

Estonia: Ljudet ingen hörde

Hur kom det sig att ingen hörde visiret ramla av? Knut Carlqvist avslutar sin genomgång av 125 överlevandes först avgivna vittnesmål.

Låt oss anta att visiret slogs av under gång. Det var fäst vid skrovet på nio punkter, gångjärn på fördäck, två lyftarmar, två sidolås på var sida och ett näktigt atlantlås i underkånt. Även om dessa lås och infästningar var örsvavade av halvdana svetsningar och eftersatt underhåll så måste letta ha hörts över hela skeppet. Visiret vägde dock 60 ton.

Stjärnvitnet i haveritredningen, redjemaskinisten Margus Treu, hördes första gången den 29/9 1994, morgonen efter olyckan, av verkstapel Bertil Englund på Åbo universitetssjukhus (Haverikommissionen, D 24). Treu var i åst i det ljudisolerade maskin- och kontrollrummet när det hände:

Kl 01.15 kom det två kraftiga vågor efter varandra och de kändes verkligen. Jag har aldrig tidigare

erfarit ett så kraftigt slag mot ett fartyg. Fartyget gick så gott som mot sjön, alltså riktades vågornas hela styrka mot fören. Jag såg genast efter i kontrollrumets monitor och konstaterade att det kom i vatten från fören. Vatteninträngningen var enorm eftersom bilden blev otydlig för att kameran uppenbarligen, åtminstone delvis, befann sig under det inträngande vattnet. Effekten var också omedelbar, eftersom fartyget genast började få 2-3 graders ytterligare slagsida åt styrbord [hon var redan fästastad 1 grad, KC]. I den bärbara radion hörde jag att vaktmannen Silver Linde som gjorde vaktmynd och då befann sig på bildäck meddelade vakthavande styrman att det fanns vatten på bildäck. På några minuter ökade slagsidan redan till 10-15 grader medan fartyget fortsatte färd...

Har fartyget verkligen fortsatt färd under dessa omständigheter? Andra överlevande påstår att det stannade.

Att de två vågorna slet av visiret sägs aldrig rätt ut. I maskinrummet fanns samtidigt den unge motormannen Hannes Kadak som efteråt sade sig ha sett "vågor på bildäck, redan i höjd med personbilarna" i monitorn. En minut eller två senare anlände systemingenjören Henrik Sillaste från nolläck, där han arbetade med vakuumpumparna. Han ritade senare vad skärmen visade: Vatten som sprutade in på bägge sidor av bogrampen. Den teckningen tillhör – märk väl – bevisningen i rapporten.

Kadak såg i synne: En meter vatten på bildäck gör ungefär 3 000 ton. Enligt haverirapporten (docent Mikael Huss bilaga, nr 522) ber redan 2 000 ton en kritisk slagsida på 36 grader, sedan slår hon runt. Enligt Huss tar det flera minuter att få in 2 000 ton, givet att rampen är nerfärd och fartyget fortsätter i 15 knut rakt mot sjön. Och 28 minuter om hon, som rapporten påstår, saktat ner och väntat åter mot Tallinn. Men enligt Sillaste var rampen på plats efter vägstötarna, om än otät. Och det är den ännu på vraket.

Vatten upptryckt i visiret

Sillaste berättar att de tre i maskinrummet undrande betraktat monitorn: "Vattnet kom i kontinuerligt och inte bara i anslutning till vågorna". Uppgiften tas med i rapporten (6.2.4). Om visiret fallit av borde det ha sprutat stötvis var 8-10 sekund, med varje vågtopp. Den tyska expertgruppen påpekar emellertid att Estonia på grund av glapp i visiret ständigt gick med vatten upptryckt mellan visir och ramp. Anta att fartyget trimmade på fören, gick djupare än vanligt. Volymen vatten som pressas in ökar då och likaså trycket: Då borde det spruta in kontinuerligt kring om rampen.

Enda alternativet till den förklaringen är att fören redan var under vatten. Det var den inte. Alltså var visiret på plats efter de två vägstötarna.

Treus återropande av vaktmannen Linde är också intressant. Linde hörs nämligen samtidigt på samma sjukhus av polismannen Harri Kajander. Enligt rutinen påbörjade han sin rond 00.30 och nådde bildäck 00.45, där han hörde ett brak över. Han rapporterade till styrman på walkie-talkien, väntade ett tag och då inget ovanligt märktes återvände han till bryggan 00.58.

Precis när jag var på väg upp [ut? KC] fick styrmannen ett samtal nerifrån, där det sades att det hörs konstiga stötar nerifrån. Styrmannen kommanderade mig ner till bildäck för att kontrollera bogluckorna och kasta en blick på allmänläget. När jag var på väg ner bad människor redan om hjälp på sjunde däck, eftersom fartyget krängde så mycket att folk inte längre klarade att gå.

Linde kom inte ner till bildäck igen.

"Nerifrån", det är från maskinrummet och vakthavande där var Margus Treu. De konstiga stötarna har avhörts vid ettiden och åtföljs av slagsidan. Vem ska vi tro på, Treu eller Linde? Att Linde sett

vatten spruta in på bildäck och inte berättat om det under halvdussinet förhör (trots att kommissionen bad honom på sina knän) förefaller osannolikt. Däremot hävdar han att han senare, på väg mot livflottarna, meddelat bryggan att passagerare i panik ropat att "första däck är under vatten". Det vill säga: däckets med enkla hytter under bildäck. Det är förstås möjligt att Treu blandat ihop dessa två radiosamtal.

