

DOKUMENT



EXPRESSEN DAGAR SOM SKAKADE SVERIGE

MÅNDAG 30 JUNI

Tjörn den 18 januari 1980



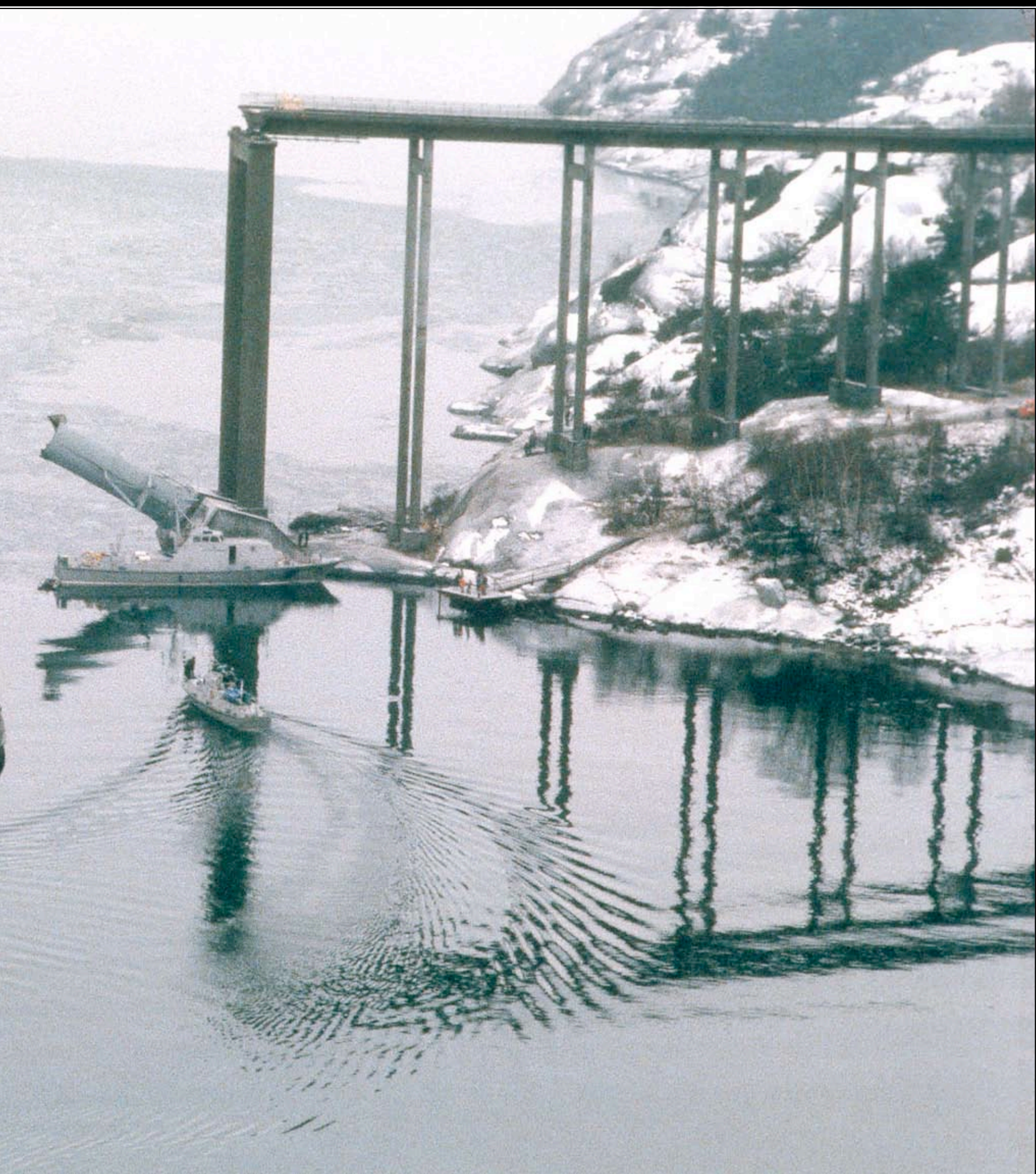
Tragedin på Tjörnbron

EN HEL TIDNING: Åtta människor
dog – Anita klarade sig med 30 sekunder

DET SOM INTE FÅR HÄNDA. När "Star Clipper" ska ta sig igenom den krångliga passagen vid Tjörnbron slutar rodret att fungera. Fartyget kör på brofästet på Tjörnsidan och 300 meter vägbana faller ner över fartyget. Foto: TT



Dödens



bro

■ Januariatten är svart, tunga dimbankar drar in från Västerhavet. Askeröfjorden är blank av tunn is och fartyget "Star Clipper" går med elva knop mot hamnen i Uddevalla.

■ Passagen under Tjörnbron är besvärlig. Först en gir dikt babord och därefter ger lotsen order om en brantare gir styrbord.

■ Då händer det. Rodret tar inte.

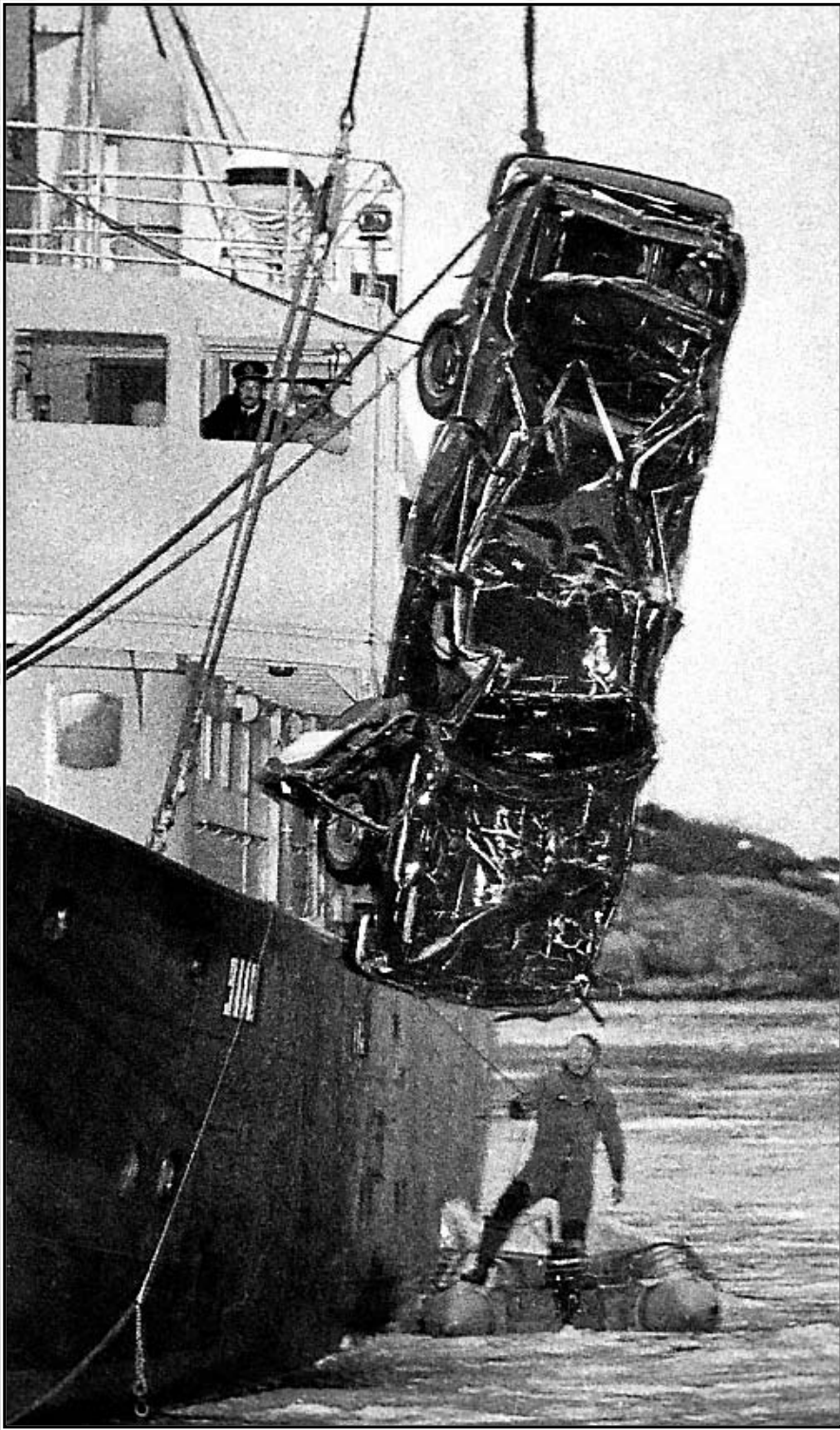
■ Lyftkranarna på "Star Clipper" krossar stagen som håller världens största vägbro uppe.

