

## 28 SEPTEMBER 1994 - ESTONIABLUFFEN

(Historien om ett skeppsbrott på fasta fosterlandet)

av [Anders Björkman](#)

Visiret föll aldrig av Estonia!

(Det sprängdes loss under vattnet efter olyckan)

' ... genom manipulationer ... (av haverirapporten) ... har slutsatserna blivit totalt motsatta de verkliga. Den i en rättsstat naturliga reaktionen på ett sådant avslöjande måste vara att regeringen omedelbart föranstaltar om att omständigheterna kring manipulationerna blir utredda. I stället lägger man locket på. Kan detta vara förenligt med rättsstatens krav? Självklara frågor som nu inte får något svar blir därför: Varför har (haverirapporten) manipulerats? Av vem har (den) manipulerats? På vems uppdrag har det skett? Vem känner till uppdragsgivaren? Varför motsätter sig regeringen att manipulationen utreds? **Genom att dessa frågor lämnas obesvarade har Estoniaärendet utvecklats till en större rättsskandal än Boforsaffären på sin tid. Den gången försäkrade regeringen att byken skulle tvättas. Nu blev det visserligen aldrig så - men man erkände åtminstone att det fanns en byk att tvätta. Inte ens det vill man låtsas om i Estoniaaffären. Än en gång känner medborgarna hur rättsstaten upphör att fungera när brottsmisstankar befaras peka i en för myndigheterna besvärande riktning.**'  
Riksdagsman Björn von der Esch (kd) i [Riksdagen 30 maj 2002](#)

Nedan visas ett stort sprängt hål i 'Estonia'



Enligt utredningskommissionen existerar det inte!

Tillägnad Elke Masczyk

*"Le mensonge, fût-ce celui de silence,  
peut paraître opportun,  
et opportune la persévérance dans le mensonge,  
mais il fait à l'ennemi trop beaux jeux,  
et la vérité fût-elle douloureuse,  
ne peut blesser que pour guérir"*

André Gide, 1936

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

28 SEPTEMBER 1994 - ESTONIABLUFFEN.....	1
<b>Förord</b> .....	4
Första delen - Bluffen iscensätts .....	9
Kapitel 1 - Visiret som aldrig föll av.....	9
Kapitel 2 - Det försvunna visiret.....	15
Kapitel 3 - Visiret lokaliseras och bärgas.....	23
Andra delen - Bluffen cementeras .....	27
Kapitel 4 - Kommissionen förfalskar olycksförloppet.....	27
Kapitel 5 - Sjöfartsverkets manipulationer.....	39
Kapitel 6 - Kommissionen byter uppfattning .....	51
Kapitel 7 - Regeringen griper in.....	55
Kapitel 8 - 'Övertäckning' av vraket.....	65
Kapitel 9 - De förfalskade rapporterna.....	68
Tredje delen - Bluffen avslöjas .....	74
Kapitel 10 - Uppgifter som svenska regeringen sände på remiss hösten 2000.....	74
Kapitel 11 - Parlamentariska frågor .....	83
Kapitel 12 - Vad som hände .....	90
<b>Epilog</b> - Estoniabluffen är avslöjad men ingen reagerar .....	95
Bilagor .....	97
Bilaga 1 - Kommissionens press-release 4 oktober 1994 Interimrapport no. 1.....	97
Bilaga 2 - Ursprungliga medlemmar i Kommissionen 1994 - den 10 oktober 1994.....	97
Bilaga 3 - Kommissionens press-release 17 oktober 1994 Interimrapport no. 2.....	98

Av samme författare :

[Lies and Truths about the M/V Estonia Accident](#), 1998

Nya fakta om Estonia, 1999

[Katastrofutredning](#), 2000 (Internetbok), reviderad 2004

[Disaster Investigation](#), 2001 (Internetbok), reviderad 2004

Detta verk är skyddat av upphovrättslagen. Kopiering från och via Internet och vidare spridning i digital form är tillåten om källan anges.

© Anders Björkman  
6, rue Victor Hugo, F 06 240 Beausoleil, Frankrike  
Telefon +334 93784590  
e-post [anders.bjorkman@wanadoo.fr](mailto:anders.bjorkman@wanadoo.fr)

## FÖRORD

Alla svenskar kommer ihåg onsdagen den 28 september 1994. Passagerarfärjan Estonia hade vid ett-tiden under natten sjunkit i Östersjön och ett stort räddningspådrag hade påbörjats. [Media](#) rapporterade hur ett fåtal överlevande hade räddats av andra färjor och helikoptrar under cirka sex timmars sökande mellan klockan två och åtta medan det stora flertalet drunknat. Alla överlevande hade räddats vid åtta-tiden morgonen den 28 september och förts till olika sjukhus men ingen ansvarig kunde meddela namnen på dessa överlevande. Ett stort antal listor med namn på överlevande cirkulerade - totalt nästan 150 namn. Senare meddelade olycksutredarna att fartygen räddade 34 överlevande direkt ur sjön och helikoptrarna 104 - totalt 138 personer. En av de räddade avled senare på sjukhus. Men utredarna har aldrig redovisat vilka fartyg och helikoptrar som räddade vem och senare undersökningar visar att de officiella siffrorna inte stämmer - [fartyg och helikoptrar räddade fler än som senare uppgivits](#). Inte ens en vecka efter olyckan kunde myndigheterna meddela namn på alla överlevande - eftersom man beslutat att gömma undan flera av dem. För att dölja ett brott?

Sveriges, Finlands och Estlands statsministrar träffades samma dag i Åbo och beslöt att en gemensam kommission skulle utreda olyckans orsak. Naturligtvis undrade alla vad som hade lett till tragedin. Sveriges största morgontidning Dagens Nyheter, DN, meddelade följande dag att *Vatten på bildäck trolig orsak*, och att *De flesta experter (sic) var på onsdagskvällen ense om att tragedin orsakades av vatten ... på bildäck*. En stor men dum och lättförklarlig katastrof alltså. Vilka som räddats kunde man fortfarande inte meddela.

Andra tidningar och TV och radio publicerade liknande uppgifter, men vilka experterna var meddelades ej. Historieförfalskningen var i full gång redan första dagen, för hur kunde vatten *lastat* på ett bildäck i en *överbyggnad* ovanpå ett vattentätt och oskadat *skrov* sänka en färja så att minst 852 personer dog? Den frågan är fortfarande aktuell idag - maj 2002 - efter debatt i Riksdagen den 13 december 2001 och i Konstitutionsutskottet den 3 april 2002. Erik Wedin från svenska Sjöfartsverket invände därför olycksdagen att *... detta kan dock inte ensamt ha orsakat katastrofen ...*, men hans bedömning tystades snabbt.

Vidare enligt DN torsdagen den 29 september: *Under onsdagen stod det klart (sic) att det bara fanns två sannolika orsaker till katastrofen: vatten kan ha kommit in genom någon av portarna (dvs dörrar som leder in i överbyggnaden) eller fartyget har lagt sig tvärs mot sjön, sedan alla fyra motorer stannat och lasten (i överbyggnaden) förskjutit sig.*

En person (expert?) vid namn Hans Wermelin meddelade DN att visiret hade slagits av. Civilingenjör Wermelin var skeppsteknisk konsult i Stockholm med firma ADC Support, som senare fick uppdrag av Kommissionen att skriva kapitel 10 i slutrapporten. Wermelin betalades SEK 140 000:- för att göra en historik om färjetrafiken i Östersjön. Denna historik hade inget med olyckan att göra. Hur Hans Wermelin redan den 28 september, olycksdagen, kunde veta att visiret hade slagits av är ett av Estoniakatastrofens stora mysterier. Ingen person hade då kännedom om denna möjlighet. Hans Wermelin meddelade senare i DN att färjor sjunker, pga avslagna visir. Denna uppgift var 100% fel, precis som allt, 100%, väsentligt som Kommissionen kom att tillkännage under hela sin existens.

DN meddelade också att *statsminister Carl Bildt kände personligen (sic) flera ombord. Bildt larmades 01.30 (svensk tid\*). ... " varje sten måste vändas på"* sade Bildt till DN. (\* Estonia sände Mayday kl. 00.24-00.30 svensk tid, dvs Bildt var informerad i stort sett direkt - innan det första fartyget - 'Mariella' - anlände till olycksplatsen).

Den finska utredningschefen Kari Lehtola uttalade att en besättningsman, systemtekniker Henrik Sillaste, skulle ha sagt att en lucka på bildäck hade släppt in vatten, men enligt senare officiella polisprotokoll hade Sillaste aldrig berättat om en otät lucka på bildäck i överbyggnaden. Vad Sillaste eventuellt berättade var att det läckte vid den *stängda* bogrampen bakom visiret i *överbyggnaden* efter att *slagsida* uppstått och att *läns pumparna* var igång och pumpade kölsvinet i skrovet läns långt före slagsidan uppstått.

Det senare tydde snarare på att Estonias *skrov* var läck och att läckage i skrovet *under* vattenlinjen - inte läckage vid en ramp i *överbyggnaden* - hade orsakat slagsidan. Sillastes indirekta uppgift om skrovläckage tystades naturligtvis ner.

Det är intressant att notera hur snabbt massmedia och officiella personer inklusive utredningskommissionen koncentrerade hela intresset på den otroliga (lögnaktiga) vatten-lastat-på-bildäck-i-överbyggnaden-teorin och att massmedia aldrig nämnde ordet läckage i skrovet under vattenlinjen, läns pumpar som pumpar skrovet läns eller de vattentäta dörrarna i skrovets vattentäta skott som skall förhindra sjunkning. Färjan flöt ju faktiskt på skrovet - inte på överbyggnaden. Färjans stabilitet med oskadat skrov och sjövattnet lastat i överbyggnaden ovanpå bildäck ovan vattenlinjen rapporterades heller aldrig i massmedia den 29 september eller senare. Ett sådant elementärt lastfall borde ha lett till att skrovet tippade och flöt upp och ner, dvs *kapsejsade*. Att fartyget faktiskt flöt på skrovet och att skrovet måste vattenfyllas vid sjunkning meddelades aldrig förr eller senare. Därför kunde Kommissionen aldrig förklara *hur* och *varför* Estonia sjönk. Eller hur många som räddades när och hur.

\*\*\*

Estoniaolyckan förblir ett mysterium - ett ouppklarat brott. Utredningen 1994-1997 och Slutrapporten publicerad i december 1997 är fulla av besynnerligheter, osäkra moment och rena motsägelser. Ingen seriös skeppsbyggare, nautiker, sjöman eller sjöhaveriutredare kan vara nöjd med den famösa Slutrapporten. Författarna till Slutrapporten, nio personer utan moral, vägrar naturligtvis konsekvent att diskutera uppgifterna i sin egen rapport. De skyller alla på varandra.

Det finns inte ett enda bevis för alla väsentliga uppgifter i Slutrapporten! Eller att kommissionen ens skrev slutrapporten - inga manus finns!

Trots alla obehagliga känslor försöker i alla fall anhöriga, överlevande och allmänheten att nöja sig med de givna förklaringarna, men den officiella versionen motstår inte enkel, kritisk granskning. Denna bok visar att varken visiret, pga felaktigt konstruerade lås - *konstruktionsfel* - eller att vatten på bildäck i överbyggnaden orsakade olyckan, eftersom det var och är fysiskt omöjligt. Det är mycket sannolikt att visiret lossades, ***sprängdes och drogs loss***, under vattnet av svenska flottan *efter* olyckan för att ge stöd för det officiella, falska, omöjliga olycksförloppet som *uppfanns* olycksdagen, dvs att visiret föll av efter att lås och en massa andra delar förstörts. I alla påstådda fall presenteras bevis för denna hypotes. I andra omständigheter, t.ex. försvunna överlevande, saknas svar på frågor, vilket inte hindrar att myndigheternas uppgifter inte kan uppfattas som sanningsenliga. Myndigheterna vägrar intressant nog att besvara frågorna med diverse dumma undanflykter och med nya lögner som kommer att beskrivas i boken.

\*\*\*

Det är uppenbart att allmänheten 1994-2002 utsatts för en statlig (svensk) vilseledningskampanj i samband med Estoniaolyckan som numera leds av Styrelsen för psykologiskt försvar, [SPF](#). Det är i detta sammanhang intressant att veta hur myndigheterna, läs SPF, själva definierar vilseledning:

**Vilseledning** - Vilseledning är en form av *inflytande* som en aktör - *sändaren* - genom *kommunikation* uppnår över en annan aktör - *mottagaren*. Vilseledning skulle i och för sig kunna ha ett självändamål men antas ... motiveras av ett *bakomliggande syfte* som kan vara av varjehandas slag (t.ex. beröra privata förhållanden, ekonomiska värden, makt eller säkerhet).

Skälen till att man vilseleder någon är detsamma som varför man ibland ljugar. **Man vill skydda sig själv eller uppnå något, och man tror att det bekvämaste, mest effektiva eller rent av enda sättet att göra det är att ljuga.** Men vilseledning är inte alltid detsamma som att ljuga, eftersom det inte krävs en lögn för att luras. Vilseledning kan även vara att avleda uppmärksamheten eller dölja något. Man kan säga att vilseledning innebär en *kalkylerad verklighetsförvanskning*. På så sätt har vilseledning i grunden stora likheter med trollkarlens illusionstrick.

*Sändaren* kan i princip vara vem som helst: en privatperson, en organisation, ett företag, en nu eller tidigare anställd, **en regering**, en brottsorganisation eller en terroristgrupp.

*Mottagaren* kan på samma sätt vara allt ifrån en enskild individ till en stat. Inflytande uppstår genom att sändaren påverkar mottagarens attityder, tankar, känslor och beteende.

*Framgångsrik vilseledning innebär alltså att mottagaren ges en förvrängd bild av en del av verkligheten och på grund av detta beter sig så som sändaren önskar. Detta beteende kan ha formen av utåtriktade handlingar. Beteendeförändringar kan också vara helt interna i en aktör och bestå av ett nytt sätt att tänka på eller värdera ett visst fenomen. Sådana interna förändringar kan i sin tur så småningom utlösa utåtriktade handlingar. Den som vilseleds behöver inte alltid ta skada bara för att sändaren uppnått sitt mål. ... Men vilseledning kan också vara allvarligare: t.ex. att föra en stats beslutsfattare bakom ljuset i en förhandling eller påverka ett annat lands försvarsplanering. ...*

Vilseledning kan åstadkommas på en rad olika sätt. Variationsrikedomen är stor, men i stort kan vilseledning hänföras till två grundformer: *simulering* respektive *dissimulering*.

**Simulering** - Genom simulering försöker sändaren få mottagaren att uppfatta en skenbild som verklig. Detta kan åstadkommas med hjälp av tre ansatser. En sådan ansats har karaktär av *uppfinning*. Sändaren skapar ett nytt, men falskt, fenomen, vilket genom sina egenskaper kan få en effekt på mottagarens föreställningar eller handlande. ... *Efterapningen* är en nära besläktad simuleringsteknik. Genom att visa falska spår av ett fenomen vill sändaren få mottagaren att dra slutsatsen att det fenomen, som indikatorerna hänför sig till är vid handen. En tredje ansats för simulering är att sändaren låter genomföra avledande *operationer* för att mottagaren inte ska upptäcka en viss företeelse. En bra liknelse är matadorens rörelser med den röda muletan för att dra bort tjurens uppmärksamhet från sin egen kropp. Plojen i detta fall är att få tjuren att uppfatta muletan - och inte matadoren - som ett hot. ...

**Dissimulering** - Den andra grundformen för vilseledning är dissimulering, som innebär att sändaren försöker *dölja förekomsten av ett fenomen eller en händelse för mottagaren*. Dissimulering kan i princip åstadkommas med hjälp av tre ansatser, vilka utgör spegelbilden till simuleringens tekniker. En metod är att rent fysiskt *kamouflera* något, till exempel att hålla ett fenomen hemligt med stränga sekretessregler som täckmantel. Fenomenet som ska döljas kan också *förklädas* så att det inte igenkänns eller göras osynligt genom att det fås att smälta in i sin omgivning - "*omvärldsskuggning*". När exempelvis en viss signal ska sändas som sändaren inte vill att mottagaren ska uppfatta skapas " - samtidigt ett sådant brus runt omkring att andra lyssnare än själva mottagaren uppfattar signalen som en del av bruset" (Sjöstedt, 1988).

I praktiken bygger vilseledningen ofta på en kombination av simulering och dissimulering.

(Ur **VILSELEDNING PÅ INTERNET** - en analysansats. Gunnar Sjöstedt och Paula Stenström Utgiven av Styrelsen för psykologiskt försvar, ISSN 1401-2383, Stockholm 2002, pp 11,12).

\*\*\*

Myndigheternas (läs svenska regeringens) hantering av Estoniaolyckan 1994, dess utredning 1994-1997 och de senare diskussionerna 1997-2004 är utmärkta exempel på framgångsrik vilseledning med hjälp av direkta lögner, simulering och dissimulering där allmänheten getts en förvrängd bild av en begränsad del av verkligheten och på grund av detta beter sig så som myndigheterna önskar. Det bakomliggande syftet är fortfarande inte känt. Resultatet är inte bara justitiemord på 852 omkomna och deras 10 000-tals anhöriga och att dölja ett brott utan även ett starkt bidrag till allmänt myndighetsförakt. Idag har hittills ingen person ställts till ansvar för olyckan. Sanning, skuld och ansvar har sopats under mattan. Sverige vill inte lära av en olycka.

När Inter-City-Expresståget ICE 884 spårade ut vid Eschede, Tyskland, den 3 juni 1998 och kraschade in i ett brofundament omkom 101 personer och 105 skadades svårt. F.d. vicepresidenten i tyska förbundssocialdomstolen, Otto Ernst Krasney, åtog sig uppdraget att agera ombudsman för de skadade och omkomna, dvs se till att de först och främst fick korrekt medicinsk, social och ekonomisk hjälp och behandling, vilket berörda parter visat sig nöjda med. Men även att ansvar för olyckan utreddes korrekt ingick i uppdraget. Och olyckan har naturligtvis utretts med tysk grundlighet och ett 'konstruktionsfel' konstaterats som ledde till ett brott i en hjuldel, vilket orsakade urspårningen. För detta har två järnvägsdirektörer (en administratör och en tekniker) och en tekniker hos hjultillverkaren ansetts ansvariga. Domstol skall behandla ärendet hösten 2002. För Estoniaolyckan har ingen ställts till ansvar. En totalt förfalskad och manipulerad olycksutredning ordnade det. Ingen ombudsman har hjälpt överlevande och anhöriga.

När bergbanetåget i Kaprun, Österrike med 161 passagerare och en lokförare fattade eld i en tunnel den 11 november 2000 omkom 155 personer. Olyckan utreddes korrekt från början och i juni 2002 kunde rättegång

om ansvar inledas. Det finns ett gott faktaunderlag - 23 band med 25 000 sidor utredningsmaterial, 200 vittnen, 16 svaranden, etc. Efter Estoniaolyckan finns ingenting utom en tunn slutrapport på 228 sidor, där alla väsentliga uppgifter och påstått vetenskapliga rapporter och analyser är falska eller förfalskade. Det finns inga bevis för någonting.

\*\*\*

Läsaren skall naturligtvis inte uppfatta denna bok som en slutgiltig sanning även om *alla* publicerade sakuppgifter är korrekta och finns tillgängliga i allmänna, tillgängliga källor. Författaren hoppas att läsaren kommer att pröva uppgifterna och bilda sig en egen uppfattning. För det är inte visiret det handlar om i ett större skeende. Det handlar inte heller bara om sjösäkerhet som är författarens huvudsakliga arbetsuppgift. Det handlar om vår egen säkerhet och friheten att tänka själva. Vi kan inte acceptera myndigheternas förenklade, lögnaktiga bortförklaringar om Estonia hur som helst när de baseras på diffusa och okända motiv med hjälp av numera lätt avslöjad vilseledning.

\*\*\*

Den 19 april 2001 gav svenska regeringen Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att skapa en faktabank om Estonia som, bl.a. skulle samla ihop ej publicerade uppgifter och förklara oförklarade händelser, etc., eller som Mona Sahlin beskrev det i Riksdagen den 13 december 2001:

*"Bl.a. handlar det, som har nämnts tidigare, om den faktabank om Estonia, eller den nationella minnesbank om Estonia, som Styrelsen för psykologiskt försvar har fått i uppdrag att sammanställa (den 19 april 2001). Den handlar inte bara om att kunna lämna relevant information om det som finns, kunskaper och fakta på många olika myndigheter och ställen, dvs de ska finnas åtkomliga enkelt och tydligt. Det handlar också om att möjligheten kanske finns att få svar på fler av de frågor som ställs. T.ex. reses fortfarande många frågor runt själva sjunkförloppets slutskede, som jag också tänkte återkomma till lite senare. Därför kommer SPF:s faktabank att innehålla material om detta. De uppgifter jag har tyder på att faktabanken ska kunna vara klar till nästa höst" (dvs hösten 2002).*

Den 22 augusti 2002 meddelade SPF (Göran Lindmark) att inte ens inventeringsarbetet för informationsbanken var avslutat. Avsikten med en inventering var att skapa en överblick över materialets mängd och karaktär. Det stod, enligt SPF, klart tidigt i våras att informationsbanken inte kommer att kunna presenteras under 2002, utan först vid ett senare tillfälle. En exakt tidpunkt är svår att uppge f n. Syftet med informationsbanken är att medverka till att få svar på olika frågor som ställts. Arbetet fortskrider i dialog med uppdragsgivare och referensgrupp. Vidare enligt SPF den 26 augusti 2002: inventeringsarbetet har givit insikt i hur omfattande och komplext Estoniamaterialet är. Frågan om sjunkförloppets slutskede har inte behandlats alls. Frågor om Estonia bör under tiden i princip ställas direkt till berörda parter, t.ex. Haverikommissionen, Sjöfartsverket och berörda experter. I april 2003 publicerade SPF en [totalt osann vattenfyllnadsstudie](#). I februari 2004 sitter fortfarande SPF och sorterar uppgifterna i sin opublicerade *minnesbank*, som den kommit att kallas.

\*\*\*

Men hur uppstod hålet i 'Estonia' - det som inte existerar. Gregg Bemis dykare fann det i augusti 2000. Mr Bemis blev anhållen i sin frånvaro i Sverige för att ha filmat skadan eftersom officiellt skadan inte existerar.



Skadan uppstod helt enkelt när man sprängde loss visiret under vatten efter olyckan. Det är ju en intressant nyhet för SPFs faktabank. Denna bok ger bakgrunden till hur visiret sprängdes bort. Och eftersom visiret sprängdes bort efter olyckan kan det ju knappast ha orsakat olyckan eller ha hittats 1 560 meter väster om vraket. Anledningen till att visiret sprängdes bort var att minst tio estniska besättningsmedlemmar hade överlevt olyckan och räddats till olika färjor och av helikoptrar till land och sannolikt meddelade en helt annan olycksorsak - läckage under vattenlinjen. Men det ville inte myndigheterna meddela - besättningsmedlemmarna försvann och visiret sprängdes bort.



### KAPITEL 1 - VISIRET SOM ALDRIG FÖLL AV

Statsminister Carl Bildt flög olycksmorgonen till Åbo för att diskutera med sin finska och estniska kollega. Bildt hörde där enligt egen uppgift att bogporten, visiret, skulle ha lyfts av en våg. Bildt kontaktade kommunikationsminister Mats Odell om detta avslöjande - *kunde det tyda på konstruktionsfel?*

I Stockholm bildades samtidigt den 28 september en krisgrupp bestående av försvarsminister Anders Björck, civilminister Inger Davidsson, justitieminister Gun Hellsvik, sjukvårdsminister Bo Könberg, biträdande justitieminister Reidunn Laurén, kommunikationsminister Mats Odell, som blev gruppens ordförande, biståndsmminister Alf Svensson, utrikesminister Margaretha af Ugglas, statssekreterare Peter Egardt, expeditionschef Göran Sellvall, presschef Lars Christiansson, statssekreterare Krister Thelin, rättschef Severin Blomstrand, Tomas Norström, statssekreterare Per Egon Johansson, rättschef Anders Iacobaeus och departementsrådet Jan-Olof Selén. UD informerade dem att Estland hade föreslagit att en gemensam haverikommission skulle bildas och krisgruppen beslöt att Sverige självklart skulle komma att medverka. Bärning diskuterades - kostnad 100-500 miljoner kronor. Mats Odell bad Statens Haverikommissions generaldirektör Olof Forssberg att fara till Åbo för att sätta sig in i frågan.

På kvällen träffades delar av krisgruppen igen där följande var närvarande: Bildt, Christiansson, Egardt, Ehrenkrona, Hafström, Johansson, Laurén, Nilsson, Teijler och Thelin. Man diskuterade bl.a. om ett *konstruktionsfel* kunde ha orsakat olyckan.

Dagen därpå, torsdag 29 september, meddelade massmedia att *vatten på bildäck var en trolig orsak*.

Samma dag sammanträdde regeringens krisgrupp igen. Närvarande var Bildt, Laurén, Björck, Odell, Davidsson, Hellsvik, af Ugglas, Selvall, Christiansson, Thelin, Blomstrand och Norström. Man diskuterar åter igen felkonstruerade bogportar. Sjöfartsverket meddelade att det fanns skäl att överväga restriktioner för fartyg med liknade konstruktioner. Bildt fann det anmärkningsvärt att misstankarna om bogportar kom via regeringen.

Redan olycksdagen hade regering och media genom simulering lagt ut ett falskt spår - *felkonstruerat visir och vatten på bildäcket*. Samtidigt mörklade man alla uppgifter om vilka som räddats, eftersom sannolikt minst 10 estniska besättningsmedlemmar hade överlevt som visste att olyckan inte orsakats av konstruktionsfel.

\*\*\*

Det finska kustbevakningsfartyget Suunta lokaliserade vraket efter Estonia kl. 15.30 GMT den 30 september med sonar och ekolod. Vraket, som sedan fotograferades med en fjärrstyrd undervattenskamera, en ROV, den 2 oktober 1994 av finska fartyget Halli, rapporterades i position N59°23'54.60" (N59°23.9'), E21°42'10.20" (E21°42.2') av den finske utredningsledaren Kari Lehtola, chef för Finlands haverikommission. Den av Lehtola uppgivna vrakposition var medvetet felaktig - lögnaktig. Enligt Lehtolas egna ord ett par månader senare *isolerade* han vraket vid den felaktiga positionen, 2 112 meter nordost om den verkliga olycks(vrak)platsen, vars position kom att meddelas först i december. När Sjöfartsverket 941110 gick ut och begärde anbud om dykarundersökning meddelade man den felaktiga positionen och dykplattformen Semi 1 hamnade 2 112 meter fel den 2 december 1994. Semi 1 lokaliserade sedan vraket med hjälp av annat ett fartyg som fann det med sonar kvällen den 2 december 1994. När Sjöfartsverket i oktober 2000 ombads av regeringen kommentera vrakets och visirets olika positionsuppgifter lämnades följande yttrande den 15 december 2000 (beteckning 0799-0036172):

*Det finns inget skäl för Sjöfartsverket att särskilt kommentera Björkmans påståenden (sic) om tidpunkter och positioner för återfinnandet av visiret och vraket. Det är en fråga som saknar betydelse för det förebyggande sjösäkerhetsarbetet. Verket vill emellertid erinra om vad som är sagt om vrakets position i den i december 1994 av verket framlagda rapporten med konsekvensanalys av ett beslut att omhänderta omkomna från Estonia. Den felaktiga positionsangivelsen från finska myndigheter, som endast (sic) hade den betydelsen för Sjöfartsverkets*

*undersökning av Estonia i december 1994 att arbetet försenades några timmar, bör definitivt inte särskilt uppmärksammas i en seriös behandling av utredningen av Estoniakatastrofen.*

Sjöfartsverket anser alltså att uppgifter om en falsk vrakposition och flera veckors sökning av visir och fragment, etc. relativt en falsk vrakposition i oktober 1994 bör inte särskilt uppmärksammas i en seriös behandling av en utredning av den största civila olyckan i Sveriges historia i mannaminne.

\*\*\*

Sonarbilder togs av vraket, men media fick inte se kopior på bilderna, som naturligtvis inte kunde visa omkomnas kroppar, etc. Kommissionen uppgav att sonarbilderna var svåra att tolka, men alla som vet hur en sonarbild ser ut, vet att den är ganska klar - speciellt om det gäller ett 155 meter långt vrak som sticker upp 25 meter från havsbotten med ett 15x12x7 meter stort visir hängande på överbyggnaden i förskeppet. Det var inget fiskstim det handlade om. Sonarbilderna fick därför censureras.

Den falska olycks(vrak)platsen gällde i flera månader och skapade stor förvirring. När anhöriga och överlevande arrangerade en ekumenisk minneshögtid på olycksplatsen den 26 november 1994, befann de sig alltså inte ovanpå vraket som de trodde! Oberoende sjösäkerhetsexperter missleddes. Ingen fattade var exakt vraket eller visiret verkligen befann sig. Svenska regeringen, minister Ines Uusmann, frågade senare den finska regeringen varför en falsk vrakposition hade meddelats. Lehtola förklarade sitt agerande i ett brev den 11 januari 1995 (bilaga 24.408 i den tyska [slutrapporten](#)) till kanslichef Juhani Korpela i Trafikministeriet, Helsingfors. Lehtola säger att:

*han hade diskuterat saken med sina juristkollegor, bl.a. med svenskarna Johan Franson och Olof Forsberg. Vi konstaterade att ... jag (Lehtola) tangerade den yttersta gränsen av mina befogenheter.*

Korpela meddelade säkerligen Lehtolas svar till sina överordnade, som sedan mörklade hela historien, dvs accepterade att Lehtola (och hela Kommissionen) helt enkelt ljugit om Estoniavrakets position i flera månader: ljuga = tangera den yttersta gränsen av befogenheter - naturligtvis på utsidan. Sannolikt meddelades Ines Uusmann om allt detta, men hon reagerade aldrig.

Det är naturligtvis anmärkningsvärt att Kommissionen inledde sin undersökning av olyckan i oktober 1994 med att uppge en falsk vrakposition - en ren lögn. Men förklaringen är troligtvis enkel. Man ville helt enkelt vilseleda allmänheten och inte ha några nyfikna besökare vid vraket. Men säger läsaren - det var ju bara att lägga ett bevakningsfartyg vid vraket. Faktum är att man lade ut en blå boj vid den falska vrakplatsen - och där hamnade hela den officiella dykexpeditionen två månader senare.

Anledningen till den falska vrakpositionen och blå bojen var med 100% säkerhet att man hade lokaliserat visiret vid vraket på sonarbilderna den 30 september. Det hade ju inte sett bra ut om man senare bärgade visiret precis vid vraket. Mer om detta senare.

\*\*\*

I Stockholm sammanträdde samtidigt regeringens krisgrupp igen. Närvarande var Bildt, Laurén, Björck, Odell, Selvall, Christiansson, Thelin, Nilsson, Johansson, Iacobeus, Selén och Stenqvist. Man avhandlade bl.a. sjösäkerhetsdirektör Bengt-Erik Stenmarks analys av troliga olycksorsaker. Författaren har sökt Stenmark flera gånger för att få reda på om skrovläckage nämndes som olycksorsak. Stenmark har vägrat att svara.

\*\*\*

Lördagen den 1 oktober meddelade DN att Sillaste sades (sic) ha sett vatten på bildäck - visiret pressas upp och rampen ner - sjömän såg öppet visir. DN och andra massmedia publicerade en massa obevisade rykten om ett öppet visir och en nerpressad innerramp veckan efter olyckan. Tydligen ville man i första försöket sätta dit maskinbesättningen, som hade misslyckats att rädda fartyget medan visiret lossnade. Men Sillastes uppgift i DN stämde inte med vad han hade sagt till finska polisen. DN:s uppgift att sjömän såg ett öppet visir och en

nerpressad ramp var ren desinformation. Det verkar sannolikt att det var regeringens presschef Lars Christiansson som bad sina kollegor i media att betona hypotesen, skrönan, om ett felkonstruerat bogvisir - gärna öppet. Sillaste har senare uppgett för estniska journalister att han ofta felciterats i olika sammanhang, exempelvis att läns-pumper i maskinrummen, som pumpar skrovet läns, blir bildäckspumpar (sic), som pumpar bildäck i överbyggnaden läns, etc. Och naturligtvis skulle aldrig vatten i *överbyggnaden* på bildäck ha sänkt Estonia. Hon skulle ju ha slagit runt och flutit upp och ned. Kapsejsat!

Söndagen den 2 oktober meddelade DN att, enligt vaktmatros Linde, folk flydde från däck 1, som började vattenfyllas. Det var troligt att Linde hade mött personerna på däck 5 eller 7, där han troligtvis befann sig, när slagsidan uppstod. Sten Anderson, sjöfartsverkets observatör i Kommissionen, klagade (sic) i DN att:

*Silver Linde mötte passagerare som rusade uppåt och skrek att vatten forsade in i hytterna under bildäck. Detta stöder (sic) teorin att vatten tagit sig in på bildäck (sic).*

Man kan här observera hur masspsykosen, för hela svenska folket befann sig fortfarande i chocktillstånd, också spreds till observatör Anderson. Vittnen uppgav enligt Linde på däck 5 eller 7 att vatten forsade upp och in i hytter nere i skrovet på däck 1 tre meter under bildäck, däck 2, och Andersons slutsats var att det vattnet kom uppifrån, genom det vattentäta, solida bildäcket, däck 2 två meter ovan vattenlinjen, ovanpå hytterna. Att vattnet forsade upp från däck 0, pga läckage gick tydligen inte att meddela. Trots detta klagade DN söndag 2 oktober att:

*Linde fullgjorde sin vaktrunda. Någon larmade om att något höll på att hända nere i fartyget. Linde skickades ner. Han hörde personer som skrek att vatten kommit in genom inredningen i hytterna under bildäck.*

Vatten på däck 1 under bildäck kunde enbart ha orsakats av läckage i *skrovet* - på däck 0. Inget vatten kunde rinna ner från bildäcket till däck 1.

Linde hade i själva verket, enligt en version, avslutat sin vaktrunda som inkluderade skrovets däck 1 och 0 *för* om maskinrummen utan att upptäcka något läckage och återvänt till bryggan. Bryggan larmades senare - före slagsidan - om att det sannolikt var läckage i skrovet - eller vid rampen i överbyggnaden enligt media - och Linde sändes ned att undersöka. Då uppstod slagsidan. Sten Anderson meddelade i DN samma dag, på tal om tredjemaskinist Margus Treu och systemtekniker Sillaste, att *de såg vatten på bildäck*. Vad Anderson hänvisade till, var att Treu och Sillaste påstått ha sett vatten läcka in vid den *stängda* bogrampen i överbyggnaden på en monitor i maskinkontrollrummet flera minuter *efter* att slagsidan uppstått. Men Sillaste hade inte sett något vatten på bildäck enligt polisprotokollen. Däcket var ju fullt med lastbilar och personbilar och det gick inte att se däcket under dessa bilar på monitoren. Och var maskinbesättningen verkligen fortfarande kvar i kontrollrummet i 7-10 minuter efter slagsidan och tittade på monitoren? Hade de inte sprungit rätt upp för att rädda sina liv precis som alla vakna passagerare? Och var det inte maskinbesättningen som larmade bryggan om läckage i ett av maskinrummen? Och sändes inte Linde ner för att larma och hjälpa passagerare på däck 1? Enkla frågor - inga svar. Enbart uppfunna påståenden utan bevis.

\*\*\*

Linde har naturligtvis i olika sammanhang, när det passar, givit olika uppgifter vad som verkligen hände ombord strax före slagsidan och vilka som befann sig på bryggan. Linde var vaktmatros: varje timma gjorde han en runda i fartyget för att kontrollera *brandsäkerheten* i passagerarutrymmen och på bildäck. I Dagens Nyheter den 7 oktober uppgav Linde för en estnisktalande svensk journalist, intervjun hade gjorts ett par dagar tidigare, innan en stora manipulationen satte igång, att han var på bildäcket i *överbyggnaden*, garaget - däck 2, redan kl. 00.30 under vaktrundan, då fartyget drabbades av en smäll, så att Linde trillade omkull. Linde kontaktade bryggan och rapporterade och ombads att kolla förrampen och sedan fortsätta vaktrundan ner till passagerarutrymmena i skrovet. Linde fann inga fel vid rampen, väntade aldrig där i fem minuter, fortsatte vaktrundan *under* bildäck på däck 1 och 0, sex vattentäta utrymmen för om maskinrummen, och fann tydligen inga fel där heller, om man inte bortser från ett katastrofalt fel - *alla vattentäta dörrar i det vattentäta skotten stod vidöppna!* Detta fel, dvs alla uppgifter om vattentäta dörrar, har Kommissionen totalcensurerat under hela utredningen. Linde återvände sedan till bryggan kl. 00.40 och rapporterade till 2/0 Peeter Kannusaar att allt var OK i fartyget och såg 3/0 Andres Tammes och kaptenen, Arvo Andresson på bryggan. Allt var i ordning - kl.

00.40. Linde noterade att färjans hastighet var 15 knop. Omkring kl. 00.45 ringde någon, troligtvis 3/M Treu i maskinrummet, till bryggan och 2/0 Kannussaar svarade. Det handlade enligt Linde om vatten på däck 1, dvs inte bildäck, däck 2, utan nere i skrovet *under* däck 2. Kannussaar bad Linde att gå ner och kontrollera på däck 1. Linde gick ner i förliga trapphuset och nådde däck 4, där trappan ner till däck 1 reduceras i vidd. Där träffade Linde passagerare från däck 1 som meddelade att det var vatten på däck 1. Linde kunde inte gå ner till däck 1, eftersom trappan var blockerad av personer som ville upp. Linde kontaktade bryggan med sin walkie-talkie och rapporterade. Den kraftiga slagsidan >30 grader åt styrbord och stabilt läge vid cirka 10-15 graders slagsida uppstod strax därpå, dvs besättningen var sannolikt informerad om läckage innan slagsidan uppstod. Kommissionen har naturligtvis censurerat uppgiften. Linde tog sig upp till däck 7 och hjälpte passagerare att komma i livflottar. Linde berättar inte för DN om de två kraftiga smällar som väckte eller uppmärksammades av överlevande passagerare strax innan slagsidan klockan 01.02.

\*\*\*

I andra av flera uttalanden till Kommissionen har Linde meddelat helt andra uppgifter som sedan intogs i slutrapporten. Han var på bildäck under vaktrundan betydligt senare. Alla tider verkar förskjutna 15 minuter för att passa Kommissionens totallögn - att slagsidan uppstod kl. 01.15. Han uppfattade en smäll och rapporterade denna till bryggan (2/0 Kannussaar) och ombads att kontrollera förrampen i fem minuter (sic). Linde fann inga fel med rampen: den var tät. Han återvände sedan direkt till bryggan (sic) för Linde hade tydligen inte tid att kontrollera skrovet; däck 1 och 0 och deras vattentäta dörrar. Linde rapporterade till 2/0 Tormi Ainsalu (sic) och såg 4/0 Kaimar Kikas men inte kapten Andresson. Anledningen var att vaktbyte hade skett på bryggan kl. 01.00. Enligt den förfälskade versionen av Lindes förehavanden kom Linde alltså tillbaka till bryggan efter kl. 01.00.

\*\*\*

**Notera** att Estonia hade två andreofficerare (2/0), Kannussaar och Ainsalu och att vaktskifte ägde rum kl. 01.00. Linde uppgav klart i sina senare uttalanden för Kommissionen att 2/0 Kannussaar och 3/0 Tammes hade lämnat bryggan. Om kaptenen var där är oklart i flera uttalanden. Tiden var emellertid efter kl. 01.00. I DN artikeln den 7 oktober var dock Linde tillbaka på bryggan redan kl. 00.45 och det är då bryggan larmas om läckage i skrovet.

Efter ett par minuter ringer telefonen och 2/0 Ainsalu svarar. Samtalet handlar om mystiska ljud vid *rampen* i överbyggnadens fördel - inte vatten på däck 1 - och Linde beordras ner för att kontrollera *rampen* och bildäcket. Linde går ner i förliga trapphuset till däck 5, där han ber receptionen öppna branddörren på däck 2 till garaget i överbyggnaden. Det verkar krystat eftersom Linde naturligtvis hade sin egen nyckel: han gjorde ju en kontrollrunda varje timma och hade just besökt bildäcket 10 minuter tidigare. Linde väntar därför i receptionen fem minuter (sic). Då, när han väntar i receptionen, uppstår slagsida: minst 20 grader styrbord. Sedan börjar passagerare komma upp från däck 1 som säger till Linde att det är vatten på däck 1. Linde följer med passagerarna till däck 7 och därifrån rapporterar han via walkie-talkie till bryggan (2/0 Ainsalu), att det är vatten på däck 1.

\*\*\*

Lindes första version i DN av sitt upplevda händelseförlopp är sannolikt riktigt (eller riktigare), men genom *simulering*, *vilseledning*, och *manipulation* med tiden lyckades Kommissionen få Linde att uppges ett helt annat förlopp, som passade lite bättre i Kommissionens uppfinning. För det gick inte att meddela att besättningen var informerad om skrovläckaget innan slagsidan. Maskinrumsbesättningens, Treu, Kadak och Sillaste, vittnesmål måste därför manipuleras för att passa. Mer om detta senare.

\*\*\*

Söndagen den 2 oktober redovisades resultatet av ekolodningen den 30 september av doktor Nuorteva från finska statens hydrografiska byrå - en del av finska krigsflottans organisation. DN rapporterade 3 oktober:

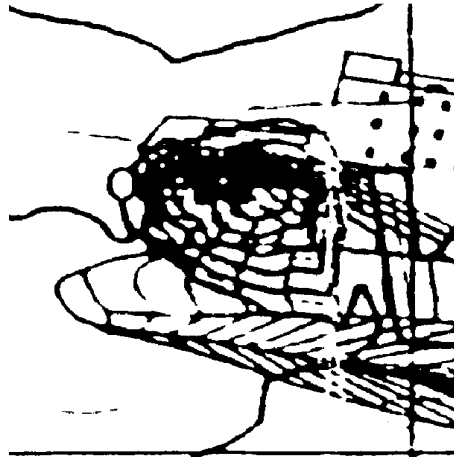
*Intill fören finns ett stort föremål, som endera slitits loss eller hänger kvar på vraket. Föremålet skulle enligt Nuorteva kunna vara det skadade visiret eller en del av visiret.*

Svenska Dagbladet tillade att:

*föremålet var av samma storlek som visiret och att det syntes på samtliga fyra bilder.*

Det enligt Dagens Nyheter påträffade stora föremålet intill fören, som antingen slitits loss eller hängde kvar, försvinner senare ur alla diskussioner. Föremålet kunde ju bara vara det försvunna visiret och knappast något annat. Dissimulering, att dölja förekomsten av en observation, är en väsentlig del av vilseledning.

Den bild som doktor Nuorteva hänvisar till kan eventuellt vara sonarbilden av förskeppet av vraket på havsbotten med djupkurvor inlagda som visas nedan. Bilden har ingivits av Sjöfartsverket som uppger att den visar Estonia 1996 (sic), dvs två år efter olyckan.



Vid fören ser man en sju meter hög pyramid på havsbotten som liknar visiret med sin undre del upp En bild av vraket har senare skissats in ovanpå pyramiden. Se även [kapitel 8](#).

Måndag den 3 oktober uttalade sig konsulent Hans Wermelin igen i DN om olyckan. Wermelin meddelade att *skepp sjunker (sic) med vatten i överbyggnaden ovanpå bildäck*. Någon rättelse till denna helt lögnaktiga uppgift har DN aldrig publicerat. Uppgiften var en simulering där Wermelins uppgifter skulle få allmänheten att uppfatta en skenbild som verklig, i detta fall en ren uppfinning. Wermelin/DN skapade ett nytt, men falskt, fenomen, vilket genom sina egenskaper fick väntad effekt på allmänhetens föreställningar: vatten i *överbyggnaden* sänker skepp! Vad DN borde ha rapporterat är att fartyg *kapsejsar* med vatten i *överbyggnaden* på bildäck och sedan *flyter* upp och ned. Ett fartyg som kapsejsar sjunker aldrig! Fanns det ingen expert i Sverige den 3 oktober som visste något om fartygs stabilitet 1994 och att fartyg flyter på det vattentäta skrovet och enbart sjunker om skrovet vattenfylls - Arkimedes princip? Var hade alla experter tagit vägen som meddelat DN den 28 september att vatten på bildäcket var en troligt olycksorsak?

\*\*\*

Samma dag sammanträdde regeringens krisgrupp igen där följande personer var närvarande: Bildt, Laurén, Hellsvik, af Ugglas, Odell, Sellvall, Thelin, Blomstrand, Brattgård, Sahlin, Johansson, Iacobaeus, Selén, Westberg och Paulsson. Även Ingela Thalén från den tillträdande regeringen var med. Man beslöt, bl.a. att Bildt skulle ringa Laar, den estniska statsministern. Syftet med samtalet var att framkalla en estnisk skriftlig begäran att Sverige övertog ordförandeskapet i den gemensamma haverikommissionen. Denna begäran förväntades Estland sedan inlämna till svenska ambassaden i Tallinn, som sedan skulle rapportera tillbaka till krisgruppen genom vanliga kanaler. Dokumentationen om denna begäran hemligstämplades sedan enligt svenska sekretesslagens 2 kapitel, och troligtvis (ej angivet) § 1 som avser *uppgifter om Sveriges förbindelser med annan stat, varvid sekretess skall gälla om det kan antas att det stör Sveriges mellanfolkliga förbindelser eller på annat sätt skadar landet om uppgiften röjs*. Varför Sverige plötsligt skulle leda olycksutredningen och varför det behövde hemlighållas är oklart, men tydligen hade svenskarna redan beslutat att helt enkelt skylla olyckan på visiret - och att det trillade av klockan 01.15 på olycksnatten strax innan Mayday sändes klockan 01.24, dvs manipulationerna skulle styras från Sverige. Just därför fick man senare ändra Sillastes och Lindes tidiga

vittnesmål och pressuttalanden som helt klart utvisade att slagsidan uppstod strax efter kl. 01.00 och att man hade startat länsppumparna i maskinrummen, pga läckaget i skrovet. Att Sillaste redan då svävande talade om att han sett vatten tränga in vid en läckande ramp i överbyggnaden *efter* att slagsidan uppstått är avslöjande. En läckande ramp kunde aldrig ha orsakat olyckan, slagsidan, utan att kapsejsning följde omedelbart och att Estonia skulle ha flutit upp och ned.

Sillaste befann sig enligt uppgift i utrymmet med toalettankar på däck 0 när slagsidan uppstod. Ovanpå detta utrymme på däck 1 bodde överlevande Carl Övberg som noterade att vatten strömmade upp underifrån. Linde talade hela tiden i sina vittnesmål om att vatten rapporterats på däck 1 och att rampen på däck 2 var tät. Kommissionen fick därför senare ändra på allt, när den uppfann att rampen hade dragits helt ut av visiret kl. 01.15. En majoritet av överlevande har senare uppgivit att slagsidan uppstod strax efter kl. 01.00.

## KAPITEL 2 - DET FÖRSVUNNA VISIRET

Fem dagar efter olyckan, den 2 oktober 1994, fotograferades vraket på cirka 70 meters djup av en finsk ROV kamera för första gången. Enligt uppgift koncentrerades filmningen till *överbyggnadens* förliga del, där visiret enligt uppgift saknades. Videoupptagningen togs i fyra andelar mellan kl. 13.14.40 - 19.49.38, tillsammans 2 timmar 46 minuter enligt Lehtola - 16 timmar enligt media. Enligt andra uppgifter användes 2 ROV kameror och man filmade mellan kl. 12.27 - 20.08 totalt tre videos om 7 timmar 28 minuter. Videoupptagningarna gjordes från finska oljebekämpningsfartyget Halli, bemannad av Finlands flotta. Videoupptagningen sköttes av ROV-fotograferingsgruppen vid Finlands gränsbevakningsväsen. Kommissionen företrädde ombord på fartyget av dr Tuomo Karppinen och kapten Simo Aarnio. Färjans bogvisir befanns alltså enligt uppgift vara försvunnet, vilket också fyra överlevande besättningsmän, Linde, Treu, Kadak och Sillaste, uppgavs ha meddelat att de hade sett natten den 28 september, när de satt i livflottar eller var i vattnet och Estonia fortfarande flöt. Rampen verkade dock vara stängd enligt alla fyra. Alla fyra hade alltså lämnat fartyget innan det sjönk. Tre av dessa personer, Treu, Kadak och Sillaste, befann sig på däck 0 eller 1 längst nere i skrovets maskinrum när slagsidan uppstod och stannade där 7-10 minuter innan de började evakuera. Det är emellertid möjligt att Karppinen faktiskt filmade visiret mellan kl. 12.27 - 13.14 den 2 oktober hängande på vrakets styrbordssida..

