

Anteckningar och slutsatser om dokument som uppges ha förekommit i Sjöfartsverket och som berör ESTONIAS förlisning

Bakgrund

Efter ESTONIAS förlisning 1994 har alternativa förklaringar till den officiella olycksutredningen diskuterats i viss omfattning. I samband med den pågående preliminära bedömningen av de skador som visats i en dokumentär år 2020 har Statens haverikommission kontaktats av representanter för en grupp som inte utesluter en sådan alternativ förklaring. I gruppen finns en journalist, som är i besittning av ett tiosidigt dokument som enligt uppgift ska vara upprättat i Sjöfartsverket. Journalisten har överlämnat dokumentet till haverikommissionen och begärt att haverikommissionen ska utreda de uppgifter som nämns i dokumentet.

Journalistens uppgifter

Första gången journalisten hörde talas om dokumentet ska ha varit 2004, men det ska, enligt journalisten, ha skrivits redan 1998 eller 1999. Dokumentet ska utgöra en kopia. Det bär Sjöfartsverkets logotyp och är hemligstämplat med "kvalificerad sekretess" (markerat med röd stämpel med dubbel inramning). Dokumentet är inte daterat eller behäftat med någon beteckning. Dokumentet ska ha överlämnats till journalisten, varför överlämnaren får anses åtnjuta grundlagsfäst källskydd. Ursprunget är därför okänt för haverikommissionen. En kopia av nio av dokumentets sidor har i mars 2025 överlämnats till haverikommissionen. Haverikommissionen har även fått tillgång till den tionde sidan i form av ett fotografi. Dokumentet i sin helhet finns i bilaga.

Journalisten har även överlämnat en handling till haverikommissionen som förefaller vara en tidigare version eller ett utkast till dokumentet. Den saknar Sjöfartsverkets logotyp och har, trots ett i stort sett identiskt innehåll, en annan grafisk utformning.

Journalisten har tidigare sökt efter dokumentet i Sjöfartsverkets arkiv utan framgång. Detta bekräftas av Sjöfartsverket, som uppger att de också är angelägna om att dokumentet, om det finns i deras arkiv, kommer fram. Sjöfartsverkets egna eftersökningar har inte gett framgång.

Efterforskningar

I samband med de åtgärder som journalisten genomförde i sökandet efter dokumentet uppgav en person (tidigare i chefsposition på Sjöfartsverket) att denne inte sett dokumentet, men däremot en annan handling av liknande karaktär. På ett tidigt stadium ska personen ha uppgett att de båda dokumenten skulle kunna ha varit desamma, eller det ena ett utkast till det andra. Handlingen skulle bl.a. innehålla uppgifter om att ESTONIA kolliderat med en ubåt, och i övrigt hantera frågor av liknande karaktär som dokumentet. Handlingen ska ha kommit in via en fax på Sjöfartsverket men kan ha kommit in på annat sätt. Personen ska ha fått handlingen av en medarbetare för bedömning.

Personen har inte närmare kunnat ange när detta skedde men däremot kunnat återge en händelse i form av ett bilinbrott som inträffade i anslutning till tillfället. Handlingen försvann då för en tid för att några dagar senare återfinnas. Vidare undersökning av haverikommissionen har kunnat definiera ett datum för bilinbrottet som visat sig vara den 25 november 1996. Personen ska sedan ha returnerat handlingen till sin medarbetare efter att ha avfärdat innehållet som inte trovärdigt.

Personens berättelse avseende händelsen som inträffade i samband med att handlingen försvann överensstämmer med annan information haverikommissionen funnit. Händelsen kan också delvis bekräftas genom att personen någon gång under perioden 1997–2001 ska ha nämnt förekomsten av själva handlingen och att den för en tid förlorats, för en annan anställd på Sjöfartsverket. Denne anställda har dock inte någon kännedom om innehållet, utan har antagit att det handlade om någon form av remissvar avseende ESTONIA.

Handlingen har, trots haverikommissionens genomförda undersökningar i Sjöfartsverkets arkiv, inte kunnat återfinnas.

Dokumentet

Allmänt

Redan den historia som journalisten lämnat om dokumentet framstår som osannolik. Någon version av dokumentet synes ha upprättats senast i november 1996, vilket är innan den internationella utredningskommissionen (JAIC) publicerade sin slutrapport om ESTONIAS förlisning. Det skulle vara anmärkningsvärt om någon svensk myndighet skulle utreda eller diskutera ett alternativt händelseförlopp utan att kontakta de myndigheter som var involverade i det då ännu pågående utredningsarbetet.

Enligt journalistens berättelse skulle dokumentet ha upprättats i Sjöfartsverket (det har Sjöfartsverkets logotyp) men också kunna ha kommit in till Sjöfartsverket via fax. Varifrån det i så fall skulle ha kommit är oklart.

