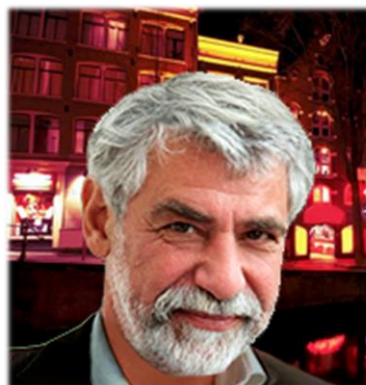


# M/S ESTONIA

## - Svenska statens haveri

Av Stefan Torssell  
(2016)

Pia Hellertz – den 28 september 2016



Den 28 september 1994 förliste passagerarfärjan *Estonia* på sin väg från Tallinn mot Stockholm. Det var officiellt 989 personer ombord. Jag väcktes av min klockradio kl. 06.00 med nyhetsröstens berättelse om det fruktansvärda som hänt. Den morgonen hade jag svårt att stiga upp ur min varma säng. Jag låg och tänkte på, levde mig in i och vändades med de hundratals människor som samtidigt låg och kämpade för sina liv i det svarta, kalla vattnet. Sen dess har jag aldrig mer låtit mig väckas av nyheterna.

### En olycka

Sen gick åren och jag och de flesta andra accepterade den officiella berättelsen som dåvarande statsministern *Carl Bildt* och massmedia presenterade för oss. Bogvisiret hade lossnat i den hårda sjön.



*Estonias bogvisir på Älvsnabben 2004. Foto: Johan Nilsson / Scanpix  
Bilden hämtad från Internet.*

Det var då jag första gången lärde mig begreppet ”ytbärgare”. Vilka hjältar! Vi läste om att några överlevande räddades i räddningsflottar, men att de fick vänta på räddningshelikoptrarna. Vi läste om Kent och Sara som bestämde sig för att hjälpa varandra och som bestämde sig för att äta middag tillsammans om de överlevde. Vilket de gjorde inför pressen. Jag minns att jag blev lite larvigt besviken över att de inte blev ett par.



## **Men det verkar vara nåt mer...**

För tre år sedan, år 2013, läste jag *Jan Gillbergs* bok *Estonias undergång* (2006) och min naiva världsbild fick sig en knäck. Eftersom jag ville veta mer så började jag läsa allt jag kom över.<sup>1</sup> Det visade sig att ”olyckan” var något mycket mer skrämmande. Jag har sen dess förundrats över den kompakta tystnaden i massmedia, till och med vid årsdagarna av katastrofen. Det har varit lite berättelser om ceremonier på 10- och 20-årsdagen, men förvånansvärt lite. Så hittade jag Stefan Torssells bok *M/S ESTONIA – Svenska statens haveri*. Vilken otrolig berättelse! Jag kunde inte släppa boken. Läsandet genomsyrades av starka känslor, av förtvivlan, ilska och sorg. Hur har detta kunnat få ske och sen dessutom få fortgå?

## **En bok för framtiden**

Stefan Torssell skriver att ”*Denna bok är skriven lika mycket för framtiden som samtiden*” (s. 389). Med det kompakta ointresset från statens och myndigheters sida som författaren avslöjar så förstår jag tanken. Sannolikt kommer boken att tystas ner i mainstreammedia i hopp om att även den ska drunkna i glömskans hav. Här avslöjar han vad som hände när *Estonia* gick i kvav. Han avslöjar de politiker och myndighetspersoner som inte gjorde vad de borde ha gjort, d.v.s. att bärga fartyget och hämta upp alla döda. Jag blir så pinsamt berörd under läsningen att jag stundtals mår fysiskt illa. ”*Nu har alla tigit så länge att själva tigandet blivit en del av katastrofen*”, skriver Stefan Torssell (s. 378). Finns det något som är farligare för en demokrati än tystnad?

## **Vem är Stefan Torssell?**

Enligt baksidestexten gick han till sjöss som 15-åring. Han skaffade sig en sjökaptensexamen och har varit byrådirektör på Sjöfartsverket. Detta är en bakgrund som märks tydligt i boken. Han verkar kunna allt om båtar och sjöfart.

---

<sup>1</sup> Jag skrev en artikel om detta, som finns på min Boksida, *Estonias undergång* - [http://www.piahellertz.com/Estonias\\_undergang.pdf](http://www.piahellertz.com/Estonias_undergang.pdf).

Bara den delen var spännande för en total novis som jag och som dessutom egentligen är totalt ointresserad av båtar och hav. När Stefan Torssell analyserar det som hände den där natten i september 1994, så gör han det utifrån en gedigen expertkompetens, vilket gör hans analyser mycket trovärdiga.

