

**PARVLAEV
ESTONIA**

PARVLAEV ESTONIA

Rootsi riigi hukk

Stefan Torssell

Rootsi keelest tõlkinud Allar Sooneste



Originaali tiitel:
Stefan Torssell
M/S Estonia
Svenska statens haveri
Alterna Media 2016

Toimetanud Siiri Soidro
Kujundanud Villu Koskaru

© Stefan Torssell 2016
Tõlge eesti keelde © Allar Sooneste ja Tänapäev, 2018

ISBN 978-9949-85-294-9
www.tnp.ee

Trükitud AS Pakett trükikojas

Kogu ajalugu on lugu inimestest

Mia mälestuseks,

kellega ma ei ole kunagi kohtunud, kuid kes on pärast ootamatut telefonikõnet avaldanud minu elule otsustavat mõju.

Ühel päeval küsis käsikeskjaama operaator, kas ma võtan vastu kõne. Helistaja oli mees, kes otsis vastust tervele hulgale küsimustele. Võtsin kõne vastu, kuid ei saanud selgust, mida ta õieti soovis. Küsimused olid liiga keerulised, et vastata neile vaid paari lausega.

„Sa ei pea mulle rääkima, mis on su tegelik eesmärk, aga kui ütled, miks sa helistad, võin su ehk juhatada õigesse instantsi, kus vastatakse kõigile sinu küsimustele,“ andsin nõu.

Mees kõhkles mõne sekundi.

„Minu tütar hukkus Estonial,“ teatas ta.

© Stefan Torssell 2016

Sisukord

Eessõna 13

1. PEATÜKK

Sissejuhatus 19

Poliitiku revanš 21

2. PEATÜKK

Ro-ro-laevad vallutavad Läänemere 25

Noa laevast saab ro-ro-laev 25

Zenobia hakkub 30

Kronprinsessan Victoria 32

Nordström & Thulin alustab reisilaevandust 34

3. PEATÜKK

Riik kaotab kontrolli 37

Tsaar, Lenin ja Rasputin 37

Majakavang 42

Uus töökorraldus laevandusametis 45

9

4. PEATÜKK

Ajastu vaim ja laevanduspoliitika 50

Muljeid Estonia-eelsest ajast 50

Estoniast saab ministrite küsimus 59

5. PEATÜKK

Laev, mis sattus laevandusajaloos valele kursile 65

Estonia saab uued sertifikaadid 65

Veel üks ametnik avaldab arvamust 71

6. PEATÜKK

Katastroofipäev 75

Tuntuks saanud sadamariigikontrolli protokoll 75

Laevahukk 91

Ebaõnnestunud päästeaktsioon 98

Carl Bildt astub lavale 109

Protokoll kirjutatakse lõpuni 111

Sõnum jõuab omasteni 117

Laevandusinspektsiooni asutakse uurima 121

Turus ja Tallinnas 123

7. PEATÜKK

Hämamise esimene faas 125

Hämamise arhitekt 125

Leinajumalateenistus Suurkirikus 130

Last päästetakse 132

Stolt Comex 137

Frasoni esimene aruanne 144

Göran C-O. Claessoni debatiartikkel 150

Omaksed organiseeruvad 154

8. PEATÜKK

Hämamine võtab ilmet 157

Eetikanõukogu 157

Matus või mälestusjumalateenistus? 163

Ametlik sukeldumine 165

Valitsuste ettevalmistused 169

Frasoni teine aruanne 171

9. PEATÜKK

Järellainetus 176

- Kindlustus ja kohtuprotsessid 176
- Hämamise arhitekt jätkab tööd 183
- Vraki ebaõnnestunud katmine 184
- Ingvar Carlssoni süümepiinad 186

10. PEATÜKK

Hukkunud õigusriik 190

- Ametikohtade vahetused laevandusinspeksioonis 190
- Uus peadirektor 194
- Peadirektor vallandab oma sekretäri 198
- Kättemaks jätkub 204
- Meresõiduohutuse komitee tsiteerib 206
- JAICi sisetöö 208
- Lit de parade* jõulukuuse ees 217

11. PEATÜKK

Mõelda tuleb inimestele 220

- Armastus ja haud 220
- Lars H. Gustafsson 228
- Sisemine kompass 232

12. PEATÜKK

Pöördepunktid 237

- Faktirühma paljastus 237
- Võltsitud protokoll 244
- Mis oli Faktirühma motiiv? 252
- Rahvusvaheline konverents 258
- Riksdagi Estonia-rühm 260
- Meedia jätkab keerutamist 261

