

SØFORKLARING - bånd 4

Onsdag den 11. april 1990

(M = Søfartsstyrelsen)

(FTJ = Skibsinspektør Flemming Thue Jensen)

Retsformanden

-må jeg sige siden vi sluttede sidst, der har vi fået det svenske politi's materiale. om det gælder det samme, som materialet fra det DANSKE og det NORSKE at det fremlægges ikke, men det stilles til rådighed for denne side af salen, og det er allerede udleveret tror jeg, ja og så skal vi høre vidnet og det er skibsinspektør FLEMMING THUE JENSEN der sidder her.

FTJ.: -tak for det, jeg var i LYSEKIL.? tirsdag den 10. det var igår, besigtigede skibet "SCANDINAVIAN STAR", jeg kan med sikkerhed konstatere 3 arnesteder for brand. 1.: ud for kabine nr. 416 på caribien dæk, det er taget, at det drejer sig om en mindre ildløs der kun har afstedkommen partiel skade på skot og gulvtæppe.
2.: 2 brænde, én i hver trappeskakt der går i borde, desværre har jeg ikke en plan, så kunne jeg give spandenummerne.

M.: - ?

FTJ.: -skal jeg gå der hen?

M.: - ?

FTJ.: -halo halo ja fint.

M.: - kan du bruge den plan der?

FTJ.: -den er fin den er, og vi skal også lige have den med vogndæk nedenunder, vi skal lige have fundet den rigtige, den er fin, vi skal lige have vendt den om ja, ja den er på hovedet, tak. Jeg har konstateret 2 arnesteder for ildebrand, i bunden af hver sin trappeskakt der starter nede på dette dæk, vogndækket også kaldet C-dækket, disse trappeskakter her, og jeg siger i bunden så kan det være på selve dørken det kan være på 1-2-3 trin oppe, disse trappeskakter går i henholdvis i styrbordsside fra bund af vogndæk op gennem caribien dæk.

M.: - lige et øjeblik.

FTJ.: -nu er det fordi der er andre betegnelser på disse dæk her.

M.: - ja det er der.

FTJ.: -går på dette dæk, og går op på dette dæk der hedder koral dæk, her der stopper denne trappeskakt, den anden trappeskakt starter ligeledes på vogndækket, går op på caribien dæk og videre til koral dæk og fortsætter oppe på det der hedder main dæk også kaldet restaurations dækket. Disse trappeskakter indgår i en hovedbrandsone, hele trappeskakten her på koral dækket i en tværskibsforbindelse for skakt til skakt og fortsætter op her hvor hovedbrandsonen ligeledes går, i denne hovedbrandsone er der i alt 15 branddøre der burde være 16.

M.: - kunne vi få markeret de der brandsoner lidt mere markant?

FTJ.: -ja, brandsonen starter nede på vogndækket indskottet her A60, fortsætter op her, fortsætter op her hvor indskotningen kører tværs over således, ligeledes i den anden siden for vogndæk på caribiendæk på koraldæk, herover i bagbordsstyrbordsside undskyld, fortsætter indskotning op på maindæk også kaldet restaurationsdæk, indskotningen går her. I denne hovedbrandsone burde der være 16 branddøre der er kun 15, og det vil jeg vende tilbage til, 5 ud af disse branddøre er udløst og har fungeret efter hensigten 4 af dørene har overhovedet ikke udløst, 5 døre har udløst, men har ikke fungeret efter hensigten, det kan være fordi, at disse ikke slutter helt gas-tæt noget er kommet i klemme, eller at de er tvangsåbnet. Vedrørende maindæk, hvis vi kigger heroppe der er der en branddør fra trappeskakten ind til denne hovedbrandsone som jeg løber rundt om her, om denne branddør har været åbnet eller lukket kan ikke konstateres da brandens intensitet i områder på begge sider

onsdag den 11. april 1990

(M = Søfartsstyrelsen)

(FTJ = Skibsinspektør Flemming Thue Jensen)

af døre har været stor. Jeg nævnte tidligere at der manglede en branddør, skibet har været genstand for en ombygning på et tidligere tidspunkt, oprindeligt gik denne salon hertil, hvor jeg har pegepinden, hvis vi ser det i opstalt, så er dette stykke sat til skibet, og salonen oprindeligt afskotning gik tværs over her. Udgangen for denne brandzone som vises her gik tidligere direkte ud på frit dæk, hvorfor der ikke var krav om nogen brandsikring A60. Situationen i dag er den, at der ingen branddøre er i dette skot, hvorved der er skabt direkte forbindelse for brandzonen der omfatter trappeskakter og tværgang samt denne store hovedbrandzone. Jeg har ikke mere at tilføje om den sag lige nu, så vil jeg sige at jeg yderligere har konstateret, at brandmateriel fortrinsvis slanger og strålerør var placeret rundt om i skibet på de positioner som angives på brandplanen uberørt, og jeg har endvidere kunne konstatere at brandspjældene stod åbne.

