

# *Tankefel och konspirationsteorier kring Estoniakatastrofen*

**Lotten Kalenius** går igenom de vanligaste konspirationsteorierna kring Estoniakatastrofen med en naiv förhoppning om att det kan slå hål på myterna en gång för alla. Som anhängig unnar hon sig att vara en aning syrlig och sarkastisk i sin ton medan hon ger verktyg som stöd till vetenskapens förkämpar och folkbildningens gräsrotsaktivister.

## *På förekommen anledning*

Det kan tyckas att ett vrak som legat på Östersjöns botten i närmare tre decennier inte borde kunna vara föremål för så stora kontroverser i dag. Att vraket är en högst påtaglig artefakt som påminner om en av Sveriges största katastro-

fer och nationella trauman i fredstid är det ingen sund människa som ifrågasätter. Att årsdagen för förlisningen betyder något alldeles särskilt för överlevare, anhöriga och medmänniskor med egna minnesbilder av den fruktansvärda natten är inte heller något konstigt.

Däremot kan det ifrågasättas om de rubriker om nya fynd som indikerar oklara omständigheter som dykt upp med viss regelbundenhet sedan i fjol i form av braskande rubriker egentligen är motiverade. Inte skulle väl alla dessa etablerade mediekanaler ha fallit för en stor bluff?

Låt oss ta en liten resa längs minnenas allé och reda ut vad som hände under olycksnatten, kaoset som bröt ut bland traumatiserade människor och överrumplade politiker efteråt samt en hyfsat komplett sammanställning över de konspirationsteorier som oundvikligen visade sitt fula tryne till följd av katastrofen och, inte minst, en viss dokumentärserie som tror sig ha funnit en stor central gåta.

### *Vad som hände då, sedan och nyss*

Den 28 september 1994 är passagerarfärjan M/S Estonia är på väg mellan Tallinn och Stockholm. Det är mitt i natten när vädret hårdnar. Vågorna är höga och det råder hård kuling. Fören slår högt ner i vågorna och folk blir sjösjuka. Runt midnatt hörs ett högt brak och båten börjar luta åt styrbord inom bara några minuter. Efter en kvart ligger färjan helt på sidan. Även om de första räddningsfartygen är på plats 20 minuter efter olyckan så hindrar stormen räddningsinsatser och deras besättningar kan bara se på när katastrofen utspelar sig. Estonia försvinner ner i Östersjöns djup med aktern före. Hela förlisningen är över inom en timme. När räddningshelikoptrarna väl är på



plats är det fler avlidna än levande människor som fiskas upp ur vattnet. Endast 137 av de 989 ombord överlevde.

Sveriges tillträdande statsminister Ingvar Carlsson uttalade sig lite för snabbt om att vraket skulle bärgas, kosta vad det kosta ville. Efter remissrundor och expertutlåtanden ändrades dock beslutet till att låta förlisningsplatsen betraktas som en gravplats. Dels för att det är kutym vid skeppsbrott, dels med hänsyn till den stora risken för post-traumatisk stress hos dem som skulle hantera omkomna.

Vändningen i bärgningsfrågan skapade ett ramaskri hos många anhöriga som hoppats kunna begrava sina omkomna vänner och familjemedlemmar. En plan om att täcka över vraket skrotades senare, men inte utan att ha upprört anhöriga ytterligare då förslaget ansågs vara makabert.

1997 var Haverikommissionen äntligen klar med sina omfattande undersökningar och utredningar av katastrofen och kunde presentera sina resultat. Den viktigaste

slutsatsen var att bogvisiret, den del av fören som går att fälla upp för att låta fordon köra ombord, hade lossnat. Det föranledde att färjans bilramp strax innanför bogvisiret slets upp och att vatten obehindrat kunde strömma in på bildäck. Bogvisiret återfanns ca en och en halv kilometer från vraket. En lag om gravfrid skrevs under av Sveriges, Estlands och Finlands regeringar.

2019 dyker frilansjournalisten Henrik Evertsson med team på vraket och bryter således mot den gravfrid Sverige, Finland och Estland enats om. Deras dykrobot upptäcker ett tidigare okänt hål i Estonias skrov. Året efter släpps dokumentärserien *Estonia – fyndet som ändrar allt*, som av en slump på årsdagen den 28 september. Upptäckten av hålet i skrovet hyllas stort av media-Sverige som ett sensationellt avslöjande med potential att omkullkasta hela den officiella förklaringen till varför M/S Estonia sjönk.