13. PEATÜKK

Debatt ägeneb 270

Sõjalised veosed tulevad ilmsiks 270

Riksdagi debatt 275

14. PEATÜKK

Ja aastad möödusid 280

Andmebaas Estoniasamlingen 280

Mini-Estonia 283

Kaitseministeeriumis 291

Saksa laevatehas 296

15. PEATÜKK

Õigusriigi hukk 316

Hauarahu seadus 316

Kriis kriisiasutustes 318

16. PEATÜKK

Mõtisklused 323

Sõjaväeõppused Läänemerel 323

Intsident, juhtum ja õnnetus 325

Kas vrakis oli ellujäänuid? 332

Jaht võorivisiirile 334

Kuhu nad kadusid? 341

17. PEATÜKK

Kakskümmend aastat hiljem 355

Epiloog 371

Eessõna



Tõstetud võrvisiiriga parvlaev Estonia kai ääres. Pardalesõiduramp on langetatud kaile

Kogenematu nooremadrusena seisin ma ro-ro-kaubalaeva autoteki võöris. Olin kaheksateistkümneaastane. Laev seisis kai ääres. Pardalesõiduramp minu selja taga oli suletud. Mäletan veel praegugi, kuidas tüürimees juhtpaneelilt võörisiiri sulges, samal ajal mulle uut tehnikat selgitades. Minu pea kohal olid süüdatud tugevad päevavalguslambid. Visiir langes ülevalt alla nagu ekskavaatori kopp. Päikesevalgus kadus. Oli tunne, nagu oleksin sattunud koopasse.

Vöörivisiir surus kummitihendi tugevalt vastu laeva. Hästi õlitatud hüdrokolbide paar lukustus valju kolksatusega ettenähtud asendis. Oli tunda diislikütuse, määrdeõli ja autode heitgaaside lõhna. Aga mul polnud aimu, et vöörivisiiri riivid puudusid. Teie, lugejad, tahate võib-olla küsida, mispärast on just minul selle loo kohta nii põhjalikud teadmised. Ma tunnen keskkonda ja inimesi ning mäletan meeleolupilte.

Noores eas jalutasin kord ühel hilisöhtul koos Peter Nobeliga läbi Uppsala. Hiljem andis Rootsi valitsus talle ülesande tegelda Estonia huku järgsete kindlustusküsimustega. Ka Karin Söderiga tutvusin juhtumisi umbes samal ajal. Ta hakkas juhatama eetikanõukogu, mille ülesanne oli lahendada Estonia hukkamisega seotud eetilisi probleeme. Ma ei suuda senini mõista, kuidas võis selline väliselt üdini hea inimene nagu tema oma passiivsusega teistele nii palju kahju teha. Anders Lindströmiga tutvusin kaua enne seda, kui temast sai laevandusameti peadirektor.

Ro-ro-parvlaev Zenobia uppus aastal 1981. Laevahukukomisjoni esimees ja sekretär olid minu õpetajad. Minu õpetaja oli olnud ka Hans Rosengren, kellest sai hiljem Estonia laevahukukomisjoni liige.

Olen tüürimehena seilanud ro-ro-laevadega Põhja-Atlandil. Pingutasime tugevate vandikruvidega ahtrirambi kette, et vesi ei tungiks autotekile. Telegrafistil olid unehäired. Ta veetis öid minu juures sillal ja puistas südant. Ta loobus sellest tööst.

1990. aastate algul (enne Estonia hukku) külastasin ma Turu ja Stockholmi merepäästkeskusi. Mõni aasta pärast seda määrati mind laevandusinspeksiooni Norrköpingi peakorteri büroodirektoriks. Sattusin iga päev kokku kolleegidega, kes olid ametivõimude jooksupoisid.

Estonia huku 10. aastapäeva mälestustseremoonial septembris 2004 palusid sugulaste organisatsioonide esindajad mul öelda mõne sõna. Koosviibimine toimus Norrmalmi väljakul Stockholmis. Sellest ajast alates olen liige Estonia-rühmas, millesse kuulub valitsuse liikmeid, laevaehitajaid, juriste, ajakirjanikke, omakseid ja ellujäänuid. Rühm tegutseb selle nimel, et korraldada Estonia huku uus, sõltumatu uuring.

