

## Krönika

Stryk tvätt, plantera om och se på TV – men stäng inte av P2 i helgen när statsradion hyllar Birgit Nilsson, manar Per-Olof Bolander.

## Bli vän med Wagner

Det blev alltså ingen ny Ring i Stockholm. Under ackompanjering av kulturhuvudstadsårets tingeltangel-pingel meddelades kort från Kungliga Operan att röstresurserna inte var tillräckliga för att sätta upp Richard Wagners operacykel. Det behövs inte vara en skam för ett operahus att inte orka en hel Ring ut, men att tvingas kasta in handduken redan efter förspellet väcker frågor om hur genomtänkt och förankrat projektet var från början. Sådana frågor får besvaras av dem med bättre insyn i den gömda värld av intriger och ambitioner som varje operahus rymmer. Som operavän kan jag bara konstatera att besvikelsen dämpas betydligt av hur förspellet hanterades. Rhenguldet erbjuder en kvälls effektstark underhållning och det var mycket underhållande (trots att jag från min plats inte kunde se den väldige Leif Segerstam hetsa orkesterdiket). Men där fanns inget som antydde en stor Ring i vardande, tvärtom. Det olycksbådande i Rhenguldet gällde här den fortsatta uppsättningen, inte den komplexa mytvärld förspellet presenterar. Rhenguldet kan fungera som musikaliskt och scenografiskt spektakel; Valkyrian i samma stil utlovade en praktfull kalkon. Så möjligen var det bäst som skedde.

På måndag fyller Birgit Nilsson 80 år och hyllas som sig bör av radions P2 med ett urval inspelningar där verk av Wagner ofrånkomligen dominerar. Fredag, lördag, söndag sänds Valkyrian, Siegfried och Ragnarök med Birgit Nilsson i parollen som Brünnhilde. Rhenguldet (utan Brünnhilde och utan Nilsson) sändes i måndags och radiolyssnarna får därmed en komplett Ring för öronen om inte för ögonen. Public service är inte död! Det är ett lämpligt tillfälle att berömma P2:s operaprogram som förvisso gärna kunde vara dubbelt så stort. Varför inte en äldre inspelning och en nybandad eller direktsänd i veckan?

### Wagners åsikter kunde vara grumliga, fränstötande och osammanhängande, men hans musikdramer är sublim konst.

Men ändå. Var finns nu den kommersiella mångfald som erbjuder något motsvarande? Bara förhärade ideologer och nybarbarer kan lyssna igenom kanalutbudet och fortfarande hävda den kommersiella konkurrensen som allenaordande princip.

Förhoppningsvis finner Wagner nu i helgen några nya lyssnare. Till dem som är intresserade men ännu aldrig kommit sig för är nog det viktigaste rådet också det enklaste: Ta bara och lyssna! Man behöver inte förbereda sig med studier i nordisk mytologi, man måste inte sitta med libretto utspelat, det är tillåtet att svara när telefonen ringer och man kan "gå" i pausen. I princip kan man stryka tvätt, plantera om krukväxter eller till och med – men jag rekommenderar det inte – se på TV samtidigt som man lyssnar. Poängen är att musiken, inte texten och än mindre någon estetisk, filosofisk eller politisk teoriapparat, är den naturliga inkörsporten. För den ovane operalyssnaren krävs en viss tillvänjning och den kan ske portionsvis och slumpmässigt.

Vill någon ändå absolut veta vad Ringen egentligen handlar om? Om det gick att uttrycka på ett enkelt och uttömmande sätt vore Ringen inte Ringen. Den är höjdpunkten i ett livsverk, skapad av en konstnär som var djupt engagerad i, och djupt missbelåten med, samhället och livet. Wagners åsikter kunde vara grumliga, fränstötande och osammanhängande, men hans musikdramer är sublim konst. Idén att Wagners mest motbjudande drag, antisemitismen, genomsyrar och förklarar hans konst har visserligen på senare tid fått stort genomslag. Orsakerna till det ska jag återkomma till. Den här helgen tillhör Wagner och La Nilsson.

15 maj 1998  
PER-OLOF BOLANDER



# Hur kommissionen täckte över Estonia

Estonia-kommissionens slutrapport utsätts för förintande kritik av Nigel Ling i den världsledande facktidskriften Naval Architect.

Sjövärda skepp huggs upp och fungerande färjor byggs om, redare världen över får betala miljarder – till ingen nytta. Detta genom ändringarna av SOLAS som klubbades i suget efter Estonias förlisning, utifrån kommissionens preliminära rapport.

## Estonia

Kommissionen har alltid hävdat att skulden för katastrofen låg hos varvet, Meyer Werft i Papenburg-Ems, och hos konstruktörerna. Hon byggdes 1980 enligt "allmän skandinavisk praxis" för att gå mellan Stockholm och Åbo och uppfyllde inte säkerhetsbestämmelserna för öppen sjö (SOLAS 74) vad gäller konstruktionen av kollisionsskott. Detta var klart uttryckt redan i kontraktet. När hon 13 år senare sattes in på Stockholm-Tallinn byggdes hon inte om, som till exempel Viking 4, innan hon sattes in i brittisk linjetrafik.

## Sovjetutbildat befäl

Estonia registrerades på Cypern, men av politiska skäl dubbelregistrerades hon för att kunna föra estnisk flagg och ha "Tallinn" målat på akterspegeln. Ling menar att Estland hade en "extrem begränsad" erfarenhet av ro-ro-trafik över hav. Befälet var, så när som på 2:e och 3:e styrman, sovjetutbildat.

