

Rapport från dykexpedition i Östersjön till vraket av passagerarfärjan ESTONIA 19 - 31 Augusti 2000

Gregg Bemis
Jutta Rabe

Preliminära fakta:

Svensk-estniska passagerarfärja Estonia sjönk mitt på Östersjön natten mellan den 27 och 28 september 1994. 852 personer förlorade livet, endast 137 räddades. Det var den värsta fartygskatastrofen i Europa sedan andra världskriget.

De svenska, finska och estniska regeringarna beslöt omedelbart att tillsätta en gemensam tre-stats undersökningskommission för att fastställa orsaken till förlisningen. Därmed etablerades Den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen (JAIC) med experter från de tre länderna.

I stället för att kasta ljus över det mysteriösa fallet lyckades JAIC, mot slutet av 1997, endast att producera en tämligen svag och allmänt ologisk slutrapport som beledsagades av de dubiösa förhållanden som omgivit deras undersökning:

- a) Viktigt bevismaterial hade kastats bort av kommissionsmedlemmar.
- b) En 90 timmars dykundersökning hade endast givit bilder av mycket dålig kvalitet vilka senare visade sig ha censurerats och redigerats i hänseende till de viktigaste delarna av fartygets skrov och bogparti.
- c) De flesta vittnena blev ej förhörda och de som blev utfrågade blev delvis hotade och på andra sätt påverkade.
- d) Dokument blev retroaktivt manipulerade och förfalskade.

Därutöver blev en speciell traktat instiftad i Sverige vilken förbjuder dykning till fartygsvraket. Denna traktat antogs senare av Finland och Estland och andra skandinaviska länder men ej av Tyskland eller Amerikas Förenta Stater.

Många protester och mycken kritik kom från grupper av anhöriga till offren, ännu i dag fortsätter de att kräva klar information om skälen till förlisningen. Andra intressegrupper har även uttalat sina åsikter om och tvivel på även JAIC:s arbete samt JAIC:s trovärdighet som oberoende part.

Bland dessa kritiker fanns:

- 1) Internationella Transportarbetarfederationen ITF
- 2) Det tyska varvet Meyer Werft, som ursprungligen byggde fartyget
- 3) Skeppsbyggare och fartygskonstruktörer från hela världen
- 4) Experter på undervattensexlosioner
- 5) Andra experter på katastrofundersökningar med kriminella aspekter.

I slutet av maj 2000 organiserade AgnEf, en svensk organisation för anhöriga och överlevande, samt The Independent Fact Group en internationell konferens vid vilken nyligen framtagna fakta presenterades av internationell expertis. De resultat som där publicerades fastslog att JAIC:s rapport var helt ogiltig och klart bristfällig i fråga om relevanta fakta samt med felaktiga slutsatser.

Baserat på resultaten från denna konferens och på grund av det faktum att det finns tusentals anhöriga och vänner till offren som fortfarande lider, huvudsakligen på grund av att det inte finns någon hållbar förklaring till varför fartyget sjönk, kom Gregg Bemis och Jutta Rabe - vilka möttes på konferensen -

överens om att organisera en dykexpedition till vraket. Uppgiften var att skaffa bästa möjliga videomaterial från lämpliga delar av vraket, att ta några metallprov från misstänkta partier i närheten av bogen vilka senare skulle analyseras av ett oberoende laboratorium samt att insamla ytterligare information som kan skapa klarhet om förlisningen såväl som om efterföljande händelser fram till nuläget.

Dykexpeditionen

Expeditionen började lördagen 19 augusti 2000 från den tyska hamnen Cuxhafen. Fartyget som användes var ONE EAGLE, ett 67 meter långt och 8 meter brett fartyg, tidigare använt i vetenskapliga undersökningar för tyska havskartograferingsinstitutet. Även om det inte var ett idealiskt fartyg för att hantera teknologiska redskap eller dykoperationer hade det den förträffliga egenskapen att utgöra en sjövärdig plattform för expeditionsteamet vilka var tvungna att stanna till sjöss under hela resans längd. Kaptenen och besättningen var medborgare i länder vilka ej hade antagit Sveriges speciella dykförbudslag, likaså var expeditionsmedlemmarna:

Gregg Bemis	amerikansk medborgare, chef för expeditionen, expert på undervattensteknologi och dykning
Paul Matthias	amerikansk medborgare, President Polaris Images, sidescan sonar expert och ROV pilot
Laura Wilson	amerikansk medborgare, Pauls assistent
Earl Novak	amerikansk medborgare, expert teknisk utrustning: ROV och sidescan sonar
Craig Bussel	amerikansk medborgare, ROV pilot
Jutta Rabe	tysk medborgare, journalist som följt och gjort omfattande rapportering om Estonia de sista sex åren
Nicolas J.	schweizisk medborgare, kameraman
Bianca J.	tysk medborgare, video assistent
Thilo T.	tysk medborgare, journalist, text DER SPIEGEL
Knuth M.	tysk medborgare, journalist, foto DER SPIEGEL
Mario Weidner	tysk medborgare, dykförman
Jakob	tysk medborgare, tech-diver
Götz	tysk medborgare, tech-diver
Thomas	tysk medborgare, tech-diver
Hubert	tysk medborgare, tech-diver
Ivan	tjeckisk medborgare, tech-diver
Jindra	tjeckisk medborgare, tech-diver
Monika	tysk medborgare, dekompressions-specialist

ONE EAGLE ankom till koordinaterna för Estonias vrak - 59'22,958 Nord och 21'41,047 Öst - kl 05.00 tisdagen 22 augusti. Då fanns två andra fartyg redan där: ett fartyg från svenska kustbevakningen och ett från finska kustbevakningen. Befälhavarna på båda fartygen begärde omedelbart ett möte med kaptenen på ONE EAGLE, Volker Müller, och med Gregg Bemis. De två befälhavarna inbjöds och kom ombord på ONE EAGLE.

De klargjorde för alla ombord ONE EAGLE existensen av den speciella svenska traktaten som förbjuder dykning eller bärgning och varnade expeditionsmedlemmarna att de senare kunde få rättsliga svårigheter vid försök att resa till Sverige, Finland eller något annat land som anslutit sig till denna traktat. Gregg Bemis svarade, talande även för alla övriga expeditionsmedlemmars samt besättningens räkning, att enligt hans uppfattning denna traktat kan ej ha någon rättsverkan på personer av annan nationalitet samt att ONE EAGLE för närvarande befann sig på internationellt vatten där endast internationell lag är tillämplig.

Kustbevakningsbefälhavarna begärde att få se dykutrustningen eftersom, enligt deras egen utsaga, de var bekymrade för dykarnas säkerhet. Efter det de blivit förvissade om att dykarna visste exakt vad de gjorde och efter att vårt team avkrävt dem ett löfte att ej störa vår operation samt uppträda på sätt som lämpar sig vid aktiviteter på internationellt vatten och i enlighet med internationell lag, lämnade kustbevakningsbefälhavarna ONE EAGLE.

Utan beaktande av sitt löfte agerade de, i synnerhet den svenska kustbevakningen, på ett sätt som bröt mot löftet:

- Våra satellittelefoner slutade att fungera efter tredje dagen på platsen
- En ytterligare satellittelefon tillhörig DER SPIEGEL stördes hela tiden och endast förvrängda ord kunde höras
- Det datoriserade GPS-systemet tillhörigt Polaris Images stördes och visade malfunktion eller inkorrekt positionering
- Samma för ONE EAGLE:s eget GPS-system
- Folk från svenska kustbevakningen som observerade och filmade hela tiden mycket nära inpå våra aktiviteter, försökte avsiktligt vilseföra oss när vi sökte efter vraket genom att säga till vår kapten att vraket skulle ligga mer nordväst - när han redan funnit det.
- Flygplan och helikoptrar från kustbevakningen kom varje dag till platsen och, flygande mycket nära oss, gjorde intensiva observationer. Föremål och dykare sänktes ned från helikoptrarna.
- Finska kustbevakningen tränade vattenbesprutning mycket nära oss.
- Svenska krigsfartyg korsade platsen mycket nära oss ett flertal gånger.
- En estnisk minsvepningsövning genomfördes i närheten, åsidosättande det faktum att aktiviteter av sådant slag är förbjudna i området.

Första delen av den planerade undersökningen inbegrep Paul Matthias och hans team som skulle ta sonar-bilder av vraket. Tyvärr fastnade sonar-kabeln, av en olyckshändelse, i tidigt skede på ONE EAGLE:s propeller och blev kapad.

