

TV-KANALEN ARTES (DIRK POHLMANN) INTERVJU MED  
KOMMENDÖR KARL ANDERSSON, STOCKHOLM, JULI 2014

ARTE: På morgonen när den sovjetiska Whiskeyubåten U 137 [hade gått på grund], då visste du ingenting. Det var den 28 oktober 1981. Vad hände?

Karl Andersson: När jag anlände till min tjänsteplats så fann jag till min förvåning utanför mitt tjänsterum två amerikanska sjöofficerare, som då stod där i sällskap med örlogsbaschefen [Lennart Forsman]. Han presenterade dom för mig och sa, om jag minns rätt, att en [han] hade tjänstgjort tillsammans med en [av dem] när han var marinattaché i Washington. Sedan gav han mig order att lämna en briefing till de här amerikanerna: om örlogsbasen, våra uppgifter och de resurser vi hade för att lösa uppgifterna.

ARTE: Hur länge talade du med dem?

Karl Andersson: Det tog en timme att lämna den presentationen. Jag gick igenom resurser, beredskap och uppgifter framför allt.

ARTE: Hade det hänt tidigare att amerikaner hade dykt upp?

Karl Andersson: Nej, aldrig under den tiden jag tjänstgjorde på örlogsbasen hade det kommit några oanmälda amerikaner och uppträtt utanför mitt tjänsterum, den saken är klar.

ARTE: Detta är enda gången i ditt liv?

Karl Andersson: Ja, det är enda gången. Det hände inte senare heller förresten. Herrarna avlägsnade sig [sedan] i sällskap med örlogsbaschefen. Han skulle göra en sightseeingpromenad på varvet. Därefter kommer det en kvinnlig medarbetare från underrättelseavdelningen fram och meddelade att dom hade fått telefon från en fiskare att det stod en ubåt på grund på Gåsefjärden. Jag blev helt konsternerad måste jag säga. För det första är ju Gåsefjärden inget område man opererar med ubåt. Vi använde aldrig ubåtar i det området själva [man kunde inte dyka till exempel]. Och sedan var skulle den ubåten komma ifrån? Fiskaren hade sagt att den hade en konstig flagga. Han trodde möjligen att den var polsk eller någonting sånt där. Det första jag gjorde var att ringa upp vår egen ubåtsflottilj för att ta reda på om de hade koll på var de svenska ubåtarna var någonstans. De hade koll på allihop. Ingen var i Gåsefjärden. Det försäkrade de.

ARTE: Och sedan åkte du ut?

Karl Andersson: Jag fann ju situationen så intressant. Det fanns en möjlighet, flera möjligheter, att överbefälhavaren, till exempel, ville göra en beredskapskontroll, och att han då hade tagit en gammal svensk ubåt. Det fanns en äldre svensk ubåtsklass som höll på att skrotas och dom bogserades till Danmark, och en sådan ubåt hade passerat ungefär en vecka innan under höstkanten, så jag trodde att de hade dragit in en sådan ubåt, att ÖB hade gjort det och satt den på grund och sedan ville fejka att det var en utlänning för att se hur vi bar oss åt. Det var en möjlighet. En annan möjlighet var ju att det kunde ha varit en utländsk som gått in där, och det finns ytterligare möjligheter om man fantiserar.

ARTE: Sedan när du kom fram. Det var vid elvatiden. Vad [hände]?

