

Estoniaforliset



Estonia før forliset



Modell av MF Estonia i Tallinns sjøfartsmuseum

Estoniaforliset var et dramatisk forlis i Østersjøen høsten 1994. MF «Estonia» var en stor og moderne bilferge bygd i 1979 av verftet Jos. L. Meyer i Papenburg i Tyskland. Den 28. september 1994 sank det i Østersjøen, og 852 mennesker mistet livet. Den direkte årsaken til ulykken var svikt i låsene på baugporten som gikk i stykker under belastningen av bølgene. Da porten brakk løs fra båten dro den med seg rampen som dekket for åpningen til bildekket bak porten. Dette førte til at vann trengte inn på bildekket som destabiliserte skipet og satte i gang en katastrofal kjede av hendelser som førte til at skipet sank.

Tidligere bruk av skipet

Estonia hadde siden 1. februar 1993 gått i rutetrafikk mellom Tallinn i Estland og Stockholm i Sverige. Fergen ble benyttet i hovedsak av svensker og estere, men også av mange nordmenn. Den ble drevet av det estiske rederiet EstLine Maritime Company, halvt estisk statseid og halvt svenskeid av rederiet Nordström & Thulin.

Tidligere hadde skipet vært drevet under navnet *Viking Sally* fra 1980 til 1990 i trafikk mellom Åbo og Stockholm. Da Viking-linjen solgte skipet til Silja line i 1991, fikk det navnet

Silja Star, og da så Wasa line kjøpte det og det fra 1991 til 1993 gikk mellom Vaasa og Umeå var navnet *Wasa King*. Skipet ble kjøpt av det svensk-estiske shippingselskapet EstLine Marine Company i januar 1993. Etter oppløsningen av Sovjetunionen hadde jernteppet mellom de nordiske landene og de baltiske statene forsvunnet, og den første overfarten mellom Tallinn og Stockholm fant sted 1. februar 1993. Trafikken pågikk med avganger annenhver dag fra henholdsvis Tallinn og Stockholm.

Forliset



Farvannene mellom Stockholm og Tallinn. Forliset skjedde ytterst i Finskebukta.

Den 28. september 1994 mellom kl. 00.55 og 01.50 (UTC+2) havarte skipet med 989 mennesker ombord.

MF «Estonia» skulle anløpt Stockholm kl. 09.30. Været var dårlig, med en vind på 20-25 m/s og 6-10 meter høye bølger. Noen meldte om 15 meter høye bølger og vind på over 30 m/s. I motsetning til andre ferger på ruten, gikk hun for full fart inn i bølgene.

Den direkte årsaken til ulykken var svikt i låsene på baugporten som gikk i stykker under belastningen av bølgene. Da porten brakk løs fra båten dro den med seg rampen som dekket for åpningen til bildekket bak porten. Dette førte til at vann trengte inn på bildekket som destabiliserte skipet og satte i gang en katastrofal kjede av hendelser som førte til at skipet sank. (Liknende problemer senket også *Herald of Free Enterprise* i 1987 og *Princess Victoria* i 1953).

De første faresignalerne var uvanlige lyder av metall mot metall rundt kl. 01.00, da skipet befant seg i utkanten av Åbos skjærgård. Imidlertid viste en etterforskning av baugporten ingen tydelig skade. Omkring kl. 01.20 ropte en svak kvinneverst «*Häire, häire, laeval on häire*», estiske ord som betyr «Alarm, alarm, det går alarm på båten», over høyttaleranlegget. Bare sekunder senere ble et internt alarmanrop utsendt til mannskapet over høyttaleranlegget. Kort etter ble livbåtalarmen gitt til alle ombord.

Raskt hadde fartøyet fått 30 til 40 grader slagside mot styrbord (høyre side) som gjorde det så å si umulig å bevege seg trygt ombord i skipet. Dører og korridorer ble omgjort til dødsfeller. De som skulle komme til å overleve befant seg da allerede på dekk. Mayday ble sendt av skipets mannskap kl. 01.22 men fulgte ikke internasjonale standarder. På grunn av strømbrydd fikk man ikke oppgitt posisjon, noe som forsinket redningsoperasjonen noe.

Passasjerferga *MF Mariella* fra Viking Line var på plass ved ulykkesstedet kl. 02.12. Det første redningshelikoptret ankom 03.05.

