

## **Många obesvarade frågor kring Estonias förlisning**

**Meyer Werft, det tyska skeppsvarv som byggde "Estonia", (ex. "Viking Sally"), har beställt en egen utredning om bakgrunden till olyckan av en tysk expertgrupp.**

**Utdrag ur den preliminära rapporten återgavs på "Brännpunkt" i Svenska Dagbladet den 3 januari 2000 av Knut Carlqvist, dåvarande kulturredaktör på Finanstidningen.**

**Men - vill man, eller vågar man, få fram sanningen undrar Per Sjöswärd.**

### **Estonia var icke sjövärdigt vid avgången från Tallinn**

Bogvisiret stängdes innan "Estonia" lade ut, men öppnades åter ute i hamnbassängen för att man skulle kunna säkra ombordkörningsrampen med en tross till vinscharna uppe på däck.

Rampen var skev, varken lås eller krokar gick att använda. De två gångjärnen på babords sida var av. Springorna tätades med madrasser och trasor. Redan i januari 1993 fanns anmärkningar mot rampgångjärnen, låsen och gummipackningarna. Även visiret var otätt. Femton meter packning skulle bytas kring visiret och tio meter kring rampen.

Rederiet Nordström & Thulin ansvarade för underhåll som ej utfördes. Vårvintern 1994 förvärrades skadorna genom att färjan kördes hårt genom isen. Tidtabellen skulle hållas och reparationerna sköts på framtiden. Passagerare vittnar om hur matroserna använde slägga för att öppna och stänga låsen. Ibland tvingades man skära loss dem.

Sjöfartsinspektören Ulf Hobro, sedermera i tjänst hos Nordström & Thulin, förklarade för den internationella haverikommissionen (JAIC) den 17 februari 1995: "Vi brydde oss inte om gummipackningarna, vi bytte aldrig ut dem och avsåg inte heller att göra det. *Visiret var fullt av vatten till sjöss och det visste alla*".

Videofilmer från vraket visar att falsarna i stort sett saknar packning. *Såväl Hobro som Bureau Veritas Anders Wirstam visste att "Estonia" inte uppfyllde säkerhetskravet i SOLAS 1974 för färjor som går i öppen sjö: extra kollisionsskott bakom rampen. Fartyget seglade på interimistiskt certifikat. De borde ha anat att hon också var läck.*

Enligt JAIC's rapport i december 1997 gick "Estonia" ut med en grads slagsida åt styrbord, trots att babords ballasttank var full och styrbords tank tom. Det gick inte att räta upp henne. Vinden från babord gav henne sedan 3-4 graders slagsida i öppen sjö. Fartyget var inte fellastat. Den tyska rapporten visar efter en rekonstruktion fordon för fordon att färjan lastats korrekt.

Fyllt babordstank (och tom styrbords-) kompenserar för 8 grader, ändå återstod 1 grads slagsida, vilket sammantaget gör 9 grader. *Det fanns alltså cirka 200 ton för mycket på styrbords sida.* Det är inte teoretiskt möjligt att lasta 1 000 ton trailers och lastbilar så illa på

ett fyllt bildäck. Dessa 200 ton fanns någon annanstans, *sannolikt i form av vatten*. *Videomaterialet visar mycket riktigt hål i botten*, bland annat ett stort rostangrepp. Ett eller flera tomma utrymmen längst ner i fartyget var vattenfyllda vid avgången (och hade varit så en tid).

"Estonia" lämnade alltså Tallinn **i icke sjövärdigt skick**. Sjöfartsinspektör Åke Sjöblom försökte varna befälet som dock slog dövörat till.

### **Fartyget tog in vatten**

Färjan gick ut i farleden med 16 knops fart. *Oljespår på bogvisirets insida visar att hon som alltid tog in vatten i visiret*, upp till lägsta stringern. När vinden och våghöjden tilltog steg vattenpelaren i visiret och läckaget in till bildäck ökade. Flera passagerare vittnar om dova metalliska slagljud, visiret slog mot skrovet, stål mot stål.