Linde säger som åtta av tio överlevande att slagsidan inträffade vid ettiden. Vad säger då de övriga om ljuden, Lindes brak 00.45 och Treus två vägstötar 01.15?

Treu upplevde, som alla andra, den våldsamma krängningen 01.02. Varför nämner han den då inte?

Jag har plottat samtliga vittnesuppgifter om ljud efter styrka och karaktär. De två vägstötarna som föregick slagsidan bekräftas med förkrossande entydighet, främst då av hyttpassagerarna föröver på däck 1, 4 och 5, och förläggs till 00.55-01.05. Det kändes som om slagsidan följde direkt på smållarna, men mycket talar för att det dröjde någon minut. Flera passagerare kastade på sig kläderna och hann ut i korridorerna innan fartyget föll på sidan. Och det rörde sig inte om 3 grader, allt löst rasade i lå, och många föll handlost genom de tvärgående korridorerna.

Ötöver Treus vägsällar finns blott enstaka och osystematiska uppgifter om dunsar och liknande. Så om visiret föll av före slagsidan måste det ha varit just då. Likafullt hade fartyget inte kunnat utveckla 45 graders slagsida på ett par minuter ens om rampen varit nere.

Frågor om metalliska ljud

De estniska besättningsmännen flögs samma dag (29/9 1994) till Tallinn, där de ånyo förhörs av estnisk polis (nyckelpersonerna av säkerhetspolisen).

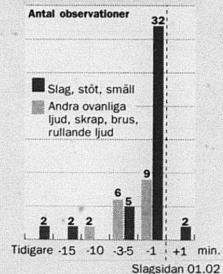
Där fick de frågor om de hört metalliska ljud före olyckan, det vill säga: Hade de hört visiret slitas av? Frekvensen av hörda metalliska ljud stiger därmed, liksom i Sverige sedan media gått ut med förklaringen till förlisningen. Men av sammanhanget, den åtföljande slagsidan, framgår att det rör sig om samma två vägstötar, som över tid framstår som alltmer metalliska. Men de flesta stötar låter metalliskt ombord på ställfjör, eftersom det blir resonans i skrovet. Braket 00.45 lät enligt Linde visserligen som "två tunga metallstycken som slog mot varandra" men det var inget fel med rampen och han lämnade ett torrt bildäck.

Det naturliga antagandet är att visiret föll av efter och på grund av slagsidan, inte före den. Några borde ha hört om Estonia i 15 knut kört tvärs över visiret, det borde ha blivit skador på skrovet och inte bara ett märke på bulben. Men ingen hörde något sådant. Blott vägsällarna nämns.

I sin blindhet har kommissionen alldeles försummat andra uppgifter. Så befann sig Jaan S och Neemi K i sina hytter längst förut under

Ljuden på Estonia

De överlevandes minnen av ljud före den plötsliga slagsidan (01.02)



bildäck. Neemi hörde "ett stort brus" som hon – förhör i Estland – tror kommer från bildäck. Det kan naturligtvis också komma underifrån, från nolläck. De låg bägge närmast visiret men minns inte ens vägstötarna. Andra passagerare på däck 1 talar om att det kändes som om fartyget *gräp på grund*. De hör kraftiga skrapljud underifrån, liksom flera passagerare på däck 4. Påfallande många, även besättningsmän och andra med sjövana, oroas av att fartyget rör sig konstigt redan tio minuter, en kvart före slagsidan. Hon "går annorlunda i sjön", "börjar gunga längskepps" och "motorljudet ändras". En pensionerad sjöman får för sig att propellrarna är över vattenytan vid varje gungning.

Personliga iakttagelser

Dessa iakttagelser är personliga, ingen har pressat dem att minnas sådant. Och de stämmer med det björkmanska scenariot, läckage under vattenlinjen, och med teorin om vatten innanför visiret. Vägstötarna och upplevelsen av att fartyget går på grund kan förklaras med att det läckande fartyget går allt tyngre i sjön och till slut möter vågorna stumt. Och det brak som Linde hörde 00.45 kan ha härrört från styrbords stabilisatorfena, om den bröts av då (det kan ha hörts också av en sjösjuk kvinna som förrit sig ner till dörrarna vid bildäck). Treus "konstiga stötar nerifrån" kan stamma från vatten i de förliga, vattentäta utrymmena. Han startar strax efteråt, efter konsultation med bryggan, länsppumparna.

Treu upplevde, som alla andra, den våldsamma krängningen 01.02. Varför nämner han den då inte, utan bagatelliserar och talar om 2-3 graders ökad slagsida? Därför att krängningen inte kan infogas i hans berättelse utan att denna framstår som orimlig. Han utelämnar den helt enkelt, om för att den estniska säkerhetspolisen hann före konstapel Englund eller för att han själv insåg att sanningen om Estonias förlisning var alltför graverande för honom själv, kaptenen efter rederiet, det vet vi inte.

Psykologen Bengt Schager ansvarade för utvärderingen av vittnesmålen inom kommissionen. Nu släppta arbetspapper visar att han i stora stycken drog samma slutsatser som jag, bland annat avseende tidpunkten och slagsidans omfattning. Han avvick följaktligen den 8 september 1997, tre månader innan rapporten publicerades.

KNUT CARLQVIST

Vad vittnena såg. Redan dagen efter katastrofen visste varje tidningsläsande svensk att olyckans orsak var vatten på bildäck på grund av ett defekt bogvisir.