Evertsson får Stora journalistpriset för Årets avslöjande med den mindre smakfulla formuleringen att ”han trotsade dykförbudet och fann hålet som tvingar tre regeringar att *gå till botten med gåtan Estonia*.” (Undertecknad vägrar erkänna att ordvalet kan ha varit en medveten ordvits med tanke på hur osmaklig den vore under omständigheterna.) Sedermera utdelades även Kristallen för Årets granskning till samma journalist.

Evertsson och dykarexperten Linus Andersson åtalades i samma veva för brott mot griftefriden, en lag som ännu inte prövats i domstol. De friades av tingsrätten då dykexpeditionen skett under tysk flagg på internationellt vatten; Tyskland skrev nämligen aldrig under lagen om gravfrid 1997.



Lagen om gravfrid reviderades för att tillåta nya officiella dykningar sommaren 2021 för att undersöka det nyupptäckta hålet och för att dokumentera bottenförhållanden under vraket. Några av Evertssons kompanjoner ställde vänligt nog upp på att övervaka dessa nya dykningar och komplettera med egna, så att inga ytterligare mörkläggnings kunde ske.

De nya undersökningarna fann dessvärre inga bevis för internationella mörkläggningsoperationer. Presskonferensen den 16 september 2021 gick snarare till historien som en av de mest detaljnördiga av hårt bevakade live-sändningar där samtliga sprickor och bucklor som funnits på den 27 år gamla vraket redovisades tillsammans med en noggrann genomgång av olika typer av bottensediment och berggrunder. Det var lilla julafton för geologer. För oss andra kunde det utan något rimligt tvivel visas att vraket, som väntat, ligger på en klippformation.

## *Frodig mark för att odla konspirationsteorier*

Innan vi går in på de olika tankevrpor och spekulationer som finns kring Estonias förlisning bör det konstateras att de flesta teorier är sedan länge avfärdad skåpmat. Evertssons dokumentärfilmserie gav dem nytt liv genom att stapla dem på varandra och på vänligaste sätt endast ”ställa frågor”. Tillsammans med det ”nya hålet” han upptäckte (mer om det senare) fick teorierna en ny storhetstid där tidigare avfärdanden till synes glömts bort.

Det finns även ett flertal omständigheter som utgjorde en olycklig grogrund för konspirationsteorier som är värda att ha i åtanke. Det är lätt för oss idag att glömma att Sovjetunionens fall låg endast några år tillbaka i tiden när olyckan inträffade. Både politiskt och administrativt var allt en enda stor, salig röra. Det var oklart om ett nytt kallt krig stod för dörren. Vems sympatier låg ryssen hos? Hur skulle vi förhålla oss till de nyligen självständiga länderna som dessutom är forna sovjetstater? Det administrativa kaos som följde på murens fall utnyttjades naturligtvis till smuggeloperationer med både knark, krigsmateriel och flyktingar mellan länder innan det blev någon ordning på det hela.

Ännu en annan olycklig omständighet var att Sverige var mitt i ett regeringsskifte när olyckan inträffade, vilket gjorde ansvarsfördelningen oklar mellan avgående regeringen Bildt och tillträdande regeringen Carlsson. Politikernas valhänthet och upplevda nyckfullhet i frågan om både bärgning och övertäckning ansågs vara suspekt och eventuellt ett tecken på mörkläggning.

Sverige och Finland har dessutom återkommande fått kritik från Estland för brist på transparens i haveri-



utredningen; troligen en kombinerad effekt av det tidigare nämnda osäkra läget efter kommunismens fall och en förmyndaraktig inställning till ett nyligen självständigt land. Det har i sig fött frågor från estniskt håll om huruvida Sverige har något att dölja. Konspirationsteorier finns alltså på båda sidor av Östersjön.