■ Sekunderna efteråt rasar hela bron och 278 meter vägbana faller över kommandobryggan.

■ Åtta människor dör då de alldeles för sent upptäcker att bron de åker på inte längre finns. De störtar mot det iskalla vattnet 40 meter nedanför.

KNUT-GÖRAN KÄLLBERG

Hon klarade sig –



RASADE NER I DJUPET. Ovetande om att "Star Clipper" kolliderat med bron och att vägbanan kollapsat rullade trafiken mot Tjörnbron. Sju bilar, varav en lastbil, körde av

ANITA VAR DEN SISTA MÄNNISKAN SOM ÅKTE ÖVER TJÖRNBRON

Tjörnbron rasade tidigt på morgonen den 18 januari 1980. Det grydde mot fredag.

Åtta människor körde över brokanten och föll mot döden. För dem och många andra var olyckan en tragedi.

Haverikommissionen fastställde aldrig någon klar orsak till olyckan. Ingen fick skulden, varken brobyggarna eller besättningen eller lotsen på "Star Clipper".

Det osannolika, det som inte kunde hända – det hände ändå, och då kallas det olycka.

Efter att lotsen Kai Åderman friats av sjöfartens haverikommission gjorde han många hundra lotsningar i samma strömmande vatten under den nya Tjörnbron.

Varje resa brukade fartygets besättning titta mot de väldiga betongklumparna som var fästen till den rasade bron, de står fortfarande kvar på stränderna på båda sidor vid Almösundet, och säga:

– Var det inte här som...?

Och lotsen svarade utan att ha hört hela frågan:

– Jo, här var det som "Star Clipper" tog bron.

Följdfrågorna brukade vara:

– Hur gick det för lotsen? Har han kvar sitt jobb?

– Han lotsar fortfarande. Han gjorde ju aldrig något fel, svarade Kai Åderman.

Aldrig någonsin avslöjade lotsen med ett ord att det var han som stod på kommandobryggen med Fritz Tangen den där ödesdigra januarinatten.

En enda gång ställde Kai Åderman upp för en intervju. Det var i en radiodokumentär i P3 om Tjörnbrotastrofens som sändes 2009, bara några månader innan han dog, 63 år gammal.

Reportern Ida Lundqvist frågade varför Åderman aldrig berättade att han var lots också på olycksskeppet.

– Det skulle bli så mycket snack, en massa teorier att prata om. Det behövs inte tycker jag.

Anita Thungström hade stängt roulett-



Kaptenen Fritz Tangen.

bordet tidigt. Det var vardag, just efter helgerna och folk hade ont om pengar.

Hon jobbade på Restaurang Gransäter i Trollhättan.

– Inte många kom för att spela. I vanliga fall brukade jag stanna kvar en stund för att dricka kaffe med min kollega.

Just den här natten hoppade Anita över kaffestunden. Hon bodde i Skärhamn, 58 kilometer bort, och längtade hem till familjen.

Beslutet, en slump bara, räddade Anitas liv.

Klockan var tjugo i ett när Anita skrapade rutorna på sin metallicbruna Fiat 127 och körde hemåt. Dimman låg tät, vägarna var isiga.

Efter några mil var hon framme i Stenungsund och broarna som leder till Tjörn. Sikten var ännu sämre. Hon körde sakta, höll sig nära vägräcket då hon kommit upp på Almöbron.

– Jag åkte alltid den här vägen efter nattjobbet, och just den här gången lade jag märke till några konstiga ljus intill bron. Jag hade aldrig sett ljusen tidigare och förstod inte vad det var.

Bilradion spelade "Everything is all right" ur musikalen "Jesus Christ Superstar":

Try not to get worried.

Try not to turn on problems that upset you.

Men det var problem, och Anita skulle inte få veta det förrän morgonen efter.

Anita kom över bron, stannade vid första rödljuset före vänstersvängen mot Skärhamn.