Av et totalt antall på 989 mennesker ombord på skipet ble bare 137 reddet. Ulykken krevde 852 liv. 501 av de omkomne var svensker og alle de seks nordmennene som befant seg ombord var blant de omkomne. Dødsårsak var drukning og nedkjøling (vanntemperaturen var 8° Celcius). Bare 92 av det totale antallet omkomne har blitt funnet.

S krogets posisjon er 59°23'N 21°42'Ø, 22 nautiske mil (41 km) 157° sørsørøst for den lille finske øya Utö.

Mangler i redningsinnsatsen

Ulykken avdekket et enormt antall feil i rutine for redning av mennesker under og etter havari av en stor passasjerferge. Noen av de viktigste konklusjonene var:

- En tydelig beskjed til passasjerene kunne ha reddet mange liv. De fleste av de omkomne klarte aldri å komme seg ut av skipet. Da skipet krenget 30 grader eller mer, var det å bevege seg på innsiden omtrent umulig og svært farlig på grunn av faren for å falle eller bli knust under fallende gjenstander.
- Livbåter kunne ikke sjøsettes på grunn av slagsiden (sideveis helling) skipet hadde.
- De fleste passasjerene forsto ikke hvordan de skulle blåse opp redningsflåtene eller bruke de utdelte redningsvestene.
- Redningsflåtene var vanskelige å borde, kantret lett og var svært vanskelige å sette sammen av folkene som kom ombord. En kantret redningsflåte ga omtrent ingen beskyttelse mot vannet.
- Til å begynne med ble det sløst med tid fra redningsmannskapene gjennom gjentatte kontroller av flåtene. Da redningsfolkene ble klar over dette startet de å kutte takduken på flåtene så allerede gjennomsøkte flåter lett kunne oppdages fra helikoptre.
- Flere av redningshelikoptrenes vinsjer brant opp eller vaierne fliset seg opp. De var ikke laget for å tåle belastningen.

- En redningsmann per helikopter var ikke nok. Minst to burde vært med ut ettersom redningsarbeidet var utmattende. Flere av redningsmennene ble skadet.

Beskyttelse av vraket



Estonia-minnesmerket i Stockholm

I kjølvannet av katastrofen har mange pårørende av de omkomne krevd at deres kjære skulle bringes opp og bli begravet på land. Krav har også blitt fremmet om at hele skipet måtte bli hevet slik at årsaken til katastrofen kunne bli oppdaget gjennom detaljert inspeksjon.

Med henvisning til de praktiske vanskene og de moralske implikasjonene ved å hente opp fra havbunnen kroppene som har begynt å gå i oppløsning, men også av frykt for de økonomiske belastningene kostnadene ved å heve hele skroget og bergingsoperasjonen ville medføre, foreslo den svenske regjeringen å begrave hele skipet in situ med en kappe av betong.

Til slutt erklærte *Estoniaavtalen av 1995*, en traktat mellom Sverige, Finland, Estland, Latvia, Danmark, Russland og Storbritannia (selv om Storbritannia ikke er en østersjø-nasjon) stedet for fredet, med forbud for sine lands borgere om selv å nærme seg vraket. Traktaten er imidlertid bare bindende for statsborgere av de landene som undertegnet den. Den svenske marine har, ihvertfall to ganger, forstyrret dykkeoperasjoner ved vraket. Vraket blir overvåket med radar av den finske marinen.

Årsaker til katastrofen

Offisiell etterforskning og rapport

Fjernstyrte videoopptak av vraket viste at låsene på baugporten hadde sviktet og at den hadde delt seg fra resten av fartøyet. Den offisielle rapporten indikerte at baugvisiret og rampen hadde blitt revet av i punkter som ikke ville gi en indikasjon av «åpen» eller «ikke gått i smekk» oppe på broa, slik det normalt ville skjedd hvis smekklåsen skulle svikte. Det fantes ingen videoovervåking av denne delen av skipsrommet heller. Et videokamera som overvåket den indre rampa viste imidlertid vannet idet det flommet inn på bildekket. Hvis mannskapet hadde kjent tilstanden er det sannsynlig at de hadde satt ned farten eller endret

kurs, noe som kanskje kunne ha forhindret oversvømmelsen og synkingen. Anbefalinger om modifikasjoner som skal foretas på liknende skip inkluderer atskillelse av tilstandssensorene fra smekklåsen og hengselmekanismen og tilføyelsen av videoovervåkning.

