

Slagsida med stängd ramp

Det framgår allt tydligare att *Estonia*-kommissionens rapport är tillrättalagd. Knut Carlqvist visar hur fakta trollos bort.

Natten till den 28 september 1994 befann sig systemingenjören Henrik Sillaste i ett utrymme under och för om maskinkontrollrummet i färd med att reparera ett fel i vacuumtoaltestsystemet. Enligt det redigerade vittnesmål (6.2.4) som haverikommissionen tagit in i slutrapporten (3 december 1997) hade han väckts 00.30 och reparationsarbetet hade tagit honom 20-25 minuter.

Estonia-katastrofen

Då skakades *Estonia* av ett par häftiga stötar och krängde över. Sillaste tog sig upp i kontrollrummet där redan motormannen och tredjemaskinisten fanns. På övervakningsmonitorn, som var låst på bogrampen, såg han hur vatten forsade in på bägge sidor om rampen. I ett senare vittnesmål uppgav han att tredjemaskinisten bett honom att syna av bildäcket via monitorn. Bilarna stod på sina platser och han kunde inte se något vatten på bildäck (som var fullt med bilar). Vid det sista förhöret ombads han att teckna vad han sett i monitorn. Den teckningen, figur 6.1 i slutrapporten, återges här. Enligt detta vittnesmål bör slagsidan ha uppstått kring klockan ett, vilket också nyckelvitnen bland passagerarna anger. Kommissionen skjuter tidpunkten en kvart framåt till 01:15 för att få sitt scenario att stämma.

Ett pålitligt vittne

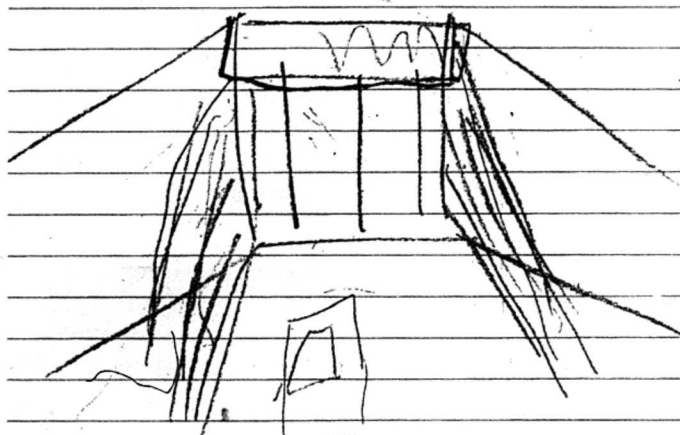
Henrik Sillaste är ett pålitligt vittne. Vid sammanlagt fem förhör avgav han, med småre avvikelser i detaljerna, samma berättelse. Det första hölls blott 19 timmar efter förlisningen av finsk polis (Jari Paakkari) med byråchef Simo Aarnio från finska Sjöfartsstyrelsen närvarande som sakkunnig och med estnisk tolk. Protokollet har aktnummer D23 hos den svenska haverikommissionen. Det är värt ett studium.

Sillaste uppgav att han befann sig på nollräck då han märkte "att något var på tok, för fartyget krängde över åt styrbordssidan". På grund av slagsidan återvände han till kontrollrummet där han på monitorn såg "vatten tränga in från sidorna av bogrampen (skottet), eventuellt mera från den högra sidan". Det är alltså klart att rampen fortfarande var stängd efter det att slagsidan uppstått.

Sillaste säger längre fram i förhöret: "Jag har den uppfattningen att Treu (tredjemaskinisten) då hade meddelat kommandobryggan att det trängde in vatten i fartyget. Läns-pumparna var på för att få ut vattnet."

Sillaste nämner läns-pumpar och att vatten trängde in i fartyget. I slutrapporten står emellertid:

Medan han fortfarande var i kontrollrummet hörde systemingenjören kommandobryggan fråga om det var möjligt att att räta upp



Systemingenjörens skiss. Vatten forsar in kring en stängd men otät ramp efter att *Estonia* fått slagsida. Så små mängder kunde länsas undan och kan aldrig ge slagsida. Teckning: HENRIK SILLASTE

skeppet. Han trodde att tredjemaskinisten hade vid den tidpunkten informerat bryggan om att vatten kom in på bildäcket. Pumparna var på för att få ut vattnet.