Sökning genomfördes omedelbart med ROV "Phantom" från Deep Ocean Engineering. Under detta sök, koncentrerad till ett område ca 100-150 m sydväst om vrakets akter, vid den plats där kabeln kapats, gick ROV över ett fält med bråte, uppenbarligen från tillfället för katastrofen. Ungefär 8-10 kvarlevor av människokroppar kunde klart ses, utspridda över och emellan bråten. Kvarlevorna var i varierande skick, några var skelett medan andra fortfarande hade nästan intakta kläder.

Efter ett tag lokaliserades sonar-fisken med vidhängande ca 120 m kabel och positionen blev omsorgsfullt noterad. Under tiden var de första fyra dykarna klara att göra första dykningen ner till vraket för en preliminär allmän inspektion. Den ROV som använde sin egen sonar för att lokalisera vraket nyttjades för att leda dykarna ner för denna första dykning och därefter att fortsätta med försöken att bärga sonar-fisken. Delar av bogpartiet filmades under väntan på dykarna.

Oavsett att dykarna hade några svårigheter i början, huvudsakligen beroende på problemet att små räddningsbåtar från ONE EAGLE måste ta ut dykarna ut till dykpositionen och dessa båtar visade sig vara föga praktiska för denna användning så blev dykarna ledda ner av ROV utan problem och fann vrakets bogparti utan ytterligare svårigheter. Under detta dyk missade dykarna olyckligtvis att sätta fast en markeringsboj vid vraket för sin egen orientering oberoende av ROV. Dykarna fortsatte och avslutade detta första dyk planenligt.

ROV togs upp ur vattnet och förseddes med en krok. Nästa gång ROV gick ner i vattnet var i avsikt att bärga sonar-fisken, denna manöver var emellertid utan framgång eftersom kroken ej var tillräckligt stark och följaktligen bröts av. Positionen för sonar-fisken noterades ånyo omsorgsfullt och ROV togs upp så att kroken skulle kunna svetsas fast.

Nästa dag var vädret alltför svårt för dykning. Endast ROV sattes i sjön för att fortsätta bärgningen av sonar-fisken men den kunde ej återfinnas. Letandet efter sonar-fisken fortsatte under de närmaste dagarna men denna kom aldrig mer fram trots att även dykare sändes ner för att söka efter den.

Fredagen den 25 augusti utsattes operationen för en storm med styrka 6-7. På eftermiddagen fastnade ROV-kabeln i babords bogpropeller och skars av. ROV bärgades men den elektriska kortslutningen hade skadat viktiga delar på konsolen. Fabriken i USA kontaktades omgående men reservdelar var ej tillgängliga inom acceptabel tid. Till följd därav kontaktades ett tyskt ROV-företag och en liten Highball-ROV beordrades till närmaste hamn vilken var Gdynia i Polen. Ett annat tyskt fartyg som fanns på platsen bads om hjälp och accepterade att företa resan vilken tog totalt 3 dagar.

Det visade sig vara ytterst svårt för dykarna åter lokalisera vrakets exakta position utan ROV och eftersom de ej satt någon bojlina måste ONE EAGLE, baserat på en ansevärd mängd navigeringsdata,

återfinna vraket och hjälpa till med att sätta en nedstigningslina. Denna operation tog tid men vraket blev slutligen markerat vid aktern och dykarna kunde göra ett antal dyk med följande resultat:

1. Två dykare inspekterade aktern på vraket, fann propellrarna oskadade, styrbords akterramp oskadad men öppen ca 30 cm. Sett akterifrån var fartygsbotten nästan helt upp och ner. Havsbotten utanför aktern var utan bråte och det fanns inga tecken på last från Estonia.
2. Två dykare sändes från aktern längs skrovet efter babords sida för att filma stabilisatorn, ungefär midskepps. Olyckligtvis hade dykarna ej tillräcklig bottentid för att nå stabilisatorn men filmade längs babordssidan. Den andre dykaren, som ej hade någon kamera, rapporterade om ett uppskuret hål på babords botten sida som ej hade något täckande lock och var utan försegling. Dessa två dykare placerade en arbetsboj vid vrakets för så att fortsatt undersökning av det området skulle kunna genomföras.
3. En grupp på tre dykare samt en följande separat grupp med fyra dykare sändes alla för att inspektera och filma styrbordssidan sökande efter hål eller annan skada. De simmade i formation bredvid varandra och täckte på det sättet hela styrbordssidan (den blåa undervattensdelen) utom själva mudline och upp till styrbords stabilisator. Styrbords stabilisator som var oskadad och inne i sitt utrymme filmades. De kunde ej finna någon skada på skrovet men däremot ett antal skrapmärken på främre tredjedelen av skrovet vilka, enligt deras uppskattning, ej kunde vara särskilt gamla eftersom sediment ännu ej hade täckt dem. Dessa skrapmärken, gjorda av navelsträng till dykare, ROV eller slang var en indikation på dykoperationer som uppenbarligen genomförts här för inte så länge sedan (3-4 veckor).