Bevis for eksplosjon

En mindre industri av konspirasjonsteoretiske fortolkninger av hendelsene blomstret opp etter katastrofen, og elementer av disse har blitt rettferdiggjort av nye beviser skaffet tilveie via uavhengige etterforskninger samt bekreftede utsagn fra vitner. En amerikansk eventyrer ved navn Gregg Bemis som sammen med sitt mannskap hadde dykket til vraket og filmet skroget fikk hentet metalldeleer fra skipet som i laboratorietester beviste at de hadde vært utsatt for en eksplosjon. ^[1]

Tysk journalists bok blir filmet

Den tyske journalisten Jutta Rabe utførte også egne undersøkelser som resulterte i en bok som ble omgjort til filmen *Baltic Storm* (2003). Her blir Det russiske føderale etterretningsvesen gjort ansvarlig for senking av ferja. Handlingen framstiller den svenske regjeringen som ansvarlig for å ha brukt skipet til hemmelig transport av russiske høyteknologiske komponenter til USA. Intrigen rulles opp av en ung kvinnelig journalist, ikke ulike Rabe selv. I følge Rabe brukte dykkere innleid av den svenske regjeringen (som hadde underskrevet kontrakter der de sverget for livstid at de ville bevare hemmelighetene) timesvis på å bryte seg inn i lugarer i en heseblesende jakt på en sort attachékoffert båret av en russisk romteknologihandler, Aleksandr Voronin.

Hun vektla amerikansk interesse for diverse sovjetisk teknologi, inkludert atomdrevne satellitter. Det har blitt foreslått at panikk med bakgrunn i stabiliteten i en kjernefysisk anretning er den mest sannsynlige grunnen til den svenske regjerings forslag om å begrave vraket i betong, noe som er et høyst uvanlig forslag for et vrak og minner om sarkofagen i Tsjernobyl. Tidlig i 2005 rapporterte Jutta Rabe at en helikopter-loggbok hadde blitt funnet som viste at enkelte av mannskapet på *Estonia*, inkludert kapteinen, Avo Piht, hadde blitt fløyet til sykehus etter katastrofen. Disse ni folkene, som ville vært betydningsfulle øyenvitner om situasjonen og hendelser ombord på skipet, forsvant sporløst. Øyenvitner som har stått fram har siden gitt en forklaring av påstanden om Pihts overlevelse. Han ble opprinnelig oppført som en overlevende da en mann som liknet på ham ble sett på fjernsyn. Siden ble et videoopptak av sendingen gjennomgått og listen ble rettet. Legenden om det «mystiske bortfallet» av navnet hans fra listen over overlevende lever videre.

Den militære etterretnings forbindelse skaper svensk medieskandale

Høsten 2004 brøt en skandale løs i svenske media etter en avsløring fra en pensjonert tolltjenesteperson om at kort før ulykken i 1994 hadde MF *Estonia* blitt brukt av svensk militær etterretning til å innføre elektronisk utstyr ulovlig ervervet i Estland fra den russiske hæren (tidligere enheter fra SSSR Baltiske Militærdistrikt). Den svenske domstolsetterforskeren Johan Hirschfeldt bekreftet senere at den militære etterretningen virkelig brukte MF *Estonia* i september 1994 for å frakte inn hemmelig militært utstyr, men innholdet i forsendelsen vil forbli hemmeligstemplet i 70 år.

Den 22. september 2005 kunngjorde den estiske statsadvokaten Margus Kurm at etterforskningen som estiske myndigheter hadde utført bekreftet det faktum at militært utstyr

befant seg ombord på skipet den 14. og den 20. september 1994 og at Estland ikke hadde noen del i denne «svenske operasjonen». Han hevdet at ingen beviser var funnet som tilsa at slikt utstyr befant seg ombord på skipet katastrofenatta. Til tross for dette fortsetter mistanker å omgi den påståtte svenske aktiviteten, og i mars 2006 uttrykte nestlederen for det europeiske parlamentets undersøkelseskommisjon, Evelyn Sepp, oppfatningen om at forslaget om å tildekke vraket med betong som de svenske myndighetene hadde kommet med kan ha vært et forsøk på å skjule omstendighetene rundt katastrofen. Ifølge Evelyn Sepp forhindrer Estoniaavtalen av 1995 i realiteten videre grundig (gjenopptagelse av) etterforskning av

