. De två kvarvarande VPL som fanns på avdelningen var definitivt inte inställda på att ”slita hund” de 3 sista månaderna. Och jag behövde ett jobb!

Under flottiljens 3 sista månader skulle telefonsystemet bestå av fälttelefoner. Fältapor alltså! Alla samtal, interna och externa, fick förmedlas av telefonist. Endast Vakten och Tornet utrustades med fingerskivor – övriga fick snurra på veven för att komma till växeln. Vid första anblicken så kändes det där väl ”sådär” roligt, men det blev faktiskt riktigt bra! Vår chef kopplade upp en hel

del analoga linor (ja allt var ju analogt på den tiden) till växelbordet, och nu kunde jag först märka upp dem med respektive telefonnummer. Tanken var att använda dessa för utgående samtal, men jag provade en annan modell. Det var ju så gott om lediga nummer, så jag kunde börja dela ut olika nummer till släktingar och vänner. Så då var det ju bara att märka upp dem med ”Mor”, ”Far” etc - varpå jag omedelbart kunde se vem som ringde. Det här var ju långt före alla nummerpresentatörer. Den här idén skulle jag komma att återanvända senare i mitt yrkesliv.

Sjöbefälsskolan i Kalmar

Efter att F12 lagts ner så var jag återigen arbetslös. Att få ett vettigt jobb med 3-årigt Gymnasium i botten och medelmåttiga betyg visade sig svårt. Jag hade heller ingen brinnande lust av att studera vidare. Man har frågat mig om detta många gånger sedan dess; varför läste jag inte vidare direkt? Idag vet jag, att jag nog inte skulle trivts som ”akademiker”. Jag har nog alldeles för dålig studiedisciplin. Jag är alldeles för rastlös och otålig, för att sitta och sträckläsa i böcker.

Men jag hade vänner inom amatörradion som tipsade mig om telegrafistutbildningen på Sjöbefälsskolan i Kalmar. Tanken var att iaf göra någonting och kunna få studiemedel. Dessutom så kunde jag ju redan det mesta som lärdes ut där, så det skulle ju bli rena avkopplingen. Så jag åkte helt enkelt in till Kalmar och knallade in på skolan och letade upp studierektorn där. Nu hade terminen precis börjat och kursen pågått 3-4 veckor. Men jag måste ha gjort någon form av bra intryck på honom, eftersom han ringde mig några veckor senare och berättade att han fått ett avhopp. Han erbjöd mig alltså på stående fot en plats på den kurs som nu redan pågått i över en månad. Jag undrade då när jag kunde börja, och svaret blev ”ja, du kan komma i eftermiddag om du vill”.

Redan från början så hade jag ingen som helst tanke på att gå till sjöss. Det skulle dock visa sig bli nödvändigt, vilket vi skall återkomma till. FRA behövde telegrafister och hade i princip lovat alla, som gick ut kursen med godkänt betyg, jobb. Så där kunde jag hamnat!

Jämfört med Gymnasiet så var det här ju en yrkeshögskola. Någon betygshets var det inte tal om, och alla elever stöttade varandra på ett solidariskt sätt. Dock uppfattades jag nog som lite ”stridis” och ”besserwisser” i början – jag kunde ju i princip det mesta som lärdes ut, och tydligen var jag inte tillräckligt ”ödmjuk”. Men allteftersom kursen fortskred (3 terminer totalt) så förändrades detta successivt. Tjejerna var i majoritet och de hade många gånger svårt med radiotekniken, speciellt som det fanns lärare som inte direkt favoriserade kvinnliga elever på den skolan. Betygssystemet var däremot väldigt gammalt. Jag hade ju hört mina föräldrar berätta om ”Stora A”, ”Med beröm godkänt” och liknande benämningar. Det var exakt vad vi hade på den skolan. Och vilket betyg som motsvarade ett visst antal poäng på tentorna var redan förutbestämt. Här vände ju min studielust och, vis av misstagen från Gymnasiet, så gick det faktiskt riktigt bra! Men jag behövde inte plugga så värst mycket, varför det hanns med en och annan fest också.

Dock visade det sig svårt med att ”köra upp”, dvs det interaktiva telegrafiprovet. Om jag nu minns rätt så fick jag gå upp 3 gånger för 2:a klass (100-takt) innan jag lyckades. Så inför 1:a klassprovet (125-takt) var jag rejält nervös. Inte nog med att man skall sända och ta emot; telegrammen skall skrivas ut på maskin och dessutom går allt på tid. Många felkällor alltså och det var där jag snubblade tidigare. Dessbättre fanns det en kurskamrat som stöttade mig igenom detta, eftersom jag tidigare haft en tendens att bli ganska nervös före och under provet. Så provet för 1:a klass klarade jag på första försöket! Men det var många kurskamrater, som redan var radioamatörer precis som jag, som fick problem med just detta provförfarande.

Semestervikarie

Efter nästan 2 avklarade terminer så blev jag nedkallad till studierektorns kontor. Han frågade om jag ordnat något sommarjobb – borde jag ha gjort det, eller hur menade han? Nej, det var snarare

så att driftchefen på kustradiostationen i Göteborg hört av sig. Eftersom *Televerket* nu ”släppt VHFen fri” (tidigare fick man hyra en station av verket), så var det nu väldigt mycket radiotrafik från alla fritidsbåtar som ville ringa samtal. Alltså behövde man telefonioperatörer, vilket ju kunde vara ett passande sommarjobb för en telegrafistelev!

Det är lite svårt att förklara hur detta kändes. Det var inte enbart med förtjusning jag såg fram emot detta. Den stora kustradiostationen var så nära ”Gud” för en telegrafist som man kan komma. De som satt där och svarade på anropen var man lite lätt skraj för. I vart fall hade man som elev stor respekt för dessa operatörer som jobbade på kustradiostationerna. Då hade jag ändå ingen tanke på att jag på mellanstadiet faktiskt ritat en teckning med mig själv som kustradiooperatör. Den insikten kom senare.

Så där satte jag mig i min gamla rostiga Volvo ’69a och körde till Kungsbacka, söder om Göteborg. Vi var 3 killar från Sjöbefällsskolan i Kalmar som hade fått vikariat och lyckats få tag i rum som inneboende i Kungsbacka. Själva radiostationen låg ett par mil ute på Onsalalandet och från början så åkte vi buss. Tydligt hade det sedan stationen flyttats från centrala Kungsbacka 1948 funnits ett sk ”kungligt brev” som gav personalen rätt till fria resor till arbetsplatsen. Så där klev man alltså på bussen och radiostationen var dess ändhållplats. Tidtabellen var anpassad efter vaktbytena!

När jag steg över tröskeln för första gången, det måste varit 1:a juni 1982, så möttes jag av två utlandstelefonister på väg hem. ”Lammkött” sa de med viss ironisk förtjusning!

Ganska snart hamnade jag i hetluften. Man fick gå dubbelt ett enda pass på respektive plats, varefter man skulle kunna jobba självständigt. Som telefonist bemannade man VHF/gränsvåg, växel och Telex/Maritex-avdelning. För VHF och gränsvåg fanns 2 operatörsplatser. Innan jag kom till kustradiostationen för första gången, hade jag sett i en reklambroschyr tjugiga färgskärmar. Detta var alltså 1982 och PC:n var inte uppfunnen ännu. Det visade sig också vara något som fanns i planering, men som med historiens facit i hand blev verklighet först 1994. I stället var det just en snöväxel som jag fick betjäna. Den visade stora likheter med den teckning som jag ritat tidigare i skolan.

På den tiden så var den mesta språkundervisningen i skolan fokuserad på att kunna glosor och grammatik. Att tala och förstå ett främmande språk verkade komma i andra hand. Som många andra så var jag rejält blyg när det gällde att tala de språk som jag läst, t ex Engelska. För att inte tala om Tyska! Det var något som man väldigt snabbt fick komma över! Många fartyg var inte från Sverige och Engelskan fick man praktisera från dag 1. Dessutom läste vi ut Kulingvarningar, Navigationsvarningar och Väderrapporter var 4:e timme på Engelska. Idag sker ju detta genom *Sweden Traffic*, som spelar in utsändningarna i förväg. Snart sker detta med talsyntes. Men 1982 skedde detta helt manuellt – live så att säga!

Men så har vi det här med tyskarna; massor av tyska fritidsbåtar invaderar Sverige i augusti – och de flesta av dem förväntar sig att få svar på sitt eget modersmål. Det var bara att gilla läget. För att nu inte tala om alla norrmän och danskar man fick hantera. En stressig sommardag, med massor av kunder som talade olika språk, blev man till slut så förvirrad att man började tala norska med de svenska båtarna.

Telegrafisterna tog emot sina telegram direkt på skrivmaskin, och med hjälp av ett transportband så fördes dessa via Trafikcentralen ut till Telexavdelningen. Där satt det en operatör och skickade telegrammen ut på nätet. Detta påminde en hel del om det som jag gjort på flygflottiljen, bara det att här gjorde man ingen hålremsa i vilken man kunde korrigerera fel – telexapparaten var ansluten direkt till systemet *ATeSto*, som fanns på telegrafstationen i Stockholm. Det innebar att inga fel kunde rättas, utan skrev man fel så fick man annullera hela telegrammet och börja om från början!

Maritex-systemet var i princip automatiskt – det enda i sitt slag i världen. Varje fartyg hade ett eget telexnummer och kunde utväxla telexmeddelanden med hela världen. Dock skedde detta inte i realtid, utan meddelandena lagrades i en dator som vi hade i källaren – en minidator av fabrikat *Digital Equipment PDP11*. Det man som maritexoperatör fick hantera, var alla meddelanden som inte gick igenom med automatik. Det kunde röra sig om ett fartyg som datorn inte lyckats nå inom 24 timmar. Men det kunde också handla om ett meddelande till ett land där det var svårt att komma fram. Om det var svårt att komma fram per telefon till vissa länder, t ex Sovjetunionen, så kunde Telex vara ett alternativ. Men det fanns länder, dit även Telex inte lyckades med automatik – t ex Egypten och Indien, som var vanligt förekommande. Men även till vissa abonnenter i USA var det svårt att komma fram med automatisk uppkoppling. Då fick man istället beställa sådana koppel av en manuell operatör i Stockholm. Så det innebar en hel del trixande.

På samma sätt var det som antytts ovan inte helt lätt att ringa till vissa länder. Vi skall ha i minnet, att det var 1982 och inte ens ett ”rikssamtal” inom landet Sverige var särskilt lätt kopplat – i vart fall kunde det ta 20 sekunder ibland, ifall det var många elektromekaniska telefonstationer inblandade på vägen. Och många linor var analoga koppartrådar, så det brusade en hel del. Vid uppkopplingen kunde man höra den ibland smått melodiska klangen av alla reläer. För nummertagning fanns fingerskiva. Våra telefonlinjer gick direkt in i telenätet på sk förmedlingsnivå. Det innebar också att vi hade vår egen telefonstation i källaren, med eget riktnummerområde! VHF-borden kunde man nå från en telefonist genom att slå numret 0785, utan abonnentnummer. Kortvågsborden fungerade annorlunda, men dessa fick jag inte tillgång till förrän jag blivit telegrafist, ett år senare. De arbetade nämligen med sk MFC-signalering, liknande DTMF men med andra toner.

Samtal till utlandet kunde kopplas automatiskt i vissa fall. Men någon byråkrat på Televerket hade räknat ut att VHF-borden behövde i snitt 1,4 linjer. Och ”i sin godhet” avrundade man uppåt och gav oss två linjer, som man kunde ringa utlandet på. Att det var stora variationer, där man sommartid ibland hade behövt kanske 10 linjer, det var inget man tog någon hänsyn till. Det innebar, att trots att det mycket väl gick bra att ringa samtal automatiskt till många länder, fick dessa ändå kopplas manuellt via telefonist. Detta ledde förstås till långa väntetider. För manuell koppling fanns två alternativ. Den enkla var ”norden-telefonisten” i Göteborg som man nådde via numret 90920. Sedan behövde man bara skicka en sk riksmarkering och telefonisten slog numret åt mig. Men till övriga världen fick man ringa ”utlandet” i Stockholm och beställa. Sedan kunde det ta allt mellan 5 minuter och upp till en timme, innan man ringde tillbaka med samtalet. Och då kunde man bara be en stilla bön att båten fanns kvar på kanalen, och inte för länge sedan tröttnat på att vänta.

Hur det gick till, när det kom samtal från andra länder till båtar via den svenska kustradiostationen – ja det var om möjligt ännu mera komplicerat.

Vid den tiden fanns det flera kustradiostationer i Sverige. *Göteborg Radio* hade hand om kuststräckan mellan norska gränsen och Falsterbo, samt Väneren och Vättern. Där tog *Stockholm Radio* vid och de ansvarade för kuststräckan upp till gränsen mellan Uppland och Gästrikland. Där uppe fanns *Härnösand Radio*. Dessa 3 kustradiostationer var också Sjöräddningscentraler, MRCC. Vid sidan av dessa 3 stationer, varav Göteborg var den enda som bedrev maritim HF-trafik, fanns det två militära kustradiostationer: *Karlskrona Radio* och *Tingståde Radio*. Dessa två var också sjöräddningsundercentraler, MRSC.

På kustradiostationen fanns ett, för den tiden ganska avancerat, datorsystem – *Info-SAG*. Likt *Maritex*-datorn byggde det på en PDP11 som stod i källaren. Till den var det med V24 (serieport) anslutet en terminal som stod på varje operatörsplats. Här kunde varje operatör ta upp listor över alla de båtar vi hade trafik till. I Trafikcentralen knappade man in trafiken till båtarna. När man

expedierat trafiken, så tog operatören bort raden från listan. Men datorn ansvarade även för morseutsändning av trafiklistorna, liksom utsändningen av det sk SAX-preset (TT's nyhetsbulletin för sjöfolk).

När man satt där som telefonist och dessutom sommarvikarie, så var det förstås ett stort ansvar – men samtidigt så var man inte mycket värd i ögonen på telegrafisterna och i synnerhet de som satt i Trafikcentralen (TC). På expedition 31 satt en operatör och passade kanal 16 från Strömstad ner till Falsterbo samt Väneren och Vättern. I tillägg till detta 2182 kHz på en mottagarplats. På andra sidan en glasskiva satt på dagtid ytterligare en operatör, vars enda uppgift var att nödpassa på telegrafifrekvensen 500 kHz (långvåg, eller 600 meter som den kallade tidigare). Dessa två operatörer hade man respekt för, och följde man inte ”protokollet” vid användning av snabbtelefonen, kunde man av vissa få en rejäl utskällning. Men det fanns även tillsvidareanställda telefonister som tjänade mindre i månaden än vad jag gjorde som vikarie. Det hade sin härkomst av det kollektivavtal och system med lönegrader och tjänstetidsklasser som då tillämpades. Det föll sig så, att ett par tjejer som var tillsvidareanställda men i 18-årsåldern tjänade mindre än vad jag gjorde som 23-åring – det var inget som sågs med några blida ögon. Framförallt om man inte kom in där som snart färdig telegrafist och ”kunde allt om radio”.

Ibland fick man sitta i växeln, och då satt man ju bredvid Trafikledaren, som i många fall hade en ganska lugn tillvaro – så länge det inte kom några sjöräddningslarm. Då ringde en stor utomhusklocka på väggen i korridoren utanför TC och den kunde ”väcka de döda”. Stackars Maritex-chefen, utanför vars kontor denna klocka var placerad. I sådana fall försvann trafikledaren och TC-operatören raskt in i en ”bunker”, i vart fall ett litet rum utan fönster och med två operatörsplatser, och i många fall stängdes dörren – både till TC och i vissa fall även in till expedition 31 – nödpassningen. I det läget så satt man själv som vikarierande växeloperatör och fick hjälpligt hantera trafikcentralen, där telegram skulle skickas på transportbandet till och från telegrafexpeditionerna och telex-avdelningen. Detta samtidigt som man skulle svara i telefon.

Det ringde en hel del sommartid; många ville ringa till fritidsbåtar. Inträffade det dessutom ett eller flera sjöräddningsfall, så ringde även massmedia. De hade vid den tiden inget eget nummer, utan ringde på växeln – där de kunde hamna i lång kö bakom ett tiotal kunder som ville beställa samtal. När de slutligen kom fram till Göteborg Radio på numret 0300-62000, ja då skulle man som växeloperatör försiktigt knacka på dörren till sjöräddningsrummet och fråga om det var ok att koppla fram en tidning. För detta ändamål fanns anknytningsarna 144 och 145. Många gånger blev svaret att ”de får återkomma”, ”vi är upptagna”. Det fanns också möjlighet att skicka pressmeddelande, vilket skedde på Telex. Men då skulle Sjøräddningsledaren först ha skrivit sin sjöräddningslogg, vilket skedde på mekanisk Facit-maskin, på härför fastställd blankett. Därefter skulle det ha författats en särskild ”Telexrapport om Sjøräddningsfall”, som genom telexavdelningens försorg skickades till uppdragsgivaren Sjöfartsverket. Därefter kunde, om tid och ork infann sig, i några undantagsfall nästa blankett stoppas i skrivmaskinen, där ett officiellt pressmeddelande författades. Även detta skickades av telexoperatören ut på en sk *Telex 080* (gruppsändning). Vad man inte beaktade, var att vid det laget så hade alla journalister för länge sedan fått sin information på annat sätt. Idag har vi återigen till viss del hamnat i samma läge; ”same but different”. Även som vikarie började jag fundera i andra banor, men tekniken var inte mogen – och heller inte människan.

Just denna Telexrapport om Sjøräddningsfall hade sannolikt sin upprinnelse i att Televerket inte ansåg sig kunna skicka hela sjöräddningsloggen till Sjöfartsverket. Sannolikt berodde det på att den innehöll ”avskrift av radiotrafik för vilken det råder tystnadsplikt”. Det skulle dröja många år innan hela SAR-loggen kunde skickas direkt till Sjöfartsverket.

Sista terminen och en kort sjöresa

Den sista höstterminen på skolan började i halva augusti, men på Göteborg Radio ville man ha mig kvar fram till månadens slut. Inga problem enligt studierektorn. Jag hade nu börjat överge mina planer på att bli ”hemlig” på FRA. Göteborg Radio verkade ju vara en häftig arbetsplats, där det hände saker hela tiden. Men för att få ett jobb på Göteborg Radio krävdes 1:a klass radiotelegrafistcertifikat. Så långt hade jag uppfyllt kraven. Men det krävdes också en behörighet och för den krävdes sjöpraktik i ca 2 månader. Tidigare hade det dock krävts minst 5 år sjöpraktik som fartygstelegrafist för att ens komma i fråga som fast anställd kustradiooperatör. Och många av de ”gamla” som jobbade där nu hade betydligt mer än så. Dock skulle det gå bra enligt driftchefen och jag bestämde mig därför att byta inriktning och nu skaffa mig den erforderliga praktiken. Att det sedan skulle uppstå motsvarande problem i relationen till mina kommande kollegor, ja det var inget som jag då ägnade en tanke åt. Jag var glad att få ett jobb. Och inte vilket jobb som helst – jag skulle ju få ha min hobby som jobb!

Jag minns de sista orden som studierektorn sa till mig innan vi skiljdes åt; ”Peter du är egentligen ingen telegrafist; du är tekniker. Du kommer i framtiden att vara med att utveckla framtidens kommunikationssystem”. Vi skall återkomma till detta!

Med alla papper i ordning, läkarintyg, pass mm, begav jag mig så till Göteborg. Det var veckan före jul 1982. Så med bara ett par dagar kvar till julafton mönstrade jag på *M/S Atlantic Song* med callsign *SDQT*, i Skandiahavnen. Som elev skulle jag, under överinseende av ordinarie telegrafist, utföra alla relevanta sysslor som hörde till befattningen. Men någon sjöman skulle jag aldrig bli. Jag tror inte vi hann passera Skagen förrän jag började bli ordentligt sjösjuk. Jag minns att det var jag tillsammans med Ekonomiföreståndarens nya filippinska fru, som mådde ungefär lika dåligt, som fick i uppdrag att klä julgranen. Detta tog smått komiska former, där man hängde en kula innan det var dags för nästa kaskad. Vid middagen i mässen samma dag insåg vi bägge två vad kroken i taket, ovanför julgranen, var tänkt att användas till.

Det blev två rundor över norra Atlanten, i vänstervarv; Göteborg-Halifax-New York-Baltimore-Le Havre-Rotterdam-Göteborg. Nordatlanten under januari-februari – ja, jag valde ju rätt årstid att gå till sjöss! Om jag har svårt att sova på tåg (det har jag), så är det inget emot att försöka sova i en båt där allting far omkring som i en torktumlare. Jag bestämde mig för, att det här kommer jag aldrig att kunna vänja mig vid. Dessutom, en helt annan sak; det serveras väldigt god men framförallt ”mycket” mat ombord. Jag som fram tills nu varit smal som en speta, tyckte inte att det var så farligt att ta för sig av alla läckerheter. Men så var det. Och manskapet lyckades med sin plan att ”fylla” den nye eleven – och dessutom på första försöket! Black Russian... jag visste inte ens vad det var för något, en vanlig grogg kanske? Bara det att man blandade sprit med sprit. Men vi hade ombord en tjeckisk mässman vid namn *Holik*. Han hade i många år jobbat som bartender i Italien. Han kunde blanda drinkar. Han gick allmänt under namnet ”Alko-Holik”.

Göteborg Radio/SAG

Men jag fick mina papper till slut och därmed kunde jag anställas på Göteborg Radio som telegrafist, dock först som vikarie. Vad jag inte visste då, var att vid tillfället så rådde det allmän övertidsblockad från facket – någon som man löste genom att ta in mig som vikarie. Det var nog vare sig uppskattat eller populärt, om man tänker på det så här i efterhand. Driftchefen höll ett smärre tal för mig på sitt tjänsterum, samtidigt som han försåg mig med det sedvanliga ”tjänstevapnet”; en penna som var märkt med texten ”Tillhör Statsverket”. Det var för övrigt så att driftchefen ansvarade för utdelning av pennor, då man förväntades återlämna sin uttjänta penna som bevis på att man inte tagit den med sig hem.

Det var under detta samtal som jag också yttrade, att min målsättning här kommer att vara: Lärande. Om jag en dag skulle känna att jag kommit till vägs ände och slutat utvecklas, då är det

dags att gå vidare. Driftchefen såg mycket förvånat på mig. Möjligen kände han att utvecklingspotentialen på Göteborg Radio var finit.

Så nu skulle jag sitta och telegrafera och koppla samtal på kortvåg, dock till en början med en annan operatör i baksits. Telegram skulle tas direkt på skrivmaskin, och det var förstås inget jag övat på tidigare. Dessutom var det jätteviktigt att de ställdes upp på rätt sätt. Det skulle vara 3 radmatningar före och efter adressblocket. Det var något som jag fick erfara, när jag stolt hade skickat ut mitt första mottagna telegram till Trafikcentralen. En sur kollega rusade in på expeditjonsrummet med telegrammet i handen. Det enda han sa var ordet "Format!". Tydligt var det bara två radmatningar mellan adress och text.

Men tekniskt var det spännande! På kortvågsexpeditionerna fanns det inga snöväxlar, utan det senaste inom digitalteknik. Dock ingen dator egentligen, utan av Televerket Radio utvecklat och tillverkat system vid namn *STAMPE*, där *STA* var förkortningen för Televerket på engelska. Varje operatörsbord hade 6 sk "organ". I vart och ett av de organ som bordet hade, kunde man begära upp vilken sändare som helst (telefoni eller telegrafi), önskad frekvens, riktantenn mm. Där kunde man också begära upp önskad mottagare och önskad riktantenn.

Mottagarna var placerade vid själva kustradiostationen på Onsala. Dessa delade på ett gemensamt antensystem, där det fanns bredbandiga antennförstärkare. Det gav fördelar i flexibilitet, men stora nackdelar i fråga om storsignalegenskaper. Som elev hade jag tidigare fått stifta bekantskap med Göteborg Radios sektorkarta. En storcirkelkarta med Göteborg som centrum och 6 sektorer, benämnda A B C D F G. Vid anrop till stationen skulle sektorns beteckning uppges, så att operatören kunde välja in rätt antenn på både sändare och mottagare.

På mottagarstationen utgjordes dessa riktantenner av två olika antensystem. För kortvåg, ca 7 MHz upp till 25 MHz, fanns ett system med 6 logperiodiska trådantenner i en cirkel, strax invid stationsbyggnaden. För gränsvåg och 4 MHz fanns 3 större logperiodare som bars upp av de 4 40-metersmaster som omgav stationsbyggnaden. Den fjärde antennen saknades, eftersom där fanns en parkeringsplats! I tillägg kunde man välja antennen 0, som inte oväntat var en rundstråle – sannolikt en kombination av alla riktantennerna. Vid passning, där man mer eller mindre aktivt sökte efter svaga båtar som ropade, kunde man skruva på riktantennen för att på så sätt fiska upp de många gånger svaga signalerna. Riktantennerna gjorde verkligen nytta!

Standardmottagaren på den tiden var en *CR 302A*. Utmärkande för den, var att den hade sk *Nixie*-rör som sifferdisplay. Detta var innan man började använda 7-segments LED; ett radiorör alltså med glödtrådar som utgjorde siffrorna 0-9. Under varje rör satt en ratt. Man ställde alltså in frekvensen genom att ratta fram varje dekad för sig. Dessa användes för telefoni men även som medlyssning; "världens dyraste medlyssning" (man behöver ju vid telegrafi oftast höra vad man själv sänder!).

För telegrafi användes en *Collins 51 S1* om jag inte minns fel. En klassisk analog mottagare. Den ansågs dock som "modern" och hade för inte så länge sedan ersatt mottagare av fabrikat Hammarlund. Dessa hade man nu förpassat till apparatrummet i källaren, där de användes för att avlyssna kortvågstelegrafins anropsfrekvenser. I bordet hade man en sk scanner, som simultant växlade mellan de 3 anropskanaler som man lyssnade på i banden 4-8-12-16-22 MHz.

För nödpassningen användes *CR 302A* för 2182 samt *Drake SSR1* som mottagare för långvåg. Manöverbordet var en pulpet med massor av fyrkantiga knappar i olika färger med belysning i. Man kunde förledas att tro, att de 3 kustradiostationer som drevs av Televerket Radio skulle ha samma teknik, men så var det absolut inte på den tiden. Stockholm Radio hade helt annorlunda teknik för VHF och MF. De och Härnösand Radio hade dessutom fjärrstyrda mottagare på MF. Göteborg och Härnösand hade samma manöver för VHF kanal 16. Men i övrigt var systemen helt olika och helt separerade. VHF- och MF-sändare som var simplex, styrdes med pilotton –

ryktet sa att dessa toner inte var samma för de tre stationerna ens. Duplexkanalerna var talstyrda helt enkelt, med en hängtid av ca 20 sekunder.

Duplex, ja. Allt utom kanal 16 och 2182 var i princip duplex, faktiskt. Mycket berodde det på att man skulle kunna koppla telefonsamtal. Idag säljs det väl knappt en VHF med duplex, men på den tiden var det standard. Men även telegrafen var duplex. Kustradiostationen hade sina fasta frekvenser i respektive band, som båtarna fick ställa in. I begynnelsen hade båtarna bara kristallstyrda sändare, och man hade fått sig tilldelat ett par arbetsfrekvenser. Men på slutet så började båtarna få sändare som kunde ställas in på flera olika frekvenser. Telefonikanalerna bestod av ett frekvenspar, liksom duplexkanalerna på VHF. Det roliga med att telegrafera i duplex, är att man kan avbryta varandra – t ex om det skulle komma en störning på frekvensen.

Men själva kustradionäten var analoga. Många gånger styrdes de fjärrmanövrerade sändarna och mottagarna med hyrda kopparledning, sk ”fyrtråd”, samt i några enstaka fall analog radiolänk. Förutom snöborden för VHF, var dock manöversystemen digitala, men långt ifrån datoriserade. Beviset på det kom en morgon, efter ett stort åsknedslag, då en tekniker kom till expedition 31 med ett antal ”godislådor” fyllda med IC-kretsar. Han bytte samtliga kretsar – det skulle tagit alltför lång tid att felsöka exakt vilka kretsar som blivit brända av åskan!

Apparatrummet var placerat i källaren och fyllde hela undervåningen under operatörssrummen. Ganska smart om ni frågar mig; alla kablar kom upp i hål i golvet/taket. I källaren fanns långa rader med stativ av olika slag. Ibland fick man gå ner där, i de fall tekniken havererat och ingen tekniker fanns på plats. Det var ofta en kunskap som spred sig genom muntlig tradition, där man hört talas om att ett visst kort kunde ”luftas” för att starta om en viss funktion.

På sändarsidan fanns två sändarstationer. I Vallda, några kilometer bort, låg alla telegrafisändare samt Maritex-sändarna. Dessa var egentligen gamla telefonisändare som man byggt om. På Maritex var detta listigt, eftersom man då fick plats med två frekvenser i en sändare. Där fanns ett antensystem av sk ”gardinantenner”, co-linjära antenner med samma sektorindelning som på mottagarsidan. Dessa bars upp av 3 höga fackverksmaster. Varje gardin kunde samtidigt sända på alla banden (i det här fallet 8-12-16 MHz om jag inte minns fel) och i varsin motsatt riktning. Dessutom så delades dessa antenner med Maritex, genom en ”svart låda” – något som två av stationens tekniker utvecklat och fått motta en utmärkelse för. Tanken var att genom ett ”först till kvarn”-system optimalt utnyttja alla tillgängliga riktantenner i realtid.

I Vallda fanns även 3 sändare för långvåg som kunde använda någon av frekvenserna 450, 500 eller 512 kHz. Där fanns även gränsvågens kanal MF1 (1785 kHz) och kanal MF2 (1904 kHz). MF2 användes vanligen för kommunikation med oljeplattformarna på Nordsjön. 1785-sändaren hade en mycket hög fackverksmast som antensystem och kunde, speciellt vintertid, höras så långt bort som på amerikanska ostkusten.

Telefonisändarna var placerade i *Grimeton*, utanför Varberg. Där fanns det 3 stora, roterbara, logperiodare för kortvåg – Sändare 13,14 och 15. Även dessa kunde ställas in i de sektorer som stationen tillämpade. Om skiftningen mellan olika riktantenner i Vallda skedde med kontaktorer (större reläer), så skedde ”skiftet” här, genom att hela antennen (inklusive mast) roterades! Det var nog många operatörer som inte tänkte på det, utan gav flera och ofta motstridiga antennordrar genom manöversystemet. Dåvarande chefen där berättade för mig några år senare, hur man tvingades sätta 10 sekunders fördröjning på alla ordrar från operatörerna. Han beskrev för mig hur lustigt (eller mindre lustigt) det kunde se ut, när hela antennen inklusive fackverksmast liknade en korkskruv.

Utöver dessa 3 sändare med roterbara antenner, fanns en sändare med rundstråle (16) och en med en fast antenn, riktad söderut (17).

De här sändarna hade egenheten att de, alltför ofta, gick i sk blockering och hängde sig – vilket indikerades av en ilsket blinkande röd lysdiod i operatörsbordet. När så skedde, krävdes det ofta åtgärd av tekniker på plats – en enkel reset förstås, men nattetid fanns ingen tekniker där. Med många år av erfarenhet lärde man sig successivt vilka handgrepp man vågade utföra och vilka som inte gillades av sändarna. Begreppet ”magiska fingrar”, var en ädel konst som vissa av oss hade.

Egen dator

Samma dag som jag fick min lägenhet i Kungsbacka, några månader efter att jag börjat jobba som telegrafist och dessutom blivit fast anställd, köpte jag min första dator. Det var den då ”gamla” *ABC80* som dock fortfarande gick att köpa för drygt 5000 kronor 1983. Det var långt ifrån någon PC och den hade ingen märkvärdig prestanda. Denna senare version av *ABC80* hade dock en *Z80A*-processor med den då hissnande hastigheten 2 MHz. Megahertz! Den hade en Basic-tolk i form av ett PROM på 16 kilobyte. I tillägg fanns 16 kilobyte RAM-minne. Bildskärmen hade upplösning 25 rader á 40 tecken i svartvitt. Grafik fanns men den hade samma upplösning som Text-TV, fast i svartvitt. Data lagrades med hjälp av vanliga kassetband. Någon diskettstation hade jag inte råd med, de var en lyx som då var rejält dyra. Hårddiskar fanns, men inte till en simpel persondator. De var stora och klumpiga och kostade dessutom en halv förmögenhet!

Det blev en hel del programmerande med denna dator. Dock hade den ganska begränsade möjligheter att göra något nyttigt. Det var bara en hobby, att lära sig programmera. Det skulle dröja några år innan man kunde köpa en ”riktig” PC.

Achille Lauro

Vid den tiden fanns det några relativt unga operatörer, som försökte ”jobba upp” främst vår kortvägstelefon. Ja, vi hade under många år varit det som man ville kalla för ”världens modernaste kustradiostation”, och SAG hade ett gott rykte internationellt. Vi ”snodde till oss” bl a stora italienska kryssningsbåtar, som många gånger förgäves låg och ropade på sin egen kuststation (kortvägskanalerna delades mellan flera stationer). Det var främst av den anledningen som Göteborg Radio hamnade i händelsernas centrum flera år senare, när kryssningsfartyget *Achille Lauro* blev kapat i Medelhavet. Detta fartyg med callsign *IBHE* hade jag själv talat med flera gånger!

Den aktuella eftermiddagen hade jag precis kommit till stationen och bemannat växelbordet. En av våra vikarierande telegrafister kom in i TC med pipan i munnen och sa: ”Jag har en båt här och han säger att han är kapad!?”. Tillsammans med trafikledaren - ja där satt vi och funderade över vad vi nu skulle göra med denna alarmerande information. Mitt förslag, att kontakta UD i Stockholm, föll i god jord. Sedan skulle det ta tämligen lång tid innan denna information verkligen hade nått de som behövde ha den. Först fick vi nog tala med någon ”jourhavande”. Efter någon timme så ringer statssekreterarens assistent och vill ha det hela bekräftat, innan hon ”rycker statssekreteraren från Operan”. Efter ytterligare någon timme, då så har skett, vill UD ha senaste uppdatering, innan man skickar en bulletin till italienarna. Efter ytterligare någon timme ringer italienska ambassaden och undrar om det här verkligen är sant, innan man skickar infon vidare till sitt eget UD i Rom. Det sista jag hörde när jag, 7 timmar senare, lämnade radiostationen var – att nu sitter italienska regeringen i krismöte. Under hela denna tid hade massmedia inte någon aning om detta. Men det skulle bli ändring på det, tämligen omgående efter att italienarna blivit inblandade. Jag satt hemma och försökte via diverse mellanvägsstationers nyhetssändningar höra vad som hände. I efterhand har jag fått berättat för mig, hur olika journalister med tillhörande fotografer släpptes in på radiostationen. En av mina kollegor, som i mina ögon var vår allra värsta linslus, såg till att hålla sig framme förstås. Detta medan hans kollega, som var mera blyg till naturen, undvek varje kamerablixt. Dock var det han som, när han vaknat efter sin nattvakt, såg sin egen bild pryda löpet på kvällstidningarna. Min linslus till kollega kom nog aldrig riktigt över detta. Men han ringde dagen efter till sin lokaltidning, som besökte

honom i hemmet. Så han fick sina 15 minuter i alla fall! Telegrafisten som tog emot själva anropet gick hem samtidigt som jag, och det sista vi sa till honom var att dra telefonen ur jacket. Det hjälpte dock inte, eftersom kl 2 på morgonen stod en kvällstidningsreporter med tillhörande fotograf och bankade på dörren!

Även Sjöräddningscentral

Att kustradiostationen även var sjöräddningscentral, det visste jag förstås. Men som enbart radioassistent blev man mera sällan inbegripen i några sjöräddningsfall. Någon enstaka gång kunde det hända att man fick lösa av på expedition 31. Men då jag till en början saknade SAR-utbildning så var det upp till Trafikledaren att i varje enskilt fall meddela ”dispens”. De 20 minuter man då satt och passade kanal 16 kändes som ett mycket stort ansvar. Jag minns speciellt första gången det hände, och det var mitt i natten – då den operatören behövde ”pudra näsan” en stund. Jag hann ju fundera på vad jag skulle göra, om det kom ett *Mayday* medan jag satt där alldeles själv.

Första sjöräddningskursen

Efter något år så var det då dags att gå den första kursen. Den skulle ge behörigheten *Biträdande Sjöräddningsledare*, men den innehöll även en del utbildning internt inom Televerket Radio. Man fick lära sig en hel del om bl a tjänstetelegram. Samtidigt så var vi en hel del på Radiokontoret i Frölunda, där vi bl a fick orientering om annat som pågick inom verket. Mobiltelefoner var på väg, men även ett projekt som då gick under namnet *R85*. Det var det som så småningom skulle bli *Coordcom*, dvs det systemet som JRCC använder idag. Men 1985 lät detta som ren SciFi faktiskt. Vi var även på Stockholm Radio för en del utbildning inom Sjöräddning. Men på den tiden räckte det med att ha gått kursen, sedan var man behörig. Dock ansågs en *SAR-B*, som den kallades, inte riktigt tillräcklig för att vara just BRL – de flesta som kunde vara BRL och även 3:orna som oftast satt på nödpassningen var vid den tiden redan behöriga sjöräddningsledare. Då turades man heller inte om inom de fasta vaktlagen, utan en som gick som 3:e man kunde mera sällan få jobba som sjöräddningsledare; dock ganska ofta som BRL. Med andra ord var det vaktlagschefen som var sjöräddningsledare varje gång denne var på jobbet. Men som ”fjärde man” på ett vaktlag med endast SAR-B, var man i teorin behörig att vara BRL - men det gillades inte av de andra som var RL. De kallade det för att ”gå ensam”. Dock hände det just mig, att jag tog övertidspass som BRL – vilket trots motviljan bland kollegorna uppmuntrades av ledningen faktiskt. Det var mycket ”Jante” på radiostationen och det har suttit kvar i väggarna långt efteråt.

På toppen av pyramiden satt de som var sk SAR-I, instruktörerna. De ansågs vara i en klass för sig och ingen vågade ifrågasätta dem egentligen. I många fall var det personer som visat extra stort intresse för Sjöräddning. Man bör betänka, att långt ifrån alla som hade en tjänst som ”förste-man” på ett vaktlag var intresserade av tilläggsuppgiften Sjöräddning.

Utveckling av teknik och metoder

Själv var jag intresserad, både av kustradioarbetet och av sjöräddning. Inom kustradion hade mycket inte ändrats sedan ”stenåldern” och jag såg direkt saker som kunde förenklas och effektiviseras. Speciellt det här med manuellt kopplade utlandssamtal. När någon t ex i Norge beställde ett VHF-samtal till en båt i Sverige, så ringde man från ”bordet” i Oslo och förde över samtalsbeställningen. Men för att koppla upp samtalet, hade vi fått lära oss att vi var tvungna att ringa via Norden-telefonisten i Göteborg. ”Annars blir det fel i debiteringen”, sa man. Hur det nu kunde vara så, när det enda telefonisten i Göteborg gjorde var att koppla fram oss till Oslo. Så jag luskade ut vad de hade för nummer i Oslo, så nu kunde vi ringa dem direkt. En sådan förenkling borde förstås ha emottagits med öppna armar, men så var det inte. Det skulle inte vara lätt att ändra på något som gällt i alla tider, och framförallt skulle förändringen inte komma genom en nyanställd. Ja det var faktiskt så att vissa av ”de gamla” ansåg alla som inte jobbat minst 20 år på stationen som just ”nyanställda”.

För den intresserade, fanns det många tekniska knep som man kunde använda för att underlätta. T ex att man kunde gå ner i apparatrummet och i ett stativ med tumhjulskomkopplare ändra den förinställda ordningsföljden på telefonisändarna för respektive frekvens. Där gick det att göra mycket – t o m att ställa in en godtycklig frekvens på dessa tumhjul.

Många sådana knep överfördes genom ”muntlig tradition”, t ex vilka kort man kunde behöva ”lufta”, för att lösa upp vissa saker som hängt sig. Vi var ett litet gäng telegrafister som var teknikintresserade. Men den stora massan av operatörer som jobbade på kustradiostationen var långt ifrån teknikintresserade. Något som jag faktiskt trodde innan jag kom dit – visst måste man vara intresserad av radioteknik för att kunna använda de mycket avancerade tekniska verktygen som fanns redan då? Nej de flesta var faktiskt ”bara användare”, som i många fall bara hade en diffus uppfattning om hur tekniken fungerade. Det ansågs inte behövas, speciellt inte med tanke på att det vid den tiden jobbade en hel drös med tekniker på stationen.

Sjöräddning som nästa steg i karriären?

När det gällde karriärmöjligheten inom Sjöräddning, var det nog ingen som direkt frågade om man var intresserad. Man blev kallad till fortbildningskurser med viss automatik. Så hade det nog alltid varit tror jag. På den tiden så var det fasta vaktlag, där man hade tjänster som 1:a och 2:a. När någon av dessa var frånvarande, åkte resten upp ”ett pinnhål” – så länge behörigheten räckte till. Då fick man faktiskt också Vikariatstillägg. Och detta var i princip enda chansen för en 3:a eller 4:a att få jobba med sjöräddning. Annars kunde man på sin höjd få sitta i nödpassningen. Expedition 31 var ett eget rum, där dörren in till MRCC ibland kunde vara stängd. Det var då inte helt ovanligt att Sjöräddningsledaren själv skötte radiotrafiken, som då uteslutande skedde på kanal 16. När man på expedition 31 tog emot ett anrop från t ex en SSRS-båt som var ute på något eget, förmedlades detta genom att man fyllde in en liten blankett som överlämnades till sjöräddningsledaren. Dessutom hade varje expedition ett block med blanketten för sk ”passagejournal”, där allt som hände loggades.

Men en annan möjlighet att få jobba med SAR, var att ta övertidspass. Som nyanställd med låg lön så var detta ett bra sätt att skaffa extra medel i kassan. Under många år var det i princip möjligt att jobba ”obegränsat” med övertid, om intresse fanns. Precis som idag så finns det bland personalen olika inställning till det här med övertid. Som ensamstående i 20-30 årsåldern så hade jag inte så mycket annat att göra än att jobba. Jag hade ju dessutom flyttat långt hemifrån och kände inte så många i Kungsbäcka. Det blev mycket övertid och det var nog så som jag skaffade min tidiga erfarenhet av sjöräddning.

