

HENNING WITTE

M/S ESTONIA SÄNKTES

NYA FAKTA OCH TEORIER

OM ESTONIAGATE

DIST ROY 94 10 09
0 8 23.16.14

ROLL +000
PITCH +007
DEPTH 062.5
HEAD 324
TUI -01
ALTIM 1.91
CAM +008

Henning Witte

M/S ESTONIA SÄNKTES

Nya fakta och teorier om ESTONIAGATE

**Wittes förlag
Stockholm 1999**

Denna bok är upphovsrättsligt skyddad.
Kommersiell användning samt översättning
till andra språk är inte tillåtet utan mitt samtycke.

Henning Witte

ISBN 91-630-90-53-X

Innehåll

Förord	7
Inledning	13
Del 1 Fakta	13
A. Överlevanden Carl Övbergs vittnesmål	14
B. Kaptenen Avo Pihts samt andra besättningsmäns försvinnande	19
C. Överlevde även Kalev Vahtras?	25
D. Sjöfartsverkets agerande	30
E. Politikernas brutna löften	32
F. Dykförbud, skyddande av gravfriden	37
G. Betong	43
H. Påverkan på Parisprocessen och försäkringsbolagen	48
I. Regeringen behandlar de anhöriga och överlevande som statsfiender	56
J. Den internationella haverikommissionen	59
K. Slutrapporten	82
L. Meyervarvets utredning	89
M. Åklagarens och polisens agerande	94
N. Många säkerhetstjänster inblandade	100
O. Information till tyska Spiegel TV och andra	104
P. Informationer och tips jag fått	115
Q. Efterlyst	118
R. Vittnen skräms, manipuleras eller ignoreras helt	123
S. Häxjakt mot mig och mina närmaste	126
T. Filmmaterial undanhålles	131
U. Faktagruppen	137
V. Rampen revs aldrig ut	138
W. Bombbevisen	143
X. Hål på däck 0	148
Y. Massmediernas mörkläggnings / Styrelsen för Psykologiskt Försvar	154

Del 2	Teorier	159
A.	FELIX-rapporten	159
B.	USA smugglar radioaktiva ämnen och vapen	166
C.	Ryska maffian utpressar skyddspengar	171
D.	En kombination av båda teorierna	173
Del 3	Bevisvärdering	176
	Upprop	180
	Slutord	181
	Förkortningar	183
	Litteraturförteckning	184
	Internetadresser	189

Förord

En av Sveriges största dagstidningar gav mig i februari 1995 i uppdrag att utreda huruvida skadeståndsanspråk mot det tyska Meyervarvet, som byggde Estonia, redan preskriberats. Tyska ambassaden i Stockholm hade rekommenderat mig därför att jag är tysk advokat. Först därigenom kom jag i professionell kontakt med Estoniaproblemen och erhöll sedermera uppdrag från den då största anhörigruppen (Den Internationella Stödgruppen, DIS) att förhandla med Meyervarvet och att driva en skadeståndsprocess i Paris. Jag var således ombud för DIS. DIS var en paraplyorganisation för 80 procent av de drabbade anhöriga och hade nästan 3000 medlemmar i mer än 20 länder, framför allt i Estland och Sverige.

I mina samtal med politiker, journalister, försäkringsbolag m fl har jag ibland framfört enstaka uppseendeväckande fakta som har samband med Estonias förlisning. Det har då emellanåt visat sig att sådana fakta, anförda separat och således tagna ur sitt sammanhang, tett sig så märkliga att de inte verkat trovärdiga för mina åhörare. En samlad framställning av materialet är därför nödvändig. Därmed kan alla berörda lättast tillgodogöra sig detta. Den kan också ligga till grund för fortsatta åtgärder till sanningens och rättvisans fromma.

Vid mina sammanträffanden med de anhöriga har jag slagits av hur oerhört väsentligt det är för dem att få veta hela sanningen om orsakerna till den katastrof som drabbat så många.

Den oförstående och avvísande hållning som myndigheter intagit gentemot de anhöriga och deras krav på vetskap ter sig ingenting mindre än kallhamrat hjärtlös. Sanningen är också en förutsättning för rättvisa när det gäller de ekonomiska konsekvenserna för de anhöriga.

En synnerligen viktig åtgärd för att få fram sanningen är en förnyad dykundersökning av vraket och havsbotten runt omkring. Endast genom en sådan kan frågan varför Estonia förläste entydigare besvaras. De tidigare dykundersökningarna, som gjordes i början av oktober 1994 respektive 2-4 december 1994, är ofullständiga. Bland annat har det förelegat ett förbud mot att undersöka bildäck. Ej heller har det presenterats en fullständig kartläggning av skrovet vid däck 0, dvs längst ner, fastän det finns starka skäl att misstänka

att det finns ett hål på däck O på styrbords sida, där swimmingpool- och bastuavdelningen ligger. Statsmakten har därefter gjort allt för att förhindra en ny dykundersökning.

Jag tillhör på grund av mitt uppdrag den begränsade grupp av personer som har en någorlunda god överblick av hela händelseförloppet och de följande åtgärderna och underlåtelseerna. Mycket av bokens innehåll utgörs av material från inlagor till en domstol i Paris, där DIS stämt det tyska Meyervarvet, det franska klassningssällskapet Bureau Veritas, som kontrollerat och godkänt Estonia, samt det svenska Sjöfartsverket, som också kontrollerat Estonia, i synnerhet den bristfälliga räddningsutrustningen och bogporten så sent som direkt före den sista ödesdigra resan.

Sakmaterialet i boken och processinlagorna bygger på uppgifter från många olika håll och har kontrollerats i den utsträckning det varit möjligt. Vissa uppgiftslämnare har efter det att de framställt och lämnat värdefulla upplysningar bett att få vara anonyma. En del har tagit tillbaka sina uppgifter och några har t o m i efterhand förnekat allt de vittnat om tidigare.

Uppgifterna har lämnats till mig respektive till journalister, anhörig-representanter m fl, som sedan vidarebefordrat dem till mig eller framfört dem i medier.

Anspråk på anonymitet och meddelandeskydd har givetvis respekterats. Därför har jag inte kunnat ta med allt jag känner till i boken. Det som jag varit tvungen att utelämna motsäger dock inte innehållet i boken på en enda punkt utan bara förstärker misstankarna.

Boken består av en faktadel och en del som belyser delvis egna teorier som baseras på dessa fakta, följt av en massmedial belysning samt slutsatser.

Även om vissa nyckeluppgifter är mycket svaga så tillvida att jag erhållit dem i andra eller tredje hand, är det ändå tillåtet att bygga teorier på dem. Som bevismaterial betraktad är min indiciekedja tillräckligt stark för att visa att ett massmord har begåtts. Den räcker dock inte till att besvara frågan om vilka som utfört dådet och varför. Just därför är det så viktigt med en ny haverikommission och dykundersökning av vraket.

Vid vissa fakta har jag inte kunnat undvika att inflika mina egna värderingar och kommentarer. Detta för att hjälpa läsaren att förstå min misstanke att myndigheterna försöker dölja en stor skandal som vilar på havsbotten. Därför har jag för det mesta presenterat sådana fakta som talar för respektive emot en gigantisk konspiration.

Jag har inte lyckats hitta något svenskt förlag som är villigt att publicera boken, trots att en estnisk översättning av densamma (vilken ej innehåller de senaste bevisen om massmordet) under tiden juni till oktober 1999 redan sålts i

drygt 1600 exemplar. Förlagen har haft krystade förklaringar till varför de avböjt. Således har jag fått trycka boken i eget förlag.

Jag försäkrar på heder och samvete att alla fakta jag förmedlar är sanna.

Jag hoppas att ett av mina valspråk, det engelska ordspråket: "You can't beat reality," ger mina läsare en garant för sanningshalten och att denna tanke till slut skall leda till att sanningen om denna fruktansvärda katastrof kommer upp till ytan.

Jag vill tacka alla vänner som gjort sig besväret att korrekturläsa manuskriptet och kommit med värdefulla synpunkter. Många har försökt bromsa mig att gå alltför långt i mina spekulationer angående en konspiration. Jag tycker ändå att det är viktigt att allmänheten kan sätta sig in i de tankar och diskussioner som förs på detta område.

Stockholm, den 1 december 1999

Henning Witte

Förord av Anders Björkman

Henning Witte har bett mig skriva ett förord till hans nya bok. Det känns hedrande eftersom vi knappast känner varandra. Vi har bara träffats två gånger under mina sällsynta besök i Sverige. Det som förenar oss är Estoniaolyckan. Jag är sjösäkerhetsexpert bosatt i Frankrike och Henning är advokat bosatt i Stockholm. Jag har sålunda haft fördelen att kunna följa olycksutredningen på avstånd utan att påverkas av all desinformation som spridits i Estland, Finland och Sverige om Estonia. Jag sköter bl.a. om 14 färjor av samma typ som Estonia i Röda Havet och östra Medelhavet. Jag har skrivit två böcker och ett stort antal artiklar i svensk, finsk och internationell press om olyckan baserat på idén att sjösäkerhet enbart kan grundas på bevisbara fakta. Bevisbara fakta saknas i del- och slutrapporterna om Estoniaolyckan.

Ett bevisbart faktum är att 'Estonia' skulle ha slagit runt och flutit upp och ned med bara 1500 ton vatten på bildäck, när hon stampade och rullade i den hårda sjögången. Det borde ha skett på ett par minuter efter cirka åtta stampningar ner under vågorna. Med bara 1500 ton vatten hade Estonia krängt, så att däckshusets fönster hade kommit under vatten och krossats, däckshuset hade vattenfyllts och färjan hade slagit runt. Fönstrens hållkraft var bara en tusendel av t ex ramplåsens. Sedan hade hon flutit upp och ner på luften i det oskadade skrovet under bildäck, vilket är en klassisk kapsejsning. Det meddelade jag Börje Stenström den 31 oktober 1994 som snäste av mig med orden "Lille Anders, Du vet inte vad det handlar om." Kommissionens uppgift att Estonia skulle ha sjunkit med vatten ovanpå bildäck är desinformation.

Detta ledde mig till att studera om rampen varit öppen och släppt in vatten. Kommissionen hävdade att visiret hade trillat av och rivit upp rampen och rampens lås, men det verkade osannolikt. Ett bevisbart faktum är att rampens lås var starka nog att hålla emot tyngden av visiret. Kommissionen var ytterst njuigg med information om ramplåsen, men meddelade att de rivits upp. Genom Faktagruppens arbete är det numera bevisat att ramplåsen ej är upprivna. De oskadade låsen ses på videofilmer tagna av Kommissionens dykare. Kommissionens uppgift att Estonias ramp revs upp av visiret var desinformation och är nu en bevisad lögn.

Man frågar sig då om visiret verkligen lossnade. Visiret hölls på plats av bl.a. två starka gångjärn på övre däck. Ett bevisbart faktum är att varje gångjärn hade en brottskraft på 350 ton. Kommissionen hävdade att gångjärnen hade dragits sönder av en momentan stötkraft riktad framåt, som hade uppstått genom hävstångsverkan och dynamiska krafter. Emellertid verkade alla dynamiska vågkrafter rakt uppåt eller rakt bakåt, så dessa kunde omöjligt ha dragit sönder gångjärnen. Inte heller kunde visirets vikt eller tröghetskrafter dra sönder gångjärnen, eftersom visiret hela tiden vilade på förpiksdäcket, vilket är bevisbara fakta. Kommissionens uppgift att Estonias visir trillade av under gång är därför desinformation.

'Estonia' sjönk för att hon sprang läck akterut och för att alla vattentäta dörrar under bildäck var öppna, så att vatten spreds i flera utrymmen, vilket ledde till plötslig slagsida, när initialstabiliteten försvann. Dessa enkla fakta har Kommissionen aldrig utrett, trots att en besättningsman, Henrik Sillaste, omedelbart meddelade den att färjan var läck. Det som verkligen upprör mig är dessutom det bevisbara faktum att Estonia saknade reguljär livräddningsutrustning för alla personer som tilläts ombord - 2188 personer. Det fanns tio livbåtar för 692 personer och 12 livflottar under dävertar för 300 personer. Resten av människorna ombord - 1196 personer skulle vid fartygets övergivande hoppa överbord från däck 7-15 meter ner i havet - och simma iland eller till livflottar som kastades i sjön från däck 8. Under vintern hade naturligtvis alla personer frusit ihjäl i det iskalla vattnet, under sommaren hade kanske ett fåtal personer klarat av att rädda sig. Livräddningsarrangemanget var naturligtvis olagligt. Kommissionens uppgift att Estonias livräddningsutrustning var laglig är ren desinformation, vilket är lätt att bevisa.

Jag har träffat och lagt fram mina observationer för Stenström, Eksborg, Karppinen och Lehtola från Kommissionen, Michael Huss, expert vid utredningen, Sten Andersson, Sjöfartsverkets observatör och hans chef, sjösäkerhetsdireköt Johan Franson, som även ledde dykningen ner till Estonia 2-4 december 1994. Ingen av dessa har vederlagt mina observationer, utan alla såg istället plågade och slitna ut. Ingen har sedan reagerat och krävt en ny haveriutredning.

Wittes bok handlar inte om ovan rent sjösäkerhetstekniska uppgifter. Witte har i snart fem år studerat olyckan ur offrens advokats och DIS perspektiv. Jag kan inte bedöma sanningshalten i alla observationer och förslag i del 1, kapitel A-Y, men sammantaget med det faktum, att Kommissionen har spridit desinformation om ren sjösäkerhetstekniska detaljer, är det troligt att det finns dolda skäl för att inte utreda sanningen om alla mänskliga aspekter på olyckan. Wittes uppgifter är mycket obehagliga, eftersom slutsatsen är att en stor

organisation har dragits igång speciellt i Sverige och i mindre grad Finland och Estland för att mörklägga sanningen. Hur allvarligt det hela är vet vi ej, men det är ett faktum att regering, politiker och ämbetsmän tiger som muren. Denna organisation har helt klart förgreningar i Sjöfartsverket och svenska haverikommissionen. Resultatet är förödande. Sjöfartsverkets bidrag till ökad sjösäkerhet är negativt, dvs sjösäkerheten har minskat sedan Estoniaolyckan. Fartygsinspektörerna är rädda och tvingas hålla tyst. Få personer har numera förtroende för svenska haverikommissionen. Anledningen är att haverikommissionen bryter mot FN:s resolution IMO A.849(20) om internationella sjöhaveriutredningar vars § 13 stadgar att haveriutredningar skall återöppnas, när nya bevis presenteras som vederlägger tidigare slutsatser. Haverikommissionens chef Ann-Louise Eksborg har sedan sitt tillträde i juni 1997 gjort allt för att alla nya bevisbara fakta om Estonia undertrycks och att de inte skall utredas.

Även tysken Witte har kanske svårt att förstå hela meningen med J. W. v Goethes underfundiga konstaterande att "Das Wenige verschwindet leicht dem Blicke, Der vorwärts sieht, wie viel noch übrig bleibt," men budskapet för icke-tysktalande läsare är vi inte bara skall skynda vidare utan se tillbaka och lära av historien, speciellt av det som inte var så uppenbart - det lilla som undgick blicken - när det hände. Witte har tydligen inspirerats och utmanats av Goethes sanningslust, vilket kräver en modig man. Det lilla han har sett är obehagligt och oroväckande. Det är en god gärning att sprida uppgifterna till en större publik.

Anders Björkman
Beausoleil, Frankrike

Den 3 november 1999

Inledning

Tyvärr kvarstår fortfarande, mer än fem år efter katastrofen, många obesvarade frågor.

Vid Herald of Free Enterprise-olyckan i England, Scandinavian Star-olyckan i Skandinavien samt många andra katastrofer har samhällen varit beredda att göra allt för att utröna sanningen respektive vem som bär ansvaret.

I fallet Estonia med minst 852 spillda människoliv får de anhöriga inte ens under statlig bevakning undersöka vraket. Sällan har allsmäktiga makthavare använt så många ädla ord såsom griftefrid och demokrati samt uttryck som de anhörigas bästa och samtidigt agerat som "betonghuvuden" med följderna att sanningen dränks. Kan sanningen vara så ohygglig att Estonia sänktes och att denna skandal skulle kosta så många mäktiga politikernas huvuden att den med diktatoriska medel måste döljas under ett täcke av betong? Låt oss gå till botten med Estoniafrågan för att få fram sanningen innan det är för sent!

Dell

Fakta

I den här delen av boken försöker jag i kronologisk ordning redogöra för de omständigheter som kommit till min kännedom.

Eftersom det handlar om en mycket komplex samling av material är det svårt att redogöra enbart i tidsföljd. Jag har istället varit tvungen att dela in materialet i olika ämnesgrupper. Inom dessa försöker jag presentera materialet i kronologisk ordning. Dock måste jag ibland för överskådlighetens skull bryta mot denna ordning.

Många egendomliga omständigheter tyder på att myndigheterna varit och är verksamma för att dölja viktiga fakta angående Estoniakatastrofen. Det gäller överlevande, nyckelpersoners försvinnande, åtgärder för att hindra tillgång till vraket, vilseledande lögn i den internationella haverikommissionen samt påtryckningar på polis, åklagare och t o m den franska domstolen samt förföljelse av alla som kommer sanningen för nära.

Även många journalister har gjort sig skyldiga till spridande av allvarlig desinformation.

A. Överlevanden Carl Övbergs vittnesmål

För att ge en viss vägledning om vad som hände under katastrofnatten vill jag redogöra för överlevanden Carl Övbergs vittnesmål inför den svenska polisen och inför mig. Jag har haft kontakt med Carl Övberg vid flera tillfällen, varav en gång vid ett personligt möte vid vilket han uttryckte sitt missnöje med hur polisen skötte vittnesförhören. Övberg menade att förhören var alldeles för ytliga och att polisen inte verkade hysa något egentligt intresse för det verkliga händelseförloppet. Vidare uttryckte Övberg att jag var en av de få som ställde vettiga frågor.

Carl Övberg är egenföretagare och driver en export- och importfirma som handlar med olika typer av maskiner och trähus. Han har även en firma i Estland. Övberg uppgav att han under ca tre års tid vid flera tillfällen åkt båt mellan Tallinn och Stockholm, många gånger med Estonia med besättning av olika nationalitet. Under olycksnatten hade han hytt nr 1041, vars nyckel han fortfarande bär med sig. Hytten var alltså belägen på däck 1 dvs under bildäck som är däck 2. Under däck 1 ligger däck 0 med bastu- och swimming-poolavdelningen.

Den 18 september 1997 hade jag ett möte med Carl Övberg vilket pågick nästan hela eftermiddagen. Jag ställde då frågan om hamnen i Tallinn var avspärrad. Han svarade jakande på denna fråga. Han kom nämligen mycket sent till båten och fick bilskjuts till hamnen. De fick dock inte köra in med bilen på hamnområdet, vilket tidigare alltid varit möjligt. Hamnen var avspärrad under ett stort polisuppbåd. Något sådant hade han under sina ca 20 resor mellan Tallinn och Stockholm aldrig tidigare upplevt. Enligt Övberg var jag den förste som ställt honom frågan angående avspärrningen.

När Övberg kommit ombord på båten fick han vänta ett tag innan han fick tillgång till sin hytt. Han tyckte att personalen redan vid incheckningen verkade ovanligt tystlåten och nedstämd denna kväll. Senare noterade han att det verkade vara ovanligt glest med personal ombord jämfört med tidigare resor.

Vid 23.00-tiden svensk tid gick han och lade sig för att läsa. Det dröjde dock ett tag innan han kunde somna. Övberg vaknade lite senare av hamrande ljud i skrovet, som om metall slog mot metall. Han jämför ljudet med hur det låter när en slägga slås mot metall. Efter att hört detta ljud i ca 15 minuter

tillkom starka hydraulikljud som verkade komma från fören. Detta ljud var välbekant för Övberg eftersom han tidigare arbetat som mekaniker. Han uppgav att ett sådant hydraulikljud uppstår när man faller respektive öppnar bogporten. Han associerade direkt till nämnda port när han hörde ljudet. Han kan inte med säkerhet säga att det var exakt ett sådant ljud men det var väldigt likt det ljud som uppstår när porten öppnas respektive stängs. Det hamrande ljudet pågick alltså och Övberg uppskattar att de båda olika ljuden pågick under ytterligare ca 15 minuter fram till ca kl 23.45 svensk tid. Båten hade i detta läge ingen slagsida.

Strax efter kl 24.00 svensk tid hörde Övberg en kraftig smäll eller krasch varvid hela skrovet riste till. Det var ett starkt metalliskt ljud. Smällen var så våldsamt att Övberg liknar den vid en kraftig grundstötning. Han blev än mer uppmärksam då han inte kände igen detta ljud och inte kunde lokalisera det. Ungefär en halv minut till två minuter senare hörde han ytterligare en smäll som var ännu kraftigare och som medförde att båten reste sig i fören så att Övberg kastades bakåt mot hyttväggen. Nu begrep han att någonting allvarligt hade hänt. Han klädde snabbt på sig byxor, skjorta samt jacka och lämnade hytten för att sedan springa uppför trappan. Han uppskattar att klockan då var ca 00.15 eller 00.20. Precis när han kommit ut i korridoren utanför hytten kände han att båten en kort stund gungade ner med aktern för att omedelbart därefter vrida sig och få slagsida mot styrbord.

Flera personer sprang omkring i korridoren och han uppfattade det som om panik redan hade utbrutit och folk letade efter trappor som ledde uppåt. Övberg kände båten väl och visste var trappan var belägen så att han omedelbart kunde bege sig dit. Den enda person han såg i närheten av trapporna på väg upp till bildäck var en äldre man som hade svårigheter att röra sig. Övberg hade ingen möjlighet att hjälpa honom.

På väg uppför trappan någonstans mellan däck 1 och däck 2 (bildäck) fastnade Övberg med jackan i trappans handräcke varför han vände sig om. Han såg då att vatten trängde in längst nere på däck 1. Stora vattenmängder sprutade ur de krökta ventilationsrören som finns i korridorerna på däck 1. Samtidigt såg han vatten tränga ut i korridoren under hyttörrar på däck 1. Det hade gått uppskattningsvis en till två minuter från det att Övberg lämnat sin hytt och fram till det att han uppmärksammade vattnet. Jag frågade uttryckligen om han stigit i vatten när han lämnade sin hytt men så var inte fallet.

(Ingen från polisen eller senare från haverikommissionen har frågat Carl Övberg närmare om hans iakttagelser av vatten på däck 1. Tvärtom har ordföranden i den svenska haverikommissionen Olof Forssberg nekat kommis-

sionens marinpsykiolog Bengt Schager att förhöra de överlevande vittnena. Forssberg ansåg att det räckte med polisförhöret.)

Efter den andra stora smällen började båten få slagsida mot styrbord. När Övberg på sin väg uppåt befann sig mellan däck 2 och däck 5 rätade båten upp sig en kortare stund. (Inte heller denna iakttagelse har rönt något intresse eller väckt några frågor från haverikommissionens sida, trots att Övberg har ett tydligt minne av den tillfälligt återvunna stabiliteten.) Därefter, dvs när Övberg befann sig ungefär i höjd med däck 5, fick båten återigen slagsida mot styrbord. Slagsidan ökade alltmer och när han nått upp till däck 7 återfick båten ännu en kort stunds stabilitet, dvs båten krängde fram och tillbaka med ca 20° krängningsvinkel. Detta hjälpte honom att vid en tillbakarörelse hoppa till dörröppningen, förbi kön av människor som försökte ta sig ut via en människokedja. Båten krängde fortfarande och från och med den sista tillfälliga stabiliteten ökade nu slagsidan påtagligt mycket snabbare.

När Övberg var på väg uppför trapporna rådde full panik, barn och vuxna ramlade omkull och skrek.

Under hela tiden Övberg befann sig i båten, från det att han lämnade sin hytt till dess han tog sig ut på skrovsidan, såg han ingen från Estonias besättning. Han hörde inga meddelanden via båtens högtalarssystem, inte heller några larm eller dylikt. Under tiden på båten och på hans väg ut såg han barn i företrädesvis åldrarna 10-15 år. Han kan inte minnas att han såg några yngre barn. En kort stund blev han stående bredvid en flicka. Flickan föll och flög mot styrbordsidan och slog sig kraftigt. Han uppfattade att flickan blev liggande medvetslös intill styrbordsidan. Senare när han såg bilder i tidningar, kände han igen flickan såsom tillhörande en bibelskola.

Många människor försökte ta sig ut på det yttre däck från plan 6 där han befann sig. Dörren ut till däck var i det närmaste rakt ovanför dem. När han kom ut, fanns på däck redan fyra eller fem personer. Övberg såg ett vitt skåp som stod öppet innehållande flytvästar. Han tog en väst och försökte ta den på sig men västen saknade remmar. Han lyckades få tag i en annan väst och knöt fast dess remmar mellan benen. Även de andra på däck fick tag i var sin flytväst. Därefter kastade Övberg ner de överblivna västarna in i båten till dem som ännu inte lyckats ta sig ut. Belysningen i båten var fortfarande tänd.

Carl Övberg klättrade upp en bit på skrovsidan, då han sett att där fanns livbåtar. Vid en av livbåtarna fanns en liten panel med tre olikfärgade knappar. Han tryckte på samtliga knappar men ingenting hände. Där fanns ingen beskrivning av hur man skulle sjösätta båtarna. Övberg försökte då tillsammans med två andra passagerare fira ner en av livbåtarna med hjälp av en manuell vinsch, vilket inte gick, den satt fast.

När Övberg gående på skrovet närmade sig fören, låg båten nästan helt på sidan. Han kom så långt som i höjd med kommandobryggan. Då kom plötsligt en stor luftbubbla fylld med rök upp från kölen. Det luktade som om någonting exploderat, uppgav Övberg. Inte heller denna iakttagelse har rönt något intresse från polisens eller haverikommissionens sida.

Samtliga de personer Övberg såg omkring sig var iklädda endast underkläder och flytvästar. Så när som på en kvinna såg han bara män. Under tiden som Övberg och de andra försökte få ned livbåtarna blinkade ljuset dvs släcktes och tändes omväxlande två eller tre gånger. En kort stund därefter slocknade ljuset helt. Båten låg nu nästan helt på sidan. Han såg samtidigt en liten lampa som lyste med vitt sken i närheten av styrhytten. Carl Övberg trodde att båten gått på grund och troligtvis inte skulle sjunka mer. Han uppfattade att aktern låg lägre än fören. Han tog sig fram mot kommandobryggan och såg att delar av kommandobryggan redan låg under vatten. I närheten av kommandobryggan såg han ett antal vita tunnor vilka han visste innehöll livflottar. Vid en tidigare resa hade han läst om hur dessa fungerade. Tunnorna var även försedda med anvisningar. Han visste att man skulle dra i ett vitt snöre i anslutning till tunnorna. Livflottarna skulle då frigöras och ramla i vattnet. Han följde beskrivningen men ingenting hände. Livflottarna satt fast. Övberg ställde sig på de vita tunnorna och försökte öppna dem för att få ut livflottarna. Han lyckades få upp en av dem som efter en kort stund blåstes upp. Han knuffade iväg den varpå den fastnade i något på skrovsidan. Han såg att det hela tiden kom ut fler och fler människor på skrovsidan. Han lyckades få loss ytterligare två till tre flottar som gled ut i vattnet och vecklade ut sig. Uppskattningsvis 15-20 personer kröp in i den tidigare nämnda flotten som fastnat på skrovsidan. Den satt fortfarande fast. Tillsammans med en annan svensk försökte han tala med dem som fanns i flotten och lyckades få ut samtliga. Därefter lyckades man få loss flotten och kunde knuffa ner den i vattnet. Alla de som tidigare varit i flotten kastade sig ner i vattnet och lyckades förhoppningsvis ta sig in i flotten.

Carl Övberg satt kvar på skrovsidan eftersom han fortfarande trodde att fartyget stod på ett grund och inte skulle sjunka. Han insåg dock ganska snart att så inte var fallet när båten hela tiden sjönk. I detta läge kände han lukten av olja. Samtidigt hörde han ett ljud som lät som om luft pumpades ur båten, troligtvis därför att vatten trängde in. Övberg hörde samtidigt något slags signal från färjan, ett ihållande mistlursljud som ganska snart avtog och försvann.

Carl Övberg befann sig i detta läge ganska långt föröver på båten. Han blickade ner mot vattnet och konstaterade att det var ganska långt ner till

vattenytan. Han kastade sig emellertid ner i vattnet och kom efter en kort stund upp till ytan igen. En stor våg sköljde över honom varpå han sögs ner under vattnet. Han befann sig nu alldeles vid båtens skrovsida eller snarare vid båtens botten. Båten lutade fortfarande ca 90°. Övberg uppskattade att aktern fortfarande låg lägre än fören. Båten sjönk hela tiden långsamt.

Övberg kom upp till vattenytan igen och förstod att han måste ta sig så långt som möjligt från båten för att inte sugas ner. Han fick tag i en lina från en livflotte. Det var fullt med människor i vattnet runt omkring livflotten och det rådde panik. Övberg fick åtskilliga rivmärken och törnar av övriga i vattnet som klamrade sig fast vid honom. Han uppfattade det som om flotten var fullastad med människor. Hela tiden gick sjön hög och flotten med alla som klängde sig fast vid den slungades mot båtens botten.

När Carl Övberg var högst uppe på en våg tog han spjörn mot båtens botten eller skrovsida, sköt ifrån och lyckades komma in i flotten. Där fanns bara fyra personer förutom han själv. De övriga som befunnit sig i flotten hade ramlat ut. Flotten hade inget tak. Därefter drev flotten förbi Estonias för och bort från det sjunkande fartyget. Ungefär 50-60 meter från Estonia såg Carl Övberg det tidigare nämnda lampskenet i närheten av kommandobryggan. Han kände återigen lukten av olja och hörde det tidigare nämnda ljudet som om luft pressades ur båten. Därefter försvann Estonia i djupet. Övberg uppskattar att det tog ca 15-20 minuter från det att han lämnade sin hytt till det att Estonia sjönk.

Han kan inte erinra sig hur Estonia låg i vattnet när hon sjönk men vill minnas att fören försvann sist och att båten i alla fall låg med 90° slagsida.

Sammanlagt fem personer befann sig i flotten. Senare när Övberg kommit till sjukhuset tog han reda på att personerna i flotten var Leif Bogren från Mölndal, Vilho Itäranta från Borlänge samt en ung kvinna vid namn Tino från Stockholm. Tino opererades senare i Finland för någon skada. I flotten fanns även en svensktalande kvinna i 25-årsåldern, vars namn är okänt. Hon hade axellångt cendréfärgat hår och var iklädd endast bh och trosor samt flytväst. Hon dog någon timme innan räddningen kom. Carl Övberg tror att hon var en kamrat till Tino. Tillsammans med Leif Bogren lyckades Carl Övberg få upp taket på livflotten.

Övberg och samtliga övriga i flotten som fortfarande var vid liv plockades upp av en finsk helikopter när det blivit ljust. De hade då suttit ca sex timmar i flotten. De fördes till Hangö vårdhem. Efter ca två timmar fördes de till Ekenäs kretssjukhus i Finland.

Övberg hade skadat ryggen och fick på sjukhuset veta att han spräckt en ryggkota. Han hade även erhållit njurskador när han slog i skrovsidan på

Estonia. Dessutom var hela kroppen täckt av blåmärken och småskador. Vidare var han kraftigt nedkyld efter att ha legat i vattnet i livflotten.

Bortsett från hyttnyckeln fick Övberg med sig sitt pass i byxfickan, vilket han visade för polisen. Det är ett svenskt pass med nr DP220266.

Övberg berättade för mig att han inte återfick sin kopia av intervjun med den finska polisen samt att den svenska polisen som senare förhörde honom verkade helt ointresserad av vad han hade att säga, som om de redan visste vad som hänt.

Jag fick ett mycket seriöst intryck av Carl Övberg. Han kunde med exakthet återge sina upplevelser, var aldrig motsägelsefull och verkade vara tekniskt kunnig.

B. Kaptenen Avo Pihts samt andra besättningsmäns försvinnande

Anhöriga till åtta estniska besättningsmän hävdar fortfarande att dessa har överlevt katastrofen den 28 september 1994 men därefter försvunnit under mystiska omständigheter. Det handlar framförallt om andrekaptenen, Avo Piht.

Estonias besättning arbetade i 14-dagarsskift och under olycksnatten fanns båda kaptenerna ombord. Arvo Andresson hade befälet och först kl 05.00 den 28 september 1994 skulle Avo Piht ta över befälet för att samtidigt avlägga sin lotsexamen i Stockholms skärgård.

Flera överlevande vittnar om att de sett Avo Piht organisera och även själv delta i utdelandet av livvästar på översta däck. Han hade alltså lyckats ta sig upp på däck och befann sig nära räddningsutrustningen, vilken han var van vid att hantera.

Den överlevande Erwin Roden, som var säkerhetsansvarig officer ombord på Estonia, har muntligen uppgivit att han själv bevittnade hur Avo Piht hoppade in i en livflotte tillsammans med mekanikern Lembit Leiger samt tvillingsystrarna Hanka-Hannika och Hannely Veide som var dansöser i underhållningsgruppen ombord. Erwin Roden förnekar dock officiellt dessa uppgifter av rädsla för påföljder.

Flera tidningar, däribland DN, uppgav den 29 september 1994 att Piht hade överlevt. Dagarna därefter meddelade de att uppgiften om att han skulle ha räddats bara var ett rykte som gått. Detta rykte skulle ha uppstått på grund av den oordning som rådde vid uppteckandet av de första listorna på överlevande och där Piht fanns med. Olof Forssberg, ordföranden i den svenska delen av haverikommissionen uppgav sedermera för medierna att

uppgiften om att Piht skulle ha blivit räddad inte stämde eftersom hans namn inte återfanns på den senaste offentliga listan på överlevande.

På förmiddagen den 28 september 1994 sände estniska radio Kuku en intervju med en svensk helikopterbesättningsman från finska Utö. Denne berättade att han just räddat andrekaptenen Avo Piht. När tyska Spiegel TV, genom Jutta Rabe och Kaj Holmberg, försökte få tillgång till den bandade intervjun hos Radio Kuku meddelade stationens chef att den estniska säkerhetspolisen beslagtagit bandinspelningen några veckor tidigare, dvs under hösten 1994. Intervjun fanns således inte tillgänglig längre.

Avo Pihts hustru Sirje Piht ifrågasätter hur den svenske besättningsmannen så kort tid efter haveriet kunnat få reda på att det fanns två kaptener ombord och drar slutsatsen att han måste ha fått uppgiften från Avo Piht själv.

Talrika ester har på TV-bilder sett en skärrad men räddad Avo Piht insvept i en filt. Min klient Heikki Tann, som förlorade sin sambo Ingrid Idla i katastrofen, uppger sig själv ha sett Avo Piht på TV och har tillsammans med Estlines kapten Erich Moik vittnat om detta inför svenska *Rapports* reporter Elisabet Höglund. Moik är också övertygad om att Avo Piht överlevt, eftersom hans besättning sett Piht på tysk TV när Moik låg i Rostock på olycksmorgonen. Moik förnekar därmed offentligt sin arbetsgivares påstående att Avo Piht inte överlevt. Detta trots att Moik därmed riskerar sitt arbete. Tyvärr har man fram till idag inte lyckats få fram några TV-bilder där Piht kan identifieras. Statstelevisionens nyhetssändning *Rapport* valde att inte sända Elisabet Höglunds intervjuer.

Den estniska polisen var så övertygad om att Piht överlevt att man utfärdade en efterlysning via Interpool.

När tyska Spiegel TV besökte ZDFs TV-arkiv (en statlig TV-kanal i Tyskland) för att leta rätt på de första filminspelningarna från räddningsaktionen, uttryckte arkivarien sin förvåning över att dessa bilder flera månader efter olyckan plötsligt rönt ett så livligt intresse. När reportrarna från Spiegel undrade om de inte var de första som genomsökte arkivet, meddelade arkivarien att tyska säkerhetspolisen, BND, för en kort tid sedan varit i arkivet och mycket noga granskat bilderna i jakt på bilder av Avo Piht.

Hösten 1996 erhöll jag ett mystiskt telefonsamtal från en tysk man. Han ville vara anonym och bad mig framföra ett meddelande till Sirje Piht. Meddelandet löd att hon inte skulle oroa sig och att hon skulle tänka mer globalt. Mer vågade han inte säga. Han tillade att han själv utsatte sig för stor fara genom att ringa mig men att han ville hjälpa Sirje Piht. Jag bad honom förklara vad han menade och att han skulle ge mig någon form av garanti för sin trovärdighet, vilket han vägrade.

Jag förstod inte då att detta kunde vara ett livstecken från Avo Piht. Därför förebrådde jag mannen för att han vägrade förtydliga sig. Jag informerade inte heller Sirje Piht, av rädsla för att väcka falska förhoppningar hos henne. Någon sade till mig i efterhand att det antagligen var en snäll tjänsteman vid BND som verkligen ville vara hjälpsam.

Den numera avhoppade ordföranden i den internationella haverikommissionen Andi Meister skriver i sin bok att den svenska helikoptern Y-64 räddade en person som lämnades vid finska Utö men som inte blev registrerad där. Meister misstänker att denne person kan ha varit Piht.

På en överlevandelista upptecknad av Estlines kontor i Tallinn den 28 september 1994 kl 13.03 nämns Piht under nr 37, Universitetssjukhuset i Åbo. Samma dag säger projektledaren vid Åbovarvet Erik Mörd till kaptenen Erich Moik att Piht har körts med bil från sjukhuset till Helsingfors. Denna information kommer från läkare vid sjukhuset i Åbo.

Den 1 oktober 1994 protesterar den estniska ambassaden i Stockholm hos utrikesdepartementet mot att det blivit omöjligt att få information om estniska överlevande. Den svenska polisen hindrade den estniske konsuln från att besöka överlevande ester på Södersjukhuset, uppger Meister. Han hade fått uppgift om att Piht hölls i ett litet hus nära Uppsala och enligt en källa inom det svenska försvarsdepartementet skall Piht och de övriga sju försvunna numera befinna sig i USA.

Även en mycket ängslig källa från Estline, som önskar förbli anonym, har meddelat en av mina tipsare att Piht och de andra sju överlevde.

Svenska rikskriminalen har gjort en utredning angående Pihts och övriga besättningsmäns försvinnande, dock först efter att alla anhöriga skrivit ett vädjande brev till statsminister Göran Persson i oktober 1996 och inte direkt efter att de försvunna avförts från listorna.

Rikskriminalens undersökning resulterar i att Piht inte överlevt och huvudargumentet är en filminspelning där en man utpekad som Piht sitter i en ambulans på väg från *Mariella*. Rikskriminalen visar att denne inte är Piht. I den delen har Rikskriminalen rätt. Dessa bilder visar inte Piht. Alla indikationer pekar på att han togs in på sjukhuset i Åbo. Svenska rikskriminalens utredning av fallet är ytlig och begränsas till att avse endast att mannen i ambulansen ej var Piht.

Jutta Rabe från tyska Spiegel TV lyckades komma över de första listorna på överlevande, vilka märkligt nog var hemligstämplade. Där fanns Piht upptagen, först bara med namnet, sedan med titel och senare även med födelsedatum. För att antecknas i listorna på överlevande var varje enskild person tvungen att uppge sitt namn och på något sätt legitimera sig. Dessutom

fick alla genomgå polisförhör. Mycket noggranna kontroller genomfördes innan folk skrevs in på listorna.

Pihts namn försvann sedermera från den officiella listan som handhades av den finska polisen.

Förstemekanikern Lembit Leiger, som lär ha delat livflotte med Piht, skall ha förts till Huddinge sjukhus. En av hans släktingar som bor i Sverige har uppgivit för mig och Moik att hon blivit uppringd av en kommissarie Strindlund från svenska polisen, som meddelade att hon skulle kontakta Leigers anhöriga i Estland eftersom denne skulle skickas hem med ett visst flyg till Tallinn och kunde hämtas där. När de anhöriga åkte för att hämta Leiger fanns han inte med på planet. Kommissarie Strindlund förnekar all inblandning i den frågan inför tyska Spiegel TV. Trots detta hittade journalisterna ett brev från Strindlund till Leigers anhöriga i Estland, vilket skickats via ambassaden i Tallinn. Strindlund skyller då på förvirring på grund av det stora antalet överlevande. De anhöriga tror honom inte.

När jag studerade polis- och åklagarakten efter att åklagare Tomas Lindstrand offentliggjort sitt negativa beslut, fann jag i G-akten (akterna var sorterade i löpande bokstavsordning) en sida med benämningen E 81. Denna sida måste ha hamnat i G-akten av misstag. E 81 är ett fax från kriminalkommissarie Bo Wide, Polismyndigheten i Stockholms län, Polisoperativa avdelningen, Kriminalenheten K1, daterat den 1 oktober 1994, ställt till Lars Hamrén på den finska polisen i Helsingfors. Faxet består av följande korta meddelande: "Vi har gjort förfrågan vid Estlands Ambassad. Du kan kanske ändå fråga i Finland om Leiger finns bland de räddade, (undertecknat) Bo Wide"

För att få reda på i vilket sammanhang detta fax skrevs och framförallt hur svaret från Lars Hamrén löd, gick jag tillbaka till E-akten för att titta närmare på dokumenten E 80 respektive E 82. Till min stora förvåning visade det sig att E-akten blivit sållad. Dokument nr E 28 t o m E 93 hade plockats ut ur akten. Följaktligen fick jag inte reda på någonting om Bo Wides fax.

Eftersom jag själv inte vågade efterhöra hos polisen hur det förhöll sig med de dokument som fattades och däribland svaret på Bo Wides fax, valde jag istället att informera *Dagens Nyheter* om saken. DN gjorde dock mig veterligen ingenting av det hela.

Föräldrarna till tvillingsystrarna Veide och deras estniska anhöriga uppger att de erhållit telefonsamtal från Eva Lorenz på Huddinge sjukhus med meddelande om att deras döttrar befann sig där. De vägrades dock att själva samtala med dem. Dessa uppgifter förnekas av Huddinge sjukhus. Mina privata spaningar har inte heller gett något resultat rörande detta, men Eva

Lorenz förklaring att det rådde förvirring är föga trovärdig eftersom hon tog emot bara ett tiotal överlevande.

Systrarna var upptecknade i de första hemliga listorna på överlevande, vilka Jutta Rabe kommit över. På de allra första listorna var en av systrarna antecknad med sitt smeknamn, vilket ingen utomstående kände till, inte ens deras kolleger eftersom systrarna var nya ombord.

På de senare listorna byttes namnet ut mot det officiella förnamnet. Systrarnas mor påstår att hon mottagit ett telefonsamtal från en av systrarna ungefär ett år efter förlisningen och att detta samtal plötsligt bröts. Hon är säker på att det var hennes dotters röst hon hörde innan samtalet bröts.

Detta bekräftas av den estnische radiojournalisten Jiiri Liim, som var närvarande då fru Veide tog emot telefonsamtalet.

Även fyra andra relativt höga besättningsmän lär enligt deras anhöriga ha försvunnit. Tyska Spiegel har företagit flera intensiva undersökningar av den här frågan. En mycket seriös svensk källa har uppgivit för tyska Spiegel TV att Piht och de övriga kidnappats av USAs säkerhetstjänst pga att de visste för mycket. Enligt denna uppgift lever de nu på "säker ort" i USA och har fått en hög ekonomisk ersättning för sitt lidande. Var det detta den anonyme tysken som ringde till mig menade med att Sirje Piht skulle tänka mer globalt?

Den 16 oktober 1994 skrev Aftonbladet att den ende av befälen som överlevt var skeppsläkaren Viktor Bogdanov, 42 år. Vid denna tidpunkt, dvs mer än två veckor efter förlisningen, rådde ingen förvirring angående listorna längre.

Viktor Bogdanov tillhör också de saknade. Besättningsmannen och vännen Anders Vikner ringde till skeppsläkarens hustru och sade att hon kunde andas ut. "Viktor är räddad och finns hos mig," sade han. Viktor Bogdanov kom dock aldrig hem. Vikner ursäktar sig nu med att han varit förvirrad och sagt fel. Skeppsläkarens hustru minns dessutom att hennes make varit mycket förtegen om sitt arbete de sista månaderna och att hon haft en känsla av att han bar på en hemlighet inför henne vilken tyngde honom.

En finsk polisman sade till Bogdanovs hustru att även polisen skulle ha rätt att ha sina hemligheter.

Sjöofficeren Kaimar Kikas, som också fanns upptagen på de första listorna men senare "försvann", uppges ha blivit igenkänd av en f.d. kollega i Kapstaden i Sydafrika i början av 1998. Han skall då ha vänt på klacken och sprungit iväg för att undvika kontakt.

Ett ytterligare indicium för att de åtta besättningsmännen överlevde är att den först publicerade listan på överlevande innehöll 140 personer, däribland de åtta saknade, sedan 139 under några dagar och därefter 137, som idag.

Samtidigt överlevde två svenskar, och antagligen ytterligare några, utan att de antecknades på listan i början. Detta skedde först några dagar senare. De ringde hem och deras anhöriga blev överlyckliga och överraskade på grund av den bristfälliga listan. Följaktligen borde antalet överlevande på listan ha stigit under de första dagarna, men istället sjönk det. Om man antar att fem överlevande först inte fanns med så är ändringen från 140 till 137 lätt att förklara. Antalet ökade till 145 men de åtta försvunna personernas namn ströks senare.

De argument som framförs officiellt om varför listornas siffror sjönk är att det rådde förvirring och att vissa estniska namn var så krångliga att de infördes flera gånger, den ena gången med förnamnet först, den andra gången med efternamnet. Sådana namnförväxlingar finns dock inte i de första hemligstämplade listorna. Dessutom skulle någon av de överlevande senare ha avlidit. Ett sådant argument kan naturligtvis inte uteslutas men det skall hållas i minnet att det var den finska polisen som bearbetade listan och trots allt påminner det finska språket mycket om det estniska. Dessutom förklarar inte ett felaktigt inskrivet namn hur åtta namn på personer som bevisligen fanns ombord korrekt antecknats på listan.

Det tyska varvets tekniske expert, kapten Hummel, samt varvets advokat, Peter Holtappels, båda från Hamburg, är helt övertygade om att Avo Piht, antingen på egen begäran eller mot sin vilja, blivit kidnappad och har även meddelat detta i tyska medier. Moik och några till påstår att Pihts försvinnande gått via Tyskland.

Endast svenska medier har mer eller mindre vägrat befatta sig med frågan, med undantag av *Svenska Dagbladet* och *Aktuellt*. Kristina Gauthier på SvD har räknat ut att KAMEDO-rapporten nr 68 från Socialstyrelsen, vilken redogör för räddningsarbetet, rapporterar att 139 personer har räddats. I framförallt Estland och Tyskland har Pihts och de andras försvinnande rönt stor uppmärksamhet i media.

Egen värdering

De anhöriga till de försvunna har utsatts för ett oerhört lidande.

Efter att ha tagit del av en mängd detaljer i utforskandet av frågan om Avo Pihts eventuella försvinnande tillhör även jag numera den skada som är helt övertygad om att Piht och de andra besättningsmännen överlevt katastrofen. Ett starkt argument härför är att den här tvistiga frågan uppstått enbart om besättningsmän och inte passagerare, och i synnerhet besättningsmän som kan ha haft kännedom om något känsligt angående Estonias last. Icke så högt

uppsatta besättningsmän råkade dela livflotte med dessa högre uppsatta, varför de kan vittna om att dessa "viktigare besättningsmän" överlevt och sedan försvunnit. Skulle frågan om vilka som överlevt eller inte ha berott på att villervalla och kaos rådde, vilket är förståeligt i en sådan situation, hade frågetecknen funnits även kring vanliga passagerare och människor från andra nationer.

De facto var de flesta omkomna svenska medborgare och passagerare och inte estniska medborgare respektive besättningsmän. I sådant fall hade frågetecknen skönsmissigt berört olika nationer och olika grupper. Det faktum att tvist råder enbart om den här lilla nyckelgruppen är ett starkt argument för att Piht och de andra verkligen överlevt katastrofen. Man bör ha i minnet att listorna med överlevande ingalunda uppgjordes lättvindigt utan varje överlevande fick själv stava sitt namn och uppge sitt födelsedatum. Piht och övriga försvunna besättningsmän fanns med på de första listorna med överlevande. Alla dessa första listor, där de försvunna finns med, är numera hemligstämplade.

C. Överlevde även Kalev Vahtras?

Estonia nr 41 (166) av den 19 oktober 1994, av Jiiri Liim:

...Nu ringde hon (hustrun till Vahtras) den svenska polisens kontakttelefon som angavs på finsk TV: "Ja, er make finns med på listan över de räddade," löd svaret, "men vi kan inte säga ännu på vilket sjukhus han ligger". Man rekommenderade Ruth Vahtras att ringa igen senare. Ruth frågade dessutom den svenska polisen hur man fastställde namnen på de räddade och fick till svar att alla räddade själva fick uppge sina namn och att personer som var medvetlösa vid själva räddningen gjorde detta i efterhand.

Hemma, samtidigt, tog Ruths sin kontakt med de estniska myndigheterna, inrikesdepartementet, socialdepartementet, Röda Korset osv. Överallt försäkrade folk att hans far fanns med på listan över räddade. Han lugnade sin mor med att fadern skulle befinna sig i Sverige och att det viktigaste var att han fanns i livet. Han uppmanade modern att återvända hem eftersom de inte kunde göra någonting mer. Således återvände Ruth på kvällen den 29 september.

I Estland fortsatte de sina efterforskningar per telefon. De svenska sjukhusen meddelade dock att de inte fick lov att yppa några namn innan polisen lämnat tillstånd för detta.

Inrikesdepartementet meddelade sonen: "Ja, din far lever, men för guds skull, berätta inte detta för någon." När Ruth senare ringde till inrikesdepartementet så visade det sig att makens namn inte längre fanns med på listan över räddade! Hon ringde ytterligare en gång till polisen i Åbo. Där meddelades att namnen över räddade på listan var svåra att tyda eftersom de var skrivna för hand.

Därefter bad Ruth polismannen att åtminstone försöka läsa upp namnen på listan, varpå denne ilsknade till och sade: "Vet ni kvinna, vi är polisen och vet bäst själva vad vi säger till vem och när!"

Vidare ville Ruth veta genom vilka kanaler Röda Korset i Estland fått sin information. Det visade sig att informationen kommit från finska Röda Korset, dock inte från Sverige, eftersom det skulle fattas mellanstatliga överenskommelser för att överföra dylik information. Ruth gav sig dock inte utan undersökte varför hon inte erhållit någon information...

Det estniska Röda Korset meddelade: "Vi erhåller ingen information från Sverige. Sedan den 1 oktober har en fullständig informationsspärr upprättats..."

Peeter Polgunov berättar

...Kalev Vahtras och Peeter Polgunov (som också arbetat ombord på färjan och kände Kalev) beslutade sig för att hoppa över i en annan livflotte.

"Vi var två ombord på flotten och Kalev bar en flytväst och en ljus skjorta, ljusa byxor men inga skor..."

Peeter Polgunov försäkrar att han inte tror att Kalev drunknat. "Han hade flytväst på sig och var en god simmare. Vid avskedet i flotten gav han ett piggt intryck. Han var kraftfull och utan en enda skråma."

Kalev har omkommit

Man sade till Ruth: "Detta betyder att er make lever!" Ruth inbjöds också till skyddspolisen där hon fick fylla i ett 20 sidor långt frågeformulär angående hennes make. Man frågade t o m om hans fingeravtryck och blodgrupp. I detta ögonblick kom en företrädare för den finska polisen som hade fotografier av offren med sig. Där fanns även en bild på Kalev. "En drunknad människa som man funnit under räddningsarbetet," förklarade man för Ruth. "Hur kunde ni fastställa hans namn, jag är ju först nu här och fyller i frågeformuläret och

preciserar speciella kännetecken?" frågade den chockade kvinnan. "Här hos er finns bara rykten - esterna vet ingenting," svarade den ovänlige finländaren.

"Anser ni att även den svenska polisen är dum eftersom de per telefon uppgav för mig att min make själv uppgivit sitt namn för polisen?" svarade Ruth för att inte låta sig underkuvas.

Enligt Ruths uppfattning fanns på fotot ingen människa som drunknat utan en sovande man. Han hade fotograferats framifrån och i profil från båda sidor. "Vi kommer inte att gräla med er," sade finländaren, "för oss är dödsorsaken känd," obduktioner kommer att äga rum i Finland.

Ruth är inte införstådd med att obduktionen inte ägde rum i Estland.

Nästa dag kom Ruth tillsammans med Kalevs broder tillbaka för att närmare titta på fotografiet. Brodern upptäckte blodspår i Kalevs hår på högra sidan. På vänsta sidan syntes ärr som uppenbarligen orsakats av ett vasst föremål. På halsen syntes en svullnad liknande påssjuka.

Gemensamt kom man fram till en slutsats: Detta kan inte ha varit en drunknad människa.

När Ruth såg polisen Karm försökte hon få ett samtal med honom.

"Vet ni, hos oss finns många rykten i omlopp, det pratas mycket," svarade polisen barskt. "Varför skulle vi tro på dem? Vi pratar inte längre om detta ämne."

Angående obduktionsresultaten sade tjänstemannen enbart: "Vet ni, det är över huvud taget inte er sak. Det är vi som måste förmedla sanningen."

Frågor om frågor

Vänner till Kalev har beskrivit honom som en vaken kille som lade märke till saker och ting som andra missade. Kalev har genomskådat människorna och skapat sig en bild av de omständigheter som rådde ombord på båten. Han var mycket vaken, tystlåten och arbetsam. Han umgicks med andra människor men sade aldrig något överflödigt.

"Han arbetade då tillsammans med kaptenen Piht vid "Tallink", sade Ruth. Hon upprepar att hennes make efter hans räddning befann sig i samma helikopter som kapten Piht. Detta har tydligen blivit hans öde. Ruth anser att Piht är ett mycket viktigt vittne. Hon befarar att Kalev kunde vittna om omständigheterna på båten vid haveriet, vilket skulle ogillas av någon.

Ruth vill också veta vad något betydde som sades vid polisen: "Ju mer Ruth Vahtras rör i saken, desto farligare blir saken för henne själv."

Underliga saker hände också med hennes telefon...

På kvällen mellan kl 22.00 och 23.00 den 30 september ringde telefonen. Det gick inte att se huruvida det var fjärr- eller lokalsamtal. Ruth lyfte luren men ingen fanns där. Man kunde bara höra andetag i andra änden. Detta pågick i 15 minuter. Samma natt (1 oktober) mellan kl 01.00 och 02.00 på morgonen hade någon ringt hennes far tre gånger. Inte heller där fanns någon i andra änden. Ruth har här sin egen förklaring: Kalev kände till detta nummer, hade hoppats att fadern skulle lämna informationen till Ruth. De närmast anhöriga är förtvivlade. Vad har hänt med kapten Piht, Kalev Vahtras och de andra? Var finns sanningen?

I en artikel av Jiiri Liim i den estniska tidningen *Kodumaa* den 17 november 1994 fortsätter han att skriva om Kalev Vahtras öde. Besättningsmannen Kalev Vahtras namn fanns omedelbart efter förlisningen på listan över räddade. Hans hustru letade efter honom i Finland och Sverige. Där fick hon av tjänstemän och sjukhusmedarbetare uppgiften om att hennes make skulle befinna sig på ett sjukhus i Sverige. Efter otaliga telefonsamtal och besök hos många myndigheter visade det sig till slut att det på grundval av ett fotografi identifierade liket efter Kalev Vahtras skulle finnas i Finland.

Vad hände sedan?

(Hustrun öppnade kistan trots att hennes sväger bad henne låta bli för att undvika en chock.)

"I den lilla kyrkan rådde halvmörker och jag kunde inte se alla detaljer men jag fick en chock," sade hustrun.

"Nästa dag tog vi hem kistan och hämtade en yrkesfotograf. Då såg jag min make i dagsljus. Detta var inte min make. Det var en gammal gråhårig man, plågad, slagen och som lidit smärtor."

Har även någon fackman sett bilderna?

"Jag har visat bilderna för en sakkunnig. En ledare för en engelsk räddningshelikopter förklarade att såren såg ut precis som på människor som under en räddningsaktion fallit ner i havet från vajern på en räddningshelikopter. Fallet förorsakar tryckskillnader varpå blod strömmar ur öronen. I ansiktet får man kraftiga blåmärken. Av mannens högra hands utseende att döma skulle man kunna säga att han fortfarande håller sig fast vid någonting. Hans arm var full av blodstrimmor och rivsår. Jag kan bara inte tro att han fallit ner från en helikopter, eftersom hans namn fanns så länge på listan över räddade och på en av listorna hade man t o m angivit hans kroppstemperatur. Hans namn figurerade under lång tid bland den svenska polisens data och icke minst bekräftades hans räddning per telefon.

Den som faller ur en helikopter kan inte säga sitt namn. I själva helikoptern efterfrågades inga namn utan man koncentrerade sig enbart på att rädda liv.

Inte heller på räddningsflotten där Kalev befann sig. Namnen fastställdes först senare på land. Dessutom ansåg de sakkunniga att man måste utgå ifrån spår efter slag. På de fotografier man presenterade den 10 oktober för att identifiera honom såg man blodspår i Kalevs hår, någon skråma i ansiktet och enkla sticksår. Den människa som togs hem var dock totalt vanställd."

Vad säger obduktionsresultaten?

"Obduktionen genomfördes i Finland. Den ena dödsattesten kom från obducenten. På denna anges som dödsorsak: "drunknad hypothermi". Det andra intyget kom också från Estlands ambassad i Finland med meddelandet: "drunknad den 28 september på båten, utan tidsangivelse". Den 14 oktober erhöll jag ett fax med obduktionsresultaten och Kalevs kläder, en kortärmad ljus skjorta och en byxa. Kläderna var alldeles hela. Kragen på skjortan var blodig och det fanns några blodstänk på byxorna. Om han räddades från flotten eller ur havet vet jag inte.

Denna människa har aldrig nämnt sitt namn. Han blev inte räddad. Han var inte på sjukhus för behandling. Han var enbart hittad som drunknad. Det är dock helt säkert att han befann sig på räddningsflotten till den första helikopterns ankomst och avfärd. Vad hände i verkligheten? Vad har hänt med Kalev? Varför så många motsägelsefulla omständigheter och undvikanden?"

Vad hände enligt er mening?

"Jag kan föreställa mig att när en människa fiskas upp ur havet och förhörs omedelbart efteråt i räddningshelikoptern så talar han fortfarande under chock lyckligt om sin räddning, allt han varit med om och sett.

De människor som räddades av passagerarfartygen fick enligt vad jag vet inte uppleva en sådan situation. Uppenbarligen fanns inga utredare ombord på båtarna. Sådana stackars människor dock, som forslades till militärförläggningar, blev omedelbart förhörda. Jag fruktar att Kalev på båten, före och efter katastrofen, blivit varse någonting som inte var passande för pamparna."

Har ni mottagit något resultat från obduktionen?

"Nej, ett sådant papper där alla yttre och inre sår beskrivs har jag inte erhållit. Jag vill verkligen se ett sådant. Enligt dödsattesten drunknade Kalev den 28 september. Vart fördes han sedan, var fanns han? Där fattas alla officiella uppgifter. Hans namn fanns i de svenska listorna på räddade. Varför obducerades han då i Finland? Det är bara mystiska händelser och missförstånd."

Har Estline intresserat sig för er?

"Estline har inte vänt sig till mig. Jag gick själv dit för att klara av formaliteterna. Ingen brydde sig om hur vi klarade oss. Pengar vill jag över huvud taget inte tala om, för pengar kan inte återbringa någon människa..."

Egen kommentar

Denna berättelse passar väl in i bilden. Antagligen visste Vahtras för mycket och blev mördad. Hans kropp byttes därefter ut mot en som av misstag fallit ner från vajern till en räddningshelikopter eller från en båt.