Karl Andersson: Jag bemannade då en liten bevakningsbåt som vi hade. Jag rafsade ihop några människor som jag bedömde att de var kvalificerade att köra maskineriet, bland annat fick jag tag i en civil maskinist och så brakade vi i väg, och dimman låg tät. Det var 50 meters sikt bara och plötsligt slocknade radarn på denna bevakningsbåt. Vad gör man? Jo, man fortsätter i den gamla trallen på den tiden innan vi fick radar i flottan. Jag körde på tersuret. Jag satt en konstant fart, 24 knop, det är jämnt delbart med sex. Det är utmärkt när man ska räkna ut den gångna distansen och sedan tog jag och gick från prick till prick, och det var väl ett tiotal prickar som jag måste passera innan jag kom in på Gåsefjärden. Jag gick från prick till prick och det gick bra. Jag tog mig fram. När jag hade kommit in på Gåsefjärden en bit så drog jag ner fARTEn och då dök det plötsligt upp, hundra meter framför mig, ett grönsvart ubåtskrov. Då slog jag stopp, tog fram kikaren och tittade. Vi hade såna där identifieringskort ombord på båten, och det var en Whiskey. Den saken var fullständigt klar, en rysk ubåt. Så då tog jag radioapparaten och ropade till staben att jag har siktat en sovjetisk Whiskeyubåt på Gåsefjärden. Det hör till pjäsen också att hon hade en flagga, och den hängde precis rätt ned, för det var vindstilla, men alldeles innan, när det här hände, så kom det en liten vindil och så fladdrade den ut, och då såg jag att det var en sovjetisk örlogsflagga. Vit med blå underkant och sedan hammaren och skäran i röda tecken. Så undrade jag. Vad skulle jag göra nu? Vi hade bestämmelser för hur man hanterade ubåtar som kommer in på svenskt territorium. Man gjorde på ett sätt om dom trängde in över territorialvattengränsen, eller om dom kom in på det inre territoriet, då gjorde man på ett annat sätt. Nu var dom ju på det inre territoriet, men vi hade ingen som helst regel för hur man skulle bära sig åt om dom kom in på svenskt skyddsområde, och framför allt inte om dom gick på grund, hur fasen man skulle bära sig åt då, så jag improviserade. Jag bestämde mig för att först ta reda på vad ubåten hette, vad den hade för namn och nummer så att säga och sedan var det befälhavarens namn. Det var så grundläggande som man alltid utnyttjade mot ubåtar som kränkte svenskt territorium. Så jag började med det. Men då måste jag gå ombord, för jag kunde inte stå och skrika till dem. Det gick ju inte, så jag gick sakta in och satte stäven under tornet och så tryckte jag på. Jag blev liggande där, och så sa jag till min styrman då, en kapten som hette Hellstedt, ta över, och så går jag över och pratar med ryssarna. Han såg lite betänksam ut, men jag hoppade ned på däck, och då kom det en högborgsman, som jag sedan identifierade som första klassens sjöman Kovaljuk, hette han, men han hade ett annat namn också. När jag förhörde honom hette han "Savtjenko", så dom körde med lite spelade namn, ryssarna. I alla fall, han kom fram och skulle hjälpa mig, och så pekade han på lejdaren uppe på tornet, och jag gick upp där. Och det jag kunde konstatera, det var att det var lera på lejdarstegen. Av det drog jag slutsatsen att de hade haft någon nere på botten, som hade fått lera på dojorna och klättrat upp.

ARTE: Dykare?

Karl Andersson: Dykare. Jag klättrade över kanten och då stod det fyra personer i tornet och kikade på mig, mer eller mindre rödsprängda i ögonen. Jag tog båda benen över tornkanten och tänkte: Jag måste öppna en konversation här. Så jag började lite försiktigt. "Do you speak English?" Det var alldeles dödstyst i församlingen. Ingen sa någonting. De bara stod och tittade ner i däck. Så tänkte jag att jag gör ett nytt försök med ett annat språk och sa: "Sprechen Sie Deutsch?" [Talar ni tyska?] Och då sa en man: "Ich, aber nur ein bisschen." [Jag, men bara lite]. Det passade mig bra. Jag hade studerat tyska i sju år i svenska skolor, för vi hade ju det som första språk, när jag började skolan, men jag hade inte fått öva någonting, konversation på tyska.

ARTE: Vem var det?