Den kanadensiska telefonväxeln

När jag började på stationen så hade MRCC, eller sjöräddningsrummet som det kallades, två väldigt enkla linjetagare för telefoni. Där fanns totalt 4 SOS-linjer, två direktlinjer samt två växelanknytningar. Det var allt. Man skaffade även en nummersändare ”Multimil”, för att slippa slå vissa telefonnummer man ringde ofta. Så när kustradiostationen, tillsammans med hela radiokontoret, skulle få den första digitala telefonväxeln – ja då insåg jag och en kollega vikten av att användarna denna gång skulle få möjlighet att påverka utformningen. Annars var det på väg att bli så, att den dåvarande tekniske chefen hade överfört den befintliga funktionaliteten i den digitala miljön. Detta inträffade faktiskt däremot på Stockholm Radio, vilket var något förvånande eftersom de ansågs mera ”progressiva” när det gäller teknik.

Radioområdet skulle alltså få den första digitala telefonväxeln, som i televerksvärlden hette A345 – i dagligt tal kallat ”Kanadaväxeln”. I den nummerserie för direktval som nu öppnades upp, skulle kustradiostationen få hela 100 olika inkommande nummer. Nu skulle man för första gången kunna ringa direkt till vissa funktioner, utan att behöva passera en växeloperatör. Jag föreslog då att man skulle tilldela flera olika nummer för olika prioritet och funktion inom sjöräddning, vilket av dåvarande SAR-I inte emottogs med någon större entusiasm. Men vår

dåvarande chef la inga krokben för mig i detta fall, utan var nog tacksam för att någon orkade och ville engagera sig. Sanningen att säga; det fanns ingen annan som orkade sätta sig in i den nya telefonins möjligheter.

Det innebar också att man då var tvungen att bygga en radiolänk mellan Järnbrott i Göteborg och Kustradiostationen. Detta för att få upp den 2Mbit/s digitala förbindelse som krävdes mellan huvudväxeln och det ”utflyttade väljarsteg” (RPE) som installerades i apparatrummet. Samt att Göteborg Radio nu fick ett nytt telefonnummer, 031-105300.

Men även om vi fick digital teleteknik, så behöll vi linjetagarfunktionen. Det är faktiskt först nu, i och med att vi infört *Coordcom* som telefonisystem, som vi helt gått över till kösystem istället för ”knappar”. Systemet, där varje inkommande och utgående linje motsvaras av en knapp, ansåg jag vara det mest överskådliga och mest lättjobbade. Dessa knappar motsvarade nu istället en logisk linje istället för en fysisk sådan. Jag drog mig till minnes den variant som jag provade på flygflottiljen F12, där jag delat ut olika nummer till olika personer. Tänk om man skulle ge t ex varje SOS-central ett eget nummer, och på så sätt få dem att komma in på en egen knapp? Samtidigt kunde man programmera varje knapp med ett utgående nummer, och då kunde man ju ringa den SOS-centralen genom ett enkelt tryck på knappen. Mot SOS-centralen i Göteborg och undercentralen i Malmö hade vi dock länge faktiskt fysiska fyrtrådslinjer. Dessa var dock så svåra att hantera i de digitala växlarna, varför de togs bort efterhand.

Man kunde även göra om de två direktlinjerna till ett gruppnummer med, i det här fallet, 5 medlemmar. På så sätt skulle påringande inte riskera att hamna i upptaget. Samma sak gällde de två tidigare växelknytningarna. De ersattes av ett annat gruppnummer. Men det var utrymmesbrist i telefonapparaterna, trots att vi försett dem med extra tillsatser av knapprader. Därför fick dessa två gruppnummer dela på samma 5 knappar, fast i omvänd ordning.

Just linjetagarfunktionen hade den fördelen att man på ett enkelt sätt kunde flytta ett samtal mellan olika operatörer, genom att parkera samtalet; det kunde sedan återtas av valfri operatör – precis om i det gamla linjetagarsystemet. Varje telefonpanel hade dessutom ett eget nummer, bara fick användas vid utgående samtal. Många av användarna förstod dock inte bättre, utan lämnade ut just detta nummer – ibland med mindre bra resultat. T ex kunde det stå och ringa på en för tillfället obemannad expeditionsplats, bara för att en operatör delat ut det numret till någon som sedan sparat detta nummer som ”direktnummer till räddningsledaren”.

Även för kustradion kunde vi tilldela nya nummer. T ex införde vi ett eget gruppnummer för samtalsbeställning. I takt med att olika rationaliseringar genomfördes, kunde man sprida uppgiften att ta emot samtalsbeställningar till fartyg. Detta hade tidigare omöjliggjorts av det faktum att det bara funnits två växelbord. Nu kunde ”alla” ta emot sådana samtal, i mån av tid.

Men något jag fick slåss för, var att införa ett pressnummer. Press var något som var lågprioriterat, men jag lyckades till slut övertyga ledningen om att det var just därför som man behövde ge massmedia ett eget nummer – just för att inte belasta de ”skarpa” linjerna. Det tog lång tid att arbeta in, men med tiden blev det bra. Nu kunde man för första gången sätta speciellt utsedda personer att hantera massmedia inom ett fall, mycket pga att man kunde identifiera pressamtalen innan de besvarats.

Det var ganska otympligt och svårjobbade, däremot, att programmera om telefonerna. Man fick faxa ett underlag till en person på Telekontoret, som satt och knappade in kunddatan med hjälp av en terminal. Sedan fick jag skriva ut etiketter som jag klippte till rätt storlek och pillade in i de fyrkantiga knapparna på telefonapparaterna. En annan sak som var otympligt, var själva telefonerna. En standardtelefon för A345 hade en knapprad. Det räckte inte långt när jag hade delat ut alla våra 100 nummer! Så de flesta systemtelefoner fick förses med minst en extra tillsats, som då hade 2 ytterligare knapprader. Men för vissa operatörsplatser, som stod med ett ben i

vardera kustradion och sjöräddningen, fick ha maximalt antal tillsatser. Om jag inte minns fel, så kunde man sätta till 2 eller 3 sådana tillsatser med vardera 2 knapprader. Ville man sedan dessutom ha en högtalarfunktion, innebar det ytterligare en tillsats som var ungefär lika bred som 2 knapp tillsatser. Detta gjorde att vissa av telefonapparaterna blev väldigt stora!

Det blev heller inte färre telefoner, utan snarare det motsatta. Linjetagarsystemet hade ju begränsningar, både i antal knappar och antalet telefoner. Den gamla analoga växeln hade bara 2 växelbord. Nu kunde man skapa möjligheter för flera att ta emot samtal av olika slag. Det skapade en flexibilitet som så småningom gjorde det möjligt att minska personalstyrkan. Men det gjorde det också möjligt att hantera större insatser eller hög belastning på Sjärräddningscentralen – något som man inte direkt tänkt på tidigare. Normalt kunde det arbeta max 2 personer inne i Sjärräddningsrummet. Men det skulle snart behöva bli ändring på det.

Något annat vi började praktisera var kortnummer. T ex så gav vi varje KBV-båt ett kortnummer som bestod av 10+båtens nummer. Detta underlättade verkligen. Dessutom var det ju så att det fanns många som inte kunde få en egen knapp. Då kunde man istället ge dem ett 2- eller 3-ställigt kortnummer. T ex så fick Stockholm Radio kortnumret 08, vilket jag tyckte passade bra. Dessa kortnummer har dessutom legat kvar i radiokontorets växel, långt efter att MRCC flyttat över till Sjöfartsverket – bara eftersom ingen vågade ta bort dem helt enkelt.

Tekniker eller inte?

Det är nog nu jag behöver förklara detta med min roll inom tekniken. Jag var inte tekniker i den bemärkelsen, att jobba med tekniska lösningar och hårdvara. Inte heller var det jag som programmerade telefonerna rent fysiskt. Däremot var det jag som representant för användarna som förstod både vad tekniken kunde och inte kunde. Jag kunde då ställa rätt krav på tekniken och skapa den bästa syntesen mellan användarkraven och vad som var tekniskt möjligt. Än idag så finns det de som ifrågasätter den rollen.

Ringa till utlandet

Något annat inom telefoni, som jag tyckte var svårhanterligt, var samtal till länder utan automatisk trafik. Dessa hade i alla år fått beställas genom ”utlandet” i Stockholm, 0018. Men en kollega hade varit på besök där och fått med sig hem två små blädderställ i plåt, märkta Europa och Utomeuropa. De fick namnet ”plåtniklas”. Många pass, främst nattetid hade man mycket tid över – och istället för att läsa Göteborgsposten eller en god bok så satt jag och läste i dessa plåtställ. I början begrep jag inte mycket, men så småningom började jag förstå vad man kunde göra från våra digitala STAMPE-bord. Istället för att ringa via 0018 och beställa ett samtal till t ex Sovjetunionen, så kunde man göra exakt det som man på 0018 gjorde, dvs ringa en telefonist i det aktuella landet, och där begära framkoppling. Tack vare att våra bord gick direkt in i förmedlingsnivån i nätet, så kunde vi göra allt det som Televerkets telefonister kunde; det gällde bara att klura ut hur!

För att ringa utlandet, behövde vi antingen använda speciella utlandslinjer eller slå ett prefix 00964 – som kopplade oss direkt till utlandsstationen i Hammarby. Där fick man sedan slå 009+landsnummer+kod14+språksiffra+riktnummer+abonnentnummer+kod 10 (som egentligen var kod 15 som vi aldrig kunde slå pga hur STAMPE-var uppbyggt). Det upplevdes i början som svårt att begripa, varför man inte bara kunde slå numret som det var. Men efter att ha studerat ”plåtniklas” förstod jag, att språksiffran faktiskt hade en betydelse. Man kunde slå 009+landsnummer+språksiffra+kod11+kod15. Då kom man till ”kod-11-operatören”, där man kunde begära framkoppling. Och i det fallet var det språksiffran som styrde vilket språk man ville tala med operatören. Då förstod jag varför det just var svårt med språksiffran 2 (engelska) och telefonisten i Moskva. Det internationella telefonistspråket var franska (språksiffran 1), och mina kunskaper i det språket inskränkte sig till det man eventuellt lär sig på Gymnasiet som C-språk i ett år. Däremot siffran 3 för tyska verkade vara mer gångbart än engelska i det forna östblocket.

Det var dock ändå svårt att komma fram just till Moskva, eller rättare sagt; det gick fram signaler men ingen svarade. Leningrad var en annan historia. Om man slog 0097-812-82 så kom man till telefonisten där. De var jättetrevliga och förstod vad vi sa dessutom. Och efter ett tag så förstod vi att de kunde hjälpa oss med samtal inom hela landet. Fast ibland så undrade de vilka vi var som ringde; ”Who are you?”.

På samma sätt som *kod11* så fanns även *kod12*, som ”delayed operator”. Där kunde man t ex ringa utlandsbordet i Hamburg och meddela att man fått tag i den båten som de överfört samtal till. Men som tidigare, fanns det ett inbyggt motstånd på radiostationen att ändra på saker som fungerat på ett sätt i så många år.

Utbildning till Sjöräddningsledare

Efter ytterligare några år så blev det då aktuellt för mig att gå räddningsledarkursen, som tidigare hette SAR-L – numera omdöpt till *MRCC 3-4*. Kursen bestod av 7 veckor på *Sjöräddningsskolan Arkö*. Det hölls först en intervju med dåvarande sjöräddningschef på Sjöfartsverket, där det framkom att man inte såg med blida ögon att en landkrabba som jag, utan erfarenhet av vare sig handelssjöfart eller egen fritidsbåt, skulle komma i fråga om sjöräddningsledare. Dessutom var man tvungen att ha *Skepparexamen* eller motsvarande, och det var bråttom. Någon kurs fanns (eller hanns) inte att anmäla sig till, men väl en lärobok som jag studerade noga. Dessutom hade vi på kursen SAR-B fått lära oss enklare bestickföring. Så ringde jag Sjöbefälsskolan i Göteborg och avlade provet för Skepparexamen som privatist – jag var den ende som gjorde provet just denna dag och fick därför mest muntligt förhör. Jag fasade för väjningsregler, lanternföring och dagarsignaler – men det gick bra till slut.

Vi var 3 kollegor från Göteborg som gick kursen, tillsammans med motsvarande från Härnösand och Stockholm. Dessutom fanns några stycken från undercentralerna Karlskrona och Tingstäde. Det borde ha varit någon med från undercentralen på Kustbevakningen i Malmö, men det var nog på någon annan kurs som jag fick stifta bekantskap med personerna därifrån. De som jobbade på MRSC skulle ha motsvarande behörighet som BRL.

Kursen var bra! Det var delvis ett nytt upplägg och dessutom första gången man körde enligt den nya kursplanen. Med dagens erfarenhet så känns det som en slags ”dokusåpa”, då det i dagens ljus även ter sig som ett slags ”socialt experiment” – något som jag då inte insåg till fullo. Allting föreföll vara baserat på beteendevetenskap och det berodde säkert på att den som var kursansvarig och tillika huvudlärare hade en relation med en kriminolog. Hon var med nästan hela tiden och även på fritiden. En kurskamrat hade den teorin, att hon var ”spion” – utsänd av kursledningen.

Vi fick lära oss allt från grunden. Steg ett var att ta emot ett larm. Larmintervjun återkom som moment i alla övningar vi hade därefter. Nästa steg var att göra bedömning, men det inleddes med en intervju – där vi fick turas om att vara givare. Där fick vi tillämpa ”transaktionsanalys”, där det gällde att identifiera i vilket stadie (Förälder, Vuxen eller Barn) som larmaren var i. Målet var att få larmaren i stadiet ”Vuxen”, vilket var det enda stadiet där man kunde utbyta saklig information.

Efter Bedömning så kom Kritiskt läge (Klassning) och därefter BIS. Det ägnades flera dagar och i viss mån lika många kvällar i bastun åt att formulera just korta och koncisa Beslut I Stort. Efter BIS skulle staben briefas och därefter följer stabsarbete enligt fastställd stabsmetodik. Det här med stabsarbete var även det något helt nytt som vi inte hade praktiserat tidigare. Innan dess så togs alla beslut av Sjöräddningsledaren.

Jag kanske inte insåg vikten av just dessa ”kvällslektioner i bastun”, något som jag själv uppfattade som frivilligt. Något annat var mig fullständigt främmande. Som kursdeltagare har jag en självklar rätt att spendera fritiden som jag vill! Huvudsaken borde ju vara att man hänger med

på lektionerna och levererar på övningarna? Traditionen med ”torsdagsmiddag” fanns redan då på Arkö. Det var långt innan dagens strikta alkoholpolicy, mer behöver kanske inte sägas. Men det var också då som kursledaren tog mig åt sidan och förklarade, att de sociala aktiviteterna var en del av kursen och även de föremål för bedömning. Och om jag inte ville delta i dessa så skulle jag aldrig bli Sjöräddningsledare. I samma ögonblick håller han sedan upp ett stort glas och stoppar en John Silver utan filter mellan mina mungipor. Jag borde förstås hånskrattat åt honom och gått därifrån, men sådan var jag inte då. Huruvida han menade detta på fullt allvar eller bara snackade dynga, det får jag väl knappast veta – så här många år i efterhand. Men jag mindes ju vad chefen på Sjöfartsverket sagt innan jag började kursen, så jag tog nog det här på blodigt allvar.

Jag såg detta som en konflikt, och ett problem utan lösning. Jag hade fortfarande Gymnasiet i färskt minne – där jag enligt min egen minnesbild festat bort mina betyg. Jag hade lovat mig själv att lära av dessa misstag. Sålunda var jag ”plugghäst” på kursen; läste och repeterade dagens lektioner och la mig tidigt varje kväll. Jag tyckte det var märkligt att kursledningen inte skulle uppskatta detta. Det kan nog vara så, att man ville ha med alla på de ”sociala aktiviteterna”, för att kunna bedöma deras mognad och lämplighet att vara räddningsledare. Jag såg det mera som en fråga om integritet. Jag hade saker i min sinnevärld, som jag inte ville släppa in min arbetsgivare i. Det slutade tyvärr som att jag och kursledaren blev riktigt på kant med varandra under resten av kursen. Och det skulle få andra konsekvenser senare, efter kursen. Min konflikt med kursledaren stannade ju inte hos honom, utan detta kom till kännedom hos Avdelningsdirektören på Sjöfartsverket. Det var däremot inte så att jag satte mig på tvären och inte ville lära mig något, snarare tvärtom. Jag tyckte många av de beteendevetenskapliga aspekterna på sjöräddning var mycket intressanta; allt från att bedöma inkomna fakta utifrån en uppgiftslämnares sinnessällstånd och tillförlitlighet till situationsanpassat ledarskap och stabsarbete. Men jag gick min egen väg efter dagens lektioner och det uppskattades inte!

Godkänd men ändå inte

Alla som gick kursen blev dock godkända. Jag upplever att jag gjorde bra ifrån mig, både på skrivningen och de praktiska proven. Ja vi hade en hel vecka, som inleddes med en tenta och därefter följde 3 dagar av praktiska prov (spel) – avslutat med en ”disputation”. Därför så slog det ner som en blixt från en klar himmel, när jag kom hem från kursen – då jag i den nya vaktlagsfördelningen var placerad som 4:a, medan några som inte gått kursen var 3:or. Jag gick in till vår dåvarande chef, tillsammans med mitt fackombud; - Varför har man gjort så här? Svaret jag fick var, att man inte ens kunde ge mig en behörighet som 3:a – eftersom man då enligt reglerna var behörig att vikariera som 2:a. Detta ansåg man att jag inte kunde klara av. Exakt varför ville man inte säga, men man antydde att det hade med min ”mentala hälsa” att göra. När vi gick ut från mötet så mitt fackliga ombud, att ”är du medveten om att han var nära att ge dej sparken?”. Och det var just denne person, för vilken jag tidigare känt stor respekt och ibland varit rädd för – som nästa dag trotsade snöstorm och på sin lediga dag kom hem till mig för att prata och visa sitt stöd – både mänskligt och fackligt.

Därefter fick jag höra andra versioner. Först att ”du saknar sjöpraktik”, vilket jag i och för sig avfärdade som en efterhandskonstruktion. Dock fanns här en framkomlig väg, i och med att jag kunde vissa mig villig att skaffa mig sådan – vilket jag också gjorde. Men en annan av de SAR-I som varit med på kursen gav mig ett annat tips; – Om det nu är så, att den som är ansvarig på Sjöfartsverket anser att du ”inte är i balans”; ”fortsätt då inte tjata om din behörighet”. Det är snarare så att han ser detta som en bekräftelse på att han har rätt i sin uppfattning om dig. Vad han behöver se är att du finner dig i det som han beslutat, och inte protesterar. Låt det sedan gå några år. ”Plats i korgen alltså”. Här kunde min karriär varit slut. Man kan väl säga att jag kunde hålla mig för skratt. Men det intressanta var att min kollega fick rätt; det hjälpte att visa ”undergivenhet”. Och jag lärde mig att inte utmana en hög chef ”i plenum”. När jag på detta sätt

visat vederbörlig respekt några gånger, så löste det sig. Och eftersom jag nu varit ute och åkt lite båt så kunde jag få min behörighet, utan att Chefen behövde förlora i prestige.

Vad utgör en bra räddningsledare?

Jag insåg redan då, att allt som hade med sjöräddning att göra gick att utveckla. Samt att mycket handlar om det vi idag kallar för ”mindset”, samt ”mental förberedelse”. På så sätt måste man säga att ”allt var inte bättre förr” – de som blev sjöräddningsledare var ursprungligen anställda som radiooperatörer. Ingen ifrågasatte riktigheten i att man per automatik blev sjöräddningsledare, med antal tjänsteår som enda kriterium. Därmed inte sagt att det motsatta råder, dvs det finns inget som säger att man blir en bra sjöräddningsledare, bara man har en sjökaptensexamen och mängder av år till sjöss. Jag menar, att man kan bara bli en bra räddningsledare, om man har rätta inställningen – samt att man är villig att ständigt ompröva sitt eget agerande, för att kunna utvecklas. Så här i efterhand kan jag också känna, att det fanns stora fördelar med att ha varit en tränad och erfaren kommunikatör, innan man börjar arbeta med ledning av sjöräddningsfall. På den ”gamla tiden” var detta en nödvändighet, eftersom det krävdes experter i form av radiokommunikatörer för att överhuvudtaget kunna utföra ledning, eller snarare koordination som det hette innan lagen ändrades. Men även idag finns det ett starkt inslag av just kommunikation inom ledningen av alla räddningsinsatser. Utan bra kommunikation kan en räddningsinsats misslyckas totalt. Då spelar det ingen roll om kommunikationen är telegrafi, gränsvågstelefonti, VHF-telefoni, mobiltelefon eller RAKEL. De som utövar ledning måste vara medveten om alla kommunikationssystemens fördelar och begränsningar, samt ha förmåga att organisera sambandet så att insatsen blir så effektiv som möjligt.

Jag är alltså inte fullt övertygad om att högre nautisk kompetens och erfarenhet är helt nödvändig för att vara sjöräddningsledare. Självfallet måste man kunna navigering och förstå ett maritimt vokabulär. Men jag har inte haft så mycket mera än så i bagaget, och det har ju faktiskt gått bra ändå. Man kan kompensera detta genom att vara lyhörd och ödmjuk inför erfarenheten hos de som bemannar våra enheter, dvs de som i verkligheten utför sjöräddningstjänsten. Den insikten har kanske i vissa avseenden gjort mig till en ännu bättre räddningsledare. I det stora hela handlar det om en grundinställning; att hela tiden vilja lära, ompröva och utvecklas. Man blir aldrig fullärd som räddningsledare.

Sist men inte minst måste man självfallet kunna hantera tekniken. Teknik kommer alltid att vara en viktig del av vårt yrke, men det är inte så att man nödvändigtvis måste vara tekniker eller ens tekniskt intresserad. Däremot måste man ha en stor teknisk förståelse, samt förmåga att lära sig använda tekniken på rätt sätt.

Mental förberedelse

Det händer ganska ofta att man satt på lediga stunder på jobbet och diskuterade sjöräddning, om man hade turen att jobba ihop med ”rätt kollega”. En natt satt vi flera timmar och diskuterade det vanligtvis svårhanterliga fallet med man överbord. Hur viktigt det är att man snabbt kan märka ut positionen där personen gick i vattnet, men även hur viktigt det är att man kan få den positionen att ”driva med strömmen”, precis som en människa i vattnet gör. Det bästa är förstås om man slänger i en MOB-boj med blyljus. Idag finns ju även AIS i sådana bojar för att man lätt skall kunna följa dem. Medan vi sitter båda två på expedition 31 (nödpassningen), så hör vi ett anrop på kanal 16: ”Göteborg Radio, Lion Princess”. Vi tittar varandra i ögonen. Varför ropar han på oss mitt i natten? Man kan ju även höra på tonfallet att något är fel. ”Vi har en man överbord här utanför Halmstad”. Ibland kan man bli lätt vidskeplig faktiskt. Det här fallet blev intressant på många sätt. Dessvärre gick det inte så bra för han som föll i vattnet dock. Men första enhet som kom ut snabbt till platsen, vilken i det här fallet var lotsbåten, skickade vi till MOB-positionen och där fick lotsbåten ligga och driva. Vi kunde snabbt få dit en helikopter, som i det här fallet var en dansk sådan. På den tiden hade danskarna ett system med mycket kraftiga vita fallskärmsljus som man kunde fälla från en helikopter. Vi lät dansken fälla många sådana,

samtidigt som lotsbåten agerade ”riktkarl”. Många av de andra enheterna hade svårt att förstå varför de inte skulle gå dit där färjan är nu, men där var sannolikt inte personen som föll i vattnet. Kollegan spelade in hela min radiotrafik, vilken användes i utbildningen i många år efteråt.

Scandinavian Star

En förmiddag ringde telefonen hemma hos mig. Samme kollega faktiskt. Han undrade om jag hade lust att spela in lite nyhetssändningar. Jag fattade ingenting. ”Har du inte hört?” Jo, det var en färja som hade brunnit på Skagerrak, *Scandinavian Star*. Det var en händelse som skulle få många konsekvenser. Den har utretts på längden och på bredden och i alla avseenden, varför detta inte skall ens vara ett försök att förklara det som hände. Men ur ett par perspektiv kan det vara nödvändigt att här relatera vissa saker samt vilka konsekvenser de fick. Fallet var egentligen aldrig svensk sjöräddning. Anropet kom på kanal 16 och besvarades av den norska kustradiostationen *Tjøme Radio*. Position uppgavs, både på kanal 16 och på den arbetskanal som de gick över till. Något digitalt kartsystem fanns förstås inte, och gränsen för ansvarsområdet fanns bara tejp på en väggharta. Den ditguggade linjen var säkert flera sjömil tjock. Ingen hade väl förutsett att denna linjes exakta position skulle komma att utgöra underlag för svidande kritik. I min värld är diskussion om position på ena eller andra sidan helt akademisk. Inget i vare sig lagstiftning, sjöräddningskonvention eller bilateralt avtal förhindrar de två räddningscentralerna att komma överens om vem som skall leda; bara någon leder – vilket i det här fallet var *Hovedredningscentralen Sør-Norge* i Stavanger – i dagligt tal kallad ”Sola” eftersom centralen är belägen på flygplatsen med samma namn. Men även om fallet leddes från Norge, så fräntar det inte Sverige att vidta alla nödvändiga åtgärder i samband med fallet. Men vid den tiden var det inte allmänt praktiserat, eller ens accepterat att kalla in förstärkning till staben. Det fanns även en metodik och rutin förknippad med att kalla in en sk Stödgrupp, bestående av samverkanspersoner från olika organisationer, som med sin kompetens och kontaktnät förstärker räddningsstabens. Men eftersom norrmännen ledde insatsen, såg man inte det behovet. Det hindrade dock inte diverse personer från samverkande organ att, utan uppmaning, bege sig till MRCC. Det fanns dock ingen bra plats där de kunde sitta och framförallt ingen metodik för att ta hand om dem på något bra sätt. Sjøräddningen avslutades av HRS i Norge, med ledning av den konversation med och utsago från kaptenen på *Scandinavian Star* och den som var utsedd som OSC, befälhavaren på *Stena Saga*. Vad man då fick veta, var att det inte fanns några kvar att rädda. Jag vill här och nu inte fälla några omdömen, ifall det då var rätt beslut att fatta eller inte. Men med facit i hand kanske det inte var så. Men en räddningsledare har att fatta beslut, endast utifrån vad som är känt vid beslutstillfället. Det är alltid lätt att komma med kritik i efterhand, när man har ett ”facit”.

Vid lunchtid nästkommande dag fick MRCC Göteborg överta fallet från Norge. Fartyget var då under bogsering mot Lysekil, men räddningstjänsten var avslutad egentligen. Under natten och förmiddagen hade man valt dokumentationsformen ”journal” och inte ”logg”, eftersom fallet inte hade varit vårt ansvar. Men nu när man tog över fallet så ändrades formen för ärendet till ”logg”. Båten lägger till vid kaj i Lysekil och därefter går svenska brandmän från olika kommuner ombord för att bedriva vad man tror är eftersläckning. Det är då man finner mängder med döda personer ombord, på ett sätt man inte var beredd på. Räddningstjänsten menade då, att man borde blivit larmad tidigare och ditflugen med helikopter för att göra insats ombord på fartyget, medan det fortfarande befann sig till sjöss. Vi måste då minnas, att några rutiner för detta fanns inte på den tiden – RITS-styrkorna kom till just som en konsekvens av *Scandinavian Star*. Men visst hade man kunnat skicka ut rökdykargrupper, bara någon hade uttryckt behovet – men detta skedde aldrig. Faktum kvarstår: kaptenen på *Scandinavian Star* uppgav ju att alla som kunde räddas - var räddade.

Så visst fanns det brister. Men hade de förändrat utgången av insatsen? Sannolikt inte. Däremot är det viktigt att dra lärdom av detta, vilket också skedde. Metodik utvecklades för t ex

stabsarbete, samverkanspersoner/stödgrupp, uthållighet och avlösning mm – samt att RITS-styrkorna kom till (numera kallade MIRG). Det som däremot hände var att Sjöfartsverket, till synes reflexmässigt, drog in räddningsledarbehörigheten på de två sjöräddningsledare som hade arbetat under fallets gång. De hade dock aldrig varit ansvarig RL för något sjöräddningsfall. Dessutom drogs behörigheten på ytterligare en räddningsledare, och samme person som var tänkt att bli ny chef för MRCC Göteborg. Och eftersom en sådan chef enligt avtalet mellan Televerket och Sjöfartsverket måste vara behörig räddningsledare, kunde denne person inte längre tillsättas som chef. Det enda ”misstag” som denne person gjorde, var att han när han hörde nyheten på morgonen begav sig till arbetsplatsen.

License to save!

Kort därefter blev jag, tillsammans med tre andra kollegor från MRCC Göteborg, kallade till sk ”utseendesamtal” på Sjöfartsverkets huvudkontor i Norrköping. Det var det sista nålsöga som måste passeras, innan man kunde utnämnas till Sjøräddningsledare. Det var i det närmaste ett slags ”skjutjärnsintervju”, där ett antal opponenter i form av samtliga kuststationschefer, flankerade av SAR-instruktörer och under överinseende av Avdelningsdirektören för Sjøräddning på Sjöfartsverket, formligen grillade den tilltänkte räddningsledaren, för att se om denne ”pallade för trycket”. Det blev ganska svettigt där inne och mina svar blev nog inte de bästa. Jag hade inte blivit förvånad om jag faktiskt blivit underkänd – men det blev jag inte! Nu var jag räddningsledare, men jag var inte en av de 6 som jobbade på egen lista. Och jag var inte ens 1:a på något vaktlag, utan 2:a – men jag hade behörighet vid vakanser att träda in i rollen som sjöräddningsledare. Och i de fallen hade jag som andreman en person som i många år gjort väldigt tydligt att han inte var speciellt intresserad av sjöräddning.

Något som infördes i slutet av 80-talet, var nämligen att man lät medarbetare från de då 9 vaktlagen söka 6 nya räddningsledartjänster. Tanken var att anställa de 6 bästa och mest erfarna räddningsledarna och låta dem gå på en egen turlista, där de i stort sett endast jobbade som räddningsledare och inte som kustradiooperatör. Under dessa fanns sedan de sedvanliga vaktlagen, där 1:an blev vaktens skiftledare/trafikledare, medan räddningsledaren alltid var en av de 6. Den som var sjöräddningsledare satt nu alltid inne i sjöräddningsrummet, oavsett om det pågick något fall eller inte – så hade det ju inte varit tidigare. Men det kunde hända att ingen av dem var i tjänst och då fick ändå någon av de andra som var behöriga träda in. Men grundregeln var att, så länge en av dessa 6 var i tjänst så skulle denne vara räddningsledare.

Här kunde det gått riktigt illa

Med detta som grund, utspelade sig en händelse en natt som kom att förändra hela min inställning till min egen fullkomlighet – eller rättare sagt ofullkomlighet. Det var just ett sådant tillfälle, där jag kom och skulle jobba natten som räddningsledare. Dock hade en av de 6 arbetstid fram till midnatt, varför han var RL till dess. Så vid midnatt löste jag av honom och satte mig ensam i nödpassingen, expedition 31. Det pågick ett fall, som jag fick mig avlämnat. Det handlade om en räddningsbåt från SSRS Mölle som var ute och skulle hämta hem en mindre motorbåt med en yngling ombord. Orsaken var motorproblem. Det lät rutinemässigt och jag satte mig där och avvaktade besked från räddningsbåten.

Tiden gick och något anrop kom inte. Jag började ropa på *Räddningsbåten Mölle*. Inget svar. Till slut börjar jag förstås undra varför han inte svarar. Men dessa mindre båtar kunde ibland ha problem med radion ombord, så jag såg väl inget direkt konstigt i det. Det tog timmar innan räddningsmannen ringer. Han är då iland och berättar att han fått ett smärre haveri ombord, vilket lett till att VHF-antennen och allt annat som satt på ”bågen” åkt i vattnet. Ja, men nu var de ju iland och allt var frid och fröjd? Nej, inte alls. Killen i motorbåten hade han inte hittat!

Ny Bedömning, ny Klassning=Nöd och nytt BIS. Jävlar, tänkte jag! Vad kan man då lära sig av detta? Gör dina egna bedömningar! Det spelar ingen roll hur erfaren och duktig RL du löste av.

Så nu var det bara att väcka upp alla som låg och sov i beredskap, stänga alla radioexpeditioner och ta fram alla 3 som delade nattvakt med mig och ta in dem i MRCC. Så behövde vi larma flera enheter förstås, killen måste ju hittas. Jag ringde till hans föräldrar som var minst sagt oroliga. Han satt där i sin öppna båt iklädd badbyxor och t-shirt. Och nu var det mitt i natten och dessutom blåste det frånlandsvind hade jag tagit reda på. Så jag gjorde en sökberäkning i vårt system och fick ett område som flyttade sig västerut från Skälderviken för varje tidsenhet. KBV-båten som låg i Helsingborg hade hört mina fruktlösa anrop till *Räddningsbåten Mölle*, och bestämt sig för att röra sig mot området, oavsett vad jag hade sagt. Ombord fanns två KBV-befäl som tidigare hade bemannat undercentralen i Malmö, och jag kände dem mycket väl. I tillägg hade jag larmat vår helikopter samt varenda räddningsbåt i området. KBV 283 hade jag utsett till OSC. Nu gäller bara att hitta killen, han var snart halvvägs till Danmark. Min tanke var då att 283 skulle gå ett sökben längst till väster i området – vi brukade göra så för att ”skära av driften”.

Jag minns att jag tänkte tanken: ”nu kan det iaf inte bli värre” men även att ”nu har jag i alla fall återtagit kontrollen”. Men det är då som ödet slår till.

– Göteborg Radio, *Iran Isbragi*. Ett ödesmättat anrop hörs på VHF kanal 16 nere i södra delarna av Öresund. Min radiooperatör svarar och får veta följande: 4 man överbord. Det var lotsen som ropade.

Vad vi då inte visste, var att de hade hoppat frivilligt och även kastat i en livflotte. Det var mycket riktigt 4 iranier som ville söka asyl, och helst i Danmark. Men i min mening så spelade det ingen roll, eftersom a) de var trots allt i vattnet och b) det gick inget bra för dem.

Men så samtidigt hade jag ju min kille där uppe i Skälderviken, drivandes ut i farleden mellan Sverige och Danmark. Jag ringde då upp KBV 283 och hörde en bekant stämma. Jo han hade hört det andra anropet också och förstod vad som höll på att hända. Då sa jag som det var och att, jovisst på papperet är han OSC, men i verkligheten får han se sig som ”BRL” vid Kustbevakningen. Jag visste att jag kunde lita på dessa bägge män som jag löst många fall ihop med. – Inga problem, sa han. – Vi tar hand om sökandet.

Men nu hade jag ju en helikopter på väg mot Skälderviken och behövde ytterligare en för att plocka upp 4 personer i vattnet i Flintrännen. Så jag ringde till MRCC Århus i Danmark, som även gick under benämningen SOK. Det var då som vakthavande officer säger: ”Men Göteborg, är detta sjöräddning?”. Han gjorde klart för mig att någon helikopter får jag inte eftersom de ju hoppat frivilligt.

Hur gick det då? Jo, när KBV 283 går direkt på sitt första nordgående ben, längst ut till väster i sitt sökområde – då hittar de båten med killen ombord, välbehållen. Och med hjälp av ett handelsfartyg plockas de 4 upp ur vattnet, men när de får veta att nästa anhalt är Sverige så blir de våldsamma och vill hoppa i drickat igen. Det slutar med att de får omhändertas av Kustbevakningen med ett visst mått av tvång om jag förstod saken rätt.

Men det här hade förstås kunnat sluta riktigt illa. När detta hände, hade jag inte varit Sjøräddningsledare speciellt länge. Jag hade en ”besättning” i övrigt på radiostationen, där endast en person var utbildad RL. Det var dessutom en man som tidigare hade deklarerat att Sjøräddning inte var hans största intresse. Han hade frivilligt tagit ett steg tillbaka från sin post som 1:a på ett vaktlag. Men när han blev min ”sekond” så hade vi ett snack, han och jag. Det slutade med att han sa att han ställde upp för mig, och efter den dagen så hade han och jag aldrig några problem. Han var då snart 60 år och skulle snart gå i pension efter ett långt yrkesliv i statens tjänst – medan jag var runt 30 och precis hade börjat min karriär. Det var väl inte helt okontroversiellt att jag under många vaktrundor skulle fungera som hans chef, men det gick faktiskt riktigt bra!

Men som sagt, jag lärde mig mycket den natten och framförallt: - du kan aldrig gömma dig bakom någon annans auktoritet. När det är du som är RL, ja då är det du som har ansvaret – och det finns inget att skylla på. Ingen kan klandra dig för att du tar egna beslut. Men jag lärde mig en sak till, som jag har kommit att inse först senare i livet; det är faktiskt en styrka att våga ställa sig upp inför andra och även sig själv för att erkänna, att här gjorde jag något mindre bra. Och det är först när man gjort det, som man kan göra något åt det.

Den här kulturen att alltid försöka rationalisera och till slut komma fram till att ”vi gjorde rätt”, det är i längden förödande. Det finns ju inget egenvärde i att alltid hålla varandra om ryggen. Det finns dessvärre många exempel på detta ur historien, från andra yrkesgrupper. Jag kan nu dra mig till minnes en fråga jag fick av Sjöfartsverkets chef under min första intervju, innan jag antogs till 7-veckorsutbildningen till sjöräddningsledare: ”Vad gör du om du står där och inser att du gjort fel? Vågar du erkänna det öppet?”. Mitt svar var då, att ”jag kan inte svara på den frågan, för det är helt främmande för mig att göra fel”. Det var nog inte rätt svar på den frågan! Jag vet hur det kan ha låtit. Det var nog inte så att jag ville se mig själv som ofelbar, men snarare att själva hypotesen är fel. Den första frågan jag får, bygger på att jag har gjort bort mig. Vad jag menade var, att jag kommer att göra allt som står i min makt för att aldrig hamna i den situationen. Vad jag då inte tänkte på var, att förr eller senare så kommer jag att hamna i den situationen ändå. Är jag då förberedd för vad det innebär i form av ångest, skuld känslor och allt annat som kan bli följden av att ta fel beslut. Ett felbeslut som räddningsledare kan ju i värsta fall kosta människoliv.

Herald of Free Enterprize

En annan episod var en liknande kväll, då jag kom och löste av 3:an som satt på expedition 31. Kollegan stod upp och han hade skjortan utanför. Jag förstod då att det måste ha hänt något allvarligt. Jo, han berättade om den nödtrafik på 500 kHz som han tagit emot och nedtecknat. Det var visst en färja som hade slagit runt. Positionen var i Belgien, Zeebrugge. Färjan hette *Herald of Free Enterprize*. Nu var det givetvis inget vi kunde göra åt detta. Olyckan hände visserligen inom VHF-täckning, men det var brukligt att skicka ut *DDD SOS DDD* på 500 kHz telegrafi, vilket också skedde. Vi förstod att det gått riktigt illa, färjan hade i det närmaste slagit runt och låt nu på sidan. Trots att detta inträffat långt ifrån Sverige, så började massmedia ringa. Det var då innan vi fått vårt efterlängtade pressnummer. Att svensk media ringer och vill veta vad som hänt, det kan jag förstå. De vet inte vem annars de skall vända sig till. Nu hade Ekot på SR ändå en reporter på plats, men valde trots detta att sända en lång intervju med mig i nyhetssändningen vid midnatt. Jag invände, att jag har ju bara några korta radiotelegram att läsa upp. Svaret blev att ”det är ändå bra radio”. Sanningen var dessutom den, att jag tydligen visste mer än vad deras reporter lyckades få fram på platsen.

Det som verkligen förvånade mig, var att mitt ibland alla dessa samtal så var det *CNN* som ringde. Deras första fråga var inte vad som hänt, utan de frågade efter en kollega till mig vid namn. Det var tydligen så, att de haft kontakt i samband med *Achille Lauro*. Men eftersom han stod bredvid mig nu så var det ju bara att lämna över luren!

Mera Sjöräddning än Kustradio

Kustradiostationen förde en alltmer tynande tillvaro. Det verkade dessutom som att ingen brydde sig. För mig var det en märklig upplevelse; jag hade ju precis börjat där och var full av energi. Det måste förstås ha tagits ett beslut långt uppe i hierarkin, för länge sedan, att Göteborg Radio skulle läggas ner. Det var nog snarare så att jag och mina kollegor vägrade inse det oundvikliga. Man ersatte inte de som gick i pension, utan tog in vikarier med tvivelaktiga kvalifikationer. När man tog in nästa vikare, utbildades de av den förra – vilket ledde till en total utarmning av kunskapskapitalet.

Fokus lades mer och mer på sjöräddning. Ledningen började skissa på en ny central. Det hade skett en ombyggnad i huset och hela den gamla Telex/Maritex-avdelningen hade blivit tillgänglig. En stor och rymlig lokal som skulle bli MRCC under de kommande 5 åren. Det byggdes upp en central med nya operatörsbord, och ett nytt manöversystem för VHF skapades för att ersätta det föråldrade system som funnits i så många år. Men det var fortfarande analogt!

Centralen bestod nu av totalt 5 operatörsplatser. En nödpasning samt 2+2 bord. Två av manöverpositionen satt i en konsol som hängde ner från taket, över ett stort kartbord. Det var ju fortfarande så att papperssjökort användes. Någon AIS fanns inte heller. Men nu kunde man alltså stå vid kartbordet och tala i både VHF och telefon. Dock var det kulturen fortfarande den, att kanal 16 användes i hög grad. Idag har vi ju SAR-kanaler i form av kanal 67 och 74, men då var det 16 som gällde – om man inte gick över på en duplexkanal. Det började dock tillämpas, och idén till detta kom från Stockholm Radio, som hade skapat en utrustning som medgav att man kopplade duplexkanalen som en *repeater* – annars kunde ju inte enheterna höra varandra. Tidigare hade det även gått att köra utan repeater, när man kopplade upp ett telefonsamtal till rummet intill. Tack vare överhörningen i det då analoga telenätet, blev det ändå återkoppling – men nu var telenätet digitalt, varför det inte längre läckte över något tal. Dock hade vi en lokal VHF med fritt kanalval, tillsammans med speciella SAR-kanaler i Torslanda och Kungshamn. Dessa kunde skiftas mellan simplexkanal 14 och duplexkanal, med eller utan repeater.