D. Sjöfartsverkets agerande

Sjöfartsverkets dåvarande säkerhetsansvarige, Bengt-Erik Stenmark, lär ha sagt vid en tidig presskonferens att Avo Piht intervjuats av den internationella haverikommissionen angående Estonias förlisning efter olyckan. Stenmark har sedan förnekat detta. Vid en TV-diskussion med Robert Aschberg i mars 1995 försökte han vilseleda allmänheten genom att påstå att Estonia byggdes enligt gällande regler. Min invändning att t o m varvet erkänner att Estonia inte byggdes enligt reglerna, eftersom det vattentäta kollisionsskottet på bildäck fattades, tvingade honom att erkänna att båten inte var byggd enligt reglerna. Stenmark fick sedermera lämna sitt arbete.

Sjöfartsverkets säkerhetschef Johan Franson blev hans efterträdare. "En av Fransons första åtgärder blev att förhindra Sjöfartsverkets personal att uttala sig om Estonias stabilitet och flytförmåga med vatten på bildäck," skriver Anders Björkman i sin nya bok "Estoniakatastrofens obesvarade frågor", kapitel 1.37. Franson påstod under hösten 1994 att det inte vore ändamålsenligt att bärga båten eftersom kropparna skulle vara i mycket dåligt skick och de rörelser som skulle orsakas av bärgning skulle skada kropparna så allvarligt att det kunde jämföras med att "mala dem genom en köttkvarn". Journalisten Maria Carlshamre har prisbelönts för att ha visat att Johan Franson medvetet och på ett osmakligt sätt vilseledde allmänheten i den här frågan.

En källa inom Sjöfartsverket tipsade Spiegel TV:s reporter, Jutta Rabe, om att Johan Franson handlade på det här viset på uppdrag av regeringen och att han erhöll en garanterat hög fallskärm ifall han skulle tvingas avgå på grund av oseriöst agerande i samband med Estonia.

Angående trovärdigheten hos Jutta Rabes källor, se kapitel O, Information till tyska Spiegel TV och andra.

I maj 1997 lanserade Sjöfartsverket ett dokument från 1959 till Erik Ridderstolpe på *Dagens Eko*, vilket ledde till Olof Forssbergs (ordföranden i den svenska haverikommissionen) avgång. Vid denna tidpunkt var Estonia-rapporten redan så långt sammanställd att det fanns ett skriftligt utkast. Enligt Werner Hummel (det tyska varvets utredare), Tuomo Karppinen (finsk

medlem i haverikommissionen) och de anhörigas expert, Alve Wendt, hade dokumentet inget samband med Estonias förlisning. Estonia byggdes först 1980 och inte 1959 då det rådde helt andra förhållanden.

Min värdering av detta är att Sjöfartsverket fått i uppdrag att ta fram en anledning till att iscensätta Forssbergs avgång. (Se även kapitel J.) Aldrig tidigare har Sjöfartsverket släppt information till medierna som är skadlig för verket självt eller ett annat statligt verk. Varför skulle Sjöfartsverket först efter nästan tre år och när rapporten i stort sett var färdigskriven bemöda sig om att i sina arkiv leta fram material som var nödvändigt för Estoniafrågan? Detta hade naturligtvis gjorts redan i början av utredningsarbetet. Att det plötsligt dök upp sådana här inaktuella handlingar från 1959 väcker misstanken att Sjöfartsverket även där är politiskt styrt.

En annan person tillhörig Sjöfartsverket uppgav att det skulle finnas ett hål i Estonias skrov på däck 0, på styrbord sida, vilket skulle vara den egentliga orsaken till förlisningen. Denne person påstod vidare att hela Sjöfartsverket internt talade om detta hål. När jag tillskrev Johan Franson för att få ryktet om hålet bekräftat så svarade han att han inte mindes någonting från de dykarbilder som togs i december 1994 på uppdrag av Sjöfartsverket. I detta sammanhang kan nämnas att Spiegel TV:s källa vid Sjöfartsverket redan i december 1996 informerade Spiegel TV om att det skulle finnas en hemligstämplad SÄPO-rapport inom Sjöfartsverket, varav framgår att den egentliga orsaken till förlisningen var ett stort hål på däck 0 på styrbord sida och inte att bogvisiret slets loss.

Faktagruppen med Johan Ridderstolpe och Björn Stenberg har i sin rapport från juni 1999 visat att haverikommissionen använt urkundsförfalskning för att fria Sjöfartsverket från brottsmisstanke och marginalisera de fel Estonia var behäftad med.

Där avslöjas också att det var Sjöfartsverkets uppgift att mot betalning utföra Bureau Veritas kontroller inom ramen för ett civilrättsligt kontrakt, då Bureau Veritas saknade kvalificerad personal.

Faktagruppen har även grävt fram att Sjöfartsverkets sista kontroll av Estonia, som skedde på kvällen den 27 september 1994 innan hon lämnade Tallinn för sin sista resa, inte alls bara var en övning för esterna utan en skarp kontroll där 14 allvarliga brister upptäcktes, vilket visade att färjan inte var sjövärdig. Åke Sjöblom, kontrollant från Sjöfartsverket, försökte därför att hindra Estonias avfärd från Tallinn men övertalades av personer högre upp i hierarkin att låta henne lämna Tallinn.

E. Politikernas brutna löften

Estonia förliste under den borgerliga regeringens mandat. Dåvarande statsministern Carl Bildt lovade att färjan skulle bärgas så snart som möjligt. Carl Bildt reste till Finland samma dag som förlisningen skedde, antagligen bl a för att hålla hemliga överläggningar med den finska regeringen. Vid månadsskiftet september/oktober 1994 tog den nya socialdemokratiska regeringen över styret och den nye statsministern Ingvar Carlsson upprepade Bildts löfte att bärga Estonia så snart som möjligt. Därefter kom Sjöfartsverkets Johan Franson med ovan nämnda vilseledande uppgifter om att vrakets inre skulle vara hoptryckt och att detta skulle ha skadat de omkomna svårt (att så inte var fallet rörande flertalet av de omkomna visades av dykarna som besökte vraket i december 1994) och att kropparna skulle sargas alltför svårt av en bärgning. Ungefär samtidigt gick Ines Uusmann ut med uppgiften om att det tekniskt sett knappast vore möjligt att dyka på ett sådant djup. Dessutom skulle kropparna redan då, dvs några veckor efter olyckan, vara svårt medfarna. Ines Uusmann påstod senare i en intervju i lördagsekot att det var en mycket stor dumhet av henne att gå ut med detta felaktiga meddelande. Min egen misstanke är att det ingalunda var fråga om en dumhet utan istället ett medvetet försök att vilseleda allmänheten för att vända opinionen från en bärgning. Hon meddelade nämligen kort därefter att det inte var möjligt att bärga och att det vore mycket bättre att gjuta betong över vraket.

I november 1994 tillsatte regeringen ett etiskt råd, där ingen av de anhöriga ingick, som kom fram till att det inte vore etiskt försvarbart att bärga Estonia. Medlemmarna i rådet misstänktes för att gå i regeringens ledband eftersom de redan innan rådet tillsattes uttalade offentligt att de motsatte sig en bärgning. Ett starkt argument som framfördes av rådet var att det var omöjligt att bärga alla varför det vore bättre att inte bärga någon alls. Många anhöriga hyser speciellt djupt förakt för en av medlemmarna i detta etiska råd nämligen Yrsa Stenius från *Aftonbladet*, som av Maria Carlshamre kallades för "maktens megafon". Många anhöriga krävde att Stenius skulle få avsked från *Aftonbladet*. Kravet kvarstår.

"Under nästan kampanjliknande former skildras hur olämpligt det skulle vara att bärga omkomna. Det Etiska Rådets inflytande och Gun Hellsviks koordinering av den politiska debatten sätter den demokratiska processen ur spel," heter det i en hemlig dagbok från en tjänsteman på Sjöfartsverket som är upprörd över hanteringen av Estoniaärendet.

En av de märkligaste turerna från kommunikationsdepartementet är bemötandet av det norska bolaget Stolt Comex Seaway A/S som är en av

världens ledande undervattensentreprenörer. Ett av bolagets specialfartyg låg dagarna efter katastrofen i närheten av Estonias vrak och man erbjöd sig att bärga omkomna till självkostnadspris. Man påpekade nödvändigheten av att agera snabbt, innan strömmarna skulle föra bort kroppar. Trots att politikerna lovat en snabb bärgning erhöll det norska företaget inte ens ett svar. Däremot sade Ines Uusmann i TV den 24 oktober 1994 att "det skall vara seriösa företag som gör det här... Det finns ett antal seriösa företag och de är alla stationerade i Aberdeen i Skottland." Dock fick inte heller något av dessa företag uppdrag att bärga.

Istället meddelade statsminister Ingvar Carlsson den 15 december 1994 att den svenska regeringen beslutat att inte bärga båten. Istället skulle en betong-övertäckning ske. Ingen från regeringens eller det etiska rådets sida hade förhört sig hos de anhöriga om hur dessa uppfattade denna fråga. Man hade på ett odemokratiskt sätt fattat ett beslut och samtidigt brutit alla utfästa löften.

Enligt min spekulering (jag saknar bevis) har Carl Bildt, Ingvar Carlsson och Ines Uusmann försökt lugna allmänheten genom att först utlova bärgning, trots att man visste att detta skulle avslöja en skandal, för att sedan göra tvärtom.

När det skulle göras en omfattande dykundersökning av vraket i december 1994, erhöll inte Stolt Comex Seaway A/S uppdraget, trots att dess anbud belöpte sig på 3,5 miljoner kronor, utan istället det brittiska företaget Rockwater, som krävde 7,5 miljoner kronor. Rockwater är känt för att kunna garantera en hög grad av sekretess och alla dess dykare har än idag tystnadsplikt rörande arbetet på Estonia. Varför detta hemlighetsmakeri? (En dykare bröt mot sekretessen, se Del 1, kapitel X, Hål på däck 0.)

Efter att medierna lyckligtvis uppmärksammat den dåliga kontakten mellan regeringen och de anhöriga och även funnit en rad märkligheter kring den internationella haverikommissionen och i synnerhet dess svenska del, gav statsminister Göran Persson vika bland annat för det stora opinionstrycket efter Olof Forssbergs avgång i maj 1997 och tillsatte en kommission att undersöka myndigheternas agerande i Estoniafrågan. I detta sammanhang påpekade Jan Guillou att det är typiskt för politiker att tillsätta en kommission som skall hjälpa till med att komma ännu längre ifrån sanningen. Så skulle ha skett i många andra sammanhang, t ex vid Palmemordsutredningen.

Analysgruppen med Peter Örn

Mycket riktigt tillsattes denna kommission, vilken kallas för "Analysgruppen för granskning av Estoniakatastrofen", på ett diktatoriskt sätt. Mitt påpekande till statsrådsberedningen att det inte var demokratiskt att regeringen, som själv skulle granskas, tillsatte en sådan analysgrupp och inte tillät de anhöriga att göra detta, besvarades med att så är brukligt i Sverige...

De anhöriga fick visserligen inkomma med förslag på medlemmar i kommissionen men enbart det minst obekväma av dessa förslag, som de stora anhängarföreningarna förespråkade, hörsammades efter påtryckningar i media. Istället överrumplades de anhöriga en måndag med information om att möte skulle hållas hos statsrådsberedningen söndagen därpå på kvällen. Där skulle regeringen tillkännage vilka personer som skulle ingå i kommissionen. Den största anhängarorganisationen, DIS, hade ingen möjlighet att med så kort varsel skicka något ombud.

Det bestämdes att Peter Örn, generalsekreterare i Röda Korset och f d folktoppartistisk statssekreterare, skulle utnämnas till ordförande. Han hävdar att han aldrig skulle ha tagit sig an uppdraget om han inte fått långtgående befogenheter, t ex att fatta beslut om bärgning.

Kommissionens uppgift skulle enligt regeringens diktat inte innefatta någon utredning av hur den internationella haverikommissionen skött sitt arbete. Här ville man avvakta slutrapporten. Ingen visste vid denna tidpunkt när detta kunde bli aktuellt. Istället skulle enbart övriga åtgärder från myndigheternas sida granskas. Dock hade statsrådsberedningen under Göran Persson dikterat att ingen som tidigare varit aktiv i anhängararbetet skulle få ingå i kommissionen. Enbart s.k. neutrala personer skulle tillsättas. De anhöriga skulle höras i en s.k. referensgrupp, istället för att låta dem göra granskningen eller ingå i Analysgruppen. Detta var naturligtvis inte ändamålsenligt, eftersom en neutral person inte har den förkunskap i det här mycket komplexa ärendet som krävs för att kunna vara en värdefull medlem i Analysgruppen.

Det meddelades att kommissionen skulle avlägga en rapport först i december 1998, dvs efter riksdagsvalet hösten 1998, trots att den utlovats tidigare.

Märkligt nog ingick professor Stig Strömholm, f d rektor för Uppsala Universitet, i kommissionen. Bara några månader tidigare hade han avböjt att med sin tunga juridiska röst hjälpa de anhöriga i debatten om dykning och sanningen om Estonia med argumentet att rättsfrågorna kring Estonia inte tillhörde hans kompetensområde. Nu såg han plötsligt inga hinder för att ställa upp. Enligt en pålitlig källa har han varit knuten till den militära under rättelsetjänsten.

DIS meddelade att kommissionen kunde åtnjuta dess förtroende endast om en ny dykundersökning genomfördes omedelbart. Jag satt för DIS räkning med i Analysgruppens referensgrupp, vilket gav mig god insyn i dess arbete. Eftersom uppgiften bestod i att analysera samhällets agerande efter katastrofen föreslog jag att tyngdpunkten i arbetet skulle läggas på att undersöka varför samhället inte kunnat peka ut någon ansvarig för förlisningen.

Jag efterlyste en analys av åklagaren Tomas Lindstrands bristfälliga arbete, varför polisen förfalskat vittnesmål från överlevande, varför sjukhuspersonal (Röda Korsets eget folk/dvs det som omedelbart föll under Peter Örnns ansvarsområde) och polis anklagades för medhjälp till flera överlevande besättningsmäns försvinnande, varför MUST och SÄPO var inblandade samt var deras rapport fanns (som Expressen skrev om). Likaså förespråkade jag en noggrann undersökning av Sjöfartsverkets och kommissionens roll i frågan om varför skrovet inte filmats i sin helhet.

Anders Björkman påpekade även att Analysgruppen borde ha utrett varför de svenskar som har och hade hand om sjösäkerheten inom Sjöfartsverket av Johan Franson tvingades att hålla tyst.

Alla dessa stötestenar undveks dock av Analysgruppen. Därför är analysen ofullständig.

Då Örnns grupp dessutom ville undanhålla dykarnas o censurerade filmmaterial för referensgruppen beslöt jag mig för att lämna referensgruppen i protest.

Till min stora förvåning gav Analysgruppen i november 1998 rekommendationen att allt skulle göras för att bärga kropparna.

Nyheten slog ned som en bomb bland de ledande. Kent Härstedt, rikskänd överlevande, satt bredvid mig när han fick beskedet från Peter Örn. När vi reste oss upp, bad jag honom ånyo att ge sitt stöd i en offentlig debatt om ny dykundersökning av vraket. Om kropparna skulle bärgas, var det ju lätt att samtidigt skicka ner en kamera och filma det som fattades. Härstedt fräste då aggressivt mot mig att det var osmakligt av mig att ställa honom en sådan fråga när han var så omskakad. Detta kom som en överraskning för mig då alla andra i rummet verkade vara glada över Analysgruppens rekommendation.

Även Härstedts tidigare kategoriska vägran att ge offentligt stöd åt mina debattinlägg om en ny dykundersökning väckte hos mig misstanken att även han hade något att dölja.

Drygt tre timmar efter Analysgruppens offentliggörande av bärgningsbeslutet den 12 november 1998 hörde jag på radion att Bill Clinton hade ringt Göran Persson i samband med Irakkrisen. Från en pålitlig källa inom UD fick jag dock veta att samtalet i alla fall inte rört Irakkrisen.

Därav skulle man kunna dra slutsatsen att Clinton ringde Persson för att tillrättavisa honom angående bärgningsbeslutet. Jag är nämligen övertygad om att Analysgruppens beslut återspeglar Göran Perssons önskemål att Estonia-skandalen blir allmänt känd.

Persson måste utgå ifrån att skandalen inte kan hemlighållas hur länge som helst och han har inget intresse av att bli indragen i den då han är helt oskyldig. Alltså kan Persson bara dra politisk nytta av att sanningen uppdagas. Dessutom visar Perssons politik på många andra punkter att han försöker befria Sverige ur USAs brottsliga järngrepp.

Tyvärr är Persson inte så mäktig som han skall vara enligt konstitutionen. USA utövar genom sina säkerhetstjänster och andra kanaler ett stort inflytande över Sveriges politik. Förmodligen var det därför Mona Sahlin fick ansvaret för Estoniahantering. Hon lovade de anhöriga att agera för sanningen men svek sina löften genom att tillåta att Danmark ingick ett folkrättsligt avtal med Sverige om att inga kroppar skulle bärgas, efter att regeringens egen Analysgrupp lämnat rekommendationen att så skulle ske.

I februari 1999 åberopade Sahlin just Danmark, Finland och Estland som hinder för en bärgning, då dessa stater inte skulle vara villiga att omförhandla dykförbudsavtalet.

Pengarna för Peter Örn's Analysgrupp, åtskilliga skattemiljoner, var återigen utbetalade i onödan.

När jag tillskrev regeringen för att erhålla kopior av all korrespondens mellan Sverige och USA angående Estonia så svarade man att sådana handlingar inte förvaras hos regeringen. Jag erhöll inget skriftligt svar på min fråga om var de förvaras. Samtidigt vägrade regeringen att släppa sekretesstämpeln på övriga Estoniahandlingar, framförallt de som finns hos den internationella haverikommissionen.

Hos UD finns det ca 400 dokument om Estonia som hemligstämplats med motiveringen att en publicering av dem kan försvåra relationen till främmande makt.

Avslutningsvis vill jag påpeka att en politiker har utsetts till hatobjekt nummer ett av många anhöriga, nämligen Ines Uusmann. Vi har ideligen krävt hennes avgång. Inget har hänt. Enligt min bedömning borde även Göran Persson ha märkt att Ines Uusmann inte klarade av att hantera sina uppgifter. Hon har sannolikt bidragit till att socialdemokraterna förlorat väljare. Att Göran Persson ändå behöll henne på posten skulle kunna förklaras med att hon är en av de få som känner till sanningen om Estonia. Skulle hon ha avskedats så riskerades eventuellt att hon skulle börja tala ut och framför allt så skulle det ha inneburit att en ny person måste invigas i detta brisanta ärende. Ju fler

som vet, desto större är risken att bubblan spricker. Dessutom hade Uusmann från regeringens synvinkel enbart uppfyllt sin plikt. Därför fick hon sitta kvar.

Efter riksdagsvalet i september 1998 upplöstes Ines Uusmanns departement och införlivades i ett nytt, stort näringsdepartement, där vice departementschefen Mona Sahlin, som var vice statsminister under Ingvar Carlsson, ansvarar för handläggningen av Estoniaärendet.

Antagligen även här ett skickligt schackdrag av Göran Persson för att driva sin vilja igenom gentemot USAs inblandning i svensk politik.

F. Dykförbud, skyddande av gravfriden

I början av december 1994 genomfördes på uppdrag av svenska Sjöfartsverket och därmed svenska regeringen de enda officiella dykundersökningarna av vraket. I början av oktober 1994 hade den finska militären enbart sökt med ekolod och filmat med hjälp av undervattenskameror men inga dykare hade varit nere. De engelska dykare som nu anlätades förbjöds officiellt att undersöka och filma på bildäck. När andra bilfärjor, t ex *Jan Heweliusz* och *Herald of Free Enterprise* kapsejsat, har man prioriterat undersökning av bildäck. För att fastställa olycksförloppet måste nämligen klarläggas vilket slags last som fanns ombord, hur denna var fördelad, huruvida bildäck var överbelastat, vilken trim båten eventuellt hade osv. Intet av detta fick dock undersökas på Estonia enligt vad som uppgivits för allmänheten.

Den 27 augusti 1995 trädde ett folkrättsligt avtal i kraft mellan Estland, Finland och Sverige angående säkrandet av gravfriden vid Estonias förlisningsplats, dvs dykförbud och betongövertäckning. Motiveringen för dykförbudet var att gravplundring skulle förhindras. På grund av detta avtal lagstiftade de tre länderna om en nationell strafflag för att säkra griftefriden. Utöver den avtalstext som de tre länderna enats om förbjuder Sverige med sin lagstiftning samtliga åtgärder vid och kring vraket, med undantag för bortförande av gammal olja samt för det arbete som är nödvändigt för att kunna lägga minst 15 000 ton betong över vraket. I regeringspropositionen (lagförarbeten) 1994/95:190 står det uttryckligen vid denna punkt på sidan 7: "Inte heller i övrigt erfordras ytterligare undantag från förbudet." Detta innebär att det tvärtemot det folkrättsliga kontraktet också är förbjudet att företa dykningar i bevisssyfte, ifall detta behövs inom ramen för en civilrättslig eller straffrättslig prövning, respektive om en domstol anordnar en dykning i undersökningssyfte.

Justitieutskottet godkände detta.

Enligt min juridiska bedömning, som delas av en rad andra jurister som jag diskuterat saken med, utgör detta ett brott mot artikel 6, mänskoko-rättskonventionen, som garanterar en fri rättegång. Det är nämligen väsentligt vid en rättegång att man har tillgång till allt bevismaterial. Detta gäller både vid en straffrättslig rättegång, där man vill befria sig från ett ansvar, och vid en civilrättslig rättegång, där man, som t ex i det här fallet, behöver bevis för att Sjöfartsverket genomfört undermåliga kontroller och dylikt. Enligt min uppfattning utgör detta också ett brott mot svensk författning, grundlagen, som visserligen inte uttryckligen men genom tolkning reglerar att en stat som själv är part i en rättegång, t ex via det statliga Sjöfartsverket, inte med en lag kan förbjuda all bevisupptagning vid ett föremål och på så vis öka chansen att slippa ansvar. Dykförbudslagen strider därför, i den utsträckning den förbjuder bevisupptagning, enligt min mening mot högre rättsregler, nämligen författningen och konventionen för mänskliga rättigheter.

Dessutom strider dykförbudslagen enligt min och många andra juristers, däribland professor Hugo Tibergs, uppfattning mot folkrätten. Den svenska regeringen äger ingen rätt att lagstifta på internationellt territorium, dvs öppet hav. Det strider mot principen att havet är fritt för alla, vilket är en mycket gammal folkrättslig regel.

Intressant är också att lagen trädde i kraft i en sällan skådad hast, vilket är mycket sällsynt vid lagstiftning (SFS 1995:732). Lagens grund, dvs det folkrättsliga avtalet, trädde ikraft först den 27 augusti 1995. Den svenska lagen om dykförbud, som skall vara en följd därav, trädde i kraft redan den 1 juli 1995, dvs nästan två månader tidigare än det regelverk som möjliggör lagen. En sådan brådska har lagstiftaren såvitt jag vet aldrig förr haft i svensk efterkrigshistoria.

Viktigt i sammanhanget är också att moderater och socialdemokrater arbetat i gott samförstånd i frågan. Annars hade en majoritet inte kunnat uppnås så snabbt dvs om man inte haft ett gemensamt intresse att bevaka. Den enda som över huvud taget riktat någon form av kritik mot den här lagstiftningen är Thomas Julin från miljöpartiet.

Anledningen till stiftandet av lagen uppgavs officiellt vara skyddande av gravfriden dvs att gravplundring skulle förhindras. Detta är någonting som ligger framförallt i de anhörigas intresse. Ingen politiker som bidragit till stiftandet av lagen har tillfrågat de anhöriga om deras åsikt eller låtit genomföra en omröstning, trots att det gjorts omröstningar inom DIS som visar motsatsen och alla politiker känt till det. Kommunikationsminister Ines Uusmanns dåvarande rättschef Anders Jacobaeus skriver i ett rättsligt utlåtande att dykförbudslagen också förbjuder domstolar att genomföra

dykning. Därmed omintetgörs bevissäkring. Han skriver vidare att detta kan kollidera med domstolars rätt att just ansöka om en bevissäkring. Hur denna kollision skall lösas lämnar Iacobaeus därhän.

Detta till trots proklamerade Ines Uusmann i juni 1996 officiellt att regeringen beslutat skjuta upp sitt beslut om verkställande av betongövertäckningen av Estonia, för det fall att den internationella haverikommissionen skulle behöva nytt bevismaterial eller att det skulle behövas ny bevisning inom ramen för de anhörigas rättegång i Paris. Detta bekräftade Ines Uusmann ånyo vid en lördagsintervju för ekoredaktionen i april 1997.

När jag i mars 1997 gick ut med ett pressmeddelande om att en ny dykundersökning behövs för bevissäkringen inom ramen för rättegången i Paris, reagerade Uusmann och därmed regeringen snabbt genom att ändra sig och meddela att en sådan bevissäkring inte vore tillåten enligt dykförbudslagen därför att den skulle störa gravfriden.

Min egen värdering av detta meddelande är att Ines Uusmann gör sig skyldig till grovt hyckleri när hon först påstår att man skall vänta med betongövertäckningen för att möjliggöra ny bevisupptagning för rättegången i Paris och, när detta sedermera krävs, hävdar att detta inte är tillåtet eftersom det skulle strida mot dykförbudslagen. Ines Uusmann var medveten om lagen redan i juni 1996. Man kan alltså tvivla på hennes förklaring i juni 1996 när hon i mars 1997 plötsligt påstår raka motsatsen. Den egentliga orsaken till att beslutet om betongövertäckning sköts upp är nämligen en helt annan. Se här nästa kapitel G, Betong.

För att kringgå problemet att svenska staten inte äger rätt att lagstifta på öppet hav, uppmanade den svenska regeringen genom påfallande starka diplomatiska ansträngningar den 23 april 1996 alla europeiska stater att ansluta sig till det folkrättsliga avtalet mellan Estland, Finland och Sverige, vilket innehåller dykförbud och godkänner betongövertäckning. Efter DIS vädjan valde i alla fall den tyska regeringen att avstå ifrån att ansluta sig till dykförbudsavtalet.

Det går som en röd tråd genom regeringens och andra myndigheters agerande att de med alla medel vill förhindra en ny dykundersökning. I lagen kunde man annars ha gjort undantag för de anhörigas och domstolsintressen. Enligt min teori är skälet inte skyddande av gravfriden. Denna ligger ju först och främst i de anhörigas intresse och dessa har aldrig blivit tillfrågade i saken. En överväldigande majoritet av de anhöriga vill att en dykundersökning genomförs. När det gäller skändning av jordegravar har man inte vidtagit liknande extraordinära åtgärder. Troligt är att det på havsbotten vilar en stor skandal, vilken skall döljas med alla medel.

Peter Barasinskys dykförsök

Innan den svenska lagen om dykförbud trätt i kraft den 1 juli 1995 ville Peter Barasinsky, som arbetat ombord på Estonia, bärga sin omkomna hustru Carita. Han visste genom uppgifter från överlevande att Carita nästan hunnit ut på däck men fallit tillbaka ned i en trappuppgång vilken utgjorde en djup fälla på grund av slagsidan. Han kände därmed till hennes position vilket innebar att han inte skulle behöva söka igenom hela båten och därmed riskera att göra åverkan på andra kroppar, utan han kunde lokalisera henne lätt och bärga kroppen. Paret hade lovat varandra begravning på en kyrkogård i Uppsala. Våren 1995 engagerade Peter därför ett polskt dykerteam, eftersom han själv har polskt påbrå och eftersom detta var en ekonomiskt fördelaktig variant. Oförsiktigt nog tillkännagav han sina planer offentligt. Dykningen utgjorde självfallet inget lagbrott ännu eftersom den nya dykförbudslagen inte hunnit träda i kraft.

När den svenska regeringen fick information om hans planer skickades omedelbart ett hemligt brev till den polska regeringen, vilket hade till följd att alla polska dykare vägrade att ta Barasinskys uppdrag, trots att de gärna hade tagit sig an arbetet.

När jag mer än ett år senare försökte få kännedom om det hemligstämplade brevet erhöll jag svaret från svenska UD att man inte tänkte upphäva sekretessen.

Jag ställer mig således frågan varför den svenska regeringen över huvud taget gör sådana ansträngningar i ett enskilt fall och framförallt varför brevet hemligstämplats och fortfarande hålls hemligstämplat?

Efter denna oväntade fördröjning satsade Barasinsky nu sina pengar från försäkringsbolaget SKULD på att anlita tyska dykare. När detta blev känt sände den svenska regeringen en not till den tyska regeringen och bad den förhindra dykning. De tyska myndigheterna hotade de tyska dykarna med indragning av deras licens. Dessa struntade dock i hotet och begav sig ut på havet. Detta skedde i mitten av juni 1995, dvs några veckor innan dykförbudslagen trädde i kraft. Med ombord på dykbåten fanns Jutta Rabe från tyska Spiegel TV för att dokumentera Barasinskys dykning.

De tyska dykarna hade svårt att hitta förlisningsplatsen eftersom den internationella haverikommissionen angivit felaktig position för platsen i sin delrapport som publicerats i mars 1995. Enbart tack vare en av dykarnas kontakter vid tyska marinen erhöll man rätt position, vilken avvek nästan två kilometer från den felaktigt angivna. Hur kunde den tyska marinen känna till den rätta positionen?

Just när Barasinsky anlände till förlisningsplatsen med de tyska dykarna kom den svenska marinens isbrytare Ale till platsen och försökte skrämma iväg tyskarna. Av ekonomiska skäl hade Barasinsky investerat enbart i en fjärrstyrd kamera med fjärrstyrd griparm som skulle bärga Carita. Detta utnyttjade Ale genom att, i strid med alla sjörättsliga regler, lägga sig på en halv meters distans från den tyska dykbåten som var mycket mindre och börja pumpa vatten från den ena sidan till den andra. På så sätt skapades så starka vågor att de tyska dykarna tvingades avbryta sitt filmnings- och gripförsök. Annars hade risken varit alltför stor att vågorna skulle förstöra kabeln till den fjärrstyrda roboten så att det mycket värdefulla redskapet skulle gå förlorat en gång för alla. Detta brott mot sjölagen filmades noggrant av tyska Spiegel TV som dessutom ifrågasatte med vilken rätt den svenska isbrytaren Ale agerade mot en tysk båt på internationellt vatten. Ales kapten uppgav då att de på uppdrag av svenska Sjöfartsverket skulle bevaka platsen och inte tillåta någon dykverksamhet där.

Händelsen polisanmälades men anmälan bearbetades inte av åklagaren utan ärendet lades ned. Längre fram kommer jag att beröra flera fall där åklagarmyndigheten agerat minst sagt märkligt angående Estonia. Se härom kapitel M, Åklagarens och polisens agerande.

Det är obegripligt att detta brott inte beivrades trots tillräckliga bevis genom de glasklara bilderna. Det är tydligt även för en lekman att en så stor båt inte äger rätt att gå så nära en annan båt som 50 cm. Det var på håret att en kollision inträffat på öppet hav. Dessutom fanns inget rättsligt lagstöd för Ales agerande eftersom dykförbudslagen inte ens trätt i kraft vid den aktuella tidpunkten och dessutom ligger platsen på internationellt vatten.

Barasinsky tvingades avbryta sitt försök att bärga Carita vilket ökade hans lidande avsevärt.

Andra dykförsök

I februari 1997 planerade anhöriga en ny dykning med samma dykare som försökt hjälpa Peter Barasinsky. Den här gången begick man inte misstaget att offentliggöra det och dykningen planlades under stor sekretess. Just när kontrakt skrivits med dykarna och priset färdigförhandlats dök mystiska telefonsamtal upp vid en TV-redaktion i Berlin och hos dykfirman i Tyskland. Påringningarna kännetecknades av att signaler gick fram men när luren lyftes så fanns ingen i andra änden. Detta upprepades åtskilliga gånger under dagtid och delvis även nattetid. Dessa mystiska påringningar dök upp precis i

samband med den planerade dykaktionen. TV-redaktionen lyckades vid flera tillfällen, tack vare en modern digital växelanläggning, spåra telefonnumret varifrån påringningarna kom. Samma telefonnummer spårades vid flera tillfällen. Telefonnumret var som följer: 0046 010 ???

Förfrågningar vid tyska televerket resulterade bara i att telefonnumret måste komma från ett statligt verk i Sverige eftersom de fyra sista siffrorna inte gick att spåra via den digitala växelanläggningen. Endast staten har möjlighet att hemlighålla telefonanknytningar på detta vis. Nu återstår frågan vad 010 efter landsnumret 46 för Sverige står för. Det rör sig inte om mobiltelefonnätet för där faller den första nollan bort och numret skulle i så fall ha sett ut som följer: 0046 10 osv.

Anhörigföreningen DIS:s efterforskningar inom svenska försvaret resulterade i information om att det finns ett hemligt svenskt militärtelefonnät som är helt oberoende av televerkets telefonnät. Detta nät har riktnummer för t ex signalspaning, 060 plus fyra eller fem anknytningssiffror, respektive för ingenjörtrupperna, 080 plus fyra eller fem anknytningssiffror. Längre än så här kom vi inte när det gäller telefonnumret. Inte heller kan eller vill kriminalpolisen hjälpa till med den här frågan. Alltså återstår bara spekulatjonen att 010 leder längst upp i den militära hierarkin, dvs försvarsdepartementet eller liknande. Det skulle stämma väl överens med det faktum att all anhörigkontakt sedan oktober 1996 sköts från försvaret, nämligen Styrelsen för Psykologiskt Försvar. Den f d ordföranden i svenska haverikommissionen, Olof Forssberg, och hans efterträdare, Anne-Louise Eksborg, har båda tjänstgjort som rättschefer inom försvarsdepartementet. Dessutom var det försvarets isbrytare som föste bort Barasinsky och andra dykare. Som vi senare kommer att se lade sig försvaret också i andra frågor i syfte att bedriva mörkläggnig.

För att bringa mer klarhet i avlyssningsfrågan sade någon från DIS i en vanlig telefon: "Imorgon åker vi ut och dyker på Estonia för att säkra bevis!"

Morgonen därpå fick försvarets isbrytare Ale och ett sjömättningsfartyg i uppdrag att omgående bege sig till förlisningsplatsen.

Det stod nu ganska klart att svenska försvarsmakten låg bakom de mystiska telefonsamtalen. Man drog därav slutsatsen att den hemliga dykaktionen var avslöjad, antagligen genom telefonavlyssning. Därför beslutade man sig för att inte ånyo investera onödiga pengar i ett dykförsök som sedan kunde tillintetgöras av den svenska marinen. Senare erfor de anhöriga genom tips från Sjöfartsverket att dykplanerna varit välkända och noga observerade på Sjöfartsverket.

Under våren 1997 försökte jag blåsa liv i diskussionen om nödvändigheten av en ny dykning. Jag kontaktade skriftligen alla riksdagspartier och riktade

anklagelser mot Ines Uusmann. Vi erhöll inget stöd från något av partierna. Vänsterpartiet svarade i alla fall att alla riksdagspartier har enats om att inte tillåta en ny dykning. Min skriftliga förfrågan om hur detta kommer sig lämnades obesvarad trots att jag upprepade gånger bad om ett svar.

Den 18 augusti 1997 gjordes från den tyska dykbåten Fair Play VII ett nytt försök att sänka ned en brittisk undervattenskamera styrd av brittiska specialister. Varken tyska eller brittiska medborgare omfattas av dykförbudslagen, eftersom förlisningsplatsen ligger på internationellt vatten. Före operationen företogs intensiva efterspaningar för att säkerställa att isbrytaren Ale eller andra bevakningsfartyg inte befann sig vid förlisningsplatsen. Dock låg den svenska isbrytaren Ale där just den dag då den tyska dykarbåten anlände till platsen men inte dagarna dessförinnan. När man sänkt ned kameran för att filma hålet på styrbordsidan i höjd med däck 0, kunde man se endast makadam som hållts ut runtom Estonia. Huruvida makadam även hållts ut på själva vraket, t ex för att dölja hålet, gick inte att fastställa med bestämdhet eftersom Ale störde operationen genom att skapa höga vågor. Ale hotade den tyska båten med ditkallande av den finska kustbevakningen som förstärkning om den inte gav sig iväg. Detta hot togs på allvar och den tyska båten lämnade platsen med oförrättat ärende. Återigen hade det svenska försvaret struntat i internationella sjöregler efter mottot: "Den som är starkast har rätt."

G. Betong

Som nämnts har den svenska regeringen brutit sitt löfte att bärga båten genom att den 15 december 1994 besluta att båten skulle täckas över.

Med detta beslut gav regeringen Sjöfartsverket i uppdrag att skyndsamt lämna förslag på hur fartyget skulle kunna övertäckas och bevakas. Redan den 10 februari 1995 var Sjöfartsverket klart med sin rapport och presenterade där fyra tänkbara metoder. Den första bestod i att täcka vraket med massor, som t ex sten, sand och grus. Den andra innebar att gjuta in Estonia i betong och den tredje att gräva ut botten under fartyget och delvis sänka ned det i havsbotten och därefter genomföra en övertäckning. Den fjärde och sista metoden bestod i att övertäcka fartyget med en nätkonstruktion. De två sistnämnda metoderna granskades inte närmare vilket kritiserades hårt av de anhöriga. Betongskalkonstruktionen var det enda förslag som bearbetades seriöst. Därför föreslog Sjöfartsverket att Estonia skulle gutas in i ett 15 000 ton tungt betongskal. Redan den 2 mars 1995 beslutade regeringen att uppdraga åt

Sjöfartsverket att genomföra en sådan betongövertäckning. Viktigt i samband med betonglösningen var också premissen att skrovet inte skulle skadas av betongen. Betongskalet skulle vila på havsbotten.

I motionen JU 19 (MP) krävde miljöpartiet att marinen skulle få i uppdrag att komma med förslag om övertäckning av Estonia med ubåtsnät och elektronisk övervakning. Motionen avsågs.

Enligt en anonym dagboksförfattare från Sjöfartsverket finns där en intern rapport som avråder regeringen från betonglösningen.

Stripteaseredaktionen vid svenska TV 2 avslöjade i april 1997 att alla tekniker, som regeringen med hjälp av Sjöfartsverket kontaktat i betongfrågan, avrätt från att täcka Estonia med betong på grund av att man härmed skulle tangera teknikens bristningsgräns. Teknikerna såg en allvarlig risk för att betongövertäckningen inte skulle kunna verkställas på grund av den instabila havsbotten. Mycket enklare och dessutom billigare lösningar skulle stå till buds för hindrande av gravplundring och besök av nyfikna hobbydykare osv. En radar- och satellitövervakning från finska Utö, som redan övervakar ett finskt krigsfartyg från andra världskriget i närheten av Estonia, skulle garantera ett tillräckligt skydd. Man diskuterade även ett larmat nät, vilket också skulle vara mycket billigare. När det gäller alla andra avlidna i Sverige så räcker det med en lag som skyddar griftefriden på kyrkogårdar, som är mycket mer lättillgängliga än ett vrak på havsbotten. Det skulle aldrig falla någon in att omgärda en kyrkogård med taggtråd eller ingjuta den i ett betongskal eller dylikt.

Ingen politiker har tillfrågat de anhöriga om de över huvud taget önskar en betongövertäckning. Interna undersökningar inom DIS visar att över 90 procent av medlemmarna motsätter sig en betongövertäckning. En av Rapportredaktionen på TV 2 senare genomförd undersökning bland svenska anhöriga visar att en klar majoritet motsätter sig en betongövertäckning.

I en mycket slarvig och ytlig rättsutredning av Anders Iacobaeus i kommunikationsdepartementet (numera lagman i Linköping) påstås att en betongövertäckning inte skulle strida mot några lagar. Det enda som skulle vålla problematik är äganderätten till båten. Denna rätt har dock försäkringsbolagen överlåtit till den svenska regeringen. Han nämner inte med ett ord de anhörigas äganderätt till föremål som de förvärvat genom arv eller som de överlevande fått lämna kvar nere i djupet. Det finns familjeklenoder, kontanter och liknande ombord, som vid en betongövertäckning skulle tillintetgöras och därmed skulle betongövertäckningen utgöra en expropriation i strid mot äganderättsgarantin i den svenska författningen och konventionen för mänskliga rättigheter. Övergreppet förvärras av att den svenska regeringen

då inte bara inkräktar på sina egna medborgares äganderätt utan även hundratal utländska medborgares, vilkas rätt inte lyder under den svenska regeringens makt. Denna fråga har över huvud taget inte diskuterats officiellt i regeringskretsar eller av lagrådet.

I samband med de anhörigas förtvivlade försök att stoppa betongövertäckningen under våren 1996 kontaktade jag alla riksdagspartier utom det regerande socialdemokratiska partiet. Folkpartiet dröjde länge men lämnade till sist ett färglöst svar. Centern gick i socialdemokraternas ledband. Endast kristdemokraterna, miljöpartiet och vänsterpartiets Gudrun Schyman reagerade som medmänniskor och försökte ställa upp för de anhöriga, vilket kändes mycket bra. Dock svek även dessa partier när det gällde att sätta igång en debatt om en ny dykundersökning.

Det parti som jag hoppats mest på, moderaterna, visade sig bli den största besvikelsen. Vid skriftväxling och telefonsamtal under våren 1996 undvek Gun Hellsvik ett klart ställningstagande rörande betongövertäckningen. Hon slingrade sig istället genom att säga att det inte vore juste att slå politiskt mynt av Estoniafrågan och att detta ärende är så infekterat att alla beslut, hur de än fattas, på något vis skulle uppfattas som felaktiga, men hon fördömde till en början inte uttryckligen betongövertäckningen.

Gun Hellsvik kommenterade betongbeslutet i *Expressen* den 15 december 1994 enligt följande: "Det har gjorts ett seriöst arbete och vår inställning är att stödja det beslut som fattas."

Många trodde att det var de anhörigas och massmedernas massiva angrepp mot betongövertäckningen som ledde till att regeringen i juni 1996 tillkännagav att beslutet om betongövertäckning skulle skjutas upp, men mycket talar för att det fanns tyngre skäl än dessa.

Beslutet att skjuta upp betongövertäckningen uteslöt dock inte att alla förberedelser inför betongövertäckningen fick fortskrida, dvs genom förstärkning av havsbotten, trots att även detta kostar mycket skattepengar. Enbart gjutandet av själva betongskalet skall föregås av ett nytt regeringsbeslut. Det officiella skälet för uppskjutandet angavs vara att den internationella haverikommissionen inte presenterat sin slutrapport ännu och att det kanske skulle behövas nya bevis vid de stundande rättegångarna i Paris och Stockholm. Sådana bevis kan naturligtvis enbart erhållas genom en ny dykundersökning. På frågan huruvida en ny dykundersökning skulle tillåtas svarade dock Ines Uusmann till TV 4s reporter Joachim Dyfvermark att detta skulle strida mot lagen om skyddande av gravfriden. Detta hyckleri kan bara förklaras med att det måste ha funnits andra skäl för regeringen att vänta med betongövertäckningen.

De uppgifter som Stripteaseredaktionen fick fram och de tips som tyska Spiegel TV fick från Sjöfartsverket visar att det vid den tidpunkten rent tekniskt var en omöjlighet att gjuta in Estonia i betong på grund av de dåliga förhållandena på havsbotten. Det passade då bra att låtsas ge vika för det starka opinionstrycket och på så sätt lugna allmänheten.

Faran var dock ingalunda över. Sjöfartsverket förhandlade för fullt med NCC om slutförandet av betongövertäckningen och den tekniska sidan var redan färdigförhandlad. Förbättringar skulle ske med hänsynstagande till havsbotten, dvs i stället för 40 000 ton sten på fören och aktern skulle lätta betongplattor användas.

Enligt ett dykförsök sommaren 1997 och tips från Sjöfartsverket till Spiegel TV i december 1996 skall Estonia ha flyttats på grund av alla tusentals ton makadam och sten som vräcks ut på havsbotten runt omkring vraket. Chockvågor till följd därav har lett till att flera kroppar frigjorts från vraket och sedermera flutit i land i Estland.

En ytterligare följd av den ovarsamma hanteringen lär vara att själva vraket har spruckit på minst ett ställe. Vraket riskerar nu att brytas sönder helt och hållet. Detta bekräftas av källor inom betongbolagen. Trots att Sjöfartsverket tvärt förnekat dessa uppgifter i ett officiellt brev till mig framkom under sommaren 1997 att NCC utför nya undersökningar vid vraket på grund av att det eventuellt rört sig. Enligt Bertil Arvidsson i Sjöfartsverket har dessa undersökningar resulterat i att Estonia ligger stabilt och inte har rört sig.

Att själva förberedelsen för betongövertäckningen som lett till att flera kroppar lämnat båten och som med all sannolikhet även orsakat skada på och vid båten, skulle störa griftefriden på ett allvarligare sätt än en dykning i bevissyfte, har aldrig fallit den svenska regeringen eller Sjöfartsverket in att ens diskutera.

Enbart pengar till bevakningen och inte till utredningen av sanningen

Trots att man officiellt talat om skydd av gravfriden, vilket skulle vara till förmån för enbart en försvinnande minoritets (de anhörigas) intressen, jämfört med hela svenska folkets, anslog den svenska regeringen 1996 24 miljoner kronor i budget för att bevaka graven fram till dess att betongövertäckningen verkställs. När de anhöriga inom DIS erhöll denna information startades en intern enkät för att utröna huruvida de anhöriga hellre ville ha dessa pengar till processen i Paris vilken avses leda till högre skadestånd samt uppenbarandet av sanningen om Estonias förlisning. En överväldigande majoritet föredrog

enligt nämnda undersökning uppenbarandet av sanningen framför skyddande av gravfriden. Sanningen är en viktig faktor för sorgearbetet.

Enligt min mening visas härigenom återigen med vilket hyckleri regeringen sköter anhörigfrågan när det gäller Estonia. När de anhöriga hellre önskar att sanningen skall tas fram och vill driva processen i Paris, så finns det ingen anledning att belasta skattebetalarna med 24 miljoner kronor för ett slags bevakning av vraket som de flesta inte vill prioritera.

Bortsett från detta finns ingen anledning att välja den absolut dyraste lösningen för att skydda vraket. Betongvarianten skulle efter färdigställandet ha kostat skattebetalarna minst 352 miljoner kronor. På grund av att man tänjde tekniken till bristningsgränsen måste man avbryta detta arbete. Därvidlag visade det sig att den största delen av pengarna redan hade betalats ut innan betongövertäckningen över huvud taget hade påbörjats.

Miljöpartiets Birger Schlaug och överlevanden Kent Härstedt reagerade mycket starkt i samband med att regeringen höll överläggningar med alla partier angående frågan om betongövertäckningens uppskjutande (som för övrigt påkallades på ett nonchalant sätt gentemot de övriga partierna) utan att informera om att övertäckningen till största delen redan var betald.

Vid en närmare granskning av de hemligstämplade kontrakten, som de anhöriga lyckats komma över, visade det sig att NCC bara är en fasad utåt. Det holländska bolaget Smit Tak B. V., som är känt för att vara lojalt mot regeringar och som är ledande specialist på oskadliggörande av atomsopor och annat atomavfall som dumpats i havet, är viktigt när det gäller betongövertäckningen. Har man valt en betonglösning på grund av att det kan finnas radioaktiva (smugglade) ämnen på Estonias bildäck?

Detta sammanfaller väl med iakttagelsen att Sjöfartsverkets dykare fick order om att inte undersöka bildäck i december 1994. Ines Uusmann lär då ha uttalat att det skulle vara alltför farligt för dykarna att vistas på bildäck. Uppgifter om radioaktivt smuggelgods på Estonias bildäck har kommit från många olika håll. Jag kommer att redogöra för dessa uppgifter längre fram.

Konkurrerande företag har klagat över att Sjöfartsverket upphandlade betongkontraktet i strid med de regler som gäller inom EU. De konkurrerande företagen erhöll vilseledande information, dessutom för sent, från Sjöfartsverket vilket gjorde det svårare för dem att lägga fram bud som formellt liknade det från NCC. Det påstås att frågan om vem som skulle få betongkontraktet redan var uppgjord från början. I den anonyma dagboken från Sjöfartsverket heter det på sidan 16 avslutningsvis:

"2) En övertäckning av vraket presenteras (på en presskonferens, min anmärkning) som i själva verket är just en sådan lösning som Sjfv avrådde ifrån i sin tekniska rapport till regeringen.

Sannolikt satsar man på alternativ 2 dvs att än en gång kunna överraska och manipulera media. Personer som arbetar med denna fråga är beredda på en mediastorm som skall ridas ut innan arbetet på plats kan sättas igång. Nu när uppdraget är beställt utgår man ifrån att handläggningen, som lagen säger, ej kan överklagas.

Eftersom tiden inte preciserats tyder det på att man vill avvakta ett tillfälle när nyhetskonkurrensen är hård och då kalla med kort varsel. Det pris som uppges antas enbart återspegla baskostnader. En gissning är att man kommer att välja att uppges ca 300-400 m kr. Den verkliga kostnaden för att stabilisera dessa stora områden är omöjlig att uppskatta i förhand. Den slutliga kostnaden för övertäckningen bedöms närma sig en miljard kronor. Följd-kostnaden för samhället och övriga berörda blir avsevärt högre om detta får verkställas. Av samma skäl kommer det knappast anges hur lång tid arbetet kommer att ta."

Endast tack vare Analysgruppens rekommendation beslöt Mona Sahlin å regeringens vägnar i februari 1999 att alla betongplaner skulle läggas ner. Ca 300 miljoner SEK hade alltså kastats i sjön helt i onödan.

Kommentar:

Ett tjockt betongskal skulle såväl förhindra radioaktivt läckage i Östersjön som att någon skulle kunna utföra fördjupade undersökningar av Estonia, vilket i sin tur skulle medföra att obehagliga sanningar skulle avslöjas. Därför måste enligt min bedömning betongfrågan och dykförbudsfrågan ses i ett sammanhang.

H. Påverkan på Parisprocessen och försäkringsbolagen

Den 9 oktober 1996 höll jag en liten pressträff på mitt kontor för att göra den svenska pressen uppmärksam på frågetecknen kring Avo Piht. Detta möte resulterade enbart i att Kristina Gauthier, då på DN, dagen därpå på första sidan tillkännagav att det inom ramen för Parisprocessen skulle genomföras en ny dykning till vraket. Detta hade jag bara sagt i en bisats men det visade sig vara mycket bra att DN publicerade det eftersom regeringen då avslöjade sig själv. Rättschefen i kommunikationsdepartement Anders Iacobaeus gav nämligen dagen därpå en intervju med SvD, vilken publiceras den 11 oktober 1996. I denna intervju meddelade han att svenska regeringen skulle påverka

domstolen i Paris med diplomatiska medel så att en ny dykundersökning och upptagande av bevis inte skulle kunna utföras. Tilläggas bör att Anders Iacobaeus gjorde fler och tydligare uttalanden till SvD men undanbad sig en publicering av dessa uttalanden. Detta hot om påverkan på domstolen i Paris rimmar illa med Ines Uusmanns angivna skäl till avvaktan med betongövertäckningen, nämligen för att möjliggöra ny bevisupptagning för Parisrättegången som enbart kan ske genom ny dykning. Dessutom strider det mot alla demokratiska principer att en regering försöker påverka en domstol, utöver detta en utländsk domstol. Mycket tungt vägande skäl skall till innan en regering i förväg tillkännager att man med diplomatiska medel skall försöka påverka en domstol i ett annat land dvs agera mot alla rättsstatliga grundprinciper.

När jag läste artikeln i SvD, förstod jag först inte innebörden, eftersom jag höll det för uteslutet att det skulle vara möjligt att påverka domstolen i Paris. Trots detta kontaktade jag vårt franska ombud i Paris, advokaten Erik Schmill. Han påpekade att det fanns en möjlighet för den svenska regeringen att påverka den franska regeringen så att denna tillsätter en åklagare i civilprocessen, där en åklagare i motsats till vid en straffrättslig process inte hör hemma. Han tillade att detta ytterst sällan hände och trodde knappast att någon åklagare skulle involveras i vår process. Att franska staten har möjlighet att tillsätta en åklagare i ett tvistemål, dvs en process som inte har med straffrätt att göra, är en gammal regel från den tid då man ansåg att den franska statens intressen skulle bevakas även i sådana mål.

Den 17 september 1996 lämnade jag med hjälp av Schmill in en stämningsansökan gentemot tyska Meyervarvet, svenska Sjöfartsverket samt franska Bureau Veritas och ansökte däri om ett bevissäkringsförfarande (référéförfarande) under vilket en opartisk expert under domarens tillsyn skulle utreda katastrofens gång och fastställa vilka som är ansvariga. De anhöriga ville ha en utredning eftersom de redan på ett tidigt stadium märkt att det inte gick att lita på den internationella haverikommissionen. Detta var ett brådskande (interimistiskt) förfarande, innan huvudförfarandet skulle inledas, i vilket det slutgiltiga skadeståndet för var och en skulle fastställas. Eftersom det rör sig om ett brådskande förfarande var domaren enligt fransk lag tvungen att sätta ut tid för förhandling med kort varsel. Därför ägde den första förhandlingen rum redan den 21 oktober 1996. Till min och Erik Schmills stora häpnad satt en fransk åklagare med vid domarbordet. Som sagt skall en fransk åklagare bevaka den franska statens intressen vid tvistemål. Franska staten är dock inte föremål för den här tvisten och berörs inte på något sätt. Den enda franska anknytningen är svaranden Bureau Veritas, ett privat bolag med många kontor

över hela världen som arbetar med kontroll av skeppsbyggen. Den franske åklagaren yttrade vid förfarandet att de anhöriga efter Estoniakatastrofen inte ägde rätt att stämma svenska Sjöfartsverket, dvs en del av den svenska staten, i Frankrike. Ingenting nämndes om franska statliga intressen. Vad har i så fall den franska staten med svenska Sjöfartsverket att göra?

Här fick vi alltså en första indikation på att Iacobaeus hot om att den svenska regeringen skulle påverka den franska domstolen med diplomatiska medel hade verkställts och lyckats. Tyvärr skulle situationen förvärras ytterligare.

Trots att domaren var förpliktad att snabbt fatta beslut om att tillsätta en expert inom référéförfarandet eller avstå därifrån vägrade Xavier Raguin, domare vid tingsrätten i Nanterre, att fatta ett beslut, under motiveringen att han ville avvakta slutrapporten från den internationella haverikommissionen. Eftersom även den franske experten skulle undersöka olycksförloppet skulle man kunna undvika dubbelt arbete. Dessutom hade slutrapporten utlovats till början av november 1996. Förhandlingen sköts upp till den 25 november 1996, återigen i Nanterre. Vårt franska ombud Schmill blev mycket förvånad över domarens märkliga reaktion. Eftersom de anhöriga bekostar en fransk undersökning på förskottsbasis och har rätt till en egen undersökning finns det egentligen inga juridiskt hållbara skäl för att avvakta rapporten från den internationella haverikommissionen. Som enda praktiska argument skulle kunna anföras att det naturligtvis skulle underlätta för den franske experten om den internationella haverikommissionen presenterat sin rapport.

Inför nästa förhandlingsdag samlade vi bevis för att visa den franske domaren att den internationella haverikommissionen inte är att lita på och allra minst dess löfte om att presentera en slutrapport. Bara under 1995 och 1996 hade ett tiotal löften om presentation givits för att sedan brytas. Slutrapporten har konstant blivit uppskjuten. Vidare påpekade vi för domaren att många medlemmar i haverikommissionen var jäviga, i synnerhet den estniska sidan där Enn Neidre till och med avlönades av Estonian Shipping Company, vilka han skulle granska. Han delade ut visitkort med sin arbetsgivares namn och vid den internationella haverikommissionens möten dök han upp i Estonian Shipping Companys uniform. I kapitel J, Den internationella haverikommissionen, har redogjorts närmare för dess agerande.

Vi påpekade framför allt för domaren i Paris att de anhöriga inte längre alls hyste något förtroende för den internationella haverikommissionen och att sanningen inte var att vänta därifrån. Detta var just en av anledningarna till att Frankrike valdes för rättegången. Eftersom Frankrike ligger så pass långt från händelsernas centrum när det gäller Estonia så förväntades en neutral ut-

redning som inte skulle vara styrd av politiska intressen. Till råga på allt hade den internationella haverikommissionen upprepade gånger deklarerat att dess utredning inte skulle fastställa något ansvar utan enbart presentera fakta. Det skulle ankomma på en domstol att dra slutsatser av dessa fakta som skulle kunna leda till fastställande av ansvar.

Syftet med haverikommissionens arbete är enbart att förbättra sjösäkerheten. Det skiljer sig avsevärt från det syfte som de anhöriga har med référéförfarandet i Paris, där just klarläggandet av ansvarsfrågan är det centrala. Allt detta meddelades domaren i god tid före den 25 november 1996. När vi så möttes igen upprepade domaren sitt argument att den internationella haverikommissionen inte var färdig med sin slutrapport ännu och att man fått besked om att den skulle vara färdig vid årsskiftet 1996/1997. Av detta skäl ville domaren avvakta ytterligare och för att få lite marginal utsattes ny tid för förhandling den 3 mars 1997. Han tycktes ha förbisett att det handlade om ett snabbt förfarande där man inom några veckor från ansökan, som skedde den 17 september 1996, skall få sin utredning igångsatt. Erik Schmill blev ursinnig vid förhandlingen och beskyllde inför samlad publik domaren för att bryta mot den franska lagen. Domaren Xavier Raguin bara teg.

Schmill förklarade senare att Raguin var vice president i tingsrätten i Nanterre och att han hade en karriär att vänta, varför han var tvungen att vara flexibel rörande politiska önskemål. Det har ofta skett i andra sammanhang att domare i Frankrike givit vika för politiska påtryckningar. Det stod nu klart för Schmill och mig att hotet från svenska regeringen om att påverka domstolen så att inga nya dykundersökningar skall kunna företas verkat mycket effektivt.

Intressant är också att domaren varken godkände eller lämnade avslag på vår ansökan om utredning utan enbart fördröjde beslutet så att vi inte kunde överklaga det. Detta utgjorde ytterligare ett lagbrott varför Schmill och jag diskuterade en eventuell anmälan mot domaren. Vi beslutade dock att avvakta med detta eftersom vi ju trots allt var beroende av domaren och det rädde tillräckligt med motsättningar på annat håll.

Vid förhandlingen den 3 mars 1997 kunde vi återigen visa för domaren att den internationella haverikommissionen inte infriat sina löften angående presentation av slutrapporten. Domaren kommenterade inte detta utan yttrade bara att han skulle meddela ett beslut den 10 mars 1997. Under förhandlingen påpekade den franske åklagaren återigen att de anhöriga inte äger rätt att stämma svenska Sjöfartsverket. Inte ett ord nämndes om att franska statliga intressen skulle vara kränkta eller behöva tas hänsyn till. Schmill påpekade också för domaren att all tidsfördröjning innebär ett onödigt fördyrande av processen. Domaren valde dock även här att inte kommentera saken.

Den 10 mars 1997 meddelade domaren sitt skriftliga beslut. (Skulle han ha dröjt ytterligare hade vi anmält honom för lagbrott.) Genom sitt agerande har domaren skickligt spelat motparten i händerna eftersom man utan ett beslut inte kunnat gå vidare till nästa instans för att försöka få en neutral domare den vägen. Dessutom har en dykning inhiberats och de stämnda har fått chansen att försämrade bevisläget ytterligare.

Beslutet från tingsrätten i Nanterre av den 10 mars 1997, undertecknat av Xavier Raguin, gick ut på att de anhöriga skulle avvakta den internationella haverikommissionens slutrapport, oberoende av hur lång tid detta kunde ta. Utan att vi under förhandlingarna hade diskuterat att det inom ramen för utredningen skulle behövas nya dykundersökningar, konstaterade domaren att en ny dykundersökning inte var nödvändig. Vi hade aldrig bett domaren kommentera behovet av en ny dykundersökning eftersom detta inte var hans uppgift att undersöka utan den franske expertens som domaren skulle utse. I stämningsansökan hade vi enbart tagit med undersökning av vraket genom dykning som en av många punkter.

