



Independent Media Center
<http://sweden.indymedia.org>

Estonia – den stora bluffen *Friday 18 May 2001*
author: Anders Björkman (anders.bjorkman@wanadoo.fr)

summary

Estonia – den stora bluffen. Det är lätt att visa att alla väsentliga uppgifter från den officiella Estoniautredningen är förfalskade. Massmedia har hjälpt till genom att okritiskt publicera de falska uppgifterna.

web link

<http://heiwaco.tripod.com/katastrofkurs.htm>

Estonia – den stora bluffen.

Regeringen har den 19 april 2001 beslutat avslå alla framställningar om att tillsätta en ny Estoniautredning. Skälet för detta beslut är regeringen anser att det, sedan den gemensamma haverikommissionen lämnade sin slutrapport i december 1997, har det "inte framkommit några nya omständigheter som tyder på att haverieförloppet på något väsentligt sätt avvikit från det som beskrivs i rapporten".

Denna slutsats är grundad på remissvar från sex svenska instanser som bl.a. har studerat en skrivelse med diarenummer N2000/5910/TP, som är ett e-mail till Stefan Stern på Näringsdepartementet den 19 juli 2000, med uppgifter om Estoniautredningen för kännedom. Själva skrivelsen begär inte en ny utredning. Däremot innehåller den en kopia på ett brev som föreslår det. I skrivelsen visas klara uppgifter att alla väsentliga delar av slutrapporten är rena förfalskningar! Dessa uppgifter finns på <http://heiwaco.tripod.com/katastrofkurs.htm>. Skrivelsen har alltså sänts på remiss och regeringen anger följande:–

Sjöfartsverket anser att det inte behövs en ny utredning med anledning av skrivelsen. Men Sjöfartsverket är i detta fall enbart dess generaldirektör Jan-Olof Selén och Sjöfartsinspektionens sjösäkerhetsdirektör Johan Franson som uttalar sig i hela Sjöfartsverkets namn. Dessa personer är jäviga. De har tidigare meddelat felaktiga uppgifter till både regering och haverikommission. Skrivelsens innehåll har naturligtvis inte diskuterats av Sjöfartsverkets experter på området. Dessa har istället påtvingats munkavle.

Statens Haverikommission, SHK, anser inte heller att det behövs en ny utredning med anledning av skrivelsen. Men SHK är i detta fall enbart dess generaldirektör Ann-Louise Eksborg och den förutvarande experten Michael Huss. Även dessa personer är jäviga – de skrev ju slutrapporten. SHK har inte låtit sin nuvarande skeppstekniska expertis yttra sig.

Regeringen säger att Kungliga Tekniska Högskolan, KTH, i Stockholm anser att haverikommissionen gjort en utmärkt teknisk utredning och att kritiken är osaklig och dåligt underbyggd. Naturligtvis anser in KTH detta. Det är i stället en, säger en, professor på högskolan, Olle Rutgersson, som uttalat sig, och som råkar vara Michael Huss chef.

Regeringen säger vidare att SSPA Sweden AB anser att det av haverikommissionen beskrivna förloppet är i stort sett sannolikt. Men även SSPA Sweden AB är jävigt. Det har gjort modellförsök för kommissionens räkning, som med stor sannolikhet har manipulerats för att stödja det falska olycksförloppet.

Ovan fyra remissinstanser är tyvärr helt eller delvis ansvariga för den felaktiga slutrapporten och deras svar borde därför i anständighetens namn lämnas utanför regeringsbeslutet.

Regeringen hänvisar sedan till Chalmers Tekniska Högskola, som anser att innehållet i skrivelsen motiverar ny utredning. Även Chalmers representeras dock av en enda professor, Anders Ulfvarson, och dess rektor, Jan-Eric Sundgren, som har det moraliska modet att säga ifrån. Chalmers har på inget sätt bidragit till



slutrapporten.

Styrelsen för psykologiskt försvar, SPF, har meddelat regeringen att den inte kan ta ställning till det som framförts i skrivelsen, men att de frågor som väckts bör besvaras. Remissvaret har skrivit av SPF's generaldirektör Björn Körlof.

Regeringens beslut och skäl den 19 april för att inte tillsätta en ny utredning vilar alltså på mycket svagt underlag.