Samtidigt skapades en möjlighet att lyssna med på larm. Det hade vi inte haft tidigare, och även den idén kom från de två andra centralerna. I vårt fall löstes detta initialt genom en extra lur som kopplades in parallellt med den som talade. I den nya centralen lades istället ljudet från telefonerna in som kanaler i kustradiopanelen, där man kunde lyssna med på larmet. Tidigare hade allting varit väldigt sekventiellt, dvs räddningsledaren tog först emot larmet, briefade därefter sina kollegor, varefter utlarmning kunde ske. Nu kunde istället utlarmning ske samtidigt som larmet togs emot!

Den svenska telefonväxeln

Mitt i allt det här kom beskedet, att radiokontoret skulle byta telefonväxel – och så även vi. Nu hade vi ju äntligen vant oss vid A345 och börjat se fördelarna. Nu kom istället A335, eller MD110 som den hette hos tillverkaren, *Ericsson*. Det gick förstås att göra samma konst med den, bara att det fick ske på ett annat sätt. Även här gjorde ledningen på Televerket det misstaget att man gav ut uppgiften till någon som inte kunde någonting om sjöräddning. Det var från början alltså inte självklart att jag skulle komma att arbeta med det nya telefonsystemet. Men hon som fick uppgiften från början var anställd som växeltelefonist på radiokontoret och vi hade rätt bra kontakt. Hon sa åt ledningen att hon behövde min hjälp, vilket de så småningom accepterade – om än något motvilligt.

Dessutom skulle vi nu byta telefonnummer, vilket var en nödvändighet. Från 031-1053xx så skulle vi nu istället ha 031-8973xx. Jag försökte behålla så mycket som möjligt av den tidigare nummerplanen. Telefonapparaterna ”Datavox” var mycket smidigare än de gamla systemtelefonerna i A345. De behövde inga tillsatser och högtalarfunktion var redan inbyggt. Däremot fick det konstrueras speciella lösningar för sk ”bombhot”. Vi behövde ju en bandspelartutgång, vilket var svårt eftersom telefonen i sig var digital. Dessutom behövdes det en reläslutning när man lyfte av luren så att bandspelaren kunde starta. Men eftersom vi var Televerket så var detta inget problem – någon ingenjör i Vänersborg fick designa och tillverka ett litet kretskort som sattes in i telefonen.

Infocoast

Under tiden så ersattes vårt gamla info-system på kustradiostationen av det nya systemet *Infocoast*. Det byggde på en liknande minidator PDP11, men hade många nya funktioner. Tidigare hade bara själva förekomsten av ett telegram lagts in. Nu skulle hela telegrammet läsas in, vilket skedde

med håltremsa – eftersom telegrammen fortfarande kom från ”telegrafan” på en fast uppkopplad telexmaskin. Likaså kunde man faktiskt ta emot telegrammen direkt på skärmen och sedan skrevs de ut på telexavdelningen. Där var det bara att riva av håltremsan och mata in den i läsaren för utgående telegram mot *ATeSto*. Men detta skapade nya problem; ingen hade förmodligen reflekterat över vad som händer om terminalen hänger sig eller strömmen går precis när man skall skicka iväg telegrammet. Har man då dessutom sagt QSL till båten, dvs ”jag kvitterar” – ja då tror ju båten att allt är klart. Bara det att texten har försvunnit i cyberspace...

I det nya systemet så skulle även telefonsamtalen matas in i en ”ticket”. Problemet var att man var tvungen att mata in uppgifterna i en viss ordning. Det var alltså inte ”Windows” på det sättet utan fortfarande en seriellt ansluten terminal där man hoppade mellan fälten med *Tabb* eller möjligen *Enter*. Efter avslutat samtal skulle detta gå direkt till debiteringen, *Marfakt*. Men det var vissa formatfel man inte hade beaktat, varför mängder av samtal hamnade på fellista. Gissa vem som fick det något tvivelaktiga nöjet att rätt ut dessa avvikelser! Och i andra änden fick jag kontakt med en dam på Televerket i Farsta som inte kunde gå i närheten av en dator, eftersom hon led av svår elallergi. Till sin hjälp hade hon en pensionerad dataingenjör som fick komma in och printa ut alla debiteringsunderlag.

Som kuriosa kan nämnas, att jag en gång faktiskt lyckats både sända och ta emot ett telegram samtidigt – mot olika båtar förstås. Detta eftersom jag i *Infocoast* kunde säga åt datorn att sända telegrammet. Jag hade en pålitlig båt och ett väldigt långt telegram. Jag satte igång automatsändningen från en terminal och sa åt båten att han inte kunde bryta. Sedan satte jag mig på en annan frekvens och tog emot ett telegram från båt nr 2. Det gick faktiskt! Priset togs dock av min kollega, som en gång lyckades koppla två samtal samtidigt – på samma HF-kanal. Detta berodde på att vi just på kanalen 1641 kunde ha två sändare igång, varav den ena hade fast riktantenn på förmiddagarna mot Japan. Samtidigt körde han på en vanlig sändare med roterbar riktantenn ett annat samtal, fast i motsatt riktning!

Datorernas intåg inom Sjöräddningen

På tal om Windows så var det väl knappast uppfunnet. IBM hade precis lanserat sin första PC och diskussionerna gick höga om legitimiteten hos vissa sk ”IBM clones”. Ja det var ju andra tillverkare som också ville tillverka datorer av det slaget som nu verkade bli någon slags de-facto standard. Men operativsystemet hette DOS, *Disc Operating System*. Något år efter att den nya Sjöräddningscentralen invigts runt 1990, byggdes det upp ett PC-nätverk. Med hjälp av koaxialkabel skulle 5 datorer kopplas samman med den hissande hastigheten av 10 Mbit/s. Dessutom installerades det en filserver av modell *Novell Netware*. Så småningom dök det även upp en nätverksbrygga, eftersom det kopplades upp en förbindelse mot ”Sjovnet” som det hette – med hjälp av ett analogt modem för fast linje med hastigheten 19200 bits/s.

Samtidigt hade en räddningsledare på MRCC Stockholm tagit fram en kravspecifikation för ett system som han ville kalla *DiscoSAR*. Vi som läste det här kan inte ha varit lika visionära som han, eftersom vi hänskrattade åt de krav han då ställde. Man skulle t ex kunna hantera obegränsat antal fall samtidigt och på mindre än en sekund växla mellan fallen. Dessutom skulle alla anslutna terminaler kunna skriva i samma ärende, samtidigt. Och alla visste ju att ”en dator kan bara göra en sak åt gången”. I personaltidningen skrev en kollega ett smått ironiskt kåseri vid namn ”Kristallkulan”. Vad jag då inte visste att systemet *DiscoSAR* skulle jag bli ansvarig för under 16 år. Så det kan bli.

Men det system som då togs fram visade inga likheter med det *DiscoSAR* som jag var med att ta fram från början och som togs i drift år 2000. Det här var ett DOS-baserat system som täckte hela skärmen, men som faktiskt uppfyllde många av de krav som fanns i kravspecen. Man kunde bevisligen snabbt hoppa mellan olika fall som pågick samtidigt. Och man kunde sitta 5 personer

och samtidigt skriva in händelser i samma fall, varvid systemet sorterade in dem i kronologisk ordning. Detta system togs i drift i maj 1992 och får anses vara före sin tid.

Men det fanns förstås en begränsning. Eftersom det var DOS, kunde datorn inte användas till något annat så länge det programmet kördes. Ville man t ex göra en sökberäkning i *Data-SAR*, var man tvungen att gå ur loggprogrammet och göra sin beräkning. Därefter kunde man åter gå in i loggprogrammet. Det var förstås inte så lyckat. Med tiden tillkom även ett program för ordbehandling, *Word Perfect* – i DOS-version skall vi kanske tillägga.

Egen PC

Det var då som jag fick nytta av det jag lärt mig privat i fråga om datorer. Under tiden hade jag tillsammans med 3 kollegor skaffat oss varsin *Commodore PC10*. Det var en ”clone”, dvs betydligt ”billigare” än IBMs original, men en sådan pjäs gick fortfarande på ca 17000 kronor. Privat höll jag på med amatörradio och jag fick hastigt och (mindre) lustigt ta över en mailboxfunktion för föreningen *Göteborgs Sändareamatörer*, där den dåvarande systemoperatören dragit sig ur och börjat motarbeta klubben. Han blev sedermera utesluten i samma klubbslag som jag blev invald som hedersmedlem på livstid. En riktigt sorglig historia egentligen, och ingen hade varit gladare än jag om vi sluppit göra så här. Men nu stod klubben utan BBS, och jag var den som snabbt kunde få igång en sådan. Men eftersom jag redan hade ett annat system som rullade i min lilla PC, så behövde jag ett sätt att kunna köra flera program samtidigt. Innan Windows så fanns det ett par andra alternativ som var DOS-baserade. Det bästa hette *DesqView*. Det var företaget *Quarterdeck* som stod för detta program, och de hade även en minneshanterare som möjliggjorde att använda mera minne i datorn än de 640 kilobyte som original-PCn kunde hantera.

Sedan ett par år tillbaka hade jag redan en mailbox för *AMTOR* gående hemma hos mig i lägenheten. Jag hade fått hjälp att sätta upp en kortvågsantenn och nu hade jag köpt ett HF-modem som kunde användas för att överföra textmeddelanden. *AMTOR* var i själva verket en variant av *SITOR*, som användes av vårt Maritex-system. Systemet byggde på sk ARQ och det hade felkorrigering. När jag tröttnat på min *ABC80* så skaffade jag ju min PC tillsammans med en kortvågsradio. Via samma serieport kunde jag faktiskt kommunicera både med modemmet *AMT2* från ICS och med min radio, där jag på samma sätt som en Maritex-station kunde scanna flera frekvenser; jag lyssnade i 3 sekunder på varje frekvens och skickade därefter ett kommando till min *IC-735* att byta till nästa frekvens. Om någon anropade mig, ja då stannade förstås scanningen. Min mailbox var välbesökt och jag hade även en ”filial” på Teleskolan i Kalmar, *SK7CS* – de körde samma programvara som jag. För att vara DOS, så var denna mailbox tämligen avancerad. Den hade en kommandotolk och dessutom en egen databas för meddelandena. Allt detta hade jag själv kodat från scratch i språket *Turbo Pascal*.

Nu lades en mailbox för *Packet Radio* till den som redan gick i datorn, varför *DesView* var lösningen.

Desqview

DesqView blev då också lösningen för MRCC, där vi behövde kunna köra flera program samtidigt. Dessutom var det ju så att på nödpassningsbordet i nya MRCC så var utrymmet begränsat, men där behövdes fortfarande en terminal för *Infocoast*. Jag kom på idén att använda Sjöfartsverkets PC som terminal mot PDP11:an – något som man varken gillade på Sjöfartsverket eller Televerket. Men det kanske mest berodde på att jag inte frågade någon om lov - ”om du är rädd för det svar du kommer att få; fråga inte!”.

Det var t o m så, att man på expedition 31 hade en printer som skrev en rad, varje gång någon lade in trafik till ett fartyg – så att operatören fick en blänkare att ropa på fartyget. Även denna printer kunde nu tas bort och integreras i PC-datorn. Detta eftersom den var seriell och PCn hade just dubbla serieportar. Men för detta ändamål var ett terminalprogram inte så lyckat, varför

jag skrev en liten app som jag kallade för ”Printer-emulator”. Den hade även den funktionen att man på skärmen kunde göra det som man tidigare kunde göra på printern; nämligen att bocka av de båtar man ropat på!

Menyer och sökord

En annan rolig sak var när min chef kom till mig en dag och undrade om jag kunde skriva en liten programsnutt för att hålla reda på, i det här fallet, en specifik instruktion. Det här var ju långt innan någon hört talas om någon webbläsare vid namn *Netscape*. Dokument var textfiler på en hårddisk. Så jag byggde ett menysystem i *Turbo Pascal* och gjorde så att man kunde flytta runt markören med piltangenter. Vissa ord var highlightade och där kunde man trycka *Enter* – då öppnades det dokument som låg bakom. Detta löste jag genom att innesluta ankartexten med [hakparenteser], följt av en länk till ett dokumentnamn med ett @ framför. Detta var förstås långt innan jag hört talas om HTML. Enkelt men effektivt. Det var ju lätt att redigera menyerna och flera textfiler kunde läggas till utan att behöva ändra i programmet. Den här meny blev så småningom huvudmeny i MRCC-systemet.

En kollega hade sedan länge underhållit ett system som han kallade ”Pärmregistret”. Från början var det tänkt att utgöra ett sökbart register över allt som satt i våra pärmar. Och det var egentligen bara en textfil som han printade ut och satte i en plastficka, först i en pärm. Men jag insåg snart, att det är ju en baggis att skriva ett program som söker i denna textfil, och på skärmen visar alla rader som innehåller den sökta texten. När jag skapat denna mycket enkla men synnerligen användbara app: ”Sökord”, så började han lägga in andra saker än just pärmuppslag i filen. Dock var det så att han hade en liknande fil som istället innehöll ett korsreferensregister av militära flygmaskiner, med svenska och amerikanska beteckningar. Detta dokument låg i en annan mapp, men hade dessvärre samma namn som pärmregistret. Så en dag hade han bägge systemen uppe, men i samma veva som han hade tänkt avsluta redigeringen – då kom det ett stort fall. När fallet var slut, hade han väldigt bråttom att spara och avsluta för att bege sig hemåt – vilket dessvärre ledde till att pärmregistret skrevs över med hans lista över flygplanstyper. Dock fungerade programmet som det skulle – varvid vi under en tid istället hade ett fullt fungerande sökregister över militära flygmaskiner! Men det var tur att det fanns backup.

En annan kollega hade börjat bygga upp ett register över utländska sjöräddningscentraler. Jag får återigen påminna att detta var långt innan Internet. Han faxade runt till alla världens centraler, en gång om året, och begärde in uppdaterade kontaktuppgifter. Detta kunde förstås ha lagts in i resursregistret i SAR-programmet, men det var det förstås ingen som tänkte på då. Istället hade vi en textfil som innehöll alla världens sjöräddningscentraler. Men nu var det så bra, att han som gjorde detta redan från början – slaviskt – hade följt ett visst format med samma antal tabbsteg och radmatningar mellan olika fält. Jag insåg att detta gjorde denna textfil mycket lämplig för maskinell sökning. Och eftersom dokumentet var perfekt formaterat så kunde jag låta uppställningen styra hur det visades på skärmen.

Så det som från början hade varit ett mycket enkelt menysystem, hade nu blivit ett integrerat söksystem. Efter ett tag så insåg jag, att jag kunde lägga ”hyperlänkar” även i de sökbara dokumenten och göra dem ”klickbara”. Faktiskt blev det så till slut att söksvaren från de olika filerna man sökte i skapades som temporära textfiler med samma kodning som gjorde söksvaren klickbara. Så när man sökte efter ett sökord, visades flera rader med sökvar. Man kunde då pila sig till önskad rad, varvid infon bakom respektive rad lästes in. Låter detta som en webbläsare kanske?

Men samtidigt så hade Avdelningsdirektören på Sjöfartsverket börjat höra talas om vad Televerkets personal gjorde i hans datorer – varvid han nog fick en smärre chock. Den här typen av ”självsvängning” var något som var långt ifrån populärt på den tiden – och kanske inte nu heller för den delen. Men jag visste förstås, att hade jag frågat om lov, då hade jag först fått

motivera behovet. Och sannolikt hade jag inte fått gehör för det behovet. Nu kunde jag enkelt skapa detta som en slags demo, som alla kollegor var väldigt snabba att anamma – ett sk ”skapat behov”. Hursomhelst gjorde dessa enkla menyer och sökfunktioner mycket nytta. Men det skulle komma att skapa problem, när vi så småningom skulle migrera vår IT-miljö. Idag skulle det förstås inte vara möjligt eller ens tillåtet att göra så här. Men då var det obruten mark och man kunde då vara ”nybyggare” inom data.

Bandspelare

Tidigare hade vi bara haft enkla kassettbandspelare för att dokumentera samtal. Nu köptes det in en flerkanalig bandspelare, som stod i ett stort skåp. Inspelningen skedde analogt på videoband, typ Philips Video 2000, om någon nu minns det systemet. Det var väldigt många kanaler som skulle in på det bandet och inspelningen var ju helt analog. Ljudkvaliteten blev inte den bästa.

Det fanns ett avancerat gränssnitt, där man kunde ”söka” efter en viss tid. Bandspelaren började då spola fram och tillbaka och gjorde stickprov på tidskoden för att hitta den tid du angivit på frontpanelen.

Jag minns att jag fick detta demonstrerat för mig samma dag som den nya ledningscentralen invigdes i Onsala. Det var då jag insåg att allt som har med teknik att göra fastnar direkt i min ”klibbhjärna”. Från den dagen var det jag och bara jag som kunde med denna bandspelare. Detta var något som skulle komma att förfölja mig under alla år.

Jetfax

En annan sak som jag försökte förenkla, var hanteringen av när SAR-loggarna skulle skickas till Sjöfartsverket. Sedan några år tillbaka så var det ok att skicka hela loggen till Sjöfartsverket för arkivering – så länge faxen som tog emot dokumenten stod inlåst bakom en ståldörr som ytterst få personer hade tillgång till. Men även då, i första halvan av 90-talet, kändes det lite stenålder att behöva skriva ut ett dokument på laserskrivaren (ja vi hade faktiskt en sådan redan då!), för att därefter stoppa papperet i faxen som stod bredvid. Jag hade hört talas om att det fanns en produkt som hette *Jetfax* och den lyckades jag få Sjöfartsverket att köpa in. Med dess hjälp kunde man från önskad PC i nätverket skicka en utskrift, som via en slags drivrutin skapade ett fax av utskriften istället. Enkelt och bra. Man tryckte bara CTRL-P innan man tog utskriften. Då uppenbarade sig en adressdialog, där man valde ”SjöV Hk” och sedan gick faxet iväg, helt elektroniskt.

Minicall

En annan sak vi hade börjat jobba med var personsökning. På den tiden så fanns det en klausul i avtalet mellan Televerket och Sjöfartsverket, att vid nödklassat sjöräddningsfall skall det alltid vara en stab om minst 3 personer. Men eftersom vår grundbemanning nu oftast var två personer, så behövdes det en 3:e man i beredskap. Detta löstes med *Minicall*. Från början var det en mycket rudimentär sökare, utan display – men med 3 olika toner som man kunde trigga. Denna kunde man ”ringa” till via ett telefonnummer. Men när vi så småningom fick textsökare, då behövdes ett annat IT-stöd för att generera dessa texter. Televerket hade ett internt system, som vi idag skulle kalla för Intranät. Men det var baserat på seriellt anslutna terminaler av samma slag vi hade till systemet *Infocoast*. Där fanns visserligen en funktion för att skicka textsökningar, men det var åtskilliga knapptryckningar (ingen mus!) innan man kom fram till rätt undermeny, och i övrigt var det systemet inte speciellt användarvänligt. Jag föreslog att vi skulle skaffa ett bättre program, men något sådan fanns tydligen inte. Jag bestämde mig då för att skriva ett eget program – vilket skulle visa sig kräva mer än jag kunde ana.

Jag hade själv privat jobbat en hel del med telefonmodem, och jag hade faktiskt en egen mailbox (BBS) i det sk *Fido-net* gående hemma i min PC. För det ändamålet hade jag en extra telefonlina dit ett modem var anslutet. Här kunde olika personer ringa in med sina modem och hos mig läsa

olika dokument och även utväxla en primitiv form av e-post. Mitt system kunde därefter ringa upp min närmaste nod och skicka "mailet" vidare i kedjan. Visserligen användes färdiga program för detta. Men eftersom jag nu hade mailboxar för både modem, *Packet radio* (AX25) och *AMTOR* gående i samma dator – kom jag på idén att koppla ihop alltsammans. För att de olika applikationerna, som gick under *DesqView*, skulle kunna kommunicera – då krävdes en liten gateway. Denna fick skrivas i assemblerkod och läggas in om den sk *terminate-stay-resident* i datorn. Med hjälp av denna lilla programsnutt, kunde man t ex logga in via modem, men koppla sig vidare till mailboxen för packet eller *Amtor*. Man kunde faktiskt även ta över mina modem för de två modena, och faktiskt gå ut på radio – detta krävde dock behörighet! Men saken var den, att i allt det här hade jag kommit att behöva lära mig hur man kodar mot serieport, via en sk *Fossil Driver*, som hette *X00*. Detta fick jag användning för nu!

För att kunna skicka textmeddelanden över *Minicall*, behövde man ha ett modem som ringde upp ett visst telefonnummer. Men det som där skulle skickas var inte något enkelt textbaserat kommando; man måste ansluta till tjänsten *Datapak PAD*. Det handlade om protokollet *X25* – som jag nästan kunde, eftersom jag jobbat med motsvarigheten till detta inom amatörradion, *AX25*. Så där fick jag implementera stöd för *X25*, som var paketorienterat. Där kunde man sedan i sin tur connecta till *Minicall*-tjänsten och sända sitt meddelande. Det var då jag gjorde den erfarenheten, att skicka ett meddelande i den bästa av världar när allting fungerar – det är enkelt. Det är felhantering som är svårt! Men jag fick till ett program som fungerade alldeles utmärkt. Det var även min första client-server. Klienten, som givetvis var baserad på mitt eget menysystem, genererade ett sökuppdrag som sparades på servern. Där plockades det upp av en dator som hade som enda uppgift att skicka sökningar, varvid den "applikationsservern" försökte skicka meddelandet. Om det lyckades så skickades en kvittens tillbaka till klienten. Om inte så försökte den på nytt. Det riktigt svåra var hur servern skulle hantera flera köade sökningar och skicka kvittensen till rätt klient. Men jag vill minnas att detta fungerade bra det också. Så småningom kom detta system även att användas av dåvarande ARCC, eftersom Marinens vertolhelikoptrar då larmades via Sjöcentralen och just *Minicall* text.

Packet Radio

Hemma hade jag även börjat jobba på protokollnivå med *AX25*-protokollet. För att min mailbox, som stod i Kungsbacka, ändå skulle upplevas som att den fanns hos amatörerna i Göteborg, satte klubben upp en gateway, som stod på vinden i ett höghus i Kortedala. I denna dator gick ett litet program som routade vidare alla anrop till mailboxen *SK6SA* ner till min dator i Kungsbacka. Allt gick på radio förstås, på 2m och 70cm och med protokollet *AX25* i 1200 bits/s – simplex. Sedan några år tillbaka fanns nämligen möjlighet till L3-routing genom systemet *NET/ROM*. Detta var ett PROM man fick köpa och installera i sitt modem. Men nu hade en engelsman *G8BPQ* knäckt hela protokollet och implementerat detta i ett PC-program – fortfarande i DOS. Det kunde däremot inte utföra det jag ville, nämligen att lyssna efter någon annans anropssignal och gå in och låtsas vara *SK6SA*, medan den i bakgrunden kopplade upp förbindelsen till den verkliga *SK6SA* i Kungsbacka – och sedan överlät åt *NET/ROM*-protokollet att sköta resten av förbindelsen. För detta krävdes en påbyggnad på *G8BPQ*-programmet som jag hade skrivit. Den krävde att man avkodade hela protokollet *AX25*, men det var inga större problem egentligen. Sedan hade jag en konfigurationsfil, eller rättare sagt ett admin-gränssnitt, där man kunde gå in och ställa in vilka sådana här funktioner man ville ha. Programmet jag skrev dumpade dessutom ut all trafik den hanterade på skärmen, med olika protokollnivåer färgkodade. På slutet lade jag även in stöd för *TCP/IP*, som också gick att köra över *AX25*. Jag behövde även skapa en egen protokolltyp, eftersom vissa saker jag ville göra inte stöddes av *AX25*. Så våra egna noder pratade med varandra via ett eget protokoll som inte kunde tas emot av någon annan – eftersom det inte fanns! Klubbmedlemmarna döpte sedermera, på sedvanligt göteborgskt maner, *SK6SA* till "Radio Moskva" – eftersom vid den tiden kunde man höra just Radio Moskva "på alla frekvenser". Det ledde till att jag döpte min applikation till just

Radio Moskva. Det fanns en annan fördel med *G8BPQs* nodprogram: man kunde använda modem som utgjordes av kort som satt i PCn, istället för ett externt modem. I våra datorer hade vi två sådana sk *DRSI*-kort, som gav oss totalt olika portar att ansluta radioapparater till. Så småningom flyttades min mailbox hemma till en hydda ute i Härryda, inte långt ifrån Landvetters flygplats. Vi hade nämligen en ”halv fot” inne i dåvarande *Comvik*, som hade en mobilmast där. Därifrån byggde vi länkhopp i full duplex på UHF till bl a Falkenberg.

DiscoSAR

När det som man nu skulle kunna kalla för *DiscoSAR* version ”noll” var på plats, så fortsatte utvecklingen. Från början var det personal på MRCC Stockholm som tillsammans med Sjöfartsverket hade stått för kravställen. Men nu hade pendeln svängt över, varför MRCC Göteborg ledde utvecklingen. Nu skulle det skapas ett resursregister, och därefter även ett fartygsregister. Det fanns visserligen en SAR-instruktör som på papperet var ansvarig för detta. Men han ”lät mig hållas”, eller vad man nu skall säga. I praktiken var det nu jag som skötte dialogen med utvecklaren, som då var konsult. Det var en person som jag i fortsättningen skulle få anledning till att samarbeta med under många år. Hon blev sedermera anställd i Sjöfartsverket, innan hon slutligen gick i pension 2002 om jag nu minns rätt.

Systemet var byggt på en filbaserad databas, vid namn *Dataflex*. I den kunde man skapa databaser, men även enklare program. Svagheten i systemet var att det behövde ha väldigt många öppna filer samtidigt, eftersom program och data var spritt i en mängd filer. Dessa låg alla på *Novell*-servern och flera klienter var mer eller mindre fysiskt inne och läste och skrev i dessa filer – om nu inte exakt samtidigt (det hade inte fungerat vill jag lova!), så nästan samtidigt, eller rättare sagt ”i tur och ordning”. Så det hade sina begränsningar, men det gick ändå att skapa en hel del kreativa lösningar!

Något som också kom på slutet, var en lösning som tog bort faxmodemet ur kedjan, när det gällde att skicka ärenden till Sjöfartsverket i Norrköping. Så fort ett ärende avslutats, plockades det nu upp av en applikationsserver. Ärendet överfördes i någon form av textbaserat protokoll till en liknande server i Norrköping, där det slutligen sorterades in i en exakt likadan databas. Det var alltså en slag databasreplikering om vi skall tala dagens språk. Men den där ”replikatorn” var mer av en slags ”filrobot” som kunde trigga på förekomsten av olika filer och skicka dem vidare till en annan sökväg på nätverket. Det var alltså inget ftp-protokoll eller liknande inblandat, utan roboten anslöt över nätverket till en server och la filen där i en slags ”inkorg”. Så i Norrköping fanns faktiskt en databas som så småningom kom att innehålla ärenden från såväl Göteborg, Stockholm och Härnösand. Det var även ur denna databas man kunde ta ut statistik med hjälp av en sk rapportgenerator.

Faxmodemet var nu fritt att användas till annat, varför jag skapade ett system för att skicka pressmeddelanden via fax – vilket då ersatte det gamla systemet som var baserat på *Telex 080* grupsändning. För detta ändamål användes ordbehandlingsprogrammet *Word Perfect*, där jag skapade en mall för pressmeddelande. Det kunde sedan sändas ut på olika grupper eller rättare sagt sändlistor, som var skapade för respektive område som ett fall kunde inträffa i. Men eftersom det var ett enda modem, så var det egentligen ingen skillnad på att använda *Jetfax* mot att använda en vanlig fax – systemet kunde fortfarande bara skicka ett fax åt gången. Så småningom behövde vi skaffa en faxserver med flera faxmodem, men det hade andra anledningar. Då blev det betydligt lättare att skicka pressmeddelande, eftersom vi hade 6 olika telefonlinor anslutna samtidigt. Under åren har olika faxservrar avlöst varandra, t ex *Trio Datafax*, *Faxination* och nu senast *GFI Faxmaker*. Men allt detta är nedlagt sedan en tid tillbaka, det finns effektivare sätt att skicka information än fax numera!

Det nya MRCC Göteborg

Vi var nu fullt etablerade i det nya MRCC-rummet på Göteborg Radio. Där jobbade två personer, en RL och en BRL, i stort sett enbart med sjöräddning.

Teknikerna i Göteborg hade skapat ett nytt manöversystem för kanal 16, som var lättare att använda och man kunde nu passa alla VHF-mottagare längs kusten i flera högtalare än 2. Dessa satt numera också i taket sedan vi flyttade in i det nya rummet. Högtalarna var av typen ”postorder”. Jag hade noterat på Stockholm Radio att de hade billiga och bra 3-vägshögtalare i sina flygbord. För er som handlat på postorder på den tiden minns säkert företaget *World Import*. Så vi köpte ett antal sådana högtalare och satte i taket, en lösning som faktiskt överlevde flytten till Kärningberget, några år senare. När antalet mottagare som passades ökade i takt med övertagandet av allt längre kuststräckor, så ökade även behovet av separation.

Vi hade även en ”polisradio”, system 70 – fast i civilförsvarsmodell – som satt uppe i vår 80m-mast. Den låg fast på kanal 02, där vi kunde tala öppet med enheter på land men även Polisens helikoptrar. I tillägg till detta hade vi en mera normal radio med frontpanel, där vi kunde välja kanal fritt. Man skall komma ihåg, att tills vi fick RAKEL så hade vi väldigt små möjligheter att kommunicera med de enheter ur Polis, Räddningstjänst och Sjukvård som i många fall blivit larmade på våra sjöräddningsinsatser. Även här var det nog också så, att användandet av 80 MHz-radion var väldigt varierande bland oss som jobbade på MRCC. Och framförallt så var det geografiskt begränsat till räckvidden från vår lokala basstation. Det skulle dröja många år innan detta fick en lösning, och fram till dess så var vi hänvisade till förmedling via SOS Alarm. De kunde visserligen på begäran koppla ut oss på en radiokanal via telefon, men det var något som man mera sällan praktiserade. Idag är det förstås svårt att tänka sig hur vi samverkade utan RAKEL. Det enkla svaret är kanske att ”det gjorde vi inte”.

Nattexpedition

Sedan fanns förstås kustradiostationen, men antalet expeditioner hade minskat drastiskt. På slutet fanns faktiskt bara en kustradiooperatör som betjänade ett *STAMPE*-bord för telegrafi och HF-telefoni, samt ett bord för VHF duplexkanaler. Under tiden hade vi sett ett system komma och gå egentligen; VHX. Det var ett operatörsbord för VHF och Gränsvåg samtalskoppling som var en korsning mellan *STAMPE* och *Infocoast*. Tanken var att systemet skulle vara halvautomatiskt och att den ”ticket” man hade på dataskärmen skulle följa det som man gjorde i bordet, t ex att byta organ. Likaså kunde man ringa ett nummer med ett enda knapptryck. Problemet var bara att det handlade om två PDP11-baserade system som skulle prata med varandra. Och så länge man körde ett bord, så fungerade det hyfsat – om än lite långsamt. Det skulle visa sig att man gjort en design där man begränsat datahastigheten till 300 bits/sekund. Dessutom hade man nog inte till 100 % gjort protokollet ”foolproof” – dvs det kunde ibland spåra ur, om man var flera bord uppkopplade som jobbade samtidigt. En total flopp egentligen, trots att syftet var gott. Vi fick till slut acceptera att man bara kunde jobba från ett bord. Alternativet var att använda ett *STAMPE*-bord, där våra tekniker hade byggt in en liten VHF-panel. Man kunde där se i en karta med lysdioder olika anrop, men i början fick kanalen startas genom att trycka Kanalval + en fyrsiffrig kod som motsvarade kanalen. I en senare version byggde man ett litet tangentbord, som slog dessa 4 siffror automatiskt. Nu kunde man i *STAMPE* köra både VHF, Gränsvåg, kortvågstelegrafi och kortvågstelefontelefoni – samtidigt! Det var bara operatörens simultankapacitet som satte gränsen. Från att ha varit ”Världens modernaste kustradiostation”, hade vi nu blivit ”The One Man Radio Station”. När jag besökte Radiomuseum ute på Eriksberg många år sedan – vad står då direkt innanför dörren, om inte en helt bevarad ”nattexpedition” från Göteborg Radio!

Oro inför framtiden

I början av 90-talet förekom diverse diskussioner kring kustradions och MRCCs framtid. Det var många som hade åsikter, och vi kände oss inte speciellt säkra på att vi skulle överleva denna omorganisation. Vid det här laget hade de flesta förstått, att kustradion i Göteborg ”sjöng på sista versen” – kvar skulle bli Stockholm Radio.

Var Sveriges enda sjöräddningscentral skulle placeras var däremot föremål för bitvis intensiv debatt. Telia föreslog förstas att den skulle samlokaliseras med Stockholm Radio. Det gick olika rykten om plats som reserverats för MRCC i minst ett par av landets SOS-centraler. Samtidigt så hörde vi talas om något som hette Kåringberget. Att militären (MKV/KA4) fanns belägen där, det visste vi, men få av oss hade varit där och sett hur lokalerna såg ut. 1993 flyttade Kustbevakningens sambandscentral ”Gravarne” från Kungshamn in till Kåringberget och blev samlokaliserad i samma byggnad som Marinens Sjöbevakningscentral. Någon form av projekt pågick tydligen för att skapa ett JRCC, och det projektet hette SAMRCC.

Men vi stretade faktiskt emot, av någon anledning. Så här i efterhand är det svårt att förstå varför. Man kan bara konstatera, att hade vi lyckats stoppa tillkomsten av LCK, Ledningscentral Kåringberget, ja då hade MRCC/JRCC hamnat någon annanstans, sannolikt i Stockholm – och vi hade alla blivit arbetslösa! Detta är förstas den risk man tar, när man försöker motverka all förändring och bevara det gamla. En verksamhetsövergång är aldrig smärtfri, vilket vi skulle få erfa. Historien skulle dock komma att upprepa sig flera gånger, men med andra huvudpersoner, och vi befinner oss just nu i ytterligare en förändringsfas. Att inte vilja förändras är alltid ”fel svar” och kan leda till att politiken väljer andra lösningar och istället satsar på de som faktiskt vill vara med och utvecklas.

GAREX

Det pågick även ett stort projekt med att upphandla ett helt nytt och gemensamt system för VHF och MF. Detta utvecklades av företaget GAREX, som var baserat i Norge. När vi i Göteborg först fick höra talas om detta, hade projektet av allt att döma pågått en tid i Stockholm. En kollega till mig var på ett möte och fick med sig ett utkast till kravspecifikation. När jag läste hur man kravställt funktionalitet, slog det mig att man tänkt väldigt mycket ”kustradio” men inte så mycket SAR. Jag hade en mängd förslag till ändringar, men när jag åkte på nästa möte så sa projektledaren att det nu var för sent att komma med sådana förslag.

Jag sökte då stöd hos Sjöfartsverket, men just vid det tillfället verkade man inte intresserade av att ta någon strid med Televerket/Telia. Detta var för mig något häpnadsväckande, eftersom man borde varit intresserat att detta nya system skulle bli anpassat även för SAR. T ex så återfanns inte något som beskrev hur simplexkanaler som kanal 16 skulle hanteras!

Systemet infördes i två etapper, där man först installerade en ny radioväxel hos Stockholm Radio i Nacka Strand. Jag var där på *Site Acceptance Test* och det verkade vara en del buggar och brister att rätta till. Jag såg fram emot samma förfarande när motsvarande lösning något senare skulle levereras till Göteborg, men fick då höra argumentet att ”vi skall inte ha några Göteborgslösningar”. När det var dags för *Factory Acceptance Test*, beslöt min chef något förvånande att skicka en annan kollega. Däremot till SAT så kunde jag åter få vara med.

Systemet driftsattes strax före sommaren 1994. Att systemet många gånger bara var stabilt i ca 20 minuter, innan passningen föll på alla kanaler och operatören fick lägga upp passningen på nytt – det var förstas inget som man kunde ha förutsett, men så var det i början. Växeln stod i Göteborg och vi satt i Onsala med en halvseg datalina som vållade diverse handskakningsproblem. Detta gick förstas att lösa, något annat var ju inte acceptabelt.

Terminalen var nu en färgskärm, som till viss del liknade den som jag sett i broschyren för 15 år sedan. Dock var bilden i broschyren mera färgglad än den knapplayout som man transporterat till en Unix-baserad X-terminal, vilken manövrerade kanalval mm.

I Onsala hade vi nu 5 arbetsplatser för kustradio, men om jag minns rätt så var de två i taket ovanför kartbordet fortfarande ”dubbelkommando” till terminalen som stod på motsvarande operatörsbord för sittande arbete. På Käringsberget skulle det ju bli 12 arbetsplatser, men i nödpassningen behövdes 2 redundanta terminaler, vilket också gjorde det möjligt att separera kanal 16 i upp till totalt $5+5=10$ högtalare, placerade i taket enligt samma modell som i Onsala.

Hemligheter?

Så under de år som föregick den planerade flytten till Göteborg 1995 pågick diverse aktiviteter. Jag hörde talas om att det skulle skrivas en kravspecifikation för ett nytt telefonsystem, varvid min chef bad mig i allmänna ordalag beskriva de funktioner som vårt nuvarande telefonsystem hade. Något mera än så fick jag inte veta. Hela projektet var omgärdat av stort hemlighetsmakeri. Jag minns vid ett tillfälle, då vår chef kom ut till stationen en sen kväll och vittjade faxen – papper för papper, bara för att försäkra sig om att vi vanliga drönare inte skulle få ta del av planerna. På fråga om vad som pågick, fick vi veta att ”inget är bestämt, därför kan ni inte få någon information”. Att all möjlighet till påverkan skulle upphöra när beslutet väl var taget, det var då underförstått – liksom att vi aldrig någonsin skulle få ha något att säga till om. I vart fall blev det konsekvensen.

Kravspec för en ledningscentral

I januari 1994 hölls så ett 4 dagar långt möte på Käringsberget. Dit var ett stort antal personer kallade för att bemanna två arbetsgrupper, för teknik respektive lokaler. Jag hamnade förstås i teknikgruppen som leddes av en byrådirektör från Sjöfartsverket i Norrköping. En flygledare från Landvetter hade fått i uppdrag att vara sekreterare, och för det ändamålet hade han fått låna en mindre bra fungerande ”bärbar” dator. På kvällen den tredje dagen så slog han larm om att han inte hade lyckats skriva något överhuvudtaget. Orsaken var nog en kombination av bristande datorvana och det faktum att han inte förstätt speciellt mycket av vad vi hittills talat om. Och nästa dag skulle ”kravspecen” för den nya ledningscentralen föredras av oss i plenum.

Vi bestämde då att vi skulle åka hem till mig i Kungsbacka och tillsammans författa specen på min privata persondator. Sagt och gjort! Vi satt där och åt pizza, drack några folköl och skrev ihop specen för den nya ledningscentralen; den var klar ca 0200 på tidig morgon. Det var under den kvällen som jag också fick veta, att det dokument som min dåvarande chef hade hållit så hårt i faktiskt suttit på anslagstavlan på Landvetter. Tydligen var det olika kultur i fråga om informationsdelning och delaktighet på LfV och SjöV.

Efter att vi presenterat specen för en ny ledningscentral så blev det återigen tyst som i graven. Vi som deltagit i teknikgruppen hade föreställt oss att arbetet skulle fortsätta. Det gjorde det säkert, men i andra grupper där vi inte blivit inbjudna. Men så plötsligt händer det, som det brukar sägas, och vi var åter kallade till en telefonigrupp. Nu visade det sig att man hade ett system på gång, och det var en vidareutveckling av det system som vi just nu hade på MRCC. Även det nya systemet hade ”tre korvar” som logo (Ericsson), men var ett sidospår till MD110, utvecklat i Norge. Vi gjorde några resor dit och fick systemet demonstrerat för oss. Istället för en knapptelefon med ett begränsat antal tryckknappar så bestod den nya telefonapparaten av en pekskärm. Om jag minns rätt så hade den på den tiden 10 sidor á 40 knappar, plus ett par rader med totalt 32 funktionsknappar. Men funktionaliteten var i stort sett densamma som våra tidigare knapptelefoner. Mycket av det arbete som jag tidigare lagt på MD110 kunde direkt överföras till MD110CS, som det nya systemet kallades. I tillägg skulle vi ha ytterligare en växel för administrativa ändamål, och det var en vanlig MD110. Den senare skulle delas mellan SjöV, LfV och KBV – medan CS-växeln primärt skulle användas av MRCC och ARCC. KBV

ledningscentral skulle primärt använda militärens telefonpanel *SLC-95* för sin egen verksamhet men CS för samverkan med oss. I princip samma system skulle vara kvar på Kåringberget fram till december 2017. Säg något system idag som vara i 22 år! I ärlighetens namn skall förstås tilläggas, att det under den tiden ägt rum ett antal uppdateringar, både inom mjukvara och hårdvara. Det system som installerades 1995 var t ex inte ”2000-säkrat”.

12 sådana operatörsplatser skulle det bli totalt i LCK och alla skulle ha en sådan pekskärm. Principen att alla paneler skulle ha samma layout var en princip som var självklar för mig – linjetagarsystemet var väl fungerande och skulle passa även i LCK tyckte jag. Detta system var förstås inte billigt och kunddatans komplexitet skall vi inte tala om! Jag hörde flera år i efterhand ur olika projektledare och säljare på Telia varit livrädda för den där ”Lindquist på Sjöfartsverket” som hade en mängd krav som var väldigt avancerade.

