

ESTONIA - FUNNET SOM ENDRER ALT

En dokumentarserie laget av Monster for Discovery Norway

Metoderapport levert av

Henrik Evertsson, Bendik Mondal, Frithjof Jacobsen

Om serien

“ESTONIA - funnet som endrer alt” er en dokumentarserie i 5 episoder. Den forteller historien om Estonias forlis, og om prosessen etterpå. Serien inneholder en rekke intervjuer med overlevende, pårørende og andre som har hatt roller eller tilknytning til Estonia-ulykken. Den inneholder også et bredt utvalg arkivmateriale, og helt nye undervannsbilder fra vraket.

Serien hadde premiere i de nordiske landene på strømmetjenesten Dplay 28 september 2020. Siden har Discovery kjøpt rettigheter til å vise serien i hele verden.

Serien er produsert av det norske produksjonsselskapet Monster, for Discovery Norge.

Serien kan sees på Dplay, som nå har byttet navn til Discovery+. Hvis noen i juryen trenger innlogging for å se den, så ta kontakt med oss.

Om denne metoderapporten.

Rapporten er skrevet av produsent Frithjof Jacobsen, redaktør Bendik Mondal og regissør Henrik Evertsson.

Deler av rapporten er på svensk, ettersom dette er Evertssons morsmål.

Jacobsen var ansatt i Monster da serien ble produsert, men er i dag politisk redaktør i Dagens Næringsliv. Mondal og Evertsson jobber begge i Monster.

Spørsmål om innholdet kan rettes til

Frithjof Jacobsen frithjof.jacobsen@dn.no

Bendik Mondal bendik.mondal@monstermail.no

Henrik Evertsson henrik.evertsson@monstermail.no

Innledning

Natt til 28. september 1994 sank passasjerfergen ESTONIA i Østersjøen. Av de 989 som var ombord, omkom 852. ESTONIA var på vei fra Estlands hovedstad Tallinn til Sveriges hovedstad Stockholm da hun forliste. De fleste ombord var svenske og estiske statsborgere.

Fra passasjerene ombord hørte ulyder, til båten kantret fullstendig over for så og synke, gikk det bare rundt en time. For de som hadde klart å komme seg ut av ESTONIA, skulle det gå mye lenger tid før de ble reddet

Ulykken sjokkerte en hel verden. At et relativt moderne passasjerskip, godkjent av klassifikasjonsselskapet Bureau Veritas, uten noe forvarsel kunne forlise og gå under på kort tid, sjokkerte både befolkning og myndigheter.

Parallelt med den nasjonale sorgen i Sverige og Estland, lurte mange på om det var trygt å reise med denne typen ferger i det hele tatt. Behovet for en forklaring på ulykken var enormt. En internasjonal havarikommisjon ble nedsatt, men før den var kommet i gang med arbeidet, ble det klart at ESTONIAS bygport hadde falt av i forbindelse med forliset. Dette ble raskt etablert som årsaken til at fergen sank, og dette ble også konklusjonen til den internasjonale havarikommisjonen da den leverte sin rapport i 1997.

I Sverige og Estland spesielt er ulykken og håndteringen av den fortsatt et åpent sår for mange. Det er sådd tvil om konklusjonene til havarikommisjonen. Det finnes en rekke konspirasjonsteorier om ulykken, og det er en utbredt mistillit til hvordan saken ble håndtert i etterkant.

I serien "ESTONIA - funnet som endrer alt" hadde vi to målsetninger. Den ene var å gi en engasjerende og korrekt fremstilling av historien om ESTONIAS forlis og hvordan saken ble håndtert etterpå. En historisk dokumentar, kan man vel kalle det.

Den andre målsetningen, som denne rapporten handler om, var å finne nye opplysninger som kunne kaste lys over forliset og prosessen i ettertid. Dette var et krevende, men spennende arbeid, der vi brukte en rekke metoder som vi redegjør for i denne rapporten.

Dette fortalte vi i serien

At det eksisterer skader på ESTONIAS skrog som ikke var kjent før vi fant dem

At en av disse skadene sannsynligvis skyldes at noe har truffet skipssiden med betydelig kraft

At beslutningen om å ikke berge omkomne fra Estonias vrak skjedde uten at de som tok den hadde fått all relevant informasjon

At dykkere som skulle undersøke om omkomne kunne berges, mente det var fullt mulig

At flere av de overlevende hadde observasjoner som ikke ble tatt med i havarikommisjonens rapport

At flere øyenvitner hevder å ha sett ukjente militære lastebiler kjøre ombord på ESTONIA rett før avgang ulykkesnatten.

At ESTONIA ble brukt til å transportere militære hemmeligheter i større utstrekning enn det som er kjent til nå

Begynnelsen

Estoniakatastrofen har, liksom andra stora nutidshistoriska händelser, varit med och skapat. Som i stora händelser föds legender, Estonia är inget undantag. Samtidigt, runt årsdagen speciellt, dyker det upp reportage med anhöriga. Dessa reportage brukar inte sällan präglas av en oro över att man inte har alla svar som man kan kräva. Resonemanget går också helt tillbaka till beslutet den 15 december 1994 om att inte bärga Estonia utan istället täcka över fartyget med en betongsarkofag. Det sammantagna intrycket var att Estoniakatastrofen på olika sätt var ständigt aktuell och att många anhöriga inte varit förmögna att gå vidare efter händelsen.

Researchfasen

Förhör

I veckorna efter haveriet genomförde polisen i Sverige, Finland och Estland förhör med de överlevande. Förhören är ganska korta och lite detaljerade. De kastar inte ljus över vad som hände i exakthet. Till Exempel saknas upplysningar om var personerna var på fartyget, en sammanblandning av styrbord och babord och överlag mycket bristfälliga och summariska sammandrag. Förteckningen över förlorat gods är riktigt tilltagen.

Efter att ha läst förhören upplevde vi att det inte gick att få en tillfredsställande helhetsbild av händelseförloppet. Det var helt enkelt för mycket som saknades. Dessa förhör finns redovisade, i en slags sammanflätad berättelse i haverirapporten. Dock var det flera omständigheter som fångade vårt intresse. Bland annat påstår passagerare A att denne sett vatten då han kommer ut från sin hytt på Däck 1 (det däck som är under bildäcket). Passagerare B menar att denne vadade genom vatten och passagerare C att vatten forsar in, men att det inte kommer uppifrån, från bildäcket. I haverirapporten går det inte att skilja de olika vittnesuppgifterna från varandra och dessutom förefaller inte vittnesuppgifterna vara korrekt återgivna. I Haverirapporten beskrivs vattnet som "en rännil" längs korridorsväggen.