Det faktum att domaren ändå nu valde att ta ställning i just dykfrågan i det annars så kortfattade beslutet, bekräftar misstanken att han blivit påverkad på politisk väg. Vidare påpekade domaren att dykning skulle strida mot ordre public i vissa länder, dvs mot dykförbudslagen i Sverige, Finland och Estland. Vi hade varken vid den muntliga förhandlingen eller i de skriftliga handlingarna lämnat någon information om dykförbudslagen. Inte heller motparten hade muntligen eller i skriftliga inlagor berört detta område. Att domaren ändå valde att ta upp denna fråga visar tydligt att han **måste** ha fått information om dykförbudslagen från annat håll. Slutligen antydde domaren (med bedömningen att dykkostnaderna skulle vara helt oproportionerliga med hänsyn till intresset därav) att de anhöriga i alla fall inte skulle kunna finansiera en dykundersökning och att den av detta skäl inte skulle vara nödvändig. Även detta uttalande är hårresande eftersom domaren inte haft någon som helst inblick i de anhörigas ekonomi och inga uppgifter om dessa förhållanden framkommit i några konkreta siffror. Att domaren vid denna tidpunkt över huvud taget valde att ta upp dykfrågan, trots att den inte var aktuell, eftersom han meddelat att man skulle avvakta den internationella haverikommissionens rapport, visar att domaren ville försvåra dykdebatten genom att möjliggöra för myndigheterna att referera till domstolens yttrande att en dykning inte var nödvändig.

Dessutom redogjorde domaren bara för motpartens och inte för de anhörigas argument, vilket innebär att en utomstående läsare av beslutet inte kan ta del av den kritik vi riktade mot den internationella haverikommissionen.

Den enda fördelen med beslutet var att det kunde överklagas till nästa instans, hovrätten i Versailles. Här företog Schmill intensiva ansträngningar för att försöka få saken prövad hos en domare där som befann sig i slutet av sin domarkarriär och därmed inte skulle vara politiskt påverkbar. Vi hade dock tyvärr ingen möjlighet att lämna in överklagandet i form av en ansökan om tillsättande av en neutral expert till hovrätten i Versailles förrän i juni 1997. Detta på grund av vissa problem vi hade med försäkringsbolagen och så vidare. Semestertider och en rad andra faktorer ledde till att domstolen satte ut förhandlingen först till den 1 oktober 1997.

När jag den 1 oktober 1997 reste ner till Paris för att närvara vid förhandlingen fick vi vänta i mer än en timme innan domaren tog upp ärendet bara för att meddela att han inte hunnit behandla ärendet och att vi skulle återkomma efter 14 dagar. Jag hade alltså företagit denna kostsamma resa till Paris helt i onödan. Detta trots att Schmill ringt domstolen dagen före för att försäkra sig om att förhandlingen skulle bli av. Domaren ursäktade sig med att han glömt att informera sin sekreterare om saken.

Inte heller nästa förhandling gav något konkret resultat. Domstolen lovade att meddela sitt beslut i slutet av oktober 1997, vilket inte skedde. Beslutet kom först den 28 november 1997, dvs bara några dagar före offentliggörandet av den internationella haverikommissionens slutrapport. Beslutet från Versailles bekräftade tidigare beslut från Nanterre, dvs att domstolen inte fann någon anledning att företa en egen undersökning förrän den internationella haverikommissionen slutfört sitt arbete.

Av detta kunde Schmill dra slutsatsen att även denna domstol var politiskt påverkad och att våra utsikter att få en förundersökning beviljad därmed inte var speciellt goda.

Vi beslöt således att ändra taktik och lämnade in den internationella haverikommissionens slutrapport till domstolen i Nanterre vid huvudförfarandet. Lyckades vi inte få fram sanningen, skulle vi i alla fall försöka få ut skadestånd. Med hjälp av slutrapporten kunde skadestånd utkrävas åtminstone från Meyervarvet och i viss mån även från Bureau Veritas. När nu huvuddelen av processen åter inleddes inför tingsrätten i Nanterre, utsågs en ny, kvinnlig domare. Under den första förhandlingsdagen den 3 mars 1998, då vi hoppats att bevismaterialet respektive skadeståndsfrågan äntligen skulle avhandlas, uttryckte domaren, utan att någon tagit upp saken, att domstolen skulle avvakta med fortsatt behandling av Estoniaprocessen eftersom en annan Estoniaprocess redan pågick i Stockholm. I denna process har sex anhöriga, som inte tog emot någon ersättning från rederiets försäkringsbolag, Skuld, stämt rederiet samt alla bolag kring rederiet. Trots att deras advokat Mats

Wikner samt även Lennart Berglund från anhörigföreningen SEA lovat att avstämna med oss innan de väckte talan vid Stockholms tingsrätt, just för att inte gå i vägen för DIS-processen och undvika komplikationer av det här slaget, lämnade de in sin stämningsansökan vid Stockholms tingsrätt en dag innan DIS lämnade in sin stämningsansökan i Paris. Denna dags skillnad missbrukades nu av domaren som under åberopande av artikel 21 och 22 i Luganokonventionen sade sig inte vilja riskera motstridiga domar. Tanken bakom den åberopade regeln är att undvika att två domstolar inom EU-regionen kommer fram till motstridiga resultat. Dock ska denna regel tillämpas på fall där av logiska skäl enbart en gärningsman utpekats, t ex antingen Meyervarvet eller rederiet. I Estoniafallet är det fullt tänkbart att både Meyervarvet och rederiet döms som delansvariga. Oberoende av om Stockholms tingsrätt dömer eller friar rederiet, läggs varken mer eller mindre ansvar på Meyervarvet, Bureau Veritas respektive Sjöfartsverket. Därför är regeln inte tillämplig i vårt fall. Trots detta har domaren i Nanterre lagt mycket stor vikt vid just denna fråga i rättegången. Ett antal förhandlingar under 1998 berörde enbart denna punkt och domaren satte ut förhandlingarna med långa mellanrum vilket betyder att hela året 1998 gått till spillo på grund av den här totalt onödiga frågan. Det kan tolkas som att domaren antingen försöker bli kvitt ärendet eller att hon låter sig påverkas från politiskt håll.

Den 7 september 1999 föll domen i Nanterre. Parisprocessen skulle läggas på hyllan till dess att Stockholmsprocessen avslutats. Detta kommer att ta lång tid eftersom den ännu inte riktigt har påbörjats. Den kan även komma att gå upp i ytterligare två instanser. I praktiken innebär denna dom dödsstöten för Parisprocessen då nu 944 Estoniaoffer får vänta tills 6 andra offer är klara med sin process som dessutom har ringa utsikter att bli framgångsrik på grund av den undermåliga svenska skadeståndsrätten.

Den svenska regeringens hot om att påverka Parisprocessen hade således lyckats. När vi initierade processen i Frankrike hade vi aldrig kunnat föreställa oss att dess mäktiga arm skulle räcka så långt. Eller var det en annan arm?

På en privat tillställning i Paris i maj 1997 träffade jag av en slump en högt uppsatt medarbetare i det franska justitiedepartementet. När hon fick höra att jag var engagerad i Estonia så meddelade hon mig att det franska justitiedepartementet noggrant övervakade utvecklingen kring Estonia. Jag frågar mig varför den franska regeringen engagerar sig så intensivt i ett tvistemål mot ett privat franskt bolag när de flesta fransmän knappast känner till Estonia. Blott en fransman omkom och franska medier bryr sig inte om Estoniafallet.

Anders Iacobaeus tillträdde kort efter mina anklagelser mot honom tjänsten som lagman i Linköping.

Försäkringsbolagen

De anhörigas rättsskyddsförsäkringsbolag, i synnerhet Folksam, har spelat en mycket negativ roll i strävan efter rättvisa. Först beviljades inte försäkringskydd till Parisprocessen. Det krävdes påtryckningar från några journalister för att de skulle göra rätt för sig. Sedan har bolaget systematiskt förhalat utbetalningarna av Schmills och mitt arvode efter att inte ha erkänt en del av vårt arbete som ersättningsgillt. Efter bolagets skriftliga beviljanden av belopp det ansåg att vi hade rätt till, betalade det ändå mindre än det självt utlovat. På så sätt undanhöll Folksam och flera av de andra försäkringsbolagen oss ca 400 000 kronor.

Inte nog med det. När *Svenska Dagbladet* lögnaktigt påstod att jag var föremål för en stor skatteutredning i samband med en skalbolagshärva, meddelade Folksam att det ämnade frysa alla utbetalningar till mig så länge utredningen pågår. Bortsett ifrån att så inte är fallet, dvs jag är inte föremål för någon skatteutredning (jag har inte ens fått någon förfrågan från skattemyndigheten eller annan kontrollåtgärd), har försäkringsbolagen ingen rätt att innehålla betalning av ett sådant skäl. Även om jag skulle ha dömts för skattebrott eller dylikt har bolaget ingen rätt att innehålla betalningar.

Även Anders Björkman har märkt att försäkringsbolagen bidragit till mörkläggningen om Estonia, se kapitel 3:20 i hans nya bok "Estonia-katastrofens obesvarade frågor".

Citat ur ovan nämnda bok:

"3.20 Varför betalade försäkringsbolagen?"

Under 70-talet arbetade jag som haveriinspektör i Rotterdam för skandinaviska försäkringsbolag och utredde cirka 100 haverier. Haverier av olika slag är mycket vanliga till sjöss och händer varje dag. Saker går sönder på grund av hårt väder eller genom besättningsslarv. Skepp kolliderar och går på grund. Sällan intresserar sig myndigheterna för haverierna som utreds och betalas av försäkringsbolagen. Myndigheterna intresserar sig mest för stora haverier, kollisioner, dödsfall och oljespill. Det är intressant att notera att Estonias försäkringsbolag och dess advokater aldrig verkar ha intresserat sig för olyckan och dess orsak. Kommissionen verkar aldrig ha träffat försäkringsbolagens representanter och de senare tycks aldrig ha fördjupat sig i utredningen. Försäkringsbolagen har betalat ut 100-tals miljoner i ersättning, men har inte deltagit i olycksutredningen. Normalt är att försäkringsbolagets advokater först förhör besättningen och sedan assisterar besättningen, om den i sin tur skulle förhöras av olika myndigheter. I detta fall lyser försäkringsbolagen med sin frånvaro. De förhör som finska polisen gjorde med

besättningen är intetsägande. Ingen från rederiet eller försäkringsbolaget är närvarande. Protokollen säger inte mycket. Försäkringsbolagen har tydligen bara accepterat Kommissionens utredning och begärt betalning i sin tur från återförsäkringsbolagen, som inte bråkat. Det hela är mycket märkligt eftersom försäkringsbolag och återförsäkrare inte gärna betalar ut ersättning, om det inte finns mycket goda tekniska skäl. Jag har naturligtvis försökt kontakta ett av 'Estonia's försäkringsbolag för en kommentar, men någon sådan har aldrig erhållits. Och eftersom detta är en rent sjösäkerhetsteknisk utredning, som inte har för avsikt att fastställa ansvar eller det riktiga i ekonomiska uppgörelser, tänker jag inte fördjupa mig i dessa ämnen.

Fakta är att försäkringsbolagen snabbt betalade (a) färjans försäkringsvärde (och blev ägare till vraket) samt (b) rederiets alla krav från överlevande och anhöriga, innan olycksutredningen var klar. I det senare fallet (b) har försäkringsbolaget (Skuld) tydligen betalat mer än vad man var skyldig enligt avtalet att betala. Ju längre tiden går och ju längre som myndigheterna tiger om vad som verkligen hände, ju troligare blir det att pengar betalades ut för att tysta alla krav från anhöriga. Som tur är finns det anhöriga som inte låter sig tystas och som inte accepterar Kommissionens påhittade olycksorsak och har gått till domstol. Men, intressant nog, förhalas alla domstolsförhandlingar av okända krafter. Mer än fyra år efter olyckan har man fortfarande inte lyckats få den officiella olycksutredningen ens diskuterad i domstol. Det är bevis nog att slutrapporten är fel. Försäkringsbolagen borde anordna en ny utredning av Estoniaolyckan - kanske försäkringsbolagen har betalat för något, som de inte var skyldiga betala. Varför skall privata försäkringsbolag betala för en olycka som aldrig utretts ordentligt av tre olika länder och vars orsak fortfarande är oklar?"

Det är lätt att bevis att Estonia inte var sjövärdig, innebärande att försäkringsskyddet går förlorat. Trots detta utbetalade enbart Skuld ca 900 miljoner kronor.

I. Regeringen behandlar de anhöriga och överlevande som statsfiender

En klar majoritet av journalister, advokater och anhöriga i Estoniaärendet har den uppfattningen att regeringen misskött både kontakten med dem och tillvaratagandet av deras intressen på ett klandervärt sätt.

Flera överlevande som räddades och togs ombord på m/s Mariella (Viking Line) har vittnat för mig att svensk polis (antagligen från SÄPO) flögs ombord med helikopter när Mariella kom in på svenskt territorialvatten. Polisen gav

order om att alla de 25 överlevande skulle spärras in på ett separat område i fartyget. De förbjöds att umgås med övriga passagerare trots att många av dem gärna ville ha kontakt med dessa. Polisen och vaktpersonal på Mariella hårdbevakade rummen med de räddade. Om de ville besöka toaletten eller bastun så eskorterades de av vakterna.

De överlevande förhöordes delvis av polisen redan ombord på Mariella. Några fick inte ringa sina anhöriga när de ville utan var tvungna att först ansöka om lov. Somliga beviljades endast ett telefonsamtal. Innan de ringde fick de uppge namn och personnummer på den person de tänkte ringa till. En av dem ville efter ett telefonsamtal lite senare ringa till resten av sin familj som befann sig på annan ort men förbjöds detta med argumentet att telefonen var överbelastad, trots att de tillbringade nästan ett dygn ombord på Mariella.

Ett nyckelvittne bland de överlevande tillkännagav sin identitet den 28 september kl 08.30 för polisen ombord på Mariella. Först kl 17.00 samma dag uppfördes han på listan med överlevande, trots att andra personer antecknats på listan omedelbart. Detta ledde till att hans hustru inte trodde att han överlevt förrän han ringde henne kl 10.00 den 28 september 1994.

När sedan de överlevande ankom till Värtahamnen i Stockholm natten till den 29 september 1994, fick de vänta tills Mariella tömts på de vanliga resenärerna. Man ville förhindra ömsesidig kontakt under alla omständigheter. Därför måste de räddade vänta i mer än en timme trots att det fanns flera skadade ombord som behövde komma till sjukhus omedelbart. Buss och ambulans kördes in direkt på bildäck. Thure Palmgren, som var frisk och ville träffa sina anhöriga i hamnen, tilläts inte avvika från gruppen. Svenska polismän föste med våld in honom i bussen, mot hans bestämda vilja. Han uppgav för mig att han aldrig blivit så upprörd och ilsken som i denna stund. Upprördheten över förlisningen kändes mycket mindre påtaglig. Några av de överlevande ansåg att polisen därmed begick ett brott, nämligen olaga frihetsberövande.

När alla hade fraktats till Södersjukhuset spärrades de in i sjukrum. Polismän vaktade dörrarna. När en av de överlevande ville lämna sitt sjukrum föstes han tillbaka av polismannen på ett mycket otrevligt sätt. Polismannen fråste till honom att han skulle gå och lägga sig. Klockan var då ca 06.40 på morgonen den 29 september 1994. Först efter konsultation med en av läkarna, som i sin tur hade långa diskussioner med polismannen, befriades den räddade mannen från sitt rum, eftersom han var fullt frisk.

Sedan fortsatte myndigheternas otäck behandling med att bryta löftet om bärgning av fartyget, trots att detta tekniskt sett hade varit mycket enklare än att övergjuta fartyget med betong.

De anhöriga har idogt försökt få till stånd ett möte med Ines Uusmann och/eller statsministern. Statsministrarna Carlsson och Persson har konstant vägrat att träffa de anhöriga och Ines Uusmann har endast vid ett tillfälle närvarat vid ett stormöte, där hon dessutom lät andra föra sin talan. Ines Uusmann gör uttalanden om att det i Estoniafallet inte är viktigt att fastställa ansvarsfrågan. Hon lämnar vilseledande information angående dykmöjligheter och de omkomnas kroppars tillstånd. Hon undviker att ställa upp i TV-diskussioner. Inför viktiga beslut som berör centrala anhörigintressen hör-sammans inte de anhörigas åsikter i tillräcklig utsträckning.

Ines Uusmann hävdar att hon haft anhörigkontakt innan beslutet om betongövertäckning fattades. Vi har inte kunnat spåra en enda anhörig som haft sådan kontakt. Det finns ingen skriftlig korrespondens mellan regeringen och de anhöriga i denna fråga. Det enda skriftliga som finns är brev från ombud och ordföranden i olika anhörigorganisationer, vilka oftast lämnats obesvarade.

När de anhöriga under sommaren 1996, innan den stora processen i Paris börjat, vädjade till regeringen om ett lån eller garanti på enbart 5 miljoner kronor - dvs inte ens ett bidrag utan ett lån - som skulle återbetalas efter att processen hade vunnits, för att kunna genomföra processen, fick man avslag. Samtidigt reserverades 24 miljoner kronor för bevakning av vraket till dess att betongövertäckningen kunde äga rum. Utöver dessa 24 miljoner kronor budgeterades 360 miljoner kronor för själva betongövertäckningen, varav ca 230 miljoner kronor redan betalats ut, utan att arbetet har slutförts.

Detta skall jämföras med blyga 5 miljoner kronor, vilket belopp vi ansökte om för att kunna genomföra rättegången i Paris.

Dessa siffror visar tydligt att regeringens hävdande att man vill måna om gravfriden och därmed tillmötesgå de anhörigas intressen, inte är något annat än hyckleri. När de anhöriga själva föredrar att sanningen avslöjas framför ett onödigt dyrt och brutalt sätt att skydda gravfriden så borde regeringen respektera denna önskan och bevilja detta lån om 5 miljoner kronor och i övrigt spara skattepengar.

Mot bakgrund av att många anhöriga klagat högljutt i medier över att de inte fått något gehör för sina åsikter respektive deras intressen totalt nonchalerats av regeringen, bestämde regeringen att Styrelsen för Psykologiskt Försvar skulle ta över anhörigkontakten från kommunikationsdepartementet och Ines Uusmann. Därmed flyttades i oktober 1996 regeringsansvaret från kommunikationsdepartementet till försvarsdepartementet. Detta uppfattades av de anhöriga som en grotesk och fientlig handling. Styrelsen för Psykologiskt Försvar har till uppgift att lugna respektive vilseleda allmänheten i händelse av

krig och att ägna sig åt psykologisk krigföring med propaganda och liknande i en krigssituation. Dessutom är den en del av den militära underrättelsetjänsten i Sverige. Många anhöriga känner sig därför behandlade som statsfiender efter att Styrelsen för Psykologiskt Försvar tagit över anhörigkontakten. Kontakten har enbart formellt blivit lite bättre genom att åtminstone några brev med diverse frågor sänts ut till de anhöriga. Innehållsmässigt har kontakten däremot förblivit lika skral som tidigare.

Detta stämmer väl överens med att många viktiga handlingar rörande Estonia belagts med sekretess.

J. Den internationella haverikommissionen

När en olycka inträffar till sjöss kräver den svenska sjölagen att en s.k. sjöförklaring skall äga rum. Denna skall på ett neutralt sätt fastställa orsaken till och ansvaret för en olycka. Någon sjöförklaring har inte ägt rum när det gäller Estonia eftersom hon inte gick under svensk flagg. Sjölagen är inte tillräckligt utförlig. En sjöförklaring borde ha ägt rum. Eftersom Estonia gick under estnisk flagg var den svenska haverikommissionen formellt sett inte behörig. Bland annat därför enades Estland, Finland och Sverige om en gemensam s.k. internationell haverikommission som dock inte skulle ta ställning i ansvarsfrågan. Detta gav den svenska delen av haverikommissionen under ledning av Olof Forssberg, tidigare rättschef i försvarsdepartementet, möjlighet att kringgå de regler som finns för den svenska haverikommissionen. Bland annat stadgas att de anhöriga skall ha en observationspost inom en svensk kommission. Lagen är dock bristfällig när det gäller en internationell kommission, trots att en FN-regel från IMO klart stadgar att allmänheten skall beredas tillgång till en internationell haveriutredning. Självfallet skall den svenska lagen på grund av detta tolkas på samma sätt, dvs att de anhöriga även där skall ha en observationspost. Ideligen upprepade krav från anhörigföreningen DIS och andra anhöriga på erhållande av en sådan post har avslagits och de anhöriga har därför inte haft någon insyn i haverikommissionens arbete.

Detsamma gäller för det svenska Sjöbefälsförbundet, en fackförening för alla kaptener, vilken förening alltid närvarat vid undersökning av sjöolyckor. Dess ordförande Christer Lindvall lämnade under hösten 1995 kommissionen i protest mot att systematiskt ha blivit nonchalerad av Forssberg. Denne lär enligt Lindvall ha gått så långt att föreningen inte ens informerades om viktiga möten, vilket gjorde det omöjligt för dess representant att närvara.

Lindvall skrev ett skarpt protestbrev till regeringen, vilket dock inte ledde till någon förbättring av situationen.

Olof Forssberg har prickats av JO vid en tidigare utredning angående JAS, just av en liknande anledning, dvs för att han försökt frysa ut en fackförening som enligt honom hade för mycket insyn i haveriutredningen.

Haverikommissionen vägrade att lämna ut dykbilder till TV 4, med argumentet att det rörde sig om en internationell kommission som inte är underkastad offentlighetsprincipen. Först efter en rättegång fick TV 4 tillgång till en del av materialet.

Vid bildandet av den internationella haverikommissionen fick respektive land bidra med tre medlemmar och flera konsulter. För Sveriges del var det bortsett från Olof Forssberg, civilingenjören och skeppsteknikern Börje Stenström, som då just hade hämtat sig från en svår cancersjukdom men avled i februari 1997 efter att cancern brutit ut igen, samt sjökaptenen och nautiske utredaren Hans Rosengren.

Michael Huss, docent vid Tekniska högskolan, och Bengt Schager, psykolog, ingick som experter i kommissionen.

Den finska delegationen bestod av Kari Lehtola (ordförande), Tuomo Karppinen (forskare) och Heimo Ilvonen (sjöräddare).

Den estniska delegationen bestod av Andi Meister (då transport- och kommunikationsminister samt ordförande), som var politiskt ansvarig för sjösäkerheten i Estland och samtidigt chef för det statliga rederiet Estonian Shipping Company (ESCO), Estonias ägare, och därmed inte är befriad från jävmiss tankar, Enn Neidre, avlönad av samt säkerhetsansvarig för Estline respektive Estonian Shipping Company och därmed jävig, samt sjökapten Uno Laur som ett år dessförinnan var anställd vid Estonian Shipping Company och därmed också får anses jävig.

Varken den svenska eller den finska delen av haverikommissionen protesterade mot att den estniska delen var jävig.

Andi Meister utsågs till ordförande för den totala internationella haverikommissionen, eftersom Estonia gick under estnisk flagg. I realiteten är det dock svenskarna som angivit tonen och den svenska staten som bidragit med mest pengar till utredningsarbetet. Detta har officiellt motiverats med att det var mest svenskar som omkom vid olyckan.

Kommissionen påbörjade snabbt sitt arbete och några medlemmar yttrade att en haverirapport kunde presenteras redan efter några veckor, vilket inte blev fallet.

Redan den 30 september 1994 höll de svenska och finska kommissionsmedlemmarna ett första möte i Åbo, utan att esterna fick vara med. På

dagordningen stod diskussioner om fördelning av arbetsuppgifter, bevakning av vraket etc. Punkterna 5. och 16. är särskilt intressanta:

"5. Estlands inblandning NATO/Ryssland angående vraket...

16. ...Helsingfors-tidningen skriver att en av de estniska ledamöterna i kommissionen är inblandad i olovlig vapenaffär!"

(Se Anders Björkmans nya bok "Estoniakatastrofens obesvarade frågor", kapitel 1.3.)

Protokollet från detta möte har dock försvunnit.

Innan man ens funnit bogvisiret meddelade haverikommissionen vid ett möte i Tallinn den 17 oktober 1994 allmänheten via medierna att förslinigen berodde på att bogvisiret slagits av under resans gång så att vatten kunde skölja in på bildäck och därmed sänka färjan.

Efter denna dag utredde kommissionen aldrig några som helst andra olycksorsaker! Hela utredningen skulle hädanefter bara bekräfta vad tre personer - Meister, Forssberg och Lehtola - utan formell skeppsteknisk utbildning, hade hittat på "bortom alla rimliga tvivel" under en stressig vecka (några tekniska experter hade ännu inte utsetts)." (Se Anders Björkmans nya bok "Estoniakatastrofens obesvarade frågor", kapitel 1.4.)

Att visiret dagen därpå hittades 1570 meter väster om vraket, dvs längre fram i båtens färdriktning, rimmade illa med påståendet att det skulle ha ramlat av under resans gång. Då borde det nämligen ha hittats bakom vraket, dvs österut. Det var just där man förgäves letade bogvisiret i början. Den tekniske experten Johan Ridderstolpe har funnit uppgifter som indikerar att visiret aldrig helt slets loss från skrovet utan att det avlägsnades efteråt för att vilseleda allmänheten och vinna tid.

Att den internationella haverikommissionen valde att redan vid denna tidpunkt - innan man funnit bogvisiret - presentera denna förklaring av katastrofen, var ingen slump. Enligt min mening ville man systematiskt vilseleda allmänheten så att ingen skulle ställa frågor om den verkliga orsaken. Haverikommissionen har fram till idag vidhållit denna version av olycksförloppet, även i en delrapport som publicerades i mars 1995, där svaga och dåliga låsanordningar på bogvisiret angavs vara orsaken till att en stor våg kunde slå loss visiret så att bogrampen drogs ned och bildäck därmed stod helt öppet för vattenintrång. Vatten på bildäck skulle ha orsakat katastrofen.

Även jag har trott på detta olycksförlopp ända fram till dess att Meyervarvets utredning publicerades i juni 1997. Det var först den internationellt kände skeppsbyggaren Anders Björkman, verksam för ett arabiskt färjerederi i Monaco och som engagerat sig mycket i Estonias förslinings, som i augusti 1996 på DNs debattsida påpekade att platsen där bogvisiret återfanns

och platsen där vraket återfanns samt en rad andra faktorer omkullkastar haverikommissionens teori om olycksförloppet. Skulle Estonia ha tappat hogvisiret under resans gång på grund av höga vågor så hade båten fortsatt en bit i sin färdriktning, dvs visiret borde ha funnits bakom båten. De facto återfanns dock visiret framför båten, långt ifrån den egentliga kursen. Björkman påpekar att Estonia enligt haverikommissionens teori inom loppet av mindre än tre minuter skulle ha slagit runt med 180° och flutit på översta däck ett bra tag innan hon gick till botten. Samma händelseförlopp var aktuellt när Herald of Free Enterprise förläste, där man bevisligen vet att en anställd glömde att stänga bogporten så att vatten kunde tränga in på bildäck. Den här typen av fartyg förlorar nämligen all stabilitet så snart för mycket vatten kommer in på bildäck. Detta bekräftas av de anhörigas tekniska experter Alve Wendt och Johan Ridderstolpe samt även av Meyervarvets utredare kapten Werner Hummel. Även den brittiske skeppsbyggnadsprofessorn Drakos Vassalos visade på ett seminarium i Glasgow i oktober 1999 med en data-animation att Estonia skulle ha slagit runt och flutit upp och ned enligt det officiella scenariot. Vi vet att Estonia inte slog runt 180° direkt utan att hon först efter två fruktansvärda smällar, som av många klassificerats som explosionsartade, fick ca 25° slagsida mot styrbord och därefter en kort tids ny stabilitet, som räddade många liv. Därefter fortsatte slagsidan mot styrbord till högre och högre grader. T o m vid 90° slagsida flöt Estonia några minuter. Det hade hon inte kunnat göra med stora mängder vatten på bildäck. Alltså fanns det mycket vatten under bildäck dvs under vattenlinjen. Skeppsbyggaren Alve Wendt påpekar dessutom att vi vet att Estonia vid avfärden från Tallinn hade svag akterlig trim. Hade då stora mängder vatten kommit in på bildäck, såsom haverikommissionen påstår, så hade hon inte fått slagsida mot styrbord utan akterut. Detta enkla resonemang visar för en fackman att den internationella haverikommissionen systematiskt vilseleder allmänheten. Därför har jag polisanmält den svenska delen av haverikommissionen för tjänstefel. Åklagaren har naturligtvis lagt ner undersökningen.

Bulten till atlantlåset kastades tillbaka i havet

Inte nog med att haverikommissionen snabbt gick ut med felaktig information, innan ens bogvisiret återfunnits. Dessutom tillät sig Stenström i december 1994, när dykarna bärgade olika delar av visiret, att kasta tillbaka bulten till atlantlåset i havet. Atlantlåset är nyckellåset vid bogvisiret längst nere vid havsytan, det lås som fäster det stängda visiret vid skrovet. Atlantlåset är

därmed det viktigaste och starkaste låset. Bulten till detta lås är därför ett nyckelbevis i frågan huruvida atlantlåset haft en för svag konstruktion, vilken anklagelse haverikommissionen riktar mot varvet. Stenström anger som skäl för sitt handlande att bulten vägde för mycket för att kunna fraktas med helikopter. Detta måste anses som svepskäl eftersom det på plats fanns tillräckligt med fartyg och pråmar där man kunde ha förvarat den så värdefulla bulten. Enligt min mening var avsikten med Börje Stenströms agerande att förhindra att sanningen kom i dagen.

Många som jag talat med angående denna händelse har betvivlat uppgiften, varför jag varit tvungen att förevisa kopia av en intervju med tyska Spiegel TV, där Stenström bekräftar att bulten till atlantlåset kastats tillbaka i havet efter att den först bärgats av dykarna. Dessutom hade dykarna först fått order att ta upp andra vitala delar av visirets låsanordningar men sedan nya order att lämna kvar dessa på havsbotten, trots att de redan skurits loss och trots att det finska hållfasthetslaboratoriet VTT i ett brev av den 29 november 1994, dvs fyra dagar tidigare, understruket och med fet stil krävde: "För komplett undersökning och modellförsök, så måste sidolåsens öron och Atlantlåsets avbrutna delar bärgas från vraket." (se Anders Björkmans bok "Estoniakatastrofens obesvarade frågor", kapitel 1.18.)

Haverikommissionen kom på idén att bygga en modell av Estonias atlantlås för att kunna dra slutsatser med hjälp av denna. Meyervarvet gillade denna idé och ansåg sig kunna bevisa sin oskuld på så sätt. Därför lät varvet bygga en modell hos en neutral ingenjör under överinsyn av haverikommissionen för att utesluta oegentligheter. Modellen byggdes i fyra olika varianter eftersom det råde oklarhet angående den ursprungliga styrkan hos vissa delar. Man började försöket med den svagaste varianten som antagligen inte motsvarade den ursprungliga konstruktionen från 1980. Till allas förvåning höll även det undermåliga låset i testet ca 210 ton och inte bara de erforderliga 70 ton. Sedan brast ögat vid själva visiret. På det bärgade Estoniavisiret är dock ögat intakt men vridet åt sidan, vilket också visar att den internationella haverikommissionen ljuger. Därifrån kommenterades testresultaten inte alls. Trots att hela haverikommissionen hade bjudits in och den svenska delen av kommissionen var ansvarig för den tekniska undersökningen, kom bara en medlem av den finska delen av kommissionen till försöket. Spiegel TV:s Jutta Rabe fanns också på plats samt representanter från många andra tyska medier.

Ingen från den internationella haverikommissionen besökte officiellt varvets utställning i Stockholm i juni 1997, trots inbjudan. Inte heller har kommissionen lämnat någon kommentar till denna utställning. De har konsekvent undvikit tekniska diskussioner med andra experter. När Anders Björkman

sommaren 1997 hälsade på den svenske experten, Michael Huss (också polisanmäld), på KTH i Stockholm, vägrade denne att diskutera med Björkman med argumentet att Björkman skulle vara alltför konspiratoriskt lagd.

Som ett konsekvent led i mörkläggningen förespråkade den svenska delen av haverikommissionen att dykarna inte skulle få undersöka bildäck när de viktiga dykundersökningarna företogs i december 1994 på Sjöfartsverkets uppdrag.

Även på andra områden utfördes dykundersökningarna mycket slarvigt. Kropparna på kommandobryggan identifierades inte. Positionen för monitorn för övervakning av bildäcket kontrollerades heller inte på bryggan. Kaptenens samt övriga höga befäls hytter undersöktes inte. Detsamma gällde navigationsrummet invid kommandobryggan.

Bogrampens insida samt dess kontroll- och låsutrustning undersöktes enbart mycket ytligt. Slutrapporten går inte närmare in på hur och om dessa lås skadats trots att visirets lås undersökts minutiöst och trots att kommissionen redan i interimrapport no 1 den 4 oktober 1994 konstaterat under punkt 6: "Det har inte varit möjligt att klargöra eventuella problem med rampens lås..." (se Anders Björkmans bok "Estoniakatastrofens obesvarade frågor", kapitel 1.4.) Detta visar att de tänkt på att det fattades en undersökning.

Kontrollpanelen till bogvisiret och bilrampen som fanns på bildäck kontrollerades inte av dykarna.

Inga försök gjordes att kontrollera om de vattentäta dörrarna på däck 1 var stängda och hur det såg ut på däck 0.

Styrbord övre sida av skrovet undersöktes över huvud taget inte, vilket borde ha gjorts inifrån eftersom båten ligger på denna sida. (Se närmare Anders Björkmans bok: The Sinking of M/V Estonia.)

En kort tid efter den bristfälliga dykundersökningen drabbades Börje Stenström av återfall i cancer. Trots denna svåra sjukdom och läkarnas bedömning att han inte hade många veckor kvar att leva, så byttes han inte ut som kommissionsmedlem. Som bekant avled Stenström i februari 1997. Därefter skyllde Forssberg Stenströms konstiga agerande i vissa hänseenden på att Stenström redan då varit lite förvirrad på grund av sjukdomen.

I april 1995 publicerade kommissionen en delrapport. I denna utpekas skeppskonstruktören (Meyervarvet nämns inte uttryckligen) som ansvarig för olyckan genom att ha tillverkat underdimensionerade låsanordningar till bogvisiret. Rapporten sammanfattar: "The Commission has previously concluded that the accident was initiated by the locking devices for the bow visor being unable to withstand the loads imposed during the prevailing speed, heading and sea conditions."

Delrapporten förklarar dock inte varför visiret hade återfunnits 1570 meter väster om vraket, dvs framför vraket. Inte heller lämnas någon förklaring till fartygets kurs och hastighet före och under katastrofen. Rapporten förklarar inte att fartyget fick en abrupt slagsida till ca 25° mot styrbord och varför fartyget därefter återfick stabilitet, vilket så många överlevande vittnat om. Dessutom lämnas ingen förklaring till varför fartyget sjönk så fort. Ingenting nämns om låsanordningen på bogrampen och bogrampens inre kondition. Detta hade ju legat nära till hands när man i alla fall gav sig på låsanordningarna.

Den internationella haverikommissionen har dessutom nonchalerat de överlevandes tidsangivelser som om dessa inte skulle ha något värde. När den lettiske polismannen Kikusts uppgav att bogvisiret fortfarande satt kvar fram till kl 00.20 svensk tid då det lossnade (kl 00.24 sändes maydayanropet), tillrättavisades han av kommissionen och tillsades att han måste minnas fel och att bogvisiret hade ramlat av en timme tidigare. Detta gjordes för att ge allmänheten intrycket att visiret först ramlade av varpå katastrofen inträffade som en följd därav. Jag vet nu att det var precis tvärtom.

Enligt en artikel i *Aftonbladet* torsdagen den 27 oktober 1994 valde haverikommissionen att inte offentliggöra Kikusts vittnesmål. Skälet till detta skulle vara att man först ville undersöka hans uppgifter närmare. Kommissionen uppger för *Aftonbladet* att det är fullt möjligt att Kikusts vittnesmål stämmer med undantag av tidsangivelsen, vilken enligt kommissionen inte stämmer överens med övriga passagerares och besättningsmäns iakttagelser. Det finns dock inga vittnesmål om att visiret skall ha slitits loss tidigare. Citat från *Aftonbladet*: "Kommissionen anser att det vore mer logiskt att visiret slets av en timme tidigare och att det var då Valters Kikusts gjorde sina iakttagelser.

«Han kan ha blandat ihop estnisk och svensk tid...» säger Kari Lehtola.

Det här är ytterligare ett exempel på hur haverikommissionen nonchalerar vittnens tidsangivelser. I synnerhet en polis har förmågan att minnas tider vid ovanliga händelseförlopp. Det saknas anledning att betvivla hans uppgifter eftersom det inte finns några vittnesuppgifter om att visiret skulle ha lossnat tidigare. Däremot har flera personer vittnat om att bogvisiret fortfarande satt kvar efter att *Estonia* fått slagsida.

Inom kommissionen ansåg Forssberg dock att Kikusts var ett pålitligt nyckelvittne.

Även andra vittnens tidsangivelser nonchaleras av kommissionen. Passageraren Mikael Öuns väckarklocka ramlade ner på golvet vid den första eller andra kraftiga smällen och tappade batteriet vilket gjorde att den stannade. Klockan var då 00.02 svensk tid. Kommissionen avfärdar detta med att den

kan visa fel tid, trots att en överväldigande majoritet av de överlevande vittnar om att den andra stora smällen kom kort efter midnatt svensk tid.

I delrapporten görs heller inga jämförelser med katastrofförlopp vid tidigare fartygsolyckor utan man koncentrerar sig enbart på det scenario som tillkännagavs redan 19 dagar efter olyckan. Det ges ingen förklaring till varifrån det vatten på däck 1, dvs under bildäck, som så många överlevande vittnar om, skulle ha kommit.

I maj 1996 byttes Enn Neidre ut. Hans jävighet gjorde honom ohållbar. Han hade till och med delat ut visitkort som visade att han var avlönad av Estonia Shipping Company, dvs ett av rederiets bolag som han skulle undersöka. Trots detta hade Neidre påverkat kommissionens arbete i mer än ett och ett halvt år. Just när det gäller hans insats i kommissionen bekräftar den numera avhoppade psykologexperten Bengt Schager att Neidre vid ett vittnesförhör med estniska besättningsmän, bland andra Silver Linde, var iklädd full uniform och uppträdde mycket auktoritärt för att skrämna vittnena. Därför är många av de estniska besättningsmännens vittnesmål värdelösa. Faktum är att Silver Linde har lämnat olika motsägelsefulla vittnesmål och att kommissionen valt hans sista, vilket lämnades i Neidres närvaro, eftersom detta passar bättre in i lögnscenariot.

Trots Neidres avgång på grund av jäv stannade han kvar som expert i kommissionen dvs han fortsatte att påverka dess arbete.

Två månader senare, i juli 1996, avgick den estniske ordföranden Andi Meister.

Formellt angav han privata och hälsoskäl. I sin bok skriver han att det var undanhållandet av videofilmen från bryggan som ledde till detta. Vid sin avgång anklagade han den svenska delen av kommissionen, i synnerhet Olof Forssberg, för arrogans och översittarfasoner. Dessutom hävdar han att den svenska delen av kommissionen skall ha censurerat och klippt bort videobilder från kommandobryggan på Estonia, så att man inte längre skulle kunna identifiera vilka som befann sig på bryggan när Estonia gick under. Den svenska delen av kommissionen har tillbakavisat denna anklagelse och hävdar att ett missförstånd föreligger men har inte utrett detta fullständigt.

Det förekommer dock en hel del uppgifter som visar att Andi Meister antagligen hade rätt. Werner Hummel bekräftar att filmmaterialet har klippts. Enligt finska militära källor som läckt till *Der Spiegel*, lär det ha funnits fem personer på bryggan, varav en civilklädd. Kaptenen skall ha haft skottskador. (Se kapitel T, Filmmaterial undanhålles.)

De bilder från kommandobryggan som visats officiellt och där inga personer kan identifieras, talar bara om tre besättningsmän på bryggan. Det hade

varit lätt att identifiera dem genom att filma uniformerna utan att behöva visa några ansikten. Man säger sig ha undvikit detta av pietetsskäl.

Angående bråket kring videoupptagningarna försvarar sig den svenska delen av kommissionen med att den estniska kommissionsmedlemmen på dykplattformen skall ha sovit precis i den stund man tog de viktiga bilderna på kommandobryggan. Den estniska delen av kommissionen svarar här att han avsiktligt ombetts att lägga sig och vila just då, under motiveringen att ingenting väsentligt skulle ske den stunden. Mot bakgrund av en rad uppgifter som kommit till min kännedom måste jag även här tro på den estniska delegationen. Tyvärr kan dock ingenting bevisas än så länge.

Andi Meisters post som ordförande fick stå vakant under flera månader. Ingen ville ta sig an "lögnjobbet". Till slut, efter att ha avböjt flera gånger, offrade sig Uno Laur - antagligen för att göra sitt land en tjänst. Han upprepede anklagelsen att svenskarna klippt bort viktiga videobilder från kommandobryggan och även han anklagade den svenska delen av kommissionen för arrogans och översittarfasoner. Den svenska delen av kommissionen försvarade sig härvidlag med att det skulle föreligga ett missförstånd och att man utan de svenska insatserna skulle fortfarande befinna sig på ruta 0 i utredningsarbetet, eftersom esterna inte hade någon erfarenhet av dylikt arbete.

Genom denna kontrovers mellan den estniska och den svenska delen av kommissionen har kommissionen tappat mycket trovärdighet hos media. Kommissionen är en av de få punkter där svenska medier uppmärksammat att allt inte står rätt till.

Under hösten 1996 slöt den estniska och den svenska delen av kommissionen fred och man "enades om" att kaptenen befann sig på kommandobryggan vid tidpunkten för Estonias förlisning. Härtill måste man veta att den svenska litteraturen dittills utgått ifrån att kaptenen inte befann sig på bryggan. I gengäld erkände den estniska sidan att kaptenen kört för fort. I september 1997 skrev SvD att det i slutrapporten konstateras att Estonia inte körde för fort. Många svenska journalister har uppfattat det som oseriöst att man förhandlat fram en "sanning".

Forsberg hemlighöll handlingar

När jag i juli 1996 fick uppdraget från anhörigorganisationen DIS att förbereda processen i Paris var en av mina första åtgärder att införskaffa så mycket material från haverikommissionen som möjligt. Jag erhöll då en datordiskett

med en förteckning över innehållet i haverikommissionens samtliga pärmar rörande Estonia. Här skulle enligt uppgift från Gunnel Göransson alla handlingar från den svenska delen av kommissionen finnas förtecknade. (Gunnel Göransson arbetar som sekreterare vid haverikommissionen och har alltid varit mycket tillmötesgående, vilket vi noterar tacksamt.) Hon förklarade för mig att alla med stjärna (*) markerade handlingar var hemligstämplade och därmed inte tillgängliga för allmänheten. Det visade sig snart att de med stjärna markerade handlingarna ofta var de mest intressanta. När jag påpekade för Olof Forssberg att han gjort fel genom att inte ange lagrum inom sekretesslagen för alla nämnda handlingar så hävdade han att de med stjärna markerade handlingarna ingalunda var sekretessbelagda utan i själva verket var s.k. "interna arbetspapper". Enligt honom hade jag erhållit felaktig information från hans sekreterare. Eftersom Gunnel Göransson, enligt min bedömning, verkar vara en av de få seriösa personerna på kommissionen, är jag övertygad om att Forssberg satt den här stjärnmetoden i system för att vilseleda. Den som inte är insatt i lagstiftningen låter sig skrämmas av detta. Skulle någon ifrågasätta saken så skyller han på sin sekreterare.

Vid en närmare undersökning visade det sig att många av de med stjärna markerade handlingarna omöjligt kunde vara "interna arbetspapper" eftersom det rörde sig om korrespondens från andra myndigheter eller utomstående personer. I detta sammanhang fick jag lära mig av erfarna journalister att svenska myndigheter gärna missbrukar sekretesslagen genom att hävda att handlingar är "interna arbetspapper".

Efter många påtryckningar gavs tillgång till en rad dokument som ursprungligen försetts med stjärna och hemligstämplats. Vissa handlingar vägrade dock Forssberg att lämna ut varför jag tvingades överklaga kommissionens beslut till kammarrätten i Stockholm, som tyvärr inte gjorde sig besväret att närmare granska ärendet utan lämnade ärendet utan bifall. (Kanske hade även dessa domare för många uppdrag vid sidan om?) Jag avstod ifrån att överklaga detta beslut till regeringsrätten, eftersom kommissionens estnische ordförande, Uno Laur, lämnat skriftligt meddelande om att slutrapporten skulle publiceras inom ett par veckor, vilket automatiskt skulle ha som följd att alla hemligstämplade papper skulle bli tillgängliga för allmänheten. Tyvärr visade sig denna uppgift vara felaktig.

I november 1996 erhöll jag via en journalist en lång utredning från Estonias svenska rederi, Nordström & Thulin, till den svenska delen av haverikommissionen, i vilken Nordström & Thulin anklagade Sjöfartsverket för allvarliga brister i kontrollen av Estonia, vilket bl a lett till olyckan. Nordström & Thulin tog här upp punkter som jag själv genom egna undersökningar funnit

några månader dessförinnan och vilka gjort att jag beslutat mig för att även lämna in en stämningsansökan i Paris gentemot Sjöfartsverket. Det visade sig att jag i vissa antaganden haft helt rätt och Nordström & Thulin understödde detta med sin insiderkännedom och sitt bevismaterial. Brevet innehöll en rad intressanta bilagor. Jag kontrollerade med den diariebok som jag fått från haverikommissionen men kunde inte finna denna nyckelhandling diarieförd hos kommissionen. Det här var ytterligare ett tecken på att haverikommissionen gick svenska statens ärenden. I det här fallet skulle Sjöfartsverket skyddas. Detta tillsammans med allt krångel med stjärnmarkeringar och sekretess och så vidare ledde till att jag i november 1996 skrev ett brev till statsminister Göran Persson, i vilket jag krävde Olof Forssbergs avgång under hänvisning till att han inte längre åtnjöt de anhörigas förtroende. Brevet besvarades med att ingen åtgärd skulle vidtagas. Något skäl för beslutet angavs icke. Enligt Erik Ridderstolpe på *Dagens Eko* skall det här brevet bara ha blivit felregistrerat, dvs man har ej underlåtit att registrera detsamma. Jag är dock övertygad om att det i så fall skett med avsikt. Effekten är dock densamma vilketdera. Brevet försvann sedan även från Statsrådsberedningen trots att jag hade bifogat det.

En tid efter att Börje Stenström avlidit i februari 1997 fick jag ett tips från en reporter om att den avlidne Stenström förvarat en hel del handlingar i sitt hem, vilka nu förts till haverikommissionen. Därvid visade det sig att de flesta handlingarna hos Stenström inte ens diarieförts hos den svenska haverikommissionen, vilket inte var Gunnel Göranssons fel. Detta utgör ett brott mot offentlighetsprincipen. När jag krävde tillgång till handlingarna meddelade haverikommissionen att man först måste granska handlingarna för att se om där ingick några hemliga. Först därefter fick jag tillgång till resterande handlingar. (Jag har en känsla av att de först önskade sålla bort eventuella "obekväma" handlingar.)

En väsentlig del av korrespondensen mellan haverikommissionen och det tyska Meyervarvet har hemligstämplats. Här har man till och med angivit lagrum för sekretess, nämligen "affärshemligheter". Jag kan dock svårligen begripa hur en felaktig konstruktion härstammande från 1980 kan utgöra en affärshemlighet som är värd att skydda, när Meyervarvet anklagas för att vara vållande till en av världens största civila fartygsolyckor. Denna hemligstämpling passar mycket väl in i Erik Ridderstolpes avslöjanden om brevväxlingen mellan Börje Stenström och Meyervarvets kommission respektive advokat, där den svenska haverikommissionen försäkrar Meyervarvet om att man inte så noga skall redogöra för vem som bär ansvaret för den dåliga låskonstruktionen.

Efter att jag tillsänt statsminister Göran Persson mitt brev med begäran om ordföranden Olof Forssbergs avsättande samt fått kännedom om Ridderstolpes avslöjanden, dök det upp många tips från allmänheten, bl a från f d medarbetare till Forssberg, som påpekade att Forssberg misskött JAS- och Gottrörautredningen. Till och med utredningen av bussolyckan i Norge, där många barn omkom, lär vara felaktigt utförd. Forssberg skyddade här Svensk Bilprovning, meddelar en uppgiven förälder till mig. Även här skall han ha skyddat staten som är hans uppdragsgivare.

För mig står det därmed tämligen klart att statens haverikommission inte bara har till uppgift att utreda haverier utan också att skydda staten i fall där staten på något sätt är inblandad i haverier. Därför kommer ordföranden i haverikommissionen från försvarsdepartementet, eftersom dess tjänstemän har genomgått en särskild granskning.

Jag erhöll sedemera från olika källor i Finland liknande anklagelser mot den finske ordföranden i haverikommissionen, Kari Lehtola.

Bland de handlingar som var lättillgängliga hos kommissionen fanns alla vittnesmål från de överlevande - de allra viktigaste handlingarna för undersökningen och vår process. Via några journalister hade jag dock redan tidigare fått tillgång till några vittnesmål. Till min stora förvåning upptäckte jag att samtliga vittnesmål som jag så lätt erhållit från kommissionen var sammanfattningar, dvs nedkortade versioner av de ursprungliga vittnesmålen. Officiellt angavs skälet för detta vara att vittnesmålen på så sätt skulle bli mer lättlästa.

Jag upptäckte dock snart att väsentliga fakta, som kunnat bidra till att förklara katastrofförloppet, helt enkelt rensats ut. Visserligen fanns ibland flera olika förhör med ett och samma vittne men faktum kvarstår att många av de officiellt tillgängliga vittnesmålen blivit "stympade".

När jag efter kommissionens psykolog Bengt Schagers avhopp förebrådde honom för att ha fuskat med vittnesmålen, invände han att han gjort sammanfattningarna utifrån de kunskaper han hade. Han uppgav att han utvidgat många sammanfattningar när han hört att varvet skulle lägga stor vikt vid alla vittnesmål från däck 1 där man tidigt fick in vatten i hytterna.

Enligt Schager var det Forssberg som bett honom att sammanfatta vittnesmålen.

Inledningsvis återgav jag Carl Övbergs vittnesmål. I vilken utsträckning detta vittnesmål sedan har stympats visas genom följande förhörssammandrag vilket är det enda som kommissionen presenterat officiellt.

Reste ensam, inga bekanta på fartyget.

Vid 24.00-tiden i Baltic bar. Gungade våldsamt i långskeppsriktningen, gick alltså till sin hytt 1049, under bildäck.

När han lagt sig märkte han att fartyget började gunga också i sidled.

En kraftig stöt på bildäcket och efter en stund en ny likadan, då fartyget krängde mot styrbordssidan.

Fullständigt kaos i korridoren; människor sprang av och an och kolliderade med varandra.

När han kommit upp till andra däck kom det vatten in på 1 däck. Slagsidan var nu så stor att han i trapphuset måste gå uppåt längs väggen.

I salongen sprang människor omkring.

Såg ingen som hörde till personalen, och hörde inget alarm, inte heller anvisningar från högtalaren.

Kom till däcket där räddningsflottarna fanns men fick inte loss en enda av dem, liksom ingen annan heller.

10-15 personer försökte ta loss en livbåt från babordssidan och de hoppade in i den, men den blev kvar och hängde vid fartygets sida och då hoppade de i vattnet.

I vattnet kunde 4 personer ta sig ombord på båten och en flicka dog av köld trots försök att värma henne.

De räddades på morgonen vid 08.00-tiden av en helikopter."

Jag såg därför till att jag med hjälp av en journalist fick tag på originalvittnesmålen, dvs i ostympat skick och dessa innehåller en rad intressanta nya fakta.

Flera vittnen har bekräftat för mig att polisen försökt påverka dem under upptagandet av vittnesmålen för att de inte så noga skulle gå in på beskrivningen av de två första smällarna. Många har nämligen associerat den första smällen med en explosion ombord och inte med att bogvisiret slets av. Ett exempel på detta är överlevande Leif Bogren som själv skrivit en mycket intressant bok om sin räddning. Direkt efter att han blivit uppfiskad ur det iskalla vattnet lämnade han inför den finska polisen ett vittnesmål som togs upp på band om att han uppfattat det som om den första metalliska smällen haft till följd att ett stort hål revs upp i skrovet. Bogren besitter vana vid stora plåtarbeten från varv. Bandupptagningen av Bogrens vittnesmål hos den finska polisen har under mystiska omständigheter försvunnit. När vittnet Bogren påtalade detta för Forssberg ungefär ett år efter vittnesmålet, svarade Forssberg att det inte vore vettigt med ett nytt vittnesmål. Bogren var enligt

Forssberg trots allt enbart passagerare och därmed var hans vittnesmål inte av så stor vikt. Vidare menade Forssberg att så lång tid förflutit att Bogren säkert glömt mycket. Bogren är dock av den bestämda uppfattningen att han inte alls har glömt. Dessutom har han satt sina minnen på pränt i sin bok.

Som jag redan i tidigare kapitel påpekat har den internationella haverikommissionen åtminstone ett tiotal gånger lovat presentera sin slutrapport till ett visst datum men inte infriat detta löfte.

Meyervarvets utredare, kapten Werner Hummel, har via annonser och Internet vänt sig till den svenska allmänheten och bett om videoupptagningar, fotografier och vittnesmål från människor som rest med Estonia före förlisningen. Han har erhållit en hel del material, bl a en amatörvideofilm som tagits några veckor före förlisningen av en svensk turist. Av en slump hade turisterna zoomat in styrbords gångjärn på Estonias bogvisir varvid även vaktmatrosen Silver Linde finns synlig. Denna videoupptagning anses av varvet vara ett nyckelbevis för att det inte bär ansvaret för att bogvisiret slets loss. Varvet skickade filmen till en engelsk expert som brukar utvärdera flyg- och satellitfoton för det engelska försvaret. Enligt denne visar bilden att gångjärnen har försvagats på ett allvarligt sätt genom senare åverkan, vilket medfört att risken för förlust av bogvisiret var överhängande. Omedelbart därefter skickade det tyska varvet denna utredning till haverikommissionen i Sverige. Därifrån bestreds inte filmens äkthet men man ansåg dock inte att dokumentet var av någon vikt och underlät att närmare redogöra för denna ståndpunkt. Forssbergs enda kommentar var att man redan kände till olycksförloppet, varför filmen skulle vara oviktig.

I slutet av augusti 1996 reste jag till Hamburg tillsammans med representanter för de två största anhängargrupperna. Den aktuella videofilmen presenterades där för oss och kom sedermera att uppmärksammas i medierna. Först därefter kände sig haverikommissionen tvungen att agera men nedvärderade filmen genom att kommentera att den filmats av en lekman - som om detta skulle minska bevisvärdet. Forssberg uttalade i svensk TV att vittnesmål från besättningsmedlemmar var mycket mer värdefulla, eftersom dessa känner till båten i detalj. Att besättningsmedlemmarna kanske är rädda att mista sina arbeten och därmed väljer att inte yppa hela sanningen beaktades inte. Därefter lämnade Forssberg filmen till den svenska militära underrättelsetjänsten, MUST, för utvärdering av materialet. MUST kom fram till att filmen inte var tillräckligt tydlig för att man skulle kunna dra några slutsatser av den. MUST ansåg att filmen inte innehöll tillräckligt många sekvenser. När den engelske experten avfärdade detta kom MUST med den nya förklaringen att videokameran måste ha haft dålig optik och att filmen därför inte var användbar.

Enligt min och de anhörigas experts mening framgår det tydligt av videofilmen att gångjärnen utsatts för åverkan. Det är uppenbart att även MUST försöker vilseleda allmänheten. Intressant i sammanhanget är att det av diarieboken hos haverikommissionen i Stockholm framgår att korrespondens förekommit mellan denna och MUST i den här frågan. Detta till trots har MUSTs chef intygat för mig att det inte ens existerar någon akt över Estonia. Detta visar tydligt att chefen för MUST ljuger. Varför? Se härtill närmare kapitel N, Många säkerhetstjänster inblandade.

Bland det material som återfanns i Börje Stenströms hem hittades, utan att jag visste om det, en hel videofilm som spelats in under sommaren 1996 i samband med förberedelserna inför oljesaneringen och betongövertäckningen. Vraket undersöktes då med hjälp av en fjärrstyrd kamera. Där togs utmärkta bilder av fören, bl a visande två bultar som tillhörde de skadade gångjärnen. Dykarna hade i december 1994 förberett bärgning av dessa bultar. Av någon anledning lämnades de dock kvar där nere. Här kan man bara misstänka att Börje Stenström ville undvika att behöva kasta tillbaka bultarna i havet och därför gav order om att de inte skulle bärgas. Till haverikommissionens stora förtret syntes grön färg på precis de partier av bultarna som befann sig där gångjärnen var skadade. Den gröna färgen skulle inte ha funnits på bultarna om gångjärnen varit i oskadat originalskick. När Hummel påtalade detta för den finske kommissionsmedlemmen Tuomo Karppinen uttryckte denne sin stora förvåning över att Hummel tagit del av filmmaterialet. Här får man väl konstatera att kommissionen "slarvat" genom att inte hemligstämpla även denna film.

I maj 1997 tipsades *Dagens Ekos* reporter Erik Ridderstolpe, som är väl insatt i Estoniaproblematiken, av en källa vid Sjöfartsverket om att Forssberg skall ha erhållit ett brev från 1959 som belastar Sjöfartsverket i sammanhanget Estonia (som byggdes 1980). Detta brev uppges ha påträffats när Sjöfartsverkets anställda gått igenom arkiven för att leta efter material rörande Estonia. Ridderstolpe bad Forssberg kommentera innehållet i det aktuella brevet, varpå Forssberg förnekade att han erhållit det. Sjöfartsverket försåg då Ridderstolpe med bevis på att Forssberg erhållit brevet. När Forssberg informerades om detta kontaktade han själv Ekot och erkände att han sitt tidigare nekande till trots faktiskt erhållit nämnda brev och att han begått en dumhet genom att ljuga om saken. Nyheten om Forssbergs lögn kablades ut via *Dagens Eko* på morgonen den 26 maj 1997. Redan på eftermiddagen samma dag tillkännagav Ines Uusmann, som annars har så lite tid för frågor rörande Estonia, att Forssberg avsatts. Hon framhöll dock att hon fortfarande hyste stort förtroende för Forssberg, varför han nu skulle erhålla en ny tjänst

med samma lön och samma titel hos henne i kommunikationsdepartementet. Senare denna eftermiddag erhöll Jutta Rabe på tyska Spiegel TV ett tips från Sjöfartsverket i Norrköping om att Forssbergs avgång var iscensatt av regeringen. Detta skall ha föregåtts av ett långt möte på Sjöfartsverket helgen dessförinnan, där Ines Uusmann, Forssberg samt två tjänstemän från amerikanska ambassaden i Stockholm skall ha deltagit. De två sistnämnda skall vid detta möte ha yttrat sitt missnöje med Forssbergs sätt att hantera Estoniafrågan. Enligt dem hade alltför mycket information läckt ut. Dessutom skulle tillsättandet av en ny ordförande som inte var insatt i Estoniafrågorna utgöra ett bra skäl till ytterligare fördröjning av slutrapporten. Det var således dags att "offra" Forssberg.