På vraket står styrbords akterramp något öppen. "Estonia" trimmade en halvmeter på aktern (gick djupare med aktern). Där samlades det vatten som flöt in på bildäck via bogen. Man använde sig att ett tidigare använt trick - med hjälp av isbrytarhydrauliken gläntade man på akterrampen och släppte ut vattnet. Hydraulpumpen arbetade oavbrutet från kl 19.30 och framåt, vilket orsakade ett missljud. Tolv fyratums spygatter förslog inte. *När vattenpelaren stigit ytterligare några meter i visiret, till 140 ton, trimmade hon inte längre på aktern*, utan vattnet samlades längs styrbordssidan.

### **Den förkomna plottern - ett mysterium**

Klockan 00.30 nådde "Estonia" den position SO Utö, där hon skulle lägga om till en nordligare kurs mot Söderarm. Enligt JAIC's slutrapport följdes alla fartyg i området av den finska kustbevakningen, och man vet hur de rört sig - *alla utom "Estonia"*. Från något håll hävdas att det inte fanns någon plotter, vilket inte var sant. Plottern sändes från Utö till finska marinens högkvarter kl 16.45 olycksdagen. Med 90 procents säkerhet visar den "Estonias" kurs. Osäkerhetsfaktorerna beror dels på vissa manuella arbeten dels på störningar i radiokommunikationerna. Plottern visar att fartyget gått närmare finska kusten än vad JAIC påstått och att hon i stället för att vända upp mot Söderarm girade i västsydvästlig riktning.

### **Svårt att ändra kurs**

När "Estonia" skall lägga om kursen börjar fartyget rulla kraftigt i sidvinden. Effekten förstärks av vattnet på bildäck. Fartygschefen ger order om att fälla ut stabilisatorerna, men det var problem med styrbordsfenan. Ett par man försökte få ut den med slägga. Eftersom rullningarna inte avtar tvingas kaptenen vända fartyget mot vinden, dvs sydväst, och ta ner farten.

Klockan 00.45 rapporteras stora mängder vatten på bildäck och besättningsmän skickas ner för att avhjälpa situationen. Visirets sidolås och ett av gångjärnen har brustit. Visiret arbetar fram och tillbaka. Det hydrauliska trycket faller och bogrampen sjunker sakta fram mot stödbalkarna inne i visiret. Ljudet från den gungande rampen och ljudet av forsande vatten skrämmer passagerarna i hytterna under bildäck.

### **Passagerarna varnas inte i tid**

Klockan 00.50 uppfattas ett svagt "Mayday" av ett fartyg i närheten. Eftersom det inte upprepas vidtas inga åtgärder. Vad befälet på bryggan gjorde är inte klarlagt, men uteslutet är inte att kaptenen begär instruktioner från sina överordnade i Tallinn. *Inga åtgärder vidtas för att evakuera passagerarna*. En matros beordras att lossa surringarna på livbåtarna. På

bildäck kämpar besättningen för att hålla bogrampen med rep. Nu är det vattnet längst ner i fartyget som håller henne på rätt köl samt det förhållande att bildäcket är så tätt lastat att bilarna inte kommer i rörelse.

Omkring kl 01.00 ger besättningen upp försöken att rädda rampen och flyr till däck 7. Visirets lyftarmar tuggar sig genom däcksbalken. Passagerare från hytterna under bildäck larmar informationen om vatten i korridorerna. Personalen där vet inte vad som händer. Ingen har informerat dem.

### **Explosioner?!**

Två, tre kraftiga smällar, så kraftiga att en passagerare i en hytt under bildäcket kastas bakåt. Passagerarna flyr i panik uppför trapporna. Klockan 01.02 gör fartyget ett par djupa rullningar åt styrbord, den sista på omkring 50 grader. Tidpunkten kan fastställas på minuten genom att en passagerares väckarur föll i däck, varvid batterierna ramlade ur. Passageraren stoppade på sig uret när han lämnade hytten. Vid den sista överhalningen kastades människor huller om buller, genom korridorer och utför trappor. Döda och skadade låg överallt. En som lämnade hytten strax före den stora överhalningen ser vatten spruta ut genom ventilationsrör i korridoren. Vittnesmålet styrks av andra passagerares iakttagelser. *Detta vatten kommer underifrån, inte från bildäck, där vattnet samlats längs sidan och inte kan nå trapphuset i centerlinjen.* Det första "Mayday" som gick fram sändes kl 01.22.