Stefan Torssell är född 1946. I ungdomsåren var han medlem i Centerpartiet och var senare en av grundarna av Miljöpartiet 1981. Han lämnade snabbt Miljöpartiet då han bedömde att partiet har allt för stort avstånd till svenska folkets vardag. I dag anser han att Miljöpartiet och Vänsterpartiet är två opportunistiska partier. När Sveriges riksdag gradvis upphörde att värna svenska folkets angelägenheter, några år efter mordet på Olof Palme, förblev han patriot och fortsatte att vara mjukt nationalistisk. Som en helt fristående röst skrev han under två år på *Avpixlat*, men valde att inte fortsätta som krönikör under valrörelsen 2014 då *Avpixlat* har en politisk inriktning. Han fortsatte därefter som krönikör i papperstidningen *Nya Tider* som han anser är mer politiskt fristående. Han inledde som skribent med fem stora artiklar om Estonia. Anledningen till bytet innebar inget ställningstagande åt något håll, men han ansåg att i en valrörelse kan det ibland vara lämpligt att bereda plats för mer partipolitiskt fokuserade skribenter.<sup>2</sup>



### ***Estonias sista resa***

Stefan Torssell berättar mycket detaljerat hur fasansfullt det måste ha varit ombord på *Estonia* när båten började kränga för att till slut kapsejsa.

Flaskor i baren föll från hyllorna. Människor kastades omkull i gångar och trappor. Glasväggar krossades av människokroppar som skars itu. Blod flöt ut över golven (s. 99).

Det är bilder man helst vill slippa ha, men som ändå kändes nödvändiga för att förstå. Stefan Torssell är en skicklig författare som hjälper läsaren att leva sig in i det som hände.

---

<sup>2</sup> Uppgifterna är lämnade som personligt meddelande av Stefan Torssell.



Enligt officiella källor fanns det 989 personer ombord på *Estonia* när den lämnade Tallinn kvart över sju på kvällen. Efteråt har det skyllts på stormen och de höga vågorna, men enligt Stefan Torssell kom stormen först efter det att *Estonia* låg på Östersjöns botten (s. 96). 852 personer dog, av dem var 501 svenskar (s. 124). Men eftersom 8 personer verkar ha försvunnit, trots att de anmäldes som överlevande, så kanske det var 844 personer som dog. En av de försvunna, som till och med syntes på tysk TV efter räddningen, var en av fartygets två befälhavare *Avo Piht*. Han blev igenkänd. Märkligt nog var den delen TV-inslaget bortklippt vid nästa visning (s. 361). Han fanns också med på listor på överlevande. Men sen är han mystiskt försvunnen. Den andre befälhavaren *Arvo Andresson* verkar ha blivit skjuten, enligt dykare som tog sig in på kommando-bryggan i december 1994.

Ett par tvillingsystrar som dansade balett på *Estonia* fanns också med på listor över överlevande, men även de försvann spårlöst. Ytterligare sex personer ur den estniska besättningen försvann lika spårlöst, trots att de betraktades som räddade och fanns med på listor över överlevande. Berättelsen om dessa märkligheter, som Stefan Torssell ingående undersökt, är skrämmande. Vad hände? Och varför?

### ***Estonias* kondition**

Stefan Torssell gör en mycket ingående redogörelse för de brister som inspektörerna fann på fartyget kvällen innan avgång. Det hade saknats regler för tillsyn av fartyg under mer än tio år och under den perioden sjönk *Estonia*. Jag kan ju konstatera att berättelsen avskräcker från att åka med passagerarfärjor. Har inspektionerna blivit bättre sen dess? Har inspektörerna tillåtits att meddela de brister de ser sen dess? Enligt Stefan Torssell förfalskades ett inspektionsprotokoll som försökte framställa *Estonia* som sjövärdigt (s. 256ff).

Ett annat problem var besättningarna. De svenska besättningarna ersattes med sjömän från låglöneländer. Man skulle kunna sänka lönerna med en tredjedel (s. 51).



## Övningar pågick

Författaren berättar att svenska marinen hade tjugotvå bemannade fartyg som låg i beredskap eller som var ute på Östersjön på uppdrag. Trots det gick de aldrig ut för att undsätta *Estonia*. Klockan 01.22 uppfattades det första Mayday som sändes från *Estonia*. Klockan 01.29.39 bryts all kontakt. Stefan Torssell granskar de olika tidsangivelser som finns och funderar dessutom över om problemen beror på den radiostörning som man från finsk sida hävdade förekom den natt när *Estonia* förliste (s. 341)

Några order för att inleda räddningsinsatser gavs inte, trots att människor låg i vattnet och förtvivlat väntade på hjälp. Ett av de fartyg som var ute på havet var *Mariella*, som kom till haveriplatsen 02.12. Stefan Torssells syrliga kommentarer om slapphet och passivitet är läsvärda. *”De måste ha haft mycket att tala om på Åbo sjöräddningscentral. Tiden gick, men till slut lyckades de koncentrera sig på sin uppgift. Klockan 02.30 fastställde Åbo sjöräddningscentral att en stor olycka inträffat”* (s. 108). Han konstaterar att *”från första till sista minuten brast varje länk i räddningsarbetet av passagerarna”* (s. 109). Det är synnerligen upprörande läsning.