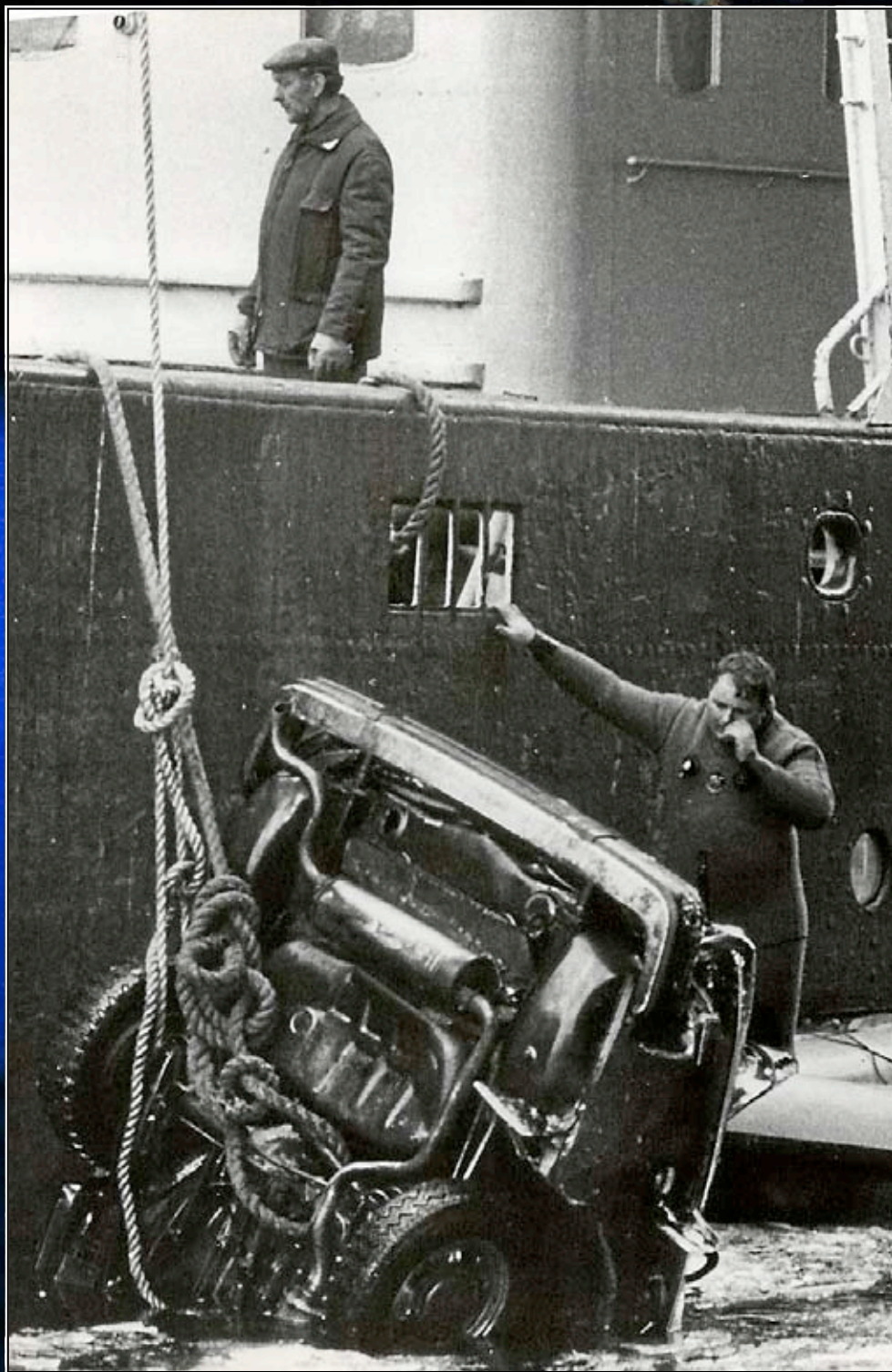
Just där mötte hon en bil på väg mot bron. Chauffören hade grönt – och bara några minuter kvar av livet.

Anita Thungström var den sista som körde över den gamla Tjörnbron.

Haverikommissionen räknade ut att hon klarade livet med 30 sekunders marginal.

– Bron rasade precis när jag kört över. Jag märkte ingenting, hörde ingenting heller. Jag hade dubbdäck och musiken var på högt.

med 30 sekunder



och kraschade mot det iskalla februarivattnet. Åtta människor dog.



HADE ÄNGLAVAKT. Om tagit den där kaffekoppen med sina kolleger och åkt från jobbet senare hade hon med stor sannolikhet blivit ett av Tjörnbronns offer. Foto: NIKLAS MAUPOIX

– ÖGONBLICK SENARE KOLLAPSADE ALLTING

Klockan halv sju väcktes Anita av telefonen. Det var hennes oroliga mamma.

– Det är klart jag lever, svarade jag, varför frågar du så? Då fick jag veta vad som hänt.

Ljusen som Anita sett var topplanternorna på lastfartyget "Star Clipper", sekunder från katastrofen.

"Star Clipper" var Liberiaregistrerat, 172 meter långt, 26 meter brett och lastförmågan var 27 450 ton.

Ombord fanns 25 sjömän, sex reparatörer som skulle montera dieselgeneratorer och den norske kaptenen Fritz Tangens fru Reidun och tioåriga dotter Tove. De flesta sov i hytterna under däck.

Fartyget var på väg från Fredrikstad i Norge till hamnen i Uddevalla.

Farleden mot Tjörnbron går genom en 50 meter smal ränna. För att komma rätt måste fartyget börja göra en S-kurva med dikta girar babord och styrbord nära fyren Brattögrund.

Det är en trixig manöver för ett så stort fartyg som "Star Clipper".

Därför hade lotsen Kai Åderman tagits ombord vid Hätteberget utanför Marstrand. Han var 34 år, mycket erfaren, hade tagit sin lotsexamen i Marstrand och gjort omkring 400 lotsningar av större och mindre fartyg i de här vattnen.

Det Kai Åderman inte visste, och inte hans chefer vid Marstrands lotsplats heller, var hur bräckliga den ståtliga bågbronns fästen var.

På kommandobryggan stod Åderman, kaptenen, en styrman, en rorgångare och en utkik.

Under lotsning är det alltid lotsen som ger order. Styrmanen och lotsen kontrollerar gemensamt att rätt roder och rätt kurs hålls.

"Star Clipper" hade 250 meter kvar till bron när allt gick på tok.

Kai Åderman berättade för Haverikommissionens utredare:

– Jag såg fasadbelysningen på bron och hörde styrman eller rorsman ropa att rodret inte tog längre.

Lotsen gav order om full fart framåt, 11 knop.

– Det gjorde jag för att få större kraft i rodret. Men fartyget lydde inte. Vi gick rakt mot södra brospannet.

Förmasten tog i bron först. Sen kom kranarna och knäckte stålfästet.

– Vi förstod att det var en katastrof. Några sekunder var det knäpp tyst, sen kom det stora dånet.

Hela vägbanan rasade ner över kommandobryggen. Kaptenen och de andra flydde under däck och var sekunder från att krossas.

Klockan var 01.29.

– Jag hittade min bärbara radio och larmade Göteborg kustradio. Då hade det gått några minuter efter påkörningen.

Mardrömsnatten hade just börjat.

– Några minuter senare såg vi den första bilen. Den kom från fastlands-sidan och körde rakt i sjön.