Karl Andersson: Det var Avrukevitj, men det visste jag inte då, för alla hade likadana uniformer, inga gradbeteckningar. Då vände jag mig till honom och så frågade jag honom: "Kann ich mit dem Kapitän sprechen, bitte." [Jag vill prata med kaptenen, tack]. Och då pekade han på Gusjtjin och presenterade han Gusjtjin, "Kapitän Dritte Range" [örlogskapten] Anatolij Gusjtjin. Men så försökte jag fråga honom på tyska. "Die Name von den Schiff, bitte?" [Vad heter fartyget?] Då skakade han på huvudet och sa ingenting, och då vände jag mig till Avrukevitj igen, som kunde prata lite tyska, så att jag bara får namnet, och då sa han: "U 137". Jag tog fram min almanack och sa: "Schreiben Sie, bitte" [Skriv ner det], och så skrev han "U 137" där, och så textade han med blockletters Gusjtjins namn. Då slog jag ihop min almanack och äntrade tillbaka ner till båten igen och tog radion och ropade upp och så meddelade jag: "Den grundstötta ubåten på Gåsefjärden står under befäl av kaptenen av tredje rangen Anatolij Gusjtjin och ubåten heter "U 137", och jag avser att gå ombord igen", och så hängde jag upp.

ARTE: Men sa inte Avrukevitj att han var navigationsexpert?

Karl Andersson: Nej inte då. När jag kom tillbaka utvecklade vi ett samtal, och då frågade jag [Avrukevitj]: "Wie heissen Sie und Ihr range, bitte?" [Vad heter ni och vilken är er grad?] Då sa han: "Kapitän Erste Range." Jag förstod att han var kommendör, och han var snäppet högre än jag till och med då. Så jag frågade: "Was machen Sie hier?" [Vad gör ni här?]: "Ich bin Stabschef die Dritten Ubootsbrigade in Baltijsk" [Jag är stabschef i Tredje ubåtbrigaden i Baltijsk]. "Jaha, vad gör du här?" Då sa han: "Ich bin der Navigationsexperte" [Jag är navigationsexperten], och han sa det på ett sätt som att jag borde veta att det fanns en navigationsexpert på var sovjetisk ubåt av kommendörs grad. Men det visste jag ju inte. Och sedan spann jag vidare på samtalet. Jag riktade frågan en gång till: "Was machen Sie eigentlich hier?" [Vad gör ni egentligen här?]: "Ich bin der Navigationsexperte", sa han om igen, och då droppade jag frågan för jag fick inte något mer svar än det. Han frågade mig var jag bodde, och då sa jag att jag bodde i Karlskrona och att jag hade familj med några barn och så vidare. Sedan sa jag att nu måste jag tillbaka till staben och rapportera alltihop det här, och då frågade han om möjligheten att bli lossdragen. Då sa jag att det finns möjligheter, men det kan inte jag bevilja nu utan det får vi ta upp senare. Så körde jag tillbaka till staben och berättade den här fantastiska historien, som senare kavlades ut kors och tvärs. Och medan jag låg där och skulle gå därifrån kom det en Viggen tolv meter över oss. Det luktade fotogen. Flygvapnet ville också vara med.

ARTE: Ni förstod att den hade gått på en annan kurs in och dels hade den vridit sig. Kan du förklara bakgrunden, och att ni sände dykare?

Karl Andersson: Det var ju så att jag frågade vad de hade haft för kurs när de gick på grund, och då sa de att de hade kurs 020, 20 grader, men nu stod dom, de hade vridit sig, så att de stod 330 eller något sådant. 50 grader hade de vridit sig, och då drog man ju den slutsatsen att de måste ha kört med maskinerna, och det medgav dom. Dom hade faktiskt jobbat med maskinerna hela natten, för att vrida fartyget. För att komma loss, framförallt hade de backat, påstod dom. Men de kunde inte backa på dieselmotorerna. De kunde bara backa på el-motorerna, och för att få kraft i backen måste man ha fulladdade batterier, och de hade legat först i fyra timmar [och laddat batterierna] innan de hade börjat de här lossdragningsexperimenten på morgonsidan. Men det hade misslyckats, påstod dom. Senare gjorde vi en dykarundersökning av området runt ubåten och fann då att det hade spolats upp en sedimentvall akter om ubåten, ungefär 10–12 meter akter om låg det kraftiga sedimentvallar, och det kan bara ha uppstått av propellrar som hade roterat framåt. Det fanns ingen sedimentvall i förkant

någonstans utan allt sediment hade samlats bak. Det tyder på att de hade kört med väldigt stor kraft framåt, vilket är en egendomlighet i sammanhanget.