Även om det är okänt vem som är upphovsperson till dokumentet eller vem som överlämnat det till journalisten följer det av journalistens uppgifter att överlämnaren fått dokumentet från, eller kommit över det hos, Sjöfartsverket.

Hemligstämpeln anger Försvarsmakten. Vore dokumentet äkta och journalistens beskrivning av händelseförloppet korrekt så skulle alltså dokumentet ha lämnat Sjöfartsverket, stämplats av Försvarsmakten och därefter återlämnats till Sjöfartsverket innan det därefter överlämnats till journalisten. Det framstår i sammanhanget som osannolikt.

Haverikommissionen har undersökt dokumentet främst i tre olika avseenden, nämligen dess grafiska utformning, hemligstämpeln samt innehållet.

Dokumentets grafiska utformning

Dokumentet bär Sjöfartsverkets logotyp. Det saknar dock diarienummer och är inte daterat. Det är skrivet utanför den standard som annars råder i Sjöfartsverket, t.ex. innehåller såväl inledningen som avslutningen av dokumentet formella fel och sakfel. Bland annat anges att dokumentet upprättats vid den militära enheten trots att det inte har funnits någon sådan i Sjöfartsverket. Någon handläggare anges inte heller. Dessutom har dokumentmallens förstasida använts till samtliga sidor.

Haverikommissionen har genomfört ett antal intervjuer och samtal med alla kända personer som antas kunna ha någon kännedom om dokumentet (av dem som skulle kunna ha hanterat det berörda dokumentet har ett antal avlidit). De intervjuade har meddelats att det inte är brottsligt att tala med haverikommissionen om sekretessbelagda dokument i samband med utredningsarbete, eftersom det finns sekretessbrytande bestämmelser som medför att eventuell sekretess inte gäller i förhållande till haverikommissionen. Det slutliga resultatet är att, utöver den person som säger sig ha sett en liknande handling, ingen av de intervjuade har uppgett att de känner igen dokumentet eller har haft beröring med det. Dokumentet har inte heller kunnat påträffas i Sjöfartsverkets arkiv. Det finns inte heller något spår av det i Sjöfartsverkets faxloggar.

Haverikommissionens slutsats är att dokumentet inte tillkommit i Sjöfartsverkets verksamhet. Däremot kan upphovspersonen ha haft tillgång till Sjöfartsverkets dokumentmall i någon form. Med utgångspunkt i att dokumentet ger sken av att ha ett ursprung det inte har, är det att betrakta som en förfälskning.

Hemligstämpeln

Inledningsvis konstaterar haverikommissionen att även om dokumentmallen innehåller Sjöfartsverkets logotyp anger hemligstämpeln Försvarsmakten. Det framstår, som berörts ovan, som ologiskt.

Haverikommissionen konstaterar att hemligstämplar normalt anger ordet "Hemlig" medan det i det här fallet står "Hemligt". Stämpeln är placerad på varje sida av

dokumentet och helt rakt. Med undantag av första sidan är stämpeln dessutom placerad på exakt samma ställe på respektive sida. Stämpeln förefaller således snarare vara en datagenererad bild än en för hand ditsatt stämpel. På förfrågan har Försvarsmakten angett att någon stämpel med detta utseende inte finns, och aldrig har funnits inom Försvarsmakten. Den är därför att betrakta som en förfälskning.

Innehållet

Huvudtesen i dokumentet är att den officiella utredningen är en förvanskning, och att ESTONIA:s förlisning i själva verket gått till på ett annat sätt. Därför presenteras ett antal alternativa teorier. En bärande slutsats i dokumentet är att det måste ha uppstått ett hål i däck 0 som ledde till förlisningen. I själva verket är det känt redan sedan 1994 och bekräftat under undersökningarna 2021–2023 att skrovet under vattenlinjen är intakt och att de skador som finns i anslutning till fenderlistan på styrbordssidan sannolikt uppstått när fartyget träffade botten och således inte påverkat händelseförloppet.

Ett avsnitt i dokumentet hänvisar till att amerikanska agenter ska ha följt en smuggling av bl.a. kärnladdade torpeder, och att dessa lastats på ESTONIA ombord på en lastbil. Trots eskort av tysk och svensk ubåt ska två torpeder från en rysk ubåt ha sänkt ESTONIA. Givet att några skador från torpeder inte finns på ESTONIA kan dessa uppgifter lämnas därhän.

Ytterligare ett avsnitt handlar om teorin att rysk maffia kapat fartyget, och med en bomb sänkt det. Eftersom det är känt att ESTONIA-förlisningen inte utlösts av någon bomb kan avsnittet avskrivas.

I dokumentet beskrivs också att vissa personer som i verkligheten saknas efter olyckan och förmodas ha omkommit i själva verket skulle ha räddats och därefter försvunnit eller avlidit av skottskador och därefter ha försvunnit.