Det här faktumet, att vatten i de mängder som verkade beskrivas fångade vårt intresse. En annan intressant omständighet var att procentuellt sett föreföll en hel del ha överlevt på Däck 1, 22 personer allt som allt. Dessa passagerare borde ha sämst förutsättning att rädda livhanken, om det nu inte kunde vara så att de blir varse att fartyget har bekymmer på ett tidigare stadium än andra passagerare, högre upp i båten.

Polisförhören tjänade för oss som en ingång i passagerarnas överlevnadsvillkor. Riktigt nog ska sägas att några förhör är ganska bra. Några passagerare förhörs flera gånger på egna initiativ, dessa framstår som speciellt bra. Men tonvikten ligger i förhören på hur man kom sig upp och ut ur fartyget, hur man hamnade i en livflotte, när man blev räddad etc. Vi var intresserad att veta vad som hände innan olyckan var ett faktum. Därvidlag gav polisförhören föga.

Researchsamtal

Vi genomförde researchsamtal med ett utvalt antal överlevande. Efter gedigen research hade vi en god uppfattning om vart de olika överlevande var i det bekymren började för Estonia. Ett urvalskriterium var då att försöka få ett passagerare från båtens olika däck. Vi upplevde ganska snart att kvinnor berättade och hade andra detaljer än de överlevande männen. Därför väljer vi ha statistiskt sett fler kvinnor än vad som faktiskt överlevde katastrofen.

Researchsamtalen skedde både på telefon och i möten. Vår erfarenhet var att möten i verkligheten gav en bättre kvalitet då intervjuobjektet kan läsas på ett annat sätt. Inledningsvis insåg vi att flera av de överlevande gick in i en slags rutin i sitt berättande. De

medgav att deras överlevnadsskildring hade berättats otaliga gånger. Därför ville vi ta samtalet mer i presens för att komma ifrån mallen de hade. Den här metoden fungerade bra är vår uppfattning. Dessa samtal var i all huvudsak ganska detaljerade. Vi frågade om omständigheter under dagen i Tallinn, vad som skedde ombord, ifall de har några särskilda minnesbilder. Vi frågade till och med vad man åt vid buffén under kvällen. Dessa detaljer kan te sig irrelevanta men då vi ville ha så många detaljer som bara möjligt blandade vi hårda och mjuka frågor för att kunna få så många goda detaljer tillbaka.

Efter researchsamtalen hade vi en etisk diskussion intern i redaktionen om hur man skulle bedöma de överlevandes berättelser. Faktum är att händelsen torde vara mycket traumatiserande och stressande i det de händer. Dessutom kan iakttagelser ha blivit påverkade av bland annat medierapportering etc. Därför inledde vi en omfattande kvalitetskontroll av researchsamtalen. Har det här sagt förut, varför har det inte kommit fram, är det verkligen sant var några av våra kritiska frågor till researchsamtalen. Det hela kokar ner till att de överlevandes berättelser var att anse som mycket trovärdiga och med en mycket realistisk och detaljrikedom som kunde beläggas. Därför tog vi beslutet att anse de överlevande som tidsvittnen.

I våra samtal inser vi en väldigt intressant detalj. Scenariot kring hur och när Estonia sjunker skiljer sig väsentligt på flera punkter mellan de överlevande och Haverirapporten. Det var i vissa avseenden sådana stora avvikelser att vi blev tveksamma. Vårt urval av överlevande hade bestått i vart på båten de kunde vara när olyckan startade, men alla överlevande hävdade samma sak: "Jag har inte blivit förhörd av Haverikommissionen. Allt jag har fått berätta är det korta förhöret med polisen där jag främst fick inkomma med en förteckning av förlorat gods".

Vi kunde inte annat än sammanfatta en del del missförhållanden i ärendet:

Någon sjöförklaring hölls aldrig angående Estonia

De överlevande fick aldrig berätta sin historia

De överlevandes berättelse avviker stort från Haverikommissionens rapport om händelsen.

Haverirapporten kort analys

Haverikommissionens rapport som publicerades i slutet av 1997 kommer fram till att förlisningen skedde efter att Estonia, i hårt väder, slagit av skeppets bogvisir. Konstruktionen var sådan att bakom bogvisiret satt en ramp som bilarna kunde köra in och ut ur fartyget. Denna ramp var på Estonia något förlängd, då Estonias bulb också var något längre. Därför förseddes Estonias bogvisir med ett så kallat "ramp-hus", då rampen stack upp in i visiret. När bogvisiret slås av drar visiret med sig rampen ner, något som lämnar Estonias för helt öppen för havet att strömma in.

Motstridande rapporter

Estonias sjunkförlopp och orsakerna till haveriet har varit livligt debatterade i Sverige, Estland och även internationellt. Samtidigt är Estonias förlisning utrett flera gånger av mycket namnkunniga inom professionen. Vi valde att helt enkelt samla in alla tillgängliga rapporter och gå igenom dem steg för steg. Efter hand som vi genomgick alla rapporter och utredningar som gjorts framkom två tydliga mönster: Haverirapportens tes om bogvisiret och att vatten kommer in i genom bogen är korrekt. Dock menar andra rapportförfattare att det behövs ytterligare vatteninträningar för att få båten att sjunka på det sätt den gör, och inom den tid som har hävdats.

Det tyska varvet som byggde Estonia, Meyer Werft i Papenburg, genomför en egen studie av Estonias sjunkförlopp vari man bland annat hänvisar till att Estonia skulle ha sprungit läck. Meyer Werft genomför också ingående förhör med de överlevande och menar att deras

oppgifter om vatten på Däck 1 kunde tyda på ett hull i skrovet.

Konteramiral Frank Rosenius skrev en rapport vari han föreslår att ventilationssystemet kan ha tagit i n vatten och att det motsvarar den mängd som krävs för att få båten att sjunka. Rosenius rapport är kortfattad och finansierades endast som en förstudie. Dock är den mycket intressant och välskriven.

SSPA skrev en rapport 2008 där man hade, tillsammans med Chalmers, analyserat Estonias sjunkförlopp genom dels datorsimuleringar men även med fysiska modeller. I deras rapport slås fast att tesen om bogvisiret i allt väsentligt stämmer. Dock gör SSPA i sin rapport tre intressanta saker:

De förlänger sjunkförloppet i början. Alltså skruvar tillbaka klockan 10 minuter för att kunna få scenariot att gå ihop.

De föreslår också en alternativ vatteninträngning. Deras tes är att styrbord fönsterrutor inte håller för trycket och kollapsar när Estonia har slagsida. Det här blir en betydande vatteninträngning.

Vidare önskar SSPA att nya dykningar görs vid vraket och att man kan bärga bland annat fönsterrutor för att kontrollera dess hållfasthet. Regeringen avslag den begäran 2009.

I JAICs bakgrundsmaterial räknar man också på en hållighet i skrovet. Detta är inte med i slutrapporten.