\*\*\*

Personer, som har sett den första redigerade finska ROV-filmen sedan den blivit officiell 1998, har konstaterat att en videologg saknas, dvs ett skriftligt dokument som redovisar vem som filmar, filmens innehåll med referens till räkneverk/klocka och vilka vilka delar som redigerats bort och varför. Kvaliteten är mycket dålig och att hela överbyggnadens förskepp inte visas, dvs styrbords sida av det översta öppna väderdäcket, däck 4, åtta meter över vattenlinjen bakom rampen kan ej ses i sin helhet; enbart suddiga bilder av babords ovansida visas - och där ses inget visir!

I slutrapporten fig 8.2 (en stillbild ur filmen) visas förliga väderdäcket: babords sida vid rampen, upprivet enligt uppgift på 65,2 meters djup kl. 13.52; kl. 13.53 filmar man på babords avbrutna visirgångjärn, fig 8.16; kl. 14.02 filmar man Atlant/bottenlåset, skadat, och bulten på förpiksdäcket, däck 2, fig. 8.15, kl. 14.12 filmar man på rampens babords däckgångjärn, fig. 8.11. Det är bara babordssidan och centerlinjen som visas - alla delar verkar befinna sig på ca 63-65 meters djup.

Det finns inga bilder i denna film av väderdäckets *styrbords* sida om rampen, som borde vara på ca 72-78 m djup, eftersom Estonia låg med styrbordssidan neråt, där visiret borde befunnit sig om det hängde kvar.

Antingen fotograferade man inte denna del eller är bilder av den nedre styrbordssidan av väderdäck bortredigerade på de tillgängliga filmerna. Först den 9 oktober filmade man tydligen t.ex. baksidan av, vad som uppgavs vara, styrbords sidovisirlåsöra, fig. 8.18 i slutrapporten på 67,6 meters (sic) djup.

Vrakets position bestämdes ånyo med GPS, men ingen korrekt position angavs. Den tidigare angivna, falska positionen, gällde fortfarande. Vraket låg på internationellt vatten men i Finlands ekonomiska fiskezon.

\*\*\*

Den 4 oktober gjorde Kommissionen, som fortfarande inte var formellt konstituerad ett uttalande i form av en pressrelease på engelska från estniska utrikesdepartementet kl. 18.30 - **Interimrapport no. 1**. Andi Meister, estnisk utredningschef, Forssberg och Lehtola meddelade åtta preliminära slutsatser (se [bilaga 1](#)). Kommissionen bekräftade där alla tidigare rykten i media; bogvisiret hade trillat av under resan, vågor, inte visiret (sic), hade öppnat bogrampen och vatten på bildäcket i överbyggnaden hade lett till kapsejsning (sic). Inga uppgifter om överlevande meddelades!

Det är alltså klart att Kommissionen redan den 4 oktober 1994, fyra dagar efter att man ekolodat kring vraket och funnit ett stort föremål och två dagar efter att man fotograferat vraket i 16 eller tre timmar utan att, enligt uppgift, ha funnit visiret, men två veckor innan man, enligt uppgift, fann visiret en sjömil västerut, hade bestämt, bortom alla rimliga tvivel, att vatten, som trängt in *överbyggnaden* vid rampen ovanpå bildäck, hade

fått Estonia att kapsejsa. Visiret hade trillat av långt tidigare. Men var fanns visiret? Och varför sjönk Estonia så snabbt? Varför kapsejsade hon inte? Varför flöt hon inte upp och ned? Och varför kunde man inte meddela vilka som överlevt?

Det är intressant att notera att Kommissionen vid denna tidpunkt alltså inte hävdade att förrampen öppnats helt och sedan stängts igen, vilket senare blev den officiella uppgiften i slutrapporten 1997. Det var inte möjligt då, oktober 1994, eftersom inga vittnen då stödde den uppgiften. Senare har inte heller några vittnen angetts som sett en öppen ramp. Kommissionen och media hade meddelat att vissa vittnen såg visiret försvunnet, när fartyget sjönk, fast det hängde nog kvar vid sidan om. Frågan är dock fortfarande öppen om visiret satt kvar, när slagsidan uppstod 30 minuter tidigare. Istället sade Kommissionen att det inte var möjligt att klargöra eventuella problem med rampens lås, som i sin tur kunde förklara, varför rampen öppnades av vågorna - OBS - icke av visiret. Rampens lås har senare aldrig beskrivits av Kommissionen. Tidsförloppet har aldrig klarlagts! Hur och varför Estonia sjönk meddelades ej, dvs hur skrovet hade vattenfyllts - se vidare [kapitel 4](#).

DN meddelade den 4 oktober uppgiften att *visiret hade slitits bort*, men att det hade orsakat olyckan var naturligtvis inte givet. *Estonia bärgas* skrev man också, vilket aldrig skedde. Börje Stenström, svensk teknisk chefsutredare, meddelade korrekt att Estonia använde Atlantlåset som extra säkerhet för att hålla visiret på plats. Men några riktiga bevis att visiret hade slitits bort presenterades aldrig.

\*\*\*

I slutrapporten kapitel 12.5 anger Kommissionen att förekomsten av *fragment* från Estonia funna den 5 oktober bidrog till att fastställa fartygets manöver mellan visir- och vrakpositionerna, dvs efter att dr. Nuorteva funnit ett stort föremål i närheten av vraket på sonarbilderna tagna den 30 september. Visiret var naturligtvis fortfarande officiellt ej lokaliserat. Fragmenten återges i en rad tidningsartiklar, bland annat i Svenska Dagbladet, SvD.

SvD den 8 okt:

*Enligt en finsk medlem i haverikommissionen hittade Tursas (ett finskt bevakningsfartyg) ett stort föremål mycket nära den rutt som Estonia brukade följa ... Toumo Karppinen: ...det måste vara ganska nära Estonia.*

Notera uttrycket *nära den rutt som Estonia brukade följa*, vilket antyder att man kände till rутten den 7 oktober. Positionen för föremålet var nära Estonia.

SvD den 9 okt:

*...Under sökandet med ekolod i området har föremål hittats på botten efter den väg Estonia tagit. Enligt Olof Forssberg, ordförande för den svenska delen av haverikommissionen, är det sannolikt bland annat bogvisiret man hittat. Kari Lehtola: 'Vi har hittat skrot, men det är nog från andra delar av fartyget. Dessa delar berättar vilken kurs Estonia hållit'.*

Notera uttrycket *efter den väg Estonia tagit* vilket antyder att man hade tillgång till en plott av Estonias kurs.

SvD den 10 okt:

*Kari Lehtola avfärdar sin svenska kollega, Olof Forssbergs, uppfattning att bogvisiret redan hittats vid de ekolodningar som företagits. Kari Lehtola: Metalldelar har hittats, men de är inte stora nog att vara bogvisiret.*

Notera att *Metalldelar har hittats*, men dessa beskrivs ej i slutrapporten. Vad var det för metalldelar? Hur och varför hade de trillat av? Och varför trodde Forssberg att man hittat visiret?

TT den 11 okt:



*Kari Lehtola: 'Något bogvisir har inte hittats, men väl ett större metallföremål. Av arbetsmaterial från kommissionen framgår att metaldelen, förutom skrotet, var 5-7 x 10 meter och hade formen som överensstämde med visiret. Senare undersökningar, då delen filmats, visar att det 'bara var en stålplåt'.*

Notera att ett större metallföremål hittades, 5-7 x 10 meter med form som överensstämde med visiret och att det hade filmats!

Det enda fartyg som filmade 8-9 oktober var Tursas som befann sig vid vraket. Detta föremål finns ej beskrivet i slutrapporten. Om det inte var visiret, skulle det ju ha kunnat vara, t.ex. avsliten bordläggningsskiva som resultat av läckage. Inte ett ord om detta jätteobjekt i slutrapporten.

\*\*\*

I Dagens Nyheter 11 mars 2001, dvs drygt sex år senare, meddelade Lehtola att stålplåten var ett soltak i korrugerad plåt, som alltså även filmades på havsbotten. Men varför meddelade inte Lehtola den 11 oktober 1994 att det var ett soltak, som man hade hittat och filmat? Och hade Estonia ett soltak? Det borde ha suttit högst upp på fartyget och kunde väl enbart ha lossnat, när fartyget sjönk. Och skrotet från andra delar av fartyget? Vad var det för skrot som hittades? När, var och varför hade det trillat av? Naturligtvis hittades inget skrot. Man hade hittat visiret vid vraket. Lehtola ljög om fragmenten! Precis som om vrakpositionen. Rena lögner är en naturlig del av vilseledning.

\*\*\*

Den 5 oktober sammanträdde regeringens krisgrupp i Stockholm. Närvarande var Laurén, af Ugglas, Könberg, Odell, Thalén, Freivalds, Sellvall, Thelin, Blomstrand, Sahlin, Johansson, Iacobaeus och Stenqvist. Regeringen Bildts krisgrupp upphörde sedan och lämnade över ärendet till den nya regeringen.

Den 6 oktober basunerade Sjöfartsverkets observatör Sten Anderson ut i DN att *Man kan köra bogen ur vilket fartyg som helst*. Det var ytterligare en simulering där Anderson försökte att få allmänheten att uppfatta en skenbild som verklig: i detta fall med uppfinningen att man kan köra bogen ur vilket fartyg som helst. När hade det senast skett i, t.ex. Östersjön? Ingen från Sjöfartsverket meddelade att oskadade färjor typ Estonia faktiskt slår runt och flyter upp och ned när det kommer in vatten i *överbyggnaden* ovanpå bildäck och skrov. Och trots att man tydligen kan köra bogen ur ett fartyg, har varken Sjöfartsverket eller Kommissionen senare aldrig krävt hastighetsbegränsningar för fartyg i svår sjö. Ingen bekymrade sig om bogrampen. Intressant nog meddelade aldrig Sjöfartsverket att Estonia flöt på skrovet och att det borde vara av intresse att undersöka skrovet för skador, som kunde ha sänkt henne. Kommissionen undersökte aldrig förr eller senare Estonias skrov. Det var bara ett enda tjatande om att överbyggnaden hade vattenfyllets.

I Stockholm bildade den nya regeringen en ny grupp att hantera Estoniaärendet. Där ingick kommunikationsminister Ines Uusmann, Jan Nygren, Kjell Lindström, Siv Gustavsson, Jan-Olof Selén och Alf Stenqvist. Jan-Olof Selén fick uppdrag att ta fram underlag till beslut för regeringen. Detaljer om den nya krisgruppens arbete saknas i princip. Jan-Olof Selén avvisade dock ett förslag från en mycket seriös dykfirmas, Stolt-Comex, att bärga alla omkomna till självkostnadspris. Det hade kunnat göras mycket snabbt och enkelt. Anledningen till detta negativa beslut var säkerligen att visiret fortfarande befann sig vid - under - vraket och att Stolt-Comex inte skulle notera detta. Kommissionen hade ju meddelat att visiret hade trillat av långt innan Estonia fick slagsida och sjönk efter att ha drivit 30-35 minuter. Den nya regeringen beordrade senare Försvarsmakten (sic) att bärga visiret.

Den 8 oktober hade DN en intervju med motorman Hannes Kadak, som meddelade att slagsidan gick upp mot 50 grader, då allt började rasa. Kadak befann sig i verkstaden på däck 1 när slagsidan uppstod och tog sig till kontrollrummet. Kadak gick sedan ut genom de vattentäta dörrarna och stängde ej dörrarna, då viss personal (Treu) var kvar. Kadak gick tydligen in i maskinrummet och upp genom nödutgången i skorstenen. I slutrapporten meddelar Kadak helt andra saker, bl.a. att han stannade kvar sju minuter i kontrollrummet. Normal nödutgång från kontrollrummet är via en vertikal tre meter stege till bildäcket eller via vanliga trappor som nås genom vattentäta dörrar, som borde ha varit stängda till sjöss!

\*\*\*

Den 9-10 oktober filmades vraket på nytt med en ROV av det finska kustbevakningsfartyget Tursas med Tuomo Karppinen ombord, dvs den korrekta vrakpositionen var då väl känd av tre finska fartyg. Sannolikt filmade man även visiret vid vraket! Man tog två filmer - totalt 4 timmar 18 minuter mellan kl. 21.55 - 02.19. Tyska slutrapporten utgiven i juni 2000 hänvisar till ett fax (bilaga 24.405 i den tyska rapporten) sänt den 10 oktober av Tuomo Karppinen, den finska tekniska chefsutredaren, till sin svenska kollega Börje Stenström, där Karppinen säger:

*Tack för din fax och den goda bilden av visiren och rampen ... Vi filmade igen visiren och rampen med ROV ... en sammanfattning av våra observationer är bifogad. ... Hoppas vi träffas idag kväll i Nådendal.*

Anledningen varför Karppinen säger till Stenström att han filmade visiret igen är att han hade redan filmat det den 2 oktober!

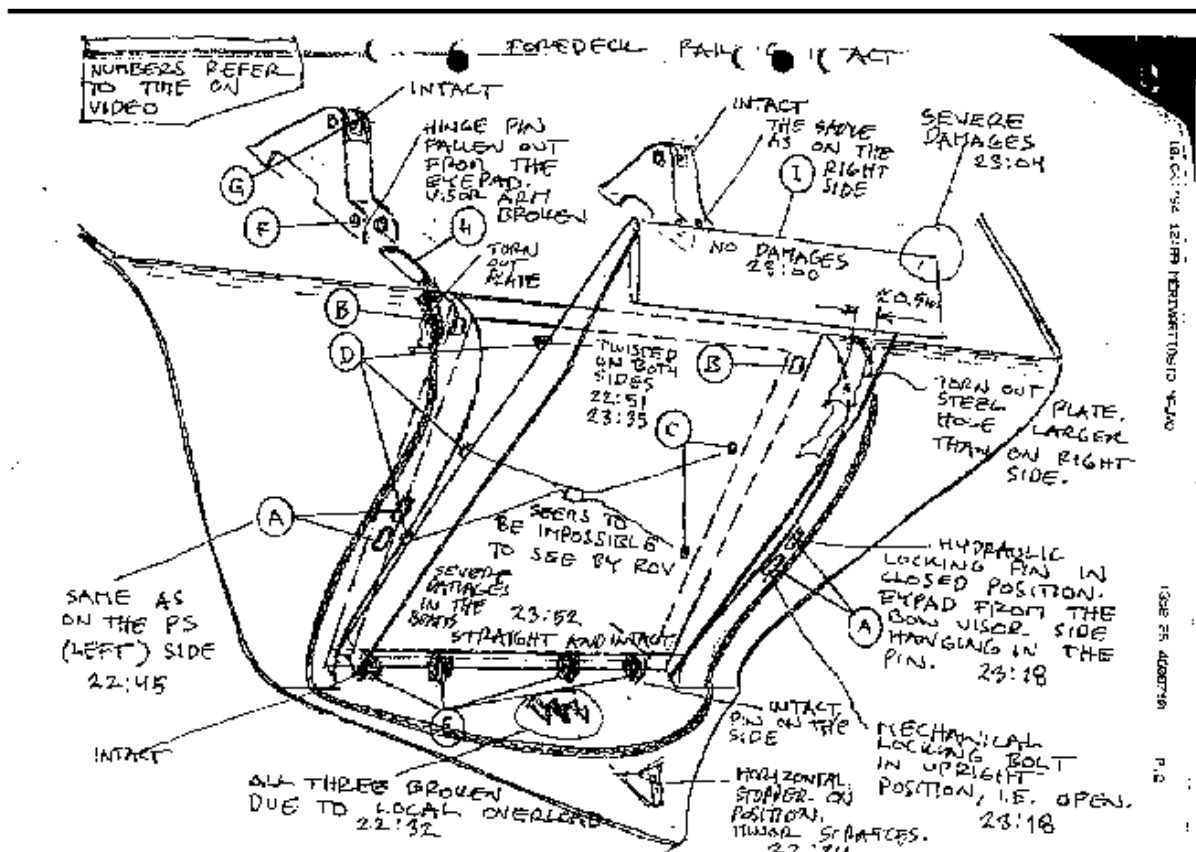
Officiellt hittade den finska kustbevakningen, Tursas - med svenska marinofficerare ombord, inte visiret förrän den 18 oktober 1994, men Stenström och Karppinen hade alltså bilder av visiret redan minst en eller två veckor tidigare. Hur den finska kustbevakningen hittade visiret den 18 oktober 1994 framgår också av den tyska rapporten. Man åkte ut i Östersjön, ankrade upp, sände ner en ROV och filmade visiret i 2 timmar och 33 minuter på havsbotten under vraket. Det var inte tal om sökning med sonar. Man får intrycket att de visste var visiret fanns, eller inte fanns. Lehtola meddelade i det sammanhanget att visiret låg en sjömil väster om vraket utan att ange positionen. Lehtola kunde naturligtvis inte uppge en påstådd visirposition, eftersom han redan uppgivit en falsk vrakposition som inte var en sjömil öster om visiret. Senare meddelade man att visiret hittades 1 560 meter rakt väster om den riktiga vrakpositionen. Hur det hamnat där har ingen kunnat förklara. Tyskarna meddelar uppgifter i sin slutrapport att visiret hittades vid vraket.

Vraket fotograferades alltså ytterligare den 9 oktober av finska fartyget Tursas och då borde rätt vrakposition kunnat anges. Men så skedde inte. Inte heller filmade man officiellt det stora föremålet - stålplåten eller soltaket - man funnit vid vraket. SHKs dagbok, som skrevs i efterhand, säger måndag 9-10-10 akt I 15 att ett fax från Börje Stenström till Tuomo Karppinen handlar om *fotografering visir (sic) och ramp*. Emellertid akt I 15, faxet, handlar mest om fotografering varför rampen inte höll tätt! Vid denna tidpunkt var den officiella ståndpunkten att visiret hade trillat av utan att dra upp rampen, och att vågor öppnat rampen på något sätt *efter* att visiret hade trillat av. Varför SHKs sekreterare Gunnel Göransson skrev i dagboken om *visir* och ramp är oklart. Visiret var ju officiellt fortfarande försvunnet och ej lokaliserat och kunde knappast filmas! Kanske för att en bifogad plan visade visiret, som hängde vid eller låg under fören? Börje Stenström ville nämligen att Karppinen, som var ute med Tursas och filmade vraket med ROV, skulle filma enligt bifogad plan. Stenströms bilaga, funnet i SHKs arkiv i december 2000, är på engelska, själva faxet är på svenska, och talar om att:

*These additional pictures are primarily needed for further investigation of damage to the bow visor (dvs visiret - förf. anm.) and ramp and for evaluation of likely sequences of events.*

Hänvisningar sker till en bifogad skiss, den bifogade planen?, där olika saker markerats med stora bokstäver men inget visir (bow visor) visas: det handlar om en kopia av figur 8.1 i slutrapporten utan skador markerade. Det är dock sannolikt att både visir och ramp var indikerade på bifogad originalplan och att man skulle filma *utan* att visa visiret, eller på så vis att bilder av visiret senare kunde redigeras bort. Man hade ju redan meddelat att visiret hade trillat av långt innan fartyget sjönk, dvs visiret kunde inte hittas hängande vid eller under vraket. Karppinen svarade på god svenska samma dag (akt I 16 i SHKs arkiv) per fax - han befann sig på Tursas som hade ROV-utrustningen, etc. Karppinen tackade Börje Stenström för bilden, planen?, *av visiren och rampen*. Sedan meddelade Karppinen att de ändrat sina planer och var ute redan på söndag 9 oktober: *de tänkte att de hittat visiren med sonaren* skrev Karppinen. Det var naturligtvis lättare att hitta ett förmål på botten med sonar, ekolod, från havsytan än med en mycket långsam ROV nere på 83 - 64 meters djup som bara kunde se ett par meter. Därför säger Karppinen att *de inte kunde hitta visiren med ROV*, men att de troligtvis fann visiren med sonar en bit från vraket (författarens slutsats) för Karppinen säger i nästa mening att - *när de lokaliserat visiren med sonaren*, då Tursas var enligt sin loggbok vid vraket - fastän positionen är oklar, *så filmade vi igen visiren och rampen med ROV*.

Ingen tvekan om att det handlar om visiret, som alltså lokaliserats, igen (det hade filmats redan 2 oktober), den 9 oktober! Karppinen var troligtvis medveten om att svenska flottan hade beordrats av Stenström och Forssberg att spränga loss visiret från vraket - en hypotes som utvecklas senare i denna bok. Sedan säger Karppinen på perfekt svenska i faxet - *en sammanfattning av våra observationer är bifogad*. Bilagan i SHKs arkiv i december 2000 är dock en kopia på Stenströms skiss i akt I15, som ju inte visar ett visir, med diverse kommentarer på engelska: det är en exakt upprepning av skadorna på figur 8.1 i slutrapporten som hade filmats den 2 oktober. Själva visirlåsen - noterade med bokstav A - är bara skissade, så det kan inte vara skisserna som är den goda bilden av visiren och skisserna innehåller alltså inte bow visor eller visiret. De flesta av observationerna är repetition av observationer gjorda den 2 oktober av Halli och redan rapporterade av Kommissionen. Det verkar klart att man besiktigade även styrbords frontskott i överbyggnaden, kl. 22.45. Det anges vara oskadat. Tjeckiska dykare fann ett 2,0-0,6 meter stort sprängt hål där i september 2000, se [kapitel 10.13](#). Det finns dock en referens till visiret. Det sägs att 'visor arm broken' på styrbords sida (ovan bokstav H). Naturligtvis ser vi ingen avbruten visirarm på figuren nedan.



Det kan tilläggas att i all korrespondens skriver Karppinen och Lehtola mycket bra svenska - båda skriver dock visiren i bestämd form, i stället för visiret. När man studerar akterna I15 och I16 får man intrycket att bilagorna inte hör till faxen! Ett exempel är att på Karppinens bild skrivs om Atlantlåssets tre brickor på förpiksdäcket - som redan hade filmats den 2 oktober - att "all three broken due to local overload". Varför upprepa denna uppgift som inte heller var sann? Det enda man kunde se på filmen var tre rostiga, avbrutna brickor som tillhörde låset och som kunde ha slagits loss tidigare, dvs låset var skadat innan katastrofen och hade ej använts. Några skador på förpiksdäcket noteras ej heller, trots att Kommissionen senare meddelade att visiret hade kraschat upp och ned mot det under tio minuter.

Den enorma skada som tjeckiska dykare upptäckte, mätte, dokumenterade och filmade i augusti 2000, se [kapitel 10.13](#), finns ej noterad på bilden som hör till fax I16. Vidare meddelade Karppinen att han skulle ta med sig videofilmen när de, Stenström och Karppinen, träffades måndag (tisdag?) kväll den 11 oktober i Nådendal. Det handlar om fyra *oredigerade* videofilmer som sedan hamnade i akt B2 94-10-14 hos SHK med beskrivning 4 st videofilmer (ramp, visir (sic) m.m.) tagna 94-10-08-09, dvs filmer med visir fanns hos SHK den 14 oktober! Och det var inte tal om en stålplåt eller ett soltak! Naturligtvis saknas videologgar, dvs skriftliga rapporter vad filmerna innehåller, etc.

\*\*\*

När TV4s nyhetsreporter Joachim Dyfvermark den 23 februari 2000 försökte få kopior på dessa fyra videofilmer meddelade SHKs GD Ann-Louise Eksborg den 1 mars 2000 (ref. A 04/99) att aktbilaga B2 bara bestod av tre (sic) VHS-band varav två var oredigerade inspelningar och ett innehöll ett sammandrag. Filmen med stålplåten, soltaket eller *visiret* hade försvunnit eller redigerats bort! Det är enkelt att göra om originalfilmen saknar en videologg som verkligen meddelar vad som filmades.

\*\*\*

Stenström fick Karppinens fax den 10 oktober. Karppinen och Stenström tittade sedan på Estonias systerfartyg Diana II, när de var i Nådendal den 11 oktober. Men de tittade alltså också på videofilmerna av *visiret* (akt B2 i SHKs arkiv).

Några filmer av ett större metallförmål rapporterat av Lehtola genom TT den 11 oktober finns ej noterade hos SHK. Varför redigerades fyra filmer att bli två filmer plus ett sammandrag? För att det fanns kroppar av omkomna på filmerna? Nej, det fanns naturligtvis inga kroppar utanför förliga överbyggnaden. Men *visiret* fanns nog där.

\*\*\*

Sökandet efter *visiret* började emellertid på andra ställen. Den 10 oktober meddelade estniska utrikesdepartementet att *visiret* fortfarande, efter en veckas letande, ej hade hittats. I ett pressmeddelande sade man:

*... Dr Nuorteva från Finland sade att det inte var nödvändigt att fortsätta letandet efter det försvunna visiret innan olycksfärjans kurs och fart hade studerats ytterligare. Mr. Heimo Iivonen gör det arbetet nu.*

Kommissionen uppgav att de letade under en vecka öster/söder om vraket. Om det var öster/söder om den riktiga eller falska vrakpositionen är oklart. Letade de söder om den falska vrakpositionen var det, de facto, norr om den verkliga vrakpositionen och där hittade de enligt uppgift inget visir. Att med sonar hitta ett 15x12x7 meter stort stålföremål på botten på 70-80 meters djup borde ha varit en barnsak även om det befann sig under vrakets för. Uppgiften att man inte fann *visiret* bör alltså tas med viss reservation.

Den 12 oktober (akt I 22 i SHKarkivet) talar finska delen av Kommissionen om fortsatt sökning av visir. Men ingen sökning görs. Tursas ligger i hamn tills den 17 oktober. Och så plötsligt kommer den 18 oktober 1994 (akt I 28) med uppgift att *visiret* hittats en sjömil (n.m.) V(äster) om haveriplatsen. Akt I 28 är lustig. Finska flottan, Tursas åkte ut på Östersjön den 17 oktober med svenska officerare ombord, ankrade någonstans den 18 oktober, sände ner ROVn och - se där - där var *visiret* som man filmade (igen?) utan sökning med sonar. Men ingen riktig position anges för *visiret* eller var Tursas befann sig. Kommissionen uppgav istället visirpositionen '*en sjömil väster om vraket*', vars position vid den tidpunkten var felaktigt angiven en sjömil öster om den korrekta vrakpositionen! En undersökning av Tursas loggbok torde visa att man inte befann sig på den senare, 9 december 1994, angivna visirpositionen. Kanske man inte ens var ute på Östersjön? Man bara simulerade en avledande operation?

\*\*\*

Den 10 oktober meddelade DN att de vattentäta dörrarna i skrovet under bildäck på Estonia var öppna vid olyckan. Kommissionen utredde aldrig saken, dvs om skrovets vattentäta indelning fungerade.

Den 11 oktober meddelades i svenska pressen att det norska dykföretaget Stolt Comex lätt skulle kunna bärga alla omkomna för cirka SEK 2 millioner; åtta dagar à SEK 250 000:-. Priset motsvarade bara direkta utgifter för Stolt Comex, som inte ville göra en vinst på dykningen. Det hela var en fin gest: sjömän hjälper varandra, i detta fall till nominellt pris. Erbjudandet gällde bara ett par dagar, eftersom Stolt Comex av en händelse hade sin utrustning på plats i Helsingfors. Stolt Comex hade redan den 28 september 1994, olycksdagen, givit samma

erbjudande till den estniska regeringen. Ingen i Estland, Finland eller Sverige svarade på erbjudandet inom angiven tid. Ines Uusmann ansåg senare att det inte kunde vara fråga om ett seriöst företag och hon tyckte det var oetiskt av det att ligga vid Hangö och vänta för att profitera (sic) på olyckan. I december, då erbjudandet inte längre gällde, avslag svenska regeringen (Ines Uusmann) det.

Stolt-Comex hade redan tidigare, den 6 oktober 1994, gjort sitt erbjudande skriftligt att bärga alla omkomna till svenska regeringen. Man hade all utrustning och personal på plats. Regeringen gav inget svar. Det borde ju ha varit självklart att direkt tacka ja! Anledningen torde ha varit följande: Om Stolt-Comex hade bärgat alla omkomna, vilket de hade tidigare erfarenhet av, redan i oktober 1994 skulle regeringen senare inte kunna använda de omkomna som svepskäl för den s.k. gravfridslagen som förhindrar kompletterande undersökning av vraket att finna den riktiga olycksorsaken. Genom att behålla de omkomna nere vid vraket kunde man alltid skylla på dem, när oklarheter framkom under olycksutredningen. Filmer av vraket redigerades, de visade omkomna sade man, när det troligtvis var andra saker som visades, som man inte ville meddela. Senare har svenska regeringen avslagit alla förslag att bärga de omkomna - etiska skäl skyller man på. Men det enda riktigt logiska skälet är att, med de omkomna omhändertagna, finns det inga inga hinder för en korrekt undersökning av vraket. För en korrekt undersökning av vraket ägde aldrig rum 1994 och det som rapporterades 1994-1997 manipulerades för att passa den förfälskade olycksutredningen. Allt detta kommer att beskrivas i denna bok. Att de omkomna användes som gisslan att förhindra en korrekt olycksutredning blir alltmer troligt ju längre tiden går.

\*\*\*

Sjöfartsverkets första officiella rapport, supplement no. 502 i slutrapporten, skriven av Sjöfartsverkets rättschef Johan Franson vad Sverige kunde göra med vrak och omkomna överlämnades till kommunikationsminister Uusman den 11 oktober. Sverige hade i teorin inga förpliktelser.

Att statstjänsteman Fransons sjöfartsverk var jävigt hade inte uppmärksamats. Sjöfartsverket hade kontrollerat färjan sedan 1980 eftersom den besökte Sverige varannan dag utan att hitta ett enda fel. Och det fanns massor av fel på färjan: hon saknade till exempel giltiga certifikat och korrekt livräddningsutrustning!

Den 14 oktober kom en extra krönika av Gunnar Fredriksson i Aftonbladet med titeln *Havet är en värdig grav*. Några dagar senare kom Yrsa Stenius i samma ärende.

Strax efter att Kommissionen hade utsetts, så hade det svenska politiska etablissemang tydligen bestämt att varken bärga vrak eller omkomna, fastän officiellt besked inte gavs förrän den 15 december 1994.

Detta mycket tidiga beslut att inte bärga vraket, långt innan olyckan hade utretts, är naturligtvis en skandal. Uppgifter att det var omöjligt att bärga vraket var fel. Senare har både ryska ubåten Kursk bärgats 2001 på större djup och bärgare var villiga att bärga italienska/maltesiska Erikas två skrovdelar flera kilometer ifrån varandra på liknande djup 2000 till en mycket rimlig kostnad. Visst beslöt regeringen senare att besiktiga vraket efter Estonia med dykare, men den besiktningen var en annan skandal: man gjorde aldrig en korrekt undersökning. Istället meddelade man helt medvetet ett stort antal falska uppgifter om vraket - se [kapitel 5](#).

I efterhand kan man konstatera att det fanns goda skäl för en manipulerad dykundersökning, vilket kommer att framgå av följande kapitel. Men olyckan måste utredas - trots att man redan den 4 oktober i princip hade kungjort olycksorsaken/förloppet!

\*\*\*

Den 17 oktober var olyckan i stort sett färdigutredd även om visiret fortfarande ej var lokaliserat. Meister, Lehtola och Forssberg skrev under ett dokument som den 17 oktober 1994 sändes till Estlands regering, Finlands statsråd, svenska Sjöfartsverket och Estline - **Interimrapport no. 2** (se [bilaga 3](#)). Estonia hade sjunkit 33 minuter efter att visiret först hade trillat av och rampen hade öppnats *litet* så att vatten kunde läcka in i överbyggnaden. Inga uppgifter om överlevande.

Inga andra olycksorsaker nämndes varken förr eller senare för Estlands, Finlands och Sveriges regeringar. Ingen i dessa regeringar har under sju år offentligt ifrågasatt Kommissionens arbete eller undrat om det uppfyller internationell standard. Att en privat haverikommission lyckas fastställa ett mystiskt sjunkningsförlopp på tre veckor, utan att varken ha undersökt vraket med dykare eller ens hittat och besiktigt visiret, är ju otroligt. Ett i princip osänkbart fartyg sjunker på 30-40 minuter och olycksorsaken meddelas på rekordtid, dvs att vatten i *överbyggnaden* hade sänkt fartyget. Hur detta skulle ha gått till kunde Kommissionen senare aldrig förklara utan fick förfälska hela förloppet. Men det mest otroliga är att inga andra olycksorsaker någonsin nämndes eller utreddes och att allmänhet och media inte reagerade. Allmänheten var ju då fortfarande chockad, men media och riktiga experter borde ha ställt korrekta frågor och inte ställt upp i vilseledningskampanjen ledd av Kommissionen och svenska regeringen.

Skeppet hade enligt uppgift utsatts för hot. En kontroll av alla protokoll från Kommissionens tjugo möten, som finns i SHKs Estoniaarkiv, innehåller inte ett ord om läckage och om länsppumpar. Vad hände med Sillastes vittnesmål? Varför inte ett ord om de vattentäta skotten i skrovet, om de 22 vattentäta dörrarna och dess indikation, att vatten på bildäck i överbyggnaden kränger skeppet upp och ned? Varför inte ett ord om att besättningen kunde ha begått misstag eller hade ljugit, varför inte ett ord om att man borde saktat ner? Varför inga frågor om den felaktiga livräddningsutrustningen och avsaknad av en korrekt evakueringsplan? Varför frågade ingen i Kommissionen efter certifikaten? Varför krävde ingen i Kommissionen korrekta stabilitetsberäkningar?

## KAPITEL 3 - VISIRET LOKALISERAS OCH BÄRGAS

Slutrapporten meddelar inte att fel vrakposition cirkulerade under flera månader efter olyckan, och att en **blå** boj lades ut där. Ur slutrapporten: *Sonarbilderna* (tagna 5 oktober av Tursas - förf. anm.) *indikerar också att det fanns vrakdelar* (dvs fragmenten - förf. anm.) *inom ett område 100 till 350 meter väster om vraket*. Denna uppgift i slutrapporten refererar till den korrekta vrakpositionen och enligt Kommissionen var det dessa delar som indikerade fartygets kurs före eller efter olyckan, men faktum är att Estonia enligt alla uppgifter i slutrapporten aldrig passerade detta område.

Vidare: kapitel 8.3 i slutrapporten:

*Visiret påträffades den 18 oktober på N59°23,0', 021°39.2' ...*

Det sägs inte att en **röd** boj hade lagts ut vid visirpositionen, eller vem som fastställde visir/bojpositionen, Tursas, HMS Furusund eller svenska kustartilleriet, och hur. Något bevis för den påstådda visirpositionen finns varken i slutrapport eller Supplement. Position är 1 560 meter rakt *väster* om den korrekta vrakpositionen.

Estonias resa till Sverige gick genom finskt fiskevatten och olyckan skedde utanför finskt territorialvatten. Enligt Interimrapport no. 2 (se [bilaga 3](#)) såg finsk landradar (på Utö) hur Estonia sjönk kl. 01.48. Denna uppgift finns ej med i slutrapporten, eftersom positionen, som ej anges, troligtvis var fel, dvs det var inte Estonia som försvann på skärmen. Likaledes har alla uppgifter plockats bort om finska observationer från Utö av Estonia före kl. 01.24 då Mayday sändes, trots att finska uppgifter om andra skepps, t.ex. Mariella och Silja Europa kurser och farter registrerades och finns publicerade i slutrapportens kapitel 13. Ingen person eller skepp hade enligt Kommissionen Estonia under observation mellan t.ex. kl. 00.00 och 01.24 då visiret skulle ha trillat av kl. 01.15, fast det enligt slutrapporten hade meddelas att finsk landradar hade Estonia på sin skärm, när hon sjönk. Finska lastfartyget Anette, 50 sjömil bort, placerade Estonia en halv distansminut öster om vrakplatsen kl. 01.20, dvs fem minuter efter att visiret skulle ha trillat av! Anettes loggbok finns tillgänglig. Anette hade hört Mayday men förstod aldrig att en olycka hade hänt. Hon fortsatte till Norrköping och först där fick hon reda på att en katastrof hade inträffat.

Efter kl. 01.30 observerade Mariella Estonia på sina tre radarskärmar och placerade henne, enligt Kommissionen i uppgifter till media, cirka 1 800 meter söder om platsen, där visiret senare enligt uppgift återfanns. Slutrapporten återger inte uppgiften, eftersom enligt slutrapporten Estonia vid den tidpunkten var på väg tillbaka till Estland 1 500 meter norrut enligt ett modifierat olycksförlopp - se [kapitel 4](#).

Slutrapporten är helt ologisk - å ena sidan visar man på figur 13.2 att Estonia är på väg tillbaka, med >90 graders slagsida, till Estland kl. 01.30 med >2 knops fart efter slagsida uppstod kl. 01.15, då visiret förlorades och efter giren kl. 01.18; å andra sidan visar man Estonia på figur 17.1 stilla i vattnet kl. 01.30 cirka 2 700 meter söder om positionen given i figur 13.2. Vad var det för okänt fartyg som var observerat 2 700 meter söderut?

Estonia kunde naturligtvis inte vara på två ställen samtidigt, men det är vad slutrapporten visar. Förvirrande, eller hur? Figur 13.2 är rena förfalskningen och positionen i figur 17.1 är inte heller korrekt. Naturligtvis stannade Estonia i närheten av platsen, där hon sjönk kl. 01.32/36. Ett vattenfyllt fartyg driver inte med >2 knops fart: det ligger nästan stilla. Estonia kunde därför knappast ha drivit en längre sträcka, när hon var vattenfylld och höll på att sjunka, medan Kommissionen låter Estonia förflyttas >1 200 m efter kl. 01.30 t.o.m kl. 01.52!

\*\*\*

I kapitel 24 i den [tyska expertgruppens slutrapport](#) kan följande läsas i svensk översättning:

*Sammanfattningsvis antas att svenskar och finnar hade funnit visiret vid sidan om vrakets förskepp, möjligen med bulbståven vilande ovanpå visiret, redan den 1 eller 2 oktober 1994, men beslöt att hålla detta och vrakets verkliga position hemliga, och fortsätta sökandet efter visiret. Esterna sändes att söka österut (där visiret definitivt inte var) medan finnarna med hjälp av svenska minröjningsexperten och minsvepningsfartyg klargjorde något vid*

*vraket som tydligen hade att göra med svenska minor. Den 18 oktober 1994 blev visiret 'officiellt' lokaliserat och litet senare var 'min'-operationen avslutad; senare bärgades visiret till ytan vid en position cirka 2 100 meter SSW från den påstådda vrakpositionen av den finska multi-purpose isbrytaren NORDICA assisterad av den svenska minsveparen FURUSUND.*

Tyskarna tror att svenskarna röjde minor vid Estonias bulbstäv. Sannolikt sprängde svenska flottans dykare bort visiret från vraket istället, så att det hamnade under vrakets för. Notera att tyskarna anser att visiret bärgades vid den sanna vrakpositionen!

\*\*\*

Därför är sannolikt den uppgivna visirpositionen falsk och en del av den tidigare beskrivna vilseledningskampanjen. Det verkar som om alla assisterande fartyg noterade Estonia stilla i vattnet cirka kl. 01.30, och det innebär förstås att Estonia då måste ha varit i närheten av platsen, där hon sjönk, och vraket hittades. Det låter självklart, men trots detta gick Kommissionen först ut med en falsk position för vraket 2 112 meter nordost om den verkliga vrakplatsen. Detta faktum nämns ej i slutrapporten.

Anledningen till alla falska positioner är att dessa meddelades av Kommissionen för att förvilla allmänheten. Kommissionen uppgav tidigt en falsk vrakposition och sannolikt senare även en falsk visirposition. Mariella, t.ex., uppgav säkerligen riktiga uppgifter, men dessa modifierades av Kommissionen i samtal med media, som sedan rapporterade dem. Det finns ju ingen anledning varför Mariella, t.ex. skulle ha rapporterat Estonia 1 800 meter söder om den senare uppgivna visirpositionen kl. 01.30 (sic). Mariellas styrman har uppgivit att han då hade Estonia på radarn och att han noterade positionen i loggboken.

Tursas hade letat efter visiret enligt följande: Mellan den 1 och 6 oktober letade Tursas i ett område en sjömil söder om vraket som sträckte sig två sjömil österut och en sjömil västerut från vraket, dvs i ett tre kvadratsjömil stort område söder om vraket. Uppgiften bör tas med viss reservation. En falsk vrakposition hade uppgivits och vi vet ej om sökningen skedde med utgångspunkt från den falska eller verkliga vrakpositionen! Enligt uppgift fann man inget visir men en del fragment av olika slag den 5 oktober - som bevisade Estonias babordsgir (se [kapitel 4](#)) efter förlusten av visiret, vars position enligt uppgift inte var känd den 5 oktober.

Den 8-10 oktober fortsatte letandet, men Tursas befann sig då i närheten av vraket och ankrade i olika positioner kring vraket och filmade föremål på botten, inklusive vraket, med ROV. Sedan befann sig Tursas i hamn tills den 17 oktober då man avseglade för att den 18 oktober finna visiret - som angivits - en sjömil väster om vraket.

Om visiret verkligen lokaliserades den 18 oktober är oklart. Som beskrivet i kapitel 2 hade Stenström och Karpinen bilder av visiret redan minst en vecka tidigare.

Inget fartyg sökte väster om vraket mellan den 9 och 17 oktober!

Visiret lokaliserades alltså enligt uppgift först den 18 oktober 1994 av finska bevakningsfartyget Tursas omkring en sjömil väster (!) om vraket, vilket rapporterades i Lloyd's List, London, den 20 oktober 1994.

Men visirets verkliga position - latitud/longitud meddelades ej. Visirets position, markerad med en **röd** boj, bestämdes först senare till omkring N59°22',97, E21°39',33 ± 100 meter enligt ett meddelande från svenska (sic) flottan den 9 december 1994 och det är den positionen som anges i slutrapporten. Visiret låg på cirka 70 meters djup.

\*\*\*

Kommissionen beslöt genast att bärga visiret. SHK gjorde därför en framställning till Regeringen att ge Marinledningen i uppdrag att biträda med resurser för att lyfta bogvisiret. Regeringen gav sedan ett uppdrag till Försvarsmakten att biträda vid bärgningen av Estonias bogvisir. I en skrivelse från Marinledningen beordrades Marinen att i väntan på Regeringens beslut förbereda hjälp att koppla lyftvagnar i samband med Estonias



bogvisir. SHK meddelade finska Sjöfartsstyrelsen att svenska Försvarsmakten fått i uppdrag att bistå med bärgningen av Estonias bogvisir. SHK och Försvarsmakten diskuterade sedan medverkan med minjaktsfartyg vid bärgningen av visiret. Finland gav tillstånd för två namngivna minjaktsfartyg att gå in på finskt vatten. Svenska Marinen sände sedan en lägesrapport från arbetet 'Lyfta Estonias bogvisir' till SHK, finska Sjöfartsstyrelsen, Estlands motsvarighet och Marinkommando Ost.

Inga anbud från civila bärgare togs in vilket är mycket anmärkningsvärt och hela operationen var hemlig. Svenska krigsmakten, flottan, skall naturligtvis inte ägna sig åt bärgning av visir, men det finns en viss logik i det, om svenska flottan månaden tidigare hade ägnats sig åt att spränga bort visiret under vatten efter olyckan.

Svenska marinens HMS Furusund filmade visiret med ROV den 10-11 november så att ett lyftok kunde tillverkas att bärga visiret. HMS Furusund skulle naturligtvis ha kunnat uppge sin - och visirets - position vid denna operation, men Furusunds loggbok finns ej tillgänglig trots upprepade förfrågningar hos svenska marinen.

Visiret bärgades den 12-19 november 1994 av finska isbrytaren/kranfartyget Nordica, som var underställd svensk militär bärgningsledning och togs till Hangö, Finland. Bärgningen tog tid eftersom lyftoket fick modifieras i omgångar innan visiret kunde lyftas.

Nordicas position vid bärgningen skulle också kunna användas som position för visiret men författaren har inte lyckats lokalisera en bärgnings- eller inspektionsrapport av visiret i SHKs arkiv.

Det finns obekräftade uppgifter att bärgningsfartygens loggböcker anger en annan position vid bärgningen än den som senare uppgavs vara visirets - de visste tydligen inte vilken position de skulle fylla i.

Kommissionen, som rapporterade till media om bärgningen, undvek noga att uppge en position för visiret. Istället uppgav Kommissionen att visiret hade lyfts upp av tiometersvågor och sedan kraschat ner mot förpiksdäcket, vilket setts av ögonvittnen. Visiret var i annars i gott skick. Olyckan hade orsakats av konstruktionsfel.

\*\*\*

**Det** borde ha tagits 100-tals foton av visiret, även på havsbotten, (foton ingår i slutrapporten dock ej tagna på havsbotten) men inga foton med t.ex. djupuppgifter finns arkiverade, som skulle stämmas av med, t.ex. vrakets djupsiffror.

Anledningen varför ingen detaljerad bärgnings- och inspektionsrapport gjordes av visiret är att man redan innan bärgningen och inspektionen hade talat om hur visiret hade trillat av, avslaget av vågkrafterna, och då fanns det ingen anledning att göra en detaljerad bärgnings- och inspektionsrapport som skulle avslöja skador, som tydde på ett annat olycksförlopp, t.ex. skrapmärken på visiret, speciellt på gångjärnsarmarnas undersidor och lyfthydraulikens öron på gångjärnsarmen och kappens insida, och på lyfthydraulikens cylindrar. Skrapmärkena tyder på att visiret föll av när det var stor slagsida, men det kunde man tydligen inte dokumentera. Inga åtgärder vidtogs för att skydda visiret mot väder och vind i Hangö. Inga utomstående fick besiktiga visiret.

1998 beslöts att visiret skulle föras till Stockholm och ställas ut på Sjöhistoriska muséet. Det var ett utmärkt initiativ. Trots att visiret inte hade skyddats, kan från skador och skrapmärken ses att visiret faktiskt föll av i sidled efter att ha lossats, sprängts loss, under vatten. 1999 transporterades visiret till Sverige och placerades i Södertälje hamn. Under 2001 förflyttades visiret till ön Älvsnabben i Stockholms skärgård. Allmänheten har ej tillträde. Sjöhistoriska muséet verkar att ha gett upp planer på dokumentera olyckan.

Slutsatsen av detta kapitel är att visirets lokalisering den 18 oktober och bärgning i november 1994 är suspekta - visirpositionen är ej dokumenterad alls utan sannolikt en ploj i en vilseledningskampanj!

Kanske Kommissionen, som hade träffats den 17 oktober i Tallinn, då beslöt - de var ju tvingade - att äntligen hitta (sic) visiret dagen därpå, fast man redan visste var det fanns - vid vraket.

Positionen en sjömil väster om vraket blev en nödlösning. Man kunde ju inte uppge en position i ett område genomsökt den 2-10 oktober, så man lade det precis utanför det området, och trodde väl att man skulle kunna rekonstruera ett falskt olycksförlopp senare? Sedan kunde naturligtvis bärgarna inte uppge visirets position. De bärgade visiret sannolikt vid vraket, vars position hade uppgivits vara falsk - 2 112 meter nordost om den verkliga.

Sedan - den 9 december - fick Kommissionen hänvisa till en rapport från svenska flottan att visiret skulle ha legat under en **röd** boj som tydligen skulle ha befunnit sig 1 560 meter väster om den verkliga vrakpositionen.

Första etappen av Estoniabluffen var avklarad.

### KAPITEL 4 - KOMMISSIONEN FÖRFALSKAR OLYCKSFÖRLOPPET

Oavsett det faktum att beslut om en Kommission att utreda olyckan fattades redan den 28 september och att en 'Kommission' började arbeta informellt redan den 28/29 september och att Kommissionen redan hade meddelat eller uppfunnit en sannolik olycksorsak den 4 oktober, så kungjordes namnen på Kommissionens medlemmar inte förrän den 10 oktober (se [bilaga 2](#)). Den svenska begäran den 3 oktober, att Sverige skulle leda Kommissionen, hade ignorerats av Estland. Flera medlemmar i Kommissionen var även med i Marine Accident Investigators International Forum, [MAAIF](#), som förbinder sig att följa FN:s resolutioner och lagar om samarbete och regler för sjöhavariutredningar. Under utredningens gång bröt Kommissionen konsekvent mot dessa regler och principer.