Då kranen slets loss blev det kort-



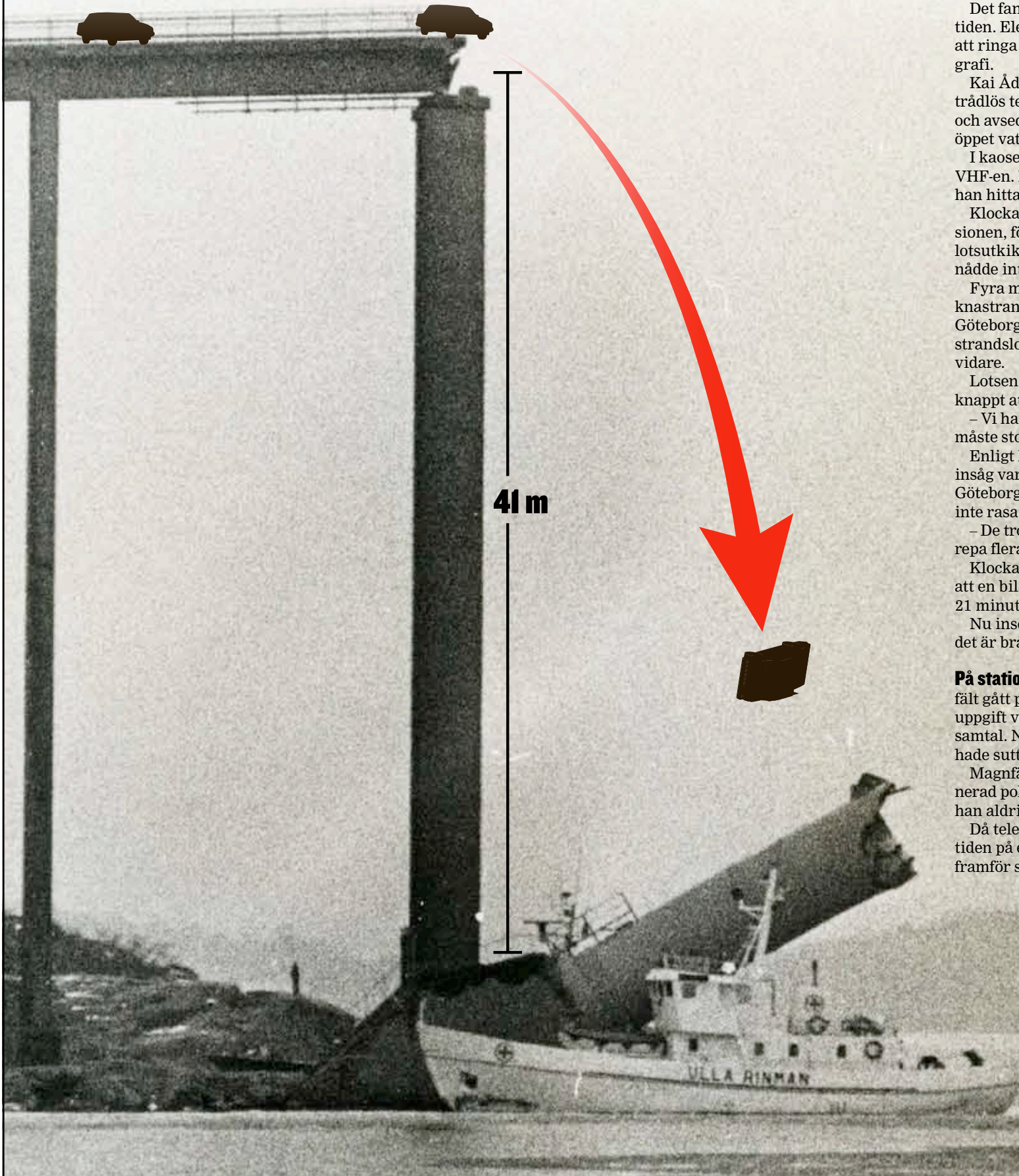
Artikeln fortsätter på nästa uppslag Expressen om Anita den 20 januari 1980.

Besättningen såg

ELEN SLOGS UT OCH DET GICK INTE ATT RINGA FRÅN FARTYGET

41 METER HÖG. Klockan 01.29 rammade "Star Clipper" brofästet på Tjörnsidan.

Foto: TOMMY WIBERG Grafik: HELÉN RASMUSEN



Fortsättning från föregående uppslag

slutning ombord. Alla maskiner stoppade. Elen var utslagen. Fartygsklockan stannade exakt på sekunden då olyckan hände.

Kaptenen och lotsen på kommandobryggan var de enda som visste att 40 meter ovanför deras huvuden hade det rasade bron blivit en dödsfälla.

Det fanns inga mobiltelefoner på den tiden. Elen var utslagen och det gick inte att ringa från fartyget med radiotelegrafi.

Kai Ådermans VHF-sändare var en trådlös telefon med begränsad räckvidd och avsedd för samtal mellan fartyg på öppet vatten.

I kaoset då bron föll tappade han VHF-en. Det tog några minuter innan han hittade apparaten i mörkret.

Klockan 01.32, tre minuter efter kollisionen, försökte Kai Åderman anropa lotsutkiken i Marstrand. Signalerna nådde inte fram.

Fyra minuter senare: De svaga och knastrande anropen hade uppfattats av Göteborg Radio. De ringde Marstrandslotsen och för informationen vidare.

Lotsen var skakad, hans röst gick knappt att uppfatta. Han sa:

– Vi har kört på bron. Den har rasat. Ni måste stoppa trafiken.

Enligt Haverikommissionens rapport insåg varken Marstrandslotsarna eller Göteborg Radio allvaret. Bron kunde ju inte rasa. De måste ha hört fel.

– De trodde mig inte. Jag måste upprepa flera gånger att bron var borta.

Klockan 01.48 skriker lotsen i VHF-en att en bil kört ner i vattnet. Det har gått 21 minuter.

Nu inser alla att det är allvar. Och att det är bråttom.

På stationen i Kungälv hade Hans Magnfält gått på nattvakten klockan 22. Hans uppgift var att svara på inkommande samtal. Natten hade varit lugn, och han hade suttit och läst i vaktrummet.

Magnfält var 23 år, ganska nyutexaminerad polis – och nattens timmar kan han aldrig glömma.

Då telefonen ringde antecknade han tiden på ett A4-papper som han har framför sig: 01.41.

DRAMAT MINUT FÖR MINUT

■ Natten mellan den 17 och 18 januari 1980 är fartyget "Star Clipper" på väg från Fredrikstad i Norge mot Uddevalla.

■ I den kalla vinternatten brakar "Star Clipper" in i brofästet och hela vägbanan faller i vattnet. Sju bilar störtar i djupet. Åtta människor dör.

23.51 Lotsen Kai Åderman går ombord på M/S "Star Clipper" vid Hätteberget utanför Marstrand.

23.53 Bergsingenjör Gunnar Johnsson kommer med tåg till Göteborg. Han sätter sig i bilen för att köra hem till Vräländ på Orust.

00.00 Vaktskifte på "Star Clipper". Kapten Fritz Tangen och lotsen tittar på sjökorten och planerar inseglingen mot Uddevalla.

00.10 Fartyget går in i Marstrandfjorden. Sikten är bra, vädret lugnt.

00.30 Med god fart in i Älgöfjorden. Kaptenen noterar i loggen: Styr enligt lotsens anvisningar.

00.35 Chauffören Jan Rosenberg har lastat sill i Göteborg och börjar köra mot Mollösund på Tjörn.

på när bilarna föll

– DEN RASERADE BRON HADE FÖRVANDLATS TILL EN DÖDSFÄLLA

– Det var lotsutkiken i Marstrand. De sa att stora Tjörnbron var påseglad och att den eventuellt måste stängas av.

Samtalet var lugnt. Situationen verkade inte särskilt allvarlig. Malmfält kontaktade patrull 306, den enda polisbil i tjänst i kommunen den natten. Den fanns i Stenungsund. Polismännen Berndt Rasmussen och Sten Lundgren fick order att åka till bron.

Klockan 01.50 ringer Marstrandscentralen igen.

– Då var det panik i rösten på andra sidan. Bilar hade åkt ner i havet.

Polisen och Marstrandslotsarna visste inte säkert att bron rasat, bara att den var skadad.

Det är bara några kilometer med bil från Steungund till Tjörnbron. Hans Magnfält försökte nå sina kolleger via poliradion.

– De svarade inte på mina anrop. Jag skrek och svor. Det var en fruktansvärd känsla. Jag trodde att jag skickat Sten och Berndt i döden.

Efter några gastkramande minuter fick de ändå kontakt. Patrull 306 hade varit inne i Källösundstunneln och inte kunnat svara.

När poliserna kom fram till brofästet var det redan avspärrat. Där stod en lastbil med blinkade ljus. Vi återkommer till det.

Vid brofästet på andra sidan fanns ingen avspärrning.

Hans Magnfält började ringa. Polisman

Ivan Richardsson har tjänstgjort i Skärhamn och gått av passet klockan 01. Därefter åkte han hem till samhället Bleket på Tjörn och gick till sängs.

Hans fru svarade och väckte Richardsson.