Tidslinje

Ett viktig verktyg för produktionen var att bygga en tidslinje där alla viktiga händelser framkommer i detalj. Det här redskapet blev mycket värdefullt för oss. Speciellt från förlisningen till beslutet den 15 december 1994 då den svenska regeringen beslöt att låta vraket och de omkomna förbli i havet för evigt. Där började ett mönster träda fram. Tillsammans med det inscannade materialet kunde vi börja dra slutsatser om hanteringen som inte varit tydliga tidigare. Bland annat kunde vi se att den internationella haverikommissionen (JAIC) tidigt låser sig i en hypotes om förlisningen som sedan blir närmast allena rådande.

Kildemateriale

I produksjonen innhentet og digitaliserte vi et enormt kildemateriale. Det gjaldt både alle dokumentasjon som var samlet i den såkalte Estonia-samlingen, i tillegg til svensk politis offentlige dokumenter om saken. Materialet ble indeksert slik at det kunne søkes i på enkeltord eller begreper.

Grav på sviktende grunnlag

Da Estonia forliste i september 1994 sa både avtroppende statsminister Carl Bildt og påtroppende statsminister Ingvar Carlsson at Sverige skulle gjøre alt som var mulig for å å berge de omkomne opp fra havet. Carlsson sa også at det ikke skulle stå på pengene hvis det var snakk om å berge selve fartøyet.

I desember samme år var alt endret. Da gikk statsminister Ingvar Carlsson på talerstolen i den svenske Riksdagen og sa at regjeringen hadde besluttet av Estonia med de omkomne skulle forbli på havets bunn.

Denne utviklingen interesserte oss. Hva hadde egentlig skjedd i ukene mellom de to uttalelsene? Og hvorfor ble ingen omkomne berget?

Fra eksisterende kilder, bøker og rapporter visste vi at den svenske regjeringen hadde utnevnt et "Etisk Råd" som skulle ta stilling til om de omkomne fra ulykken skulle hentes opp. Det var også kjent at rådet konkluderte med at dette ikke var fornuftig å gjøre. Men vi lurte på hvilket grunnlag rådet tok sine beslutninger på.

Da vi studerte hendelsene i månedene etter ulykken kom vi over en rekke videoopptak av vraket. Både fra utsiden og inne i selve skipet. Disse opptakene stammet fra en et oppdrag som ble gitt til dykkerselskapet Rockwater av svenske myndigheter. Rockwater skulle undersøke om det var mulig å berge opp omkomne fra vraket.

I samme prosess skulle de nederlandske bergingseksperterene i selskapet Smit Tak komme med en rapport om hvorvidt det var mulig heve hele fartøyet.

Vi søkte gjennom alle de digitaliserte dokumentene i Estonia-samlingen, og fant rapportene fra både Rockwater og Smit-Tak. De var interessante.

Det viste seg at Smit Tak etter å ha undersøkt vraket konkluderte helt entydig med at det var mulig å heve Estonia. Det ville bli kostbart, men det var fullt mulig var konklusjonen,

Rockwaters konklusjon var enda mer interessant. Dykkerselskapet skrev i sin rapport at det var fullt mulig å berge et betydelig antall omkomne fra vraket. Lik som var observert da Rockwater dykket var i god forfatning, og flere av dem var enkelt tilgjengelige.

Disse to rapportene ble levert omtrent samtidig med at Det etiske rådet la frem sin konklusjoner for sin oppdragsgiver. I det etiske rådet var inntrykket at både berging av fartøyet og av omkomne var svært vanskelig og farefullt.

Jo mer vi så på datoer og språkbruk, jo mer overbevist ble vi om at Det etiske rådet aldri hadde fått vite hva selskapene som skulle undersøke berging på oppdrag fra den svenske staten kom frem til. Det var jo oppsiktsvekkende.

Med dette som utgangspunkt intervjuet vi biskop Carolina Krook, som var med i Det etiske rådet. Vi intervjuet henne helt åpent om arbeidet, og spesielt om hva slags informasjon rådet fikk om berging av omkomne og fra hvem. Det ble etter hvert klart at konklusjonene fra Rockwater aldri hadde nådd rådet.

Vi sporte også opp Ray Honour, som var en av lederne for Rockwaters undersøkelser av Estonia i 1994. Gjennom ham fikk vi navn på noen av dykkerne som hadde vært inne i selve vraket, og etter en del facebook-leting, samt bruk av noen andre registre, kom vi i kontakt

med Stewart Rumbles i Aberdeen. Han var en av dykkerne som tok seg inn i Estonias vrak, der han selv så en rekke omkomne.

I intervjuet han ga til oss fortalte han at han fortsatt sliter med at man ikke tok de omkomne med opp til overflaten. Rumbles sa det ville vært så enkelt. Det samme bekreftet Honour.

Dette mener vi dokumenterte at beslutningen om å ikke berge omkomne fra Estonia, en beslutning som flere pårørende oppfatter som en stor ekstra belastning, ble fattet på ufullstendig grunnlag. Regjeringen gadd ikke engang å bruke de rapportene den hadde betalt store summer for, da saken skulle avgjøres.

Overlevendes vitnemål ikke tatt med i JAIC.

De overlevende (137 till antalet) blev kortfattat och summariskt förhörda av polisen efter olyckan. Förhören är av mycket bristande kvalitet och handlar kort om olyckan och därefter i stor utsträckning om förlorat gods och personliga ägodelar.

Vid de preliminära research-samtalen som vi höll med de överlevande började ett annat scenario än det som presenteras i haverirapporten växa fram. En springande punkt var tidsuppgifterna som skilde sig noterbart mellan å ena sidan JAIC och å andra sidan några av de överlevande. I haverirapporten anges 00:14 som tiden då M/S Estonia får slagsida, medan flera av de överlevande menar att det började någon minut efter midnatt. En så stor differens, upp till 14 minuter, är anmärkningsvärt i ett scenario som endast varar i cirka 50 minuter. Hur kunde det förhålla sig på det här viset, att haverirapporten och de som faktiskt var på plats har så olika uppfattning i frågan? Vid en genomgång av JAICs bakgrundsmaterial finns några enstaka förhör som hålls av JAIC själva. Dessa förhör koncentrerar sig till besättningsmedlemmar med undantag för ett par överlevande. Av de 137 har alltså bara ett par stycken fått lämna sin redogörelse för vad som hände.

Dessa försvunna 14 minuter indikerar en brist i haverirapporten och ett uppenbart missförhållande som vi väljer att rapportera om. Dessa 14 minuter är av allt att döma kritiska för M/S Estonias förlisning och den tragiska utgången det fick. Att få klarhet i fartygets rörelser, när problemen börjar är väsentliga för förståelsen av olyckan och scenariot som utgör förlisningen.

I vår programserie väljer vi att inte dra några slutsatser kring , som hade en differens på hela 14 minuter. Vid en genomgång av dokumentationen.

Militærtransportene

M/S Estonias forlis den 28 september 1994 skjer i et helt spesielt geopolitisk øyeblikk, noe som skal få stor innvirkningen på diskursen og teoriene rundt forliset i tiårene som kommer. Nesten eksakt tre år før forliset gjenvant Estland sin selvstendighet fra Sovjetunionen, og den unge nasjonen gikk hardt inn for å reetablere seg på den internasjonale arenaen, og søkte å alliere seg med vesten bla. gjennom økt samarbeid med sin nabo på den andre siden av Østersjøen. Etter stor etterspørsel settes nasjonens stolthet M/S Estonia inn for å trafikkere ruten Tallinn-Stockholm og blir de facto den eneste reiseruten mellom øst og vest for den store majoriteten av det estiske folket.

Starten av 90-tallet preges av økt kulturell og økonomisk utveksling mellom Sverige og Estland, men også av vestlige etterretningstjenester sitt inntog i den vennligsinnede baltiske republikken. De russiske styrkene stasjonert i Estland fullførte sin hastige tilbaketreking fra estisk territorium først i august 1994, og under denne prosessen oppsto det store muligheter for vestlig etterretning å innhente etterlatt og stjålet materiell fra den sovjetiske hær. Den skjulte etterretningsvirksomheten i ruinene etter Sovjetunionen ble bedrevet i ly av den storstilte og håpefulle kulturelle og økonomiske utvekslingen mellom Estland og Sverige - hvor M/S Estonia var selve hovedpulsåren.

Allerede i 1995 starter rykteflommen om at det forekom militærtransporter på M/S Estonia. Svenska Dagbladet skriver på høsten om en pårørende som plages av ryktespredningen rundt smugling av ulovlig materiale på M/S Estonia. I 1997 tas temaet opp på tv-programmet «Efterlyst» hvor det hevdes at hemmelig våpenteknologi ble smuglet ut av Estland på ulykkesnatten. I 1999 utgir det tyske verftet som bygde Estonia, Meyer Werft, sin granskingsrapport om forliset. Her hevdes det også at M/S Estonia hadde militært materiale i lasten under forliset.

Opplysningene som florerer blant pårørende og i pressen blir imidlertid aldri gransket av statlige myndigheter, alternativt blankt avvist.

Rundt tiårsdagen for forliset i 2004 får ryktene fart igjen. Tollinspektøren Lennart Henriksson står frem i programmet «Uppdrag Granskning» på SVT hvor han forteller at han i september 1994 ved flere anledninger ble beordret til ikke å gjennomføre kjøretøy som ankom Stockholm havn med M/S Estonia. Henriksson visiterer allikevel de aktuelle bilene, som ankommer hhv. 14. og 20. September 1994, og observerer større mengder «militær elektronikk».

Opplysningene ryster den svenske offentligheten og daværende statsminister Göran Persson oppnevner ankerettspresident Johan Hirschfeldt for å granske «hvordan (det svenske) Forsvaret eller forsvarets materiellverk transporterte forsvarsmateriell på M/S Estonia i september måned 1994. (oversatt fra svensk)». Hirschfeldt konkluderer tilslutt i sin korte granskingsrapport med at han «...ikke har fått grunn til å anta at Forsvaret eller Forsvarets materiellverk har forsøkt (søkt) å transportere forsvarsmateriell ombord på M/S Estonia da fartøyet forliste (oversatt fra svensk)».

Hirschfeldt bekrefter imidlertid at forsvarsmateriell ble transportert med Estonia den 14. og 20. september 1994. I ettertid kritiseres granskningens snevert formulerte mandat, og det stilles spørsmål ved om Hirschfeldt virkelig fikk frie tøyler til å granske spørsmålet om hvorvidt en statlig aktør transporterte militært materiell med M/S Estonia på ulykkesnatten.

Kritikken som ble rettet mot Hirschfeldts granskning, samt den offentlige innrømmelsen om at M/S Estonia ble brukt til å transportere forsvarsmateriell i ukene før forliset har i sum ført til at teorien om militær smugling på ulykkesnatten har vært en av de mest seiglivede og samtidig

kredible teoriene rundt M/S Estonias forlis. Hvorvidt en eventuell smugling har hatt innvirkning på selve forliset er uvisst, men dette sporet var allikevel av relevans for oss all den tid det gir kontekst rundt myndighetens håndtering av, og angivelige hemmelighold rundt, katastrofen.

Etter å ha researchet det overnevnte bakteppet, gjennomførte vi først et lengre dybdeintervju med mannen som utløste innrømmelsen rundt de militære transportene på Estonia - Tidl. Tollinspektør Lennart Henriksson. Henriksson var på ferie, og derfor ikke på vakt, da M/S Estonia forliste, og kan derfor ikke si noe om en evt. hemmelig last på ulykkesnatten. Transportene som han rapporterte om, hhv. Den 14. Og 20. September 1994, har imidlertid blitt bekreftet av Hirschfeldts gransking. Henriksson gjenfortalte sin historie og viste oss dokumentasjonen som lå bak nyhetsoppslagene i 2004.

Sara Hedrenius har siden forliset vært en av de mest profilerte overlevende. Hun har vært kritisk til myndighetens håndtering av katastrofen, men har aldri åpent støttet noen alternative teorier vedr. ulykken. Hedrenius har vært konsekvent i sin historie om synkeforløpet helt siden 1994, men ønsket til oss også å fortelle om sine observasjoner i forkant av avreisen fra Tallinn. Hun hevder å ha observert flere militære lastebiler bli eskortert av motorsykler ombord på M/S Estonia rett før avgang. Denne observasjonen var noe hun først reflekterte over etter avsløringene i 2004, men hun gikk ikke offentlig ut med dette den gangen pga. den pågående granskingen.

I omtrent samme tidsrom som dybdeintervjuet med Hedrenius ble vi kontaktet av en anonym kilde som hevdet at han hadde vært utstasjonert på havnen i Tallinn umiddelbart før Estonias siste avreise. Vi møtte vedkommende ved flere anledninger i Estland, og besøkte også Tallinn havn sammen med han for å en detaljert forklaring av hans observasjon. Han hevdet, i likhet med Hedrenius, at flere (fire stk - Hedrenius mener det var to eller flere) militære lastebiler ble sluppet gjennom sperringene og posisjonert i køen av kjøretøyene som skulle ombord på Estonia. Ved å kontrollsjekke hans beskrivelser av datidens rutiner i havnen med uavhengige kilder, samt ved å lokalisere en håndskreven rapport signert av kilden fra 30. september 1994 kunne våre estiske samarbeidspartnere sannsynliggjøre at vedkommende både var utstasjonert i Tallinn havn og tilstede på plassen i 1994. Vår anonyme kilde ønsket ikke å stille til intervju i vår serie. Granskingen av vedkommendes uavhengige vitnemål styrket imidlertid observasjonen fra Hedrenius.