Andra experter och observatörer utsågs då och senare för att bistå Kommissionen. Norges, Estlands, Sveriges och Finlands sjöfartsverk fick observatörer, medan Tyskland, där färjan var byggd, uteslöts från Kommissionen. Danske observatören Niels Mortensen ersattes i november 1994 av Knud Skaareberg Eriksson. Norsk observatör blev senare Tom Getz. Finsk observatör blev Tom Sommardahl. Estnisk observatör (eller expert) blev Kalle Pedak, chef vid estniska sjöfartsinspektionen. Men ingen av de danska, norska och finska observatörerna deltog någonsin vid utredningens möten (sic). Svensk observatör blev [Sten Anderson](#), medlem i MAAIF, Sjöfartsverket. En ny finsk observatör utsågs och började närvara, när utredningen var ett år gammal. Sverige utsåg i mitten av november 1994, tekn. dr. [Mikael Huss](#) från Tekniska Högskolan, Stockholm, som stabilitets- och flytlägesexpert, psykolog Bengt Schager, Halmstad, som expert att bedöma alla vittnesmål och sjökaptén Olle Noord. Finland utsåg sjökaptén Simo Aarnio som expert från början. Svenska Redarföreningen ville utse Per Nordström att ingå i utredningen. Därav blev intet. Nordström blev senare ny ställföreträdande sjösäkerhetsdirektör i Sverige under Johan Franson. Finland utsåg dr. Klaus Rahka som hållfasthetsexpert. Estland utsåg två professorer och en civilingenjör som experter.

\*\*\*

Vid kungörelsen sades också:

*Kommissionens referensramar beror på att finna och inspektera Estonias bogvisir, som kommer att bestämma det framtida arbetets innehåll och inriktning.*

Kommissionen struntade dock i de begränsande referensramarna givna av de estniska, finska och svenska statsministrarna, för bara en vecka senare, den 17 oktober, innan (!) man ens hade funnit visiret (sannolikheten finns ju att visiret redan hade hittats med sonar den 30 september och filmats med ROV den 2 oktober, men kungörelsen anger motsatsen), så bekräftade den för allmänheten vad som hänt, dvs vad Kommissionen redan sagt den 4 oktober 1994.

Referensramarna borde istället ha varit att, förutom att förutsättningslöst utreda olyckan, att t.ex. undersöka skrovet för eventuella skador. Man hade ju, t.ex. hittat en stor lös stålplåt i närheten av vraket och utefter färjans kurs. Hur hade den hamnat där? Och alla *fragmenten* - hur och var hade de trillat av?

Svenska och estniska sjöfartsverkets observatörer i Kommissionen, Sten Anderson och Kalle Pedak, reagerade inte. Istället för att kontrollera att utredningen gick rätt till vilket borde vara observatörens roll, deltog både Anderson och Pedak aktivt i utredningen och drev med bestämdhet olycksorsaken med vatten på bildäck kl. 01.15 och att färjan i övrigt var i perfekt skick. Naturligtvis var Anderson och Pedak jäviga. Pedaks estniska sjöfartsverk hade certifierat färjan. Andersons svenska Sjöfartsverket hade godkänt färjan vid flera kontroller.

\*\*\*

Visiret inspekterades inte förrän i slutet av november 1994 efter att det hade bärgats, men då hade Kommissionen redan bekräftat olycksorsaken och vad som hade hänt. Det fanns tydligen ingen anledning att undersöka skrovet.

Att Kommissionen skulle fastställa olycksorsaken, förutom att finna och inspektera Estonias bogvisir, var naturligtvis självklart, men man får inte glömma estniska utrikesdepartementets press-release 30 september 1994 där man meddelade att det fanns ett andra syfte med Kommissionen:

*att övervaka och koordinera fortsatta operationer (to oversee and co-ordinate any further operations).*

Vad övervakning och koordinering av fortsatta operationer (sic) innebär har inte meddelats, men man menade väl dykningar, undersökningar och eventuell bärgning av vraket och/eller omkomna. I princip skall en undersökande kommission inte syssla med fortsatta operationer. Det skall andra myndigheter göra, eller varför inte rederiet självt. Om lastägare, t.ex. vill bärga last skall inte det beslutas av en olycksundersökande kommission. En olycksundersökande kommission skall i princip enbart göra en enda sak - samla bevis och fastställa olycksorsaken. I efterhand är det ganska häpnadsväckande att konstatera hur femton ledamöter och ett tiotal s.k. experter och observatörer under tre år aldrig diskuterade eller ens undersökte en enda, annan olycksorsak, t.ex. läckage, och vad som eventuellt hade orsakat det: bristande underhåll, rostiga tankar, läckande toalettsystem eller felaktigt installerad utrustning, t.ex. stabilisatorerna som hade svetsats in åtta månader tidigare. Det enda man gjorde var att försöka bekräfta olycksorsaken kungjord i oktober 1994!

Det är sannolikt att Anderssons och Pedaks närvaro i kommissionen var att skydda svenska och estniska sjöfartsverkens intressen. De hade informellt givit flera undantag från sjösäkerhetsreglerna. Estonia saknade, t.ex. korrekt livräddningsutrustning för fart över Östersjön. Hon var bara utrustad för kustfart!

Den 18 oktober 1994 intervjuades Sten Anderson i DN. På fråga om de vattentäta dörrarna var stängda, etc. och om ett skepp verkligen kunde sjunka med stängda vattentäta dörrar var Anderson svarslös. Naturligtvis kunde inte Estonia sjunka med stängda vattentäta dörrar. Det visste Anderson. Och Kommissionen beslöt att överhuvudtaget ej beskriva det felaktiga dörrsystemet i slutrapporten. 22 vattentäta dörrar kunde öppnas och hållas öppna från bryggan - ett helt olagligt och livsfarligt system! Och hur var det med Estonias länspumpar? Kommissionen utredde aldrig dem heller. Fungerade de?

\*\*\*

Kommissionens medlemmar hade i själva verket utsett sig själva redan den 29 september vid ett informellt möte i Åbo, Finland eller ännu tidigare, den 28 september. I slutrapporten sid 14 säger Kommissionen dessutom att medlemmarna bara representerade sig själva och inte tog några direktiv från sina regeringar.

Det innebar att Kommissionens undersökning var privat och inte enligt, t.ex. FNs lagar och regler. Trots att esterna bara representerade sig själva var de jäviga och trots att medlemmarna sade att de bara representerade sig själva, så avsattes och tillsattes flera stycken av Estlands och Sveriges regeringar.

De svenska medlemmarna bröt också mot principerna i svensk lag (1990:712) om olycksutredningar och dess instruktioner, som inkorporerar FNs internationellt antagna bestämmelser.

Kommissionen beslöt genast att hela undersökningen skulle vara hemlig i strid mot alla regler. Allmänheten skulle ej ha insyn. Media och anhöriga protesterade inte. Media nöjde sig med att publicera de uppgifter som Kommissionen presenterade med jämna mellanrum utan urskillning och kritisk granskning.

\*\*\*

Kommissionen hade stora svårigheter att förklara, dels internt, dels för allmänheten hur och varför visiret hade förlorats under väg när det änligen hade lokaliserades, enligt officiell uppgift den 18 oktober, en sjömil väster om vraket.

Estonia hade enligt uppgift haft västlig kurs från Tallinn till Stockholm, så en rationell person hade förväntat sig att lokalisera visiret många sjömil öster om vraket, om det hade förlorats under väg, så att vågor sedan kunde slå mot rampen och öppna den. När visiret senare, den 18 oktober, hittades enligt uppgift (inga bevis finns) 1 560 meter väster om vraket, var det möjligt att fartyget hade krängt först och girat därefter och förlorat visiret senare, och att skeppet sedan drivit österut för att sjunka i den position, där vraket hittades. Alternativt kunde fartyget ha girat innan haveriet skedde och var på väg tillbaka till Tallinn, när visiret förlorades. I båda fallen var färjan helt klart inte under väg mot Stockholm när olyckan skedde.

Den 24 oktober 1994 intervjuades ett ögonvittne, som hade sett Estonia stillaliggande kl. 01.30 och sjunka kl. 01.36, av finska polisen (akt A93c i SHK:s arkiv). Uppgifterna diskuterades vid Kommissionens möte den 26-27 januari 1995, dvs långt efter man redan meddelat olycksförloppet med tider. Det var styrman Ingemar Eklunds på Mariella uppgifter. Hans vakt hade börjat kl. 22.00 och han hade hela kvällen och natten sett Estonia. Eklund talade på telefon med kapten Thörnroos, som befann sig i sin hytt, när Eklund hörde Mayday på VHF kanal 16. Eklund meddelade:

*Klockan 22.00 såg jag Estonia snett framför oss, omkring 30°, på babordssidan. ... Hennes kurs kl. 22.00 var nästan västlig och hon höll sig rätt stadigt bredvid oss. ... Jag såg Estonia hela tiden på radarn. ... Kl. 01.30 ... hörde jag på kanal 16 hur Estonia sade en gång Mayday. ... Jag svarade Estonia omedelbart men de svarade inte tillbaka. ... Under tiden jag försökte få kontakt, så tog jag ut hennes position från radarn. Från det vi hörde Mayday-anropet och fram till ekot av Estonia försvann så tror jag att det tog bara cirka sex minuter. Tiderna framgår av protokollet som jag förde under nattens lopp. ... Efter att vi hör(de) Mayday anropet så såg vi ljusen från Estonia. ... Under vår färd fram mot Estonias position så försvann ljuset från henne och på radarn. Strax innan hon försvann från radarn så uppfattade jag att hon girade babord ... detta skedde mycket hastigt ... eftersom vektorn försvann så misstänkte jag att Estonia sjönk. ... Vi hade alla tre radarna igång. ... Under färden fram till Estonias position så manövrerade jag fartyget ... Jag höll även protokoll. ... I protokollet jag skrev är tiderna exakta emedan de är tagna från GPS-navigatorn.*

Eklunds protokoll av olycksförloppet finns ej i SHK:s arkiv (bevisförstöring?). Notera att Eklund anser att Estonia sjönk redan kl. 01.36 och att Estonias positioner noterades kl. 01.30 och kl. 01.36. Det framgår dock klart att Eklund inte såg Estonia driva >1 400 meter i sidled fram t.o.m. kl. 01.52. Eklunds chef, kapten Jan-Tore Thörnroos meddelade i samtal med Kommissionen i november 1994 att Estonia låg helt stilla, när hon var under observation, dvs mellan kl. 01.30 och 01.36 var Estonias position oförändrad. Vid samma tillfälle fick naturligtvis Kommissionen en kopia på Mariellas loggbok och protokoll av hela olycksförloppet som det noterats av Mariella. Men Kommissionen beslöt att censurera dessa ögonvittnens observationer och noteringar: de passade ju inte in i det uppfunna olycksförloppet. Istället uppgav Jörle/Hellberg i boken Katastrofkurs fräckt att Thörnroos skulle ha meddelat att Eklund noterade babordsgiren redan kl. 01.16 (innan Mayday!) och att de, Thörnroos/Eklund, noterade att Estonia sjönk ca 01.52. I Jörle/Hellbergs bok 'Katastrofkurs' sid 251 sägs det nämligen:

*Eftersom maskinerna stannar (kl. 01.20-01.25), har alltså giren skett under dessa 5-10 minuter sedan slagsidan uppstått (kl. 01.15). Detta stämmer också med iakttagelserna på Mariella, där man sett (sic) hur Estonia girat strax före Mayday-anropet (kl. 01.22) och sedan blivit stilla.*

Och på sid 182/3:

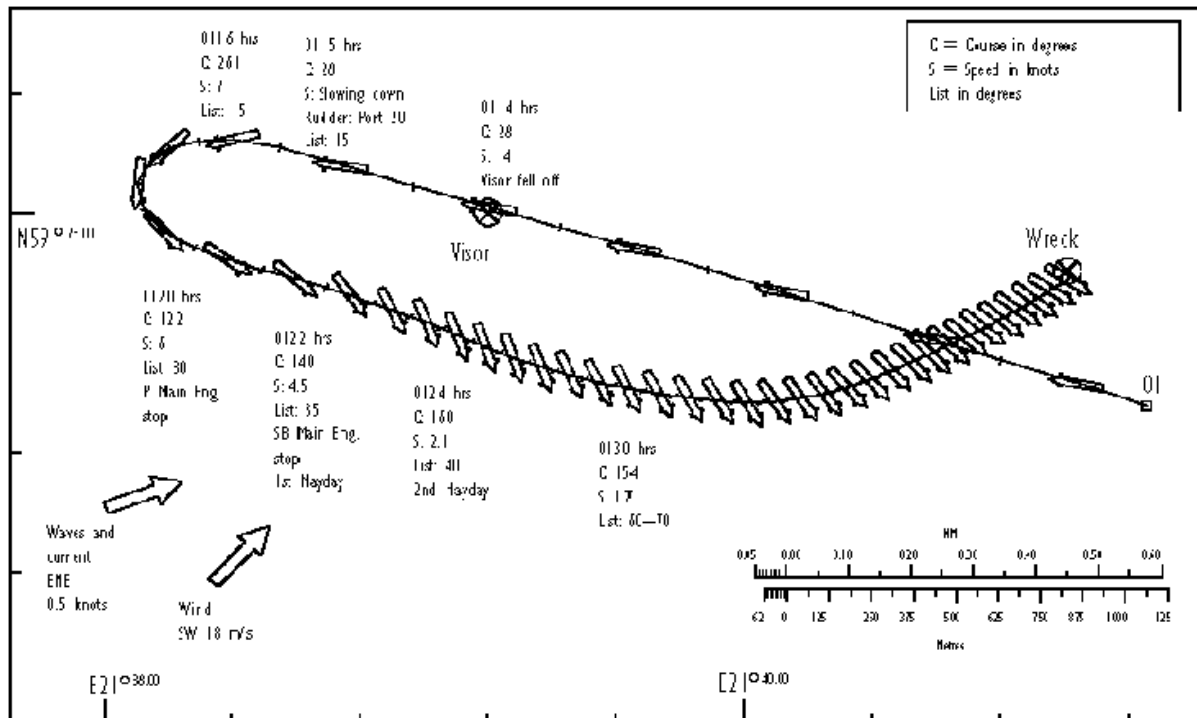
*Det var god sikt och Estonias ljus syntes tydligt om babord. ... (Eklund) berättar för oss att Estonia en halv till en minut före sitt "mayday" försökte vända. Det är en manöver som syns mycket tydligt ... Det tog inte mer än en minut för Thörnroos att ... springa upp på bryggan. ... Eklund pekade direkt ut det estniska fartyget på radarskärmen, där han hade plottat henne under de senaste timmarna. "Där är Estonia." ... En stund efter ... låg Estonia stilla. Helt klart är ... att Estonia låg stilla när "mayday"-kommunikationen avslutades några sekunder efter (01.30).*

Eklund säger dock klart till finska polisen att den enda 'gir' han noterat var strax innan sjunkningen kl. 01.36, troligtvis resultatet av att Estonias akter sjunkit och slagit i botten och att förskeppet pekade upp i skyn en kort stund och gav ett kort, förstärkt radareko, medan Jörle/Hellberg meddelar att Mariella skulle ha sett en fyra minuters 180° gir innan Mayday sändes tio femton minuter tidigare. Heimo livonen som skulle kontrollera Estonias kurs och fart innan olyckan kan ju inte ha varit ovetande om Eklunds och Thörnroos observationer. Det är intressant att notera att Eklund och Thörnroos aldrig protesterat mot dessa förvrängingar av vittnesmålen.

Författaren har bett Thörnroos förklara vad han verkligen sagt och sett, men Thörnroos vill inte uttala sig. Författaren har även bett Hellberg kommentera uppgiften att Eklund skulle ha sett babordsgiren redan kl. 01.16 men Hellberg vill inte heller uttala sig.

\*\*\*

Olycksförloppet enligt Kommissionens idéer visas i figur 13.2 i slutrapporten och återges nedan. Det är en simulation gjord med hjälp av en navigationsdator i Kalmar. Notera att Estonia inte alls ligger stilla kl. 01.30! Hon driver sidledes med god fart >2,2 knop och sjunker - plötsligt - inte förrän kl. 01.54 efter att ha drivit > 1 400 meter. Sista minuten flyttar hon sig 50 meter i sidled!



Pilarna representerar Estonias läge och förens riktning varje minut. De större vita pilarna i vänstra hörnet visar vind- och strömriktning. Simulationen visar i verkligheten ett helt oskadat fartyg som (a) girar mellan kl. 01.16 och 01.20 och sedan (b) driver mycket snabbt sidleds, >2 knop, mellan kl. 01.20 och 01.51, men aldrig sjunker. Vad som händer efter att det simulerade fartyget passerar 'Wreck'-positionen kl. 01.51 är att det driver vidare, men det har Kommissionen suddat bort. Sedan har Kommissionen angett olika krängvinklar, etc., vid olika tidpunkter men alla dessa uppgifter är falska - de har inget med plotten av det oskadade fartyget att göra.

Det är enkelt att göra om denna förfälskade plott med vilken navigationsdator som helst fast man måste öka vind- och strömhastigheter.

I slutrapporten sid 22 konfirmerar Kommissionen att visiret trillade av kl. 01.15 den 28 september - i figuren ovan från slutrapporten är tiden 01.14 - när fartyget var under väg mot Stockholm med oförändrad fart, cirka 14/15 knop, precis som man hade meddelat den 17 oktober 1994. Sedan sägs att rampen drogs ut och att skeppet efter två minuter började gira 180° babord under fyra minuter, först mot, sedan bort från vågorna. Tidpunkterna och positionerna för dessa händelser är dock lika obevisade i slutrapporten, som de var den 17 oktober 1994.

Efter att visiret föll av kl. 01.14/15, då rampen drogs ut helt, hade alltså Estonia först fortsatt rakt fram en halv distansminut västerut under två minuter med vågorna in snett från babord fortfarande under väg mot Stockholm. Hon hade sedan under fyra minuter girat 180° mot vågorna och rört sig österut med ökande slagsida men med avtagande fart för att först då, kl. 01.24-01.30 sända ett Mayday och slutligen ha sjunkit cirka en distansminut, eller 1 560 meter, öster om visiret kl. 01.52.

Kommissionen hade emellertid i DN 941019 sagt att:

*Inget i besättningens uppgifter tyder på att befälhavaren lyckades vända fartyget och gå tillbaka mot Tallinn, innan hon sjönk.*

Men för att kunna förbinda visirpositionen, som inte var känd den 17 oktober 1994, med vrakpositionen var en 180° gir nödvändig.

Kunde tillräckligt med vatten komma in på bildäcket under den uppgivna manövern för att sänka Estonia som det är beskrivet? Borde inte fartyget omedelbart kapsejsa?

Numera vet vi att rampen aldrig var öppen och att visiret sannolikt hängde kvar tills fartyget sjönk, men det är naturligtvis av stort intresse och se hur Kommissionen, genom manipulationer, simuleringar, dissimuleringar och uppfinningar, sökte rekonstruera ett omöjligt olycksförlopp med vidöppen ramp, etc.

Problemet var, och är fortfarande idag, att, bl.a. dölja det faktum att fartyget skulle ha slagit runt och flutit upp och ned efter en eller två minuter, om rampen var vidöppen. Hur kunde, och kan, Kommissionen hävda att fartyget (a) inte bara flöt under >35 minuter utan också (b) förflyttade sig flera distansminuter och (c) girade under den tiden?

\*\*\*

Svaret är att uppdraget att besvara frågorna i första instans överlämnades till tekn. dr. och docent Mikael Huss 1994, expert i Kommissionen.

Figur 13.2 ur slutrapporten ovan är en ren förvanskning eller förfalskning av figur 4.12 i supplement no. 522 till slutrapporten av Huss - Simulation of the Capsize, som i sin tur är ett teoretiskt, misslyckat och felaktigt andra försök (av flera) att rekonstruera olyckan av Sjöbefälsskolan i Kalmar där Hans Rosengren är lärare.

Slutrapporten säger att plotten gjorts med hjälp av simulatoren på Sjöbefälsskolan i Kalmar. Simulatoren är tillverkad av Norcontrol A/S, Horten, Norge. Denna simulator programmeras med ett fartygs manöveregenskaper och kan sedan förutsäga resultatet av olika nautiska manövrar (roder, maskin), med viss korrigering för ström och vind, när fartyget är oskadat och upprätt. En förutsättning är att man vet när olika manövrar sker, t.ex. fartminskning, roderutslag - den resulterande rörelsen sker sedan med viss fördröjning. Simulatoren kan ej användas varken att simulera en manöver med stor slagsida, eftersom rodet är över vatten och manöveregenskaperna då ej är kända, eller ett sjunkningsförlopp, när displacementet ökar >200-300% (sic), då skeppet naturligtvis stannar och sjunker direkt under havsytan. En normal färja sjunker när displacementet har ökat 30-40% pga läckvatten i skrovet. Då kommer skrovets ovandel under vatten och fartyget går under. Därför är plotten fel redan efter ett par minuter. Det är helt klart att plotten visar ett oskadat fartyg.

En navigationsdator kan inte heller beräkna en färjas stabilitet i oskadat eller skadat skick eller hur dess navigationsegenskaper förändras i skadat skick. Enligt uppgift var det inte heller Sjöbefälsskolan i Kalmar som gjorde plotten: den gjordes privat av Rosengren/Huss, som lånade simulatoren och försökte hitta på ett möjligt olycksförlopp. När det sedan misslyckades, tog bara Kommissionen en av plotterna och ändrade så att det 'passade' - se nedan!

Huss sökte med hjälp av simulatoren och andra vetenskapliga (sic) metoder visa, under förutsättning att besättningen lyckades vända fartygets kurs tillbaka mot Tallinn, att det tog 6-19-28 minuter att fylla bildäck/överbyggnad med 1 000-1 500-2 000 ton vatten, inflöde 166,7-38,5-55,6 ton/min, då slagsidan ökade till 22-29-37 grader, kränghastighet 3,67-0,54-0,89 grad/min, och att det tog Estonia 19 minuter att stanna, innan hon, efter att ha drivit under ytterligare 9 minuter, slog runt, vilket inte skedde. Supplement no. 522 motsäger alltså slutrapporten!

I en tidigare internrapport skriven december 1994 hade Huss meddelat Kommissionen att det tog bara 6 minuter att fylla bildäck/överbyggnad med 2 100 ton vatten, inflöde 480-240 ton/minut genom en vidöppen ramp, och att sedan fartyget kapsejsade, dvs flöt upp och ned.

Huss hade anställts som expert vid Estoniakommissionen i november 1994 för att visa hur Estonia sjönk långsamt och stabilt under 37 minuter med vatten på bildäck i överbyggnaden.

Kommissionens senare förvanskningar, för att bevisa sina tidigare uttalanden, handlar bl.a. om slagsidans storlek vid olika tidpunkter.

\*\*\*

Huss visste eller borde emellertid ha vetat följande - han är tekn. dr. och var docent vid KTH vid tillfället - vad som skulle ha hänt under de första minuterna. Det är grundläggande skeppsbyggnads- och stabilitetskunskaper: om rampen var vidöppen och rampen var nerfälld kl. 01.15-01.16, om farten var 7,46 m/s, 14,5 knop, om vågorna var 4,3 meter höga med en period av 8-9 sekunder och om relativa, upp/ned vis-à-vis vattenytan, rörelsen var ±5 meter vid främre rampen, borde öppningen förut, 2,0 m över vattenlinjen/bogvågen, vara under vatten cirka 1,5 sekunder var 5,5 sekund, när fartyget stävade snett in i vågorna, vågriktning 160°. Öppningen var 5,4 meter bred och cirka 3 meter, i medeltal, under vatten varje nerdoppning. Då strömmar 180 m<sup>3</sup> vatten in under varje nerdoppning 1,5 sekunder lång var 5,5 sekund, eftersom arean (5,4x3,0 m<sup>2</sup>) x farten (7,46 m/s) x tiden (1,5 sekunder) = 180 m<sup>3</sup>/nerdoppning.

Under en minut skulle det komma in cirka 1 963 m<sup>3</sup> (60/5,5 = 10,9 vågor à 180 m<sup>3</sup> = 1 963 m<sup>3</sup>). Om vågriktningen var mera snett från sidan, minskade inflödet lite, men enligt olycksförloppet stävade Estonia rätt mot sjön mellan kl. 01.16-01.17 då farten var cirka nio knop, inflöde cirka 1 200 ton/minut. Med 1 963 ton vatten på bildäcket kl. 01.17 skulle Estonia ha kapsejsat, tvärstannat och flutit upp och ned i det stormiga vädret.

Vattnet i överbyggnaden skulle först ha krängt fartyget >40 grader då det var omöjligt att gå på däck. Sedan skulle däckshuset ha fyllts och Estonia skulle ha legat på sidan en mycket kort stund - ett helt ostabilt läge. Det borde ha tagit maximalt ett par minuter att fylla däckshuset som skulle ha blivit som en köl på en segelbåt. Estonia skulle sedan flyta upp och ned på det luftfyllda skrovet. Ingen skulle ha överlevt!

Estonia skulle alltså inte ha sjunkit utan flutit upp och ned redan kl. 01.20. Hela förloppet borde ha tagit tre eller fyra minuter! Allt detta visste eller borde Huss ha vetat 1994. Det var exakt vad som hände Herald of Free Enterprise 1987. Kommissionen visste det säkert, senare, och det var anledningen, varför Kommissionen 1994 hade stora svårigheter att förklara (läs förfalska) olycksförloppet: hur mycket vatten kom in om rampen var nerfälld och fören var helt öppen? Varför flöt inte Estonia upp och ned?

\*\*\*

I första försöket, december 1994, fick alltså Huss ner inflödet till 2 100 ton under 6 minuter under en 150° babordsgir (Huss var alltså informerad om en gir) genom att snabbt minska farten och därmed vatteninflödet, men sedan skulle fartyget fortfarande ha slagit runt kl. 01.20.

Huss skriver i Rapport om stabilitet av M. Huss, 950104 (akt B55 i SHKs Estoniaarkiv - hemligstämplad under utredningen) försiktigt:

*Efter detta skede börjar vatten strömma in på de övre däckerna (i däckshuset). I praktiken är fartyget härmed förlorat (dvs det kapsejsar och flyter upp och ned). Tidsförloppet blir helt bestämt av hur snabbt de övre däckerna (dvs däckshuset) vattenfylls.*

När Herald of Free Enterprise kapsejsade fylldes övre däckerna på mindre än en minut. Sedan hade hon kapsejsat och resan var slut.



Som synes ansåg Huss 1994 att inflödet genom rampöppningen i fören var ganska konstant 240-480 ton/min oavsett fart och vågriktning och att farten var noll knop efter fyra, fem minuter, d.v.s. fartyget stannade i stort sett omedelbart. Det hela verkar mera baserat på uppgifter, om först snabb slagsida 14 grader och sedan långsamt ökande slagsida, än på verkliga inflöden. I verkligheten noterade överlevande att den första slagsidan var mycket större, >30 grader, och att Estonia sedan rätade upp sig (sic) och blev stabil med 10-15 graders slagsida efter ett par minuter, så att de kunde evakuera färjan. De överlevandes observationer tyder på att slagsidan uppstod, pga läckage som minskade initialstabiliteten till noll vilket gav upphov till den första, stora slagsidan. Sedan rätade fartyget temporärt upp sig när mera vatten läckte in och stabiliserade fartyget, men när det vattnet spreds i fartyget ökade slagsidan på nytt.

Kommissionen accepterade inte Huss första förslag. Farten kunde ju inte vara noll efter fyra minuter (kl. 01.19!), eftersom färjan då inte kunde nå vrakplatsen > 3 000 meter österut och sjunka där kl. 01.52-01.54. Nej - efter fyra minuter hade Estonia knappast hunnit gira 180° enligt Kommissionens slutliga, förfalskade olycksförlopp.

Huss ansåg i sitt första försök att Estonia genast, genom omedelbara besättningsaktioner, (a) började gira och (b) saktade farten för att stoppa inflödet genom den vidöppna rampen. Det fanns naturligtvis inga bevis för dessa två av varandra oberoende manövrar som görs från olika konsoller på bryggan. Besättningen i maskinkontrollrummet har inte meddelat att huvudmaskinerna drogs ner. De har överhuvudtaget inte meddelat någonting om maskinmanövrar före eller efter olyckan.

\*\*\*

Huss uppdrogs då av Kommissionen att göra ett andra, hemligt försök att simulera olyckan 1995/1996, dvs förfalska olycksförloppet. Rosengren fick hjälpa till.

Huss började med att reducera inflödet genom rampöppningen. 1 963 m<sup>3</sup>/minut, när farten var 14,5 knop (7,45 m/s) i mötande sjö, enligt författaren, och även 240-480 m<sup>3</sup>/minut enligt Huss själv, var naturligtvis för mycket. Det fick bli maximum 250-400 m<sup>3</sup>/minut de tre första minuterna enligt förfalskade modellförsök och matematiska modeller (se figurer 4.2, 3 och 4 i supplement no. 522 i slutrapporten som utfördes senare) och mycket, mycket mindre därefter. För att undvika kritisk granskning av utomstående hemligstämplades materialet av Forssberg under utredningen. Hemligstämpling är som bekant ett vanligt medel vid vilseledning. Sedan fick också farten minskas snabbt - från 14 till 9 knop under två minuter innan fyraminutersgiren - men fick inte bli noll - fartyget skulle ju segla iväg nästan två distansminuter österut för att sjunka på vrakplatsen kl. 01.52-01.54. Att Eklund och Thörnroos på Mariella noterade Estonia stillaliggande fick sopas under mattan.

Huss ansåg vidare att vatteninflödet sedan, efter giren, som ingen har noterat och som det inte finns ett enda bevis för, minskade dramatiskt. Att Estonia hade girat 180° under två till sex minuter, efter att ha förlorat visiret, är naturligtvis obevisat men en nödvändig del av historieförfalskningen. För den skarpa giren behövs ett maximalt roderutslag åt babord - det tar ca 30 sekunder enbart att vrida rodren. Men rodren hittades med maximalt styrbordsutslag. Efter babordsgiren skulle alltså besättningen ha vridit rodren fullt styrbord, vilket tar ytterligare 60 sekunder.

För att ytterligare bevisa sitt olycksförlopp säger slutrapporten kapitel 12.5 att:

*sonarundersökning av fragment på botten hjälpte Kommissionen att fastslå fartygets babordsgir efter att visiret fallit av.*

Ytterligare delar, fragment, från Estonia hittades alltså den 5 oktober av Tursas (a) väster om visiret (sic!) och (b) söder om visiret vilket bekräftade babordsgiren (sic). Men babordsgiren var ju 3 000 meter väster om vrakets position!

Naturligtvis hittades inga fragment väster eller söder om visiret den 5 oktober, då enligt uppgift visiret inte ens var lokaliserat. Man säger ju att man aldrig letade där vid den tidpunkten. Notera den logiska kullerbyttan: man hittade enligt uppgift små fragment den 5 oktober någonstans men definitivt inte söder om visirets påstådda position, innan man hittade det stora visiret den 18 oktober en sjömil väster om vraket.

Slutrapportens uppgift i kapitel 12.5 att genom sonarundersökningar av fragment på sjöbotten

*... har det framkommit att ESTONIA gjorde en babordsgir i ett tidigt skede av olycksförloppet*

är en uppenbar lögn eller uppfinning. Det bekräftas ytterligare i samma kapitel, där modellförsök visar att fartyget ej girar åt babord, pga slagsida åt styrbord. Men sedan hänvisar Kommissionen och slutrapporten till att genom manövreringssimuleringar har det påvisats

*... (att) en bogvind (skulle) ha fått fartyget att gira upp i vind men inte gira 180°.*

Emellertid finns inte dessa simuleringar redovisade i slutrapporten. När och av vem gjordes dessa simuleringar? Naturligtvis är uppgiften om simulering med bogvind lika falsk som hela Kalmarsimuleringen. Eftersom Kommissionen inte kunde bevisa babordsgiren 3 000 meter väster om vrakpositionen med hjälp av fragment och modellförsök eller simulationer säger man i kapitel 13.3 att:

*Kommissionen anser det klarlagt att befälet på bryggan initierade fartminskning och en babordsgir på grund av slagsidan och ljudet från kollisionen (kollisionen är fartygets kollision med visiret) ... Det är emellertid uppenbart för kommissionen att åtminstone ljudet från visirets kollision med bulbståven måste ha uppfattats.*

Hur Kommissionen klargjorde att befälet initierade giren är oklart. Inga vittnen eller uppgifter finns om en gir. Och varför skulle besättningen gira om man kolliderat med sitt eget visir? Varför inte slå back och stanna? Därför är utsagorna i kapitel 20 - Undersökningsresultat - (sid 223) i slutrapporten att:

*allteftersom slagsidan förvärrades lät de vakthavande styrmännen minska farten och initiera en babordsgir*

totalt obevisade.

Vad var det för fragment man hittade - och var? Det måste vara ordentliga fragment, eftersom sonar, ekolod, har dålig upplösning på 80 meters djup och fragmenten ligger i djup dy och lera. Tyvärr meddelar inte slutrapporten vad fragmenten bestod av, deras positioner och hur och varför de föll av, och hur Kommissionen kunde dra sin slutsats om babordsgiren 1 400 meter väster om visiret baserat på dessa fragmentfynd öster (?) - borde vara väster - om vraket, mellan vrak och visir eller bortom visiret västerut.

Enligt en pressrelease den 6 oktober 1994 från det estniska utrikesdepartementet som citerade Kommissionen hittade Tursas fragment öster och söder om vraket, dvs minst 3 000 meter från den uppgivna 'girplatsen'! Det är sannolikt att det estniska utrikesdepartementet fick vilseledande uppgifter av Kommissionen. Efter att slutrapporten publicerades meddelade Tuomo Karppinen i Glasgow, oktober 1999 att fragmenten hittades 200-300 meter rakt väster om vrakets position. Men enligt Kalmarplotten passerade varken färjan innan olyckan, eller vraket efter olyckan, det området! Och fragmenten skulle ju bevisa babordsgiren kl. 01.16-01.20 1 300 meter västerut!

\*\*\*

Två minuter och 24 sekunder efter visirets fall, dvs under giren, stävade i alla fall Estonia enligt Huss/Kommissionen söderut rätt in mot vågorna med cirka 9 knops fart, då en massa vatten skulle ha kommit in i överbyggnaden: 1 200 ton/minut enligt författarens beräkningar. Huss reducerade dock inflödet till 83,3 ton/minut! Sedan fick det bli ännu mindre. Farten var noll efter 19 minuter enligt Huss! Då hade bara totalt 1 500 ton kommit in i överbyggnaden, istället för på mindre än en eller fyra minuter enligt Huss första beräkningar, då slagsidan var bara cirka 29 grader enligt korrekta stabilitetsberäkningar, dvs med 1 500 ton vatten lastade i överbyggnadens sida. Det är värt att notera att Mayday sändes 8-14 minuter efter att man tappat visiret. Slagsidan var då enligt Huss 15-25 grader.

Författaren konstaterar här att Huss andra olycksrekonstruktionsförsök är en medveten manipulation, simulering, dissimulering och uppfinning. Huss försöker förlänga tiden för vatteninflöde i överbyggnaden. Trots detta räckte det inte. *Huss manipulationer var inte tillräckligt bra!* Varför vatten fortsatte att forsa in i överbyggnaden och inte rinna ut, när farten var noll och fören var riktad bort från vågorna och fartyget drev i

sidled, förklarar inte Huss. Vattnet befann sig ovanpå skrovet ovanpå vattenlinjen. Vattnet trimmade fartyget. *Naturligtvis skulle det genast ha runnit ut genom bogrampsöppningen, när hastigheten var noll och med öppningen riktad bort från vågorna!* Istället beräknar Huss att ytterligare 500 ton forsade in under ytterligare 9 minuter, då (kl. 01.43) Estonia med totalt 2 000 ton vatten ovanpå bildäck i överbyggnaden och med slagsida 33-37 grader skulle slagit runt en halv sjömil från vrakplatsen!

Huss ansåg i sitt andra försök att det bara kom in cirka 38,5 ton vatten per minut mellan 6 och 19 minuter efter olyckan och 55,6 ton vatten per minut mellan 19 och 28 minuter efter olyckan och hela Kalmarplotten är baserad på det antagandet: att fartyget flöt högt upp, när det var <2 000 ton vatten lastat ovanpå bildäcket. Tiderna och inflödena var naturligtvis vetenskapligt bludder, påhitt, men det tillfredsställde fortfarande inte Kommissionen. Estonia slog ju aldrig runt och slagsidan borde vara minst dubbelt så stor efter 19 och 28 minuter. Huss skriver i sin rapport i svensk översättning:

*En ganska liten mängd (sic) vatten på bildäck som 1 000 ton resulterar i en krängvinkel på över 20 grader. En så stor krängning orsakar svåra skador på inredningen i de allmänna utrymmena, avsevärd förskjutning av fordon och last, och sannolikt panik hos passagerarna. Emellertid, vattnet på bildäck (i överbyggnaden) är i sig självt ej tillräckligt för att leda till fartygets kapsejsning, så länge som skrovet (sic) är intakt över och under det öppna däck. Kapsejsningen (sic) sker bara när vatten börjar fylla andra utrymmen i fartyget (dvs däckshuset). ... det fallet uppstår när 1 500 - 2 000 ton har fyllt bildäcket (dvs överbyggnaden) och då krängvinkeln är 35-40 grader.*

Notera den vilseledande beskrivningen av skrovet som anges vara intakt över (!) och under det öppna (bil)däcket. Skrovet är naturligtvis enbart alla vattentäta utrymmen under bildäcket, däck 2. Ovan bildäcket är överbyggnaden - fylld - lastad - med vatten enligt Huss genom den öppna förrampen! - och ovanpå överbyggnaden sitter däckshuset. Som synes visste emellertid Huss att han måste fördröja vattenfyllnaden efter att 1 000 ton kommit in i överbyggnaden och att kapsejsning skulle uppstå med 1 500 - 2 000 ton. Skeppet skulle sedan flyta upp och ned på just det luftfyllda skrovet. Trots helt medvetna manipulationer och simulationer lyckades aldrig Huss att rekonstruera ett förfalskat olycksförlopp. Det var ju omöjligt! Naturligtvis meddelade Huss detta muntligt till övriga Kommissionen - Huss var med vid alla möten. Kommissionen kan inte ha varit särskilt munter vid dessa tillfällen.

Inte hade en krängning på >20 grader heller orsakat skador på inredningen i de allmänna utrymmena! Fartyg är faktiskt konstruerade att rulla litet. Naturligtvis trillar lösa föremål i durken, om det rullar. Vi vet att flaskor och parfym och eventuellt dess hyllor i taxifreeshoppen kom loss och krossade glasväggen mellan shoppen och korridoren, när den stora slagsidan uppstod, men andra, riktiga väggar inne i däckshuset satt naturligtvis kvar och sitter fortfarande kvar. De hölls på plats av profiler i däck(golv) och tak som inte lossnar vid krängning. Filmer från dykundersökningen i december 1994 visar just detta. Fartyget ligger med 120 graders slagsida. Man bryter upp låsta dörrar i *intakta* väggar för att komma åt en mystisk väska, etc.

\*\*\*

Kommissionen beslöt därför att ytterligare förfalska - en vanlig metod vid vilseledning - Huss misslyckade försök att simulera olyckan. Kommissionen tog Huss figur 4.12 i supplement no. 522 och ändrade skamlöst på alla slagsidevinklar/tider, så att de passade, t.ex. besättningens lögnaktiga vittnesmål utan hänsyn till det fysiska sambandet mellan slagsida och vattenmängd på bildäcket i överbyggnaden. En otroligt fräck förfalskning av samma dignitet som det förfalskade protokollet av hamnstatskontroll den 27 september 1994, som senare tog in i slutrapportens supplement! Utredningen är kantad av förfalskningar och lögner - vrakets position, Huss rapport, hamnstatskontrollprotokollet, etc. Kommissionen kan naturligtvis inte visa några som helst bevis att figur 13.2 i slutrapporten är sann.

Att Huss vid detta tillfälle inte avgick från Kommissionen är ett mysterium. Just vid detta tillfälle hade han ett gyllene tillfälle att lämna Kommissionen med viss heder i behåll. Han borde ha sagt att han inte kunde simulera olycksförloppet och slunkit iväg. Men Huss avgick aldrig och har sedan dess envist försvarat hela slutrapporten och Kommissionens alla utsagor och i samband därmed förolämpat experter som artigt frågat om bevis för beräkningarna och simuleringarna. Huss anser att tvivlet är konspiratoriskt! Varför? För att Huss som en salongssabotör hade förfalskat de matematiska modellerna för vatteninflöde i supplement no. 522? Intressant nog visar Huss i sin rapport, kapitel 4.4 i supplement no. 522, en jämförelse med finska vatteninflöden genom

en öppen ramp. Finnarna anser att vatteninflödet skall vara dubbelt så stort (sic), dvs fartyget skulle kapsejsa redan efter halva tiden - minst.

Det bör noteras att varken Huss/Rosengren eller Kommissionen nämner eller räknar med vatten *under* bildäck i *skrovet* i sina sjunkningsförlopp (som skulle räta upp fartyget). Huss/Rosengren slutar räkna, när cirka 2 000 ton vatten kommit in och lastats ovanpå bildäcket i överbyggnaden. De vet att fartyget då kapsejsar. Kommissionen räknar även med vatten i däckshuset (sic) ovan överbyggnaden/bildäcket. I båda fallen skulle Estonia ändå ha kapsejsat och flutit upp och ned.

Vidare är det värt att notera, att efter 180° giren kl. 01.16-01.20, då farten sjunkit till <6 knop, att 0,5 knop ONO-ström/vågor och 18 m/s SW vind inte driver vraket åt NO utan att vraket - pga inbyggd tröghetskraft? - driver åt OSO under 10-12 minuter, annars hamnar det ej på vrakplatsen. Huss antar att:

*... fartyget måste ha seglat med låg fart under några minuter på kontrakurs, innan maskinerna stannade och fartyget började driva med vågorna in från styrbord.*

Det finns inga bevis för dessa antaganden. Ingen människa har sett Estonia driva någonstans efter Mayday hade sänts kl. 01.24-01.30. Rodren måste också ha vridits först till midskepps och sedan hårt styrbord: det läget de hittades i. Först senare, när Estonia i verkligheten troligtvis redan hade sjunkit, kl. 01.32-01.36 pga läckage, visar Huss/Rosengren att vraket börjar driva åt NO i ytterligare 20 minuter (sic) för att hamna på vrakplatsen.

Just Huss/Rosengrens Kalmarplott efter kl. 01.33 är mycket avslöjande. De visste ju att fartyget enligt deras beräkningar skulle ha stannat och slagit runt senast då. Trots detta plottar de gladeligen vidare 20 minuter, Estonia driver sidleds med god fart, till för att till sist plötsligt sjunka - försvinna - på vrakplatsen! Och detta passade ju bra i Kommissionens uppfunna olycksscenario.

\*\*\*

Kommissionen hittade på att slagsidan ökade till 40 grader på 10 minuter, inflöde 200 ton/min, kränghastighet 4,0 grad/min kl. 01.24, med 2 000 ton på bildäck i överbyggnaden, och till 50 grader på 13 minuter, kl. 01.27 med 4 000 ton vatten på bildäck, inflöde 666 ton/min, kränghastighet 3,33 grad/min under tre minuter i överbyggnaden, och till 110 grader kl. 01.40, kränghastighet 4,61 grad/min, som följd av påstått ökande mängder vatten ovanpå bildäck i överbyggnaden och i däckshuset.

Skillnaden i vattenmängd ombord i överbyggnad/däckshus mellan Huss och Kommissionens utsagor 19-28 minuter efter den första slagsidan är 18 500-28 000 ton! Färjans ursprungliga vikt var bara cirka 12 000 ton.

Skillnaden i slagsidevinkel mellan Huss och Kommissionens utsagor 28 minuter efter första slagsidan är 78 grader!

Huss ansåg att inflödet i överbyggnaden var 55,6 ton/min efter 19 minuter och Kalmar plotten är baserat på det, medan Kommissionen hittade på att däckshuset då vattenfylldes med cirka 7 000 ton/min, bara 125 ggr större inflöde än vad Huss meddelat. Men Estonia drev oförändrat åt nordost. Hur kunde Estonia flyta stabilt med 14 000 ton vatten i däckshuset?

Svenska sjöfartsverket (sjösäkerhetsdirektör Franson) har i ett brev 2000-12-15 beteckning 0799-0036172 till Näringsdepartementet kommenterat ovan med att Sjöfartsinspektionen vill understryka att:

*man i läckstabilitetssammanhang inte får räkna med en flytkraft i en överbyggnad (däckshus) på ett fartyg, om den inte är vattentät (sic). Den är på färjor inte vattentät för där finns dörrar, som är lätta att öppna, där finns fönsterrutor som inte tål vattentryck etc. Det förhållandet att man inte får från säkerhetsmässiga utgångspunkter räkna med flytkraften i en överbyggnad (däckshus) utesluter emellertid inte att det faktiskt finns en sådan. Det gör det och bl.a. därför är haverikommissionens beskrivning av haveriförloppet mycket trolig.*

Sjöfartsverket (Franson) skriver *överbyggnad* men menar naturligtvis *däckshus*. Estonias överbyggnad, utrymmet kring däck 2-3 (bildäcket) ovanpå skrovet utan fönster men med lotsdörrar i sidan och vädertäta ramper i för och akter, var naturligtvis vädertät innan förrampen öppnades.

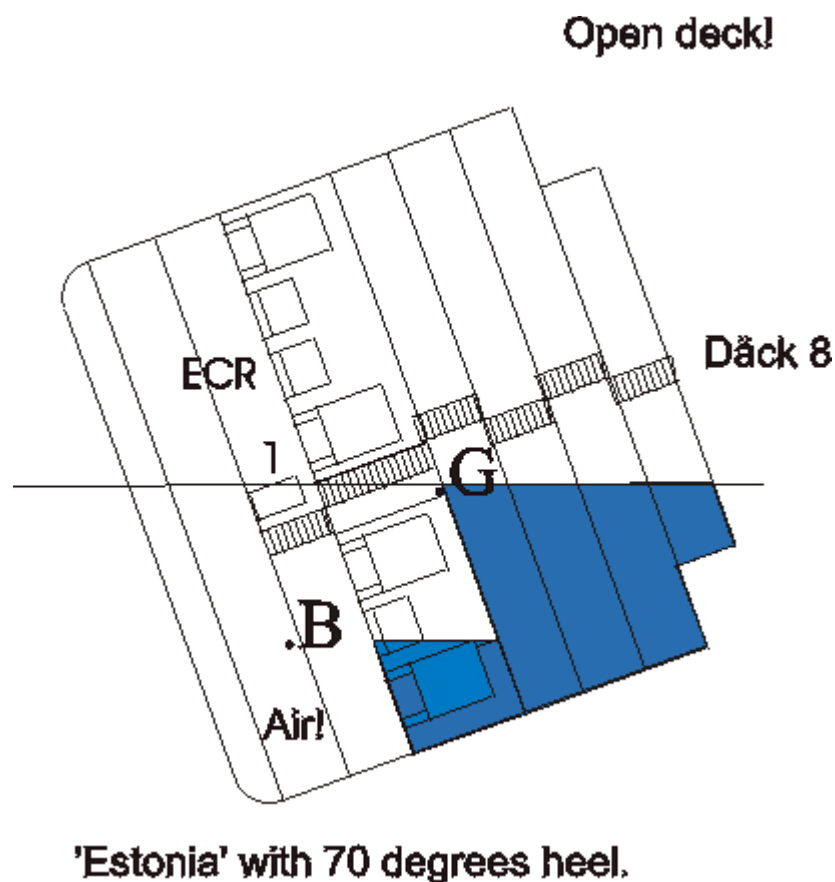
Kommissionen anser emellertid att däckshuset med däck 4-7 inte är vattentätt utan vattenfylldes med 7 000 ton/min under två minuter, 19 minuter efter slagsidan, men att sedan denna hastiga vattenfyllnad plötsligt avstannade, så att fartyget flöt stabilt ytterligare ytterligare 20 minuter på en vattentät del i däckshuset, och Sjöfartsverket (Franson) anser också att det fanns en mystisk flytkraft på 10 000-15 000 ton i det öppna däckshuset som *hindrade* att fartyget slog runt och flöt upp och ned. Hur denna mystiska flytkraft uppstod och vad den bestod av måste naturligtvis utredas för förbättrad sjösäkerhet. Franson hävdar också att vattnet i däckshuset rinner ner till utrymmena i skrovet, när slagsidan är 90 grader, dvs förbi den vattenfyllda överbyggnaden. För att det skall kunna ske måste vattnet rinna i uppførsbacke, dvs gravitationslagen upphävs! Naturligtvis vet de riktiga stabilitetsexperterna på Sjöfartsverket att Franson ljuger, men med hot och censur har dessa personer tystats.