ARTE: Det betyder kort sagt att de ville köra högre upp på grundet?

Karl Andersson: Ja, de ville ligga stadigare på grundet och ligga kvar på grundet och inte halka av framför allt. Senare kunde vi konstatera också att med den kursen, 330, som hon hade så fanns det akter om henne en stor grundupphöjning, som hade låst henne i det grundstöta läget. Om hon hade försökt att glida av så hade det inte varit möjligt. Hon satt som en nyckel i låset alltså.

ARTE: Och det upptäckte ni genom dykare?

Karl Andersson: Ja, det upptäckte vi genom den egna dykarinsatsen. Som jag sa, så var det lera på lejdarstegen, och det var det även på vägen ner i tornet, så jag frågade faktiskt vid något tillfälle om de hade haft någon nere, och det förnekade dom. Jag förstår att dom gör det för i ett sånt läge kan en sådan sak som en dykarundersökning vara en ovänlig handling mot Sverige, inte en fientlig handling, det är att ta i, men näst intill. Att gå ner och dykundersöka i främmande territorium. Det får man inte göra, så det förnekade debestämt.

ARTE: Dykarna som undersökte den här vallen, dom gjorde en teckning?

Karl Andersson: De gjorde en ritning. Jag bad att de skulle rita av det där, och det gjorde de. En av dykarna ritade av vallen. Då var det snäckor, sjögräs, sand och grus och sten som hade samlat sig i en halvcirkel runt ubåtens akterstäv.

ARTE: Det fanns alltså en teckning eller skiss som visade att dom inte hade backat?

Karl Andersson: Ja, inte att den hade backat med kraft. De är möjligt att de hade slagit back någon gång. Det kan de ha gjort för att få båten att gunga eller något sådant, men de hade inte backat med samma maskinstyrka som de hade gått framåt inte. Den saken är klar. Sedan hade de vridit också, och det hör ju till pjäsen också att om man försöker och sitter fast, att man vrider för att söka vricka henne loss. Men hur det hade gått till, det var ju ingen svensk närvarande, som såg på, så det kan hända att de hade kört med konstant tryck bara på propellrarna framåt. Då får man inte den här lossdragningseffekten. Då måste man vrida fram och tillbaka, som får henne att släppa från grundet.

ARTE: Den hade gått upp på en andra upphöjning?

Karl Andersson: Ja, om de hade försökt att dra henne ut hade hon hamnat på en andra upphöjning. När vår bogserbåtskeppare skulle dra loss henne så såg han ju den här upphöjningen. Han vred henne rätt då till den kurs hon hade när hon gick upp på grundet. Därefter drog han av henne. Det fanns inget bakom som tog emot.

ARTE: Vilken styrka hade bärgningsbåten Karlshamn?

Karl Andersson: Karlshamns maskinstyrka var 1500 [2480] axelhästkrafter, medan ubåten kunde producera 4500 hästkrafter med sina båda propellrar [2700 hästkrafter med sina elektriska motorer]. Hon var betydligt starkare, men lyckades ändå inte pilla sig väck, vilket är en liten egendomlighet, men allting beror på hur det görs. Ubåtsskepparen var säkert insatt i såna här lossdragningar och visste precis hur de skulle göras, men däremot för ubåtsbesättningen var det kanske första gången de försökte ta sig loss från ett grund, och då kanske man inte kan hantera det hela på bästa möjliga sätt.

ARTE: När den gick in på Gåsefjärden, så var det en trång fjärd. Hur många meter är det i djupgående?