Polismannen övervägde hur han snabbast skulle hunna ta sig till brofästet. Vägarna var glashala, han hade sommardäck på sin privata Amazon och hemma hade han varken polisuniform eller utrustning att spärta av bron.

Han åkte förbi Skärhamn där polisbilen var parkerad och bytte till polisuniform.

Från Bleket till Skärhamn är det tre kilometer, sen ytterligare sju kilometer till brofästet.

Klockan 2.30 var Richardsson framme. Vid brofästet möttes han av kusttullmästare Ingmar Krantz som kommit dit strax före.

Det hade gått 61 minuter sen bron rasade.

Då hade fyra bilar körts mot döden från Tjörnsidan.

Från Stenungsundshället hade tre fordon körts ner i avgrunden.

Klockan 2.19 försöker polisen i Kungälv få kontakt med lokalradion i



I TJÄNST. Poliserna Berndt Rasmussen och Sten Lundgren fick order om att åka till bron. Foto: CHRISTER STRANDBERG

Göteborg för att på P3-nätet få ut en varning till trafikanter. En telefonsvarare hänvisar till Sveriges Radio i Stockholm.

– Det tog en evighet innan vi fick tag på en ansvarig på radion, berättar Hans Magnfält.

Det dröjer till klockan 02.46 innan radion avbryter nattmusiken med det första meddelandet:

Almöbron på länsväg 160 är påseglad och avbruten. Den har stängts för trafik.

Då hade det gått en timme och sju minuter.

Kunde polisen ha agerat annorlunda? Kunde människoliv ha räddats genom att trafiken stoppats tidigare:

Inger Johansson, som då var 28 år, bodde i Myggenäs, bara några hundra meter från Almöbrons fäste på Tjörnsidan.

– Jag skulle ha kunnat fixa en avspärrning på bara tre minuter. Och då skulle

olyckan ha begränsats, sa hon till Expressen.

Då Inger Johansson vaknade på fredagsmorgonen hörde hon om katastrofen i radionyhetererna.

– Jag eller någon som bor nära bron borde ha blivit uppringd. Det hade bara varit för polisen att slå på Tjörnsidorna i telefonkatalogen.

Brandkåren larmades inte heller. Närmaste station fanns i Källeskärr, nio kilometer från bron. Det var en så kallad borgarbrandkår, och det skulle ha tagit en stund att väcka upp folk och rycka ut.

Kungälvspolisen fick stöd för sina åtgärder i Haverikommissionens rapport.

Att sända ut privatpersoner för att hindra trafiken kunde ha blivit varit farligt och osäkert.

Om att brandkåren inte larmades skrev haveriutredarna:

”När komplikationerna kring olyckan är kartlagda kan det inte uteslutas att en uttryckning av Källeskärrs brandkår kunnat sluta i en tragedi. Att bron rasat var ofattbart och brandmännen kunde ha rasat ner eftersom sikten i dimman bara var några meter med strålkastarljus.”

Utredningen visade att polisen inte kunde klandras. I stället fick Hans Magnfält och hans kolleger beröm.

I dag är Hans Magnfält 58 år. Han jobbar kvar i polishuset i Kungälv, nu som kriminalinspektör. Att prata om olycksnatten väcker fortfarande starka känslor.

– Den natten har präglat mitt liv. Jag hade en otäck känsla av att inte räcka till. Jag visste att en katastrof

Artikeln fortsätter på nästa uppslag

00.40 "Star Clipper" går med elva knops fart in mot Hakefjorden. Kapten och lotsen står på bryggan och ser ljusen från Stenungsund.

00.50 Anita Thungström, croupier på Restaurang Gransäter i Trollhättan, sätter sig i bilen för att åka hem till Skärhamn.



01.00 Polisman Ivan Richardsson går av nattpasset och kör hem till bostaden i Bleket på Tjörn.

01.05 Sune Cordenius, som är aktiv i kampen mot kärnkraft, lämnar ett möte på Chalmers i Göteborg och kör mot hemmet i Ellös på Orust.

01.10 Lotsen på "Star Clipper" skymtar ljusen på Almöbron genom dimbankar.

01.20 Leo Sörensen åker från hemmet i Svanesund på Orust för att besöka sin sväger i Stenungsund på fastlandssidan.





HJÄLTEN. Jan Rosenberg körde 20 ton sill från Göteborg till Mollösund när han upptäckte att bron hade rasat. Han stannade lastbilen och stoppade trafiken.

Foto: PER WISSING



FÖRSÖKTE VARNA. Besättningen gjorde allt de kunde för att varna bilisterna: "Vi sköt upp nödraketer, och hoppades att bilisterna skulle inse faran" berättade telegrafisten Jon Bendik. Foto: TT



"Jag blev så grymt påmind om hur bräckligt livet är"

Fortsättning från föregående uppslag

höll på att ske. Jag förstod situationen, och jag skulle vilja göra mer. Men i efterhand har jag känt att jag gjorde allt jag kunde.

Klockan tio på förmiddagen efter den svåra natten hade Hans Magnfält skrivit sin nattrapport och gick hem för att sova.

– Jag kröp ihop i fosterställning och grät hejdlöst. Och jag ringde till mamma i Småland. Det kändes nödvändigt, för debriefing och samtalsterapi fanns inte på den tiden.

Han fortsätter:

– Tjörnbrokatastrofen gjorde mig ödmjukare inför livet. Det var så mycket tragedi på några få timmar. Jag hade gärna levt lite längre innan jag blev så grymt påmind om hur bräckligt livet är.

Jan Rosenberg var på väg från fiskhamnen i Göteborg till fiskberedningsfabriken i Mollösund. Han körde lastbil med släp och hade 20 ton sill i lasten.

Rosenberg jobbade ofta nattskift och kunde vägen utantill. Han visste att bron över till Tjörn var smal med bara en körbana i vardera riktningen och att det var svårt att möta andra lastbilar.

Jan Rosenberg skulle bli nattens hjälte. Tack vare hans uppmärksamhet kunde trafiken från Stenungsundshället stoppas och människoliv räddas.

I den lilla backen upp till bron körde han sakta, nära staketet.

För Expressen Söndags Katrin Kratz berättade han långt senare:

– Jag hade nästan ingen fart. Snöglopp fastnade på räcket och reflekterades i ljuset från bilens strålkastare. Plötsligt såg jag inte räcket längre. Jag tyckte det var konstigt och stannade bilen.

Dimman var tät. Rosenberg klev ut lastbilshytten, greppade räcket och trevade sig långsamt fram. Räcket fanns inte längre. Han såg inget av vägen. I snömodden på vägbanan fanns hjulspår som slutade i ingenting.

Rosenberg hade stannat lastbilen bara tio meter från döden.

Han kopplade på blinkers och ställde sig bakom släpvagnen. Från andra sidan



PRESSUPPBÅD. Journalister från radio, tv och tidningar vid olycksplatsen. Foto: TT

såg han billjus nära.

Han blinkade med helljuset för att varna. Dimman var för tät.

– Ljuset försvann neråt. Det var en bil som störtade i avgrunden.

Klockan har blivit 01.50. I bilen från andra hållet satt Sune Cordenius. Han blev den fjärde som körde över brokanten.

Efter katastrofen fortsatte Jan Rosenberg att köra fisk för B Anderssons åkeri i fiskhamnen.