Fartygets framfart upphörde aldrig varken enligt Kommissionen eller Huss, utan haveristen fortsatte österut med >2,2 knops fart, trots att färjan vattenfylldes och borde ha stannat direkt.

Ingenstans i slutrapporten anger Kommissionen hur man rekonstruerade olycksförloppet, som ju är påhittat och som inte stämmer med uppgifterna i Supplementen eller med fysiska lagar.

\*\*\*

Slagsidan var enligt slutrapporten 75 grader cirka kl. 01.32, 28 grader enligt Huss andra beräkning, 15 minuter efter att slagsidan uppstod. Då hade enligt slutrapporten kapitel 13.6 (sid 183) 18 000 ton vatten läckt in fördelat mellan bildäck och däcken 4 och 5 på cirka 15 minuter. De är ett helt ostabilt läge - se figur nedan.



Tyngdpunkten G befinner sig >8 meter utanför flytkraftscentrum B (däck 6 och 7 är också vattenfyllda). I G verkar en tyngdkraft nedåt, i B verkar en flytkraft uppåt. Dessa krafter är naturligtvis lika stora men skapar ett krängmomentet som kränger fartyget upp och ned. Momentet är cirka 100 000 ton-meter, men trots den ökande vikten och det stora krängande momentet varken kapsejsade eller stannade Estonia enligt Kommissionen. Estonia fortsatte att segla/driva vidare österut med mer än två knops fart under mer än 20 minuter. Kommissionen säger avslutningsvis att fartyget sjönk cirka kl. 01.52, dvs 20-23 minuter efter att däckshuset plötsligt vattenfylldes med 14 000 ton vatten under två minuter, men tidpunkten är obevisad. Fartyget försvann nog tidigare, sannolikt kl. 01.32-01.36 som Mariella meddelat, men då stämmer ju inte plotten alls.

Anledningen, varför författaren anser att fartyget sjönk redan kl. 01.32-01.36, är att klockan på bryggan stannade kl. 01.35 och att överlevande passagerare på babordssidan meddelat att de hoppade i sjön ca kl. 01.30, då aktern sjönk under vatten och deras klockor stannade.

Styrman Eklunds vittnesmål ovan stöder även denna uppfattning. Eklunds 'gir' strax innan sjunkningen kl. 01.36 skulle ha varit ett radareko av Estonias uppstickande för som vred sig, när aktern sjönk och slog i botten. Estonias akterskepp kan alltså ha slagit i botten redan kl. 01.33, då fören fortfarande var över vatten, men då hade framfarten definitivt avstannat. Sedan vred sig fören kring aktern på botten.

\*\*\*

Visirpositionen kan därför ej vara korrekt. Den är en uppfinning av Kommissionen. Uppfinningen blev dock fel. Det gick ju inte att simulera olycksförloppet med den falska visirpositionen. Man kan spekulera om Rosengren/Huss kände till att fartyget sjönk redan kl. 01.32-01.36 med visiret fasthängande vid fören, eftersom Huss rapporter meddelar att fartyget stannade då, kl. 01.33.

Författaren anser att ovan beskrivning visar klart att Kommissionen medvetet förfälskade Huss och Kalmar Sjöbefälsskolas, dvs Rosengrens, misslyckade försök att rekonstruera eller förfälska olyckans förlopp, så att det skulle passa förloppet beskrivet 1994 till media och i slutrapporten 1997. Kommissionen inkl. Huss/Rosengren har vid flera tillfällen ombetts att kommentera ovan. De vägrar dock. Varför? Naturligtvis för att de vet att de deltog aktivt i vilseledningen.

Assisterande fartyg som Mariella och Silja Europa och dess befälhavare Thörnroos och Mäkelä observerade Estonia stilla i vattnet söder om visiret kl. 01.26-01.30 på latitud N59°22.00, troligtvis fel eller ändrat av Kommissionen, när Mayday sändes. Se figur 17.1 i slutrapporten. Det framgår inte av figur 13.2 i slutrapporten återgiven högre upp i detta kapitel. Kommissionens olycksförlopp stämmer alltså inte med utomstående observationer. Det är otroligt hur många olika positioner som meddelats för Estonia. När olyckan skedde var inget fartyg i Estonias närhet. Mariella var närmast, 9-10 nautiska mil, såg 18 000 meter. Mariella var försedd med en eller flera ARPA radar och såg Estonia både visuellt och på radar. Mariellas radar kunde hur lätt som helst bestämma Estonias position(er). Det var nödvändigt för att kunna meddela Estonias kurs och fart till befälet på Mariella. Och Mariellas befäl noterade naturligtvis Estonias fart; hon låg stilla i vattnet. Positionen var alltså oförändrad.

Felet i slutrapporten har naturligtvis påpekats för dess författare [Ann-Louise Eksborg](#), som i juni 1967 hade ersatt Forssberg som svensk chefsutredare. Eksborg vägrar att befatta sig med saken.

Det bör också noteras att enligt figur 13.2 så seglade Estonia med full fart >14 knop ända fram tills visiret föll av, rampen drogs ut och slagsidan uppstod, dvs vakthavande officer saktade inte ner när, han, enligt uppgift, sände ner Linde cirka 13 minuter tidigare för att kolla oljud på bildäck eller under de 10 minuter som visiret slog upp och ner mot förpiksdäcket i tiometersvågor eller när rampen drogs ut. Det var full fart, ända tills färjan fick slagsida som gällde, medan Linde väntade i receptionen. Den utsagan är nödvändig eftersom, om fartyget hade saktat in före kl. 01.15, som det naturligtvis finns uppgifter om, innebar det att besättningen var medveten om att det var ett fel någonstans. Trots detta faktum klandrades inte besättningen av Kommissionen. Kommissionen upprätthåller myten att besättningen inte kunde ana vad som kunde hända.

## KAPITEL 5 - SJÖFARTSVERKETS MANIPULATIONER

Dykarundersökning av vraket ägde rum den 2, 3 och 4 december 1994, på uppmaning av svenska regeringen, under ledning av Sjöfartsverkets dåvarande rättschef och nuvarande sjösäkerhetsdirektör Johan Franson, för att se om det gick att bärga omkomnas kroppar och/eller hela vraket. Det var det officiella uppdraget. Inget annat skulle göras. Ingen bärgning av delar eller väskor, se nedan, från vraket var beslutad av svenska regeringen.

Johan Franson är en mycket intressant person i Estoniautredningen. Säkerligen den betydelsefullaste. Vad kan en rättschef 1994 hos Sjöfartsverket ha med allt detta att göra? Saken är mycket enkel. Om Sjöfartsverket vid sjöolycka, som skall utredas, kan vara berört som civilrättslig part, skulle rättschefen vid Sjöfartsverket omedelbart underrättas. I detta fall råkade det vara Johan Franson. Och om Sjöfartsverket av jävskäl inte borde utreda sjöolyckan, skulle chefen för utredningsstaben - i detta fall [Sten Anderson](#) uppmärksamma (?) fallet enligt en oklar instruktion hos Sjöfartsverket. I Estoniafallet underrättades naturligtvis Franson genast av sjösäkerhetsdirektör Bengt-Erik Stenmark, dåvarande chef för Sjöfartsinspektionen, den 28 september 1994, att Sjöfartsverket med stor sannolikhet skulle komma att beröras av olycksutredningen, även om det handlade om ett estniskt fartygs undergång på internationellt vatten: >500 svenskar hade ju omkommit på väg till Sverige.

Estonia hade först och främst godkänts av Sjöfartsinspektionen i januari 1993 för reguljär fart på svensk hamn i en s.k. 2-90 test. Sjöfartsinspektionens fartygsinspektörer hade sedan vid flera tillfällen 1993-1994 inspekterat Estonia vid hamnstatskontroller i Stockholm och, om det framkom att dessa inspektioner inte gått rätt till, skulle naturligtvis Sjöfartsverket kunna bli civilrättslig part i ett domsmål. Det skedde naturligtvis. Sjöfartsverket har senare stämts vid domstol i Frankrike för att ha bidragit till olyckan. Men det var inte känt i september 1994. Sjöfartsverket skulle naturligtvis inte utreda Estoniaolyckan. Det gjordes av Kommissionen, men Sjöfartsverket nästlade sig ändå in som observatör i form av kapten Sten Anderson, chef vid utredningsstaben, som utreder sjöolyckor som det ankommer Sjöfartsverket att utreda. Det är inte helt klart, varför sjöfartsinspektionens utredningsstab skulle vara representerad som observatör i Kommissionen, men så blev det. Det var ju bra att veta vad som hänt. Norska och danska sjöfartsverken anmälde också observatörer i Kommissionen men deltog (inbjöds?) aldrig.

Vi vet numera att Sjöfartsverket var djupt involverad med Estonia. Sjöfartsverket hade naturligtvis besiktigt Estonia massor av gånger 1980-1993 när hon hette Viking Sally under finsk flagg. Utan Sjöfartsverkets godkännande hade Estonia aldrig 1993 fått tillstånd att segla reguljärt på svensk hamn! Det var en f.d. Sjöfartsverksanställd, Ulf Hobro, anställd hos Nordström & Thulin AB, som var ansvarig för Estonias säkerhet 1993/4!

Sedan september 1999 är Hobro tillbaka vid sjöfartsinspektionen, som 1e fartygsinspektör och chef i Stockholm, utsedd av Franson. Så naturligtvis var Sjöfartsverket jävigt, när Estoniaolyckan skedde och är så än idag. Men ingen har uppmärksammat det 1994-2002. Resultatet blev alltså att svenska regeringen utsåg rättschef Franson i det jäviga Sjöfartsverket att inte bara leda dykundersökningen, som beskrivs nedan, av Estonia, utan att även utföra den s.k. Konsekvensanalysen och flera presentationer för det s.k. Etiska Rådet och flera utredningar för svenska regeringen, vilket ledde till rekommendationen att ej bärga Estonia och sedan skriva rapporten om Estonias övertäckning (se [kapitel 7](#)).

Tidigare hade Franson redan skrivit ett yttrande till regeringen om de rättsliga omständigheterna för Sverige med avseende på Estonia; Sverige hade i princip inte med saken att göra! Innan dess, redan den 5 oktober 1994, hade Johan Franson meddelat media att Estonia knappast kunde bärgas förrän våren 1995.

Författaren kan inte tänka sig att Johan Franson vid denna tidpunkt hade någon som helst personlig inblandning i Estoniaolyckan, men plötsligt, den 28 september 1994, blev Franson en av Estoniaolyckans huvudaktörer. Då glömde Franson allt vad saklighet och opartiskhet i sakfrågor heter. Han såg tydligen sin chans att förbättra sin position i statsförvaltningen och ta sig upp i Organisationssverige. Istället för att skydda Sjöfartsverket genom att hävda att, tyvärr, svenska Sjöfartsverket kan bli indragen som civilrättslig part i Estoniaolyckan genom, dels dess godkännande 1993 att Estonia kunde segla på Sverige, dels genom ett flertal

hamnstatskontroller utan anmärkningar, och skall ej biträda den internationella haverikommissionen, blev Franson genast svenska regeringens bästa vän, som själv skrev flera utredningar om konsekvenser och övertäckning och som uppträdde inför Etiska Rådet - mycket prydligt och belevat att, NEJ, det skulle vara oetiskt och skadligt för alla inblandade att t.ex. bärga Estonia, etc. Allt som Franson meddelade kan i efterhand betraktas som rena lögnar eller medveten vilseledning! Kommissionen eller regeringen initierade alltså mörkläggningen av olyckan men det kunde naturligtvis inte ske utan Sjöfartsverkets medverkan och Franson fick det uppdraget, vilket fortfarande gäller. Franson har därför, långt senare, den 15 december 2000 - i ett yttrande till svenska regeringen som han då skrev tillsammans med sin chef, t.f. generaldirektör för Sjöfartsverket, Jan-Olof Selén, meddelat att inga uppgifter i författarens Internetbok, [Katastrofutredning](#), utlagd 2000, behövde utredas i en komplettering av Estoniaolyckan! Sjösäkerheten kräver inte det, enligt Franson! Anledningen är naturligtvis en annan - att fortsätta mörkläggningen (och förhindra att Fransons lögnar avslöjas).

\*\*\*

Jan-Olof Selén var när Estoniaolyckan skedde 1994 departementsråd vid Kommunikationsdepartementet med full insyn i hela Estoniaaffären. Selén var t.ex. med att besluta att Stolt-Comex (se [kapitel 2](#)) inte fick dyka på Estonia redan 6-10 Oktober 1994 för att ta upp omkomnas kroppar. Selén blev senare chef för Sjöfartsverkets stab Närings- och Sjöfartspolitik för att till sist bli t.f. generaldirektör, när Anders Lindström avgick från posten på egen begäran i augusti 2000.

Idag leds Sjöfartsverket av fyra personer som var med om att mörklägga olyckan från första början genom aktiv vilseledning; lögnhalsen Franson, Selén som stoppade bärgning av omkomna, Hobro som misskötte Estonias säkerhet och Huss som förfalskade plotten av olyckan. Huss (se [kapitel 4](#)) utsågs av Franson till teknisk chef för sjöfartsinspektionen i april 2001.

Franson, och naturligtvis regeringen, har alltid hävdat att det skulle vara oetiskt och skadligt för alla inblandade att t.ex. bärga Estonia. Att många fler människor omkommit, omhändertagits och identifierats vid t.ex. jordbävningar hade Franson aldrig hört talas om. NEJ - att bärga >850 döda från Estonia var otänkbart. Etiska skäl! Men själv hade Franson inga problem att sända ner flera dykare till Estonia för att ta sig en titt i december 1994. Så Franson blev chef för dykexpeditionen! Och då kunde man naturligtvis bärga olika delar för att se vad som hänt och censurera uppgifter som inte passade.

\*\*\*

Naturligtvis var det logiskt att låta Kommissionen bärga vissa delar för att kunna fastställa olycksorsaken. I brev den 24 januari 1997 till författaren har Franson kryptiskt meddelat hur det gick till:

*Sjöfartsverkets undersökning av Estonia i december 1994 var föranlett enbart av ett skäl, nämligen att få fram viss information av betydelse för ett utredningsuppdrag, som regeringen givit Sjöfartsverket ... När undersökningen av Estonia skulle göras tillfrågades internationella undersökningskommissionen genom Statens Haverikommission om den ville genomföra en undersökning av vraket. Eftersom så var fallet träffade Sjöfartsverket ett avtal med dykeriföretaget om två undersökningar. Sjöfartsverket övervakar inte Statens Haverikommission och deras arbete. Förhållandet är indirekt snarast det motsatta.*

I ett spontant brev den 6 februari 1997 klargjorde Franson ytterligare:

*Sjöfartsverket beslutade att undersöka Estonia med dykare, eftersom viss information behövde inhämtas för Sjöfartsverkets uppdrag att utreda konsekvenserna av ett beslut (sic) att omhänderta omkomna från Estonia. Haverikommissionen "hängde på" denna dykning efter eget beslut. Två självständiga beslut fattades av två myndigheter, inte regeringen, föranledde dykningarna.*

Notera ordvalen:

*få fram viss information av betydelse ... och viss information behövde inhämtas ... att utreda konsekvenserna av ett beslut ....*



Fransons brev var och är ren desinformation. Fransons uppdrag var ju att med dykares hjälp se om det gick att bärga Estonia och att bärga de omkomna. Enkelt - eller hur. I själva verket skedde följande.

Johan Franson besökte Tallinn den 9 november och träffade Kommissionens ordförande Andi Meister, troligtvis för att stämna av det svenska beslutet att dyka på Estonia. Vad som verkligen behandlades vid mötet är inte klart.

Anders Bjäringe vid Sjöfartsverkets inköpssektion sände sedan ut en förfrågan daterad den 10 november 1994 till åtta dykföretag - två norska, två holländska, två skotska, ett tyskt och ett australiskt. Uppdraget bestod av två delar - ett som kunde utföras med ekolod och fjärrstyrda kameror, ROV, och ett som krävde dykare.

Den första delen handlade om att göra en geologisk undersökning kring vraket, dvs en karta med djupkurvor för botten plus uppgifter om lerlagrets tjocklek på botten, och att filma hela vraket på botten från utsidan. I uppdraget ingick ej att söka efter omkomnas kroppar på botten kring vraket.

Den andra delen innebar att undersöka färjans insida: speciell uppmärksamhet skulle ägnas områden, där kroppar hittas och om inredningen, väggar och tak, hade kollapsat. Bryggan, däck 9, skulle undersökas och viss utrustning bärgas. Delar av fören (förliga överbyggnaden) skulle eventuellt skäras loss. Rampens framsida i överbyggnaden och lås skulle undersökas. Uppdraget kunde utvidgas med ytterligare önskemål. Alla dykarobservationer skulle dokumenteras på video. Alla videofilmer skulle efter undersökningen inges till svenska Sjöfartsverket. Dykfirmen fick inte tala med massmedia om offrens kondition. Den utvalda dykfirmen fick inte heller lov att använda utomstående för att fullgöra uppdraget. Anbud skulle inlämnas senast den 21 november 1994. Det var inget tal om att bärga väskor eller dylikt.

Det är värt att notera att undervattensskrovet ej skulle noga undersökas i detalj för eventuella skador som kunde ha orsakat läckage. Om man t.ex. var seriöst intresserad av att bärga vraket, var det naturligtvis intressant att få konfirmerat att undervattensskrovet var intakt. För att undersöka skrovet krävs att kända fixpunkter markeras på vraket, så att man vet var dykare/filmare befinner sig och vad som filmas, men det specificerades aldrig.

\*\*\*

Först den 16 november 1994 kontaktade Franson Kommissionen per brev/fax och undrade, om den också ville besiktiga Estonia och vad Kommissionen eventuellt ville ha bärgat. Börje Stenström svarade med brev/fax den 20 november (akt B27 i SHKs Estoniaarkiv) att Kommissionen ville undersöka eventuella skador på bulben och på rampens under(ut)sida. Rampens lås skulle studeras noga. En gångjärnstapp från visiret skulle bärgas och en dia 20 mm stålstång skulle brännas av för att komma åt tappen, vilka var lokaliserade på överbyggnadens öppna däck 4 cirka nio meter över vattenlinjen. Vidare skulle rodrens position i aktern verifieras. På bryggan skulle dykaren bärga en GPS-dator, verifiera inställningen av huvudmaskinernas fjärrkontroll, verifiera fjärrkontrollpanelen för de vattentäta dörrarna samt bärga loggen från maskin- och framfartsdatorn. EPIRBarnas fastsättningsanordning på bryggtaget skulle kontrolleras. Stenström ville inte uttryckligen att dykarnas observationer skulle dokumenteras på videofilm. Kommissionen var naturligtvis inte intresserad av att undersöka färjans insida och räkna omkomna.

Det är intressant att notera att Kommissionen inte var intresserad av att noga undersöka hela undervattensskrovet för eventuella skador och att filma skadorna.

Men både Franson och Kommissionen ville att rampens lås skulle undersökas. Rätt självklart egentligen.

Det innebar att två undersökningar kontrakterades med dykfirmen norska Rockwater A/S i slutet av november 1994: ett uppdrag för Sverige/Sjöfartsverket för filmning och undersökning av hela vraket och om bärgning av kroppar, 68 timmars dykning, ett annat för Kommissionen om olycksorsaken, 31 timmars dykning utan filmning. Totala kostnaden var cirka SEK 7,5 miljoner. Andra bolag inkl. Stolt Comex hade offererat samma tjänster för betydligt lägre kostnad.

\*\*\*

Norska Rockwater A/S var i själva verket ett helägt dotterbolag till amerikanska Halliburton Inc, Dallas, Texas - ett servicebolag i offshore och olja. Halliburton är känt som ett av USAs största företag som ej accepterar fackföreningar. Halliburton har även, enligt uppgifter på Internet, varit inblandad i både illegal narkotika- och vapenhandel i Ryssland understödd av ledande amerikanska politiker. Halliburton/Rockwater A/S erbjudande var inte det billigaste och det är oklart varför Sjöfartsverket valde ett dyrare bolag som ej accepterar fackföreningar, mm. Alla dykare var icke-skandinaver, sannolikt amerikaner och engelska medborgare. Rockwater A/S saknade också möjligheter att göra en geologisk undersökning av botten kring vraket, vilket uppdrag utfördes, enligt uppgift, av en holländsk firma, Smit-Tak. Smit-Tak förnekar uppgiften - se nedan.

Det verkar i efterhand som om Kommissionens undersökning enbart syftade till att bekräfta den egna olycksteorin att visiret hade trillat av och att det kommit in vatten i överbyggnaden. Varken Franson eller Stenström ville besiktiga undervattensskrovet i detalj eller sjövattnintagen för eventuella skador och läckage eller stabilisatorfenorna! Ingenstans krävdes att man skulle kontrollera 22 vattentäta dörrar i de vattentäta skrovskotten under bildäck. Ingenstans krävdes att man skulle undersöka lasten på bildäck.

Om man var seriöst intresserad att bärga Estonia, var det naturligtvis av intresse att veta förhållandena på bildäck och om man skulle bärga lasten, 1 000 ton, separat eller med vraket. Alla lastbilar var troligtvis krossade/mosade efter att Estonia fått 120° slagsida vid själva sjunkningen och vad som egentligen var lastat var inte kontrollerat. Vidare var det naturligtvis av intresse att veta om undervattensskrovet var oskadat och om de vattentäta dörrarna var stängda. Då skulle man ju i princip kunna fylla de oskadade utrymmena med luft och Estonia skulle ha flutit upp till ytan! Inte heller talades det om att man skulle bärga föremål inne i hytter i däckshuset. Inte heller skulle havsbotten utanför vraket genomsökas efter kroppar.

Tyvärr känner vi ej till dykarnas kvalifikationer. Var de speciellt utbildade för att undersöka och filma ett havererat och sjunket skepp och finna olycksorsaken, eller var de dykare enbart utbildade för underhållsarbeten och reparationer under vatten? Skulle de klara den psykologiska stressen att simma omkring bland alla döda kroppar? Eftersom upphandlingsdokumentet inte specificerade detaljerat undersökningsarbete under vatten av, t.ex. skrovet under vattenlinjen för att upptäcka eventuella läckage, är nog svaret att dykarna var vanliga reparations- och underhållsdykare som arbetade enligt direktiv från ovan. Vad vi dock vet är att alla tolv dykare var brittiska eller amerikanska medborgare, dvs inga skandinaviska dykare deltog. Frågan är vidare om dykledningen, Rockwater, någonsin fick i uppdrag att undersöka skrovet i detalj för eventuellt läckage, eller om dykledningen ens var kapabel att leda dykare under vatten för en detaljerad skrovundersökning? Svaret är att vi inte vet.

\*\*\*

Enligt Expressen den 22 augusti 2000 dök fem svenskar på Estonia 1994 och filmade:

*Håkan Bergmark, 41, från Stockholm var en av de första som dök ner till Estonia. Han säger att han såg och filmade ett stort hål på fartygets sida. Han fäste inte så stor uppmärksamhet vid det då. 'Det var inte min uppgift att hitta olycksorsaken. Men när kommissionens slutrapport kom flera år senare och när inget nämndes om hålet blev jag ytterst förvånad', säger Bergmark som i dag helst vill glömma allt som har med Estonia att göra. Två av de andra fyra dykarna som var nere samtidigt som Bergmark vill inte kommentera Estonia över huvud taget.*

Det vore intressant att få se Bergmarks film av hålet i fartyget, men den filmen existerar ej i SHKs arkiv. Bergmark var enligt uppgift röjdykare i svenska flottan, dvs Försvarmakten. Hans fyra kollegor var också röjdykare eller hörde till svenska Räddningstjänsten.

Enligt ovan uppgifter har alltså minst 12 brittiska och amerikanska och fem svenska, dykare inkl. Håkan Bergmark, dykt på Estonia 1994.

Det stora hålet på fartygets sida, som Håkan Bergmark noterade, var kanske den stora skada som tjeckiska dykare fann i styrbords frontskott och filmade i augusti 2000 (se [kapitel 10.13](#)). Eller var det ett hål i sidan som senare har täckts över med sand?

\*\*\*

När dykningarna satte igång på morgonen den 2 december 1994 fanns sammanlagt tolv amerikanska och brittiska dykare på plats. Johan Franson var med och hade utsett Gustav Hanuliak som dykteknisk rådgivare. Dykningen försenades av att man först gick till fel - falsk - vrakposition (se [kapitel 2](#)) och det tog en halv dag att lokalisera vraket vid den sanna vrakpositionen. Dykarna arbetade tre och tre i fyra olika lag från en dykeriplattform, Semi 1 med två dykarklockor. Klockan 21.58 den 4 december var dykuppdraget avslutat. Hur dykledningen, Mr. Dave Becket från Rockwater AS, under Johan Fransons och/eller Gustav Hanuliaks ledning kunde hålla reda på och leda två plus två, samtidigt dykande grupper, som jobbade non-stop i skift cirka 50 timmar vardera har ej meddelats. Det var det kolmörker nere vid vraket och att all besiktning fick ske med artificiellt ljus, dvs man såg några meter.

\*\*\*

Vid en korrekt teknisk dykundersökning leds varje dykare av en ledare på ytan som bör ha en skeppsteknisk rådgivare som bisittare. Varje dykundersökning skall dokumenteras skriftligt i en dagbok eller loggbok: dykarens namn, dykledarens och bisittarens namn, när och var dykningen börjar och slutar, vilka observationer som dykaren gör vid varje tidpunkt, läge och djup, och vilka speciella undersökningar eller arbeten som dykledaren och bisittaren begär och resultatet av dessa, etc. Samtidigt registrerar en kamera på dykarens hjälm observationerna och konversationen mellan dykaren och ledaren registreras på ljudband. Anledningen är givetvis att senare kunna presentera hela resultatet av dykundersökningen klart och tydligt för tredje person.

Tyvärr finns det inga dag- eller loggböcker som dokumenterar Estoniaundersökningen minut för minut utom ett antal suddiga och redigerade filmer som inte förklarar någonting och obevisade muntliga redogörelser och skriftliga sammandrag av oftast anonyma personer om olika observationer. Detta märkliga förhållande är naturligtvis bevis att hela dykundersökningen av Estonia är manipulerad. Ingen riktigt professionell dykfirma skulle nedlåta sig att arbeta utan att dokumentera sitt arbete. Halliburtons/Rockwater AS dykning uppfyllde inte de mest elementära krav i detta avseende.

\*\*\*

För haverikommissionens räkning utfördes följande arbeten enligt slutrapporten:- Rodrens läge konstaterades (max styrbordsgirutslag - 35°), bulben inspekterades, rampens undersida inspekterades utifrån, man försökte inspektera rampens lås från insidan, men det gick inte - rampen var ju stängd. Man tog upp en gångjärnsbult ovanpå överbyggnaden och kollade EPIRBarna ovanpå kommandobryggan (försvunna). Man gjorde en del extraarbeten - skar bort och bärgade Atlantlåsets resterande skrovdelar från det oskadade förpiksdäcket (man borde ha skurit bort däcksplåten med delarna), bärgade Atlantlåsets bult (senare bortslingad) och skeppsklockan (!) som sändes till sjöfartsmuséet i Tallinn. Bryggan undersöktes och delar togs tillvara. Det sägs inte om kontrollpanelen för de vattentäta dörrarna inspekterades. Maskinkontrollen var full back. Det var allt!

Att dessa dykarbeten tog 31 timmar dyktid finns ej redovisade någonstans. Man undersökte inte överbyggnadens väderdäck, som enligt uppgift var upprivet av visirets lyfthydraulik. Det hade ju varit enkelt att besiktiga och filma de upprivna spåren i överbyggnadens öppna väderdäck och förskott och se hur däcksbalken vid spant 159 hade skurits itu. Konstigt nog finns det inga bilder av överbyggnadens skadade delar tagna av dykare. Det finns inte en enda film som dokumenterar Kommissionens undersökning, och enligt kontraktet skulle ju inte dykarna filma vid denna undersökning! Kommissionen meddelade senare att dykarna observerat att rampen varit låst före (sic) olyckan, att låsen rivits upp, att rampen dragits helt ut, etc., men det finns inga bevis för detta någonstans. Inga nya bilder av hög kvalitet av påstått skadades delar togs. Enbart suddiga bilder tagna med ROV den 2 och 9 oktober visas i slutrapporten

\*\*\*

Vad som verkligen bärgades och vad som slängdes tillbaka i sjön är ett mysterium. Enligt Svenska Dagbladet den 11 mars 2001 meddelade Gustav Hanuliak att ett stort antal bärgade föremål slängdes tillbaka i havet. Dagens Nyheter rapporterade samma dag:

*För Lehtola var Gustav Hanuliaks uppgifter i söndagens Svenska Dagbladet ingen nyhet. - Jag kontrollerade saken i dag med min kollega Tuomo Karppinen (teknisk expert i den finländska delegationen) och han kom också ihåg att det hade kastats bort föremål som kan klassificeras som oviktigt skrot, säger Lehtola. Lehtola har en klar minnesbild av att det vid samma tillfälle kastades också annat material tillbaka i havet. - Det var ju främst Atlantlåssets bult som man talade om den gången. Men det hade inte någon större betydelse för utredningen, för det hade mätts upp och bultens formförändringar hade dokumenterats. Dessutom hade vi tillgång till undervattensbilder av bulten. - Man kan säga att det hade varit bra om Atlantlåssets bult hade sparats, men det var som sagt ingen oumbärlig förlust. Beträffande de andra delarna som kastades tillbaka så har vi ju tagit till vara brottytans andra part, den som sitter fast i visiret. Vi har alltså kunnat analysera brottytorna.*

Vad för annat material och andra delar som bärgades och sedan slängdes i sjön enligt Lehtola är oklart. Kunde dykledaren Johan Fransson ge besked? Enligt DN:

*Inte heller sjösäkerhetsdirektör Johan Fransson, Sjöfartsverkets dåvarande chefsutredare (sic), har den minnesbild som Gustav Hanuliak nu återger. Hanuliak fungerade som dykrådgivare till Johan Fransson och har enligt egen uppgift tillbringat mer än sex veckor på haveriplatsen. - Jag känner inte till att upptaget material, som eventuellt kan bringa klarhet i orsaken till förlisningen, skulle ha kastats tillbaka i havet. Det är helt nya uppgifter för mig, och jag borde ha informerats om så har skett, betonar Johan Fransson.*

Anledningen varför delarna kastades i sjön var annars, enligt uppgift, att de inte fick plats i helikoptern som skötte transporterna från dykplattformen. Det kontrakt som Sjöfartsverket skrev med Rockwater har inga uppgifter om vem som skulle ta hand om bärgat material - och hur det skulle skyddas. Det verkar ju märkligt att man bärgar 'skrot' som sedan slängs tillbaka i sjön. Det är betydligt sannolikare att man bärgade delar som visade just det som Kommissionen och Sjöfartsverket fruktade: delar som visade att olyckan inte alls hade gått till som redan meddelats. Att låta bevismaterial försvinna är normalt under en vilsledningskampanj.

\*\*\*

Rockwater A/S rapport (supplement 503 i slutrapporten), som varken är signerad eller daterad och vars författare är anonym, anger i para 2.8 att Rockwaters undersökning för haverikommissionens räkning ej skulle rapporteras (sic) av Rockwater A/S. Det är beklämmande att det enda resultatet från 99 timmars dykning för SEK 7,5 miljoner är några suddiga filmer och en ofullständig rapport.

Vem som närvarade för Kommissionens räkning på dykpråmen och ledde Kommissionens dykundersökning och rapporterade till Kommissionen är oklart. Stenström och Karppinen var troligtvis ombord och även chefen för estniska sjöfartsverket, Aarne Valgma. Någon skriftlig rapport från dem om dykningen finns dock ej i SHKS Estoniaarkiv. De visste ju redan att hela dykningen för deras räkning var trams. Man får intrycket att allt skedde muntligt för att underlätta historieförfalskningen.

För Kommissionens räkning undersöktes alltså ej undervattensskrovet i detalj för eventuella skador som kunde ha orsakat läckage. Det var naturligtvis en klar brist i dykundersökningen. Den påstått upprivna förliga överbyggnaden undersöktes, som redan sagts, inte heller.

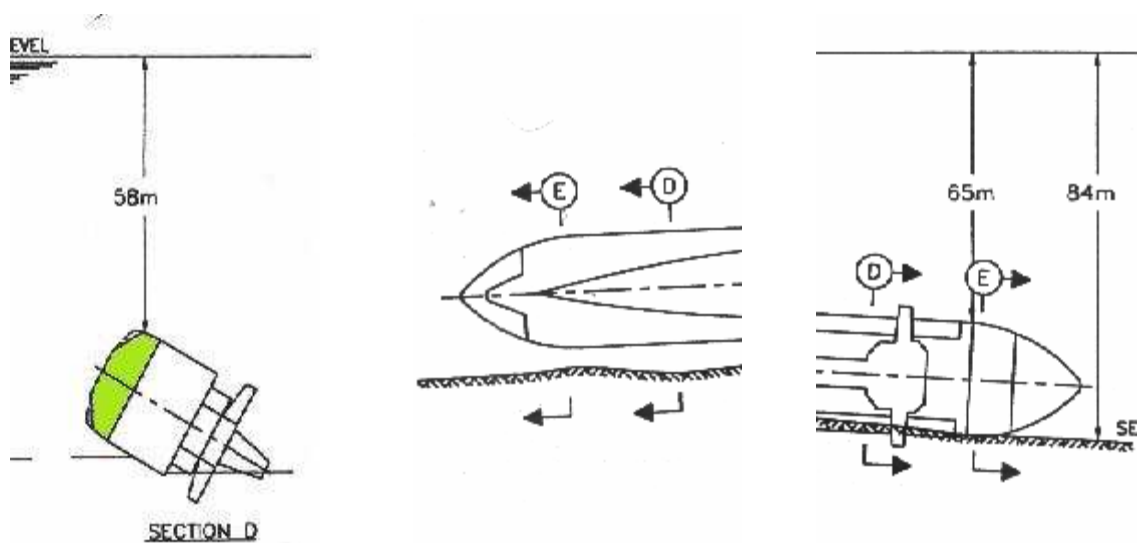
\*\*\*

Enligt kontraktet gjordes följande av dykare för Sjöfartsverkets räkning (supplement no. 503 i slutrapporten):- Skrovet undersöktes utifrån med fjärrstyrd undervattenskamera, ROV, utan dykare. En mudline survey gjordes med ROV. Överbygganden undersöktes utifrån med ROV. Inga skador noterades utom att däck 8 babord akterut skadats, när Estonia slog i botten. Kameratid med ROV 4 timmar 48 minuter. En ordentlig undersökning av enbart skrovet - 150 meter långt, 24 meter brett och 7,56 meter djupt - ca 5 000 m<sup>2</sup> - borde ha tagit betydligt längre tid. Nu verkar det som kameran enbart svepte förbi skrovet - utan referenspunkter - från ett visst avstånd, så att eventuella sprickor och bucklor i skrovet knappast kunde noteras eller lägesbestämmas. Man filmade också vrakets oskadade babordssidas överbyggnad och däckshus i flera timmar, som naturligtvis var helt ointressant ur olycks- och bärgningssynpunkt. De som sett filmerna har hela tiden svårt att orientera sig. Filmen har också redigerats - resultatet är att alla delar av skrovet inte ses på filmen. Styrbords skadade frontskott i överbyggnaden med det stora hålet (se [kapitel 10.13](#)) och överbyggnadens förliga väderdäck visas ej heller.

Resultatet av mud line survey kan utläsas från Smit-Taks rapport den 8 december 1994. Hela flata skeppsbotten och hela styrbords undervattensskrovsida är över havsbotten - slaget mellan botten och sida ligger 5-7 meter över havsbotten, dvs en dykare kan simma in under Estonia med styrbordssidan ovanför. Estonia ligger plant i längsled även om havsbotten lutar. Havsbotten är flera meter djupare på södra (skorstens-)sidan.

Intressant nog visas mudline på styrbords sida vara över bildäck (överbyggnaden) vid spant 109 men under bildäcksnivå vid spant 140, pga en svacka i havsbotten. Akterramperna ligger helt över mudline. En liten del av överbyggnadens backdäcks styrbordssida vid spant 145 ligger under mudline men bogrampen ligger helt fri. Om havsbotten är 83-84 meter djup vid fören borde förpiksdäckets centerlinje vara vid 72-73 meters djup, men ROV-djupmätare visade ca 65 meter när de filmade samma område 2 och 9 oktober 1994. Bogrampen ligger högt över havsbotten. Tillträde till bildäck, däck 2-3, via bogrampen var ej möjligt.

En annan bild av vraket ses nedan (från Rockwaters rapport). Vi är intresserade av Section D, d.v.s. hur styrbords överbyggnad under bryggan vilar mot botten:



Enligt ovan är det klart att överbyggnaden vid spant 109 eller sektion D, där den blir parallell med centerlinjen - strax akter om bryggan, var över mudline. Styrbords främre lotsdörr är eventuellt belägen där och borde ha setts på mudline video. Emellertid har filmen klippts och redigerats just i detta område. Lotsdörren leder rätt in på bildäck - om den var öppen. Den tyska expertgruppen har föreslagit att dörren öppnades just innan olyckan, slagsidan, och att besättning slängde ut last genom dörren. Om styrbords lotsdörr var öppen, när färjan krängde, skulle stora mängder vatten ha trängt in där och bidragit till ytterligare krängning.

Gregg Bemis dykexpedition (se [kapitel 10.13](#)) inspekterade området i augusti 2000 och fann att det hade täckts med en sandhög (!) och att sanden inte stämde med leran på havsbotten, dvs någon hade [täckt över överbyggnaden](#) och lotsdörren med sand.

Man kan undra över den främre lotsdörren. Normalt sitter lotsdörren midskepps och finns indikerad på ritningar, men den kanske hade flyttats föröver. Oavsett detta, Gregg Bemis fann hela styrbords överbyggnad täckt av sand till fendern, dvs enbart skrovet, som numera ligger ovanpå sanden kunde ses.

\*\*\*

Tillträde till däck 8-4 skedde genom befintliga dörrar och fönster på ovan(babords)sidan. Dyktid för de olika undersökningarna anges inom parentes. Bildäcket besiktigades officiellt inte.

Däck 8 - nio hytter akterut besiktigades utifrån och 10 meter korridor inifrån (2 tim 59 min).

Däck 7 - elva hytter besiktigades utifrån, en hytt och trapphuset inifrån (1 tim 42 min).

Däck 6 - sju hytter besiktigades inifrån, dvs ledda av svensk polis bröt sig dykaren (John) in i och letade efter en eller flera väskor under flera timmar i sex hytter, vilket knappast hade med bärgningsundersökningen att göra - se nedan!, fyra hytter utifrån, trapphusen midskepps och akterut, en del av casinot (8 tim 2 min).

Däck 5 - tjugotvå hytter besiktigades utifrån, tre hytter, aktersalongen och 20 meter korridor inifrån (7 tim 10 min).

Däck 4 - cirka 42 hytter besiktigades utifrån, trapphuset och 10 meter korridor inifrån (11 tim 11 min).

Däck 1 - man skar upp två hål i skrovet -16 hytter och 20 meter korridor besiktigades inifrån (11 tim 14 min).

Innerväggar och innertak hade naturligtvis inte kollapsat. En del innertaksplattor hade kanske lossnat när lösa föremål hade hamnat på dem, men det gick lätt att simma sig fram i korridorer, etc. trots slagsidan 120 grader. Det verkar alltså ha tagit 42 timmar 28 minuter att inspektera ut- och insidor, även om dyktiden för däck 4 och 5 verkar vara överdriven - 18 timmar 21 minuter för att titta in genom 60-70 fönster från utsidan och simma igenom ett trapphus och 30-40 meter korridor.

Vad användes de övriga 25 timmarna och 32 minuterna till? Massor av dyktid är oredovisad!

Som framgår av [kapitel 6](#) är svaret att man inspekterade bildäcket och bl.a. noterade tidigare försök att öppna rampen inifrån, vilket man tydligen inte ville redovisa offentligt 1994 eller i supplement 503. Därför meddelade man att bildäcket inte undersöktes.

Följande besiktigades alltså enligt officiella uppgifter ej inifrån för Sjöfartsverkets räkning.

Däck 0 - totalt tio vattentäta avdelningar med sauna, pumprum, maskinrum, sjövattningsstag, stabilisatorer, etc.

Däck 1 - fyra aktra vattentäta förrådsrum, maskinrummen, kontrollrummet.

Däck 2/3 - akterramp, bildäck, garaget, lasten och förrampen.

De 22 vattentäta dörrarna i 12 vattentäta skott på däck 0 och 1 besiktigades ej. Enligt kontraktet skulle ju hela insidan av Estonia besiktigas. Styrbords frontskott vid rampen undersöktes tydligen ej - där finns en stor skada, se [kapitel 10.13](#), som sannolikt är ett sprängt hål! Det borde ju ha varit enkelt att filma det.

Det är värt att notera att ej heller Sjöfartsverkets dykning innehöll en detaljerad undersökning av skrovet under vattenlinjen för eventuellt läckage.

En ytterligare sammanfattning av det som ej undersöktes är, baserat på tidningsuppgifter, etc: (i) Tre kroppar på kommandobryggan identifierades aldrig, (ii) Lägena för övervakningsmonitorerna av garaget på bryggan kollades aldrig, (iii) Kartrummet bakom bryggan genomsöktes inte, (iv) Kaptenens, maskinchefens och radiotelegrafistens hytter genomsöktes inte - inte ens en snabb titt genom fönstret gjordes, (v) Främre rampens insida och dess kontroll- och låsutrustning undersöktes inte. Innerrampens påstått skadade lås och krokar besiktigades inte. Inga rampdelar bärgades. (vi) Bildäcket och lasten undersöktes inte. Dykarna var enligt officiella uppgifter inte inne i garaget (men se [kapitel 6](#)), (vii) Innerrampens och visirets kontrollpanel på bildäcket undersöktes inte, (viii) Man undersökte inte alla utrymmen på däck 0 och 1, dvs fyra aktra förrådsrum, sex maskinutrymmen, kontrollrummet, etc. inspekterades inte och man verifierade inte de 20 vattentäta dörrarnas lägen, (ix) Hela styrbordssidan på färjan undersöktes inte eftersom vraket låg med styrbords sida mot botten - försök att undersöka från insidan gjordes inte, (x) Även om de återstående skrovdelarna av visirets lås och gångjärn filmades på video gjordes inga försök att bärga delarna för detaljerad undersökning i land. Sidolåsens öron som slitits av från visiret lämnades nere på botten. Delar av gångjärnen lämnades nere vid vraket. Visirets bottenlås låstapp bärgades men fotograferades inte, utan Stenström slängde

den tillbaka (!) i sjön, vilket inte rapporteras i slutrapporten. Det verkar som bevis förstördes, eftersom skrapmärken på låstappen kunde visa att visiret slagits av i sidled, (xi) Det verkar ha varit besvärligt att komma in i garaget vid den främre rampen, som enbart var litet öppen högst upp 5-6 meter ovan bildäcket. Hur kunde rampen ha varit öppen och släppt in flera tusen ton vatten och sedan ha stängt sig själv, så att inte en dykare kunde komma in och undersöka rampen från insidan?, (xii) Det är konstigt att hela undervattensskrovet aldrig undersöktes från insidan. Man borde ha försökt fastställa varifrån vatten på däck 1 kom. Även om det var svårt att komma in på bildäcket vid främre rampen, var det naturligtvis möjligt att undersöka alla utrymmen via trapphusen. Förmodligen är branddörrarna på styrbordssidan mellan bildäck och trapphusen upptryckta inåt garaget av vatten som strömmade upp från däck 1 när skeppet sjönk. Babords dörrar är nog på plats, (xiii) Man verifierade aldrig kontrollpanelen för vattentäta dörrar på bryggan, trots att detta uttryckligen var beställt/bestämt vid kontraktsskrivandet, (xiv) Man undersökte inte heller det pyramidformade föremålet vid fören, (xv) Man dokumenterade inte sprängskadan i styrbords frontskott - se [kapitel 10.13](#), (xvi) Förliga överbyggnadens däck och skott filmades inte. Ingen dokumentation av överbyggnadens påstådda skador kring rampen dokumenterades. (xvii) Styrbords lotsdörr i överbyggnadens sida undersöktes aldrig.

\*\*\*

Först i februari 1999 meddelades (se FinansTidningen 990203) att Johan Franson utförde ett tredje uppdrag som filmades (!) inne i vraket vid dykningen. Sent på natten den 3 december 1994 beordrade Franson en dykare (John) in genom fönstret till hytt 6129 på däck 6 och sedan ut i korridoren. Under flera timmar bröt sig sedan dykaren, enligt svensk polis instruktioner, in i hytter nos. 6118, 6124, 6130, 6132, 6134 och 6230, som alla undersöktes noga på jakt efter en eller flera väskor.

Franson och hans uppdragsgivare regeringen har aldrig officiellt berättat om svenska polisens bärgning av väskor, men inte kroppar, från Estonia. Och i mars 1999 meddelade en person som besiktigtat alla videofilmer att dykare faktiskt också var inne på bildäck och noterade tidigare försök att bräcka upp rampen (se [kapitel 9](#)).

Fransons brev till författaren den 24 januari och 6 februari 1997 om dykningen var alltså total vilseledande.

Franson - den färglöse rättschefen på Sjöfartsverket som i oktober 1994 hade skrivit ett yttrande om Sveriges rättsläge visavi Estonia och som sedan hade ombetts av regeringen att göra en konsekvensanalys som krävde dykningar, satt plötsligt och ledde dykare att leta väskor ombord på Estonia! Det var kanske för att man bärgade så många väskor som fick slänga annat bärgat material i havet?

\*\*\*

Dykningen varade i över två dygn med tolv dykare. Om man arbetade i fyra lag med tre dykare vardera, och om varje lag arbetade 12 timmar per dygn, så dök man alltså 99 timmar som kontraktet anger. Men bara 43 av 68 timmars dykning för Sjöfartsverkets räkning finns redovisad i den osignerade, slarviga och ofullständiga rapporten i slutrapporten.

De 31 timmarna för Kommissionens räkning är helt oredovisade. Kommissionens undersökningar kan ej ha tagit så lång tid. Det bidrar till uppfattningen att dykarna hade oredovisade aktiviteter för sig, t.ex. olika arbeten inne på bildäcket och med rampen. Det är dock klart att dykarna aldrig undersökte Estonias undervattensskrov för eventuella skador!

Även om Rockwater delvis dokumenterade sin verksamhet på videofilm, så fick de aldrig tillgång till filmerna! Enligt uppgift spelade man in enbart ett originalvideoband. Så snart detta var klart, lades bandet i en speciell kassett, som ingen förutom den svenska delen av Kommissionen hade tillgång till. När samtliga videofilmer spelats in beställdes en helikopter som förde kassetterna direkt till Sverige - Sjöfartsverket eller polisen. 21 kassetter spelades in. Var originalen befinner sig idag är oklart. De filmer som är tillgängliga för allmänheten hos SHK är redigerade kopior. Styrbords frontskott visas ej på några filmer.

