

# MS Estonia: 80 metrów do prawdy

9 lutego 2010

28 września 1994 roku na Bałtyku w nocy zatoneła MS Estonia. Olbrzymi prom pasażersko-samochodowy. Gigantyczne sztormowe fale pochłoneły niemal tysiąc osób. Czy mieliśmy do czynienia z ogromną tragedią wynikającą z ludzkich błędów lub usterek technicznych czy też celowym działaniem pewnym służb specjalnych, które nie chciały, aby prom dotarł do portu w Sztokholmie?

Tragedia, która wydarzyła się 15 lat temu na Morzu Bałtyckim jest drugą po zamachach z 11 września katastrofą pod względem ilości ofiar, jaka miała miejsce od Zimnej Wojny. Wszystko wskazuje jednak na to, że zatonięcie Estonii nie było przypadkiem czy skutkiem awarii technicznej. Spoczywający na dnie Bałtyku wrak wciąż skrywa tajemnicę tego co wydarzyło się tak naprawdę na jego pokładzie. Ale zacznijmy od początku.

Do katastrofy doszło 28 września 1994 roku w godzinach między 00:55 a 01:50 na Bałtyku, podczas rejsu z Tallina do Sztokholmu. Estonia miała przypłynąć do Sztokholmu o 9.30. Na pokładzie znajdowało się 989 pasażerów i członków załogi. Większość pasażerów była Skandynawami, a załoga była w większości estońska. Zgodnie z ostatecznym raportem pogoda była zła, porywy wiatru sięgały do 20 m/s, z siłą 7 – 8 w skali Beauforta, a fale sięgały od 3 do 4 metrów. Najwyższa w tym dniu, zarejestrowana na północnym Bałtyku, fala osiągnęła 7.7 metra. Esa Mäkelä, kapitan pobliskiego statku Silja Europa, który później brał udział w działaniach ratunkowych, opisuje pogodę, jako fatalną ale też typową dla sztormów na Bałtyku. Nie zmienia to faktu, że wszystkie promy w tym czasie pływały według rozkładu.

Trasa promu.

Pierwszą oznaką problemów był dziwny odgłos tarcia metalu o metal, który pojawił się około 01.00, kiedy statek mijał archipelag Turku, jednak podczas oględzin furty dziobowej nie wykryto żadnych uszkodzeń. Około godziny 01:15 burta oderwała się od kadłuba; statek nabrał silnego przechyłu na prawą burzę. Około 01.20 przez system informacji wewnętrznej statku wypowiedziano słabym, damskim głosem słowa: „Häire, häire, laeval on häire”, co w estońskim oznacza: „Alarm, alarm, alarm na pokładzie”. Wkrótce w ten sam sposób zaalarmowano załogę. Niedługo po tym na statku został ogłoszony generalny alarm ratunkowy. Przechył zwiększył się do 30 – 40 stopni na prawą burzę, co sprawiło, że nie można było już się przemieszczać bezpiecznie po pokładzie statku. Drzwi oraz przejścia zostały zablokowane, aby uniemożliwić ewentualne przelewanie się wody. Pasażerowie, którzy próbowali się uratować zostali uwięzieni. O godzinie 01:22 nadane zostało przez załogę wezwanie Mayday, jednak jego forma nie spełniała międzynarodowych norm. Komunikacja ustała około 01:29. Po blisko siedmiu minutach od nadania pierwszego sygnału pomocy Estonia znikła z pola widzenia wszystkich radarów. Z powodu braku zasilania i silnego przechyłu akcja ratownicza na promie była spowolniona i utrudniona. Statek Mariella dotarł na miejsce tragedii około 02:12; pierwszy helikopter o 03:05.

Tak wyglądał oficjalny, tragiczny łańcuch wydarzeń. Niestety, życie pokazało, że Estonia kryje o wiele więcej tajemnic niż mogłoby się wydawać. W moim reportażu Jutta Rabe, wspomina o znikających ludziach. Avo Piht to estoński kapitan. Media informowały o jego odnalezieniu i hospitalizacji – sceptycy tłumaczą to chaosem informacyjnym, który wystąpił po tragedii. Interpol uznał jednak, że istnieją wystarczające dowody aby wystawić za zaginionym kapitanem europejski nakaz zatrzymania.

Dziwi też przebieg wydarzeń. Mówi się, że nie można było przewidzieć odpadnięcia burty, że była niewidoczna z mostku. To nieprawda, pokład promu był monitorowany, dziwić może to,

dłaczego mimo takiej kontroli, w porę nie podjęto odpowiednich działań.