Personligen tror jag att tipset är sant. Dels har Sjöfartsverket aldrig tidigare officiellt läckt någon negativ information som skulle kunna skada staten i Estoniafrågan vare sig till massmedier eller någon annan. Dels vore det så dags att rota i arkiven för att leta Estoniamaterial när rapporten i stort sett var färdigskriven. Detta hade naturligtvis redan gjorts direkt efter olyckan. Dessutom är handlingen från 1959 totalt inaktuell och ointressant för Estoniafrågan. Som bekant byggdes Estonia först 1980 och kontrollrutinerna på Sjöfartsverket och andra myndigheter har ändrats sedan dess. Även en medlem av den finska kommissionen har erkänt att handlingen är totalt betydelselös för Estoniafrågan och har uttryckt sin stora förvåning över att Forssberg tvingats avgå på grund av denna petitesse. Dessutom förflöt alltför kort tid (bara några timmar) mellan avslöjandet av lögnen och Uusmanns avsättande av Forssberg. När vi tidigare försökt få honom avsatt har ingenting hänt. I normala fall tar det flera dygn innan alla överläggningar är klara för att avskeda en topp tjänsteman. Dessutom var det mer än märkligt att Ines Uusmann fortfarande uttryckte sitt fulla förtroende och stöd för Forssberg och att han fick tillträda en ännu högre tjänst, nämligen i kommunikationsdepartementet, uppbärande samma lön. Kort därpå utnämndes Olof Forssberg av regeringen till hovrättslagman vid Svea hovrätt, dvs en av Sveriges högsta domare, som tack för sina lögner.

Inom Estoniakretsar var det dessutom väntat att staten skulle finna ett sätt att ytterligare fördröja slutrapporten. Jag hade gissat att man skulle använda Börje Stenströms bortgång som skäl för att förhala rapporten. Det var fördelaktigt för staten att rapporten inte presenteras. Dels skulle man slippa ta ansvar för alla lögner som hittills publicerats, t ex i delrapporten från mars 1995. Dels skulle mer tid hinna förflyta varpå gemene man alltmör skulle tappa intresset för Estoniafrågan. Detta skulle medföra att färre och färre kritiska frågor skulle ställas. På så sätt försökte man förhindra att den

"obekväma" sanningen om Estonia avslöjas. Dessutom slipper staten offentliggöra alla hemliga handlingar.

Slutligen ett mycket viktigt skäl:

Domaren i vår skadeståndsrättegång i Paris har hela tiden betonat att en undersökning därifrån skall avvakta den internationella haverikommissionens slutrapport. Detta innebär i praktiken framförallt att en ny dykning kommer att skjutas upp till dess haverikommissionen är klar. Det är dykningen man fruktar. Genom att "offra" Forssberg kunde alltså dykningen skjutas upp ytterligare.

Efter Forssbergs avgång krävde de anhöriga medbestämmande i frågan om vem som skulle tillsättas som ordförande i den svenska kommissionen. Detta nonchalerades dock totalt från regeringens håll. Det bestämdes att Anne-Louise Eksborg skulle efterträda Forssberg. Även Anne-Louise Eksborg har tidigare varit verksam inom försvarsdepartementet i egenskap av rättschef.

Eftersom slutrapporten redan var färdigformulerad i sitt utkast, framförallt rörande alla tekniska frågor, så kan det ifrågasättas hur mycket Anne-Louise Eksborg skulle kunna tillföra rapporten, mot bakgrund av att hon inte besitter sådan kompetens. Hon är varken insatt i Estoniafrågan eller utbildad tekniker. Det spekulerades därför mycket om att slutrapporten nu skulle offentliggöras inom kort. Mot bakgrund av vad jag misstänkte utgick jag ifrån att hon skulle ange svepskäl för att fördröja rapporten så mycket som möjligt. Mycket riktigt gav hon till känna att hon inte kunde sätta sin signatur på rapporten utan att först ha läst och granskat den. (Varför inte, om till och med Ines Uusmann fortfarande hyser förtroende för Forssberg?) På frågan om när en publicering av slutrapporten kunde väntas, fick jag svaret att hon inte visste. Vår ansökan om tillgång till det icke publicerade utkastet till rapporten avslogs naturligtvis med motiveringen att materialet var hemligt och inte fick offentliggöras. Jag begriper inte varför detta material skulle hållas hemligt, allra minst nu efter Forssbergs avgång. Det skulle ju ändå offentliggöras efter publiceringen. Slutrapporten publicerades den 3 december 1997.

Den 4 september 1997 lämnade Bengt Schager in sin ansökan om avsked från posten som psykologisk expert i kommissionen. Flera veckor senare fick *Svenska Dagbladet* av en ren slump kännedom om detta. Kommissionen hade alltså inget intresse av att publicera detta.

Schager var kritisk till kommissionens eftergifter till den estniska besättningen. Han hade uppfattningen att man undvek att kritisera besättningen enbart för att söka en kompromiss. Vidare var Schager kritisk till hanteringen av vittnesmålen från de överlevande samt andra som varit nära olyckan. Schager förde en ständig kamp med kommissionen för att få till stånd nya

vittnesförhör med de överlevande passagerarna efter att man fått en tydligare bild av vad som inträffat. De första vittnesförhören, som hölls hos polisen, var alldeles för ytliga och hade delvis tyngdpunkten på fel ställe. Schagers önskemål om nya förhör med överlevande passagerare avslogs av Olof Forssberg med undantag för ett förhör vilket inte gav någonting. Däremot upptogs nya förhör med besättningsmedlemmarna. Här var det däremot så att Schager fick intrycket av att deras vittnesmål blivit påverkade. Det gick så långt att Enn Neidre kom till vittnesförhören med de överlevande besättningsmännen iförd kaptensuniform. Enn Neidre hade aldrig tidigare inom kommissionen och i synnerhet inte i Sverige uppträtt som han gjorde vid det vittnesförhör som hölls i Landvetter med Silver Linde och andra överlevande besättningsmän. Dessutom hölls dessa förhör med alla kommissionsmedlemmar närvarande. Detta förhållande måste ha skrämt Silver Linde och de andra ännu mer. Vid förhöret med Silver Linde framkom tidsuppgifter som kommissionen senare stött sig på men som inte alls verkar trovärdiga. Schager försökte upprepade gånger påverka kommissionen för att den skulle förhöra de överlevande passagerarna ännu en gång. Forssberg gick då med på att allihop skulle förhöras samtidigt, vilket enligt Schager inte var så klokt. Sedemera ursäktade sig kommissionen med att t ex Tuomo Karppinen skulle ha hört vittnen personligen men det visade sig att dessa förhör enbart skett per telefon och att inga anteckningar gjorts vid förhören.

Schager ansåg att de förhör som hölls med de överlevande passagerarna i början och som skulle förbli de enda som hölls, inte var tillräckliga. Sämst ställt var det med förhören med de estniska medborgarna. Där hade man tryckt frågor i förväg vilka omöjliggjorde några vettiga svar. Inte heller har några meningsfulla förhör hållits med reservbesättningen som inte gick ombord på Estonia den aktuella natten. Även detta kritiserar av Schager. Jag har tidigare alltid anklagat Schager för att ha bidragit till mörkläggningen genom att han förkortat vittnesmålen nära nog till oigenkännlighet. På den punkten har dock Schager lämnat en trovärdig förklaring. Han gjorde inte detta med ont uppsåt. Han fick helt enkelt order av Forssberg att göra vittnesmålen mer lätthanterliga och därmed kortare. Schager fick själv avgöra vad som skulle utelämnas. Eftersom han litade på de tekniska uppgifterna från kommissionen och de uppgifter han fått om att förekomsten av vatten på däck 1 var så ringa att den saknade betydelse, fokuserade Schager på andra punkter än på dem som egentligen var viktigast. Så snart han fick höra att varvet lade stor vikt vid förekomsten av vatten på däck 1 skrev han om sammanfattningarna så att denna aspekt belystes. Vid en intervju den 26 september 1997 bekräftade Schager också för Jutta Rabe att kommissionen byggt sina antaganden på det

material som fanns. Trots detta var kommissionen ointresserad av nya vittnesförhör med de överlevande med tyngdpunkt på denna fråga.

När jag vid en mycket givande diskussion med Bengt Schager efter hans avhopp från kommissionen konfronterade honom med Carl Övbergs vittnesmål om att det sprutade vatten från däck 0 till däck 1, så hade han inget minne av detta. Hans minnesbild utgjordes av det som kommissionens tekniker talat om för honom. Efter sitt avhopp från kommissionen har Schager riktat stark kritik mot denna. Han anser att den brittiska modellen är bättre, dvs att en utredare som sedan hålls ansvarig, gör huvudarbetet. Han uppgav att mitt tillvägagångssätt för att lyckas få en neutral expert tillsatt i Paris för att utreda sanningen är bra. Han är dessutom av åsikten att utredaren inte bör vara en stats-tjänsteman.

I sin intervju med Jutta Rabe poängterar Bengt Schager också att han propSAT på att dykundersökningarna på bryggan skulle innefatta bilder på kropparna, för att i alla fall kunna identifiera dem och dra riktiga slutsatser. Trots hans påpekande "glömde" Börje Stenström att identifiera kropparna på bryggan. Stenström lär senare ha bett om ursäkt för detta.

Min uppfattning är att Börje Stenström inte alls glömde bort att identifiera kropparna utan att han ignorerade detta lika medvetet som han kastade tillbaka bulten till atlantlåset i havet och som han lämnade kvar föremål som dykarna förberett för bärgning på havsbotten.

Mitt intryck av Bengt Schager efter två långa telefonsamtal är att han är ärlig och har haft goda avsikter men helt enkelt blivit vilseledd av teknikerna inom kommissionen.

Videofilmerna från dykundersökningen i december 1994 innehåller tydliga bilder på färgade madrasser, filter och liknande textilier som sitter inkilade i mellanrummet mellan bogrampen och bildäcket. Bogrampen tjänar som påfartsramp vid lastning av bildäck. Den är ihoplänkad med bildäcket genom gångjärn längst nere. I samband med avlastningen av Estonia i Tallinns hamn våren 1994 gick något på tok varpå färjan plötsligt fick slagsida när en tung lastbil stod på rampen. Gångjärnen på babordsidan spräcktes och rampen förvreds med följderna att den blev otät. Haverikommissionen påstår att de nämnda madrasserna av en ren händelse flutit till håligheten mellan bogrampen och bildäcket och kilat in sig där, medan den vidöppna rampen stängdes igen av gravitationskraften under sjunkningsförloppet, då vattnet först och främst strömmade in i fartyget och inte ut ur det. Haverikommissionens påstod att madrasser och dylikt flyter ut om vatten kommer in på bildäck.

Detta är ytterligare en punkt där haverikommissionen ljuger. Madrasserna har inte flutit dit av sig själva utan har blivit intryckta där i Tallinn, vilket även

besättningsmän har vittnat om. I ramhuset alldeles i närheten av bogrampen i fören finns en liten hytt som är fullproppad med madrasser och dylikt. Haverikommissionen har aldrig berört detta och inte heller lämnat någon förklaring till varför man över huvud taget hade ett förråd med sådana madrasser så långt framme i fartyget, vilket dessutom innebär en brandrisk.

Madrasserna visar dessutom tydligt att rampen aldrig varit öppen såsom kommissionen påstår, eftersom det inströmmade vattnet då skulle ha tagit med sig madrasserna (se kapitel V, Rampen revs aldrig ut).

När haverikommissionen ger sken av att ordentliga stabilitetsberäkningar gjorts, vilka skulle visa att vatten på bildäck sänkte Estonia, är syftet även här att vilseleda. Jag konfronterade haverikommissionens tekniske expert Mikael Huss (universitetslektor vid KTH) med Anders Björkmans teori att det måste ha kommit in vatten under bildäck för att båten skulle kunna sjunka som den gjorde. Med vatten enbart på bildäck hade båten slagit runt och flutit med kölen uppåt men inte sjunkit enligt Björkman. Detta besvarade Huss i ett brev av den 21 oktober 1997 enligt följande:

"Som jag ser det är hans hypoteser inte underbyggda med något betydande tekniskt underlag.

Min personliga uppfattning är att JAICs slutrapport på ett riktigt sätt kommer att beskriva fartygets förlisning."

Min fråga om den internationella haverikommissionen över huvud taget har gjort några stabilitetsberäkningar besvarade han så här:

"Bland de tekniska utredningarna kan nämnas två helt oberoende stabilitets- och flytesberäkningar med respektive utan hänsyn till inflödat vatten. Inflytande av vatten på bildäck respektive under vattenlinjen i skadat fartyg.

Två oberoende simuleringar av inflödesmängd i fartyget för en kondition med öppnad ramp."

När jag frågade Mikael Huss vilka stabilitetsberäkningar och simuleringar det rör sig om, gav han mig närmare information om detta och hänvisade till att Gunnel Göransson på haverikommissionen skulle känna till exakt vad han menade och kunde ta fram dokumenten till mig. Så var också fallet och jag erhöll dels Mikael Huss stabilitetsrapport som benämns "Simulation of the capsizing, Internal report 1995-1997", samt dels en stabilitetsrapport från VTT i Finland gjord i maj 1996, vilken är skriven av Tuomo Karppinen och Antti Rantanen.

Mikael Huss rapport är utskriven på neutralt papper, dvs inte på KTHs papper, och är inte daterad. Den diariefördes hos haverikommissionen först i maj 1997, under B 169.

Mikael Huss säger inledningsvis i sin rapport under punkt 1 Summary:

"This report has been made in order to verify if the capsized scenario, as described by witnesses on board MV ESTONIA, can be reasonably explained by the loss of the bow visor, the opening of the forward ramp and the subsequent flooding of car deck."

Mikael Huss rapport skall alltså på ett vetenskapligt sätt visa att det var vatten på bildäck som sänkte Estonia. De anhörigas expert Alve Wendt, som noggrant har studerat Huss rapport, anser att rapporten inte är av den digniteten att den kan förklara händelseförloppet. För det första är Huss antaganden felaktiga. Han har nämligen ignorerat stabilisatorernas inverkan. Stabilisatorerna byggdes in på ett senare stadium på ett varv i Finland för att minska krängningen i höga vågor. De är utformade som små fenor som sticker ut på var sin sida av fartyget. Vid en hastighet av 15 knop, som den internationella haverikommissionen förutsätter att Estonia höll när visiret lossnade, kan stabilisatorerna balansera upp till 400-500 ton vatten på bildäck utan att båten får några slagsida.

Huss hävdar att det redan en halv minut efter att visiret slitits loss kom in så mycket vatten på bildäck att båten fick tillräckligt stor slagsida för att det skulle märkas uppe på kommandobryggan varpå man reagerade genom att gira mot babord. Enligt Alve Wendt kan detta inte stämma eftersom stabilisatorerna ger ett tidsutrymme om minst två minuter innan slagsidan blir så pass kännbar att man har anledning att reagera uppe på bryggan. Som bekant är bogvisiret inte synligt från bryggan på grund av Estonias konstruktion.

Följaktligen stämmer inte Huss antagande att man girade mot babord en halv minut efter att visiret lossnat. Tidigast efter två minuter kan man på bryggan ha fått kännedom om förlusten av visiret eftersom det först då kan ha märkts att Estonia fick styrbords slagsida.

Denna tidsförskjutning om en och en halv minut innebär att det scenario haverikommissionen målar upp rörande Estonias väg, förlisningsplats samt platsen där bogvisiret återfanns inte längre stämmer överens med verkligheten, kommenterar Alve Wendt.

Vidare har Huss inte tagit med i beräkningen att hänsyn måste tas till det vatten som vill rinna ut vid förliga pitchvinklar. Wendt kan inte säga vilken inverkan detta hade på förloppet men det är troligen inte betydelselöst, såsom Huss hävdar. Därmed är Huss formel för vatteninflödet i början av förloppet (1-2 minuter) felaktigt.

Det enda värdefulla i rapporten är att den fastställer att Estonia förlorade stabilitet när minst 2000 ton vatten kommit in på bildäck. På denna punkt överensstämmer Huss beräkningar exakt med Anders Björkmans. Huss lämnar

dock ingen förklaring till hur snabbt vattnet trängde in på däckan ovanför bildäck dvs däck 4-8. För att förstå diskussionen på denna punkt krävs att man har följande klart för sig. Båten flyter med hjälp av den luft som finns inuti den. När vatten kommer in på bildäck som ligger ovanför vattenytan, lutar Estonia mot styrbord. Ju mer hon lutar mot styrbord desto mer av de övre däckan kommer i beröring med vattenytan. Så länge fönstren på de övre däckan, dvs däck 4-8, håller och andra luckor är täta, kan inget vatten tränga in. På så sätt skapar de övre däckan ett tryck mot vattenytan, vilket förhindrar att Estonia får större slagsida än 60° , vilket är den maximala krängningsvinkel som räknats ut för Estonia av alla experter, förutsatt att det inte finns en vatteninflöde på de övre däckan.

I efterhand vet vi bara att ett antal fönster på däck 4 och uppåt inte höll för trycket utan gick sönder varpå vatten kunde tränga in. Vi vet däremot inte hur fort detta gick.

Här skiljer sig Anders Björkmans åsikt från haverikommissionens. Anders Björkman hävdar att vatten trängde in mycket snabbt ovanför bildäck eftersom babordgiren medförde att fönstren på styrbordsidan utsattes för den hårda vinden och de höga vågorna som var så pass starka att de enligt haverikommissionen till och med kunde spräcka låsanordningarna på bogvisiret som är ca 1000 gånger starkare.

Huss menar att dessa antaganden är felaktiga och att man kan räkna på detta sätt bara i teorin för att behålla en säkerhetsmarginal. I praktiken däremot är händelseförloppet mycket långsammare. Alla fönster går inte sönder samtidigt och möjliggör för vatten att snabbt forsa in på de övre däckan. Huss kan dock inte tala om hur snabbt förloppet kan ha varit och hans rapport tar därför inte hänsyn till den punkten. VTT har försökt göra beräkningar av detta men inte heller VTT kommer fram till ett säkert resultat. Enligt Alve Wendt är både VTT:s och Huss antaganden mer realistiska än Björkmans i denna aspekt.

VTT:s och Huss rapporter är enligt Alve Wendt bristfälliga även så tillvida att de inte lämnar någon förklaring till hur vatten kunde komma in i fartyget under bildäck. Anders Björkman har nämligen rätt i att Estonias konstruktion gör att vatten på bildäck kan rinna ner till däck 1 och däck 0 bara genom öppningen i mitten på bildäck där trapporna går ner. Det finns inga öppningar på bildäck längs med skrovet. Vid en krängning med 30° skulle 2000 ton vatten på bildäck stängas inne men inte nå en sådan nivå att det skulle komma in till mitten på bildäck och rinna ner till däck 1 eller däck 0.

Bara det faktum att det inte redovisas hur vatten kunde komma in under bildäck gör rapporterna från VTT och Huss värdelösa. Vi vet nämligen att Estonia sjönk. Detta faktum förutsätter att stora mängder vatten, dvs i storleks-

ordningen 6000 ton, kom in även under bildäck. Hade så inte varit fallet hade Estonia flutit på den luft som fanns kvar på däck 0 och däck 1 och bara ett mycket långsamt vattenintrång hade fått henne att sjunka långsamt dvs under loppet av eventuellt flera dygn. Vi vet att så inte var fallet eftersom Estonia sjönk mycket fort. Därför kan haverikommissionens stabilitetsberäkningar inte förklara hur Estonia sjönk istället för att flyta med kölen uppåt.

Huss och VTT har dessutom i sina rapporter underlåtit att ta hänsyn till en mycket väsentlig omständighet som beskrivits av en rad överlevande, bl a av Carl Övberg och Kent Härstedt, nämligen att Estonia rätade upp sig en kortare stund efter den första slagsidan. Detta betyder att Estonia återvann stabiliteten. Med haverikommissionens scenario, dvs vatten på bildäck och fönster på däck ovanför bildäck som krossades under ett mer utdraget tidsförlopp, vore en sådan återvunnen stabilitet aldrig möjlig. Enligt haverikommissionens scenario borde krängningsvinkeln ha ökat kontinuerligt i den takt vattnet strömmade in på däck 4-8 dvs ovanför bildäck. Så var inte fallet.

Haverikommissionen ljuger alltså också på denna punkt. Det var inte enbart vatten på bildäck som sänkte Estonia. Därmed har alltså Anders Björkman i princip rätt. Det är dock en överdrift från hans sida att påstå att det över huvud taget inte fanns något vatten på bildäck eftersom det finns så många vittnesmål om att det förhöll sig så redan långt före den ödesdigra resan. Bogvisiret och bogrampen var otäta på grund av dåligt underhåll.

Eftersom Estonia tillfälligt återfick stabiliteten efter den första slagsidan måste det alltså ha funnits ett hål under bildäck, vilket Anders Björkman sedan länge har hävdats. Därför är hans synpunkter mycket värdefulla och det är rent skandalöst hur Olof Forssberg och övriga medlemmar i den internationella haverikommissionen har förolämpat Björkman för att tysta ner hans kritik. Även här märks tydligt hur målmedvetet den internationella haverikommissionen försöker vilseleda allmänheten.

Jag diskuterade dessutom med Huss hur det kunde komma sig att bogvisiret återfanns långt framför förlisningsplatsen i Estonias färdriktning och inte bakom. Jag informerade honom om att varvets utredning visat på att skrapspåren på visirets insida tydligt visar att visiret först slets av i sidoläge dvs när båten fått slagsida. Spåren är nämligen helt ensidiga på grund av gravitationskraften. Jag meddelade honom också att vår expert Alve Wendt ansåg att varvets utredning var övertygande på den punkten. Huss medgav att skrapspåren på visirets insida var ensidiga dvs att de inte fanns på båda sidor, som man skulle kunna förvänta sig, men förklarade detta med att vind- och vågkraften från styrbordsidan varit tillräckligt effektiv för att förorsaka dessa skrapspår. Han menade att varvet och Wendt dragit felaktiga slutsatser. Dessa

utesluter dock att enbart vind- och vågkraften skulle kunna åstadkomma så ensidiga skrapspår, i synnerhet som båten också rörde sig åt andra håll i de höga vågorna.

Med sin inställning nonchalerar Mikael Huss och den övriga haverikommissionen ett av nyckelvittnenas iakttagelser. Valters Kikusts, en polisman från Riga, såg från ett fönster på däck 7 hur bogvisiret plötsligt öppnades.

"Jag hade sett visiret öppnas och stängas några gånger när det plötsligt slets loss från det ena fästet på sidan. Visiret vreds mot bordläggningen och strax efteråt lossnade det och försvann ner i havet."

Kikusts anser att visiret öppnades så mycket att det borde ha upptäckts av officerarna på bryggan. Han uppger sig ha sett visiret slitits av strax efter 00.20 svensk tid, vilket skulle betyda att visiret föll av samtidigt som Estonia sände sitt maydayanrop kl 00.24 svensk tid. Då hade Estonia redan fått svår slagsida mot styrbord.

Så sent som den 6 november 1997 tvingades den estniska ledamoten i den internationella haverikommissionen Priit Männik att avgå. Officiellt hänger det ihop med att hans tjänst i haverikommissionen är knuten till hans tjänst inom polisen där han råkat i onåd och blivit avskedad.

Slutrapporten publicerades den 3 december 1997 i Tallinn.

Sammanfattningsvis kan konstateras att förtroendet för den internationella haverikommissionen, som själv har havererat, är i botten.

K. Slutrapporten

DIS har inte haft ekonomisk möjlighet att anlita experthjälp för granskning av hela slutrapporten. Detta har dock gjorts av Anders Björkman i hans senaste bok. Resurserna räckte bara till att låta Alve Wendt undersöka frågan om hur vatten kunde komma in i Estonia. Denna undersökning visade att slutrapporten motsäger sig själv på den punkten. Alve Wendt drog slutsatsen att de två utredningar som gjorts av VTT och Mikael Huss och som återfinns i den tjocka bilagan till slutrapporten, inte alls stöder det händelseförlopp som beskrivs i slutrapporten, nämligen att bogvisiret på grund av undermålig konstruktion i kombination med höga vågor slets loss, drog med sig rampen och tillät vatten att forsa in på bildäck så att Estonia fick slagsida och sjönk inom loppet av ca 30 minuter.

Mikael Huss har i sin rapport inte tagit hänsyn till omständigheten att Estonia också rullade föröver ner i en vågdal, dvs vid framåtrörelsen kunde

vatten forsa ut från bildäck och först vid tillbakarörelsen åter forsa in. Vidare har haverikommissionen inte undersökt vad som hände med rampen som skall ha hängt vidöppen utåt och snett nedåt. Eftersom Estonia fortfarande hade fart framåt borde rampen ha plogat ner i vattenmassorna och blivit hårt ansatt av trycket från fören, närmare bestämt det s k förpiksdäcket. Bogrampen i sig kunde inte flyta eftersom den var konstruerad av järn. Rampen måste alltså ha gått så långt ner som möjligt dvs legat i nedåtgående vinkel i fartriktningen och fungerat som ett slags plog i vattnet. Detta måste ha utsatt rampen för hårda påfrestningar och skulle med stor sannolikhet ha lett till att rampens gångjärn bröts sönder och att hela rampen därmed slets loss. Man bör kunna konstatera allvarliga skador framförallt på rampens undersida som stötte mot skrovet. Huruvida dylika skador uppkommit har haverikommissionen inte undersökt, vilket också medgavs vid den offentliga diskussionen på Folkets Hus den 4 december 1997. Det har heller inte gjorts några seriösa undersökningar av rampens låsanordningar på grund av att det saknas bra bildmaterial och vilja. Däremot har visirets låsanordningar utretts i detalj. Om rampens låsanordningar höll kan inte visiret ha dragit ner rampen. Denna enkla men desto viktigare utredning har aldrig gjorts.

Dessutom visar dykbilderna att förpiksdäcket är helt oskadat.

Huss hade i sina beräkningar utelämnat det faktum att stabilisatorerna, som motarbetade krängningarna, hade en fördröjande effekt med minst fem minuter. Bland annat på grund av detta kunde Wendt också konstatera att det i slutrapporten (på sidan 173) beskrivna rörelseförloppet under Estonias sista timme inte överensstämmer med de utredningar som finns i bilagan. Av detta tvingades Wendt härleda att rapportens slutsatser om hur Estonia vattenfylldes ingalunda grundar sig på kommissionens utredningar. Den frågan står därmed fortfarande obesvarad.

Alve Wendt kunde på ytterligare en punkt visa att haverikommissionens slutrapport i sig är motsägelsefull. På sidan 65 ff i rapporten (punkt 6.2.4) återges Henrik Sillastes vittnesmål. Sillaste skickades ner till däck 0 i närheten av bastu- och swimmingpoolavdelningen för att laga vakuumsystemet. Enligt vad Andi Meister skriver i sin bok skulle Sillaste dessutom kontrollera styrbords stabilisatorerna som man hade problem med. Detta förtogs dock av haverikommissionen.

Under sitt arbete där nere hörde Sillaste plötsligt två metalliska smällar som han inte uppfattade som vågsmällar utan som någonting helt annat. Kort därpå fick Estonia bestående slagsida mot styrbord. Som den erfarne sjöman Sillaste är förstod han att någonting gått allvarligt på tok. Han rusade därför tillbaka till maskinrummet en bit längre akterut på däck 0, vilket tog honom ca 2-5

minuter. När han kom in i maskinrummet tittade han på en TV-monitor som var kopplad till en övervakningskamera som filmade främre delen av bildäck dvs även bogrampen.

Sillaste har skissat vad han såg på monitorn. Denna skiss ingår som figur 6.1 på sidan 66 i slutrapporten och den visar tydligt att bogrampen fortfarande var stängd men att den inte var tät så att vatten kunde tränga in på sidorna, lite mer på styrbordsidan eftersom fartyget redan hade slagsida. Det sensationella med Sillastes vittnesmål är hans uppgift om att bogrampen satt kvar. Hur hade då slagsidan kunnat uppstå? Alla experter är överens om att den förhållandevis ringa vattenmängd som kom in vid den otäta rampen inte kunde orsaka slagsidan. Haverikommissionen måste därför hävda att rampen stod vidöppen så att stora mängder vatten kunde forsa in. Så var dock inte fallet.

Eftersom Sillastes vittnesmål blivit så uppmärksammat vågade haverikommissionen antagligen inte utelämna det. För en okritisk observatör ger det t.o.m. vatten på haverikommissionens kvarn eftersom vittnesmålet innehåller en skiss på att vatten tränger in på bildäck. Kruxet är dock att slagsidan redan då var ett faktum, innebärande att vattnet måste ha kommit in någon annanstans i fartyget. Haverikommissionen begick således ett stort misstag när den återgav Sillastes vittnesmål. Av detta framgår ju tydligt att det inte var vatten på bildäck som vållade den första slagsidan och därmed orsakade hela katastrofen.

Det finns vittnesmål om att visiret föll av först efter att Estonia fått slagsida. Meyervarvet har också tydligt kunnat påvisa förekomsten av skrapspår på insidan av visiret, vilka kan ha uppstått enbart på grund av att Estonia redan hade slagsida. Haverikommissionen har dock valt att påstå att visiret föll av innan Estonia fått slagsida och nonchalerar därmed de nämnda skrapspåren.

Civilingenjören och sjösäkerhetsexperten Anders Björkman har på eget bevåg granskat haverikommissionens slutrapport. Bland annat har han upptäckt att haverikommissionen felciterar Henrik Sillaste.

Sillaste vittnade om att han uppfattat det som att vatten trängt in i fartyget eftersom läns pumparna var igång. Han citeras dock (sidan 66) på ett sådant sätt att läsaren ges intrycket av att det fanns vatten på bildäck och att pumparna på bildäck var igång. Sanningen är dock den att det över huvud taget inte fanns några pumpar på bildäck. Vad Sillaste vittnade om var att läns pumparna, som sitter under bildäck, var igång på grund av att fartyget vattenfylldes.

Anders Björkman skriver den 3 augusti 1998 i *Svenska Dagbladet*, Brännpunkt, att haverikommissionen hemligstämplat stabilitetsberäkningen. Citat:

"Den 26 oktober 1994 sände den svenske utredaren Börje Stenström ett fax (A 32 e SHK:s Estoniaarkiv) till sin chef, Olof Forssberg, där han begärde att Estonias stabilitet med vatten på bildäck skulle beräknas och att Estlands och Finlands kommissionschefer informeras. Forssberg avlog begäran enligt en not på faxet. Trots detta beräknade den svenska experten tekn. dr Mikael Huss stabiliteten i en rapport i SHK (alltså till haverikommissionen) (B 55 i SHK:s Estoniaarkiv) av den 4 januari 1995, där det visas att Estonia skulle ha slagit runt med 2 000 ton vatten på bildäck. Forssberg hemligstämplade både faxet och stabilitetsrapporten som arbetspapper."

Slutrapporten utreder inte heller om de vattentäta dörrarna var öppna. Dessa dörrar beskrivs över huvud taget inte, vare sig till antal eller lägen.

Anders Björkman påpekar också att haverikommissionen med slutrapporten inte kan lämna någon förklaring till att bogvisiret återfanns 1800 meter norr om May-Day-positionen och 1570 meter väster om vraket. Det av haverikommissionen angivna händelseförloppet kan redan av tidsskäl inte stämma. Estonia kunde inte förlora visiret kl 01.15 och stanna 1800 meter söderut kl 01.24.

Även professorn i marin konstruktionsteknik vid Chalmers Universitet Anders Ulvarson har granskat slutrapporten och den 23 september 1998 publicerat sina resultat i *Svenska Dagbladet*, *Brännpunkt*. Han påpekar att haverikommissionens beskrivning av händelseförloppet, enligt vilken vatten spolade ner i trapphusen och fyllde fartyget under bildäck, så att Estonia kunde sjunka, inte kan stämma. Denna beskrivning av hur vatten nådde utrymmena under bildäck är enligt Ulvarson inte underbyggd av analys. Därmed kommer han fram till samma resultat som Alve Wendt. Han kritiserar också haverikommissionen för att man inte simulerat och redovisat sjunkförloppet i det presenterade haveriförloppet. Haverikommissionen förebrås också för att inte ha redovisat ett komplett scenario där Estonia tar in vatten på annat håll, trots att ett hål under vattenlinjen i kombination med ett svagt visir kan vara ödesdigert. Ulvarson kritiserar även att rampens hållfasthet respektive dess skador inte har undersökts. Citat: "Det är anmärkningsvärt då rampen är lika viktig som visiret."

Ulvarson påpekar följande, citat: "För att sjunka måste fartyget fyllas med vatten även under bildäcket. Fartyget har konstruerats för att motverka en sådant förlopp. Om man får vatten på bildäck ska de täta dörrarna mot bildäcket hindra vatteninströmning via trapphusen till de undre däck. När fartyget sen kantrar och ligger med 90° slagsida kommer visserligen fönstren i överbyggnaden att krossas och vatten tränga in till de övre däck, men i detta skede ligger trapphusen, som avsiktligt placerats nära centerlinjen,

ovanför havsytan och det finns ingen självklar väg för vattnet att komma till de undre däckerna.

Om man på annat sätt fått stora volymer med havsvatten under bildäcket blir flytläget annorlunda. Då kan trapphusen hamna under havsytan varvid sjunkförloppet innehåller påfyllning från övre däck via trapphusen till undre däckerna. Dörrarna till bildäcket är fortfarande stängda. Det finns vittnesmål om att läns pumparna var igång. Om dessa är trovärdiga fanns redan vatten under bildäcket."

Vidare skriver Ulvarson, citat: "Utredningen av Estonias haveri har skapat en osäkerhet, inte bara på grund av förseningar med slutrapporten men också på grund av brister i arbetet. Avsaknaden av systematik har lämnat ett fält öppet för kritik, som obemött ytterligare försämrar förtroendet.

Utredningen om Estonias haveri behöver kompletteras och kommuniceras bättre. Ansvariga myndigheter bör göra upp en informationsplan för att skapa ett bättre förtroende för färjesjöfarten. Förtroendet kan inte återställas med tystnad och glömska."

Journalisten på *Finansstidningen* Knut Carlqvist har studerat många vittnesmål från överlevande. Citat: "De tidigaste förhören med de överlevande berättar en annan historia om Estonias undergång än haverirapporten. Media och myndigheter samverkade redan från början i massiv desinformation." (*Finansstidningen*, 30 september 1998, sid 2). I sin undersökning av vittnen som hade hytt på däck 1 har Carlqvist upptäckt att dessa kan indelas i två grupper. Den ena gruppen vittnar om vatten på däck 1. Den andra om vatten på däck 2, dvs på bildäck respektive på den nivån. Det finns dock inga vittnesmål från personer som iakttagit vatten på bägge platser. Han visar också att vittnesmålen om förekomsten av vatten på däck 2 (bildäck) är mer svävande och motsägelsefulla. Knut Carlqvist upptäckte att en del av förhören var försedda med bilagor. För att bistå sina kolleger i landsorten hade Stockholmspolisen faxat ut ett formulär med ett trettiotal frågor. Till detta formulär fogades ett klipp ur *Aftonbladet* den 1 oktober 1994, där olyckan förklarades med grafisk skärpa. Under en bild av ett gapande bogvisir står, citat: "Här börjar katastrofen enligt vittnesmålen..." I några fall har den överlevande på klippet markerat varifrån han hoppade i vattnet. Förhørsledarna och de överlevande har slagit sina kloka huvuden ihop för att rekonstruera vad som hände.

Problemet är bara det att endast ett fåtal vittnesmål hade upptagits vid den tiden. Någon på Sjöfartsverket har dock föregripit sjöförklaringen och levererat ett enkelt och självklart svar, som gjort för medierna. Naturligtvis hade de som förhördades på slutet redan hunnit ta del av vad som stod att läsa

om olyckan i tidningarna respektive vad som visades på TV. "Vattnet kom från bildäck, jo!" (Citat ur *Finanstidningen*, den 30 september 1998).

Knut Carlqvist visar nu att de svenska vittnen som utsatts för Sjöfartsverkets förklaring har sett vatten på bildäck. De andra, som inte utsatts för denna påverkan, vittnar om vatten på däck 1. Inget av de förhörda vittnena med hytt på däck 1 vittnar om en ridå av nedstörtande vatten i trapphusen.

Carlqvists undersökning är mycket värdefull eftersom den visar att den svenska utredningssidan var först med att förvanska sanningen. Det finns dock vittnen som utsatts för påverkan men trots detta vidhållit att de sett vatten på däck 1. Slutrapporten lämnar ingen förklaring till dessa vittnesmål.

Estonia höll en annan kurs

Finländaren Kari Yli-Kuha har på Internet gjort en sammanställning av de första uppgifter som publicerades i finska medier efter katastrofen, yli-kuha@korppi.cs.tut.fi (Yli-Kuha Kari):

"At 12.00 EET (Finnish time) the captain changes course from west to more south and decreases the speed from 15-16 knöts to eight knöts. This can be verified by the Uto" fort radar station's observations.

...Shortly before 01.00 EET the speed was lowered to five knöts. This again according to Uto" radar observations. The ship maintained this speed the rest of the time.

...At 01.48 EET Uto" radar station löses connection to Estonia, the ship sinks."

Det finns ingen anledning att tvivla på riktigheten i dessa uppgifter. Det var Utö radarstations uppgift att övervaka och registrera båttrafiken. Allt detta upptecknades också. Trots detta använder den internationella haverikommissionen inte dessa uppgifter utan gör vaga antaganden om Estonias sista väg. Rapporten innehåller en mycket noggrann redovisning av radiotrafiken men de minst lika viktiga radaruppgifterna (även de från båtarna i grannskapet) förtigs.

Finska Vikens Sjöbevakningssektion bekräftar i en anmälan 950502: "Från avfärdsögonblicket var Estonia i Finlands sjöövervaknings radarövervakning, liksom också den övriga fartygstrafiken. Fartyget försvann från Utö forts radars automatuppföljning kl 0148. Vid samma tidpunkt försvann fartyget också från Mariellas och Silja Europas radarskärmar."

Även haverikommissionen har haft tillgång till radarmaterial, se sid 205 i slutrapporten: "Figure 17.1 shows tracks of some vessels during the accident.

The tracks are based on radar observations. ...According to a shore-based radar the MARIELLA started to turn toward the ESTONIA at 0132 hrs." På Figure 17.1 på sid 206 visas så kallade radarplottar från de båtar som kom till undsättning kl. 00.12-03.44. Eftersom det finns radarplottar från alla båtar runt omkring Estonia måste det finnas en sådan även för henne. Märkligt nog har den försvunnit. Istället anges Estonias väg i Figure 17.1 enbart med en svart punkt som är försedd med följande text: "Klo 0140 ESTONIA Disappeared from the radar 0150 hrs."

Estonias sista färdväg var ju det mest väsentliga. Varför mörkläggs informationen om denna då det finns radaruppgifter? Istället gjorde Hans Rosengren ett modellförsök vid marinhögskolan i Kalmar, se sidan 173 Figure 13.2 i slutrapporten, vilket enbart baseras på vaga antaganden och därmed är värdelöst. Rosengren har uppgivit för mig att han vid försöket inte tog med några radaruppgifter i beräkningarna, trots att den finska kommissionen hade sådana med sig. Han vet dock inte från vilken radarstation.

Eftersom flera finska tidningar citerat Utö radarstation på samma sätt finns ingen anledning att tro att dessa uppgifter skulle vara felaktiga. Varför girade Estonia söderut och minskade farten? Varför har det officiellt uppgivits felaktiga positioner på vraket med en felmarginal på flera kilometer? Varför uppges att bogen ligger på ca 76 meters djup då den i själva verket ligger på 90 meters djup (syns tydligt i Hull-Survey)? Svaret är enkelt: Ingen skall få veta vad som verkligen hände!

Johann Ridderstolpe har på Internet även funnit följande citat från den finska tidningen *Aamulehti* 940929 längst ner på sidan 13: "On Wednesday night, an hour after "ESTONIA" had sunk, the coast guards of Jussarö lighthouse noticed a ship sailing off course towards underwater rocks. They tried to alert the crew with searchlights and radio messages in Finnish, Swedish and English. No response. The ship passed the lighthouse, averted the first rocks by sheer luck, then turned sharply to south and safety. After this radio contact was established and the captain of the "Leonid Bykov" explained that the fresh First Officer keeping watch didn't know any English but when radio messages continued had figured out that maybe he needed to wake up the captain (who had made the safety move).

Earlier this month another Russian vessel, "Volgonett 4" was in a similar situation near Jussarö."

Utan att någon begärt det, gick Ryssland ut med följande pressmeddelande i Baltic News Service: "Tallinn, Sept 29 1994 - Neither Russia nor any other country had its military vessels in the area of the Baltic Sea where the Estonia ferry sank..., officials at the Russian navy's security department said.

The senior officer on duty at the headquarters of Russia's Baltic Sea fleet, Alexander Gorbachuk, said no ships or submarines of the fleet had been in the area where the disaster happened."

Ridderstolpe och *Spiegel* har funnit att *Leonid Bykov* byggdes 1991 och har 4540 brton. Det är ett civilfartyg som ägs av Moscow River Shipping som i sin tur tillhör det ryska inrikesdepartementet som vägrar att lämna ut information. Enligt ett ryskt skeppsanalyföretag var *Leonid Bykov* under 1994 och 1995 tagen ur bruk.

Leonid Bykov finns ej redovisad i slutrapporten såsom andra fartyg i Finska viken. *Leonid Bykov* kom inte till undsättning trots att finska kustbevakningsfartyg från Jussarö kom till förlisningsplatsen.

Under sina första efterforskningar i Finland i oktober 1994 stötte *Spiegels* Jutta Rabe på ett officiellt dokument varav framgick att en mindre båt, i motsats till alla andra som skyndade till *Estonia* för att hjälpa till, åkte ifrån henne och gömde sig i den finska skärgården. Jutta Rabe lyckades dock inte få ut dokumentet.

Överlevanden Thure Palmgren från Uppsala (gammal sjöman, mycket trovärdig) iakttog ifrån livflotten ett fiskebåtsliknande fartyg vilket bara belystes svagt alldeles i närheten av den sjunkande *Estonia*, till skillnad från *Mariella* och *Silja Europa* som då befann sig på långt avstånd. Denna båt deltog inte i räddningsarbetet trots sin närhet till *Estonia*. Istället försvann den från platsen.

Ridderstolpe som tidigare tjänstgjort vid marinen menar att *Leonid Bykov* antagligen tillhör den ryska säkerhetstjänsten och kamouflerades som ett civilfartyg och att man övat undanflykten redan en månad tidigare.

Slutrapporten har skrivits på ett mycket svårförståeligt sätt. Den är osystematisk och ämnena uppsplittrade. Förhållandevis lite av texten berör själva katastrofen. Enligt min mening har detta gjorts medvetet för att försvåra upptäckt av fuskarbetet.

Avslutningsvis kan konstateras att den internationella haverikommissionen inte har presenterat sanningen om *Estonias* förlisning varför det krävs en ny och opartisk utredning. Det enda värdefulla med slutrapporten är antagligen bevisföringen mot *Meyervarvet*, dvs att det föreligger konstruktionsfel när det gäller låsanordningarna och att den långa bogrampen stack in i visiret.

L. Meyervarvets utredning

Meyervarvet byggde *Estonia* 1980 på uppdrag av ett finskt rederi (därav det första namnet, *Viking Sally*). Trots att den internationella haverikommissionen

hävdar att det inte är dess uppgift att utpeka någon ansvarig eller skyldig till katastrofen har det mellan raderna framgått att det är det tyska varvet som skall påbördas ansvaret på grund av en bristfällig konstruktion av bogvisirets låsanordningar som inte höll för det hårda vädret. Dessutom anklagas varvet för att inte ha byggt in ett vattentätt skott bakom bogrampen på bildäck, vilket skulle ha förhindrat vatten från att skölja in på bildäck efter att visiret slitits loss. Detta skott föreskrivs och krävs uttryckligen i FN:s regelverk SOLAS som kom till efter Titanics förlisning och varvet hade förpliktat sig att bygga enligt SOLAS.

Vidare anklagas varvet för att ha byggt ihop bogvisiret med bogrampen på ett olämpligt sätt. Bogrampen är den del av visiret som fälls ner vid lastningen av bilar osv. Under resa är denna uppfälld och på grund av sin längd måste den antingen bändas eller stickas in i bogvisiret. Varvet valde en bekväm lösning och lät den sticka in i ett extra utrymme i bogvisiret, det s k ramphuset. På så vis var rampen och visiret på ett olyckligt och ödesdigert sätt förbundna med varandra, innebärande att om visiret slets loss så skulle rampen automatiskt kunna dras med och öppnas med följden att vatten skulle kunna strömma in på bildäck.

Dessa punkter har den internationella haverikommissionen påpekat och även där lagt skulden på varvet. På grund av dessa anklagelser tillsatte varvet vid årsskiftet 1994/1995 en egen haverikommission. Denna leds av den mycket erfarne och respekterade kaptenen Werner Hummel som i Tyskland är välkänd efter att ha utrett stora fartygsolyckor. Han biträds av varvets advokat Peter Holtappels som arbetar i en välrenommerad advokatbyrå.

Meyervarvets haverikommission påpekar ideligen i officiella sammanhang att den är oberoende av varvet. Detta är rent ut sagt löjligt. Självfallet är det dess uppgift att uppbringa så mycket material som möjligt för att fria varvet från ansvar. Detta betyder dock inte att kommissionens material är ointressant och inte värt att diskutera, som den internationella haverikommissionen anser. DIS har därför anlitat skeppsbyggaren Alve Wendt, som hittills inte varit engagerad i Estoniafrågan, för att få en bedömning av det resultat varvets kommission kommit fram till. I juni månad 1997 publicerade varvet sina rön vid en offentlig utställning i de gamla spårvagnshallarna i Stockholm. I samband med denna utställning utgavs en kort broschyr där materialet sammanstälts. Varvet påpekade visserligen att detta inte var den officiella slutrapporten av dess utredning men den innehöll väsentliga delar av det som slutligen skulle komma att publiceras.

Vår expert Alve Wendt har studerat varvets bevismaterial. Det bygger på överlevandes vittnesmål i ursprunglig och icke av den internationella haveri-

kommissionen friserad form, det bärgade bogvisiret, alla officiellt tillgängliga videoinspelningar vid vraket från december 1994 och juni 1996, ritningar och originalmaterial från bygget av Estonia samt diverse övrigt material.

Wendt menar att varvet med hjälp av detta material bevisat att bogvisirets låsanordningar manipulerats efter konstruktionen och därmed försvagats. Varvet har lyckats visa att rederiets underhåll av fartyget varit kriminellt dåligt. Många vittnesmål - icke minst de som lämnats till oss efter TV 3s Efterlystsändning - pekar på att rederiet hade stora svårigheter med öppning och stängning av bogvisiret flera månader före förlisningen. Vittnen konstaterar att det tidigare funnits vatten på bildäck, vilket absolut inte får förekomma och detta är ett tecken på att bogvisiret och bogrampen inte var täta. Detta innebär att Estonia inte var sjövärdig och ett brott mot sjölagen. Många har vittnat om att det behövdes släggor för att öppna atlantlåset. Detta har antagligen påverkat bulten så pass allvarligt att Börje Stenström föredrog att kasta den tillbaka i havet. Annars hade man inte kunnat skylla på dålig konstruktion av låsanordningarna och beskylla varvet för att bära ansvaret till olyckan. Andra vittnen berättar att omfattande svetsarbeten kring bogvisirets låsanordningar gjorts, delvis under resa mellan Tallinn och Stockholm. Det vittnas även om att ankomst och avgång fördröjts i timmar på grund av att besättningen inte kunnat öppna bogvisiret.

Allt detta material leder till Alve Wendts bedömning att de anhöriga inte har en chans att stämma varvet på grund av bristfällig konstruktion av låsen. Därför kommer denna punkt inte längre att återopnas i vår process i Paris innebärande att anklagelserna gentemot varvet blir färre. Detta var ett av de mest väsentliga resultaten av varvets utställning i Stockholm.

Det bör dock påpekas att teknikern Lars Olof Norlin senare fann varvets originalritningar, som visar att visirets lås var fullständigt underdimensionerade. Detta bekräftas även av teknikern Dave Coleman som undersökt saken på uppdrag av ITF under sommaren 1998.

Anders Björkman skriver om varvets visirkonstruktion i sin bok "Estonia-katastrofens obesvarade frågor", kapitel 3.6.:

"Om hela visiret doppades ner i en våg skulle vertikal kraften motsvara cirka 165 ton flytkraft minus 55 ton vikt, dvs 110 ton....

...Det är intressant att notera att låsens verkliga dragstyrka var cirka 210 ton för Atlantlåset och cirka 100 ton för sidolåsen...

...dvs säkerhetsmarginalen var inte stor, om hela visiret var under vatten. Då skulle Atlantlåsets visirögla brista först, eftersom den var den svagaste delen under dragpåckning. Emellertid var låsöglorna slitna och glappet var stort i alla lås, vilket innebär att i verkligheten en vertikal kraft på visiret

överfördes via fem kontaktpunkter - tre lås och två gångjärn. Hur kraften då överförs till skrovet är omöjligt att beräkna, eftersom problemet är statistiskt obestämt. Den tyska expertgruppen (se punkt 3.13) hade inte en aning hur visirlåsen hade konstruerats, utan påstod att varje lås och gångjärn skulle överföra cirka 100 tons kraft, men att t.ex. Atlantlåset var konstruerat att överföra 300 ton, dvs hade en säkerhetsfaktor på 3. Det var ju pinsamt för tyskarna när modellförsök - betalade av tyskarna - sedan visade att Atlantlåsets visirögla brast vid 210 tons belastning. Lika pinsamt var det för Kommissionen, vars expert professor Meistaveer från Estland och ledamot Stenström beräknade att Atlantlåset bara hade en hållkraft på 70 ton och gick ut i massmedia med den uppgiften. Ingen ansträngde sig att göra en korrekt analys av Atlantlåset, förrän tyskarna gjorde modellprov hösten 1996. Resultatet var att alla hade haft fel i sina tidigare utsagor. Lustigt nog visade sig sidolåsen vara starkare än väntat - 214,5 ton brottslast mot uppskattat 100 ton."

Varvets kommission påstår att en av de främre lastbilarna började glida på grund av vattnet på bildäck (innan visiret slets av) och krockade så hårt mot bilrampen att dess låsanordningar (inte visiret alltså) spräcktes. Detta skulle rädda varvet från anklagelser om att rampen var så dåligt konstruerad att den stack in i visiret, innebärande att den drogs med när visiret föll, med den ödesdigra konsekvensen att vatten kunde strömma in obehindrat på bildäck.

Wendt menar att denna förklaring verkar "krystad".

I punkt c) av varvets angivna händelseförlopp konstateras att "avdelningen på däck 0 med bastu/swimmingpool, under passagerarutrymmena på däck 1, stod under vatten och under tryck, alltså var i förbindelse med havet".

Detta betyder i klartext att däck 0, dvs det nedersta däck, som i den bakre delen består av maskinutrymmen och i den främre delen av bastu- och swimmingpoolavdelning, var fyllt med vatten och stod under tryck under katastrofnatten. Det innebär att det fanns ett hål eller en spricka på däck 0. Att detta uttrycks på ett mycket kryptiskt sätt beror på att Hummel antagligen hade fått anvisning att inte officiellt tala om hålet i skrovet som finns där nere på däck 0. För att ändå inte utelämna detta viktiga faktum har han lämnat denna kryptiska förklaring. De flesta som inte var insatta i Estoniaärendet förstod inte att det enligt varvets utredning finns ett hål eller en spricka i skrovet på däck 0. Detta var också meningen. Här visas tydligt att varvets kommission inte är oberoende utan att man fått anvisningar från varvet eller någon annan.

Ju längre tid som går och ju mer information jag utbyter med Meyervarvets expert Hummel respektive dess advokat Holtappels, desto mer övertygad blir jag om att även Meyervarvet mörklägger sanningen om Estonia. Mina miss-

tankar började gro när Meyervarvets advokat i Paris, Guildas Rostain, ideligen under förhandlingarna kring frågan om en egen undersökning, påpekade att detta vore onödigt eftersom man kunde lita på den internationella haverikommissionen och att den utförde ett seriöst arbete. När jag citerade Meyervarvets franska ombud för det tyska ombudet Holtappels och experten Hummel, gick de i taket och förklarade Guildas Rostains uttalanden som missuppfattning från hans sida. Märkligt nog upprepade Rostain sin inställning trots att han uppgavs vara uppmanad att inte göra det. Han avskedades inte heller.

Under intervjuer med BBC och tyska TV NDR uttalade jag mina misstankar om hålet i skrovet och att visiret slitits loss efter det att slagsidan uppstått. Journalisterna uttryckte sin förvåning och ifrågasatte riktigheten i mina slutsatser. De hade nyligen talat med Hummel och Holtappels som givit en helt annan bild. Jag talade då om att jag själv erhållit denna information från Meyervarvet. Även detta visar att Meyervarvet talar med två tungor.

När jag sommaren 1998 försökte förmå Hummel och Holtappels att skriva under en artikel för *Dagens Nyheters* debattsida om nödvändigheten av en ny dykundersökning, avböjde de, trots att Hummel i brev till mig av den 16 april 1996 själv påtalat nödvändigheten av en ny dykundersökning. Jag hade nästan utgått ifrån att de skulle avböja men ville för sakens skull försöka en sista gång. Vid samtal med Holtappels angående artikeln förklarade han att syftet med Meyervarvets haveriutredning inte var att finna sanningen utan att försvara varvets position. När jag då antydde att deras förhållningssätt var omoraliskt och kunde jämföras med haverikommissionens agerande, svarade Holtappels att hans uppdragsgivare var affärsmän.

Som jag nämnt tidigare visar madrasserna att rampen aldrig varit riktigt öppen under katastrofförloppet. En sådan omständighet skulle vara till stor fördel för varvet då anklagelsen om den dåliga konstruktionen av rampen som stack in i visiret skulle sakna grund. Trots detta har varvet ideligen påpekat att rampen öppnades helt. Jag trodde på detta just på grund av att varvet skulle ha haft allt intresse av att hysa den motsatta uppfattningen. Först Johan Ridderstolpes och Anders Björkmans gedigna undersökning övertygade mig om att rampen aldrig öppnades. Jag förvånades över att varvet påstått motsatsen och därmed skadat sig själv medvetet. Sådant kan förklaras enbart med massiva påtryckningar.

Även en rad andra omständigheter styrker mina misstankar och gör att jag drar slutsatsen att även Meyervarvet utsatts för påtryckningar för att hålla tyst om allt som skulle kunna leda till misstankar om sabotage. Dessa påtryckningar måste ha varit starka eftersom Meyervarvet utpekades som

huvudansvarig i den internationella haverikommissionens slutrapport. Även den som inte är insatt i Estoniafrågorna skulle fatta att Meyervarvet är oskyldigt om det visade sig att sabotage förelåg. Att Meyervarvet trots detta inte lägger fram hela sitt forskningsresultat och därmed automatiskt kvarstår som huvudmisstänkt, indikerar att påtryckningarna på varvet varit effektiva. Kanske hänger det ihop med att tyska staten betalat 60 miljoner DM för att fördjupa vattenvägen från Meyervarvets varvsanläggningar till Nordsjön, för att underlätta för varvets stora fartyg att ta sig ut?

I juni 1996 skrev jag ett mycket ilsket brev till Hummel och Holtappels rörande mina misstankar mot Meyervarvet och förebrådde deras uppdragsgivare för deras djupt omoraliska agerande. Jag erhöll aldrig något svar. I brevet framhöll jag att jag inte riktade några förebråelser mot Hummel eller Holtappels personligen, eftersom de agerar enbart på sina uppdragsgivares order.

Den 10 augusti 1999 hände dock något märkligt. Hummel offentliggjorde att varvet hade anlitat den engelska sprängmedelsexperten Braidwood som kommit fram till att minst tre explosioner mellan rampen och visiret orsakat att visiret ryckts loss. Dagen därpå dementerade en talesman för varvet i Papenburg detta och distanserade sig från Meyervarvets egen utredare Hummel. Jag tror att Hummel och varvet har fått olika intressen. Hummel inser att Estoniabubblan snart brister, varpå alla får veta att det var ett sabotage. Då kommer han att få ta emot svidande kritik för att han missat detta och hans goda anseende i branschen kommer att luckras upp.

Varvet däremot tvingas fortfarande till mörkläggning. Vilka hållhakar som finns på det kan man dock bara spekulera om.

M. Åklagarens och polisens agerande

I Anders Hellbergs (DN) och Anders Jörles (GP) bok om Estonias förlisning konstateras att Nordström & Thulin, som ingår i Estonias rederi såsom ägare och tekniskt ansvarig, på en reparationslista (som numera är spårlöst försvunnen) antecknat att bogrampen inte var tät och att detta skulle åtgärdas. Bilrampen var i den aktuella konstruktionen det enda vattentäta skottet framåt på bildäck. Därför kräver regelverket att bilrampen måste vara hundra procentigt vattentät. Det faktum att den inte var vattentät och att detta missförhållande fanns antecknat på åtgärdslistan, visar att båten inte var i sjodugligt skick när den lämnade Tallinn på olyckskvällen. Många vittnen som hört av sig efter TV 3s Efterlystsändning om Estonia berättar att det funnits

vatten på bildäck även under tidigare resor. Det innebär ett allvarligt brott mot den svenska sjölagen. Trots detta beivrar åklagaren Tomas Lindstrand inte brottet. Det har gått så långt att delar av brottet preskriberades på tvåårsdagen av olyckan. Åklagaren hade nämligen intagit den bekväma hållningen att vänta ut haverikommissionens slutrapport innan han själv skulle vidtaga någon utredning. Efter Sveriges största civila olycka genom tiderna, där hundratals svenskar omkom under vidriga omständigheter, anser åklagaren inte att det är nödvändigt att driva en egen utredning, trots att bevismaterial finns lättillgängligt, till och med nedtecknat i en bok som kom ut 1995. Den enda åtgärd som vidtagits är hållande av vittnesförhör med många - dock inte alla - överlevande. Även detta har delvis gjorts på ett så slarvigt sätt att viktiga fakta inte antecknats i protokollen.

Trots att Lindstrand förhållit sig helt passiv hela tiden, konstaterade han i en TV-intervju våren 1996 att det inte skulle behövas några nya dykningar till Estonia för att säkra bevis. De dykningar som gjordes i haverikommissionens och Sjöfartsverkets regi skulle vara tillräckliga. Därför motsatte han sig inte betongövertäckningen.

Hur kunde han göra den bedömningen utan att vara insatt i ärendet?

Många anhöriga anser att en annan åklagare borde hantera Estonia. Förtroendet för Lindstrand är förbrukat.

Först i samband med varvets utställning i Stockholm under juni månad 1997 blev Lindstrand lite mer aktiv och vistades under flera timmar på utställningen.

Den 18 februari 1998 offentliggjordes Tomas Lindstrands beslut, K 84054-94. Som väntat lades förundersökningen ner eftersom brott inte kunde styrkas enligt Lindstrand. I motiveringen till beslutet nämns att Meyervarvets utredning (trots att den var långt ifrån färdig) och den internationella haverikommissionens slutrapport legat till grund för förundersökningen. Detsamma gäller en uppsats av Anders Björkman samt Hellberg/Jörles bok "Katastrofkurs". Min bok nämns dock inte. Istället skriver åklagaren följande:

"Däremot har de rykten som alltsedan förlisningen varit i svang om helt andra orsaker till katastrofen, som t ex sabotage, inte varit föremål för utredningen eftersom dessa huvudsakligen haft karaktär av fantasier och dessutom varit oprecisa och därför i praktiken omöjliga att utreda."

Sammanfattningsvis motiverar Lindstrand sitt beslut enligt följande.