### *Konspirationsteorierna och tankefelen*

Likt majoriteten av konspirationsteorier utgår även de kring Estonia från ett medvetet sabotage med efterföljande storskalig mörkläggning. Om det var ryssarna, brittiska underrättelsetjänsten eller svenska staten som sänkte Estonia och/eller mörklade "sanningen" bakom förslisningen varierar, liksom vad det var som var värt nog att dölja till den grad att närmare tusen oskyldiga gladeligen kunde offras utan en blinkning.

Ett antal tankefel återkommer regelbundet bland konspirationsteorierna kring Estonia. De kan vara lite intres-

santa att ha i bakhuvudet när vi nu tröskar igenom respektive ”gåtfull omständighet”:

**Faktaresistens** (Immune to evidence): varje bevis som motsäger konspirationsteorin omtolkas till att i stället vara en del av konspirationen.

**Flytta målstolparna** (Moving the goalposts): att ständigt kräva ytterligare förklaringar vartefter ens egna argument motbevisats.

**Förneka slumpen** (Reinterpreting randomness): att tro att extraordinära händelser måste ha extraordinära förklaringar och inte kan bero på slumpen eller ha naturliga förklaringar.

**Hyperkritiskt tänkande** (Overriding suspicion): att vara skeptisk till den officiella förklaringen på en nihilistisk nivå och vägra tro på någonting som inte passar in i konspirationsteorin.

**Något måste vara fel** (Something must be wrong): att utgå ifrån att någonting måste vara fel och att den officiella förklaringen är medvetet vilseledande, även när delar av konspirationsteorin har fallit i bitar. Tänk Arkiv X: ”Sanningen finns där ute.”

**Russinplockning** (Cherry picking): att göra ett noggrant urval av fakta, plocka russen ur informationskakan om man så vill, för att få fram en önskvärd bild.

**Villospår** (Red Herring): att rikta uppmärksamheten mot mindre, ofta irrelevanta detaljer för att distrahera från en viktigare poäng.

Låt oss nu börja med det så uppmärksammade hålet i skrovet, även kallat ”fyndet som ändrat allt”, då det i sig har varit den största grogrunden för nya spekulationer och att gamla tossigheter återuppväckts från de döda.



## *Hålet i skrovet*

Vi kan börja med att konstatera att ett tidigare okänt hål i Estonias skrov är den enda nya information som Evertssons dokumentärserie har att komma med som inte är gammal motbevisad skåpmat. Redan tidigt spekulerades det i att det måste finnas ett okänt hål i Estonias skrov under vattenytan som skulle förklara varför färjan sjönk "så snabbt" (se separat konspirationsteori). Vatten bevittnades även ha läckt in i delar av skeppet som befann sig bakom vattentäta celler, vilket ledde till resonemanget att det inte skulle ha kunnat komma dit från bildäck utan från ett annat håll.

År 2000 gick en tysk journalist vid namn Jutta Rabe ut stort med att hon hittat ett hål i skrovet vid en privatfinansierad dykning. Rabe är numera ökad inom journalistkåren som foliehatt. Varför framgår med viss tydlighet inom kort i denna text, det faktum att hon med passion vägrar avvika från sina villospår samt är manusförfattare till en kalkonförklarad

filmatisering av sina teorier kring Estoniakatastrofen, där en orädd journalist kämpar mot de onda krafter som vill "dölja sanningen".

Med viss motvilja släppte Rabe hur som helst sitt filmade material

**Redan tidigt  
spekulerades det  
i att det måste  
finnas ett okänt  
hål i Estonias skrov  
under vattenytan  
som skulle förklara  
varför färjan sjönk  
"så snabbt"**

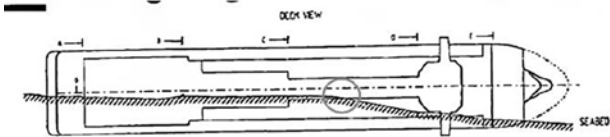
från dykningen för granskning, vilken visade att det som såg ut som ett hål i själva verket var en del av relingen, filmad med dålig upplösning och under usla ljusförhållanden.

