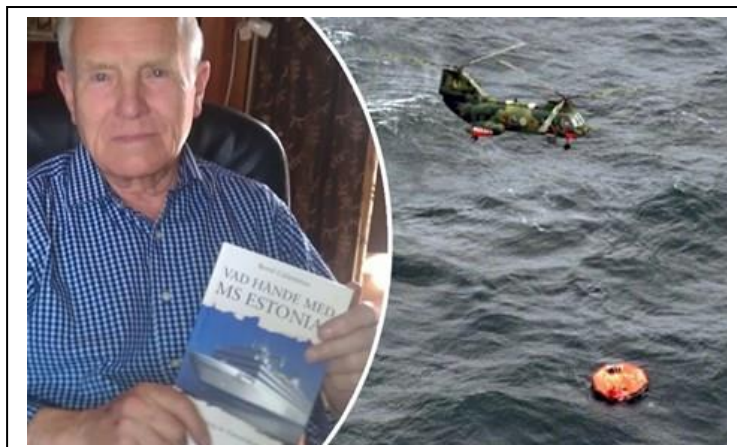


Vad hände med MS ESTONIA? - En granskning av Estoniakatastrofen

Av Bertil Calamnius
(2014)

Pia Hellertz – okt. 2020



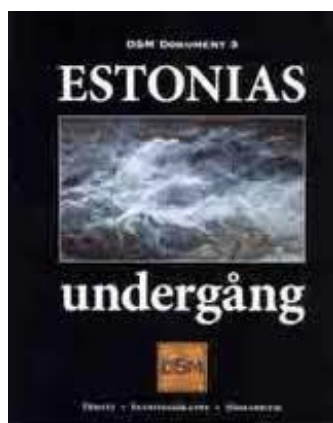
Den 28 september 2020 hade dokumentärfilmen *"Estonia - fyndet som ändrar allt"* premiär, på 26-årsdagen av den största fartygskatastrofen i fredstid i nordiska farvatten genom tiderna och en av de dödligaste överhuvudtaget under sent 1900-tal, enligt Wikipedia.¹ Enligt den officiella rapporten fanns 989 personer ombord. 852 passagerare och besättningsmän dog.

Jag minns den morgonen mycket väl. Min väckarklocka startade med nyheterna. Där låg jag i min varma, mjuka säng och fick höra att hundratals människor kämpade för sina liv i det iskalla vattnet. Efter det har jag aldrig mer låtit mig väckas av nyheterna.

Ett begrepp som kom att användas mycket ofta av kritikerna under de kommande åren var *"mörkläggnings"*. Frågan blev om och om igen: *"Varför och vad vill man mörklägga? Och vem/vilka ville mörklägga?"*

Regissören **Henrik Evertsson** och hans produktionsteam menar i dokumentären att de hittat ett helt nytt fynd som skulle förklara allt. Ett hål i skrovet skulle förklara den snabba sänkningen. Jag blev enormt förvånad.

Redan år 2013 skrev jag en artikel om katastrofen, inspirerad av **Jan Gillbergs** bok *"Estonsias undergång"* (2006).²



¹ Här kan du se alla delar i Estonia-filmen på Dplay - <https://www.dplay.se/program/estonia-fyndet-som-andrar-allt>

² *ESTONIAS undergång* - http://www.piahellertz.com/Estonsias_undergang.pdf

Jag vill gärna uppmärksamma läsaren på den målning som ligger på bokens framsida. Den är målad av konstnären **Markus Andersson** som har gjort många helt fantastiska målningar.³ Se längst ner på tavlan ansiktet på kvinnan i vågorna.



Jan Gillberg har också skrivit ett antal artiklar om katastrofen, bland andra ”Estonia 20 år” i *DSM* år 2013 nr 4 som NewsVoice publicerat i dagarna.⁴ I sin bok skriver Jan Gillberg att en dykare och reservofficer i flottan, **Håkan Bergmark**, kontaktades ”tidigt på morgonen den 28 september 1994 av Marinens räddningstjänst”. Han blir ombedd att dyka med anledning av Estonias förlisning. Gillberg skriver:

Vid de dykningar som Bergmark sedan deltar i och som inleds på lördagmorgonen den 1 oktober 1994 upptäcks ett hål i skrovet på styrbords sida inte långt ifrån bogvisiret. Dykarnas slutsats är att hålet uppstått genom en explosion inifrån. Hålet är stort nog för att en dykare med utrustning kan ta sig igenom hålet. Dykarna beläggs med livslångt tystnadslöfte (Gillberg, s. 149).

I en intervju i *Exakt24* den 6 oktober 2020 berättar Håkan Bergmark att han år 1999 fick brev från dåvarande försvarsministern som skrev att Håkan inte längre var ”värnpliktig officer” utan att han nu tillhörde civilförsvaret och därmed upphävdes hans sekretessavtal.⁵

³ Jag rekommenderar Markus Anderssons föredrag *Varför är konsten så konstig* - <https://www.youtube.com/watch?v=hjxTL2-bfYQ&t=55s>

⁴ <https://newsvoice.se/2020/10/jan-gillberg-estonia-20-dsm/>

⁵ *Estoniaoffrens juridiska ombud: underrättelsetjänsten har manipulerat bildmaterial* – 6 okt. 2020 - <https://www.youtube.com/watch?v=5pn6X92mUOg>



Här samtalar Håkan Bergmark med advokaten Henning Witte.⁶

Henning Witte blev advokat för de anhöriga till de omkomna. Han berättar mycket detaljerat i sin bok *"M/S Estonia sänktes – Nya fakta och teorier – Om Estoniagate"* om det som hände och det helt otroliga och ofattbara som hände därefter.