De bevisade uppgifterna i skrivelsen – som utredningen manipulerade – bemöts naturligtvis inte av Sjöfartsverket, SHK, KTH och SSPA Sweden AB. Det är mycket lätt att visa att Estonia saknade korrekt livräddningsutrustning och därmed inte hade en realistisk evakueringsplan för alla ombord. Resultatet var att passagera var tvingade att hoppa i sjön och simma iland vid fartygets övergivande. Fartygets vattentäta indelning med vattentäta dörrar var inte heller enligt reglerna. Dessa brister hade dolts av felaktiga eller förfalskade certifikat, som sade att skeppet uppfyllde de internationella säkerhetsreglerna, när så ej var fallet. Det är även lätt att visa hur t.ex. Michael Huss expertutredning om olycksförloppet för kommissions räkning förfalskades i flera omgångar. När Huss inte fick det att stämma med vatteninflöde genom en öppen ramp och därmed sammanhängande stabilitet och krängvinkel, manipulerades helt enkelt uppgifterna. Naturligtvis stämde sedan inte heller plotten av olyckan, utförd på Kalmar Sjöbefälsskolas manövreringsdator, – hur fartyget drev i sidled – som därför fick baseras på helt andra uppgifter utan vatteninflöde med full stabilitet. Resultatet stämde naturligtvis inte då heller. Men vad gjorde den gemensamma haverikommissionen då? Jo – man suddade och ändrade ännu mera i Huss manipulationer 'för att det skulle stämma'. Resultatet är figur 13.2 i slutrapporten. En stor bluff alltsammans!

Regeringen kan naturligtvis inte vara okunnig om ovan utan skyddar de ansvariga. Regeringen har dock beslutat att SPF skall sammanställa alla uppgifter med anknytning till Estonia's haveri, dvs alla uppgifter i skrivelse N2000/5910/TP, som kommer att avslöja bluffen. Regeringen har även beslutat att Sjöfartsverket skall arrangera ett internationellt seminarium under hösten 2001 för att klargöra de åtgärder som vidtagits efter olyckan. En av dessa åtgärder var att rätta till den felaktiga livräddningsutrustningen som hade tillåtits på Estonia. Men fortfarande seglar färjor omkring på Östersjön med felaktig vattentät indelning och felaktiga vattentäta dörrar. Detta har påtalats för Sjöfartsinspektionen som dock ej ingriper. Slutligen har regeringen beslutat att SEK 25 miljoner för sjösäkerhetsforskning skall fördelas av Styrelsen för innovationssystem, Vinnova. Det är utmärkt. Förbättrad sjösäkerhet kan enbart byggas på korrekta haveriutredningar. Studenter och företag i risk- och safetymanagement på passagerarfärjor kan lätt konfirmera alla väsentliga uppgifter i skrivelse N2000/5910/TP att Estoniautredningen manipulerades.

I oktober 2000 inlämnade fyra svenska riksdagsledamöter tre olika motioner till Riksdagen med i princip samma budskap – att utreda alla de oförklarade uppgifter kring 'Estonia' som framkommit efter utredningens publicering i december 1997. Dessa motioner skulle ha behandlats i trafikutskotten i februari 2001 och i plenum i april 2001. Av okänd anledning har riksdagen bordlagt de tre ärendena för senare behandling. Så får det naturligtvis inte gå till.

De nuvarande politiska makthavarna är ansvariga för den otillfredsställande situationen och den skamlösa historieförfalskningen. Att internationella sjöolyckor även i framtiden skall utredas av jättelika 'kommissioner', som under flera år och sträng sekretess sitter och förhandlar fram en 'olycksorsak' och som talanglöst manipulerar tekniska utredningar och modellförsök och skriver om vittnesmål för att det skall 'passa', kan inte accepteras. Det får ej ske igen.

Sanningen kan vara plågsam för det fåtal som var ansvariga för olyckan, men det finns ingen anledning att ett större antal personer skall involveras och skyddas dessa personer av olika skäl. Naturligtvis kommer



sanningen fram med en ny, oberoende utredning och många personer kommer att kritiseras för sina handlanden. Det kan leda till starka känslor hos anhöriga och överlevanden, men försoning är naturligtvis möjlig – de flesta inblandade är offer för något de inte kunde kontrollera. De som manipulerade utredningen skall naturligtvis kritiseras och omplaceras i andra positioner, där de inte tvingas att handla som de gjorde. Det fåtal ansvariga för olyckan som genom dumhet, snålhet och slarv bidrog till olyckan bör straffas. Vi skall både glömma och minnas 'Estonia'. Att glömma och minnas är olika frukter på kunskapens träd. Vi skall minnas dem som omkom – låt dem vila i frid – och de som kämpade för att sanningen kommer fram. Vi skall, så småningom, glömma alla dem som vilseledde allmänheten genom att förfälska Estoniautredningen och som författaren medvetet namngivit ovan. Författaren vill helst glömma 'Estonia'. Men inte förrän alla oklarheter förklarats och sjösäkerheten förbättrats, så att en Estoniaolycka aldrig sker igen. Fler oskyldiga människor skall inte få vila i frid på havsbotten. Så katastrofala utredningar som Estoniautredningen får aldrig göras igen.

Arbetet att utreda Estoniaolyckan måste alltså slutföras av oberoende personer och nyvalda politiker. Estoniaolyckan är hela de estniska, finska och svenska folkens fråga och inte förbehållen politiska 'experter' och manipulerade utredare, vars syfte enbart tycks vara att dölja sanningen och gynna extrema (svenska?) särintressen.

Anders Björkman
Civilingenjör, sjösäkerhetsexpert.