M.: - ja, THUE JENSEN du kom til LYSEKIL.?

FTJ.: - det er korrekt.

M.: - hvor længe opholdte du dig i LYSEKIL.?

FTJ.: - jeg var i LYSEKIL første gang SØNDAG den 8. og opholdt mig ved skibet, og ved omgivelserne af skibet, det var ikke muligt at komme ombord på skibet, da der ikke var adgang bort set fra bjergningsmandskab og politifolk, endvidere har jeg søndag den 8. tilbragt min dag i LYSEKIL og har aflagt en inspektion ombord på skibet af 5-6-timers varighed.

M.: - ja tak, de brandzonestot den sone-inddeling den skal forstås svarende til en brandmur, hvis vi snakker om forholdet på land en mur hvor branden skal være tilbageholdt mindst en time før den går igennem, og de skakter vi så, de lodrette trappeskakter, den vandrette tværgående korridor, og den videre trappeskakt op i styrbordssiden op til restaurationen, det er én brandzone. skibet er opdelt i flere brandzoner, det vil man også kunne se på brandplanen. Det er for forståelsen skyld, det ombygningen har medført, det er at den brandzone som udgøres af trappeskakterne og den tværgående korridor den videre lodrette trappeskakt i bagbord- styrbordsside op i restauranten at den er kompromitterede, det brandspjæld der blev nævnt som ikke var lukket hvor var det i skibet placeret?

FTJ.: - det var faktisk mere eller mindre over det hele, nogle de fleste arbejdede godt og enkelte arbejdede dårligt og ligeledes et enkelt fandt jeg som slet ikke virkede, sågalt at håndtaget faldt af. Nogle af brandspjældene er indbyggede med jalousi eller med en plade andre brandspjælde er arrangeret således at man skal tage en lem og hænge på en rist, disse lemme manglede flere steder.

M.: - de branddøre der omgiver den korridor der går tværs på koraldæk, hvordan så det ud omkring de døre?

FTJ.: - et øjeblik jeg har en optegnelse over hver enkel dør, på koraldæk, styrbordsside døren forefter var ikke udløst, døren agterefter var åben, om den har været udløst og er så blokeret eller har stået på klem Ved passage kan jeg ikke udtale mig om, men det var helt tydeligt, at i apteringsafdelingen akten for denne dør havde der været indtrængning af røggas, varme og ild.

M.: - restauranten hvordan så den ud?

FTJ.: - restauranten oppe på maindæk var totalt udbrændt.

M.: - den restaurant den udgør en brandzone et eller andet sted foran i skibet, den foreste del af restauranten slutter med en brandzone, det vil sige, den brandzone der omfatter trappeskakter, tværgående korridor på koraldæk og restaurationen det er i princippet ikke har været adskilt, fordi der manglede en dør i den agtergående korridor på maindæk, er det rigtig forstået?

FTJ.: - det er korrekt forstået. ja.

M.: - og det skot der er markeret agten for udgangen, hvor døren manglede, der står et eller andet i form af at det er et rum, det er ikke et rum mere, det er en del af den store restaurant, er det rigtig forstået.?

FTJ.: - for mig at se som skibet ser ud i dag, så har det været et stort rum, og der har været en adskillelse af lettere konstruktion, er jeg ikke i stand til at udtale mig om, fordi det var fuldstændigt udbrændt, men brandplanen som vi

onsdag den 11.april 1990

(M = Søfartsstyrelsen)

(FTJ = Skibsinspektør Flemming Thue Jensen)

(3.mand = Advokat Bent Nielsen)

kigger på, og som også var på skærmen før er ikke op to date, hvad angår denne detalje.

M.: - i forbindelse med opholdet ombord senest blev der nævnt at der var 3 arnesteder, det ene var i 416.

FTJ.: - i korridoren uden for kammer 416, det er den lang-skibskorridor der går ud imod vogndækket.

M.: - de 2 øvrige arnesteder, det var i bunden eller få trappetrin op af bunden af de to trappeskakter der er i den agtereste del af skibet i forbindelse med den tværgående korridor på koraldækket, de arnesteder, der er en vished for at det er konstateret som arnesteder.?

FTJ.: - ja det er arnesteder, det er der ingen tvivl om.

M.: - der sidder nogle brandspjælte formentlige oppe omkring kaisinge-skorstenspartiet, var de lukket.?

FTJ.: - nej.

M.: - var nødgenerator-rummet stærkt beskadiget af brænden.?

FTJ.: - nødgenerator-rummet var igår totalt udbrændt, nødgenerator-rummet ligger oven på disse restaurationer henad agter.

M.: - det transportable brændslukningsmateriale som ildslukker og brandslanger o.s.v. så det ud til at have været anvendt.?

FTJ.: - nej alt var i god orden, men det så ikke ud til at have været brugt i overvejende grad.

M.: - de døre som tilsyneladende ikke har lukket, er der konstateret nogen årsag til, hvorfor de ikke lukkede.?