Sammanlagt 19 helikoptrar var verksamma. De räddade 104 personer. Den första helikoptern kom 03.05. Stefan Torssell berättar att en svensk helikopter bara lyckades rädda en person. Vajern som skulle hissa upp de överlevande brast. Flera av helikoptrarna drabbades av vinschhaverier (s. 110). En finsk helikopter fick vänta 25 minuter på order att starta. Jag sitter och blir riktigt upprörd igen när jag skriver. Återigen är författaren syrlig: *”När kaffekokaren hade puttrat färdigt och sjöräddningsledare hunnit dricka en kopp var han beredd att ta sig en funderare. Som sjöräddningsledare måste man vara snabbtänkt. Vid påtåren kaffe hade han hunnit överväga...”* (s. 111).



De sista överlevande räddades strax efter sju. Människor hade väntat i sex timmar på hjälp. De räddningsflottor som användes hade svart botten så helikoptrarna såg dem inte i mörkret. Stefan Torssell har tabeller över räddade överlevande och döda eller saknade (s. 112). Män klarade sig avsevärt mycket

bättre än kvinnor. Han beskriver om de döda var nakna eller hade kläder på sig när de plockades upp. Bara 10 personer hade hunnit klä på sig ordentligt.

## **Politikers ageranden**

Stefan Torssell skriver att

... ingen av dem som uttalade sig under de första dagarna klarade sitt ledarskap. Alla saknade den inre moraliska kompass som ledare måste vara utrustade med för att kunna leda andra i svåra stunder. De svek och de svek gruvligt. Anledningen till detta svek lyckades de hemlighålla. De gjorde allt för att sanningen bakom olyckan inte skulle komma ut (s. 125).

Han nämner dem alla vid namn och beskriver vad de gjort och vad de inte gjort. Både de som agerat klokt och professionellt och de som inte gjort det. Ett antal personer skäms säkert ofantligt nu när de läser Stefan Torssells avslöjanden. Några skäms säkert avsevärt mycket mer än andra. En man som sannolikt skäms mycket är *Johan Franson*, som var Sjöfartsverkets chefsjurist. Stefan Torssell berättar om hans privatliv, att han hamnade i en skilsmässa just under arbetet med *Estonia*. "*Trots hans enträgna böner hade han kastats ut ur huset*" (s. 134). I hans ställe hade en annan man flyttat in till före detta hustrun. Johan Franson hamnade i en djup psykisk kris. Hans medarbetare tolkade hans blekhet och avmagring som en djup empati med de anhöriga till de omkomna. Jag överlåter fortsättningen på den dramatiska berättelsen till dig som läser boken – vilket jag tycker att alla bör göra.

En politiker som står ut mer än de övriga i Stefan Torssells berättelse är *Carl Bildt*. Han var statsminister vid förlisningen och konstaterade mycket snabbt efter olyckan att den berodde på det lossnade bogvisiret. Författaren menar att han därmed gav den lösning som räddade många från allvarliga efterverkningar. Det handlade om försäkringsbolagen, om eget och andras ansvar, om börsnoteringar och mycket mer.

Författaren berättar att Carl Bildt hade varit inblandad i *Estonias* historia på ett tidigt stadium. Han var en av de få i Sverige som kunde fartygets historia. "*Utan Carl Bildt hade fartyget inte satts in på denna rutt*" (s. 114). Natten när *Estonia* förläste var Carl Bildt på den avskedsmiddag som *Ingvar Carlsson*, som var tillträdande statsminister, hade hållit. Carl Bildt fick meddelande om förlisningen vid en oklar tidpunkt inte långt efter olyckan. Sen hade han suttit i telefon stora delar av natten. Han har aldrig velat berätta vilka han pratade med. Stefan Torssell skriver:

Samtidigt som döende människor låg i Östersjöns kalla hav med en svart himmel

som tak, motverkade statsministern försöket att sätta in alla de räddningsinsatser som behövdes och som fanns tillgängliga. ...