Karl Andersson: Det beror på var i vattenmassa man mäter, men i botten är leden ungefär 100 meter bred där den är som smalast, men den utvidgar sig och på vissa ställen var den 300 meter bred och på vissa ställen var den 100 meter som smalast. Det är nere i botten. Nu ramar man en sådan här led. Man lodade med en ram för att kolla att det inte finns några uppskjutande grund, och den var ramad i hela sin längd och bredd för 4,5 meters djupgående, den här leden, och U 137 [i ytläge] stack 5,5 meter, så hon var en meter mer djupgående än leden var ramad för.

ARTE: Vad hade hänt om ubåten hade fortsatt att gå in och kommit förbi Torumskär?

Karl Andersson: Då hade hon gått på grund i leden, omkring 500 meter längre in. Då hade hon stoppat i leden, inte kommit längre alltså. Leden grundar upp till fyra meter, och från grundstötningssynpunkt hade det kanske varit en fördel för botten där var sandig, medan Torumskär var en jädra hård bergsklippa.

ARTE: Vad hade hänt då? U 137 hade?

Karl Andersson: Hon hade stannat långsamt, men risken för att det skulle uppstå några skador någonstans på ubåten var väsentligt mindre [om hon skulle] köra på grund i det här gruset än på den här stenen som Torumskär utgjorde. Nu blev det märkligt nog inga skador ändå på ubåten [det blev skador på hydrofonen som sitter i fören under ubåten, enligt den sovjetiska utredningen], därför femmeterskurvan (det avstånd från land där djupet går under fem meter) ligger ungefär hundra meter från land där, och det betyder att ubåten började ta i botten redan på hundra meters avstånd från land, så sedan retaderades fARTEn långsamt in efter att det blev grundare och grundare, så hon stannade väldigt mjukt ändå på Torumskär trots att det var en sten.

ARTE: Om ubåten inte hade fastnat på Torumskär, så hade den suttit fast i sanden?

Karl Andersson: Ubåten hade suttit fast i sanden, men hur pass mycket hon hade fastnat? Det hade säkert gått att få loss henne. I värsta fall hade man kunnat muddra väck henne. Men jag skulle tro att om man vrider henne fram och tillbaka samtidigt som man drar, så går hon väck även om hon sitter i sanden, det tror jag. Det är inte så att hon hade suttit stenhårt där, murad för gott, det är inte troligt. Man hade ju kunnat lätta en del på del last. Nu hade hon inget ballastvatten [för att pumpa sig loss ...], enligt egen uppgift, och jag tror inte att de hade tagit in något ballastvatten, men det finns andra saker man kan lossa: bränsle och färskvatten i tankarna och så vidare.

ARTE: Men vilka personer förhörde du?

Karl Andersson: Jag förhörde fartygschefen [Anatolij Gusjtjin], jag förhörde vakthavande officeren [den politiske officeren], som var kaptenlöjtnanten Besedin, jag förhörde utkiken, som var den här högbåtsmannen Kovaljuk och jag förhörde rorgångaren [Anatolij Korostov], men namnet på honom har fallit mig ur minnet. Dessutom skippade jag honom efter ett tag, för han såg ingenting. Han styrde nerifrån en rorgångarplats nere i manöverrummet. Han såg varken sol eller måne, där han satt. Han styrde på kompassen bara.

ARTE: Men du förhörde inte Avrukevitj? Och varför?

Karl Andersson: Jag förhörde inte Avrukevitj av det skälet att han inte tillhörde besättningen. Han fanns inte med på besättningslistan. Jag förstod inte hans uppgift, och han hade lite problem med att förklara det. De officiella förhören gjordes på svenska och tolkades till ryska. [Small talk]

ARTE: Vad är din konklusion efter att ha tänkt på detta efter alla dessa år?