Boken som skrevs år 1999, d.v.s. för 21 år sedan, finns inte längre i pappersform, men finns i sin helhet på nätet.⁷ Jag citerar ur min artikel om Wittes bok:

Hans sätt att skriva boken avslöjar hans profession. Hans noggrannhet med detaljer. Han återkommer med samma uppgifter i olika sammanhang när han prövar de hypoteser och teorier som växer fram under tiden han undersöker fakta. Det vore att förringa hans bok om man bara säger att den är mer spännande än en detektivroman. Jag förstår att han måste ha blivit mycket besvärande för de makter som ville dölja, mörklägga och desinformera, för Witte gav sig inte. Och Witte konstaterar i sin bok att *"min indiciekedja /är/ tillräckligt stark för att visa att ett massmord har begåtts"* (Witte, s. 8).

⁶ Henning Witte har skrivit en bok *"M/S Estonia sänktes - Nya fakta och teorier Om Estoniagate"* - http://www.piahellertz.com/MS_Estonia_sanktes-Henning_Witte.pdf

⁷ https://zimmu2.s3.amazonaws.com/uploads/book/3/Henning_Witte-MS_Estonia_Sanktes.pdf

Tillbaka till **Håkan Bergmark** - En Youtuber, **Carl F.A. Rask**, gör en intressant telefonintervju med Håkan som berättar om dykningen. Han säger där att han gjorde dykningen den 3 oktober 1994. Med egna ögon såg han ”spränghålet”. Det hål som nu beskrivs i dokumentären såg han inte, men å andra sidan simmade de inte runt hela båten.⁸



I flera intervjuer under oktober 2020 berättar Håkan Bergmark om ”spränghålet”. På frågan hur Håkan kunde bedöma att det var ett spränghål svarar han att det har ingått i hans träning till militär dykare att bedöma detta.

År 2006 publicerades ”*The Hole*” av **Drew Wilson**, där han argumenterar för det orimliga i de officiella förklaringarna till katastrofen. Jan Gillberg refererar en hel del till den i sin bok. Bland annat hänvisar Wilson till andra fartygsolyckor i världen och jämför med hur Estonia sjönk. Estonia sjönk oförklarligt mycket snabbare än fartyg som till och med träffats av torpeder under vattenlinjen. Han hävdar att det måste ha funnits ett hål under vattenlinjen.

Lars Borgnäs, som var reporter på SVTs *Uppdrag granskning*, där han gjorde ett antal reportage som väckte både nationell och internationell uppmärksamhet, hade en teori om att detta hål kan ha uppstått på fyra olika sätt:

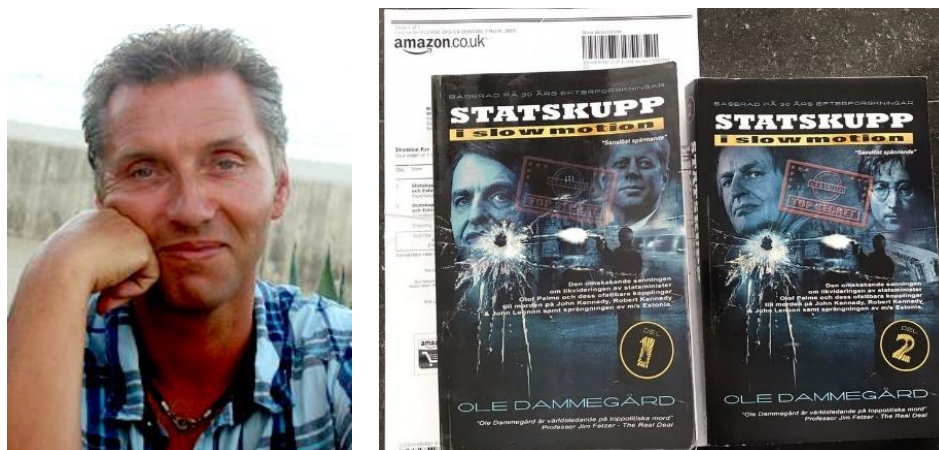
- 1) genom att explosivt material på båten sprängdes av någon anledning,
- 2) genom något slags sabotage,
- 3) genom att någon ombord på fartyget av outgrundlig anledning medvetet såg till att en sprängladdning detonerade, vilket vissa källor menar att det finns bevis för genom iakttagelser som gjorts, samt
- 4) att fartyget sprängdes utifrån av exempelvis torpeder, vilket en visselblåsare hävdade i en intervju med Borgnäs.

Han framför också teori att fartyget kan ha kolliderat med en ubåt.

Det berättar han om i sin bok ”*Nationens intresse – Har svenska folket vilseletts om ubåtarna, Estonia och mordet på Olof Palme?*” (2011).

⁸ INTERVJU MED ESTONIA-DYKAREN HÅKAN BERGMARK! - 3 okt. 2020 - <https://www.youtube.com/watch?v=xUWOzBbZavQ>

Ole Dammegård har i sin fantastiskt innehållsrika bok ”*Statskupp i slowmotion*” del 2 (2016) ett avsnitt om Estonia.



Där redogör han mycket detaljerat för katastrofen, bakgrund, händelseförlopp, politikernas förvirrade agerande, med mera. Där berättar han också om hålet mycket ingående och refererar bland annat till den internationellt kände fartygs-konstruktören och sjösäkerhetsutredaren **Anders Björkman** som menade att det måste ha funnits ett hål eftersom Estonia sjönk på det sätt det gjorde. Ole har ett antal bilder i boken på det paket som många menade är de sprängladdningar som fanns fastsatta ”i närheten av visirets styrbordslås” (Dammegård, s. 768).