Parvlaev Estonia ehitati Meyeri laevatehases Saksamaal. Olen laevatehast külastanud ja selle juhtkonnaga kohtunud.

Olen niisiis ringi liikunud Estonia huku sündmusteahela perifeerias.

Kui Titanic 14. aprillil 1912 uppus, uuriti läbi sündmuste kogu kulg. Reisijad andsid selgitusi ja meeskonna tegevust analüüsiti. Aga me ei tea, kuidas nägid välja sisemised administratiivsed ja otsuseid langetavad süsteemid.

Estonia huku asjaolud mätsiti külmalt, halastamatult ja väga osavalt kinni. Miks toimunud varjati, kuidas seda tehti ja kelle huvid mängus olid, seda kirjeldab see raamat.

Olen kasutanud allikaid, mis on loetletud kirjanduse nimistus. Osa neist mainin ma juba kohe siin.

Estonia ehitanud Saksa laevatehas korraldas juba varakult oma uuringu (Saksamaa eksperdirühm). Laevahukukomisjon, mis edaspidi kannab raamatus nime JAIC*, avaldas oma aruande 3. detsembril 1997. Aruande on hukka mõistnud kogu laevandusmaailm.

Valitsuse moodustatud analüüsirühm esitas novembris 1998 aruande ühiskonna tegutsemise kohta pärast Estonia hukkumist.

Bertil Calamnius, kes on raamatu pühenduses nimetatud Mia isa, avaldas 2009. aastal sündmuste kalendri koos mahuka isikunimede loeteluga. 2014. aasta sügisel ilmus temalt ka raamat „Vad hände med MS Estonia” („Mis juhtus parvlaevaga Estonia”).

Anders Jörle ja Anders Hellbergi 1996. aastal ilmunud „Katastrofkurs” („Katastroofikurss”) oli üks esimesi sel teemal Rootsis avaldatud raamatuid. Autoreid on süüdistatud erapoolikuses JAICi suhtes. Põhjus võib olla selles, et raamat ilmus enne, kui valmis JAICi aruanne, ja seetõttu pääsesid nad valusast kriitikast, mis sai aruandele osaks. Head faktilist materjali on ka 2001. aastal ilmunud Knut Carlqvisti raamatus „Tysta leken” („Vaikne mäng”).

Susanna Popova ja Mats Holm kirjeldavad raamatus „Protokoll” (2003) tähelepanuväärset Estonia inspekteerimise ja sellele järgnenud protokollide võltsimise kulgu.

* Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden (JAIC).

Lisaks eespool mainitule on mul hulgaliselt oma materjali ja infot, mida ei ole kusagil avaldatud. Olen Saksamaa eksperdirühmalt saanud loa kasutada nende pildimaterjali.

Olen raamatus esitanud üksnes kontrollitud ja hästi dokumenteeritud andmeid. Kogu kaudselt saadud teabe stiilis „keegi kusagil rääkis” kontrollisin ise üle. Sageli ei leidnud see info uurimise käigus kinnitust.

Kõiki fakte ei ole võimalik välja selgitada. Ametiasutused on dokumente põletanud või seitsmekümneks aastaks salajaseks tunnistanud. Ametiisikud on valetanud, vassinud ja võltsinud. Vastutavad isikud keelduvad küsimustele vastamast. Olen pidanud vaeva nägema, et ise mitte langeda sama madalale tasemele.

Kui töötasin laevandusinspeksioonis, tegin vahel õhtuti või nädalavahetustel ületunde. Mõnikord olin ruumides täiesti üksi. Vahel juhtus, et saabus mõni faks. Üks faksiaparaat seisis registraatori ruumis. JAICi Soome pool saatis oma dokumente just nimelt sellele faksile, vahel tuli neid paksude pakkidena. Ma ei lugenud mitte kordagi seda, mis polnud minule määratud. Tõstsin need paberid kohe eemale. Minu käed võivad niisiis olla hoidnud dokumente sensatsiooniliste andmetega, mida ma puutumatus põhimõtet järgides ei ole lugenud. Olen ka praegu veendunud, et toiminis õigesti. Seevastu olen kõhklematult kasutanud avalikke paljastavaid dokumente ja tunnistajate ütlusi.

Ma ei ole raamatus peatunud laevahuku kulul ega tehnilistel küsimustel. Küllap on paljud lugejad tänulikud, et nad ei pea lugema pikki insenerianalüüse. Need on olemas, kuid mitte selles teoses.