I dokumentet hänvisas även till den s.k. Felixrapporten. Det är ett antal dokument från mitten av 1990-talet som misstänks härröra från rysk underrättelsetjänst och innehåller konspirationsteorier och desinformation ursprungligen avsedd att skada Estlands förtroende hos omvärlden. Avsnittet innehåller flera beskrivningar av händelser som i praktiken är omöjliga att genomföra, t.ex. dumpning av last via någon av ramperna. Avsnittet om Felixrapporten är i omfattande grad rena fantasier och kan lämnas därhän.

Utlåtande om dokumentet

Det finns flera tecken på att dokumentet, eller en version av det, i november 1996, tillfälligt har funnits hos en befattningshavare på Sjöfartsverket.

Haverikommissionens slutsats är dock att någon annan än en svensk myndighet har upprättat dokumentet. Vem detta är, och vilka intressen denne kan ha, är inte en sak för haverikommissionen. Dock kan man sluta sig till att det rimligen bör

vara någon med insyn i Sjöfartsverkets verksamhet och som haft tillgång till åtminstone delar av Sjöfartsverkets dåvarande digitala korrespondensmöjligheter (dokumentmallen), med ett intresse av ESTONIA-händelsen, samt sannolikt fientligt inställd till Sjöfartsverket. Det är oklart om det är upphovspersonen som också överlämnat dokumentet till journalisten. Överlämnaren omfattas av det grundlagsstadgade källskyddet och har därför inte efterforskats.

Dokumentet är att betrakta som en förfalskning. Det är försett med en förfalskad stämpel. Innehållet saknar i stora delar verklighetsförankring.

För haverikommissionen saknar dokumentet utredningstekniskt värde.



SJÖFARTSVERKET

Datum:

Vår beteckning:

Ert datum:

Ert beteckning:

STATENS HAVERIKOMMISSION

Ink 2025 -03- 13

Dnr:

Aktbil.nr:

Statens haverikommission
2025-08-20

Hemlegstämpeln är falsk.

Jon Rindahl



Sjöfartsverket

/ Militära enheten

ESTONIAFÖRLISNINGEN

OFFICIELL VERSION

Den officiella versionen, utarbetad och framställd av den internationella haverikommissionen, fastslår att förlisningen var en olycka, som orsakades av att en stor väg slet loss bogvisiret, varpå bildäcket vattenfylldes.

Regeringen har uppdragit åt Sjöfartsverket att hålla sig till haverikommissionens rapport och att i förekommande fall, hänvisa till den samma.

Här följer en sammanställning över utredningen.

Hål på däck 0

Utredningsmaterialet består till största delen av de vittnesförhör som den finska polisen genomförde med överlevande från katastrofen. Den finska säkerhetspolisen har beslagtagit bandinspelningarna, och överlämnat dem till oss för vidare handläggning.

Dessa vittnesuppgifter tillsammans med Meyervarvets utredning (Kapitel K, del I) samt de videoupptagningar som gjordes vid vraket under december 1994, utgör grundstommen i denna teori.

Vittnesförhören

Leif Bogren uppger att han vid den första stora smällen fick en känsla av att ett hål hade slagits upp i skrovet. Bogren har stor erfarenhet av plåtarbeten på varv.

Samtliga överlevande som hade hytterna på däck 1, det vill säga längst ner i fartyget och ovanför däck 0, upptäckte på ett förvånansvärt tidigt stadium att de hade vatten i sina hytter. Rent logiskt sett borde alltså ingen från detta däck ha överlevt förlisningen, eftersom dessa passagerare hade den längsta vägen upp till det räddande däck 7, förbi bildäck.

Dokument

Postadress

Besöksadress

Telefon

Telefax

E-post

601 78 NORRKÖPING

Slottsgatan 82

011-19 10 00

011-10 19 49



Carl Övberg vittnar om att vatten forsade upp från däck 0, "som om man öppnat ett valv", när de sprang ut i korridoren för att ta sig uppåt. Detta innebär att däck 0 måste ha stått under tryck, dvs haft kontakt med havet utanför.

Carl Övberg, Kent Härstedt samt förvånansvärt många andra överlevande vittnar dessutom att Estonia efter den första smällen och den därpå följande slagsidan mot styrbord, rätade upp sig igen en kortare stund, innan slagsidan återigen ökade. Övberg uppger att detta skedde när han på sin väg uppåt befann sig i trappan mellan bildäck och däck 4. Detta var fem till tio minuter efter den första smällen. Att Estonia rätade upp sig igen innebär att hon återfick stabiliteten.

Detta kan i så fall förklaras med att hålet vid däck 0 medförde att swimmingpool och bastuavdelningen vattenfylldes. Eftersom dessa utrymmen ligger under vattenytan återfår ett fartyg stabiliteten så snart dylika utrymmen vattenfylles.

Enbart det faktum att Estonia verkligen rätade upp sig igen formligen krossar den internationella haverikommissionens rapport. Detta är stor anledning till att säkerhetspolisen i berörda länder beslagtagit vittnesförhören gjorda av lokalpolisen.

