

Fokus Estonia kommenterar – 2022-06-20

Under SHK:s undersökningar i juni har det antytts att det stora hålet (E1) i styrbordssidan som avslöjades i en TV-dokumentär 2020, har orsakats av bottenkontakt med en tidigare okänd klippformation på havsbotten.

I vår rapport, "The 2022 Estonia Investigation Initiative", har vi visat att det inom området på styrbordssidan, som vi benämner som skadeområdet, finns ett stort antal identifierade hål, minst nio till antalet. En del av dessa kan hänga samman, lika väl som de kan vara oberoende av andra hål i skrovet. Vi har också visat att skadeområdet är betydligt mycket större än vad som gjordes känt av haverikommissionerna 2021. Våra uppgifter har nu bekräftats av den estniska haverikommissionen som slår fast att skadeområdet på styrbordssidan är 40 meter långt.

Eftersom skadeområdet även sträcker sig in under fartyget går det inte att dokumentera skadorna fullt ut med fotogrammetri. För att kunna göra det, och därmed möjliggöra en fullständig 3D-bild av skadeområdet, måste bottensediment, sten, grus och lera som dumpats i anslutning till området tas bort.

Området har däremot dokumenterats noga med videokamera på en ROV. Dessa filmer utgör till stor del grund för våra undersökningar.

Vi återger här en bild som visar placeringen av de olika hålen inom skadeområdet. Tidsangivelserna refererar till den sekvens som filmats av ROV:n.

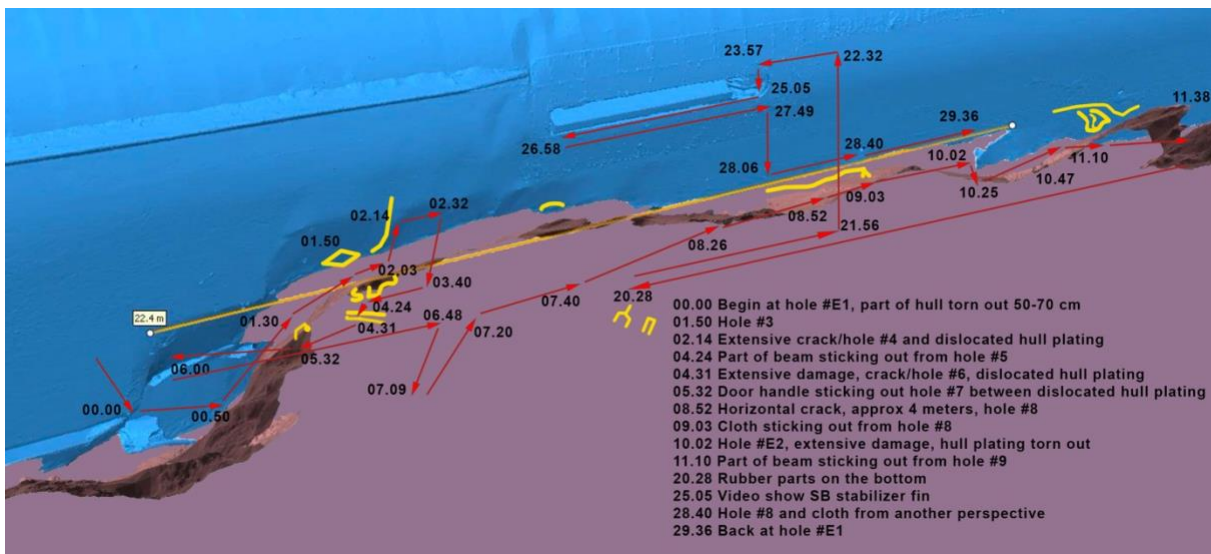


Bild 1: Mot fören

Skadeområde

Mot aktern

E1 (tid 00.00) är det hål som visades i dokumentären och där det bevisligen dumpats stora mängder av sten alldeles intill hålet (se fotogrammetribild Fokus Estonias rapport "The 2022 Estonia Investigation Initiative")

E2 (tid 10.02) är det aktre och större hålet som upptäcktes men inte visades i dokumentären. Det finns nära en helt platt och hård yta, som kan utgöras av hårdpackad lera eller en klippvägg.