Slutrapporten talar om vatten på bildäcket, medan Sillaste talar om att vatten trängt in i fartyget. Notera meningen i slutrapporten: "Pumparna var på för att få ut vattnet." Underförstått: vattnet på bildäcket. Men vattnet på bildäcket kunde bara rinna ut genom länsbrunnar/spygatter, där fanns inga pumpar. De fyra läns-pumparna kunde bara suga från de vattentäta utrymmena under bildäck och arbetade alltså vid en tidpunkt då fartyget hade slagsida och det enligt Sillaste inte syntes något vatten på bildäck. Läns-pumparna slås på vid behov och slås av automatiskt när de börjar pumpa luft. Att läns-pumparna var igång bevisar att *Estonia* var läck under vattenlinjen. Sillaste hade arbetat 18 månader ombord på *Estonia* med underhåll av alla rörsystem, han visste skillnaden mellan en läns-pump, en kyl-vattens-pump, en varmvattens-pump, en toalettpump och så vidare.

Pumpning under bildäck

Fem dagar senare upprepar han påståendet för estnisk polis: "Läns-pumparna var på för att pumpa ut vattnet" (aktnummer D13). För systemingenjör Sillaste var det självklart att läns-pumparna tömde utrymmen under bildäcket – medan kommissionen inte verkar fatta det.

Estonia-kommissionen tvekar dock inte att i slutrapportens Törsta kapitel slå fast den uppfattning som uttrycktes redan dagarna efter förlisningen:

Omkring klockan 01.15 lossnade visiret från bogen och välte över stäven. Rampen drogs helt öppen, vilket tillät stora mängder vatten att komma in på bildäck. Mycket snabbt utvecklade fartyget kraftig styrbords slagsida. Hon vändes mot hörn och sänkte farten.

Henrik Sillaste såg aldrig bogrampen öppnas, trots att han stod vid monitorn och fartyget var på väg

att sjunka. Och den sjökaptens son inser innebörden av att läns-pumparna arbetar finns inte. Trogligtvis hade bryggan beordrat att läns-pumparna startades och avväktade sedan resultatet, det förklarar varför Mayday sändes så sent.

Henrik Sillaste såg aldrig bogrampen öppnas, trots att han stod vid monitorn och fartyget var på väg att sjunka.

Vad säger de två kollegerna? I slutrapporten (6.2.3) sammanfattas tredjemaskinistens vittnesmål så, att han på monitorn klockan 01.15 såg "våldiga mängder vatten" komma in kring bogrampen. Tre veckor senare berättar han för kommissionen att det kom in så mycket vatten, att det stänkte på kameran och bilden blev suddig. Han läste då kameran på rampen. Men han påstår inte en enda gång under sammanlagt sju förhör att han såg rampen öppen.

Motormannen befann sig i verkstaden utanför kontrollrummet när *Estonia* krängde över. Han berättar (6.2.5) att han efter att slagsidan uppstått gick in i kontrollrummet. "På monitorn såg han att det gick stora vågor på bildäck och att vattenytan var i nivå med bilarna." Mer har han inte att säga och – signifikant nog – inte ens han påstår att rampen var öppen. Och om vattnet varit i nivå med bilarna hade färjan redan slagit runt. Det erkänner även slutrapporten. Sillaste och hans två kollegor är de enda som kan ha sett rampen öppen och det har de inte gjort. Varpå grundar då rapporten sin uppfattning?

På vraket är rampen ännu stängd, något kommissionen kunde konstatera sedan den sät ner en fjärrstyrd kamera den 2 och 9-10 oktober 1994. Ändå gick den ut i pressmeddelanden den 4 och 17 oktober och meddelade att rampen dragits upp av visiret och att vatten haft fritt tillträde till bildäck. Den

förklarade till och med att slagsidan uppstått på grund av att bogrampen öppnats.