Som tidligere nevnt utarbeidet det tyske verftet som bygget M/S Estonia, Meyer Werft, sin egen rapport om forliset på slutten av 90-tallet. Som bakgrunn for denne rapporten ble det gjennomført en rekke intervjuer med overlevende.

I verftets bakgrunnsmateriale lokaliserte vi et vitnemål av overlevende Carl Övberg - hvor han hevder at han observert flere militære kjøretøy på vei ombord på Estonia. Dette vitnemålet ble gitt kun noen år etter forliset, og i forkant av avsløringene i 2004.

Etter søk i avisarkiver lokaliserte vi en overlevende som etter alle solemerker måtte være den samme som «Carl Övberg». Det viste seg at Carl Övberg var et alias for Kadir Kaymaz. Kaymaz benyttet det mer svensklingende navnet Carl Övberg da han drev næringsvirksomhet i Sverige og Estland på starten av 90-tallet. Kaymaz var dessverre utilgjengelig per telefon, men gjennom familie fikk vi en adresse vi kunne oppsøke. Etter et bakgrunnsintervju og fremleggelse av dokumentasjon (identitetspapirer fra 90-tallet samt effekter fra hans reise med M/S Estonia), bekreftet Kaymaz sitt over 20 år gamle vitnemål. Han bodde nå i Tyrkia. Vårt team reiste derfor til hans hus i de tyrkiske fjellene for å festsatt hans vitnemål til video for første gang.

I tillegg til å oppsøke og granske vitnemålene til disse førstehåndsvitnene, ønsket vi å granske konteksten rundt de militære transportene og med det vurdere sannsynligheten for at det forekom slik smugling også på ulykkesnatten.

Tidl. Politibetjent Gunnar Ränkel i det estiske kriminalpolitiet var ikke selv tilstede i havnen før M/S Estonias siste ferd, men hevder at lastebilene som ble observert var under det estiske Heimevernets kommando, og at det oppsto håndgemeng mellom grensevaktene og Heimevernet i havnen da lastebilene ankom.

Gravejournalist Stephen Davis har gjennom flere tiår jobbet for flere respekterte nyhetsredaksjoner og tv-program. (The Independent, The Sunday Times, 60 minutes, 20/20). Han har gjennom sin karriere jobbet med flere granskinger av etterretningstjenesten MI6 samt rundt fremveksten og spredningen av konspirasjonsteorier. Flere år før avsløringen av militærsmuglingen på M/S Estonia i 2004 ble Davis fortalt av den velkjente britiske MI6-avhopperen Richard Tomlinson at MI6 hadde deltatt i en etterretningsoperasjon på M/S Estonia. Gjennom en annen, mangeårig kilde i MI6 fikk Davis bekreftet at britene deltok i operasjonen hvis mål var å frakte sovjetisk våpenmateriell ut av Baltikum. De involverte landene skal flere ganger ha blitt advart av russiske etterretningstjenester, og det skal også ha vært sovjetisk våpenteknologi ombord på M/S Estonia da hun forliste.

Etter den ekstensive informasjonsinnhenting, både av vitnemål og dokumentasjon, gransket vi inngående den offisielle listen over kjøretøy som var ombord M/S Estonia på ulykkesnatten. Vi fant ingen spor etter kjøretøyer som stemte overens med de som var observert og omtalt av vitner.

Vi konkluderte i sum med at det rådet legitim usikkerhet rundt spørsmålet om det var militært materiell ombord på M/S Estonia da hun forliste. Gjennomførte granskinger tar ikke innover seg vitnesbyrdene vi presenterer i vår serie, og fremdeles er dokumentasjon rundt M/S Estonias forlis gradert som topp hemmelig av både svenske og amerikanske etterretningstjenester. Etter flere runder med anker fikk vi et endelig nei på innsyn i disse. Vi vurderte derfor vår publiserte informasjon som kredibel og av allmenn interesse.

Skaden

Etter omfattende research rundt havarikommisjonens rapport, debatten om den i ettertid, og se to senere utredningene om Estonias forlis, satt vi igjen med et avgjørende spørsmål. Fantes det ukjent skade på fartøyet eller ikke? En uoppdaget skade kunne forklare hvordan Estonia sank så raskt etter at hun hadde tippet helt rundt og lå med kjølen i været.

Det var også klart at betydelige deler av Estonias vrak ikke hadde vært metodisk undersøkt eller dokumentert.

Vi bestemte oss for å se om vi kunne gjøre egne undersøkelser av vraket. Spesielt de delene av det som ikke tidligere hadde vært inspisert.

Dette ble et omfattende og krevende arbeid.

Estonias vrak ligger i Østersjøen, sør for Finland. Vraket ligger på cirka åtti meters dyp. Dette er en dybde som erfarne dykkere kan nå uten dykkerklokke eller andre typer veldig avansert utstyr, men det er samtidig så dypt at det krever solid erfaring og god innsikt i de sikkerhetsvurderingene som gjelder for slike dykk.

I utgangspunktet så vi for oss at det var dykkere som skulle gjøre denne jobben.

Vi skjønnte raskt at vi måtte ta kontakt med erfarne og profesjonelle dykkermiljøer for å skaffe kunnskap om hvordan man kunne komme seg ned til vraket, og hvordan man utrustet og satte opp en slik ekspedisjon.

Her kommer det inn noen kildevernsvurderinger som gjør at vi ikke kan si spesifikt hvem vi gikk til for å få hjelp i utgangspunktet, men vi kom i kontakt med et dykkermiljø som hadde erfaring med filming av vrak, og dette ble starten på dykkeprosjektet.

Det første vi lærte var at vi trengte en båt som kunne huse dykkere og filmcrew. Et fartøy som kunne være en base på overflaten. Å kartlegge Estonias skrog ville ta lang tid, og kreve flere dykk med forskriftsmessig hvile mellom. Vi trengte også et team med dykkere som hadde erfaring med vrakdykking på såpass krevende dyp, og som kunne filme.

Ganske raskt forsto vi også at dykking til Estonias vrak bød på helt egne juridiske og etiske utfordringer.

Vraket av Estonia er av flere land definert som en grav med tilhørende gravfred. Dette er nedfelt i en traktat som flere av landene rundt Østersjøen har undertegnet. Traktaten forplikter landene til å behandle havområdet rundt vraket som en grav, det vil si at man ikke skal bevege seg i det eller komme for nær det. I noen land, blant annet Sverige, er dette fulgt opp med nasjonale lover som gjør det straffbart med all form for undervannsaktivitet i farvannet rundt vraket. Norge har ikke undertegnet traktaten. Det har heller ikke Tyskland.