Karl Andersson: Ja, det har ju under årens lopp värkt fram en liten teori hos mig att hela U 137-incidenten, den var köpt. Sverige hade helt enkelt chartrat den här ubåten för att den skulle gå på grund. Det låter ju drastiskt och konspiratoriskt. Jag har under de åren som gått lagt ihop två och två och fått det till fyra. Här är mängder av konstigheter. Det har till exempel inte redovisats något motiv. Det är ingen som har sökt forska. Ryssarna ger inte något motiv. De skyller på diverse instrumentfel som inte var några instrumentfel. Jag undersökte de flesta navigeringsinstrumenten ombord och de var helt intakta. Kompassen till exempel gick jag igenom tillsammans med en expert. Jag kollade radiopejlen själv. Den hade en nyckelfunktion. Det var den som Avrukevitj använde för att fastställa ubåtens position hela tiden. Den fungerade perfekt, men den hade gått sönder vid en kollision med någon trådvajer någonstans, och så går hon in och lagar den här i Swinoujscie. Då ligger dom i nio dygn där, och under den tiden så lyckas de inte laga den och under den tiden hade de kunnat bytt hela anläggningen, men när de går ut igen så konstaterar Avrukevitj att den är inte ok. Den får ni inte använda. Dom får använda Decca-anläggningen, som inte är riktigt utprovad. Dom hade fått en ny Decco-meter av rysk konstruktion inmonterad, och den är inte injusterad på något sätt, och den måste den stackars Korostov jobba med alltså, och dessutom fick han jobba med "död räkning", och även våra Decco-metrar är väldigt svåra att använda. Vi har en sådan "lane-indikator", där vi identifierar i vilken "lane" vi ligger. Det saknade dom, så dom visste inte i vilken "lane" – blå, röd eller violett – de låg i. Han gjorde ju sitt bästa, och så skulle han komplettera det med "död räkning", och "död räkning" innebär då att man räknar [hastighet] gånger distans och lägger det på kursen och så tar man tiden, och så lägger man ut det i sjökortet.

ARTE: Men man gick alltså runt Utklippan fyr, och in i Gåsefjärden? Kan du förklara hur det gick till?

Karl Andersson: Jo, det har [Gusjtjin] förklarat. Vi kan ta hans förklaring. När de närmar sig Utklippan får han se ett ljus i förlig bäring, och då drar han ner periskopet och dyker. Han drar då den konklusionen att det måste vara något främmande, ett Natofartyg eller liknande och för att undvika närkontakt med det gör [han] en gir babord och så smyger han ut. Huruvida Avrukevitj är delaktig i den bedömningen, den manövern, vet jag inte, men jag skulle bli mycket förvånad om han inte var det, eftersom han befann sig nere i manöverrummet, och säkert hade han fått godkänna det. Då går man runt Utklippan, först på nordlig kurs och sedan smyger man runt. Man går en stund på kurs 068 grader som bär mot Ölands södra grund. Har man radiopejlen på då, så har man ett bra märke rätt förut, sedan girar man upp mot Gåsefjärden på kurs 030 [grader].

ARTE: Can you explain what the conclusions are after these years. What are your basic points there? In English.

Karl Andersson: My basic conclusion is that she had a mission. The boat had a mission, and that mission was to change the opinion of the US Senate and House of Representatives, because they had put Sweden under embargo. There was no way to deliver any kind of weapons to Sweden, and we needed engines for the JAS Gripen, and we need rockets for the Army. We needed for Gripen, we need Sidewinder [missiles]. They had not been delivered. They were frozen. Something had to be done to open these things up. They were furious and helpless. Someone had to help us good lord: the Russians.

They stARTEd negotiations somewhere. I don't know for sure, but they must have done that, and they chARTERed an old almost scraped submarine, and she went directly to the junkyard afterwards. They had a normal size crew. They put onboard a small gang, which managed the navigation, so they had two navigation crews onboard. One consisting of the ordinary [crew], which was Korostov. He was the only navigator, and Avrukevitj, who helped him a little. Korostav was a young lieutenant with very little experience. And then they had Avrukevitj and maybe he had two people who worked with him. And I think one of them was the radar officer [rather the OSNAZ officers, OT]. Why I say that it is because he made a very peculiar identification. They got an identification of a Swedish coastal radar station. Completely correct done, by the radar operator. But Gusjtjin did not believe him. It is impossible, there are no coastal radars in the middle of the Baltic. It must be a ship. The radar officer came back and said it was a NATO ship. He turned the identification [according to the Soviet Navy Inquiry, it was the Chief of the OSNAZ Group who made the final the identification, which is significant].