Kamera monitoringu MS Estonia.

MS Estonia niewiele różniła się standardem od jednostek pływających dzisiaj. Monitoring, grodzie sztormowe na każdym pokładzie oraz masa różnego rodzaju technologicznych zabezpieczeń, mająca umożliwić bezpieczne dotarcie na miejsce podróżującym.

Gdy w 1997 roku szwedzki rząd zaproponował zabetonowanie wraku aby uniemożliwić jego penetrację, pojawiły się wtedy pogłoski o radioaktywnym materiale jaki miała przewozić Estonia. Już wtedy było głośno o tak zwanych „militarnych transportach” na pokładzie Estonii, na które szwedzki rząd miał przemykać oczy. Hipoteza o radioaktywnym materiale (kobalcie) mającym znaleźć się na Estonii, a którego wydostaniu Szwedzi mieliby próbować przeciwdziałać wydawała się być dosyć rozdmuchaną i raczej bajkową. Jakież zdziwienie wywołał program „Uppdrag Granskning” (szwedzki program przypominający polski „Super Wizjer” lub „Uwagę!”) gdzie dziennikarze śledczy dotarli do szwedzkiego celnika, który przyznał, że na Estonii zdarzały się „tajne transporty”. Jak sam stwierdził, istniały zarządzenia z góry aby przemykać oczy na określone samochody, które miały wjeżdżać bez kontroli i poza wykazem na prom MS Estonia. Ujawniono też rozmowę telefoniczną tegoż celnika ze swoimi byłymi szefami.

Podczas niej, przyznali oni aby nie wspominał o tych faktach w mediach, kiedy zadzwoniono oficjalnie, odmówili komentarza. Celnik pewnego razu zanotował numer rejestracyjny wozu oraz zajrzał do ładunku, były tam pudełka z urządzeniami elektronicznymi. Pojazd był zarejestrowany na firmę Ericsson, która wtedy współpracowała ze Szwedzką armią, której dostarczała takie urządzenia jak radary do łodzi podwodnych czy urządzenie komunikacyjne. W obliczu tych faktów, rząd

Szwecji w 2006 przyznał, że transporty faktycznie miały miejsce, jednak zdementował pogłoski aby miały zaistnieć w dniu tragedii i odmówił dalszych komentarzy zasłaniając się tajemnicą wojskową, która będzie obowiązywać przez najbliższe 70 lat.

Jeszcze bardziej przykra sprawa to wywiad z rosyjskim ekspertem, który stwierdził dwa dni po katastrofie, że po zatonięciu nadal istnieje duże prawdopodobieństwo, aby na promie, na dnie Bałtyku, były żywe osoby a Rosjanie dysponują i doświadczeniem i możliwościami aby natychmiast podjąć akcję ratunkową. Szwedzi odmówili skazując wszystkich, którzy mogli przeżyć na śmierć. Do artykułu załączam i ten telefax.

Innym wątpliwym faktem są taśmy z podwodnych ekspedycji. Dr Hennig Witt już w 1997 nakreśla pewnie rysy i prawdopodobne teorie zatonięcia promu, porusza sprawę przemytu broni potwierdzonego w 2006 roku a co najważniejsze wskazuje na podejrzane pauzy w taśmach z filmów z oficjalnych wypraw. W 2008 roku do Szwedzkiego Laboratorium Kryminalistycznego wpłynęły kasety z tych ekspedycji. Niestety wiele oryginałów zaginęło w dziwnych okolicznościach a kopie nie zawierają wielu informacji, które mogą ujawnić zewnętrzne manipulacje. Nie mniej badania te wykazały, że na niektórych kasetach brakuje materiałów w niektórych przestrzeniach czasowych.

Dziwić może zainteresowanie FBI, które wystawiło propozycję współpracy zaraz po zatonięciu promu, którą odrzucono. Innym ciekawym faktem jest rozmowa Jutty Rabe, niemieckiej dziennikarki, która postawiła tezę o transportach z byłego ZSRR do USA. Na lotnisku w Sztokholmie miały czekać samoloty którymi miał być odebrany materiał wojskowy. Należą do szwedzkiego milionera, który skwitował fakt tym, że nie wie co robiły w tym czasie na lotnisku.

Widok z mostka na pokład.

Niektórzy sądzą, że ta tragedia nas, Polaków nie dotyczy. Dotyczy, jesteśmy jako ludzie, pewną zbiorowością, którą nieuczciwość i gwałt na podstawowych prawach człowieka powinna niepokoić oraz solidaryzować, tym bardziej, że jest to zamach na wolę rodzin, które w dużej większości chcą aby prom wydobyto a ofiary pochowano w godny sposób. W centrum Sztokholmu rodziny ofiar ufundowały pomnik, widnieje tam cytata: „Spośród ofiar, 461 było obywatelami Szwecji. Normalne państwo troszczy się o swoich obywateli. Szwecja nigdy tego nie zrobiła. Ostatecznej przyczyny tragedii nigdy nie ustalono”. To prawda, raport komisji obwinia odpadnięcie burty dziobowej –dlaczego to się stało? Na to pytanie komisja nie odpowiedziała nigdy, pozostawiając masę spekulacji. Wracając do początku akapitu, dla tych, którzy uważają, że odpowiedzialność zbiorowa to przeżytek przytoczę wątek polski który wystąpił.

Piotr Barasiński był żonaty ze szwedzką stewardesą, która pracowała na MS Estoni, Caritą. Przed tragicznymi wydarzeniami z 1994, Carita, poprosiła męża aby ten w razie jej śmierci pochował ją w rodzinnym mieście w Uppsali. Do końca życia próbował wydobyć ciało swojej żony. Bezskutecznie. Szwedzkie ministerstwo spraw zagranicznych groziło Polsce surowymi konsekwencjami jeśli nie powstrzyma naszego obywatela przed zamiarem wypraw na wrak (przed ekspedycją z Juttą Rabę, którą Piotr poprosił o pomoc, wielokrotnie wymieniano korespondencję ze Szwedzkim rządem aby umożliwić legalną ekspedycję, bezskutecznie). Barasiński nigdy nie wydobył ciała swojej żony. W 2006 roku zmarł na raka.

Innym ważnym aspektem tej sprawy jest penetracja wraku przed oficjalną ekspedycją (kilkanaście dni po katastrofie) przez szwedzką armię.

Sztokholmski pomnik ofiar katastrofy .

Narosłe wokół tragedii MS Estonia pytania i wątpliwości wokół

przebiegu wydarzeń, niechęć szwedzkiego rządu do udzielania odpowiedzi na kluczowe pytania stwarza podatny grunt dla wszelkiego rodzaju domysłów a nawet teorii spiskowych. Obok wspomnianych wyżej wątków dotyczących zaangażowania rosyjskich służb specjalnych pojawiają się niejasne informacje dotyczące działalności na Bałtyku amerykańskich łodzi podwodnych. Pojawiły się wręcz głosy, iż MS Estonia mogła zostać storpedowana przez jedną z nich. Nawet jeśli to prawda, prawdopodobnie nigdy nie dowiemy się przyczyn podjęcia takiej decyzji.

Nie jestem z tych, którzy za wszelką cenę próbują udowodnić, że teoria konspiracyjna miała miejsce, wskazuję tylko wątpliwości, których nie powinno być. Osobiście, bardzo interesując się tą sprawą, nie mam pojęcia czy Estonia zatonała sama czy jej ktoś pomógł, zbyt mało jest informacji na tyle pewnych aby postawić na którymś z tych rozwiązań a prawda spoczywa na głębokości 80 metrów. W artykule nie poruszam na przykład wątków, które sam jako hobbysta tematu uznaje za wątpliwe – np. podejrzane paczki, które były widoczne podczas penetracji wraku przez komisję JAIC interpretowane przez zwolenników teorii spiskowych jako pozostałości po materiałach wybuchowych. Wokół tej sprawy jest wiele nieścisłości, podejrzanych interesów, rzeczy które powodują, że mogły (ale nie musiały) wystąpić okoliczności sprzyjające w większym lub mniejszym stopniu do tak katastrofalnego biegu wydarzeń. Dziennikarska godność i ludzka uczciwość, nie pozwalają mi przejść obok tej sprawy obojętnie. W zawód ten wpisany jest obowiązek piętnowania deformacji systemu, który nie spełnia swojej roli w tak bolesnych sytuacjach, pozostawiając wątpliwości godzące w pamięć rodzin ofiar... Tak wielu ofiar, zostawiając niedomówienia próbuje zamknąć ten rozdział historii. Ludzka pycha, pieniądze, ciemne interesy – często przyczyniają się do tragedii, w takich sytuacjach należy ukarać winnych a można tego dokonać tylko w jeden sposób, podnosząc wrak z Bałtyku. Mam nadzieję, że doczekamy kiedyś tego dnia. Okręt Waza czekał 333 lat na

wydobycie z dna morza, ile tym razem zaczekamy?

Autor: Bartosz Staszewski

Źródło: [Infra](#)