

Uppgifter i ny bok:

# M/S Estonia smugglade vapen i stor skala

**Passagerarfartyget Estonia transporterade krigsmateriel i stor skala från före detta Sovjet till Väst. Det skriver Anders Jallai i en nytutgiven roman, byggd på verkligheten.**

– Dessa uppgifter ger tyngd åt de anhörigas krav om att ta upp fartyget och på så sätt klargöra vad som hänt, säger Lennart Berglund, som förlorade sina svärföräldrar i katastrofen.

– Jag anser att alla ansträngningar måste göras för att få upp fartyget!

Statsminister Ingvar Carlssons högtidliga löfte strax efter Estonias förlisning i september 1994 inleder videotrailern om den nysläppta boken "Nato-agenten" – Anders Jallais tredje roman och den sista delen i den spänningstrilogi vars första två böcker är "Spionen på FRA" och "Landsförrädaren".

Carl Bildt, Ingvar Carlssons företrädare som statsminister, hade då redan lovat att färjan skulle bärgas så snart som möjligt.

De båda statsministrarnas uttalanden om att bärga fartyget förvandlades efter ett par månader till ett politiskt beslut om att täcka över fartyget med betong.

Övertäckningen avbröts först efter skarpa protester från anhöriga till dem som omkom i katastrofen.

## Smuggeltrafik

I den nytutgivna boken "Nato-agenten" beskriver Anders Jallai anledningen till politikernas kovändning: Estonia användes för att i stor skala transportera krigsmateriel från före detta Sovjetunionen.

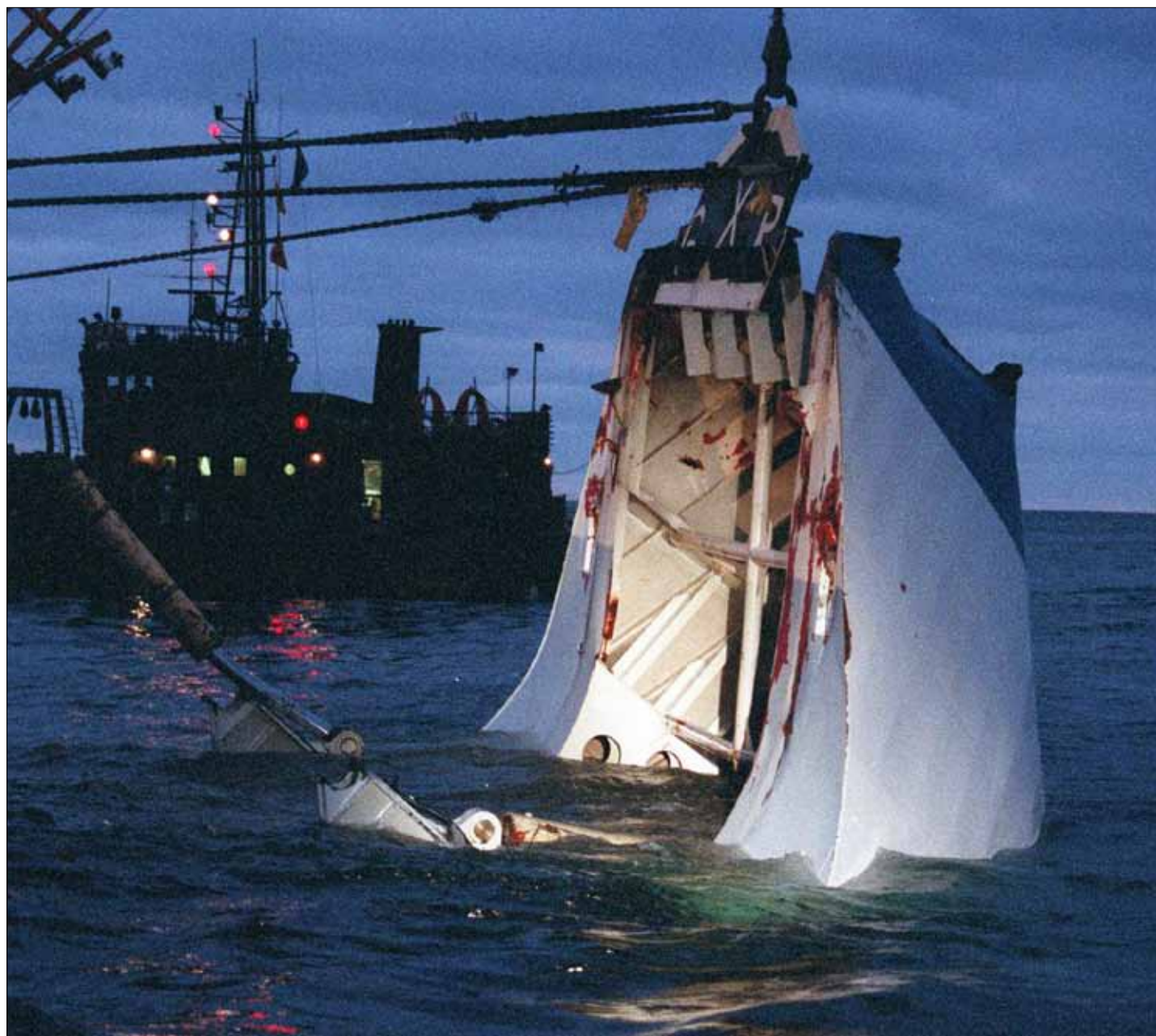
Det handlade om en omfattande smuggling av avancerade vapensystem som Sverige och andra västliga underrättelsetjänster var intresserade av.