Vidare känner vi till att fartyget hade akterlig trim vid avfärden från Tallin. Denna trim förstärktes när det tunga bogvisiret slets loss. Om vatten verkligen hade strömmat in på bildäck, såsom haverikommissionen fastslagit, skulle fartyget fått en starkare slagsida akterut. Att så inte var fallet förklaras sannolikt med att vattenintrånget skedde på däck 0.

FELIX-rapporten

I februari 1996 lanserades den sk FELIX-rapporten på Cypern. Upphovsmännen till rapporten är en grupp inom den f.d. sovjetiska militära underrättelsetjänsten, den ökända FELIX-gruppen. Denna enhet uppkallades efter NKWDs grundare, Felix Dzersjinsky, och ansvarade för likvideringsuppdragen. Efter Sovjetunionens fall, är det oklart vem de lyder under. Att de fortfarande är verksamma råder inget tvivel om, och huvuduppgiften tycks vara inriktad mot bekämpning av den organiserade brottsligheten riktad mot Ryssland.

Anledningen till rapportens överlämnande är okänt, likaså varför just Cypern valdes. Rapporten omfattar detaljerade uppgifter rörande den nya baltiska maffians verksamhet och dess samarbete med de olika baltiska regeringar.

Dokument

Postadress

Besöksadress

Telefon

Telefax

E-post

601 78 HÖRBYKÖPING

Skeppsgatan 82

011-19 10 00

011-19 19 49

**HEMLIGT**AV SVENSKA SÄKERHETS-
TJÄNSTEN
FÖR SVARSMÅNEN

Det kapitel i rapporten som handlar om Estoniärförslutningen inleds med ett konstaterande om att Estland skulle vara en högborg för vapensmuggling mellan öst och väst. Dessutom skulle Estland vara en omsättningsplats för vapensmuggling mellan Europa och Ryssland. Det skulle inte råda något tvivel om att vapenhandel bedrivs från illegala företag i nära samarbete med de statliga förvaltningsorganen i Estland. FELIX-rapporten utesluter att verksamheten bedrivs av enstaka kriminella element. Som ledare för denna verksamhet utpekas först och främst den amerikanske medborgaren Alexander Einseln.

Einseln betecknar sig själv som "general" och överbefälhavare för det estniska försvaret. Vidare utpekas generaldirektören Juri Pichia, chef för säkerhetspolisen, och medlem i den mer eller mindre privata paramilitära enheten "Estnisk Säkerhetstjänst", vilken leds av Janus Rachumjage.

Vinster från vapenaffärerna går direkt ner i tjänstemännens egna fickor men också till statskassan, därigenom har statskassan blivit beroende av maffians affärer.

En viktig organisatorisk roll för estnisk vapensmuggling spelar inrikesdepartementet under ledning av Hejki Arike, polisdepartementet under ledning av Uuno Ellen och den beväpnade nationella enheten "Kajtselijt", i vars finansförvaltningsråd en illa beryktad återfallsförbrytare, Wello Kutt, fram tills nyligen var medlem. För närvarande är Kuts roll oklar, men hans BMW är försedd med nummerplåtar från det estniska försvaret.

Trots att smugglingen av råämnen och illegala vapen är mycket inkomstbringande, så utnyttjar, i princip undantagslöst, enskilda estniska maffiamedlemmar varje annan möjlighet att tjäna pengar. Detta inriktar sig mest mot knark och ekobrottslighet.

Den kriminella strukturen i Estland leds av en person som går under det estniska namnet för "skogsmän".

Att denne skogsman är identisk med Alexander Einseln, råder ingen tvekan om. (Denne kallades för övrigt för woodman hemma i USA, beroende på hans förmåga att kunna försvinna i skogsterräng.)

Skogsmanen har orsakat stora rabalder, i samband med särskilt två stora skandaler i Baltikum under året 1994. Dels försäljningen av sovjetiska rubel till Dudaewregeringen och dels passagerarfärjan Estonia. Det rapporteras att den man som samlat mest ingående information rörande dessa två fall skulle vara vice generaldirektören för Estlands tulldepartement, Igor Krischtapowitsch. Tidigare tillhörde han de ledande specialisterna för smuggelbekämpning inom KGB, och var inriktad just mot verksamheten inom den estniska sovjetrepubliken. Krischtapowitsch utnyttjade sin ämbetsposition samt gamla relationer och möjliggjorde för sig att i hemlighet avlyssna telefonsamtal från ledande estniska maffiamedlemmar.

Krischtapowitsch kunde samla information och handlingar som identifierade ledaren för estniska kriminella och en amerikansk f.d. överstelöjtnant, etablerad i Estlands lagstiftande församling, som en och samma person.

Dessutom avslöjas denne Alexander Einseln som den viktigaste personen i knarkhandeln i Nordamerika när det gäller transitknark från Estland.