Olika personer har senare, när filmerna blev officiella 1998, studerat dessa. Det är klart att de officiella filmerna har redigerats vilket framgår av den klocka som lagts in i filmen. Styrelsen för Psykologiskt försvar, SPF, har vid

ett möte den 23 augusti 2000 med Kontaktgruppen för att följa frågan om den framtida bevakningen av vraket efter M/S Estonia, dvs sex år efter olyckan, åtagit sig att försöka få fram svar på frågan om varför vissa tidsangivelser på en del videofilmer som tagits nere vid vraket inte löper kronologiskt. SPF har sedan meddelat:

*Förklaringen är att tidshoppen beror på så kallade operativa avbrott. Man filmade inte oavbrutet. Man tog pauser och man förflyttade sig i anslutning till vraket. Under dessa avbrott, när filmning inte ägde rum, fortsatte realtidsräkneverket i kameran gå. Tidshoppen beror också på den redigering av materialet som gjorts på uppdrag av den svenska haverikommissionen. Bilder av kvarlevor efter omkomna har redigerats bort, vilket medfört tidshopp. I något fall finns "omvända" tidshopp, det vill säga att filmen fortsätter efter avbrott med en tidsangivelse som ligger tidigare än där man slutat. Förklaringen är att man i ett första skede redigerat bort avsnitt (felklipp) som sedan togs tillbaka. Vid efterkontroll kom man fram till att dessa sekvenser kunde innehålla viktig information som kunde underlätta för dem som skulle granska filmerna.*

Av totalt 99 timmars dykning finns tydligen enbart 43 timmar dokumenterad. Anledningen är, bl.a. att dykarna förflyttade sig i anslutning till vraket, etc. och då stängde av kameran. Men stämmer det? Det var tolv dykare i farten under två dygn. Om varje dykare dök 8 timmar per dygn och vilade 16 timmar per dygn så borde det finnas 96 timmar film. Men det finns bara 43 timmar film - och denna film handlar tydligen enbart om Sjöfartsverkets undersökning av överbyggnaden - 32 timmar - och insidan av passagerarutrymmen i skrovet däck 1 - 11 timmar. Dessa filmer kan naturligtvis ej användas att klargöra olycksorsaken.

Att man vid denna undersökning filmade kvarlevor efter omkomna är naturligt. Dessa har naturligtvis redigerats bort i de offentliga filmerna. Varför svenska Haverikommissionen (sic) beslöt att redigera originalfilmerna är oklart. Haverikommissionen hade ju inte ens begärt att dess egen undersökning skulle filmas! Haverikommissionen skulle ju utreda olyckan - inte redigera filmer. Sjöfartsverket borde ha redigerat sina egna originalfilmer. Och naturligtvis finns det inget skriftligt dokument som visar vilka dykundersökningar som redigerats bort från originalfilmerna och hur detta visas i offentligt material.

Det hade ju annars varit enkelt - att klippa in en sekvens i den offentliga filmen som säger att sekvensen från ruta X, klockan hh.mm.ss till ruta Y klockan hh.mm.ss är bortagen eftersom den visar omkomnas kroppar på däck Z, spant W styrbord, djup U meter, etc.

Själva dagboken över varje dykuppdrag behöver naturligtvis ej redigeras utom i fall en omkommens namn skulle ha nämnts.

\*\*\*

Det märkliga är att Haverikommissionen inte dokumenterade sina egna dykningar, 31 timmar, i december 1994 med filmning! Alla suddiga bilder av påstådda skador i del- och slutrapporterna är bilder tagna av en finsk robotkamera, ROV, i oktober 1994, och inte ej av dykarna i december 1994. Alla skador borde naturligtvis ha undersökts och filmats mera noggrant just av dykare i december, men faktum kvarstår att det inte existerar i slutrapporten en enda bild av de påstådda skadorna tagna av Kommissionens dykare i december 1994.

Självklart kunde inte en robotkamera under ett par timmar filma alla intressanta delar i oktober 1994 - man visste ju inte då hur olyckan skett eller vad man skulle filma. Just därför skulle man göra en mycket mer detaljerad undersökning med dykare, 31 timmar, i december 1994. Men Kommissionen filmade ingenting!

Vi vet inte ens vad dessa dykare verkligen undersökte. Såg de inte det stora hålet i överbyggnadens förskott (se [kapitel 10.13](#))?

Det är en annan av Estoniautredningens stora mysterier: dels filmade Kommissionen inte sin egen detaljundersökning med dykare, dels har ingen klagat över denna enorma brist. Det finns inga bra bilder av de påstådda skadorna! Och bilder av riktiga skador har censurerats. Naturligtvis fanns det inte några kvarlevor efter omkomna, där Kommissionen undersökte vraket utifrån. Slutsatsen är att Kommissionen aldrig beordrade dykarna att detaljundersöka skadorna. Man hade annat för sig!

\*\*\*



Slutrapporten beskriver inte vad bärgningsbolaget Smit Tak gjorde ombord vid dykundersökningen. Rockwater säger i sin rapport att Smit Tak gjorde en geologisk undersökning (1 sjömil radie) runt vraket, men i Smit Taks egen rapport no. 94/060 daterad 8 december 1994 signerad av Jan ter Haar, Salvage master, sägs det att ett annat företag - a third party - gjorde den undersökningen. Utom ter Haar var tre andra holländare ombord dykfartyget Semi 1 för en speciell undersökning; Chris Bos, diving foreman (sic), Henk Hocksma och Eric de Graaf. Vad gjorde dessa fyra ombord? Naturligtvis undersökte de om Estonia gick att bärga! Det uppdraget hade de fått av Johan Franson. Hur bar de sig åt? Låt oss citera ur deras rapport (no. 94/060 daterad 8 december 1994):

*... en speciell undersökning med ROVer gjordes på begäran av bärgningsbolaget (dvs Smit Tak) för att se om det gick att bärga Estonia. Undersökningen av fartygets yttre botten och den interna undersökningen av bildäcket (sic) gjordes samtidigt med den interna undersökningen av vraket av Rockwaters dykare ... Vid undersökningarna användes två typer av ROVer, d.v.s. en ROV typ Sprinter från SARB och en ROV typ UFO från Rockwater. ... Undersökningen av ... bogrampen och internt inne på bildäck gjordes med en Sprinter ROV. ... En ROV undersökning utfördes inne på bildäck och täckte en distans på 20 meter inne i vraket. Man observerade att lasten hade fallit ner på lägre sidan. ... Sand inne på bildäck observerades.*

Smit Tak, salvage master Jan ter Heer, säger inte *hur* hans Sprinter ROV lyckades komma in på bildäcket, men det är klart att bildäcket undersöktes med en ROV, och eftersom man inte sänder in en ROV i ett vrak utan eskort (den kan fastna), kan vi vara säkra att dykare följde med. Men officiellt, d.v.s. enligt slutrapporten undersöktes aldrig bildäcket av varken ROV eller dykare! Och hur kunde sand komma in på bildäcket? Bogrampen var ju bara delvis öppen och högt över havsbotten!

Vissa observatörer anser (i) att ROVn och dykarna kom in genom en öppning i styrbords överbyggnads sida och (ii) att sanden kommit in genom samma öppning. Denna öppning var troligtvis den öppna lotsdörren eller en öppning som hade skurits upp i oktober 1994 av andra dykare (Bergmark?) för att komma in på bildäcket i ett försök att öppna rampen från insidan! Efter dykningen i december 1994 har öppningen tydligen förslutits och täckts över med sand.

Man kan spekulera över varför varken Franson eller kommissionen inte meddelade officiellt att man var inne på bildäcket. Antagligen filmade och inspekterade man då rampen från insidan och noterade att låsen var oskadade och att försök tidigare hade gjorts att försöka öppna rampen under vatten (i oktober 1994) efter olyckan, t.ex. hade skyddsräckena skurits bort, håll hade sprängts i långskeppsskotten bakom rampen, etc.

\*\*\*

Sedan dykare undersökt (sic) vraket kunde Sjöfartsverket ta ställning till en eventuell bärgning. I en konsekvensanalys som blixtnsnabbt lades fram den 12 december 1994 av Franson presenterade verket sina ståndpunkter. Franson hade skrivit hela rapporten själv och verket var inte tillfrågat: Estonia var möjlig att bärga. Det fanns inga tekniska hinder för en sådan operation, även om det aldrig förut gjorts (sic). Kostnad: omkring 1,5 miljarder kronor (sic). Ett normalt pris skulle ha varit 30-60 millioner om man tagit sig tid att ta in anbud. Svårigheterna skulle framförallt ligga i de psykiska riskerna för den personal som skulle ta hand om de omkomna. Några psykiska skador rapporterades dock ej från de dykare som fann och filmade kroppar och de personer som ledde dykningen från ovan och som såg kroppar på video. Avslutningsvis meddelade sjöfartsverket, dvs Franson, att om Estonia skulle bärgas, så fick man räkna med att ett stort antal kroppar inne i vraket skulle fragmenteras (sic), vad nu det betydde. Inte fragmenteras kroppar om vraket lyfts långsamt lyfts rätt upp? Vid olika föredragningar för regeringen rekommenderade därför Franson att bärgning ej skulle ske, vilket också blev regeringens beslut den 15 december 1994. Skälen var minst sagt oklara.

Intressant nog rapporterade Smit Taks experter raka motsatsen i sin rapport no. 94/060 den 8 december till Franson. Det var lätt att bärga Estonia och det var också lätt att ta hand om kropparna, etc. Smit Taks experter måste ha blivit mycket förvånade den 15 december 1994. De hade utsetts av Franson att uttala sig om bärgning av vrak och omkomna och deras slutsatser var klara - det var inget tal om, t.ex. fragmentering, etc. Men Smit Taks experter höll tyst. Troligtvis hade de avkrävts tystnadslöfte.

Var kostnaden 1 500 millioner att bärga fartyget kom ifrån är oklart. Inga anbud på bärgning inbegärdes. Ett normalt pris torde ha legat mellan 30 och 60 millioner! Smit Tak föreslog konventionell bärgning rätt upp med en vagga, etc. Sedan hade vraket kunnat bogseras till ett grunt ställe, placerats på botten och kroppar tagits ut. Sedan kunde vraket ha krängts till upprätt läge. Flera bärgningsföretag var villiga att bärga men inget företag fick chansen. Allt tal om psykiska risker och fragmentering var naturligtvis rent struntprat. Det var ju fint, en hederssak, att bärga en död kropp!

Notera att Franson redan 5 oktober 1994 hade sagt att bärgning inte kunde göras förrän våren 1995. Det var också struntprat. Flera bärgare var villiga att ta upp både offer och hela färjan redan i oktober 1994, men det ville inte de ansvariga, ledda av Selén. Franson skyllde på att vädret skulle vara dåligt under vintern. Man skyllde vidare, som sagt, på etiska skäl; svårigheten att ta hand om de omkomnas kroppar, men sannolikt fanns det något att dölja nere på vraket. Sjöfartsverkets dykundersökning och konsekvensanalys var bara ett spel. Man hade redan bestämt resultaten innan dykningen gjordes.

Fransons enda regeringsuppdrag, att se om det gick att bärga Estonia, var tydligen mer omfattande än någon annat och bör naturligtvis utredas mera i framtiden av historiska forskare.

\*\*\*

En saklig bedömning av Fransons dykning är arbetet inte skedde korrekt. Varken specificering, inköp, utförande och dokumentering av uppdraget skedde enligt acceptabla principer.

Inga dagböcker som dokumentar individuella dykares aktiviteter och observationer existerar. Filmning skedde mycket oprofessionellt och originalfilmer har redigerats med hänvisning att de skulle visa kroppar. Den stora skadan i styrbords frontskott har klippts bort från alla filmer. Publicerade resultat av dykningen var ren desinformation, t.ex. den otroliga uppfinningen att dykare hade sett att ramplåsen var skadade, vilket skulle indikera att rampen varit låst, och att rampen hade ryckts upp helt vid olyckan och sedan stängts igen.

Efter Fransons dykning den 2-4 december 1994 var det dags för Kommissionen att ändra litet i olycksförloppet för att det skulle stämma litet bättre. Kommissionen hade naturligtvis beräknat att Estonia inte kunde ha krängt snabbt, om inte rampen hade varit vidöppen, dvs låsen hade rivits upp - nu var det dags att meddela bl.a. det.

## KAPITEL 6 - KOMMISSIONEN BYTER UPPFATTNING

Kommissionen möttes för tredje gången i Stockholm den 15 december 1994. Kommissionen bekräftade då i paragraf 3 av sin Press Release att:

*styrkan i låsutrustningen som hörde till bogvisiret i kombination med vågbelastningarna på visiret under rådande väder och skeppet kurs var olyckans huvudorsak.*

Utsagan var ytterligare en uppfinning att få allmänheten att tro på den tidigare uppfunna olycksorsaken - det avtrillade visiret.

Eftersom allmänheten hade misstänkt att fartygets hastighet hade varit för hög och bidragit till olyckan och att man skulle kunna klandra besättningen, meddelade dock Kommissionen följande i paragraf 4 av pressmeddelandet:

*4. Kommissionen noterade att inflytandet av fartygets hastighet på belastningarna på visiret fortfarande är under utredning. Det noterades att studier utförda av forskningslaboratorier (SSPA och VVT) visade inga tecken att skeppets rörelse och acceleration hade överstigit normalt förväntade värden under resor i hårt väder.*

Några studier av SSPA och VVT om fartygs rörelser i hård sjö daterade 1994 finns ej i slutrapporten eller dess supplement. Det var senare som modellprov gjordes där stora slagkrafter i vertikal- och långskeppsled uppträdde varje minut, som borde ha stoppat skeppets framfart.

Paragraf 5 av pressmeddelandet är mycket intressant:

*5. Dykarundersökningen av vraket har avslöjat att innerrampen var låst i stängt läge före olyckan. Efter visirets förlust har rampen varit betydligt mer öppen än det nuvarande läget på vraket, åtminstone under en del av olyckans utveckling.*

Hur kunde dykarna ha sett hur rampen hade varit låst nio veckor tidigare? Som beskrivits i förra kapitlet så undersökte dykarna (officiellt) inte främre rampens in/ovansida, där låsen är belägna. Utsagan var en ren uppfinning. Har man börjat vilseleda måste man fortsätta på den inslagna vägen.

Notera att Kommissionen redan den 17 oktober (se [bilaga 3](#)) sagt att visiret hade ryckt loss rampen från sina lås och att Kommissionen nu påstod att rampen hade varit låst tidigare, dvs låsen borde vara sönderrivna.

Numera vet vi att rampen troligtvis var stängd men ej låst, när dykarna kom ner och att rampen drogs ut eller ett hål skars upp, så att dykarna kunde komma in på bildäck. Trots att man kan se på videofilmerna att dykarna var inne på bildäcket och noterar att låsen är oskadade(!), så förnekar och förnekade Kommissionen offentligt att dykare var inne i överbyggnaden. Samtidigt meddelar Kommissionen att dykarna noterar att låsen är upprivna. Förvirrande, eller hur? Men normalt vid en vilseledningskampanj!

Det är inte heller känt hur Kommissionen lyckades fastslå att rampen har varit betydligt mer öppen än det nuvarande läget på vraket åtminstone under en del av olyckans utveckling.

Detta uttalande är mycket besynnerligt. Enligt Interimrapport no. 2 (se [bilaga 3](#)) skall vi tro att innerrampens delvis öppna läge har gjort möjligt att vatten trängde in i överbyggnaden och att rampen sedan var betydligt mer öppen än det nuvarande läget på vraket, så att 1 000 ton vatten kom in på bildäck, så att Estonia krängde 15 grader under flera minuter. Sedan, när färjan fortfarande flöt eller hade sjunkit, vi vet inte vad *åtminstone under en del av olyckans utveckling* betyder, så blir det sagt att innerrampen stängdes igen till ett delvis öppet läge. Varför Estonia fortsatte att kränga med stängd ramp är oklart.

I pressmeddelandet paragraf 6 garderade sig Kommissionen med följande:

6. Det detaljerade tidsförloppet av händelser har fortfarande inte klargjorts men avsevärda mängder vatten flödade in på bildäck mellan kl. 01.15 och 01.30 (estnisk tid). Skeppet sjönk beroende på att utrymmet (sic) vattenfylldes och försvann från radarskärmar kl. 01.48. Klockan på radiostationen på kommandobryggan har stannat på 23.35 UTC (kl. 01.35 estnisk tid).

Naturligtvis måste Kommissionen meddela att avsevärda mängder vatten flödat in på bildäcket - utrymmet - mellan kl. 01.15 - 01.30, eftersom vattnet skulle ha orsakat slagsidan, men redan när pressmeddelandet gick ut hade Kommissionen uppenbarligen stora svårigheter, vånda, att förklara det fysiska sambandet mellan vattenmängd och slagsidevinkel som knappast kan förfalskas i en vilseledningskampanj: det detaljerade tidsförloppet av händelser och sjunkning. Och som framgår av denna bok lyckades aldrig Kommissionen att fastställa tids- eller sjunkförloppen. Trots tekn. dr. och docent Huss ansträngningar gick det aldrig att rekonstruera ett fysiskt korrekt och rimligt olycksförlopp med vidöppen ramp (se [kapitel 4](#)) som sedan stängdes.

Enligt Silver Lindes vittnesmål var rampen stängd kl. 01.30, när han såg fören ovan vatten med stängd ramp, när skeppet sjönk med aktern först.

\*\*\*

Hur kan rampen ha rört sig, när den hölls på plats av två krokarna, fyra låspinnar och två hydrauliska cylindrar? Vad hade Fransons dykare egentligen sett innanför rampen? Officiellt var de aldrig där i utrymmet, men trots det ger slutrapporten en beskrivning.

Slutrapportens kapitel 8.6.5 ger ett mycket kort svar. De två krokarna högst upp, som drar fast rampen, sägs ha glidit av de stänger de grep om.

Man talar inte om att varje krok formats av en smidd stålstång med tvärsnittsyta 75x25 mm och brottslast >25 ton.

Alla sidoramplås påstås vara deformerade eller lossryckta, men man visar inte en enda bild på en skada, eftersom det troligtvis inte finns några skador att visa. Den del som kan skadas av ramplåset är det lilla 'hus' ovanpå rampen (på insidan), som låspinnen sticker in i när rampen är stängd. Dessa 'hus' är inte tillgängliga från utsidan. Att 'husen' brutits sönder och att rampen varit öppen är därför inte bevisat! Man nämner inte att varje fyra sidolås också hade en brottslast på >25 ton.

Stenström förklarar delvis ovanstående i sin (då) hemliga, interna lägesrapport den 15 december 1994 (akt A81b\* i SHKs Estoniaarkiv), där han säger (uppfinner) i para. 8:

*... När visiret lämnade fartyget, lämnade det efter sig rampen i fullt öppet läge, vilket tillät inledningsvis att stora mängder vatten kom in på bildäck under en kort tidsperiod. Det lär förklara den bevitnade, inledningsvis snabba krängningen åt styrbord. Den följande utvecklingen lär ha varit resultat av att fartyget girade bort (sic) från vågorna, vilket reducerade vatteninflödet (genom rampöppningen, förf. anm). Huvudmaskinerna stoppade under denna fas och skeppet drev i vågorna medan det vattenfylldes och sjönk.*

Stenströms hemliga lägesrapport var naturligtvis helt fel, eftersom reducerat vatteninflöde hade inneburit att krängningen hade stoppat och vattnet på bildäck runnit ut och att skeppet inte skulle ha kapsejsat. Hade mer vatten forsats skulle Estonia slagit runt, kapsejsat, och flutit upp och ned. Slutrapporten meddelade senare ett helt annat förlopp - vatteninflödet skulle ha ökat 1 300%, efter att färjan girat tillbaka mot Tallinn först mot och sedan bort från vågorna.

I mötesprotokollet (akt A81a\* i SHKs Estoniaarkiv) beskrivs frågan om rampen:

*Det rapporterades (vid mötet) att observationer under dykningen (2-4 december 1994) hade givit mer information om olyckshändelseförloppet, vilket rapporterades i en separat rapport till mötet (dykrapporten? - finns ej i SHKs arkiv - författarens anm.). Speciellt rapporterades att rampen nu anses ha varit fullt öppen under en viss*

*tidsperiod. Det är bekräftat att rampens lås var i låst läge med ett frågetecken för babords undre låskolv, som bara var i delvis utkört läge.*

Tyvärr vet vi inte vem som rapporterade/ansåg att rampen varit fullt öppen under en viss tidsperiod, och hur eller varför, och hur man visste att rampen varit låst.

Det är sannolikt att svenskarna i Kommissionen, tillsammans med den numera avslöjade lögnaren Johan Franson från svenska Sjöfartsverket, genom en manipulerad och intellektuellt ohederlig dykrapport, lät hela Kommissionen tro att rampen dragits helt ut under olyckan. Annars hade ju aldrig en massa vatten plötsligt kommit in i utrymmet på bildäck (överbyggnaden) och krängt Estonia. Hur rampen kunde stängas igen efter olyckan diskuterades aldrig vid mötet. Rampen hade ju aldrig varit öppen. Det räckte tydligen med att desinformera om att rampen varit helt öppen, vilket Kommissionen accepterade eftersom det passade det uppfunna förloppet även om det var mycket lögn på en gång. Det var tydligen denna, numera uppenbara manipulation vilket ledde till Andi Meisters avgång från Kommissionen.

Stenströms påståenden i december 1994 var naturligtvis rena påhitt utan faktabas. Stenström var en mycket aktiv vilseledare (lögnare).

Stenström, Franson och Karppinen var med på dykplattformen när rampen inspekterades av dykare, och dykarna fann att rampen stängd och låst, innan olyckan?, nere på vraket.

Hur Stenström sedan kunde säga att rampen varit i fullt öppet läge och sedan stängt sig mellan kl. 01.18-01.28, får vi aldrig reda på. Han avled februari 1997. Men Johan Franson på Sjöfartsverket vet nog vad som hände. Han var med på dykpråmen! Som belöning för denna famösa dykning utsågs senare Franson till svensk sjösäkerhetsdirektör (sic) av regeringen. Hans enda merit är att ha deltagit i vilseledningskampanjen och ljugit om Estonia!

Fransons första beslut var att Sjöfartsverkets stabilitetsexperter fick ej uttala sig om Estonias stabilitet. Personalen på Sjöfartsverket tiger sedan som muren om allt som har med olyckan att göra. Många fartygsinspektörer vet naturligtvis att hela Estoniautredningen är en bluff. Sjöfartsverkets fartygsinspektörer arbetar också som lärare i stabilitet vid högskolor och sjöbefälsskolor, så man undrar hur kvaliteten på den utbildningen är idag?

Rampen är ytterligare bevis för desinformation. Kommissionen trodde först att det räckte med att påstå den 4 och 17 oktober att det försvunna visiret hade orsakat hela förlisningen och att vatten kommit in i *överbyggnaden* - utrymmet - genom en delvis öppen ramp enligt vittnen, tre besättningsmän.

Under november månad upptäckte man genom beräkningar att rampen borde varit *helt öppen* och snabbt släppt in minst 1 000-2 000 ton vatten för att kränga skeppet 20-37 grader, men man glömde att sedan skeppet skulle slå runt. Därför tvingades man modifiera olycksförloppet med utsagan att visiret hade dragit ut hela rampen, vilket varken stämde med vittnesuppgifter eller vad som skulle ha hänt om rampen verkligen drogs ut - och att rampen sedan stängdes

Alla filmer - både de finska från 2 och 9 oktober och senare de svenska från 2-4 december visade att rampen var stängd, intryckt i karmen. Därför uppfann Kommissionen att Fransons dykare hade meddelat att rampens lås hade dragits sönder och så kunde Kommissionen meddela den 15 december att rampen varit helt öppen en tid. Det löste dock inte problemet. En helt öppen ramp hade ju lett till blixtnabb kapsejsning. Så nödlösningen blev meddelandet att rampen varit öppen under en del av olycksförloppet och sedan stängts, så att först krängningen avstannade och tillät ett par hundra personer att komma ut och sedan att det tog 30-40 minuter att sjunka. På så vis lyckades man tysta all kritik i december 1994. Det är svårt att vilseleda om rent tekniska händelser.

Det är nu lätt i bevis att Kommissionen medvetet vilseledde allmänheten i december 1994, då man ändrade olycksförloppet från att rampen hade läckt till att den dragits ut till helt öppet läge.

Det är troligt att desinformationen, simuleringar, dissimuleringar och uppfinningar, startade redan den 28 september och att man redan då visste att rampen aldrig hade dragits ut.

Man hade ju troligtvis hittat visiret vid fören den 30 september. Från och med december 1994 var troligtvis *all* information från Kommissionen och dess mötesprotokoll tillrättalagda och historieförfalskningen var organiserad.

## KAPITEL 7 - REGERINGEN GRIPER IN

Strax innan och efter Kommissionens möte den 15 december började den svenska regeringen agera mycket aktivt. I en rapport den 12 december 1994 hade Sjöfartsverket (Johan Franson) redovisat sitt uppdrag från regeringen att genomföra en konsekvensanalys som underlag inför ett samlat ställningstagande avseende omhändertagande av de omkomna från Estonia. I rapporten sades bl.a. följande:

*Estonia är 155,4 meter lång och 24,2 meter bred. Hon har tio däck, varav sex med inredning för passagerare och besättning. Fartyget kan, förutom besättningen på 150-160 personer, föra högst 2000 passagerare.*

Det sades naturligtvis inte att det enbart fanns livräddningsutrustning under dävertar för mindre än halva antalet personer ombord. Vidare:

*Sjöfartsverket har i december 1994 genomfört en undersökning av Estonia på olycksplatsen. Fartyget ligger i en sluttning på havsbotten på cirka 80 meters djup. Fartyget ligger på styrbord sida med 115-120 graders slagsida. Vissa delar av fartygets inre är relativt lättillgängliga genom bl.a. sönderslagna fönster. Enligt Sjöfartsverkets bedömning är det i och för sig möjligt att ta upp mellan 100 och 300 kroppar med hjälp av dykare. För att man skall få upp övriga kroppar krävs att hela fartyget tas upp, vilket skulle innebära en påtaglig risk för fragmentering av ett antal kroppar ombord. Det är tekniskt möjligt för enskilda dykare att dyka på fartyget för att plundra det.*

Uppgifterna om bärgning av kroppar var naturligtvis 'i och för sig' helt vilseledande. Dels anges ej totala antalet kroppar, dels anges ej underlaget för Sjöfartsverkets bedömning. Större delen av däckshuset med kroppar var lättillgängligt och Stolt-Comex var beredd att genomsöka det och ta upp alla kroppar man fann.

Som framgår av [kapitel 5](#) hade Fransons dykare inte gjort en fullständig undersökning av vraket utan sysslat med annan oredovisad verksamhet.

\*\*\*

Regeringen beslutade den 15 december 1994 att Estonia inte skulle bärgas och att några åtgärder för att ta upp de omkomna inte skulle vidtas. Samma dag som Kommissionen sammanträdde för tredje gången, långt innan slutrapporten publicerades och långt innan man visste definitivt vad som hänt, beslöt alltså svenska regeringen att bärgning av döda var uteslutet. Hur regeringen fattade sitt beslut finns beskrivet i 'En granskning av Estoniakatastrofen och dess följder'. SOU 1998:132, sid 115.

*Efter föredragningar av Johan Franson och Jan-Olof Selén men utan remissförfarande känner (Ines Uusmann) mer och mer att det inte är möjligt att genomföra en bärgning av Estonia ...*

Beslutet att inte bärga de döda skulle alltså ha varit rent känslomässigt - naturligtvis grundat på vilseledande uppgifter från bl.a. Franson och Selén. En mer sannolik anledning var naturligtvis att utan att identifiera alla lik kunde man inte konstatera mord och formulera en korrekt anklagelseakt. De drunknade som hittades och identifierades var offer för olyckliga omständigheter lät man påskina, men de okända döda struntade man i. Det olösta problemet att korrekt identifiera de okända döda är en skam för Sverige och Estland men ligger utanför denna boks syfte att avslöja en skandalös sjösäkerhetsteknisk olycksutredning.

\*\*\*

I regeringsbeslutet den 15 december 1994 sades vidare att platsen där fartyget förläste skulle betraktas som en gravplats. Naturligtvis antydde man inte att vraket kunde vara platsen för, t.ex. ett planerat mord. För att säkerställa att gravfriden (sic) respekterades skulle fartyget täckas över och särskilda åtgärder vidtas i samarbete med de estniska och finländska regeringarna för att skydda gravplatsen (sic) rättsligt. Det innebar naturligtvis att ytterligare undersökning av vraket och de okända döda blev omöjligt. Naturligtvis utnyttjade Kommissionen detta faktum till egen fördel. Inga ytterligare bevis från vrak- eller brottsplatsen kunde i princip säkras. Och detta var ett rent svenskt beslut - ester och finnar var inte tillfrågade. Det skedde senare.

I tidigare kapitel har visats hur undersökningar av vraket manipulerades i oktober och december 1994. Om svenska regeringen var medveten om dessa manipulationer kan diskuteras, men svenska regeringens beslut den 15 december 1994 att täcka över Estoniavraket var, och är, misstänkt förhastat. Olycksutredningen hade knappast påbörjats, när svenska regeringen beslutade att omöjliggöra ytterligare undersökning av vraket.

\*\*\*

Sjöfartsverket, eller närmare bestämt Johan Franson själv, redovisade i en rapport den 10 februari 1995 sitt uppdrag från regeringen att lämna förslag bl.a. om hur Estonia skulle täckas över. I rapporten *Övertäckning Estonia* redogjordes för olika metoder för att täcka över vraket. Sjöfartsverket föreslog att Estonia täcktes med en skalkonstruktion av betong. I rapporten angavs att denna metod för tankarna till ett mausoleum. Av rapporten framgick vidare att Estonia när hon sjönk hade ungefär 200 ton eldningsolja och 40 ton dieselolja ombord.

Regeringen beslutade den 2 mars 1995 att uppdra åt Sjöfartsverket att i huvudsaklig överensstämmelse med vad som redovisats i rapporten *Övertäckning Estonia* upphandla och låta genomföra en övertäckning av Estonia med en skalkonstruktion av betong. I beslutet angavs att det vid uppdragets genomförande särskilt skulle beaktas att platsen där fartyget förliste skulle betraktas som en gravplats. Vidare skulle hänsyn tas till de miljömässiga konsekvenserna. I beslutet sades vidare att Sjöfartsverket skulle leda arbetet med övertäckningen samt att uppdraget skulle genomföras i samråd med ansvarig finländsk myndighet.

Att Sjöfartsverket saknade all kompetens och expertis för att leda arbetet att täcka över skeppsvrak på en havsbotten har aldrig påtalats. Senare ändrades övertäckningsmetoden. Estonia skulle täckas över med flera lager av betongmattor.

\*\*\*

Estonia ägdes vid olyckstillfället av ett cypriotiskt bolag, Estline Marine Company Ltd. Detta bolag ägdes i sin tur till lika delar av Estonia Shipping Company, ägare var estniska staten, och det svenska bolaget Nordström & Thulin AB, som numera har lagts ner. Estline Marine Company Ltd hade hyrt ut fartyget på så kallad bareboat-basis till ett estniskt bolag som flaggade fartyget i Estland. Detta hyresförhållande upphörde emellertid i och med förlisningen. Det försäkringsbolag som hade meddelat kaskoförsäkring för Estonia hade skriftligen avstått från alla anspråk på fartyget. Äganderätten till Estonia tillkom således utan inskränkning Estline Marine Company Ltd. Bolaget hade den 20 januari 1995 tillskrivit de estniska och svenska regeringarna med anledning av de berörda regeringarnas planer på att tillse att vraket blev skyddad gravplats. Därvid hade bolaget förklarat att det stod regeringarna fritt att, i den mån de så önskade eller ansåg nödvändigt, överta eller utöva de rättigheter i förhållande till vraket som bolaget hade som ägare. Bolaget hade vidare förklarat att det godtog en övertäckning av vraket för att hindra plundring. Lastägare, anhöriga till omkomna och överlevande från olyckan tillfrågades aldrig om de ville att deras ägodelar skulle bärgas eller täckas över.

\*\*\*

Med anledning av regeringens beslut den 15 december 1994 tog Utrikesdepartementet kontakt med de estniska och finländska regeringarna för att komma fram till vilka rättsliga åtgärder som kunde vara lämpliga och möjliga för att skydda fartyget på förlisningsplatsen. Båda regeringarna förklarade sig intresserade av att delta i gemensamma överläggningar i frågan. Vid ett möte den 16 januari 1995 i Stockholm nåddes enighet om att de tre länderna var för sig skulle införa nationell lagstiftning som straffbelade verksamhet som skulle störa gravriden vid vraket samt att en internationell överenskommelse som angav ramen för en sådan lagstiftning skulle ingås.

Vid ett uppföljningsmöte den 7 februari 1995 i Tallinn slutfördes arbetet med den internationella överenskommelsen som senare undertecknades där den 23 februari 1995. Vidare diskuterades de närmare principerna för de nationella lagstiftningsåtgärderna. Även i denna del hade staterna i huvudsak samma syn. Överenskommelsen mellan Estland, Finland och Sverige innehöll bl.a. att vraket efter Estonia och ett visst anslutande område i Östersjön skulle betraktas som ett sista vilorum för dem som omkom vid katastrofen och som sådant tillägnas tillbörlig respekt. I överenskommelsen sades vidare att Estonia inte skulle bärgas.



Verksamhet som stör offrens sista vilorum skulle enligt överenskommelsen kriminaliseras. I paragraf 4.1 av avtalet sågs:

*De avtalslutande parterna åtar sig att i enlighet med sina nationella förfaranden införa lagstiftning som syftar till att kriminalisera all verksamhet som stör offrens sista vilorum, särskilt dykning eller annan verksamhet i syfte att ta upp offren eller egendom från vraket eller havsbotten.*

Det torde innebära att dykning enbart för att, t.ex. säkra bevis o.dyl. torde vara möjlig.

\*\*\*

Skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia beskrivs i svenska regeringens proposition 1994/95:190. Regeringen överlämnade denna proposition till riksdagen den 30 mars 1995. Den var signerad av statsminister Ingvar Carlsson och justitieminister Laila Freivalds. I propositionen föreslogs en särskild strafflag om skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia. Enligt förslaget fick dykning och annan undervattensverksamhet inte bedrivas i vraket eller inom ett anslutande område i Östersjön. Den som bryter mot förbudet skulle kunna dömas till böter eller fängelse i högst två år. Lagen trädde i kraft den 1 juli 1995. I lagen föreskrevs följande:

#### **Lag om gravfrid i och vid Estonia**

**1 §** I denna lag finns bestämmelser till skydd för gravfriden i vraket efter passagerarfartyget Estonia och i ett anslutande område i Östersjön. Det skyddade området är rektangulärt och har, enligt det geodetiska referenssystemet World Geodetic System 1984 (WGS 84), följande positioner som hörn.

- 1. 59 grader 23,500 minuter nordlig bredd, 21 grader 40,000 minuter östlig längd**
- 2. 59 grader 23,500 minuter nordlig bredd, 21 grader 42,000 minuter östlig längd**
- 3. 59 grader 22,500 minuter nordlig bredd, 21 grader 42,000 minuter östlig längd**
- 4. 59 grader 22,500 minuter nordlig bredd, 21 grader 40,000 minuter östlig längd.**

**2 §** Dykning och annan undervattensverksamhet får inte bedrivas i vraket efter passagerarfartyget Estonia eller inom det område som anges i 1 § andra stycket. Förbudet gäller dock inte verksamhet som avser att täcka över eller skydda vraket eller att förhindra förorening av den marina miljön från vraket, om verksamheten bedrivs av en myndighet i Estland, Finland eller Sverige eller på uppdrag av en sådan myndighet.

**3 §** Den som uppsåtligen bryter mot 2 § döms till böter eller fängelse i högst två år. För försök döms till ansvar enligt 23 kap. brottsbalken.

**4 §** Föremål som någon har kommit över vid brott mot denna lag eller föremålets värde skall förklaras förverkat, om det inte är uppenbart oskäligt. Detsamma gäller ersättning som har lämnats till den som har begått ett sådant brott. Egendom som har använts som hjälpmedel vid brott mot denna lag får förklaras förverkad, om det behövs för att förebygga brott eller om det annars finns särskilda skäl. I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat.

**5 §** För brott mot denna lag döms vid svensk domstol, även om 2 kap. 2 eller 3 § brottsbalken inte är tillämplig.

Med ovan lag tror alltså den svenska regeringen att den kan förhindra all framtida ytterligare undersökning av vraket för att fastställa olycksorsaken. Det är ur denna synvinkel som den s.k. Delrapporten måste ses. Nu var det fritt fram för Kommissionen att hitta på vad som helst om

olycksorsaken. Men är det helt säkert? Det är bara själva dykningen och undervattensverksamheten som kan beivras.

\*\*\*

Delrapporten på 32 sidor utgiven i april 1995 är en teknisk rapport, som bara behandlar det påstått felaktiga visiret. Delrapporten innehåller inte ett ord om läckage, läns-pumpar, vattentäta dörrar, livräddningsutrustning, tekniskt underhåll, etc. eller vad som händer med stabiliteten efter att rampen dragits ut. Olycksförloppet och vittnesuppgifter rapporterades inte alls. Man visste ju inte hur man skulle presentera dessa. Kommissionen sade istället att

*Slutrapporten, som kommer att utges senare, kommer också att innefatta alla övriga faktorer och omständigheter som har bidragit till olyckan.*

Delrapporten bara upprepar olycksorsaken som meddelats 17 oktober, 1994 och det var inte mycket att rapportera i media. Delrapporten var därför också helt medveten desinformation från Kommissionens sida, så Kommissionen var lite orolig hur delrapporten skulle mottagas. Reaktionen blev ljum. Allmänheten hade förlorat intresset, dvs trodde på tidigare utsagor som nu bara bekräftades. Mörkläggningen var på väg att lyckas.

Eftersom det var känt innan delrapporten publicerades att den förklarade varvet som byggt Estonia ansvarigt för konstruktion och tillverkning av de påstått felaktiga visirlåsen, så hade varvet tidigare föreslagit att visiret hade fallit av från färjan av en annan orsak. Varvet föreslog informellt, redan hösten 1994, och det anade inte då att det redan var utsett till syndabock, helt enkelt att visirets underhåll var eftersatt efter fjorton år och att styrkan i låsen hade minskat. Man tillade att, pga dåligt underhåll, så läckte också visiret, så att det hade fyllts upp med vatten under det dåliga vädret och att den extra vikten hade brutit av gångjärnen och att visiret tippade framåt och bröt av låsen. Kommissionen avfärdade tyskarnas förslag utan kommentar.

Istället skrev Kommissionen i delrapportens förord:

*Kommissionen har tidigare fastlagt (sic) att olyckan initierades av att låsanordningarna för bogvisiret inte kunde motstå de belastningar som de utsattes för under rådande förhållanden i fråga om fart, kurs och sjögång. Denna slutsats gäller fortfarande och Innehållet i denna delrapport kan komma att kompletteras och omarbetas ... men det får antas att alla fakta och slutledningar som nu läggs fram kommer att förbli oförändrade i sak (sic).*

Kommissionen hade naturligtvis inte fastlagt (concluded) någonting tidigare. Man hade påstått att visiret hade trillat av under gång, etc., i pressuttalanden, men inget var bevisat eller fastlagt. Delrapporten innehöll inga bevisade fakta heller: det var mest lösa påståenden.

Flera slutledningar ändrades i slutrapporten, t.ex. hur visirets gångjärn gick sönder. Men det ändrade inte den påstådda olycksorsaken

Det häpnadsväckande olycksförloppet, som fastställts bara nitton dagar efter olyckan, bekräftades ånyo som sanning och fakta. Olyckan initierades av för svaga låsanordningar av visiret. Visiret hade fallit av från färjan, när den var på väg (skeppet inklusive skrovet var annars oskadat) kl. 01.15 mot Sverige. Vatten hade trängt in vid den främre rampen, som hade öppnats helt och sedan stängts, eftersom den oskadade rampen befanns vara stängd nere på vraket. Skeppet hade kapsejsat, dvs tippat över och sjunkit, medan överlevande passagerare berättade om plötslig >30 grader styrbords krängning redan kl. 01.02/5 och att skeppet blev stabilt igen vid 15 graders slagsida, dvs inte kapsejsade, och endast sjönk långsamt eller snabbt beroende på ens synsätt, vilket tillät minst 230 personer att överge skeppet och 137 att överleva. Alla förväntade sig att slutrapporten var en formalitet som skulle publiceras ett par månader senare. Man fick vänta i 32 månader på slutrapporten på engelska och 44 månader på slutrapporten på svenska. Under den tiden avled två ledamöter och experter i Kommissionen och fem ledamöter och experter avskedades eller avgick på egen begäran. Det tyder naturligtvis på stora problem inom Kommissionen att sätta ihop slutrapporten baserad på delrapporten och förfalskade vittnesmål.

Delrapporten presenterade nämligen nio slutsatser, som numera, år 2002, verkar helt löst underbyggda. De är alla rena uppfinningar för att förvilla allmänheten.

- **Först** säger man att skeppet kapsejsade på grund av stora vattenmängder på bildäcket i överbyggnaden två meter över vattenlinjen, att Estonia förlorade stabiliteten och att däckshuset vattenfylldes. I verkligheten kapsejsade aldrig Estonia och hon förlorade aldrig stabiliteten, när däckshuset vattenfylldes. Hon flöt ju stabilt på sidan i minst 35 minuter, medan hon krängde och sjönk. Det var inte möjligt med vatten på bildäck! Om däckshuset sedan vattenfylldes, när det var vatten på bildäck, skulle Estonia ha omedelbart slagit runt - kapsejsat - och flutit upp och ned.
- **Sedan** anger man det självklara att olyckan inträffade under hårt väder och att likartade förhållanden bara förekommit två gånger under den tid Estonia var på traden sedan februari 1993. Detta påstående hade redan dementerats av, t.ex. kapten Esa Mäkelä på Silja Europa som gick exakt samma trad exakt samma dagar och som meddelade i november 1994 att liknande väder hade förekommit ofta vintern 1993/4. Samma uppgift gav svenska SMHI. Det verkar som man manipulerade väderuppgifterna - full storm bröt inte ut förrän sex timmar efter olyckan.
- **Det tredje** påståendet var att visirets låsanordningar brustit, pga rådande fart, kurs och sjöhävning. Det var ju det som skulle bevisas, men istället bara påstod man det. Att t.ex. det nedersta låset - Atlantlåset - kunde ha varit skadat innan olyckan och ej användes påtalas ej.
- **För det fjärde** påstod man att visirlåsen var tillverkade med mindre hållfasthet än vad som erfordrades enligt beräkningarna, och att när varvet tillverkade visiret, så saknades tillräckligt detaljerade installationsanvisningar. När man meddelade detta hade Kommissionen inte undersökt eller utrett låsens skick vid olyckstillfället. Man hade inte heller frågat varvet (sic), hur de hade konstruerat och tillverkat låsen, eller vad det var för beräkningar som använts. Det gjorde man betydligt senare.
- **För det femte** sade Kommissionen att, efter låsen gått sönder, så hade visiret slagit mot stäven, förpiksdäcket, under tio minuter efter kl. 01.00, dvs gångjärnen var intakta, och att dessa slag var tydligt hörbara bland passagerare och besättning. Men trots att besättningen alltså enligt uppgift hörde under tio minuter att något var fel, så gjorde den ingenting, t.ex. sänkte farten. Det var full fart tills slagsidan uppstod. Slutrapporten meddelar liknade uppgifter och klandrar inte besättningen. Det är konstigt. I verkligheten var det ytterst få passagerare som hade hört konstiga ljud - de flesta talar om två smällar cirka kl. 00.55-01.00. Det är allt. Ingen besättningsman har meddelat att han hört upprepade slag mot stäven. Förpiksdäcket är inte ens skadat.
- **Sedan** var det ett skutt i slutsatserna - inga slutsatser varför visirets gångjärn på förliga, öppna väderdäck (däck 4) förut gått sönder anges. Gångjärnen hade enligt Kommissionen gått sönder av en momentan överbelastning under dragning, utåt, föröver (sic) >700 ton, brottytorna uppgavs visa detta, men varifrån denna dragkraft kom visste inte Kommissionen säkert. Man talade om hävstångsverkan i kombination med masskrafter, men det var bara struntprat. Faktum är att Kommissionen inte kunde visa varför de mycket starka gångjärnen gick av.
- **Som sjätte** slutsats meddelade Kommissionen att visiret hade dragit ut rampen. Men varken del- eller slutrapporterna visar några bilder av påstådda skador, som visar att rampen någonsin varit öppen eller låsen rivits sönder. Delrapporten kunde naturligtvis inte meddela vad som skulle ha hänt om rampen verkligen hade dragits ut helt; knäckt ramp och omedelbar kapsejsning, pga enormt vatteninflöde. Att rampen varit öppen och stängd kunde Kommissionen aldrig förklara och rampen var bevisligen stängd nere på vraket. Man var tvungen att upprepa lögnerna från den 15 december (se [kapitel 6](#)). Det stora hålet mitt i styrbords frontskott vid rampen nämndes ej (se [kapitel 10.13](#)).
- **Sedan** sade Kommissionen att klassningssällskapens konstruktionskrav beträffande bogportar hade förstärkts sedan Estonia byggts. Tyvärr meddelade inte Kommissionen att ansvaret för skrovdörrars styrka, etc. tillhörde Estlands sjöfartsadministration enligt regel 12 i lastlinjekonventionen 1966.

- **Den** åttonde slutsatsen var att Estonia saknade kollisionsskott på bildäcket. Denna slutsats är korrekt och man undrar förstås vem som bär ansvaret för detta (svaret är naturligtvis Estlands sjöfartsadministration) och om det hade något inflytande på olycksförloppet, när rampen var stängd.
- Sen sista slutsatsen var att full kunskap om de berörda problemen saknades hos berörda parter, inklusive myndigheter, varv, rederier och fartygsbefäl.

Slutsatsen är intressant, eftersom Kommissionen enbart tillät representanter för myndigheter att ingå som observatörer i utredningen. Varv, rederier, fack eller fartygsbefäl, fick inte vara med i utredningen, och det var då bekvämt att skylla på dem. Klassningssällskapen fick inte heller vara med. Några möten med representanter för varv, rederier och klassningssällskap finns inte dokumenterade i perioden oktober 1994 - april 1995 utan det verkar som om denna slutsats var helt tagen ur luften. Slutrapporten kritiserar senare aldrig Estlands, Finlands eller Sveriges sjöfartsadministrationer på något vis, dvs de kom ut helt rentvådda ur en mycket smutsig historia. De satt ju med som observatörer i utredningen, men de var mycket aktiva observatörer. Man nämnde inte heller klassningssällskapen, som ju enligt uppgift (sjunde slutsatsen) hade skärpt sina regler för visir efter att Estonia byggdes utan att ha krävt att tidigare visir förstärktes.

Delrapporten är naturligtvis mycket enkel att kritisera förutom att den innehåller rena lögner och historieförfälskning och skrevs av en hemlig Kommission.

- **Den** berör inte med ett ord det påstådda faktum att farten var oförändrad fram tills efter slagsidan uppstod, trots att besättning och passagerare under minst 10 minuter före slagsidan hörde visiret slå upp och ned mot förpiksdäcket. Besättningens agerande under olyckan utreds inte med ett ord i delrapporten.
- **Den** säger inte att färjan bara var konstruerad och certifierad för skyddad kustfart mellan Finland och Sverige. Färjan borde ha förstärkts i fören och öppningar i de vattentäta skotten i skrovet borde ha stängts permanent och färjan borde ha försetts med bättre livräddningsutrustning, när flaggan, traden och förutsättningarna ändrades 1993. Detta är rutin, när färjor byter ägare och trad. Delrapporten säger inte ens att den estniska myndigheten borde ha beordrat rederiet att stänga alla vattentäta dörrar ombord till sjöss. Estniska sjöfartsmyndigheter hade inte ens försett Estonia med en godkänd stabilitetsbok, korrekt evakueringsplan, etc.
- **Den** förklarar inte hur visiret förlorades 1 560 meter väster om vraket eller färjans kurs och fart före respektive efter visirets avskiljande. Tidsförloppet kunde inte preciseras! Att Utö-plotten försvunnit nämns inte.
- **Den** nämner inte och förklarar inte den plötsliga slagsidan >30 grader styrbord cirka kl. 01.02 och hur skeppet blev stabilt igen vid 15 graders krängning. Någon stabilitetsberäkning visades inte i delrapporten, dvs att Estonia skulle slagit runt med vatten på bildäcket i överbyggnaden. Huss beräkningar (läs medvetna förfälskningar) (se [kapitel 4](#)) var hemligstämplade, när slutrapporten publicerades.
- **Den** förklarar inte varför skeppet sjönk överhuvudtaget och innehåller inga detaljer varken om länsumpar som pumpade skrovet läns eller de öppna, vattentäta dörrarna nere i skrovet.
- **Den** förklarar ingenting hur innerrampens lås var konstruerade och hur de gick sönder. Att låsen inte var stängda övervägs ej.
- **Den** nämner inte de överlevande passagerarnas uttalanden, speciellt tiden för slagsidan och vatten på däck 1.
- **Den** nämner inga andra möjliga olycksorsaker, än den teori som meddelades sex dagar och konfirmerades nitton dagar efter olyckan.