Kommissionen bildades dagarna efter olyckan med esten Andi Meister som ordförande, kommunikationsminister med direkt ansvar för det statsägda Estonia Shipping Company (ESCO). Av de

## Bra, Berner!

obbygruppen Epat har lyckats kriminalisera innehav av bilder, ni vet vilka.

## Mediavinkel

Idén var från början att komma åt kommersen i barnporn, bilden sågs som en dokumentation av ett brott. Men en teckning som illustrerar Nabokovs roman *Lolita*, vilket brott dokumenterar den? Enligt regeringens proposition räcker det med att en bild är "pornografisk", ett något svävande begrepp med tanke på alla ynglingar som runkat till postorderkatalogernas korsetter. Joachim Berner, Dagens Nyheters redaktionschef, tar den 26 april och 13 maj 1998 principiell ställning mot förhandsbeslag och hemliga rättegångar. Det är bra.

KLAS HELMUT FASAN



Myt och verklighet. I Naval Architects aprilnummer ifrågasätter Nigel Ling Estonia-kommissionens slutrapport.

andra estniska ledamöterna var Enn Neidre sjöfartschef för ESCO och Uno Laur hans företrädare på posten. När Andi Meister avgick efter misstankar om fiffel med bevismaterialet ersattes han av Laur. I själva verket skulle alltså kommissionen undersöka sig själv.

Kommissionen hävdar att fartyget var välskött och att olyckan inträffade för att visirlåsen fallerade, först atlantlåset ner till i bogen och sedan sidolåsen. Visiret slets av i den höga sjön och drog med sig den inre rampen. Vatten strömmade in på bildäck. Det tyska varvets undersökning, som väntas under våren, hävdar att atlantlåset var det sista som svek. Kolven är böjd åt styrbord, låset måste ha slagits upp när fartyget redan hade kraftig slagsida, det vill säga: Innan Estonia kunde ha fått in vatten på bildäck. Kolven skars loss från vraket och slängdes sedan i sjön från en helikopter, medan skeppslöcken räddades.

## Läckande hydraulik

Eftersattes underhållet? Det bärgade visiret vittnar om läckande hydraulik. Nordström & Thulins inspektör sade inför kommissionen (17/2 1995): "Vi brydde oss inte om gummipackningarna, vi byte aldrig ut dem och hade aldrig för avsikt att göra det. Till sjöss var visiret alltid fullt av vatten, det visste alla." En lättsinnig hållning, menar Ling. 160 ton vatten kunde tryckas upp i visiret.

De övriga läsen är än mer avslöjande, slitna och skeva och med nya tappar slarvigt påsvetsade. Hållbarheten beräknas av tyska metallurgier till 15 procent av originalens. En amatörvideo tagen en vecka före förlisningen visar skadorna, men underkändes sedan den militära svenska säkerhetstjänsten (!) konstaterat att några bildrutor saknades, något som ofta gäller enkla videokameror.

Befällets brist på erfarenhet ledde till att fartyget snedlastades. Fotografier visar att det rörde sig om upp till 6 grader, medan påfärsrampen var konstruerad för att tåla 2 grader. Rampen var skev och två

av låsen ur funktion. Olycksnatten gick Estonia med 200 ton för mycket på styrbordssidan och hade en grads slagsida åt styrbord med babordstanken full och styrbordstanken tom när hon lämnade Tallinn. Hon kunde inte rätas upp.

## Kraften och hastigheten

Estonia gick för fort. Rapporten anser att enda skälet att ta ner farten för en så stor färja är passagerarnas komfort. I supplementet förklaras att farten inte spelar någon roll, då det råder en linjär funktion mellan kraften som verkar på visiret och farten. Redan på grundkursen får man lära sig att kraften är proportionell mot kvadraten på hastigheten, kommenterar Ling.

Ling menar alltså att kommissionen ljugar om fartygets kondition och att den undertrycker bevisning om motsatsen i syfte att sätta åt Meyer Werft.

## Ling menar att kommissionen undertrycker bevisning i syfte att sätta åt Meyer Werft.

Ling finner det märkligt att så många överlevande kom från under bildäck, brittiska färjor har inte hytter där för att passagerarna har små möjligheter att rädda sig. På Estonia var förhållandet det motsatta, vilket visar på att de varnades i god tid. Två av passagerarna vittnar om att vatten sprutade upp underifrån (kommissionen har inte intervjuat dem), inga mötte vatten i trapporna på väg upp efter det att färjan fått slagsida. En vittnar om att han gick på väggen i hytten efter den första överhalingen men att fartyget sedan rätade upp sig. Detta bekräftas av vittnesmål från andra håll, medan rapporten menar att förloppet var kontinuerligt.

Nigel Ling drar samma slutsats som den tyska expertgruppen och Anders Björkman: Fartyget sprang läck under vattenlinjen. Förutom möjligheten av sabotage pekar han på att stabilisatorerna togs i bruk 00.30, en halvtimme innan den första slagsidan inträffade. Läckage i fenhuset drabbade den brittiska färjan *Norland* 1985.

Det behövs en ny, oberoende och öppen haveriundersökning. Mycket har hanterats i hemlighet ("en del vittnesmål har sekretessbelagts i Sverige och gjorts otillgängliga för forskare; vad är det som döls?") och alltför många ledamöter i kommissionen har varit insyltade i driften för att kunna vara objektiva. Nigel Ling avslutar:

I februari 1998 beslöt den svenska åklagaren att lägga ner förundersökningen, vilket tillät de inblandade att andas fritt igen. Många miljoner pund satsas nu på att bekräfta det, en unik händelse i skeppsbrotts historia. Är detta den ultimata övertäckningen?

KNUT CARLQVIST