Rabe hade dock vid samma dykning unnat sig att norpa med sig några bortskurna delar av skrovet. Laboratorietester visade att dessa delar av skrovet bar spår av vad som kunde vara sprängmedel. Rabe gick ytterligare en gång ut stort med att hon funnit bevis för sabotage och mörkläggning. Då dessa tester saknade jämförelsematerial bevisades dock ingenting. Nya laboratorietester genomfördes, där även plåtar från liknande färjor analyserades. Det visade sig att samtliga plåtar fick samma utslag. De sprängämnesliknande spåren berodde på ytblästring med stålkulor, en vedertagen teknik för att rostskydda fartyg. Teorin om ett okänt hål föll än en gång.

2020 kunde dock konspirationsteoretikerna jubla efter att Evertssons team hittade ett tidigare okänt hål i skrovet, det som man så länge spekulerat om. Var inte det en anmärkningsvärd upptäckt, så säg? Tveksamt.

Det visade sig att färjan under årens lopp vridit sig några grader, vilket gjort att delar av vraket som inte kunde ses vid tidigare undersökningar nu är synliga. Det nyupptäckta hålet var precis på den sida av färjan som tidigare legat dold mot botten.

Nu är det kanske inte så märkligt att en 16 000 tons färja, med en nedslagskraft på 12 000 ton, kanske slagit emot någon slags hård botten vid förlisningen och därför tilldragit sig viss skada. Att färjan högst troligt ligger mot bergsbotten slog estniska undersökningar fast redan ett par år efter olyckan. Östersjön har dessutom okänt starka



*Bild på vraket som visar att det ligger vid en krökning som bara den kan ha orsakat hålet i skrovet (cirkel ditritad efteråt) – Estoniasamlingen, Rapport från Kungl. Tekniska*

strömmar; att färjan skulle ha en del skavanker efter 27 år på botten är inte särskilt märkligt.

Så vad sade då undersökningarna av det stora, uppmärksammade hålet? Inte heller här har några indikationer på en sprängladdning kunnat läggas fram. Plåten runt kanten på hålet visade sig bukta inåt, vilket tyder på en kraft från utsidan snarare än från insidan.

Ett sista försök att försvara sprängningsteorin framfördes när man fann en del av hålet som *faktiskt* buktar utåt. Även det kunde avfärdas då det inte alls buktade utåt; en balk på insidan av båten hade snarare hållit plåten på sin ursprungliga plats, vilket gav intrycket av att det i jämförelse med omgivande plåt buktar utåt.

Men om kanterna runt hålet nu buktar inåt, då indikerar det väl att en ubåt eller en torped sänkt båten? Nu är det viktigt att notera att det nyfunna hålet befann sig *ovanför* vattenlinjen (något Evertssons dokumentärserie låter bli att berätta för tittaren efter att upprepat ha spekulerat om ett okänt hål *under* vattenlinjen). Dessutom var hålet i riktning från akter mot fören, vilket skulle betyda

att en ubåt skulle ha behövt ramma färjan bakifrån i en väldigt hög hastighet.

Sedan kan man konstatera att någon sjunken ubåt inte återfunnits på förlisningsplatsen. Vad gäller teorin om en torped räcker det med att kolla på ett YouTube-klipp på hur en båt ser ut efter att ha träffats av en sådan för att konstatera att resultatet inte blir en smärre, avlång spricka utan snarare valfri slutscen från en actionfilm producerad av Jerry Bruckheimer.

Vad gäller de spridda uppgifterna om att färjan legat mot mjuk lerbotten är de inget annat än resultatet av ett scrapbookingverk signerat Evertsson med vänner; en kreativ blandning av information från orelaterade undersökningar, tyckande och gissningar, generös manipulation av underlag samt rena förfalskningar.

Faktum är att redan några år efter olyckan hade estniska experter konstaterat att vraket låg vid en krökning i botten, vilket i sig kunde förklara att färjan med sin tyngd hade krökts. Det hade inte behövts åtskilliga skattemiljoner för att konstatera just vilken typ av hård botten som färjan krökts emot och huruvida ett hål då uppkommit eller ej.

Ett uppenbart förhållande som Evertsson underlåter att nämna är att hans hål hursomhelst är alldeles för litet för att ha kunnat släppa in annat än obetydliga mängder vatten. Det skulle alltså inte ha haft någon nämnbar betydelse för sjunkförloppet även om det skulle ha uppstått innan färjan sjönk.

Sammanfattningsvis var upptäckten av ett hål i skrovet inte mer anmärkningsvärd än om fyndet varit en ansamling av sjögräs: fullkomligt förklarlig.