Sista året i Onsala

Det sista året på kustradion i Onsala skulle komma att bli väldigt speciellt. Nu visste vi ju att radiostationen skulle läggas ned 23/12 1994 och det blev många fall av ”sista gången” under de sista månaderna. T ex var jag den som startade det sista SAR-preset på 18187 kHz – vilket kallades Japan-preset, eftersom antennen var riktad åt det hållet. Jag var också den som skulle koppla det sista symboliska VHF-samtalet, där dåvarande radiodirektören skulle ”överlämna” Göteborg Radio till chefen för Stockholm Radio.

Under 1994 inträffade också ett militärt flyghaveri i Skälderviken. Samtidigt som några danska fiskebåtar försökte göra sig förstådda med att de bevittnat haveriet, ringer ARCC/CEFYL och väldigt kort meddelar ett ”nedslag”. Projektledaren för *SAMRCC* menade att detta var nyttig träning, eftersom vi i praktiken fick agera ”flygräddningsledare”.

En höstkväll samma år kom jag tillsammans med min parhäst, samme man jag berättat om tidigare, ut för att jobba natten. Det var varnat för orkan över Östersjön och det blåste redan väldigt mycket. Som vid alla sådana tillfällen hade kustradion en slags social funktion, där diverse personer ringde och vädrade sin oro. Många gånger hade de anhöriga ute på diverse båtar i området. Det här var vi relativt vana vid att hantera, och det gavs då ofta standardsvar, typ ”båtarna är byggda för att klara detta, och om inte så väljer befälhavaren att inte ge sig ut”. Men min kollega hade en viss förmåga att ibland vara lite väl övertygande, speciellt om det var kvinnor som ringde. Jag minns att jag reagerade över detta faktum att han mer eller mindre ”lovade” de som ringde in att ingenting kommer att hända. Eftersom jag gillar att spela ”djävulens advokat”, så påtalade jag detta för min kollega, som reagerade med sedvanlig vidskeplighet – ”så där säger man inte!”

Så var det dags att för mig att lägga mig i jourrummet och sova några timmar. Jag hade dock precis somnat, när kollegan kom och knackar på dörren. – Du behöver inte jåkta, men det har hänt något som jag tror du vill vara med om.

Så jag steg upp, gick ut i pentryt och hämtade lite mat och dryck och hällde upp en kopp kaffe. Min kollega stod och läste ur ett fax, en sk SITREP, som just kommit in från den finska Sjöräddningscentralen MRCC Turku (Åbo). Det handlade om en färja, på resa mellan Tallinn och Stockholm, som hamnat i allvarlig sjönöd. Eftersom vi i Göteborg på den tiden inte hade hand om den delen av kusten, kände vi inte igen fartygets namn – som var *Estonia*.

Hela fallet med *Estonia* var ”finsk sjöräddning”, men i sådana här fall finns inget som heter ”this is my Mayday” – alla hjälps åt! MRCC Stockholm fick dra ett tungt lass, inte minst med massmedia och man såg även till att förmedla larmet till ARCC/CEFYL, som vid tidpunkten var beläget på Arlanda – ”larma allt du har!” var direktivet. Här behövdes verkligen den totala insatsen av allt som gick att larma plus lite till – många besättningar som inte var i jour lyckades man få tag på.

Vi på MRCC Göteborg var dock inte alls inblandade på samma sätt. Vi hade ingen kontaktyta mot MRCC Åbo. Däremot hade vi sedan en tid tillbaka bevakning på det telefonnummer, som på dagtid gick till Sjöfartsverkets Rapportcentral. Efter kontorstid kopplades detta nummer till en knapp i vår MD110-telefon – vilket gjorde att vi kunde svara korrekt: ”Sjöfartsverket” på den linjen.

Vi fick förstås en mängd samtal under den aktuella natten, samtidigt som vi följde rapporteringen på TV-nyheterna. På den tiden fanns förstås inte t ex Aftonbladet på webben på samma sätt som idag!

Ny arbetsgivare

Första januari 1995 tog Sjöfartsverket över personalen vid MRCC Göteborg från Telia, men vi skulle komma att sitta kvar ute i Onsala under ytterligare 3 månader. Man hade bestämt sig för att ta över 12 sjöräddningsledare och en chef. Detta bedömdes räcka för att bemanna MRCC, vilket väl hade fungerat om ingen någonsin hade varit sjuk eller behövt semester då och då. Den nye chefen hade dessutom sagt att ”i Sjöfartsverket jobbar vi ingen övertid”. Det skulle visa sig att de kommande 3 åren så jobbade många av oss mer övertid än vad vi någonsin kunnat föreställa oss. I princip så behövde all ledighet täckas med övertid, vilket förstås var och fortfarande är helt regelvidrigt. För att kunna få ha 4 veckors semester, så behövde man under 8 veckor jobba ordinarie tid plus 50 % - så i praktiken fick man jobba in sin egen semester, genom kvalificerad övertid.

Nödpassningens vara eller inte vara, var också föremål för diskussion. Ett halvår innan flytten till Kåringberget ställde jag frågan om hur nödpasning skulle ordnas, varvid jag fick svaret att ”den kommer att läggas ner”. Att vi fortfarande bedriver manuell nödpasning med högtalare ser jag som en seger för det sunda förnuftet! Jag har sett flera exempel genom åren, där man valt att inte använda DSC utan ropat verbalt – och om man använt DSC, har detta bara vållat mer eller mindre kaos.

Det norska telefonsystemet

Arbetet med det nya telefonsystemet blev väldigt intensivt mot slutet av 1994 och första kvartalet 1995. Den nya ledningscentralen skulle tvunget vara i drift senast 1 april, och något annat var uteslutet. Vår nya chef på Sjöfartsverket sa dessutom att allt annat var förhandlingsbart; ”Det är bara en fråga om resurser. Krävs det att jag inför 80-timmarsvecka så gör jag det!”. Även om jag kunde vila på den kunddata som jag hade i det gamla telefonsystemet, så behövde mina kollegor på LFV övertygas om mina lösningars förträfflighet, och dessutom hade jag fått en ”överrock” i form av en byrådirektör från Huvudkontoret. Att sitta och lägga detta gigantiska pussel som grupparbete var förstås inte så effektivt – det uppstod diskussioner om varje liten anknytning. Det slutade med att jag surnade rejält, åkte hem och låste in mig i min lägenhet och stängde av all kontakt med omvärlden i ett antal dagar. Därefter var arbetet klart! Sedan återstod dock för Telia och Ericsson att skriva in anknytningarna i växeln, vilket skulle visa sig vara tämligen tidsödande.

Vi hade nu totalt 200 direktvalsanknytningar anslutna till systemet, men alla dessa användes inte av den operativa växeln. Dessutom var dessa 200 nummer fördelade 50/50 mellan två telefonstationer. Det var redundans men inte transparent sådan, dvs 100 nummer låg i vardera telestationen. Det skulle dröja några år innan vi fick en fullständig tvåstationslösning. Om jag minns rätt, infördes detta i samband med uppgraderingen från CS till TA (mer om detta senare).

Så för tredje gången på lite drygt tio år skulle vi byta telefonnummer. Det är heller ingen lätt apparat, med alla som måste informeras. Idag har vi gjort ett nummerbyte för ca ett år sedan, men nu styrs varje nummer om individuellt. Så var det inte 1995 kan jag lova; det enda vi blev erbjudna av Telia var en telefonsvarare som meddelade att numret hade upphört och hänvisade inringande till ett växelnummer.

Växelnummer, ja – just det. Det fanns en chef på den tiden som sa att något sådant inte behövdes. Alla som behövde hjälp av sjöräddningen skulle ju ringa via 112. Det var nog tur att jag var envis. När jag väl fått igenom detta växelnummer, så menade samme person att detta skulle besvaras på dagtid av vår gemensamma receptionist, men att det efter växelns stängning inte skulle nattkopplas till ledningscentralen utan att inringande skulle hamna i en telefonsvarare, som meddelade att ”växeln är stängd och öppnar åter i morgon kl 0800”. Nu blev det inte så – jag kan vara mycket envis, speciellt om jag vet att jag har rätt!

Slutspurt inför flytten

Men det fanns flera hinder på vägen. T ex att någon kopplat reserv- och UPS-kraften fel i datorhallen, vilket ledde till att hela filstrukturen kraschade och allt fick göras om från början – mindre än en vecka innan driftstart. Eller att jag upptäckte att eluttagen i golvet bestod av UPS-kraft och råkraft, dvs ingen reservkraft. Detta var förstås inte acceptabelt, vilket jag också påpekade. Någon fick riva upp alla golvplattor och koppla om hela elsystemet under golvet, med ytterst få dagar kvar till driftstarten.

Det slutade med att jag tillbringade i princip all ”ledig” tid på Kåringberget, för att jobba med färdigställande av den nya ledningscentralen. Samma öde mötte vår projektledare från LFV; han blev dessutom tvungen att ta en vecka semester (!), för att hinna jobba färdigt med projektet.

Denna sista månad innan första april 1995 blev mycket intensiv för mig, och jag jobbade säkerligen regelvidriga mängder övertid. Att bli tagen ur listan för att jobba med detta projekt, det var det förstås inte tal om. Detta skulle komma att få sin egen ”lösning” först 1998, men av helt andra orsaker!

Vid själva flytten till Kåringberget, var det många saker som skulle falla på plats i sista stund. Som att monteringen av alla telefonpaneler skulle avslutas senast kl 2200 kvällen innan 1/4, eftersom då skulle nämligen golvet bonas och oljas. Vår ledning hade investerat i ett svindyrt datagolv, med kvadratmeter stora golvplattor i fransk ek! Detta slamrande och knakande golv fick vi sedan leva med tills 2018, då dessa plattor äntligen kläddes med heltäckningsmatta. Datagolv var dock ett måste, men stackars KBV och FM, som under en månads tid fick stå ut med bilande av betong, mer eller mindre dygnet runt för att möta den snäva tidplanen.

Kvällen innan skulle jag, tillsammans med en systemutvecklare för systemet *DiscoSAR*, flytta över den filbaserade databasen från Onsala till Kåringberget. Detta skulle ske genom x antal disketter, där jag zippade ihop hela databasen. Nu var det så att de datorer vi hade i Onsala var av fabrikat *IBM*, och de vi hade i Göteborg stod det *Compaq* på. Det visade sig vara helt omöjligt att få någon av de 12 datorer som stod i nya MRCC att läsa dessa disketter. Efter mycket letande, hittade vi dock en IBM-dator i dåvarande ”röd datorhall”, som äntligen ville ta emot våra disketter. När dessa var installerade, hade dock klockan passerat midnatt - kvällen innan driftsättning av *Ledningscentral Kåringberget*.

Buren

Vid inflyttningen i april, så upptäckte jag att man byggt in nödpassningen i en glasbur, eftersom övriga myndigheter i centralen var rädda för ”störande ljud”. För säkerhets skull hade man dessutom lagt detta rum i en annan brandcell, vilket i flera år förhindrade att väggen revs. Dessutom hade rummet en dörr – som jag dagen innan första april något självständigt hängde av och bar ner i källaren!

Dessutom hade man beställt ut billiga möbler och möblerat upp hela ledningscentralen med. Man hade nog tänkt sig en mera ”samverkande” möblering, men då man inte kunde enas om metodiken, ledde detta till att man satte varje myndighet i varsin hörna med billigast möjliga möbler. De möbler som fanns i nödpassningsrummet var dessutom anpassade så, att operatören skulle sitta med ryggen vänd mot sin räddningsledare. Helt vansinnigt tyckte jag. Det var inte helt

lätt att flytta runt dessa bord så att operatören var vänd in mot centralen, och det såg inget vidare ut heller, eftersom borden nu inte passade ihop med varandra. Men eftersom ingen visste varför det var så och att borden egentligen skulle stått på ett annat sätt, så slapp jag att bli ”hängd” för detta.

I nödpassningsrummet hade man även tänkt placera den tunga och klumpiga utrustning för talregistrering som vi införskaffat redan 1990. Den lyckades vi så småningom få flyttad till ett sidorum. Trots att den var placerad i en egen glasbur som skulle dämpa bort störande buller, så tillförde den nämligen nödpassningsrummet både värme och oönskat oväsen.

Premiärdagen, eller Det stora aprilskämtet?

Så jag och min kollega, ni vet han ”linslusen”, skulle infinna oss kl 0800 den första april – för att exakt kl 1200 ta över driften från Onsala, där de två operatörerna för första och enda gången fick lämna lokalen utan att ha blivit avlösta på plats. Och i samma ögonblick övertog vi alltså kuststräckan upp till länsgränsen mellan Kalmar och Östergötlands län. Det var många enheter som ville ropa upp exakt kl 12 och önska oss lycka till, så jag fick svårt att ta hand om alla på en och samma gång – en som ropar i Kalmar hör ju t ex inte den andra som ropar på sydkusten. Vår sjötrafikdirektör ringde upp en av Sjöfartsverkets fjärrmanövrerade radiopejlar på Hanö och anropade JRCC från sitt kontor i Norrköping – detta för att på kanal 16 (!) önska oss lycka till.

Själva invigningen skulle dock dröja till nästkommande måndag, den 3:e april. Där höll kommunikationsministern tal och dessutom blev ledningscentralen välsignad av *Biskopen i Göteborgs Stift*. Det visade sig dessutom att sagde biskop tydligen var tekniskt intresserad, vilket hans ”adjutant” uppmärksammade mig på. Sålunda fick jag för denne kyrkans man demonstrera all vår utrustning för ”vågrät kommunikation”, medan jag menade att han själv stod för den ”vertikala kommunikationen”. Något vågad kommentar så här i min efterklokhet. Dock hade han hört detta skämt tidigare, eftersom det ju förekommer i Hasse Alfredssons monolog ”ringaren” – ni vet den där med Pastor Jansson, som sa att ”livet var som en påse”!

I samband med flytten till Göteborg, skulle vi överta en större del av Sveriges kust. Sträckan Falsterbo-Västervik tillkom nämligen – till våra kollegor i Stockholms stora besvikelse. De hade ju dock tidigare fått ta över hela Norrlandskusten, i samband med att centralen i Härnösand lades ned ett par år tidigare. VHF-nätet i Sverige var då uppdelat i två ”hjärnhalvor”, med 10 sk ”länkar” i mellan de två växlarna. Detta för att man från Göteborgs-centralen skulle kunna använda sändare och mottagare som tillhörde Stockholms-halvan av systemet. Dessa länkar var instabila och i bristvara skulle det visa sig. Under de åren som detta system var i drift, lades mycket tid på ”förhandlingar” mellan operatörer i Göteborg och Stockholm, rörande dessa länkars fördelning och nyttjande. De var dessutom enkelriktade! Detta var förstas ingen bra lösning, men det skulle dröja åtskilliga år innan GAREX levererat en modernare lösning, där hela Sverige blev ett centraliserat system.

Men många operatörsplatser i LCK blev först bara utrustade med lur och högtalare. Tanken var att man från en annan X-terminal skulle starta en OPER-process för den bildskärmslösa terminalen och därifrån välja in den kanal som behövde användas. Detta var något som knappast kom att nyttjas under de år vi hade den tekniklösningen. Det var först senare som det dök upp mera behändiga terminaler för en icke-nödpassnings-arbetsplats, t ex en pekskärm eller en vanligt knappterminal.

Hårda nypor

Vi fick också erfara att Sjöfartsverket kunde vara tämligen ”hårda i nyporna” när det gällde förhandlingar om löner och framförallt arbetstider. Vi hade ett års frist i och med verksamhetsövergången, men därefter infann sig diverse stridigheter. Vi hade tidigare haft ett schema med veckoarbetstid 34,15 men hänvisning till de speciella förläggningvillkor som gällde.

Detta ville Sjöfartsverket ändra på och nu skulle det vara 36,10 och schemat skulle läggas så att detta var möjligt. Vi trodde inte att det skulle gå att skapa ett ”lagligt” schema som uppfyllde alla arbetsgivarens krav, och kände att vi hade trumfen på hand – men ack vad vi bedrog oss! Förhandlingschefen på Sjöfartsverket presenterade en turlista, som varken var bra för verksamheten eller för oss anställda – men den var helt enligt regelboken! Så vi fick snopet krypa till korset och foga oss efter vår nye arbetsgivare. Samtidigt upplevde vi att vi blivit blåsta på lönen. Sjöfartsverket hade vidlyftigt lovat ”oförändrad lön”, men inte sagt något om hur det underlaget skulle beräknas. När Televerket blev Telia, så avstod facket ett år från löneökningar till förmån för ett bonussystem, som baserades på bolagets resultat. Detta föll under de två år som var aktuella för oss alltid ut med full bonus. Men Sjöfartsverket tolkade sitt löfte som att det skulle vara oförändrad grundlön. Jämfört med våra kollegor på ARCC, så tjänade vi nu betydligt mindre och skillnaden kunde uppgå till 5-siffriga belopp. Som sagt – verksamhetsövergångar är en plågsam process för alla inblandade, det ligger nog i sakens natur. Det skulle dröja många år innan dessa löneskillnader jämnades ut, men idag så är dessa skillnader ett minne blott och få medarbetare minns alla motsättningar, som dessa löneskillnader skapade under ett tiotal år.

Det man också måste tänka på, är att vi under den tiden vi tillhörde Televerket och senare Telia, inte hade speciellt mycket kontakt med Sjöfartsverket. Om man skall raljera lite, så hörde vi endast av Sjöfartsverket vid utbildningar, utcheckningar – eller när man ville påtala att någon gjort något fel.

Även efter att Sjöfartsverket tagit över räddningsledarna från Telia, tog det många år innan man rent allmänt kände sig som sjöfartsverkare. MRCC var en väldigt ”fristående” enhet, som levde sitt eget liv – långt ifrån Huvudkontoret i Norrköping. Det var först när vi blivit ett JRCC som denna känsla började infinna sig på allvar.

Själv hade jag ju jobbat i projektet på slutet och hade redan innan övergången börjat komma ”in” i Sjöfartsverket på riktigt. Från att ha varit motståndare till övertagandet – så hade jag nu, inte bara gillat läget, utan blivit en sjöfartsverkare fullt ut.

Min kollega, som redan innan övertagandet drev en egen ”kampanj” mot verket, fortsatte med detta efter övertagandet. Tyvärr så skulle han behålla den inställningen ända fram till sin pensionering, och vad jag vet så slutade han som en mycket bitter man. Eftersom vi under många år fortsatte att ha fasta vaktlag, så tillbringade jag mycken tid tillsammans med denne man, som var missnöjd med i princip allt som det stod Sjöfartsverket på.

Men jag hade redan i tidigt stadium bestämt mig för att försöka se möjligheter och positiva saker. Det är ju så – vi väljer i mångt och mycket vilken värld vi vill leva i. Jag brukar säga, att verkligheten är en fantasi som skapas i våra hjärnor. Därför lever vi alla i olika verkligheter. Fördelen är att vi själva kan påverka vilken verklighet vi lever i. Men detta förhållningssätt gillades inte av min kollega. Det verkar som att han nog tyckte att jag var osolidarisk mot honom, i och med att jag inte mätte lika dåligt som han faktiskt gjorde. Det skulle inom några år komma att ta sig uttryck, som gick långt över gränsen för det anständiga, och som också fick genomgripande konsekvenser.

Samverkan

Tänk så svårt det här med samverkan kan vara. Nu satt vi i våra fyra hörnor och ändå skulle vi hjälpa varandra. Det hade dock skapats två stora kartbord mitt i centralen med vardera två operatörsplatser. Men där fick man i så fall stå och jobba. Det var där man skulle samlas vid samverkan, så var det tänkt i alla fall.

Det spelades in en informationsvideo, där chefen för Sjöräddningscentralen presenterade Ledningscentral Karingberget – rummet där 4 myndigheter samverkade över gränserna. En av mina kollegor fick agera huvudrollsinnehavare. Han skulle ta ett par steg fram mot kartbordet,

sträcka upp en hand i luften och säga med tydlig stämma: ”Nödläge här!”. Nu kom som på beställning ett stort antal människor skyndande från olika hörn i centralen. Han berättar om en fritidsbåtsolycka som kräver omedelbar samverkan. Sedan pekar han militäriskt med ena handen mot chefen för Sjöbevakningscentralen: - Vad har Marinen för enheter?

Så här gick det knappast till i verkliga livet. En sista rockad hade skett strax innan inflyttningen, vilket lett till att ARCC hamnat där KBV annars skulle varit – långt bort, tvärs över golvet. Dessutom hade de ställt upp två höga radiostativ ut mot ledningscentralen. Ville man ha helikopter, fick man gå över dit och be vackert. Så var det ju även när ARCC satt på Arlanda, enda skillnaden var att man inte behövde ringa. Behovet av helikopter skulle motiveras och kunde komma att ifrågasättas. Att man från ARCC skulle komma över och hjälpa till att svara i telefon och prata radio med enheter, var det däremot inte tal om. Det behövdes två personer för att sköta uppföljning av och samband med helikoptrarna. Sambandet skedde med kortvågsradio, 5680 kHz.

Dessutom förelåg ju väldigt stora skillnader i kultur mellan MRCC och ARCC. ARCC bestod av en blandning av personal (flygledare) från LFV och fd militärer. MRCC bestod i början enbart av radiotelegrafister. Så småningom skulle det börja att anställas nya sjöräddningsledare, och då valde man att rekrytera sjökaptener.

MRCC hade varit en udda fågel inom Televerket Radio och hade under många år fått rå om sig själva, utan någon större inblandning. Kopplingen till Sjöfartsverket var avtalsmässig, men inte förrän på slutet hade Sjöfartsverket börjat engagera sig i hur räddningstjänsten utövades. ARCC var säkerligen ännu mera självgående; C ARCC var inom LFV även C SAR. Att nu Sjöfartsverket tog över MRCC, och även ville ta över ARCC på sikt, skulle komma att bryta det mönstret. Att inordna sig i en arbetsordning under ett *SAR Management*, kändes förstås inte naturligt – men ur ett historiskt perspektiv kan man förstå varför.

Personligen slogs jag redan från början av det faktum, att man inom flyget hade en professionalism som jag tyckte att vi på MRCC till viss del saknade. Jag hade ju fått jobba en hel del ihop med personal från ARCC redan inom projektet och egentligen blivit tvungen att sätta mig in i hur de jobbade – mycket pga att jag jobbade med telefonsystemet. T ex så tyckte jag att de hade mycket bättre fraseologi på radio än vad vi ”kommunikationsspecialister” från kustradion faktiskt hade eller rättare sagt borde ha haft. Dessutom var det så, att ARCC var hårt reglerade i tjänsteföreskrifter – medan vi på MRCC sedan lång tid tillbaka tillåtits skapa vår egen metodik och kultur. Eftersom vi alltid varit fasta vaktlag, kunde kulturen dessutom variera väldigt mycket, beroende på vilka som jobbade.

För att skapa ett bra klimat, så fanns det egentligen ett antal problem – något som man inte insåg i början. Skall man jobba ihop, så krävs ju att man visar varandra respekt. Om man hela tiden tycker att ens egna verksamhet är mera avancerad än den andres, och på så sätt förminska de man nu skall börja samarbeta med – då är det förstås ingen bra början. På MRCC tyckte en del att ARCC bestod av ett antal bortskämda ”primadonnor”, som inte alls var vana vid den arbetsbelastning som kunde råda på MRCC sommartid. På ARCC tyckte man i allmänhet, att vi på MRCC var alldeles för långsamma och att man själva var de enda som kunde motsvara luftfartens krav på snabb hantering av larm. Och ömsesidigt så fanns inställningen, att den egna verksamheten var så avancerad, att den andra sidan aldrig någonsin skulle kunna lära sig den.

Dessutom var det hela tiden MRCC som behövde hjälp i centralen, medan de andra tre myndigheterna egentligen aldrig såg några sådana behov. Det ledde till en slags obalans, i och med att man försökte utbilda personal från de andra tre myndigheterna inom sjöräddning – medan det aldrig förekom någon motsvarande utbildning i andra riktningen.

I kraft av detta, ansåg vissa inom Sjöfartsverket att man med rätta kunde kräva att de andra tre – och då framförallt ARCC – skulle anpassa sin arbetsmetodik till MRCCs. Något som självfallet inte föll i någon god jord – ”rör inte vår metodik”, blev svaret. Att vi på MRCC vid den tiden knappt själva hade någon metodik att tala om, var en sak som många då inte insåg.

Men vi på MRCC hade ju efter ett antal större fall som inträffat, börja tänka i banorna stabsarbete. All personal ur de tre andra myndigheterna skulle gå en utbildning för att kunna tjänstgöra som Stabsmedlem. På ARCC hade man en helt annan syn; det vi kallade för stödgrupp kallade man för stab, som då istället utökades med samverkanspersoner.

Objektivt sett, så hade ju alla rätt på sitt sätt. Sjöräddning är många gånger inte lika ”bråttom” som flygräddning. Istället krävs i vissa fall en djupare analys och eftertanke, medan vid flygräddning det mesta är av rutinkaraktär. Jag minns att jag tyckte redan från början, att ARCC var mycket bättre på radiosamband än vad vi var; man var mycket tydligare på radio och framförallt mycket mera koncisa. Alltså borde vi ha mycket att lära av varandra, vilket dock försvårades av att vi hela tiden förminskade varandra.

Trots dessa motsättningar, var det sällan några problem vid verkliga händelser. Detta har visat sig genom alla år vi har suttit på Kåringberget – man ställer upp för varandra när det verkligen gäller!

Det skulle komma att ta åtskilliga år, innan drömmen om ett JRCC blev verklighet. Då hade vi hunnit genomföra åtskilliga gemensamma träffar på olika konferensanläggningar. Det skedde under tiden små framsteg i långsam takt. Det skulle dock krävas en chef som vågade ta obekväma beslut. Och vi skulle få vänta på detta i 15 år.

Man måste också betänka, att personalen från ARCC var ”kommenderade” till Göteborg. ARCC låg innan dess på Arlanda. På samma sätt så var vi på MRCC ”tvångsflyttade” från Kustradion till Sjöfartsverket, även om det inte var lika stor geografisk skillnad.

Gemensam teknik

Mycket av tekniken på Kåringberget var gemensam från början. Vi hade två gemensamma telefonsystem i centralen. Dessutom ett gemensamt datanät. Kustradion (GAREX) fanns på alla operatörsplatser. Dessutom hade vi försvarets radio- och telefonpanel SLC-95 på utvalda platser, främst tänkt som reserv för kustradion.

Telefonsystemet MD110 CS var förstås en av hörnstenarna i verksamheten. Jag var ensamt ansvarig för förvaltning av det systemet, och som utförare hade jag Telia, med stöd av Ericsson. Men det var i praktiken jag som bestämde vilka knappar som skulle finnas i panelerna.

Antalet panelsidor har utökats kontinuerligt, och om jag minns rätt så var det 8 eller 10 sidor som användes från början, upp till 12 sidor å 40 knappar mot slutet. Dessa ”knappar” hade dubbelriktade funktioner; inkommande samtal till knappens direktvalsanknytning presenterades med ett ID som bestod av två rader text med vardera 6 tecken. Men knapparna hade även i de flesta fall en utgående funktion, där man kunde ringa någonstans genom att trycka på knappen. I det tidigare systemet hade detta kallats för *Hotline*, men här hette det DA-knapp. För att göra det enkelt så hade samtliga telefoner alla knappar och i samma layout. Från början kunde man inte differentiera ringsignalerna, varför alla knappar ringde i samtliga telefoner. Däremot kunde vi redan från början ha olika ringsignaler för sjö och flyg. Dessa 400 knappar programmerades direkt i växeln, och till min hjälp hade jag samma person på Telia som jag haft under MD110-tiden.

I tillägg fanns en *Speed Dialer*, som från början hade 150 sidor å 35 knappar. De flesta av sidorna och knapparna användes. För att programmera dessa, fick man från början göra en programmering på en av panelerna. Sedan fick man med en bärbar dator och en speciell mjukvara ”tänka av” denna panel, och sedan ladda upp motsvarande konfiguration på resterande 11

paneler. Detta var mycket tidsödande, som alla säkert kan förstå. Senare skulle jag bli tvungen att hitta andra lösningar, för att göra det smidigare att hålla systemet uppdaterat. Nya telefonnummer och kontakter tillkom hela tiden, och det var förstås jätteviktigt att telefonsystemet återspeglade verkligheten.

Dessutom räckte DA-knapparna inte riktigt till. När det fanns flera alternativa nummer under varje knapp, införde jag ett system där man först trycker på knappen och sedan kompletterar med en ytterligare siffra. Detta var enkelt, eftersom alla knappar i själva verket slog ett kortnummer. Om man istället låter knappen slå ett ”halvt” kortnummer, kunde man låta operatören slå den sista siffran i det fullständiga kortnumret. Detta var en lösning som våra vänner i Oslo, dvs de som hade konstruerat systemet, inte var medvetna om. Detta användes på helikopterbaserna men så småningom även på tornen, där det i bägge fallen fanns alternativa nummer. På slutet infördes detta även på SOS-knapparna.

I tillägg till detta använde vi kortnummer, där vi t ex kunde ringa direkt till alla KBV-båtar genom att slå 10+båtens nummer. Detta fungerade även på t ex polisbåtar, ambulanshelikoptrar och polishelikoptrar.

Vi hade förstås resursregistret i DiscoSAR, men det användes mera sällan – mycket beroende på att alla nummer man behövde använda redan fanns i telefonsystemet. En kollega har i efterhand påmint mig om vilken ”makt” jag haft, i och med att metodiken i mångt och mycket har styrts av vilka knappar som funnits tillgängliga.

Från början hade ARCC inte så stort intresse av att använda exklusiva inkommande nummer och knappar. De kom ifrån ett väldigt liknande linjetagarsystem, som vi hade i Onsala på 80-talet. Någon från LfV lär under projektet ha yttrat ”ARCC har endast behov av ett fåtal linjer”. På MRCC hade vi ungefär 10 års erfarenhet av mera avancerade telefonlösningar. Jag blev med tiden känd för att vara den som utnyttjade denna teknik till ett absolut maximum!

Från början hade vi totalt 200 direktvalsnummer, som var fördelade ”stelt” över två telefonstationer. Men när vi så småningom skulle ta över hela Sverige, gick det att motivera en utökning. Det blev sålunda totalt 400 direktvalsnummer. Detta innebar att även ARCC kunde börja använda den nya tekniken fullt ut.

Telefonsystemet har uppgraderats många gånger. Redan efter ett par år skedde en viktig uppgradering, där vi fick några initiala brister och barnsjukdomar åtgärdade. T ex var det så från början, att man fick en automatisk konferens om man under pågående samtal ringde ut ett nytt samtal eller besvarade ett nytt.

Möjligheten att medlyssna på samtal blev standard i det nya telefonsystemet. Nu var lösningen inte längre hårdvara, utan vi hade speciella knappar för att lyssna med på larmen. Detta gjordes dock över ”gränsen” och många började inse fördelarna med att alla hörde larmet från början.

Även om telefonsystemet var gemensamt, så hade MRCC och ARCC separata telefonnummer för allt från ”växel” till enheter. KBV hade även de egna nummer. Som jag nämnt tidigare, hade KBV en del i vårt system när det gäller deras kontorsanknytningar, medan deras VB nere i ledningscentralen använde det militära telefonsystemet. Sålunda hade våran gemensamma receptionist 3 olika växelnummer att svara på. Och dessa nummer skulle nattkopplas på olika sätt efter växelns stängning. Vid sidan av detta, hade MRCC och ARCC även olika faxnummer och olika e-postadresser. Detta skulle visa sig vara det sista svåra hindret att komma förbi, innan vi kunde bli ett JRCC på riktigt. På samma sätt så var det då i princip otänkbart att MRCC och ARCC skulle börja svara på varandras telefonnummer.

Som reservsystem hade vi den militära växeln, där varje telefonapparat utrustats med en knapp för vardera MRCC och ARCC.

På IT-sidan i övrigt, så var det väldigt svårt att kombinera 3-4 olika myndigheters IT-policy. Detta övergavs så småningom, av samma orsak. Sjöfartsverket hade initialt låtit Försvarsmakten förvalta IT-systemen på Kärningberget. Vi hade ett gemensamt nät, men våra övriga system var helt separerade. MRCC hade det DOS-baserade DiscoSAR ”version noll”, medan ARCC hade ”Royal Base”. KBV införde sin första version av KIBS. Gemensamt var att vi nu använde Windows for Workgroups 3.11. Men det var svårt att hantera de olika myndigheternas serverstruktur. MRCC och KBV hade *Novell Netware*, medan ARCC hade *Microsoft Windows* som server. Det ledde till att det i arbetsstationerna krävdes dubbla nätverksdrivrutiner, vilket i sin tur gjorde att ”minnet tog slut”. På den tiden var ju Windows en påbyggnad bara, dvs det var ändå DOS i botten – med alla sina begränsningar.

Och när det nu gällde policy, så var Försvarsmaktens inställning att ”Internet är farligt och skall därför inte förekomma”. Jag minns att jag var på en kursgård uppe i Strömstad tillsammans med representanter från alla myndigheterna samt MUST (!). Där döptes jag till ”Mr Internet”. ”Är ni medvetna om att information ni söker fram på Internet, den kan ju vara..... FELAKTIG?!”. Till slut tog man sitt förnuft till fånga, och självfallet skulle vi ha Internet i våra datorer (även om samme kommunikationsminister som några år tidigare invigt vår ledningscentral hade kallat Internet för en ”fluga”).

Trots att vi nu använde Windows, så drog vi till en början inga fördelar av det grafiska gränssnittet. Merparten av våra applikationer, t ex DiscoSAR var ju fortfarande DOS. Att nu använda Windows istället för DesqView, innebar snarare nackdelar.

Bildskärmarna var nu gigantiska 21-tummare – de största skärmar som gick att få för pengar 1995. De var verkligen ”tjock-TV” och de tog väldigt stor plats. Dyra var de säkert också! Datorerna var Compaq och hade nu klockfrekvens av hela 50 MHz.

Någon säkerhetschef hade listat ut att den diskettstation som de var utrustade med var en stor säkerhetsrisk. Sålunda satte man i dessa hål en slags låsbricka, som dock kunde låsas upp med en nyckel. Denna nyckel förvarades i ett slutet kuvert i RLs skrivbordslåda. Att dessa låsbrickor så småningom resulterade i att alla diskettstationer gick sönder, hade nog ingen tänkt på. Skulle man fortsatt den linjen idag, hade man fått plugga igen alla datorernas USB-portar – hur bra hade det varit?

Kustradionätet *GAREX* hade vi som sagt på alla operatörsplatser. Dock hade endast ett fåtal platser utrustats med en X-terminal, vilket gjorde det i praktiken omöjligt att använda dem. Så småningom kom det mindre och behändiga knappterminaler och även pekskärmsterminaler. Då kunde även ARCC börja använda maritim VHF. I takt med att helikopterflottan förändrades, så var det färre och färre helikoptrar som hade kortväg ombord. Dessutom var det säkert inget smidigt system att förlita sig på, med alla störningar det innebar. Nu började ARCC att använda VHF och då företrädesvis kanal 16, till mångas stora förtret. Telia ägde fortfarande kustradionätet, och en tekniskt ansvarig där protesterade mot vad han kallade för ”olaglig användning”.

Duplexkanaler var däremot svårt att använda för helikoptrarna; Vertolerna kunde inte alls, och dessutom så krävdes ju repeaterkoppling – vilket många fortfarande upplevde som svårt. Så vi började sakta men säkert bygga upp ett nät av SAR-kanaler, kanal 67 och 74 som ju är simplexkanaler. Det måste ha kostat stora pengar, men faktum var att mina kollegor på MRCC knappast tyckte det var något tillskott. Kulturen på MRCC var att man fortfarande körde mycket sjöräddning på kanal 16, med repeaterkopplade duplexkanaler som komplement. Däremot anammade ARCC dessa SAR-kanaler på direkten – vilket kunde få smått komiska former. Låt oss nu säga att vi hade en färja, där en passagerare skulle skjuckvakueras. Man kunde nu höra på VHF kanal 67 i Göteborg, där ARCC ger helikoptern all nödvändig information. Slutligen säger man att ”ni kan nu gå över på kanal 16 för kontakt med fartyget”. Så det kan bli!

Något som också från början satt djupt rotat, var att man på ARCC ansåg sig ha "ensamrätt" på att prata med helikoptrarna. Vi som jobbat inom kustradion tidigare var ju faktiskt vana vid att själva leda helikoptrarna. På MRCC kallade vi nu oss för *Sweden Rescue*, medan man på ARCC kallade sig för *Sweden Air Rescue*. Även här skulle det komma att ta många år att få alla att använda samma namnanrop.

Jag har hela tiden hävdad, att all teknik måste vara exakt samma överallt i ledningscentralen. Dock tvingades jag till ett avsteg; på ARCC ville man slippa byta sida i GAREX-panelen, varför vi gjorde en speciell layout för dem med bara de kanal 16 och SAR-kanaler som de vanligen använde. Idag är detta ett minne blott och ordningen är återställd!

Även om vi nu hade rena utförare i form av Försvarsmaktens IT, Telia (telefonin), Telia igen (GAREX) – så var det förstås mycket att göra på förvaltningsfronten. Detta var på den tiden då man ännu inte etablerat några regelrätta systemförvaltningar. Men någon behövde ju fronta utförarna och denna "någon" blev förstås jag. Dock blev jag inte utnämnd till att ha den rollen, utan detta föll sig naturligt. Detta skulle komma att visa sig vara ett ödesdigert misstag längre fram. Men i praktiken var det nödvändigt; cheferna hade inte den tekniska kompetensen; tekniksidan förstod inte verksamheten.

Som jag tidigare har berättat, så var det mycket övertid – Sjöfartsverket hade som sagt anställt 12 räddningsledare och det räckte nätt och jämt för att bemanna centralen, utan hänsyn tagen till semestrar och annan ledighet. Mycket arbete med tekniken gick förstås att utföra i position, under ordinarie arbetstid, men det blev även mycket övertid. Jag hade inget emot detta – jag tyckte ju att det var "kul" – men visst hade jag önskat att man redan från 1994-1995 tillsatt en tjänst som "tekniskt ansvarig" eller motsvarande. Det fanns dock inget intresse av att göra så; antingen så fanns inte resurserna eller så insåg man inte behovet. Men det myckna arbetandet skulle sakta men säkert komma att ta ut sin rätt.

Massmedia

Tiderna förändras och massmedia ställer allt högre krav på tillgänglighet och information i realtid. Vi hade 1995 en faxserver och kunde skicka pressmeddelanden per fax – 6 parallella modem hade vi.

Idén med ett separat pressnummer tog vi med oss från Onsala, och på Karingberget fanns inledningsvis två olika pressnummer för Sjö och Flyg. Jag skapade även en lösning som gjorde det möjligt att ta pressamtalen utanför själva ledningscentralen. Jag vet att detta övades med jämna mellanrum, men jag är väldigt osäker på om detta någonsin kom till skarp användning. Det var alltså så, att i princip varje bordstelefon i hela byggnaden hade en press-knapp, där man kunde ta dessa samtal.

I och med att vi hade pressnumret inne i MD110 CS, kunde man där också svara flera linjer i konferens direkt. Detta praktiserades vid ett flertal tillfällen och fungerade mycket bra. Inledningsvis kunde man ta 12 samtal i ett svep, vilket senare begränsades till 7 i och med ny mjukvara. Man kunde även lägga in kö bakom de press-knappar som fanns, och på så sätt undvika att den som ringde in fick upptaget. Både bra och dåligt på sätt och vis. Men min målsättning var att man skulle kunna ha en hög tillgänglighet.

På senare år gavs möjlighet att koppla om pressnumret till Stab Kommunikation. Detta skedde genom en knapp i panelen, som gjorde en "helt vanlig medflyttning" av gruppnumret. Idag är lösningen helt omvänd. Samtalen går direkt till Norrköping, men styrs där i normalläget om till JRCC. När Stab Kommunikation vill ta över, loggar de in och får då alla samtalen till sig och sätter därmed omstyrningen ur spel.

Problemet med den lösning vi har idag, är att normalt finns en person som skall ta emot alla samtal i en enda mobil. Tidigare hade vi möjlighet att sitta flera bredvid varandra och visuellt kunna se hur många samtal som väntade. Nu finns möjlighet att logga in flera mobiler, men begränsningen finns fortfarande i att man bara kan ta ett samtal åt gången, utan att se hur många som står på kö. Möjligen kan man skapa en lösning i nuvarande eller kommande telefonsystem, så att man har en PC-klient där man kan se hela kön. Det är oerhört angeläget att vi skapar oss en hög kapacitet, när det gäller att ta emot samtal från massmedia.

Snart började jag bygga upp sändlistor för e-post i vår Exchange-server. Precis när dessa var klara, drabbades vi av viruset ”I love you”, som då spreds till alla nyhetsredaktioner i landet. Alltså ett mindre lyckat test av sändlistorna! Men dessa sändlistor kom att användas under ett antal år och det var ett stort steg – nu kunde informationen spridas snabbare till ett stort antal mottagare.

Så småningom fick vi genom Sjöfartsverkets Informationsenhet ett annat system, där man på webben kunde göra samma sak. I princip var det exakt samma funktion, fast i en annan miljö. Där måste jag nu flytta över alla våra sändlistor.

Slutligen kom den lösning vi har idag; ”Sjö- och Flygräddning Online” – en slags ”blogg” på Sjöfartsverkets externwebb. Ursprungligen var det personalen på JRCC som där skrev om precis alla insatser; från de väldigt enkla till de riktigt stora. Vid mera uppmärksammade fall, trädde jag in och skrev – men annars utfördes detta av de som jobbade i position. Att ta hjälp av ”Info” på Hk var det då inte tal om – snarare sa de att ”det finns ingen anledning att vi skall försöka göra det som ni sköter själva allra bäst”. Idag har det ändå blivit så att Sjöfartsverket Stab Kommunikation övertagit massmediahanteringen – vilket jag personligen känner blev ett steg i fel riktning. Nu finns egentligen ingen som driver hanteringen proaktivt, utan allt är inriktat på att vara reaktiv. Informatörerna blandas bara in om och när belastningen blir för hög. Man ser med tacksamhet att ingen intresserar sig för vår verksamhet. Detta är inte hållbart, tycker jag.