"En grundförutsättning för att ens kunna delge någon misstanke om att ha orsakat 852 människors död är att orsaken till olyckan är klarlagd bortom rimligt tvivel. De ovannämnda utredningarna anger två helt olika förklaringar till olyckan. Jag anser inte att någon utredning klarlägger vad som hände bortom rimligt tvivel. En förutsättning för att en utredning skall anses visa vad som

verkligen hände och varför är att övriga utredningars olycksförklaring utan tvekan kan avfärdas. Både haverikommissionen och den tyska expertgruppen har lagt ner ett omfattande och såvitt jag kan bedöma noggrant och seriöst arbete på att utreda vad som tekniskt sett orsakat katastrofen. Båda utredningarna innehåller fakta, antaganden, slutsatser och hypoteser. Båda utredningarna ger visserligen, enligt min uppfattning, en sannolik och god bild av respektive förklaring, men långt ifrån varje länk i händelseförloppet är bevisad bortom rimligt tvivel. Ingen av dessa utredningar kan heller avfärdas till förmån för den andra utredningen. Jag anser därför också att någon ytterligare, ny utredning, inte skulle kunna förklara olyckan på ett sådant sätt att orsaken till denna blev helt och otvetydigt klarlagd. Inte heller anser jag att några nya dykningar skulle bringa klarhet i ansvarsfrågan. Den omständigheten att dessa skulle kunna bekräfta eller dementera huruvida det finns ett hål i skrovet medför inte enligt min uppfattning att ansvarsfrågan skulle kunna klarläggas."

Lindstrand konstaterar alltså att han inte med säkerhet kan utgå ifrån vad som verkligen hänt, eftersom ingen av de utredningar han tagit del av kan avfärdas till förmån för den andra. Den naturliga reaktionen hade då varit att kräva en ny utredning. Lindstrand drar dock slutsatsen att oklarheten inte föranleder en ny utredning, eftersom den inte skulle kunna förklara olyckan på ett sådant sätt att orsaken till denna helt och otvetydigt klarläggs. Hur kan han dra en sådan slutsats när han i dagsläget inte är säker på vad som över huvud taget har hänt? Med vilken logisk argumentation kan han utesluta att nya dykningar skulle bringa klarhet i ansvarsfrågan? Han vet ju inte exakt vad som hänt. Hur kan han med denna bristande vetenskap utesluta att ett hål i skrovet skulle ha med ansvarsfrågan att göra?

När jag vid ett personligt möte med Tomas Lindstrand under våren 1998 kritiserade honom för hans beslut, frågade jag honom varför han inte tagit hänsyn till att det fattades filmmaterial från skrovets styrbordssida. Han svarade att han inte kände till det, trots att han minuten före påstått att han vänt varenda sten i Estoniautredningen utan att finna någonting. När jag då frågade om han läst min bok, uppgav han ilsket att han börjat läsa men när han sett, citat: "vilken smörja och skit" jag skrivit om honom hade han slutat läsa. Han var här aggressiv både i tonen och ordvalet. Jag kan tolka det endast som att han hade dåligt samvete. Det väckte hos mig misstanken att hans beslut var ett beställningsarbete. Om man drar en parallell till Palmemordsutredningen, vore det i så fall inte första gången i det svenska åklagarväsendets historia.

Tomas Lindstrands beslut överklagades, dock naturligtvis utan framgång. Det negativa andra beslutet publicerades väl uttänkt i samband med att det

svenska valet ägde rum i september 1998, innebärande att beslutet inte rönt någon märkbar uppmärksamhet i medierna som naturligtvis fokuserade på valet.

Som jag nämnde i kapitel F, Dykförbud, skyddande av gravfriden, begicks antagligen ett brott från isbrytaren Ales sida när man störde Barasinskys tyska dykbåt och därmed orsakade stor fara för båtens och besättningens säkerhet, innan dykförbudslagen hade trätt i kraft. Åklagaren gjorde inte ens en förundersökning utan avskrev polisanmälan direkt.

Efter att jag synts mer och mer i media har jag erhållit en hel del tips från allmänheten, innehållande uppgifter om att förlisningen gick till på ett helt annat sätt än vad myndigheterna vill att allmänheten skall tro. Den stora mängd tips jag erhållit har gjort att jag funderat på att polisen respektive åklagaren under den närmaste tiden efter olyckan måste ha erhållit mycket mer information än jag som kom så sent in i bilden. Jag kontaktade åklagare Lindstrand och bad om tillgång till de tips han mottagit för att sedan jämföra dessa med mina egna. Jag tänkte att det kunde vara värdefullt för hans utredningsarbete att ha tillgång till mina tips. Han svarade att han inte hade några tips förutom Jutta Rabes film om FELIX-rapporten. Han tillade dock att polisen möjligtvis hade några tips. När jag kontaktade polisens kriminalkommissarie Bo Wide så bekräftade han att polisen efter olyckan mottagit en rad tips. När jag föreslog ett möte för att kunna jämföra våra tips så hänvisade han till att förundersökningssekretess förelåg och att det var åklagarens uppgift att tillåta mig få tillgång till underlagen eller ej. Jag vände mig då återigen till Lindstrand som i sin tur svarade att det var polisens uppgift att fatta beslutet. Vid ytterligare kontakt med Wide meddelade han att han nu lämnat över allt material till Lindstrand och att han för övrigt inte var intresserad av något samarbete.

De anhöriga har fått intrycket att polisen och åklagaren är helt ointresserade av att undersöka orsaken till att ca 852 människor miste livet på ett vidrigt sätt. Detta rimmar illa med polisens agerande ombord på Mariella den 29 september 1994 (se kapitel I, Regeringen behandlar de anhöriga och överlevande som statsfiender).

Därför agerade de anhöriga återigen på egen hand och lyckades genom samarbete med TV 3s Efterlystredaktion få in flera vittnesmål och tips (se kapitel P). Att Efterlystsändningen fick genomföras utan inblandning av polis och åklagare kan ses som en rak örfil mot åklagarens respektive polisens insatser i Estoniaärendet. Vad som skedde denna kväll i TV-studion var egentligen ett arbete som dessa borde ha utfört. Dessutom hörde varken polisen (Bo Wide) eller åklagaren (Tomas Lindstrand) av sig dagen efter Efterlystsändningen för

att höra vilka tips vi tagit emot. Ointresset var totalt på den punkten, trots att vi tagit emot många och mycket värdefulla informationer.

När det tyska varvet var klart med presentationen av sin utredning och vår skeppsbyggarkonsult Alve Wendt rådde mig att inte längre anklaga varvet på punkten att låskonstruktionen på bogvisiret var undermålig, så sade även Wendt till mig att det står klart att det inte gått till så att en hög våg slitit bort bogvisiret så att vatten trängt in på bildäck och att båten som en följd därav sjunkit. Som tidigare nämnts skulle Estonia i så fall ha slagit runt 180° och flutit med kölen uppåt, vilket *de facto* inte hände. Olycksförloppet måste ha varit ett annat. Varvets bevismaterial hade därmed fått straffrättslig relevans.

Eftersom bevisen var entydiga, polisanmälde jag den svenska delen av haverikommissionen för tjänstefel, eftersom den enligt vår uppfattning medvetet vilselett allmänheten rörande olycksförloppet. Kommissionen ville övertyga alla om att en våg slet bort bogvisiret och vatten trängde in på bildäck och att detta var orsaken till olyckan. I realiteten förhöll det sig inte på det viset. Trots detta erhöll vi efter drygt en månad chefåklagare Birgitta Croniers beslut att inte ens inleda någon förundersökning mot den svenska delen av haverikommissionen, på grund av att "det saknas anledning anta att brott förövats". Säkerligen hade hon inte hunnit sätta sig in i varvets bevismaterial. Utan en sådan granskning borde ett nedläggningsbeslut inte fattas.

Det för de anhöriga negativa beslutet kan heller inte ursäktas med att åklagarväsendet har för liten kapacitet och är dåligt organiserat. Nära 500 svenskar har omkommit och detta kanske inte på grund av någon olycka utan på grund av ett iskallt massmord.

Efter att Johan Ridderstolpe och jag hittat bombbilderna (se kapitel: Bombbilderna) skulle en seriös åklagare ha återupptagit undersökningen. Tomas Lindstrand uppgav för mig att han hade vänt på varenda sten i undersökningen. Hur kom det sig att han inte hittade bombbilderna? Varför lät inte han genomföra en metallurgisk undersökning av visiret i Hangö?

Att svenske kommissarie Strindlund betedde sig så märkligt nämndes redan i kapitel B i samband med Lembit Leigers försvinnande.

När jag i juni 1997 ansökte om personligt skydd hos Stockholmspolisen på grund av att jag inte kände mig trygg, nekades jag detta med argumentet att SÄPO i ett brev konstaterat att jag inte ligger i någon riskzon. Jag kan bara hoppas att SÄPO har rätt. Polisen tröstade mig med att även andra ansökt om skydd i samband med Estonia men inte erhållit det.

Trots att åklagarväsendet formellt sett är oberoende, föreligger i Estonia-fallet grava misstankar om att även dessa åklagare är styrda av politikerna eller säkerhetstjänsterna.

Här passar också Johan Ridderstolpes upptäckt, att svensk polis letade efter en väska under dykundersökningen sent på natten den 3 december 1994, väl in.

Citat ur Johan Ridderstolpes artikel i *Finansstidningen* 1999-02-03:

"Polisen styr sökandet

Dagen efter genomsöker dykare ett antal hytter på däck 6. Polisen styr sökandet, vilket framgår av videobandet. Meister har alltså skäl att påstå att svensk polis ledde dykningarna och att den hade en agenda som skilde sig från kommissionens estniska huvudmans.

...Polisen sökte efter väskor och en påträffas i hytt 6230, tillhörig den estniske medborgaren Alexander Voronin som ursprungligen kom från Tatariska republiken och som med sin son överlevde haveriet. En väska med hans namn påträffas i hytt 6230. I förhör uppgav han hyttnumret 6320, men har uppenbarligen kastat om två siffror. En märklig omständighet är att hytten enligt pursems uppgift var Avo Pihts. Piht är den "försvunne kaptenen", mannen som rapporterades räddad från helikoptern olycksmorgonen och så sent som 2/10 räknades bland de överlevande, för att senare förklaras omkommen.

Ritningen och väskan

En ledtråd till vad sökandet gällde är ordet drawing, ritning, som nämns när den första väskan påträffas. Dykarna letade efter något och för den skull föste de undan kroppar och bröt upp dörrar. Det förefaller viktigare än att undersöka hela fartygets skrov, något som ännu inte är gjort. Och om det var så viktigt för polisen, som tydligt betraktar vraket som en brottsplats, så kan andra ha haft ett ännu större intresse av att hindra att detta något, vad det nu var, inte nådde sin adressat."

Så långt Johan Ridderstolpe.

Det finns en rad poliser som fullgjort sin plikt i samband med Estonia-undersökningen. Vittnesförhören med syskonen Wachtmeister sköttes mycket bra varför vi har stor nytta av dessa vittnesmål i utredningsarbetet.

När jag kritiserar polisens arbete så är jag väl medveten om att de flesta poliser är mycket fina och hederliga människor. Det är just sådana som dras till polisväsendet. Trots detta har politikerna en förmåga att sätta personer som inte besitter sådana egenskaper i chefspositioner, just i syfte att kunna styra polisväsendet på ett odemokratiskt sätt, allt för att befästa och öka politikernas egna maktpositioner. Estoniafallet är ett intressant exempel på hur politiker

missbrukar sin makt över polisen för sina egna syften, i det här fallet att dölja en stor skandal som skulle kosta många höga politikernas karriärer. Dessutom blir det allt tydligare för mig att säkerhetstjänsterna även här har sträckt ut sina kriminella tentakler. Mot bakgrund av detta ber jag i slutet av denna bok alla poliser som lider under dessa förhållanden att kontakta mig, gärna anonymt, och hjälpa de anhöriga och hela samhället genom att avslöja hela skandalen, inte minst på grund av att så många polismän omkom ombord.

N. Många säkerhetstjänster inblandade

I samband med att jag själv erhållit så många tips från allmänheten kontaktade jag i mitten av april 1997 chefen för SÄPO Anders Eriksson. Han påstod sig inte ha någon akt om Estonia och att han följaktligen inte mottagit några tips. Han var över huvud tagit inte intresserad av de tips jag mottagit och verkade mån om att ha så liten kontakt med mig som möjligt.

Direkt efter Efterlystsändningen kontaktades jag av Georg Thars som berättade att han träffat en polisintendent vid namn Tore Forsberg från SÄPO vid flera tillfällen och berättat för honom om sina iakttagelser. Denne SÄPO-man uppgav att han var med på dykplattformen i december 1994. Det finns dessutom ett brev från detta vittne till SÄPO, vilket jag erhållit kopia av.

Vid genomgång av dagstidningar från 1994, dvs från tiden innan jag blev inkopplad i ärendet, hittade jag en artikel i *Expressen* från torsdagen den 27 oktober 1994 med rubriken "**SÄPO utredde sabotage mot Estonia**":

"Den svenska säkerhetspolisen har satt in stora resurser för att utreda om M/S "Estonia" sänktes efter ett sabotage.

Enligt uppgifter till SÄPO var motivet att störa de goda relationerna mellan Estland och Sverige. Polisintendent Tore Forsberg vid rikspolisstyrelsen bekräftar för *Expressen* att SÄPO tagit tipsen på mycket stort allvar.

Efter katastrofen i Östersjön den 28 september hörde en person av sig till två redaktioner på Tidningarnas Telegrambyrå (TT) och Sveriges Radio (SR).

Personen sade att Estonia utsatts för ett planerat sabotage och SÄPO kontaktades omedelbart. Vakhavande befäl vid SÄPO-jouren fick uppgifterna drygt nio timmar efter haveriet och fyra eller fem säkerhetspoliser kopplades in för att utreda teorin. "Det gjordes enorma kontroller, så mycket som kunde göras," konstaterar polisintendent Tore Forsberg.

Det påstådda dådet mot bil- och passagerarfärjan skulle ha utförts av ryska intressen, och Tore Forsberg berättar att uppgifterna bedömdes "enormt seriöst".

Enligt vad *Expressen* erfar skickades säkerhetspoliserna till Estland för att kontrollera tipsen.

SÄPO bad de bägge redaktionerna som kontaktats att inte publicera informationen, orsaken uppgavs vara att utredningen riskerade att skadas om uppgifterna blev kända."

Tipsen till TT och SR finns inte kvar där, vilket stärker misstanken att säkerhetstjänsterna kontrollerar medierna.

I samband med detta kan nämnas att socialstyrelsen i sin rapport KAMEDO 68 om Estonia i kapitel 4 nämner att Carl Bildt blev uppringd av SÄPO morgonen den 28 september 1994 redan kl 02.15 varvid han informerades om förlisningen. TT gick ut med nyheten kl 01.31.1 samband med det fåtal nödrop som registrerades och sedan spreds till olika räddningscentraler hade polisen inte hunnit bli informerad. Polisen fick informationen så småningom via radion, dvs tidigast kring kl 02.00. Hur kunde SÄPO, som officiellt inte blivit informerade, så snabbt få kännedom om förlisningen och informera Carl Bildt redan kl 02.15? Rimligtvis borde väl minst en timme ha gått mellan SÄPO:s information och beslutet att informera Carl Bildt mitt i natten? Detta betyder att SÄPO blixtnsnabbt måste ha fått information om förlisningen. En elak tunga påstår att SÄPO fått information från MUST som till och med fanns på plats i en ubåt och såg förlisningen. Detta är dock ett renodlat rykte.

Därmed är det bevisat att SÄPO har en akt om Estonia, där nämnda brev måste finnas arkiverat tillsammans med mötesprotokoll. SÄPO-chefen har alltså ljugit för mig.

Vid den tiden kontaktade jag även chefen för den militära underrättelsetjänsten, MUST, Erik Rosander. Denne påstod sig inte ha något material rörande Estonia eller ha mottagit några tips. När jag gick igenom diariet från svenska haverikommissionen så fann jag korrespondens mellan haverikommissionen och MUST diariet. Den gällde frågan om ovan nämnda videobilder som tagits av en svensk turist. (Se kapitel J.) Av diariet framgår alltså att MUST har en akt om Estonia. Detta förnekas dock officiellt.

DIS styrelse / Militära underrättelsetjänsten

Det framkom även att styrelsen för Estonia-anhörigföreningen DIS antagligen också var bemannad av den militära underrättelsetjänsten. Jag hade visserligen lagt märke till att kassören Allan Soomans uniform var märkt med "Underrättelsetjänst" på skuldran (Sooman är major). Jag fattade dock aldrig några

misstankar. Allan Soomans syster Annika är gift med Gunnar Bendréus. DIS styrelse har ofta anklagats för att vara en ren familjestyrelse. DIS styrelse kritiserades hårt i Peter Örn's analysrapport om Estonia (s. 99).

Allan Soomans och Annika Bendréus far omkom ombord på Estonia. Han var kapten inom den militära underrättelsetjänsten, sektionen för särskild inhämtning (SSI). Detta är möjligtvis förklaringen till att DIS styrelse enbart i början förhöll sig neutral i frågan om bärgning av vraket, eftersom det rädde skilda åsikter i frågan bland medlemmarna. Före regeringens beslut den 15 december 1994 att inte bärga kropparna och därmed bryta alla tidigare löften, svängde DIS styrelse plötsligt och hävdade att regeringens rekommendation skulle följas. Detta rimmade illa med DIS övriga attityd till regeringsmakten och politiker i allmänhet som kritiserades hårt. Det stod plötsligt även klart varför DIS styrelse bröt det goda förhållandet till mig. Jag hade kommit för nära sanningen.

Plötsligt stod det också klart varför DIS hade anlitat en amerikansk advokat, trots att det inte rörde amerikansk juridik, vars strategi var att låta en fransk åklagare utreda olyckan. Detta hade enbart lett till att advokaterna fått processkassan och att den franske åklagaren efter ett tag kommit fram till att det inte gick att påvisa brott (precis som den svenske åklagaren) varför utredningen skulle få läggas ner. På detta vis hade sanningen aldrig kommit i dagen.

När tyska Spiegel TV ville undersöka huruvida bilder på Avo Piht efter räddningen fanns i arkivet på tyska statliga TV, ZDF, uttryckte arkivarien sin förvåning över att dessa bilder plötsligt rönt ett så stort intresse så många månader efter olyckan (se kapitel B, Kaptenen Avo Pihts samt andra besättningsmäns försvinnande). Det visade sig att tyska säkerhetspolisen, BND, hade besökt arkivet strax före Spiegel TV för att kontrollera film-materialet i jakt på bilder av Avo Piht. I detta sammanhang kan nämnas att talrika estniska vittnen har anklagat tyska ZDF för att senare ha klippt bort de sekvenser där Avo Piht syns.

Dessutom vet jag genom en tysk journalist på TV- och radiostationen NDR att det finns en akt om Estonia hos BND.

När Jutta Rabe på Spiegel TV försökte utfå en kopia av intervjun med den svenske sjöräddningsmannen i estniska Radio Kuku, meddelade chefen för radiostationen att estniska säkerhetstjänsten beslagtagit denna intervju. Därav kan härledas att även estniska säkerhetspolisen är inblandad i Estoniaärendet.

I februari 1996 lanserades den s.k. FELIX-rapporten via Cypern, där Estonias rederi var formellt registrerat. FELIX-rapporten är en rapport om organiserad brottslighet i de före detta sovjetiska kolonierna i Baltikum.

Upphovsmännen är den s.k. FELIX-gruppen, uppkallad efter Felix Dzerzjinskij, den grymme grundaren av den sovjetiska säkerhetstjänsten, som sedermera blev KGB. FELIX-gruppens medlemmar härstammar från KGB och liknande underrättelsetjänster i det forna Sovjetunionen. De bedriver numera militär underrättelseverksamhet i det moderna Ryssland. I denna rapport lämnas också en förklaring till Estoniaolyckan. Den estniska maffian, som konkurrerar hårt med den ryska maffian, skall ha smugglat radioaktiva ämnen ombord på Estonia den aktuella natten och blivit förrådd i den svenska tullen. Detta upptäcktes i rätt tid varpå maffian skall ha beordrat kaptenen att öppna bogvisiret och dumpa lasten trots att full storm rådde. (Se närmare här del 2, Teorierna, kapitel A, FELIX-rapporten.)

Personligen tror jag inte att katastrofen gick så till. Det är inte där värdet i FELIX-rapporten ligger. Det intressanta med denna rapport är istället att den ryska militära säkerhetstjänsten gjort sig besväret att över huvud taget konstruera en historia kring Estonias förlisning. Varken när *Jan Heweliusz* eller *Herald of Free Enterprise* sjönk engagerade sig några säkerhetstjänster. Som vanligt när det gäller säkerhetstjänst så blandas sanning med lögn, just i de mått man behöver för sina egna syften. Detta stycke skall endast bidra till att leda till slutsatsen att även den ryska militära underrättelsetjänsten har befattat sig med Estoniakatastrofen.

En källa i Stockholm har uppgett för tyska Spiegel TV:s Jutta Rabe att en representant från den ryska underrättelsetjänsten fick närvara på dykplattformen när Sjöfartsverket i december 1994 genomförde de enda officiella dykningarna på Estonia. (Undrar om han bytte några ord med sin svenske kollega?) Denne man hade till och med befogenhet att dirigera två dykare. De skulle gå in i vraket och leta efter en civilklädd person som hade en diplomatväska fastkedjad vid sin hand. Han var intresserad av innehållet i denna väska.

När Jutta Rabe i mars 1997 berättade detta för mig, tyckte jag att det lät mycket osannolikt. Man skall bära i minnet att det alltid kretsar allehanda rykten kring en så stor katastrof. Andi Meister intervjuades några månader senare i DN. Han uppgav då att dykarbetet i december 1994 var mycket slarvigt och bristfälligt utfört. I stället för att koncentrera sig på väsentligheter såsom bildäck och liknande hade dykarna t ex fått i uppgift att gräva i en passagerares diplomatväska.

Källor till Jutta Rabe, bl a spionen dr Marek och FELIX-rapporten, uppger att minst en av de amerikanska säkerhetstjänsterna är inblandad i Estoniafrågan. Denna ligger antagligen bakom en rad inbrott som skett i en privatvilla som bebos av en Jutta Rabes viktiga källor. Inkräktarna var utrustade med

moderna head-sets (hörlurar med mikrofon) och talade amerikanska. De försvann omedelbart när de blev upptäckta.

Vid ett anonymt telefonsamtal till Gunnar Bendréus uppgav en svensk-språkig man som talade med amerikansk brytning att han på uppdrag av amerikansk säkerhetstjänst under våren 1997 varit nere vid Estonia för att förstöra bevis.

Att minst en av USAs säkerhetstjänster skulle vara inblandad i Estonia-frågan kan inte klart bevisas som i övriga nämnda fall. Personligen är jag dock mycket benägen att anta att så är fallet. Enligt min gissning är det också den amerikanska säkerhetstjänsten som samordnar all mörkläggning kring Estonia. Trots allt förakt måste man nämligen ge motsidan en eloge för ett ganska skickligt utfört arbete. Jag betvivlar att enbart svenska myndigheter skulle kunna ha utfört ett så omfattande mörklägningsarbete.

Slutligen skall inte glömmas att Styrelsen för Psykologiskt Försvar är en gren av den militära underrättelsetjänsten, dvs de anhöriga var tvungna att rapportera direkt till underrättelsetjänsten.

Det kan alltså definitivt konstateras att svensk, rysk, estnisk och tysk säkerhetstjänst samt antagligen även amerikansk säkerhetstjänst är inblandade i Estoniafrågan. Detta förnekas från samtliga håll.

Vad har de med en oskyldig civil passagerarfärja att göra, nu när det kalla kriget är slut?

O. Information till tyska Spiegel TV och andra

Tidigt på morgonen den 28 september 1994 erhöll Spiegel TV:s chefredaktör Stefan Aust informationen om Estonias förlisning. Han var en av få ledande journalister i Tyskland som fick information om händelsen så snabbt. Denne man besitter en mytomspunnen instinkt för viktiga händelser varför han reagerade omedelbart. Han visste att en av hans stjärnreportrar, Jutta Rabe, som tidigare avslöjat stora skandaler i Ryssland, var sambo med en känd finsk journalist, Kaj Holmberg. Han hade dessutom den rätta instinkten att inte skicka teamet till Tallinn eller Stockholm utan till Finland, efter samråd med Kaj Holmberg.

I Finland lyckades Rabe och Holmberg snabbt få fram mycket information från en rad överlevande som de hjälpte med översättning till finska vid förhören. Detta ledde dem på spåret till Avo Piht (se kapitel B). Därefter följde flera resor till Estland och noggranna undersökningar rörande denna fråga. Jag har redogjort för huvudpunkterna däri i kapitel B.

I november 1996 kontaktades Jutta Rabe av två journalister från Hollands största dagstidning, *Algemeen Dagblad*. Dessa hade hört att hon var specialiserad på Estoniafrågan och ville därför byta information med henne. De holländska journalisterna var inte tidigare insatta i Estoniafrågan utan hade kontaktats slumpmässigt på grund av att de var verksamma i Rotterdam där Smit Tak B. V. har sitt säte, dvs det bolag som är huvudansvarigt för betongövertäckningen. NCC är som sagts bara en samordnare. Smit Tak B. V. samarbetar med holländska Van Oort B. V. Ett av dessa bolags försäkringsbolag hade kontaktat journalisterna för att meddela att svenska staten, Sjöfartsverket, hade stämt eller hotade att stämma betongbolaget på 30 miljoner holländska gulden i skadestånd på grund av att förberedelserna för betongövertäckningen hade gått på tok. Antagligen för att skydda sig mot detta krav hade försäkringsbolaget valt att koppla in journalister. De holländska betongbolagen kände sig orättvist behandlade av de svenska myndigheterna. Bolagen hade själva varnat myndigheterna för det riskfyllda beslutet.

I en bisats nämnde uppgiftslämnaren till de två holländska journalisterna att förberedelserna för betongövertäckningen medfört att Estonias vrak åsamkats allvarliga skador. Det skulle ha uppstått en eller flera sprickor i skrovet vilket gjort att båten riskerar att brytas itu. Dessutom skulle det föreligga en överhängande risk att båten ramlar ner i den undervattensränna den ligger invid. Uppgiftslämnaren ville dock inte träda fram officiellt.

Tyska dykare bekräftade att de hade erhållit samma information från dykarkretsar.

Jag bad Johan Franson på Sjöfartsverket ta ställning till uppgifterna. Han förnekade omedelbart alla uppgifter. (Sällan har ett svar från en myndighet i Estoniasammanhang kommit så snabbt.)

Eftersom Maria Carlshamre visat att Franson ljugit redan tidigare, hyste jag inget förtroende för honom. Dessutom fanns ingen anledning för de holländska journalisterna eller deras källa att göra sig märkvärdiga. Risken för ras och att Estonia kunde brytas itu hade nämnts bara som en bisak. Detta gjorde att det hela verkade mycket trovärdigt för mig. Därför beslöt jag att agera omedelbart. Om dessa uppgifter var riktiga förelåg en stor risk att värdefullt bevismaterial skulle förstöras en gång för alla, om båten skulle glida ner i undervattensrännan respektive brytas itu. Därför måste en dykning ske så fort som möjligt.

Kort därefter ringde Jutta Rabes kontakt vid Sjöfartsverket och var närmast panikslagen. Han ville inte per telefon tala om vad han tagit reda på utan insisterade på ett personligt möte med henne, vilket hon gick med på. Kontakten berättade vid detta möte att det finns en hemligstämplad SÄPO-

rapport på Sjöfartsverket, varav framgår att den egentliga orsaken till olyckan inte var att bogvisiret slets loss utan att det finns ett stort hål i Estonias skrov på styrbords sida. Hur detta hål skulle ha uppstått kunde kontakten däremot inte berätta. Jutta Rabe var besviken över att kontakten inte lyckats kopiera nämnda rapport. Den muntliga informationen var ju ur journalistiska aspekter inte användbar.

Jag trodde först att denna information var en fälla från Sjöfartsverket i syfte att försöka lokalisera den som läckte inom Sjöfartsverket. Jag hade fram till dess inte hört talas om möjligheten av ett hål i Estonias skrov. Anders Björkmans debattartikel från augusti 1996, där han föreslår att man skall leta efter ett hål i skrovet på styrbord sida och att detta skulle vara den egentliga orsaken till förlisningen, hade jag glömt bort, eftersom jag då bedömde den uppgiften som föga trovärdig. Jag tyckte då att hela historien lät väl fantastisk och orealistisk.

Nu, med mer information i handen, framstår Björkmans teori som varken fantastisk eller orealistisk.

I slutet av januari 1997 ringde en aningen andfådd Jutta Rabe och berättade att hon nu hade en möjlig förklaring till alla konstigheter som förevarit kring Estonia. Hon hade stött på en bekant, en mycket seriös svensk som hon känt sedan en tid tillbaka och träffat i andra sammanhang (varför hon kan bedöma hans seriositet), som har goda kontakter i regeringskretsar. Även jag känner en av hans samarbetspartner som också utan tvivel bedömer källan som seriös.

Av en slump hade de glidit in på ämnet Estonia. Han berättade då att det fanns intressanta reportage från Spiegel TV och undrade om Jutta Rabe hade sett dem. Jutta skrattade och svarade att det var hon som gjort dessa reportage. Då öppnade han sig och berättade att han hört något väldigt underligt angående Estonia. Han var medveten om att hon kanske inte skulle tro på honom men ville ändå berätta vad han hört. Från sina kontakter i svenska regeringen hade han hört att USA skulle ligga bakom all mörkläggning kring Estonia och att andrekaptenen Piht och sju andra besättningsmän hade blivit kidnappade på uppdrag av USA och förts via ett mentalsjukhus i södra Sverige till USA, där de skulle befinna sig på säker ort. De skulle ha fått mycket bra betalt för sitt lidande.

Jutta Rabe frågade sin seriösa källa om denne kunde luska hos sina kontakter hur hålet på styrbord sida hade uppkommit. Efter några veckor kom svaret, inifrån och ut, vilket skulle betyda att en sprängladdning eller liknande skall ha placerats på insidan av båten.

Bara denna information hade kanske inte tagit skruv hos Jutta Rabe, trots att källan får bedömas som mycket seriös, men Jutta Rabe hade ett halvår tidigare,

dvs i september 1996, från en helt annan källa fått uppgifter om att USA skulle ligga bakom all mörkläggning. Hon hade vid detta tidigare tillfälle inte trott på uppgifterna och förkastat dem. Den här gången rörde det sig om en mycket högt uppsatt Stasi-spion, fru dr Hannelore Marek. Hon uppger sig dessutom ha varit generalöverste i GRU. Vi har inte kunnat få denna uppgift bekräftad, vilket inte behöver betyda att den inte stämmer. Det är dock bekräftat att hon var Stasi-spion. Marek uppgav för Jutta Rabe att hon även under 1994 hade uppdraget att spionera på Tysklands inblandning i USAs SDI-program. SDI-programmet är detsamma som stjärnornas krig, vilket Ronald Reagan en gång startade och fortfarande har mycket hög prioritet och får ansevärd penninganslag i USA. Därför satt Marek i Munchen för att vara så nära MBB som möjligt, som enligt henne bistår USA med teknisk utveckling på den fronten.

Några dagar efter Estonias förlisning erhöll Marek information i sin "brevlåda" från en rysk militär underrättelsekälla att Estoniakatastrofen inte var någon olycka utan ett attentat, där libyer, som hon skulle känna från sin tid i Prag, hade utfört ett smutsigt hantverk på uppdrag av den ryska underrättelsetjänsten för att förhindra att ryska vapen föll i USAs händer. USA skall ha smugglat dessa vapen ombord på Estonia för att studera hur långt Ryssland kommit i sin vapenutveckling. Eftersom Marek själv är specialiserad på SDI (Stjärnornas krig), misstänkte hon att dessa vapen hängde ihop med det ryska SDI-programmet. Helt nyligen avslöjade BBC att Ryssland arbetar på ett tämligen avancerat SDI-program i framförallt Kaliningrad, f d Königsberg-området. Ryssarna försöker komma ikapp USA på denna viktiga vapenfront.

Jag återger här nedan Mareks vittnesmål inför mig:

"4 oktober 1994: GRU-information angående Estonias förlisning, att det skulle ha varit ett terrordåd. (Detta var efter den 28/9 den tidigast möjliga tidpunkten för en kontakt med GRU eftersom den alltid skedde på tisdagar.) Anledningen skulle vara Hannelore Mareks agerande av den 5 och 6 september 1994, då hon överlämnade känslig information till CIA vid det amerikanska konsulatet i Munchen. GRU meddelade henne att hennes liv skulle kunna säkras bara genom kontakter vid den iranska säkerhetstjänsten och att hon tills vidare skulle avsluta kontakterna till sydafrikanerna. Attentatet skulle ha utförts mot svenska poliser ombord på Estonia. Dessa poliser skulle ha haft med undersökningar i samband med Palmemordet att göra och skulle just befatta sig med att belysa KGBs roll som egentliga uppdragsgivare till Palmemordet. (Enligt tidigare GRU-information skulle mordet på Olof Palme säkra informationstillgång till SDI-projektet rörande röntgenlasern Excalibur.) Organisatören av terrordådet skulle ha varit den libyska säkerhetstjänstens

medarbetare med en libyer, "Chantai" (fonetiskt), som huvudorganisatör. Man skulle ha använt ett mycket modernt tekniskt hjälpmedel vilket Marek redan skulle vara bekant med från sitt arbete i Prag. Denne libyer skulle ha arbetat vid den libyska ambassaden i Bonn 1985-1986. Han skulle ha varit ansvarig för dylika operationer inom Europa."

Misstanken att Mareks information till det amerikanska konsulatet i Munchen skulle vara anledningen till attentatet ledde henne till spekulationen att detta antagligen inte var huvudorsaken men på något sätt var bidragande. Hon spekulerar, dvs hon försöker att mot bakgrund av den ringa information hon fått dra slutsatsen att hennes information har bidragit till att den ryska militären upptäckt att den amerikanska ambassaden i Stockholm vid denna tidpunkt förberedde smuggling av rysk militär materiel och att detta skulle förhindras med alla medel. Att man använder den libyska säkerhetstjänsten i dylika fall skulle vara vanligt i branschen. Hon spekulerar vidare att smuggelgodset skulle kunna vara ett kärnladdningsbatteri från en Cosmossatellit som vållar problem. Uttrycket batteri skulle vara irriterande eftersom det egentligen handlar om ett miniatomkraftverk, vilket hon vet spelar en viktig roll i det ryska SDI-programmet. Ett sådant batteri skulle användas vid justering av laserspegel och solsegel vid en sådan satellit. När terrordådet organiserades var det lätt att spekulera om att alla inblandade skulle försöka mörklägga händelsen efteråt.

Uppgifter som publicerats i estniska tidningar om att osmium från ett rymdlaboratorium smugglats, skulle passa väl in i den här historien eftersom osmium används för nukleära batterier hos Cosmossatelliter. Här skulle man kunna omtolka FELIX-rapporten (se Del 2, kapitel A, Teorier) eftersom en sådan satellit kan väga ca 400 kg. Marek påpekar här igen att detta dock är ren spekulat

tion. Spionen Marek misstänkte alltså att USA skulle ligga bakom en stor del av mörkläggningen kring Estonia för att det inte skulle komma fram att USA missbrukat en passagerarfärja för vapensmuggling.

Som motiv för att lämna ut ovanstående uppgifter uppgav spionen att hon ville hämnas på sin f d chef, Giinther, en man inom Stasi, mycket nära det östtyska spionsnillet Wolff.

För att kunna bedöma informationen från spionen Marek måste man ha klart för sig att uppgifter från spionhåll kan vara vanskl

iga. Dessutom anser en rad personer i Tyskland att spionen Marek är sinnessjuk. Det påstås att hon alltid försöker blanda sig i spektakulära händelser såsom Palmemordet och liknande.

Själv uppgger hon att hon sitter på sådana mängder brisant material att man därför försöker tysta henne genom att omyndigförklara henne. För några

veckor sedan berättade hon för mig att hon nu lyckats avvärja detta hot dvs att målet om omyndighetsförklaring lagts ner.

Både Jutta Rabe och jag är av uppfattningen att hon varken är sinnessjuk eller omyndig.

Rörande de uppgifter som hon lämnat mig angående Estonia har hon alltid skilt mellan vad hon fått veta och vad hon tror skulle kunna stämma in i bilden. Det som hon konkret kunnat bidra med är jämförelsevis ringa. En människa som vill göra sig märkvärdig påstår ofta att ett visst händelseförlopp varit si eller så. Sällan kommer denna typ av människa bara med några pusselbitar som i sig inte är användbara för att ge en bild av någonting. Så har dock spionen Marek förhållit sig. Det enda som stör mig i diskussionen med Marek är att hon lätt byter ämne för att sedan hoppa tillbaka till utgångsämnet. (Detta kan dock förklaras med att hon är kvinna och därmed besitter bättre simultankapacitet, även tankemässigt.)

Här har alltså från två av varandra helt oberoende källor kommit uppgifter om att USA skulle ligga bakom mörkläggningen kring Estonia. Även FELIX-rapporten antyder detta. Denna tanke, som tidigare varit helt främmande för både mig och Jutta Rabe, (vi hade aldrig haft den ringaste misstanke åt detta håll eftersom vi hela tiden funderat över den ryska säkerhetstjänsten eller liknande) förklarade plötsligt i ett svep alla de konstigheter vi upptäckt men inte kunnat placera i ett sammanhang.

Till exempel har jag alltid letat efter ett motiv till att svenska regeringen utsätter sig för sådana risker för kritik och beviljar sådana stora utgifter i samband med Estoniafrågan. Vi kunde inte hitta något motiv till att regeringen skulle vilja skydda den ryska säkerhetstjänsten. Inte heller skulle det finnas något motiv om andra maffiakretsar i Ryssland eller Estland hade smugglat vapen eller radioaktiva ämnen. Visserligen kunde man då anklaga den svenska tullen för att ha gjort ett dåligt arbete men detta skulle inte föranleda en sådan stor insats från den svenska regeringen. Skulle det visa sig att tullen slarvat så hade väl tullchefen fått ta konsekvenserna och inte någon inom regeringen. Dessutom hade smugglingen skett under de borgerligas regeringstid och inte under socialdemokraternas. Vad hade socialdemokraterna för motiv för att skydda de borgerliga? Tvärtom borde det ha varit mycket intressant för socialdemokraterna att agera mot Carl Bildt med sina stigande opinionssiffror, när denne gjort sig skyldig till någonting "smutsigt".

Dessutom kan jag erinra mig en tidig presskonferens med Ines Uusmann som jag såg på TV, där hon såg rent ut sagt rädd ut. Hennes kroppsspråk uttalade en tydlig fruktan inför någonting mäktigt. Detta ledde mig delvis till tanken att hon skulle vara föremål för personlig utpressning från någon maffia

i öst. Här kan man dock invända att politiker alltid åtnjuter utmärkt skydd i form av livvakter och dylikt eftersom de lever under ständigt hot. Detta var inte heller någon riktigt bra förklaring till Ines Uusmanns agerande och rädsla.

Vidare har jag alltid frågat mig hur den svenska regeringen kan ha så starkt inflytande på den franska regeringen att denna påverkar rättegången i Paris. Man bör ha i minnet att just den svenska regeringen gjorde sig ovän med den franska rörande atomsprängningarna i Mururoa och att man vägrade lämna ut en algerisk terrorist som misstänktes för tunnelbaneattentatet i Paris. Om det är USA som ligger bakom det hela så är det mer begripligt att även Frankrike drar åt samma håll. Dessutom har jag aldrig förstått varför tyska säkerhetstjänsten, BND, som bevisligen är inblandad i saken, skulle ha ett sådant intresse. BND har aldrig brytt sig om lilla Sverige men har alltid gått i USAs hårda ledband.

Dessutom kunde jag tidigare inte förklara varför just den tyska marinen kände till Estonias rätta position, när Barasinsky försökte genomföra en dykning. Den kan ha fått informationen från USA.

Att det föreligger ett sådant enormt hemlighetsmakeri kring Estonia skulle också kunna ha sin förklaring i USA-teorin. Här bör man hålla i minnet att Sveriges säkerhetstjänst bistod CIA i spionage mot Ryssland, antagligen redan i samband med Raoul Wallenberg, senare bevisligen i Catalina-DC-3-affären och som det nyss avslöjades under Vietnamkriget.

Tidigare hemligstämplade dokument, som offentliggjordes först under sommaren 1998, avslöjar att Sverige efter andra världskriget varit en tyst och hemlig medlem i Nato. Sveriges ambassadör i Moskva åren 1964 till 1973, Gunnar Jarring, har gjort uttalande om att "Moskva uppfattade våra neutralitetspolitiska deklARATIONER endast som retoriska ornament, spel för galleriet utan egentlig betydelse."

Hela NATO-debatten och Sveriges neutralitetspolitik skulle ju ställas i en helt annan dager om det återigen skulle visa sig att Sverige *de facto* redan är en NATO-medlem.

Enbart frågor av den här digniteten skulle kunna motivera så många människor i Sverige och andra länder att hålla tyst och tolerera den moraliska skandalen kring Estonia.

Bara under USAs gemensamma ledning framstår det som lättförklarligt att Estland, Finland och Sverige plötsligt enas om mörkläggnings. Världens näst mäktigaste säkerhetstjänst är kapabel att utföra kidnappning av åtta personer utan att lämna några lätt bevisbara spår.

Både Jutta Rabe och jag, som samlat en hel del information, anser att den här teorin passar väl in i bilden.

Vid ett tillfälle, då jag redogjorde för Jutta Rabes iakttagelser för en reporter från en svensk TV-kanal, trodde jag att han skulle upprepa sina tysta anklagelser att dessa teorier var hjärnspöken, men till min förvåning tystnade han ett ögonblick och svarade sedan att TV-kanalen erhållit en rad tips angående Estonias förlisning. De flesta verkade rent löjliga och dessa hade man förkastat. Ett tips verkade dock vara seriöst och nämnde reporter hade spåret detta. Tipset kom från Vägverket, som skulle ha erhållit ett hemligt uppdrag att omhänderta en känslig last som skulle anlända med Estonia på morgonen den 28 september 1994. Vi har inte kunnat ta reda på transportens slutdestination, enbart att Vägverket fått uppdraget att omhänderta en skrymmande och känslig last. Vägverket i Sverige ansvarar för vägsäkring när det gäller stora transporter.

I den tyska Geojournalisten Cay Rademachers roman "Geheimsache ESTONIA" påstås att ett amerikanskt Boeing 747 fraktplan tvingade till sig startpermission på Arlanda ca kl 01.00 svensk tid denna katastrofnatt, för att lyfta tomt, trots att det är förbjudet för plan av denna storlek att starta nattetid. Vid denna tidpunkt hade inte ens TT erhållit informationen om förlisningen. Cay Radermacher har erhållit mycket detaljrik information, antagligen från Hummel då de båda bor i Hamburg.

Boken är fylld med intressanta pusselbitar.

Genom Jutta Rabes efterforskningar vet vi att två civila lastbilar med tungt beväpnad militär eskort kördes ombord på Estonia sist av allt på olycksnatten. Denna transport föregicks av vissa avspärningar av Tallinns gator och hamn, för att säkert och obehindrat kunna nå fram till färjan. Den överlevande Carl Övberg vittnar om dessa militäraktioner i hamnen.

Vi kan alltså med mycket stor säkerhet utgå ifrån att en transportsäkring av två civila lastbilar innehållande militärt gods skedde till Estonia. Detta stämmer väl överens med tipset från Vägverket, dvs att samma sak skulle ske på andra sidan Östersjön, i Sverige.

Journalisten på TV-kanalen bedömde sin källa som mycket seriös men efterforskningar hos Vägverket om det här transportsäkringsuppdraget rann ut i sanden. Den här delinformationen är knappast uppseendeväckande om man inte har helhetsbilden klar för sig. Dessutom är denne TV-journalist mycket kritiskt inställd till allt som hänger ihop med konspirationsteorier och han hade knappast ödslat tid på att följa upp spåret om han inte bedömt det som seriöst.

Vad skulle svenska Vägverket ha för motiv att utföra ett hemligt uppdrag i form av transportsäkring? Antagligen inte för att hjälpa någon maffia. Jag tror

inte att Vägverket är korrumpert på detta vis. Det enda förklarliga vore att Vägverket fått order från högsta ort, dvs Sveriges regering, som då leddes av Carl Bildt. Carl Bildt hade knappast någon anledning eller vilja att hjälpa rysk eller estnisk säkerhetstjänst. Det enda som verkar någorlunda rimligt i sammanhanget är att man ville göra USA en tjänst.

I mars 1997 erhöll Jutta Rabe information om att några anhörigas dykförsök var välbekant inom Sjöfartsverket. Man hade följt vartenda steg i planeringen. Därför var det vettigt att avbryta aktionen. Samtidigt berättade källan att säkerhetschefen på Sjöfartsverket Johan Franson skulle vara mycket trött på hanteringen av Estoniaärendet och att detta skulle ta hårt på hans nerver. Detta stämmer väl med de TV-bilder vi sett av honom, t ex i Stripteasesändningen i april 1997, där han verkar mycket sliten. Det berättades också att Ines Uusmann skall ha utlovat Franson en hög pension ifall han skulle "snubbla över" Estoniaärendet.

Från ett annat håll erhöll Jutta Rabe i mars 1997 informationen att en norsk dykare skulle ha deponerat ett vittnesmål hos en Notarius Publicus i Oslo, för det fall han skulle avlida. Dykaren deltog i de enda officiella dykningarna på Estonias vrak som skedde i december 1994, på Sjöfartsverkets uppdrag. Enligt uppgiften skall han eller en av hans kolleger fått i uppdrag av en tjänsteman från den ryska militära underrättelsetjänsten, som också befann sig på dykplattformen tillsammans med Johan Franson, att gå in i en speciell hytt och leta efter en diplomatväska som skulle vara fastkedjad vid handen på en av de omkomna. Diplomatväskan skulle innehålla mycket känsliga och viktiga handlingar.

Jag ville inte riktigt fästa någon tilltro till denna uppgift när jag först nåddes av den. Några månader senare blev dock Andi Meister intervjuad av DN:s Estlandskorrespondent. Meister uttryckte då sin besvikelse över de slarvigt utförda dykundersökningarna på Estonia i december 1994. Istället för att undersöka viktiga saker skall man ha undersökt så oviktiga saker som en omkommens diplomatväska. Varför skulle Andi Meister, dvs förre ordföranden för den internationella haverikommissionen, hitta på en sådan sak som han dessutom noggrant beskriver i sin bok?

Kan det ha varit så att man behövde ryssarnas hjälp för att oskadliggöra deras vapen? De hade inte nått fram till USA och det var bara ryssarna som kände till hur de fungerade och vilken eftervård de krävde under vatten.

På valborgsmässoaftonen 1997 kl 16.10 erhöll Gunnar Bendréus ett anonymt telefonsamtal från en man som talade svenska med stark amerikansk accent. Denne man uppgav att han besatt mycket känslig information som han ville förmedla till Gunnar Bendréus såsom varande ordförande i den största

anhörigorganisationen. Han och två andra dykare skall på uppdrag från USA ha varit nere vid Estonias vrak några veckor tidigare (antagligen i mars 1997). De hade närmast sig Estonia med en liten ubåt och därefter växlat till en undervattensmoped. Han påstod att det inte var några problem att komma in på bildäck. Där inne hade de i uppdrag att plocka med sig lastpapper från handskfacket i förarkabinen i en lastbil. De tog sig in i förarkabinen och fann handlingarna. De blev dock skrämda av att chauffören låg kvar i hytten. Kroppen befann sig i förvånansvärt gott skick.

Gunnar Bendréus trodde att det handlade om en "knäppgök" och avslutade samtalet med att be vederbörande kontakta medierna, då han själv ansåg sig bannlyst av svenska medier sedan 1996.

Efter en kort stund ringde mannen dock upp igen och sade, under det att han lät mycket trängd, att han själv riskerade mycket genom att ringa Bendréus, eftersom han egentligen hade tystnadsplikt. Samma nummer visades vid båda samtalen på Bendréus nummerpresentatör.

När jag träffade Gunnar Bendréus efter valborg 1997 och han berättade det hela för mig, nästan som ett skämt, tyckte jag att det lät mycket intressant. Det passade väl in i USA-teorin. Vi försökte spåra numret vilket visade sig vara hemligt. Efterforskningar visade att hemliga nummer inte visas på Telias nummerpresentatörer. Därav kan slutsatsen dras att det aktuella numret vid tidpunkten för samtalet den 30 april 1997 inte var hemligt. Att det nu ca två veckor senare var hemligt betyder att någon begärt numret hemligt. Mannen har aldrig hört av sig igen.

Dagens Eko kablade den 26 maj 1997 ut uppgiften om att Olof Forssberg ljugit och erkänt detta, vilket ledde till hans avgång från haverikommissionen. Samma dag blev Jutta Rabe uppringd av källan på Sjöfartsverket. Denna uppgav att ett stort möte skall ha ägt rum på Sjöfartsverket helgen dessförinnan, där Ines Uusmann, höga tjänstemän från Sjöfartsverket samt två diplomater från den amerikanska ambassaden skall ha närvarat. Dessa två diplomater skall ha yttrat sitt missnöje med Olof Forssbergs agerande. Alltför mycket information skall ha läckt ut. Av denna anledning önskade man göra sig av med Forssberg. Samtidigt skulle hans avgång utgöra ett gott skäl för att fördröja slutrapporten ytterligare. Därför skall man ha iscensatt avslöjandet av hans lögn och avgången.

I juni 1997 reste Jutta Rabe till Finland för att följa spåren i Luttunen-affären. Den finske sjömannen Luttunen, som tidigare tjänstgjort ombord på Estonia när hon gick under finsk flagg, vittnade om att det redan under den tiden förekom manipulation av atlantlåset på grund av svårigheter att öppna och stänga visiret. Detta vittnesmål avlastar det tyska varvet starkt och är ett i

kedjan av indicier på att den internationella haverikommissionen systematiskt vilseleder allmänheten. Det är antagligen av denna anledning man har försökt få Luttunen omyndigförklarad. Han har dessutom spärrats in på ett sjuksjukhus enligt sovjetiskt manér och medicineras mot sin vilja med medel som påverkar hans vittnesmål. Se härtill närmare kapitel R, Vittnen skräms, manipuleras eller ignoreras helt.

I samband med denna resa fick Jutta Rabe av en slump kontakt med en högt uppsatt finsk militär inom marinen. Denne ville inte uppträda framför kameran men lämnade följande uppgifter per telefon. Han uppgav att han på uppdrag av den finska delen av haverikommissionen utvärderat det filmmaterial som spelades in i december 1994 under de officiella dykningarna. Materialet skall ha börjat på kommandobryggan. Där skall ha funnits fem personer, förutom tre höga befäl även en civil person. Tyvärr frågade inte Jutta Rabe om den civile bar en vinröd kavaj. (Enligt vittnesmål från syskonen Wachtmeister som överlevde katastrofen och som satt vid samma middagsbord som alla befäl, fanns där även en civil person med vinröd kavaj och denne skall ha varit orsaken till att konstig stämning rådde kring middagsbordet.)

Dessutom skulle det framgå av videomaterialet att kaptenen Arvo Andersson fanns på bryggan. Denne skulle vara skottskadad i huvudet. Den finske militären uppgav också att denna videosekvens hemlighålls och officiellt inte finns. Denna uppgift stämmer väl överens med anklagelserna från den estniska delen av haverikommissionen som hävdar att filmmaterial från kommandobryggan har undagömts.

Det passar dessutom väl in att de officiella inspelningarna, som finns tillgängliga hos haverikommissionen, börjar med att insatsledaren instruerar dykarna att de skall akta sig när de kommer in på bryggan, eftersom det ligger vissa kroppar runt hörnet. Hur kunde han veta det om man inte varit där tidigare?

När Jutta Rabe undersökte fallet Luttunen i Finland, erhöll hon den 24 juni 1997 kl 16.04 på sin tyska mobiltelefon följande textmeddelande på displayen: "WARNUNG NUN AUCH 318"

Avsändarens telefonnummer visades också: ++46-81 21 03. Numret kom antagligen från Stockholm men samtalet kopplas inte fram när man ringer detta nummer. Den tyska texten visar att avsändaren inte behärskar tyska bra, eftersom ordföljden är felaktig. Vid direktöversättning till svenska: "Varning nu också 318" så blir det en korrekt mening. Någon i Sverige ville alltså varna henne. Frågan är bara om det var för att skydda henne eller för att hota henne.

Vid dylika informationer till olika medier eller till mig måste man naturligtvis ha klart för sig att det surrar en ofantlig massa rykten kring en

sådan katastrof. Därför kan man egentligen inte vara nog skeptisk när det gäller att dra slutsatser av sådana uppgifter. Man får å andra sidan inte begå misstaget att kasta ut barnet med badvattnet och helt förkasta alla uppgifter. Man bör behålla dem i bakhuvudet ifall nya fakta kommer fram, i vilkas sammanhang de kan passa in som pusselbitar. Vid en sådan här utredning bör man vara så öppen som möjligt för allt och ha så lite fördomar och förutfattade meningar som möjligt. Dessutom får man inte låsa sig vid en enda teori.

P. Informationer och tips jag fått

Under våren 1997 vände sig för första gången även allmänheten till mig för att lämna tips om konstigheter de upplevt/hört talas om i samband med Estonia. De flesta var mycket ängsliga och önskade förbli anonyma.

I början av mars 1997 erhöll jag ett anonymt brev. Brevet är avfattat på engelska. Brevet visar att författaren måste vara väl insatt i Estonia-problematiken.

I brevet påstås att USA placerat sin överste Einseln på posten som estnisk ÖB, framförallt för att komma åt modern rysk vapenteknologi som fanns utspridd i Estland och som under andra hälften av 1994 styckvis transporterades tillbaka till Ryssland. Det förklaras att Estonia var utmärkt lämpad för smuggling av stora vapen. De mindre kunde transporteras med diplomatpost eller liknande. I motsats till en lastbil som måste korsa flera länders gränser kunde man med färjan ombesörja transport från Tallinn direkt till Sverige utan några stopp. Tipsaren menar att dylik smuggling av ryska vapen varit ofta förekommande och att ryssarna inte kunnat göra någonting för att förhindra det.

I samband med att den sista nukleära ubåtsbasen i Estland (Paldiski) skulle stängas i slutet av 1994 skulle stora mängder gods transporteras tillbaka till Ryssland. Under september 1994 skall några av de stora ubåtarna fortfarande ha varit stationerade där. Vid kusten, på en av öarna, fanns en sändare som aktiverades så fort någon av de stora ubåtarna begav sig ut i Finska viken eller på Östersjön.

Enligt militära källor från denna bas lastades en mindre kvantitet osmium samt utrustning, som sammanhängde med eller innehöll kobolt och som var mycket tung, på två lastbilar som kördes ombord på Estonia kvällen den 27 september 1994. Lastbilarna skall ha körts ombord innan den ordinarie lastningen ägde rum och skall ha bevakats av en sergeant och tre meniga. Lastbilarna skall ha tillhört en civil estnisk fraktfirma och de civila chaufförerna

skall ha varit förberedda inför sitt arbete. En av den ryska underrättelse-tjänstens officerare, tulltjänstemannen Igor Kristopovitj, fick information om det hela genom avlyssning av telekommunikationen mellan Einseln och dennes partners. Det var dock för sent för en motaktion eftersom bevakningen varit så bra.

Ryssarna ville under alla omständigheter förhindra att innehållet i dessa två lastbilar skulle komma i USAs händer.

Enligt ovan nämnda militärkällor från Paldiski var sändaren på ön aktiv, innebärande att minst en av de stora nukleära ubåtarna varit ute denna natt.

Många överlevande, i synnerhet besättningsmän med erfarenhet till sjöss, har vittnat om två eller tre mycket hårda smällar kort innan Estonia fick styrbords slagsida. En av de överlevande har beskrivit hur stora mängder vatten forsat in på däck 1, som om en ventil hade öppnats. Detta tyder på att swimmingpool- och bastuavdelningen på däck 0 stod under vattentryck. Detta skulle tyda på att det fanns ett hål på däck 0.

Detta skulle innebära att Estonia sänktes medvetet genom en spräng-laddning eller en ubåt. Detta fick den svenska respektive finska samt estniska regeringen tidigt kännedom om. Det är till och med möjligt att dessa länders regeringar känt till hotet i förväg och försökt förhindra det utan att lyckas.

Den anonyme brevskrivaren fortsätter med att skriva att det ovan nämnda skulle förklara varför svenskarna ådrog sig så mycket kritik. Till exempel det mycket tidiga uttalandet från den internationella haverikommissionen som stod under klart ledarskap av den svenska delen, att dåliga låsanordningar tillät vågor att slita loss visiret så att vatten kunde forsa in på bildäck. Till märkligheterna hör också att kommissionen använder den militära underrättelsetjänsten för att odugligförklara viktigt bevismaterial i form av videobilder. Det är också en brist att kommissionen aldrig kontaktat Bureau Veritas kontrollant Anders Wistrand och tagit upp hans vittnesmål, trots att han borde känna till en hel del. Till ovanligheterna hör också att åklagare och polis förhållit sig extremt passiva. Den energi man lagt ner i eftersträvan att gjuta betong över vraket passar även in i bilden. Beslutet att flytta över ansvaret för kontakten med de anhöriga från kommunikationsdepartementet till försvarsdepartementet är också märkligt. Dessutom radas ett antal andra faktorer upp i brevet.

Den anonyme brevskrivaren menar även att Pihts och de övrigas försvinnanden skulle passa väl in i mörkläggningsbilden.

Det anonyma brevet måste ha författats av någon som besitter ovanligt god kännedom om Estoniaproblematiken. Han eller hon refererar till en rad märkligheter som jag själv har redogjort för tidigare i denna bok.

Ett tips gick ut på att ryska maffian skall ha sänkt båten. Jag hade ett personligt möte med tipsaren och bedömde att han inte verkade vara någon som ville göra sig märkvärdig. Han uppgav sig ha fått sitt tips direkt från en medlem i ryska maffian vid ett besök i Estland.

Ett ytterligare tips kom via en mellanhand från kretsar inom Estonias rederi. Informationen kan sammanfattas så här.

1. Avo Piht, Lembit Leiger och de andra sex besättningsmännen skall ha överlevt.

2. En överlevande besättningsman skall ha mördats på ett grymt sätt efter räddningen.

3. En tullchef i Estland skall ha mördats i samband med Estonia.

4. En häftig strid skall ha utbrutit på kommandobryggan under olycksnatten, varvid kaptenen skall ha tvingats fjärma sig så fort som möjligt från den parallellt körda Mariella, för att Estonia skulle komma utom synhåll för Mariella. Detta skall ha varit anledningen till den höga farten.

5. Därefter skall man ha försökt tippa den första lastbilen överbord genom det öppnade bogvisiret med hjälp av den andra lastbilen. Den första lastbilen skall ha transporterat en mycket känslig metallast. Vid försöket att öppna bogvisiret skall stora mängder vatten ha strömmat in i båten. Öppnandet av bogvisiret skall ha skett mot kaptenens vilja.

Uppgiftslämnaren var rädd att förlora sitt arbete. Rederiet skall ha hotat med avsked ifall uppgiften skulle läcka ut.

Denna uppgift skulle delvis bekräfta FELIX-rapporten i väsentliga delar (se Del 2).

En annan tipsare uppgav sig kunna leverera originallastlistan. Det har gång på gång kommit uppgifter om att den officiella lastlistan skulle vara förfalskad. Den lista jag erhöll kan vara originallistan men det är inte säkert. Tyvärr levererades inga bevis för att det skulle vara originalet.

Ett annat tips gick ut på att en av dykarna skall ha anförtrott sig till en stor svensk dagstidning med uppgifter om att han bärgat ryska vapen från Estonias vrak. Trots att tidningen lovat honom anonymitet hittades dykaren mördad kort därefter. Med hänsyn till att den militära underrättelsetjänsten bemannat många höga journalistposter är ett sådant händelsescenario ganska troligt.