Vid E1 har bottengeometrin förändrats varför en Sub Bottom Profile som Statens haverikommission använder sig av inte kan ge det svar som eftersöks, det vill säga hur botten såg ut vid förlisningen.

På bilden nedan syns en del av de tusentals ton stenar som dumpats runt fartyget, bland annat intill E1 hålet. Bilden är hämtad ur den fotogrammetriska undersökning som utfördes under den förre estniska statsåklagaren Margus Kurms expedition 2021.

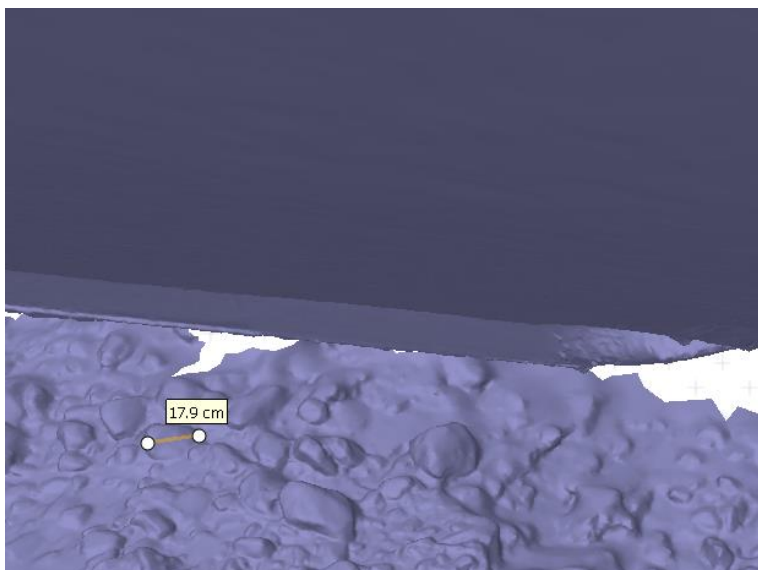


Bild 2. Dumpad sten vid hål E1.

Statens haverikommission använde sig av ROV:ens manipulatorarm för att försöka fastställa ifall det finns berg under Estonia som kan ha orsakat hålen. Att manipulatorarmen slinter när den trycks mot botten är självklart om den trycks mot sten och utgör inte bevis för att det är berg. Just vid E1 visade Kurms undersökning med en ROV:s manipulatorarm att det var mycket lera. Vi vet också att det där ligger mycket sten.

För att överhuvudtaget kunna göra någon bedömning av skadorna och havsbotten i detta område, måste man rimligtvis inte bara borra såsom Martinsson på Stockholms universitet och Fokus Estonia föreslagit, utan också skaffa sig en uppfattning om var och hur mycket av de kontrakterade över 500.000 ton sand, grus och stenmassor har hamnat.