Expertgruppen antar att smällarna och överhalningen uppstår när visirets lyftarmar tuggat sig genom sista däcksbalken och atlantlåset brister. Visiret faller framåt och ställer sig på förpiken som äter sig in i dess botten. Visiret hänger på rampen, som med slagsidan pressas in i styrbords infattning, och hindras att falla framåt av styrbords hydraulcylinder som är intakt.

### **Haverirapporten avviker från vittnesmålen**

Samtidigt girar fartyget kraftigt babord, vilket orsakar överhalningarna. Fartyget stabiliserar sig så temporärt med 10 graders slagsida som fram till kl 01.10 ryckvis ökar till 30 grader. Då är det omöjligt att ta sig ut. JAIC anser att visiret föll av under gång (utan att bryggan märkte det) och drog med sig rampen. Efter att i fem minuter ha kört mot vågorna med öppet bildäck skulle "Estonia" ha fått slagsida.

*Detta strider mot såväl den tekniska som vittnesbevisningen.* Kommissionens huvudvittnen hävdar bestämt att *bogrampen var uppe efter smällarna och slagsidan.* Vattnet sprutade in jämnt omkring rampen, inte stötvis med vågorna, vilket tyder på att rampen skyddades av visiret.

En vaktman uppger att kontrollpanelen för visir och ramp var öppen "för att båtsmannen arbetade med hydrauliken, och det var bara han som hade nycklarna". Vaktmannen kunde se kontrolllamporna kl 00.45 och alltså var båtsmannen med nere på bildäck. Sammanställningen av vittnesmålen visar att fler var där, bl a andre styrmannen och en matros. *Besättningen belades med munkavle efter olyckan, sanningen om haveriet är naturligtvis förödande för rederiet Nordström & Thulin.*

Flera passagerare såg visiret när de stod på det sjunkande fartygets sida. Ett vittne har uppgett att han såg "stabilisatorfenan" svaja fram och tillbaka uppe vid fören, tvärs mot fartygets längdriktning. Föremålet var stort, minst fem meter, 50 procent högre än brett och delvis vitt. *Stabilisatorfenan fälls automatiskt in när fartyget gör mindre än fyra knop. Fenan kan inte heller röra sig tvärs mot fartyget. Dessutom sitter inte fenan i fören utan midskepps.* Därför

kan expertgruppen fastställa att bogvisiret föll av när fartyget hade 135 graders slagsida, när styrbords hydraularm slet loss. *Visiret hamnade strax därefter bredvid bogen på vraket, där det också påträffades dagarna efter olyckan.*

### **Sprängladdningarna ombord på "Estonia"**

"Estonias" bristfälliga sjövärdighet, orsakad av uteblivet underhåll, och den höga fart hon höll i den hårda vinden är i sig en förklaring till att olyckan kunde ske. I rapporten finns ett kapitel 32, "Oförklarade skador/Oförklarad bevisning", dit uppgifterna om sprängladdningarna förpassats. Meyer Werfts advokat Peter Holtappel förklarar detta med att han vill rikta uppmärksamheten på den grundläggande orsaken till haveriet, den bristande sjövärdigheten.

*Hade "Estonia" underhållits bättre, haft ett extra kollisionsskott och seglats med omdöme skulle dessa sprängladdningar inte ha sänkt henne.*

Att tre sprängladdningar detonerat är i det närmaste säkerställt, endast en metallurgisk bekräftelse återstod vid tiden för rapportens utfärdande. Två laddningar på styrbords sida och en på babords sida har detonerat. Dessutom syns en odetonerad blindgångare på en film från babords rampskott. *Laddningarna har placerats ut efter avgången från Tallinn och briserat ungefär kl 00.45.* Detonationerna var orsaken till att besättningen sändes ner, att sprinklersystemet på bildäck aktiverades och att brandlarmet gick igång.

### **Vilka rymde med barkassen?**

Om syftet var att sänka färjan - hur skulle gärningsmännen lämna fartyget efteråt? Vid JAIC's förhör i mars 1995 framgår att alla livbåtar utom en har påträffats. Den saknade var barkassen, "man-over-board"-båten. Barkassen hittades drivande utanför Hangö. Övriga livbåtar drev söderut och strandade på Dagö. *Varför drev barkassen åt andra hållet?*

Slutligen fick expertgruppen reda på att barkassen plockats upp av en liten lastbåt 8,5 sjömil söder om vrakplatsen den 29 september och lämnats i Hangö. Varför skulle barkassen driva 8 sjömil på 36 timmar medan de andra livbåtarna drev 28 sjömil på ett dygn? Då rådde det storm och ingen omdömesgill befälhavare skulle bärga en tom drivande båt i sådant väder.