Ytterligare tips från en synsk person går ut på att en rysk ubåt skall ha rammat Estonia och själv sjunkit i samband med detta. Överlevande från däck 1 har vittnat om att de hörde en metallisk smäll som om båten hade gått på grund och släpljud som om den körde över någonting.

Naturligtvis har otroligt mycket mer tips och uppgifter strömmat in till mig, Jutta Rabe och andra. Här har jag dock gjort bedömningen att de varit så svaga

eller ibland totalt snurriga, t ex att Estonia skulle ha kolliderat med en grupp kaskelotter och sjunkit i samband med detta, att jag valt att inte redogöra för dessa och därmed överbelasta boken. Ett tips som var mycket allmänt hållet och som pekade ut den ryska hamnmaffian i Petersburg som liggande bakom Estonias förlisning hade jag tidigare helt förkastat. I samband med Efterlystsändningen framkom uppgifter som gör att det ändå kan ligga någon sanning i detta, men inga namn eller dylika uppgifter nämns i samband med tipset.

Q. Efterlyst

När dykförsöket i mars 1997 inte kunde genomföras på grund av de misstänkta telefonavlyssningarna, innebärande att aktionen *de facto* var avslöjad och därmed riskerade att bli störd genom isbrytaren Ale respektive den svenska kustbevakningen, beslutade DIS att starta en offentlig diskussion för att sätta press på regeringen att inte obstruera en dykaktion. Såsom beskrivits i kapitel F, Dykförbud, skyddande av gravfriden, fick de anhöriga ingen hjälp från oppositionspartiernas håll i den här frågan. Detta berodde antagligen på den tysta överenskommelsen mellan alla riksdagspartierna att inte tillåta en ny dykning. Jag vände mig då till olika massmedier, i synnerhet diskussionsprogram som *Svar Direkt* respektive *Svart eller Vitt*. Diskussionsämnet skulle vara att Ines Uusmann i juni 1996 meddelade att man beslutat vänta med betongövertäckningen, för det fall att nya bevis skulle behövas i Parisprocessen, och att hon sedermera, när så blir fallet, meddelade att detta skulle strida mot dykförbudslagen och därmed inte skulle vara tillåtet. Den här avancerade formen av hyckleri lämpar sig enligt min mening utmärkt för att tas upp till diskussion. *Svart eller Vitt* svarade ärligt att de i princip höll med mig men att de inte ansåg sig ha någon chans att få Ines Uusmann till TV-studion. Eftersom det inte skulle finnas någon motpart i diskussionen slopades tanken på en diskussion av detta ämne.

Däremot blev Efterlystredaktionen på TV 3 intresserad. Detta hade jag inte förväntat mig eftersom det aldrig tidigare i Sverige spekulerats om att katastrofen kanske inte var en olycka och det föreligger stor risk att man själv ådrager sig löje eller förebråelser om sinnessjukdom om man presenterar sådana teorier. Trots detta hade Efterlystredaktionen kurage nog att ta sig an ämnet, vilket gjorde mig mycket glad. Här vill jag framföra ett extra stort tack till Andreas Rocksén som inledde en lysande undersökning av ärendet. Han började med att koncentrera sig på de uppgifter som framkom i det anonyma

brev jag erhållit, se härtill kapitel O. Därefter lades huvudtyngden i undersökningen på hålet i skrovet. Han besökte det tyska varvets utredare, Werner Hummel, och dennes utställningsrum. Hummel bekräftade för honom att han ansåg att ett hål fanns på däck 0 och pekade på en karta ut exakt var hålet skulle befinna sig. Trots detta ville Hummel inte bekräfta uppgiften inför kameran. Därmed framstod hans uttalande som lite krystat, genom att han bara uttryckte att det fanns kontakt med havet. Se härtill också kapitel L, Meyervarvets utredning.

Jag upplyste Efterlystredaktionen om hur märkligt den svenska polisen och åklagaren agerat i Estoniafrågan och avrådde ifrån att genomföra sändningen på brukligt sätt, dvs att polisen skulle ta emot tipsen. Här lugnade man mig med att säga att det inte vore möjligt att de unga polismännen från Polisskolan osv. skulle tänkas tysta ner några inkommande tips. Efter ett tag tog dock mina varningar skruv och Efterlystredaktionen bestämde sig för något man aldrig gjort tidigare, nämligen att genomföra sändningen utan polisens inblandning. Således spelades sändningen in en vecka i förväg i början av maj 1997 och man uttalade uttryckligen att redaktionen tog avstånd från alla teorier som framfördes. Med hänsyn till de goda kontakter Efterlyst har till polisväsendet bedömde jag det som ovanligt modigt av Efterlystredaktionen att överhuvud taget agera på detta vis.

I stället för folk från polisen satt Gunnar Bendréus, underrättelsemajoren Allan Sooman junior och andra medlemmar i anhörigföreningen DIS samt jag och min sekreterare Sara Lundblad vid telefonerna när allmänheten ringde in sina tips under sändningen av programmet samt därefter.

Efter att ha suttit där på TV-redaktionen och tagit emot det ena tipset efter det andra funderade jag över hur allvarligt sjukt det svenska samhället blivit. Det arbete jag lagt ned borde ju egentligen ha utförts av polisen eller åklagaren. Här har minst 852 människor omkommit varav de flesta var svenskar och det kan absolut inte uteslutas att det rör sig om ett massmord och fortfarande två och ett halvt år efter katastrofen händer ingenting från polisens eller åklagarens sida.

Övåntat många tips inkom både under kvällen och de efterföljande dagarna, sammanlagt ca 50 stycken. Alla som är intresserade kan gärna kontakta mig och ta del av dessa tips. Drygt hälften av tipsen går ut på att Estonia redan före förlisningen var i fruktansvärt dåligt skick. Det vittnas om ständig förekomst av vatten på bildäck samt svårigheter att öppna och stänga bogvisiret, vilket delvis förorsakat kraftiga förseningar vid avgång och ankomst. Bara den omständigheten att många vittnesmål talar om förekomsten av vatten på bildäck betyder att brott begåtts mot sjölagen, vilket borde ha beivrats av

åklagaren. Alla dessa vittnesmål utgör rungande örffilar mot rederiet, Bureau Veritas och Sjöfartsverket som kontrollerat båten.

En annan typ av tips (ca 40 procent) som i motsats till de nämnda tipsen lämnades mestadels anonymt, går mer eller mindre enhälligt ut på att båten skall ha sänkts av ryska maffian. Många uppgiftslämnare som jag talade med var mycket ängsliga och försiktiga. En av dem vågade dock uppge sitt namn. Hans vittnesmål var mycket intressant.

Han uppgav sig vara medlem i en svensk ubåtbesättning som under olycksnatten skall ha haft i uppdrag att skydda Estonia, eftersom hon hade en känslig last, genom att svepa efter henne under vattnet när hon lämnade Tallinn. Han vittnade om att de följdes tätt av en rysk ubåt. Kring midnatt (när den första stora smällen hördes, min anmärkning) skall den ryska ubåten ha avfyrat en torped mot Estonia, vilken skall ha lett till att hon sjönk. Jag överenskom med vittnet att vi skulle träffas följande dag. Han lät dock rädd och förklarade att hans hustru ingalunda var införstådd med att han kontaktat mig.

När jag följande morgon ringde vittnet för att bestämma en tid så förnekade han att han över huvud taget talat med mig kvällen innan. Först efter några motargument medgav han att vi haft kontakt. (Jag hade ju hans telefonnummer.) Han hävdade dock att han ljugit om alltsammans. Däremot sade han sig ha fått intressant information om Estonia av några vänner och att vi skulle kunna träffas angående denna information. Samma eftermiddag, en kort stund innan vårt möte skulle äga rum, ringde han och avblåste mötet. Han bad om ursäkt för att han kontaktat mig och hävdade att allt han sagt var lögn. Han hade bara velat göra sig märkvärdig. Trots mina försök att visa förståelse för att han kanske blivit utsatt för hot eller påtryckningar och att det trots allt kunde vara intressant med ett personligt möte vägrade han kategoriskt att träffa mig.

Något möte ägde aldrig rum. Intressant att notera är att han inte framförde någon ursäkt på morgonen utan då bara förnekade att vi haft kontakt.

Två veckor senare ringde samme man upp mig igen. Jag ville först inte ta emot samtalet, eftersom jag var upptagen med annat men böjde mig då min sekreterare Sara påtalade att han var mycket angelägen om att få tala med mig omedelbart. Han berättade vid detta samtal att han kvällen innan fått påhälsning av två ester som hotat honom till livet om han skulle yppa en enda uppgift angående Estonia. Vi bestämde då att vi skulle träffas och att han skulle återkomma om en tidpunkt. Han återkom aldrig och trots att jag prop-sade på ett möte rann det hela ut i sanden. Sedan dess har jag inte hört något mer ifrån honom.

Jag kan å ena sidan inte utesluta att det här rörde sig om en person som bara ville göra sig märkvärdig. Å andra sidan kan jag inte heller utesluta att han talade sanning och att vårt samtal redan under kvällen för Efterlystsändningen blivit avlyssnat och att han kan ha utsatts för hot.

De uppgifter han gjorde gällande i sitt vittnesmål rörande torpedstorlek och liknande verkar stämma. Så mycket har vi kunnat kontrollera. Framförallt svarade han rätt på en kuggfråga som jag ställde honom vid vårt första samtal. Från Werner Hummels och Anders Björkmans utredning visste jag att bogvisiret slitits loss först när Estonia redan hade slagsida. När vittnet så berättade om att bogvisiret öppnades för att släppa ut folk, vilket jag tolkade som att han kanske sett bara en öppning av bogvisiret men inte kunnat se huruvida det var en medveten öppning eller om visiret slitits loss, så frågade jag hur Estonia låg i vattnet, dvs om hon låg normalt eller hade slagsida. Han svarade omedelbart att hon hade slagsida. Om någon med sjuk hjärna skulle föreställa sig att man öppnar visiret för att släppa ut folk så tror jag knappast att denna person tillägger i sin fantasi att båten redan har slagsida eftersom det hela tiden präntats in i allmänheten från den internationella haverikommissionens sida att visiret slets loss innan Estonia fick slagsida. Varvets utredningsresultat var i maj 1997 ännu inte känt för allmänheten. Detta är det starkaste skäl som talar för vittnets trovärdighet. Jag vill dock upprepa att jag personligen trots allt ställer mig mycket tvivlande till hans uppgifter och hans sätt att vittna. Dessutom passar inte uppgiften om torpeden ihop med den information som Jutta Rabe erhöll från den tidigare nämnda seriösa källan, nämligen att hålet uppstått inifrån och ut.

Redan efter att ha sett trailern till Efterlyst tog Georg Thars från Riga kontakt med mig. Vi hade ett personligt möte på mitt kontor. (Han har inget emot att hans namn nämns offentligt.) Georg Thars började med att gratulera oss för att vi var på rätt spår. Enligt honom var det inte fråga om en olycka utan om ett attentat. Visserligen kunde han själv inte vittna om någonting som talade för detta men han hade fått olika informationer i Riga, varifrån han ursprungligen härstammar och där han arbetade för en svensk resebyrå. I arbetet reste han mycket mellan Lettland, Estland och Sverige. Thars påstod sig ha haft kontakt med många personer i Estland som fruktade vedergällning från ryska maffiakretsar mot esterna och deras huvudhamn. Mer konkret menade han att det var hamnmaffian i S:t Petersburg som försökte få makt över den lukrativa hamnen i Tallinn.

Georg Thars uppgav att han genom en god vän, som tjänstgjort som högt uppsatt säkerhetsofficer inom den sovjetiska armén under kommunisttiden, fått uppgift om att maffian installerat en elektronisk apparat ombord på Estonia,

genom vilken instrumenten och radiotrafiken ombord respektive med omvärlden kunde påverkas. För att eliminera alla bevis var det planerat att inga nödanrop skulle kunna nå ut från Estonia, för att så många människor som möjligt skulle omkomma.

Intressant i det här sammanhanget är att vi genom dykfilmerna från december 1994 vet att dykarna fick i uppdrag att extra noggrant undersöka masten ovanför bryggan och att de hittade en konstig manick i samband med det.

Efterlystredaktionen bedömde att vi med sammanlagt ca 50 tips fått in ovanligt många. Ett så stort antal tips inkommer enbart i samband med spektakulära mordutredningar eller liknande.

Jag förväntade mig att åtminstone polisen eller åklagaren skulle höra av sig till Efterlystredaktionen eller mig för att få ta del av det tipsmaterial som inkommit från den svenska allmänheten. Så var dock inte fallet. Fram till denna dag har det varit helt tyst från dessa myndigheter. Varken polis, åklagare, SÄPO eller MUST har visat något intresse för det bevismaterial som kommit in den vägen. Även detta bekräftar mina misstankar att de är styrda att hålla tassarna borta från Estoniautredningen.

Bara drygt 14 dagar efter Efterlystsändningen avgick Olof Forsberg i samband med den iscensatta lögnhistorien. Enligt uppgifter från Sjöfartsverket skall USA ha varit missnöjt med hans agerande eftersom alltför mycket information läckt ut. Som en djärv gissning skulle man kunna tänka sig att just Efterlystsändningen rört om så pass mycket att Olof Forsberg fick sparken som en konsekvens av detta. Detta är naturligtvis ren spekulation respektive önsketänkande från min sida.

Vi på anhörigsidan gladdes i alla fall av att så mycket information strömmade in och att redaktionen vågat ta sig an ämnet. Uppgifterna är nämligen mycket värdefulla för vår process i Paris. Ännu gladare blev Werner Hummel över uppgifterna om att ansenliga mängder vatten funnits på bildäck och att bogvisirets atlantlås blivit manipulerat. Alla som visat intresse har självfallet fått ta del av vittnesmålen. De enda som *de facto* visat intresse är tyska Spiegel TV och Stripteaseredaktionen samt Werner Hummel. När jag bjöd in till en liten pressträff i Stockholm uteblev de flesta. Bara den trogna kärnan närvarade. Tyvärr bedömde deras högre chefer eller delvis de själva att det inte var värt att publicera något om vittnesmålen.

R. Vittnen skräms, manipuleras eller ignoreras helt

Såsom just beskrivits i kapitel Q, Efterlyst, är det fullt möjligt att ubåtsvittnet har blivit skrämt. Se härtill ovannämnda kapitel.

Hotandet av vittnen är ingalunda något unikt för detta fall. Det uppges att nästan alla överlevande besättningsmän från Estonia utsatts för hot. Därför bedömer många, däribland Anders Björkman, Alve Wendt, Johan Ridderstolpe, Knut Carlqvist och Werner Hummel och en rad svenska Estonia-journalister, dessa besättningsmäns vittnesmål som delvis osäkra. Härvid bör man ha klart för sig att sviterna efter det kommunistiska förtrycket på många håll lever kvar i Estland. Många av dem som var mäktiga under kommunisttiden är det fortfarande. Rädslan från denna tid finns också kvar. Arbetsrättslagstiftningen är mycket bristfällig. Det räcker med hot om avsked för att besättningsmännen skall tystas ner. De tjänar ovanligt bra på sitt arbete, med estniska mått mätt, och det råder stor arbetslöshet i landet. Därför måste man ha full förståelse för att estniska vittnen böjer sig för förtrycket. Den ende som vågat yppa känslig information är Andi Meister, fast jag tror att han vet mycket mer än vad han skriver i sin bok. Det var kanske därför han höll sig undan under så lång tid när han skrev på sin bok. Under denna tid var det nämligen nästan omöjligt att få tag på honom.

Redan vid mina allra första kontakter med Jutta Rabe under våren 1996 berättade hon att ett nyckelvittne hade uppgivit för henne att han blivit uppsökt av två civilklädda svenskar som sade sig komma från polisen och som hotade med att de inte skulle kunna garantera hans säkerhet om han fortsatte att påstå att han sett att bogvisiret satt kvar när Estonia fick slagsida och att visiret hade öppnats. Vittnet tillsades att över huvud taget ligga lågt med all information från olycksnatten för att inte påverka andra vittnen innan slutrapporten var färdig. Han fick en känsla av att männen kom från SÄPO. Jag har sedermera träffat vittnet och han har bekräftat dessa uppgifter för mig. Av rädsla för sitt liv vägrade han att berätta om detta inför medierna.

Den mest skrämmande formen av vittnesförtryck yttrade sig i fallet Juhani Luttunen. Luttunen är en finsk sjöman som arbetade ombord på Estonia under den tid som hon gick under finsk flagg, dvs relativt kort tid innan hon såldes till Estland. Efter Estoniakatastrofen har han uppgivit att han själv fått i uppdrag att manipulera atlantlåset eftersom det var problem med öppning och stängning av bogvisiret redan under den tiden. Bogvisiret hade förskjutit sig så att låsen inte längre passade in i varandra. Dessutom visste han att Christer Koivisto, en finsk sjöman som hjälpte den estniska besättningen, i juni 1993

hade manipulerat med atlantlåset. Efter att Luttunen påtalat detta förhållande vid ett par tillfällen fick han påhälsning av denne f d kollega. Han uppmanade Luttunen att låta bli att berätta om manipulationen av atlantlåset, annars skulle det gå honom illa. De båda matroserna råkade i gräl om detta. Grälet urartade i ett slagsmål som slutade med att Luttunen bragde den hotande f d kollegan om livet. Luttunen åtalades för mord och under tingsrättsförhandlingen yrkade åklagaren att han skulle genomgå en psykiatrisk undersökning. Detta yrkande grundades på att Luttunen skulle ha sagt att han känt sig hotad av den andre matrosen, bland annat på grund av att denne försökt hypnotisera Luttunen för att han skulle låta bli att tala om manipulationen av atlantlåset. Luttunen motsatte sig den psykiatriska undersökningen. Han var beredd att ta sitt straff för mordet men ville inte bli förklarad sinnessjuk. Under utredningstiden spärrades Luttunen in på ett sinnessjukhus i mellersta Finland. Han behandlades med psykofarmaka som han mådde mycket illa av och som han eller hans advokat hävdar var absolut onödiga. Han vände sig till sin advokat, Daniel Allén, som i sin tur kontaktade massmedier för att uppmärksamma fallet och rädda Luttunen. Spiegel TV var det första medium som intresserade sig för fallet. Sjukhuset beviljade Spiegel TV en intervju med Luttunen men när Jutta Rabe var på väg till sjukhuset ändrade sjukhusledningen sig plötsligt och vägrade släppa in dem. Det enda Spiegel TV lyckades åstadkomma var att få närvara vid ett telefonsamtal mellan Luttunen och hans ombud. På så vis kunde en indirekt intervju med Luttunen hållas. De uppgifter som Luttunen lämnar om manipulation av atlantlåset stämmer väl överens med uppgifter från andra håll. Han ger inte alls intryck av att vara sinnessjuk enligt Spiegel TV. Hans ombud är övertygat om att man försöker tysta ner honom med gamla sovjetiska metoder genom att mata honom med psykofarmaka som inte gagnar honom. Syftet är antagligen att nedvärdera hans vittnesmål om atlantlåset. Detta skulle nämligen avlasta varvet och istället lägga skulden på det estniska och svenska rederiet.

Ett vittne från rederiet uppger sig ha blivit hotad om han skulle yppa någonting om att han hört att bogvisiret skulle ha öppnats och att båtens höga hastighet var ett försök till undanflykt. Se härtill kapitel P, Informationer och tips jag fått.

Säkerhetsofficeren Erwin Roden, som fanns med ombord på Estonia och överlevde katastrofen, har uppgivit för en anhörig att han absolut inte får berätta att han sett att Avo Piht, Lembit Leiger och tvillingsystrarna Veide delade livflotte, dvs de personer som officiellt uppges ha omkommit men vilkas anhöriga envist hävdar att de överlevt men försvunnit under mystiska omständigheter efter räddningen.

Efter Efterlystsändningen blev jag uppringd av Thure Palmgren från Uppsala, en äldre herre som varit verksam som skeppare i många år och som befann sig ombord på Estonia tillsammans med sin hustru under olycksnatten. Palmgren sade sig vara besviken över polisens agerande. När han dialogförhöordes den 3 oktober 1994 kl 09.36 av kriminalinspektör Lillemor Gidlund från polisen i Uppsala, så uppgav Palmgren bland annat att han efter den andra stora smällen spontant sagt till sin hustru att det nu måste ha gått håll i båten. Detta gjorde att de båda lämnade hytten i panik, han iklädd endast kalsonger. När Palmgren beskrivit detta talade polisen om för honom att förhöret inte skulle handla om ansvarsfrågan och att dylika beskrivningar inte var viktiga.

Detta irriterade Palmgren varför han svarade att han trott att just detta var huvudanledningen med förhöret, dvs att få fram uppgifter som kunde leda till att orsaken till katastrofen kunde utrönas och därmed ansvaret. Polisen bytte då ämne i intervjun. Denna passus finns inte med i utskriften av intervjun.

Över huvud taget erhöll Thure Palmgren aldrig någon kopia av utskriften av förhöret, vilket bandats av polisen i Uppsala. Först när jag bad honom att begära en kopia av förhöret erhöll han en utskrift av detsamma. Han har aldrig blivit ombedd att godkänna utskriften av förhöret genom sin namnteckning eller dylikt.

När Thure Palmgren nu erhöll utskriften av förhöret och läste igenom denna, upptäckte han att den inte återgav allt som han sagt vid förhöret. På sidorna 1, 17, 18 och 30 är utskriften ofullständig. När Palmgren berättat om smällarna försökte förhørsledaren styra vittnesmålet till att gälla enbart frågan om varifrån ljudet kom men inte hur det uppfattades och tankar om hur det kunde ha uppstått.

Vid mitt första telefonsamtal med Thure Palmgren frågade jag honom om han hade iakttagit en båt alldeles i närheten av Estonia när hon sjönk. Han svarade ja på denna fråga. Just när han hamnat i livflotten, som blev hans räddning, hade han observerat ett fiskebåtsliknande fartyg, vilket belystes bara svagt alldeles i närheten av den sjunkande båten, till skillnad från Mariella och Silja Europa som befann sig på långt avstånd från Estonia. Denna båt deltog dock inte i räddningsarbetet.

Detta kan ha varit Estonias största livbåt. Den återfanns nämligen enligt haverikommissionens slutrapport nära finska Hangö, till skillnad från alla de övriga livbåtarna som spolades iland vid den estniska kusten. Antagligen flydde massmördarna i denna säkra, övertäckta båt.

Sammanfattningsvis var Thure Palmgren mycket glad över att ha fått kontakt med mig och uttryckte att jag var den förste som ställt vettiga frågor och som verkligen var intresserad av sanningen om Estonias förlisning.

Det går som en röd tråd genom förhören att ingen av de överlevande tillfrågats om huruvida Estonia rätade upp sig efter den första slagsidan för att sedan ånyo få ökad slagsida. Kent Härstedt, Carl Övberg och många fler överlevande har vittnat om detta förhållande inför mig, trots att ingen tillfrågat dem om detta tidigare. Dessa vittnesmål har ett samband till teorin om hålet i skrovet, enligt vilken Estonia återfick en kort stunds stabilitet efter att vatten strömmat in på däck 0, eftersom detta skedde under vattenlinjen. Därmed är vittnesmålen i den här delen av stor vikt. Trots detta har ingen fäst något avseende vid detta.

I samband med mina försök att få kontakt med så många överlevande som möjligt har jag till och med stött på en överlevande som över huvud tagit inte blivit polisförhörd, trots att han själv hjälpte den finska polisen att tolka vittnesmål från alla överlevande till finska och ryska. När jag tre år efter katastrofen träffade Tönu Töniste första gången var jag den förste som frågade honom om hans upplevelser. Han ansåg att det var mycket märkligt att ingen tidigare visat något intresse.

S. Häxjakt mot mig och mina närmaste

I november 1998, då jag var mycket nära att lyckas förhandla fram en lösning på hur Estoniaprocessen skulle kunna väckas till liv igen och därmed utgöra ett hot mot etablissemang, fick jag plötsligt och efter många år av mycket förtroendefullt samarbete stora samarbetssvårigheter med styrelsen i DIS, vilket ledde till att jag var tvungen att frånträda mitt uppdrag för DIS.

Jag hänvisar till mina misstankar att DIS styrelse bemannats av MUST, se kapitel N.

Två dagar efter mitt avhopp erhöll jag ett anonymt telefonsamtal på min telefonsvarare på kontoret med budskapet att jag inte skulle återinträda och företräda de Estoniaanhöriga; annars skulle man rota i mitt skatteupplägg. Jag tillhör den lilla skara som har råd med god skatterådgivning och som en följd därav fått en bolagskonstruktion som sänker min inkomstskatt på ett helt lagligt sätt.

I december 1998 skickade jag ett personligt brev samt en enkät till alla f d Estoniaklienter, i vilket jag erbjöd mig att återuppta arbetet för dem och förklarade den plötsliga och oväntade schismen med styrelsen. En förutsättning för att jag skulle återuppta arbetet var att 90 procent av klienterna uttryckte fortsatt förtroende för mig. Vi tog hjälp av Posten för att sortera och posta brevutskicket (på svenska till klienter i Sverige respektive på engelska

till klienter i utlandet). Trots tydliga anvisningar gjorde Posten fel och de flesta breven på svenska skickades till utlandet och *vice versa*. När detta kom till vår kännedom fick vi göra ett nytt utskick kort efter nyår. Jag skickade ut brev till 944 klienter men erhöll svar bara från 223. (Ett trettio-tal brev kom i retur på grund av adressproblem.) Jag misstänker att någon sett till att inte alla brev skulle komma fram till sina adressater, för att mitt krav på 90 procents positivt respons inte skulle kunna uppfyllas, med följderna att jag inte skulle återuppta arbetet för de anhöriga.

Av de inkomna svaren uttryckte överraskande nog 97 procent fortsatt förtroende för mig, vilket ledde till att jag trots allt återupptog arbetet för dessa klienter.

Därefter (även dessförinnan) erhöll jag anonyma hotbrev med budskapet att jag inte skulle återuppta arbetet med att företräda Estoniaanhöriga. Annars skulle min "brottsliga verksamhet i samband med skattemodellen och annan ohederlig vandel komma till dagens ljus".

Eftersom jag inte begått några brott struntade jag i de anonyma breven som damp ner med ca en veckas mellanrum.

I ett pressmeddelande förklarade jag att jag återupptagit arbetet för de Estoniaanhöriga. Trots att pressen meddelat att jag lagt ned arbetet den 1 december 1998, kom inte en enda notis om att jag nu återupptagit arbetet igen.

Det enda medium som visade intresse för enkätsvaret var *Svenska Dagbladet*. Under förespeglingen att vilja kontrollera enkäten kom *Svenska Dagbladet* med sin ordinarie Estoniareporter Elisabeth Andersson tillsammans med Björn Hygstedt, som jag aldrig tidigare mött i Estoniasammanhang, till mitt kontor.

Björn Hygstedt, som ledde samtalet, var totalt ointresserad av enkäten utan ville huvudsakligen tala med mig om min privatekonomi, vilken de utrett i detalj. Eftersom jag inte har något att dölja, talade jag helt öppet om min privatekonomi men betonade att denna inte hade något alls med mitt engagemang för de Estoniaanhöriga att göra.

Just vid denna tidpunkt, i slutet av februari 1999, hade vi i det officiella filmmaterialet från haverikommissionen funnit två sprängladdningar på Estonias vrak som inte detonerat.

Trots att vi informerade alla viktiga medier i Sverige om denna upptäckt, var det enbart den förhållandevis lilla Finanstidningen som hade en så oberoende ställning att den vågade publicera bilderna på sprängladdningarna och kräva en ny haveriutredning.

Dessutom hade ett tjugotal Estoniaanhöriga och föreningsmedlemmar i DIS polisanmält styrelsen, då misstanke förelåg att stora delar av den av med-

lemmarna insamlade processkassan hade förskingrats av styrelsen. Styrelsen hade dessutom vägrat att redovisa processkassan, vilket enligt svensk straffrätt i sig redan kan utgöra ett förskingringsbrott. Även Peter Örn's Analys SOU 1998:132 kom fram till samma misstanke (se sidan 99).

Trots att det fanns mycket att rapportera om Estoniafallet, koncentrerade sig SvD i två artiklar, den 27 respektive 28 februari 1999, på att smutskasta, svartmåla och förolämpa mig. Man underlät att redovisa mycket av den kritik jag riktade mot DIS styrelse. Genom att redovisa en mängd fakta tagna ur sitt sammanhang och förtiga andra fakta framstod det som om jag agerat kriminellt i samband med handhavandet av Estoniaprocessen och mitt privata skatteupplägg. En utomstående och icke insatt person måste ha fått ett mycket negativt intryck av mig respektive ett positivt av DIS styrelse.

Under utredningen av min privatekonomi kontaktade SvD även min bank och skrämde upp den. Banken nämndes också upprepade gånger i ett negativt sammanhang i hetsartiklarna.

Björn Hygstedt från SvD ringde upp åtminstone en av mina klienter, som hade fortsatt förtroende för mig och som stått bakom polisanmälan mot Gunnar Bendréus, och baktalade mig. Klienten godtog inte detta utan skällde ut Hygstedt istället.

Under samma tid erhöll nästan samtliga Estoniajournalister, som jag haft långvarig kontakt med samt en rad av mina klienter, anonyma telefonsamtal där jag framställdes som en ekobrottsling och nynazist. Många av klienterna erhöll anonyma råd i form av brev eller telefonsamtal om att de skulle "anlita en vettig advokat".

Tyska handelskammaren och andra institutioner varifrån jag kan erhålla uppdrag informerades av DIS styrelse om min "brottsliga verksamhet".

Kort efter att bilderna på sprängladdningarna dykt upp kring årsskiftet 1998/99, blev TV 4:s hela material om Estonia "stekt", dvs banden suddades ut. Samtidigt utsattes Spiegel TV:s reporter Jutta Rabe, som utfört en mycket kritisk granskning av Estoniakatastrofen, för flera inbrott på sitt kontor. Estoniaarkivet där undersöktes och piratkopierades. Någon hade också varit inne i hennes dator och ändrat inställningarna, bland annat rörande e-postfunktionerna. Jutta Rabe har av en estnisk kollega hört att även estniska TV:s Estoniaarkiv förstörts.

När *Finanstidningen* förberedde publiceringen av bilderna på sprängladdningarna den 3 och 17 februari 1999, utsattes tidningen för påtryckningar från Styrelsen för Psykologiskt Försvar, den del av det svenska försvaret som officiellt utgör regeringens språkrör gentemot de anhöriga, med budskapet att *Finanstidningen* inte skulle publicera bilderna.

Finanstidningen ignorerade hoten och publicerade bilderna. När tidningen lades ut på Internet samma dag, byttes sidan med bombbilderna ut mot en sida med intetsägande text. Det tog *Finanstidningen* två dygn att återinföra den ursprungliga sidan på Internet.

Samtidigt upptäckte *Finanstidningen* i sitt datorsystem s.k. "data cookies", som härstammade från Styrelsen för Psykologiskt Försvar. Styrelsen för Psykologiskt Försvar ursäktade sig med att det måste ha förelegat ett misstag men förnekade inte avsändningen i sig.

Jag har från flera journalister fått det bekräftat att chefredaktören för SvD, Mats Svegfors, skall vara krigsplacerad hos Styrelsen för Psykologiskt Försvar och ha ett mycket nära samarbete med den. I mina ögon är Styrelsen för Psykologiskt Försvar inget annat än en del av den svenska militära underrättelsetjänsten.

Skriverierna i SvD har lett till att jag återigen tvingats lägga ned mitt arbete för Estoniaanhöriga, då en utomstående knappast kan förstå att en i vanliga fall seriös tidning kan spåra ur på detta vis.

Ärendet anmäldes till Pressombudsmannen Pär-Arne Jigenius. Trots att jag kunde påvisa flera sakfel i SvD-artiklarna struntade Jigenius i att tvinga tidningen att rätta till dessa. Jag överklagade ärendet till Pressens Opinionsnämnd som beslutade:

"Nämnden finner ej anledning till pressetiskt klander i anledning av de anmälda artiklarna."

Inga skäl, inga överväganden. Sorgligt nog stod även Inger Nyström bakom beslutet.

I sakframställan presenterades enbart SvDs syn på saken men inte mina motargument. Det fördes ingen saklig diskussion om de lögner SvD publicerat. Jag fick således uppleva hur svenska medier kan sprida rena lögner och förtal om en människa utan att samhället ingriper. Man är helt enkelt försvarslös.

Trots att jag lagt ned mitt arbete fortsatte de anonyma breven att komma, numera enbart innehållande förolämpningar och budskapet att "jag skulle hålla käften".

Min bok på Internet (första upplagan av denna bok) blir sedan 1998 systematiskt störd och jag utsätts då och då för annan elektronisk terror, då e-brev inte kommer fram eller min Internetuppkoppling bryts.

Den 11 och 12 maj 1999 erhöll min revisor samtal från ett slags privatdetektiv som uppgav sig heta Olov Bengtsson men vägrade uppge sitt telefonnummer (vilket inte heller gick att spåra via nummerpresentatör). "Bengtsson" förolämpade mig med rasistiska uttryck på grund av att jag är tysk. Han försökte samtidigt skrämja upp min revisor genom att konfrontera

honom med en rad detaljuppgifter som han påstod sig ha erhållit från anhörigföreningen DIS styrelse.

Han berättade också att han varit i kontakt med min bank för att upplysa banken om vilken otäck typ jag var.

Under den senare delen av sommaren, ungefär från och med mitten av juli månad 1999, märktes tydliga aktiviteter från säkerhetstjänsterna. Jag erhöll anonyma hotsamtal i större omfattning än tidigare. En man som presenterat sig som Hans-Joachim Franke och som inför mig och Spiegel TV i Tyskland uppgivit att han skulle vara en f d Stasiagent, kontaktade på nytt Spiegel TV med tipset att vi borde träffa kaptenen på det ryska segelfartyget Mir, antingen i Rouen eller i Karlskrona, och från honom erhålla förstahandsinformation om vem som sprängde Estonia. Spiegels kontroll av Hans-Joachim Franke visade att Stasi inte haft någon agent med detta namn. Däremot pekade undersökningen tydligt mot att han agerar på uppdrag av den svenska militära underrättelsetjänsten.

Den 22 juli 1999, direkt efter att jag haft ett samtal med ett företag i Göteborg som var villigt att finansiera en dokumentärfilm om Estonia, erhöll jag anonyma hotbrev till min sommarstuga som är enligt belägen i Östergötland och där brevlåda saknas. Samtidigt med "postutdelningen" hade fönsterrutan till förarplatsen i min bil öppnats, innebärande att man lyckats kringgå ett avancerat billarm samt ett elektroniskt chip som stoppar all elförsörjning till bilen. En sådan manöver bedömer jag enbart säkerhetstjänsterna vara kapabla till eftersom den kräver mycket avancerad teknik. Budskapet var: "Vi kan göra allt med din bil. Håll fingrarna borta från Estonia."

Jag polisanmälde sommarens händelser, men polisen kunde inte spåra från vilket nummer de anonyma samtalen kom, då de över huvud taget inte registrerats hos Telia. Detta är också ett indicium för att säkerhetstjänsterna ligger bakom de anonyma hoten.

Kort därefter blev jag uppringd av ex-Stasi- och GRU-spionen dr Marek som absolut ville träffa mig.

Enligt min och *Spiegels* bedömning var dessa försök att förse oss med information med stor sannolikhet enbart fallor så vi nappade inte.

Natten efter "postutdelningen" hos mig fick Faktagruppen, en grupp med marintekniska experter och anhöriga till Estoniaoffer, "besök" på sitt kontor i centrala Stockholm. Trots att där stod två nyinköpta och ännu inte helt upppackade datorer samt att det hängde värdefull konst på väggarna, stals enbart de jämförelsevis värdelösa datorer som innehöll Estoniainformation. Samtidigt förstördes på detta sätt mycket värdefull företagsinformation. Den anhörig som redan förlorat sin bror blev ånyo ett offer för ESTONIAGATE.

Då hoten mot mig inte gav resultat, fokuserades den psykologiska terrorn på min sambo och hennes barn samt min sekreterare, med syftet att skrämma dem till att lämna mig.

Även här användes anonyma hotelsebrev samt hotelsesamtal, ofta sent på kvällen eller under helger. Händelserna polisanmälades men hittills utan resultat.

T. Filmmaterial undanhålles

Den estniske ordföranden i den internationella haverikommissionen, Andi Meister, lämnade kommissionen i juli 1996 i protest eftersom han var övertygad om att den svenska delen av kommissionen under ledning av Olof Forssberg klippt bort eller undanhållit filmmaterial från kommandobryggan från dykundersökningarna i december 1994. Officiellt angav Meister privata respektive hälsoskäl men i hans bok som kom ut i september 1997 erkänner han att det var framförallt den stora irritationen över den svenska delen av kommissionen som fick honom att ta detta drastiska steg. Konkret går hans förebråelser ut på att det från kommandobryggan har gjorts filminspelningar som senare klippts bort eller hemlighålls, så att det inte längre kan fastslås vilka som befann sig på bryggan. Officiellt påstår kommissionen att man aldrig gjorde något försök att identifiera kropparna på bryggan eller ens titta närmare på dem eftersom något sådant uppdrag inte fanns, trots att kommissionens psykolog Schager krävde detta. Man konstaterar att det på bryggan fanns tre offer som inte blivit identifierade. Olof Forssberg bemötte anklagelserna om att filmer undanhölls med att det måste föreligga ett missförstånd.

När efter många om och men Uno Laur övertog ordförandeskapet i kommissionen, började han med att beskylla den svenska delen för att ha klippt bort eller undanhållit filmmaterial från bryggan. Först några månader senare, efter ett möte i Helsingfors med några av dykarna från det norska företaget Rockwater, blev det tyst på den punkten och man "enades" då om att kaptenen befann sig på kommandobryggan. Detta efter att Silver Linde ändrat sitt vittnesmål.

I sin bok anför Andi Meister en rad citat från dykledaren som också hörs på de officiella videobanden. Dessa citat visar att denne besitter förvånansvärt god vetskap om kropparna och deras placering på bryggan, innan de blir synliga för kameran som dykaren bär på sin hjälm tillsammans med en strålkastare. Varje gång dykaren närmar sig en kropp undviker han att fokusera den

och man ser bara ett starkt vitt ljussken som gör det omöjligt att identifiera eller se några närmare detaljer på kropparna. Trots detta kände dykledaren till alla detaljer. Senare beskrevs i rapporten i vilket tillstånd kropparna på bryggan befann sig. Andi Meister påpekar också att det på den officiella videon finns ett krossat fönster på bryggan och att det inte finns något glassplitter kvar i karmen. Detta betyder att någon varsamt måste ha plockat bort glaset för att underlätta för dykarna att ta sig in på bryggan. Fönstret kan inte ha krossats på detta sätt så att det inte finns några glasbitar kvar på fönsterkarmen på grund av själva olycksförloppet. Även detta visar att någon varit på bryggan redan dessförinnan.

Videoinspelningen gick till så att man spelade 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. Den nämnda kassetten förvarades ombord på dykledningsfartyget Semi 1. När samtliga videofilmer spelats in beställdes en helikopter som förde videobanden direkt till Sverige. Varken dykarna eller kommissionsmedlemmarna fick se videoinspelningarna. Det enda de fick se var de bilder som direktsändes under själva inspelningen på olika monitorer ombord på Semi 1. Den estniska delen av kommissionen erhöll först enbart 17 av totalt 21 band. Band med nr 013, 014 och 015 fattades. Dessa innehöll inspelningar från Estonias bog och kommandobrygga. Dessutom fattades videobandet "Sprint/94 Estonia 001" vilket innehöll bilder från undersökningen av skrovet.

Av de totalt 21 videobanden förelåg de första 17 banden på BASF-kassetter. De sista fyra banden, som esterna egentligen borde ha fått från början men sedan fick begära att utfå, var däremot TDK-kassetter. Av detta drar Andi Meister slutsatsen att det sistnämnda videomaterialet kom till på annan ort eller att det inte kom till på samma gång som det övriga materialet.

I samband med Andi Meisters anklagelser att dykundersökningen var mycket bristfällig är det också intressant att notera att en av kropparna på bryggan hade en tatuering på handen. Den svenska polis som fanns ombord på dykfartyget Semi 1 började i sin dator leta efter personliga kännetecken hos besättningen. Ingen av de besättningsmedlemmar som sannolikt kan ha befunnit sig på bryggan bar ett dylikt kännetecken.

Vidare antyder Andi Meister att Sverige mörklagt identifieringen eftersom det möjligtvis även fanns en svensk sjöman på bryggan.

Baltic News Service konstaterar den 13 november 1997 att dykarna inte tilläts inspektera befälens respektive andra nyckelpersoners hytter. Trots att fönstren till kaptenshytten, chefmekanikerns respektive rederiets representants hytt var lättillgängliga gav svenska Sjöfartsverket ingen order om att under-

söka dessa utrymmen. Dykarna tittade inte ens in genom fönstren till dessa hytter för att kontrollera om de var öppna eller stängda. Dykarna visade inte heller något intresse av radiotelegrafistens hytt bakom bryggan. Inte heller skulle dykarna undersöka sjukrummet eller båtens fängelse.

Eftersom alltmer informationer framkommit om att det skulle finnas ett hål på däck 0 på styrbords sida och dessa uppgifter tett sig alltmer sannolika, beslöt jag mig för att närmare undersöka videoinspelningarna från skrovet. Bland de officiella handlingarna finns en s. k. "survey report" med titeln "Condition Survey of Ferry Estonia" författad av de ansvariga för de båda dykarföretagen Smit Tak B. V i Holland och Rockwater i Norge. Under punkt 5, Conclusions, står:

"The 3-days¹ survey comprising geological survey, sea bed sampling, ROV inspection and diver intervention into the vessel has enabled the Rockwater and Smit Tak personnel, and the on board Representatives of the various Authorities to gain a clear understanding of the condition of the vessel itself..."

Längre ner står det:

"The ROVs proved to be quite capable of accessing all parts of the exterior of the hull and superstructure and their sonar and bathymetric equipment proved useful in establishing the location and latitude of the vessel."

"...All of the victims found during the survey were inside the vessel."

På den separata "survey report" som enbart kom från Smit Tak B. V. i Rotterdam den 8 december 1994 sägs under punkt 3 b, Construction damage:

"Except for some minor buckles in the superstructure at the stern near deck 8, damaged/broken railing and broken davits on the deckside, the lost bowdoor and damaged forward ramp some broken windows/portholes including the cuts made by the divers during the internal inspection, there is no constructional damage of the ship observed."

Detta betyder i klartext att man undersökt hela skrovet och inte hittat något hål.

För att kontrollera detta beställde jag från haverikommissionen de två videoband som innehåller undersökningen av skrovet. Den ena undersökningen kallas "mudline depth survey" och är utförd av ROV UFO 316 mellan den 2:e och 4:e december 1994. Denna inspelning har gjorts för Sjöfartsverkets räkning för att kunna bedöma huruvida det var möjligt att bärga Estonia. För detta ändamål måste man ta en tydlig bild av hur Estonia ligger på havsbotten. Undersökningen visar att hon ligger på styrbords sida men att kölen och däck 0 sticker upp från havsbotten och är fullt tillgängliga. Jag bifogar skisser tillhörande Smit Tak B. V.s och Rockwaters "survey report" där de två icke förkryssade figurerna visar de sektioner där hålet förmodas finnas. Det syns tydligt att styrbordsidan på däck 0 sticker upp så

pass mycket att ett eventuellt hål lätt kan upptäckas. När jag tittade på videobandet och ROV:n, den fjärrstyrda kameran, närmade sig det område där vi förmodar att hålet finns, försvann bilden plötsligt. Sedan fortsatte bilden på en annan plats. På filmen finns den aktuella tiden angiven samt uppgifter om bland annat djupet vilket gör att man lätt kan se att filmen avbrutits på det aktuella stället för att sedan fortsätta på ett annat ställe. Intressant med den här video-inspelningen är också att ljudbandet antagligen är raderat. Det hörs mycket svaga röster som inte går att identifiera på vissa delar av bandet. Det låter som om raderingen gjorts slarvigt. Naturligtvis kan inte uteslutas att dessa röster har ett annat ursprung och att det aldrig funnits några röster på original-inspelningen.

Tillsammans med videobandet erhöll jag från haverikommissionen en s.k. "video tape log" från Rockwater, dvs ett slags innehållsförteckning som talar om vilka områden som undersökts och var de finns på bandet. I motsats till "video tape log" från de andra dykarna är denna inte undertecknad av någon supervisor eller liknande. I själva textdelen där undersökningsområdet beskrivs dyker ordet "pause" ofta upp. Så också vid det ställe där vi förmodar att hålet finns.

Jag erhöll dessutom från haverikommissionen ett videoband, B40B, med en s.k. "hull survey". Denna utfördes den 3 december och är 2 timmar och 55 minuter lång. Denna "hull survey" är inte gjord för Sjöfartsverkets räkning utan för den internationella haverikommissionens. Även här är det så att bilden försvinner när den fjärrstyrda kameran närmar sig det område där vi misstänker att hålet finns. På "video tape log" står som förklaring "video pause".

En undersökning som gjorts av den tyska polisen visar att man inte kan se av kopian om någon klippt filmen eller om inspelningen helt enkelt avbrutits.

Officiellt medger kommissionen att Försvarsmedia på Valhallavägen i Stockholm klippt i bildmaterialet för att inte några kroppar skall vara synliga, dvs av pietetsskäl. Eftersom dykreportern själv fastslår att det inte fanns några kroppar på skrovets utsida så kan dessa "video pauses" inte förklaras på detta sätt.

Jag ringde upp Rockwater och fick tala med Dave Becket som var en av ledarna för ROV-undersökningen. Jag frågade honom vad "video pause" betyder men det kunde han inte svara på utan bad att få återkomma till mig. Två dagar senare, den 13 november 1997, uppgav han för mig per telefon att "video pause" gjordes varje gång övervakningsfartyget Semi 1 omplacerades på grund av att det förflyttats alltför långt. ROV:n måste gå in i sitt garage under tiden som fartyget intog ny utgångsposition. När jag påpekade att ROVn

borde har fortsatt undersöka det ställe där inspelningen avbröts sade han att min föreställning att man gjort en total undersökning av skrovet var felaktig. Man hade gjort bara punktvisa undersökningar. Han informerade mig om att det inte var han själv som styrde undersökningen trots att han var specialist på det området. Det var istället den svenska kriminalpolisen, bl a kommissarie Bo Wide (Dave Becket mindes inte hans namn utan det fick jag av Gunnel Göransson på haverikommissionen). Dave Becket tyckte också att det var underligt att kriminalpolisen, som inte besitter någon erfarenhet från sjöolyckor, styrde deras kamera.

När jag förklarade för Becket att videoinspelningarna från dykarnas videokameror inte hade några pauser, tyckte han att detta var konstigt eftersom det inte skulle vara någon skillnad mellan inspelningen från ROV:n och den från dykarnas kameror när det gäller pauser. Han hade ingen förklaring till skillnaden. Han uttryckte också sin förvåning över att de två videobandens "logs" med förklaring till var kameran befann sig inte var undertecknade av någon dykledare.

På min direkta fråga om han kunde erinra sig att de funnit något stort hål i Estonias skrov svarade han klart och tydligt nej. Han hade inget sådant minne. Han sade att om ett hål hade hittats hade man naturligtvis pratat om det eftersom det vore en sensation.

Jag talade därefter även med Ray Honour på Rockwater som inte heller mindes eller kände till något om hålet. När jag frågade honom om han mindes hur många kroppar som fanns på kommandobryggan svarade han undvikande och uppgav att han inte hade något tydligt minne rörande detta. När det gäller hålet verkade han svara ärligt, dock inte när det gäller minnena från bryggan.

Båda männen från Rockwater kunde bekräfta att de inte själva sett videokopiorna efter inspelningen utan att det enda de sett var direktöverföringen av bilderna till olika monitorer ombord på Semi 1. Ray Honour meddelade mig att de enligt lag var förpliktade att ta en säkerhetskopior av varje originalband och förvara denna hos Rockwater. Mot bakgrund av att de erbjöds så kopiöst höga bestickningssummor rörande dessa filmer beslöt sig dock Rockwater efter en kortare tid att bränna upp hela filmmaterialet i vittnets närvaro för att eliminera risken att det skulle försvinna.

Avtalet mellan Rockwater och Sjöfartsverket innehåller en sekretessklausul vilken Ray Honour hänvisade till.

Den 13 november 1997 meddelade Baltic News Service att den ende esten på dykövervakningsfartyget Semi 1 var kaptenen Arne Valgma. Han fick ett speciellt rum på Semi 1 med en egen monitor för att kunna följa dykarbetena under vattnet. Han delade detta rum med en finländare. Numera vill han inte

minnas vem det var han delade rummet med men Andi Meister skriver i sin bok att det var Tuomo Karppinen. Andi Meister hänvisar till att finländarna officiellt inte ville närvara vid dessa undersökningar. I sitt vittnesmål till Baltic News Service av den 13 november beklagar sig Arne Valgma för första gången officiellt över att videobilderna vid flera tillfällen försvann från hans monitor. Den estnische generaldirektören för sjöfartsdepartementet, Kalle Pedak, uppger för Baltic News Service att det inte är speciellt sannolikt att avbrott gjordes under videoinspelningarna medan dykarna var där nere. Pedak tror att videoinspelningar pågick och visades på huvudmonitorn oavbrutet eftersom dykarna av säkerhetsskäl övervakades oavbrutet. Däremot tror han att den video som Tuomo Karppinen och Arne Valgma delade kopplades bort från huvudmonitorn vid ett par tillfällen.

Baltic News Service konstaterar: "Some people closely connected with the Estonia ferry disaster investigation committee have expressed the opinion that the Swedish Maritime Department and criminal police tried to hide some video sequences from the Estonian observer. The video recording låter sent to Estonia was an edited version, and no one of the Estonian members of the committee or observers has seen the original of the tape."

På B40B visas att minst en dykare finns ca 20 m in på bildäck. Var finns hans bilder? Enligt Johan Franson skall allt som dykarna sett ha filmats!

Anders Björkman konstaterar i kapitel 1.16 i sin nya bok:

"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 timmars dykning för Sjöfartsverkets räkning finns redovisat i den slarviga och ofullständiga dykrapporten i slutrapporten, vilket bidrager till uppfattningen att dykarna hade oredovisade aktiviteter för sig...

Sent på natten den 3 december 1994 beordrade Franson en dykare (John) in genom fönstret till hytt 6129 på däck no 6 och sedan ut i korridoren. Under flera timmar bröt sig sedan dykaren, enligt svenska polisens instruktioner, in i hytter 6118, 6122, 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 var inne på bildäck och bräckte upp rampen..."

Se här också intervjun med Johan Ridderstolpe i *Finanstidningen* (3 februari 1999), kapitel M, Åklagarens och polisens agerande.

Kommentar

En person, som i efterhand sett de ROV-videoinspelningar som gjordes vid vraket av det finska försvaret i början av oktober 1994, har uppgivit för mig att han plötsligt kunnat konstatera att det saknades bilder från styrbordssidan på däck 0 där swimmingpool- och bastuutrymmena finns dvs där vi förmodar att hålet finns. Mot bakgrund av mina samtal med Rockwaters anställda skulle man kunna gissa att finska militären upptäckte hålet redan vid den allra första undersökning som gjordes av Estonia och att detta meddelades svenska kriminalpolisen som därför dirigerade undervattenskameran bort från de områden som skulle kunna visa hålet. Detta är naturligtvis enbart en misstanke som inte kan bevisas.

Efter den här undersökningen står i alla fall klart för mig att skrovet inte blivit fullständigt dokumenterat på de bilder som är offentligt tillgängliga, trots att Smit Tak B. V. och Rockwater i sina "survey reports" påstår detta. Därför måste en ny dykundersökning göras så snart som möjligt för att komplettera det saknade filmmaterialet. Som Andi Meister säger: "Det rätta svaret finns på havsbotten."

U. Faktagruppen

Efter att Johan Ridderstolpe och jag misslyckats med att få bombbilderna publicerade i medierna och jag blivit skandaliserad och förolämpad i *Svenska Dagbladet*, beslöt en grupp anhöriga och tekniker med flera att bilda en s k Faktagrupp, med syfte att presentera enbart hundraprocentigt säkra fakta för att tvinga medierna att rapportera om dem.

I sin första delrapport, som utkom i juni 1999, kunde Faktagruppen genom en undersökning av Sjöfartsverket visa att haverikommissionen tillgripit urkundsförfalskning för att avlasta Sjöfartsverket. Faktagruppen lyckades spåra originaldokumentet och kunde göra en jämförelse. Utredningen har gjorts så grundligt att ingen åklagare kunde ha gjort det bättre. Trots detta och trots att denna urkundsförfalskning inte direkt har någonting att göra med en konspirationsteori vägrade medierna att ta upp faktarapporten.

Faktagruppen visade dessutom att Estonia inte var sjovärdig.

Endast Print Spiegel i Tyskland rapporterade lite om detta. Man utelämnade dock det viktigaste, dvs urkundsförfalskningen. Detta framstod för mig som ett klart indicium för att även Print Spiegel censureras stenhårt inifrån. Enligt Andreas von Biilow, f.d. statssekreterare i tyska försvarsdepartementet och ordförande i kontrollutskottet mot säkerhetsjänsterna i tyska parlamentet, är

det CIA-agenter som delvis bemannar den högsta Spiegelredaktionen (gäller dock inte Spiegel TV).

V. Rampen revs aldrig ut

Vi erinrar oss att den officiella förklaringen från haverikommissionen var att rampen var så illa konstruerad att den stack in i visiret så att den öppnades automatiskt när visiret föll av, vilket medförde att stora vattenmängder kunde tränga in på bildäck. Detta är en ren lögn. Videobilderna från vraket visar nämligen att låsanordningarna på rampen höll. Därför undersöktes inte heller dessa lås av haverikommissionen, trots att visirets låsanordning och dess felkonstruktion presenterades brett i slutrapporten.

Rampen kan alltså aldrig ha varit öppen under katastrofförloppet. Bilderna från vraket på havsbotten visar också att rampen sitter fastkilad i skrovet. Experten Anders Björkman har redan från början hävdat att rampen aldrig var öppen.

Silver Linde intygade i sitt tidigare vittnesmål (band D i a hos SHK, förhör 941017) att rampen satt kvar och var stängd men att visiret hade slitits av när Estonia sjönk och Linde satt i räddningsflotten. När han sade detta utbröt tumult i kommissionen. Lindes vittnesmål om rampen finns inte med i slutrapporten.

Ett ytterligare bevis för att rampen aldrig var öppen under olycksnatten är de madrasser och övriga textilier som kilats in för att täta den breda springa mellan skrovet och rampens babordsida för att vatten inte skulle komma in på bildäck. Springan hade uppstått då delar av rampens gångjärn knäcktes vid en tidigare avlastning i Tallinns hamn. På videofilmerna från oktober 1994 och början av december 1994 ser man hur textilierna fortfarande sitter väl fastkilade mellan skrovet och rampen. Om nu rampen hade varit vidöppen under katastrofförloppet, vilket kommissionen hävdar, hade dessa textilier omöjligtvis suttit kvar efter att massor av vatten forsat in med hög hastighet.

Detsamma gäller en trappstege som ligger på styrbordsidan vid ingången till bildäcket: "Hade rampen dragits ut helt, medan 'Estonia' hade fart framåt, borde rampen ha knäckts och brutits av och förpiksdäcket skulle ha krossats. Nu hittades rampen stängd... och fastklämd i karmen, och förpiksdäcket var oskadat." (se Anders Björkman, kapitel 1.9)

I kapitel 3.10 bevisar Björkman närmare att rampen inte varit öppen:

"Kommissionens alla påståenden om hur rampen öppnades är totalt obevisade. (—)

Visiret trycktes hela tiden tillbaka akterut av vågorna när fören doppades ner, eller vilade på förpiksdäcket när fören var ute ur vattnet och visiret kunde inte komma i beröring med rampen förrän alla visirets lås, gångjärn, lägre hydraulikfästen och Estonias tvärskeppsbalk, backdäck och kollisionsskott i fören var skadade. Ingen vågkraft tryckte visiret eller rampen framåt! Den smidda rampkroken har i armen area 18.75 cm (med brottspänning 4000 kg/cm - håller armen för 75 ton: den formade krokdelen brister tidigare vid 40-45 ton, om inte låspinnen brister ännu tidigare - låspinnarna verkar dock intakta). Sedan skulle babords sidolås hus på rampen rivas bort av en dragkraft, så att visiret bara hängde på styrbords lås - en kraft 10 ton högst upp på babordssidan resulterar då i en dragkraft på 22.9 ton i styrbordskroken, medan styrbords högre och lägre sidolås trycks in av en kraft 11-12 ton, eftersom rampen fortfarande roterar kring övre styrbords krok (och vrids kring de nedersta gångjärnen). Alltså - sidolåsen utsätts alltid för en stor tryckkraft, så länge översta kroken är intakt, om en okänd kraft trycker rampen framåt. Om övre kroken brister, dras dock sedan sidolåsens hus sönder av en dragkraft.

Det är helt osannolikt att visiret tryckte upp rampen med en framåtriktad kraft av 30 ton på rampens babordstopp när visiret var påstått helt löst (orsakad av visirets framåtrotation?), eftersom lyfthydraulikens cylindrar först vilade mot en kraftig tvärskeppsbalk och sedan vilade mot kollisionsskottet spant 159 och bromsade rotationen och vågorna tryckte ju visiret bakåt. Visirets vikt vilade naturligtvis hela tiden mot förpiksdäcket (som aldrig skadades) och det var bara den ojämna viktfördelningen i visiret som gjorde att det tippade litet framåt när det var ute ur vattnet och orsakade en liten tryckkraft <10 ton framåt mot först tvärskeppsbalken, backdäcket och kollisionsskottet och, om dessa gick sönder, sist mot rampen. (—)

...Men visirets inre babordsida är helt oskadad... vid tvärskeppsbalken, dvs rampen var aldrig inne i visiret! (—)

Avsaknad av bevis att rampen varit öppen ledde till att Karppinen och Huss i facktidsningen *Naval Architect* gick ut och sade att "the mating boxes were ripped open". Så är dock inte fallet. Enligt videofilmer som blev offentliga 1998 har en av dem knäckts något utåt men inte så mycket att låstappen skulle kunna gå fri. Två har lätta skador på lådans överkant i LÄNGSLED och en är intryckt. Det finns vidare bevis för att preventervajrarna ej slitits loss vilket Kommissionen hävdar."

Mysteriet om rampen var stängd eller öppen, före eller efter slagsidan, klagörs av följande redogörelse av Johan Ridderstolpe, svensk ingenjör, som har studerat alla videofilmer av rampen och som helt nyligen har meddelat mig följande om rampens krokar och lås:

"Oavsett orsaken till varför Kommissionen ej redovisat att dykare undersökt bildäck, eller att dykare i detalj studerat insidan av rampen, kan man konstatera att Kommissionen undanhållit mycket viktiga bevis. Dykare har i detalj studerat rampen från insidan och jag kan av videofilmerna konstatera att låsfickorna på rampen är i det närmaste helt intakta och ej uppslitna, som Kommissionen hävdar. Man kan också konstatera att de skador, som finns i anslutning till låsfickorna, ej är större än att de kan ha uppstått under normalt brukande av rampen. Vid undersökningen som dykarna gör av de övre krokarna, som griper i rampen och drar den mot skottet, anger Kommissionen att dessa varit anbringande och att de slitits upp. Dykaren konstaterar motsatsen på videofilmen och konstaterar att krokarna ej varit i låst läge. Slutsatsen är mycket enkel. Kommissionen utelämnar fakta från filmerna och redovisar i stället en bild av att rampen slitits upp. Det är dock helt klart, att rampen före förlusten av visiret ej har varit i sitt låsta läge. Dock har låscylindrarna varit "låsta i tomme", troligtvis för att indikeringen skulle visa låst ramp, och rampen var följaktligen bara stängd till nästan stängt läge. Om rampen var i detta läge under hela färden från Tallinn, eller om någon har manipulerat med rampen under färd kan inte avgöras från filmerna. Det framgår dock från vittnen att rampen var fastkilad genom att tråkilar slogs in mellan ramp och sidoskotten, varför det är troligt att rampen ej var stängd ordentligt i Tallinn. Kommissionen har aldrig hävdats att rampen var stängd, när den hittades. I slutrapporten står: "The bow loading ramp was found slightly open, with a gap of about one metre at the top." Jag har granskat filmerna och kan konstatera att rampen på de första bilderna i vart fall inte är mer öppen än 10-30 cm. På filmerna som sedan följer är det helt klart att rampen öppnats ytterligare upp mot 40-60 cm och senare ända upp mot 1 meter. Vid det omfattande jobbet jag gjort med videogranskningarna kan jag inte se några tecken som tyder på att last dragits ut genom den förliga ingången, såvida denna last inte varit så liten att man kunnat ta den med hjälp av någon specialrobot eller liknande. Att rampen har öppnats betydligt, där fartyget ligger anser jag dock helt klart."