Bildt fortsatte sitt arbete hela natten. Han ringde samtal efter samtal utan att delegera eller informera. På morgonen åkte han hem till sin bostad. Omkring klockan sex på morgonen ringde han Ingvar Carlsson som skulle tillträda som statsminister en vecka senare. ...” (s. 115)

Både Carl Bildt och Ingvar Carlsson sa direkt efter olyckan att allt skulle göras för att få upp kropparna. *”Kropparna ska upp, kransar ska läggas på gravar”*, sa Carl Bildt (s. 118). Östersjön skulle inte få bli en massgrav: *”havet är stort, djupt och okänsligt”* (s. 124). Men fartyget skulle inte bärgas. Det var han tidigt klar över.



De döda som hämtats hem

En annan politiker som blir avslöjad är *Mona Sahlin*. Hon fick den socialdemokratiska regeringens uppdrag att ansvara för Estoniafrågan, ett uppdrag hon hade i åtta år. *”Under den tiden lyckades hon förhindra alla former av granskning av Estonia och skyddade därmed Carl Bildt från moraliskt och politiskt ansvar”* (s. 389). Som tack för hjälpen inrättade Alliansregeringen en ny myndighet åt henne. Hon blev Nationell samordnare mot våldsbejakande extremism, något hon enligt Stefan Torssell misslyckades med. Författaren lyckades också i slutet på boken få med en redogörelse för Mona Sahlins bedrägliga agerande i samband med löner och intyg åt sin livvakt (s. 394).

Stefan Torssell berättar också att Mona Sahlin deltog i en internationell konferens om Estonia den 29 och 30 maj 2000 i Gubbängen i Stockholm. Hon öppnade konferensen med att säga att hon kommit för att lyssna på vad de anhöriga och gästerna hade att säga. Stefan Torssell berättar att talet var *”kort och kärnfullt”*. Sen gick hon och satte sig. *”Tio minuter senare var hennes stol tom. Varken hon eller assistenter syntes till mera. Hennes tal var inte långt, men lyssnandet var ännu kortare”* (s. 271). Stefan Torssell är inte nådig i sin kritik av Mona Sahlin. *”Sverige håller på att vanära sig själv med alla underliga myndigheter som gör sig till åtlöje”*, skriver han. Och efter att ha läst hans bok är jag beredd att hålla med honom. Klart är också att socialdemokrater och

moderater hade ett gemensamt projekt att tysta och mörklägga vad som hände *Estonia* och varför.

En son till en av de omkomna kvinnorna, *Michael Fridebäck*, som först fick beskedet att mamman överlevt, men som sen fick veta att hon var bland de omkomna, blev så illa berörd och upprörd att han startade sin egen undersökning. Bland annat ringde han själv till det norska bärgningsföretaget *Stolt Comex*, som var världsledande inom området (s. 145). Företaget omdirigerades för att vara i beredskap ifall man bad om hjälp. Men inget hände. Ines Uusmann tillträdde som minister och gick ut i media och sa att hon inte ansåg att *Stolt Comex* var ett seriöst företag (s. 147). Inget annat fartyg engagerades heller. Under tiden spreds de döda kropparna över allt större ytor på havets botten (s. 168).

Stefan Torssell berättar att *Stolt Comex* senare framgångsrikt deltog i bärgningen av den ryska ubåten *Kursk* i Norra Ishavet. Ubåten hade ungefär samma mått som *Estonia*. *Kursk* låg på 110 meters djup och *Estonia* ligger på 80 meters djup. ”*Bärgningsförhållandena i Norra Ishavet är betydligt svårare än i Östersjön*”, konstaterar författaren (s. 351). Pinsamt för Inez Uusmann? Jag förstår inte hur människor orkar leva med en sån skam!

## **Militära transporter**

Den stora hemligheten bakom den nertystade katastrofen verkar ha varit de transporter av militärt gods som kom från det sönderfallande Sovjet. Enligt Stefan Torssell stod den svenska regeringen ansvarig för dessa militära transporter. I *Uppdrag Granskning* i november 2004 berättade tullintendenten *Lennart Henriksson* att han blivit kallad till sina chefer och fått uppmaningen att inte kontrollera ett par bilar när fartyget ankom till Stockholm den 20 september 1994 (s. 283). Försvarsmakten hade ordnat transporterna (s. 284). Flera trädde fram och berättade om att militär teknologi transporterats på *Estonia* (s. 286).

I ett av de sista kapitlen i boken berättar Stefan Torssell om minneshögtiden på Djurgården 20 år efter katastrofen, där kungen var inbjuden och höll tal, ”*där han med ett par enkla ord*” nådde ”*rakt in i allas hjärtan*” (s. 386). Med på minneshögtiden var *Kent Härstedt* med hustru och barn samt *Sara Hedrenius* och hennes familj. Kent och Sara som tillsammans hjälpte varandra att överleva den där natten. Stefan Torssell samtalande med dem. Sara undrade ”*men vad handlade allt detta om?*” utan att egentligen förvänta sig ett svar (s. 385). Men Stefan Torssell berättade om misstänkt militärtransport och att regeringar inte får transportera militärt material på passagerarfartyg. ”*Den militärtransporten såg jag*”, sa Sara då. Författaren insåg att det Sara Hedrenius berättat ”*var en sensation*”. Han fick nu ännu ett trovärdigt ögonvittne (s. 385). Nu hade han tre från varandra oberoende källor som bekräftat att en militärtransport kördes



ombord på *Estonia* före avgång (s. 386).