Dette ga to konkrete utfordringer. Den ene var å finne ut om det var lovlig for oss å dykke ned til vraket. Den andre var om det ville være etisk og journalistisk forsvarlig å drive journalistisk arbeid på et objekt som er definert som er grav.

Vi fikk en juridisk vurdering av det norske advokatfirmaet Wiersholm som ga oss mange oppklarende svar. De slo fast at ettersom Estonia ligger i internasjonalt farvann, og Norge ikke har undertegnet den omtalte gravfredstraktaten, så tilsa den internasjonale havretten at vi fritt kunne dykke ned til fartøyet. Havretten gir ikke anledning til å hindre fri ferdsel eller virksomhet i internasjonalt farvann. Rettighetene en nasjon, i dette tilfellet Finland, har i sin

økonomiske sone, knytter seg til kommersiell aktivitet, og det var ikke tilfelle i et slikt dykk. Konklusjonen var derfor at dette var juridisk gangbart. Vi kunne risikere å bli rammet av svensk strafferett, spesielt hvis det var svenske statsborgere med på jobben, advarte likevel utredningen om. Den advarselen viste seg å være forutseende.

Vi tok også grundige diskusjoner, både i redaksjonen, med våre oppdragsgivere i Discovery-systemet og med andre om hvorvidt det ville være presseetisk riktig å dykke ned til vraket. Man regner med at det ligger flere hundre omkomne fanget i vraket fremdeles, og de har selvsagt krav på å bli behandlet med respekt. Vi tok også høyde for at en dykkeoperasjon kunne vekke oppmerksomhet og utløse mediedekning mens den foregikk, uten at vi kunne si så mye om hva vi lette etter eller hva vi eventuelt fant. Dette kunne være belastende for pårørende etter ulykken.

Vi landet likevel på at det var etisk forsvarlig å dykke ned til vraket for å undersøke det. Men vi lagde et sett med selvpålagte begrensninger for å være sikker på at vi tok så mye hensyn som mulig:

Vi skulle kun filme vraket fra utsiden, vi skulle ikke ta oss inn i selve vraket

Vi skulle ikke filme omkomne, eller gjenstander som kunne knyttes til dem. Hvis dette likevel havnet som opptak i kamera, skulle det slettes ved første anledning, og ikke vises til noen flere enn de som var involvert i opptak eller sletting.

Vi skulle kun observere vraket, ikke endre på noe eller ta med noe prøver eller lignende til overflaten. Vraket av Estonia skulle være helt likt når vi var ferdige som da vi begynte.

Vi skulle ikke offentliggjøre at vi foretok dykket eller søke oppmerksomhet om det på forhånd eller underveis. Dykkeekspedisjonen hadde et rent journalistisk formål.

Men dette på plass kunne vi fortsette organiseringen. På grunn av gravfredstraktaten forsto vi at ekspedisjonen ikke kunne gå ut fra noen havn i Sverige, Finland eller Estland. Det var Tyskland som pekte seg ut som det eneste praktisk mulige landet å reise fra. Dette innebar at vi fikk en reisetid i sjøen på rundt 60 timer fra havn og frem til vrakstedet. Og det samme tilbake igjen.

Ekspedisjonen måtte også skje før høstværet ville gjøre det umulig å oppholde seg i vannet såpass lenge som dykk på disse dypene krevde. I planleggingsfasen var det fortsatt dykk med dykkere vi la opp til.

Vi fikk utrustet en ekspedisjon på det tyske fartøyet FRITZ REUTER, som hadde erfaring med vrakdykking i Østersjøen. I tillegg til båtens mannskap, leide vi inn to profesjonelle dykkere med erfaring fra undervannsfilmning.

Vi hadde også med en ROV (Remote Operated Vehicle), det vil si en fjernstyrt undervannsfarkost utstyrt med kamera. En undervannsdroner om man vil. ROVen var eid av Linus Andersson, en erfaren svensk ROV-operatør, som også var med på ekspedisjonen. Vi hadde også med JAKOB OLSZEWSKI, som hadde erfaring fra et tidligere dykk ned til vraket. Han var leid inn som konsulent.

Fra produksjonen var Henrik Evertsson med som regissør og ekspedisjonsleder, i tillegg til en fotograf og en lydtekniker. Produsent Frithjof Jacobsen ledet ekspedisjonen fra land, og var jevnlig i kontakt med Evertsson via satelittlefon. Satelittlefon var i lange perioder båten eneste kontaktmulighet med omverdenen, utenom radiosambandet som brukes på sjøen.

Ekspedisjonen dro ut fra Rostock i slutten av september 2019. Da FRITZ REUTER kom inn i svensk farvann merket vi at fartøyet ble observert fra luften at svenske overvåkingsfly. Noe tid etter ble Frithjof Jacobsen ring opp av det tyske rederiet som eide båten, som fortalte at de var kontaktet av tysk politi på oppdrag fra Finland eller Sverige. Dette var da litt uklart. Vi forsto da at vår plan om å dra ut til Estonia uoppdaget ikke kom til å bli noe av. Svenske myndigheter hadde fått et tips om ekspedisjonen, og fulgte den nærmest minutt for minutt.

Før avreise Rostock hadde vi fått tak i en meget presis posisjonsangivelse på vraket. Kilden til dette må vi holde skjult, men det viste seg senere at posisjonen var helt nøyaktig, nærmest på meteren. Da FRITZ REUTER kom til vrakområdet lå det imidlertid et fink kystvaktfartøy og ventet, nøyaktig på vrakets posisjon. Hvis dette ikke flyttet seg, ville det bli svært vanskelig å komme ned til vraket.

Her fikk vi igjen for de grundige juridiske vurderingene på forhånd. Etter radiodialog med det finske kystvaktfartøyet, der vi holdt fast ved at dette var et tyskflagget fartøy i internasjonalt farvann, flyttet den finske kystvakten seg en halv sjømil, slik at vi kunne gjøre det vi kom for. Vi var åpne på sambandet med at dette handlet om dokumentarfilming, og at det var to svenske statsborgere om bord. (Henrik Evertsson og Linus Andersson).

Det første som skjedde av undersøkelser var via ROVen som Linus opererte. Allerede på første ROV-kjøring fant vi den nye skaden på vrakets styrbord side. Ved de senere kjøringene var det dette området vi konsentrerte oss om.

Samtidig som ROV-jobbingen foregikk, ble vi vist stor oppmerksomhet av finsk kystvakt. Det var overflygninger med helikopter, og det som foregikk på dekk ble filmet. Finsk kystvakt sendte også ut pressemelding om at gravfreden var krenket, og dette ble nyheter i flere land.

Den pågående oppmerksomheten fra finske myndigheter, og den usikkerheten dette skapte om hva som ville skje videre i ekspedisjonen var belastende. Det skapte stress og anspenhet. Det var ikke lett å vite om finsk kystvakt eller eventuelt andre nasjoner ville oppsøke området når ekspedisjonen var kjent og beskyldt for å krenke gravfreden.