Det som drivit utvecklingen i en viss riktning, är förstås de mera uppmärksammade sjö- och flygräddningsfallen som inträffat under tiden. De har i hög grad ställt nya och högre krav på tillgänglighet, men framförallt uppdatering i realtid. Vid några tillfällen, då trycket varit högt, har jag och mina kollegor suttit och mer eller mindre ”live-bloggat” om de fall som pågick. Fördelen med en till 100 % uppdaterad webb, är att man enkelt och framförallt trovärdigt kan hänvisa dit. Problemet är att under ett inledningsskede ensam hinna med att både skriva ifatt webben, samtidigt som frågor per telefon börjar komma in. Detta innebär, att den som skall hantera media vid ett mera uppmärksammat fall måste ges möjlighet att komma in på ett tidigt stadium, alternativt om det finns möjlighet till avlastning. Men som rutinen är idag, kopplar man bara in en informatör när belastningen redan upplevs som ”för hög” – den som då skall både skriva och svara på alla samtal som kommer får det definitivt inte lätt. Och eftersom det inte finns någon webb att hänvisa till, kommer man in i en ond cirkel. Men jag har ofta hört argument emot att börja skriva tidigt, eftersom man menar att det då väcker intresset alltför tidigt. I min värld finns inget alternativ egentligen.

Vi skall också minnas, hur man på ARCC tidigt haft den inställningen till massmedia, att ”det är inget vi aktivt vill driva. Det ligger inte i LFFVs policy och affärsidé att berätta om hur farligt det kan vara att flyga”. När det gällde militär luftfart, hänvisade man ofta till ”militär sekretess”.

Jag vill ändå påstå, att jag lyckades driva fram en proaktiv hantering av massmedia som skapade väldigt mycket goodwill. Kommunikation måste ske under pågående fall, det går inte att göra i efterhand – nyheter är färskvara. Det innebär, att en insats som lyckats inte kan ”marknadsföras” i efterhand, eftersom den är en ”icke-nyhet”. Men om man först går ut med att det är en svår olycka, där utgången är oviss – ja då har redan intresset väckts. Sedan blir det naturligt att berätta om hur vi faktiskt löste uppgiften. Dåliga nyheter, däremot, ”säljer sig själva”.

Min tes är att man skall inte bara artigt svara på frågor och vara tillgänglig, utan även att driva publicering av insatser. Det sista är många rädda för, eftersom det många gånger skapar en våg av intresse från massmedia och allmänheten. Men är det inte det vi vill? Det finns så många andra i vår omvärld som är oerhört duktiga och påpassliga när det gäller att berätta om vad de gör. Jag ser det som att aktivt bygga upp ett förtroende, där massmedia vet att hos oss får de alltid korrekt, saklig och framförallt aktuell information. I det läget så lever jag som presstalesman och reportrarna i någon slags ”symbios”, dvs vi är ömsesidigt beroende av varandra. Kan man där skapa en ”understanding”, dvs ett bra samarbetsklimat så är det win-win!

Uppmärksammade fall

Man önskar så här mot slutet av sin karriär, att man faktiskt fört någon form av dagbok över de mest intressanta fallen man varit delaktig i. Minnena bleknar med tiden. De som jag fortfarande har i färskt minne är de, som varit mest uppmärksammade och där jag jobbat med massmedia. Om jag ser tillbaka, inser jag att jag varit en del av alla de fall som i många fall skapat historia. Och jag har många gånger haft den fördelen av att betrakta dem från sidan och inte själv varit involverad i själva beslutsfattandet. I rollen av presstalesman får man med viss nödvändighet en mera objektiv syn på händelsen. Det är inte helt ovanligt att jag under detta arbete gjort viktiga erfarenheter, när det gäller vår arbetsmetodik. Jag är nog i det fallet ”väldigt objektiv” och ser inget egenvärde i att alltid försvara hur vi hanterat en viss händelse.

Jag blev alltså mer och mer anlitad som pressansvarig i olika sjö- och flygräddningsfall. Efter att jag 1998 övergått till att arbeta enbart dagtid, så var detta naturligt. Vid några enstaka tillfällen har jag dessutom blivit inringd.

Min metodik brukar då vara, att inledningsvis göra en egen ”intervju” av räddningsledaren eller någon annan som är väl insatt – om jag inte själv varit med från början. Därefter prioriterar jag att skriva ifatt på webben. Först därefter börjar jag att ta samtal. Men ibland kan man inte unna sig den lyxen av att vara befriad från samtal. Då får man försöka göra allt samtidigt.

En annan sak som jag tycker är viktig, är att veta mer än vad man behöver säga. Detta eftersom man behöver nyansera sig. Alltså behöver jag veta lite av räddningsledarens innersta tankar om fallet, samt hur man ser på utvecklingen. Annars är det lätt att jag ”snackar in mig i ett hörn”. Jag tror mycket på kontinuitet, dvs allt jag säger skall ha en röd tråd.

Ett fall som jag däremot ”missade” var, när det brann i en norsk passagerarfärja. Då hade jag precis inlett min semester, och hemma hos Mor i Nybro kunde jag se min chef intervjuas på TV.

Nedan följer ett axplock ur alla dessa fall som jag varit delaktig i. Att jag väljer att berätta om just dessa fall beror på i hur hög grad jag har bevarat just dessa i mitt minne – och hjärta. Observera att det inte rör sig om någon bekräftad historiebeteckning. Jag har berättat det jag minns och det kan förstås finnas sakfel.

Många gånger känns det som att man lever mitt inne i en action-film. TV sänder extra och live från platsen. Räddningsledaren ställs inför svåra dilemman och måste fatta rätt beslut under stor tidspress.

Fiskebåten som försvann (1995)

Anledningen till att jag kommer ihåg exakt vilket datum detta var, är att larmet kom in på årsdagen av Estonia-katastrofen. Det var tänkt att vi skulle avhålla en tyst minut vid kl 1200 denna dag – vilket totalt glömdes bort. Vi var då väldigt upptagna.

Redan när vi kom på morgonen för att lösa av, hade nattvakten precis tagit emot ett samtal från anhöriga. En fiskebåt med 4 mans besättning hade varit ute några dagar i området runt Väderöarna. Dock hade man inte hört av dem på 4 dygn och nu skulle de varit hemma. Vi började kolla lite väder, och det hade blåst en del. Helt klart var att vi måste gå ut till fiskeplatsen

för att se om de var kvar där. Dock insåg vi tämligen omgående, att vi behövde genomföra ett större sök efter fiskebåten.

Söket blev mycket omfattande och dessutom långdraget. Fiskebåten fanns inte där den varit tidigare, och vi kunde förstås bara spekulera i vad som hänt. Hade de t ex fått motorhaveri och börjat driva? Vart hade båten i så fall tagit vägen? Och varför har de i så fall inte hört av sig?

Hade båten sjunkit och i så fall var och varför? Fanns det personer i vattnet och sedan hur länge? Kunde besättningen sitta i en livflotte och vart hade i så fall den drivit?

Vi insåg snart att vi behövde täcka in alla dessa scenarios. En försvårande faktor var att vi dessutom inte kunde veta, när under de 4 dygnen utan kontakt som olyckan i så fall inträffat. Vi förfogade redan då över professionella verktyg för att beräkna drift, men osäkerheten i ingångsvärden och möjliga händelserna gjorde att området med viss nödvändighet blev väldigt stort – speciellt om man skulle beakta en drivande hel fiskebåt eller livflotte.

Det mest akuta är förstås i detta läge att söka efter person i vatten, eftersom den möjligheten är starkt tidsbegränsad. När den möjligheten var uttömd, behövde vi gå vidare med att söka båt alternativt flotte. Samtidigt gick vi förstås ut med efterlysning, och det ledde till att det kom in en hel del tips som vi behövde värdera.

Jag skulle vilja påstå, att detta fallet innebar den största sökinsats som jag någonsin varit med om. Det resulterade i en oerhört lång SAR-logg, men även en hel A4-pärm full med bilagor av olika slag. Fallet innebar även att vi använde *On-Scene Co-ordinator* (OSC) fullt ut. Den lots som var OSC under fallets första del, kom sedan att vara vårt nautiska stöd i MRCC under resten av fallet – vi var ju bara radiotelegrafister. T ex kom vi att under fallets senare del behöva beakta sådana saker som tidvatten, i och med att sökandet efter flotte och båt förde oss ut på Nordsjön.

Det här var förstås inget vi löste på en dag, eller ens en vaktrunda. De två lagen som jobbat först med fallet kom däremot att fortsätta – även om det på papperet kom in nya vaktlag för varje dag. En räddningsledare (han som tog emot larmet) samt jag själv infann oss faktiskt i ledningscentralen under alla våra lediga dagar innan nästa runda. Under dessa dagar så hanterade jag massmedia på heltid. Fallet blev förstås mycket uppmärksammat, eftersom det var omfattande men framförallt på grund av att det drog ut på tiden.

Vi använde båtar, helikoptrar och flygplan från Sverige men även från Norge och Danmark.

Till slut så tvingades vi inse, att båten inte fanns på ytan. Så småningom kunde vi med hjälp av spaning med sonar hitta något på botten i det aktuella fiskeområdet, som mycket väl skulle kunna vara den eftersökta fiskebåten. Med hjälp av en ”sjöuggla” från Försvarmakten kunde vi slutligen fastställa identiteten på det som låg där på botten. Och eftersom det nu hade gått över en vecka av resultatlöst sök, kunde vi också vara säkra på att några liv nu inte längre fanns att rädda. Jag blev den som fick ringa alla anhöriga och framföra detta besked.

Norsk segelbåt

Jag har tidigare berättat om hur man alltid bör lita till sig själv och ta egna beslut. Detta hade jag fått lära mig tidigt i karriären, den hårda vägen så att säga.

Nu hade skiftet som vi stod i begrepp att lösa av precis emottagit ett larm. Det var en mindre tankbåt eller möjligen en bunkerbåt uppe i Brofjorden, som hade påträffat en av allt att döma herrelös segelbåt.

Vi drog då igång en omfattande insats. Var fanns de ombordvarande nu?

Vi fann snart båten och började söka runt den. Samtidigt gick en lots ombord och började segla in båten till närmaste hamn. När de anlät till hamnen så uppenbarar sig en man från ruffen och säger på klingande norska ”Morrn da!”.

Norrmannen kan nu berätta, att han vid passage ur Oslofjorden blivit rejält sjösjuk. Till slut har han bestämt sig för att försöka sova, vilket han uppenbarligen lyckats med. Han har alltså ingen som helst aning om vad om hänt, när det hänt eller var det hänt!

Så nu blev det bara att fortsätta insatsen. Det fanns där ute i havet två ytterligare personer som saknades. Hade de trillat i uppe i Oslofjorden, var det däremot fruktlöst pga begränsad överlevnadstid i vattnet. Hoppet stod till att finna överlevande i närheten av den plats där båten påträffades och en tänkt kurs bakåt så att säga.

Så vi dimensionerar ett större sök. Vi utgår då ifrån att det tydliga kryss som finns ritat i sjökortet är den position som vi noterat i ärendet i form av koordinater. Det var ändå dit vi initialt skickade enheterna och båten fanns ju också där. Men så var det inte! Det kryss som fanns i sjökortet hörde till något helt annat, som inte alls hade med detta fallet att göra!

Vi söker länge och väl, utan resultat, och ger därför upp och förklarar fallet vilande. Efter nattvakten så åter jag åter hem till Kungsbacka för att sova några timmar, innan det är dags att jobba eftermiddag. När jag precis vaknat ringer den kollega som jag skall lösa av. Han har nu upptäckt misstaget och bestämt sig för att dra igång sökandet igen! I ärlighetens namn skall nu klargöras, att vi sökt i rätt sjöområden – trots den felaktiga utgångspunkten. Men hade vi plottat rätt position i kortet, då hade vi sannolikt även sökt av öarna i skärgården, som låg alldeles innanför rätt position. Detta hade han nu precis verkställt, med hjälp av en polishelikopter. Sökandet blev resultatlöst och nu var fallet stängt igen.

Men det är då han säger: ”Raka dej och ta på dig den vita skjortan”. Varför då? ”Det kommer att stå ett TV-team och vänta på dej kl 1500”.

Här får jag alltså stå och försöka förklara varför sökandet återupptogs. Det var ju heller inte mitt beslut, men jag hade nog gjort detsamma. Jag sa något i stil med att ”det beror på att det inkommit ny information och nya omständigheter, som gav vid handen att ytterligare områden behövde genomsökas”. Till min stora lättnad så lät man sig nöjas med detta. Jag drog mig då till minnes den fråga jag fick på intervjun innan min sjöräddningsledarutbildning: Skulle jag kunna erkänna ett misstag om jag blev ertappad med att ha gjort fel. Nu gjorde jag ju det inte frivilligt, men hade reportern fortsatt att fråga om detaljer, hade jag nog blivit tvungen att medge att vi hanterat positionen felaktigt. Med facit i hand hade det ju ingen betydelse, annat än att det varit något ”skämmigt” att behöva erkänna, att vi inte plottat ut positionen rätt!

Idag hade detta heller inte varit något problem; vi hade ju ritat in positionen i vårt kartprogram, som ju i så fall varit kliniskt rent från ”gamla inritade kryss”.

Media var däremot mer intresserad av en annan sak som inträffat under förmiddagen. Det hade inträffat en mindre brand ombord i en färja, i köket om jag minns rätt. Man hade släckt den själv och såg ingen anledning till att larma eller informera MRCC. Massmedia hade ändå fått reda på detta av någon passagerare ombord. När man ringde till MRCC, hade en av de som jobbade då blivit sur och menat att ”de är skyldiga att rapportera sådant”. Nu skulle förstås kvällstidningarna basunera ut rubriker i stil med ”Räddningsledare rasar – färja mörkade brand”.

Men när de började ringa så hade han som gjort uttalandet redan blivit avlöst och gått upp för att sova. Samma reporter ringde säkert 10 gånger och frågade efter kollegan vid namn. Han måste ha blivit väldigt frustrerad, i det att han all 10 gångerna hamnade hos mig. Jag svarade ju sanningsenligt att han slutat sitt pass och nu låg och sov – sedan fick de misstänka vad som helst egentligen.

Det blev en uppgift för min dåvarande chef att ta död på den nyheten, vilket han lyckades alldeles utmärkt med! TV fick åka hem till redaktionen, utan något som var värt att sända.

Man skall inte tycka så mycket i media, och framförallt inte om man har fel. Det finns ju ingen skyldighet att rapportera liknande incidenter till Sjöräddningscentralen.

Pant på raketer

På tal om att inte tycka så mycket...

Jag jobbade nu natten innan påskafton. Så ringer TT som de alltid brukar göra med jämna mellanrum. "Har det hänt något?". – Nej inte än, säger jag, och syftar då på de nödraketer som brukar skjutas av i okynne bl a just på Påskafton. – Är detta ett stort problem då? Jag svarar tveklöst JA på den frågan, för det är det ju. Vi tycker inte om att man drar iväg nödraketer utan att vara i nöd. Stackars den dessutom, som har oturen att hamna i riktig nöd just denna kväll. Vi kan ju inte avfärda en nödraket, bara för att det är påskafton. Dessutom är det straffbart, tillägger jag.

Då undrar journalisten: - Vad kan man göra åt detta?

Det är då jag börjar tänka högt. Jag får då en snilleblix, som jag utan att fundera vidare delar med mig av. Jag vet ju att t ex elektronikkedjor numera är skyldiga att ta emot uttjänt elektronik. Samma sak gäller förstås även för pyroteknik och andra explosiva varor.

Nödraketer har ett bäst-före-datum. Problemet är att många inte lämnar in raketerna för destruktion, utan istället skjuter av dem på påskafton eller nyårsafton. De har ju ändå kostat en slant. Man kan ju säkert lämna in dem till Polisen eller varför inte stället där man kan köpa nya.

Ännu bättre vore det ju förstås om man kunde få ett ekonomiskt incitament, dvs en pant för varje återlämnad raket – precis som med tomglas. Då skulle det bli olönsamt att skjuta av raketer på detta sättet.

Jag kan, än idag, vidhålla att detta inte är någon dum idé – faktiskt! Dock är det väl inte min uppgift som vakthavande sjöräddningsledare att uttala mig spontant i policyfrågor.

Det som nu hände, var att journalisten skrev ihop en hel A4-sida, dvs en hel artikel. Den faxade hon över till mig innan jag lämnade jobbet på morgonen. Jag läste igenom den och godkände den, dvs hon ville ju förvissa sig om att hon inte rört till det. Sedan åkte jag hem till Kungsbacka för att sova.

När klockan är 1300 och jag precis har vaknat, ringer kollegan som jobbar. "Raka dej och ta på dig något presentabelt". Jag har nu viss erfarenhet av att bli uppringd så här och fattar genast misstanke. – "Så du menar att SVT kommer ut för att göra en intervju", säger jag lätt på skämt.

- "Nej men TV4 kommer", svarar han då!

Så vill de förstås intervjua mej, och de tycker dessutom att jag skall se arg ut, något som jag dock inte gillar. Men tydligen gör det sig inte så bra i reklamfinansierad TV, att bara vara saklig och lätt tråkig.

De vill nu se hur en raket ser ut, och vi skickar så småningom en löpare ner till hamnen för att låna en nödraket. Nu är det meningen att jag skall stå utanför byggnaden och hålla raketerna i ena handen och "hytta med näven" med den andra. Så får jag en replik att säga: - "Det här är faktiskt en nödsignal!". Jo det kunde jag väl gå med på, allt var ju dessutom sant.

Så vi bänkar oss alla vid 1930, den tid som TV4-nyheterna gick på den tiden.

De toppar sändningen med detta, och det måste ha rätt verklig nyhetstorka den påskaftonen. Reportaget med den arge sjöräddningsledaren dominerar helt nyhetssändningen, och inslaget var väldigt långt.

Det är nu jag märker att de även gjort en liten ”komisk vinkling”. Kameravinklarna är lite lätt ”lutande” och det ser ut som att de tycker att detta är roligt och festligt. Men det bryr jag mig inte så mycket om. Jag hade ju ett budskap och det fick jag ut i luften – med all önskvärd tydlighet!

Man skall inte tycka så mycket.... Nåväl, denna gång ingen skada skedd!

”Det värsta jag varit med om”

Vi hade ett större sök efter en man som till sin fru uppgivit att han var ute på sjön och dessutom hade vissa problem. Därefter hade hon försökt att ringa honom på mobilen, men då gick den inte att nå.

Vi blev då tvungna att dra igång ett stort sök, som inbegrep både Sverige och Norge.

Med facit i hand, som kom betydligt senare – visade det sig att mannen varit på krogen i hemstaden. Allt var ett påhitt – men det framgick inte klart av vem. Var det han som lurat sin fru, eller var det hon som hittat på allt för att jävlas med sin supande gubbe?

Jag vet att våra norska kollegor blev rejält sura och ville polisanmäla och kräva skadestånd. Det gjorde vi också, men än idag vet jag inte vad detta ledde till, eller vem som hade felat.

Vi gick ut med informationen att, nu var sökandet avslutat och den saknade hade aldrig varit till sjöss. ”Falsklarm?”, undrade media förstås. Jag svarade väldigt diplomatiskt, att vi agerat på uppgifter som inte var sanna. Då ville reportern veta hur stämningen på Sjärräddningscentralen är just nu. Nu ville man få mig att ”rasa” mot detta tilltag, men jag hade bestämt mig för att döda den storyn. Jag svarade återigen att ”vi tvingas bara att konstatera att vi agerat på felaktiga uppgifter och bedrivit ett sök helt i onödan”. Mer än så kunde jag ju inte säga utan att spekulera, och ”man skall ju inte tycka så mycket”. Vem som eventuellt var skyldig till falsklarm, eller om det här bara varit resultatet av ett beklagligt missförstånd på ”fyllan och villan” – det kunde jag ju inte veta. Och då skall man inte ”rasa” i media.

Så blev jag avlöst. Nästa dag läste jag i tidningen en intervju med en av mina kollegor. – ”Det här är nog bland det värsta jag varit med om”, säger räddningsledaren på MRCC. Så var det med den saken.

När jag efter den dagen höll mina utbildningar i massmediahantering med nyanställda kollegor, brukade jag säga att ”säger du så, då kan du vara 100 % säker på att du blir citerad – ordagrant”. Detta då sagt med den tydliga markeringen, att man bör avhålla sig från dylika ”tyckanden”.

I mitt privatliv bestämde jag mig dock för att bevisa min tes. Jag hade sedan några år tillbaka en egen väderstation på Öland, där jag har min sommarstuga. Jag hade i vart fall nästan 10 år av väderdata att stödja mig på. Så en sommardag regnade det väldigt intensivt i Färjestaden, där t ex köpcentret blev översvämmat. Jag kommenterade artikeln i lokaltidningen och länkade till min väderstations webbplats som bevis för hur många millimeter som det kommit under 1½ timme – det måste ju vara någon form av rekord menade jag.

Jag blev då förstörd uppringd av lokaltidningen i fråga, och bestämde mig då för att yttra orden ”det här är det värsta jag varit med om”. Och helt planenligt blev jag citerad, ordagrant, i tidningen.

Dessutom dök det upp en reporter några veckor sedan och tillbringade en hel dag i min trädgård, där jag berättade om alla mina blommor och mitt nörd-intresse för vädret. Det hamnade så småningom på lokaltidningens mittuppslag!

”Det kan smälla när som helst”

Min kollega, samme man som två gånger ringt och förvarnat mig om ett mötande TV-team gjorde en liknande sak en natt när han jobbade.

TT ringde som vanligt och frågade om det var lugnt, något han kunde bekräfta. – ”Men det kan förstås smälla närsomhelst”, tillade han – och tänkte inte så mycket mera på det. Sedan blev han avlöst och gick upp och lade sig att sova en stund.

Det är då det börjar ringa, till hans helt ovetande kollegas stora förvåning!

Tydligen har TT-journalisten tagit kollegans uttalande på fullt allvar och av allt att döma skickat ut en sk ”flash”. Så nu vill alla veta vad vi vet som inte de vet, dvs varför kan det ”smälla närsomhelst”.

Det var bara för den nu vakne kollegan att dementera uppgifterna om den eventuellt förestående katastrofen.

Ville inte bli räddad (1996)

Denna natt, när jag låg och sov i jour, blev jag väckt av min kollega. Det var en motorbåt med två personer ombord som hade fått motorhaveri i dåligt väder. De hade själva inte larmat, utan ringt den som de köpt båten av för ett par dagar sedan. Det stod snart klart att de två ombord inte hade kontroll över situationen. De var dessutom osäkra på sin egen nuvarande position, och det skulle visa sig att den räddningsbåt som vi skickade ut hade svårigheter att finna dem. I vart fall var de inte där som de hade uppgett. Vi fick helt enkelt larma en helikopter!

Nu visade det sig dessutom, att Kustbevakningens VB gjorde ”stora öron”. Den här sjöresan hade man fått tips om och faktiskt haft viss ”spaning” på dessa två personer, varav en var en av landets då mest kända kriminella.

Just vid den tiden hade vi på prov en metodik, där vi på sjöräddningen fick möjlighet att tala med helikopterbesättningen innan start. Tidigare hade det varit förbehållet ARCC att informera om händelsen. Eftersom jag visste att det kunde vara känsligt med tanke på vem som skulle räddas, bad jag dessutom KBV VB att ge information om vilka personer som man hade att göra med. Problemet var att han inte nämnde namnet på brottslingen i fråga – bara att det var ”tungt belastade kriminella”.

Helikoptern från Säve hittade tämligen snart båten och nu låg de två personerna i vattnet. Något hade hänt; antingen hade den kapsejsat eller gått på grund - jag minns inte riktigt. De två räddades ur vattnet och transporterades iland. Case closed!

Nästa dags eftermiddag, en söndag om jag minns rätt, väntade chefen för helikoptergruppen på Säve på oss vid ankomst till MRCC. Han var mindre glad över denna insats. Besättningen hade blivit väldigt överraskad över vem de hade fått upp i helikoptern; han var ju välkänd och de såg direkt vem det var.

Nästa dag kunde jag läsa på löpsedeln i GT: ”Jag ville inte bli räddad som nå'n jävla fåne!”.

Vägen mot en enda sjöräddningscentral

Att vi skulle bli Sveriges enda sjöräddningscentral stod klart sedan länge. Nu skulle vi i Göteborg ta över allt större delar av landet. Detta kunde förstås inte ske utan att vi gjort resor i dessa områden. Övertagande skedde i etapper. Efter Skåne, Blekinge och Småland följde Gotland, Sörmland, Stockholm och så resten av landet i ett par delar.

Samtidigt som vi flyttade in på Kåringberget, hade vi även förlorat en undercentral – Karlskrona. Vi skulle så småningom även förlora den på Gotland.

MRCC Stockholm blev under en tid även undercentral för hela landet. Idag är de dock ”bara” Kustradiostation.

Att kunna leda sjöräddningsfall i hela landet ställde förstås starka krav på teknikstödet. T ex dög det inte längre att enbart ha papperskartor och sjökort. Någon form av kartsystem med sökfunktion blev helt enkelt nödvändigt.

I avvaktan på ett nytt DiscoSAR, förhoppningsvis med kartor, köpte vi oss tid genom att skaffa systemet Kartex, som bestod av Lantmäteriets kartor. Det hade dessutom ett Ortsregister som visade sig ovärderligt. Vi började också efterfråga program med sjökort och så småningom kom ett program *Aecdis*, som kunde visa AIS-positioner för fartyg. Dock var licensen dyr och man hade bara råd med en enda sådan klient.

Så vi var fortsatt hänvisade till papperssjökort. För detta ändamål fanns två stora kartbord mitt i centralen.

Nytt DiscoSAR (1996-2000)

Våra DOS-baserade verktyg skulle behöva en ordentlig uppgradering för att klara av de krav som ställs på en nationell räddningscentral. Flygräddningen hade redan satsat på en egen uppgradering från sitt gamla *Royal Base*, varvid det Windowsbaserade *SAR-base* såg dagens ljus.

Vi började inse att vårt DOS-baserade *DiscoSAR* inte skulle överleva år 2000, faktiskt ett av de få system som verkligen föll för milniebuggen! Vi startade redan 1996-1997 projektet med att ta fram nästa generations *DiscoSAR*. Det skulle komma att bli ett synnerligen krävande arbete.

Jag deltog mycket aktivt i projektgruppen, som även bestod av en systemutvecklare, ytterligare en sjöräddningsledare (kollega till mig) samt en sjöräddningsledare från MRCC Stockholm – för övrigt samme man som många år tidigare hade varit min kursledare på Arkö, och samme man som skrev den ursprungliga specen för *DiscoSAR*.

Vi hade många regelbundna projektmöten, men det stora arbetet bedrevs mellan mötena. Kravspecifikation skulle skrivas och det blev omfattande. Mycket tid fick läggas på detta, både under ordinarie arbetstid och på ren övertid. På den tiden var det inte tal om att ta någon ur listan för att jobba i ett projekt. Att delta i ett projekt handlar inte bara om att gå på möten och skriva tjugusiga mötesanteckningar.

Vår systemutvecklare tillika projektledare trodde väldigt mycket på att ha en nära relation till användarna, speciellt när det gäller design av användargränssnitt. Jag blev den som fick arbeta mycket med att få systemet anpassat till vår verksamhet och metodik. Men vi försökte även utveckla vårt sätt att arbeta, och det nya systemet var fullt av innovationer som skulle förenkla för användarna.

Vi hade redan då som målsättning, att man skulle kunna börja jobba i systemet i realtid. Det blev dock aldrig mera än en ambition – vi fick aldrig våra kollegor att lära om. De var så vana vid att skriva på kladdpapper först.

Från och med sommaren 1998 jobbade jag endast dagtid, varvid jag kom att ägna i princip all min tid åt detta projekt.

Flygräddningen var inte med i projektet från början, de kom med på slutet – med allt vad det innebar.

Hösten 1999 hölls en omfattande utbildning med all personal, där deltog även personalen från MRCC Stockholm. Utbildningen varade en hel vecka. Min dåvarande driftchef vägrade låta mig hålla utbildningen, utan man hyrde in en datalärare från ett utbildningsföretag. Att hon inte kunde mycket om vare sig sjöräddning eller flygräddning, än mindre om hur systemet var uppbyggt – det var då inget man tog hänsyn till. Det var dock ändå i praktiken jag som pratade mest på utbildningarna.

1/12 1999 gick vi så över till det nya DiscoSAR, ett windowsbaserat system för Sjöräddning och Flygräddning. Nu kunde vi för första gången skriva allting som rörde ett fall i samma logg. Tidigare hade Flygräddningen skrivit en egen larmjournal på alla de sjöräddningar som de blivit inblandade i.

Men i övrigt så var det nya systemet väldigt mycket likt det gamla.

I kravspecen hade vi även tagit upp detta med kartstöd, men det skulle dröja ytterligare ett par år innan det blev verklighet.

Högre Räddningstjänstkurs – HRK (1997-1998)

Räddningsverket bedrev en utbildning för högre befäl och chefer inom räddning, sjukvård och polis. Det var totalt 7 veckors kurs följt av en övningsvecka. Kursen var i mitt fall förlagd till räddningsskolan på Rosersberg, men den bestod i hög grad av resor och studiebesök.

I mitt fall inföll kursen mitt under det mest intensiva projektarbetet med DiscoSAR. 7 hela veckor ”gick bort” under 1997 och det innebar betydligt intensivare arbete under de veckor jag inte var på kurs.

Kursen var dock mycket givande! Vi fick lära oss väldigt mycket om samverkan och framförallt stabsarbete.

Vi planerade även in en övning som skulle hållas i Stockholm 1998. Det var en stor sk ”länsstyrelseövning” som döpts till rABalder. Länsbokstaven ingick alltid i dessa övningar, som tidigare hade hetat O-väder, E-lände osv. Övningen handlade om ett kemutsläpp i centrala Stockholm, efter att ett pendeltåg hade kolliderat med ett godståg på Centralbron.

Övningen var ett stabs- och torrspel, som syftade till att öva staberna inom räddning, sjukvård och Polis. Sedan fanns en gigantisk motspelscentral som agerade givare mot de staber som var övade. Staberna satt i berget under Malmskillnadsgatan (SOS-centralen).

Vi som gick kursen skulle utvärdera olika funktioner. Jag fick i uppdrag att utvärdera Radio Stockholm, som satt i en mindre skrub i berget. De sände faktiskt ett fiktivt P5 Radio Stockholm för de övade. Det blev väldigt verklighetsnära och ibland glömde man att det bara var ett spel.

Uppgradering av MD110 CS (1998)

Sedan länge var det inplanerat en stor uppgradering av vårt telefonsystem under våren/sommaren 1998. Den inföll då mitt under projektarbetet med DiscoSAR och i direkt anslutning till sista HRK-veckan.

Uppgraderingen innebar dessvärre att hela kunddatan behövde omarbetas, vilket var mitt jobb. Mina chefer hade alltid så svårt att förstå, varför jag behövde vara med på de uppdateringar som skedde med jämna mellanrum. De menade, att ”det är ju leverantören som utför uppdateringen, inte du”. Vad de inte förstod, var att det är ju jag som representant för kunden och användarna som svarar för konfigurationen och administrationen av systemet. Jag skall även utföra tester i samband med uppgraderingen. Samt förstås mängder med andra uppgifter.

Det gick så långt vid ett par tillfällen, att norrmännen sa att de helt enkelt inte skulle komma – om inte Peter Lindquist tog emot dem vid uppgraderingen.

Så hela våren 1998 gick åt till att göra om kunddatan, samtidigt som vi fortsatte utveckling och deltester av DiscoSAR.

Eftersom jag gjort allt detta, och samtidigt jobbat 100% i position, tyckte min personalplanerare att jag förtjänade ett ”break”. Han gav mig sålunda ledigt hela påskhelgen – vilken lyx! Problemet var att dagen innan ledigheten fick jag veta från Norge, att hela Speed Dialern var omarbetad; 150 sidor blev 100. Det innebar att jag nu hade två veckor på mig att banta ner alla de 150 sidorna, som jag utnyttjat till 99%, till 100.

Eftersom vi vid den tiden inte hade något bra administrativt stöd för att underhålla Speed Dialern, så var jag tvungen att hitta på något. Tidigare hade jag ju helt enkelt gjort alla ändringar på en panel som jag sedan ”klonat”. Men det förfarandet hade absolut inget stöd för att flytta runt sidor eller flytta knappar inom och mellan sidor. Jag blev helt enkelt tvungen att utveckla ett sådant program – vilket jag helt enkelt gjorde, i Turbo Pascal, mitt favoritspråk. Så var det med den påskledigheten! För övrigt var det exakt samma program som vi fortsatte att använda ända fram till 2017. Programmet var DOS och slutade egentligen fungera redan i Windows XP. Men med lite konstgjord andning så lyckades vi få det att lira i en virtuell DOS-miljö, ända fram tills det telefonsystemet pensionerades.

1997 hade jag legat ”top 3” i Sjöfartsverket med ungefär 530 timmar övertid. 1998 hade jag gjort 200 timmar redan sista maj!

Tyvärr hade norrmännen ingen möjlighet att komma förrän i början av juni. Det var ju inget bra, säsongen hade redan börjat och dessutom hade jag semester i juni det året. Vi ställde dock frågan om de kunde uppgradera utan mig, och det var otänkbart. Vi frågade även om de kunde komma efter sommaren, men då var de fullbokade med annat. Ville vi ha uppgraderingen så var det första veckan i juni som gällde. Punkt.

Jag hade dock inga invändningar mot att bryta min semester 2-3 dagar i början av juni. Men det fanns andra som hade desto mera synpunkter.

Här kunde allt tagit slut

Under våren hade våra personalrepresentanter, de var 4 stycken och vår chef hade döpt dem till ”de fyras gäng”, högljutt protesterat mot arbetsgivarens planeringsmetoder. Det var ju inte bara jag som jobbade mängder med övertid. Övertid kunde beordras upp till 200 timmar. Men nu försökte arbetsgivaren även med tidsförskjutningar med kort varsel för att på så sätt hålla nere övertiden. Facket menade att det inte stod något i kollektivavtalet om att förskjutning kunde beordras, men arbetsgivaren gjorde en annan tolkning. Det stod inte heller att det inte skulle vara tillåtet, och det är ju fortfarande arbetsgivaren som ”leder och fördelar arbetet”.

Man fick egentligen inget större stöd av sina centrala fack-representanter – möjligen pga att vi sannolikt hade fel. Men det hindrade inte det lokala facket att utlysa någon slags lokal stridsåtgärd; vi skulle vägra att utföra arbete utanför ledningscentralen och absolut inte gå med på sådan övertid eller tidsförskjutning.

När det då blev känt att jag skulle bryta min semester för att hantera denna viktiga uppgradering av telefonsystemet, då blev de helt enkelt ursinniga på mig. Den man som jag jobbade alla mina pass tillsammans med var en av de 4 och samme man som hela tiden hade kampanjat mot Sjöfartsverket.

Jag minns att, under min sista nattvakt i maj 1998, kallade han mig både ”kräk”, ”förrädare” och ”svartfot”. Det skulle komma att bli min sista nattvakt.

Så jag bröt min semester och något annat var främmande för mig. Någon form av lojalitet och tjänstemannaansvar måste man ju känna mot sin arbetsgivare. Men jag började också inse, att relationen till min ”parhäst” nu var körd i botten. Samtidigt som jag gick på semester, skulle MRCC Göteborg ta över hela Stockholms-området – något jag fasade inför. Pga att allt mitt fokus under våren hade legat på telefoni och DiscoSAR, så hade jag väldigt dålig koll på geografien i Stockholms skärgård. Jag skulle komma tillbaka från min semester lagom till midsommar, och hade då en kollega som jag inte förväntade mig någon som helst uppbackning ifrån. Det var ingen bra sits!

Så jag började bli mer och mer bekymrad. Detta övergick i oro, som så småningom övergick i ren ångest. Det som också började visa sig, var att min tinnitus – som jag haft sedan några år – började bli värre och värre. Till slut så tålde jag inga ljud alls, och hade väldigt svårt att fungera på något sätt. Hur skulle jag nu klara av att jobba i nödpassningen under den kommande sommaren?

Det var här som allt höll på att ta slut.

Jag insåg väl då inte att mycket berodde på den enorma arbetsbelastning som jag haft under flera år. Detta, tillsammans med den otacksamhet som vissa ur ledningen och en del av mina kollegor visat inför allt detta arbete, ledde till att energin tog slut helt enkelt. Jag menar, att så länge allting går bra – då kan du ”jobba hur mycket som helst”. Men när du susar fram i 95 % av ljusets hastighet, så räcker det med minsta lilla sak som kommer i din väg – dvs då smäller det rejält. Det är då man också märker, att man inte har några som helst marginaler.

Om man som jag heller inte har något socialt skyddsnät hemma, då är man riktigt illa ute. När även min PC kraschade hemma – ja då rasade ju världen runt omkring mig!

Så jag blev tvungen att söka hjälp, dvs åkte in till Mölndals Sjukhus och satte mig och väntade på min tur på psyk-akuten. Så illa var det. Den sommaren kunde jag heller inte åka på semester till familjens sommarstuga på Öland. Min far var nyopererad och hade tagit över mitt rum i stugan. Dock lyckades jag hyra ett rum på en camping som låg granne med sommarstugan. Men där låg jag hela dagarna, fullproppad med mediciner och med täcket över huvudet. Här trodde jag på riktigt att jag höll på att dö, faktiskt.

Nu hade jag ju semestern i juni, men läkarna gav mig även ett par veckors sjukskrivning. Men vi kom även fram till, att jag sannolikt inte skulle bli bättre av att gå ensam hemma i min lägenhet. Min chef, ja ni vet den där ”höge chefen på Sjöfartsverket” som jag talat om tidigare, stöttade mig fullt ut i detta. Jag kunde komma tillbaka till jobbet på MRCC, men inte jobba som räddningsledare längre.

Just detta faktum var ju också en källa till besvikelse. Jag hade ju, upptäckte jag då, byggt hela min på att jag är sjöräddningsledare. Nu är jag inte det längre, och alla faktorer som jag berättat om tidigare, som lett fram till att jag blev sjöräddningsledare – såg jag som helt uttraderade. Nu vara jag tillbaka på ruta ett. Det gjorde ju inte saken bättre precis!

Detta var förstås inte populärt bland mina kollegor. Här kommer Peter tillbaka efter vad de tror är en veckas sjukskrivning. Han ser helt normal ut men han skall inte jobba i position på hela sommaren. Alla dessa pass skulle nu fördelas som kvalificerad övertid bland mina kollegor. En av personalplanerarna var dessutom en av ”de fyras gäng”.

Jag försökte förklara för mina kollegor på MRCC vad som hänt mig, men de var i de flesta fall inte alls intresserade. Dessutom var jag ju i mångas ögon fortfarande en förrädare. Det gick ju så långt, att nyss nämnde personalplanerare gick in till chefen och förklarade att ”vi kan inte jobba under dessa förhållanden”. Han lär då ha sagt att ”det är ingen som tvingar dej, dörren är där!”.

Med kollegorna på ARCC var det en annan sak. De mer eller mindre ”adopterade” mig under denna tiden. Det bidrog förstås inte till min relation till kollegorna på MRCC.

Nu kunde jag dock äntligen fokusera på tekniken. Om detta förhållande, med enbart arbete på dagtid, skulle fortgå i all evighet – ja det visste ju ingen. Man gjorde inget åt min tjänst på över 10 år – dvs jag var fortfarande anställd som sjöräddningsledare. Men det fanns förstås mängder med arbetsuppgifter och jag hade så småningom inga problem att fylla min arbetstid – även om en av mina chefer mitt under min värsta sjukperiod ifrågasatte om jag var fullt sysselsatt.

Men jag hade fortsatt stora problem med mina öron och nödpassningen var det inte tal om att gå in i. Däremot så var handläggarrummet alldeles för tyst. Men på ett av sidoborden i ledningscentralen, där trivdes jag. Vissa dagar var bättre och vissa dagar hade jag svårt att komma till jobbet alls. Så här i efterhand är det lite svårt att förstå, varför arbetsgivaren inte tog tag i detta.

Efter ett par år så hittade jag själv en väg ur denna djupa dal som jag befann mig i. Vägen ur helvetet var att inte bry sig så mycket!

AMRCC

Sjöfartsverket och Luftfartsverket beslöt att göra ett försök med en gemensam chef för MRCC och ARCC. Vi var då inte ett JRCC, utan ett ”AMRCC”. Denna konstruktion visade sig vara mindre lyckad. Här skulle en chef vara underställd både C ANS på LFV och CT på Sjöfartsverket.

Samme chef bestämde sig för att ta bort min SAR-behörighet, vilket inte var så dumt. Nu kunde ingen tvinga in mig i position. Jag fick dessutom ett eget kontor! Han tog nu också hjälp av personalavdelningen och jag fick kontakt med en extern psykolog som jag gick hos under flera år, på Sjöfartsverkets bekostnad.

Denna konstruktion blev dock inte långlivad, utan man återgick till en C MRCC och en C ARCC. I sanningens namn så var det inte många ur personalen som stöttade honom i sin ambition att vara chef över både sjöräddning och flygräddning.

Fartygskollision i norra Öresund (2000)

Det här var en dag, då jag skulle ha möte med Sjöfartsverket och Ericsson angående vårt telefonsystem. Vi hann nätt och jämt sätta oss i konferensrummet, när min chef kom och hämtade mig.

Det hade då inträffat en kollision mellan två handelsfartyg i norra Öresund. Det rådde då sk ”snötjocka” på platsen. Det mindre fartyget hade av allt att döma sjunkit. Man behövde initialt hjälp med en sökberäkning – kunde det finnas personer i vattnet eller i någon flotte? Men det var nog mer man behövde hjälp med! T ex så började massmedia ringa.

Vad jag nu kan minnas, var ett av Marinens fartyg först på plats och om jag inte minns fel så räddade man eventuellt några personer. Dock blev sökandet på ytan resultatlöst och nu spekulerades i om det gick att dyka på fartyget för att om möjligt kunna rädda någon som eventuellt överlevt ombord. Detta blev dock aldrig genomförbart.