Det var inte första gången militära transporter skedde på *Estonia*. Tullintendenten berättade att en liknande transport skedde den 14 september. Det var olagligt att transportera militär utrustning på passagerarfärjor, så detta var något som måste hemlighållas.

”Sanningen är att *Estonia* var ett led i Sveriges omfattande militärtransportnät till olika länder runt om i världen”, skriver Stefan Torssell (s. 287). Via jurister som *Greg Bemis* (se nedan) hade kontakt med fick Stefan Torssell veta:

Att passagerarfartyg förlorade sin immunitet från attack om det fraktade krigsmaterial, var välkänt i vanlig internationell lag vid tiden för Första världskriget (s. 288).

Om *Estonia* bärgades skulle detta avslöjas. Så svensk, brittisk och finsk militär påbörjade redan tre dagar efter katastrofen uppställningsarbetet på Östersjöns botten (s. 138). *Estonia* låg på internationellt vatten, så vem som helst kunde gå ner och bärga den hemliga lasten. Den svenska regeringen hade nu att välja på att bärga människokroppar eller den militära lasten. ”*Man valde militärlasten*” (s. 149).

Men två månader efter förlisningen inleddes de första civila och officiella dykningarna. Då var den militära lasten bärgad. Men när fartyget kom fram till platsen så hittade de inget vrak på den plats där man hade genomfört minneshögtiden. Det visade sig att en finsk myndighet hade uppgett fel position för att förhindra att journalister och andra inte störde de militära dykningarna. Man hade sen glömt att korrigera uppgifterna (s. 173).

## **Etiskt råd**

För att få stöd för tankarna att låta fartyg och kroppar stanna i havet tillsatte Ingvar Carlsson och Ines Uusmann ett etiskt råd, där bland annat domprosten *Caroline Krook* ingick (s. 168). Inga anhängare ingick.

Nu var det andra tongångar. Regeringen ville ha moraliskt stöd för att slippa bärga kroppar. Nu skulle det utlysas gravfrid med minneshögtid vid katastrofplatsen. Det skulle skapas minnesmärken på land och sedan skulle vraket övertäckas så att ingen skulle kunna bryta mot gravfriden. Stefan Torssell skriver:

En ny fas i *Estonias* historia hade inletts. De döda inne i fartyget och de som låg runt fartyget nere på botten, skulle bombarderas med stora stenbumlingar. Sedan skulle vraket gjutas in i betong ... Som mullor i Afghanistan och Iran hade Etiska rådet välsignat stening av människokroppar (s. 183).

*”Upprördheten bland de anhöriga steg till orkanstyrka. Knappt en vindpust nådde allmänheten”* (s. 192) Med den typen av analyser är det lätt att förstå att boken blir obekvämlig för etablissemanget.

Stefan Torssell konstaterar att det etiska rådet *”inte hade kapacitet att kunna förklara vad som skulle kunna lösa upp frågans alla dimensioner”* (s. 246). Han menar också att deltagarna nog inte *”ens själva visste vems ärenden de gick”*.

Johan Franson förde fram ett märkligt argument. Om inte alla kroppar kunde bärgas så *”blev besvären så stora hos dem som inte fick återförenas att man hellre då borde välja att ingen fick återförenas”* (s. 215). Och gjorde det till en rättvisefråga.

Johan Franson skrev rapporter om det som hände. Stefan Torssell skriver så målande om Johan Fransons privata katastrof, som fick konsekvenser för arbetet med *Estonia*. Den andra rapporten *”präglades av tankeoreda. Påbörjade tankeslingor gick vilse i ordkaskader och truismer. Stora frågeställningar förvandlades till trivialiteter”*. Och så vidare. I rapporten beskrevs alla trauman som dykande räddningspersonal skulle riskera om de nu skulle bärga kroppar. Han radade upp de ”riskgrupper” som han ville skydda genom att inte bärga kropparna (s. 181). Helt otroligt! Jag trodde att dykare, bärgningspersonal, kriminaltekniker, rättsläkare, röjningspersonal med flera var tränade i att hantera dessa arbetsuppgifter. *”Att det annars är de överlevande, de skadade och deras anhöriga och de omkomnas anhöriga som utgör riskgrupperna och som kan utveckla post-traumatiska stresssymptom lyckades Johan Franson trivialisera”*, konstaterar Stefan Torssell (s. 181). *”Inte med ett ord i den fyrtioen sidor långa utredningen berörde han de anhörigas och de överlevandes vändor”*.