[Small talk]

ARTE: Did you talk about the sediment wall to the crew?

Karl Andersson: No, because she had already been towed away from the place. It was a couple of days later, I talked to the diving commanding officer. I had no possibility to speak to the captain about that.

ARTE: The whole thing with Avrukevitj. The ship running aground. How could that happen. Of course, the Russians wouldn't know that there was a sediment wall, but it means that the engine must have been running for some time with force. Why would you do that?

Karl Andersson: The thing is that I had no chance to speak to Avrukevitj. I could not reach him, because he was down somewhere in the ship, and I was not [allowed] to speak with him. He did not belong to the crew.

ARTE: But that you have to say it in Swedish.

Karl Andersson: Det var fastslaget. Jag fick i uppgift att följande personer ska förhöras: Gusjtjin, vakthavande officer, och det var den det var och det råkade vara Besedin, och sedan skulle utkiken [Kovaljuk] och rorgångaren [Korostov] förhöras. Det var dom personerna. Inga andra fick förhöras. Detta fick jag på ett papper av något slag. Möjligen sades till mig på ett sammanträde.

ARTE: Det är ju en oerhört viktig sak. Det betyder att den högsta officeren ombord inte fick förhöras.

Karl Andersson: Nej, det var inte så märkvärdigt, för han fanns inte med i besättningslistan. Då det hände var jag inte uppmärksam på det ett jäkla dugg. Jag tyckte det var naturligt att jag inte skulle behöva hålla förhör med den där Avrukevitj också. Det räckte med dem jag redan hade att tjafsa med. Så var det. Jag anade aldrig inledningsvis vilken viktig person han var. Jag trodde på honom när han sa att han var navigationsexpert, och att han skulle vara med och hjälpa till med i navigationen och ingenting annat, att han skulle vara med i navigationen i de mörkade rutorna därute, och se till att man hittade hem till basen igen. I min vildaste fantasi hade jag inte trott att han skulle vara med och navigera in henne på Gåsefjärden. Det dröjde långt efter när jag började fundera på vad fasen det här är frågan om. Och sedan när det gick ett rykte om att han var köpt också, att han hade fått dollar, då började jag titta närmare på allting och läste protokollen baklänges igen och undrade vad fasen som hade hänt, så ligger det till. Min uppfattning om Avrukevitj växte fram efterhand.

[Small talk]

Avrukevitj, han fick jobb som säkerhetschef i ett fiskeföretag, i Tallinn tror jag, för att precisera det lite närmare. Detta var de uppgifter jag fick. Han hade rest till en säkerhetskonferens i London. Och detta drama utspelades kanske något år efter U 137, och till mig sa han ju att han inte kunde ett ord engelska. Hur fan kunde de skicka över honom till en säkerhetskonferens i London? Kanske kan de göra det. Jag blev lite misstänksam, när jag fick höra det. [...]

[Small talk]

ARTE: Wouldn't the Swedish naval leadership have known when you reported [Avrukevitj] position already the first day, they would have known that he might have been quite interesting person to talk to.

Karl Andersson: [Redan i] min preliminära rapport så skrev jag att det var en kommandör som jag först hade mött ombord, och jag hade funderat på vad han gjorde, men han sa att han var navigeringsexpert. Sedan var det hela slut med det. Jag tänkte inte i min vildaste fantasi att det var han som ledde och att expeditionen var avsiktlig. Det hade man inte heller någon tanke på, för det var så djävla korkat att gå in med en ubåt på Gåsefjärden. Man måste ju ränna på grund. Det finns ingen chans för henne att gå runt någonstans. Hon var ju fast i proppen där. Och att använda henne som ett slags underrättelsekälla var ju helt korkat. Man kunde ju chartrat en svensk fiskebåt, satt en svensk flagga på den och tuffat omkring och lodat och mätt hur mycket som helst, men att ta en ubåt är ju absolut det sämsta flytetyget. Om det är någonting som alertar folk, kustbefolkningen, så är det en ubåt. "Helvete en ubåt där." Det slår ju till med en gång och rapporterna strömmar in och pressen blir inblandad. Jag förstod inte vad ryssarna sysslade med, uppriktigt sagt.