- Den förklarar inte nöjaktigt varifrån vattnet på däck 1 nere i skrovet kom, som observerades av många överlevande, och varför så många personer från däck 1 hann evakuera sina hytter långt innan slagsidan plötsligt uppstod.
- Den förklarar inte hur vittnena i maskinkontrollrummet kunde evakuera fartyget mellan kl. 01.20-01.30, när krängningen var stor >60-70-90 grader och då >500 passagerare var instängda i skeppet. Alla överlevande passagerare hade reagerat omedelbart och rusat, så fort de kunde, upp till öppna däck, medan Kommissionens stjärnvittnen hade stannat kvar på sina poster i 7-10 minuter.
- Den nämner inte alla möjliga belastningsmöjligheter som kan leda till visirets avskiljande.
- Den klargör inte den främre, inre, oskadade rampens häpnadsväckande uppvisning, som först sågs läckande kl. 01.15 eller nästan stängd efter slagsidan, vilket tillät lite vatten att komma in, och som senare påstods vara uppriven och tillät stora mängder vatten, 2 000-6 000 ton, att komma in på bildäck i överbyggnaden, så att större slagsida plötsligt uppstod, och som slutligen stängde sig själv, så att det tog lång tid för skeppet att kränga 90 grader, men inte tippa helt runt, utan så det sjönk, etc. Det behövdes 3 000-6 000 ton vatten i skrovet under bildäck för att sjunka istället för att flyta upp och ned. Rampen sågs stängd cirka kl. 01.30.

Nu i efterhand, år 2002, är det lätt att se att hela delrapporten var en intellektuellt ohederlig fantasiprodukt - desinformation, simulering, historieförfalskning - producerad av främst Stenström och Forssberg och att bara Stenström kunde (bort)förklara alla oklarheter.

Övriga medlemmar ägnade sig åt att älta delrapportens utsagor utan att kunna förklara dem. Det framgår av dokument i SHKarkivet att Forssberg och Stenström oroade sig för hur delrapporten skulle tas emot. Reaktionen i media blev ljum, eftersom delrapporten bara upprepade tidigare uppgifter som ingen hade ifrågasatt. Men det hjälpte ju knappast Kommissionen. Den skulle ju ändå bevisa alla utsagor i delrapporten i slutrapporten.

\*\*\*

Först den 3 augusti 1995 gjorde det tyska varvets tillsatta expertgrupp en presentation för Kommissionen, där man totalt underkände delrapporten. Presentationens innehåll repeterades skriftligt både den 14 augusti och 11 oktober 1995 till Kommissionen som hemligstämplade tyskarnas brev/rapporter (akter B104\*\* och B122\*\* i SHKs Estoniaarkiv) enligt svensk sekretesslag t.o.m. mars 1998. Tyskarna anade tydligen inte att allt som Kommissionen dittills meddelat var falska uppgifter.

Tyska brevet (51 sidor) i akt B104\*\* är daterad 14 augusti 1995 och bekräftar vad som meddelats den 3 augusti 1995, bl.a. (sid 46) 15 allvarliga fel eller skador enbart på visiret, som hade existerat före olyckan. Alla fel och skador var beskrivna med foton, bilder och andra uppgifter

Även en lekman kunde förstå att det innebar att visiret och rampen inte bara var skadade; underhållet måste ha varit eftersatt. Visiret passade inte längre.

Tyskarnas första rapport, akt B104\*\*, diskuterades vid Kommissionens sjunde arbetsmöte den 22 och 23 augusti 1995. Där nämns alltså klart och tydligt att visirets underhållet var eftersatt och att rampen ej var låst. Tyskarnas kritiska rapporter nämns sedan inte alls i slutrapporten - kollusion! Kommissionen sammanfattade i protokollet istället tyskarnas synpunkter att deras synsätt är annorlunda och de försöker finna ett samband mellan olyckan och fartygets underhåll. Det var allt! Tyskarnas annorlunda synsätt bedömdes sedan aldrig av Kommissionen. I slutrapporten nämns ovan inte med ett ord. Istället säger Kommissionen, sid 35 i slutrapporten, att Personer som medverkat vid underhållet av fartyget under de olika skedena av dess historia har i regel uttryckt belåtenhet med fartyget som ansågs vara väl fungerande och problemfritt. Det var en elegant bortdribbling av frågan om fartygets underhåll - hänvisa till olika, okända personer. Att underhållet kunde ha eftersatts av den sista redaren januari 1993 t.o.m. september 1994 utreds alltså ej av Kommissionen. Ägarna satt ju själva med i Kommissionen.

I nästa tyska brev den 10 oktober 1994 (akt B122\*\*) visar man på direkta fel i delrapporten. Det blev naturligtvis ingen reaktion hos Kommissionen då heller utom att även det brevet hemligstämplades.

\*\*\*

Kommissionen fortsatte regelbundet att ignorera sina kritiker och att sprida desinformation i pressen. En bluff i den stora BLUFFEN var när DN 950831 publicerade *uppfinnningen* att 'En våg kan ha knäckt Estonia - prov ger ny bild av katastrofen'. Stenström meddelade att mätningar vid modellprov av SSPA Marin AB i Göteborg visade att om Estonia körde i 14,5 knop räckte kraften i *en enda stor våg* som uppträdde under olycksnatten för att slå sönder hela säkerhetssystemet. Förutsättningen var att Estonia rörde sig nedåt mot vågen som närmade sig och att visiret träffades av dess kraft precis rakt på. Det hela visades med tre bilder - vågen träffar visiret, alla lås slits sönder samtidigt/visiret kom i rörelse och gångjärnen (sic) brast och visiret föll av och några sekunder senare låg förliga delen av överbyggnaden öppen mot havet: rampen var uppriven. Hur visiret ser ut i öppet läge visas nedan. Att en enda stor våg kan slita bort det i stängt läge är naturligtvis omöjligt. Det är för strömlinjeformat - inga slagkrafter kan uppstå.



Att Kommissionen tidigare meddelat att visiret hade slagit upp och ned mot förpiksdäcket under 10 minuter var alltså glömt. Stenström meddelade vidare att

*Vår ursprungliga teori håller streck; det var låsen som gav vika först - att låsen var för svaga konstaterade vi redan i våras - de hade bara en tredjedel (sic) av styrkan som krävdes.*

Stenström glömde emellertid att meddela att modellproven inte alls visade hur några lås skulle ha gått sönder. Det var enbart slagkrafter på *visiret* som man enligt uppgift hade mätt - inte krafterna i låsen. Men sådana detaljer är ju lätt att glömma i samband med medveten desinformation. Nu fick istället allmänheten intryck av att SSPA Marin AB officiellt ställde sig bakom Kommissionen. Hur gångjärnen gick av var fortfarande oklart. Det var betydligt senare som Stenström kontaktade varvet hur det hade tillverkat låsen och när korrekta styrkeprov hade gjorts, dvs Stenströms uttalande saknade bevis. Låsen hade naturligtvis inte 1/3-del av regelstyrkan.

Sedan meddelade Stenström i DN att det tog bara tio minuter från det att fartyget fått sin första skada till dess att hon låg med fören öppen (sic) mot havet och vågorna rullade in på bildäck.

När Stenström gjorde det uttalandet borde han ha vetat eller visste han att vatten på bildäck i överbyggnaden skulle ha tippat Estonia upp och ner på några minuter, varefter Estonia skulle ha flutit upp och ned. Stenström var 100% involverad i vilseledningskampanjen. Men DNs reportrar ställde inga kritiska frågor om detta och annat: DN bara rapporterade artigt Stenströms obevisade påståenden. Hade det inte varit en jättesmäll om visiret revs bort av en, säger en, våg? Det var ju fem hållpunkter med total hållkraft >1 000 ton. Kunde DN inte ha frågat, om det hade hjälpt om besättningen sänkte farten under dessa tio minuter?

Slagkrafterna mätta av [SSPA Marine AB](#) verkar misstänkt höga - 100-tons slagkrafter varje minut med 400-tons slagkrafter var tredje minut i det inte särskilt svåra vädret. Och under proven hade man noterat och mätt en 1000-tons slagkraft. Kan det stämma? Visiret sitter ju högt över vattnet på *överbyggnaden*. Hur kan en sådan *slagkraft* uppstå?

### **Allt var naturligtvis en förfalskning gjord av Stenström/SSPA Marine AB/DN för att vilseleda allmänheten.**

Under normala förhållanden verkade inga vågkrafter alls på visiret. Det var ju då alltid över vattnet. Om visiret i svår sjö kom under vattnet lyftes det enbart upp av en flytkraft som sällan översteg visirets vikt - 60 ton - och då var belastningen i låsen noll. Naturligtvis uppträder då och då slagkrafter - visiret daskar i vågen - men inte uppstår 100 tons, eller 400 tons eller en 1 000 tons kraft. Det var bluffen i BLUFFEN. Stenström var tvingad att meddela att en jättevåg hade träffat Estonia och att en liknande våg hade mätts i modellprov. För i verkligheten var klassningssällskap och rederier rätt undrande vid denna tidpunkt - de hade aldrig hört talas om att jättevågor slet av visir - och inte i lilla Östersjön.

\*\*\*

Stenström meddelade inte heller *hur* rampen skulle ha slitits upp. Stenström visste ju vid den tidpunkten att rampen aldrig varit öppen och höll tyst om den saken. Avslutningsvis meddelade Stenström att slutrapporten på 500 sidor skulle vara klar i mars 1996 och översättningen till svenska i september 1996. Det lät ju förtroendeingivande. Desinformationen fortsatte. Slutrapporten, 228 sidor, på svenska kom i december 1998! Inte en väsentlig uppgift i denna publikation är korrekt.

\*\*\*

Efter delrapportens publicering möttes Kommissionen ytterligare cirka 15 gånger och skrev, enligt uppgift, ihop slutrapporten under 32 månader. Arbetet skedde under full sekretess. Allmänheten hade ingen insyn. Dokumentationen är ofullständig. Allt var ju ändå bara skoj. Hela olycksförloppet var ju påhittat från jättevågen som slet av visiret till sjunkning, pga vatten i *överbyggnaden*. De flesta vetenskapliga rapporter som inlämnades redigerades för att det skulle passa. Det tog tid. Flera år! Efter ett par möten delade man upp sig i olika arbetsgrupper som utredde olika saker utan att tydligt samarbeta med varandra. Författarens uppfattning är att alla medlemmar och experter i Kommissionen var helt medvetna om redan 1995 att utredningen var totalt manipulerad och att de aktivt deltog i denna manipulation och vilseledningskampanj.

Allt tal om att det var ett riktigt utredningsarbete med inslag av seriös diskussion och kanske kompromisser om detaljer kan omöjligen vara sant. Kommissionen sade då och då att slutrapporten skulle publiceras, t.ex. september 1995, början på 1996, mars 1996, den 1 juli 1996, slutet på 1996, februari 1997, etc. Det absolut sista mötet var den 12 mars 1997, då man enligt uppgift kom överens om manus till slutrapporten som dock publicerades på engelska först den 3 december 1997. Det verkar som om Kommissionen möttes informellt vid ett flertal senare tillfällen, ingen dokumentation finns, mellan den 12 mars och 3 december 1997 och 'redigerade' slutrapporten ytterligare, t.ex. finns supplement ingivna som är daterade efter den 12 mars 1997.

Översättningen till svenska, estniska och finska dröjde ytterligare ett år!

\*\*\*

Att arbetet i Kommissionen var konstigt visas av alla avhopp, avsked och dödsfall som ägde rum 1996-1997. Sannolikt var hela utredningen en 'show'. De riktiga uppdragsgivarna hade väl hoppats att Kommissionen skulle kunna publicera en falsk slutrapport snabbt, men den förhoppningen grusades nog. En spökskrivare fick ta över arbetet att sätta ihop slutrapporten sommaren 1997. Något manuskript av slutrapporten överenskommet av Kommissionen den 12 mars 1997 existerar nämligen inte. Den 12 mars 1997 hade Kommissionen givit upp.



## KAPITEL 8 - 'ÖVERTÄCKNING' AV VRAKET

Den 12 januari 1996 beslöt svenska regeringen att Estoniavraket skulle täckas över med fyra lager av betongmattor plus en massa sten. Det var den bästa lösningen enligt Sjöfartsverket/Franson som fått uppdraget att utreda saken. Dykare behövdes inte för att utföra arbetet.

Den 11 april 1996 protesterade 90% av de anhöriga mot den märkliga övertäckningsmetoden. De hade naturligtvis inte tillfrågats under 1995.

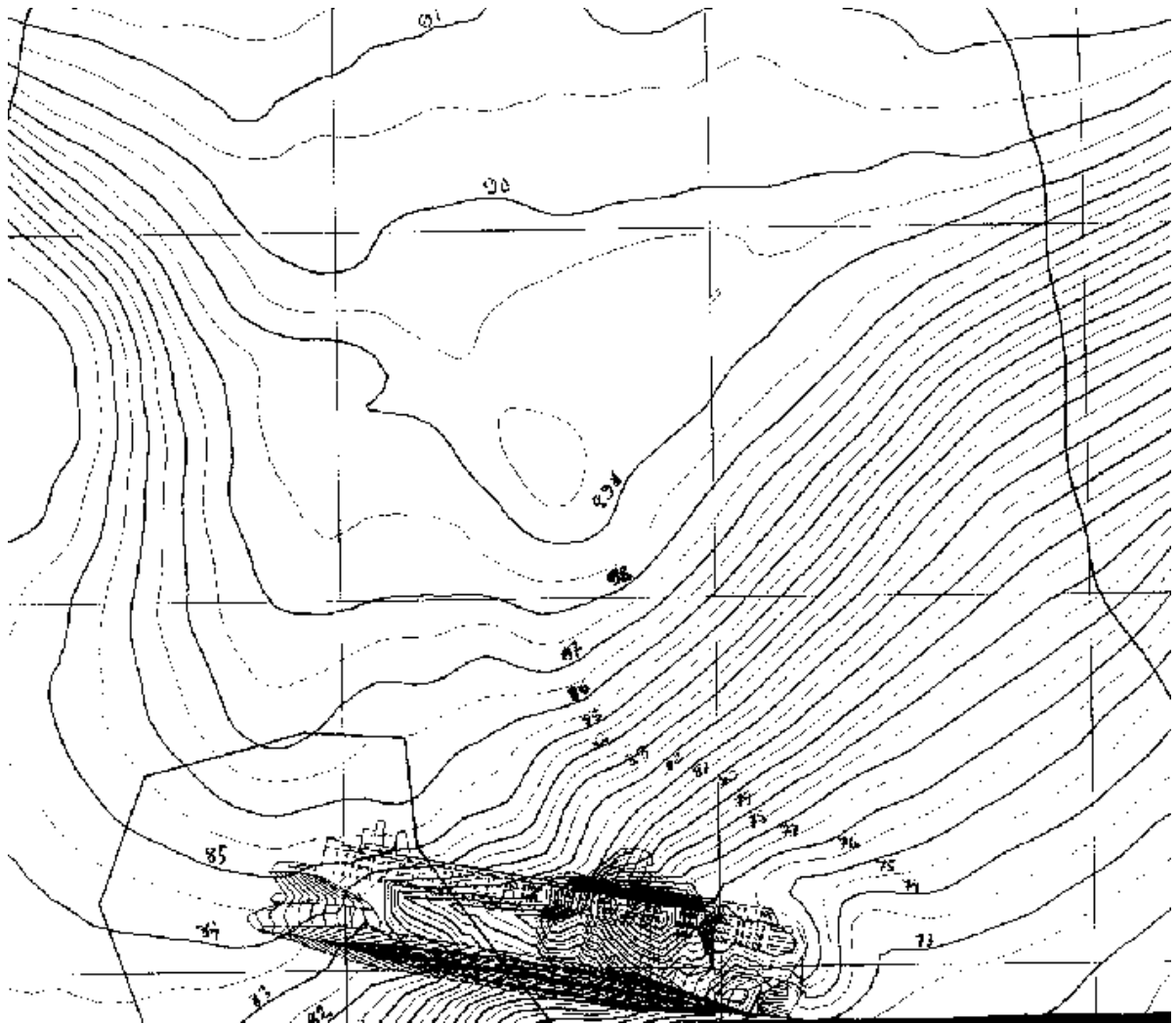
Men den 20 april 1996 startade övertäckningen. Ett svensk konsortium lett av NCC skulle utföra jobbet. Kostnaden var SEK 350 millioner och uppdraget skulle vara avslutat i september 1996.

Men redan den 19 juni 1996 beslöt den svenska regeringen att avbryta övertäckningen, som alltså hade pågått i två månader.

Som skäl till avbrottet angav kommunikationsminister Inez Uusmann a) *omsorg om de anhöriga* och b) att *slutrapporten var försenad*. När slutrapporten är klar och rättsläget har klargjorts skall diskussionen (sic) öppnas på nytt meddelade Uusmann.

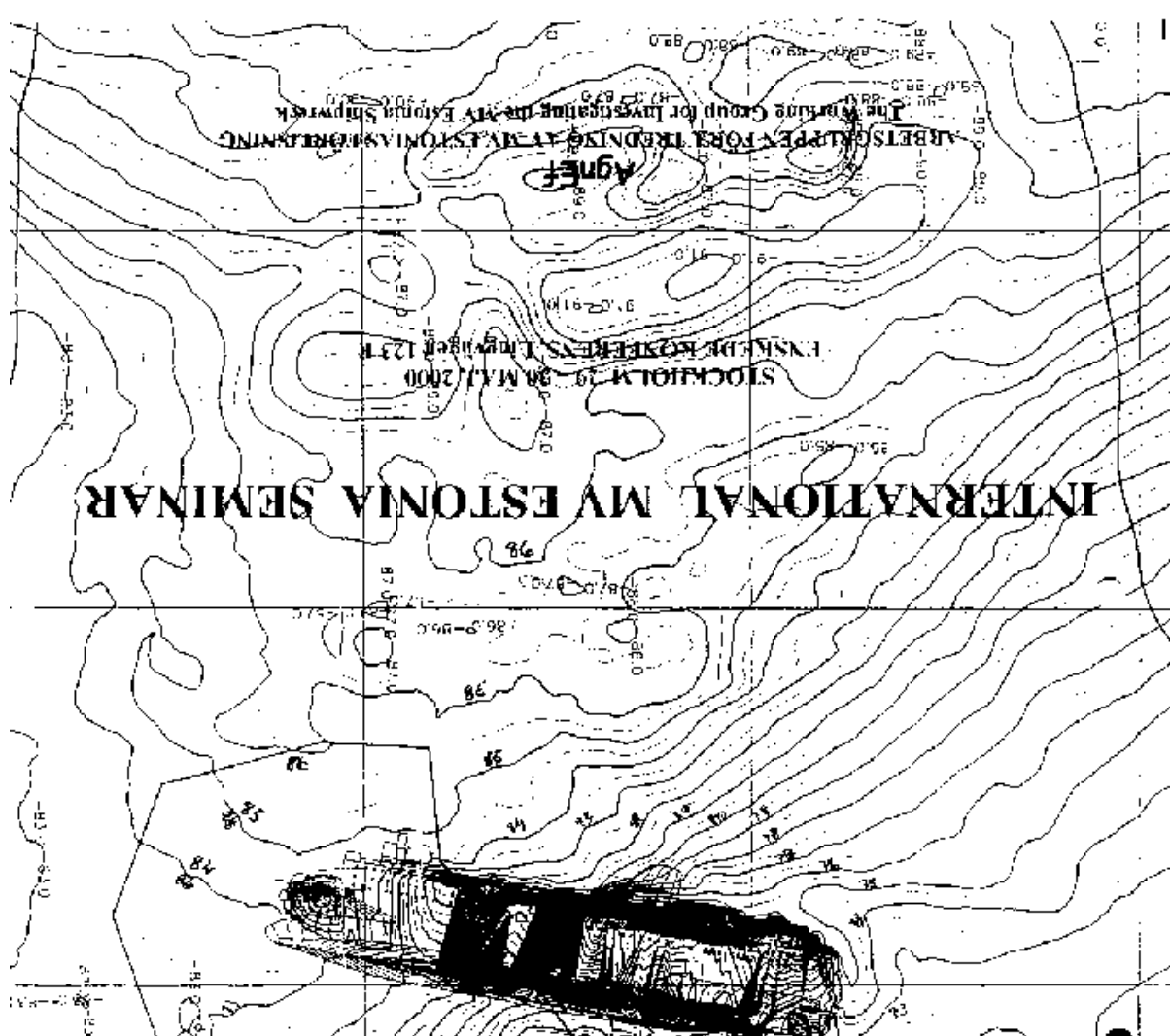
Under två månader övertäckningsarbeten hade inget material, betongmattor, lagts över vraket. Emellertid dumpade NCC flera 100 000 ton sand och sten ett par 100 meter söder om vraket, där havsbotten höjts fyra, fem meter! Denna märkliga övertäckning har aldrig förklarats.

Havsbotten 100-250 meter söder (uppåt på bilden) om Estonia var en jämn botten på cirka 89-91 meters djup den 12 juli 1996, se nedan bild:



Bilden ovan visar Estonia på botten enligt Nordic Marine Contractors den 10 september 1996. Mätningar är gjorda 12 juli 1996.

Den följande bild visar Estonia på botten vid okänt datum med en pyramid vid fören, som flera observatörer anser är visiret! Det är knappast möjligt eftersom bilden inte är från 1994 utan senare.



På bilden finns det ett stort antal förhöjningar till 85-86 meters djup 100-250 meter söder om vraket. Det innebär naturligtvis att någon har byggt pyramider även på botten 100-250 meter söder om vraket efter den 12 juli 1996. Förvirrande? Egentligen inte!

\*\*\*

Det mesta som regeringen har meddelat om övertäckningen stämmer inte. Övertäckningen skulle ske med fyra lager betongmattor. Hur tjock är en betongmatta? 3 centimeter. Förstärkning av botten kring vraket skulle ske. Men det enda som gjordes var att höja botten fyra, fem meter 100-250 meter söder om vraket efter att regeringen beslutat att stoppa 'övertäckningen'. Naturligtvis förstärks inte en havsbotten genom att höjas. Och vad var detta för 'övertäckning'?

Innan Estonia sjönk befann sig Estonia med stor sannolikhet 100-250 meter söder om vrakplatsen. Hon drev sedan långsamt norrut och sjönk. En hypotes är att liten, farlig last dumpades överbord vid detta tillfälle, t.ex. genom styrbords lotsport, och att det är denna last som man täckt över. Det skulle förklara den höjda botten 100-250 meter söder om Estonia. 'Övertäckningen' var en bluff, som inte kostade SEK 350 millioner. Senare har NCC betalat tillbaka en del, >SEK 100 millioner, som hamnat hos Sjöfartsverket. Riksrevisionsverket har tydligen av regeringen tvingats att inte leta efter pengarna, som tydligen används för att backa upp mörkläggningen/bluffen.

## KAPITEL 9 - DE FÖRFALSKADE RAPPORTERNA

Slutrapporten publicerades den 3 december 1997. Hela rapporten är sannolikt skriven av en spökskrivare sommaren 1997 baserad på alla uppfinningar, simulationer och dissimulationer som Kommissionen angett 1994-1997. Anledningen till denna slutsats är att Kommissionen meddelade i mars 1997 att slutrapporten var klar och överenskommen i manus - enbart tryck och korrekturläsning återstod. Men något manus existerar inte i SHKs arkiv. Slutrapporten består av 22 delar som enligt uppgift skulle ha skrivits och överenskommit mellan 1995 och mars 1997. Men inga av dessa delar - i manusform - finns arkiverade heller. Kommissionen hade delat upp sig i grupper 1996 som skrev de olika delarna. Eftersom alla delar innehöll vilseledande uppgifter var det svårt att koordinera dessa. En falsk uppgift intagen i en del för att 'bevisa' en uppgift där, motsade andra uppgifter i andra delar, etc. Sannolikt gav Kommissionen upp i mars 1997. Forssberg avgick och Ann-Louise Eksborg fick ta över. Spökskrivaren har följt IMO/MAIIF's mall för hur en utredningsrapport skall se ut.

I Förordet säger Kommissionen pliktskyldigast att den noggrant beaktat allt tillgängligt underlag som har direkt samband med olyckan. Detta är uppgifter om fartyget, dess drift, vittnesmål, väder, dykundersökningar och analys av visiret. Uppgifter med indirekt samband har ej beaktats. Men även om Kommissionen tydligen har beaktat allt tillgängligt underlag, har man beslutat att ignorera det mesta för att det skall passa.

För att få full kunskap om händelseförloppet anger Kommissionen att den utfört studier av av fartygets rörelser och belastningar i sjögång, hållfasthet, manöveregenskaper och stabilitet vid vattenfyllnad. Som visas i denna bok [kapitel 4](#) är i stort sett alla dessa studier manipulerade för att de skall passa. Studierna kan ej göras om av oberoende vetenskapsmän och tekniker med samma resultat. I flera fall blir resultatet ett helt annat.

Kommissionen säger att slutrapporten omfattar *alla* faktorer och omständigheter som bidragit till olyckan. Den skyller sedan hela olyckan på visirlåsen, som påstods ha varit felkonstruerade och feltillverkade 1980. Några bevis för detta finns i princip ej i den rörigt skrivna rapporten.

Några andra möjliga olycksorsaker nämns inte heller, t.ex. läckage, farlig last, vanvård, felaktigt installerad stabilisatorfena, besättningsfel, sabotage, svetsning ombord (explosion), narkotikasmuggling, för hög fart, hårt väder, etc. Inga tyska uppgifter ingivna till Kommissionen nämns.

Slutrapporten kunde naturligtvis (se [kapitel 4](#)) inte förklara olycksförloppet med en helöppen ramp.

Enda beviset (sic) att fartyget skulle ha varit i gott skick är ett par anonyma personer som uppger det. Att fartyget skulle ha varit sjövärdigt bevisas med att det hade certifikat på den saken, som uppges visas i supplement. Inget supplement visar några giltiga certifikat. Alla uppgifter att fartyget inte var sjövärdigt har censurerats som visas i denna bok.

Enligt ett uttalande av Estlands president, Lennart Meri, som tog emot slutrapporten i Tallinn, förväntades slutrapporten innehålla *hela sanningen och inget annat än sanningen* om olyckan. Slutrapporten - sanningen - får inte diskuteras offentligt i Estland. Estlands president är den förste tillskyndaren av fortsatt estnisk historieförfalskning efter Sovjetunionens fall. Som belöning för historieförfalskningen utdelade president Meri i februari 1999 en estnisk orden - Riigivapi - av tredje klassen till Kommissionens ordförande Uno Laur.

När slutrapporten kom ut ansåg den tyska expertgruppen i december 1997, Nautisk Tidskrift och Sveriges Fartygsbefälsförening i januari 1998 att slutrapporten inte var övertygande. Svenska SMHI underkände 971204 Kommissionens tolkning av vädret. Engelska Royal Institution of Naval Architect's tidskrift The Naval Architect underkände slutrapporten helt i april 1998. Professor Anders Ulfvarson, Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg skrev i Svenska Dagbladet 980923 att slutrapporten saknade analys av hur rampen öppnats och hur skeppet kunde sjunka. Nordiska (NTF) och Internationella (ITF) Transportarbetarfederationerna som representerar 600 000 sjömän underkände rapporten totalt den 18 november 1998. I oktober 1999 krävde Svenska Maskinbefälsförbundets tidning en ny haveriutredning. Kommissionen teg. Men ingen vågade säga att hela slutrapporten var en förfalskning som del av en vilseledningskampanj.

Det är bara sjösäkerhetsdirektör Johan Franson vid Sjöfartsinspektionen i Norrköping och Mona Sahlin som officiellt har meddelat flera gånger att slutrapporten är komplett (sic) och att det inte finns något att anmärka på.

Men Franson är part i målet. Han ledde dykundersökningen (se [kapitel 5](#)) och skyddade Sjöfartsverkets intressen.

Varför Mona Sahlin inte vill ha reda på sanningen är oklart.

FNs sjöfartsorgan IMO uttalar sig inte - IMO är bara en paraplyorganisation för sina medlemmar och uttalar sig inte om enskilda haverier. Kunniga personer hos IMO vet naturligtvis att slutrapporten är en förfalskning.

Olyckan är naturligtvis fortfarande omtalad och allmänheten har åsikter om orsaken. Många personer tror att olyckan orsakades av för hög hastighet, som ledde till att fören revs upp, vatten strömmade in och att sedan fartyget krängde och sjönk. Slutrapporten utreder inte denna möjlighet alls, eftersom det skulle innebära kritik av besättningen. Tydligt valde Kommissionen redan 1994/5 att skylla allt på *konstruktionsfel* hos visirlåsen, eftersom man då kunde anklaga varvet för att ha gjort fel.

Hela slutrapporten får betraktas som ren desinformation.

Kommissionen förfalskar nämligen inte bara uppgifterna om den öppna rampen. Man förfalskar mycket, mycket mera, för att skydda de ansvariga för olyckan. I princip är alla väsentliga uppgifter i olycksutredningen förfalskade. Författarens uppfattning är att det verkar som om Kommissionen trodde att eftersom den hade lyckats med att grundlura allmänheten om rampen 1994/5, så kunde den också förfalska andra uppgifter utan att upptäckas. Denna oerhörda fräckhet har ju i princip lyckats. Det har varit tyst, tyst om slutrapporten och Estoniaolyckan under flera år. Slutrapportens författare har i princip aldrig bemött några invändningar. De vet att det är bäst att tåga. De har tydligen blivit ombedda att hålla tyst. Kommissionens uttalade djupaste medkänsla med anhöriga och vänner till dem som omkom klingar cyniskt falskt.

\*\*\*

Den 18 februari 1998 meddelades att brottsutredningen kring Estonia läggs ner av åklagaren Tomas Lindstrand. Det kan ej bevisas att något brott begåtts var enda förklaringen. Förundersökningen hade startats den 28 september 1994. Vilka eventuella brott som Lindstrand undersökt har aldrig klargjorts.

Någon diskussion om ytterligare övertäckning av vraket ägde naturligtvis aldrig rum. Den 6 oktober 1998 försvinner Ines Uusmann ur regeringen och den 6 november blev hon generaldirektör för Boverket i Karlskrona.

\*\*\*

Slutrapporten beskriver inte de vattentäta skotten/dörrarna i skrovet, deras antal och lägen, och hur de stängs och öppnas och hur lägena indikeras. Det är en enorm brist i slutrapporten, eftersom när ett fartyg sjunker, dvs skrovet vattenfylls, är det mycket viktigt att veta om de vattentäta dörrarna är stängda och hindrar vatten att spridas.

Om de vattentäta dörrarna hade varit stängda, och om Estonia bara var läck i ett eller två skrovutrymmen, skulle fartyget kanske bara ha krängt, men ej sjunkit, som följd av läckaget (eller vatten på bildäck, då hon skulle ha flutit upp och ned). Det hemligstämplade brevet akt no. B155\*\* i SHKS arkiv från varvet nämner de vattentäta dörrarna på sid 3 - indikationsljusen för de vattentäta dörrarna på bryggan måste ha ändrats efter att färjan blev omdöpt till Estonia eftersom så länge som hon seglade under finsk flagg var ljusen 'gröna' när dörrarna var 'öppna' (vilket var det normala förhållandet) och 'röda' när dörrarna var 'stängda'.

Dessa uppgifter är sensationella och visar att så länge fartyget var finskt så bröt hon mot SOLAS-reglerna, som kräver att de vattentäta skottdörrarna är stängda till sjöss, och att indikationsljusen då är gröna. Den felaktiga ljusindikeringen var ju lätt att ändra - koppla om lamporna - grönt för stängt, rött för öppet.

Det är troligt att även fartyget, efter att ha bytt namn till Estonia, bröt mot reglerna, då det var opraktiskt att stänga de vattentäta dörrarna till sjöss, eftersom 75% av passagerarna på däck 1 då inte kunde gå på toaletten. Många passagerare som åkte med Estonia har meddelat att de vattentäta dörrarna alltid var öppna till sjöss. Samma uppgifter hade getts av Estlineanställda vid förhör i Kommissionens regi. En annan anledning varför dörrarna var öppna, och troligtvis blockerade i öppet läge, är att en stark varningsklocka ringer varje gång en vattentät dörr öppnas och stängs. Den hade väckt alla passagerare på däck 1.

Enligt de internationella sjösäkerhetsreglerna SOLAS skulle Estonia skyddas av 13 vattentäta skott, som indelade färjans skrov i 12 vattentäta avdelningar mellan akterpiken och tankar förut och förpiken. En och två vattentäta skrovavdelningar skulle kunna fyllas helt efter läckage och Estonia skulle fortfarande flyta utan att slå runt. Reglerna är solklara sedan minst 30 år tillbaka och Sverige, Finland och Estland har anammat dem. Reglerna säger, bl.a. att

*antalet öppningar i vattentäta skott skall reduceras till ett minimum beroende på fartygets konstruktion och korrekta drift; tillfredsställande anordningar att stänga öppningarna skall ordnas (SOLAS II-1.15.1).*

I maskinrumsutrymmen får inte mer än en dörr finnas i varje vattentätt skott utom i speciella fall (som inte var tillämpliga i Estonias fall). Vidare säger reglerna att

*alla vattentäta dörrar skall vara stängda till sjöss ... (SOLAS II-1.15.9.1).*

En normal tolkning av dessa regler har alltid varit, att det inte skall finnas några vattentäta dörrar alls i de vattentäta skotten utom eventuellt i skott mellan maskinrum, där man oftast, men inte alltid, installerar en dörr i centerlinjen på däck 0. Den dörren underlättar förflyttning mellan maskinrummen och är också en flyktväg vid brand. Alla andra vattentäta skott i fartyget behövde inga öppningar alls, eftersom tillträde till varje utrymme är, eller borde vara, via trappor och stegar uppifrån. Vill man förflytta sig från ett vattentätt utrymme till ett annat så fick man ta trapporna upp och ner. Det fungerade bra på de flesta färjor, där sjömän, motormän, kvinnlig hotellpersonal, manlig hotellpersonal, kvinnlig restaurangpersonal och manlig restaurangpersonal brukade bo i separata besättningsutrymmen under bildäcket i skrovet med vattentäta skott mellan utan dörrar.

En normal färja brukade bara ha fem, sex vattentäta dörrar. Estonia (Viking Sally) var ett extremt undantag, godkänt av finska sjöfartsstyrelsen. Estonia hade tjugotvå stycken vattentäta dörrar i skrovet: tre mellan förrådsrum akterut, åtta stycken i maskinrummen, två mellan maskinrum och passagerarutrymmen och sju vattentäta dörrar i utrymmena för passagerare. Tre skott i maskinrummen - spant 66, A och L - hade två dörrar vardera, vilket var ett solklart regelbrott enligt ovan. Skottet vid spant L hade faktiskt totalt tre dörrar eftersom en dörr satt i passagerarutrymmet. Skott vid spant 80, 91 och 101 hade också två vattentäta dörrar, där under normala förhållandena inga dörrar borde ha installerats alls (Estonia var en förlängd variant av Diana II - en extra sektion var insatt vid spant 79 där spanten markerats med bokstäver A, B, C, ... etc.).

En orsak till att Estonia hade onormalt många vattentäta dörrar var att man hade flyttat besättningen till däck 8 och gjort om utrymmena under bildäcket för passagerare. Eftersom passagerarna inte orkade springa i trappor, gjorde man öppningar med dörrar i de vattentäta skotten. Detta är i princip mot reglerna, eftersom det rimmade illa med kravet att de vattentäta dörrarna skulle vara stängda till sjöss (men ej i hamn). Och medan man ändå höll på med att sätta in dörrar i passagerarutrymmena, satte man tydligen in flera extra vattentäta dörrar i maskinrummen, utan tanke på att varje sådan dörr var en betydande risk, om den lämnades öppen. Finska sjöfartsstyrelsen som hade godkänt arrangemanget gjorde här ett gravt fel 1980.

Dörrarna skulle kunna fjärrstängas från en kontroll- och indikeringspanel på kommandobryggan. Det tyska varvet har i korrespondens med kommissionen, som nämnts, meddelat att rederiet tydligen hade manipulerat indikeringen, så att den var **grön**, när en dörr var öppen.

Om fjärrstängningen fungerade vet vi inte. Slutrapporten nämner inte saken med ett ord. Att dörrarna var öppna till sjöss, i stället för att vara stängda, vet vi, eftersom det underlättade för passagerare och besättning att förflytta sig. Möjligheten att någon blockerat dörrarna, så att passagerare inte skulle stänga dem till sjöss, kan inte heller uteslutas. Slutrapporten nämner alltså inte (a) att Estonia hade onormalt många vattentäta

dörrar ombord, (b) att flera av dem inte var installerade enligt säkerhetsreglerna SOLAS, (c) att de alltid var öppna till sjöss, och (d) att det oklart om de stängdes vid olyckan.

Det är ett faktum att Estonia saknade den inbyggda flytkraft riktigt vattentäta skott utan vattntäta dörrar bidrog till.

Det är vidare troligt att felaktigt handhavande av de vattentäta dörrarna bidrog till olyckan. Slutrapporten nämner inte möjligheten med ett enda ord. Det finns inte ens en beskrivning av det vattentäta dörrsystemet.

\*\*\*

Slutrapporten innehåller många andra märkligheter. I kapitel 4.4.2 meddelas korrekt att livbåtsalarmet består av sju korta ljudsignaler plus en lång, som ges upprepade gånger med färjans larmklockor (inombords) och/eller mistlur (på öppna däck). Det är ett alarm som, om det ges, ingen kan undgå att höra. I kapitel 1 av slutrapporten sägs att tre alarm sändes - kl. 01.20 ett alarm på estniska *Häire, häire ...* över högtalarsystemet, följt av ett internalarm om brand ombord (sic) *Mr. Skylight ...*, också över högtalarsystemet. Sedan gavs livbåtsalarmet med larmklockor och mistlur. Kapitel 16.3 säger att livbåtsalarmet gavs cirka kl. 01.22. Då var slagsidan 35 grader enligt figur 13.2 i slutrapporten (se [kapitel 4](#)). Det innebär naturligtvis att alarmet sändes på tok för sent! Vid 35 graders slagsida var det omöjligt att sjösätta lovarts (babords) livbåtar som vilade inåt mot fartyget - men styrbords (läsidans) livbåtar skulle i princip kunna ha sjösatts. Men livbåtar skall i princip sjösättas i upprätt läge efter att alla passagerare samlats för fartygets övergivande. Och passagerarna samlades aldrig - det var *'rädda sig den som kan'*-principen som gällde och i slutskedet var det bara att hoppa överbord och försöka simma till en flotte.

Vilka personer hörde livbåtsalarmet? I kapitel 6.2.1 i slutrapporten nämns inget om den extra andrestyrmannen Kukk hörde det. I kapitel 6.2.2 nämns inte heller att vaktmatrosen Linde skulle ha hört livbåtsalarmet och förhörprotokollen nämner inte saken. I kapitel 6.2.3 säger tredjemaskinist Treu att livbåtsalarmet sändes över högtalarsystemet (sic) kl. 01.22 och att larmklockorna ringde, när han befann sig i maskinkontrollrummet på däck 1. I kapitel 6.2.4 säger systemtekniker Sillaste att han hörde att livbåtsalarmet ljud, när han var i maskinkontrollrummet på däck 1. Sedan gick han via trapporna upp till däck 8 och hörde mistluren. I kapitel 6.2.5 säger motormann Kadak att han såg flera lampor blinka livbåtsalarm (sic) i maskinkontrollrummet och att han sedan gick upp på däck 8. I kapitel 6.3.2-9, som sammanfattar passagerarnas och besättningens vittnesmål från däck 1 och däck 4-8 och i trapphus och på andra platser inne i fartyget, slås fast att ingen passagerare hörde livbåtsalarmet med larmklockorna inne i fartyget, när de sprang ut, dvs alla som överlevde hade tydligen redan kommit ut på öppna däck, när larmet påstås ljuda kl. 01.22 inne i fartyget med 35 graders slagsida. Men det märkliga är i kapitel 6.2.10 med vittnesmål från öppna däck, att inte heller där någon hör livbåtsalarmet kl. 01.22 och framöver, som då enligt slutrapporten ges med mistluren upprepade gånger. Passagerare på öppna däck hör enligt uppgift alarmet *Häire, häire ...*, när slagsidan är 30 grader. Men inte en enda person hör livbåtsalarmet med mistluren när slagsidan är 35 grader! Enligt kapitel 7.3.3 sändes Mayday kl. 01.22-01.30 per VHF och då borde naturligtvis mistluren höras i bakgrunden. Men inget livbåtsalarm hörs av mottagarna av Mayday. I kapitel 13.2.7 - Utrymningen - upprepas att livbåtsalarm utlöstes kl. 01.22. I kapitel 13.3 - Åtgärder på bryggan - beklagar Kommissionen att livbåtsalarmet gavs först fem (sju?) minuter efter slagsidan uppkommit, då slagsidan var 35 grader, och att livbåtsalarmet gavs samtidigt med nödanropet Mayday från Estonia. Men i kapitel 16.3 - Larmning och åtgärder på bryggan - säger man ...

*En del överlevande har uppgett att de hörde alarmen, medan andra påstår sig inte ha hört något alls.*

Analyserar man slutrapporten och vittnesutsagorna finner man att bara en enda person - tredjemaskinist Treu - säger sig ha hört livbåtsalarmet kl. 01.22, vilket då sändes över högtalarsystemet (sic). De två andra personer, som var tillsammans med Treu, säger sig också ha noterat livbåtsalarmet, fast motorman Kadak säger att larmet bestod av lampor som blinkade (sic). Uppgifterna slår alltså fast att tre personer i det ljudisolerade maskinkontrollrummet på däck 1, kl. 01.22, då slagsidan var 30-35 grader, noterade ett livbåtsalarm, och då de, enligt egen uppgift, hade sett vatten komma in ovanpå bildäck under sju minuter, sedan kl. 01.15 medan slagsidan ökade, utan att ha reagerat. De kan naturligtvis inte ha hört att samma alarm gavs per mistlur ute på öppna däck. Sedan lämnar Treu och hans två kamrater enligt uppgift maskinkontrollrummet på däck 1 och klättrar upp till däck 8 via trapporna. Hur detta är möjligt rent fysiskt med stor slagsida, har de tre aldrig

meddelat. Slutrapporten kapitel 6.2.3-5 meddelar bara att ett par minuter senare är de tre på däck 8. Systemtekniker Sillaste meddelar att han hör mistluren ljuda. Sedan hoppar alla tre i sjön ca kl. 01.30 och klarar livet.

Det bestående intrycket är dock att, eftersom inte en enda av cirka 100 överlevande passagerare på däck 7 hörde livbåtsalarmlarmet kl. 01.22 - sju korta ljudsignaler plus en lång som ges upprepade gånger med färjans larmklockor (inombords) och/eller mistlur (på öppna däck) - så sändes det aldrig. Det är i princip bara personerna i maskinkontrollrummet som säger att de noterade larmet, men de ljuger nog. De kunde ju aldrig ta sig upp till däck 8, om de befann sig - instängda! - längst ner på däck 1, när klockan var 01.22. Slutrapporten utreder inte om maskinbesättningen helt enkelt ljuger om alarmlarmet. Enda anledningen, varför slutrapporten skriver att livbåtsalarm gavs, är troligtvis att tredjemaskinist Treu meddelade det och att han ville ge sken av att man följde reglerna.

I Jörle/Hellbergs bok 'Katastrofkurs' nämns inte ett ord om ett livbåtsalarm.

\*\*\*

Oavsett om livbåtsalarm gavs hade Estonia bara 10 livbåtar för 692 personer och 12 livflottar under dävertar för 300 personer - totalt 992 personer, trots att hon var certifierad för 2 188 personer ombord.

Estonia hade sedan 49 stycken livflottar som fick slängas överbord och som man fick simma till i kolmörkret och det iskalla vattnet. Livflottarna uppfyllde inte de internationella regelkraven. De fanns tydligen kvar sedan färjan gick i skyddad svensk-finsk kustfart. I kapitel 17.7.1 i slutrapporten säger slutrapporten att (liv)flottarna befanns vara mycket svåra att använda under de rådande förhållandena, och så ger man nio skäl till detta och visar en flotte i figur 17.7. Vad man inte meddelar är att den typen av flotte inte var godkänd typ (Solas 80 eller 60), när Estonia sattes in i fart över öppna Östersjön 1993. Flotten var bara godkänd för skyddad kustfart mellan Sverige och Finland - om ens det?

Som Estonia var utrustad 1994, var 1 196 personer tvingade att hoppa överbord och simma iland eller till en flotte som slängts överbord vid en olycka. Det kallas våt evakuering och var inte godkänd standard när Estonia certifierades 1993

\*\*\*

Sjöfartsinspektionen i Malmö, överinspektör Åke Sjöblom och inspektör Gunnar Zahlér, inspekterade Estonia i Tallinn av en ren händelse dagen innan olyckan, på uppdrag av Estlands sjöfartsinspektions chef Aarne Valgma, som också var närvarande, och fann minst 14 fel som antingen var för sig eller i kombination med varandra skulle ha lett till färjans kvarhållande tills felen hade rättats. Protokoll upprättades och delgavs befälhavaren. Färjan seglade iväg två timmar senare.

Ett mycket allvarligt fel var att Estonia saknade korrekt livräddningsutrustning - livflottar som sjösattes med dävertar (kranar) saknades. Estonia borde ha haft minst 60 stycken flottor som sjösattes med dävertar. Tyvärr hade 48 stycken ersatts med flottor som slängdes överbord (dävertar saknades), som folk skulle hoppa överbord och simma till vid en olycka, vilket naturligtvis inte var korrekt standard på Östersjön 1994. Överinspektör Åke Sjöblom och inspektör Gunnar Zahlér påpekade detta vid inspektionen och anmärkte att inte ens undantagscertifikat från kravet fanns ombord, dvs att Estonia under en kortare tid (t.ex. under sommaren) kunde ha fel utrustning i väntan på att korrekt utrustning installerades. Estonia var alltså enligt Sjöblom och Zahlér felutrustad och felcertifierad med avseende på livflottar i september 1994, dvs sedan starten i februari 1993 - under 19 månader. Men Sjöblom/Zahlér försökte inte stoppa Estonias avfärd, pga de upptäckta felen. De har i efterhand meddelat att de inte hade fullmakt att stoppa ett fartyg i utländsk hamn (sic). Men Estonia var på väg till Stockholm och Sjöblom/Zahlér hade naturligtvis fullmakt och skyldighet att vägra ett icke sjövärdigt fartyg att *anlöpa* en svensk hamn.

Överinspektör Åke Sjöblom och inspektör Gunnar Zahlér meddelade ovan fel hos Estonia till Kommissionen den 2 november 1994 (akt D6a i SHKs Estoniaarkiv), där Olof Forssberg och Bengt Schager, av regeringen utsedda



personer att utreda olyckan, var närvarande. Gunnar Zahlér meddelade samtidigt att de 22 vattentäta dörrarna i skrovet inte gick att stänga lokalt eftersom de hölls öppna från bryggan. Uppgifterna att Estonia inte var sjövärdig censurerades direkt av Olof Forssberg och fick ej inskrivas i slutrapporten. I samband därmed manipulerade Kommissionen Åke Sjöbloms protokoll av inspektionen i Tallinn. Åke Sjöblom utnämndes senare till chef för Fartygsinspektionen i Göteborg av Johan Franson och har sedan glömt alltsammans.

\*\*\*

Enligt slutrapporten kapitel 3.6.2 var vidare Estonia korrekt certifierad. Slutrapporten säger (sid 45):

*... fartyget (var) försett med ett provisoriskt passagerarfartygssäkerhetscertifikat (interim Passenger Ship Safety Certificate) utfärdat den 26 juni 1994. ... fribordscertifikatet (var) provisoriskt (interim Load Line Certificate) utfärdat den 11 september 1994. ... De certifikat som gällde vid olyckan redovisas i supplementet.*

Emellertid visar supplementet inga certifikat som gällde vid olyckan (sic).

