

SVERIGE

Bogvisiret slet upp hål. Haverikommissionen övertygad om vad som orsakade "Estonias" haveri

PUBLICERAD 1994-10-18

Av ANDERS HELLBERG

"Estonias" bortslitna bogvisir slet upp stora hål i skrovet.

Tillsammans med den delvis öppnade bogporten har hålen i skrovet gjort att vattnet forsat in på bildäck i så stora mängder att fartygets stabilitet helt ändrats.

- När det 50-60 ton tunga visiret börjat röra sig slet hydrauliken spår i plåten och det blev hål i skrovet, säger Sten Andersson, sjöfartsverkets observatör i haverikommissionen, som inte själv var med under måndagens sammanträde i Tallinn.

DN har även från andra mycket insatta källor samma uppgifter om att hål i skrovet bidragit till att vatten så hastigt kommit in i fartyget.

Det är det havererade bogvisiret som är grunden till katastrofen. I den höga farten - enligt besättningsmannen Silver Linde gjorde fartyget 15 knop strax före midnatt - och den grova sjön har påfrestningarna på bogvisiret blivit alltför stora.

Enligt Sten Andersson har visirets tre låsanordningar, två på sidorna och ett längst ner, slitits av. Detta går också att se på de nya undervattensbilder som tagits.

DN:s källa, med mycket god insikt i fartygets konstruktion, har svårt att tro att det kraftiga låset längst ner - som kallas atlantlåset - skulle slitas av på grund av en uppåtriktad kraft.

Vingla fram och tillbaka

- Jag tror i stället att bogvisirets infästningar på däck har gått av och att visiret, som väger 54,5 ton, sedan har fallit framåt och bräckt av atlantlåset.

Bogvisiret har då börjat vingla fram och tillbaka och slitit tag i överdelen av rampen där bilar och långtradare normalt kör över. Bogporten har hängts i visiret, för att slutligen tryckas ut någon meter i överkant. Här har vatten kommit in på bildäck.

Men många experter har haft svårt att tro att denna förhållandevis lilla öppning i rampen skulle ha släppt in så oerhört stora mängder vatten som senare sänkt fartyget. Det har kommit in över 1 000 ton vatten.

De nya uppgifterna förklarar hur ytterligare vatten kommit in i fartyget. När visiret slutligen lossnat har hydraulkolvarna, som

normalt reglerar öppningen, slitit upp stora spår i skrovet. Den balk som hydraulkolven sitter i har i sin tur slitit loss delar av skrovplåten.

- Det finns bilder på de här skadorna, som vi fått genom nya bilder som undervattenskamerorna tagit, säger Sten Andersson.

Enligt DN:s källa ger detta förlopp "våldsamma mekaniska skador och stora hål i skrovet". Hålen kommer då att ligga under vattenlinjen i den kraftiga sjön.

Hört skrapande ljud

Överlevande har vittnat om flera olika smällar, som skulle kunna förklara hur bogvisiret först lossnat i sina låsningar för att sedan trycka ut bogrampen och slutligen lossna i hydraulinfästningarna. De som bott i hytter under bildäck långt fram i fartyget har berättat att de hört ett skrapande ljud på utsidan av fribordet - alltså fartygets sida. Det ljudet skulle kunna vara det slutligen bortslitna visiret som dragits längs med fartygssidan.

Haverikommissionens nya slutsatser ändrar den bild man tidigare hade, där visiret slitits loss och porten i stället tryckts in av de våldsamma sjöarna.

Frågan är då givetvis om besättningen haft någon möjlighet att rädda fartyget och larma passagerarna. Sannolikt har hela förloppet - med det lossnade bogvisiret, uttryckta bogrampen och söndertrasade skrovsidan - gått mycket snabbt. Befälet på bryggan hade kanske inte många minuter på sig förrän så mycket vatten kommit in att fartyget inte längre gick att rädda.

Men varför har då inte bogvisiret hittats nära vraket

Den finländska kustbevakningen har letat i färdvägen nära "Estonia" men inte hittat någonting. Kommissionen är säker på att visiret inte ligger i det område nära vraket där man letat. En möjlighet är att förloppet gått så fort att visiret helt enkelt ligger under vraket och då inte hittas förrän vraket eventuellt bärgas.

TEXT

HELLBERG-ANDERS

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt