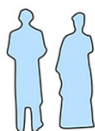


17 augusti



STADRA
TEATER

2024

ESTONIA

ÖVERLEVANDE & EXPERTER BERÄTTAR

Jag heter Johan Ridderstolpe och har under 30 år varit engagerad i Estonias förlisning.

Jag skulle önska att vi börjar med att dela vår respekt för de omkomna och anhöriga och förenar oss alla i en tyst minut. Vi kan göra det sittande då ni alla tagit plats på era stolar i teatern.

Jag var en av initiativtagarna som startade Den Oberoende Faktagruppen 1998 tillsammans med Björn Stenberg som förlorade sin bror i katastrofen. Under ett drygt decennium utredde gruppens medlemmar en rad faktiska omständigheter vilka presenterades i rapportform.

Den första rapporten, "Urkundsförfalskning för att dölja bristande sjövärdighet", gavs ut i juni 1999. Vi var övertygade att rapporten skulle tas emot positivt, åtminstone av pressen. Det blev inte så och först 2023 tvingades Statens Haverikommission att medge att Estonia inte var sjövärdig under sin sista resa. Dock baserades denna nyfunna sanning enbart på att Estonia inte hade rätt certifikat.

Det förhåller sig alltså fortfarande så att de verkliga omständigheterna som rådde vid avgången från Tallinn den 27e september 1994 hålls i dunkel. Sanningen är den att Estonia hade så pass många och omfattande fel att hon blivit kvar i hamn flera veckor om hon hade stoppats från att avgå denna kväll.

Likväl tillät svenska myndigheter att fartyget fick lämna kaj och gå mot det öde som väntade henne.

Nu undrar ni kanske, svenska myndigheter, fartyget var väl estniskt?

Det är förvisso rätt men Sverige hade ett avtal med esterna som rörde utbildning av deras motsvarighet till Sjöfartsinspektionen. Då, 1994, reglerades detta avtal enligt regelverket SOLAS som vid tiden auktoriserade den svenska myndigheten att agera i Estlands namn. Med andra ord hade svenska Sjöfartsverket och dess inspektörer enligt avtalet övertagit bemyndigandet att agera under flaggstatens regelverk, vilket i detta fall medförde att fartyget skulle stoppats och bli kvar till dess att felen hade åtgärdats.

Sverige har envist förnekat detta förhållande och lutat sig mot att Sjöfartsverkets hamnstatskontroll som gjordes innan avfärd bara var en övning och därför saknar betydelse.

Tänk er att polisen står med sina aspiranter och kontrollerar nykterheten på våra vägar. Så stoppar de en person som visar sig vara rattfull. Då säger de, poliserna, att "nu hade du allt tur för det här är bara en övning". Kör vidare du!

Själv inser jag att det inte skulle kunna ske, oavsett om det var svenska poliser eller danska som var här och övade.

Jag har många gånger fått frågan om varför jag engagerade mig trots att jag inte är drabbad i den mån att jag förlorade någon anhörig eller nära vän. Svaret är enkelt, jag är intresserad av sjösäkerhet och har i hela mitt liv fascinerats av friheten som havet ger.

Friheten kom dock i stark konflikt med mitt tänkande då jag på morgonen den 28 september 1994 följde utvecklingen av räddningsinsatsen. Det första starka minnet denna morgon, förutom konstaterandet av den fruktansvärda katastrofen, var när jag såg andrekapten Avo Piht vid liv och sedan bekräftas räddad. Han lyftes in i helikoptern men var tillräckligt stadig på benen för att kunna ta några steg in i helikoptern.

Min spontana tanke var ”bra, då kommer vi att få reda på varför Estonia förliste”.

Nu, 30 år senare vet vi att det inte gick så bra med den saken!

I dag har jag inte tänkt att prata om förlisningen som sådan eller om Haverikommissionen JAIC's alldeles egna förlisning. Det mesta är redan sagt och förmodligen har ni precis som jag redan kommit fram till att de inblandade staterna varken vill att Estonia eller sanningen ska komma upp till ytan.

En civil passagerarfärja med runt 1000 människor ombord förliser på internationellt vatten och inom loppet av ett fåtal timmar presenterar Carl Bildt orsaken till förlisningen – man tappade visiret och fartyget sjönk som en sten. Därefter har visir-scenariot med dårarnas envishet slagits fast som orsak till förlisningen. Enorma kostnader, närmast ofattbara och aldrig sammanställda har lagts på att bevaka vraket samt att bevisa att Bildts gissning var den korrekta, trots att denna gissning kom innan man ens hade hittat fartyget.

Under åren har tusentals dokument belagts med så lång sekretess att ingen av oss kommer kunna ta del av innehållet. Det har inte bara skett i Sverige utan även i andra länder som till exempel i USA. Gemensamt är att dokumenten, om de av-hemligas, riskerar leda till risk för rikets säkerhet såväl i USA som i Sverige.