I supplementet no. 217 visas ett Passenger Ship Safety Certificate, ej interim!, utfärdat i Köpenhamn den 23 (sic) juni 1994, vilket dock saknar en 'Record of Equipment' (Form P) utan vilken certifikatet är ogiltigt. Certifikatet hävdar att ... 2.3 *livräddningsutrustningen ... var ... enligt reglerna*. I supplementet finns dock ett interimscertifikat daterat 27 januari 1994, giltigt till 27 juni 1994, med en Record of Equipment (Form P) daterad 14 juni 1993 som säger att Estonia var certifierad att transportera 2 000 passagerare och att det fanns livräddningsutrustning för 2188 personer. Inget provisoriskt Passenger Ship Safety Certificate utfärdat den 26 juni finns redovisat i slutrapporten.

Något fribordscertifikat finns överhuvudtaget ej i supplementet. Några tidigare certifikat från Viking Sally visas inte heller som uppvisar att det fartyget hade haft riktiga, internationella certifikat. Det är troligt att Viking Sally seglade med certifikat enbart för skyddad kustfart.

Supplement no. 224 visar vilka besiktningar och certifikat som utfärdats. Där anges att ett definitivt passagerarfartygssäkerhetscertifikat tydligen utfärdades den 23 juni 1994 i Köpenhamn med tillägget (clerical misshandling) och att ett provisoriskt passagerarfartygssäkerhetscertifikat utfärdades i Stockholm den 26 juni 1994. Vidare sägs att ett provisoriskt fribordscertifikat utfärdades i Stockholm den 9 september (sic) 1994. Faktum är alltså att inga av de provisoriska men giltiga (?) certifikaten som nämns i slutrapporten finns med i supplementet.

Villkor för fribordscertifikat är att det finns ordentlig information om intakt- och skadestabilitet ombord och vilka speciella instruktioner som gäller för befälet vid olyckor. Avsaknad av fribordscertifikat i slutrapporten innebär att det är omöjligt att bedöma om befälet ombord hade tillräckliga uppgifter att bedöma färjans intakt- och skadestabilitet.

\*\*\*

Slutsatsen är alltså att Estonia saknade reglementsenlig livräddningsutrustning, att detta uppdagades (senast) av svenska inspektörer i Tallinn dagen innan olyckan och att svenska Sjöfartsverket informerades samma dag (ingen åtgärd!), trots att det var verkets skyldighet att hindra icke sjövärdiga fartyg att anlöpa svenska hamnar, och att troligtvis inga giltiga, provisoriska eller definitiva säkerhets- eller fribordscertifikat fanns eftersom de inte visas i slutrapporten. Det fanns alltså goda (sic) skäl för Sjöfartsverket att delta i mörkläggningen av olycksutredningen. Att det sedan drogs in i en komplicerad vilseledningskampanj är en tragisk konsekvens. Sjöfartsverkets hela renommé är ruinerat för lång tid framåt.

Under år 2000 meddelade olika intressenter för Näringsdepartementet nya fakta som borde föranleda ny utredning av Estoniaolyckan. Det europeiska sjösäkerhetsbolaget Heiwa Co meddelade, bl.a. följande:

#### 1 • Bärgning av omkomna och vraket

De omkomna kunde ha bärgats redan efter en vecka. Det norsk-franska företaget Stolt-Comex erbjöd sina tjänster omedelbart och omkomna inne i vraket skulle kunna ha tagits upp för en ringa kostnad. Utrustning och personal fanns på plats. De ansvariga stoppade detta bärgningsuppdrag. Anledningen torde ha varit att man ej ville att utomstående skulle kunna besiktiga vraket och fastställa korrekt olycksorsak. Vraket torde ha kunnat bärgas för en kostnad av ca 50-100 millioner kronor, inte 1 500 millioner som uppgavs.

#### 2 • Stabilitet med vatten i överbyggnaden

Internationell expertis har sedan olyckan 1994 ifrågasatt utredarnas beräkningar varför Estonia inte kapsejsade med vatten på bildäcket i överbyggnaden 2,5 meter över vattenlinjen, dvs slog runt och flöt upp och ned efter en minut. Utredarnas svar var att slutrapporten skulle ge besked, vilket inte blev fallet. Vid en internationell konferens i Glasgow 23-26 oktober 1999 sponsrad av EU om stabilitet och sjösäkerhet visade professor Dracos Vassalos, chef för The Ship Stability Research Center vid Strathclydes universitet, inför 80 deltagare från 16 länder inklusive två finska medlemmar av Kommissionen, Tuomo Karppinen och Kari Lehtola, och Sveriges sjösäkerhetsdirektör Per Nordström, vad som händer Estonia i svårt väder med ökande mängder vatten ovanpå bildäck över vattenlinjen. Det självklara förloppet simulerades med stabilitetsprogram och visades upp på video. Efter åtta nerdopningar av fören i sjögången, under en minut, hade Estonia krängt 90 grader på sidan och efter ytterligare ett par minuter flöt hon upp och ned. Det enda stabila läge med >2 000 ton vatten på bildäcket är flytande upp och ned! Hela olycksförloppet i figur 13.2 i slutrapporten är en förfalskning. Anledningen är att utredarna förfalskade beräkningarna om mängden vatten som kom in genom en vidöppen ramp. Professor Dracos Vassalos anser att det måste finnas ett läckage under vattenlinjen som ledde till att Estonia sjönk (se Sunday Times 2000-01-09). Det intressanta är att ovan teori utesluter sabotage med sprängladdningar vid visiret. Om någon hade försökt spränga loss visiret och rampen som skyddade överbyggnaden, skulle det ha lett till omedelbar kapsejsning, vilket inte skedde.

#### 3 • Ramp

Kommissionen meddelade snabbt i oktober och december 1994 att bogrampen hade öppnats och släppt in vatten och sedan stängts i det läge rampen hittades. Rampens lås på insidan var sönderrivna meddelade Kommissionen. Verifikation av videofilmerna 1999 av Den oberoende Faktagruppen visar emellertid att låsen är intakta - det ses klart på bilder som visades i Glasgow. Vidare säger slutrapporten att rampen och låsen inte besiktigades inifrån, dvs den motsäger sig själv. De tyska expetgruppen har intervjuat vittnen som meddelat att rampen drogs fast med en tross kring ramptoppen. Trossen var i sin tur säkrad på väderdäck. Slutsats - rampen revs aldrig upp.

#### 4 • Vatteninflöde

Kommissionen har meddelat olika mängder vatteninflöde genom den öppna/stängda rampen vid olika tidpunkter, som knappast stämmer med färjans beteende enligt fysiska lagar. Författarens uppfattning är att 1 800-3 600 ton skulle ha kommit in på bildäck i överbyggnaden under den första minuten om rampen var helöppen som Kommissionen meddelat, medan Kommissionen reducerar inflödet betydligt. Olika uppgifter meddelades av Kommissionen för att passa olika vittnesmål! Under två minuter cirka kl. 01.30 vattenfylldes sedan däckshuset med 14 000 ton vatten enligt Kommissionen

utan att fartyget vare sig kapsejsade eller stannade - det fortsatte/drev >1 400 meter österut i sidled med >2 knops fart.

## **5 · Hastighet, kurs och fart**

Kommissionen har bekräftat att hastigheten/farten var oförändrad ända tills efter slagsidan uppstod. Uppgiften stämmer knappast med, t.ex. fartygets normala uppträdande i hårt väder, när propellrarna kommer över vattnet i sjögången, maskinerna rusar och farten automatiskt reduceras. Kurs och fart är sannolikt ej rätt återgivna.

## **6 · Visiret och vrakets positioner**

Kommissionen meddelade i oktober 1994 att visiret hade slagits bort av vågkrafter och att rampen läckte, när Estonia var upprätt på väg mot Sverige. I december 1994 meddelade Kommissionen att rampen dragits helt ut av visiret. Visiret hölls bl.a. på plats av två gångjärn med brottsdragkraft >350 ton vardera. Kommissionens utsaga är att gångjärnen drogs itu av en momentan överbelastning riktad framåt efter att visirlåsen rivits itu. Hur denna överbelastning uppstått har aldrig visats. Vågkrafter riktade uppåt, akterut eller åt sidan kan inte dra sönder gångjärn framåt. Vittnesuppgifter att visiret satt kvar efter slagsidan har censurerats. Det är också bevisat att Kommissionens beräkningar av vågkrafter på visiret manipulerats för att öka krafterna. Faktagruppen har visat att visiret inte kan falla av i upprätt läge. Det hålls tillbaka av en kraftig däcksbalk vid spant 159. Visiret kan omöjligen skära igenom balken i upprätt läge. Faktagruppens uppgifter innebär att visiret måste ha trillat av, när slagsidan var minst >135 grader. Troligtvis hängde sedan visiret kvar från överbyggnaden och kunde alltså inte ha fallit av 1 560 meter väster om vraket. Det finns inga bevis för att visiret skulle ha trillat av 1 560 meter väster om vraket - enbart obevisade utsagor. Visiret bärgades därför inte 1 560 meter väster om vraket utan, sannolikt, vid vraket självt. En otrolig manipulation.

## **7 · Sjövärdighet**

Flera tunga instanser; sjöfolkets fack ITF, Royal Institution of Naval Architects, London, svenska fartygsbefälhavarföreningen, den Oberoende Faktagruppen, varvet, och privatpersoner har meddelat ett stort antal uppgifter att Estonia inte var sjövärdig den 27 september 1994. Den Oberoende Faktagruppen har framlagt bevis att protokollet för sista hamnstatskontrollen 940927 i Tallinn är förfalskat i slutrapporten och att defekter, som skulle belagt skeppet med fartförbud, har förbigåtts av utredarna.

Sjövärdighet definieras i den svenska fartygssäkerhetslagen (SFS 1988:49) den 28 januari 1988 - 2 kap 1§:

*Ett fartyg är sjövärdigt bara om det är så konstruerat, byggt, utrustat och hållet i stånd att det med hänsyn till sitt ändamål och den fart som det används i erbjuder betryggande säkerhet mot sjöolyckor.*

Naturligtvis var inte Estonia sjövärdig. Hon saknade korrekt vattentät indelning och livräddningsutrustning för den aktuella farten!

## **8 · Vattentät indelning**

Bevis har meddelats att vattentäta dörrar i de vattentäta skotten i skrovet alltid var öppna och ej ens gick att stänga på plats, dvs skeppets interna, vattentäta integritet under bildäck saknades. Det leder till att fartyget kränger och sjunker, om det blir läck. Den Oberoende Faktagruppen har presenterat bevis att styrbordssidan är uppriven, dvs det fanns läckage.

## **9 · Vittnesuppgifter**

Överlevandeföreningen Neptun och den nya Arbetsgruppen för utredning av Estonias förlisning, Agnef, har meddelat att överlevande ej har förhört av Kommissionen och att uppgifter lämnade till polisen har redigerats till oigenkännlighet av Kommissionen. Olycksförloppet i slutrapporten stämmer ej med överlevandes upplevelser. De överlevandes uppgifter finns utmärkt beskrivna i boken '[Tysta Leken](#)' av Knut Carlqvist.

#### **10 · Livräddningsutrustning**

Estonia hade ej livbåtar och livflottar under dävertar för alla ombord. Utrustningen bestod till 55% av släng-över-bord flottar som var olagliga för fart på öppna havet 1993. De var en kvarleva från skyddad kustfart 1980-1993. Slutrapporten kommenterar detta faktum med att färjan var enligt reglerna (sic). Vidare anger Kommissionen att flytvästarna var av godkänd typ, medan alla överlevande meddelat stora problem. Flytvästarna slets av, när man hoppade i sjön. Det är ett tragiskt faktum att livflottarna var rena skräpet. De borde ha bränts 1993 och ersatts med riktiga flottor som sjösätts med speciella kranar/dävertar efter att ha öppnats och embarkerats ombord. De olagliga flottorna måste kastas i sjön och folk tvingas hoppa i sjön, iskallt vatten!, och simma till flottorna. Sannolikt omkom 100-tals personer, pga felaktig livräddningsutrustning. Allt detta borde ha upptäckts om fartyget var försett med en korrekt evakueringsplan. Det är därför säkert att inte heller evakueringsplanen uppfyllde reglerna.

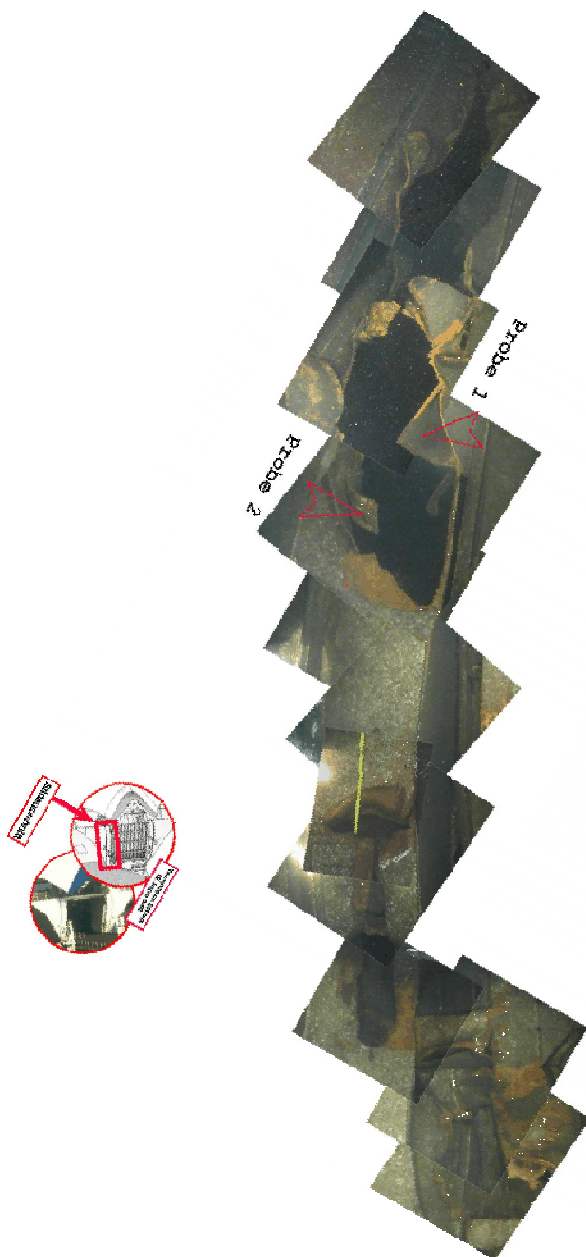
#### **11 · Svenska sjöfartsverket/sjöfartsinspektionen**

Svenska sjöfartsverket/sjöfartsinspektionen besiktigade Estonia i Tallinns hamn redan i januari 1993, före första resan för att se om svenska krav uppfylldes. Sedan besiktigades fartyget ytterligare fyra eller fem gånger i Stockholm enligt hamnstatsprokollet, Parisöverenskommelsen 1993/4, utan att ett enda fel upptäcktes. Slutligen besiktigades Estonia igen av svenska fartygsinspektörer i Tallinn dagen innan olyckan, då tydligen ett stort antal fel hittades, bl.a. felaktiga vattentäta dörrar och felaktig livräddningsutrustning. Slutrapporten nämner inga av dessa kontroller i detalj. Naturligtvis hade svenska myndigheter även besiktigat Estonia 1980-1993 när hon seglade under finsk flagg - inga anmärkningar - fast alla fel fanns redan då. Det är omöjligt att svenska myndigheter kan ha undvikit att upptäcka de brister som visas i boken [Katastrofutredning](#).

#### **12 · Dykundersökningen december 1994**

Kommissionen - haveriutredarna - undersökte aldrig hela Estonia för skador som kunde ha sänkt henne! Enbart bryggan och området kring bogen undersöktes av dykarna (se Slutrapporten kap. 8.4 sid 119), dvs dykundersökningen var helt ofullständig. När sedan oberoende undersökare, som noga studerat olika filmer tagna av en ROV-robot utan dykare, hävdade att fartygsskrovet måste ha varit skadat, läckage, så bara påstod Kommissionen motsatsen, dvs att undervattensskrovet var helt oskadat, trots att inga dykare hade besiktigat undervattensskrovet 1994. Kommissionen bara antog att skrovet var oskadat! Gregg Bemis privatdykning i augusti 2000 måste bedömas ur detta perspektiv, dvs han ville göra en kompletterande undersökning av skrovet som Kommissionen aldrig gjorde.

#### **13 · Skadan i styrbords frontskott**



Gregg Bemis dykare fann under sina undersökningar i augusti 2000 en stor öppning i överbyggnadens styrbords frontskott. Öppningen är två meter hög och 0,6 meter bred. Kommissionen har aldrig meddelat, visat eller förklarat denna skada, som ej kan ha orsakats av förlusten av visiret, innan slagsidan uppstod. Kommissionen uppger att området är oskadat och alla Kommissionens filmer av området har redigerats att inte visa det! Vid dykningen i december 1994 sades inte ett ord om skadan. Författaren anser att skadan uppstod i ett sprängförsök att få loss visiret under vatten! Plåten är inte bara uppfläkt utan material saknas i den bredaste öppna delen, dvs sprängmedel måste ha använts. Vidare upptäckte Bemis dykare att en sandhög hade skottats upp som dolde Estonias styrbords överbyggnad förut. I detta område trodde sig dykarna se en andra öppning *under* sandhögen.

#### 14 · Bortslängt bevismaterial

Det finns många märkliga uppgifter att bevismaterial slängts bort och kastats i havet vid dykundersökningen i december 1994. Om det var en riktig utredning, saklig och opartisk, fanns det naturligtvis ingen anledning att dölja detta faktum eller överhuvudtaget slänga bort bevismaterial,

men det är ett annat bevisbart faktum att bevismaterial slängdes. Den finska utredningsgruppen har meddelat att det hade kastats bort föremål som kan klassificeras som oviktigt skrot. Anledningen varför bevismaterial förstördes är sannolikt att visiret var skadat innan olyckan.

### 15 · Visiret var skadat innan olyckan

Visirets bottenlås var med stor sannolikhet skadat *innan* olyckan. Visiröglan hade böjts och dess bas hade spruckit på babordssidan och bucklats på styrbordssidan viden kollision eller sammanstötning innan olyckan och bottenlåset var oanvändbart. Det ser man tydligt på foto figur 10.5 i delrapporten av visiröglan taget strax efter olyckan, när visiret hade bärgats.

Figur 10.5  
Visiret före  
olyckan



Visiret hade fått sig en smäll från styrbord till babord och öglan hade böjts. Skadorna kan omöjligt ha orsakats av en dragkraft i öglan pga yttre vågkrafter. Samtidigt skadades naturligtvis låsdelen på förpiksdäcket, dvs den var också skadad före katastrofen. En böjd ögla kunde inte passa i låset! När Kungliga Tekniska Högskolan, KTH, undersökte dessa bitar (se supplement no. 517 i slutrapporten) noterade man att vissa frakturer (ytor på ituslitna delar) var betydligt mer korroderade än andra, vilket ledde till tanken att skadan (frakturen) hade existerat före olyckan. Men sedan säger KTH:

*However the extensive plastic deformation of the bow visor piece makes this an unlikely possibility since it seems inconceivable that such a crack could have passed unobserved when a significant part of the housing insert weld must in that case also have been failed,*

dvs emellertid gör den omfattande plastiska deformation av bogvisirets del (öglan) detta till en osannolik möjlighet, då det är obegripligt att en sådan spricka kunde ha passerat oobserverad, när en betydande del av svetsningen av låsbultsröret (housing) i det fallet också måste ha brustit.

Men om alltså skadorna var observerade utan att man gjorde något, så rostade de naturligtvis och det var detta som KTH noterade. Den omfattande plastiska deformation i längsled av låsöglan hade naturligtvis också skett innan olyckan. Det är intressant att notera att den tyska rapporten, publicerad i juni 2000, anger många uppgifter om visirets kondition och att det inte längre passade innan olyckan. Trots detta tror tyskarna att bottenlåset fortfarande passade vilket inte är sannolikt. Om visiret inte passade, borde det ha varit stora svårigheter att låsa det. Kommissionen har antagit att bottenlåset var låst till sjöss, men det finns inga som helst bevis för det i slutrapporten. Tyskarna antar också att bottenlåset var låst men, som sagt, det är obevisat. Bottenlåset var sannolikt skadat redan innan olyckan enligt ovan och frakturerna hade börjat rosta! När utredningskommissionen filmade vraket den 2 oktober 1994 såg man att bottenlåset på förpiksdäcket var skadat och meddelade att det hade brustit och orsakat hela olyckan. Man hade då inte sett bottenlåsets visirdel (visiret var officiellt inte lokaliserat förrän den 18 oktober och besiktigades inte förrän i december 1994), som klart visar att låset måste ha knäckts av en kraft i sidled (från styrbord till babord) *innan* olyckan. Av okänd anledning

ville kommissionen inte meddela eller undersöka detta faktum. Man hade ju redan meddelat att just bottenlåset hade brustit och orsakat hela olyckan och då gick det tydligen inte att erkänna att låset med stor sannolikhet var skadat innan olyckan och inte ens hade använts vid olyckstillfället. Detta tidiga fel i utredningen förklarar naturligtvis inte alla andra felaktiga uppgifter som Kommissionen meddelat. Kommissionen hade stora svårigheter att förklara hur visiret verkligen lossnade. Men om bottenlåset aldrig var låst, ser situationen helt annorlunda ut. Sidolåsen var då alltid under dragbelastning och hade kunnat dragits sönder t.ex. när Estonia sjönk. Det ändrar dock inte slutsatserna i Katastrofutredning. Estonia sjönk för att hon var läck.

## 16 · Läckage

Det är mycket sannolikt att olyckan orsakades av läckage, dvs vatteninträngning i skrovet under vattenlinjen. Det finns flera möjligheter. Estonia hade en swimmingpool på nedersta däck 0 som var förbunden med dubbelbotten. Det var ett mycket ovanligt arrangemang, troligtvis olagligt. Rost och korrosion i detta utrymme kan ha lett till stort läckage, vilket ledde till att utrymmet vattenfylldes och spillde ut på däck 1 ovanpå, där det observerades av flera passagerare. Eller var det uppsamlingstanken för toalettvattnen som sprang läck. En besättningsman (Sillaste) hade enligt uppgift kallats ner att fixa ett fel med toalettssystemet. En annan möjlighet är att styrbords fenstabilisators infästning skadades (kl. 00.30), vilket orsakade stort läckage - en 0,2 m<sup>2</sup> stor öppning. Farten sänktes och man girade upp mot vinden. Fenan hade installerats i februari 1994 och det är sannolikt att svetsningens kvalitet inte var bra. Vid läckaget vattenfylldes hela stabilisatorrummet, däck 0, och vatten steg upp till däck 1 under vattenlinjen vilket observerades av flera överlevande (kl. 00.50-00.55) som bodde på däck 1, trots att länspumparna startades. Sedan öppnade sannolikt någon på bryggan de vattentäta dörrarna på däck 0 av misstag: fjärrkontroll och fjärrindikering var fel på bryggan strax innan klockan 01.00 med två kraftiga smällar som följde. När vattnet sedan spreds i tre-fyra rum på däck 0 genom de öppna vattentäta dörrarna förlorade Estonia initialstabiliteten och krängde 30 grader styrbord kl. 01.02. Sedan återvanns stabiliteten vid 10-15 grader krängning kl. 01.05, motorerna stannade och Estonia stoppade nära vrakplatsen. Estonia sjönk sedan långsamt under 30 minuter, när flera utrymmen under bildäck och vattenlinje vattenfylldes. Anledningen varför utredningen manipulerades kan vara att dels skydda den inkompetenta besättningen, som öppnade de vattentäta dörrarna och aldrig slog larm, dels skydda svenska sjöfartsverket som bl.a. anmärkt på de vattentäta dörrarna och den felaktiga livräddningsutrustningen dagen innan. Visiret föll troligtvis av när Estonia sjönk och hamnade bredvid vraket eller sprängdes loss av svenska dykare efter olyckan. Rampen var aldrig öppen trots försök under vatten att öppna den.

\*\*\*

Svenska regeringen - statsrådet Mona Sahlin - begärde i oktober 2000 yttranden från Statens Haverikommission (SHK) - Stockholm, Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) - Stockholm, Chalmers Tekniska Högskola AB (CTH AB) - Göteborg, Styrelsen för Psykologiskt Försvar (SPF) - Stockholm, svenska, estniska och finska sjöfartsverken och SSPA AB - Göteborg om uppgifter inlämnade av bl.a. Heiwa Co den 22 juni 2000 och angivna i boken Katastrofutredning skall föranleda ny utredning eller bedömning av Estoniaolyckan. Följande utlåtanden har avgivits:-

Björn Körlof, generaldirektör, SPF,

*kan ej ta ställning till sanningshalt eller rimlighet av de faktiska uppgifterna men rekommenderar att en genomgång görs av materialet och att former skapas för att svar lämnas så snart som möjligt.*

Björn Körlof har naturligtvis ingen som helst utbildning att bedöma skeppstekniska uppgifter. I vilket fall som helst avgick Körlof från SPF hösten 2001.

Professor Olle Rutgersson, KTH, anser att:

*innehållet är ganska typiskt för Björkmans stil. Björkman lägger aggressivt fram en mängd olika 'fakta' som är svåra att kontrollera. Emellertid - en kompletterande utredningsinsats som tar fasta på de frågor som inte fått*

*plats i JAICs rapport ... skulle kunna vara ett steg på vägen att återställa förtroendet för den 'officiella' hanteringen av Estonia-olyckan.*

Professor Rutgersson, som var Huss chef, lämnade KTH 2001.

Chalmers Tekniska Högskola AB anser att:

*boken Katastrofutredning dokumenterar allvarliga brister i JAICs slutrapport.*

Ann-Louise Eksborg, generaldirektör, SHK, och experten i Kommissionen, dr. Michael Huss, KTH, finner att:

*boken Katastrofutredning inte innehåller några väsentliga nya fakta som inte varit kända för JAIC vid haveriundersökningen*

och tillägger att:

*boken Katastrofutredning innehåller inte heller något som skulle kunna tyda på att JAIC inte tillräckligt beaktat alla tillgängliga fakta eller inte dragit rätt slutsatser av dessa fakta.*

SHK anger istället (brev 2000-10-16 till Näringsdepartementet) att nedan fyra uppgifter är grundläggande fakta att betraktas som ställda utom allt rimligt tvivel. Att det rör sig om de gamla och välkända *uppfinringarna, simuleringarna och dissimuleringarna* i den nu avslöjade vilseländningskampanjen med en del nya tillägg torde vara klart:

· **Estonias bogvisir lossnade under gång.** Bogvisiret återfanns långt från fartyget och skadorna på visiret visar kollision med bulbstäven.

· **Den förliga rampen in till bildäck öppnades med kraft medan fartyget var huvudsakligen upprätt.** Samtliga fästeanordningar till rampen är loss; ... på undersidan av rampen finns omfattande skador som direkt svarar mot geometrin på underliggande förpiksdäck.

· **Stora mängder vatten har strömmat in på bildäck.** Ingen annan händelse än vatten på bildäck kan åstadkomma den mycket snabba förstakrängningen (15°) som praktiskt taget samtliga överlevande redogjort för. Vatten på bildäck observerades vidare av flera ögonvittnen i maskinrummet och bekräftas av passagerare som såg vatten sippra in i trapphuset genom den stängda dörrarna under tidig evakuering.

· **Fartyget sjönk under kontinuerligt ökande slagsida och ökat akterligt trim.** Efter ca 10 min 30°-40°, efter 20 min 60°-80° och efter 30 min 100°-130°. I slutskedet tog överdelen av akterskeppet i botten och fartyget stannade med ca 120-130° slagsida på den sluttande havsbotten. Kantringsförloppet förutsätter vattenfyllnad av bildäcksutrymmet. Ingen isolerad undervattenskada kan (**oavsett om de vattentäta dörrarna är stängda eller ej**) ge ett sådant förlopp.

Vad kan man säga om dessa fyra grundläggande 'fakta' sic förutom att inte ett enda av dem är sant?

Ett häpnadsväckande, nytt påstående är att det inte spelar någon roll om de vattentäta dörrarna i skrovet är stängda eller ej! Fartyget sjunker ändå enligt SHK. Slutrapporten har inga som helst uppgifter om de vattentäta dörrarna. Att arrangemanget med 22 vattentäta dörrar som kunde öppnas, och hållas öppna från bryggan var helt olagligt förtigs. Det är ett grundläggande sjösäkerhetstekniskt krav att (i) antalet vattentäta dörrar skall vara minimalt (ii) att dörrarna skall vara stängda till sjöss och (iii) ej skall kunna öppnas eller hållas öppna från bryggan. Om de vattentäta dörrarna sedan är stängda, sjunker aldrig en färja med ett oskadat skrov. Det flyter *alltid* upp och ned efter att ha kapsejsat, pga vatten lastat i, t.ex. överbyggnaden. Elementär stabilitetsteori! Precis som [Jan Heweliusz](#) 1993 och [Le Joola](#) 2002.

Kan ingen annan händelse än vatten på bildäck kan åstadkomma den mycket snabba förstakrängningen (15°) som praktiskt taget samtliga överlevande redogjort för? Svaret är fortfarande att läckvatten på däck 0 i skrovet visst minskar initialstabiliteten till noll, då fartyget i sjögång kan kränga mycket (>30°) och sedan intaga ett stabilt krängt läge (10-15°), vilket de överlevande vittnade om. Sedan sjunker fartyget när mera vatten läcker in



i skrovet, när de vattentäta dörrarna är öppna. Om överbyggnaden vattenfylls efter att fartyget krängt, sker sjunkningen under ökande krängning, vilket var precis vad som observerades.

Kan ett sjunkande fartyg med slagsida 30°-40° klockan 01.25, med slagsida 60°-80° kl. 01.35, med slagsida 100°-130° klockan 01.45 och och som 'sjunker' efter kl. 01.50 ha under denna tid samtidigt ha drivit cirka 1 700 meter? Svaret är naturligtvis nej. Förloppet är en förfalskning - se [kapitel 4](#)!

Finns på undersidan av rampen omfattande skador som direkt svarar mot geometrin på underliggande förpiksdäck? Slutrapporten kapitel 8.5.4 - Skador på rampen - anger inga skador som helst som svarar mot geometrin på underliggande förpiksdäck och kapitel 8.5.2 - Yttre skador på skrovet - anger enbart slagskador på bordläggningsskanterna runt förpiksdäcket (som ej kan ses på några filmer). Förpiksdäcket är annars helt intakt och oskadat. Skulle rampen ha fallit ner mot förpiksdäcket och kommit under vattnet och plogat upp vatten in i överbyggnaden, skulle naturligtvis rampen och däcket ha knäckts helt >90° neråt och rampen aldrig kunnat stängas igen. Lastrampen befanns stängd på vraket med en liten öppning högst upp.

Bogvisiret återfanns enligt officiell uppgift 1 560 meter väster om vraket, men denna uppgift är icke bevisad. Den är en *uppfin*ning.

Visar skadorna på visiret kollision med bulbståven? Slutrapporten kapitel 8.5.3 - Skador på visiret - anger en omfattande intryckningsskada något styrbord om centerlinjen som innehöll blå bottenfärg. Men slutrapporten drar inte slutsatsen att skadan är ett resultat av kollision med bulbståven.

[Ann-Louise Eksborg](#) avgick som GD för SHK 2001.

Sjösäkerhetsdirektör Johan Franson och generaldirektör Jan-Olov Selén, Sjöfartsverket, anser 2000-12-15 dnr 0799-0036172:

*att inte något framförts i ... (boken [Katastrofutredning](#)), som enligt Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents (Res.A849.20) skulle leda en ny utredning.*

De säger också

*att Sjöfartsinspektionen vill understryka att man i läckstabilitetssammanhang inte får räkna med en flytkraft i en överbyggnad på ett fartyg, om den inte är vattentät. Den är på färjor inte vattentät för där finns dörrar, som är lätta att öppna, där finns fönsterrutor som inte tål vattentryck etc. Det förhållandet att man inte får från säkerhetsmässiga utgångspunkter räkna med flytkraften i en överbyggnad utesluter emellertid inte att det faktiskt finns en sådan. Det gör det och bl.a. **därför är haverikommissionens beskrivning av haveriförloppet mycket troligt.***

Att haverikommissionens beskrivning av haveriförloppet är en förfalskning framgår av [kapitel 4](#).

Franson säger sedan att:

*"Per Nordström, stf sjösäkerhetsdirektör, som handlagt Björkmans skrivelser under senare tid, har avstått från att diskutera Björkmans teorier om orsakerna till Estonias förlisning med honom. Bakom Nordströms uttalande till Björkman ligger tanken (sic) att de brister i sjösäkerhetssystemet, som var uppenbara (sic) efter Estonias förlisning (vatten på däck, means of rescue etc.), har åtgärdats och **att inget framkommit efter haverikommissionens rapport, som kräver en ny utredning** för att säkerställa att sjösäkerhetens krav är tillgodosedda".*

Att 'Estonia' saknade korrekta certifikat och livräddningsutrustning och att man meddelat motsatsen är en grundsten i Estoniabluften. Och naturligtvis har Sverige inte åtgärdat någonting i sjösäkerhetsväg för att säkerställa att en Estoniaolycka inte upprepas.

\*\*\*

SSPA AB anser att en ny utrednings behövs.

\*\*\*

Fyra av sex svenska remissinstanser (en myndighet och tre tekniska institut) föreslog alltså att utredningen kompletteras, mm enligt förslagsställarna. Enbart två myndigheter, SHK och Sjöfartsverket, som själva var inblandade i olycksutredningen och vilseledningskampanjen och måste betraktas som jäviga, avvisade förslaget.

\*\*\*

Det finska justitiedepartementet svarade på finska sjöfartsinspektionens vägnar men nämner ej boken Katastrofutredning i sitt svar. Justitieministeriet anger att:

*finska regeringen har satt sig in i utredningsresultat och anser haverikommissionens (slut)rapport för tillförlitligt. I den debatt som förts den senaste tiden rörande möjliga orsaker till förlisningen har **inte framkommit sådana synpunkter som skulle ha rubbat denna uppfattning**. Finlands regering har sålunda ingen orsak att skrida till åtgärder för att återöppna haveriutredningen. Man tillägger att Justitiministeriet har med bedrövelse följt de händelser under vilka man försöker framta bevismaterial och utöva påtryckningar på regeringen med oetisk metodik.*

\*\*\*

Den 19 april 2001 beslöt svenska regeringen, efter samråd med riksdagspartierna, med motivering att **inga nya uppgifter av intresse angivits** t.ex. i boken Katastrofutredning att *ingen ny utredning var nödvändig*. Regeringen beslöt istället att Styrelsen för Psykologiskt Försvar skulle sammanställa uppgifter om M/S Estonias haveri och besvara frågor, etc. och förklara sjunkning och vattenfyllnad. Svar på alla frågor om Estonia kommer alltså i framtiden att besvaras av SPF! Men det kommer att ta flera år. Först skall den, s.k. faktabanken sammanställas i samråd med en 'referensgrupp' som träffades f.f.g. i maj 2002. Först när faktabanken är klar kan SPF eventuellt tänka sig förklara vattenfyllnads- och sjunkfrågorna. Naturligtvis har SPF ingen egen expertis att förklara vattenfyllnadsproblemet. Det är emellertid inget aktuellt problem. Först skall faktabanken fyllas med uppgifter, vilket kan ta flera år. Det kan bli en intressant uppgift för framtida forskare eftersom inga uppgifter någonsin kan ge stöd för det officiella olycksförloppet!

## KAPITEL 11 - PARLAMENTARISKA FRÅGOR

Krav på ny eller fortsatt utredning av M/S Estonias förlisning framfördes hösten 1999 i motionerna 2000/01:T622 av Tom Heyman (m), 2000/01:T631 av Rolf Åbjörnsson och Ulla-Britt Hagström (båda kd) och 2000/01:T647 av Lars Ångström (mp). Dessa motioner bordlades under mer än ett år. Hösten 2000 inlämnades ytterligare motioner: 2001/02:T374 av Henrik S Järrel (m) och 2001/02:T548 av Lars Ångström m.fl. (bl.a. Kenth Skårvik (fp)) (mp, s, m, kd, fp).

I samtliga dessa motioner framhölls att den gemensamma haverikommissionens slutrapport hade en rad allvarliga brister som påtalats av nationell och internationell expertis. Orsakerna till haveriet hade enligt dessa motioner inte klarlagts.

Estoniautredningen och dess sjösäkerhetstekniska konsekvenser har tyvärr blivit en politisk fråga. Sjösäkerhet borde inte vara en politisk fråga. Men *vilsledning* av hela riksdagen i en politisk fråga är naturligtvis intressant. Hur kunde Riksdagen och dess utskott tro på alla uppfinningar, simuleringar och dissimuleringar om Estonia skapade av Kommissionen och vidarebefordrade av media?

\*\*\*

Den 27 november 2001 rekommenderade Riksdagens [Trafikutskott](#) (budgetbetänkande 2001/02:TU01, Utgiftsområde 22 Kommunikationer, 4.10 M/S Estonias förlisning) att:

*... riksdagen avslår motionsyrkanden med krav på en ny utredning av M/S Estonias förlisning. Utskottet hänvisar till att regeringen i april i år avslagit framställningar med samma krav. Därvid hade regeringen konstaterat att det inte hade framkommit några omständigheter som visade att haveriförloppet på något väsentligt sätt hade avvikit från det som beskrivs i den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionens slutrapport om förlisningen. Vid samma tillfälle hade regeringen också givit Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att insamla och sammanställa uppgifter med anknytning till M/S Estonias haveri samt med utgångspunkt i en sådan faktabank tillhandahålla allmänheten information och besvara frågor om förlisningen. Beslutet föregicks av ett **remissförfarande** ... Regeringen uppdrog mot den ... bakgrunden åt SPF att insamla och sammanställa material med anknytning till haveriet samt att med utgångspunkt i en sådan faktabank tillhandahålla allmänheten information och besvara frågor om förlisningen. ...*

*Som framgår av redogörelsen för regeringens överväganden och beslut i fråga om en ny utredning av förlisningen har regeringen den 19 april 2001 beslutat avslå framställningar därom. Regeringen konstaterade i sitt beslut att det inte hade framkommit några omständigheter som visade att haveriförloppet på något väsentligt sätt hade avvikit från det som beskrevs i den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionens (JAIC:s) slutrapport. Beslutet föregicks både av ett **remissförfarande** och av ett flertal informations- och samrådsmöten med företrädare för riksdagens samtliga partier. Regeringen har gett Styrelsen för psykologiskt försvar (SPF) i uppdrag att samla information med anknytning till M/S Estonias förlisning. I detta uppdrag ingår också att, med utgångspunkt i det händelseförlopp som beskrivs i JAIC:s slutrapport, komplettera faktamaterialet med ett exempel på hur fartyget i sjunkförloppets slutskede kan ha vattenfyllts. ...*

*Med tanke på de många frågor som fortfarande ställs, inte minst med avseende på vattenfyllningen och sjunkförloppet, förutsätter utskottet att SPF bedriver sitt arbete skyndsamt. För den händelse SPF finner att något ytterligare område bör belysas, för vilket man saknar material, utgår utskottet från att SPF återkommer till regeringen. ...*

\*\*\*

Två gånger nämns att regeringens beslut har föregåtts av ett **remissförfarande** som omfattade, bl.a. uppgifterna i boken [Katastrofutredning](#). Bara två myndigheter hade de facto tillfrågats av regeringen: Statens Haverikommission och Sjöfartsverket. Båda har naturligtvis bidragit med *uppfinningar* i vilsledningskampanjen. Haverikommissionen författade den förfalskade slutrapporten och Sjöfartsverket bistod med förfalskade och vilsledande uppgifter. Uppgifter i boken Katastrofutredning kan ju knappast missförstås. Trots det hävdar regeringen att:

*det inte hade framkommit några omständigheter (sic) som visade att haveriförloppet på något väsentligt sätt hade avvikit från det som beskrivs i den gemensamma haverikommissionens (JAIC:s) rapport,*

trots att JAIC dels inte ens beskrivit varför fartyget sjönk, dels inte kunnat förklara varför Estonia inte slog runt och flöt upp och ned! Regeringen hävdar att alla nya uppgifter i stort sett stöder det officiella haveriförloppet, trots att t.ex. Agnefs uppgifter om överlevandes uppgifter avgivna efter olyckan totalcensurerats.

\*\*\*

En annan fråga är ju vad Riksdagens Trafikutskott har med Estonias förlisning och sjösäkerhet att göra och varför det skall uttala sig - i ett budgetbetänkande - hur Riksdagen skall besluta om motioner i frågan.

Flera ledamöter reserverade sig mot TUs rekommendation:

*Som framhålls i motion 2001/02:T458 har den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionens (JAIC:s) slutrapport om förlisningen en rad allvarliga brister som äventyrar trovärdigheten i hela utredningen. Det finns ett antal besvärande frågetecken som en seriös utredning måste kunna ge svar på. Dessa gäller bl.a. sjövärdigheten, sjunkningsförloppet, dokumenterade hål i fartyget, vittnesmål från överlevande och filmmaterial från fartygets botten.*

*En oberoende granskning av slutrapporten behövs enligt vår mening för att öka klarheten i orsakerna till Estonias förlisning. Endast härigenom kan rätt åtgärder vidtas i syfte att så långt möjligt förhindra att en liknande tragedi inträffar igen.*

*Det är inte bara Sveriges rykte som sjöfartsnation som fått sig en allvarlig törn genom den bristfälliga Estoniautredningen. Om mindre seriösa sjönationer upplever att man inte längre ser så allvarligt på sjösäkerhetsregler och haveriutredningar kan det få förödande konsekvenser för internationell sjöfart och sjösäkerhet. I förlängningen riskerar den bristfälliga utredningen, och en politisk ovilja att skapa ökad klarhet, att urgröpa medborgarnas förtroende både för ansvariga myndigheter och för den parlamentariska demokratin. Ledamöterna i Sveriges riksdag har ett stort ansvar för att vända denna utveckling.*

*Det finns därför en stor vinst i att låta en oberoende expertgrupp studera relevansen i den kritik av JAIC:s slutrapport som framförts av svensk och internationell expertis. Gruppen bör lägga fram förslag om vad som kan göras för att skapa ökad klarhet i de fall där kritiken anses vara befogad.*

\*\*\*

[Riksdagen](#) debatterade motionerna den 13 december 2001.

Anf. 99 TOM HEYMAN (m):

*... Estonias förlisning väcker frågor inom tre områden, ofta glider dock frågeställningarna in i varandra. Det gäller sjövärdigheten, det gäller kommissionens arbete och det gäller de svenska myndigheternas agerande. ...*

*Kommissionen hävdar i sin slutrapport att Estonia var sjövärdig vid avgången från Tallinn, trots att väldigt många uppgifter visar på betydande brister. ...*

*Sjöfartsverket inspekterade också Estonia vid omregistreringen till estnisk flagg och vid det tillfället noterades ett sjuttioallvarliga brister. Bl.a. saknade Estonia giltiga certifikat. ...*

*Denna gemensamma kommission bildades dagen efter haveriet. Den saknade folkrättslig förankring och har inte varit ansvarig inför någon. Den hade inget gemensamt kansli, inget gemensamt diarium och i dag finns inget arkiv. I praktiken kom kommissionen att bestå av tre fristående nationella utredningar. Det finns ett omfattande regelverk om utredning av fartygsolyckor i sjölagen. Det finns en speciell lagstiftning för den svenska haverikommissionens arbete, och det finns ett antal internationella IMO-konventioner som Sverige - och även Estland - har förbundit sig att följa, i det här fallet närmast A.440 och A.637.*

*Hela detta regelverk sopades undan. ...*

*Båtens position och färdväg är en annan väsentlig fråga i varje haveri. Men när det gäller Estonia var det länge oklart var haveriet skedde. Under hand lämnades olika uppgifter. ...*

*Det sjunkförlopp som kommissionen återger i slutrapporten och som baseras på teorin om det brutna atlantlåset har av en samstämmig nationell och internationell expertis dömts ut som helt orimligt. Inte ens kommissionens egna ledamöter stöder längre denna teori, och enbart detta faktum motiverar fortsatta undersökningar. ...*

*Under hösten genomfördes dykningar vid vraket av Sjöfartsverket. Dessa skedde på regeringens uppdrag, och officiellt angavs att verket skulle utvärdera möjligheterna till en bärgning. Det som skedde i verkligheten var något helt annat. ...*

*Vad är det för en dunkel sanning som finns där nere på Finska vikens botten och vars framkomst till varje pris måste förhindras med dykförbud, med militär övervakning och med gravfridslag? Sedan slutrapporten kom har många nya uppgifter framkommit. Det krav på återupptagen utredning som ställs i IMO-konventionen A.849(20), som också Sverige har undertecknat, uppfylls med råge. ...*

Anf. 100 CLAES-GÖRAN BRANDIN (s):

*... I vårt betänkande hänvisar vi till följande: Den 19 april i år avlog regeringen framställningar om en ny utredning. **Regeringen konstaterade att det inte framkommit några nya omständigheter.** Det fanns inget som tydde på att haveriförloppet väsentligt avvikit från redovisningen i haverikommissionens slutrapport. ...*

Anf. 101 Statsrådet MONA SAHLIN (s):

*... Jag kan bara upprepa det som vi gemensamt fann i våras efter ännu en genomgång, nämligen att **vi inte har sett några nya omständigheter som skulle tyda på att själva haveriförloppet inte finns på ett godtagbart sätt beskrivet i Haverikommissionens rapport.** ...*

Anf. 102 TOM HEYMAN (m) replik:

*Fru talman! Statsrådet uppehåller sig mycket vid själva haveriförloppet. Om bara faktabanken kommer till stånd kommer man att få klart för sig hur detta har skett. Så blir det naturligtvis inte. **Det haveriförlopp som är beskrivet är teoretiskt omöjligt för ett sådant haveri.** Alla som har räknat på detta vet att båten inte kunde sjunka på detta sätt utan en vatteninträngning under bildäck. Det låg liksom inte i haveriförloppet. Därför blir hela faktabanken en tom gest eftersom Styrelsen för psykologiskt försvar inte har resurser eller kompetens att göra några alternativa beskrivningar. ...*

Anf. 103 Statsrådet MONA SAHLIN (s) replik:

*Fru talman! Jag måste på det bestämdaste protestera mot det sätt som Tom Heyman beskriver det på. Han använder en klassisk metod i retoriken som är förkastlig. Han säger: Alla vet. Alla experter är ense. Det är inte sant. **Det gäller att hålla reda på skillnaden mellan haveriförlopp och sjunkförlopp.** Det handlar dessutom om att hålla reda på vad en haverikommission har för faktiska uppgifter. Att reda ut orsaken till ett haveri är Haverikommissionens uppgift. Det är en helt annan sak var ansvaret ligger. Det har aldrig varit och är inte heller en haverikommissions uppgift.*

*När det gäller haveriförloppet hävdar jag fortfarande att **regeringen tillsammans med de andra regeringarna inte har sett någon uppgift som tyder på att själva förloppet för haveriet som Haverikommissionen beskriver skulle vara felaktigt.***

*Däremot finns det mycket funderingar om hur själva sjunkförloppet gick till, hur vattnet kom in, när, genom vilka dörrar, genom vilka fönster och genom vilka ventiler. Det finns tusentals varianter på sjunkförloppet, som det gäller att via forskning - regeringen avsätter nu resurser till det - lära sig mer om. ...*

Anf. 106 ROLF ÅBJÖRNSSON (kd):

*... Först och främst tycker jag att det är egendomligt att en sådan här sakfråga förs in under den allmänna budgetdebatten. En sådan här sak borde avhandlas för sig och på det viset få den belysning i debatten som den förtjänar. ... Sedan går jag över till själva saken. Vi har alltså reagerat på ett avgränsat område inom denna sak,*

och det gäller Haverikommissionens rapport. Vi misstänker på goda grunder att den i många avseenden är felaktig, vilseledande och otjänlig för sitt ändamål. ...

Det är utomordentligt olyckligt när man får fram en sådan här produkt i ett offentligt sammanhang. Vi i de moderna västdemokratierna blir mer och mer varse vilken betydelse institutionerna har för ett lands utveckling och välbefinnande. I det här fallet är det naturligtvis väldigt tunga institutioner, eftersom det ytterst är regering och riksdag som är inblandade i ett utredningsförfarande som nästan till en del skulle kunna jämföras med ett rättsligt förfarande inom domstolsväsendets ram.

Kraven på en sådan här utredning måste självfallet vara höga. Mot den bakgrunden är det naturligtvis väldigt viktigt att det här sköts på bästa sätt.