Bogvisiret bärgas

Jag studerade en hel del källor i samband med skrivandet av min artikel år 2013.⁹ Bland annat läste jag en artikel i webbtidningen *FOKUS* år 2007 där **Olle Rossander** presenterar sju olika teorier omkring katastrofen.¹⁰ Jag utvecklade punkterna i min artikel om **Jan Gillbergs** bok ”*ESTONIAS undergång*” i

⁹ Min litteratur- och referenslista till min artikel år 2013 -

http://www.piahellertz.com/Estonia_Litteratur_och_referenslista.pdf

¹⁰ 13 år efter Estonia – Sveket – 21 september 2007 - Olle Rossander -

<https://www.fokus.se/2007/09/sveket/>

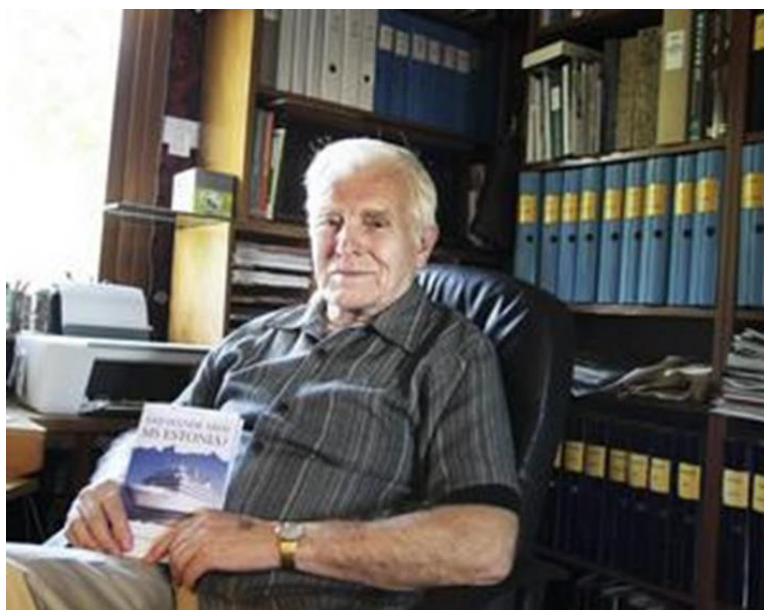
september 2013, så jag hänvisar den intresserade läsaren till den.¹¹

För att Estonia skulle sjunka så snabbt räcker det inte enligt experter med att bogvisiret lossnar. Det måste ha uppstått ett hål under vattenlinjen, menar de, vilket kan ha berott på en kollision med ubåt. Det var en teori som flera debattörer anslöt sig till. Så teorin om hålet är långt ifrån ny och enligt dykaren Håkan Bergmark är den bevisad genom hans eget vittnesmål. Han såg som nämnts det stora hålet bara några dagar efter förlisningen.

I föredrag och intervjuer på Youtube berättar Ole ingående om Estonia-katastrofen, nu senast på Motgångspodden.¹² Ole menar att det hål som presenteras i dokumentären sannolikt är gjort av en ubåt.

Bertil Calamnius berättelse

I samband med att jag lyssnar på den nya debatten som blossat upp på grund av Evertssons dokumentär fick jag kännedom om en man som skrivit en bok där även han berättar om hålet. Han heter **Bertil Calamnius** och är i skrivande stund 92 år. Boken heter ”*Vad hände med MS ESTONIA – En granskning av Estonia-katastrofen*” och skrevs år 2014, på 20-årsdagen av förlisningen. Författaren skriver att boken skrevs i samarbete med *Estoniagruppen i Sveriges Riksdag, Stiftelsen Estoniaoffren och Anhöriga, SEA, samt Föreningen Anhöriga Estonia i Lindesberg, FAE*, så han har haft omfattande källor och kontakter att hämta information från, vilket tydligt framgår i boken.



Bertil Calamnius har ett hundratal pärmar med tidningsurklipp och annat material om Estonia i sitt arbetsrum. Bild: Elisabet Greek

¹¹ ESTONIAS undergång - http://www.piahellertz.com/Estonias_undergang.pdf

¹² Cody Snodgres del 2 – Motgångspodden – 7 okt. 2020 - <https://www.youtube.com/watch?v=uZpjnfzAck4&t=674s>

Boken fanns inte på de vanliga bokhandlarna på nätet, men jag lyckades få personlig kontakt med honom och fick boken, till och med med en dedikation 😊. Bertil är en av dessa många hundra som förlorade en anhörig i katastrofen. Han förlorade sin dotter och det till och med dagen innan sin 66-åriga födelsedag, om jag räknat rätt.

Det är en fantastisk undersökning av det som hände. Jag gör det lätt för mig och använder bara författarens förnamn i min text. Bertil har verkligen studerat alla detaljer. Han skriver att *”ett syfte med boken är även att dra fram några av de enskildheter som försvårar tilltron till den officiella förklaringen av hur och varför så många människor togs ifrån oss”* (s. 9).

Katastrofnatten

Bertil berättar detaljerat om vad som hände katastrofnatten. Det är i princip samma berättelse som Evertson berättar i filmen och som flera andra källor beskriver. Bertil berättar att ett tjugotal fartyg deltog under natten och framåt morgonen, men inga från den svenska Marinen eller Kustbevakningen. Totalt 27 helikoptrar från Finland, Sverige, Estland, Danmark och Ryssland deltog i räddningsarbetet. De första av dem kom till haveriplatsen så sent som vid tretiden på morgonen, trots att olyckan hände redan kl. 00:50 – 01:50.

```
KÄLLA: TT          DATUM: 1994-09-28      TID: 1:31:00
TITEL: BRÅDSKANDE: FÄRJAN ESTONIA BEFARAS HA SJUNKIT
STOCKHOLM (TT)
Färjan Estonia befaras ha sjunkit söder om finska Utö.
Enligt sjöräddningen i Åbo, som fick larmet vid halv ett
svensk tid, har färjan troligen kantrat i det hårda vädret.
En annan färja Mariella, som just anlänt till olycksplatsen,
har endast kunnat se livvästar på vattnet.
```

TT-meddelandet om M/S Estonias förlisning - Hämtat från Estoniasamlingens startsida.