Dokument

Postadress

Brevkassadress

Telefon

Telex

E-post

601 70 NORRKÖPING

Slottsgatan 82

011-19 10 00

011-10 19 49



Detta avslöjande blev för mycket för skogsmannen. Krischapowitsch avrättades med två skott i huvudet. Dock hann han skicka sitt utredningsmaterial till Moskva.

Det är alltså till stor del Krischapowitsch arbete, som FELIX-gruppen baserar sin rapport på.

Skogsmannen köpte i september stora mängder heroin från Jandarihews i Wilnius, förmedlat via litauiska polistjänstemän. Därefter uppdrog han åt sin transportofficer "Jurij" att transportera knarket till USA, via Sverige, för försäljning. Transporten skulle genomföras rutinemässigt med passagerarfärjan Estonia.

Lastningen av godset upptäcktes av amerikanska agenter som råkar befinna sig på plats. Dessa rapporterade händelsen direkt till DEA, som omgående underrättade säkerhetspolisen i Sverige. Därefter hannade underrättelsen hos skogsmannens underrättelseofficer, som för tillfället befann sig i London. Läckan vid säkerhetspolisen har ännu inte identifierats.

Skogsmannen ringde omedelbart upp Jurij ombord på Estonia och instruerade denne att förbereda dumpning av smuggelsändningen. Dels heroinet samt dels även 40 ton kobolt. Telefonsamtalet bandades av rysk signalspaning och har överlämnats till var säkerhetspolis.

Skogsmannen återkommer med fler telefonsamtal till Estonia och under det sista beordrar denne att dumpningen skulle verkställas. Estonias kapten lägger sig då i samtalet och vägrar genomföra dumpningen, med hänvisning till den rådande vädersituationen. Gång på gång frågar kaptenen varför sändningen ska dumpas, och varje gång förklarar skogsmannen att det är omöjligt att träffa en överenskommelse med de svenska tullmyndigheterna och att dessa väntar på dem vid ankomsten. Kaptenen förklarar att de håller högsta fart på grund av förseningen och att man var tvungen att vända fartyget från vinden och dumpa sändningen genom bogporten, vilket skulle göra alla ombord uppmärksamma på vad som pågick.

Alexander Einseln tröttnar på kaptenens ständiga invändningar och förklarar för honom att han inte hade annat val än att lyda eller dö. Klockan var då 22:47.

Kaptenen gav då order till någon på bryggan att förberedelser för dumpning skulle påbörjas. Bland annat läsanordningen vid lyftanordningen för bogvisiret öppnas, läsbultarna vid bogrampen avlägsnas och lastbilarna med smuggelgodset omplaceras till fören.

Denne någon bekräftar orden och kaptenen vänder sig mot ytterligare en annan person. Denne instrueras att samla större delen av besättningen på översta däck för "att överraska en viss servitris på födelsedagen".

Vad som senare händer ombord känner man inte till, men drygt två timmar senare, klockan 01:48 förliser Estonia. Kanske medför dumpningen, om den hann ske, att Estonia förliser eller också har dumpningen ingenting med själva olyckan att göra.

Enligt FELIX-rapporten fanns det även 150 kg Osmium ombord på Estonia vid förlisningstillfället, vilket naturligtvis sätter hela FELIX konstellationens trovärdighet på spel. Detta eftersom det förmodligen inte ens finns denna mängd osmium på hela jorden. Dessutom skulle sändningen, i så fall, betinga ett försäljningsvärde om ca 10 000 miljoner US dollar.

Dokument

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Lupost
601 78 NORRKÖPING	Stortorget 82	011-19 10 00	011-19 19 49	



Trots att det låter fullständigt absurt att under rådande storm öppna bogvisiret för att köra två lastbilar i sjön så finns det dock ett antal omständigheter som talar för FELIX-rapporten, om inte i sin helhet så kanske i vissa delar. Vi känner ju till den ryska underrättelsetjänstens tradition att blanda sanning med lögn i den mån det gagnar deras syften. Därför finns det heller ingen anledning att avfärda rapporten helt och hållet.

De argument som verkar tala för rapporten är de vittnesmål som beskriver motorljud och släpande ljud på bildäck under kvällen. Många har dragit slutsatsen att det flyttades lastbilar på bildäck. Några överlevande har även vittnat om att bogvisiret öppnades. En del av dessa vittnen utgörs av Estlines egen personal.

Den ryska ubåt som befann sig i närområdet under "övning" har uppgivit hur "bogvisiret öppnades för att släppa ut folk" under det att Estonia sjönk. De var då så nära att de kunde belysa händelsen med sina egna strålkastare. Ubåtsbesättningen uppger att man endast lyckades rädda ett kvinnligt tvillingpar. (Se nedan) FELIX-rapporten anger att de bägge kvinnorna varit skadade och åtminstone en av dem, varit skottskadad.

Man kan sluta sig till att Estonia inte sjunkit på grund av att bogvisiret slitits loss och att det försade in vatten på bildäck. Vi kan även sluta oss till att det förekommit verksamhet ombord som kan förklara varför läsanordningarna satts ur spel vid bogporten, samt varför besättningen inte befunnit sig där de borde, under rådande omständigheter.