*Estonias bogvisir på Muskö – Wikimedia Commons*

### *Bogvisiret*

Det är väldokumenterat att Estonias bogvisir lossnade då fästanordningarna gick sönder under de hårda förhållanden som rådde på Östersjön. Redan timmarna efter olyckan kunde överlevande besättningsmän avge vittnesmål som tydligt talade för att olyckan orsakats av att bogvisiret fallit av, och att vatten strömmat in genom den gapande fören på bildäck som fylldes till taket.

Det har förts fram att färjan var relativt ny och därför inte borde ha skadats så lätt av hårt väder. Det man då missar är att färjan inte var byggd för att gå sträckan Tallinn – Stockholm. Estonia hade i ett drygt decennium kört en mycket lugnare sträcka över Bottenviken under annat namn. Konstruktionen av bogvisirets gångjärn var helt enkelt bristfällig.

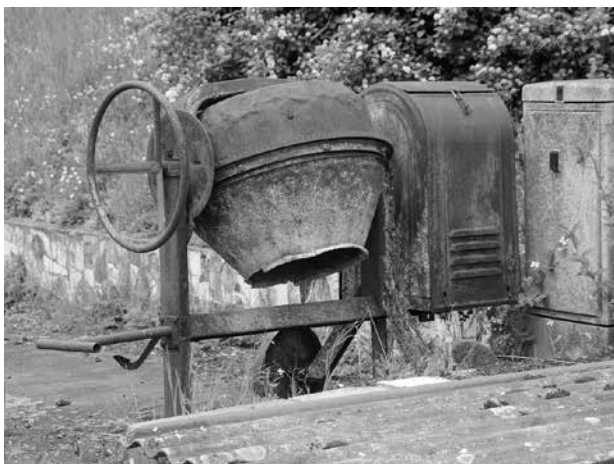
Fören var dessutom illa konstruerad. Bilrampen, som skulle skydda vatten från att komma in även om visiret skulle lossna, var konstruerat så att det satt fast i toppen av bogvisiret. När det lossnade föll även bilrampen ner och vatten kunde strömma in.

Motbevis har framförts, bland annat i Evertssons dokumentär, i form av vittnesmål från en maskinrumsarbetares teckning av sina minnesbilder från natten. Han levererade en skiss där bilrampen är uppfälld, vilket tas som bevis på att fören egentligen var försluten när bogvisiret slitits av. Teckningen är dock tagen ur sitt sammanhang och var menad att visa hur bilrampen såg ut *precis innan* bogvisiret lossnade helt och när endast mindre mängder vatten börjat strömma in från sidorna av rampen. Motbeviset är således helt fingerat.

Det finns förvisso ytterligare omständigheter att ta i beaktande när det gäller hur ett så pass nytt fartyg kunde råka så illa ut, som att såväl besättning som de besiktningansvariga estniska myndigheterna vid den tiden hade begränsade erfarenheter och bristande rutiner inom sina områden. När någon fästanordning i bogvisiret såg lite illa ut kom i princip Svetsar-Janne och fixade biffen, utan att särskilda protokoll följdes eller fylldes i.

### *Övertäckningsplaner*

En av de mest infekterade diskussionerna efter olyckan, vid sidan av bärgningens vara eller icke-vara, var ett förslag om att täcka över vraket. Förslaget hölls inom arbetsgrupper på regeringsnivå tills det läckte ut och fick heta att "de tänker täcka över vraket med betong, vad vill de dölja?"



I Sjöfartsverkets utredningsunderlag framgår det att förslaget för att täcka över vraket främst lades på bordet i syfte att förhindra skändning och gravplundring. Vraket ligger endast på 80 meters djup, vilket ger många dykare möjlighet att göra intrång. Då vraket ligger på internationellt vatten faller det dessutom inte inom något lands jurisdiktion att bevaka platsen eller förhindra aktivitet.

Sjöfartsverket lade till sist fram tre olika övertäckningsalternativ. (Nota bene: inget av alternativen bestod i att dumpa en stor mängd betong över vraket). Samtliga förslag skrotades då de var för farliga, invasiva eller på andra sätt inte önskvärda att genomföra.