Jag måste citera Bertil: *”Tjugo minuter efter att Estonia försvunnit från havsytan kom Viking Lines Mariella till platsen, nödstoppade för att inte riskera att få in människor i propellrarna ...”* (s. 15). Vilken ohygglig situation! Sen berättar Bertil ingående om räddningsarbetet.



Det var nu som vi svenskar fick lära känna nya hjältar, ytbärgarna.

Politikernas beslut

Bertil berättar om **Carl Bildt** som var statsminister då. Det blev en hektisk natt och morgon för honom. Vid 12-tiden på dagen reste Bildt till Åbo för att överlägga med Finlands och Estlands statsministrar (s. 17). Bertil berättar att kommandörkapten **Emil Svensson** som ingick i en säkerhetspolitisk analysgrupp vid Statsrådsberedningen, menade att utifrån de erfarenheter man hade från olyckan med fartyget *M/S Jan Hewelius* så borde allt göras för att de omkomna skulle tas upp.¹³ Det var också det beslut som togs först.

Samtidigt meddelade Carl Bildt långt innan det gjorts någon form av utredning att orsaken till olyckan var att bogvisiret lossnat i det hårda vädret, en version som sen kom att bli den officiella, trots alla uppgifter om att det måste finnas ett hål.

Bertil har i ett särskilt kapitel en ingående beskrivning om sökandet efter bogvisiret (s. 45 ff). Bertil går också i ett särskilt kapitel in på tanken att det förekom en explosion ombord, men när det fördes på tal kallades det *"konspirationsteorier"* (s. 71). Även teorin om hålet i skrovet har fått ett eget kapitel i Bertils bok.

Bertil beskriver mycket ingående om processen omkring ändringen av beslutet, både när det gällde om man skulle hämta upp de omkomna och om att Estonia skulle bärgas. Författaren har studerat protokoll från sammanträden och talat med inblandade. Han berättar bland annat att det tidigt kom erbjudanden om hjälp med att bärga fartyget från flera håll, men Sverige tackade nej. Sverige har mycket att skämmas för. Dåvarande kommunikationsminister **Ines Uusmann** sa enligt Bertil: *"Det skall vara seriösa företag som gör det här, särskilt är det viktigt för dom omkomna och deras anhöriga att det inte är någon som gör billiga poäng på det här"* (s. 20). Därmed avvisade hon mycket kompetent och seriös hjälp från företag med mycket stor erfarenhet av liknande aktioner.

Bertil namnger de inblandade som bär den största skulden för att allt blev som det blev. Även andra källor, exempelvis Ole Dammegård namnger och har foton på alla dem som är de som bär på den största skammen.

En jävig kommission

Bertil beskriver *JAIC, The Joint Accident Investigation Commission*, som bildades efter en överenskommelse mellan Estlands, Finlands och Sveriges statsministrar (s. 25). Författaren framför flera kritiska punkter när det gäller kommissionens arbete. Jag tar ett av flera exempel på kommissionens problem: *"Hemlighållande av undersökningsresultat och misstro länderna emellan var en annan faktor som invercade negativt på JAIC:s arbete"* (. 27). Kommissionen var inte oberoende. De hade sina respektive regeringar som huvudmän (s. 28).

¹³ https://sv.wikipedia.org/wiki/M/S_Jan_Heweliusz

En framstående expert på haveriutredningar, **Pieter van Vollenhoven**, rubricerade sammansättningen av JAIC som *"ett historiskt misstag"* och Bertil beskriver ingående orsakerna till denna slutsats.

Bertil konstaterar att *"tre personer som hade ägar-, drifts- och säkerhetsansvar för Estline och Estonia skulle således utreda en olycka där kompetensen hos den egna personalen – och hos dem själva – kunde ifrågasättas"* (s. 29). Att svenskarna inte påtalade detta kunde enligt författaren bero på att statsledningen gett en anvisning om att man skulle vara *"tillmötesgående mot esterna"* (s. 29). Det kunde handla om att Sverige gav Estland stöd under frigörelseprocessen från Sovjetunionen och även hur svenska regeringen agerat för att få igång färjetrafiken mellan Stockholm och Tallinn.

I en intervju på *Exakt24* berättar **Stefan Torssell** mycket ingående om varför och hur färjetrafiken mellan Tallinn och Stockholm startade och om Carl Bildts framträdande roll i detta.¹⁴

Finnarna fick i uppdrag att utreda räddningsarbetet. Svenskarna fick på sin lott att utreda tekniska aspekter samt frågor rörande drift och underhåll.

Författaren drar slutsatsen att rapporten som kommissionen förmedlade inte var att lita på eftersom *"den internationella haverikommissionen var allt annat än oberoende"* (s. 30). Haveriutredningen blev också kritiserad vilket Bertil ägnar ett kapitel åt.

Ett öppet brev till stadsrådet **Mona Sahlin**, som hade fått ansvaret för Estoniafrågan efter **Ines Uusmann**, publicerades i *Svenska Dagbladet* i februari 1999. Där protesterade 28 överlevande mot att deras vittnesmål inte var korrekt återgivna. *"Vittnesmålen hade blivit sammanblandade och 'friserade'"* (s. 35). Bertil konstaterar att *"Haverikommissionens hantering av vittnesuppgifter är ett av de områden där det framgick att kommissionen var partisk"* (s. 35).