Olen kirjutanud ühtviisi palju nii tulevikust kui ka nüüdisajast. Meie ajastu ei ole nii vapper, et otsida 852 inimese hukkamise tõde, ega nii väärikas, et lasta omastel nad matta.



Estonia. Ehitatud 1980. aastal Saksamaal Papenburgis, Meyeri laevatehases. Pikkus 155,40 meetrit, laius 24,20 meetrit, süvis 5,60 meetrit, sõidukiirus 19 sõlme. Mootorite võimsus 17652 kW (24 000 hj). 605 kajutit, 1355 voodikohta. Mahutavus kuni 2000 reisijat ja 460 autot. Foto: Staszewski/Wikimedia

1. PEATÜKK

Sissejuhatus

Parvlaev Estonia hukkus kolmapäeval, 28. septembril 1994 reisirajal Tallinnast Stockholmi. Laeva pardal oli 989 inimest. Neist pääses 137 ja uppus 852. Meestest sai surma 80 protsenti, naistest 95 protsenti. Veerand meeskonnast pääses. Vaid 3 protsenti naisreisijaist jäi ellu. See oli suurim tsiviilkatastroof Euroopas pärast teist maailmasõda. Uppumise kulg oli dramaatiline.

Laevaga oli pikemat aega veetud lagunenu Nõukogude Liidu sõjatehnikat. Seejärel toimetati sõjaline salakaup edasi, muu hulgas Lähis-Itta. Üks adressaatidest oli Hosni Mubarak diktatuurirežiim Egiptuses, kellega Rootsil olid juba palju aastaid head suhted. Palju viitab sellele, et kaupa läks ka teistesse riikidesse. Rootsi oli transiitriik. See tuletab meelde, kuidas Rootsi lubas teise maailmasõja ajal Saksa sõjajõududel niinimetatud püsiliiklusena liikuda läbi kogu riigi.

Rahvusvaheliste reeglite kohaselt peetakse reisilaeva, mis veab sõjalist kaupa, sõjatranspordilaevaks reisijatega pardal. Laev kaotab siis reisilaeva immunitedi. Kui sõdiv riik uputab niisuguse laeva, et takistada sõjalisel veosel jõuda eesmärgini, loetakse seda sõjaliseks tegevuseks.

Palju aastaid kasutati Estonia reisijaid inimkilbina ebaseaduslike sõjaliste veoste veol, mille eest kandis vastutust Rootsi riik. Reisijaid hoiti teadmatuses. Majanduslik kahju, mille eest pidid vastutama kindlustusseltsid, laevakompanii ja ka Rootsi riik, ähvardas muutuda püramidaalseks. Juriidiline ja poliitiline vastutus olid veel suuremad.

Otsekohe pärast laevahukku moodustasid Rootsi, Soome ja Eesti valitsus ühise uurimiskomisjoni. Edaspidi kannab see tekstis nime JAIC*. Ellujäänud reisijaid ei kuulatud üle, meeskonnalt ei nõutud küsimustele vastamist vande all. Kolme aasta pärast esitas komisjon lõpparuande. Selle on hukka mõistnud kogu laevandusmaailm.

JAIC ei suutnud tõestada, et Estonia oli sadamast lahkudes merekõlblik. Ka ei olnud laev ette nähtud sõiduks liinil, millel teda kasutati. Kui laev vahetas lippu, andis Soome laevandusinspeksioon sellele välja eksitava sertifikaadi, teisisõnu võltsitud rahvusvahelise sertifikaadi. Kui Estonia Tallinnast väljus, oli laev kreenis, millele JAIC ei võtnud vaevaks leida selgitust. Tehnilist hooldust tehti laeva pardal lohakalt. Võõrivisiir laskis läbi merevett. Viisteist minutit enne laeva väljumist viidi selle pardale sõjaline kaup. Laadimist jälgis Eesti sõjavägi. Õnnetust ei ole mitte kunagi juriidiliselt kontrollitud.**

Laev ei saa uppuda nii, nagu JAIC seda kirjeldas. Estonia põhjas pidi olema auk, mis tekkis kereplaatide purunemise, kokkupõrke või veel tõsisema põhjuse tagajärjel.