Stefan Torssell berättar att flera anhöriga har dött en för tidig död, ofta i cancer, sannolikt på grund av sorg.

## **De anhöriga organiserar sig**

Omkring 5000 personer runt om i landet var direkt berörda genom familjeband till de omkomna och omkring hundratusen hade anknytning på något sätt till någon som dog på *Estonia* (s. 161). Nu bildades *Stiftelsen Estoniaoffren och anhöriga, SEA*. Dessutom bildades en annan liten förening *Den Internationella Stödgruppen, DIS*, vars syften visade sig vara oklara. Senare kom det fram att han som bildat DIS var major i militärens underrättelsetjänst, MUST. Förutom dessa bildades fem lokala föreningar för anhöriga (s. 162).

## **Hålet**

Stefan Torssell tar vid flera tillfällen i boken upp att det måste ha funnits ett hål i skrovet på *Estonia*. Sjunkförloppet skulle ha sett annorlunda ut om det inte funnits något hål. En dykare som först uppträder öppet i en intervju, men *”blir*

*sedan mycket svår att få tag på*”, har berättat att han deltagit i dykningar vid vraket och att han då såg ett hål, vilken kunde tyda på att *Estonia* hade blivit utsatt för en sprängning (s. 139).

*Jan Gillberg*, redaktör för tidskriften *DSM*, som skrev boken *Estonias undergång* år 2006,<sup>3</sup> berättade att han talat med en dykare som berättade att hålet var så stort att han kunnat simma igenom det. Stefan Torssell menar att han tror ”att det var en olycka med upprörande följder som inte fick komma till allmänhetens kännedom...” (s. 139). Författaren säger tidigt i boken att han bara redogör för fakta som han har bevis för och han refererar genomgående till olika källor. Han säger också att han har ”utomordentligt svårt att tro att någon sänkte *Estonia* medvetet för de militärtransporter eller den narkotikasmuggling som skedde ombord, men det kan inte uteslutas” (s. 346). Men, skriver han, ”har jag fel, då handlar det om massmord” (s. 381).

Han menar att det mesta talar för att det som skedde var en kollision. ”Ganska snart efter *Estonias* förlisning började rykten cirkulera att den amerikanska ubåten *Albany II* fanns i området den natten och sedan fick gå till varv för reparation” (s. 347).

## **Jutta Rabe och Greg Bemis**

Ett par som kom till konferensen i Gubbängen år 2000 var den tyska journalisten *Jutta Rabe* och en amerikansk multimiljonär i dykeribranschen, *Greg Bemis*. Han ägde passagerarfartyget *Lusitania* som hade torpederats under första världskriget (s. 287f). Det hade också haft militär transport ombord och sänktes därför av den tyska ubåtsflottan.

Greg Memis ville bekosta dykningar vid *Estonia* och Jutta Rabe ville skriva och filma. Varken Tyskland eller USA hade godkänt lagen om gravfrid, så de var fria att göra vad de ville vid vraket (s. 271). Enligt Wikipedia har Jutta Rabe vid flera tillfällen deltagit i projekt som ”kränkt gravfriden vid *Estonia*”. Men för Jutta Rabes del existerade ju ingen gravfrid. Dessutom hade inte lagen trätt i kraft vid hennes första dykningar. Hon ville få fram sanningen om det som hände och hon hade laglig rätt att göra det. Hennes arbete ledde bland annat fram till en filmatisering av katastrofen, *Baltic Storm* (2003). Hon blev avskydd av svenska journalister. ”Brottet hon begick var att hon bröt mot svensk intressegemenskap som uttrycks i tystnad”, skriver Stefan Torssell (s. 310). Så länge hon befann sig på internationellt vatten fick hon filma, men om hon gick i land i Sverige hade hon blivit häktad (s. 311).

---

<sup>3</sup> Min artikel om boken finns på [http://www.piahellertz.com/Estonias\\_undergang.pdf](http://www.piahellertz.com/Estonias_undergang.pdf).

## Teorier om sänkningen

Stefan Torssell betonar då och då i boken att han endast presenterar information som han kan bevisa med hjälp av referenser och kontroll av källor. Han har verkligen gjort research. Han har talat med mängder av personer, både anhöriga och personer i beslutsställning för att kontrollera fakta och kontrollera igen. Först i sista delen av boken skriver han att han nu tillåter sig att ”spekulera” utifrån de fakta han fått fram. Det är ett minst lika spännande avsnitt. Jag läste nånstans att boken upplevdes både som en faktabok och en thriller och jag är beredd att hålla med. Författarens spekulationer inspirerar till självständigt tänkande och eget ifrågasättande och egen analys.