2004 meddelade NSA (National Security Agency) ”att dokumenten som berör passagerarfärjan Estonias förlisning är hemliga då deras avslöjande rimligen kan förväntas orsaka allvarlig skada på den nationella säkerheten”. Även USA:s försvarsdepartement (allmänt kallat Pentagon) och CIA har begärt att dokumenten ska skyddas från avslöjande. Det här finns dokumenterat i svar från det statliga departementet ”Freedom Of Information Act” (FOIA) under diarienummer 41799A den 20 januari 2004 samt 59333 den 31 augusti 2009.

Man skulle här kunna förledas att tro att förlisningen har en militär koppling.

Om så är fallet skulle det kunna förklara varför svenska Försvarmakten och Generaltullstyrelsen i januari 1992 tecknade ett avtal om "Tullklarering av särskild materiel", vilket skedde innan den nya lagen "om krigsmateriel" antogs i december 1992 (Lag 1992:1300). En lag som i praktiken omöjliggör transporter till aktörer som saknar certifiering att ta emot militär materiel. Tack vare avtalet kunde Försvarmakten genom KSI (Kontoret för särskild inhämtning) fortsätta en olaglig verksamhet. I klartext, fortsätta olaglig införsel av militär materiel.

Här någonstans känner i vart fall jag att det ligger ett antal hudar begravna.

Så, hur skulle man få ordning på denna röra?

Jo, det första man gör är att lova att både fartyget och de omkomna ska bärgas. Man är givetvis medveten om att det är en lögn. Därför tillsätter man en utredning som ska slå fast om och hur kroppar och fartyg ska bärgas. När utredningen är klar förklarar man myndigt att fartyg och kroppar ska förbli på botten och att platsen för förlisningen skall betraktas som en gravplats.

Sedan kommer själva finessen, fartyget ska täckas in i betong för att förhindra gravplundring. För att möjliggöra betong-intäckningen måste dock botten förstärkas. De omfattande utredningar som gjordes visade att botten bestod av minst 20 meter lös dy. Nu har dyn förvandlats till 5 meter hård lera med uppstickande berg som slog sönder 22 meter av fartygets styrbordssida och skapade 2 gigantiska hål när hon lade sig på botten.

Vid förberedelserna för bottenförstärkningen rullades kraftiga mattor ut runt fartyget så att de stentradamassor man sedan avsåg dumpa inte skulle sjunka ner i dyn. Eftersom inga kroppar bärgades är det rimligt att anta att de som eventuellt låg på botten utanför fartyget hamnade under mattorna. Sedan dumpade man 100-tusentals ton sten kring fartyget, sten som alltså även idag ligger kvar.

Efter protester avbröt man detta arbete och skapade i stället ett Gravfridsavtal med den officiella anledningen att skydda vraket från besök/dykningar och plundring. Avtalet förhindrar dessutom alla möjligheter att undersöka och leta efter förlisningens orsak.

Svenska kustbevakningen engagerades att dagligen överflyga haveriplatsen till en kostnad av 8 miljoner kronor om året i jakten på möjliga gravplundrare.

Några få som är medborgare i länder som ej skrivit på gravfridsavtalet har dock haft modet att försöka ta reda på hur vraket ser ut.

Jutta Rabe och Greg Bemis gjorde 2000 och 2001 två undersökningar. Bland andra intressanta fynd hittade man och filmade 15 kroppar som låg uppradade på botten utmed fartygets sida. En av dessa kroppar låg i direkt anslutning till fartygets kommandobrygga.

Margus Kurm gjorde 2021 en undersökning av både botten och fartyget. På bilder tagna nära fartyget finns kvarlevor efter människor bland dumpad sten.

Vid filmningen av bildäck gjordes dessutom en mycket intressant upptäckt. Det kunde konstateras att det alldeles innanför rampen ligger stora mängder skräp, virke, plåtar och minst två stora trappor. Estonia sjönk med aktern först vilket resulterade att bilar och last kanade mot aktern. På styrbords kunde man 2021 nå hela 70 meter in utan att stöta på vare sig bilar, last eller skräp. På babords sida kunde man komma in 50 meter.

Hur har då allt skräp inklusive två stora trappor hamnat innanför rampen, alltså i fören av fartyget?

Dessutom ligger det en elektrisk kabel som leder ut ur fartyget där rampen fortfarande borde sitta, en kabel som försvinner långt in på bildäcket och inte kunde följas till dess slut.

Personligen tror jag inte att trappor och skräp flyter omkring på bildäck för att sedermera hamna i en hög där de nu ligger. Lika lite tror jag att rampen, som var fastkilad i sin öppning, plötsligt rostade loss för att helt obegripligt hamna lutande mot fartygets för. I samma veva skadades också den tolv ton tunga rampen genom att knäckas ytterligare och tappa några nedfällbara körplåtar. Och märk väl, rampens äventyr har inte lämnat det minsta spår på fartyget i form av repor eller andra skador.