Hanteringen av de överlevandes vittnesuppgifter kritiseras av flera källor. **Knut Carlqvist**, historiker och samhällsanalytiker, skrev boken *"Tysta leken – Varför sjönk Estonia"* år 2001. Han hade under flera år studerat protokoll från haveriutredningen och fann att utredningen förvanskade och även förtigt vittnesuppgifter, något som många vittnen berättat om.

Initiativ i riksdagen

Bertil berättar att riksdagsledamoten **Lars Ångström** i början var ganska oförstående omkring de oklarheter som fanns omkring Estonia, men att han tog del av dokument omkring förlisningen och insåg att detta var *"en av de stora, kanske största politiska skandalerna i svensk historia"* (s. 37). Bertil berättar att ett tiotal motioner har lagts fram och behandlats under åren, *"alla utan*

¹⁴ *Sjöfartsexpert: Detta talar för att ubåt sänkte Estonia* - Stefan Torssell på Exakt24 – 11 okt. 2020 - <https://www.youtube.com/watch?v=i0UbMewonAI>

framgång” (s. 37). Han berättar om alla försök till påverkan som gjorts, utan någon effekt. Om presskonferenser, om uppvaktningar, om anmälningar, med mera.

I skrivande stund gör SwebbTVs **Mikael Willgert** en mycket intressant intervju med riksdagsmannen **Henrik Järrel** som tog initiativ till en tvärpolitisk Estoniagrupp år 2000, vilket var nytt för mig. Järrel berättar i intervjun om vilka som ingår i gruppen, bland annat anhöriga. Gruppen har försökt påverka opinionen tidigare på olika sätt för att få till stånd en ny haveriutredning.¹⁵

Militärt material smugglas på Estonia

Ganska tidigt började det komma fram att passagerarfärjan användes för smuggling av vapen och militärt material från det kollapsade Sovjetunionen (s. 38). Att frakta vapen på en passagerarfärja var olagligt, men hade ändå genomförts några gånger. Bertil går detaljerat in på dessa uppgifter och konstaterar att *”sammantaget innebär detta att en militär last ombord på Estonia också under olycksnatten inte kan uteslutas”* (s. 39). I ett kapitel går författaren in på krigsmaterialet som smugglades ut. En estnisk general sa *”Allt var till salu och allt var tillgängligt för den som ville betala”* (s. 67). Estniska tullen kände till vad som skedde. Grupper i den ryska armén blev ibland kallad *”maffia i uniform”*. De blev *”både bas och rekryte-ringskälla för kriminella organisationer”*, skriver Bertil (s. 67).

I dokumentären *”Estonia - fyndet som ändrar allt”* berättar **Sara Hedrenius**, som överlevde Estonias förlisning, att hon är säker på att hon såg flera militära fordon eskorteras ombord på båten innan avresan.¹⁶

Även andra källor exempelvis **Ole Dammegård** går ingående in på denna smugglingsverksamhet i sin bok *”Statskupp i slow motion”*. Bland annat berättar Ole om att radioaktivt material fraktades på fartyget. Jag återkommer till det.

Bertil berättar att när svenska medier tog upp dessa vapentransporter kallades det *”konspirationsteorier”* (s. 68). Både ansvariga **Mona Sahlin** och *Regeringen* sade sig vara totalt ovetande om detta. Bertil berättar dock att det sedan år 1992 fanns ett avtal mellan *Tullverket* och *Försvarsmakten* som *”avsåg förenklad tullklarering, det vill säga ingen kontroll skulle ske”* (s. 68).

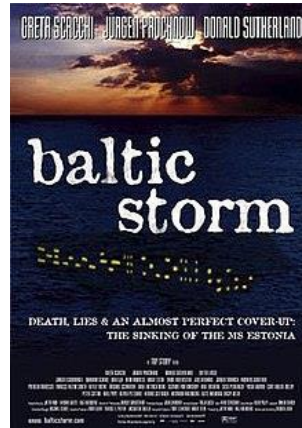
I filmen *”Baltic Storm”* går **Jutta Rabe** och **Henning Witte** in på detta tema mycket ingående. I skrivande stund tittar jag på den igen, för kanske fjärde-femte gången. Det är en helt fantastiskt realistisk och välgjord film.

¹⁵ *Man kan tro att de döljer något om Estonia*. F.d. riksdagsman Henrik Järrel i Fjärde statsmakten 63 – 16 okt 2020 -

<https://www.youtube.com/watch?v=ejObaPUq5Dg&feature=youtu.be>

¹⁶ *Ögonvittne: Militär transport på Estonia under förlisningen* – 6 okt. 2020 -

<https://nyadagbladet.se/utrikes/ogonvittne-militar-transport-pa-estonia-under-forlisningen/>



Mediernas roll

Bertils analys av hur medierna hanterade katastrofen var mycket intressant. Bland annat fann han att språkbruket förändrades i rapporteringen. Ett av många exempel var att begreppet ”olycksplats” ändrades till ”gravplats” efter beslutet att olycksplatsen skulle betraktas som en gravplats och att kropparna inte skulle bärgas (s. 42). Sjöfartsverkets chefsjurist vid tillfället formulerade några av de sakskalet som påverkade beslutsfattarna. Bertil berättar att chefsjuristen i en föredragning för kommunikationsminister **Ines Uusmann** sa:

Fartyget trycktes ihop som en konservburk. De döda är troligen fullständigt krossade och blir mycket svåra att identifiera. Vid en bärgning skulle vraket sannolikt förvandlas till en enda stor köttkvarn (s. 43).