Detta var två utländska fartyg. Alltså var det inte bara den svenska pressen som var intresserade!

Svenska TV4 däremot skickade sin reporter från redaktionen i Göteborg... inte till MRCC utan till Kullen. Där träffade man på en bonde som kunde berätta att han eventuellt hade sett några båtar ute i vattnet. Därifrån åkte man vidare till hamnen i Höganäs (om jag minns rätt). Där var det avspärrat och där fanns en kommunal räddningsledare som man intervjuade. Där haffade

man även ett pensionärspar på stan och frågade dem om vad det tyckte om att hamnen var avspärrad.

Hade det inte varit bättre att de åkt den korta biten över till Sjöräddningscentralen och fått korrekt information från de som ledde insatsen?

Kollision vid Utklippan (2000)

Nu hade jag ju inte längre någon SAR-behörighet och att sitta på nödpassningen var inte aktuellt. Dock hade min kollega utverkat vederbörligt tillstånd för att jag denna fredagseftermiddag skulle sitta där i max en timme, medan han tog hand om ett studiebesök.

Jag hade suttit där i cirka 2 minuter, när jag hör ett fragment; ”ship in collision” på kanal 16. Jag backar bandet och lyssnar. Ja han säger ju faktiskt så! Sedan kommer ett nytt anrop: ”Ship in collision, please launch your lifeboats to assist us, we are probably sinking”. Jag tittade räddningsledaren djupt i ögonen och vi tänkte nog samma sak; – är det här sant?

Jo det var ett litet fartyg med rysk besättning, som hade varit i Karlshamn och lastat makadam. Kollisionen skedde med ett holländskt containerfartyg. Den lilla ryssen hade fått ett större hål i sidan och tog in rejält med vatten i ett av lastrummen.

Mayday Relay gick ut förstås och jag fick väldigt många svar! Detta trots att jag hade lagt en begränsning i själva meddelandet; de som var längre bort än en timme behövde inte svara. Man kan ju tycka att min kollega, han med det koreanska studiebesöket, borde ha avlöst mig nu – men så blev inte fallet!

Första fartyg på plats var ingen annan än HMS Belos, ETA 20 minuter! Jag minns att jag frågade fartygschefen om deras pumpkapacitet. – ”Tillräckligt!” blev svaret, dum fråga av mig!

Problemet var att det inte var så lätt att länsputsa vattnet som ”bands” av makadamet. Man kom helt enkelt inte åt vattnet. En annan lösning som man provade med hjälp av VPL från Belos var att klä sidan av fartyget med presenning. Det hjälpte lite men situationen var fortfarande allvarlig. Skepparen ville nu sätta fartyget på grund, men vem hade befogenhet att fatta ett sådant beslut – var kunde detta ske? Karlskrona skärgård är ju ett känsligt område, rent militärt. Detta var långt innan MAS var påtänkt. Vi provade både trafikområdeschefen, Kustbevakningen, Försvarmakten och slutligen Sjöfartsinspektionen – ingen vågade ta detta beslut.

Jag blev kvar den fredagskvällen lågt efter kl 22 och sa vid hemgång, att ”det är sista gången jag löser av någon på nödpassningen!”.

Hur det gick med det ryska fartyget minns jag faktiskt inte. Riktigt kul var det att 10 år senare faktiskt få träffa FC på Belos. Jo, han kom ihåg detta!

Tysklandsfärja med brand i maskinrummet (2001)

Den här gången var ett de få tillfällen jag blivit in-ringd till sjöräddningscentralen. En färja på resa mellan Tyskland och Trelleborg hade fått brand i maskinrummet och låg nu en bit utanför hamnen och drev för vind och ström.

Han som satt i nödpassningen hade skickat ut ett Mayday Relay och fått så många svar att han hade tappat kontrollen över vilka handelsfartyg som ombetts gå mot platsen. Man kan lätt förstå detta, eftersom vi rör oss i ett av de mest tättrafikerade områdena.

Räddningsledaren behövde hjälp med massmedia, förstås.

Problemet var att vi inte visste så mycket. Man hade frågat färjan om situationen ombord, och varje gång fick man till svar: ”The fire seems to be under control”. Man ställde frågan flera gånger vi jämna mellanrum samt formulerat på olika sätt, men svaret blev alltid exakt det samma. Jag

började fundera kring om inte den personen som svarade bara läste på en lapp, exakt vad han skulle säga.

Nu var detta förstås väldigt frustrerande. Vi hade ju att beakta alla de som var ombord och om branden inte är helt släckt så är ju ändå inte faran över.

Det förbereds en ilandtagningsplats i hamnen som han ligger utanför. Där står alla beredda i flera timmar: Polis, Räddningstjänst och ett stort antal ambulanser. SVT står där och sänder direkt en gång i halvtimmen.

Ute på sjön så råder ett lugn. Fartyget ligger där det ligger. Runt fartyget ligger de räddningsbåtar vi larmat, samt alla de handelsfartyg som hörsammat vårt återutsända nödmeddelande. MRCC ber då en av båtarna räkna hur många det är. Detta var ju innan AIS började användas och det fanns inget annat sätt att veta. Om jag minns rätt så blev svaret ”drygt 10 färjor och ett kryssningsfartyg”. Så många fartyg behövs ju inte i detta läget, utan de utgör snarare en risk där de ligger. Efter denna lärdom, så anger vi numera alltid en gräns i tid eller avstånd vid återutsändning av Mayday. Dessutom är det mycket lättare idag – vi kan direkt plocka de båtar som vi ser på AIS och som vi bedömer kan göra någon nytta. Resten kan fortsätta sin resa.

Detta ”stando” pågår i flera timmar. Något annat besked än ”the fire seems to be under control” får vi inte. Slutligen kommer ett annat meddelande. Rederiet har beställt bogserbåtar och fartyget kommer att bogseras till hamn – i Tyskland!

Ja, vad kan man säga? Kommunikation är svårt!

Kartstöd (2001-2003)

Nu hade Sjöfartsverket hörsammat våra behov av att ha ett integrerat kartstöd i DiscoSAR. Nu skulle det tas fram en mera detaljerad kravspecifikation för detta kartstöd. Till min förvåning så hade högsta ledningen beslutat att inte inkludera mig i denna projektgrupp. Men tack vare att den systemutvecklare, som jag jobbat mycket ihop med under hela det tidigare projektet, protesterade ljudligt – så ändrade man sig till slut. Men jag fick inte komma med några användarkrav.

Kartprogrammet skulle vara delvis fristående men ha kommunikation med DiscoSAR. Programmet skulle kunna visa både sjökort och landkartor. AIS-positioner för fartyg skulle också kunna visas i realtid, samt att positioner skulle sparas för att kunna visa målspar. I tillägg skulle man kunna hantera ärendeinformation, där positioner för nödställt objekt, observationer och fynd, engagerade enheter, sökområden och så småningom även sökberäkningar – skulle kunna sparas och visas ihop med ärendet.

Under projektet besökte vi JRCC Stavanger, som redan hade ett integrerat kartstöd i sitt ledningssystem – SARA. När vi kliver på flygplanet på Landvetter, läser vi en stor artikel i Göteborgsposten; ”Sjö- och Flygräddare på kollisionskurs”...

Carmenta får uppdraget efter en förstudie, och utvecklar systemet under 2001. Tyvärr avgår min vän systemutvecklaren med pension i januari 2002 och lämnade ett stort tomrum efter sig. Nu under våren 2002 skulle Carmenta leverera SAR-kartan, men arbetet med integrationen i DiscoSAR hade inte ens påbörjats.

Detta ledde till att det nya systemet inte kunde användas, men så småningom kom IT-enheten på en lösning där vi i vart fall kunde använda SAR-kartan som fristående verktyg. Nu hade vi en karta, dock utan ärendeintegration. För detta krävdes nya datorer och nya bildskärmar. Nu hade varje dator två plattskärmar, en i 4:3-format för DiscoSAR och en i 16:10-format för SAR-kartan.

Trots bristen med ärendeintegrationen, så var detta förstås ett oerhört lyft för räddningsledarna. AIS har revolutionerat arbetet i JRCC och Ortsregistret ihop med kombinerade landkartor och sjökort var det som verkligen möjliggjorde att vi kunde ta över hela landet som ett JRCC Sweden.

JRCC goes Trading

Det telefonsystem som vi haft sedan 1995 skulle i vissa delar heller inte överleva år 2000. CS-växeln kunde man göra en kortsiktig uppgradering på – men det stora problemet var att den var baserad på en väldigt gammal plattform. Dock köpte vi på detta sätt oss lite tid.

Vi skulle komma att ersätta bägge växlarna vi hade med en enda och nyare MD110 BC10, som man mjukvarumässigt kompletterade med *Trading Application* (TA). Den var efterföljaren av MD110 FS, som var ett systemsystem till CS-växeln. Den egentliga skillnaden var att CA som den nu hette även hade stöd för radio – något vi inte behövde. TA hade stöd för en massa andra trevliga saker, som t ex dubbla lurar och differentierade ringsignaler. Dessutom utökades antal knappsidor till 12, något som vi inte var sena att börja utnyttja.

När vi fick detta system några år efter 2000, så betonade både Telia och Ericsson att systemet var på väg att fasas ut – och något år senare så blev det ”end of life”. I och med detta sade Telia upp vårt serviceavtal. Att vi ändå behöll systemet ända fram till 2017, måste betraktas som ”intressant”. Vi hade sökt support för växeln hos ett norskt företag, som även hade hand om de norska räddningscentralerna. Samma system användes då nämligen av dessa centraler samt hela norska Polisen.

Det visade sig dock vara väldigt kostsamt att låta det norska företaget ”knappa” kunddatan, varför vi bestämde att jag skulle göra detta själv. Så i drygt tio år skötte jag det systemet helt själv!

En annan intressant sak var själva uppgraderingen. Jag var då tvungen att göra om hela kunddatan för att passa det nya systemet. Jag måste även lämna ifrån mig detta i en form som normmännen kunde förstå och använda digitalt, för att lägga in det i systemet. Det var inte helt lätt och det blev en webbsajt! Jag skapade filer i html (webbsidor alltså!) som jag länkade till varandra. Vad var då detta arbete värt? Ja det fanns nog en och annan chef som ifrågasatte om jag skulle göra detta jobb. Ericsson offererade faktiskt även detta som option, och om jag nu minns rätt så ville de ha flera miljoner kronor för att göra det som jag nu gjorde. Jag sa lite skämtsamt, att jag kunde göra det för halva priset – men ingen verkade förstå det roliga i detta!

Dessa webbsidor användes senare som systemdokumentation och de kompletterades med en användarhandbok och en ”telefon-simulator” – något som jag byggde upp i vårt nystartade intranät som jag döpt till Propellern. Detta ersatte för övrigt det gamla menyprogrammet som jag utvecklade nere i Onsala.

Efter installationen så skulle alla 400 direktvalen testas tillsammans med varje funktion i systemet. T ex så hade varje nummer ett eget passningsställe. För flygräddningen har det alltid varit så, att deras samtal skall kopplas till deras sovhytter nattetid. Detta hade vi från början löst med hjälp av ett DECT-system, som vi så småningom byggde ut till 8 basstationer i hela byggnaden och över 50 handenheter. Alla dessa funktioner skulle testas!

Men tack vare denna uppgradering, skulle systemet MD110 TA komma att leva ända fram till december 2017. Man måste också säga, att det var ett mycket stabilt system som i princip aldrig stannade.

Helikopterhaveri (2003)

Denna dag hade vi haft arbetsplatsträff. Jag drog mig tillbaka till kontoret och hade nog tänkt lämna på direkten. Men tydligen blev jag uppehållen av något jag ville kolla upp. Dock hade jag tryckt på knappen på min bordstelefon, den som kopplade vidare till mobilen. Problemet var att jag haft mobilen avstängd under mötet och den var fortfarande avstängd.

Efter 1-2 timmar hör jag en röst i korridoren. Det var Försvarsmaktens VB som under raska kliv genom korridoren och pratades i sin mobil hinner säga så pass mycket att jag förstod att något måste ha hänt. Jag gick då in i ledningscentralen och såg till min förvåning ungefär 15 personer i

arbete och där det ringde oavbrutet i telefonsystemet. Jag söker kontakt med någon som just då inte såg ut att vara så upptagen och frågade ”Vad är det som har hänt?”. – ”Det är en helikopter som störtat”. På frågan om vad för slags helikopter, så får jag svaret: – ”Det är vår räddningshelikopter!”.

Detta hade nu hänt för över en timme sedan, och jag hade då suttit i lugnan ro ute på mitt kontor och inte vetat någonting. När jag senare lyssnade på ljudupptagningarna, så fann jag att det första samtalet som ringdes efter att larmet kommit in – var till mitt eget mobilsvår!

Det var förstås läge att gå in och hjälpa till, framförallt med massmedia. En kollega hade suttit och tagit alla samtalen på pressnumret men enbart ”förhalat” i över en timme. Mindre bra! Det är förstås jättesvårt att sätta sig in i ett fall på detta sättet, när man har tappat över en timme. Dessutom hade man säkert inte hunnit logga allting i datorn, så jag kunde heller inte förlita mig helt på det skrivna. Men det får man lösa på något sätt. Ganska snart var mitt första pressmeddelande ivägskickat per e-post.

Räddningsledaren tog de två avgörande intervjuerna i radio och TV, medan jag svarade för all löpande information. Detta skedde via e-post och inkommande telefonsamtal.

Facit blev att alla ombord förolyckades utom en ytbärgare, som faktiskt fortfarande är aktiv inom samma verksamhet.

Uppmärksamheten för detta fall kvarstod under lång tid efter själva händelsen. TV4 gjorde en dokumentär, där jag bistod med den bekanta ljudfilen ”Helikoptern har störtat i havet”.

Gotland Runt (2002)

Det var ganska vanligt, att jag åt lunch ihop med personal som jobbat natten innan och som skulle börja igen kl 1430. När vi kom tillbaka från lunchen och in i MRCC, så kom det precis in ett nödanrop från en finsk segelbåt som deltog i tävlingen Gotland Runt.

Tydligen hade man en ”man överbord” och uppgav en position (koordinater). Vi står bakom operatören och nu gäller det förstås att få veta några väldigt viktiga detaljer, något som visar sig vara svårt;

- Är positionen som lämnats båtens aktuella position eller där personen faktiskt föll överbord?
- Vilken kurs och fart hade segelbåten vid tillfället?
- Såg man personen falla överbord?
- Ser man personen fortfarande?
- Hade han flytväst? Färg på kläder?

Det tog lite tid att få klarhet, men det visar sig senare att det var mer oklart än vad vi först trodde.

Vi larmar främst räddningshelikoptern från Visby. Denna vecka stod Marinens helikopter där. Annars brukar Flygvapnet stå där.

När helikoptern kommer fram, får vi det oerhört glädjande beskedet att man ser personen och avser vinscha upp honom. Vid man överbord är det vanligen inte så stora chanser att bli hittad och räddad.

Därför är det med viss bestörtning när vi hör nästa meddelande från helikoptern till segelbåten: ”we have dropped the man in the water”. Vad är det som händer?

Nu blir detta väldigt känslomässigt omtumlande, men vi måste ändå hantera detta professionellt. Man har lagt slinget runt mannen och börjat vinscha – då glider han bara ur. Kan det möjligen bero på att den flytväst han hade på sig inte hade alla spännen åtdragna? Det framkommer senare

att besättningen sett honom falla i vattnet och försökt få upp honom i båten. I detta läge hade han tydligen ingen flytväst på sig, utan man försökte få på honom den – medan man höll honom längs båten i bägge armarna.

Detta var den information vi hade då. Det var inte lätt att förklara detta för massmedia, framförallt inte på engelska till finska pressen.

Jag skrev ett långt pressmeddelande, så sakligt som det nu var möjligt med så knapphändiga uppgifter. Vi fick väldigt många telefonsamtal om händelsen, och på KSSS och tävlingsledningen var man formligen nerringda. Jag hade många samtal med tävlingsledaren och vi synkade den information som vi skulle gå ut med. Jag fick senare höra, att han på en improviserad pressträff i Sandhamn läst högt ur mitt pressmeddelande.

Händelsen höll på att få ett mindre trevligt rättsligt efterspel. Massmedia på Gotland var bestörta och menade att incidenten kunde bero på att det inte var ordinarie helikopter som stod i beredskap. Polisen inledde till och med en förundersökning om vållande. Men då framkommer att mannen av allt att döma var död redan när vinschningen påbörjades.

Integration av DiscoSAR – SAR-karta

Så småningom löste ju IT-enheten alla dessa integrationer mellan sitt DiscoSAR och Carmentas SAR-karta, men det blev svårt.

Jag hade dock tagit fram ett väldigt detaljerat testprotokoll, men det var många funktioner att implementera och testa.

Här började jag återigen få svårt med hälsan och jag började må dåligt – igen!

Det resulterade i sjukskrivning, först på heltid och sedan en långsam upptrappning mot heltid. Detta inträffade då mitt i den perioden då vi skulle slutföra kartintegrationen. Så jag bet helt enkelt ihop och tog mig i kragen – något annat var inte att tänka på. Här tog jag förstås en stor risk och det kunde lika gärna ha slutat illa – men denna gång gick det bra!

Under åren fram tills NILS ersatte SAR-kartan, var det jag som svarade för underhållet av kartlagren. Carmenta hade ju levererat ”den största kartkonfigurationen i företagets historia”. Men jag gick en kurs hos dem och lärde mig det verktyget som användes för att konfigurera kartlager och visualisering.

Jag kunde nu finslipa uteseendet och även lägga till nya lager. Mycket av detta försvann förstås när NILS infördes 2016.

Gudrun-stormen (2005)

Denna januaridag så var jag själv på väg i bil in till Backaplan på Hisingen i Göteborg. Jag hade på mellandagsrean köpt en sk PDA med GPS, men denna fungerade inte som den skulle. Jag hade ringt till affären och vi bestämde att jag skulle komma in för att byta blåtandsmodulen.

När jag satte mig i bilen så noterade jag att det blåste rejält. Jag hade suttit hela natten och slitit mitt hår över att prylen inte fungerade, och hade alltså nyss stigit upp. Nu var klockan 1500 ungefär och jag satt nu i bilen på väg in mot Göteborg.

Vid passage Kallebäck så börjar det hagla ordentligt. Det var inga små hagel som piskade mot min SAAB och jag var faktiskt rädd om bilen. För att inte tala om hur det lät!

Jag klev ur bilen på Backaplan och gick in för att byta enheten som var trasig. När jag kom ut så märkte jag att det blåste väldigt mycket. Jag hade t o m svårt att öppna och stänga bildörren och flaggorna utanför gjorde att flaggstängerna belastades och såg ut som pilbågar.

Jag tar då fram min mobil och ringer JRCC.

Jo, de har förstås noterat att det blåser kraftigt, men tycket inte att det är något som är värt att orda om. Jag erbjuder mig t o m att åka förbi JRCC – jag är ju redan i Göteborg. Detta vill de dock absolut inte att jag gör.

Jag förutspådde då redan att vi kunde få driftstörningar och gissa om jag skulle få rätt!

Med stora delar av södra Sverige strömlöst, skulle det visa sig att vår tekniska infrastruktur föll som dominobrickor. Vi hade ju tidigare medvetet flyttat från Teracoms master till förmån för Telias mobilmaster (av kostnadsskäl), och detta skulle visa sig ödesdigert. Telia hade i de flesta fall ingen fungerande reservkraft på sina master.

Stora delar av telenätet i Halland och Västra Götaland gick ner.

En av de två redundanta förbindelserna till JRCC gick också ner och detta hade man inte uppmärksammat – vilket sannolikt innebar att man under flera timmar saknade passning på VHF i ungefär halva Sverige!

Jag skrev en rapport och beskrev alla tekniska konsekvenser som Stormen Gudrun hade fått för svensk Sjö- och Flygräddning.

Detta resulterade i främst två saker.

Sjöfartsverket beslöt att anslå pengar till att bygga ett helt nytt kustradionät, som skulle dra nytta av TV-masternas redan befintliga reservkraft, samt vara baserat på dubblerade teleföbindelser mellan växel och masterna. Detta fick kosta!

På Kärningberget lyckades jag genomdriva skapandet av en beredskapsplan, som finns kvar än idag. Vi hade vid tillfället inga rutiner för hur vi skulle bete oss vid svåra störningar.

Helikopterhaveri v2.0 (2005)

Jag var väl förtrogen med all radio- och telefontrafik, som spelades in under det första helikopterhaveriet. Orsaken var främst att jag ansvarade för att ta ut ljudfilerna till Statens Haverikommission, men även att han som gjorde TV4-dokumentären behövde vissa filer. På den tiden hade vi en relativt omodern bandspelare, där man fick spara varje ljudfil för sig och bifoga en lista med filnamn och tider. Jag kan beräkna att det tog mig minst 40 timmar att göra detta, och lika lång tid tog det för han som skulle packa upp filerna och sortera in dem i sitt program på SHK.

En kväll när jag var på väg hem från jobbet, så stannade jag som vanligt till en stund i ledningscentralen. När jag stod bredvid den operatören som satt i nödpassningen, hörde jag ett anrop från en bekant båt. Dagen innan hade jag nämligen lagt in denna båt i vårt resursregister och även talat med han som normalt körde båten. Jag kände igen rösten direkt. Båten ägdes av F17 och användes som övningsbåt, när deras räddningshelikoptrar övade vinschning.

Då hör jag den välkända repliken ”helikoptern har störtat i havet”. – Är det sant? Historien upprepar sig alltså. Vi frågar om han tror eller vet? Position? Under tiden ser jag två kollegor på ARCC vars ögon nog aldrig varit så stora. Det visade sig att en flygräddningsledare under utbildning var ombord i helikoptern. Nu blev detta inte bara allvarligt, utan också väldigt personligt. Först var det väldigt många anrop från ARCC till helikoptern – inget svar. Men så plötsligt svarade helikoptern ”vi har landat med våra pontoner, vi står på havsytan, alla är ok”.

Min kollega som var ombord, har senare berättat att han vände sig om och tittade bakåt. Det är då han märker att hela bakpartiet på helikoptern är helt borta.

Den här gången var jag i alla fall med från början, men det blev inte så stor uppmärksamhet – eftersom det var över på 3 minuter och ingen kom till skada. Nåväl, en sanning med viss

modifikation – eftersom min kollega fortfarande har lite men efter det häftiga islaget mot vattenytan. Och han blev den enda flygräddningsledaren som faktiskt upplevt, och överlevt, ett flyghaveri!

GAREX 2.0

För att effektivt kunna köra hela landet, krävdes även en ordentlig uppgradering av kustradiosystemet. Man kunde förledas att tro att GAREX-systemet var digitalt och vid första anblicken förefall det så. Men internt så var det fortfarande analogt. Lösningen med de två växlarna, som skulle kommunicera med varandra genom de 10 länkarna, hade i seriös mening inte den stabilitet man kunde kräva i en nationell ledningscentral.

Så GAREX skulle nu leverera en enda kustradioväxel för hela landet, och den skulle vara digital. Dock byggde den på samma teknik med X-terminaler och så småningom även pekskärmsterminaler.

Leveransen blev försenad och som kompensation fick vi först en liten växel – gratis! Den blev en reservväxel som placerades på en redundant plats. Stormen *Gudrun* hade visat att vi behövde redundans!

Sålunda placerades denna reservväxel i Kaknäs-tornet och den hade egna förbindelser i Teracom's nät ut till basstationerna. Den hade dock långt ifrån alla kanaler; egentligen bara kanal 16 och några andra viktiga kanaler.

Så småningom kom huvudväxeln, som nu placerades i en Telia-byggnad i Storängen i närheten av Nacka. Jag hade lobbat för att den skulle placeras på Käringberget, men det fick jag inget större gehör för.

Så nu hade vi ett ännu modernare kustradiosystem, inklusive integrerat stöd för DSC, *Digital SelCall*. Användare var nu inte bara MRCC och Stockholm Radio – nu hade även Kustbevakningen, Lotsplanering och VTS-centralerna egna terminaler. Lots/VTS hade innan det ”flexibla nätet” infördes haft egna basstationer.

Kustradiosystemet hade även en egen bandspelare som var placerad vid själva växeln.

Samtidigt hade ARCC genom LFV skaffat sig en egen bandspelare – NICE. Vid uttag till t ex SHK fick man tanka av två separata system – mer integrerade än så var vi inte då.

Stena Nautica (2005)

Mitt i natten hörs ett anrop ”Göteborg Radio, Stena Nautica”. Nu har ju Göteborg Radio inte funnits på många år, och en färja ropar inte på kustradion mitt i natten utan en orsak. MRCC svarar och får då veta: ”vi har kolliderat med en liten coaster. Han gjorde en rundpall och körde in i sidan på oss”. Samtidigt hörs en massa larm som går på bryggan.

Enheter larmas och de flesta från färjan evakueras till en bogserbåt som fanns i närheten. Vad jag minns, var det dessbättre ingen människa som kom till skada.

Fartyget togs in till hamnen i Varberg. Det var inte så populärt hos den kommunala räddningstjänsten, som nu måste ha bevakning på fartyget dygnet runt. Problemet var att fartyget tagit in vatten och hade en viss slagsida där man låg vid kaj. Dock var det i det läget för farligt att gå ombord.

Det som dock kom att dominera nyhetsrapporteringen under flera dagar, var det faktum att ett antal vältränade tävlingshästar i dressyr fanns ombord.

TV4 ville nu veta om det förekommit någon radiotrafik innan kollisionen. Jag lyssnade igenom banden igen och fann att så inte var fallet. Men då hade vi redan bestämt träff på centralen. Jag

föreställde mig att de bara skulle skicka en ”löpare” för att hämta ett band. Men de som kom var en reporter och en kameraman.

Jag ville ju bara säga att inget sagts före kollisionen. Men det var de inte speciellt nöjda med. De frågade om detta var vanligt eller ovanligt. Jag svarade flera gånger att, ”ja det förekommer ibland viss trafik innan en sådan kollision, men det är lika vanligt/ovanligt att det inte sker”. Detta tyckte de lät alldeles för luddigt, och det gjordes flera omtagningar. Till slut var de nöjda och tackade för sig.

Jag fick dock en smärre chock när jag såg nyheterna på TV4 några timmar sedan. De hade då klippt ihop alla mina svar väldigt ”kreativt” och i påannonserna sås att man på Sjöfartsverket ”är förvånade över att ingen radiotrafik förekom innan olyckan”.

Nu var jag ju vid den tiden ingen ovan intervjuperson och jag vet hur jag skall hålla mig till fakta och inte vare sig spekulera eller tycka något. Ändå lyckas man lägga ord i mun på mig på detta, mycket oseriösa sätt. Det var dessutom samme reporter som åkte till Kullen och Höganäs efter fartygskollisionen i Öresund.

Granudden

Familjens sommarstuga på Granudden i Färjestaden på Öland är något som annars varit min chans att ladda batterierna. Tillsammans med min mor bestämdes 2005 att jag skulle börja utveckla trädgården där. Jag tillbringar ju hela sommaren där varje år, så det vore ju trevligt att ha något vackert att titta på.

Så hösten 2005 beslutar jag mig för att börja gräva och plantera en massa lökar och annat.

Samtidigt köper jag mig en digitalkamera och börjar dokumentera. För att kunna följa utvecklingen, bestämmer jag mig också för att köpa in 5 webbkameror, som jag placerar ut i trädgården. Nu byggde jag upp en egen webbsida, granudden.info, där allt fanns tillgängligt; live-bilder från webbkamerorna, ritning över trädgården med detaljer om vilka blommor som finns var, ett fotoalbum – och från våren 2006 även en väderstation.

Det var en nyttig erfarenhet. Nu fick jag en anledning att lära mig om webbserverar, routrar, brandväggar och allt annat som var förknippat med att ha en server gående.

Samtidigt så fick jag en anledning att vara ute i trädgården och ägna mig åt lite fysiskt arbete – det var inte fel alltså!

Under åren så har detta ”projekt” bara vuxit. Under några år så tyckte jag det började bli lite tråkigt att åka till Öland hela tiden och vårda mina blommor. Men sommaren 2018 tillbringade jag minst 4 månader i ett sträck i stugan, så nu börjar det bli roligt igen. Jag har då även något att se fram emot när jag blivit pensionär 1/2 2019.

En annan sak som jag då började med i stuga var radio. Jag konstruerade en egen webbaserad fjärrmanöver för min amatörradiostation där. Det tog 3 veckor under en regnig sommar vars årtal jag nu glömt.

Men nu de senaste åren har det blivit väldigt många fina foton av mina vackra blommor. Dessa foton finns nu för allmänt beskådande, både på min hemsida och på Facebook.

Det blev även en blogg, så jag fick lära mig hur det fungerar också.

KBV-flyget (2006)

En dag när jag kom in i ledningscentralen efter att ha fyllt på kaffemuggen, märker jag att något måste vara på gång. Både sjöräddningsledaren och flygräddningsledaren står upp och har varsin lur mot örat – men försöker samtidigt kommunicera med varandra, mest genom ”teckenspråk”.

Flygräddningsledaren talar med vad jag förstår är en dagisfröken eller motsvarande. De har gått längs kajkanten i Falsterbokanalen – och nu har ett tvåmotorigt propellerplan havererat i hamnbassängen!

Sjöräddningsledaren hade i detta läget ringt till Kustbevakningens dåvarande ledningscentral i Karlskrona – han hade nämligen sett på AISen att det låg en KBV-båt i kanalen. Men den båten hade redan hunnit ringa till VB. Det är då vi får veta av KBV: ”ja men det är ju vårt plan som har störtat”.

Tydligt har man bestämt med en skolklass på en gymnasieskola i Malmö, att man skulle flyga några varv förbi dem där, en sk ”fly-by”. Senare inkommer vittnesuppgifter, att vid det sista varvet så har planet tappat ena vingen och därefter störtat i hamnbassängen – med ett stort antal vittnen på kajen. Jag vågar inte tänka på vad som kunde hänt, om planet inte hade störtat i vattnet.

Även detta blev väldigt uppmärksammat, även om det var över för vår del så snart vi fick visshet i att planet låg på kommunalt vatten och att flygräddningstjänsten därmed inte hade ansvar för räddningsinsatsen – planet var lokaliserat och det var nu en uppgift för den kommunala räddningstjänsten på plats.

Dock stod det tämligen snart klart, att samtliga ombord hade omkommit. En mycket speciell situation, eftersom både vi på MRCC/ARCC och i synnerhet de som satt i KBV ledningscentral, dvs i samma rum, kände besättningen personligen.

Finnbirch (2006)

En eftermiddag gick jag förbi min kollega i nödpassningen. Vi hade denna dag haft arbetsplatsträff och jag stod där med en pärm i handen och var egentligen på väg mot mitt kontor för att därefter bege mig hemåt. Jag stannade till hos min kollega. Medan vi står där och pratar så hör vi ”Ship calling mayday...”. Snart kommer nödanropet igen: ”Mayday Mayday this is Finnbirch, in position...” osv.

Fartyget har fått krängningar pga hög sjö som kommit akterifrån. Containrar på väderdäck har släppt i sina förankringar och börjat falla i sjön. Fartyget har mycket snabbt fått 45 graders slagsida och kommer nu eventuellt att kapsejsa. På bilder som togs av våra helikoptrar ser man fartyget med kraftig slagsida och där containrarna är böjda likt bananer.

Först på plats är ett par handelsfartyg som inte var långt ifrån fartyget. Men de kan inte göra mycket. Besättningen på Finnbirch går ut på däck, men pga slagsidan så lyckas de inte sjösätta några flottar eller livbåtar. Att hoppa i sjön under rådande väder är det inte tal om – det talas om 6-8 meter höga vågor!

Vi larmar ett flertal helikoptrar. Vid tidpunkten är vår helikopterflotta under omställning från militär till civil operatör. Från Ronneby kommer två vertolhelikoptrar. Från Visby en av våra nya civila helikoptrar. Dessutom en finsk Superpuma. Möjligen någon mer som jag inte minns. Framme på plats konstaterar de att de inte kommer att kunna vinscha upp någon från fartyget som det ligger nu. Det är byig vind, stundtals dålig sikt pga snöfall, det är mörkt, fartygens master och annat är i vägen – och så rör sig fartyget och havsytan upp och ner 6-8 m mellan vågtopp och vågdal. Att ifrågasätta den bedömning och de beslut som fattas av inte bara en helikopterbesättning utan samtliga som var där, är inte att tala om. Vi kan inte annat göra, än att ha 1-2 helikoptrar på plats hela tiden. Övriga helikoptrar får landa ner på närmaste flygplats, Kalmar. Vi ordnar ett slags avlösningsschema. Samtidigt diskuterar vi i centralen om vad som vi kan göra, annat än att bara vänta.

Fallet blev förstås mycket uppmärksammat. Främst berodde det på två saker. Det ena var att det pågick väldigt länge. Det andra var att massmedia inte hade något sätt att själva ta sig till platsen för händelsen, utan de var helt hänvisade till den information som vi hade att lämna.

Jag blev intervjuad live i Aktuellt 2100 med Anna Hedenmo. Där beskriver jag det status quo som just nu råder. Fartyget ligger där i mycket svårt väder och med 45 graders slagsida. Det går inte att vinscha upp besättningen. Vad kommer att hända nu? Ja antingen så fortsätter detta statiska läge, eller så händer det något – t ex kan båten slå runt och sjunka. Men, som jag sa då, ”just nu finns inget som tyder på att detta skulle hända här och nu”. Kort därefter kommer min kollega fram till mig och viftar: ”hon sjunker, hon sjunker!”.

Nu visste ingen vad som skulle hända. Båten sjunker och de 13 i besättningen kommer nu att hamna i vattnet. Det enda positiva nu är att det kanske går att börja vinscha upp dem. Frågan ställs till helikoptrarna på plats. Svaret blir ”tveksamt, det kommer in en snöby just nu”. Sedan är det väldigt tyst på kanalen. Ingen på MRCC vet exakt vad som händer, men vi kan föreställa oss att det görs försök att vinscha. En farhåga vi hade dock, var att man nu skulle känna sig tvingad att ta risker, som i värsta fall skulle kunna leda till ett helikopterhaveri.

Så ringer telefonen. En av helikoptrarna säger kort och koncist: ”12 (?) ombord, går Kalmar”.

Facit blir att vi hittar alla utom en person. Alla som förs iland överlever utom en.

Ett par dagar efter olyckan blir vår chef kontaktad av Ekot. Frågan är om hon vill bemöta kritiken? Vilken kritik? Jo, ett av sjömansfacken har menat att vi ”borde ha kunnat vinscha tidigare”. Samma tankegångar kom senare även från Statens Haverikommission.

Ett sådant uttalande är fullständigt hårresande! Att vi skulle ifrågasätta besättningarnas bedömningar och beslut är otänkbart. Säger man på platsen att det inte går att vinscha, då är det bara så. Punkt.

Vi fick senare höra rena skräckhistorier om hur det var på platsen. Från botten kom allt som kunde flyta skjutande upp med hög fart, när dessa föremål lossnat från fartyget. Det var inga små saker, utan rejäla ”SJ-pallar” mm, som kom upp som projektiler. I detta jättelika ”plocke-pin” och under mörker och snöfall skulle en ytbärgare ned och försöka plocka upp människor. Dessutom åkte ju hela havsytan upp och ner 6-8 m pga vågorna.

Gräskö (2008)

En kväll hade jag suttit och fikat i pentryt med en som jobbade kvällspasset. När vi kommer tillbaka i centralen så har räddningsledaren precis fått in ett larm. Det är en båt som sjunker och det måste vara i Stockholmsområdet; vi ser detta på telefonpanelen att samtalet kommer från SOS-AB. RL har svårt att få fram aktuell position – och det sista vi hör är att ”nu sjunker vi” – varefter samtalet bryts!

Nu uppstår det diskussion bland de som legat med och lyssnat; var är båten? Räddningsledaren som haft samtalet har haft svårt att förstå var de låg någonstans.

Man börjar larma och problemet är förstås; vart skall vi larma enheterna?

Jag bestämmer mig för att backa bandet och lyssna. Det är inte lätt eftersom diskussionerna går höga i centralen. Vi vet bara att en båt med 2 personer och 7 hundar har sjunkit – men inte var!

Jag lyssnar på samtalet flera gånger. Man säger att man är på Kudoxafjärden, har gått från Furusund och skall till Vidinge. Sedan säger man ”Gräskö” 3-4 gånger. Flygräddningsledaren snappar upp detta och dirigerar helikoptern dit. Det tar inte lång tid innan personerna är lokaliserade.

Här inträffar nästa problem. Informationen från helikoptern har inte kommit på maritim VHF, utan på den flygfrekvens man valt att koppla upp. Man valde också att inte pressa helikoptern på exakt position. Nu behövde besättningen lite arbetsro, eftersom de nu skall läsa checklista och påbörja inflygning. Men jag hör ju detta och går över till sjösidan. Kollegan säger då åt SSRS' räddningsbåt att sätta kurs mot helikoptern. Vad han då inte vet är att helikoptern nu, tillfälligt, är på väg bort från positionen, för att kunna göra en korrekt inflygning och hovra upp för att påbörja vinschning.

Men hursomhelst, och trots den irritation som uppstod mellan två kollegor, vinschar man upp bägge personerna och därefter en av de 7 hundarna!

Ännu en kulturskillnad kom i dagen! Vad har man i helikoptern för rutiner och vet inte alla på MRCC och ARCC att man inte bör störa helikoptern under pågående procedur? Samtidigt är det av stor vikt att positionen blir känd, så övriga enheter kan gå dit. Idag är detta ett mindre problem. Det enda helikoptern behöver säga är att ”vi har funnit båten i vår aktuella position” – vi ser nu på AIS och även flygradar exakt var helikoptern är och kan markera den positionen i kartprogrammet. Dessutom uppdagades en skillnad mot tidigare, när det var försvarets helikoptrar som användes – de hade 5 mans besättning. De civila helikoptrarna har 4 mans besättning. Numera har man fördelat radioprataandet mellan de 4 i besättningen, och idag sköts VHF och RAKEL från kabin, vilket gör att piloterna kan fokusera på flygningen – samtidigt som JRCC kan få nödvändiga uppgifter om t ex position.

När jag och kollegan lämnade efter 22-tiden och sammanstrålade vid våra respektive garage i Kungsbacka (vi bodde dessutom grannar) så sa han till mig: ”du är medveten om att du ikväll var den som räddade två människors liv?”.

Ombyggnad av ledningscentralen (2009)

De operatörsbord som köptes in inför driftstarten började nu mer eller mindre falla sönder. De var dessutom inte anpassade för den nya tekniken vi höll på att införa. Vi behövde samtidigt möblera om i centralen för att möjliggöra bättre samverkan.

Vi köpte då in ett antal operatörsbord från ett företag i västsverige. Samma leverantör hade då tidigare levererat bord till landet SOS-centraler samt Polisens ledningscentraler. Det är samma bord som JRCC fortfarande använder. De är höj- och sänkbara och är väldigt flexibla.

Dessa bord började levereras i januari 2009 och den första leveransen kom faktiskt samma dag som jag blev uppvaktad på min 50-årsdag, 31/1 2009. Efter tårta och diverse gratifikationer, började jag och min dåvarande chef att skruva upp bildskärmar.

Samtidigt skulle Sjöfartsverkets IT-enhet ta över driften av IT-systemen. De överlät dock till mig att skruva upp bildskärmarna. Jag hade gjort hela underlaget över hur många nätverksuttag, eluttag mm som behövdes i varje operatörsbord. Det var även en hel del detaljer kring exakt hur många fästen för bildskärmar, telefonpaneler och kustradiopaneler som behövdes.

Under några månader så var hela JRCC en slags byggarbetsplats där merparten av golvplattorna var avlyfta.

IT-övertagandet var också komplicerat. Vi hade en mängd ”specialare”, mycket sådant som jag byggt upp under åren – detta fick IT-enheten försöka integrera och det gick mycket tid, där jag satt tillsammans med tekniker från Norrköping, för att försöka hantera dessa funktioner i den nya IT-miljön.

Man överbord, någonstans i Kattegatt (2009)

Det här var ett fall som jag inte var inblandad i medan det pågick, men där jag fick anledning att engagera mig i efterhand. Han som ringde in blev nämligen nominerad till Svenska Hjältar. Jag har fått lyssna igenom detta fallet många gånger och det är lika gripande varje gång!

Mitt i natten kommer det in ett samtal från SOS Alarm i Halmstad. På en mycket dålig mobilförbindelse kommer det en ung kille, som befinner sig i en segelbåt – en bra bit ut och han vet dessutom inte var han är. Vad han har att berätta är ännu mera skrämmande; ”Jag har tappat min pappa här ute”.

Vi har nu minst två problem att lösa:

- a) Var är segelbåten nu?
- b) Var har hans far fallit överbord?

Han berättar vidare, att det var långt över på danska sidan som hans far föll överbord. Han var själv inte så van seglare – det var hans pappa som var det. Han hade därför svårt att få fatt i sin far och få upp honom i båten. De kom allt längre ifrån varandra. Han försöker därifrån ringa 112 från sin mobil, men vad han kan uppfatta så hamnar han i någon slags dansk telefonsvarare. Hursomhelst får han ingen kontakt med någon människa som kan hjälpa.

De bestämmer då att ynglingen skall försöka segla båten mot svenska sidan och försöka få kontakt med 112. Så blev det.

Men det var hela tiden svårt att prata med grabben i segelbåten. Mobilförbindelsen var fortsatt dålig och han har även svårt att hantera själva båten. Från MRCC och även SOS försöker man få honom att läsa av GPSen men det visar sig vara för svårt. Han har också svårt att beskriva exakt var hans far föll överbord, och dessutom är det ju långt borta och han har nu legat i vattnet länge.

Så nu måste vi först hitta segelbåten. Grabben berättar nu vad han ser och det verkar vara en färja som passerar. MRCC lyckas lista ut vilken färja det är och kan dirigerar räddningshelikoptern mot området. Sista biten så kan killen i båten, via MRCC, ge direktiv till helikoptern hur han skall närma sig sista biten. De vinschar upp killen och tar dessutom med sig GPSen och återvänder till basen på Säve.