– Ibland när jag körde över den nya Tjörnbron tänkte jag på olyckan. Men jag har inga mardrömmar, berättade han för Expressen.

Berndt Rasmussen var 29 år, nyutexaminerad, och hade jobbat som polis i precis 18 dagar. Han hade nattjour med kollegan Sten Lundgren.

Patrull 306 hade rast och satt en barack vid polishuset i Stenungsund och drack kaffe.

– Vi hörde ett våldsamt dån över havet och sprang ut. Det lät som en sprängning. Vi kunde inte förstå vad det var och gick tillbaka in.

Strax därpå ringde Hans Magnfält.

– Kasta er i bilen. Något har hänt vid Tjörnbron.

Berndt Rasmussen har fyllt 65 och slutat som polis efter 27 års tjänst.

Han svänger upp vid den nya Tjörnbron med en mullrande Victory och är klädd rejält i skinn med hjälm. Motorcykeln är hans pensionärshobby.

Än i dag är hans minnen från den dramatiska natten kristallklara.



Berndt Rasmussen.

Foto: KNUT-GÖRAN KÄLLBERG

– Vi kom upp på bron och såg lastbilen med dieselmotorn och strålkastarna påslagna. Vi tänkte att den påfarten var spärrad och körde framåt för att åka över till andra sidan. Vi visste ju inte att bron hade rasat, trodde att räcket eller något annat hade skadats.

Lastbilschauffören Jan Rosenberg kastade sig framför polisbilen, vilt gestikulerande.

– Vi stoppade förstås, och Rosenberg räddade livet på oss. Han visste det inte vi visste.

Berndt Rasmussen och kollegan tog sina starka ficklampor och gick framåt.

– Jag höll mig i räcket, och plötsligt stod jag med foten i luften. Bron var väck. Det enda jag såg var de avbrutna ståltänderna som stack ur från vägbanan. De var till för att bron skulle kunna expandera. Under det fanns bara tomma intet, svart bara.

Bengt Rasmussen åkte för att stänga av tillfarterna närmare Stenungsund.

– Jag hade blåljus på polisbilen och stod med en lampa i handen. Bilisterna trodde inte på mig när jag sa att bron rasat. En man i en flott Mercedes tänkte

köra förbi, och jag skrek åt honom att jag skulle skjuta sönder hans däck om han fortsatte. Senare, när han hört på bilradion vad som hänt, kom han och tackade mig.

Ombord på "Star Clipper"

gjorde besättningen vad de kunde för att stoppa bilarna på bron.

Den norske telegrafisten

Jon Bendik berättade:

– Vi sköt upp nödraketer, och hoppades att bilisterna skulle inse faran.

En minnesbild har etsat sig fast hos Bendik.

Det kom en lastbil, och den röda raketten hängde ovanför honom i dimman. Besättningen såg att chauffören gick ut, han tittade ner mot fartyget.

– Sen gick han tillbaka till bilen, lade in en växel och körde mot kanten. Det

Artikeln fortsätter på nästa uppslag



01.27 "Star Clipper" har passerat den sista lyspricken in mot Askeröfjorden och lotsen ger order om brant gir styrbord med fem-sex knop. Avståndet till bron är 350 meter.

01.28 Rodret tar inte. Fartyget går rätt mot brofästet på Tjörnsidan.

01.29 Anita Thungström kör över bron. Hon ser genom dimman två ljus "Star Clipper"s topplanternor.



Anita Thungström.

01.29 "Star Clipper"s lastkran sliter loss brospannet. 300 meter av bron vägbana faller ner över fartyget och krossar kommandobryggan. Elnätet slås ut.

01.31 Kapten Tangen gör en hastig anteckning i loggen: Tog bron.

01.32 Lotsen Åderman hittar sin VHF-sändare i kaoset och mörkret. Han försöker anropa lotsutkiken i Marstrand. Den svaga signalen uppfattas av kustradiostationen i Göteborg.

01.35 Busschauffören Elmer Karlsson är på väg hem till Trätte på Orust har kört in bussen i garaget och avslutat kvällspasset. Plötsligt finns inte längre någon vägbana. Han blir det första dödsoffret.

01.36 Bo Vernersson sätter sig i bilen hemma på Tjörn och kör mot Stenungsund. Han har jour på företaget Unifos och har kallats till jobbet.



Tre av bilarna.

01.40 Gunnar Johnsson har nått fram till bron. I mörkret och dimman har han bara några meters sikt. Han blir det andra dödsoffret.

01.41 Första samtalet till Hans Magnfält som har nattjouren i polishuset i Kungälv. Lotsutkiken i Marstrand säger att Almöbron blivit påseglad och att den eventuellt behöver stängas av.

01.43 Tvåbarnspappan Leo Sörensen kommer från Orusthället. Han blir den tredje som dör.

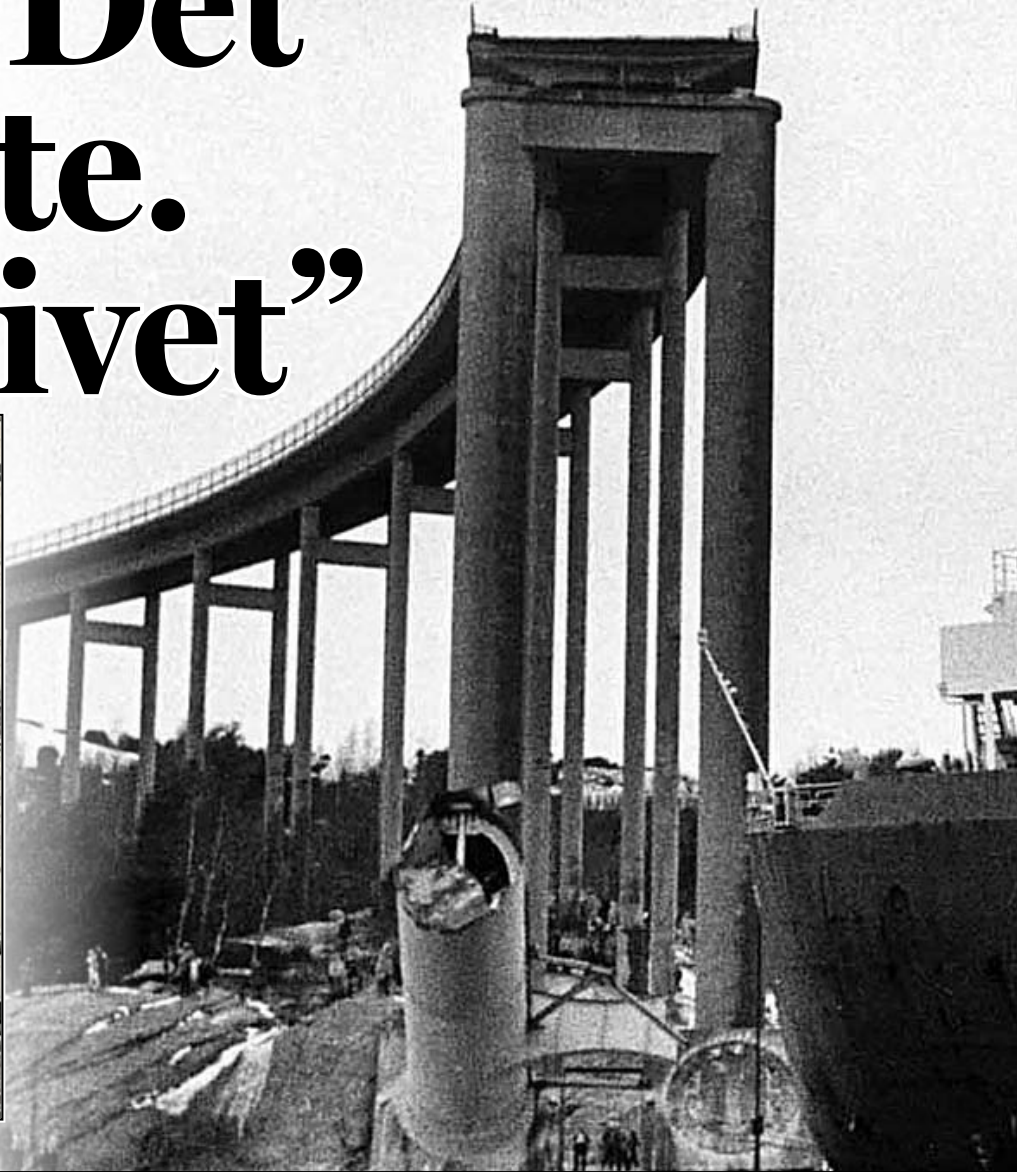
01.45 Sune Cordenius ser heller inte faran. Han blir den fjärde om kör över brokanten.