En sovjetisk ubåtskärnreaktor kan enligt Jallais källor vara anledningen till att regeringen förbjöd fortsatta dykningar efter vraket.

Anders Jallai har talat med personer som varit med om själva smugglingsoperationerna, som skedde i största hemlighet av den svenska underrättelsetjänsten och gjordes i samarbete med, eller rent av på uppdrag av Nato.

– Det som är intressant med Estonia är lasten och att någon myndighet, gissningsvis från Nato, varit och gjort överkan på vraket, framförallt rampen. Därför är min bedömning att känslig last redan avlägsnats från vraket, förklarar Anders Jallai för Inblick.

– Jag har talat med Bergmark vid några tillfällen och låtit dykare från underrättelsetjänstens dykgrupp



Estonia användes för att i stor skala transportera krigsmateriel från före detta Sovjetunionen, enligt uppgifter i boken "Nato-agenten". På bilden bärgas Estonias bogvisir. FOTO: JAAKO AVIKAINEN SCANPIX

## Utesluter inte sabotage

Han utesluter inte sabotage, men tror inte att fartyget sprängdes, vilket bland annat journalisten Jutta Rabe har framhållit som en teori. I Jutta Rabes intervju med dykaren Håkan Bergmark år 1999 bekräftar denne att han och övriga dykare sett ett hål i skrovet på styrbords sida, inte långt ifrån bogvisiret. Slutsatsen de drar är att det handlar om ett explosionshål och att fartygets sjunkförlopp kan förklaras av detta.

**Din huvudpöäng i boken är att Estonia fraktade militärgods. Där är du och Håkan Bergmark helt överens. Du utesluter däremot ett hål under vattenlinjen, vilket Bergmark säger sig ha sett...**

– Jag har talat med Bergmark vid några tillfällen och låtit dykare från underrättelsetjänstens dykgrupp

analysera hans svar. Vi kom fram till att han inte dykt på Estonia. Däremot har han initierad information som gör att man kan misstänka honom som desinformatör. Min gissning är att han är en så kallad kontaktperson till KSI eller möjligen har en bekant eller släkting som arbetar där.

## Utesluter du därmed också sabotage av något slag?

– Jag tror inte på sänkningsteorin. Däremot håller jag öppet, vilket framgår av Natoagenten, att någon med vilje eller av misstag öppnat visiret under gång. Där kan med lägre sannolikhet en sabotage teori skönjas, menar Anders Jallai.

– Min analys kommer fram till att det mest troliga scenariet är att Estonia förläste på grund av besättningens bristande systemkänedom och utbildning, i kombination med en

bristfällig konstruktion av fartyget, uppger Anders Jallai till Inblick.

## Tycker du man ska dyka vid Estonia för att skapa klarhet?

– Hela min poäng är att det faktiskt inte finns något hål under vattenlinjen på Estonia. Jag skulle gärna åta mig att bevisa det med en dokumentering om intresse finns. Men då behövs ett okey från myndighet.

## Med tanke på de omfattande krigsmateriel-transporter som du beskriver blev väl Estonias passagerare närmast att betrakta som levande sköldar – eftersom militärtransporter kan anses som lovliga militära mål?

– Jag vet inte riktigt. Det är en svår fråga. Militärmateriel transporteras även på civila flyg och fartyg men de måste deklarerats och i det här fallet



Dykaren och före detta stridsflygaren Anders Jallai hittade den försvunna svenska DC-3:an på 125 meters djup i Östersjön år 2003. I den tredje delen av den spänningstrilogi som han är författare till, beskriver han hur passagerarfartyget Estonia bedrev en omfattande vapensmuggling från Sovjet. FOTO: PRIVAT



– Våra omkomna hålls som gisslan för att sanningen inte ska komma fram, säger Lennart Berglund till Inblick. FOTO: SCANPIX

som "Dangerous goods", och det har inte gjorts. Men "levande sköldar" är nog att ta i. Anledningen att det transporterades på Estonia är nog mer att det var lättast att gömma det på civila lastbilar, eftersom det var hemlig last. Det hade väckt uppmärksamhet att lägga till med ett militärt fartyg och även civilt svenskt, säger Anders Jallai.