Därav tillkom lagen om gravfrid mellan Sverige, Finland och Estland, en slags ”gentlemen’s agreement” om att respektera förlisningsplatsen såsom en kyrkogård till havs i enlighet med gammal sjötradition.

## *Transport av hemlig militär utrustning eller rymdteknologi*

Det finns vittnen som menar att de sett militärlastbilar rulla ombord precis innan färjade lämnade hamnen i Tallinn. I synnerhet ett vittnesmål från en överlevande om en omfattande militärtransport med blinkande motorcykeleskort har fått stor uppmärksamhet, där överlevaren själv har gått ut hårt i medierna och hävdade att myndigheterna inte har utrett olycksorsaken ordentligt. Överlevaren har dock inte nämnt något om detta förrän 2019, och det finns minst åtta överlevandes vittnesmål redan direkt efter olyckan som motsäger detta. Det handlar med största sannolikhet om ett så kallat falskt minne. Se mer nedan om motsägande vittnesmål.

Det finns belägg för att transporter av militär utrustning skett på färjor över Östersjön. Det är även bekräftat att militära transporter skett på just Estonia vid två tidigare datum i september 1994. Dock inte på olycksnatten och av kategorin rysk radarutrustning snarare än explosivt material eller framtidsteknologi. Detta smugglades heller inte ombord på militära fordon utan med hjälp av lite mer anonyma färdmedel.

Det kan i sammanhanget vara på sin plats att ställa sig frågan om det är ett rimligt antagande att den någon underrättelsetjänst skulle smugla topphemlig utrustning ombord på militärfärgade lastbilar med motorcykeleskort, lika diskret som dödsritten vid Balaklava eller valfri Jönssonligankupp.

## *Färjan sjönk ovanligt snabbt*

Estonia sjönk på mindre än en timme, vilket av vissa ansetts vara suspekt och gett näring åt idéer om att en ubåt





eller torped egentligen sänkt färjan. Sanningen är den att Estonias sjunkförlopp varken var snabbare eller långsamare än andra färjekatastrofer; det finns de som sjunkit på två minuter och de som flutit i många timmar innan försvunnit från ytan.

Det mest extrema exemplet, som gärna tas upp i det här sammanhanget, är färjan M/S Jan Heweliusz som sjönk året innan Estonia och därmed fanns i färskt minne. Det var en lastbilsfärja som fått in vatten på bildäck, snabbt hamnat upp och ned och sedan flöt i en vecka innan den slutligen sjönk. Jan Heweliusz är dock ett ovanligt russin i en stor kaka och bör inte användas som ett typexempel. Det finns med andra ord ingenting ovanligt med den tid det tog för Estonia att sjunka.

## *Motsägande vittnesmål*

Det finns gott om vittnesmål från olyckan som motsäger varandra gällande tidpunkter, färjans lutning med mera. När dessa ställs emot varandra kan man lätt måla upp en bild av att saker inte stämmer. Hur kan något säga att färjan började sjunka vid midnatt medan någon annan svär på att det var kvart över tolv?

Det är viktigt att ha en förståelse för hur minnet fungerar vid en stressfylld situation. Fokus ligger på vad som krävs för att överleva, inte huruvida bilen var röd eller blå eller egentligen en motorcykel. Du får tunnelseende och är bara inriktad på hur du ska klara dig helskinnad.

Det finns gott om forskning om hur stress påverkar minnesbilder, där sekunder känns som en evighet och tvärtom. Man bör heller inte underskatta hur mycket minnet ändras efter tid. Jämför man vittnesmål direkt efter en händelse med ett nytt vittnesmål några år senare skiljer de sig oftast väsentligt. Omedvetet tar man till sig av saker man hört och läst, man glömmer vissa saker och lägger till andra. Det är ett stort problem inom rättsväsendet när det gått för lång tid från att ett brott begåtts till att vittnen hörs. Vittnesmål är en färskvara och kan även då vara missvisande.

Sammanfattningsvis är minnet ett klurigt fenomen som minskar i tillförlitlighet ju mer tiden gått. Vissa har nog skrattat gott åt när den före detta partiledaren för V, Lars Ohly, fick frågan om han blev ledsen när Berlinmuren föll. Han svarade att han tvärtom blivit glad, han hade minsann fått glädje-sms från en kompis som var på plats. 1989, tre år innan det allra första sms:et i världshistorien skickades.