Två överlevande såg från sina flottar barkassen lämna fartyget. Ett av vittnena "såg från flottan något som liknade en fiskebåt på väg från fartyget utan att bry sig om dem som låg i vattnet". En vaktman kände igen barkassen, den hade lamporna tända.

### **Motivet?**

Expertgruppen tillhandahåller underlaget men avstår från slutsatser. Dock hände detta:

Strax före avgången spärrades hamnområdet av. Två lastbilar kördes ombord under eskort av estnisk militär. Utredningsgruppen har namn och rang på dessa. Med bilarna följde utländska officerare *som inte står upptagna i passagerarlistan.* Mottagare var svenska armén, för vidare befordran till annat västland.

Vid dykningarna i december 1994 vägrade svenskarna fastställa identiteten på de döda på bryggan, det hade räckt att räkna ränderna på uniformsärmarna. JAIC påstår att där fanns tre kroppar, men undersökning av de hårt censurerade videofilmerna visar att där fanns fem, varav tre inte tillhörde besättningen. En av dem hade en tatuering på höger hand.

Alla videosekvenser som visar botten, styrbordssidan under vattenlinjen från bryggan till skorstenen och föremålet nära bogen, och mycket annat har klippts bort av den svenska militära underrättelsetjänsten. *Officiellt genomfördes inga dykningar förrän i december, men filmerna visar på omfattande aktiviteter kring vraket från första dagen. I december visar sig en dykare för mycket, en utan livlina.*

*Mest graverande är att sökningen efter visiret pågick i veckor, trots att det redan påträffats vid vraket.* En gissning är att detta sammanhänger med den förkomna plottern. Svenskar och finnar lade ut villospår - en falsk kurs - för att sända andra på avvägar medan de själva sökte av botten norr om vraket, med visiret som förevändning. De letade efter något av stort militärt värde. En uppgift säger att föremålet i fråga kastades ut genom lotsdörren.

Den tyska rapporten förklarar indirekt varför det blev omöjligt att bärga "Estonia". De kraftiga stötar som föregår kantringen kl 01.02 kan knappast förklaras med en kraftig babordsgir eller att visiret faller framåt, vilket inte skulle ha gett passagerarna känslan av att fartyget gått på grund.

Ett frågetecken är också varför fartyget sjönk på aktern, att vatten trängde ner i de aktre förrådsutrymmena som är för små och dessutom skilda från övriga utrymmen under bildäck. Pusselbitarna som saknas är de av Sveriges militära underrättelsetjänst bortklippta videosekvenserna.

Så långt artikeln i Svenska Dagbladet.

### **Tänkbara orsaker till mörklägningarna**

Hos rederiet Estline (Nordström & Thulin) är man naturligtvis inte angelägna om att alla fakta om fartygets bristande sjövärdighet skall komma i dagen. Anhöriga till de omkomna (*som har rätt att få veta sanningen*) kan i så fall starta för rederiet förödande skadestandsprocesser.

Varvet Meyer Werft har också skadestandsanspråk hängande över sig och vill givetvis driva frågan så att det blir Nordström & Thulin som är boven. Att ge sig in på spekulationer om de två lastbilarna, personerna som inte fanns på passagerarlistan, sprängladdningarna, barkassen och de tre oidentifierade kropparna på bryggan skulle medföra svåröverstigligena juridiska problem och dessutom orsaka politiska konflikter.

I Estland vill man inte höra talas om bristande sjömanskap, att fartyget framfördes i för hög fart, att alkohol skulle ha varit med i bilden eller att "Estonia" tilläts fick lämna Tallinn trots annalkande dåligt väder och trots fartygets bristande sjövärdighet. Haverikommissionen berör inte heller att befälhavaren, kapten Arvo Andresson hade beordrat 15 knops fart mot svår sjö. Fartyget var att betrakta som en flytande likkista och ett haveri kunde när som helst inträffa. Mina funderingar kring förlisningen leder fram till att olycksorsaken kunde ha varit en samverkan av hårt väder, bristfälligt underhåll, fartyget icke sjövärdigt samt sabotage.