En teori som Faktagruppen, som hade tillsatts, förde fram var att ryska maffian hade sprängt *Estonia* (s. 265). Kanske för den militära transporten, men kanske också för den narkotikahandel som pågick (s. 308). På så sätt hade hålet under vattenytan uppstått. En teori är att *Estonia* kolliderat med ett militärt fartyg, troligen en ubåt, som nämndes tidigare, eftersom det pågick en militär övning i närheten.

Ombord på *Estonia* fanns omkring 50 poliser när *Estonia* låg i Tallinn. Deras uppgift var enligt överstyrmannen att göra tillslag mot den narkotika-smuggling som pågick. Men Stefan Torssell skriver att ”över femtio kontorsanställda inom polisen” fanns med bland passagerarna (s. 122). Jag antar att kontorsanställda inte gör tillslag, men jag vet inte vilken arbetsordning polisen har. På annan plats skriver han att ingen av de från polisen som befann sig ombord på *Estonia* sysslade med narkotikaspaning. ”De var på en facklig konferens för civilanställda inom polisen” (s. 266).

En teori som författaren *inte* tar upp är att de poliser som var med tillhörde den grupp som undersökte mordet på Olof Palme och att sänkningen av *Estonia* handlade om att röja dem ur vägen. Det är en vansinnigt långsökt teori, men den florerar.

Två personer som Stefan Torssell inte nämner är *Christoffer Bollyn*,<sup>4</sup> som är en undersökande journalist som engagerat sig i både Estoniakatastrofen, 911 och Londonbombningarna 2005, och *Helje Kaskel*,<sup>5</sup> som är ordförande i *Estonia Litigation Association, ELA*. De har båda haft framträdande roller när det gäller

---

<sup>4</sup> Bollyn, Christopher (2004) *Swedish customs chief confesses: Estonia carried soviet military secrets*, American Free Press, <http://www.rumormillnews.com/cgibin/archive.cgi?read=60997>

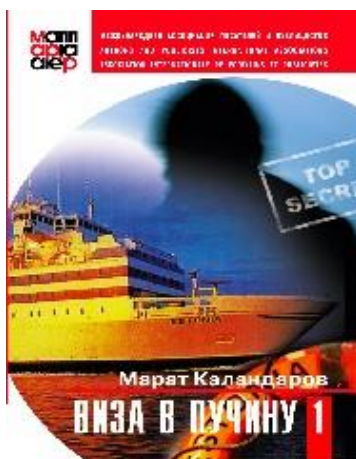
<sup>5</sup> Kaskel, Helge (2004) *Open Letter to Henning Witte*, Estonia Litigation Association, ELA, <http://www.elaestonia.org/swe/index.php?kat=166>.

Kaskel, Helje, Calamnius, B., Veide, Ü., Claesson, G. & Berglund, L (2006) *An Open Letter to the President of Estonia Toomas H Ilves Regarding the Sinking of Estonia*, DSM 1/2007, sid. 33-35.

kritiken mot hur katastrofen hanterades.<sup>6</sup> Inte heller advokaten *Henning Witte* och hans arbete för att hjälpa de anhöriga, nämns. Men författarens 11-sidiga personregister i slutet av boken är så omfattande och detaljerat att det kanske är övermaga av mig att önska mer.

## **Flyktingarna som försvann i djupets glömska**

Något som Stefan Torssell inte heller tar upp, men som plågat mig i alla år, är uppgiften om att ett stort antal flyktingar följde med i djupet instängda i en container utan att nästan någon nämnt dem sen dess. Ett samtal mellan författaren *Marat Kalandarov* (1939-2013)<sup>7</sup> och tulltjänstemannen *Igor Kristapovich*, som senare blev mördad, redovisas i Kalandarovs bok ”*Visa to the Depths*”.



Jag vet inte längre var jag hittade titelbladet till boken.

Jag gör ett utdrag ur boken:

"Hur många passagerare är det på din lista?"

"Det finns 989, och 162 av dem är besättningsmedlemmar."

"Är dessa siffror trovärdiga?"

"Det är svårt att säga. De kan inte bekräfta detta officiellt."

"Detta antal är sannolikt inte fullständigt eftersom svenska åklagaren Thomas Lindstrat<sup>8</sup> har information om att det fanns en container med 148 till 174 illegala

---

<sup>6</sup> Estland Litigation Association (ELA) är en ideell organisation för anhöriga och offer för Estoniakatastrofen tillsammans med de stödjande medlemmar som har anslutit sig till dem som kämpar för sanningen bakom förlisningen av *Estonia*. Helje Kaskels första make, *Urmass Alender*, som var sångare, drunknade i samband med katastrofen. Hon är numera gift med Christopher Bollyn.