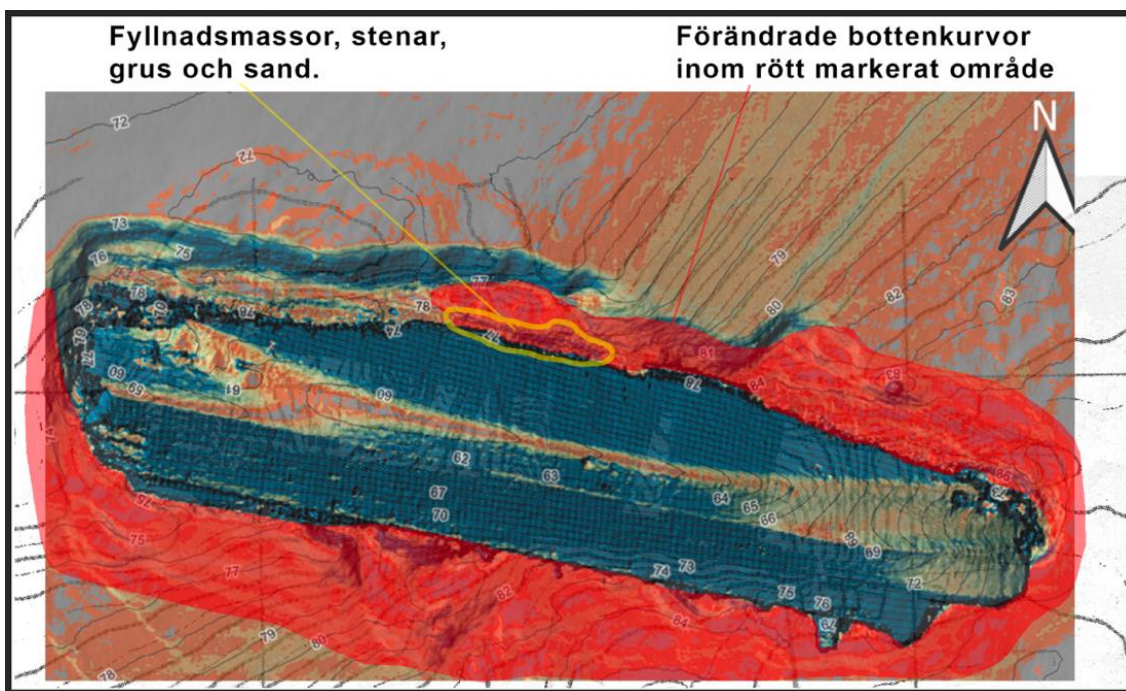


Bild 3. Förändrad bottengeometri, dumpade stenmassor. (Jfr. SU rapport EL21-Estonia, fig MB8) Längs styrbordssidan har botten höjts utefter en 40 meter lång sträcka.

Uppkomsten, både av hål E 1, E 2 och FE 6 är svåra att förklara med skrovets bottenkontakt med tanke på hur vissa av stålplåtarna böjts utåt liksom en stålbalk som också böjts ut från skrovet. Även om deformationen (intryckningen), delvis kan bero på bottenkontakt, förklarar det inte hålets uppkomst.

Förhastade och ej solitt underbyggda slutsatser är olyckliga i sammanhanget.

Beträffande skadorna (som visats på Discovery) anser vi att det med nuvarande kunskapsläge inte går att komma till slutsatsen att skadorna förorsakats genom att fartygets sida träffat stenar eller klippformationer på botten, därför att:

1. Det har dumpats 100.000-tals ton av sten, grus och sand runt vraket. Den nuvarande bottengeometrin stämmer inte med den som rådde 1994. Detta har hittills förbisetts och följaktligen inte utretts. Babords sida ligger nu på botten så att skorsten och huvuddelen av bryggan är täckta av sediment. (6 till 9 meter högre botten)
2. På styrbords sida är en ca 40 meter lång sträcka av botten midskepps förhöjd. Detta syns tydligt på Multibeam-bilder. Området sträcker sig förbi det tidigare kända skadeområdet, men inget av detta är utrett.
3. Innanför de hål som filmats och dokumenterats, finns omfattande skador på fartygets struktur vilka svårigen kan ha orsakats av skrovets kontakt med botten.
4. Ett antal av skrovets skrovplåtar har fläkts utåt upp till 70 cm på ställen som vi mätt. Plåt dras eller fläks inte utåt vid träff mot botten och stenar och/eller berggrund har inga hullingar som kan förorsaka sådana skador.
5. Estonias snabba sjunkförlopp kan svårigen förklaras utan förekomst av omfattande hål under fartygets bildäck.

Fokus Estonia

Länk till The 2022 Estonia Investigation Initiative:

<https://fokusestonia.se/the-2022-estonia-investigation-initiative/>

Länk till Det här är Fokus Estonia:

<https://fokusestonia.se/det-har-ar-fokus-estonia/>