Etiska Rådet tillsattes hösten 1994 och bestod av Rädda Barnens ordförande, förra centerledaren **Karin Söder**, ordförande, barnläkaren **Lars H Gustafsson**, läkaren **Peter Paul Heineman**, journalisten och författaren **Yrsa Stenius**, förre utrikesministern **Sten Andersson**, *Sjöfolksförbundets* dåvarande ordförande **Anders Lindström**, som senare blev generaldirektör för *Sjöfartsverket*, dåvarande domprosten, senare biskopen i Stockholms Stift, **Caroline Krook**, dåvarande ärkebiskopen **Bertil Werkström** och avdelningschef **Eva Sahlin**, *Socialstyrelsen*.¹⁷ De beslutade nu att olycksplatsen skulle betraktas som en gravplats och därmed fick inga fler dykningar göras. Det skulle då betraktas som ”gravskändning”. Detta gav Regeringen legitimitet att fatta beslut om att varken kroppar eller fartyg skulle bärgas. Någon källa gör jämförelsen med en vanlig grav. Om det krävs för en brottsutredning att en grav öppnas, så kan man få tillåtelse att gräva.

Caroline Krook har senare sagt att hon tycker att Rådet blev ”förda bakom ljuset”.

Medierna bidrog enligt Bertil till att påverka opinionen ”genom att legitimera regeringens handlande” (s. 43).

¹⁷ Uppgiften är hämtad från Estoniasamlingen – Etiska Rådet - <http://www.estoniasamlingen.se/content.aspx?id=2&sub=1&ex=n>

Bertil gör en jämförelse med tsunamikatastrofen i december 2004. Han skriver att den tog 8,500 människors liv i Thailand. Fyra månader senare var cirka 6,000 av dem identifierade. Av de 543 svenskar som omkom blev 493 identifierade och hemsända – bland dem en av mina allra bästa vänner. Jag brukar tänka på honom ibland när jag läser att de anhöriga till de omkomna på Estonia inte får hem sina anhöriga. Jag fick till och med hålla ett litet tal på min väns begravning. De argument som användes för att besluta om att inte bärga kroppar eller ta upp fartyget är så pinsamma att läsa. Bertil nämner några, ”ovärdig behandling av döda kroppar, alla offer kan inte hittas, splittrade anhöriga, hänsyn till bärgningspersonalens säkerhet och hälsa, med mera”, skriver Bertil (s. 84). Istället för en grav skapades ett minnesmonument vid Galärvarvskyrkogården på Djurgården där namnen på de omkomna finns.



Expressen den 5 oktober 2020 berättar om att dykare den nya dokumentären berättar att ”Vi hade kunnat bärga 125 kroppar – men vi fick inte”. En av dykarna säger: ”Det var upprörande att inte få bärga kropparna, vi var chockade”.

Utredningar

I ett kort kapitel redogör Bertil för 19 utredningar som gjordes mellan 11 oktober 1994 och 16 februari 2009. Sen diskuterar han innehållet i några av dessa utredningar. Bland annat tar en av dem upp frågan om hålet ”i skrovets botten” (s. 53). Detta nämns i en av statsåklagare **Margus Kurms** fyra utredningar, oklart vilken. Ett hål har alltså funnits med från mycket tidigt i processen. Varför kallar man det nya för en ny upptäckt som skulle förklara den snabba sänkningen?

Tillträde förbjudet

Genom beslutet om "gravplats" och "gravfrid" infördes "straffsanktionerade föreskrifter" för att "skydda vraket" (s. 55). Dessutom beslutades att fartyget skulle "förslutas på sådant sätt att gravplundring och all privat dykning omöjliggjordes" (s. 55). Något sådant "skydd" förekommer inte någon annanstans i världen, berättar Bertil, "förutom för vrak vilka betecknas som kulturminnen samt vissa statsfartyg" (s. 55). Det här blev dock inget hinder för att täcka över Estonia med grus och sten och den planerade cementövertäckningen som beslöts den 15 december 1994 (s. 58). Vad hände med kropparna, som skulle skyddas, när stora lass av grus och sten kastades ner? Är inte det en mycket grov "gravskändning"?

Övertäckningen visade sig bli omöjlig på grund av de omständigheter som förelåg. Estonia skulle isåfall bli det enda vrak i världen som skulle skyddas med betongövertäckning och en gravfridslag.

En intressant uppgift som *Ole Dammegård* presenterar i "Statskupp i slowmotion" är, som jag tidigare nämnde det radioaktiva ämnet – jag citerar:

Sanningen är istället att man ville stoppa radioaktiv strålning från att läcka ut i Östersjön. Vid en granskning av de hemligstämplade kontrakten för betonginkapslingen visar det sig också att det anlitate bolaget NCC bara var en fasad utåt. Det riktiga företaget var istället holländska Smit Tack BV, ledande specialister på hantering av atomsopor som dumpats till havs (Dammegård, s. 763).

Jag håller med om att det låter som en skälig anledning till övertäckningen.

Bertils detaljerade berättelse om denna vansinniga process avslöjar hur groteskt den var planerad. Den 19 juni 1996 beslöts att avbryta arbetet med övertäckning (s. 59). Problemen blev alltför stora.

En tanke - kan det vara så att det beslut som de senaste dagarna – i oktober 2020 – fattats, att en ny undersökning ska genomföras, beror på att Estonia sanerats och tömts på komprometterande material?

Bertil funderar över agerandet när det gällde hålet som skulle behöva skylas, "det hål som enligt den officiella haveriutredningen inte fanns men som blev undersökt och filmat vid hemlighållna dykningar den 1-3 oktober 1994 och även bekräftat av två höga tjänstemän i Sjöfartsverket, båda med god insyn och aktivt deltagande i verksamheten efter haveriet" (s. 62).