Det är nu som killen får möjlighet att i lugn och ro peka på ett sjökort var han tror att de var när hans pappa trillade i vattnet. Jag tror inte de fick så mycket ur själva GPSen faktiskt.

Nu var det bråttom! Helikoptern startade igen och samtidigt så kunde MRCC dirigera en dansk helikopter till det aktuella området. Och man hittar pappan! Till allas stora förvåning så har han dessutom överlevt och visar livstecken när man få upp honom i helikoptern, flera timmar efter att han föll överbord.

EPIRB i Strömstad (2009)

En tidig morgon inkommer ett ”telegram”. En nödsändare, EPIRB, har börjat sända i skärgården utanför Strömstad. När det kommer upprepade telegram utan förklaring, skickar man enheter för att undersöka. Men där finns inget fartyg, bara en EPIRB som ligger i vattnet och sänder.

Detta blir upptakten till ett två dagar långt sök, med massor av båtar och flygande enheter.

Här blev jag också in-ringd, och på vägen in hör jag en av mina kollegor bli intervjuad på radionyheter.

Man har hunnit skriva en sammanfattande text på externwebben, men jag tar tag i detta och skriver om den i mera dagboksform. Detta blir förstas väldigt uppmärksammat. Ett fartyg saknas spårlost men dess nödsändare har utlösts. Där han var har det tidigare varit ett VTS-område och

han har tydligen varit i kontakt, men fått ett meddelande uppläst att ”VTS-område inte finns längre”. Fartyget är norskregistrerat men har rysk besättning.

Under dag 1 råder mycket dåligt väder och det är rejält jobbigt för enheterna, som inte hittar någon mera än enstaka misstänkta vrakpillror.

Dag 2 är vädret bättre. Nu kan man dessvärre konstatera att hela fartyget har sjunkit på platsen. Nu är dessutom chansen att finna överlevande helt obefintlig.

Eftersom båten är norskägd så är den norska pressen förstås mycket intresserad. Vi får mycket beröm av dem för vårt professionella bemötande.

SVT Västnytt är på besök och gör ett längre reportage, den här gången inifrån ledningscentralen. Jag visar dem vårt nya kartprogram, som jag ju varit med om att utveckla. Där syns nu inritat alla de fynd vi gjort – allt till IT-enhetens stora förtjusning.

Man intervjuar nu också fallets räddningsledare, som dock måste avbryta intervjun pga ett nytt inkommande larm. Även detta sänder man! Tydligen ”bra TV”. I Rapport på kvällen är dock den delen bortredigerad. Kollegan som blev intervjuad fick även per e-post beröm från Sjöfartsverkets tillträdande GD!

Dagen därefter skall jag vara på ett möte i Oslo med Ericsson, dvs leverantören av vårt telefonsystem. Detta kallades ”Fredagsklubben” och det var ett möte där alla deras kunder i Norge var inbjudna. Där sitter alltså IT-chefer från en mängd företag och myndigheter.

Vice VD på Ericsson hälsar alla välkomna. ”Men innan vi börjar så vill jag hälsa välkommen vår svenske gäst, som vi alla sett på TV igår” – och så fick jag stå upp och motta applåder och jubel.

NILS – Nytt ledningssystem

Vårt system DiscoSAR byggdes med en IT-plattform som började gå ur tiden. Från IT-enheten hördes signaler att detta system behövde bytas ut. I egenskap av systemansvarig för DiscoSAR skrev jag ett PM till Norrköping och detta hörsammades.

En första förstudie skulle studera om ett samarbete med SOS Alarm kunde inledas och om användning av deras system, *Coordcom*. Sedan hände inte mycket, förrän man satte igång ytterligare en förstudie. Nu satt vi ett gäng från JRCC och skisserade hur man kunde upphandla eller utveckla ett *Nytt Integrerat LedningsSystem* för Sjö- och Flygräddning – NILS.

Ett annat skäl till att detta måste göras nu, är att man börjat inse att vårt telefonsystem inte kommer att kunna leva för evigt – det var redan klassat som ”ej förvaltningsbart”. Det enda jag kunde göra nu var att underhålla kunddatan. Reservdelar, t ex paneler och lurar, börjar bli svårt att få tag i.

När projektet sedan skulle starta, hade Styrgruppen för projektet NILS däremot uteslutit mig från projektgruppen – jag skulle leda en Referensgrupp Förvaltning, som dock aldrig fick några uppgifter att lösa eller svara på. Projektmodellen PPS föreskrev att en projektgrupp skulle bestå av personer med Användarkompetens och IT-kompetens. Jag hade båda delarna, men var definitivt ingen användare längre – varför min ”roll ifrågasattes”. Sedan var man nog rädda för min ”dominans” och för att NILS skulle komma att bli ett ”nytt DiscoSAR”. Men jag skulle snart få annat tänka på och arbeta med; även kustradiosystemet GAREX behövde bytas ut.

Under projektets gång hände det ändå att man kom till mig med frågor av akut karaktär. Även om detta gjorde mig en smula irriterad, så har jag ändå under tiden ställt upp när det behövs. Jag fick även ett stort uppdrag direkt av Styrgruppen, nämligen att ta fram en detaljerad specifikation

på hur statistik skulle kunna tas ur det nya systemet. Detta dokument fastställdes av ledningen men föll därefter i djup glömska.

Jag kunde förstås ”hålla mig för skratt” inför detta, och det skulle ta mig många år innan jag kunde förlika mig med att inte vara en del av detta. Ville de verkligen inte ha del av min mångåriga erfarenhet? Det fanns ju faktiskt bra saker i DiscoSAR att ta vara på!

Idag väljer jag att uttala mig ganska objektivt om detta. Med facit i hand så hade min tid inte räckt till både NILS- och KRIP-projekten. Och med tanke på det beroende till min person, som byggts upp under alla år, var det kanske klokt att de fick klara sig lite själva. Men det hade säkert gått att lösa på ett snyggare sätt, och samtidigt ta vara på lite erfarenheter från de tidigare projekten. Jag var kanske heller inte världens roligaste person att ha med att göra just då projektet startade.

Projektet pågick ända fram till i början av 2016, då NILS slutligen ersatte DiscoSAR 4/2.

Men då hade man redan tidigare bestämt att ta bort telefonin ur projektet, varför problemet med det gamla telefonsystemet MD110 TA kvarstod. Orsaken till detta var främst att sjöfartsverkets projektråd ifrågasatte hela NILS, som man menade blivit för omfattande (och dyrt). När telefonin tagits bort, så gav man projektet tillstånd att fortsätta igen.

RAKEL var också något som ingick i början, men som projektgruppen valde att ta bort – varför förstår jag inte.

Vad är då NILS? Jo det består av *Coordcom* och *ResQMap*, dvs samma system som används av SOS Alarm.

JRCC

Vi blev äntligen ett JRCC – *Joint Rescue Co-ordination Centre* – 2010. Detta genom att regeringen i budgetpropositionen under hösten 2009 föreslagit för Sveriges Riksdag att Sjöfartsverket skulle bli ansvarig myndighet både för Sjöräddning och Flygräddning. ARCC hade då tillfälligt huserat under den kortlivade myndigheten Luftfartsstyrelsen.

För detta ändamål utlystes tjänsten som C JRCC. Det verkade dock dra ut på tiden och man tappade dessvärre bort flera bra kandidater genom alltför långsam handläggning på HR. Därför togs det in en tillfällig chef under de första månaderna. Han ersattes därefter av en mera permanent C JRCC.

Jag skrev beslutsunderlaget för C JRCC-beslutet ”Namnrutiner JRCC”. Detta var extra viktigt, eftersom vi nu skulle svara enhetligt på radio och telefon samt alltid använda namnanropet *Sweden Rescue* vid all form av radiokommunikation.

Bildandet av ett JRCC gick dock inte helt smärtfritt. Visst hade räddningsledarna i centralen börjat samverka mer och mer – när det verkligen gällde så arbetade man som ett enda lag. Men det fanns fortsatt motsättningar, som t ex att man på flygräddningen fortsatte att ha egna arbetsplatsträffar – som man kallade för ”utbildningsdagar”.

Under den nye chefens ledarskap så kom jag en aning i kläm. Han började ifrågasätta min roll och att jag fortfarande var anställd som sjöräddningsledare – dock utan någon behörighet.

Den nye chefen för JRCC ersattes dock av Sjöfartsverket efter en tid, då man inte tyckte att integrationen löpte i den takt som man hade tänkt sig. Han blev då under en kortare tid projektledare för NILS, och den förre projektledaren blev ny C JRCC.

Nu började det hända saker! Han var en ”handlingens man” och tillsammans gjorde vi underverk.

Många av de hinder för bra samverkan och integration som fanns, ja de var ju tekniska. Vi genomförde många förändringar, t ex gemensamt växelnummer, pressnummer, faxnummer och

adress för e-post till JRCC. Men det fanns många som menade att detta var förkastligt och skulle skapa kaos i ledningscentralen.

Så vårt arbete med integrationen var i vissa avseenden inte populärt bland vissa i personalen. Men det blev bra till slut! Och jag är idag väldigt stolt över att ha fått samverka med min närmaste chef för att åstadkomma detta.

Under den här tiden så genomfördes ytterligare en ombyggnad i centralen. Dåvarande möblering ansågs inte främja samverkan mellan sjö och flyg. Jag har idag tappat räkningen på hur många gånger vi har flyttat runt på bord i centralen.

Fast i isen (2010)

Denna dag skulle två av våra senast anställda medarbetare ha möte med vår chef (den förste C JRCC) och där få beskedet att de skulle avskiljas från den pågående provanställningen och utbildningen till räddningsledare. Stämningen hos oss som jobbade var därför tämligen låg denna dag. Ledningen hade sina skäl, men de två hade ändå blivit en av oss.

Samtidigt ringer man från VTS Södertälje. VTS-operatören berättar för oss, att vid Tjärven utanför Kapellskär i Stockholms skärgård, pågår en insats där två mindre isbrytare håller på att försöka frilägga ett mindre RoPax-fartyg, som fastnat i svår ispress. Nu verkar det som att det fartyget riskerar att av ismassorna pressas upp på land.

Samtidigt kommer den ena finlandsfärjan efter den andra in i området och fastnar så småningom i isen. Som mest satt det fast 6 färjor av varierande storlek med totalt tusentals passagerare ombord.

Att båtar fastnar i is är förstås inget ovanligt. Men att färjor gör det och under svåra förhållanden är däremot ovanligt. Ispress är livsfarligt. Isen pressas av hårda vindar och strömmar och packas ihop, under enorma krafter. Fartygen har, oavsett maskinstyrka, inte mycket att sätta emot – utan följer isens drift helt enkelt. Isen kan i värsta fall pressas upp på skrovsidorna och eventuellt sänka fartyget eller rentav bryta av fartyget på mitten.

När sedan två färjor på grund av situationen pressas emot varandra och slutligen kolliderar med varandra, då inser vi att den är situationen redan är allvarlig – men kan bli ännu mera allvarlig. Det som hade hänt var en slags ”isbävning”, där en sk ”glidsöm” hade skapats. En del av ismassan satt fast i själva Tjärven, medan den andra halvan nu brutits loss och började driva söderut. Mitt i denna ”förkastningslinje” av is satt en av färjorna, som nu började rotera och kolliderade med en annan färja. Det var dock ingen kraftig smäll, men ändå en kollision. I värsta fall hade färja nr 1 kunnat brytas i två delar, vilket dessbättre inte skedde.

Vi hade nu minst två problem att brottas med. Det första var att det nu satt flera tusen passagerare fast i isen. Om något allvarligt skulle hända med något av fartygen, hur skulle vi då kunna evakuera så många människor? Helikopter var inte att tänka på, det skulle ta minst en vecka att lyfta en och en. Svävare finns, men den största som militären har kan ta 50 passagerare. Dessbättre behövdes ingen sådan evakuering, men det kunde vi ju inte veta då.

Det andra problemet var att det hela tiden kom in nya färjor och de flesta fastnade. Kaptenen på en av isbrytarna hade förgäves vädjat om att ”nu vill jag inte ha några flera färjor in hit”. En VTS kan bara informera, men inte utfärda några tvingande direktiv. Som vi såg det då, kunde heller inte de som kom in i området till fullo inse situationens allvar – hur skulle man förklara det på ett pedagogiskt sätt? Det var deras egna beslut att gå in i området, trots att VTS Stockholm informerade om att issituationen var mycket allvarlig och att det redan satt 6 färjor fast i isen.

Som räddningsledare har man långtgående befogenheter. T ex kan man fatta beslut om ”Ingrepp i annans rätt”. I vårt fall inträffar detta inte speciellt ofta, men nu var det dags – någon gång skall

vara den första. Räddningsledaren fattade beslut om att avlysa hela området från fartygstrafik, för att inte riskera att ännu flera fartyg skulle fastna där. Detta fick långtgående konsekvenser! De båtar som normalt passerar in vid Tjärven fick nu istället gå in via Sandhamn. Men för detta krävdes i många fall lots! På TV-nyheterna såg vi de långa köer av långtradare som byggdes på för varje timme vid Kapellskär. Många tyckte väl i efterhand att detta var en överreaktion från vår sida. Men jag är beredd att försvara det beslut som togs där och då. Läget var allvarligt.

Även denna incident blev förstås mycket uppmärksammas. Då talar jag inte bara om efterspelet, där olika färjerederier ”rasade” över vårt beslut att stänga farleden vid Tjärven. Under fallets gång blev detta en jättenyhet. Först i Sverige. En av de första nyhetsredaktioner som ringde var P4 Stockholm. När nyheten var ute där, spred den sig snabbt.

Jag kopplade initialt konferens med flera reportrar och tog även med Isbrytarledningen. Jag är ju ingen expert på is och jag tyckte det var på sin plats att de som var det uttalade sig om just isbrytningsaspekten.

Men att flera tusen passagerare sitter fast i isen är ingen liten nyhet. Den spred sig över världen och när en RL även hade räknat hur många båtar som just nu totalt satt fast i isen, då blev nyheten ännu större. Inte 6 utan totalt 60 fartyg var det som satt fast. Men de resterande 54 var ju helt rutinmässigt, de satt och väntade på isbrytarassistans. En assistans som skulle komma att dröja lite längre än planerat, eftersom isbrytarledningen beslutat att hämta ner Ymer från Sundsvall. Tidigare hade vi Tor Viking och Vidar Viking vid Tjärven. Så småningom bad vi även den finska isbrytaren Sisu lämna sitt område i Finska Viken för att komma till assistans.

Så när det började ringa riktigt mycket, sa jag på skämt ”nu är det säkert CNN som ringer”. Nej det var det inte; det var Al Jazeera. Nästa samtal däremot var CNN. Därefter blev jag intervjuad av 3 olika redaktioner på BBC; först deras radionyheter, sedan deras inrikes TV och slutligen BBC World News.

Det var runt kl 3 på morgonen som jag bestämde mig för att åka hem. Samtalen hade börjat klinga av, och situationen var nu mer eller mindre under kontroll. Det var bara en live intervju i CNN som en kollega fick ta senare på morgonen. Men man bad mig ta ett sista samtal. Då hör jag ”This is Star News, Dehli, India”. Då släppte jag sekretessknappen och fick en ”skrattattack” som varade en bra stund. Jo, de fick sin direktintervju!

RAKEL

Redan 2003 hade Sveriges Riksdag beslutat om finansiering och införande av RAKEL. Ett gemensamt radiokommunikationssystem skulle ersätta fler än 200 olika analoga system för att stärka medborgarnas trygghet. 2007 trädde ett regeringsbeslut i kraft som innebar att fler aktörer än skydds- och säkerhetsmyndigheter kunde nyttja RAKEL, till exempel kommunernas förvaltningar och elbolag.

Tidigare hade vi på JRCC dessvärre haft väldigt dålig kommunikation med räddningseenheter på land vid våra räddningsinsatser. I Onsala hade vi mot slutet haft 80 MHz- radio men bara i närheten av själva radiostationen. Och på Kåringberget hade vi inget sådant överhuvudtaget. Jag insåg att RAKEL skulle kunna innebära en väldigt bra utveckling. Dock var det initialt svårt att få fram information från ansvarig myndighet om hur systemet fungerade.

Vi gjorde en förstudie och beslöt senare att införskaffa två KC-terminaler, en för vardera MRCC och ARCC, samt ett antal handstationer. Ambitionen var att initialt förse JRCC, Kanalcentralen i Trollhättan, Sjöfartsverkets helikopterbesättningar, Sjöfartsverkets Tjänsteman i Beredskap (TiB) med RAKEL-terminaler. Detta har i skrivande stund utökats till nästan 100 terminaler. Just nu finns på förslag att utöka med ytterligare 200 terminaler.

Det blev jag som fick driva frågan om införandet av RAKEL i Sjöfartsverket.

Efter att ha skaffat mig nödvändig kompetens, började det något sega arbetet med att utbilda användarna. Många var dessvärre helt oförstående inför nödvändigheten och nyttan med detta nya verktyg. Helikopterbesättningarna hade dock för längesedan insett fördelarna och tog emot de nya terminalerna med öppna armar!

Samtidigt så pågick arbetet med att bygga upp en talgruppsstruktur för Sjö- och Flygräddning. På så sätt så kom SAR-talgrupperna till.

Nu skulle vi bara börja förankra det nya arbetssättet i metodiken på JRCC. Det skulle visa sig att detta skulle komma att ta tid. Idag är dock alla rörande överens om att RAKEL är en nödvändighet för att kunna samverka vid sjö- och flygräddningsfall – men även då JRCC erbjuder enheter åt t ex Polis, sjukvård eller kommunal räddningstjänst.

Vi kunde nu även larma våra helikopterbesättningar med hjälp av deras handburna RAKEL-terminaler. Dock upplevdes det som en stor brist, att själva helikoptrarna inte kunde använda RAKEL för att samverka med enheter på marken. Där fick JRCC relä information mellan helikoptrarna och enheter på marken.

Dock skulle det ta många år innan Sjöfartsverkets räddningshelikoptrar kunde utrustas med RAKEL. Man bedömde det nämligen inte lämpligt att utrusta de gamla Sikorsky-helikoptrarna med RAKEL, eftersom de skulle bytas ut. De nya helikoptrarna, AW-139, skulle utrustas – men vid upphandlingen hade man endast en ”provision” för RAKEL ombord. Vi fick göra en tämligen avancerad upphandling för att inköpa och installera 7 RAKEL-terminaler i våra helikoptrar. Att installera nya apparater i ett luftfartyg är aldrig okomplicerat – och det är dyrt!

Men nu har vi RAKEL i helikoptrarna och detta har fungerat mycket bra från första dagen!

JRCC har fått anpassa sin arbetsmetodik, bygga om centralen och utöka bemanningen, för att kunna hantera denna utökade samverkan – mycket pga RAKEL.

Assisterande Räddningsledare (2011-2013)

En annan sak som den nye chefen äntligen fick till stånd, var ”korsvis” utbildning. Flygräddningsledarna skulle bli Assisterande Räddningsledare (aRL) för sjöräddning och vice versa. Jag fick då erbjudandet att gå flygräddningskursen, vilket jag tackade ja till.

Kursen var jättebra! Jag hade ju längtat sedan 1995 att få gå en flygräddningsledarutbildning. Men övriga sjöräddningsledare var inte lika belåtna. Många tyckte inte om utbildningen av olika skäl, letade fel enligt min mening. Det uppstod långa irriterade diskussioner i bilen på väg till och från kursen. Fortfarande sökte man nog ett sätt att förminska flygräddningen, vilket jag inte gillade. Nu var det ju dessutom så, att jag redan kunde en massa flygräddning. Jag hade dels varit VPL och senare även civilanställd på en flygflottilj. Men jag hade även behövt sätta mig in i flygräddningen, när jag ansvarat för IT-systemen. Så för mig var detta bara positivt. En kollega ordnade t o m en flygtur i en SK60!

Min chef hade förstås en tanke med att jag skulle gå denna utbildning. Jag hade ju även gått med på att göra provet. Det var faktiskt lite intressant. Det första provet man gjorde under utbildning till flygräddningsledare, kallades tidigare för ”uppslagsprovet” – tanken var att man skulle lära sig hitta i alla de pärmar som fanns på ARCC. Alla hjälpmedel var tillåtna, även dator, hade jag fått bekräftat. Sålunda försökte jag se om jag kunde lösa hela provet, utan att öppna en pärm – bara genom att Googla alla frågor. Det gick hur bra som helst! Men idag är dator och Google inte längre tillåtna hjälpmedel.

Jag skulle komma att behöva börja jobba i position på somrarna. Och eftersom Transportstyrelsen hade börjat styra och ställa med vår utbildnings- och fortbildningsplan, så behövde jag jobba i position regelbundet för att upprätthålla min behörighet. Jag var nu behörig

både inom sjöräddning och flygräddning, och i fråga om sjöräddning så fick jag t o m jobba som Biträdande Räddningsledare igen. Dock behövde jag fortfarande inte jobba några nattvakter, pga mitt läkarintyg. Jag jobbade under vinterhalvåret mest för- och eftermiddagspass och på somrarna nästan uteslutande sk T-vakter (1000-2200).

Sommartid kunde jag då jobba 3-4 sådana pass i en följd och sedan vara ledig 3-4 dagar – vilket förstås passade mig utmärkt. Jag kunde nu tillbringa nästan hela sommaren på Öland.

Resten av året var det mindre roligt att jobba t ex en lördagseftermiddag, bara för att hålla uppe behörigheten. 2 pass i månaden blev det under de två sista åren på JRCC, vilket dessvärre ställde till det i min veckoplanering – jag måste ju se till att jag ändå får 2 dagar i följd som ledighet och max 5 dagar i en följd som arbetade dagar. Detta samtidigt som jag skulle delta i minst ett stort projekt, som ju var mycket krävande. På sikt var detta inte hållbart.

Jag blev även lite förskräckt inför tanken att behöva jobba i position igen. Det var ju något som jag hade släppt i tanken och inte befattat mig med sedan 1998. Men så här i efterhand så var det enbart positivt, att få bevisa för mig själv att jag fortfarande kunde. Och att få jobba ihop med alla de som blivit nyanställda efter 1998. Detta var också något som jag framhöll i mitt tacktal när jag avtackades på JRCC 2014.

Vid den tiden hade jag nu också börjat praktisera mental egen träning, visualisering och meditation. Jag ägnade den halvtimme det tog att köra bil in till jobbet åt förberedelser att komma i rätt stämning. Jag såg också till att jag anlände några minuter för tidigt. Jag brukade sitta där i bilen, sluta ögonen, och räkna baklänges från tio. Samtidigt intalade jag mig hur oerhört stimulerande det skulle vara att få komma in till mina kära kollegor och göra skillnad tillsammans. Jag hade då insett, hur viktigt det är att sprida glädje och kärlek omkring sig. Framförallt bör man sträva efter att tillföra energi till systemet, snarare än att suga energi ur detsamma – något som jag då insett att jag gjort under ett antal år. Reaktionen lät inte vänta på sig. Men jag slås än i dag hur enkelt det i själva verket var att skapa en bra relation till sina kollegor. Synd bara att det skulle komma att ta så många år att inse detta.

I samband med att jag började jobba operativt igen, så tog vår nye C JRCC initiativ till att jag äntligen skulle få en ”riktig tjänst”. Hittills hade jag ju haft den gamla tjänsten som Sjøräddningsledare. Nu fick jag titeln ”Teknisk samordnare, tillika assisterande räddningsledare”. Rättigheten till 60 års pensionsålder skrevs dock in på samma sätt som det utlovats vid verksamhetsövergången 1995. Detta skulle senare visa sig bli mycket betydelsefullt!

Nytt kustradiosystem – ”KRIP”

Även om vi efter Stormen ”Gudrun” gjort kustradiosystemet mycket bättre, behövde det ändå bytas ut. Företaget GAREX fanns inte längre och de som nu ägde produkten visade väldigt svagt intresse för att förvalta det. Dessutom började det bli svårt att få tag i reservdelar.

En avgörande faktor var dessutom att det förbindelsenät hos Telia som vi använde höll på att avvecklas.

Sjöfartsverket hade sedan några år tagit över ägarskapet över systemet, i och med att Stockholm Radio skildes ifrån Telia och övergick i privat regi.

Även här hade vi en förstudie, varefter arbetet med upphandlingen startade. Jag blev här en väldigt tung spelare, i och med att jag var SARs representant i den dåvarande kustradioförvaltningen. Det fick till följd, att jag har skrivit stora delar av kravspecifikationen, i princip allt som hade med användarfunktionalitet att göra.

Av mina egna noteringar framgår att projektet startade 2012 och avslutades 2014. Jag blev en fullvärdig medlem av den väldigt lilla projektgruppen. Detta projekt skulle visa sig bli mycket intensivt och inbegripa många veckolånga utlandsresor till leverantören, som finns i Österrike.

Jag har även ansvarat för att ta fram allt utbildningsmaterial för användarna och för det ändamålet har vi skapat en webbaserad utbildning.

Man kan säga mycket om detta system. Det är nu helt datoriserat och bygger till 100 % på IP-teknik, därav namnet *KustRadio via IP*. Systemet består av två teknikcenter, placerade på två orter för att uppnå diversitet och redundans. Användarcentraler finns på 12 platser. Vi har lite drygt 200 VHF- och MF-kanaler.

Mellan bägge teknikcentren och VHF-master samt operatörscentraler går bredbandsförbindelser, som dessutom är fördelade över två helt fristående nätoperatörer.

Själva operatörsplatsen består av en pekskärm, en 23" skärm. Här får man plats med upp till 132 kanaler. Men man kan även som användare själv administrera och lägga till kanaler på skärmen. Terminalen har stöd för upp till 8 högtalare, vilket vi fortfarande utnyttjar för nödpassningen – där vi ändå har två redundanta terminaler, vilket ger totalt 16 högtalare!

Terminalen är även en telefon, och kustradion utgör idag första reservsystem för JRCCs ordinarie telefonsystem. Detta eftersom telefonin ändå behövs för kustradiostationens del.

På nästa skärm finns i första hand applikationen för DSC som är helt integrerad.

På JRCC och Stockholm Radio finns dessutom en tredje bildskärm. Den är på 27" och "stående". På den visas en fast bakgrundskarta över Sverige. I kartan ser man alla våra VHF-master och alla inkommande anrop. Man kan köra terminalen härifrån, men till min besvikelse är det inte många som använder sig av detta – kartan är min "uppfinning" från början till slut. Men med kartan har man även kunnat göra det som jag hela tiden önskade mig i GAREX-systemet, nämligen larma SSRS' räddningsstationer.

Vi höll *Site Acceptance Test* (SAT) 2014, och sedan dess är systemet i operativ drift. Sedan dess har det skett viss utveckling av systemet.

Ny bandspelare – NICE

Så småningom går det att samordna så att hela centralen använder samma bandspelare. Vi bygger vidare på den som tidigare inköpts av LFV, dvs NICE.

Servern placeras nu i anslutning till kustradions teknikcenter, men även på JRCC – eftersom ju även de analoga telefonerna fortfarande behöver spelas in.

Något märkligt, ingen verkar vilja bry sig om detta system. Det har nu byggts ut i olika steg och ändringar och tillägg har gjorts genom olika projekt – men det finns ingen riktig förvaltning av systemet.

Hursomhelst, det har ju alltid varit jag som svarat för konfiguration och även för de uttag som behöver göras. Så detta är något jag fått fortsätta med ända tills nu.

Så kraschar hela serverparken våren 2018, varvid hela systemet måste installeras om – någon backup hade man inte hunnit skapa. Jag brukar säga, att det var nog enda tillfället som jag velat låsa in mig på muggen och gråta en stund (men det gjorde jag aldrig!). Men jag lyckades faktiskt konfigurera upp hela systemet igen på någon vecka bara! Idag har vi ett system med totalt 6 inspelningsenheter och flera hundra kanaler. Vi spelar in allt från JRCC telefoni, Kustradio till numera även RAKEL.

Kebnekajse (2012)

Denna dag satt jag på mitt kontor, då en sjöbevakningsledare kom in. Tydligt hade han tillsammans med två andra räddningsledare som var ”mellan pass” suttit och hanterat massmedia. Men nu hade det blivit så mycket att göra, att han insåg att de behövde min hjälp. Det här hade pågått en stund fick jag veta.

Jag begärde då 2 minuter med räddningsledaren. Det var ett norskt militärt transportplan, en C130J Hercules, som var försvunnet på resa mellan Evenes i Norge och Kiruna. På vägen hade de Sveriges högsta berg!

Två personer satt redan och besvarade telefonsamtal från massmedia, oavbrutet. Någon text hade de ännu inte hunnit få ut på webben. De ”skulle bara” trycka på spara. Efter att ha intervjuat RL och läst det som fanns i datorn, började jag skriva. Jag bestämde mig för att börja från början – den text som de hade skrivit var inte tillräckligt detaljerad och var dessutom en sammanfattning. Jag ville skapa mera av ett tidsflöde. Jag sa till dem att de fick fortsätta att svara i telefon medan jag skrev. Det tog ca 20-30 minuter, men nu var jag ifatt och sa att jag kunde börja ta samtal.

Då får jag veta att ”SVT är på väg hit”. Jag ringer då till Garnisonens VB och får veta att de redan står i vaken och väntar på att få bli insläppta. Så där kommer de med reporter och kameraman. Jag undrar vilken nyhetssändning och när de måste ha lämnat för att hinna hem och redigera. Då får jag veta: ”nej vi skall sända live”. De har alltså med sig en satellitupplänk! Sladdar ut genom ett fönster och uppkopplingen var igång.

Jag vet inte hur många gånger som jag suttit tillsammans med en kollega och spånat kring hur massmediarapportering om en stor lycka borde gå till. Och nu hände det: Programledaren i Rapport säger ”... och hela den här insatsen leds från Göteborg och där finns vår reporter”.

I detta första läge hade vi precis fått in några sk hotspots från norska F16 spaningsversion. Dessa varma punkter i terrängen skulle kunna ha med planet att göra, men kunde lika gärna vara något annat. De kunde senare avfärdas. I övrigt försökte jag vara lite ”diplomatisk”; vi befarade redan då det värsta, men det ville vi förstås inte gå ut med i så tidigt skede. Att planet skulle landat någon annan stans utan att meddela var i princip otänkbart. Men en Hercules kan flyga väldigt länge på en tank, så det fanns ju en teoretisk möjlighet att maskinen fortfarande var i luften, även om det var väldigt osannolikt.

Det framkom felaktiga uppgifter från Norge att planet var hittat. Jag ställdes inför detta under en direktsändning i norsk radio. Det var förstås uppgifter som vi inte hade. Vid förfrågan till HRS Bodö, sa våra norska kollegor ”vi er lika shockert som dere”. Någon hade förberett en kommunikation som skulle användas när planet var funnet...

SVT stannade kvar och avsikten var att även vara med i Aktuellt 21. Så blev det, och även i nyhetssammanfattningen 2155. Under tiden hade även TV4 dykt upp, även de hade en egen satellitlänk med sig. TV4 skulle toppa Nyheterna kl 2200 med direktrapport. De två reporterarna med tillhörande kameramän repeterade (!) övergången, där SVT snabbt skulle flytta undan och bereda plats åt TV4.

När SVT håller på att packa ihop, ringde de återigen från redaktionen. Nu vill NRK ha en direktrapport i sin sena nyhetssändning ”Kvellsnytt” kl 2300. Men då vill de inte ha någon svensk reporter, utan jag får stå med ”snäcka i örat”. Det är inte helt lätt att hantera den tidsfördröjningen som blir när det är två satellithopp inblandade. Det är lätt att börja tala i mun på varandra! Under direktsändningen i NRK så hör jag förstås hela programmet, vilket jag inte gjorde när jag blev intervjuad. Då hör jag att de redan då läser upp namnen på de saknade, det hade knappast hänt i Sverige!

När jag inte var intervjuad i TV, skrev jag hela tiden uppdaterade noteringar på webben.

Nästa dag kom istället P4 Göteborg. De kom i en bil med en stor yagi-antenn på taket. Den riktade man mot radiohuset på andra sidan älven. Reportern hade en sk ”HF-mes”, en ryggsäck med en gp-antenn. Från den sände man via bilen till radiohuset och sedan vidare. Jag blev intervjuad av P4-reportern både i lokalradion och i morgonekot. Sedan kom Ekots egen reporter, som stannade resten av dagen.

Det blev inte lika många intervjuer, utan jag försåg reportern med uppdaterad information 2-3 gånger per timme. Han höll till ute i foajén. Vi släppte aldrig in några reportrar i ledningscentralen. Jag fick däremot kritik, bl a från lokala chefer, att jag hade tagit in massmedia på området och ändå in i byggnaden. Man kan ju ställa motfrågan om vi hade kunnat få lika bra publicitet på något annat sätt?

Hursomhelst så blev det väldigt ”bra radio” tycker jag. I efterhand har jag sparat ner alla radio-TV-inslag om händelsen. Dessvärre har jag inte sparat det som skrevs på vår externwebb. Men det verkar andra ha gjort, t ex en kurs i kriskommunikation på Försvarshögskolan.

Min rapportering på webben var verkligen detaljerad. I många fall publicerades uppgifter där i samma ögonblick som jag hörde dem i medlyssningen på JRCC, i vissa fall innan de ens skrevs in i vårt ärende! Vår webb hade så många besökare att statistikmotorn kraschade. Därför går det inte att se hur många besökare vi faktiskt hade. Servern var så nerlastad, att den fick startas om flera gånger under fallet! Detta pga att det kunde ta över en halvtimme från en uppdatering innan den syntes på externwebben.

En sak som jag även gjorde dag två, var att försöka få ut bilden av hur svårt det faktiskt var att hitta planet. Pga dåligt väder kunde vi inte alltid flyga med helikoptrarna. Det är alltid svårt att förklara för oinvidga. Samtidigt kanske man kan flyga men att det inte är meningsfullt, eftersom man ändå inte kan söka – man måst t ex ta sig ner under molnen. Eftersom vi talar om Sveriges högsta berg, så har vi under fallet ofta moln på samma höjd som berget, i kombination med snö och annat som sätter ner sikten.

Strax före kl 1200 dag två, kom ett nytt gäng som skulle lösa av. Där kom då en flygräddningsledare som tidigare varit helikopterpilot. Jag tänkte, att han kunde säkert förklara på ett trovärdigt sätt, vilken svår uppgift det faktiskt var. Han var först lite tvekan, han hade ju aldrig gjort detta tidigare. Men så blev det, jag erbjöd reportern ”ett scoop” och det blev väldigt bra när ”vår egen helikopterpilot” berättade om hur ”referensfattigt” det var när allting är bara vitt.

Under tiden så hade man börjat hitta saker, som vi misstänkte kom från planet. Nästa dag, på morgonen, var det bekräftat. Kl 0900 på dag 3 så avslutades flygräddningstjänst och ärendet fortsatte nu under Polisens ledning. Vi genomförde då en gemensam kommunikation med Polisen – i detta läge är det oerhört viktigt att vi går ut med exakt samma information. Polisen hade även sänt en samverkansperson från Stockholm, som nu var på JRCC och därifrån via handburen RAKEL kunde kommunicera direkt med sina styrkor uppe på berget.

För mig var det 2-3 mycket intensiva dygn – jag var faktiskt helt slutkörd efteråt. Jag ägnade några dagar hemma att läsa och titta på alla nyhetsinslag. Det var även mängder av kommentarer och diskussioner på diverse forum och bloggar. Alla höjde vår (min) rapportering till skyarna och det kändes förstås väldigt bra!

Därför blev jag väldigt förvånad, när utvärderingen hos oss själva föreslog att massmediahanteringen i fortsättningen skulle bort från JRCC. Den var störande, menade man. Jag kan tycka att det var lite märkligt, eftersom inga sådana signaler kommit under själva fallet. Jag menar, att det kan inte bli bättre – om en som sköter massmedia finns i centralen och kan känna av alla ”vibbar” i realtid. Hade jag inte varit där så hade ju Stab Kommunikation istället fått skicka en person till JRCC.

I själva haveriet visade det sig, att planet hade börjat sjunka ner till flygnivå 70 och då flög man rakt in i berget, mellan nordtoppen och sydtoppen. Det måste varit en oerhört kraftig smäll, eftersom den registrerades av seismologen i Uppsala. Haverikommissionen skrev i sin rapport, att de beräknade att den tid det tog från det att nosen gick i berget tills planets stjärtparti gjorde det – var 0,5 sekunder. Det torde också förklara, varför nödsändaren aldrig gick igång.

Stugsista (2013)

Denna sommardag jobbade jag sk T-vakt, dvs mellan 10-22. Jag hade ju på senare år gått utbildningen till Assisterande räddningsledare Flyg och min chef hade gett mig behörigheten både för sjö och flyg. Telefonen ringer och det är en SOS-operatör som kommer med en sk medlyssning. Larmaren har hittat en båt uppkörd på land och olyckan verkar vara allvarlig. Han har dock familjen ombord och vill därför inte gå så nära. När vi senare får veta vad som hänt och hur det såg ut på platsen, har jag full förståelse för det.

När enheterna kommit till platsen, både till sjöss och landvägen – står det klart att något fruktansvärt har inträffat. En aluminiumbåt har kört upp på land. Vid båten ser man två till synes livlösa personer och senare finner man även ytterligare två personer under båten. Vilka dessa är och hur många man varit i båten när olyckan inträffade, det vet vi förstås inte då. Samtidigt som räddningstjänst och sjukvård initialt fokuserar på att hjälpa dessa 4 personer, måste vi utgå ifrån att det kan finnas flera personer och dessa kan vara i vattnet. Samtidigt bedrivs inre spaning för att försöka få reda på vad som hänt.

I Övik firas varje år ”stugsista”, där man tydligen har en slags stadsfestival, samtidigt som det är den sista helgen som man i allmänhet tillbringar i sina stugor ute i skärgården. Det visar sig att 4 unga vuxna har lämnat staden för att ta sig ut till en sådan stuga. Vi får sedermera telefonkontakt med en person som man släppt av strax utanför stan, och han kan berätta att de var just 4 personer kvar i båten.

När vi sökte igenom området utanför haveriplatsen, fann vi även en skadad lysboj. Mycket tyder på att båten, av allt att döma under hög fart, kört in i denna boj och därefter vikit av upp på land.

Resultatet blir 3 konstaterade döda samt en medvetlös som förs till sjukhus. Detta är givetvis en stor tragedi, och att hantera massmedia i detta fall var bland det svåraste jag har varit med om. Samtidigt som man måste ha respekt för journalisternas behov av information, måste man faktiskt visa ännu större respekt för de döda och skadade samt deras anhöriga. En svår balansgång, men jag lät mig inte avskräckas. Det är något som man faktiskt kan klara av, om man har tiotals år av erfarenhet att luta sig emot. Jag lät mig t ex intervjuas av en kvällstidnings webb-TV i ca 20-25 minuter. Under hela den tiden föreställde jag mig att jag talade direkt inför de anhöriga.

Ny tjänst

Det framkom nu att det inte längre skulle vara möjligt för mig att stanna kvar på JRCC. Min chef, C JRCC, skulle också flyttas till Norrköping och ersättas av en av de nuvarande driftcheferna.

Jag blev först lite förskräckt inför detta. Jag har ju bott i Kungsbacka i 31 år och dessutom i samma lägenhet. Bara flytten kändes jobbig. Att sedan behöva lämna den arbetsplats där jag lagt all min energi, under alla dessa år, kändes inte så bra faktiskt.

Mitt upp i allt detta så får jag ett dödsfall i familjen under julhelgen 2013-2014. Det var inte lätt.

Men så småningom blir det officiellt; jag får nu en delad tjänst 50/50 mellan SAR Management och Systemteknik. Dock blir det inga större förändringar i arbetsuppgifterna. Men stationering blir nu Norrköping. Jag måste flytta, men det gick bra – arbetsgivaren betalade dessutom flytten.

Så jag började min nya tjänst 15:e maj 2014. Jag har hela tiden suttit uppe på plan 4 i landskapet där resten av Systemteknik sitter. Men jag tillhör officiellt SAR och har haft C SAR-M som personalansvarig chef. De två första åren har jag jobbat nästan 100% med kustradioprojektet. De två sista åren nästan enbart med SAR, och då i första hand nästa projekt som var att införa ett nytt RAKEL- och telefonisystem på JRCC. Och mycket resor, främst till Göteborg, har det blivit under dessa år!

Så här i efterhand kan jag tycka att det ändå blev bra. Det hade, tror jag, inte varit hållbart att ha mig kvar där på JRCC, speciellt inte med kraven att jobba i position. Jag brukar ju säga, att på JRCC jobbar man som mest intensivt på sommaren, men har resten av året på sig för återhämtning. Som kontorsmänniska är det ju precis tvärtom, dvs man har sommaren att vila på. Här skulle jag jobba för högttryck under hela året. Och jag blir ju inte direkt yngre för varje dag.

Det är heller inte så att jag varje dag går och påminner mig om att jag ”gått i väggen” minst två gånger nu. Men det är ju förstås något som också måste beaktas.

Kustradioförvaltning

Även om det nya fina kustradiosystemet togs i drift under 2014, tillsammans med en uppgraderad NICE-bandspelare – så fanns det mängder med restpunkter som behövde hanteras. Med andra ord så var jobbet inte färdigt. Under tiden efter driftsättningen så har det blivit åtskilliga uppgraderingar av systemet som vi behövt hantera. Fortfarande är det så att jag föredrar att vara på JRCC under uppdateringarna, för att stödja operatörerna där. Dessutom är det lättare att göra testerna därifrån. Och sedan är det förstås alltid trevligt att besöka min gamla arbetsplats!

Något jag också arbetat med är att ta fram ett utbildningsmaterial för användarna. Detta ligger nu ute på sjöfartsverkets utbildningswebb och där kan man lyssna till min egen speakerröst som jag läst in till bildspelet.

Inom förvaltningen är jag ”objektspecialist, användare”, vilket också innebär att jag ansvarar för att ta tillvara användarnas krav och att hålla referensgruppsmöten.

Jag har också haft ett ansvar för att göra konfigurationer av t ex användarnas roller i systemet. Det sker en del förändringar över tid.