01.45 Jan Rosenberg kör sakta på bron. Han stannar då han upptäcker att vägräcket försvunnit. Det är bara tio meter till brokanten. Han kopplar in varningsljusen. Nu är bron spärrad från fastlandssidan.

Jag skrek: "Det går åt helvete. Spring för livet"



SÖKNINGSARBETE. Dykare vid arbetet med att bärga bilarna som kört över kanten.



VITNESMÅLET INIFRÅN KOMMANDOBRYGGAN: "JAG FÖRSTOD

Fortsättning från föregående uppslag

stod där och gungade några sekunder innan den föll. Vi grät.

I lastbilen satt 21-åriga Nils-Johan Nilsson som var på väg till Kumla med lastpallar.

Kaptenen försökte sjösätta en livbåt med aktersnurra för att sätta en man i land om kunde stoppa trafiken.

– När båten kom i vattnet låg den bland stora isflak. Vi rodde och startade motorn, men kom inte genom isen. Strömmen tog oss, isen stoppade oss, vi slet som djur i en timme innan vi tvingades ge upp, berättade Jon Bendik.

Ombord fanns också Fritz Tangens hustru Reidun och 10-årig dotter Tove.

De vaknade i hytten då flera tusen ton tunga betongblock vräktas över "Star Clipper".

Reidun Tangen drog upp dottern i bråten och samlade ihop några klädesplagg.

– Jag tänkte bara på min man. Jag visste att han fanns på kommandobryggan, sa hon efteråt till Expressen.

Tove Tangen berättade:

– Vi satt på däck med räddningsvästar och såg vad som hände. Det var hemskt att se bilarna rasa ner från den höga bron. Det var människor som dog medan i såg på.

Reidun Tangen:

– Vi frös och det var totalt mörker. Besättningen packade in oss i dynor och mattor så att vi inte skulle frysa. Det tog

många timmar innan polishelikoptern kom och hämtade oss.

Tre månader senare var Fritz Tangen till sjöss igen. "Star Clipper" hade reparerats och kaptenen gick med frakt mellan Japan och Kanada.

För haveriutredarna berättade han om brokatastrofen:

"Efter att ha tagit ombord lotsen fortsatte vi färden mot Almöbron.

Jag hade aldrig seglat till Uddevalla tidigare, men jag tittade på sjökortet och såg att det fanns några trånga passager. Att det var något speciellt med farleden var jag inte klar över.

Vi hade god fart på skutan när det hände, och sen gick allt ohyggligt fort. Fartyget svängde inte, hon gick rätt fram.

Med den farten, vi var kanske uppe i tio knop plus ström, så var det utsiktslöst att försöka backa, det skulle definitivt aldrig gå.

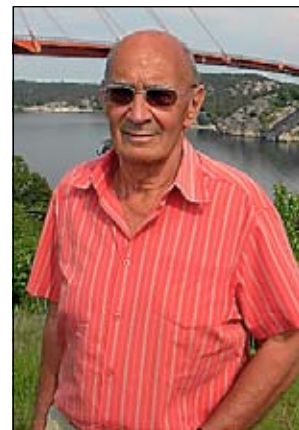
Det fanns bara en möjlighet, och det var att försöka köra framåt. Hade vi försökt backa skulle vi med hundra procents säkerhet ha tagit bron. Försökte vi köra hade vi en chans.

Men hon svängde inte. Kanske kom hon lite på slutet. Det var inte mycket som



MINISTER. Dåvarande kommunikationsministern Ulf Adelsohn vid olycksplatsen.

Foto: LARS JANSSON



Ulf Adelsohn vid nya Tjörnbron.

Foto: KNUT-GÖRAN KÄLLBERG

att Karlsson aldrig kommit hem. Han brukade alltid ringa om han blivit försenad. En stund senare hörde hon på radion vad som hänt.

Bergsingenjör Gunnar Johnsson, 37, hade kommit med tåg till Göteborg. Han hämtade bilen på parkeringen och körde mot hemmet i Vräländ på Orust. Han var gift och hade två barn, tio och sju år.

Leo Sörensen, 29, var sjöman. Några månader före olyckan hade han flyttat till ett nybyggt kedjehus i Svanvik på Orust med hustrun Barbro och parets två söner, den äldste tio år, den yngste tre månader.

Den här natten skulle han besöka sin sväger som bor på fastlandssidan. Han tog sin bil och började köra mot Almöbron som ligger bara några kilometer från hans hus.

Sune Cordenius, 31, var snickare, bodde i Ellös på Tjörn. Han hade arbetat på Najadvarvet i Henån, och två veckor före olyckan fick han ett nytt jobb på Oscarssons Mekaniska verkstad i Hälleviksstrand. Han var gift med Rita och

skulle till för att vi skulle ha klarat bron, några meter bara.

Jag förstod att vi skulle ramma bron några sekunder före smällen. Jag skrek: Det går åt helvete. Spring för livet, och vi rusade från bryggan."

För åtta människor tog livet slut den här natten.

Elmer Karlsson, 52, var busschaufför hos SJ. Han var ensamstående, och bodde hos sin syster och hennes man i byn Trätte på Orust.

Ett par timmar före olyckan hade han lämnat bussen i garaget. Därefter tog han sin bil och började köra hemåt.

Tidigt på morgonen upptäckte systemen



Jan Rosenberg.

01.48 Göteborg Radio uppfattar lotsens anrop från den knastrande VHF-en: Bilarna har kört ner i vattnet.

01.50 Hans Magnfält får veta att vägbanan är borta och bilister kan ha dött. 21 minuter har gått sen påseglingen.

01.50 Roger Olsson och Michael Kabalin har varit på Tjörn. De sätter sig i bilen för att köra hem till Göteborg.

01.51 Patrull 306 från Stenungssund når fram. Polismännen ställer bilen med blinkande blåljus bakom Jan Rosenbergs lastbil.