*Den storm man åsyftar i reportagen runt fartygsolyckan blåste inte upp förrän vid 02-tiden på olycksnatten, vilket SMHI med skärpa har försökt få massmedia att ta till sig. Vid tidpunkten för haveriet rådde hård vind, men inte storm.*

### **Sveriges regering lägger sig i**

Något som hela tiden förvånat är varför Sverige skulle agera i frågor som eventuell bärgning av "Estonia" alternativt bärgning av de döda kropparna samt övertäckning av fartygsvraket.

Fartyget seglade inte under svensk flagg. Det enda land som borde kunna besluta i nämnda frågor vore Estland, eftersom fartyget förde estnisk flagg och var hemmahörande i Tallinn. Det är en gåta hur och varför den svenska regeringen agerat och tagit sig rätten att bestämma över hur de avlidnas kroppar skulle hanteras. (Även om antalet omkomna svenskar dominerade fanns där döda från andra nationer, bl a Estland och Finland). Sverige tog beslut som körde över dessa länder, och även anhöriggrupperna inom dessa. Eftersom fartyget seglade under estnisk flagg borde Estland ha fått vara huvudman. Dåvarande statsministern Ingvar Carlsson lovade vitt och brett att "Estonia" skulle bärgas, men sedan blev det inte mer.

### **"Estonia" sänktes av ryssarna?**

I tysk press har man under hösten 1994 öppet skrivit att "Estonia" sänktes av ryssarna. Den tyska filmaren Jutta Rabe, som försökt genomföra undersökningar av vraken med hjälp av dykare, anser att förekomsten av militär materiel i lasten utgjorde motiv att sänka fartyget.

Varför, i så fall? Ryssarna kunde mycket väl ha listat ut att "Estonia" utnyttjades för transporter av sådan militär materiel man inte ville att Nato skulle komma över. Kunde man i Ryssland verkligen vara så kallhamrade att man utsatte ett tusental civila människor för livsfara? Det var visserligen 50 år tillbaka i tiden, men man får ändå inte glömma de sovjetiska bedrifterna i början av 1945, då den sovjetiska ubåten L 4 utan skrupler sänkte de tyska fartygen "Wilhelm Gustloff", med över 7 000 civila, "Goya", med cirka 6 000 civila samt det rödakorsmärkta lasaretsfartyget "General von Steuben", med över 3 000 sårade tyska soldater, fartyg på väg till friheten i väst.

De två lastbilarna med sin last kan ha varit på väg till ett Natoland via Sverige? Materiel, enligt vissa uppgifter luftvärnselektronik, som den estniska militären kommit över. De baltiska staterna var vid tidpunkten för haveriet inte medlemmar av Nato, och transporter av materiel till ett Natoland måste ske antingen med flyg eller båt. Landvägen var utesluten, eftersom man i så fall måste passera ryskt territorium. Vilde ryssarna förhindra att materielen kom fram? Att sprängladdningarna anbringats *efter* fartygets avgång är klarlagt.

Att lastbilarna förts ombord bestämde tidpunkten för utförandet av sabotaget. Ursprungsplanen kunde ha varit att låta sprängladdningarna detonera som en avledande manöver och sedan få fartyget att springa läck vid en position dit inga bärgningsfartyg skulle kunna hinna fram. Sprängladdningarna ombord på "Estonia" var inte så kraftiga att de kunde ha sänkt fartyget. Troligtvis var de anbringade för att avleda från ett vitalt sabotageingrepp på annat håll ombord. De censurerade videofilmerna av bl a fartygets botten kan ge svar på den frågan.

Sedan sabotaget utförts skulle man låta "Estonia" sjunka med sin hemliga last och iskallt kalkylera med att passagerarna eventuellt kunde rädda sig med de livbåtar och flottor som fanns, medan sabotörerna rymde med hjälp av "Estonias" barkass? Uppdraget att oskadliggöra vad som nu transporterades skulle utföras. Det militära/ekonomiska värdet av materielen tycks ha varit så högt att förlusten av 852 människoliv utgjorde en ringa post i kalkylen.