Vidare:

"Rampens nedre del... är i princip helt stängd. Däremot har själva tunneln just framme vid rampen av någon outgrundlig anledning... blivit cirka 1 till 2 decimeter bredare än den skulle vara. Det gör att det finns motsvarande glipa mellan babordssidan på rampen och själva skottet/tunneln... Rampen är knäckt framåt i höjd med (visirets sidolås). Det rör sig om runt 10 graders knäckning. Rampen är med andra ord bara öppen ovanför (visirets sidolås). Den nedre delen är stängd, men låskolvorna sitter inte i låsfickorna utan är

strax bakom. Låsfickorna är i stort intakta och inte alls "ripped open" som Kommissionen påstår. Det finns sprickor i låsfickornas infästning i själva rampen, men dessa kan ej komma av att rampen slitits upp. Låskolvorna går i stängt läge för långt in i låsfickorna för att kunna slinta ut. Om rampen var riktigt låst och sedan slets upp, skulle fickorna vara uppslitna, det är de inte." (Hummel säger att på andra sidan finns skador dvs styrbords tvärskeppsskott måste ha skadats vid sidolåset. Har du sett några bilder på det? Hummel säger sig ha bilder!)

"Om det är en explosion som skett så har laddningen ej suttit på exakt motsvarande ställe på styrbordsidan. Det är av skadorna uppenbart att en laddning suttit längre ner på styrbordssidan, om nu skadorna kommer från en sprängning. Det är dock mycket svårt att finna annan orsak till en hel del skador, som helt klart inte kommer från mekanisk kontakt."

Ridderstolpe har meddelat ytterligare uppgifter att rampen aldrig varit öppen:

"Under mer än tre år har experter från varv, Kommission m.fl. försökt utröna vad som skedde med rampen. Trots detta är det ingen som upptäckt att de två räcken, som fanns fast monterade på rampens sidor, saknas på rampen, där fartyget nu ligger. Räckena var fastsvetsade ovanpå rampen och sträckte sig utmed rampens båda långsidor hela vägen fram. Eftersom rampen var ett par meter längre än öppningen in till bildäck var räckenas främre delar vridbara, så att innan rampen stängdes, så vreds dessa mot mitten och sedan bakåt, så att de också kom in i öppningen till bildäck, när rampen stängdes. Räckena låg nästan helt dikt an mot sidorna på tunnelöppningen in till bildäck. På en av de första filmerna kan man se babords räcke genom glipan in till bildäck, och detta är innan rampen manipulerats och öppnats. Alla följande videofilmer, där man kan se rampens insida, uppvisar en ramp utan räcken. Man kan på filmen se de avskurna ärren, där räckena skurits av vid rampens sidobalkar. Det är uppenbarligen så, att räckena skurits bort av dykarna, eftersom räckena bevisar att rampen aldrig varit öppen. Genom att räckena låg så pass nära sidan på tunnelöppningens sidor, har låscyldrarna till rampen förhindrat rampen att öppnas, detta genom att räckena fastnat i cylindrarna. Denna kontakt mellan låscyldrarna och räcke har ytterligare "förbättrats" genom att rampen knäckts som ett V, varvid räckena pressats utåt. Därför har kommissionen varit tvungen att ta bort räckena och även varit tvungen att avleda uppmärksamheten från insidan av rampen. Av detta följer att rampen aldrig kan ha varit öppen under förlisningen, inte mer än att räckena fortfarande varit i tunnelöppningen. Om rampen varit helt öppen, så att räckena varit "i det fria utanför tunnelöppningen", hade dessa säkerligen

skadats av visirets hydraulik eller annat, och dessutom genom knackningen i rampen kommit att luta utåt. Då hade inte rampen stängt sig då fartyget sjönk och vred sig upp och ner. Och då hade minst ett av de vridbara främre delarna av raket fallit fram och definitivt kommit i kläm, när rampen föll igen. Inget av detta har skett varför rampen har varit nästan helt stängd under förlisningen och före och efter slagsidan."

Så långt Johan Ridderstolpe.

Bildäck undersöktes i hemlighet

Om man jämför videobilderna från oktober 1994 och december 1994 är det intressant att se att rampen befinner sig i samma läge på de tidiga decemberbilderna som på oktoberbilderna. Natten till den 4 december 1994 byter rampen position. Plötsligt är hela babordsidans gångjärn blottlagt, madrasserna som kilats in för att täta rampen har plockats bort och rampen sitter inte längre så väl inpassad i skrovet som tidigare. Dessutom strömmar stora mängder luft ut från bildäck varvid dykledarens kommentar är att han inte vet varifrån luften kommer.

Officiellt har det påståtts att bildäck aldrig undersökts. Först hävdade kommissionen att det skulle ha varit alltför farligt för dykarna. Senare skrev Ann-Louise Eksborg att det inte varit nödvändigt. Båda förklaringarna är rent nys. Självfallet är det nödvändigt att undersöka bildäck när en bilfärja kapsejsat. Dessutom visar videomaterialet, i synnerhet B 40 b, att minst två dykare befunnit sig på bildäck och minst en fjärrstyrd kamera. Just från dessa bildäcksundersökningar har vi också bilderna på rampens låsanordning.

Anders Björkman citerar Johan Ridderstolpe i kapitel 3.10:

"Bildäck var enligt alla uppgifter lastat till sista plats. Trots detta finns ingen last på bildäck längst fram (20 meter in). Jag tycker själv det är lite konstigt. Hummel (tysk utredare) anser att all last åkt bak i fartyget, när hon sjönk, och att det därför skulle vara tomt där framme. Om man nu lastat de beryktade två sista lastbilarna, så de stod innanför rampen, borde de ju fastnat där fram (runt längsgående mittskottet åtminstone). Enligt officiella uppgifter var endast personbilar och några vans lastade längst fram och dessa skulle kanske kunna ha trillat ner, om all annan last försvann ner i de två körfilerna styrbord och babord. Min bedömning är följande. Antingen lyckades man dumpa last från fartyget innan det sjönk - väldigt mycket tyder ju i varje fall på att man gjort stora ansträngningar för att göra detta. Eller också har man tömt bildäck där nere på botten, och då naturligtvis genom hålet på sidan."

W. Bombbevisen

Strax före jul 1998 upptäckte ingenjören Johan Ridderstolpe, som bistått de anhöriga i den tekniska utvärderingen av bevismaterialet, och jag på videofilmen B 40 b, dvs det officiella filmmaterialet från haverikommissionen, ett paket som liknade en icke detonerad sprängladdning (se bild på baksidan av omslaget). Johan vände sig till en f.d. marin attackdykare som besitter stor erfarenhet av undervattenssprängningar från sitt arbete inom svenska marinen i Karlskrona. Han identifierade omedelbart paketet som en odetonerad laddning, gissningsvis av rysk härkomst. Han vågade dock inte skylta officiellt med sin bedömning inför en TV-kamera.

Vidare kontaktade vi en annan expert från den militära underrättelsetjänsten MUST. Även denne drog slutsatsen att det rörde sig om en sprängladdning. Han var dock osäker på varifrån den härstammade. Inte heller han vågade skylta officiellt och jag vet än idag inte ens hans namn.

Därefter grävde Spiegel TV i Tyskland fram experten Martin Volk som anses som en av de mest erfarna på området. (Volk har redan gått i pension och riskerar således inte att förlora sitt arbete.) Även Volk identifierade paketet som en odetonerad sprängladdning, lutade dock mer åt att den kom från någon av de västliga säkerhetstjänsterna.

Ytterligare en av *Spiegels* poliskällor i Tyskland drog samma slutsats.

Till slut lyckades vi även spåra upp någon svensk som vågade uttala sig offentligt. Stig Hermansson från Uddevalla har en gedigen dykutbildning och i samband med det även en civil utbildning i undervattenssprängning. Han driver tillsammans med sin far Gunnar Hermansson ett av de mest erkända dykföretagen i Sverige. Inte heller Stig Hermansson kunde dra någon annan slutsats än att det rörde sig om en odetonerad sprängladdning. Han visade till och med på bilden att tändröret fanns kvar.

Samtliga experter gjorde dock en reservation för ett visst osäkerhetsmoment eftersom det rörde sig om videobilder och paketet inte kunnat undersökas fysiskt.

Haverikommissionens ordförande Ann-Louise Eksborg påstod att paketet inte fanns med bland de föremål som togs upp till ytan. Frågan är då var paketet finns idag.

Vi lanserade dessa bildbevis till en journalist på Aftonbladet samt till Robert Aschberg på TV 3. Från den sistnämnde kom över huvud taget ingen vettig reaktion. Tydligt saknades vilja.

Aftonbladet vände sig till en expert inom den svenska haverikommissionen, som uttalade att det skulle röra sig om överlevnadspaket. Samma fråge-

ställning till den finska haverikommissionen besvarades med att det skulle röra sig om ett skräppaket eller en hopvikt presenning.

När journalisten på *Aftonbladet* ville forska vidare i saken fick han order från sin chef att omedelbart lägga ner sin utredning. Det officiella svaret från haverikommissionen skulle anses vara tillräckligt förklarande.

Johan Ridderstolpe fick senare se Estonias överlevnadspaket, vilka ser helt annorlunda ut och dessutom flyter.

Ovan nämnda experter uteslöt också att det kunde röra sig om ett skräppaket. Vad har ett tändrör i ett skräppaket att göra?

Vi tillskrev Sjöfartsverket och dykföretaget Rockwater i Norge och bad om en förklaring. Ingen av dem kunde dock lämna någon.

Till slut skrev Ann-Louise Eksborg till den militära underrättelsetjänsten MUST och begärde en analys av bilderna. Därifrån erhöll hon svaret att bildkvaliteten på videofilmen var alltför dålig för att man skulle kunna säkerställa vad föremålet på bilderna var. Någon officiell utvärdering har alltså inte gjorts.

Detta är minst sagt hyckleri. Vi vet genom våra experter att man med stor sannolikhet kan förmoda vad paketet föreställer.

Det var inte första gången den militära underrättelsetjänsten kom med en sådan undanflykt. När en videofilm utvisande bogvisirets gångjärn på Estonia lanserades till Meyervarvet och analyserades av en engelsk militär bildexpert, med resultatet att gångjärnet var svårt skadat redan före avresan, svarade den militära underrättelsetjänsten i Sverige att bilderna var av så dålig kvalitet att ingenting kunde uttydas av dem. Enligt min mening är båda bilderna av utmärkt kvalitet.

I början av januari 1999 lanserade vi paketbilderna till Johan Stambro på TV 4, som tidigare sysslat med Estonia. Han erhöll dessutom ett kort skriftligt utlåtande av Stig Hermansson, vilket gick ut på att det med all sannolikhet rörde sig om en odetonerad sprängladdning. Johan Stambro gjorde några tafatta försök att komma i kontakt med Stig Hermansson men avbröt försöken. TV 4 varken följde upp frågetecknen kring paketet eller rapporterade om det.

Däremot förstörde någon hos TV 4 dess Estonia-arkiv och en engelsk dokumentärfilm från Channel 4 vingklippes så starkt av TV 4 att inga misstankar om ett massmord kunde uppstå hos tittarna.

Det var först lilla *Finanstidningen*, som tydligen inte är politiskt styrd, som den 3 februari 1999 vågade publicera bilder av paketet tillsammans med en analys av Johan Ridderstolpe. *Finanstidningen* utsattes dock för massiva påtryckningar från Styrelsen för Psykologiskt Försvar för att den skulle låta bli att publicera artikeln.

Finanstidningen lade även ut artikeln med bilderna på Internet. Inom loppet av en timme blev den dock utbytt mot en helt annan sida som inte redigerats av *Finanstidningen*. Det tog *Finanstidningen* tre dygn att få sin egen sida insatt på Internet.

I slutet av januari 1999 upptäckte Johan Ridderstolpe och jag ytterligare ett paket som av våra experter bedömdes vara en odetonerad sprängladdning. Paketet återfinns på videofilmen B 40 och är filmat den 9 oktober 1994, dvs kort efter förlisningen. På den tiden fanns officiellt inga dykare vid vraket, utan enbart en fjärrstyrd kamera som tog bilden (se omslagsbilden). Vid senare filmupptagning i december 1994 fokuserar kameran på samma ställe, dvs mellan rampen och visiret på baborssidan. Då är paketet bortplockat.

Den här gången skulle det bli svårare för "mörkläggarna" att bortförklara det hela. Paketet var nämligen inte inlindat utan den rosafärgade själva kuben var synlig. Martin Volk tog med sig en sådan laddning till Spiegel TV. Det är en engelsk laddning, tillverkad av hexakomposit, som framtagits av den engelska militären för undervattenssprängningar. Denna typ av laddning är den näst starkaste som kan köpas på världsmarknaden. Den används enbart inom militära kretsar av yrkesmän.

Den svenska militära underrättelsetjänsten lämnade även denna gång den hycklande förklaringen att bildmaterialet skulle vara för dåligt för att man skulle kunna avgöra vad det var för ett föremål. Det var naturligtvis heller ingen som visste var föremålet finns idag. Återigen försökte Johan Ridderstolpe och jag intressera massmedierna för det hela. Vi ägnade en hel dag åt att skicka ut bilderna till ledande engelska och amerikanska tidningar samt nyhetsagenturer, inklusive BBC. Detta resulterade enbart i en kort intervju med BBC där man försökte förlöjliga mig. I intervjun berördes bara det första paketet. När jag meddelade BBC att vi funnit ytterligare ett paket blev jag inte ens uppringd.

Den enda inom svenska medier som vågade ta sig an det nya s.k. "pink package" var återigen *Finanstidningen*. Påtryckningarna från Styrelsen för Psykologiskt Försvar blev nu än mer massiva. Det gick så långt att *Finanstidningens* reporter Knut Carlqvist hittade "data cookies" från Styrelsen för Psykologiskt Försvar i tidningens datasystem. Psykförsvaret förnekade inte att dessa "data cookies" kom från dem (då det inte hade verkat trovärdigt) utan förklarade det hela med ett misstag. Även denna Internetsida blev utbytt och störd, när artikeln publicerades den 17 februari 1999.

I Tyskland var det enbart *SUddeutsche Zeitung* som publicerade nyheten om paketet. Senare gjorde TT och *Svenska Dagbladet* var sitt inslag men i en sådan utsträckning att det inte rönt speciellt stor uppmärksamhet.

Estonias bogvisir direkt efter bärgningen den 18 oktober 1994.

Jag beställde senare från den finska kriminalpolisen kopior av de fotografier som togs av visiret direkt efter att det bärgats från havsbotten. Dessa visar plåtskador i visiret på styrbordssidan, vilka enligt våra experter enklast förklaras som sprängskador. Dessutom syns brunsvarta rökspår som mycket väl kan vara från en explosion, se bild ovan, pilen. Detta är inte undersökt. På motsvarande ställe på babordssidan, där vi fann "pink package", dvs den odetonerade laddningen, syns inga skador eller missfärgningar i lacken.

Enligt de experter som studerat det videomaterial som visar skadorna vid rampen och skrovet på babordssidan där visiret var fäst, är det helt tydligt att dessa metallskador kan ha uppkommit enbart till följd av en explosion.

Efter Johan Ridderstolpes och min upptäckt anlidade Meyervarvet en egen sprängmedelsexpert, Brian H. L. Braidwood, som innan han pensionerades arbetade inom den engelska underrättelsetjänsten MI6 och som bland annat inkallats som expert för bedömning av sprängskadorna på Green Peace-fartyget Rainbow Warrior som sänkts av den franska underrättelsetjänsten i Nya Zeeland.

Denne expert kom efter en flera månader lång analys av det officiella videomaterialet fram till att visiret sprängts loss till följd av tre explosioner mellan rampen och visiret. Även han identifierade paketen som odetonerade sprängladdningar.

Av den tyske experten Martin Volk fick vi veta att den färganalys som den finska kommissionen använt för att testa om visiret utsatts för sprängning var värdelös. Efter flera veckor i vattnet hade så pass mycket av färgen hunnit sköljas bort att denna typ av analys inte kunde leda till något resultat. Den enda vettiga undersökningsmetoden hade varit den som uppfanns av den svenska militären 1993 och som nu är världsstandard. Enligt denna metod skulle en metallurgisk analys utföras genom att skära loss metallbitar från visiret och studera metallstrukturen med hjälp av ett specialmikroskop. Med denna metod kan man fortfarande efter mer än 30 år avgöra vilken typ av sprängladdning metallen utsatts för, i vilken riktning osv. Klaus Raka, expert åt den finska delen av haverikommissionen, avslöjade genom sina frågor till mig att de hade kunskap om den rätta analysmetoden men använde en felaktig.

När anhörigföreningen DIS genom mig ansökte om tillstånd att få skära loss en liten metallbit från visiret som hänger fritt och rostar i finska Hangö vägrades vi tillträde. Än idag har ingen fått genomföra en metallurgisk analys på visiret, som för säkerhets skull i november 1999 transporterats från finska Hangö till den militära marinbasen Muskö utanför Stockholm, istället för till Sjöhistoriska Museet som utlovat.

Under en presskonferens i Helsingfors i slutet av september 1999 hävdade Kari Lehtola och Tuomo Karppinen, före detta medlemmar i den finska delen av haverikommissionen, att det första paketet skulle vara en hopvikt presening och det andra en del av en lastpall som brutits loss. Roséfärgningen förklarades var en reflex från något rött. Det finns dock ingenting rött i närheten som skulle kunna reflektera. Dessutom hänger klossen upp och ner på skrovet., dvs hade flutit iväg på grund av gravitationskraften respektive strömmarna. Om det hade varit en bit av en pall skulle det ha funnits brytmärken och liknande i träet.

Med nämnda desinformation har kommissionen målat in sig i ett hörn. Enligt MUST går det inte ens att analysera bilderna och så presenterar plötsligt finländarna denna analys.

Knut Carlqvist på Finanstidningen skrev i SvD Brännpunkt (där sitter undantagsvis en ärlig journalist, nämligen P-O Lindström) att en ring är synlig uppe till höger vilken skulle vara ett märke efter timern och en expert påstår sig se tumavtryck på klossen/sprängdegen.

X. Hål på däck O

Ett tips som Jutta Rabe erhöll från Sjöfartsverket i december 1996 om att det skulle finnas en hemlig SÄPO-rapport på Sjöfartsverket, varav framgår att det i Estonias skrov på styrbordssida finns ett hål, vilket är den egentliga orsaken till förlisningen, tog jag inte på allvar i början. Jag var helt inställd på att förlisningen var en olycka och att en stor våg hade slitit loss bogvisiret varpå bildäck vattenfyllts och att detta orsakade förlisningen. Också jag hade med andra ord låtit mig vilseledas av den internationella haverikommissionen och massmedier. Därmed misstänkte jag att informationen från Sjöfartsverket var felaktig och att den släppts bara för att avslöja läckan inom Sjöfartsverket.

Då tänkte jag inte på att Anders Björkman redan i augusti 1996 på DN Debatt hade skrivit att förlisningen inte kunde ha gått till så som den internationella haverikommissionen hävdade och att man borde leta efter ett hål på styrbordssida som skulle vara orsaken.

Först när jag fick kontakt med Leif Bogren, en av de överlevande som skrivit en bok om katastrofen och som berättade för mig att bandupptagningen av hans förhör hos finska polisen hade försvunnit spårlost, blev jag fundersam. Vid polisförhöret hade Bogren spontant uppgivit att han vid den första stora smällen fick en känsla av att ett hål hade slagits upp i skrovet. Bogren har stor erfarenhet av plåtarbeten vid ett varv. Bogrens förhör försvann under mystiska omständigheter. Forssbergs avvisande reaktion på Bogrens förslag att man skulle ta upp hans vittnesmål på nytt, gjorde mig ännu mer misstänksam.

Det var dock först varvets utredning, som bland annat ger vid handen att det måste finnas ett hål på däck 0 (se närmare kapitel L, Meyervarvets utredning), som öppnade ögonen på mig. Utredningen härleder hålet från flera vittnesmål från överlevande som bott längst nere i båten på däck 1, dvs ovanför däck 0. Ett förvånansvärt stort antal passagerare, som hade hytter på däck 1 och som alltså hade längst väg upp till det räddande däck 7, har överlevt. Detta tack vare att de på ett tidigt stadium upptäckte vatten i sina hytter. Överlevanden Carl Övberg vittnar om att vatten forsade upp från däck 0, som om man öppnat en ventil, när de sprang ut i korridoren för att ta sig uppåt. Detta innebär att däck 0 måste ha stått under tryck, dvs haft kontakt med havet utanför.

Carl Övberg, Kent Härstedt och många andra överlevande vittnar dessutom om att Estonia efter den första smällen och därpå följande slagsidan mot styrbord rätade upp sig igen en kortare stund, innan slagsidan återigen ökade. Övberg uppger att detta skedde när han på sin väg uppåt befann sig i trappan mellan bildäck och däck 4. Detta var ca fem till tio minuter efter den första smällen. Att Estonia rätade upp sig igen innebär att hon återfick stabilitet.

Detta kan förklaras med att hålet vid däck O medförde att swimmingpool- och bastuavdelningen vattenfylldes. Eftersom dessa utrymmen ligger under vattenytan innebar vattenfyllningen att Estonia återfick stabilitet. Det faktum att hon rätade upp sig igen talar tvärtemot den internationella haverikommissionens teori att vatten på bildäck sänkte Estonia. Om så hade varit fallet hade hon omöjligt kunnat återfå stabilitet. Detta säger alla experter till mig. Även denna lilla detalj, som ingen polisman eller medlem av haverikommissionen har frågat de överlevande om, visar att den officiella teorin är felaktig och allt pekar på att det finns ett hål i skrovet vid däck O.

Alla överlevande, som vittnat om att de fått en känsla av att det gått ett hål i båten eller att det rörde sig om ett attentat, behandlades på ett sådant sätt av polisen att denna information inte skulle komma fram.

Det ryktas dessutom om att dykare under december 1994 filmat hålet på styrbordssida. En dykare har nämligen brutit sin sekretess och vittnat om hålet inför en medlem av varvets haverikommission.

De anhörigas tekniske expert Alve Wendt anser att varvets utredning angående hålet är mycket trovärdig. Han har dessutom givit uttryck för följande synpunkter. Vi känner till att båten hade akterlig trim vid avfärden från Tallinn. Denna trim förstärktes när det tunga bogvisiret slets loss. Om vatten hade strömmat in på bildäck, såsom haverikommissionen hävdar, så borde båten ha fått en starkare slagsida akterut. Att så inte var fallet kan bero på att vattenintrånget genom hålet på däck O, där bastu- och swimmingpoolavdelning låg, bidrog till att ge båten en viss stabilitet. Både däck 1 och däck 0 ligger under vattenytan.

Dessutom kommer det konstant rykten från Sjöfartsverket om att hålet är ett allmänt samtalsämne på verket.

I samband med Efterlystsändningen i TV 3 tog en överlevande, Thure Palmgren, kontakt med mig. Han ville berätta om sitt missnöje med den svenska polisen eftersom den vid hans förhör inte var intresserad av hans misstankar om att ett hål hade uppstått i skrovet. Palmgren hade uppgivit för polisen att han, grundat på sin erfarenhet som matros sedan många år tillbaka, spontant sagt till sin hustru att han misstänkte att det gått hål i båten, när den andra stora smällen hördes och makarna bestämde sig för att lämna hytten i bara underkläder. Polisen i Uppsala avfärdade detta med att man inte hörde honom för att fastställa ansvarsfrågan och ledde förhöret vidare till andra punkter. Denna diskussion finns inte upptagen i förhørsprotokollet som Palmgren begärde att utfå efter tre år.

Även det faktum att en s.k. RITS-övning utfördes ombord på Estonia den 2 februari 1994 pekar mot att Estonia sjönk på grund av ett hål i skrovet. Hålet

uppstod antagligen genom en explosion. Vid den nämnda RITS-övningen aktiverades många räddningsstationer längs den svenska ostkusten med helikoptrar, polis och bombhundar. Bakgrunden till RITS-övningen var följande.

Citat ur polisakten F 214-2:

"Estonia har under en längre tid regelbundet utsatts för bombhot. Alla bombhot mot Estline (Estonia) har ringts in till rederikontoret i Värtahamnen i Stockholm och vid varje tillfälle har M/S Estonia legat vid kaj i Värtahamnen.

Vid bombhoten har man kontaktat polisen i Stockholm som vid varje tillfälle genomsökt fartyget med bombhundar.

Alla bombhot mot Estline (Estonia) har varje gång visat sig vara falska.

Tisdagen den 2 februari kl 18.00, en halvtimme efter det att M/S Estonia lämnat Stockholm får rederikontoret i Stockholm ett inringt bombhot mot M/S Estonia.

Bombhotet kommer från en man som på dålig svenska talar om att det finns ett antal sprängladdningar ombord på M/S Estonia.

Sprängladdningar som kommer att detonera om man inte får ett större belopp pengar.

Rederikontoret i Stockholm kontaktar genast M/S Estonia och befälhavaren ombord informeras om bombhotet.

Befälhavaren på M/S Estonia bedömer bombhotet vara falskt och väljer att fortsätta resan mot Tallinn.

Rederikontoret i Stockholm kontaktar även polisen i Stockholm som bedömer hotet som allvarligt. Efter ytterligare kontakt med M/S Estonia beslutar man i samråd med befälhavaren ombord att skicka ut bombhundar till M/S Estonia som fortsätter resan mot Tallinn."

Övningen går till på följande sätt:

Klockan 18.55 landar polisens helikopter med hundarna som kl 19.40 påbörjar genomsökningen och lokaliserar en bomb på bildäck. Klockan 20.07 detoneras en bomb för övningens skull i den förliga delen av passagerarutrymmena på däck 1. Klockan 20.17 går brandlarmet "Mr Skylight" ut via högtalare till brandstationerna 1 och 2. Mr Skylight nr 1 och 2 är ett krypterat larmmeddelande som inte kan förstås av passagerarna men av besättningen. Besättningen vet genom larmet vilka brandstationer de skall intaga för ett så effektivt eldsläckningsarbete som möjligt. Man kan alltså säga att brandlarmet Mr Skylight nr 1 och 2 har övats grundligt av Estonias besättning.

Det första larm som gick på olycksnatten den 28 september 1994, dvs drygt ett halvår efter nämnda övning, var Mr Skylight nr 1 och 2. Bengt Schager, psykolog i den svenska haverikommissionen, har kommenterat detta med att

den estniska besättningen var så undermålig att den inte ens kunde utfärda rätt larm. Jag tror honom inte. Efter nämnda RITS-övning den 2 februari 1994 är det föga troligt att besättningen förväxlade larmen. Med vatten på bildäck hade det inte funnits anledning att utlösa ett brandlarm. Om däremot en bomb eller liknande detonerat på däck 0 och sprängt ett stort hål i skrovet på styrbordssidan fanns all anledning att först gå ut med ett brandlarm.

Även FELIX-rapporten talar i förtäckta ordalag om ett stort hål som sänkte Estonia. Detta bekräftas av spionen Marek efter att hon läst den ryska originaltexten noggrant.

När de anhöriga på kvällen den 4 december 1997 inbjöds till diskussion med den svenska delen av den internationella haverikommissionen på Folkets Hus i Stockholm, ställde jag frågor angående det bristfälliga filmmaterialet från videospelningarna på styrbordssidan i höjd med däck 0. Kommissionens tekniska expert Mikael Huss från KTH bekräftade att kameran funnits på aktuellt område men att filmmaterial fattades. Han kunde dock inte ge någon förklaring till detta. Jag ställde då frågan till kommissionen om man kunde utesluta förekomsten av ett hål på däck 0. Det konsekventa svaret löd att det inte kunde uteslutas eftersom det fattades filmmaterial. Jag erhöll sedermera även en skriftlig bekräftelse av detta svar från ordföranden i den svenska kommissionen Ann-Louise Eksborg i början av januari 1998. I sin skrivelse hänvisade hon dock till att det var omöjligt att filma det aktuella området eftersom Estonia vilar på styrbordssidan. Detta var vilseledande eftersom däck 0 och delar av däck 1 sticker ut ur dyn och är tillgängliga för en kamera. Dessutom har kameran *de facto* varit på styrbordssidan, vilket Ann-Louise Eksborg antagligen är väl medveten om.

Vid den muntliga diskussionen den 4 december tillade Ann-Louise Eksborg att det inte fanns någonting i haverikommissionens undersökning som tydde på sabotage. Som stöd för detta åberopades bland annat ett vittnesmål från Silver Linde, som uppgivit att han befann sig nere på däck 0 vid den aktuella tidpunkten och att han inte observerat något hål. Detta uttalande från Silver Linde var helt nytt för mig och allt tyder på att hans vittnesmål blivit "tillrättalagt" även på denna punkt.

Förekomsten av ett stort hål på styrbordssidan kan nu bevisas

På filmen B 40 E syns en dykare som med hjälp av en kofot visar för dykledningen att springan längst uppe mellan bilrampen och skrovet är för trång för att man skall kunna skicka in en fjärrstyrd kamera (ROV) på bildäck. Han

rekommenderar istället att låta kameran glida ner på havsbotten och styras in på bildäck den vägen, vilket också sker. Vi har på filmen B 40 B en daterad, obruten bildsekvens med plats- och tidsangivelse. Kameran glider alltså ner längs skrovet på styrbordssidan och befinner sig plötsligt inne på bildäck, vilket framgår tydligt av de föremål som är synliga, dock inga bilar. Dessutom bekräftar dykledningen att kameran nu är inne på bildäck. Så står det också på dykloggen. Eftersom det inte finns några öppningar i Estonias skrov, bortsett ifrån för- respektive akterrampen, och den väg som kameran tillryggalägger omöjligt kan vara så lång, allra minst på styrbordssidan som Estonia vilar på, att kameran tar den bakre ingången, finns bara en slutsats att dra. Kameran har glidit in genom ett gigantiskt hål nära fören på styrbordssidan.

Somliga "mörkläggare" har försökt invända att dykledningen tagit miste och felaktigt påstått att kameran befann sig inne på bildäck och att kameran istället var kvar på havsbotten utanför bildäck. Detta är dock föga troligt eftersom kameran senare inte bara visar föremål på havsbotten som trängt in genom det stora hålet utan även föremål inifrån bildäckskonstruktionen som omöjligt kan ligga utanför båten. Dessutom var avsikten att skicka in kameran på bildäck.

I en e-brevväxling med Anders Björkman (se kapitel 3.10) kommenterar Johan Ridderstolpe hålet så här:

"Samtidigt är det flera saker som talar för att hålet på sidan uppstod innan fartyget sjönk, och samtidigt även saker som talar för motsatsen. Hålet uppstod innan sjunkningen: Flera vittnen, som bodde just under förliga bildäck, har innan slagsidan uppstod hört vatten forsa och porla in just vid styrbordssidan. Dyn måste ha kommit in när fartyget lade sig på botten. Fartyget har då haft en liten framåtrörelse efter att ha studsat mot aktern, och kanske glidit ett tiotal meter i bottensedimentet. En överlevande har sett en öppning stor som en tågtunnel i sidan, när han låg i vattnet just vid fören och har hört hur människor sögs in i hålet och det otroliga eko som omgav deras skrik. Ett vittne har sett ett stort vitt metalliskt flak singlande sjunka just från styrbordsbog när fartyget fick slagsida. Ett spår av skrot finns på botten från den plats där fartyget antas ha fått slagsida till förlisningsplatsen. (Slutrapporten (5) kapitel 12.5 säger att 'sonarundersökning av fragment på botten hjälpte Kommissionen att fastslå fartygets babordsgir efter att visiret fallit av'. Alltså - ytterligare delar, 'fragment'¹, från Estonia hittades tydligen (a) väster om visiret och (b) söder om visiret. Slutrapporten (5) säger inte vad det är för 'fragment', men det måste vara ordentliga 'fragment', eftersom sonar har dålig upplösning på 80 meters djup och 'fragmenten' ligger i djup dy - min anmärkning. Jämför också punkt 1.14). Plåtar uppges komma från andra delar

av fartyget. Uppgifterna kommer från Kari Lehtola. Minst en stor plåt 10x7-5 meter finns på botten samt ett antal mindre skrotbitar. Hålet uppstod efter sjunkningen: Det är svårförklarad hur hålet, om det var så stort, kan ha uppstått där på sidan så pass högt upp. Fast vi vet samtidigt inte hur högt upp det verkligen är, det är ju tänkbart att det sträcker sig betydligt längre ner. Två personer har överlevt, som bodde mycket nära platsen för hålet. Angående fartygets läge är det ett mysterium. Det verkar helt klart, som om fartyget har glidit eller flyttats. Både position och djup är ju annorlunda vid flera tillfällen. Jag tycker mig också kunna se att slagsidan är något förändrad till en större slagsida senare. Djupangivelserna kan bero på fel i inställning på ROV:s djuplogg. Fartyget sjönk upp och ner, de sista minuterna lade hon sig så och sjönk sedan mycket snabbt, enligt överlevande som lämnade skrovet just som hon slog runt den sista biten, så var fartyget borta, när de tittade upp igen efter att ha kommit i vattnet. Det rörde sig alltså om någon eller några minuter. Skadorna från bottenkänningen är på babordsdäck no. 7 och 8 just i aktra hörnet. Skadorna är massiva och har demolerat ett antal hytter totalt enligt dykundersökningen. Detta kan dock inte ses på bilder, där man endast kan se att fartyget fått en massiv bottenkänning där. Eftersom hon sjönk så fort, även efter att hon träffat botten, måste det blivit som att hon studsade mot botten och efter studsens vred sig tillbaka något för att lägga sig på styrbordssidan. Dina tankar om att någon tömt fartyget på gods är nog helt riktiga. Frågan är bara när. Eftersom inga ansträngningar överhuvud taget gjorts för att undersöka bildäck, ta reda på vilken last det fanns ombord, mm, så är det klart att man döljer något (inte bara hålet). På dagordningen från det allra första mötet Kommissionen hade i Finland (se punkt 1.3) var lasten en huvudpunkt (punkt 1). Punkt 5: "Estlands inblandning NATO/Ryssland ang. vraket", Punkt 8: Lastplan från Nordström & Thulin."

En överlevande har vittnat om att han sett ett stort vitt plåtstycke singla ner från fartyget under sjunkförloppet. Eftersom all färglackering ovanför vattenytan var vit måste denna plåtbit ha kommit ovanifrån, dvs från någonstans i höjd med bildäck.

I samband med sonarundersökningarna av havsbotten, som utfördes den 2 oktober 1994, hittade man ett föremål som man på grund av den speciella formen först trodde var visiret. Föremålet uppgavs ha haft storleken ca 7 x 10 meter. Eftersom visiret bevisligen senare återfanns på en helt annan plats är det fullt möjligt att ett stycke plåt i nämnda storleksordning sprängts bort från skrovet och vållat det stora hålet på styrbordssidan, eftersom en så stor plåtbit inte bara ramlar från en båt. Allt är surrat. Stålblåten har också filmats men filmen finns inte i SHK:s arkiv enligt Anders Björkman (se kapitel 1.14).

Vidare tärnar uppgifterna om att den allra första smällen, som hördes kort efter midnatt, uppkommit i samband med att Estonia rammades av en ubåt. Det tipset hade jag redan fått från spionen Marek. Dessutom anmälde en man som uppgav sig vara synsk att en ubåtsramning inlett katastrofen. Ubåten skall ha skadats så allvarligt att den också sjönk. Dessa uppgifter skulle stämma väl överens med de många vittnesmålen från överlevande som beskrivit en gigantisk smäll varvid de slungades mot hyttväggen. Många har uppgivit att det kändes som om båten gått på grund. Det vittnas också om "släpande" och skrapande ljud underifrån från Estonias skrov, som om båten skavde mot sten eller liknande. Kort därefter kom den andra explosionen som antagligen sprängde loss visiret eller orsakade hålet på styrbordssidan eller bådadera. Här om råder osäkerhet och det krävs en noggrann utredning om vad som verkligen hänt.

Sedan kvarstår naturligtvis frågan om vem eller vad som orsakade hålet och varför det hemlighålls.

Y. Massmediernas mörklägning / Styrelsen för Psykologiskt Försvar

I detta kapitel vill jag kortfattat redogöra för hur jag upplevt mina kontakter och mitt samarbete med massmedierna.

När jag tog över ansvaret för de anhörigas process sommaren 1996 hade jag redan lagt märke till att en aktiv mörkläggningskampanj pågick från myndigheternas sida. Jag var då av uppfattningen att massmedierna var de anhörigas enda bundsförvant, varför jag var extra noga med att sköta mediekontakten. Eftersom ärendet var mycket komplicerat tog jag mig gärna tid att förklara allt i detalj för journalisterna. Det generella intrycket av samarbetet med journalisterna var då överraskande positivt. Jag hade förväntat mig sämre. Bortsett från kvällspressen höll de journalister jag hade kontakt med mycket hög nivå. Allt som jag sade noterades noggrant och åtminstone i början refererades till allt med väsentligt innehåll. Vi fick god draghjälp av journalisterna, även gentemot försäkringsbolagen och haverikommissionen. De flesta journalisterna hade tänkt igenom situationen och ansträngde sig verkligen att sätta sig in i den komplicerade Estonia-problematiken. Somliga, t ex Hans Borén på TT, hade minne som elefanter och utgjorde levande uppslagsböcker i ämnet.

Anders Hellberg på *Dagens Nyheter* var den första journalist som gjorde mig besviken.

I början hyste jag stor respekt för Anders Hellberg. Jag hade läst hans bok om katastrofen och funnit den mycket bra. Så småningom upptäckte jag dock

att Hellberg i sin rapportering i *Dagens Nyheter* och boken systematiskt utelämnade all information som kunde tyda på ett attentat. Först bortförklarade jag detta som ren oskicklighet men det stämde dåligt överens med att han annars var mycket skicklig. Jag misstänker nu att han är styrd.

Det var i samband med Meyervarvets utställning i Stockholm i juni 1997 som jag först fick upp ögonen för att Hellberg satt sin desinformation i system. Varvet hade inför utställningen fått fram material som lett varvet till slutsatsen att det måste ha funnits en spricka eller ett hål i skrovet på däck 0 på styrbordssidan. I sin preliminära rapport uttryckte varvet detta med att "däck 0 stod i förbindelse med havet". När jag gjorde journalisterna uppmärksamma på detta ställde de sig först mycket frågande. Sedermera omnämndes saken åtminstone av TT och *Svenska Dagbladet*. Även Erik Ridderstolpe på Ekot tog upp frågan. Däremot skrevs ingenting i *Dagens Nyheter*, varför jag kontaktade Hellberg och ifrågasatte om det inte vore dags att även DN:s läsare informerades. Eftersom alla andra skrivit om saken var även han tvungen att göra det. Dagen därpå nämnde han misstanken om hålet i skrovet, dock i mycket försvagad form.

Riktigt irriterad på Hellberg blev jag dock först i samband med den presskonferens vi höll den 6 december 1997 med anledning av att haverikommissionen presenterat sin slutrapport (den 4 december 1997). Vår tekniske expert Alve Wendt behövde två dagar för att läsa igenom den tjocka rapporten. Han kunde omöjligt läsa igenom den samma dag som den kom ut och lämna ett vettigt omdöme. Jag bad Alve Wendt att granska rapporten med tyngdpunkt på haverikommissionens utredning om hur vatten kommit in i båten. Han fann snabbt en rad felaktigheter och motsägelser. Enligt Alve Wendts bedömning hade man helt enkelt inte företagit någon ordentlig utredning om hur vatten kommit in i båten. Alve Wendts arbete har kostat de anhöriga mycket pengar, vilket jag också informerade alla journalister om i samband med inbjudan till vår presskonferens där vi meddelade vad de anhörigas tekniske expert hade att säga om haverirapporten. De trogna Estoniajournalisterna deltog i presskonferensen och genomförde långa intervjuer med Alve Wendt. Anders Hellberg dök emellertid inte upp och skickade heller ingen ställföreträdare, vilket i mina ögon tydligt visade att han inte var intresserad av att informera sina läsare på ett ärligt sätt. Jag hoppades att han skulle höra av sig senare, vilket han dock inte gjorde. Intressant i sammanhanget var att han kvällen dessförinnan tog sig tid att besöka Folkets Hus för den diskussion som den svenska delen av haverikommissionen anordnat med de anhöriga. Under större delen av kvällen satt Hellberg i konferensrummet. Jag ställde frågan till haverikommissionen om den på grund av det bristfälliga filmmaterialet kunde

utesluta ett hål på styrbordssidan. Mikal Huss svarade då sanningsenligt att de inte kunde utesluta ett hål på styrbordssidan eftersom det fattades filmmaterial. Detta var en mycket intressant vändning som definitivt borde ha rapporterats till DN:s läsare. I stället skrev Hellberg om diverse oväsentligheter på denna konferens.

När han sedan i januari 1998 önskade information om processen i Paris klagjorde jag för honom att jag inte längre ville ha någonting med honom att göra på grund av hans agerande. Hellberg var den första journalist jag bröt kontakten med.

Jag trodde då att Hellberg var ett svart får bland journalisterna och att DN:s förhållningssätt var ett undantag. Lakmusprovet kom dock i samband med bombbilderna. Som jag redan anfört, förbjöd *Aftonbladets* ledande redaktör sin journalist att forska vidare i saken och ingenting publicerades om bombbilderna.

Även den ansvarige för DN:s debattsidor har aktivt deltagit i mörklägningsarbetet. Mina otaliga försök att få in en debattartikel om nödvändigheten av en ny dykundersökning av Estonias vrak har varit förgäves. Avslagen har motiverats med rena hycklerier; bristande utrymme etc.

Den journalist på TT som ända från början troget och väl rapporterat om katastrofen förbjöds av sin chef att vidare befatta sig med saken. Istället satte man in en ung journalist som mödosamt fick läsa in sig i ärendet. Denne hade trots allt civilkurage nog att rapportera om upptäckten av paketet. Sedan blev det väldigt tyst även från hans sida. Det har visat sig att också denna chef på TT ingår i den krets av journalister som är knuten till Styrelsen för Psykologiskt Försvar (en del av den svenska militära underrättelsetjänsten).

Jag hade alltså fått klara belegg för att underrättelsetjänsten styr medieflödet på TT.

När Publicistklubben höll ett möte i ämnet "katastrofjournalistik - branden i Göteborg/Estonia" fick jag följa med en mot mig vänlig sinnad journalist dit. När tillfälle gavs passade jag då på att tala om för de församlade journalisterna, inklusive pressombudsmannen, att den brutala censur jag utsatts för av svenska medier i samband Estonia saknade motstycke hos andra länders medier. Roger Jansson, chef för *Striptease* på TV2, svarade då att de noggrant hade undersökt mina teorier och kommit fram till att de bara var nonsens.

Efteråt ifrågasatte jag vid en personlig diskussion med Roger Jansson varför *Striptease* valt att inte gå ut med den gedigna informationen om misstankarna om hålet på styrbordssidan, som Lars Borgnäs och Leif Östman från *Striptease* erhållit bland annat vid besök hos Meyervarvet och av mig (vi hade mycket kontakt). Han bestred att det förhöll sig så.

När jag sedermera informerade Roger Jansson om att rampen aldrig var öppen och om det första bombpaketet som upptäckts av Johan Ridderstolpe och mig visade han stort intresse och önskade så mycket information som möjligt från Johan och mig. Detta resulterade dock inte i någon ny Stripteasesändning om Estonia. Jag fick senare veta att även Roger Jansson lär vara knuten till Styrelsen för Psykologiskt Försvar. Det stod nu klart för mig att den militära underrättelsetjänsten även i detta fall styrte medieflödet.

Min kontaktperson hos *Svenska Dagbladet* var (med något enstaka undantagsfall) alltsedan början av 1996 Elisabeth Andersson. Hon hade alltid rapporterat ärligt om Estonia men genomförde aldrig någon djupgående *research*. När bombbilderna dök upp tvingades Elisabeth Andersson plötsligt åt sidan av Björn Hygstedt, som jag aldrig tidigare haft kontakt med. Han publicerade uppgiften om det första paketet, dock med ett antal vilseledande kommentarer så att en icke insatt läsare inte skulle bli misstänksam. Därefter blev jag uppringd av Elisabeth Andersson som ville stämma möte för diskussion om en enkät jag skickat ut till de anhöriga. Utan att i förväg informera mig tog hon med sig Björn Hygstedt till mötet. De bägge journalisterna intresserade sig dock inte ett dugg för min enkät utan mestadels för min privatekonomi. Mötet resulterade i två hetsartiklar mot mig på SvD:s förstasida (se närmare kapitel S, Häxjakt mot mig och mina närmaste). De hot som kom i form av anonyma brev och telefonsamtal verkställdes sedan av *Svenska Dagbladet*.

Hygstedt förteg helt och hållet för SvD:s läsare upptäckten av "pink package" och alla andra indicier som tydde på ett attentat.

Erik Ridderstolpe på Sveriges Radios Ekoredaktion är en av de snällaste och duktigaste journalister jag mött. (Detsamma gäller Hans Borén på TT.) Han har alltid strävat efter att göra en ärlig och omfattande rapportering om Estonia. Erik Ridderstolpe besitter mycket goda kunskaper om fallet. Dock verkar det som om även han blivit nedtystad av sina chefer. När hans kusin Johan Ridderstolpe gjorde det ena avslöjandet efter det andra som tydde på attentat, föll dessa uppgifter offer för den interna censuren på Ekot. Samma fenomen visade sig även i ett annat sammanhang.

När Erik Ridderstolpe och några andra journalister från Ekot ville öppna en live-diskussion om IB-affären strax före valet 1998 ingrep redaktionsledningen och försökte stoppa detta. Lyckligtvis uppmärksammades detta censurförsök i svenska medier. IB var förresten ingenting annat än en militär underrättelsetjänst i Sverige.

Det finns alltså misstankar om att den militära underrättelsetjänsten styrte inte bara anhörigföreningen DIS (se ovan, kapitel N) utan också de flesta

svenska massmedierna. Om det inte vore för att jag själv har upplevt massmediernas massiva mörklägning, hade jag aldrig velat tro på det.

Anders Björkman bekräftar misstanken om mediestyruing: "Det är intressant att notera hur snabbt massmedia koncentrerade intresset på vatten-på-bildäck-teorin och att massmedia aldrig nämnde ordet läckage under vattenlinjen, läns-pumpar eller de vattentäta dörrarna." (se kapitel 1.3).

Att massmedierna censureras inifrån är i mina ögon en större skandal än massmordet på Estonias passagerare. Censuren av medierna underminerar demokratin på ett mycket farligt sätt och tillåter att de massmördare som bär ansvaret för katastrofen skyddas och går fria, dessutom med risk för att de begår nya brott.

An värre är det att fenomenet mediacensur inifrån förekommer även i Tyskland, England och Frankrike och USA. Till och med anrika BBC kontrolleras. Annars är det oförklarligt att journalister från BBC inte visar något intresse för det andra bombpaketet (pink package) utan enbart förlöjligar mig.

Som jag nämnt finns det dock positiva undantag som till exempel *Finans-tidningen* med Knut Carlqvist, den esoteriska tidskriften *Nexus* med Lars Adelskog och *Flamman* med Dick Emanuelsson.

Del 2 Teorier

A. FELIX-rapporten

I februari 1996 lanserades den s k FELIX-rapporten på Cypern. Upphovsmännen till rapporten är en grupp inom den f d sovjetiska militära under rättelsetjänsten, den s k FELIX-gruppen, uppkallad efter NKVD:s grundare Felix Dzerzjinskij, en av världshistoriens grymmaste bödlar. Gruppen är känd för att tillhöra hardliners och reaktionärer i Ryssland. Antagligen valdes Cypern på grund av att Estoniarederiets huvudbolag formellt var registrerat där.

Ämnet i rapporten är den organiserade brottsligheten i de f d Sovjetkolonierna Baltikum. Enligt Rysslandkännare stämmer mycket av det som beskrivs i rapporten rörande skumma affärer som den nya baltiska maffian respektive baltländernas regeringar stått för och som inte rör Estonia. Därför är det inte ointressant att befatta sig med den del av FELIX-rapporten som rör Estonias förlisning, som antagligen bara stämmer i vissa delar, frågan är bara: vilka?

Det faktum att författarna till FELIX-rapporten visar sig besitta god detaljkännedom om Estonias förlisning gör det värt att citera stora delar av rapporten. Jag har erhållit enbart en tysk översättning och innehar inte den ryska ursprungstexten.

Den del av rapporten som berör Estonia inleds med ett konstaterande om att Estland skulle vara en högborg för vapensmuggling mellan öst och väst. Dessutom skulle Estland vara en omsättningsplats för vapensmuggling från Europa till Ryssland. Det skulle inte råda något tvivel om att vapenhandel bedrivs från illegala företag i nära samröre med de statliga förvaltningsorganen i Estland. Enligt FELIX-rapporten rör det sig alltså inte om enstaka kriminella element.

Inom denna aktionskrets har ett par personer framträtt på ett påfallande sätt, vilka härstammar från en struktur kring USA-medborgaren överste Aleksander Einseln som leder densamma. I Estland blev Einseln general och överbefälhavare för det estniska försvaret. Han har några medarbetare från säker-

hetspolisen, som leds av generaldirektör Jtiri Pihl, och en medlem av ett privat väktarbolag, som leds av Jaanus Rahumägi. Vinster på vapenaffärerna går direkt ner i tjänstemännens egna fickor men också till statskassan, varvid statskassan redan blivit ett maffians allmännyttiga fång. En viktig organisatorisk roll för estnisk vapensmuggling spelade inrikesdepartementet under ledning av Heiki Arike, polisdepartementet, under ledning av Uuno Ellen, och det beväpnade nationella hemvärdet, Kaitseliit, i vars finansförvaltningsråd satt en illa beryktad återfallsförbrytare, Vello Ktitt, som tre gånger dömts för stöld och en gång för våldtäkt. För övrigt var Kiitts BMW försedd med nummerplåtar från estniska försvaret, som leddes av general Einseln.

Trots att smugglingen av råvaror och illegala vapen är mycket vinstbringande, utnyttjar mäktiga estniska kriminella varje annan möjlighet att tjäna pengar. Detta hänger ihop med knark och ekobrottslighet. En betydande roll inom dessa kriminella branscher spelar en kriminell struktur som leds av Skogsmannen. Han jämställs av experter med Pablo Escobar och Djchochar Dudajev. Skogsmannens agerande har orsakat stora rabalder i samband med två särskilt pinsamma skandaler i Baltikum under året 1994. Det rörde försäljningen av sovjetiska rubel till Dudajev-regeringen och passagerarfärjan Estonia.

Den man som samlade mest ingående information om dessa två fall har varit vice generaldirektören för tullverket i Estlands, Igor Kristapovitj. Tidigare var han en ledande specialist på smuggelbekämpning inom KGB i den estniska sovjetrepubliken. Kristapovitj utnyttjade sin ämbetsposition samt gamla relationer och möjliggjorde för sig att i hemlighet avlyssna telefonsamtal från ledande estniska brottslingar. Kristapovitj kunde samla information och handlingar som blivit farliga för såväl Skogsmannen som en ledare för estniska kriminella, en amerikansk överstelöjtnant ur tjänst, som etablerat sig i Estlands lagstiftande församling. Denne andre ledare, som under ett möte mellan knarkmaffiabossarna i januari i Moskva, på ryskt vis tilltalades som Jurij (Jiiri) av Usman Imajev, är en politisk opponent till Skogsmannen. Samtidigt hade han en tät kontakt med Skogsmannen på det kriminella området och måste betraktas som den viktigaste personen i knarkhandeln i Nordamerika när det gäller transitknark från Estland. Man förmodar att Jurij av rädsla för de förestående avslöjandena beordrat sina män att eliminera Kristapovitj.

Ordern utfördes. Kristapovitj mördades med två skott i huvudet. Det rapporteras dock att Kristapovitj kort före sin död skall ha överlämnat aktmaterialet till USA och delvis, rörande färjan Estonia, till Moskva.

...Ett annat stort bedrägeri från Skogsmannen som Kristapovitj planerade att avslöja, är förknippat med Estoniakatastrofen den 28 september 1994. Vi företräder följande åsikt om händelsernas förlopp. Skogsmannen har köpt stora mängder heroin från Jandariheius i Vilnius förmedlat via litauiska polis-tjänstemän. Därefter har han langat heroinet vidare till amerikanen Jurij för att denne skulle transportera knarket via Sverige till USA för försäljning där. 'Jurij' har skeppat heroin ombord på Estonia enligt de estniska smugglarnas tradition. En annan amerikan med estniskt påbrå, som också arbetade ihop med 'Skogsmannen' i knarkbranschen och som redan nämnts, var uppenbarligen missnöjd med att han hölls utanför denna lukrativa affär. För att hämnas, varnade han en tjänsteman vid det federala drog-bekämpningsämbetet i USA, DEA, inför denna frakt. Uppenbarligen tog den amerikanske tjänstemannen kontakt med sina svenska kolleger och... (raden är oläslig). Det påstås att någon i Sverige skall ha brutit tystnaden varpå en av ledarna för drogmaffian i Moskva med hemvist i London skall ha fått kännedom om den förestående genomsökningen. Dock nådde informationen honom med försening, eftersom färjan redan befann sig ute till sjöss. Trots detta ringde han Skogsmannen. Det påstås att Kristapovitj skall ha bandat detta samtal som fördes på ryska. Kristapovitj skall också ha bandat andra samtal mellan andra personer rörande detta ämne, som förts på estniska. Under samtalet med London var Skogsmannen mycket nervös. Det var antagligen anledningen till att han under sitt samtal med Jurij överdrev när han berättade om problemen. Den förskräckte Jurij' kontaktade färjans kapten och beordrade honom att dumpa drogerna. Kaptenen lydde order. Uppenbarligen drabbades Jurij av nervsammanbrott. Tjugo minuter senare kontaktade han kaptenen ånyo och beordrade honom att dumpa 40 ton smugglad kobolt. Också kobolten skulle fraktas till Sverige.

Kaptenens generade fråga: "Varför?" besvarades nervöst av 'Jurij' med förklaringen att folk den här gången skulle leta efter heroin på färjan och att det antagligen skulle vara svårt att "träffa en överenskommelse" med dem. Man skulle med all säkerhet finna den smugglade kobolten och ställa onödiga frågor. Man måste göra sig av med även kobolten för att undvika obekvämligheter. Kaptenen hade mycket att invända mot detta. Han hävdade att det skulle vara ytterst farligt att dumpa 40 ton frakt överbord på natten under rådande storm, eftersom färjan höll maximal hastighet på grund av förseningen. Jurij insisterade på sin åsikt och kaptenen lät sig slutligen övertalas, varvid han visade sig vara totalt ansvarslös. Enligt olika antaganden började man på hans order att omplacera de lastbilar under däck som innehöll kobolt för att sammanföra alla lastbilar med smuggelgods i båtens för.

Samtidigt ökade kaptenen fartygets hastighet till 15 knop eftersom färjan var försenad och hastigheten skulle sänkas betydligt vid dumpningen av kobolt i vattnet. Dessutom lät kaptenen, utan att ta hänsyn till den upp till 27 m/sek starka motvinden och de upp till sex meter höga vågorna, lossa låsanordningen vid lyftanordningen för bogvisiret samt låsbultarna vid bogrampen, för att spara tid senare med dumpningen. Dessutom skickade han större delen av besättningen till det översta däck, "för att folk inte skulle störa" och under förevändningen att ett födelsedagskalas för en av servitriserna skulle äga rum där, och gick därefter till sin hytt för att hämta sig tills alla 'förberedelsearbeten' på nedre däck var genomförda. Därefter avlöpte allting på ett helt annat sätt än som tidigare planerats. Som en följd av de av stormen förorsakade gigantiska hydrodynamiska belastningarna på fartygets för vilka förstärktes genom förflyttningen av de flera ton tunga med kobolt lastade lastbilarna, slets det dåligt förankrade bogvisiret loss. Detta medförde ett gigantiskt hål i fartygsskrovet och vatten trängde snabbt in i alla inre fartygsutrymmen. Katastrofen stegrade sig lavinartat. Kaptenens alltför sent överlagda försök att vända färjan från de mötande vågorna var resultatlöst. Den största delen av besättningen firade servitrisens födelsedag och var inte kapabel att få läget under kontroll och vidtaga åtgärder för att rädda passagerarna. Klockan 01.48 kantrade färjan och gick under med ca 900 resenärer och besättningsmän.

Det påstås att Kristapovitj skall ha vidarebefordrat största delen av denna information till en hög tjänsteman inom FBI. Enligt uppgift skall denne tjänsteman ha fört ett mycket känsligt samtal i Vita Huset. Han skall ha nämnt namnen Jurij och Skogsmannen och ställt följande fråga: "Hur kan man ge politiskt stöd till dessa personer? Dessa personer är mer än smugglare, de har hundratals människoliv på sitt samvete." Därefter skall FBI-tjänstemannen ha talat om det f d Jugoslavien, bl a om det provokativa bombattentatet i början av 1994 på marknaden i Sarajevo, vilket enligt hans kännedom skall ha varit organiserat av den muslimske generalen Rasim Delic, och av Delic's goda vänner inom CIA. Han skall också ha nämnt CIA:s finansskandal vilken skall ha bedrivits under täckmantel av leveranserna av "skjutande humanitär hjälp" till general Delic. Han skall också ha talat negativt om kroater, i synnerhet om Gojko Susak och dennes affärspartner, en amerikansk medborgare med kroatiskt påbrå, som skulle agera rådgivare åt den republikanske senatorm Robert Dole. FBI-agenten skall ha förvånats av sin samtalspartners reaktion och ställt frågan: "Hur kan man kämpa mot den kolombianska maffian och samtidigt erbjuda hjälp till baltiska, muslimska och kroatiska knarkhandlare och smugglare?" Hans samtalspartner skall ha återgivit Franklin D. Roosevelts

uttalande angående Anastasio Somoza senior och uppmanat FBI-tjänstemannen att inte blanda sig i utrikespolitiken. Angående Dole skall han eftertänksamt ha kommenterat att det skulle vara för tidigt än så länge. Dagen därpå förde FBI-tjänstemannen, för att komma till rätta med sitt förtret, ett samtal med sina underordnade, där ett tjugotal personer deltog. Det berättas att han utförligt skall ha informerat de närvarande om det samtal som skall ha förts dagen innan. Detta medförde en okontrollerad spridning av denna information. Inom en nära framtid kan man vänta drabbningar inför hela världen rörande relationen mellan CIA och maffian i de f d Sovjetrepublikerna och Jugoslavien. Vad gäller senator Dole och hans kroatiska rådgivare kommer denna affär med all sannolikhet att tidsmässigt anknytas till valen i USA. Det påstås att Dole beslutat sig för att kandidera.