01.57 Nils-Johan Nilsson startar sin lastbil på Tjörn. Han ska köra lastpallar till Kumla.

01.58 Polisman Ivan Ric-hardsson väcks i hemmet. Han får veta att bron ska dats och att han måste spärra vägen från Orusthålet.

02.00 Bo Vernersson kör upp vid det ännu obevakade brofästet. Han blir femte offret.

02.13 Nils-Johan Nilsson ser från förarhytten hur lysraketer skjuts upp. Han saktar in, anar inte faran, sätter fart igen – och faller i vattnet. Han blir den sjätte som dör.



KROSSADES. Besättningen lyckades fly när vägbanan rasade och föll ner över kommandobryggan. Foto: LARS GROTH

ATT VI SKULLE RAMMA BRON NÅGRA SEKUNDER FÖRE SMÄLLEN”

hade tvååriga dottern Emma.

Bo Vernersson, 29, var instrumenttekniker. Hans arbetsplats låg på fastlandet, Unifos i Stenungsund. Själv bodde han på Tjörn, i föräldrahemmet i Kållekärr.

Natten till fredagen var den sista på hans jourvecka. Strax före klockan 01 väcktes han av förmannen på jobbet som hade problem med ett instrument i fabriken.

Vernersson satte sig i sin gröna VW Golf. Han svängde vid Skärhamnskruset och två minuter senare kom han till den långa backen som leder upp till bron – som inte längre fanns.

Nils-Johan Nilsson, 21, hade tagit sitt trafik kort tre månader tidigare och börjat arbeta på pappas åkeri.

Han skulle köra lastbilen till Kumla med lastpallar. Han ville starta mitt i natten för att kunna vara hemma igen på fredagseftermiddagen. Mamma Margit hade gjort smörgåsar och kokat en termos med kaffe som färdkost.

Hon stod på gården och vinkade av Nils-Johan då han åkte. Margit Nilsson hörde om katastrofen i morgonnyheterna. Hon försökte nå sonen på både bilradion och biltelefonen. Svaret blev tystnad.

Kaj Olsson, 40, och Michael Kabalin, 44, jobbade som konstruktörer på Volvo. Arbetskompisen Lennart Johansson hade bytt avdelning och hade bjudit Olsson och Kabalin och två andra kamrater på middag i Lilldal på Tjörn.

De åt gott och efteråt spelade gänget Monopol. Två av kamraterna sov över hos Johanssons. Olsson och Kabalin satte sig i sin röda Volvo, en tjänstebil, för att åka hem till Göteborg. Klockan 2.20 körde de över brokanten. De blev offer sju och åtta.

På förmiddagen efter katastrofen kom kommunikationsminister Ulf Adelsohn. Det finns ett foto där den då 39-åriga moderatpolitikern står på en tullkryssare och inspekterar skadorna. Han har en tunn, slimmad överrock, keps på huvudet och ser ut att frysa.

Nästan 35 år efteråt står Adelsohn, 73, vid betongklumparna vid strandkanten, det enda som finns kvar av den ståtliga Almöbron.

– Jag minns att jag tänkte på hur ofattbart tragisk olyckan var. Jag funderade på om de körde av bron hann tänka något under sekunderna då de föll mot döden.

Adelsohn var i Köpenhamn på jobbresa då olyckan hände. Hans statssekreterare väckte honom. Kommunikationsministern tog sig först till Göteborg och därefter med helikopter till olycksplatsen.

– Mitt i tragedin försökte jag se det praktiska. Måndagen efter helgen måste 3 000 bofasta öbor på Tjörn och Orust in till fastlandet, jobbpendlarna. Allt sådant

måste ordnas snabbt.

Och en ny bro måste byggas.

– Jag såg till att förslagen som Vägverket hade blev behandlade på regeringssammanträden så fort de kommit in. Vi ruckade på reglerna och tillät att den nya bron fick en högre seglingshöjd eftersom Sjöfartsverket krävde det.

Anita Thungström är 57 år i dag. Hon har flyttat från Skärhamn. Bor i Trollhättan nu och har ett företag som jobbar med marketing.

Hon kommer på promenadvägen längs den nya brons räcke och tittar ner mot fjorden.

– Det var inte dags för mig, inte meningen att mitt liv skulle vara över den där hemska morgonen.

Hon tycker om att segla, och många gånger har hon och maken åkt i farleden under bron.

– Då tänker jag på olyckan, och är tacksam för att jag lever. Än i dag kan jag inte begripa hur hela bron kunde rasa ihop, som ett korthus.

Anitas dotter Sandra har blivit 35 och har treåriga sonen Micah med sin amerikanske man.

– Jag är så lycklig över jag fick 30 lyckosekunder. Annars hade jag aldrig fått se min dotter växa upp och hade aldrig fått krama mitt barnbarn.

”
Än i dag kan jag inte begripa

Varje dag körde 13 000 bilar över Almöbron, på sommaren över 20 000.

Utan bro blev Tjörnborna isolerade, och fick ta långa omvägar via Orust för att komma till fastlandet.

Ett par dagar efter olyckan tuffade det ombyggda lastfartyget Vallona mellan Almön och Stenungsund i persontrafik. Och efter några månader kom tre färjor som kunde ta 50 bilar vardera.

– Alla hjälptes åt. Folk hade en bil parkerad på Tjörn och en på fastlandet och bytte bilnycklar med varandra efter behov, berättar Anita Thungström.

Den nya Tjörnbron invigdes av kung Carl Gustaf den 9 november 1981, 17 månader efter katastrofen.



KNUT-GÖRAN KÄLLBERG

knutte.kallberg@expressen.se

02.20 Kaj Olsson och Michael Kabalin kör över bronkanten. De är offer sju och åtta.

02.28 Kustbevakningens fartyg TV 220 har nått fram. Kusttullmästare Ingemar Krantz sätts i land och springer uppför branten mot brofästet.

02.29 Ivan Richardsson når fram. Tillsammans med Ingemar Krantz stoppar de trafiken från Tjörnsidan. Det har gått 61 minuter sen bron rasade.

Trafiken stoppas från Tjörnsidan

FAKTA Bron som rasade

■ I folkmun kallades den Tjörnbron, men rätta namnet var Almöbron.
■ Den invigdes den 15 juli 1960 och var då världens längsta bågbro. Vägbanan var 278 meter och låg 41 meter över Askeröfjordens vatten. Bron kostade 19,6 miljoner, den dyraste i Sverige på den tiden.

■ Huvudspannet var en stålbåge med 278 meters vidd. Bågen bestod av två rör med diametern 3,8 meter och vägg tjockleken varierade mellan 14 och 22 millimeter.
■ Almöbron och två mindre broar, Stenungsöbron och Källösundsbron, och en vägtunnel bildade

Tjörnleden som förband Tjörn med fastlandet.
■ Bron var byggd för att klara 12 000 fordon per dygn. Konstruktionen gjorde den stadig för fordonstryck.
■ Den var svag för påfrestningar i sidled – vilket fick tragiska följder 20 år efter invigningen.

DOKUMENT EXPRESSEN

MISSA INTE NÄSTA DEL!

På köpet med Expressen på torsdag!

Alla tolv "Dagar som skakade Sverige"



DOKUMENT

EXPRESSEN DAGAR SOM SKAKADE SVERIGE

Kidnappad

Bryssel den 20 januari 1993

EN HEL TIDNING: Ulrika Bidegård berättar om dramat – 21 år senare