Den estiske regjeringsoppnevnte spesialkommisjon anklager Sverige

Den 30. mars 2006 annonserte en spesialkommisjon satt ned av den estiske regjeringen for å etterforske de hemmelige militære forsendelsene ombord på skipet deler av sine funn. I den offentliggjorte rapporten var kommisjonen nær ved å beskyldte svenske myndigheter for å ha gjemt unna beviser og omstendighetene omkring katastrofen. Blant annet la kommisjonen vekt på motsigelsene i vitnemålene og i forklaringene til personer som tok del i etterforskningen i 1994. Den svenske regjeringen nektet flere ganger å tillate intervjuer med vitnene. Ifølge kommisjonen har kontrakten med det private selskapet (Rockwater) som var ansvarlig for dykkerne og deres aktiviteter på vraket i 1994, gjort flere uunnværlige deler som ble dekket av dykkerne inne i skipet utilgjengelig.

Den svenske regjeringen nektet å gi tillatelse til innsyn i arkivet. Kommisjonen bemerker at et svensk medlem av etterforskningsgruppen fra 1994 ved en anledning fjernet en viktig del av bevismaterialet som var brakt opp til overflaten fra skipet (låsen på baugporten som dykkere hadde tatt løs). Avslutningsvis hevdet kommisjonen av dykkerne hadde brakt opp fra vrakets innside en bestemt baggasjegenstand, slik som vist i filmen, som de svenske myndighetene nektet i diskutere innholdet av. Den delen av skipet der gjenstanden var kunne ikke ha blitt nådd gjennom eksisterende åpninger, sa kommisjonen.

Hvorfor Storbritannia undertegnet

Ifølge det Stephen Davis skrev i avisa New Statesman i mai 2005 ^[1] hadde skipet ombord en hemmelig last bestående av militært utstyr smuglet fra Russland av det britiske MI6 som et ledd i pågående tiltak for å overvåke utviklingen av Russlands våpen. Dette kan forklare hvorfor Storbritannia undertegnet *Estoniaavtalen*.

Eksterne lenker

- Estonia Litigation Association - Organisasjon for slektninger og ofre som vil presse fram sannheten gjennom å gå til søksmål
- Nettsted med teksten til den offisielle rapporten
- Estoniasamlingen – På svensk. Statlig ressurs over materiale som er relevant for katastrofen.
- BBC denne dagen i 1994: Hundrevis fryktes omkommet i ferjekatastrofe
- Christopher Bollyn, American Free Press, 5. september 2002, «Ny bok sier russerne senket østersjøferje for å forhindre at teknologi nådde vesten»
- Anders Björkman, Katastrofeetterforskning
- «Ever So Blue» av Heini Vaikmaa, en sang til minne om ofrene for katastrofen.

- Animerte videoer (4 min) av skaden på baugporten og rampen. Flere formater og filstørrelser tilgjengelige.
- Sluttrapporten fra MF Estonia-katastrofen på finsk. .pdf-filen har mange bilder og annen visuell informasjon tilgjengelig.
- The Outlaw Sea («Den lovløse sjøen») en bok av William Langewiesche. Inneholder en seksjon om katastrofen.
- Den tyske ekspertgruppen En rapport på engelsk om katastrofen

Referanser

1. [^] ^{1,0} ^{1,1} «Døden i Østersjøen: forbindelsen til MI6» – Stephen Davis, New Statesman, 23. mai 2005

- Jutta Rabe (2002), «Die Estonia. Tragödie eines Schiffsuntergangs», Delius Klasing Verlag GmbH
- Jutta Rabe, Süddeutsche Zeitung, 12 February 2005, «*Estonia*»: *Der Richter muss schweigen*
- Peter R. Limburg, «Deep-Sea Detectives. Maritime Mysteries and Forensic Science», 2004 ECW Press, Canada. 28. september 2005 (UTC)



Hentet fra «<http://no.wikipedia.org/wiki/Estoniaforliset>»

Kategorier: Konspirasjonsteorier | Sjøulykker | Hendelser i 1994