Bertil berättar att det, när hans bok skrevs, hade genomförts minst 12 dykningar med dykare och ROV - *Remotely Operated Underwater Vehicle*, ett fjärrstyrt undervattensfordon. Ett företag som ofta nämns är *Rockwaters* undersökningar i december 1994. De gav 90 timmars videofilm. Författaren berättar att det finns flera hundra timmars bildmaterial, men ändå fick inte forskarna tillgång till något som visade hela undervattensskrovet (s. 75). Undersökningarna gjordes av mycket kompetenta yrkespersoner, "från sjöfolk till jurister", skriver Bertil och fortsätter: "Ett påstående att de skulle ha

föribisett vikten av eller underlåtit att undersöka skrovet vore att ifrågasätta deras kompetens” (s. 75). I kapitlet har författaren en bild på en kort artikel i DN den 20 juni 1997 med rubriken ”Hål i skrovet sänkte ’Estonia’” med underrubrik ”Haverikommissionen ifrågasätts. Anhöriga kräver nya dykningar” (s. 76). Bertil redovisar flera personer som redan i slutet av 1994 bekräftade att det fanns ett hål.

Längre ner i kapitlet berättar Bertil att det finns en uppgift om att ”hålet täcktes med fartygsplåt som svetsades fast av holländska dykare i december 1994”. **Stefan Torssell** som varit byrådirektör på Sjöfartsverket och som skrivit boken ”M/S ESTONIA - Svenska statens haveri” (2016) lär i en intervju ha sagt att hålet sannolikt blivit igensvetsat.¹⁸



I boken skriver han att han har ”utomordentligt svårt att tro att någon sänkte Estonia medvetet för de militärtransporter eller den narkotikasmuggling som skedde ombord, men det kan inte uteslutas” (Torssell, s. 346). Men, skriver han, ”har jag fel, då handlar det om massmord” (a.a. s. 381). Han menar att det mesta talar för att det som skedde var en kollision med ubåt.¹⁹

Märkliga iakttagelser

Bertil berättar att det finns indikationer på att besättningsmedlemmar kände till att något allvarligt var på väg att hända, innan passagerarna fick veta. Ett av nyckelvittnena berättar att ”Surrningarna av livbåtarna hade lossats i förväg” (s. 64). Handlade det om att man planerade tidigt att evakuera fartyget? Författaren berättar att av Estonias tio livbåtar fastnade en på fartyget, åtta blev vattenfyllda eller flöt upp och ner, men den så kallade MOB-båten - *Man Over Board*, blev den enda som tog en överlevande från platsen. Enligt ett vittne körde den iväg ”utan att bry sig om de nödställda i vattnet”, berättar Bertil (s. 65).

¹⁸ Jag minns inte just nu vilken intervju det var. Min artikel om Stefan Torssells bok finns på min Boksida - http://www.piahellertz.com/Estonia-Svenska_statens_haveri.pdf

¹⁹ Sjöfartsexpert: Detta talar för att ubåt sänkte Estonia - Stefan Torssell på Exakt24 – 11 okt. 2020 - <https://www.youtube.com/watch?v=i0UbMewonAI>

Tio livbåtar? På ett fartyg som på katastrofnatten tog nästan 1000 personer?



Jag var tvungen att Googla på bilder. Ja det stämmer. Fem livbåtar på varje sida. Hur många människor ryms i en livbåt? Det hittade jag inget rakt svar på. Däremot hittade jag en bild på en livbåt som flöt upp och ner samt bild på de livbåtar som användes och som jag minns från rapporteringen 1994.



Jag kan delvis leva mig in i hur det kunde kännas att ligga i det iskalla vattnet och inte lyckas ta mig in i den upp-och-nervända livbåten och inse att...

En annan överlevande som delade sal med besättningsmedlemmar berättade att *"esterna fått med sig pass, plånböcker, mobiltelefoner med mera, medan de själva knappt hunnit få på sig några kläder"* (s. 65).

Med anledning av dessa och andra iakttagelser ställer författaren ett antal viktiga frågor. Jag tar upp två av dem: *"Varför skickades chefen för estniska säkerhetspolisen med flyg till förlisningsplatsen?"* och *"Livbåtarnas surrning hade lossats! Var syftet med telefonsamtal att få klartecken från rederiet att evakuera fartyget?"* (s. 65).

Jüri Lina följer estnisk press

Författaren och filmskaparen Jüri Lina är född i Estland och kan därför språket. Han följer nu utvecklingen i Estland när det gäller den aktuella rapporteringen om Estonia. Jag citerar från undertexten till den intervju som SwebbTVs Mikael Willgert gjort med Jüri:

Den f.d. riksåklagaren **Marcus Kurm** säger att alla tidigare teorier måste omvärderas. M/S Estonia blev avsiktligt sänkt och en ubåt var inblandad i händelsen, säger han enligt Jüri. Andra vill nyansera bilden och menar att någon kollision med ubåt ej vara möjlig, eftersom ubåten då också skulle blivit skadad, och några indikationer om något sådant inte kommit fram.²⁰

Jüri berättar att Marcus Kurm menar att de har framkommit uppgifter om att det finns två hål i skrovet och att estniska experter har sett detta i hittills opublicerat material från TV-serien om Estonia. Det florerar olika teorier menar Jüri men mycket tyder på att Estonia blev utsatt för en attack och att en ubåt från Ryssland är inblandad.

Visste du att dagen efter Estonia katastrofen kom en NATO ubåt in till ett varv i skottland för reparation av fören?



Jag fick den här bilden på Facebook i skrivande stund – utan källa. Men lägger in den ändå. Vem vet?

I en artikel i *Ny Teknik* skriver författaren **Monica Kleja**:²¹

Ubåtar kan ha varit inblandade i katastrofen på något sätt. Många överlevande vittnar liknande om ljud, de hör smällar och skrapljud, som påminner om kollision eller explosion. Nato höll exempelvis samtidigt storövning i Skagerack kallad Cooperative Venture tillsammans med länder som Ryssland och Sverige. Var något av de 15 deltagande fartygen i stället i Finska viken? Pågick andra marinövningar?