Kustradiosystemet är omfattande, och därför blir även förvaltningen det. Det går egentligen inte att förklara på något annat sätt. Det är en massa små saker som måste göras bara.

RAKEL-förvaltning

Jag har även fortsatt att förvalta RAKEL inom Sjöfartsverket. Detta innebär årliga omprogrammeringar av handterminalerna t ex.

Dessutom är det viktigt att upprätthålla metodiken, och då samordna användandet på JRCC med övriga användare av RAKEL.

Varje år har det dessutom skett utbyggnader av antalet terminaler. Först lade vi till SAR-samordnarna och resten av SAR-M. Sedan utökade vi med en terminal per lotsstation för båtmännen.

Nu senast har vi även upphandlat terminaler för montering i helikoptrarna. Det blev ett omfattande projekt med en lång kravspecifikation. Jag är mycket glad över att vi skrev en bra specifikation. Många i vår omvärld gjorde inte det och blev sittande med en terminal med diverse brister.

I skrivande stund har vi blivit kontaktade av det affärsområdet där alla båtmän finns. De är nu intresserade av att börja använda RAKEL i sin ordinarie verksamhet – något som jag välkomnar. Man kan inte bara vara en sällananvändare av RAKEL.

Telefoniförvaltning

Det gamla systemet på JRCC, MD110 TA, levde till december 2017. Under den tiden har det förstås behövt någon som skött om det – vilket har varit min uppgift, även om jag gjort det från Norrköping istället.

Förvaltningen av systemet har dock varit begränsad till förändringar av kunddaten. Något annat har inte kunnat göras på väldigt länge, eftersom systemet har gått ur tiden helt enkelt.

Det har känts lite tråkigt att skiljas från ett system som har varat i 22 år. Nu byttes det ut, inte för att det var dåligt rent funktionellt, utan för att det inte längre var förvaltningsbart.

NICE

Systemet för talregistrering har behövt underhållas och ibland uppdateras. Nu under våren 2018 inträffade en incident, där hela lagringssystemet på JRCC kraschade, bara en vecka efter en nyinstallation. Det innebar att hela NICE-systemet där gick förlorat.

Då fick vi istället möjligheten att installera om det från början och nu göra det på rätt sätt. Men det kom väldigt ovälkommet just när det hände.

Nu gäller bara att någon måste ta över stafettpippen och förvalta detta system.

Att kunna spela in radio- och telefontrafik är viktigt ur flera synvinklar. Operatörerna på JRCC behöver ett verktyg där de kan backa bandet och lyssna av ett telefonsamtal eller kanske ett otydligt nödanrop på VHF.

Dessutom sker det hela tiden haveriutredningar, och de som utreder (vanligen SHK) behöver få ut ljudfiler ur systemet att lyssna på. Sedan vi haft någon form av talregistrering, dvs från början av 1990-talet, har detta varit och är fortfarande min uppgift att svara för att göra dessa uttag.

Nytt projekt: Telefoni & RAKEL på JRCC (2015-2018)

Av en slump egentligen, fick jag höra talas om att nuvarande fasta RAKEL-terminaler på JRCC skulle sluta fungera vid nästa uppdatering, som snart skulle ske. I vart fall hade leverantören av dessa gamla DWS-terminaler sagt att man inte längre kunde garantera att de skulle fungera i fortsättningen. Detta lät förstås alarmerande och det var dessutom viss brådska med att skaffa ett nytt system.

Samtidigt hade vi ju en restpunkt från NILS-projektet, där telefonidelen hade tagits bort. Det gamla MD110-systemet behövde fortfarande bytas ut, och nu hade det ju gått ytterligare 4 år utan att något hade hänt på den fronten.

Arbetet med ett nytt system började hösten 2015 och avslutades våren 2018. Med andra ord hade vi precis kommit ur NILS och KRIP, när detta började på allvar. Nåväl, vi är ju här för att jobba!

Nu skulle det tas fram kravspecifikationer, och den här gången vågade man inte vara utan min hjälp. Jag skrev tämligen snabbt ihop två utkast till specifikationer, som sedan knådades inom projektgruppen.

För att göra en lång historia kort, så slutade det hela med att vi utökade NILS med telefoni, samtidigt som vi utökade Kustradion med RAKEL. I tillägg till detta behövde NICE talregistrering utökas. Vidare måste nya telefonförbindelser och abonnemang ordnas hos den befintliga nätverksoperatören.

När det gäller telefonin, så hade ju leverantören av Coordcom redan en fungerande telefonidel, som varit i drift under många år på SOS Alarm. Dock hade vi krävställt IP-telefoni, något som man också kunde erbjuda – men dessvärre var vi sannolikt deras första kund när det gäller IP-telefoni. Det blev då ett ”lärande”, inte bara för oss utan även för leverantören.

Vi designade en redundant lösning, som i mångt och mycket påminner om hur vi löst redundansen för kustradion. Men det visade sig vara en hel del konfiguration att lösa, när det gäller hur samtal dirigeras i normalfallet, men även när olika typer av fel uppstår. Det visade sig även behövas en hel del utveckling för att tillgodose detta – vilket ledde till förseningar i projektet.

Sedan behövde förstås användargränssnittet förfinas och vi hade dessutom kravställt viss funktionalitet som inte var standard – framför allt när det gäller medlyssningen. Vi hade också behov av att på ett smidigt sätt skicka samtal mellan operatörerna. Tidigare hade vi använt ”linjetagarsystem”, men nu blev det helt annorlunda. Det nya systemet var inte knappbaserat utan istället köbaserat.

Det tog mig väldigt lång tid att sätta mig in i, hur man konfigurerar upp alla inkommande nummer och köer. Och då är jag ju inte speciellt känd för att vara direkt trögfattad. För någon skulle behöva designa kunddata i det nya systemet, som skulle motsvara det som tidigare fanns i MD110 TA. Denna någon blev förstås jag själv, vem annars?

Jag började med att ta ut alla nuvarande 400+ direktvalsnummer ur det gamla systemet och lade upp dessa i ett stort Excel-ark. Sedan lade jag på motsvarande kolumner för det nya systemet, som nu också innebar ett nummerbyte. Vi behövde ju kunna köra dessa system parallellt under en tid. Och nu skulle alltsammans skrivas in med hjälp av *Coordcom Administrator*.

Just det här med ”admin” blev en fråga som jag blev tvungen att ta upp med ledningen på JRCC. Ända sedan DiscoSAR-tiden hade det varit så, att i princip alla på JRCC måste kunna administrera resurser och kontakter. Men nu hade det blivit så komplicerat, att jag befarade att det skulle bli för många kockar i denna soppa. Alltså bildades en admin-grupp, men de kunde inte börja jobba med den ursprungliga konfigurationen – det fanns inte tid till detta helt enkelt. Men nu är admin-gruppen igång på allvar och har faktiskt redan tagit över administrationen av systemet.

Ett annat arv från DiscoSAR, var det resursregister som man ”läste över” mellan systemen. Det resulterade i en massa ”artifacts”, dvs strulig data som man ändå hade behövt redigera. Dock hade kontaktboken i NILS inte använts så mycket – allt fanns ju i telefonpanelerna. Men nu skulle man på fullt allvar börja använda kontaktboken i Coordcom – och där fanns en mängd skräp helt enkelt. Och eftersom inkommande och utgående nummer är så hårt förbundna med varandra, krävde mitt arbete med inkommande nummer att jag även städade upp de utgående. Detta tog tid!

På grund av att JRCC också skulle behöva byta nummerserie, behövde jag konfigurera upp omstyrning av alla 400+ nummer hos den gamla operatören. Eftersom driftsättningsdatumet flyttades fram två gånger, fick jag dessvärre göra detta arbete 3 gånger.

Sedan skulle det förstås hållas utbildning i det nya systemet. Och eftersom driftsättningen flyttades fram, blev det nödvändigt att delvis göra om utbildningen i ett senare skede.

Telefonin i NILS är även ansluten direkt till Sjöfartsverkets administrativa telefonsystem. Man kan alltså ringa internsamtal inom hela myndigheten. Genom denna funktion får JRCC även tillgång till Försvarets telenät.

Men sedan december 2017 är den nya telefonin på JRCC i full drift.

Nu skulle RAKEL in i Kustradionssystemet. Kravspecien behövde knådas flera gånger med den österrikiska leverantören. Samtidigt behövde förbindelser och abonnemang beställas. Nu visade det sig att MSB inte var redo att släppa in oss, de hade säkert fått problem med detta nya sätt att ansluta sig mot RAKEL-nätet (IP).

Även här hade vi kravställt funktionalitet som inte var standard hos leverantörens befintliga system. Nu hade de inte TETRA-funktionalitet i sitt kustradiosystem, men det fanns i deras system för Public Safety. Men det innebar ändå en hel del implementering i vårt nuvarande system, samt ett par extra servrar som måste installeras.

I fråga om RAKEL hade vi också bestämt oss att bygga upp en redundant lösning med geografisk diversitet och dubbla förbindelser mot RAKEL-nätet.

Och på samma sätt som för telefonin, var det nödvändigt att lämna ifrån sig ett uppdaterat konfigurationsark. Vi hade redan ett sådant sedan projektet med nytt kustradiosystem. Nu skulle panellayouterna kompletteras med knappar för diverse RAKEL-talgrupper. Det som blev mest omfattande var däremot alla de nästan 800 RAKEL-talgrupper, som för hand måste skrivas in i systemet. Detta slapp vi dock göra initialt, det gjorde leverantören. Men jag behövde ju ändå skapa programmeringsunderlaget i Excel.

Eftersom detta var nytt för leverantörens maritima system, samt det faktum att de aldrig jobbat mot det svenska nätet tidigare, så var det förstås en mängd saker som inte fungerade på första försöket. Men ju har vi fått ordning på det mesta. Allt går att lösa – det tar bara tid!

Och på senare tid har vi t o m lyckats lära oss hur man skriver in nya talgrupper. Systemet måste nu kunna förvaltas under hela sin livslängd.

Just nu finns RAKEL bara på JRCC och på Norrköpingskontoret – JRCCs reservplats. Men det skulle mycket väl gå att lägga till RAKEL på andra ställen också. Vi diskuterar faktiskt en eventuell utökning, där lotsplaneringarna kanske skall börja använda RAKEL för sin egen verksamhet.

Men under hela sommaren 2018 har JRCC använt RAKEL i det nya systemet. Det innebär, att man nu har full tillgång till RAKEL från samtliga sina 10 operatörsplatser, samt att man nu kan tala omväxlande VHF och RAKEL i samma lur.

Larm till SSRS

Under alla år jag jobbat med Sjöräddning, har vi larmat SSRS genom att på kanal 16 skicka ett 5-tons selektivansrop till deras bärbara sökare. Under 2018 ändrades detta i grunden. Man ansåg detta system inte längre förvaltningsbart, utan beslöt att skaffa ett system för personsökning – i många fall samma system som den kommunala räddningstjänsten använder.

Coordcom har redan inbyggt stöd för detta, men det krävdes ändå lite anpassning och framförallt konfiguration, igen.

Dessutom var det nödvändigt med en reservlarmväg, och denna är vanligen RAKEL. Alltså måste RAKEL även anslutas till NILS. Dock inte för tal utan endast för sändning och mottagning av text (SDS) och statusmeddelanden. Detta innebar en hel del finlir i olika delar av systemet, men vi kunde återanvända de förbindelser vi redan hade för anslutning till kustradion.

Vad vi nu fick på köpet, var en allmän möjlighet att sända och ta emot RAKEL-meddelanden i NILS – något som redan har börjat komma till användning. Under NILS-projektet hade man arbetat fram ett system för att kunna skicka information om uppdraget till respektive larmad resurs. Men man hade inte kommit mycket längre än så, mycket beroende på att något medium att skicka dessa meddelanden på inte var tillgängligt. Men nu kan JRCC göra detta via RAKEL, och slipper i många fall rabbla positioner över telefonin.

Statistik

Sedan jag lämnade ifrån mig specen över statistikuttag ur NILS, hände det ju inte mycket. Men 4:e februari var NILS i drift, och nu började statistik att efterfrågas. Systemet var dock inte

anpassat för detta. Uttagen skulle ske genom ett verktyg som heter BI (*Business Intelligence*). Men för att detta skulle fungera, krävdes två saker.

1. Att den data som skall tas ut faktiskt registrerats i NILS och på rätt sätt.
2. Att BI konfigureras för att kunna hämta ut denna data.

Inget av detta var nu gjort. Så under våren 2016 fick jag i uppdrag att ordna detta.

Detta innebar, att jag var tvungen att använda Coordcom Admin för att skapa alla dessa ”frågor” så att de stämde med vad vi behövde ta ut. Problemet var ju att jag inte varit delaktig i projektet och hade därför inte fått någon insikt i hur detta fungerade. Men det fick jag anledning att göra nu, och jag fick ta leverantören till hjälp.

Det första kravet som måste tillgodoses var de kvartalvisa Processrapporterna. Jag hade en sådan att utgå ifrån, men den var inte speciellt tydlig – varför jag behövde dialogisera mitt förslag till struktur med processledaren, som tidigare hade hämtat merparten av siffrorna på manuell väg.

Därefter behövde jag träffa systemutvecklarna som höll på med BI på Sjöfartsverket, och där kravställa alla nödvändiga funktioner. Samtidigt måste jag lära mig hur BI fungerar.

Detta var i ett första steg klart före sommaren 2016, då i vart fall processrapporten kunde tas ut. Men inför nästa årsskifte måste all funktionalitet för årsstatistiken vara klart.

Så i början av 2017 skulle jag så börja ta ut all grafik som skulle in i den rapport som Sjöfartsverket producerar varje år. Så nu har jag svarat även för denna uppgift under 2017-2018. Verktyget är verkligen flexibelt och man kan göra mycket, när det gäller spontana uttag. Detta är något som vi praktiserat flera gånger, för att påvisa t ex att sommaren 2018 har varit intensiv även för Sjöräddningen – dvs inte bara när det gäller skogsbrandsbekämpning.

Livet på Norrköpingskontoret

Efter 5 år på Norrköpingskontoret, så är jag mycket glad över att jag vågade ta detta steget. Det enda man kan ångra är, att det inte skedde tidigare. Men det var förstås inte upp till mig. Att vara kvar på JRCC, med allt vad det innebär, hade inte varit hållbart i längden. Jag hade helt enkelt utvecklats ”utanför kupan”, och steget blev därför naturligt. Att vara kvar där hade dessutom även i fortsättningen inneburit obligatorisk tjänstgöring i position året runt, något som också hade varit ohållbart i längden. Och på ett sätt var det nog nödvändigt, att arbetet med att frigöra sig från beroendet av mig som person fick påbörjas i god tid innan min pensionsavgång. Jag kan även se det som att jag fått ytterligare ett helikopterperspektiv på verksamheten, om uttrycket tillåts.

Men det har totalt sett, faktiskt, inte lett till någon lättnad i arbetsbelastning, snarare tvärtom. Mina tjänster har blivit mer och mer efterfrågade, som min chef har sagt i flera år. Och tillsammans med alla projekt jag varit inblandad i, har det lett till långa arbetsdagar och många tjänsteresor. Från 1998, då jag blev sjuk första gången och fram till ungefär 2010, har jag i stor utsträckning och hela tiden oroat mig för att gå i väggen på nytt – och av den anledningen försökt begränsa mitt engagemang och min arbetsinsats. Men den chef som tillträdde som C JRCC, och som till slut faktiskt skapade det JRCC som planerats 15 år tidigare, fick mig att återigen tro på min egen förmåga – och våga börja engagera mig igen. Lärdomen av detta är förstås, att man i längden inte kan bygga sin egen skyddade verkstad. Under åren sedan dess, har jag förundrats över hur mycket jag har trappat upp arbetandet, utan att kroppen har sagt ifrån. Svaret på den frågan blir förstås, att det här funnits andra förutsättningar än tidigare.

Nu, sedan jag kom till Norrköping i maj 2014, har alltså belastningen ökat exponentiellt. Det måste finnas något annat i själva arbetsmiljön, som gör att jag faktiskt orkar med detta. Vi skall ju minnas ändå, att jag varit i den berömda väggen minst två gånger – och att återfall därför är en

stor risk som man måste beakta. Som sagt, något annat i miljön eller de förutsättningar som jag har nu, jämfört med tidigare, bidrar på ett sätt som låter mig producera, leverera och fortsätta utvecklas. Och jag har hela tiden haft kul på jobbet!

Och då talar vi inte bara om min roll inom förvaltning av de tekniska systemen. Förresten, ordet Förvaltning är ett väldigt tråkigt och torrt ord, som många gånger förväxlas med Vidmakthållande. I begreppet Systemförvaltning ligger ju även Ändringshantering och Utveckling. Jag slås också av hur mycket lättare det är att bedriva förvaltning, när man inte sitter mitt i det operativa arbetet på JRCC. Hade någon frågat mig 2010, så hade jag nog sagt något annat – och det var faktiskt dåvarande C JRCC som initialt vidhöll att förvaltningarna skulle ligga på JRCC, och därför stöttade mig fullt ut i det arbetet. Men förvaltningarna har kommit att växa, både i fråga om behov av ”manpower” och flexibilitet/tillgänglighet – men framförallt i komplexitet. Och historiskt så har jag ju varit där själv, som räddningsledare på JRCC och samtidigt ansvarig för system. Det finns fördelar med ett sådant arrangemang. Och det går att förena, men bara till en viss gräns.

Om jag sedan skall börja tala om ”frihet under ansvar”, så handlar det inte om ”fri hopp och lek” – snarare motsatsen. Men här tillåts man vara vuxen och ta eget ansvar på ett sätt som jag inte upplevt tidigare. Jag har dessutom under de senaste åren haft fördelen av att ha haft chefer, som hela tiden uppmuntrat mig i min utveckling. Ni som läst hela denna skrift, har kanske dragit den egna slutsatsen – att jag inte alltid haft så bra självförtroende. Detta har dessvärre förstärkts av diverse kustradio- och MRCC-chefer, som dessvärre lyckats bra i sitt uppsåt att hålla mig inom snäva ramar – och definitivt inte låta mig blomma ut till fullo och bli en värdesatt kollega och medarbetare. Det har förstas lett till att jag under många år kanske upplevts som obstinat och inte alldeles lätt att ha med att göra.

Alltför länge har jag dessutom levt i tron, att man måste bli bekräftad av chef och kollegor, för att orka jobba vidare. Det leder i geometriskt ökande takt till ett beroende, som kan utnyttjas av chefer och kollegor, och som dessutom är svårt att göra sig fri från. Detta har jag, främst genom min mentala egen träning, faktiskt lyckats med! Men visst känns det skönt att få en klapp på axeln då och då. Men de flesta klapparna ger jag mig själv nuförtiden! Detta kan jag idag säga, med en helt annan stolthet än tidigare. Och det är något som jag gärna lär ut till dem som vill pröva på att vara sin egen lyckas smed.

Inom enheten har vi även ett väldigt bra samarbetsklimat. Vi är en kärntrupp av handplockade specialister, var och en inom sitt eget område. Vi har ömsesidig respekt för varandras kunskaper, men kan även se utvecklingspotential i systemet och jobba tillsammans för att driva utvecklingen framåt. Vi stöttar också varandra på ett bra sätt, vilket inte skall underskattas.

Och som sagt, allt handlar inte bara om Beredning av beslut och Förvaltning. Vår enhet får många ärenden på vårt bord – stora som små. Det handlar mycket om att lämna synpunkter (remissvar) på offentliga utredningar, SHK-rapporter, regeringsuppdrag, interpellationer mm. Att ha 35 års erfarenhet av SAR gör, att ens ord börjar väga rätt tungt. Och under de senaste åren har jag dessutom vågat börja tycka saker – även om jag fortfarande anser att kritik måste vara saklig, konstruktiv och bygga på ömsesidig respekt för varandras kunskaper.

Efter 35 år är det även naturligt, att man i viss mån får finna sig att ikläda sig rollen som levande uppslagsverk. Speciellt om man har ett minne för historiska detaljer och annan nördkunskap.

Sammantaget har åren på Norrköpingskontoret varit mina hittills bästa i detta livet.

Sammanfattning av 35 år

Resan har varit lång, kurvig och gropig. Bilen har fått motorstopp ett antal gånger, motorn har skurit ett par tillfällen. Bilen har även kört i diket, men snabbt kommit upp på vägen igen, med eller utan bärgningshjälp. Men framförallt så har fordonet färdats vidare mot nya mål.

Jag har haft fördelen att få jobba med min hobby och fått betalt för det. Inom min hobby har jag många gånger förberett mig inför det, som jag skall göra på jobbet härnäst.

Jag blev inte professor, som många förutspådde. Min tilltänkta akademiska karriär byttes mot en annan. Men jag har haft fördelen att få arbeta i en kompetent organisation, där allt syftar till att göra skillnad. När det har gnisslat i maskineriet ibland, har det oftast inte berott på brist på kompetens eller professionalism – utan snarare på att olika individers rollsökande har gått i olika riktningar.

Tidigt i mitt liv har jag själv och andra förutspått saker, som faktiskt slagit in.

- Jag såg mig själv framför ett radiobord på en kustradiostation, och så blev det ju.
- Min studierektor på Sjöbefälsskolan i Kalmar sa att jag skulle vara med och utveckla framtidens radiosystem, och så blev det ju också.
- Jag sa själv till min chef på Göteborg Radio att jag ville utvecklas varje dag på jobbet – och så har det verkligen blivit!

Om sedan allt detta har bottnat i ett slags komplex över att jag aldrig blev professor i kosmologi på något universitet i UK eller USA, det kan man förstås spekulera i. Visst hade det varit kul att istället lägga sin energi på mitt andra stora intresse här i livet. Som ung var jag en stor fan av SciFi, och rymden har alltid intresserat mig – och då främst ur ett filosofiskt perspektiv.

Jag har aldrig strävat efter att bli chef eller projektledare. I min uppfostran ligger mycket i att inte sätta sig på höga hästar. Med ett ledarskap i någon form, följer även en administrativ börda – som jag upplever inte är eller har varit något för mig. Jag är bra på andra saker! Och man kan visa ledarskap i andra sammanhang, än att ha en titel på papperet. Jag har blivit påmind om detta tämligen sent i karriären. I ledarskap ligger att våga stå för något.

Att våga säga sin åsikt, har också genomsyrat hela mitt liv. Tidigt gjorde jag det på ett mindre respektfullt och sakligt sätt. Jag har fått lära mig den hårda vägen, att vara saklig och respektfull – och det viktigaste av allt: att invänta rätt läge.

Mitt engagemang inom massmedia har kanske bottnat i ett behov av att få uppmärksamhet. Men jag drivs än i dag av att vi måste våga att visa vad vi är bra på.

Jag har lärt mig att tro på mig själv och att tillföra energi och bidra till systemet, istället för att vara ett svart hål som suger i sig all energi.

Jag har tidigt lärt mig att våga ifrågasätta min egen kompetens och agerande. Återkoppling är nämligen den viktigaste delen i ett system i evolution. Jag blev räddningsledare utan att ha maritim erfarenhet eller lång livserfarenhet. Detta kompenserade jag med intelligent logik, filosofi, utvecklad kommunikationsstrategi och ödmjukhet inför andras kompetens och erfarenhet.

Under min tid inom Staten, har ett antal chefer passerat förbi. Jag har kunnat dra egna erfarenheter av vad ett bra ledarskap består i. En person som under många år varit duktig på sitt jobb blir inte nödvändigtvis en bra chef. Personer som är osäkra i sitt ledarskap, utövar ofta en repressiv och kontrollerande ledning. Personer som fått ledande befattningar alltför tidigt i karriären drabbas oftare av detta syndrom – jag har under mina år stött på sådana fartblinda människor. Jag slås också ibland av, hur organisationen låter helt andra hänsynstaganden än

kompetens och bra ledarskap styra vilka som tillsätts i diverse ledande befattningar. Många gånger kan det ta lång tid att se bakom vissa personers välpolerade fasad av floskler och politiskt korrekta konsultvokabulär.

Jag har dock under kortare perioder haft förmånen att arbeta med Chefer, med stort C, som inte på något vis haft behov av att hävda sig – utan istället premierat medarbetarnas utveckling som individer. Min uppfattning är, att det är medarbetarna som till största delen måste stå för grovjobbet och kunskapen, medan chefen skall stå för sammanhållningen – men även en annan mycket viktig sak! För att medarbetarnas insatser skall vinna legitimitet, fordras någon som kan ta beslut – och öppna dörrar, som många gånger är stängda för oss vanliga drönare. Ett par gånger i karriären har jag haft Chefer med vissa jag kunna sluta ett avtal; ”If you cover my back, then I’ll cover yours”.

En annan slutsats jag har kommit att dra, är att vi människor har ett inbyggt motstånd mot förändringar. Dock måste man ibland våga kasta sig utför stupet. Framtiden tillhör de som vågar. Den Höge Chefen på Sjöfartsverket som jag berättat om många gånger tidigare var en sådan person. Hade vi lyckats stoppa hans föresatser om ett JRCC på Käringberget, så hade ju ingen av oss haft jobbet kvar längre.

Livet efter jobbet

Jag får nu ofta frågan, vad jag skall göra i fortsättningen.

Under den tiden jag arbetat med detta dokument, har jag kommit till en insikt; mitt liv har varit mycket intensivt, och det finns fortfarande saker som behöver bearbetas. Det finns förstås mängder av händelser av mera personlig karaktär, som jag avsiktligt utelämnat här. Sådant blir man förstås påmind om och starkt berörd av, under skrivandets gång. Så jag kommer säkert att behöva spendera en hel del tid med att reflektera över olika händelser i mitt liv.

Jag har ju min sommarstuga på Öland. Där har jag min trädgård, väderstation och min webbsida. Nu kan jag fokusera att odla blommor och ta vackra bilder. Att leva det enkla livet, utan varmvatten och andra bekvämligheter, är också något som tilltalar mig.

Min radiohobby är också något som kommer att ta mera plats i mitt liv. Jag har ju redan idag en del projekt med diverse fjärrstyrda mottagare. *Software Defined Radio* (SDR) är något som jag börjat arbeta med de senaste åren. Genom att vara sändareamatör, kan jag även knyta sociala kontakter – både lokalt, inom Sverige men även över hela världen faktiskt!

Tidigare i livet hade jag väldigt ont av att vara socialt isolerad. Jag har levt ett helt liv utan egen familj. Idag har jag inte lika ont av det som jag hade tidigare. Det handlar inte om att acceptera sitt öde egentligen, utan snarare har jag hittat något jag trivs med. Att sedan hela samhället är uppbyggd på kärnfamiljen är något som inte stör mig längre. Att det eviga sökandet efter en livspartner är något som i sin förlängning kan ta alltför desperata uttryck, som bara leder till att man förminskar sig själv. Idag ser jag mera öppet på livet – det får bli som det blir!

Många före mig har börjat jobba som ”konsult”. Jag är inte främmande inför att, i begränsad omfattning, själv arbeta lite under de kommande åren. Men jag måste också vara ärlig mot mig själv och mot andra, i det att jag ju faktiskt har sagt upp min anställning av en orsak. Jag har fått fördelen att gå med full pension redan vid 60 års ålder. Med tanke på den arbetsbelastning jag har haft de senaste åren, har det dessutom blivit en ren nödvändighet. Det håller inte hur länge som helst.

Men då har jag ju fördelen, själv kunna välja vem jag vill jobba för, vad jag vill göra och i vilken omfattning. Det är en känsla av frihet som jag kommer att njuta av till fullo!

Jag känner dock att jag har mycket kvar att ge i olika sammanhang. Jag kommer att tillåta mig att ha åsikter om tingens tillstånd. Politik är något som också har börjat intressera mig igen. Under min skoltid var jag aktiv både inom SSU och Elevorganisationen SECO. På senare år har jag konverterat till mera liberala värderingar – och jag har börjat uttrycka mina åsikter i olika sammanhang. Just nu känns det angeläget att begränsa inflytande av såväl bruna som illröda krafter i samhället.

Det här är också åsikter som jag nu kan tillåta mig att ha. Nu när jag inte längre behöver ta hänsyn till risken att omvärlden blandar ihop min egen personliga åsikt med det jag ibland säger som representant för en arbetsgivare.

Jag kommer säkert att kommentera olika självutnämnda experters utsagor om verksamheten sjö- och flygräddning samt helikoptrar. Det kan nog behövas en motvikt till de populisterna som vuxit upp under de senaste åren – i diverse bloggar och Twitter-flöden.

Jag kommer att fortsätta att ”promota” alla de starka insatser som görs av den organisation jag tidigare tillhört. Man kan i det sammanhanget vara aktiv inom diverse sociala medier, men även rent massmedialt. Det här är ju något som jag har brunnit för under alla år; dvs att allmänheten måste få veta mera om alla de som gör skillnad varje dag. Äras de som äras bör!

Men visst kommer jag att sakna den dagliga rutinen att gå till jobbet. Och utan familj så inser jag ju att arbetskamraterna har varit min familj under alla dessa år! Just nu är det svårt att sja om hur det kommer att bli. Jag har haft kollegor som tidigt efter sin pensionering börjat drabbas av ”lappsjuka”.

Medskick inför framtiden

Jag hade för en tid sedan ett möte med de konsulter som intervjuar personer inom ramen för containern SAR 2.0, inom ramen för Sjöfartsverket Framtidsprogram. Jag inledde något skämtsamt med att säga, att jag ville hålla ett inledningsanförande – det brukar ju ske när man blir förhörd av ett riksdagsutskott! Samtidigt menade jag, att jag ville uttrycka min syn på framtiden – utan att färgas av ”konsultig” styrning och frågeställningar.

Efter att ha deltagit i över 35 års teknikutveckling, menar jag att det bara är en sak vi kan vara säkra på; nämligen att vi idag inte kan ha någon som helst aning om hur världen kommer att se ut inom 10-20 år. Det enda vi kan säga med säkerhet, är att den kommer att vara väldigt annorlunda – och framförallt att den sannolikt inte kommer att vara som vi trott. Det är en slags ödmjukhet man måste visa inför världen, universum och framtiden.

Informationssamhället kommer sannolikt att fortsätta utvecklas. Behovet av krisinformation kommer att öka. Allmänheten och massmedia kommer att ställa högre krav på information om olyckor och andra samhällshändelser. Många aktörer i samhället har redan insett behovet av att synas – och det måste vi också göra!

Med ökad insyn i verksamheten, följer också incitament för tyckande och i vissa fall kritik. Vi får inte vara rädda inför detta – det hör till. Här inkluderas dessvärre det som redan idag uttrycks av diverse sk nättroll. Det finns bara ett sätt att bekämpa dessa, nämligen med kunskap – något som vi har i överflöd. Och vi får aldrig sänka oss till att föra debatten på deras låga nivå.

Under de senaste åren har organisationen utsatts för smutskastning från media och självutnämnda experttyckare. Inom sociala medier är det idag väldigt lätt för vem som helst att börja torgföra populistiska åsikter, ofta baserat på en gravt distorderad eller generaliserad världsbild. Som experter inom vårt område, har vi en enorm pedagogisk uppgift i att beskriva en verklighet som är mera komplicerad än så. Det innebär ofta en mycket brant uppförsbacke, när svaret på kritiken är svårare att förstå än de ofta svepande invändningar som vi behöver bemöta. Men detta är något vi helt enkelt måste göra, oförtröttligt, eftersom ingen annan lär göra det åt

oss. Resultatet av att inte göra det, blir ju att våra belackares många gånger ogrundade åsikter och felaktiga verklighetsbeskrivningar tillåts dominera bilden av vår verksamhet. Det kommer till slut att bli en sanning och det får vi inte acceptera!

Organisationens inställning till kommunikation måste därför gå från att vara reaktiv till att vara proaktiv. Jag kände ju under några år att jag drev denna utveckling i rätt riktning, men på senare år har det dessvärre reverserat till ett tidigare tillstånd. Men för detta behövs resurser.

En annan erfarenhet som jag drog, kort efter en av de tidigare stora förändringarna, är hur ödesdigert det kan vara att sätta klackarna i backen och motverka nödvändiga och rentav naturliga förändringar. Men det är ofta något som individer med visioner möts av. Jag att vi, tidigare än vi någonsin kunnat föreställa oss, kommer att stå inför ett nytt sådant vägskal. Och på samma sätt som då, är ”klackarna i backen” ingen bra taktik. För om vi, mot alla odds, skulle lyckas i detta uppsåt; då kommer uppdraget att driva utvecklingen vidare att lämnas till någon annan som faktiskt vill vara med och förändras.

De senaste årens hårda påfrestningar på vårt nationella räddningssystem har satt fokus på ett antal saker som måste förbättras. Under de senaste åren har vi tagit del av två offentliga utredningar, som föreslår förbättrande åtgärder inom området räddning. Som resultat av skogsbränderna 2018, har olika myndigheter och utredare fått nya regeringsuppdrag. Eftersom alla liknande kriser har en förmåga att samla alla aktörer i samhället i en strävan att samverka för att lösa uppgiften, får vi absolut inte underskatta den politiska drivkraft till förändring som nu råder. Den spänner dessutom långt utanför partipolitikens ramar.

Landet måste få en möjlighet till nationellt övergripande ledning inom räddning, sjukvård och säkerhet. För detta saknas det idag till stor del stöd för i gällande lagstiftning och övriga regelverk. Här kunde det vara naturligt att bygga vidare på något som redan finns: Sveriges enda nationella räddningscentral, dvs JRCC. Vi kanske sitter på en guldgruva, utan att veta det?

Det finns även kulturella hinder. Den kommunala räddningstjänsten i en liten kommun kommer aldrig att kunna vara dimensionerad för, och ha förmåga och resurser till, att ensamt leda och utföra en större räddningsinsats, som ju faktiskt kan inträffa varsomhelst. Detta har ju varit känt sedan länge. Men något som vi redan innan sommarens skogsbränder framförde till utredaren, var det problemet att olika stora kommuner har varierande grad av utvecklad ledningsdoktrin. Det är alltså inte säkert, att det går att hitta ett bra samarbetsklimat mellan de lokala förmågorna och de experter som kommer från storstaden – mycket på grund av att de kanske inte riktigt talar samma språk. Därför måste det skapas en nationell övergripande ledningsstruktur, som är skalbar och låter sig tillämpas oavsett storlek på räddningsinsats. Men detta är ju något som Sjöfartsverket redan gjort, när det gäller Sjöräddning och Flygräddning!

Detta har lett fram till långtgående förslag till förändringar av hur sådan verksamhet skall bedrivas inom landet. Vad jag tror alla måste inse, är att ingen kan hävda sin egen metodiks särart och fortsatt existensberättigande. Detta var något som sjöräddning och flygräddning ställdes inför under många år på JRCC, innan man till slut enades om en helt ny metodik för Sjö- och Flygräddning. Motsvarande förändringsarbete kommer nu att starta, på en övergripande och nationell nivå. Alla måste vara med, och det kommer att innebära ett givande och tagande. De som där inte visar ödmjukhet och kompromissvilja, kommer att ses som bromsklossar i systemet, och får också ta konsekvenserna av ett sådant agerande.

Då går det inte i längden att ta betäckning bakom internationella regelverk och hävda sin särart. Speciellt inte om man, nationellt sett, är en liten aktör. Istället måste man se möjligheterna i att utvecklas; både när det gäller ens egen verksamhet men framförallt när det gäller samhället i stort.

Jag tror bestämt, och är fullständigt övertygad om, att Sjöfartsverket med sin nationella syn på räddningstjänst, och JRCC med sin mångåriga erfarenhet av nationell samordning, kommer att

kunna spela en viktig roll i det framtida systemet. Men då krävs att vi vågar lyfta blicken och ta steget in i det okända och slakta några heliga kor. Sommarens skogsbränder har med all önskvärd tydlighet visat, vilket tillskott till koordineringen av resurser som JRCC-personal kan utgöra.

Ett naturligt steg vore, att denna ledning kunde utföras direkt från JRCC – utan att behöva omlokalisera personal. Det skulle även innebära en betydligt kortare startsträcka. Det var också en av tankarna som den Visionäre Avdelningsdirektören på Sjöfartsverket hade, när han genomdrev att MRCC skulle flyttas från Onsala och ARCC från Arlanda – för att samlokaliseras med Kustbevakningen och Försvarmakten på Kärningberget. Och samma sak kan förstås sägas om Sjöfartsverkets övertagande av ARCC. Vi står, som jag ser det, inför ett nytt stort steg i utvecklingen – men då måste vi våga ta steget fullt ut. Och precis som då, handlar det nu om att inordna sig i något ännu större – vilket i sig inte behöver vara något negativt.

Något som de senaste utredningarna har satt ljuset på är den sk Obrutna larmkedjan. Idag pågår ett arbete inom NILS-förvaltningen, att tillsammans med SOS Alarm skapa teknik och rutiner för att kunna överföra ärenden, istället för idag enbart en medlyssning i form av ett externt telefonsamtal. Samtidigt vet jag att man syftar till att skapa en ännu bättre lägesbild på JRCC, där den samlade lägesbilden idag fullbordas genom användandet av två externa system. JRCC kunde under sommarens stabsarbete tillföra en gemensam lägesbild till sjöss och framförallt i luften. Lägesbilden på land är idag beroende av SOS Alarm och saknas idag i JRCCs egna ledningsstöd. Alla är överens om att detta måste förbättras – och när så har skett, innebär det att JRCC sitter på den totala lägesbilden!

Denna utveckling måste få fortsätta och den måste drivas framåt med kraft. Jag har i mina synpunkter på dessa utredningar framhållit vikten av att metadata i form av ärendeinformation och lägesbild åtföljer alla telefonkontakter. Dessutom, att medlyssningsmetodikerna måste utvecklas ytterligare, genom att alla som deltar i det samtalet måste se samma ärendeinformation på sina skärmar, och att man då kan utnyttja möjligheten till ”chat” – istället för att som idag bidra till ”polsk riksdag” i larmintervjun. Detta är en ren nödvändighet i vårt fall, eftersom jag tror att det inte är möjligt att bygga upp ett schematiskt intervjustöd som blir heltäckande. Med andra ord, 112-operatören kommer att behöva suffleras av experter, t ex när det gäller sjö- och flygräddning.

På samma sätt tror jag på en tätare integration mellan ledningssystemen, där man vid förnyade kontakter inom samma ärende inte ringer till en funktion eller specifik operatör; man ringer till ett ärende, dvs systemet dirigerar med automatik samtalet till rätt operatör, med ledning av vilket ärende man har på skärmen.

Av samma anledningar är det i motsvarande grad lika viktigt, att de ärenden som skapas hos Sjöfartsverket, dvs om de inte tidigare passerat 112, också kommer in i t ex SOS.nu-appen. Detta kräver att man fortsätter utvecklingen, så att ärendeöverföringen blir dubbelriktad.

Denna teknik har förstås sina begränsningar, och framförallt kommer inte hela ärendet att överföras. Det kommer initialt heller inte att ske någon uppdatering av ett redan skickat ärende.

Allt detta skulle förstås underlättas av, om man i förlängningen integrerar JRCCs ledningsstöd i det som används av den framtida Nationella Alarmeringsfunktionen. Då kommer det ju att handla om informationsöverföring inom ett system, i motsats till överföring mellan två separata system.

Om man betänker utredarnas tankar och förslag kring att bygga upp en Nationell Ledningsfunktion – vore det inte en naturlig utveckling om JRCC kunde vara en del av denna? Nu har ju på senare tid denna idé inte bara uppkommit hos oss internt, utan det finns andra aktörer som har förslagit en tätare samverkan med Sjöfartsverket Räddningscentral – JRCC. Här gäller att vi alla är med på noterna och dessutom spelar i takt och i samma tonart!

Även när det gäller begreppet Systemledning, har vår omvärld med stort intresse följt vår utveckling. Vi har nu en enhet som heter Systemledning, och detta ses nog med viss avundsjuka från andra aktörer, som just nu ligger i sina startgropar med detta som mål. Definitionen av systemledning, som ”före och efter” – men enligt min uppfattning även under – är viktig att förankra, både inom Sjöfartsverket men även tillsammans med andra aktörer i vårt land. Att det även under ett fall behöver utövas Systemledning, har med all önskvärd tydlighet framgått under sommarens händelser 2018. Det var ju exakt den typ av ledning som utövades av MSBs staber, där jag vet att Sjöfartsverket utgjorde ett uppskattat tillskott.

Men för att detta skall fungera, krävs ju att alla inom Sjöfartsverket accepterar denna arbetsordning. Och det är här som kulturarvet kommer in i bilden. Både MRCC och ARCC har ju tidigare haft en historik av att vara sin egen Systemledning.

Om man utgår från de tre volymerna i IAMSAR, så är det naturligt att inte ledningen som beskrivs i volym 1 och 2 utövas av samma enhet. Detta återspeglas även i Sjöfartsverkets process; Rädda liv, där JRCCs roll är att ”Leda och Koordinera”. En sådan renodling vore att se som ett hälsotecken, i och med att man då kunde fokusera på sin huvuduppgift. Strategiarbete, systemförvaltning och andra normerande roller har då inte sin naturliga tillhörighet inom ramen för en ledningscentral. De skall göra det som de är bra på! Däremot hindrar detta inte att de deltager i systemledningsarbetet, t ex som experter.

Slutligen måste det lysande och många gånger livsavgörande arbete som utförs på JRCC och inom Sjöfartsverkets Helikopterenhet lyftas fram i offentlighetens ljus, och helst varje dag! Rollen Systemledning är mera svårt att marknadsföra. Om man lär sig hur det fungerar i media, dvs att händelser är färskvara, så utgör de räddningsinsatser som Sjöfartsverket utför något som borde vara lätt att få publicitet för.

Hela vårt land står inför en mycket spännande utveckling. På sätt och vis känns det lite vemodigt att inte kunna få vara en aktiv del av denna framtid. Jag kan bara hoppas och tro, att de som kommer att jobba vidare inom organisationen kommer att driva utvecklingen vidare, på samma sätt som skett historiskt. Och eventuellt kommer jag att erbjudas möjligheten att delta i någon mån. I vart fall kommer jag som privatperson och ”influencer” att fortsätta att uttrycka mina starka åsikter i frågan – det kan ni alla vara säkra på!