<sup>7</sup> *Tribute to Marat Kalandarov* - <https://www.facebook.com/events/336723326455009>

<sup>8</sup> Det ska vara *Tomas Lindstrand*, d.v.s. den åklagare som beslöt lägga ner förundersökningen om brott i samband med *Estoniakatastrofen*. I en artikel i DSM nr 2/2013 med rubriken ”*Vem granskar Tomas Lindstrand?*” för Jan Gillberg fram allvarlig kritik mot Lindstrands passivitet. Bland annat frågar han varför Tomas Lindstrand ”*inte lät bärga och undersöka befälhavaren*



passagerare i den."

"Allt är möjligt. År 1993, till exempel, fanns det skandalösa fallet om transporten med 17 kurdiska flyktingar i en container ombord på bogserbåten. Dessa män dog nästan på grund av brist på luft och började skrika och slå på den i allra sista stund. Sjömannen i tullen hörde bullret när han gjorde sin runda."

"Den totala mängden passagerare och besättningsmedlemmar ombord på färjan matchade inte den som det svenska försäkringsbolaget, som betalar ut pengar till anhöriga till offren, hade. Försäkringsbolagens listor bekräftar att det fanns fler människor ombord på färjan Estonia än vad som erkänns officiellt."

"Det är möjligt."<sup>9</sup>

När jag i skrivande stund söker på *Visa to the Depths*, så verkar boken vara borttagen från nätet, så jag är glad att jag räddade över den till min hårddisk.

### **Ny undersökning krävs**

Stefan Torssell menar att det finns många skäl till att katastrofen och vraket ska undersökas ordentligt av *"en oberoende internationell expertis som inte har några kopplingar in i den svenska myndighetskulturen"* (s. 337). De skäl han anför är dels juridiska, dels sjösäkerhetsmässiga, dels om samhällseffektiviteten och dels den moraliska aspekten.

Nu när Mona Sahlin har fått lämna alla sina uppdrag finns ingen kvar inom *"svensk statsförvaltning eller i regeringskansliet som deltagit i mörkläggningen av 852 människors död"*, skriver Stefan Torssell (s. 395).

De uppgifter som kommit fram om militära transporter är så graverande att Sveriges riksdag nu måste upphäva lagen om gravfrid och göra det möjligt för en seriös och korrekt utredning av olycksorsaken. *"Därefter bör fartyget bärgas och placeras på Djurgården i Stockholm, helst på promenadavstånd från Wasamuseet"*, skriver han (s. 387). Han skriver också:

Det går att komma till en försoning. Det har gått för lång tid för att det ska vara meningsfullt att jaga syndabockar, men det blir aldrig någonsin för sent för sanningen. De som kan ställa allt till rätta är den svenska riksdagen, den svenska kyrkan och den svenska pressen (s. 387).

Om massmedia fortsätter vara tysta och okritiska efter alla avslöjanden som Stefan Torssell gör i sin bok, så fortsätter kränkningarna av de överlevande och

---

*Arvo Andreassons kropp efter det att en dykare uppgivit att Andreasson hittats på bryggan med ett skott i huvudet. Var det mord eller var det självmord?"* frågar Jan Gillberg.

<sup>9</sup> Denna text är hämtad ur min tidigare artikel om *Estonia*, vilken publicerades på *Humanism & Kunskap* den 28 september 2013, <http://humanismkunskap.org/2013/09/28/19-arsdagen-av-estonia/>. Texten är min översättning ur boken *Visa to the Depths*.

de anhöriga till de döda i katastrofen och även av svenska folket som har rätt att få veta sanningen. Det vore ytterligare en skam för Sverige.

## Varma rekommendationer

Detta är en bok man inte bör missa om man är det minsta intresserad av hur de som har makten kan agera i krissituationer. Det är inte första gången. Jag tänker då på det olösta mordet på *Olof Palme* och tidigare på mordet på ”tändsticks-kungen” *Ivar Kreuger* i Sverige, men också på mordet på president *John F Kennedy*, på attackerna den 11 september 2001 i USA och många fler händelser som mörkläggs av dem som har makten. Om det har hänt tidigare, kommer det med största sannolikhet att hända igen. Då gäller det att vi har lärt läxan och är vakna för möjligheten att etablissemanget åter igen döljer, ljuger, manipulerar och mörklägger.

Stefan Torssell tar inte upp dessa frågor. Han koncentrerar sig på det som hände med *Estonia*, på bevisbara fakta och det är en av bokens styrkor. Att han dessutom är så noga med att ange referenser, i huvudsak till offentliga källor som är lätta att hitta för den intresserade läsaren, är en annan styrka. Texten blir lättläst tack vare författarens förmåga att berätta levande och spännande.