## "Våra anhöriga hålls som gisslan"

Lennart Berglund, som förlorade båda sina svärföräldrar i Estonia-katastrofen och som är ordförande för anhörigförbundet SEA (Stiftelsen för Estoniaoffren och Anhöriga), håller precis på att läsa Anders Jallais nytutkomna bok.

– Uppgifterna i boken om omfattande transporter av krigsmateriel ger tyngd åt de krav som vi som anhöriga drivit hela tiden: det enda riktiga är att ta upp fartyget och på så sätt klargöra

vad som hänt, säger Lennart Berglund, som menar att de omkomna har blivit ett tillhygge som används av myndigheterna för att man ska uppnå sina mål.

– Våra omkomna hålls som gisslan för att sanningen inte skall komma fram, säger han till Inblick.

Han beskriver hur myndigheterna först ville täcka över fartyget med betong, för att sedan hänvisa till gravfriden för att förhindra dykningar vid fartyget.

– Men gravfriden kan mycket väl behållas, undantag kan beviljas för de dykerarbeten som behöver genomföras för att ta hand om de döda, säger han och hänvisar till myndigheternas egna upprepade dykningar innan beslutet om gravfriden så småningom togs.

RUBEN AGNARSSON  
ruben@inblick.se

## 852 skäl att bärga Estonia

**D**en 28 september 1994 förläste passagerarfartyget Estonia. Ombord på fartyget fanns 989 personer, 852 av dessa passagerare förolyckades på grund av det snabba sjunkförloppet. Av de 552 svenska resenärerna på Estonia omkom 501, vilket gör förlisningen till den största olyckan i Sverige i modern tid.

I dag står det klart att de utredningarna som genomförts kring haveriet inte har haft som syfte att klargöra vad som hände i samband med förlisningen, utan målet var att hitta en gemensam historiebereskrivning som alla inblandade parter kunde leva med. Den officiella haverirapporten blev därför både hemlighetsfull och motsägelsefull, och hade så många brister att den skapade fler frågor än de svar den försökte ge.

Forskare från Chalmers har föreslagit dykningar vid vraket för att få klarhet kring vad som hände. Anhörigföreningar har drivit samma krav. Den estniska regeringens expertgrupp har gjort samma yrkanden. När den tyska journalisten Jutta Rabe trotsade de svenska myndigheternas pumpmarkering av , och försökte genomföra dykningar vid haveriplatsen anhölls hon i sin frånvaro.

**Dykningar vid haveriplatsen**, liksom även en bärgning, skulle inte alls vara ett svårt eller omöjligt uppdrag. Det 152 meter långa fartyget ligger endast på drygt 50 meters djup, vilket innebär att två tredjedelar av fartyget skulle kunna bärgas om man kunde rensa lodrät.

Likheterna med behandlingen av den försvunna DC3:an är slående. Det tog 40 år innan Moskva erkände att man sköt ned DC3:an, som försvann med hela sin svenska besättning på åtta personer i juni år 1952. Det tog ännu längre – 50 år – innan farkosten bärgades av ett privat svenskt konsortium, med dykaren Anders Jallai i spetsen.

I över 50 år undvek svenska myndigheter att skapa klarhet kring vad som egentligen hände DC 3:an. Material har hemligstämplats och möjliga initiativ att få fram sanningen har förhindrats.

**Därför är det extra intressant** att dykaren Anders Jallai nu tar sig an uppgiften att försöka skapa klarhet i Estonia-frågan. Hans bedrift att hitta DC3:an bidrar nämligen till att han inte kan avfärdas som en överhettad konspirationsteoretiker. Det blir svårt för Myndighetsverket att avfärda en person som bevisligen lyckats tränga igenom en mörkläggning som i decennier förhindrat sanningen om DC3:an att komma fram.

Jallais uppgifter om att passagerarfärjan Estonia användes för transporter av militärmateriel i stor skala, är mot bakgrund av tidigare avslöjanden logisk. Uppgifterna väcker ändå många frågor, bland annat om Johan Hirschfeldts utredning om de militära transportererna på "Estonia". Att Hirschfeldt förstörde allt material som låg till grund för slutsatserna i hans rapport, som gick ut på att det inte hade förekommit ytterligare transporter förutom vid två tillfällen hösten 1994, visar på hur känslig frågan är.

Att dyka vid vraket, eller att bärga fartyget, skulle bidra till att få slut på alla spekulationer. Det skulle innebära en reell gravfrid för de anhöriga till de 852 omkomna i katastrofen.

RUBEN AGNARSSON

Nyhetschef  
ruben@inblick.se