Denna konflikt störde någon inom CIA. Därför spred "ryttaren av regnrocken och dolken" desinformation i estnisk press om färjan Estonia. Enligt denna vilseledande information skall färjan ha haft 150 kg osmium samt kobolt ombord. Journalister som förstod föga av detta tog denna desinformation på allvar och trodde på den. Den som är förtrogen med säkerhetstjänsternas mångåriga rävspel rörande dessa metaller har klart för sig att det omöjligtvis kan vara sant att osmium fanns ombord i så stora mängder. Det finns antagligen inte 150 kg osmium på hela jordklotet. Om vi antog detta så skulle försäljningspriset ligga på ca 10 000 miljoner US dollar. Det är solklart att CIA:s desinformation var ämnad att underminera trovärdigheten i Kristapovitj-informationen. Detta var ett omfattande grovarbete för CIA.

Vi bad spionen Marek att läsa FELIX-rapporten eftersom hon talar flytande ryska. Hon tyckte inte att man skulle tro på allt och att texten på ryska, när rapporten nämner att "detta utgjorde ett gigantiskt hål i fartygsskrovet och vatten trängde snabbt in i alla inre fartygsutrymmen", kan tolkas så att det var ett stort hål som ledde till Estonias förlisning.

Vi vet att Igor Kristapovitj mördades av professionella mördare i oktober 1994, dvs en kort tid efter Estonias förlisning. Mordet har ännu inte klarats upp.

Rapporten nämner USA respektive USAs säkerhetstjänster påfallande ofta i samband med Estonias förlisning. Detta stämmer överens med övriga indikationer vi fått på att USA skulle ligga bakom mörkläggningen av den verkliga orsaken till Estonias förlisning.

I FELIX-rapporten utpekas alltså en man med täcknamnet Skogsmanen som den store organisatören i estniska maffian. Enligt envisa rykten skall en amerikansk överste vara denne Skogsman. Han beskylls också för att ha inblandning i Estonias förlisning i det anonyma brev jag erhållit. Efter att jag

på en pressträff hos mig inför svensk och tysk press nämnt ryktena om att översten skulle vara inblandad i Estoniaolyckan skaffade han sig en advokat i Stockholm för att tysta ner mig.

USA placerade översten som hög militär inom den nya estniska armén. Han blev snart impopulär i Estland och stod senare åtalad för brott i samband med vapensmuggling.

Trots att det låter fullständigt absurt att under rådande storm öppna bogvisiret för att köra två lastbilar i sjön finns det dock ett antal omständigheter som talar för FELIX-rapporten, om inte i sin helhet så kanske i vissa delar. Man vet nämligen att den ryska militära underrättelsetjänsten av tradition blandar sanning och lögn i den mån det gagnar dess syften. Därför finns det ingen anledning att avfärda FELIX-rapporten helt och hållet. Det argument som verkar tala för rapporten är olika vittnesmål från överlevande, som uppgivit att de hört motorljud och släpande ljud på bildäck, varav de dragit slutsatsen att det förflyttades bilar eller lastbilar på bildäck. Några få överlevande har vittnat om att bogvisiret öppnades. Det Estlinevittne som skrämts till tystnad påstod sig ha hört samma sak. Det ubåtsvittne som också blivit hotat uppgav att han sett hur man öppnade bogvisiret för att släppa ut folk.

Dessutom är de kablar som håller rampen i vågrätt läge i öppet tillstånd, för att förhindra att den slår ner mot skrovet, oskadda men demonterade för hand. Rampens utsida uppvisar en omfattande skada där skrovet avtecknar sig i rampen. Med stor sannolikhet har rampen fallit ner på skrovet under stor belastning. Kablarna kan ha demonterats för att rampen skulle kunna vinklas ner mot havet i syfte att påskynda dumpningen av lastbilarna.

Enligt min mening finns det alltför många tunga argument som talar emot FELIX-teorin. Mest iögonfallande är att väl ingen skulle vara så dum att han frivilligt öppnade ett bogvisir under rådande storm. Man hade i så fall kunnat avvakta lugnare vatten i Stockholms skärgård eller till och med vänt tillbaka till Tallinn om det nu var så viktigt. Redan i närheten av Tallinn, i skydd av öarna Dagö och Ösel, skulle en dylik operation ha kunnat genomföras i lugnare vatten. Vad som talar mest emot FELIX-teorin är dock de nya bevisen som varvet lagt fram och som stämmer överens med Anders Björkmans beräkningar, att Estonia inte sjönk på grund av att bogvisiret öppnades och det forsade in vatten på bildäck. Hon sjönk eftersom vatten först kom in genom hålet på däck 0. Detta vattenflöde förenade sig sedan med det vatten som kom in genom det otäta bogvisiret och den otäta bogrampen. Först när Estonia låg med slagsida gick bogvisiret av. FELIX-rapporten bygger på den internationella haverikommissionens lögn att ett öppnat bogvisir lett till att vatten strömmat in på bildäck och båten förlorat stabilitet. Som jag redogjort för ovan

så skulle Estonia i så fall ha slagit runt 180° inom loppet av tre minuter och därefter flutit en längre tid på de översta däcken. Så var som bekant inte fallet utan hon återfick viss stabilitet efter att haft 20-30° styrbords slagsida. Detta kan inte förklaras med att det plötsligt skall ha forsats in stora mängder vatten på bildäck. Däremot går det alldeles utmärkt att förklara händelseförloppet med förekomsten av ett hål på däck 0.

Entydiga vittnesmål från flera överlevande på däck 1 talar om att vatten sprutade upp som fontäner genom hål i golvet, alltså underifrån från däck 0. Detta kan heller inte förklaras med att vatten kom in på bildäck. I så fall hade inget tryck funnits på däck 0 dvs kontakt med havet utanför. Det är ju på grund av just den omständigheten att ett ansenligt antal överlevande kom från däck 1. Dessa hade trots allt längst väg upp till däck 7. De varslades helt enkelt före alla andra eftersom de plötsligt hade så mycket vatten i sina hytter. Detta vatten kan inte ha kommit ovanifrån. Estonia är byggd så att det finns bara ett schakt i mitten från bildäck ner till däck 1 och inte på sidorna. Det hade alltså krävts stora mängder vatten för att det skulle sippra ner från bildäck till däck 1, med hänsyn till att fartyget hade 30° slagsida. Slagsidan gjorde nämligen att vattnet försköts över till styrbord och där fångades upp eftersom det inte kunde rinna nedåt dvs till däck 1 i några stora mängder. Bildäck ligger omedelbart ovanför däck 1. Således innebär även vittnesmålen från de överlevande på däck 1 om att vatten sprutade upp från däck 0, vilket också vaktmatrosen Silver Linde har intygat, att FELIX-rapporten inte kan stämma.

Frågan är varför den ryska militära underrättelsetjänsten gjort sig besväret att över huvud taget dikta ihop en historia om Estonias förlisning? Så har inte skett vid andra stora fartygsolyckor. Min personliga teori är att den ryska militära underrättelsetjänsten på något sätt var delaktig i att hålet uppstod på däck 0. Detta skulle kunna motivera den att skylla på den estniska maffian. Dels avleds uppmärksamheten från den själv, dels kan man på så vis skada det hatade Estland som ryssarna förlorat. Man förlorade nämligen inte bara strategiskt viktiga militärbaser utan även en viktig ekonomisk inkomstkälla, inte minst med tanke på att mycket av smuggeltrafiken numera går via estniska händer och inte ryska. Motivet för den ryska militära underrättelsetjänsten att spränga ett hål på däck 0 var möjligtvis inte att döda ett så stort antal människor. Under normala omständigheter skulle en sådan s.k. tvåkompartimentbåt tåla ett hål på däck 0. Vid konstruktionen av båten tänktes naturligtvis inte på attentat i första hand utan till exempel på risken att köra på en gammal mina från andra världskriget eller en kollision med annat fartyg. Därför finns en rad vattentäta skott inbyggda på däck 0 respektive 1, som fångar upp en sådan smäll dvs ett sådant vattenintrång så att bara en del av fartyget

vattenfylls, vilket borgar för att stabiliteten bibehålls trots lite slagsida. För övrigt skall inget mer hända. Att det förmodade hålet trots allt lett till Estonias förlisning beror på att Estonia var i så fruktansvärt dåligt skick. Dels talar mycket för att de vattentäta dörrarna på däck 1, som tjänade som skott, inte hölls stängda på grund av rent slarv. (Detta kan inte fastställas så lätt i, efterhand eftersom dessa dörrar stängts på havsbotten av gravitationskraften när hydrauliktrycket släppt eftersom Estonia ligger på styrbordssida.)

Först när vatten kom in underifrån blev det ödesdigert att det dessutom fanns vatten på bildäck, vilket var fallet redan under tidigare resor. Därom har många passagerare vittnat efter Efterlystsändningen. Förekomsten av vatten på bildäck berodde på att både bogrampen och bogvisiret var otäta och stora mängder vatten kunde sippra in genom dessa. Just under olycksnatten, när kaptenen höll så hög fart, trängde naturligtvis extra mycket vatten in den vägen. Detta i sig hade inte kunnat sänka båten men detta vattenintrång i kombination med det vattenintrång som skedde genom det förmodade hålet kunde mycket väl leda till det hemska katastrofförloppet.

Hade det enligt SOLAS föreskrivna vattentäta skottet funnits på bildäck så hade allt gått långsammare och många liv hade kunnat räddas.

B. USA smuglar radioaktiva ämnen och vapen

Denna teori har jag själv utformat med hjälp av alla pusselbitar jag redogjort för i del 1 av boken. Jag vill betona att det rör sig enbart om en teori. De uppgifter som framkommit via olika tips och under andra omständigheter är i sig alldeles för svaga för att bevis skall kunna byggas därpå. De är i alla fall så pass starka att de kan bidra till utformandet av en teori. Med hjälp av bevis kan man utforma en dom. En teori är enbart en vägledning under utredningen för att erhålla bevis.

Uppgifterna från spionen dr Hannelore Marek, den mycket seriösa svenska källan, det mystiska telefonsamtalet till Gunnar Bendréus, FELIX-rapporten som nämner USA, samt framför allt den svenska, finska och estniska regeringens märkliga agerande genom

att inte dykundersöka bildäck ordentligt,

att besluta att vraket skall gjutas in i betong,

att rekordsnabbt lagstifta om dykförbud,

att verkställa dykförbudet innan lagen ens trätt i kraft, samt

att tillse att den internationella haverikommissionen systematiskt vilseleder allmänheten

samt tipset om att svenska Vägverket skulle fått i uppdrag att omhändertaga en känslig last i samband med att vi vet att två lastbilar under militär eskort körts från en estnisk militärförläggning och ombord på Estonia under stora avspärningar av hamnområdet och olika vägar genom Tallinn, tillåter denna teori.

Haverikommissionens första dagordning med punkten 5:

"Estlands inblandning NATO/Ryssland angående vraket" väcker misstanken att det finns vapen i vraket.

Teorin utgår ifrån misstanken att den av USA lanserade Alexander Einseln, som utsågs till estnisk överbefälhavare efter Estlands självständighet, fick i uppdrag att ombesörja framskaffandet av moderna ryska vapen för att USA skulle få en uppfattning om hur långt den ryska vapenteknologin kommit. Man skall veta att Estland var fullspäckt med modern rysk militär- och vapenutrustning. När Estland blev självständigt 1991 medförde detta inte att den ryska militären bara försvann. Först under andra halvåret 1994 drogs merparten av de ryska förbanden tillbaka från Estland. Estonias förlisning inträffade just under denna tid. Det är enligt uppgift inte särskilt svårt att komma över rysk militärutrustning om man bara smörjer generalerna på motsvarande sätt. Enligt min teori har USA förmodligen lyckats komma över intressant vapenmaterial som möjligtvis är ett resultat av det ryska SDI-programmet. Att detta existerar avslöjades av BBC under 1996. Huvudbasen för detta skall dock finnas i Kaliningrad.

Dessa vapen drivs delvis med atomkraft. Det kan också ha varit så att man kommit över atomvapen från ubåtsbasen i Paldiski. Där har det funnits en hel aktiv reaktor. Bill Clinton var på statsbesök i Estland sommaren 1994 och USA skänkte mycket pengar till landet.

Vapnen skall sedan ha forslats från en estnisk militärförläggning under stor bevakning, med två civila estniska lastbilar, för att inte väcka uppmärksamhet, ombord på Estonia. Enligt Spiegel-TV:s tämligen säkra uppgift kördes dessa två lastbilar ombord sist av alla fordon. Estonias försenade avgång just denna natt skall hänga ihop med den här transporten. Eftersom transporten var mycket känslig och Ryssland hade allt intresse av att den inte skulle falla i händerna på USA, så säkrades den med svenska marinens ubåtar. En rysk ubåt följde också med. För att förhindra att Estonia nådde hamnen i Stockholm rammade den ryska ubåten Estonia under vattenlinjen. Detta skulle tvinga Estonia att återvända till Tallinn eller evakuera alla passagerare så att ryska marinen därefter kunde ta hand om smuggelgodset.

I det här fallet är det mer sannolikt att teorin går ut på att det första hålet på däck 0 orsakades av en ubåt och att det andra av en sprängladdning inne i

fartyget eller bådadera, eftersom det hela tiden vittnas om två smällar med en till två minuters mellanrum. Syftet skulle vara detsamma, dvs att få makt över Estonia så att man kunde förhindra vapnens ankomst till Stockholm. Bomben kan ha utplacerats med libysk hjälp genom den ryska militära underrättelsetjänstens försorg, dvs upphovsmännen till FELIX-rapporten. Det lär ha funnits en civil ombord som försökte påverka kaptenen. Enligt vittnesmål från de överlevande syskonen Wachtmeister bar denne man en vinröd kavaj och satt vid samma middagsbord som alla befäl. Där rådde en stämning som om de inte hade något att säga varandra. Kanske hade den ryska underrättelsetjänstens ombud berättat för kaptenen att det fanns en bomb ombord och att man omedelbart borde vända om eller vidtaga annan åtgärd för att smuggelgodset inte skulle nå Sverige. Kanske är detta en förklaring till varför Estonia höll så hög hastighet, för att så fort som möjligt nå svenska farvatten. Jag tror nämligen inte att kapten Arvo Andresson var en dåre eller en oansvarig kapten, såsom han ibland blivit utmålad i Sverige. De negativa vittnesmålen om honom sprids av någon som gärna hade haft hans position, varför man inte kan fästa någon tilltro till dem. Man bör ha i åtanke att Estonia var den nya, fria estniska statens ögonsten. Dessutom utgjorde hon en förbindelse med västvärlden. Mot bakgrund av detta har man knappast använt en dålig kapten. Även om Andresson inte hade erfarenhet från passagerarfartyg så hade han dock tjänstgjort som kapten på stora fartyg i den ryska handelsflottan under en längre tid. Detta räcker för att han skulle begripa att man inte kan hålla hur hög hastighet som helst under en sådan storm som rådde under olycksnatten. Han hade antagligen sina försvarbara skäl för den höga hastigheten som dessutom drogs ner ca en timme innan slagsidan uppstod.

Den höga hastigheten kan också ha berott på att mannen i den vinröda kavajen tvingat kaptenen att snabbt komma ifrån Mariella och Silja Europa genom att gå till ett område söder om den vanliga ruttan, där det var som djupast. Där skulle vapnen sänkas för att göra dem oåtkomliga för USA.

Det är till och med möjligt att en så hård kamp utspelades mellan den civile i vinröd kavaj och kaptenen att det utbröt skottlossning. Den finska militären har ju berättat för Jutta Rabe att kaptenen hade en skottskada i huvudet. Samma rykte kommer från Viking Lines kretsar. Det behöver naturligtvis inte vara på det viset. Det är också tänkbart att kaptenen begick självmord efteråt, om det nu över huvud taget fanns en skottskada.

När katastrofen blivit en realitet, som ingen eftersträvat, så kvarstår enligt teorin att USA med hjälp av Sverige har missbrukat en passagerarfärja för smuggling av vapen som innehöll radioaktiva ämnen och som var så viktiga

för ryssarna att dessa skulle ta till alla medel i sin makt för att förhindra att USA kom över dessa vapen. Detta var man medveten om i USA och Sverige, dvs man riskerade många oskyldiga människors liv för att kunna genomföra smuglingen. Detta skulle naturligtvis innebära en skandal av högsta dignitet. När jag drog denna teori för Bengt-Erik Stenmark på Sjöfartsverket så instämde han i att om olyckan hade gått till på detta vis så hade man utnyttjat oskyldiga människor som ett slags sköld i förhoppningen att ingen skulle våga attackera dem, vilket skulle vara anledningen till mörkläggningen. Stenmark sade naturligtvis inte att han trodde på min teori utan bara att detta kunde vara ett tillräckligt skäl till mörkläggningen, ifall min konspirationsteori vore riktig.

Detta skulle förklara att säkerhetstjänsterna verkar ha varit väl medvetna om att någonting kunde inträffa och därför kunde informera Carl Bildt så snabbt som redan kl 02.15 på katastrofnatten. Detta skulle även förklara varför Carl Bildt med så kort varsel höll regeringsmöte i Finland istället för att engagera sig mer i de överlevande och dylika mänskliga frågor. För att lugna ner befolkningen gick han snabbt ut med löftet att Estonia skulle bärgas, vilket han kände att alla önskade. Därefter tog socialdemokraterna över regeringsmakten. Säkerligen har de högst motvilligt bidragit till mörkläggningen av den här skandalen. Jag förmodar att det var moderaternas goda kontakter med USA som lett till att Sverige assisterat USA i samband med vapensmuglingen. Det är fullt tänkbart att så inte hade varit fallet om socialdemokraterna suttit vid makten men nu var detta ett faktum och socialdemokraterna har säkert varit utpressningsbara på en rad punkter. Som bekant har ju den svenska underrättelsetjänsten tidigare hjälpt USA. Som påpekat hjälpte Sverige USA med spionage i det kommuniststyrda Vietnam när Sverige som första västnation fick öppna en ambassad där under Vietnamkriget. Det kan också hända att USA kommit över intressant information i samband med Palme-mordet, vilket kan ha räckt för att utpressa den socialdemokratiska regeringen. Hur som helst så intog den socialdemokratiska regeringen samma hållning som Carl Bildt. Ingvar Carlsson gick ut med samma löfte dvs att allt skulle göras för att bärga båten så fort som möjligt. Han hade gott om tid att överväga saken eftersom han inte var den som först tvingades avge detta löfte. Trots detta lovade han bärgning och lät kort därefter Johan Franson och Ines Uusmann gå ut med felaktig information, vilken skulle påverka opinionen. Man instiftade ett etiskt råd med trogna vasaller och lät Yrsa Stenius från *Aftonbladet* (som en maktens megafon) publicera uppgifter som skulle avskräcka alla från en bärgning av Estonia. Sedan bestämdes, utan att de anhöriga ens tillfrågades, att båten skulle stanna på havsbotten och gjutas in i betong. Beslutet om betongövertäckning utgör ett starkt indicium för att

någoting måste döljas där nere på havsbotten. Med tanke på Sveriges dåliga ekonomi vid denna tid och även idag, fanns ingen anledning att lägga mer än 360 miljoner kronor på en betongövertäckning i det uppgivna syftet att skydda gravfriden för att tillmötesgå de anhöriga. Detta ligger långt utanför alla rimliga proportioner. Att det inte var de anhörigas intressen man hade för ögonen visades ju tydligt genom att dessa inte ens tillfrågades. Dessutom skulle det inte i något annat sammanhang falla staten in att skydda en liten grupp människors, dvs de anhörigas, särintresse genom att punga ut med sådana astronomiska belopp.

Vidare lyssnade man inte på alla de tekniska experter som varnade för och avrådde ifrån en betongövertäckning, eftersom den skulle tänja tekniken till bristningsgränsen med en överhängande risk för ett misslyckande. Sedermera misslyckades också betongövertäckningen och sköts därför upp. Som bekant hade politikerna fram till 1999 ingalunda avskrivit planerna på betongövertäckning, trots att det stod helt klart att en överväldigande majoritet av de anhöriga och många andra motsatte sig denna.

När beslutet om betongövertäckning sköts upp sades uttryckligen att förberedelserna för densamma skulle fortgå, innebärande att tusentals ton med makadam och sten tippades ut kring vraket, vilket med all sannolikhet åsamkat vraket allvarliga skador. Som bekant pågick fortsatta förhandlingar mellan Sjöfartsverket och NCC rörande en ny betonglösning, vilken blir ännu dyrare på grund av all fördröjning. Huvudentreprenören är heller inte NCC utan det holländska bolaget Smit Tak B. V., vilket är specialiserat på att oskadliggöra atomavfall under vatten.

Redan här säger enkelt "bondförnuft" att någoting inte stämmer. Att socialdemokraterna av ren välvilja skulle hjälpa moderaterna är föga troligt. De måste ha mycket starka skäl för att agera på det här viset. Att Ines Uusmann alltjämt är plågad och pressad i Estoniafrågan kan inte bara förklaras med de anhörigas missnöje. Det måste stå mycket höga värden på spel i den här frågan, vilket går alldeles utmärkt att förklara med att USA utövar press på Sverige för att mörklägga Estoniafrågan. Detta ursäktar i viss mån den socialdemokratiska regeringens agerande. De har så att säga fått ärva en ful fisk från de borgerliga och har på grund av utpressning tvingats hålla god min i elakt spel.

Om nu en skandal skulle uppdragas en vacker dag, kommer antagligen Göran Persson att kunna klara sig, såvida han inte nu under resans gång begår för många strategiska misstag. Han kan nämligen alltid bekvämt skylla på Ingvar Carlsson. Det är också möjligt att man valt att inte informera Göran Persson fullständigt om allt, för att rädda honom. Det som skulle kunna ligga

Persson i fatet är att han inte reagerade på ett ändamålsenligt sätt när han erhöll brevet från de anhöriga till de åtta försvunna besättningsmännen.

Om Persson efter att ha läst min bok trots allt fortfarande inte vidtager kraftfulla och ärligt menade åtgärder för att få fram sanningen går inte heller hans karriär att rädda ifall bubblan brister. Det faktum att hans Analysgrupp under Peter Örn trots allt rekommenderade en bärgning av kropparna kan tolkas som att Persson vill att sanningen skall komma fram.

Ines Uusmann skulle dock inte ha en chans att klara sig ifall skandalen uppdagades. (Här planerades redan hennes återtag genom att hon förlorat omröstningen om en plats i den kommande riksdagen efter valet mot Kent Härstedt.) Hon blev inte heller minister i det nya kabinettet efter att hennes departement upplöstes.

Detsamma gäller antagligen Carl Bildt och Gun Hellsvik från moderaterna.

Intressant är här att Carl Bildt drog sig tillbaka från sin post som högsta moderatledare till synes utan konkret anledning. Just vid denna tidpunkt stod det dock klart för etablissemangen att starka krafter verkade för att sanningen om Estonia skulle uppdagas och några dagar efter Bildts avhopp publicerades bilder på "pink package" för första gången i Sverige (se omslagsbilden).

Mina misstankar om att även Meyervarvet tidigare bidragit till mörkläggningen av ett eventuellt sabotage har blivit alltmer bekräftade. Det kan finna sin förklaring i att det är USA som ytterst ligger bakom mörkläggningen. Den tyska regeringen har alltid agerat undfallande gentemot USA i försvarspolitiska frågor.

C. Ryska maffian utpressar skyddspengar

Det är allmänt känt att ryska maffian försöker få herraväldet över smugeltrafiken mellan Tallinn och Stockholm, vilket var en gammal välbeprövad och mycket lönsam smugelrutt redan på sovjettiden. Den lär ha haft framgång i detta till en början och det ryktas att Estonia Shipping Company, dvs Estonias rederi, i början var tvunget att betala skyddspengar till maffian. Eftersom Estland blev alltmer självständigt lyckades esterna så småningom befria sig ur ryska maffians grepp. Detta i motsats till exempelvis Riga som enligt uppgift fortfarande kontrolleras av den ryska hamnmaffian. Lettland har också en mycket större andel rysk befolkning än vad Estland har.

Härvid skall man veta att rysk maffia ofta har sina rötter i det gamla sovjetiska systemet och de pampar som då satt vid makten. I synnerhet rekryterar den ryska maffian sina medlemmar bland f d anställda inom under-

rättelsetjänsterna som delvis blivit arbetslösa men fortfarande förfogar över mycket goda kontakter, kunskap och även specialvapen. Därför kan ingen tydlig gräns dras mellan ryska maffian och ryska underrättelsetjänster. Dessa två institutioner går delvis in i varandra. Detta kan man läsa mer om i en mycket intressant bok av Jiirgen Roth med titeln "Die Russenmafia", utgiven av förlagen *Rasch und Rhörich* i Tyskland.

I och med att den estniska staten lyckades befria sig från maffiagreppet i Tallinns hamn, så slapp Estline betala maffian ytterligare skyddspengar. För att tillse att Estline även fortsättningsvis skulle betala den ryska maffian var maffian tvungen att visa sin makt. Därför smugglades en bomb ombord på Estonia vilken placerades på däck 0, vilket var obefolkat efter kl 22.30 när bastu- och swimmingpoolavdelningen stängdes för allmänheten. Man visste också att ett hål på däck 0 inte kunde leda till skador synliga från vattenytan, eftersom Estonia var en tvåkompartmentbåt och endast däck 0 med swimmingpool- och bastuavdelningen skulle vattenfyllas. Detta skulle ge en annan trim som t o m skulle öka båtens stabilitet. Estonia skulle då ha kunnat fortsätta till Stockholm men rederiet skulle ha fått en varning. Man skulle behöva täta till hålet men därefter skulle Estonia kunna återvända till Tallinn. Varningen skulle resultera i att rederiet för att undvika fler incidenter snällt skulle återuppta betalningen till maffian.

En anledning till att FELIX-rapporten skrevs kan vara att maffian hade goda kontakter med FELIX-gruppen. Maffian kan ha fått hjälp med sprängningen på däck 0. Den kan även ha fått hjälp med installationen av den tekniska utrustningen med vilken man kunde lamslå manöverinstrumenten på kommandobryggan.

Man kan ha fått hjälp av radiospecialister som utsänt störningssignaler från en radiostation på Högländ i Finska viken. *Leonid Bykovs* märkliga turer (se slutet av kapitel K, Slutrapporten) passar väl in i bilden.

Det som talar emot denna teori är det stora hemlighetsmakeriet efteråt. Teorin kan svårligen förklara varför Estonia måste ingjutas i betong. Ej heller förklaras förbudet mot undersökningar av Estonias bildäck respektive varför den internationella haverikommissionen önskar avleda uppmärksamheten från det eventuella hålet. Den ryska maffian är enligt min bedömning inte tillräckligt stark för att sätta press på både den borgerliga och den socialdemokratiska regeringen samt vissa poliser och åklagare i Sverige, respektive domaren i Frankrike.

Möjligtvis skulle den estniska regeringens skäl för att mörklägga sanningen kunna vara att den inte önskade visa för omvärlden att den tidigare varit utsatt

för utpressning från den ryska maffian. Man skall inte glömma att Estonias rederi ägs av estniska staten.

Teorin skulle heller inte förklara åtta besättningsmedlemmars försvinnande. Även om kaptenen var medveten om att skyddspengar betalats till maffian tidigare så vore detta inget tillräckligt skäl för att låta honom och sju andra försvinna.

Den ryska maffians agerande skulle inte påkalla den tyska säkerhetstjänstens inkoppling. SÄPO och MUST skulle knappast heller involveras.

Det enda som talar för teorin är att alla de tips som kom in via Efterlyst och som rörde attentatsfrågor nästan enhälligt gick ut på att det skulle vara ryska maffian som sänkt Estonia. Ingen nämnde ryska underrättelsetjänsten eller liknande utan endast maffian.

Detta argument skulle kunna leda till en kombination av två teorier.

D. En kombination av båda teorierna

Eftersom den ryska maffian har täta kontakter med den ryska underrättelsetjänsten kan det tänkas att dessa kretsar ville slå två flugor i en smäll. Dels ville man pressa Estline att betala skyddspengar, vilket bolaget kanske gör numera. Genom bomben på däck 0 visade man tydligt sin makt. Dessutom kunde man förhindra ankomsten till Stockholm så att de ryska vapen som smugglades på de civila lastbilarna inte kom i USAs händer. Denna teori kan förklara varför det kom så många tips om att ryska maffian skall ha sänkt Estonia. Den kan också förklara varför USA skulle ha intresse av att mörklägga sanningen. Först om USA finns med i bilden kan de svenska myndigheternas agerande få en vettig förklaring. Jag tror nämligen inte att enbart makthavarna i Sverige är kapabla att genomföra mörkläggningen så mäterligt som nu görs.

Det är därför lockande att försöka förklara Estonias förlisning med en kombination av de båda teorierna. Denna skulle så att säga lägga samman de flesta av de pusselbitar som presenteras i del 1 av boken.

Det intressanta är att inte ett enda bevisbart faktum framkommit vilket talar emot denna teori. Tvärtom dyker ständigt nya faktorer upp som bekräftar densamma. Den senaste i raden var när jag nyligen i *Aftonbladets* arkiv fann en tidningsartikel från den 16 oktober 1994, där man skriver att den enda överlevande av befälen var skeppsläkaren Viktor Bogdanov, 42 år. Uppgiften om nämnde Bogdanov lämnades bara i en bisats och artikelns huvudinnehåll var en utskrift av de sista radiosamtalen mellan Silja Europa, Mariella och

Estonia. Därför fanns väl ingen anledning för journalisten att hitta på en sådan uppgift. Dock kan det ju förhålla sig så att uppgiften inte kontrollerades tillräckligt nog. Det faktum att den över huvud taget nämns så sent som den 16 oktober 1994, när egentligen all förvirring hunnit lägga sig, är ett starkt talande indicium för att Bogdanov överlevt men därefter blivit bortförd. Om Bogdanov blivit bortförd talar ju mycket för att övriga försvunna också blivit det. Försvinnandet av höga befäl respektive personer som kände till att dessa överlevt kan enligt min mening bäst förklaras genom USA-teorin.

Något som starkt talar emot alla konspirationsteorier är att många människor i så fall skulle delta i konspirationen. Det är föga sannolikt att inte en enda läcka skett efter fem år. Å andra sidan kan man anse att vissa läcker skett. Se tips till *Spiegel* och andra från Sjöfartsverket. Dock är det ingen som trätt fram och officiellt deklarerat att en gigantisk konspiration föreligger. Å andra sidan råder stor brist på civilkurage hos många tjänstemän och kanske har man lyckats skrämman dem tillräckligt.

Dessutom löper man risk att bli ignorerad när man ensam går ut mot en etablerad opinion. Jag är själv väl medveten om denna risk och många kommer säkert försöka bemöta mig på samma sätt som Andi Meister bemöttes efter publiceringen av hans obekväma bok.

En eventuell konspiration av denna omfattning har aldrig tidigare diskuterats i Sverige. Detta leder tankarna till Palmemordet. Många paralleller har dragits mellan myndigheternas hantering av Palmemordet och Estonia-katastrofen. Även där har den ena kommissionen efter den andra löst av varandra utan att några resultat presterats. Å andra sidan finns inga bevis för att en konspiration skulle föreligga där heller.

Ytterligare en omständighet som talar emot alla mina konspirationsteorier är att i stort sett ingen svensk journalist nappar på dem. Jag har som tysk naturligtvis sämre möjligheter att bedöma svenska förhållanden. De flesta svenskar som jag tillfrågat har samfällt svarat att något sådant inte skulle kunna ske i Sverige. Rent tekniskt skulle en sådan gigantisk konspiration inte kunna genomföras här. Här har jag naturligtvis inga bra motargument eftersom jag inte fått lika god insyn i svenska förhållanden då jag bott i Sverige i sammanlagt bara ca tio år.

Å andra sidan har jag inte mött något argument som skulle tvinga mig att ge upp mina teorier och misstankar. Det kan tvärtom vara så att Sverige under lång tid sovit ett slags törnrosasömn, utan inblandning i krig eller liknande hemskheter, vilket gjort att man helt enkelt inte klarar av att tänka i så hemska banor som dessa. I och med att förruttnelsen inom den politiska makteliten i Sverige bara sker gradvis har man inte utsatts för skandaler i denna omfattning

tidigare. Detta skulle kunna invagga svenskarna i en falsk trygghetskänsla. Jan Guillous avslöjande att Sverige hjälpte USA att spionera under Vietnamkriget samt hans misstankar kring Palmemordet skulle å andra sidan vara ett tecken på att makthavarna i Sverige är rätt skickliga på att hemlighålla obekväma uppgifter.

När jag diskuterar mina teorier med svenskar ifrågasätter jag varför Estonia skall gjutas in i betong. Detta besvaras med att en närmast panikartad stämning rådde varför felaktiga beslut lätt kunde fattas. Det skulle vara en del av maktens arrogans att vägra backa från ett beslut som en gång fattats.

Något som talar emot detta är att betongövertäckningen kostar så fruktansvärt mycket pengar. Dessa pengar skulle kunna användas till annat som ger mer röster i nästa val. Dessutom har betonglösningen och hela Estoniahandlingen givit den socialdemokratiska regeringen en enorm bad-will som kan kosta den många röster. Framförallt är argumentet att man skulle vidhålla en gång fattade beslut svagt mot bakgrund av att både Carl Bildt och Ingvar Carlsson gick ut med glasklara löften om att Estonia skulle bärgas, kosta vad det kosta ville. Här ville man inte hålla fast vid en gång fattade beslut. På så sätt har de båda politikerna och deras partier förlorat enormt i trovärdighet.

För mina teorier talar att oppositionen håller sig så lugn. I normala fall hade de borgerliga kunnat utnyttja den plötsliga svängningen från Ingvar Carlssons löfte att bärga Estonia till att gjuta in henne i betong, eftersom de själva utlovade en bärgning. Man skall inte glömma att betonglösningen vållat en storm av upprörda känslor hos hela svenska folket samt utomlands. Trots detta står moderaterna på socialdemokraternas sida i den här frågan. När det gäller nya dykundersökningar håller samtliga riksdagspartier mycket låg profil och vänsterpartiet meddelar att alla riksdagspartier har enats om att inte propa på en ny dykundersökning. En dylik enighet skulle knappast uppstå bara på grund av att Ines Uusmann betett sig som ett betonghuvud och inte vill ändra på beslut som en gång fattats.

Del 3 Bevisvärdering

Följande kan bevisas idag, den 1 december 1999.

1. Den Internationella Haverikommissionen har blåljugit

Enligt fysikens lagar kan enbart vatten på bildäck inte sänka en färja av Estonias konstruktion så snabbt som skedde. Med citat ur Henrik Sillastes vittnesmål refererar haverikommissionen dessutom själv på sidan 66 i slutrapporten till att slagsidan uppstått innan rampen öppnats på vid gavel. Dessutom kan kommissionen inte förklara hur vatten kom in under bildäck.

Haverikommissionen bestod av mycket skickliga personer, åtminstone på den finska och svenska sidan. Den har inte för nöjes skull fabricerat en lögnrapport. Kommissionen har agerat på uppdrag. Det måste föreligga synnerligen tunga skäl för att föra allmänheten bakom ljuset på ett så pass allvarligt sätt. Kommissionsmedlemmarna misstänks ha begått flera brott, t ex skyddande av brottsling, tjänstefel m m. Lögnspredning rörande en vanlig olycka skulle inte förklara de risker kommissionen tagit. Mörkläggning av ett massmord skulle däremot kunna "rättfärdiga" en sådan insats, kanske med motiveringen att skydda Sverige.

2. Hemligstämpling av dokument

400 dokument på UD är fortfarande hemligstämplade under hänvisning till att Sveriges relation till främmande makt skulle allvarligt rubbas om de offentliggjordes.

Denna hemligstämpling kan förklaras enbart med att någonting kriminellt skall tystas ned.

3. Systematisk mörkläggning genom svenska massmedier

Även här misstänks att redaktionscheferna begått olika brott, framförallt skyddande av brottsling. Dessa höga herrar skulle aldrig utsätta sig för dylika

risker om det inte gällde att dölja någonting allvarligt. Även detta indikerar att ett allvarligt brott begåtts i samband med Estonias förlisning.

4. Betongövertäckning och dykförbud

Lagstiftande om en så dyr lösning (som inte önskas av någon) och brott mot den internationellt erkända regeln om öppet hav genom en krystad dykförbudslag, visar att också ansvariga politiker döljer något. Även här finns misstanke om skyddande av brottsling. Eftersom alla riksdagspartier bidragit till mörkläggningen måste ett synnerligen allvarligt brott föreligga.

5. Förfalskande av vittnesmål och undanröjande av bevis

De polismän som förfalskat vittnesmål samt undanröjt viktigt bevismaterial ur polisakten och de åklagare som aldrig beivrar några brott i samband med Estonia, trots att det enkelt hade kunnat göras, misstänks också för skyddande av brottsling. Dessa personer riskerar sina karriärer och det gör de ingalunda för en småsak.

6. Rampen revs aldrig ut

Vi såg i kapitel V. att det lätt kan bevisas att rampen aldrig var öppen som kommissionen påstår. Vattnet måste alltså ha kommit in en annan väg. Det faktum att det krävdes vatten under bildäck för att sänka Estonia så snabbt, indikerar att det måste ha funnits ett hål under vattenlinjen.

7. Hålet på styrbordssidan

Mycket riktigt kan vi nu härleda ur filmmaterialet att man försökte skicka in en fjärrstyrd kamera (ROV) på bildäck men lyckades inte ta vägen mellan rampens överkant och skrovet eftersom detta utrymme var alltför smalt. Istället skickades kameran längre ner och genom ett stort hål i skrovet rakt in på bildäck.

Förekomsten av ett hål på styrbordssidan är därmed till hundra procent bevisad. Av handlingarna framgår att det var planerat att skicka in kameran på

bildäck. Att så är fallet framgår av dykloggen och siffrorna på dykvideon. Bilderna från bildäck visar dessutom delar av bildäcks inre konstruktion.

Varför mörkläggs uppgifterna om hålet i skrovet? Om hålet uppstått i samband med en vanlig olycka eller efter förlisningen hade det väl knappast funnits skäl att mörklägga det och ta sådana ofantliga risker. Hålet är alltså resultatet av ett sabotage.

8. RITS-övningen den 2 februari 1994

På grund av att det förekommit många allvarliga bombhot mot Estonia månaderna före hennes förlisning, genomfördes en räddningsövning för att kunna hantera ett bombattentat. Detta indikerar att det förelåg rädsla för ett riktigt attentat.

Det första larm som sändes ut ombord var Mr Skylight no 1 and 2, dvs ett kodat brandlarm för bildäck och däcket därunder. Eftersom besättningen nyligen övat Mr Skylight-larmet är det föga troligt att den förväxlade larmen. En brand hade med all sannolikhet utbrutit på grund av en explosion. Även detta bevisar att ett massmord begåtts.

9. Systematisk störning av mayday-trafiken

Omständigheten att besättningen inte hade möjlighet att sända ut sin mayday-signal är också ett starkt indicium för att ett massmord begåtts. Syftet med att störa mayday-trafiken skulle vara att ingen skulle överleva.

10. Många överlevande hörde explosionerna

Just de överlevande (både besättningsmän och vanliga passagerare) som befann sig på de nederst belägna däckerna och var de som först upptäckte vatten i sina hytter, innan slagsidan uppstod, har vittnat om kraftiga smällar. Många besättningsmän uppger att de inte uppfattat det som om dessa smällar härrörde från vatten. Smällarna var så hårda att hela båten riste till vilket tyder på en kollision eller en explosion eller bådadera. Carl Överg har dessutom vittnat om att han kände lukten av krutrök från skrovet när han stod på det.

11. Visiret sprängundersöktes

Haverikommissionen lät med hjälp av den finska kriminalpolisen undersöka Estonias visir redan hösten 1994 direkt efter bärgningen för att se om det utsatts för sprängattentat. Detta indikerar att kommissionen hyste misstankar i den riktningen. När jag första gången hörde detta, fann jag det fullkomligt absurt att företa en sådan undersökning eftersom misstanken om ett attentat låg så långt borta. Att det sedan skulle visa sig att kommissionen medvetet använde en felaktig metod vid undersökningen trots att den kände till den metallurgiska metoden och att den senare vägrade utföra en metallurgisk undersökning av visiret, visar att visiret sprängdes loss från skrovet. Den enda förklaringen till att skrovet utsatts för en dylik sprängning är att Estonia sänktes medvetet.

12. SÄPO:s sabotageutredning

SÄPO företog redan hösten 1994 en omfattande sabotageutredning mot bakgrund av tips som enligt Expressen bedömdes mycket seriösa. Utredningen försvann sedan spårlöst för att nämnas bara i olika tips. Också dessa omständigheter bevisar att sabotage förelåg. När det gäller säkerhetstjänster måste man nämligen tillämpa regeln om omvänd bevisbörda. Säkerhetstjänsterna är så mäktiga att det är svårt att överbevisa dem. Därför är det tillåtet att kasta om bevisbördan om det finns indicier på att säkerhetstjänsterna agerat på ett visst sätt. Eftersom Expressens artikel baseras på fakta och även SÄPO:s Thore Forsberg befann sig på dykplattformen, vilket dock officiellt förnekas, och rapporten försvunnit spårlöst, kan det bevisas att SÄPO utgick ifrån att det var fråga om sabotage. Detta i sin tur bevisar att det förelåg ett sabotage eftersom det inte finns någon anledning för SÄPO att hitta på något sådant.

13. Häxjakt mot mig

Om jag vore en idiot eller sinnessjuk skulle det inte finnas någon anledning att förfölja mig. Häxjakten mot mig visar tydligt att mina misstankar om massmord är riktiga.

14. Blindgångarna

Slutligen bevisar de båda kvarlämnade blindgångarna (se bokens omslag och baksida) att det måste ha förekommit omfattande sprängningar vid Estonias skrov. Teoretiskt är det naturligtvis möjligt att dessa satts dit efter förlisningen men det är föga troligt eftersom vraket varit så välbevakat alltsedan förlisningen. Blindgångarna passar väl in i det övriga scenariot. Plåtskadorna mellan rampen och visiret på styrbordssidan pekar dessutom enligt experterna tydligt på att sprängladdningar har detonerat där.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis pekar allt på ett iskallt massmord. Inte ett enda faktum förmår att med hjälp av logiken tillintetgöra detta scenario. Tvärtom dyker dagligen nya indicier och bevis upp som pekar mot det skrämmande scenariot att M/S Estonia sänktes.

Upprop

Jag tror att det finns en rad tjänstemän inom statliga verk, i synnerhet Sjöfartsverket, samt inom polisen och åklagarmyndigheten som inte är införstådda med sina chefers agerande och som märker att deras handlingssätt medför hård kritik mot hela kåren helt i onödan. För att inte äventyra sina karriärer föredrar dessa tjänstemän dock att tiga.

Dessutom finns det säkert många andra medborgare i Sverige eller andra länder som innehar känslig information men inte vågar lämna ut den av rädsla att riskera sina karriärer eller på grund av att de blivit utsatta för påtryckningar respektive avgivit löften om att inte yppa någonting.

Några av de överlevande vittnen som har skrämts upp har uppgivit för mig att de skulle våga vittna om de inte vore ensamma. Jag skulle höra av mig till dem om jag kunde finna andra likasinnade som var beredda att vittna.

Därför ber jag alla som läser mina ord och som bär på dåligt samvete för att de inte öppnat munnen, att anonymt eller direkt höra av sig till mig så att vi kan samordna ett gemensamt vittnesmål, om så önskas också det anonymt. Jag garanterar absolut tystnad så länge inte vederbörande vill att jag använder mig av dennes information. Som tysk advokat är jag dessutom enligt lag ålagd tystnadsplikt.

Den som vill ringa mig ber jag ha i åtanke att mina telefon- och telefaxledningar med stor sannolikhet är avlyssnade. Min adress är: Nybrogatan 3, 114 34 Stockholm, telefon 08-678 34 36, telefax 08-678 43 34. Privat: Brahegatan 26. E-post: henning@witte.se. 114 37 Stockholm.

Har någon sett de försvunna besättningsmedlemmarna? Frågan riktas särskilt till personal på sjukhus, framförallt Huddinge sjukhus och Södersjukhuset samt mentalsjukhus runt om i landet. Just de vackra tvillingarna borde vara lätta att komma ihåg.

Alla som känner solidaritet med de anhöriga ber jag att vidare rekommendera denna bok så att informationen sprids så långt som möjligt.

Slutord

Jag frågar mig numera varje dag om det verkligen kan vara så illa att det föreligger en gigantisk konspiration kring Estonias förlisning och varför just lilla jag skulle vara den som upptäcker detta. Jag försöker förgäves finna fakta som förstör denna dystra bild. Dock kommer nästan dagligen nya uppgifter fram som stärker misstankarna, i synnerhet ju mer jag talar med de överlevande och undersöker filmmaterialet från dykarna. Varför är det ingen som offentligt kritiserar mig när jag uttalar misstankar om brott angående Olof Forssberg och övriga svenska ledamöter i haverikommissionen? Varför inlåter sig haverikommissionen inte i diskussioner med det tyska varvet om de tekniska detaljerna och annat? Varför får jag inga svar från den svenska regeringen på de känsliga frågor jag ställer? Varför hemligstämplas så många intressanta handlingar? Varför förföljs jag?

Många av mina vänner har avrått mig från fortsatt hantering av Estoniafallet. Inte minst av säkerhetsskal. Som någon uttryckte det; "Det är väl inte dina bekymmer att de anhöriga inte kan avsluta sitt sorgearbete på grund av alla rykten som florerar och alla diskussioner som förs om Estonia fortfarande efter fem år."

Säkert kommer jag att angripas på grund av den här boken.

Man kommer att anföra att boken inte är seriös, eftersom bevisningen skulle vara alltför tunn. Visst behövs en ny utredning.

Man kommer även att anklaga mig för att bidra till att sprida onödiga rykten och därmed försvåra de anhörigas sorgearbete. Mot detta kan invändas att rykten redan florerar (jag kom in i bilden på ett mycket sent stadium) och att de inte kunnat dödas. Bara genom en ny dykning och haveriutredning kan detta ske.

Säkert kommer man även att försöka idiotförklara och förlöjliga mig såsom Andi Meister gjorde i sin bok. Det största hotet är dock att boken tigs ihjäl. Ju färre människor som blir inspirerade av dessa misstankar, desto mindre socialt och officiellt tryck sätts på makthavarna att genomföra respektive tillåta en ny undersökning.

Estoniafallet har också blivit en slags utmaning för mig. Vi stötte på många hinder innan processen i Paris över huvud taget kunde anhängiggöras. Det faktum att vi lidit så många bakslag på så bred front under ärendets gång sporrar ytterligare till att fortsätta. Jag månar mycket om rättvisa och sanning. Dessa höga värden skall inte åsidosättas på grund av politikernas och/eller maffians egoism. Jag tycker att vi är skyldiga att agera för alla de människor som på ett så fruktansvärt sätt fick sätta livet till i den onödiga katastrofen. Dessutom gäller det inte bara dem som omkom utan även de överlevande respektive alla anhöriga till de omkomna. Det är i synnerhet mycket synd om den lilla gruppen anhöriga till de åtta eller nio estniska besättningsmän som antagligen räddats men försvunnit i efterhand. Dessa människor befinner sig en svår situation. Det är min högsta önskan att jag kunde avsluta även deras lidande så fort som möjligt. Dessutom kan den framtida sjösäkerheten enbart förbättras på ett effektivt sätt när vi vet vad som orsakade katastrofen. Det är antagligen dags att öka kontrollen för att förhindra smuggling på färjor. Kanske kan denna bok i någon mån bidra till detta.

Avslutningsvis vill jag i ärlighetens namn nämna ytterligare ett skäl till att jag inte är beredd att ge upp. Detta skäl är att jag älskar Sverige som har gett mig så mycket. Estoniafallet gör det nämligen uppenbart att there is something rotten in the State of Sweden....

Även detta kan och måste vi ta itu med.

Förkortningar

Här följer en förteckning över förkortningar som används i boken:

BND Bundesnachrichtendienst - tyska säkerhetspolisen
DIS Den Internationella Stödgruppen
DN *Dagens Nyheter*
ESCO Estonian Shipping Company
FN Förenta Nationerna
GRU Rysk militär underrättelsetjänst
GP *Göteborgs-Posten*
IMO International Maritime Organisation - FN-organ för internationell sjösäkerhet
JAIC Joint Accident Investigation Commission
KTH Kungliga Tekniska Högskolan
MUST Militära underrättelsetjänsten
NDR Norddeutscher Rundfunk - tysk radio- och TV-station
SFS Svensk Författningssamling - lagtextsamling
SHK Statens Haverikommission
SOLAS FN-regler för sjösäkerhet
SSI Sektion för Särskild Inhämtning, del av den svenska militära underrättelsetjänsten
SvD *Svenska Dagbladet*
SÄPO Säkerhetspolisen
TV 2 Den andra statliga TV-kanalen i Sverige
TV 4 Privatägd TV-kanal i Sverige
ZDF Tyska statliga TV

LITTERATURFÖRTECKNING

Tidigare utgiven litteratur m.m. rörande Estoniakatastrofen

"Lies and Truths about the M/V ESTONIA Accident"

av Anders Björkman,
Beausoleil, januari 1998
ISBN 2-911469-09-7

"Nya Fakta om Estonia - Bidrag till saklig debatt om Estoniaolyckan"

av Anders Björkman,
Beausoleil, mars 1999

"Estoniakatastrofens obesvarade frågor

En granskning av Estoniautredningen. Bidrag till saklig debatt om Estoniaolyckan"

av Anders Björkman,
Beausoleil, november 1999

Boken var vid denna boks tryckning ännu inte utgiven; därför anges enbart kapitel och inte sidor.

"Därför överlevde jag Estoniakatastrofen"

av Leif Bogren,
Eslöv, 1996

"Det som inte kunde ske"

av Kent Härstedt,
Stockholm, 1996

"Katastrofkurs"

av Anders Hellberg och Anders Jörle,
Stockholm, 1996

"Mayday Mayday"

av Mats Lundegård,
Stockholm 1995

"ESTONIA
Berättelsen om en tragedi"
av Bodell, Kasvi, Lidén, Bonnier, Alba,
Falkenberg 1995

"Geheimsache ESTONIA"
av Cay Radermacher
Nymphenburger Verlag 1999

Regeringskansliet

"Etiska rådets redovisning av ställningstagande inför regeringens beslut avseende M/S Estonias förlisning och dess följder"

Kommittédirektiven, Analysgrupp för granskning av Estoniakatastrofen och dess följder, Dir. 1997:105

Kommunikationsdepartementet

- Underlag om Estoniakatastrofen
- Brev från Ines Uusmann till anhöriga (pärm)
- Diarium över inkomna handlingar till kom.dep. (pärm)
- Några rättsfrågor med anknytning till Estoniaolyckan (pärm)

Kungliga krigsvetenskapsakademien

- "Krishantering. Kan vi bli bättre?"
- "När krisen kommer". Slutredovisning från Projekt Krishantering.

Lag

- (1995:732) om skydd för gravfrid vid vraket efter passagerarfartyget Estonia.
- Om skydd för gravfriden.... (pärm)

Program

"Environmental Aspects of Disasters",
International conference 20-22 okt 1997, Prag.

Prop. 1994/95:190, Skydd för gravfrid vid vraket efter passagerarfartyget Estonia.

1994/95:190, Skydd för gravfriden vid vraket efter passagerarfartyget Estonia (pärm).

Regeringsbeslut

- 1994-09-28 Uppdrag till Statens haverikommission att biträda utredningsarb... (pärm)
- 1994-09-29 Uppdrag till Sjöfartsverket ang. tekniska och legala förutsättningar för att återfinna och omhändertaga omkomna (pärm)
- 1994-10-20 Uppdrag till Sjöfartsverket att utföra konsekvensanalys avseende omhändertagande av omkomna (pärm)
- 1994-12-15 Beslut om bärgning, omkomna, gravplats och övertäckande (pärm)
- 1995-02-16 Beslut om undertecknande av överenskommelsen om gravplats m.m. (pärm)
- 1995-03-02 Uppdrag till Sjöfartsverket ang. övertäckning (pärm)
- 1995-05-24 Uppdrag till Sjöfartsverket ang. bevakning av vrakplatsen (pärm)
- 1996-04-11 Tilläggsbeslut om bevakning av vrakplatsen (pärm)
- 1996-06-19 Uppdrag till Sjöfartsverket att avbryta övertäckningen (pärm)
- 1996-10-21 Uppdrag till SPF att vara statens organ för kontakter med anhöriga... (pärm)
- 1997-07-10 Nytt beslut om bevakning av vrakplatsen

Rikspolisstyrelsen

"Estoniastudie", rapport 1995:8

Räddningsverket

- Vilhelmina kommun efter Estonias förlisning.
- Rapport räddningstjänst R61-113/95. Räddningstjänstens roll i krisstödsarbetet efter Estonia-olyckan

Sjöfartsverket

- Rapport ang. tekniska och legala förutsättningar för att återfinna och omhändertaga omkomna, 1994-10-11
- Konsekvensanalys, Estonia, 1994-12-12
- Övertäckning, Estonia, 1995-02-10
- Skrivelser till kom.dep. angående bevakningsuppdraget (pärm)

Socialstyrelsen

- Estoniakatastrofen, M/S Estonias förlisning i Östersjön den 28 september 1994
- Allmänna råd. Psykiskt och socialt omhändertagande vid stora olyckor och katastrofer, 1991:2, reviderad upplaga 1996
- KAMEDO-rapport nr 68 om katastrofhanteringen

SOU 1996:189

Efter Estonia, Rapport av Utredningen för vägledning efter Estonia-katastrofen, jämte arkivmaterial från utredningen

SOU 1998:132

Analysgruppens delrapport

Statsrådsberedningen

Promemoria, "Åtgärder med anledning av rapporten Efter Estonia (SOU 1996:189)

Styrelsen för Psykologiskt Försvar (SPF)

- Rapport 168-1, "Det ser verkligen illa ut..." Kommunikationsproblem i samband med Estoniakatastrofen 1994.
- Rapport 168-2, Mediernas Estonia, Myndigheter och massmedier som informatörer i Finland.
- *Rapport* 168-3, Estonia i medierna
- *Rapport* 168-4, Estonia, Bilder av en katastrof
- *Rapport* 168-5, Estonia, The Disaster in Estonian media
- *Rapport* 168-6, Estonia, Estoniakatastrofen, massmedierna och allmänheten.
- *Rapport* 168-7, När nyheten nådde Estland.
- *Rapport* om det arbete som hittills bedrivits inom projekt Estonia - 1997-05-30.
- Estonia, Ett forskningsprojekt 1996.
- *Estonia Information* nr 1-17.
- *Rapport* 1995:8, ESTONIA-studien.
- Beslut 1997-09-18 ang. utvidgning av uppdraget till att omfatta överlevande.

- Minnesanteckningar från möte 1997-06-30 mellan anhörigrepresentanter och riksdagsledamöter.
- Rapport 163:1-4, Kriskommunikation, kunskapsöversikter.

Stockholms läns landsting, Nordvästra sjukvårdsområdet
Utvärdering av sjukvårdens katastrofmedicinska arbete i Stockholms läns landsting med anledning av olyckan med M/S Estonia den 28 september 1994.

Sveriges internationella överenskommelser

SÖ 1995:36, Överenskommelse med Estland och Finland om M/S Estonia
Angående gravplats (pärm).

Den Tyska expertgruppen för utredning av förlisningen av M/S "Estonia"
Ahlers & Vogel, Hamburg.

Internetadresser

Jaak.Vilo@cs.Helsinki.FI

http://muhu.www.ee/ms_estonia/

http://muhu.cs.helsinki.fi/ms_estonia/e-list/msg00022.html

<http://www.maiif.com>

http://www.members.tripod.com/mv_estonia/index.html

Jiiri Lippus. lippus@ioc.ee

Olle Jarnefors ojarnef@admin.kth.se

Kari Lehtinen kari.lehtinen@abc.se

Toomas Mattson toomasm@postimees.ee

<http://www.multi.fi/AAstigb/Estonia/estonial.html>

http://muhu.cs.helsinki.fi/ms_estonia/news/msg00128.html

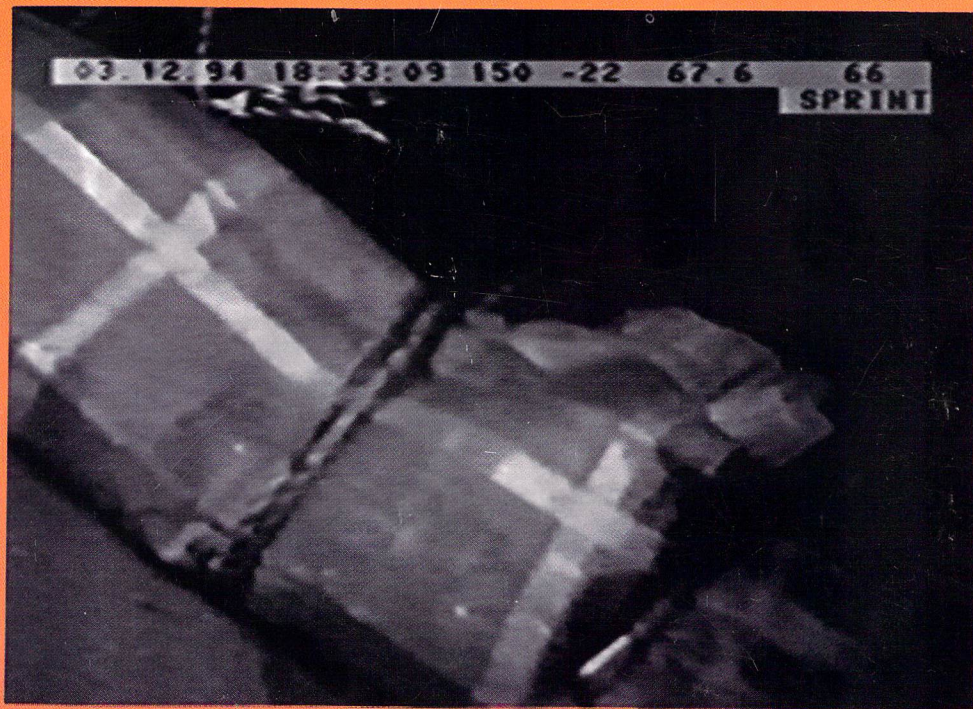
http://muhu.cs.helsinki.fi/ms_estonia/news/msg00089.html

http://muhu.cs.helsinki.fi/ms_estonia/news/msg00111.html

Namnlista på offer och överlevande av den 30 september 1994

http://muhu.www.ee/ms_estonia/nimekiri.html

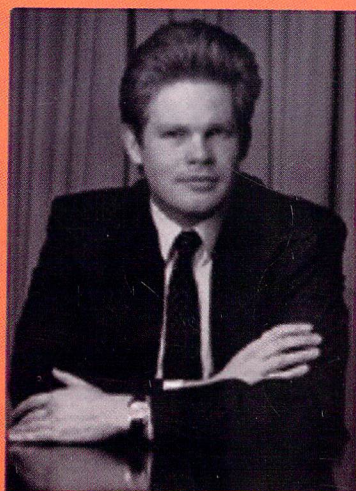
yli_kuku@korppi.cs.tut.fi (Yli-Kuka-Kari)



I boken presenterar f.d. anhörigombudet Henning Witte bevis för att M/S ESTONIA sänktes. Under sitt mångåriga arbete med ESTONIA-processen i Paris erhöll han det ena beviset efter det andra för att någonting ohyggligt skulle döljas.

ISBN 91-630-9052-x

Han visar dessutom hur hela det sk etablissemanget håller ihop i en mörkläggning med kriminella medel. Han avslöjar hur de viktigaste massmedierna censureras av STYRELSEN FÖR PSYKOLOGISKT FÖRSVAR (del av den militära underrättelsetjänsten). Han har arbetat i 10 år som tysk advokat i Sverige framförallt för näringslivet. Hans kärlek till Sverige förde honom hit och den är drivkraften i en oförtruten och farlig kamp för sanningen om katastrofen och därmed för befrielsen av Sverige från onda makter.



Wittes Förlag