På fartygets sida fanns det 2019 spår av larvband som ledde fram till en större lucka i fartygets sida. Luckan är den centrala in- och utgången på däck 5. Originalluckan har försvunnit och ersatts av en illa konstruerad och monterad dummy. Det är väl känt att undervattensrobotar som både kan "simma" och köras på botten med larvband finns.

Allt det här visar tydligt att det förekommit stora av oss okända aktiviteter på och i fartyget trots avtal om gravfrid och bevakning av förlisningsplatsen.

Gravfridsavtalet är alltså i praktiken ett avtal som förhindrar oberoende undersökning av vraket.

Vi står inför ett svårlöst dilemma. Internationella överenskommelser med militär koppling riskera att avslöjas om sanningen kommer fram. Det kan leda till mycket allvarliga konsekvenser för rikets säkerhet. Å andra sidan kan vi i en demokrati aldrig låta oss överköras av de som vi valt att företräda oss.

Är det vår skyldighet att acceptera det faktum att vi fråntas rätten att få veta sanningen?

Nu vill jag avsluta med en dikt ur min diktsamling, den heter "Sa Staten"

Varför får jag inte vittna, sa den överlevande?

- *Du är inget vittne i egentlig mening, sa Staten.*

Jag såg ett stort hål i fartyget, sa den överlevande!

- *Trams, sa Staten, det finns massor av överlevande som inte har sett något hål.*

Stormen kom först under morgontimmarna, visade utredningen.

- *Fartyget gick under i storm, sa Staten.*

Jag såg att fartyget sjönk med visiret på, sa båtsman som överlevde.

- *Fartyget sjönk för att det tappade visiret, sa Staten innan man ens hittat fartyget!*

Det kom massor av vatten in i min hytt på nedre däck innan slagsidan, sa flera överlevande.

- *Dumheter, sa Staten, vattnet kom från bildäck eftersom man tappade visiret och fått slagsida.*

Vattnet kom in innan smällarna och slagsidan, sa den överlevande.

- *Du vet inte vad du talar om, sa Staten, de flesta upplevde vatten efter slagsidan.*

Det var två smällar som lät som explosioner, sa det icke egentliga vittnet som överlevde.

- *Det var vågor, sa Staten, det lät som vågor!*

Efter den andra smällen lät det som om fartyget gled plåt mot plåt över ett annat fartyg, sa den överlevande!

- *Påhitt sa Staten, inget annat fartyg fanns i närheten, det har vi inte ens behövt kolla.*

Fartyget studsade upp flera meter, jag flög ur sängen och det kändes som vi gick på grund, sa den överlevande!

- *Det är 100 meter djupt på platsen, därför behöver vi inte ens bry oss om att leta efter någon oupptäckt grynnna, sa Staten.*

Jag såg en ubåt ligga i närheten av fartyget då det sjönk, sa den överlevande.

- *Det har vi inte hört talas om sa Staten.*

Redan en stund innan den första smällen klargjordes styrbords livbåtar, berättar matrosen som överlevde.

- *Det har vi inte ens brytt oss om att utreda sa Staten.*

Förlisningen började cirka klockan 00.02, så den överlevande vars klocka stannat då.

- *Det bryr vi oss inte om, så Staten, den mest troliga tiden är 20 minuter senare.*

Vid östlig vind, minst 10 meter i sekunden, tar det tio timmar att bygga upp 4 meter höga vågor i området, så SMHI.

- *Mellan klockan 19.00 och 22.00 ökade vinden från 8 till cirka 10 meter i sekunden, så Staten, vågorna var högre än 4 meter, inte bryr vi oss om vad SMHI säger!*

I fjorton år har fartyget gått i många stormar på Östersjön, och trots detta ofta hållit tidtabellen med farter kring 15 knop, så expertisen.

- *Även om fartyget hade gått saktare än fem knop i denna storm var det som att spela rysk roulett, så Staten, fartyget hade inte en chans att klara vädret.*

Det lät som två explosioner kort efter varandra, så det icke egentliga vittnet som överlevde!

- *Du menar att det lät som vågor, rättade Staten, vi skriver att det lät som vågor!*

Livräddningsmaterielet gick inte att använda, så den överlevande.

- *Allt var i sin ordning, så Staten.*

Fartyget sjönk på 10 - 20 minuter så de flesta som hade någon uppfattning om saken.

- *Det tog nästan en timme så Staten.*

Ett stort tack för att jag fick dela denna dag med er alla här på Stadra Teater – och ett lika stort tack till Sara Hedrenius, Anders Eriksson, Carl Eric Reintamm och Mikael Öun som delgav oss alla sina gripande berättelser om hur de lyckades överleva denna fruktansvärda katastrof.

Tack Claes Göran Wetterholm med familj och vänner och SEA med Lennart Berglund som möjliggjorde denna minnesdag.