### **Regelmässiga transporter av militär materiel. Rederiet bombhotat.**

Enstaka bombhot utsätts nästan varje färjerederi för, men i fallet Estline har hoten varit betydligt fler och oftare förekommande. Även senare uppgifter tyder på att transporter av militär materiel regelmässigt skett med passagerarfärjor i stället för med lastfartyg eller marina fartyg. I slutet av år 2004 bekräftade en överste i Estlands armé att det med "Estonia"

skeppats elektronisk utrustning för luftvärn. Materiel som esterna kommit över sedan den ryska krigsmakten i all hast lämnade landet när de baltiska staterna blev självständiga.

### **Omfattande intrång i gravfriden**

Trots att Finland genom sin kustbevakning tog på sig ansvaret för gravfriden (det finska isbrytarfartyg som stationerades vid olycksplatsen var ett utmärkt depåfartyg för dykare) fick Sverige ånyo igenom ett beslut att snabbt överösa vraket med stenmassor och därefter gjuta en betongkassun över detta. Utan att höra andra parter och utan att höra svenska skattebetalares åsikter. Det bör framhållas att gjutning av en betongkassun på den platsen är inte möjlig, på grund av det tjocka lagret av dy och lera på havsbotten. Dumpningen av stenblocken var enbart till för att förstöra eventuella bevis i och på fartyget samt i dess omgivning på havsbotten.

Vad vill man dölja? Varför försvårar den svenska militära underrättelsetjänsten haveriutredningarna genom att censurera videoupptagningarna? Vems ärenden går man? Rysslands? Natos? Rederiets? Man bör ta i beaktande att även Finland mycket aktivt deltog i mörkläggningen av fakta kring haveriet, och att dykare från fem nationer undersökt vraket innan de i massmedia presenterade videofilmerna togs i december 1994.

Oavsett svaret på dessa frågor bör de omkomnas anhöriga få full klarhet i orsakerna till haveriet. De behöver få visshet för att kunna avsluta bearbetningen av sorgen. Detta är viktigt.

### **Återstår alldeles för många "varför?"**

I högsta grad egendomligt är att:

- 1 Officiell sjöförklaring icke ägt rum!!!
- 2 Korrekt utförd haveriutredning av oberoende internationell haveriexpertis icke gjorts.
- 3 Handlingar i ärendet icke offentliggjorts.
- 4 Videofilmerna av delar av fartyget censurerats.
- 5 Berättelserna från överlevande vittnen inte protokollförts korrekt.

*Att fartyget inte gick över till en nordligare kurs kl 00.30, då hon befann sig SO Utö kan förklaras av att okända personer på bryggan tagit över befälet.*

*Vid alla olyckor som kräver civila offer **skall** sjöförklaring avges och haveriutredning göras av experter som inte är part i målet. Dessutom **skall** alla handlingar och bevismaterial vara offentliga.*

Är det ånyo fråga om att skydda Rysslands anseende? Sverige har ju tidigare avfärdat intrång av ubåtar och annan främmande underrättelseverksamhet som ljud från simmande minkar. (Ingen som sett både minktassar och ubåtspropellrar tror på den skrönan).

Efter att ha tagit del av hittills föreliggande material om "Estonias" bristande sjövärdighet, i beaktande av att rederiets siffernissar kräver att tidtabeller gäller före sjösäkerhet samt att nödvändiga reparationer och underhållsarbeten inte utförs på grund av tidspress och ekonomiska faktorer (girigheten tillåts styra verksamheten; kort sagt: prestige, politik, pengar), ifrågasätter jag om inte "Estonias" eftersatta underhåll gäller för branschen i dess helhet. Det är numera ont om närbelägna skeppsvarv där reparationer kan göras. Rederierna har inte heller några reservfartyg att sätta in om något av de ordinarie måste repareras.

## Summering

M/s Estonia avseglade från Tallin kl 1915 estnisk; kl 0050 svensk tid.  
Med ombord fanns 989 personer, varav 803 passagerare. Totalt 137 överlevde katastrofen.  
De ombordvarande var 504 män och 485 kvinnor.  
Överlevande av dessa var 111 män och 26 kvinnor.

Jag är tveksam huruvida jag någonsin kommer att resa med en passagerarfärja, oavsett flagg.