Hämamine algas juba Estonia hukkamise ööl. Seda juhiti Rootsist. Mõni päev hiljem kogunesid kirik, meedia, õigussüsteem, Riksdag ja poliitilised erakonnad Rootsi riigivõimude selja taha ning võtsid vaikiva ja passiivse hoiaku. Nemad ei pidanud vastutama õnnetuse eest, kuid järgisid Rootsi traditsiooni olla riigiga solidaarne. Igaüks võttis vaikselt ja kuulekalt oma positsiooni sisse. Paljud alustasid head karjääri.

Seevastu osutati õnnetuse süüdlastena eestlastest meeskonnale ja Saksa laevatehasele, kus laev oli neliteist aastat varem ehitatud. Ellujäänuid ja hukkunute omakseid nimetati vastutustundetuks, kui nad nõudsid, et õnnetuse põhjuse uurimiseks tuleb korraldada sõltumatu rahvusvaheline ekspertiis.

* Joint Accident Investigation Commission of Estonia, Finland and Sweden (JAIC).

** Kõik väited on raamatus edaspidi tõestatud.

Estonia ei olnud tavaline laev, vaid poliitiline projekt, mis lõppes massimõrvaga. Õnnetuse põhjuseid oli rohkem kui üks. Laevahukuni viis paralleelsete sündmuste jada. Alanud hämmamisega varjati mitte ainult paljude inimeste vastutust, vaid ka paljude inimeste ebapädevust. Mitte ükski hämmamises osaleja ei anna praegu küsimustele vastuseid.

Poliitiku revanš

1970. aastate algul tutvus laevaomanik Sven Salén noore üliõpilasest poliitiku Carl Bildtiga. Bildt, kes õppis Stockholmi ülikoolis politoloogiat, võeti samal ajal laevakompaniisse keskkonnaanalüütikuks.*

Saléni laevakompanii oli naftaveoturul üks Rootsi suurimaid ja Carl Bildt sai ülevaate laevanduse mõtteviisist sellisena, nagu see juhtkonna ruumides kuju võttis.

* Lundberg, Lars „Bilder av Bildt”, lk 50.



Noor Carl Bildt oli 1970. aastate algul Saléni laevakompanii keskkonnaanalüütik. Kaader Rootsi televisiooni dokumentaalfilmist „Carl Bildt – Ekstsellents”, 20. aprill 2013

Keskkonnaanalüütik ei töötanud enam kompaniis 1973. aasta naftakriisi ajal ega ka mitte siis, kui Saléni reederifirma 1981. aastal pankrotti läks. See oli läbi aegade suurim pankrot Rootsis. Kuid põgus viibimine juhtkonna ruumides oli Carl Bildtile piisav selleks, et luua enda jaoks selge arusaam, kuidas laevandus tema meelest toimima pidi. 1991. aasta valimiskampaania ajal tegeles ta laevandusprobleemiga. Ta oli kakskümmend aastat üritanud oma laevanduspoliitikat läbi suruda, kuid tulutult.

15. septembril 1991 saavutasid valimisvõidu kodanlikud erakonnad. Carl Bildt astus peaministrina ametisse 4. oktoobril. Juba 31. oktoobril jõudis Riksdagi lauale ettepanek: „Kommunikatsiooniministeeriumi valdkonnas lõpetada laevanduse toetamine ja võtta kasutusele rahvusvaheline register.”*

Rahvusvaheline register tähendab seda, et Rootsi reederil on õigus palgata Rootsi laevadele välismaa meeskondi teiste riikide lepingute ja töötasude alusel. Oli oodata palkade vähenemist kahe kolmandiku võrra.

Kuid riigikantselei kulisside taga juhtus midagi. Kommunikatsiooniminister Mats Odell ei saanud seaduseelnõu valmis. Uue laevanduspoliitika asemel sõlmisid tööturu pooled kokkulepe, et reederid saavad laevanduse jätkuvaks toetamiseks 600 miljonit Rootsi krooni. Küsimus oli otsustatud. Kuid üks pisike mure oli veel.

Rootsi reederite ühingu esimees Ronald Bergman oli paar aastat varem asunud tegelema tulusa reisijateveoga üle Läänemere. Tal oli väike tähelepandamatu laev Nord Estonia, mis kurseeris Stockholmi ja Tallinna vahel, ning ta tahtis Nord Estonia rootslastest meeskonna asendada välismaisega. Ta oli terve aasta olnud Rootsi Meremeeste Liiduga riius.** Carl Bildti valimiskampaania lubadused oleksid lahendanud kõik Bergmani probleemid. Ta ei olnud valitsuse tegevusega rahul ning soovis endale ja oma laevale erandit. Ta oli reederite ühingu esimees ja läbirääkimistel oli tema sõna kaalukas.