Men den tveklade. Dykare sändes ner den 2-5 december 1994 med särskild instruktion att undersöka rampen. Enligt rapporten (8.5.4) fann de den "obetydligt öppen". Springan upptill påstås i rapporten ha varit meterbred, men inga foton eller annan bevisning för det har företetts. I samma stycke hävdas att alla de läs och krokar som hållit rampen är förstörda och att manöverhydrauliken och hängvajerarna har slitits loss.

Dåvarande ledamoten av kommissionen, Olof Forsberg, meddelade tidningen Stern (18/1996) att öppningen var för liten för att en dykare skulle kunna ta sig in i garaget, det skulle kräva att man skar upp en öppning i stäldäcket. Det gjordes inte. Rampen under-

söktes därför inte inifrån garaget. Men det är bara därifrån som läs, stängkrokar, manöverhydraulik och hängvajer kan undersökas. Tyvärr kan dykaren inte utfrågas eftersom han belagts med munkavel av kommissionen.

Utän en tillstymmelse till vittnesbevisning eller teknisk bevisning drar *Estonia*-rapporten slutsatsen att rampen har öppnats och sedan av någon inte redovisad anledning stängt sig själv.

Svenskarna är hindret

Från början framstod de estniska ledamöterna som huvudhindret för utredningen, de försvarade besättningens heder. Men för varje ny upptäckt blir det tydligt att det är de svenska ledamöterna Olof Forsberg och Börje Stenström (och i kulissen sjöfartsverket Johan Franson) som har varit drivande. Att teorin om vatten på bildäck och öppen bogramp vädrades dagarna efter olyckan är en sak, flera överlevande hade från livbåtarna sett att bogvisret var borta. Men från det att kameran sändes ner den 2 oktober och vittnesmålen blev tillgängliga rör det sig om medveten desinformation.

Att de förtalade och förolämpat envar som haft invändningar mot kommissionens arbete är följdriktigt. Men de har sett det som sitt uppdrag, det är svårt att se att de agerat i eget intresse.

Varför inte från början säga att *Estonia* sjönk för att hon sprang läck? Varför klamra sig fast vid den märkliga historien med vatten på bildäck? Bara en ny officiell dykning kan ge svaret.

KNUT CARLQVIST

Denna artikel inspirerades av civilingenjör Anders Björkman i *Hälsöstadstidningen* 12.5.1998. *Fair referees* hänvisas till Björkman i Lies and Truth About the M/V Estonia Accident. Monaco 1998, som finns i de större stockholmshöskändlarna.

Greider och åsneörönen

Lördags tyckte Göran Greider i en DN-kronika att Svenska Dagbladet borde förstatligas, så att mångfalden kunde upprätthållas i pressen. Det enda som försvunne vore ju ledarsidan. Det fick mig att minnas Östgöta-Correspondentens grundare (1838), Henrik Bernhard Palmaer:

Kung Midas hade av Apollo fått ett par åsneörönen. Konungens blygsamhet ville, att saken skulle hållas *caché*, och därför ålades hovets härförsvär vid livsstraff dels att för ingen uppenbara de kungliga örönen beskaffenhet, dels att under en skickligt inrättad peruk följa den för hovens misstänksamma blickar. Det senare lyckades, men icke det förra. Hemligheten blev härförsvären för tung, han gick till skogs, gravde en grop, steg ned där och viskade så: "Kung Midas har åsneörönen", varefter han noga igenfyllde gropen och gick hem. Men si! Året därpå uppväxte såv ur gropen och var gång vinden susade i säven, så framviska-



de denne de orden. "Kung Midas har åsneörönen", och på det sättet kom hemligheten i dagsljuset.

Man ser härav, att det i forna tider icke alltid lyckades för en kung att vara åsna inkognito. I våra dagar däremot hör man aldrig såvorden berättas något intressant, såvorden kunna dragas den slutsatsen, att härförsvären blivit mera tystlåtna.

Det kan också vara så att de hellre växlar in sin lojalitet i en förmålig pension inom *public service-media*.

ULF JÖNSSON