### *Avsågade räcken*

Det finns de som vill hävda att avsågade räcken upptäckts vid Estonias bildäck, vilket skulle tyda på att dykare beordrats av någon ljusskygg organisation att ta sig in i vraket och undanröja bevis på... något. Kärnvapen, kokainlast, människosmuggling? Det har hittills inte lagts fram några bevis på avsågade räcken, endast skuggor på videofilmer med låg kvalitet. Det vore dessutom livsfarligt för dykare att ta sig in på bildäck och försöka navigera sig i vad som är ett livsfarligt plockepinn av många ton plåt och lös inredning.

### *Samlad kompott av övriga galenskaper*

Det finns hur många tossigheter som helst kring Estonia. De största ämnena har fått ta lite större plats i denna artikel, andra har fått ett kortare bemötande. Men för att vara djävulens mest godsinta advokat kan ju även de mer långsökta tankeövningarna få luftas lite hastigt. Låt oss

kalla dem en generell samling av i varierande grad galna påståenden som verkar vara gripna ur luften efter en krogdispyt:

Besättningsmedlemmar kidnappades.

Kaptenen mördades.

Kaptenen överlevde och finns på hemlig ort.

Kaptenen beordrade besättningen att sänka skeppet för att de smugglade delar av en atomreaktor.

Kaptenen smugglade knark. (OBS: har sitt ursprung i en satirisk text som dessvärre togs ur sitt sammanhang och tolkades på allvar.)

Det av ovanstående som inte förklaras av att passagerarlistorna inte stämde till hundra procent i föråldrade, manuella system – passagerare dubbelregistrerades när deras namn stavats på olika sätt, passagerare som missade båten men stod på listorna som omkomna, passagerare som bordade båten stod inte med på listorna, och så vidare – kan helt enkelt inte motbevisas, på samma sätt som att Guds existens inte kan motbevisas. Bevisbördan ligger hos den andra parten.

### *Sammanfattning*

Det finns uppenbarligen en hel del uppfattningar om vad som "egentligen hände" den 28 september 1994. Vad man bör minnas, särskilt om man är illa berörd personligen av allt som snurrar runt, är att extraordinära påståenden kräver extraordinära belägg. Inga bevis på en konspiration har hittills hållit för granskning. Estoniakatastrofen är en ovanligt väl dokumenterad och belagd händelse.

Det var en fruktansvärd olycka och såren svider fortfarande



*FLORK-taxonomin, tekniker för vetenskapsförnekande – John Cook, SkepticalScience.com*

rande högst påtagligt hos många människor. Att det finns de som vill vinna anseende på att "avslöja" nya detaljer och komma med "nya" spekulationer är något vi dessvärre kommer att få leva med. Vi kanske inte behöver dela ut priser till dem. Men stå ut måste vi.

Förhoppningsvis får denna text effekten att åtminstone någon förflugen galenskap vid någon släktmiddag får ett sakligt bemötande och inte sprids vidare som sanning. ✍

*Haverikommissionen planerar att genomföra en fotografisk utbildning av M/S Estonia under våren 2022 och även ge-*

*nomföra nya intervjuer med överlevare. Den friande domen mot Henrik Evertsson och Linus Andersson om brott mot gravfriden är överklagad och kommer behandlas i Hovrätten, preliminärt den 25 januari 2022.*

### *Tips om vidare förkovring*

Magasinet Filter: både artiklar och podcasts. Den stora, djuplodande granskningen, *Bländverk*, går att läsa för 35 kr för den utan prenumeration. Flertalet artiklar i granskningarna av går att läsa gratis, bland annat *Checklista: Så känner du igen intellektuellt snömos*.

Estoniasamlingen på Riksarkivet: en enorm samling underlag i form av utredningar, rapporter, intervjuer med mera. Det som inte är tillgängligt direkt på webben går att begära ut som offentlig handling.

Cranky Uncle: ett mobilspel som lär ut tekniker för vetenskapsförnekande och tankefel. Skapat av John Cook, grundare av SkepticalScience.com. Svensk översättning är på väg.