600 miljoni Rootsi krooni suurune tugi laevandusele kujutas endast tervet paketti suulisi ja kirjalikke kokkuleppeid. Üks

* Rootsi valitsuse seaduseelnõu 1991/92:38.

** „Slaget om opinionen”, välja andnud Rootsi Meremeeste Liit. Ilmumisaasta puudub, tõenäoliselt 1992/1993.

kokkulepe oli see, et Nord Estonia tuleb asendada teise laevaga, mis sõidab Eesti lipu all. Carl Bildt andis ka lubaduse, et Rootsi ehitab Tallinna uue laeva jaoks reisiterminali. Carl Bildt nimetas laeva päästeköieks Läände. See laev oli Estonia, mis sai suure saladuskatte all osaks Rootsi välispoliitikast.

•

18. septembril 1994 kaotab kodanlik valitsus valimised. Ingvar Carlsson valmistub võimu üle võtma. 27. septembril kutsub Ingvar Carlsson lahkuva valitsuse Stockholmi Rosenbadi hoonesse dineele. Kella kahe paiku öösel lahkub Carl Bildt peolt. Siis heliseb tema mobiiltelefon. Kõne tuleb Rootsi kaitsepolitseist, Säpost.*

„Estonia on uppunud.”

Carl Bildt tõttab oma kabinetti. Seal räägib ta kogu öö telefoniga**. Ta ei informeerigi mitte kedagi ega delegeeri mitte midagi edasi. Kell 12 päeval lendab ta Turusse. Kell 17 seisab ta kogu maailma telekaamerate ees. Öhus lendavad veel helikopterid, lastiks surnukehad. Mitte keegi ei tea, kus asub Estonia vrakk. Ellujäänuid ei ole veel üle kuulatud. Carl Bildt selgitab mikrofoni ja kaamerate ees, et laeva võõrivisiir purunes ja vesi pääses peatekile. Laevahuku põhjustas konstruktsiooniviga.***

Kedagi ei üllatanud, et laevahukku uurib peaminister. Laevahuku uurimiskomisjon (JAIC), mis seejärel Carl Bildti algatusel moodustati, teadis juba esimesest päevast alates, mida neilt oodatakse. Hämamine oli alanud.

Kellega ja milliste riikidega Carl Bildt tol ööl rääkis, seda teab ainult tema ise. Ta ei vasta enam küsimustele, kuid ta poleks mitte mingil juhul suutnud üksi hämamisega toime tulla, ja üksi ta polnudki.

6. oktoobril 1994 läks võim üle Ingvar Carlssoni valitsusele. Carlsson oli jõudnud anda lubaduse, et laev ja hukkunud tuuakse merest välja. Rohkem ei teinud Ingvar Carlsson enam kunagi

23

* „Kalendarium”, 28. september 1994.

** Carlqvist, Knut, „Tysta leken”, lk 172 (intervjuu Olof Ehrenkronaga).

*** Ministeriuminöuniku Jonas Hafströmi märkmed.

Estoniaga tegemist. Ta jättis hämamise oma ministrite hooleks, kes tegid seda koos kaitsejõudude, riigivalitsuse ja Rootsi kiriku kõrgeima juhtkonnaga. Rootsi meedia, mis oli juba ammu riigivõimuga kokku kasvanud, sobitas end mõne päeva kestel neile sappa.

Nende hulgas, kes kandsid vastutust, tekkis paanika. Vaid mõni aasta tagasi oli põlenud parvlaev Scandinavian Star, kus sai surma 159 inimest, ja rongipraam Jan Heweliusz oli uppunud koos 55 inimesega. Laevandust ähvardas täielik läbipuistamine. Carl Bildti selgitus vööriviisi ja konstruktsioonivea kohta oli päästev. Tõde ei tohtinud ilmsiks tulla.

Estonia katastroofi põhjused on osavalt kinni mätsitud. Selleks et mõista, mida taheti varjata ja kuidas hämamine toimus, on vaja tunda varasematel aastatel suletud uste taga sõlmitud lepinguid ja Rootsi laevanduse arengut. See jutustus algab nüüd.