²⁰ Det finns två hål i båten enligt uppgifter i Estnisk TV. Jüri Lina ger uppdatering – 16 okt. 2020 – 10 minuter - <https://www.youtube.com/watch?v=n5vSi7jeElg>

²¹ Estonia: Finska radarn missar vrakplundrare – 23 sept. 2014 -

<https://www.nyteknik.se/forдон/estonia-finska-radarn-missar-vrakplundrare-6397737>

Flyktingar ombord på Estonia?

I min artikel om advokaten **Henning Wittes** bok ”*M/S Estonia sänktes - Nya fakta och teorier om Estoniagate*” (1999) som jag skrev 2019²² berättar jag att det har framkommit uppgifter om att det fanns en container ombord med flyktingar, vilket är den uppgift som plågat mig i alla år. I synnerhet som ingen har tagit upp det. Ett stort antal flyktingar lär ha följt med i djupet instängda i en container utan att nästan någon nämnt dem sen dess. Den som berättar är författaren **Marat Kalandarov** (1939-2013)²³ i boken ”*Visa to the Depth*” – ”*Visum till djupet*”. Kalandarov beskrivs som *President of the International Association of Writers and Publishers* på en sida om författare.²⁴ Han föddes i Uzbekistan och hade arbetat för sovjetiska centrala tidningar och tidskrifter under lång tid. Han blev därefter ”*staff correspondent*” för flera massmedier i Europa.



Marat Kalandarov



”*Visa to the Depth*”²⁵

Förutom sina artiklar skrev han berättelser och romaner. Han gjorde resor till olika länder och kontinenter och mötte författare utomlands. Det hjälpte Marat Kalandarov att etablera en intressant och kreativ organisation, ”*International Writers and Publicists Association*”, som förenade författare från 32 länder i världen.²⁶ Kalandarov talade med den estniska vice generaldirektören för Tullverket i Estland **Igor Kristapovich**, som senare blev mördad med två skott i huvudet utanför sin bostad. Samtalet redovisas i Kalandarovs bok ”*Visa to the Depths*”. Henning Witte nämner Kristapovich vid några tillfällen i sin bok och berättar att Kristapovich tidigare var en ledande specialist på smuggelbekämpning inom KGB i den estniska sovjetrepubliken (Witte, s. 116, 160, 162 och 163). Han nämner också att mordet på Kristapovich utfördes av professionella mördare i oktober 1994, d.v.s. kort efter Estonias förlisning (a.a. s. 163). Kristapovichs samtal med Kalandarov måste således ha skett mycket snabbt

²² http://www.piahellertz.com/MS_Estonia_sanktes-Henning_Witte.pdf

²³ *Tribute to Marat Kalandarov* - <https://www.facebook.com/events/336723326455009>

²⁴ En sida om författare - <http://www.happymanbook.com/marat-kalandarov/>

²⁵ Den länk där jag hittade boken fungerar inte längre. Men jag har boken nersparad på min hårddisk.

²⁶ Uppgiften är hämtad från en sida som inte längre fungerar men som jag kopierade av.

efter katastrofen. Jag gör ett kort utdrag ur ”*Visa to the Depth*” enligt min översättning MK är Marat Kalandarov och IK är Igor Kristapovich:

MK - "Hur många passagerare är det på din lista?"

IK - "Det finns 989, och 162 av dem är besättningsmedlemmar."

MK - "Är dessa siffror trovärdiga?"

IK - "Det är svårt att säga. De kan inte bekräfta detta officiellt."

MK - "Detta antal är sannolikt inte fullständigt eftersom svenska åklagaren Thomas Lindstrat ²⁷ har information om att det fanns en container med 148 till 174 illegala passagerare i den."

IK - "Allt är möjligt. År 1993, till exempel, fanns det skandalösa fallet om transporten med 17 kurdiska flyktingar i en container ombord på bogserbåten. Dessa män dog nästan på grund av brist på luft och började skrika och slå på den i allra sista stund. Sjömannen i tullen hörde bullret när han gjorde sin runda."

MK - "Den totala mängden passagerare och besättningsmedlemmar ombord på färjan matchade inte den som det svenska försäkringsbolaget, som betalar ut pengar till anhöriga till offren, hade. Försäkringsbolagens listor bekräftar att det fanns fler människor ombord på färjan Estonia än vad som erkänns officiellt."

IK - "Det är möjligt."

Det ska således vara **Tomas Lindstrand**, d.v.s. den åklagare som beslöt lägga ner förundersökningen om brott i samband med Estoniakatastrofen, som hade kännedom om flyktingcontainern. I en artikel i DSM nr 2/2013 med rubriken ”*Vem granskar Tomas Lindstrand*” för Jan Gillberg fram allvarlig kritik mot Lindstrands passivitet. Bland annat frågar han varför Tomas Lindstrand ”*inte lät bärga och undersöka befälhavaren Arvo Andreassons kropp efter det att en dykare uppgivit att Andreasson hittats på bryggan med ett skott i huvudet. Var det mord eller var det självmord?*” frågar Jan Gillberg.

Det får bli mina slutord för den här gången... Även om det finns mycket mer att säga.

Tack **Bertil Calamnius** för en oerhört intressant och inspirerande bok som gav mig möjlighet att åter gräva i ett av Sveriges största trauman.



²⁷ Det ska vara *Tomas Lindstrand*, d.v.s. den åklagare som beslöt lägga ner förundersökningen om brott i samband med *Estoniakatastrofen*

Jan Gillberg om Estonia: Vem granskar Tomas Lindstrand? – DSM 2013 nr 2

<https://newsvoice.se/2020/10/jan-gillberg-om-estonia-vem-granskar-tomas-lindstrand-dsm-2013-nr-2/>