Nu har vi hört statsrådet Mona Sahlin medge att här har begåtts fel och misstag. ... Därför ger den myndigheten Styrelsen för psykologiskt försvar i uppdrag att samla in fakta och att hålla en faktabank tillgänglig. ... Här sägs det i en mening som jag har väldigt svårt att förstå någonting om att myndigheten ska göra ett exempel på hur fartyget i sjunkförloppet slutskede kan ha vattenfyllts. Det låter väldigt konstigt - som om man gör något slags intellektuell övning med det värde det hava kan. Det är väl inte det som man egentligen är ute efter, utan man vill ju veta hur nära sanningen man kan komma. ...

Anf. 107 LARS ÅNGSTRÖM (mp):

... Det händer ibland att man får frågan varför det är så viktigt att söka ökad klarhet kring Estonias förlisning. Svaret på den frågan är att om man inte vet hur förlisningen och sjunkningsförloppet gick till så kan man inte heller vidta rätt åtgärder för att förhindra en liknande olycka i framtiden. ... Den internationella haverikommissionens rapport, som presenterades 1997, gav en bild av hur det hela hade gått till. Jag trodde själv fram till för drygt ett år sedan att det var ungefär så det gick till - bogvisiret ramlar av och drar upp bilrampen, det kommer in vatten i fartyget och det förliser. ... När jag satte mig in i ärendet visade det sig att kritiken fördes fram från de tyngsta och mest värenommerade skeppstekniska institutionerna i det här landet - Institutionen för marin teknik på Chalmers i Göteborg, Institutionen för skeppsteknik på Kungl. Tekniska högskolan, Statens skeppsprovvningsanstalt - SSPA, Sveriges Fartygsbefälsförening och Internationella Transport-arbetarefederationen med fem miljoner medlemmar. ... De frågor som kanske har rönt störst uppmärksamhet är frågor som har förblivit obesvarade under dessa sju år. Det gäller delvis det som flera andra talare har varit inne på, dvs. sjunkningsförloppet. **Hur kan ett fartyg som får in vatten högt uppe på bildäcket, ovanför vattenytan, sjunka så snabbt som på 35-40 minuter? Erfarenheter från andra bilfärjor, som den polska Jan Heweliusz och den engelska Herald of Free Enterprise, visar att fartygen slår runt så fort de får in vatten ovanför vattenlinjen.** ... Det är ett faktum att den internationella haverikommissionen inte har kunnat förklara hur Estonia kunde sjunka på så oerhört kort tid om det bara var så att det hade kommit in vatten uppe på bildäck. Man medger i dag att man inte kan förklara detta. ... Den internationella haverikommissionen hävdar i sin rapport att fartyget var sjövärdigt. Men så sent som i april i år hävdade statsrådet Mona Sahlin och den nuvarande ordföranden för Haverikommissionen Ann-Louise Ekborg att Estonia inte var sjövärdigt. ... det finns hål och olika former av skrovskador på fartygsvraket som inte nämns eller förklaras i den internationella haverikommissionens rapport. ... Den andra frågan är hamnstadsprotokollet. ... svenska sjöfartsverket ... markerade en lång rad olika fel och brister på fartyget. ... Fartyget lämnade hamn utan att felen åtgärdades. ... Den tredje frågan är det material som finns från bildäcket på fartygsvraket. ... I den internationella haverikommissionen säger man att man aldrig var inne på bildäcket på Estonia. Svenska myndigheter har också förnekat att de varit inne på bildäcket. Men i min hand håller jag en av kopiorna på det officiella bildmaterialet från 1994. På bildmaterialet ser man hur kameran är inne på något som tycks vara bildäcket, och man hör kameraledningen säga: Vi är nu inne på bildäck. Vi rör oss inåt på bildäck. ... Det innebär att den här filmen har tagits av en ROV-kamera som i så fall måste ha kommit in på något annat sätt, genom något hål. Något sådant hål nämns inte i den internationella haverikommissionens rapport. ... Jag är naturligtvis intresserad av att få svar på frågan: Vad är detta för hål? Hur har den här filmen tagits? Varför har man förnekat detta eller över huvud taget inte berört det i den internationella haverikommissionens rapport? ... I den här debatten kan jag hålla med om mycket av det som Mona Sahlin säger. Man kan inte få svar på alla frågor, och det finns många som aldrig blir nöjda med svaren. Men vissa frågor kan man få svar på. Jag menar att materialet finns. Det går att skapa större klarhet. Jag har heller inte under det här året hört ett enda argument mot att man skulle granska relevansen i den kritik som förs fram. Jag menar att det här är viktigt. Antingen kommer man fram till att kritiken är obefogad, och då har vi problem inom en lång rad institutioner i Sverige. Det är professorer och sjsäkerhetsmänniskor som i så fall tydligen är inkompetenta, och det bör belysas. Det är ett allvarligt problem. Eller så kommer man fram till att en del av den här kritiken är relevant. Då tarvar det en granskning och ett sökande efter ökad klarhet. Det kan ju inte vara så att det både är irrelevant och relevant. Det måste vara antingen eller. ...

Anf. 110 HENRIK S JÄRREL (m):

... Det handlar inte bara, eller främst, om Estonia. Den som till äventyrs fortfarande efter sju år tror att Estoniadebatten, eller rättare sagt den uteblivna debatten, bara handlar om Estonia har fel. Få medborgare i Sverige, vare sig politiker, journalister eller andra, torde väl ha kunnat undgå att konstatera att ansvariga inom regering och myndigheter lagt locket på för all debatt som på något sätt kan anknytas till Estonias förlisning. Motiven för detta återkommer ideligen i två skepnader. Antingen hänvisas det till gravfrid eller också upprepas mantrat "inga nya fakta har presenterats".

Detta har hittills varit ganska verksamma ord för att förhindra, eller om man så vill motverka, de starka krafter som underkänt den internationella haverikommissionens, alltså Joint Accident Investigation Commissions, Estoniautredning.

Internationellt görs som regel i frågor som rör katastrofer, vare sig det handlar om terrorism eller olyckor, allt som står i människans makt för att utreda, analysera och undanröja risken för att nya terroråd eller olyckor ska kunna ske. Lika stort engagemang och lika mycket energi läggs ned på att finna eventuella skyldiga när så är påkallat. Man ska bara påminna om t.ex. Göteborgs-kravallerna, de minutiösa utredningar och analyser som görs efter de fruktansvärda terroristangreppen i USA den 11 september i år eller för den delen haveriutredningen kring olyckan med den ryska ubåten Kursk, som för övrigt för en tid sedan lyckosamt bärgades på ett större djup än det som Estonia råkar ligga på.

Sju år efter förlisningen kan vi konstatera att varken orsaken till haveriet eller ansvarsfrågan har klargjorts på ett nöjaktigt sätt. Något närmare engagemang från de ansvarigas sida för att råda bot på detta tycks inte heller kunna noteras. Däremot tycks det finnas ett starkt intresse inom regering, trafikutskott, myndigheter och medier att medverka vid, eller rättare sagt motverka, de försök som görs för att klarlägga omständigheterna kring katastrofen.

Det är därför uppenbart att hela denna fråga egentligen handlar om något annat än M/S Estonia. Vad det i stället handlar om är att grundläggande demokratiska värderingar och ställningstaganden har kommit i kläm som en följd av att Estonias efterspel handlagts inkompetent. Den givna följdfrågan är: Hur kan det då ha gått så illa? Det finns egentligen bara tre alternativ.

Det första alternativet är att det pågår en mörkläggning. Men att bara antyda en sådan misstanke placerar oeftergivligt budbäraren i facket konspiratör.

Det andra alternativet är att utredningen och efterspelet sköts påtagligt inkompetent av majoriteten av de inbladade och ansvariga. Ett sådant påstående avvisas med att budbäraren är en besserwisser.

Det tredje alternativet är en kombination av dem båda, nämligen att det under hela utredningen och dess efterspel pågått en mörkläggning av inkompetens från en rad inblandade aktörer. ...

Det är ett faktum att kommissionen inte förklarat hur sjunkförloppet har gått till och att därutöver ett stort antal internationella auktoriteter avfärdat flera av kommissionens slutsatser rörande olycksförloppet. Inga nya faktum har framkommit heter det då från ansvarigt håll.

Det går mot bakgrund av detta inte att dra några andra slutsatser än att man aktivt arbetar på att dölja myndigheters inkompetens och även deras eventuella skuld i förlisningen. Frågan blir då vilka konsekvenser detta får. Ur ett sjösäkerhetsperspektiv är konsekvenserna solklara. En ny oberoende undersökning måste utföras. Utan en sådan kan inte direkta eller korrekta sjösäkerhetsstärkande åtgärder vidtas som en följd av Estonias förlisning. Ur ett politiskt och samhällsligt förtroendeperspektiv är konsekvenserna förödande. Misstron mot regering, politiker och myndigheter medför en situation där medborgaren kan känna besvikelse, förakt och misstro mot rättsstaten. Demokratin uppfattas så snarare som en illusion av demokratin, ett sken som till varje pris ska upprätthållas. Har vi råd med det? Om inte, så har bl.a. vi riksdagsledamöter en möjlighet att ta till oss de ovedersägliga faktum som finns och därefter i demokratisk ordning säga vår mening, vilket jag härmed har gjort. ...

Anf. 111 KENT HÄRSTEDT (s):

... Jag vill inleda med att uttala min uppskattning för andra riksdagskolleger som har tagit till orda i denna debatt. ... Genom åren har många saker gjort det nästan omöjligt att känna förtroende för det resultat som man kom fram till med Haverikommissionens utredning. Det har ju genom åren visat sig att en lång rad felaktigheter begåtts. ... En av de frågor som infinner sig hos mig är följande: Hur kan man få tilltro till en rapport när många av

*de viktiga bevisföremålen slängts bort? ... Många andra oförklarligheter har kommit fram. De som är experter säger att det inte var ett rimligt sjunkförlopp. ... Jag har inte varit med vid alla de tillfällena, men jag tycker att det här om något, tillsammans med alla andra frågetecken, är tillräckligt mycket för att säga att man borde undersöka om det verkligen är en rimlig förklaring som kommit fram i Haverikommissionens rapport. ... jag tror att det är oerhört viktigt att vi tar frågan på det allvar som frågan kräver. Det här är den största civila katastrofen i modern tid. Det var de människor som de jag inledningsvis nämnde - Alf, Oskar, Kennet m.fl. - som dog och som blev kvar där ute. Respekten för dem kräver att vi gör allt för att få reda på orsakerna till olyckan. ... Vissa har kanske tilltro till Haverikommissionens rapport, men uppenbarligen är det många som inte har det. Det värsta som skulle kunna hända om man dubbelkollade eller tillsatte en kommission som kunde kontrollera bärigheten i den kritik som finns är att man antingen kom fram till att kritiken är relevant - då får vi fatta svåra beslut framöver - eller också kom fram till att kritiken inte är relevant kritik. Då får vi lägga den därhän.*

*Frågan som sådan tycker jag kräver av oss att vi vågar fatta även svåra beslut. Gör inte vi det - härvidlag känner jag tillförsikt för framtiden - kommer andra att i framtiden göra det. Jag är nämligen helt övertygad vad gäller den kritik som finns mot Haverikommissionens rapport från alla relevanta instanser. ... Finns det tveksamheter bör man granska och gå igenom dessa. Om det visar sig att gällande rapport är relevant och korrekt, bra, då har vi dubbelkollat och inte lämnat någonting därhän. Men det kunde också visa sig att den rapport som ligger inte är korrekt - alla överlevande jag känner har skrivit under på att vi inte känner igen oss i den rapport som ligger. Hur man med det och med tillförsikt kan gå vidare och lämna denna rapport bakom sig har jag svårt att förstå. ... Dessutom, och inte minst, för framtidens sjösäkerhet krävs det en rimlig och godtagbar slutrapport för att vi ska kunna jobba vidare med att undvika liknande händelser i framtiden.*

\*\*\*

**Med röstsiffrorna 252-60 avvisade riksdagen den 14 december 2001 motionerna om en oberoende granskning av haverikommissionens slutrapport efter Estonias förlisning 1994. Det var främst kristdemokrater och miljöpartister som röstade för en ny granskning för att försöka få mer klarhet om förlopp och omständigheter vid haveriet. Även fyra moderater stödde kravet. De var Ingvar Eriksson, Margit Gennser, Tom Heyman och Henrik S Järrel. Totalt åtta ledamöter från s, m, kd, c och fp lade ned rösterna. Men hur röstade Kent Härstedt? Jo, han var frånvarande.**

\*\*\*

**Den 4 februari 2002 gjorde fyra riksdagsmän, Henrik S Järrel (m), Rolf Åbjörnsson (kd), Lars Ångström (mp) och Kenth Skårvik (fp) en granskningsanmälan till Konstitutionsutskottet angående Sveriges bundenhet av IMO-resolutionen A.849(20) m a a kritiken mot haverikommissionens slutrapport rörande m/s Estonias förlisning. Man anförde, bl.a.:**

*... Haverikommissionens (JAIC) slutrapport överlämnades 1997 och har alltsedan dess varit föremål för stark kritik från såväl svensk som internationell expertis, framför allt i avseende på dess bristfälliga beskrivning av fartygets orimligt hastiga sjunkförlopp.*

*Sverige har genom underskrift godkänt IMO-resolution A.849(20) - som rör utredning av sjöolyckor - innan JAIC avlämnade sin slutrapport och därmed till dels implementerat den i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.*

...

*Paragraf 18 i förordning 1990:717 förskriver bl a att "en undersökning som avslutats får återupptas om det kommer fram nya omständigheter som kan antas ha betydelse för utredningsresultatet". ... Sedan haverikommissionens slutrapport presenterades har därutöver rests flera andra frågetecken rörande enskildheter i dess innehåll: ...*

*Trots att JAIC i sin rapport hänvisar till Sjöbefälsskolan i Kalmar, vars navigationssimulator använts vid framtagandet av figur , har skolan i efterhand förnekat allt samröre med denna plott, som beskriver ett simulerat händelseförlopp.*

*Med hänvisning till vad som ovan anförts anmäler vi för KU:s granskning huruvida den svenska regeringen och det föredragande statsrådet verkat för ett fullgörande av de förpliktelser som IMO-resolutionen A.849(20) ålägger den svenska staten i ljuset av de nya fakta och omständigheter som framkommit efter JAIC:s slutrapport rörande m/s Estonias förlisning.*



\*\*\*

Anmälan behandlades vid KUs offentliga utfrågning den 3 april 2002. Björn von der Esch (kd) ställde frågan om regeringen kände till de uppgifter (om det angivet förfalskade Hamnstatskontrollprotokollet) som KU-anmälarna meddelat i sin anmälan den 4 februari 2002. Eftersom Mona Sahlin inte kunde svara meddelade Katrin Tidström, bl.a. att:

*regeringen gått igenom de nya uppgifterna mycket noggrant innan beslut fattades den 19 april 2001 att inga nya uppgifter av betydelse hade inlämnats.*

De nya uppgifterna handlade inte enbart om det påstått förfalskade hamnstatskontrollprotokollet i slutrapporten utan även om av Heiwa Co tidigare inlämnade uppgifter som diverse remissinstanser av regeringen via Katrin Tidström ombetts yttra sig om.

Regeringen bad i brev 2001-02-14 - ref. N2000/5910/TP till Heiwa Co att kommentera dessa yttranden vilket skedde i [svarsbrev](#) daterat Beausoleil 20 Februari 2001 - Ref. 05/feb01. Heiwa Co konstaterade bl.a. att regeringens experter, Franson på Sjöfartsverket och Eksborg/Huss på Haverikommissionen, enbart meddelade regeringen att de nya uppgifterna från bl.a. Heiwa Co saknade intresse (sic) utan djupare förklaring. Det kan inte betraktas som en noggrann genomgång av de nya uppgifterna enligt Tidström/regeringen. [Regeringens beslut den 19 april 2001](#) meddelade sedan bara att inga nya uppgifter av betydelse hade meddelats. Det har även upprepats i Riksdagen den 13 december 2001. Detta har förvånat Heiwa Co. Alla Heiwa Cos nya uppgifter, sammanfattade i ovan brev, är väl dokumenterade, bl.a. det av Huss/Eksborg förfalskade olycksförloppet - figur 13.2 i slutrapporten - och den av Franson ledda dykundersökningen, där massor av uppgifter censurerades. Mona Sahlin meddelade dock 3 april 2002 i KU att om ytterligare nya uppgifter meddelas skall dessa bedömas enligt IMO resolution A.849(20).

## KAPITEL 12 - VAD SOM HÄNDE

När Estoniaolyckan skedde 28 september 1994 var Olof Forssberg generaldirektör för Statens Haverikommission och uppdrogs av regeringen att bistå utredningen. Olof Forssberg var tidigare rättschef vid Försvarsdepartementet. Som skeppsteknisk expert anlätade Forssberg Börje Stenström, marindirektör i flottans reserv. Vid samma tidpunkt var Anders Björck försvarsminister och Ann-Louise Eksborg var rättschef vid försvarsdepartementet. I maj 2002 har regeringen utsett Ann-Louise Eksborg till generaldirektör för [Krisberedskapsmyndigheten](#) (KBM) som ska inrättas från och med den 1 juli 2002. Den nya myndigheten ska ersätta Överstyrelsen för civil beredskap (ÖCB) och tar också över vissa uppgifter från Styrelsen för psykologiskt försvar (SPF). Ann-Louise Eksborg kom närmast från Statens haverikommission och var domstolsjurist och tjänstledig lagman i Svea hovrätt vid utnämmandet, dvs kollega med Olof Forssberg, som också blev lagman vid Svea Hovrätt efter att ha lämnat SHK maj 1997.

Som framgått av [kapitel 1](#) var Björck närvarande vid krisgruppens första sammanträde när Forssberg utsågs att bistå olycksutredningen. Redan den 4 oktober meddelade Forssberg (se [bilaga 1](#)) olycksorsaken, bl.a. visiret hade trillat av och var huvudorsaken till förlisningen.

Men visiret hade aldrig trillat av som framgår av denna bok. Det är en *uppfinning* av Kommissionen. Den tyska expertgruppen (se [kapitel 3](#)) har meddelat att Kommissionen, eller enheter ur finska och svenska flottorna, hade funnit visiret under vraket och att svenska flottan var mycket aktiv vid vraket så fort det hade lokaliserats. Vi vet att den finske chefsutredaren meddelade, uppfann, en falsk vrakposition (se [kapitel 1](#)) som markerades med en blå boj 2 112 meter nordost om vraket. Då kunde svenska flottan i lugn och ro ankra upp vid den riktiga vrakplatsen. Tyskarna tror att svenska flottan var sysselsatt med någon form av minröjning, men det är mer sannolikt att svenska flottans röjdykare var på plats och helt enkelt lossade visiret från vraket med hjälp av sprängmedel. Vi vet att den svenska dykaren Håkan Bergmark och fyra kollegor dök på vraket i september/oktober 1994 (se [kapitel 5](#)). Vi vet att överbyggnadens styrbords förskott är skadat (se [kapitel 10.13](#)) och att denna skada, bland flera, aldrig rapporterats av kommissionen eftersom den inte kan förklara skadan. Ett fotografi av skadan visas nedan.



Skadan kan enbart ha orsakats av sprängmedel. Försök gjordes samtidigt att försöka öppna rampen, men de misslyckades. Troligtvis hade rampen knäckts akterut vid lossprängningen av visiret och gick inte att rubba. Oavsett detta halva misslyckande gick Forssberg ut med meddelandet den 4 oktober 1994 att visiret hade orsakat olyckan, vilket var den grundläggande uppfinningen i vilseledningskampanjen. Visiret befann sig vid denna tidpunkt hängande vid eller nerfallet under förskeppet. Rampen satt fast med en liten öppning högst upp. Vi vet att finska flottans Tursus med Karppinen ombord filmade resultatet den 9 oktober och att man även filmade visiret (se [kapitel 2](#)). Stenström var fullt informerad och det är sannolikt att det var Stenström som var förbindelseman mellan svenska flottan och Karppinen för denna del av simuleringen. Ann-Louise Eksborg var, som sagt, vid denna tidpunkt rättschef vid Försvarsdepartementet, vars chef var Björck. De bör ha informerats att svenska flottan, på regeringens eller Kommissionens uppdrag, hade lossat visiret från Estonia med hjälp av sprängmedel. Eftersom detta stod i strid mot alla normala rättsbegrepp torde Eksborg ha varit rätt fundersam.

Men gjort var gjort. Visiret hade lossats och befann sig under vraket. Ann-Louise Eksborg avvaktade utvecklingen.

\*\*\*

Nästa akt i mörkläggningen var att bekräfta det påhittade olycksförloppet. Det skedde den 17 oktober (se [bilaga 3](#)). Kommissionen meddelade att visiret hade fallit av under gång och att vatten trängt in vid rampen varvid fartyget hade kapsejsat och sjunkit. Naturligtvis var allmänheten intresserad av, inte bara varför, men *var* visiret hade fallit av. Det var alltså dags att finna visiret. Finska Tursas, med svenska flottofficerare, ombord fann (sic) och filmade visiret en sjömil väster om vraket (se [kapitel 3](#)) dagen därpå den 18 oktober. Några bevis för positionen har naturligtvis aldrig kunnat presenteras, eftersom visiret då befann sig under vrakets förskepp. Tursas kunde därför inte notera en position i sin loggbok. Om Tursas överhuvudtaget var till sjöss den 18 oktober är oklart.

Men visiret kunde naturligtvis inte få ligga och skräpa under vraket. Det måste bärgas och det kunde naturligtvis inte ske i civil regi. Svenska regeringen hade redan stoppat ett civilt företags, Stolt-Comex, vänliga förslag att bärga alla omkomna direkt efter olyckan. Anledningen var att Stolt-Comex dykare då naturligtvis skulle se visiret vid vraket och det gick inte.

Svenska flottan fick rycka ut igen och HMS Furusund fick filma visiret i början av november så att ett lyftok kunde tillverkas. Svenska Forsvarsmakten - högkvarteret - har vägrat två framställningar våren 2002 om att utge kopior på HMS Furusunds loggboksblad över den aktuella tiden, dvs *vid vilken position* befann sig HMS Furusund när hon filmade visiret? När Furusund filmade var varken vrak- eller visirpositionen officiell. Kommissionen hade inte uppgivit en detaljerad position med latitud och longitud. HMS Furusund kunde därför inte notera någon position för visiret, om det inte var den riktiga positionen för vraket för vilket Kommissionen hade meddelat en falsk position. När finska Nordica lyfte visiret var positionen ointressant. Nordicas besättning noterade nog den *blå* bojen i nordost där vraket skulle befinna sig. Nordica, med svenska flottofficerare ombord, lyfte upp visiret och den normala besättningen anade icke att de befann sig just ovan vraket. Men naturligtvis visste navigationsofficeren var man befann sig.

Nu var halva jobbet gjort trodde Forssberg men problemen började hopa sig. Det är inte lätt att uppfinna ett falskt olycksscenario baserat på en påstådd kapsejsning, pga vatten i överbyggnaden. Kommissionen, sannolikt Stenström, insåg att Estonia inte skulle ha krängt snabbt och sjunkit om rampen bara var halvöppen och vatten *långsamt* kom in på bildäck i överbyggnaden. Estonia skulle då bara ha krängt sakta. Vattnet var ju bara last på ett oskadat fartygsskrov som hamnade på läsidan. En *plötslig* krängning, vilket alla överlevande hade varit med om, krävde, trodde Kommissionen, att rampen hade rivits upp helt och hållet och det planerade man nu att meddela.

Vad man inte visste var att om Estonia, med oförändrad fart (>14 knop) och kurs framåt under en minut, hade förlorat sitt bogvisir och innerrampen hade dragits ut, så skulle kraftiga vågor ha fyllt upp bildäcket i överbyggnaden var femte, sjätte sekund vilket skulle ha resulterat i omedelbar kapsejsning. Varje våg innehöll cirka 180 ton vatten som trycktes in med en fart av cirka 7 m/s. Hela för(ramp)öppningen skulle ha fyllts tre, fyra meter över bildäcket, när fören stampade ner under vatten, all last (lastbilar och personbilar) i överbyggnaden skulle ha tryckts tillbaka, lysarmatur och TV-monitorer hade rivits sönder, eventuella personer i överbyggnaden hade krossats av flodvågorna. Förödelsen hade varit enorm. Vågkraften rätt in i den öppna överbyggnaden hade förorsakat en enormt dån. Efter att störtvågorna hade bromsats av lasten, skulle sedan vattnet spridas på bildäck under bilarna, men det är sannolikt att färjan hade trimmat på fören, tvärstannat och krängt redan efter fem, sex vågor - på mindre än en minut. Färjan hade förlorat framdrivningskraften redan vid 30 graders slagsida (efter fem vågor - 30 sekunder), hade blivit ostyrbär och hade tvärstannat. Naturligtvis kan inte ett fartyg segla med öppet förskepp i fyra meter höga vågor, Beaufort 7, när förskeppet rör sig upp och ned (stampar) 10 meter! Då skulle färjan ha kapsejsat, dvs slagit runtoch flutit upp och ned på det oskadade undervattensskrovet och dess oskadade vatten- och lufttäta utrymmen efter ett par minuter.

Detta mardrömsscenario kunde naturligtvis inte Kommissionen meddela eftersom det aldrig hade ägt rum.

Istället meddelade man en skröna - när rampen är helt öppen kommer mycket vatten in (ljudlöst) och fartyget kränger. Men sedan stoppar inflödet. Fartyget börjar istället att sjunka på aktern med ökande slagsida och då stängs rampen igen. Dr. Mickael Huss fick i uppdrag att simulera det förfalskade förloppet med hjälp av en navigationsdator (se [kapitel 4](#)).

Eftersom man den 17 oktober hade uppgett att rampen var stängd vid olyckan fick man meddela motsatsen den 15 december 1994 (se [kapitel 6](#)). Rampen hade rivits upp helt och hållet ... och sedan stängts senare. Det hade dykare (sic) uppgetts ha sett när de dök den 2-4 december 1994. Fransons misslyckade dykexpedition finns beskriven i [kapitel 5](#).

Bluffen verkade nu kunna lyckas, men det kunde bara ske med hjälp av regeringen. Regeringen var med på noterna - strafflag om dykförbud och övertäckning med betongmattor var recepten 1995-1996. Forssberg och Stenström jobbade vidare med den tekniska olycksutredningen. Delrapporten i april (se [kapitel 7](#)) skyllde allt på visiret. Inte en uppgift kunde bevisas, men det såg bra ut på pappret och ingen klagade.

Men att skriva en helt förfalskad slutrapport visade sig vara svårt. Stenström insjuknade och avled i cancer i februari 1997 om han inte mördades eller begick självmord. Forssberg tröttnade därför och fick en ljus idé. Han lät sig avslöjas för att ha ljugit om ett gammalt brev (från 1958 som inte hade diarieförts) och kunde därför sparkas från sin generaldirektörspost i maj 1997. Därmed kunde han också avgå som svensk chefsutredare av Estoniaolyckan. Men lönen fick han behålla. Och sex månader senare utsåg regeringen Forssberg till hovrättslagman vid Svea Hovrätt där han numera missköter sitt arbete. Forssberg hade elegant försvunnit ur utredningen. Precis som estniska säkerhetspolisen Priit Männik som gjorde ett långt gästutträdande i Kommissionen 1996-1997 och manipulerade besättnings vittnesmål innan han lät sig sparkas för diverse oegentligheter.

Vem skulle ta över efter Forssberg? Det fanns bara ett enda alternativ: Ann-Louise Eksborg, rättschefen på försvarsdepartementet som hade följt Forssbergs utredningsmanipulationer 1994-1997 sedan svenska flottans olagliga insatser i september, oktober och november 1994. Eksborg hade naturligtvis ingen som helst erfarenhet av olycksutredningar men hon utsågs direkt av regeringen, veckan efter Forssbergs avgång. Och Eksborg utnämnde sig själv som svensk chef för olycksutredningen och skrev under slutrapporten (se [kapitel 9](#)). Hon visste att inte ett ord i slutrapporten var sant. Men hon var lojal mot sin arbetsgivare.

Nya uppgifter om Estoniaolyckan som inlämnades till SHK behandlades därför aldrig. I ett remissyttrande till regeringen bedömdes alla nya fakta och uppgifter, ofta klassificerade som *omständigheter*, sakna intresse (sic) (se [kapitel 10](#)).

Eksborg trivdes naturligtvis inte på Haverikommissionen och i november 2001 utsågs hon till generaldirektör för det nya verket för beredskapsplanering med säte hos försvarsdepartementet eller det militära högkvarteret, fast det blev inte officiellt förrän maj 2002. Samtidigt bytte man namn på verket - krisberedskapsmyndigheten blev det. Eksborg var tillbaka där hon började. Utnämningen var belöningen för att ha slutfört mörkläggningen av Estoniaolyckan.

Eksborg tillbringade större delen av sin tid på SHK för att försöka förbättra statsförvaltningen. Inte skulle en olyckskommission eller en regering kunna sända ut svenska flottan och förfalska en olycksorsak i ett civilt skeppshaveri. Under tiden juni 1999 - maj 2001 var Eksborg sakkunnig i Sårbarhets- och säkerhetsutredningen som i maj 2001 meddelade:

*Sårbarhets- och säkerhetsutredningen skall enligt sina direktiv lämna förslag till principer för att åstadkomma en förbättrad helhetssyn när det gäller planeringen för ... beredskapen mot svåra påfrestningar på samhället i fred. I uppdraget har också ingått att bedöma vilken organisatorisk eller strukturell indelning bör finnas inom detta område och vilka mål som skall gälla för samhällets förmåga ... vid svåra påfrestningar på samhället i fred. Vidare ...*

*I linje med de krav på helhetssyn som betonas i direktiven har utredningen valt att utforma ett system som skall kunna fungera vid allvarliga kriser på samhällsnivå. Utredningens krisbegrepp omfattar därför ... allvarliga kriser i fredstid. Utredningen har försökt att undvika att använda begreppet svåra påfrestningar på samhället i fred. Detta*

begrepp avser främst den nationella nivån och tenderar att nedtona mycket allvarliga krissituationer som berör ett begränsat område, t ex en kommun eller ett län.

I betänkandet använder utredningen ofta begreppet krishantering. Med krishantering avser utredningen alla de åtgärder som före, under eller efter en allvarlig kris vidtas för att förebygga och motverka de skadeeffekter som krisen åstadkommer. När enbart de förebyggande och förberedande insatserna avses använder utredningen begreppet säkerhets- och beredskapsarbete. När enbart insatserna i en akut krissituation avses använder utredningen begreppet operativ krishantering. (Säkerhet i en ny tid - SOU 2001:41)

Eksborg inkom med ett särskilt yttrande hur krishantering skall gå till:

Utredningens förslag innebär stora och i vissa fall principiella förändringar bl.a. vad gäller hur samhällets insatser skall samordnas och ledas vid kriser av olika slag och svårhetsgrad. Enligt min mening förs dock resonemangen som ligger till grund för förslagen genomgående på en mycket övergripande nivå. Även förslagen brister i stor utsträckning i konkretion och precision. Detta gör det svårt att värdera såväl effekterna av de föreslagna förändringarna som behovet av t.ex. författningsändringar.

Vad beträffar behovet av författningsändringar har utredningen inte haft tid att arbeta fram konkreta författningsförslag utan valt att mer skissartat ange hur lagstiftningen skulle kunna ändras på vissa områden. De lagstiftningsmässiga konsekvenserna av utredningens förslag har inte blivit ordentligt penetrerade. Dels kan det finnas behov av författningsändringar även på andra områden än de av utredningen angivna. Dels bygger de av utredningen skissade författningsändringarna inte på någon reell analys av hur de lagda materiella förslagen bäst kan implementeras genom lagstiftning.

När det gäller tillsynsfrågorna anser jag att utredningsmaterialet är alltför magert för att över huvud taget kunna ligga till grund för några förslag. Tillsynsproblematiken är synnerligen komplex och utredningen har inte gjort några egentliga överväganden.

Dessutom utreds dessa frågor i annan ordning. Enligt min mening borde utredningen därför ha avstått från förslag i denna del. Utredningen slår fast vissa principer för militär medverkan i civil verksamhet. Även denna fråga utreds i annan ordning och det kan inte uteslutas att den utredningen kan komma fram till andra ställningstaganden. (SOU 2001:41 - Särskilt yttrande - Särskilt yttrande av sakkunniga Ann-Louise Eksborg)

Den andra ordning av militär medverkan i krishantering som Eksborg hänvisar till är den utredning hon själv ledde november 2000 - november 2001 om stöd från Försvarmakten till civil verksamhet:

... vi (tar) ställning till vissa principiella frågor. Det finns idag stöd i förordningsform för att Försvarmakten skall kunna samverka med andra myndigheter och ställa resurser till förfogande för samhället i övrigt i vissa allvarliga situationer. I politiska sammanhang har uttalats att militär trupp aldrig skall sättas in mot den egna befolkningen eller andra civila och att Försvarmaktens resurser skall kunna utnyttjas på ett effektivt sätt som stöd till samhället i övrigt. Resursanvändningen skall präglas av en helhetssyn.

... vi (anger) ett antal kriterier för vad som kännetecknar myndighetsutövning. När två eller flera myndigheter samverkar bör även en myndighet som i enlighet med gällande regler biträder en annan myndighet i dess myndighetsutövning i allmänhet själv anses utföra myndighetsutövning. Vi konstaterar att en myndighet som begär stöd inte kan överföra sina laga befogenheter till den andra myndigheten.

Från den enskildes utgångspunkt är det viktigt att det framgår hur ansvaret är fördelat så att ansvar kan utkrävas vid felaktiga åtgärder.

... **Samhällets maktbefogenheter måste utövas så att man inte kommer i närheten av att rättsordningens gränser överträds. Personer som utövar befogenheter skall inte oförutsett komma att ställas i ett läge där de ställs inför påfrestande situationer utan att ha tillgång till adekvata medel för att bemästra dem. Eftersom Försvarmaktens deltagande i andra myndigheters verksamhet skall utgöra stöd, kan inte Försvarmakten självständigt utöva något som är centralt för de andra myndigheternas uppgifter. ...**

Inte minst terrorattackerna i USA den 11 september 2001 kan komma att påverka diskussionen om användning av Försvarmakten. När det gäller extraordinära situationer kan vissa extrema åtgärder sannolikt vidtas bara av militär personal med militär materiel. Regeringsformen får anses lägga hinder i vägen för ett generellt bemyndigande från riksdagen till regeringen att sätta in militära resurser i sådana situationer. Ett sådant

*bemyndigande skulle dessutom i sak innebära en väsentlig förändring av hur regeringen får använda Försvarmakten. Om en grundlagsändring skall ske, bör denna därför föregås av överväganden på politisk nivå. ...*

*Det kan i och för sig finnas ett politiskt symbolvärde i att det i lag slås fast att Försvarmaktens personal inte genom de regler vi föreslår får någon rätt att utöva tvång eller våld. Av konstitutionella skäl är det däremot inte nödvändigt att de nya regler vi föreslår ges lagform. Vi har därför givit våra författningsförslag förordningsform. Frågor om ledning och samordning av en insats har att göra med bl.a. skillnader mellan civila och militära regelsystem. Systemen är tänkta för sinsemellan skilda situationer. Risk för misstag skulle uppstå om Försvarmakten skulle verka enligt andra regelsystem än dem för vilka man är utbildad och övad. Om myndigheten skulle handla under villkor som inte överensstämmer med vad som gäller för ordinarie fredstida verksamhet, kan detta vara ett skäl för att en önskad stödinsats skall avbötas. ...*

*Vi anser att den gällande principen om civil ledning av en insats är så självklar att den inte behöver återges i förordningstext. Däremot bör slås fast att en enhet ur Försvarmakten skall ledas av en militär chef. Försvarmakten löser en given uppgift med s.k. uppdragstaktik men skall också följa det rambeslut som fattas av den ytterst ansvarige för en insats där stöd lämnas, t.ex. en polischef. ...*

*En uppgift att lämna stöd till civil verksamhet kan vara förknippad med risker för Försvarmaktens personal. Vi har funnit att det aldrig är acceptabelt att använda Försvarmaktens personal i situationer där den stödsökande myndighetens personal inte skulle delta eller agera på grund av att det är för farligt. Inte heller kan det komma i fråga att utsätta Försvarmaktens personal för risker som är större än dem som accepteras i Försvarmaktens ordinarie fredstida verksamhet. Av det sagda följer att Försvarmakten inte skall lämna stöd med personal när det finns en inte obetydlig risk att personalen kan komma att skadas. (Stöd från försvarmakten - SOU 2001:96).*

Förhoppningsvis slipper Försvarmaktens personal i framtiden att utföra uppdrag åt Sjöfartsverket och Haverikommissionen när det gäller att skydda särintressen av olika slag typ Estoniaolyckan.

\*\*\*

**Varför bluffade Forssberg och Eksborg?** Naturligtvis visste både finska och svenska sjöfartsverken att Estonia hade, bl.a. felaktigt livräddningsutrustning och olagligt vattentätt dörrsystem och var inkorrekt certifierad. Det ville man inte erkänna. De ville skydda sig själva och regeringarna ställde upp och olycksutredarna hängde med. Hade man erkänt att läckage orsakade olyckan, hade för många frågor ställts om det och det katastrofala resultatet. Läckaget hade sannolikt uppstått i ett maskinrumsutrymme, t.ex. stabilisator- eller toalettankrummet och hade uppmärksamats av den estniska besättningen, bl.a. Treu och Sillaste, som misslyckades att stoppa läckaget. Nu hittade Sverige istället på att *konstruktionsfel* av visiret hade orsakat hela olyckan. När man sedan fann visiret vid vraket fick man kalla ut svenska Försvarmakten - flottan - att lossa det under vattnet. Med falska vrak- och visirpositioner lyckades man med Lehtolas hjälp sedan skilja visiret från vraket. Försvarmaktens bärgning av visiret var en nödvändig del av bluffen.

## EPILOG - ESTONIABLUFFEN ÄR AVSLÖJAD MEN INGEN REAGERAR

De personer som inte ville ha reda på den verkliga olycksorsaken till Estoniakatastrofen 1994 gick segrande ur striden 1997 efter en framgångsrik vilseledningskampanj. Genom en uppfunnen olycksorsak - *visiret* och genom att gömma överlevande besättningsmedlemmar som visste vad som verkligen hänt lyckades man dölja sanningen. Vem som initierade vilseledningen - och kidnappningen av de försvunna besättningsmedlemmarna - är ännu oklart.

En vinnare är dock rederiet som opererade en sjöosäker färja. Linjen gick alltid med förlust. Rederiet är nu nerlagt och de ansvariga har andra tjänster i sjöfarten eller är pensionerade. Rederiet måste ha varit införstådd att en vilseledningskampanj hade startats och kidnappningar genomförts för att dölja sjöosäkerhet.

Förlorare är försäkringsbolagen som betalade ut ett felaktigt mångmillionerkronorskrav. Men försäkringsbolagen var säkert i sin tur återförsäkrade så de klarar sig. Det är i alla fall märkligt att försäkringsbolagen inte avslöjade vilseledningskampanjen. Normalt är att försäkringsbolagen gör sina egna olycksutredningar och kontrollerar alla uppgifter själva. Därmed borde de i normala fall ha avslöjat Kommissionens alla uppfinningar, simuleringar och dissimuleringar.

Andra förlorare är de skandinaviska och nordeuropeiska färjerederierna som tvingats bygga om sina färjor efter nya, helt tokiga regler som följde olyckan, bl.a. den s.k. Stockholmsöverenskommelsen. Men rederierna kan enkelt föra över kostnaderna på sina kunder, så de klarar sig också. Naturligtvis vet alla svenska och finska färjerederier att slutrapporten är en bluff, men de tiger artigt för att inte störa sina kontakter med sjöfartsverken.

Vinnare är naturligtvis, på pappret, de estniska, finska och svenska sjöfartsverken. Ingen officiell kritik kan riktas mot dem, speciellt inte av fackfolk i rederinäringen, eftersom då de får problem med sina certifikat och besiktningar.

Förlorare är naturligtvis alla anhöriga, främst barn som förlorade sina föräldrar och syskon, men naturligtvis alla sjömän och andra. Ett otroligt massjustitiemord har begåtts. Förlorare är den svenska demokratin.

Vinnarna tillhör alla affärsvärlden och den offentliga sektorn som kontrollerade olycksutredningen 100%. Det var fritt fram att manipulera och vilseleda hur man ville. Syftet med konspirationen var helt enkelt att förhindra en rättslig prövning av färjans undergång med genomgång av fartygets förhistoria och den autentiska utvecklingen av undergångsprocessen.

Estoniaolyckan var en extraordinär situation och en otroligt manipulation. Sannolikt användes svensk militär personal med militär material för att lossa visiret från vraket efter olyckan för att ge substans åt *uppfinnningen* - att visiret hade trillat under gång och orsakat olyckan. Svensk militär personal med militär material användes definitivt när visiret bärgades. Eller som Ann-Louise Eksborg säger idag:

*"När det gäller extraordinära situationer kan vissa extrema åtgärder sannolikt vidtas bara av militär personal med militär materiel. Regeringsformen får anses lägga hinder i vägen för ett generellt bemyndigande från riksdagen till regeringen att sätta in militära resurser i sådana situationer. Ett sådant bemyndigande skulle dessutom i sak innebära en väsentlig förändring av hur regeringen får använda Försvarsmakten. Om en grundlagsändring skall ske, bör denna därför föregås av överväganden på politisk nivå".*

De flesta beslut som senare fattades efter Estoniaolyckan var förhastade och grundade på felaktig bluffinformation. Den tekniska olycksutredningen framstår som det skamligaste dokument som någonsin producerats för att bortförklara en olycka. Det kommer sannolikt att bekräftas av framtida forskare, när en majoritet vilseledare och konspiratörer pensionerats eller förlorar sin makt. Numera skyller höga företrädare för svensk sjöfart på att utredningen var en '*kompromiss*' utan att tänka på att '*kompromissen*' grundades på regelrätt förfalskning av alla väsentliga uppgifter och att de ansvariga för olyckan befinner sig bland de höga företrädarna för svensk sjöfart. Svenska politiker är mest strutsar med huvudet i sanden som stöder den svenska ofelbarhetsdogmen. Kanske några anar att de utsatts för en framgångsrik vilseledningskampanj men

vill inte erkänna det? Mona Sahlin medger att fel begåtts (fast inte av allvarligt slag) och att det är synd om de anhöriga (men att ny utredning bara kommer att riva upp gamla sår) men det är allt. Majoriteten politiker verkar vara nöjda med ha vilseletts och det är ju inte bra för vår demokrati och säkerhet.

Mona Sahlin har urskuldat sig med att Sverige nu satsar SEK 25 miljoner på sjösäkerhetsforskning under tre år (2001-2003) med pengar som delas ut genom [Vinnovas](#) försorg. Vad Mona Sahlin kanske inte vet är att de flesta av de 25 miljonerna redan 2001 delats ut till aktiva deltagare i mörklägningskampanjen, dvs *'forskningsbidragen'* har blivit ett verktyg att cementera Estoniabluffen. Det var ju väntat.

Mona Sahlins manipulativa retorik och skådespeleri upplöser verklighetsanknytningen i den offentliga kommunikationen med medborgarna. Mona Sahlins kameleontiska, flerspelande ledarpersonlighet vinner stöd genom att hävda, dels att tyvärr händer olyckor vilket hon är ledsen för, dels att nu sker det något som skall förhindra framtida olyckor, när i princip inget händer alls utom att de ansvariga inte bara går fria utan även betalas - av skattebetalarna - för att fortsätta mörkläggningen.

Beausoleil, Frankrike & Freiberg, Sachsen, maj och augusti 2002



## BILAGOR

### BILAGA 1 - KOMMISSIONENS PRESS-RELEASE 4 OKTOBER 1994 INTERIMRAPPORT NO. 1.

1. Bortom alla rimliga tvivel orsakades fartygets kapsejsning av vatten samlat på bildäck (i överbyggnaden) och resulterande stabilitetsförlust.
2. Vattnet kom in (i överbyggnaden) vid förrampen.
3. Bogvisiret (i överbyggnaden) förlorades under gång. Bottenlåsets skrovdel har befunnits skadat. Det är inte känt om skadan beror på utmattnings eller överbelastning.
4. Efter visirets förlust har vågorna slagit mot förrampen (i överbyggnaden). Vågkrafterna har gradvis öppnat ramplåsen. Det har lett till att vatten spillde in på bildäck (i överbyggnaden). Det har fortfarande inte verifierats om ramplåsen skadats eller rört sig från stängt läge. Det har fortfarande inte verifierats om skrovsador, pga förlusten av visiret, har orsakat ytterligare läckor.
5. Tidsförloppet har ännu inte klargjorts.
6. Det har inte varit möjligt att klargöra eventuella problem med rampens lås (i överbyggnaden), som i sin tur kan förklara, varför rampen (i överbyggnaden) öppnades av vågorna.
7. Det har inte klargjorts vilka uppgifter om fara som var tillgängliga på kommandobryggan före olyckan, och vilka beslut som fattades.
8. Inga signaler från EPIRB har mottagits.

### BILAGA 2 - URSPRUNGLIGA MEDLEMMAR I KOMMISSIONEN 1994 - DEN 10 OKTOBER 1994

#### Estland

Andi Meister - Ordförande - Transport och kommunikationsminister

Uno Laur - Medlem - Sjökapten, konsult åt handelsflottan

Indrek Tarand - Medlem - Ständig sekreterare, Utrikesdepartementet

#### Finland

Kari Lehtola - Medlem - Direktör, Disaster Research Planning Committee

Heimo Iivonen\* - Medlem - Verkställande direktör, Sea Rescue Service

Tuomo Karppinen\* - Medlem - Forskare, Hydrodynamics

#### Sverige

Olof Forssberg\* - Medlem - Generaldirektör, Statens Haverikommission

Hans Rosengren\* - Medlem - Sjökapten, nautisk utredare, SHK

Börje Stenström\* - Medlem - Civilingenjör, sjöhaveriutredare, SHK

Danmark

Niels Mortensen - Observatör - Deputy Chief of Division, Casualty Investigation and Supervision Board

\* Medlem i Marine Accident Investigators International Forum, MAIIF.

## BILAGA 3 - KOMMISSIONENS PRESS-RELEASE 17 OKTOBER 1994 INTERIMRAPPORT NO. 2.

1. Bogvisiret har avskiljts från skeppet som resultat av att de tre låsmekanismerna brustit. Enligt observationer gjorda av besättningsmedlemmar hände detta omkring kl. 01.15, när vatten simultant observerades på TV-övervakningen komma in på bildäcket i överbyggnaden längs den främre rampens vertikala sidor. Låsmekanismerna har skadats enligt följande: de två sidolåsen har brustit i visiröronens svetsning mot visirplåten, centerlåsets låsöron på färjan, som håller låsbulten, har brustit.
2. Efter att låsen brustit har bogvisiret öppnats av vågkrafterna. Gångjärnen monterade på överbyggnadens däck har därefter gått sönder som resultat av det 55 ton tunga visirets okontrollerade rörelser och visiret hölls sedan på plats enbart av hydraulikcylindrarna.
3. Under visirets därefter obehindrade rörelse slog visiret mot den främre rampen på flera olika sätt, inkluderande stötar bakifrån mot rampens övre del, vilket ledde till att innerrampen rycktes loss från sina låsanordningar och flyttades till ett delvis öppet läge. Bogvisiret har slutligen avskiljts från färjan och försvunnit överbord.
4. Innerrampens delvis öppna läge har gjort möjligt att vatten trängde in i överbyggnaden, pga det dåliga vädret. Vatten som samlades på bildäcket i överbyggnaden har sedan lett till förlust av stabilitet och att skeppet kapsejsat.
5. Efter att skeppet krängt nästan 90° åt styrbord, vilket beräknats att ha ägt rum mindre än 20 minuter efter skadan på innerrampen, började skeppet att sjunka med aktern först. Skeppet försvann från finsk övervakningsradars radarskärm 01.48.
6. Skeppet girade medan det förlorade stabiliteten och hamnade på botten med fören mot öster. Vi antager i detta skede att detta var delvis ett resultat av ett försök av officerarna på bryggan att vända skeppet tillbaka, och delvis ett resultat av vågkrafterna efter att skeppet förlorat framdrivningskraften.
7. EPIRBS förvaringsplatser har inte hittats under videoundersökningen och var de befinner sig är inte känt för tillfället.
8. Estonia sände nödmeddelande MAYDAY klockan 01.24 som mottogs av skepp i området och av MRCC i Åbo.