Dykarna rapporterade även om ett band av sand, ungefär 20 meter brett som påträffades på den främre tredjedelen av vraket och som ej kan ha tillkommit på naturligt sätt eftersom resterande två tredjedelar av fartyget är helt rena och ej ens är täckta av särdeles mycket sediment.

4. Olika grupper av dykare sändes ner i olika omgångar för att filma skadorna i området kring bogen. Det blev helt klart under dessa filmupptagningar att bilrampen, som förmodas ha förblivit orörd under de senaste sex åren, visade stora skador åstadkomna genom mänsklig åverkan och vilka kunde ha uppstått endast efter den senaste inspektionen av svenska regeringens dykare 1996.

En dykare sänkte sig även innanför bilrampen för att undersöka första delen av bildäck men p.g.a. begränsad sikt upptäckte han ingenting speciellt.

Våra dykargrupper fäste även ett redskap för att mäta radioaktivitet på insidan av bilrampen. Detta lämnades på plats för framtida återhämtning och analys.

Ett lag på två dykare skar även loss två metallstycken från ett hål i området för lås på styrbords sida nära bilrampen för att senare inspekteras i ett laboratorium för möjlig indikation av explosion. En tredje dykare filmade detta skärarbete.

5. En grupp på två dykare sändes ner i avsikten att komma tillbaka med sonar-fisken vars läge hade blivit omsorgsfullt utforskad och markerad med en nedstigningslina. På havsbotten gjorde dykarna en 50 meters avsökning runt den utmärkta positionen. De fann alla tidigare observerade saker som omgivit platsen för sonar-fisken men fisken själv inklusive 120 m av gul kabel var försvunnen. Även om detta redskap kallas "fisk" har det ej förmågan att simma och vi kan bara anta att kustbevakningen, som hade sina egna ROV på sina båtar, hade använt natten till att bärga sonar-fisken i avsikten att vi ej skulle lyckas få sonar-bilder av vraket.

När den nya ROV som beställts från Tyskland ankom var det redan sent på måndagsnatten den 28 augusti. Efter dykarnas skär-aktiviteter och välsignade med helt lugnt väder sändes den nya ROV på tisdagmorgonen ner för en sista detaljerad inspektion av styrbordssidan av skrovet i mudline såväl som ytterligare bildtagning i bogpartiet. Under denna inspektion dök en sandhög, som såg onaturlig ut, upp i ROV-kameran och vid närmare undersökning visade det sig att sanden, som ursprungligen legat an mot skrovet, hade sjunkit in i något slag av öppning i skrovet. Kanten på hålet framträdde klart i bilden.

Olyckligtvis hade resurserna för dykning tömts vid det laget och det var ej möjligt att sända ner någon dykare för en mera noggrann undersökning av hålet.

En ytterligare, detaljerad filmupptagning med ROV längs bogen och den upp-och-ner-vända babordsbotten av fartyget avslöjar därutöver att fartyget nu vilar i 150-160 graders vinkel; de första dykarna från svenska regeringen rapporterade om en 120-130 graders vinkel i december 1994.

Vidare, ett hål på babordssidan av vraket, uppskuret av Rockwaters dykare 1994, i området av första däck under bildäck är ej heller förseglat. ROV kunde filma in i detta hål; locket till hålet hittades på babordssidan ungefär vid fjärde däck

Efter en kort ceremoni och nedläggning av en blomsterkrans lämnade expeditionen platsen kl 19.00 den 29 augusti och avslutande expeditionen ankom till Kiel torsdagen den 31 augusti 2000.

Gregg Bemis

JuttaRabe