Etter et samlet vurdering besluttet derfor produsent Frithjof Jacobsen, i samråd med kapteinen på FRITZ REUTER, at det ikke var forsvarlig å sende dykkere ned til vraket. Dette kunne gi bedre bilder av den ukjente skaden, og kanskje også mer informasjon, men vurderingen var at dette ikke var verdt risikoen, slik ekspedisjonen hadde utviklet seg.

Hjemturen til Rostock ble lagt gjennom internasjonalt farvann så langt det var mulig, for å unngå kontakt med svenske myndigheter.

I Oslo ble det opprettet kontakt med et tysk advokatfirma som kunne bistå dersom politiet ventet på kaia i Rostock. Vi var forberedt på en rekke ting, fra arrestasjoner til beslag av materiale eller utstyr. Vi hadde også sørget for en rekke backup-løsninger for å sikre at bildematerialet ikke skulle gå tapt.

Heldigvis var møtet med tysk politi på kaia i Rostock ganske u dramatisk. De nøyde seg med å ta personalia på de som var ombord, og fortalte at de hadde avvist en svensk anmodning om å beslaglegge opptakene vi hadde gjort.

Etter en drøy uke i sjøen kunne Henrik Evertsson i slutten av september 2019 vende tilbake til Oslo med filmopptak av en hittil ukjent skade på Estonias skrog. Vi skjønnte at vi hadde funnet noe stort, men vi skjønnte også at vi hadde mye jobb foran oss for å analysere skaden.

(Etter dykkeekspedisjonen ble Henrik Evertsson og Linus Andersson først mistenkt, deretter siktet og tiltalt for brudd på den svenske loven om gravfred for Estonia. Begge har vært i avhør. Frithjof Jacobsen har også blitt avhørt av svensk politi. Rettssaken er berømmet til Gøteborgs tingrett i slutten av januar 2021.)

Analyse

Det første vi gjorde for å analysere skaden var å finne ut hvor på fartøyet den satt, og hvor stor den var. Her hjalp ROV-operatør Linus Andersson til, med sin erfaring fra 3D-modellering basert på opptak fra ROV. Vi hadde også brukt Estonias fender som referanse under ROV-kjøringene, så med den som utgangspunkt, kunne vi plassere skaden relativt nøyaktig på skroget. Til hjelp i dette arbeidet brukte vi detaljerte tegninger av Estonia, som vi hadde fått tak i delvis i den digitaliserte Estonia-samlingen, men også gjennom en innsynsbegjæring hos Krigsarkivet i Stockholm som hadde flere tegninger etter en synkeforlørsstudie som var gjort tidligere.

Arbeidet til Linus viste at skaden var ca fire meter høy, vel en meter bred og at skipssiden på skadestedet var trykket inn med omlag en meter. I skadestedet var det også forvridt metall og man kunne se inn på spantene som stålplatene var sveiset rundt. Hoveddelen av skaden var rundt fenderen, det vil si omtrent der skillet mellom bildekket og passasjerdekket under bildekk gikk. Men skaden forplantet seg også videre ned under vannlinjen i form av en sprekk. Skaden lå på styrbord side, samme side som båten fikk slagside til under forliset.

Dette var informasjonen vi begynte med. Vi skjønnte at det var mange spørsmål knyttet til denne skaden og hvordan den kunne ha oppstått. Vi kom fort frem til at vi måtte forsøke å finne ut så mye som mulig om den og ha med det i serien. Ellers risikerte vi at det ville komme en rekke spekulasjoner eller at den kunne bli tatt til inntekt for noen av de mange konspirasjonsteoriene som eksisterte om forliset.

Vi bestemte oss derfor for å vise frem skaden til noen utvalgte eksperter for at de kunne sin vurdering. Dette ble gjort under løfte fra ekspertene om å ikke fortelle noen om det de hadde sett. Vi sendte heller ingen opptak digitalt, men dro og møtte ekspertene fysisk og viste frem bilder, eller viste dem live på videokonferanser.

En av de første vi kom i kontakt med var FRANK BØRRESEN på Minedykkerkommandoen i Sjøforsvaret. Han skulle vurdere om skaden kunne skyldes en eksplosjon. Teorier om at noen hadde sprengt hull i Estonias skrog på ulykkesnatten var det mange av. Også det tyske verftet som bygget fartøyet hadde hevdet dette i sin gjennomgang av havarirapporten.

Basert på bruddflatene og hvordan stålplatene rundt skaden så ut, utelukket BØRRESEN nærmest med full sikkerhet at skaden skyldtes en eksplosjon.

Så hva så vi på da? Vi tok kontakt med professor JØRGEN AMDAHL på NTNU i Trondheim. Amdahl er professor i marin teknikk, og hadde erfaring både med skader på skog og havarikommisjonsarbeid. Etter å ha gransket videobildene fra Estonia, og drøftet dem med en gresk kollega, konkluderte Amdahl med at dette så ut som en skade fra et sammenstøt.

Det ble lenge vurdert om skaden kunne ha oppstått da Estonia sank, som følge av de kreftene som er sving når et skip står på høykant eller kantrer. Men skadens karakter gjorde at det var sammenstøt som ble vurdert som mest sannsynlig.

Sammenstøt var selvsagt en spennende teori. Men hva kunne ha truffet Estonia?

I samarbeid med Amdahl ble det besluttet å forsøke å analysere skaden for å finne ut hvor store krefter som måtte til for lage en slik skade ved et sammenstøt.

Vi hadde dimensjonene på skaden, men for at Amdahl og NTNU skulle gjøre denne utregningen trengte vi opplysninger om skrog og konstruksjon. Det var ikke umiddelbart enkelt å få fatt i.

Vi hadde tilgang til en rekke tegninger av Estonia, inkludert detaljerte oversikter over hver etasje i skipet. Men konkrete tegninger av skipets konstruksjon på skadestedet hadde vi ikke. Vi manglet eksakte data på hva slags stål som var brukt i denne delen av skipssiden, både dimensjoner og kvalitet. Dette måtte vi få tak i for å få simulert et sammenstøt.

Vi tok kontakt med Meyer-verftet som hadde bygget Estonia for å høre om de kunne gi oss disse opplysningene, men etter noen runder med verftets kommunikasjonsavdeling og deres jurister, sa de nei. Meyer-verftet hadde som policy at de ikke skulle bidra til noe mer som hadde med Estonia-forliset å gjøre.

Vi forsøkte da å få tak i opplysningene fra det franske klassifikasjonsselskapet Bureau Veritas, som hadde godkjent fartøyet første gang hun ble tatt i bruk og ved en rekke senere anledninger. Også her fikk vi nei på generelt grunnlag.