ARTE: När det är en kommandör ombord, vilket är exceptionellt, varför ber dom dig inte förhöra honom?

Karl Andersson: Det är inte så djävla exceptionellt. Jag reagerade inte så våldsamt, därför ombord på svenska fartyg, när det är en ny fartygschef, som ska ut och testas, så sätter man in vad som kallas ÄIO (Äldste Instruktions-Officeren), och det är en stabschef eller annan medlem av staben, som går med ut och hjälper den här nybörjaren till rätta, och jag uppfattade honom som så att han var ÄIO.

ARTE: Men han borde väl förhöras?

Karl Andersson: Jag reagerade inte på det. Jag fick den här listan på vilka som jag skulle förhöra och där stod han inte med. Alltså förhör man inte honom. Ja, förhörde honom gjorde jag, men det var mellan skål och vägg. Vi pratades vid lite nu och då om ubåtslivet och navigeringsproblemen. Vi förde ett resonemang man till man, men det ledde ju inte fram till någonting. Det jag är mest förbannad på mig själv för, det är att jag inte fick honom att förklara hur han använde sin rrSIS, sin radarsignalspaningsutrustning, därför uppenbarligen hade han Radar Torhamn som inseglingssyr. Spikrakt fråan, om du lägger en transportör, så får du kurs 030 som leder fritt rätt ut genom inloppet till Gåsefjärden, och då kan du gå i svartaste natten, i vilket djävla väder som helst, bara du har din lilla radarsis-antenn uppe och pejla rätt på henne och du går helt fri och det är vad han hade gjort också. Den saken är klar. Så missade han de här smågirarna genom Gusjtjins ingripande [att Gusjtjin ville dyka, vilket gjorde att Avrukevitj tappade räkningen] så hamnade de på Torumskär, annars hade de inte gjort det.



[Small talk]

Karl Andersson: Det var Avrukevitjs idé att [radio]pejlen var ur funktion. De hade provat den. För det första hade de reparerat den i nio dygn [i Swinoujscie], och då kan man byta ut hela anläggningen om man vill. Men av Besedins framställning framgår det att när man kom ut därifrån sedan, så fann dom att den inte var så bra, och det var Avrukevitj som hade testat fram att den inte var riktigt i funktion. Jag tror i min elaka fantasi att han gjorde det för att han ville använda den själv, och inte låta någon annan utnyttja den för att fastställa läget, och då blev de hänvisade till den här Decca-anläggningen, som var ett hopkok av svenska och ryska prylar, och som inte hade riktig tillförlitlighet. Och sedan kom jag aldrig fram till det här med "död räkning". Hon gick i 2,5 knop på 40 meters djup i sex timmar, och det är det område där den här loggen har den största felvisningsprocenten, så det är klart att besticket blir alldeles åt helsicke. Loggen räknade fram en helt annan distans än den verkliga distansen om man ligger och kör på det viset. Men det gjorde dom alltså. De hade satt sig själva i oerhört svåra omständigheter, och den ende som kunde utnyttja omständigheterna var Avrukevitj, därför att han tog grejorna ovanför dom andras huvuden, till exempel radiopejlen. Men sedan tror jag också att han var lite mer slängd att utnyttja Deccan. Han kunde sätta den stackars Korostov på pottkanten där.

ARTE: Did Schuback say anything about Avrukevitj?

Karl Andersson: Han ägnade inte Avrukevitj en enda tanke i varje fall inte så att han uttryckte det till mig, och det gjorde inte Forsman heller. Det var han som skulle. Han var ju min närmaste chef.