Våra egna datorsimuleringar visar att ett upplåst bogvisir faller av på grund av sin egen vikt, när fartyget kommer över en viss vinkel. Vidare har vi sett att om vatteninströmningen enbart tillåts ske genom bogporten, slår Estonia runt 180 grader inom loppet av tre minuter. Därefter flyter fartyget på de översta däckerna i flera timmar, oavsett rådande vädersituation. (Se rapporten om "Herald of Free Enterprise")

Bildserierna från de amerikanska spanings satelliterna visar tydligt hur Estonia återfår sin stabilitet efter att ha haft 20 till 30 graders styrbord slagsida. Detta kan enbart förklaras med en skrovpennetration under vattenlinjen.

Vattnet på däck 1 kan inte ha kommit ovanifrån, eftersom Estonia var byggd så att det bara finns ett schakt i mitten från bildäck och ner till däck 1 och inte på sidorna. Det hade alltså krävts stora mängder vatten för att det skulle sippra ner från bildäck till däck 1, med hänsyn till att fartyget hade 30 graders slagsida. Slagsidan gjorde nämligen att vattnet försköts över till styrbord och där fångades upp, eftersom det inte kunde rinna nedåt, dvs till däck 1 i några större mängder. Bildäck ligger ju ovanför däck 1.

Dokument

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post
601 78 HQ&KÖPING	Slottsgatan 82	011-19 10 00	011-19 19 49	

**HEMLIGT**AV SAMMUNDOMSBETTELSE
FÖR HVBETS SÄKERHET

FÖR SVARSMÅTTEN

Om FELIX-rapporten är falsk, frågar man ju sig varför den ryska militära underrättelsetjänsten gjort sig ett så stort besvär med att dikta ihop den här historien rörande Estonias förlisning. I de fall de tidigare betett sig på likartat sätt har uteslutande varit i samband med deras egna misstag. Om den ryska militära underrättelsetjänsten varit delaktig i att hälet uppstod på däck 0, förstår man varför de vill lasta över skulden på den baltiska maffian ledd av en amerikan.

Dessutom passar man ju på att ge ett hatat och numera förlorat östland en rejäl trovärdighetskänga. Ryssland förlorade med Baltikum inte bara strategiskt viktiga militärbaser utan även den mycket givande inkomstkälla som smugglingen de facto utgör.

Motivet för den ryska militära underrättelsetjänsten att spränga ett hål på däck 0 skedde säkerligen inte för att döda över 900 människor, utan av någon annan anledning. Under normala omständigheter skulle en sk tvåkompartimentbåt som Estonia tåla ett hål på däck 0. Vid konstruktionen av fartyget togs nämligen hänsyn till risken att köra in i en flytmina från andra världskriget. Dessutom byggs alla linjefärjor med hänsyn till risken för kollision med andra fartyg. Orsaken till att ett hål på däck 0 verkligen sänker ett fartyg av Estonias storlek står att finna i andra bidragande orsaker. Exempelvis tidigare nämnda dumpningsförberedelser.

Vid dykningarna har man inte kunnat fastslå hurvida de vattentäta skotten var öppna eller stängda på däck 0. Detta eftersom samtliga dörrar numera befinner sig i stängt läge på grund av gravitationskraften när hydrauliktrycket släppte. Estonia vilar på styrbords sida.

Förekomsten av vatten på bildäck, vilka vittnen talat om, är i sig ingen ovanlig händelse ombord på Estonia. Många har vittnat om detta vid tidigare resor och var beroende på att bogramp och bogvisir var otäta.

Vattenmängden på bildäck var inte alarmerande, men tillsammans med vattnet på däck 0 accelererade måhända olycksförloppet avsevärt.

Vad gjorde då de amerikanska agenterna, som tipsade DEA, i Estland?

Under andra halvåret 1994 drogs merparten av den ryska krigsmakten tillbaka från Estland. Detta var en mycket turbulent tid med stor förvirring hos de tillbakaryckande militära förbanden. Många ryska soldater försäkrade sig om en bättre tillvaro genom att sälja materiel och eller vapen.

I Kaliningrad låg huvudanläggningen för tester av utrustning tillhörigt det ryska SDI-programmet. Ett flertal av dessa vapensystem var kärnvapen. Amerikansk underrättelsetjänst hade fått indikationer på att kärnvapen skulle transporteras från Kaliningrad, för försäljning, varför man bevakade platsen för att få veta när, och var, transporten skulle ske.

Man videofilmade två civila estniska lastbilar som lämnade basen tillsammans med en väl beväpnad eskort. Under färden lyckades man identifiera lasten. En lastbil var lastad med vad man benämner som kärnladdade torpeder från ubåtsbasen i Paldiski, och den andra var lastad med just SDI-teknologi.