Dette ble en nøtt. Når døren var stengt hos de to som vi visste kunne gi oss svar, måtte vi lete andre steder. Vi begynte å søke i fritekst i den enorme mengden dokumenter fra Estonia-samlingen som vi hadde indeksert digitalt. Lette etter dokumenter som omhandlet stål og dimensjoner. Vi fant kontrakten mellom rederiet og verftet da fartøyet ble bygget, der det var noen spesifikasjoner oppgitt. Etter hvert fant vi også en faktura for vedlikehold, der en av jobbene som var spesifisert handlet om å bytte noen stålplater i skroget, samt utbedre fenderen. Her var tykkelsen på stålet og stålkvaliteten spesifisert på fakturaen. Dette var det gjennombruddet vi trengte.

Amdahl fikk opplysningene, og vi forklarte hvordan vi hadde funnet dem. Han la dem inn i simuleringsprogrammet med noe sikkerhetsmargin i forsiktig retning. Altså at vi heller gjorde platene tynnere enn de var enn motsatt, for å ikke få et resultat som var overdrevet.

Simuleringen viste at en skade som den vi hadde oppdaget på Estonias skrog krevde en betydelig kraft utenfra. Amdahl forklarte at det kunne dreie seg om et objekt på 1000 tonn som traff skipet med en fart på 5 knop, eventuelt et objekt på 5 000 tonn som traff siden av Estonia med en fart på to knop. Skaden kunne også ha oppstått hvis Estonia traff en stein eller en klippe eller noe annet solid da den sank og traff bunn.

Amdahl holdt det for lite sannsynlig at skaden kunne være forårsaket at baugvisiret som løsnet og som kunne ha truffet skipssiden. Til det var skaden for stor og visiret for lett. Nå kjente vi at vi begynte å nærme oss grensen for hva vi kunne si om skaden uten å gli over i det spekulative. Men muligheten for at skaden kunne ha oppstått i møte med havbunnen, måtte vi sjekke ut. Hvis det var en sannsynlig årsak, måtte det komme tydelig frem i serien.

Vi visste fra dykket at havbunnen i Østersjøen stort sett består av leire. Men vi trengte bedre dokumentasjon på dette. I Estonia-samlingen fant vi dokumenter som knyttet seg til planene om å dekke over skipet med betong. I den forbindelse ble det gjort en undersøkelse av havbunnen rundt vraket for å kunne beregne hvordan et slikt betonglokk kunne legges over Estonia. I denne undersøkelsen, der man hadde tatt prøver av havbunnen, kom det frem at området der Estonia ligger består av flere lag med leire. På våre opptak så vi heller ingen større steiner eller klipper som åpenbart kunne forklare skaden.

Vi mente derfor at det var grunnlag for å si at denne skaden var oppsiktsvekkende, og at den kunne ha oppstått før Estonia forliste, eventuelt i forbindelse med forliset men før hun traff havbunnen. Vi kunne ikke gi noe endelig svar på hva som forårsaket den, men mente at oppdagelsen var viktig nok til at den fortjente stor oppmerksomhet. Noe den jo også fikk.

Utfordringer

Det ligger i sakens natur at de aller fleste av kildene i dokumentarserien er bosatt utenlands. Dette førte til ekstensiv reisevirksomhet under opptaksperioden, samt at det var utfordrende å gjennomføre innledende, fysiske, research-samtaler i forkant av intervjuene. Innledningsvis i produksjonsperioden prioriterte vi lengre research-reiser, men etter hvert som arbeidet skred frem tilkom stadig nye kilder, noe som satte høye krav til planlegging og logistikk rundt gjennomføring av opptak utenlands.

Gjennom hele produksjonen jobbet vi tett med en researcher/koordinator i Tallinn. I tillegg til å lokalisere samt gjøre avtaler med intervjuobjekter, fungerte han også som tolk under opptakssituasjonen. Pga. den lave engelsk-kompetansen til de fleste estiske kildene, var det essensielt at de fikk formidlet sin historie på sitt morsmål. Dette krevde tydelig kommunikasjon med, og kunnskap hos, ekstern-researcher/koordinator.

Covid-19-pandemien slo også til i den avsluttende fasen av opptaksperioden. Med utgangspunkt i råd fra eksterne smittevernskonsulenter (Stamina) utarbeidet vi en egen smittevernsprosedyre som vi fulgte strengt på de avsluttende opptakene, hvor flere i risikogrupper var involvert.

Hva gjelder kildeutvalget merket vi tidlig en sterk motvilje mot å delta i serien hos flere sentrale aktører. Dette dreide seg i all hovedsak om beslutningstakere som innehadde sentrale stillinger i årene etter forliset, men også de som har hatt beslutningsmakt i avgjørelser gjeldende Estonia i senere tid. Dette satte oss i en problematisk situasjon. I serien kritiseres myndighetenes håndtering av, og havarikommisjonens sluttrapport om, forliset i detalj. Hvordan skulle vi sikre en balansert fremstilling av saken hvor også de «anklagede» fikk komme til orde og fikk svare på anklager mot deres arbeid?

Diskusjonen rundt Estonia har siden 90-tallet vært preget av flere mer eller mindre kredible konspirasjonsteorier. Aktørene som fremmer disse er av naturlige årsaker svært villige til å stille til intervju. Med denne ubalansen i kildetilfanget måtte vi være ekstra bevisste på ikke å ende opp med en serie som utelukkende fremmer alternative teorier til forliset, og ikke skildrer myndighetenes arbeid og narrativ på en sannferdig og nyansert måte.

I arbeidet med å researche frem arkivmateriale til serien, hadde vi derfor et spesielt fokus på å finne frem til makthavernes samtidige uttalelser til mediene. Gjennom dette materialet ble kildene som ikke ønsket å stille til intervju representert gjennom sine tidligere uttalelser. I tillegg ble de forelagt evt. påstander om eller kritikk mot deres arbeid. De fikk tilbud om å kommentere på dette off-cam. De fleste valgte allikevel ikke å delta på noe vis - noe det også opplyses om i sluttplakater på de aktuelle episodene.

Konsekvenser

Estonia-serien fikk enorm oppmerksomhet i Sverige, Estland og en rekke andre europeiske land da den ble lansert. Den har også utløst en rekke tiltak og beslutninger hos myndighetene i Sverige og Estland. Vi legger ved et utvalg ting som har skjedd i forbindelse med serien. I kronologisk rekkefølge.

Men den store tingen som har skjedd er at svenske og estiske havarimyndigheter nå skal undersøke vraket på nytt, for å finne ut hvordan skaden vi har avdekket kan ha oppstått. Disse undersøkelsene vil sannsynligvis kreve dykking, og derfor åpner nå Sverige for å endre loven om gravfred

Myndighetene i Sverige og Estland viser nå for første gang på mange år vilje til søke ny kunnskap om Estonia-forliset. Vi er stolte av å ha bidratt til det.