*Per Sjöswärd*

*Den ursprungliga artikeln 2000-01-03 finns inte längre kvar i Svenska Dagbladets arkiv (varför?). Däremot finns den enda insändaren från 2000-01-27 kvar:*

### *Varför så tyst om Estonia?*

*Den 3 januari publicerades på "Brännpunkt" en helsides debattartikel om Estoniakatastrofen. Artikeln är baserad på en nyligen färdigställd rapport från det tyska Meyer Werfts expertgrupp, det varv som byggde Estonia. Informationen är uppseendeväckande och synnerligen upprörande.*

*Slutsatsen är att fartyget utsattes för sabotage, men att orsaken till totalförlisningen i grunden var fartygets urusla skick, uppgifter som gick stick i stäv med haverikommissionens rapport. En mycket obehaglig slutsats är att haverikommissionen synes ha ljugit om väsentliga omständigheter, något som artikelns författare, Knut Carlqvist av allt att döma har klara bevis för.*

*Är detta ointressant för svenska folket? Varför reagerar inte massmedia? Inte ett ord i radio, TV eller andra tidningar. Enligt Knut Carlqvist i Finanstidningen 5 januari har inte en enda journalist hört av sig. Vad sker bakom kulisserna? Är tystnaden beordrad?*

*Jag anser att massmedia har en skyldighet att granska de sensationella uppgifter som framlagts i SvD och publicera resultatet av sina ansträngningar så att hela svenska folket får ta del.*

*Tre saker är särskilt viktiga, att de fullständiga videofilmerna offentliggörs, att en oberoende dykning för att ta upp metallprover från fartygets bog tillåts för att en gång för alla bekräfta eller avfärda teorin om sabotage, samt att sedan hålla en sjöförklaring, där samtliga inblandade kan höras under ed.*

*Utanför Sveriges gränser har de nya uppgifterna om Estonia väckt uppmärksamhet. Carlqvists artikel har publicerats i Hufvudstadsbladet, tyska Spiegel-TV, Norddeutscher Rundfunk (NRF-TV), danska TV 2, Sunday Times med flera har haft kraftfull bevakning.*

*I Sverige dånar tystnaden. Är Estoniakatastrofen inte intressant för svenskar?*

*Gösta Walin  
professor i oceanografi  
vid Göteborgs universitet*

*Min egen insändare, som jag skrev direkt efter Knut Carlqvists artikel, blev aldrig publicerad. Troligtvis har fler läsare hört av sig utan att få komma till tals, men tidningen vågade troligtvis inte vägra en professor att få sina åsikter publicerade.*

Miljöpartiets Lars Ångström, f.d. vice ordförande i Svenska Freds- och Skiljedomsföreningen, den självutnämnda privata klubb som av politikernas flathet lyckats tillskansa sig rättigheten att vara



**remissinstans i olika kontroversiella sammanhang, skulle begära en ny utredning. Han fick tillgång till uppgifterna om den sovjetiska militära materiel som med civilt fartyg skeppats till Nato-sidan. Han valde dock att inte vidare beröra ämnet. Varför?**

Post scriptum: Att kräva sjöförklaring vore en självklar inledning till försöken att få fram sanningen.

Nu har så många tidigare ej kända observationer väckt sådan uppmärksamhet att det från flera håll krävts nya dykningar och undersökningar. Då anser Sveriges haverikommission att det inte är någon brådska. Man vill kanske att det ska dö bort lite fler dödsbodelägare efter de 852 mördade som följt med fartyget till havsbotten. Nu förstår man att det var både bråttom och viktigt att övertäcka fartygskroppen med tonvis av stenar. Jag glömmer inte att både avgående statsminister Bildt och tillträdande statsminister Carlsson lovade vitt och brett att fartyget skulle bärgas. För politiker är det tillåtet både att ljuga och svika avgivna löften.

Detta pekar, enligt min uppfattning, ytterligare på att det är den med fartyget skeppade militära luftvärnselektroniken som utgjort motivet till massmorden.

Det låg i rysksovjetiskt intresse att inte låta Natosidan se hur långt man kommit med vapensystemet. Ett avslöjande, och ryssarna hade fått skrota befintliga system och börja om på ruta ett igen. Sådant kostar givetvis pengar, och börjar man nysta i skumraskaffärer bör man tidigt fundera över var pengarna kommer med i bilden för att få fram motiv(en). Att de tre länderna Estland, Finland och Sverige motarbetar sanningen vittnar om att storpolitik och pengar är med i spelet. Ett avslöjande kunde ju skada diktaturen Rysslands anseende.

Det är inte kapitalet och pengarna som styr världen. Utan makt och girighet.