Dokument

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post
601 78 NOÄRÖPING	Slottsgatan 82	011-19 10 00	011-10 19 49	

**HEMLIGT**AVSYNDEG DET FOLSKA
FÖR RIKETS SÄKERHET

OBSERVATIONEN

Amerikanerna följde transporten och bevitnade lastbilarnas ombordkörning på Estonia. Händelsen videofilmades. Man filmade även vad man uppger vara en specialenhet från den ryska antiterroriststyrkan gå ombord i civila kläder. Speciellt identifierade man tvillingarna Veide. Dessa kvinnor, tidigare Spetnaz, hade vidareutbildats av amerikanska antiterroristexperter, och fanns således med i amerikanska arkiv.

Amerikanerna stannade i land eftersom man inte hade för avsikt att stoppa transporten innan man visste slutdestinationen. Andra spaningsmetoder vidtog här.

Frågan man måste ställa sig är självklart om även rysk underrättelsetjänst visste om vapensmugglingen, och då hade för avsikt att stoppa den med egna metoder, och om detta i så fall bidrog till sänkningen av Estonia.

En tysk ubåt hade till uppgift att, på avstånd, följa Estonia över Östersjön till den svenska territorialvattengränsen. Där skulle uppdraget överlämnas till vår flotta. Väl i hamn skulle amerikansk personal fortsätta förföljandet av transporten.

Den tyska ubåten registrerade med passiv spaning, en rysk ubåt som också tycktes följa Estonia. Klockan 01:19 registrerade ubåten en torpedavfyrning från den ryska ubåten, följt av ytterligare en avfyrning 01:21. (Se databand 176-86)

Detonationer registrerades i riktning från Estonia kl 01:25 respektive 01:27, vilket kan överensstämma med vittnesförhörens uppgifter rörande "två kraftiga smällar" strax före den inledande slagsidan. Klockan 01:48 försvinner Estonia från havsytan.

90 sekunder före torpedavfyrningen startade en kraftig störsändning från Hogland i finska viken, vilket klart täckte in Estonia.

Återigen måste man ställa sig frågan om den ryska underrättelsetjänsten verkligen sänkte Estonia. Vi vet att man hade kompetent personal ombord, och det är inte troligt att man offerar en insatsstyrka på det här sättet. Kom explosionerna utifrån eller inifrån? Orsakades de med vilja eller genom våda? Visste heroinsmugglarna och atomvapensmugglarna om varandra?

Att det förekommit skottlossning ombord vet vi genom den mängd skottskadade passagerare som dels videofilmats ombord på Estonia efter förlisningen, och dels som återfunnits i havet.

Ansåg Ryssland att en torpedering av Estonia var den sista utvägen att förhindra att ryska kärnvapen föll i orätta händer? Offerade man medvetet över 900 människor för detta? Vågade man inte erkänna förlusten av kärnvapen, genom att helt enkelt varsko den svenska regeringen?

Från datorsimuleringarna vet vi att Estonia med lätthet hade klarat minst 3 torpeder mot däck 0. Utan att sjunka. Kanske man resonerade kring detta och beslöt att öppna eld för att få båten att vända. Detta är ett troligt scenario vid en kapning, och vi vet att många på Estonias brygga blev skjutna.

Vittnen har uppgivit hur befälen på Estonia åt vid samma matbord, ledsagade av en man i vinröd kavaj. Man åt under tystnad och såg sällan upp från tallriken, vilket vittnena upplevde märkligt. (Wachtmeister)

Dokument

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post
601 78 NORRKÖPING	Slottsgatan 82	011-19 10 00	011-19 19 49	



En kapning skulle också kunna förklara varför Estonia avvek från den ordinarie ruten. Det måste funnits en anledning till att kapten Arvo Andresson förde fartyget söderut, och därmed bort från Mariella och Silja Europa. Andresson var en kompetent kapten som valts ut för hedersuppdraget att föra befäl Estlands frihetssymbol nummer 1.

Andressons kropp återfanns i havet. Dödsorsaken fastställdes till skottskada i huvudet, vilket varit direkt dödande. Obduktion med efterföljande kromering utfördes i Finland. Andresson hade inte någon tidigare erfarenhet av passagerarfartyg men hade en gedigen erfarenhet från den ryska handelsflottan.

Med hänvisning till den stora sannolikheten att det kunde finnas kärnvapen ombord på Estonia, beslutade berörda regeringar att rekordsnabbt införa följande restriktioner:

Att inte dykundersökning av bildäck får ske.

Att besluta att vraket ska gjutas in i betong.

Att lagstifta om dykförbud.

Att verkställa dykförbudet innan lagen trätt i kraft.

Att uppdra åt haverikommissionen att framlägga en enkel teori.

När det gäller övertäckningen har man uppdragit åt NCC att låta Smit Tak B.V. att utföra densamma. Detta bolag är Europas ledande när det gäller att oskadliggöra atomavfall under vatten. Slutsumman är förhandlad till 500 miljoner kronor. (Officiellt 360 miljoner kronor)

Den ryska maffian utpressar skyddspengar

Det förekommer även teorier att den ryska maffian skulle utpressa rederierna i området att betala skyddspengar för att få trafikera Östersjön ostört.

Man menar att denna gruppering placerade en bomb ombord på Estonia efter det att rederiet vägrat betala. En syrier utpekas som trolig gärningsman.

Det är dock inte troligt att en enskild laddning placerad av en ensam gärningsman skulle ha den här effekten.

Dokument

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telex	E-post
601 78 NORRKÖPING	Slottsgatan 82	011-19 10 00	011 10 19 49	



Vi håller det dock ytterst sannolikt att det förekommer handel med skyddspengar vid rederierna. Detta är svårt att bevisa eftersom rederierna konsekvent vägrar att tala om försteelsen. Den ryska maffian har aldrig tidigare gett sig på verksamheter som handgripligt påverkar tredje man. Som enskild teori hade detta förmodligen varit intressant om det inte varit för alla andra händelser i samband med Estonias avgång.

Avo Piht

Andrestyrmannen Avo Piht återfinns levande efter förslisningen. Han avled fyra dagar senare på grund av skottskador. (Officiellt försvann han med Estonia på grund av skadebilden) Innan han avled gav han stöd för kapningsscenarioet. Han var även av den uppfattningen att Estonia verkligen torpederades två gånger på styrbordssidan. Han har även uppgivit att internkommunikationssystemet sats ur bruk samt att indikeringstablan till bogporten plötsligt slocknat, "som om någon dragit ur kontakten". Av denna anledning avlägsnade dykarna från Rockwater, den signalgivarenhet vid bogporten som kan bekräfta om enheten saboterats. Detta har styrkts. Piht kände inte till kaptenens direktiv vare sig rörande fordonsflytt eller dumpning, däremot bekräftar han att besättningen skickats till övre däck för att fira en servitris födelsedag.

Lembit Leiger

Leiger plockades upp ur en livflotte av en svensk räddningshelikopter. Han förklarade för besättningen att han omedelbart måste få tala med "säkerhetsofficerare" eftersom han visste vad som hänt Estonia. Han förklarade även att han omedelbart skulle dö om det kom fram att han hade överlevt. Leiger fördes direkt till Huddinge sjukhus där han sattes under bevakning av säkerhetspolisen. Under natten försvann Leiger från sitt rum spårlost. Ingen har sett honom sedan dess. Säkerhetspolisen känner inte till vad som hänt honom och säger sig inte kunna förstå hur han kunnat lämna rummet oupptäckt. Dörren var bevakad av två säkerhetspoliser och rummet låg på femte våningen.

Rykten finns att Leiger hämtats av amerikanska specialförband för förhör, och att han nu lever under skyddad identitet i USA.

Dokument

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post
601 78 NOBKÖPING	Slottsgatan 82	011-19 10 00	011-19 19 49	



Sammanfattning

Tillräckligt med vittnesmål från kvalificerad personal föreligger för att man ska kunna fastslå teorier, men ett entydigt bevis kan vi inte få innan besikning av Estonias styrbordssida skett. Detta kan svårigen ske eftersom Estonia vilar på denna sida.

Dock kan vi med en sannolikhet gränsande till visshet fastslå att Estonias undergång berodde på en explosion på däck 0.

En torpedering är trolig, eftersom vi har såväl typljud som avfyringsljud i aktuellt tidsområde. Sammantaget med ilastning av herointransporter och kärnvapen ger vid handen att kvalificerad sabotageverksamhet mycket väl kan ha förekommit såväl som ombord som från yttre enheter.

Lika väl är det ställt utom allt tvivel att skottlossning av betydande omfattning har förekommit ombord på Estonia under kvällen. Likaså användandet av sprängmedel. Omkomna passagerare, och personal ur besättningen, som bärgats ur havet, uppvisar allt från skott-, splitter-, till sprängskador.

FELIX-rapporten måste ses som ett verk, framfört i syfte att vilseleda. I vanlig rysk ordning har sanning och lögn blandats. Vi kan dock stämma av vissa vittnesmål med hjälp av rapporten.

Uppgifter erhållna från försvarsdepartementet gör gällande att den avbrutna skyddstäckningen beror på att amerikanska sjöstridskrafter bärgat såväl kärnvapnen som SDI-teknologin. Så vi behöver inte utreda hurvida denna last fortfarande finns ombord på Estonia.

Utredningen kommer att fortsätta, men intill dess att styrbordssidan kan inspekteras, kommer utredningen ligga nere.

Bibehållen sekretessnivå (KH) gäller till dess att annat meddelats.

C / MilEnh / Sjöfartsverket / Norrköping

(Kopia Regeringskansliet)

Dokument

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post
601 78 NORRKÖPING	Stortorget 82	011-19 10 00	011-10 19 49	