FTJ.: - nej som forholdene var igår er det umuligt at konstatere noget, det kræver en meget meget tidskrævende nærmere undersøgelse, blandt andet omkring det elektriske system, hvis det elektriske system bliver kompromitteret, jeg ved det ikke, nej, nul.

M.: - var du på vogndækket.?

FTJ.: - ja jeg har været på vogndækket, og vogndækket er intakt, og den del vi kan se af skibet giver indtryk af, at skibets vedligeholdelsesstandard har været lig med tilsvarende passagerskib med samme alder. Jeg kan sige om maskinrummet at det fremgik meget pænt og velvedligeholdt.

M.: - vogndæksdørene hvordan så det ud med dem, var de lukkede, så de ud til at have været lukkede under branden.?

FTJ.: - det kan jeg ikke udtale mig om, men da jeg gik dem efter da virkede de rimelige gastatte og også rimelige bevægelige, jeg konstaterede på én af dem, der manglede en enkel indikator som skal indikere om hvorvidt dørene er åbne eller lukkede.

M.: - ja, så du tegn på at der havde været henlagt brandbart materialer i gange eller korridorer altså i forbindelse med snedkerarbejde måske der kørte ombord.?

FTJ.: - i de brandhærgede områder var der intet ubrandbart tilbage.

M.: - der var intet brandbart tilbage.?

FTJ.: - ikke hvis jeg må præcisere det ovre i den hovedbrandzone som omfatter trappe-skakte, tværgang på koraldæk og så det store restaurationsrum agter.

M.: - har du mere at tilføje.?

FTJ.: - nej.

M.: - vi synes, at denne her afhøring af søfartsstyrelsens skibsinspektør ville være af stor betydning for det videre forløb i forbindelse med de videre afhøringer, vi finder at det giver en retning at det giver en skitse af, hvordan tingene har udviklet sig, hvordan branden har haft skorstenstræk o.s.v., hvorfor det har gået op med røg i restauranten og andre steder, ja tak.

retsfor-
mand.-spørgsmål.?

3./
mand.-jo tak, jeg forstår at der manglede en branddør efter inspektørens opfattelse, er det noget der bliver kontrolleret i forbindelse med fornyelsen af skibets "PASSENGER SHIPS SAFETY CERTIFICATE LLOYD'S".?

FTJ.: - det kan jeg ikke udtale mig om, fordi i det tilfælde er det LLOYD'S der vare-

(3. mand = Advokat Bent Nielsen)

onsdag den 11. april 1990

(FTJ = Skibsinspektør Flemming Thue Jensen)

tager myndighedstilsynet.

3.
mand.-og De ved ikke noget om det er noget der skal kontrolleres for at udstede sådan et certifikat i henhold til de konventioner der gælder?

FTJ.: - jeg kan ikke udtale mig på LLOYD'S vegne.

3.
mand.-mener De godt, at LLOYD'S kan lade være med at kontrollere at de branddøre der skal være der, er der?

FTJ.: - jeg har ingen mening om, hvad LLOYD'S bør og kan, burde have gjort eller ikke gør.

3.
mand.-bruger De aldrig selv LLOYD'S i skibstilsynet til at kontrollere dem slags ting, for skibstilsynet på Deres vegne?

FTJ.: - LLOYD'S er bemyndiget og arbejder på vores vegne, og LLOYD'S tilsyn indgår som en del af vores tilsyn.

3.
mand.-og hvis LLOYD'S skal udstede et "PASSENGER SHIPS SAFETY CERTIFICATE" på skibstilsynets vegne eller foretage de undersøgelser der er nødvendige der til, skal de så kontrollere sådan noget som dette her, hvis det var et DANSK skib?

FTJ.: - LLOYD'S udsteder ikke et "PASSENGER SHIPS SAFETY CERTIFICATE" for DANSKE skibe.

3.
mand.-de undersøgelser som LLOYD'S foretager når der udstedes på skibstilsynets vegne er vedrørende deres egne udstedelse af "PASSENGER SHIPS SAFETY CERTIFICATE" omfatter de fra DANSKE skibes vedkommende sådan noget som dette her?

FTJ.: - jeg kan ikke udtale mig om, hvad LLOYD'S gør.

3.
mand.-men de kan vel udtale Dem om, hvad det DANSKE SKIBSTILSYN plejer at forlange af LLOYD'S?

FTJ.: - LLOYD'S er ikke bemyndiget til at udstede "PASSENGER(SHIPS)SAFETY CERTIFICATE" for danske passager-skibe.

3.
mand.-nå men LLOYD'S laver undersøgelser på grundlag af hvilke det DANSKE SKIBSTILSYN gør det ikke?

FTJ.: - det er korrekt, LLOYD'S undersøgelser, ligesom alle klassens undersøgelser, indgår som en del af det DANSKE SØFARTSSTYRELSES tilsynsvirksomhed

3.
mand.-ja og den del der vedrøre undersøgelser for branddøre, er det en som det DANSKE SKIBSTILSYN lader LLOYD'S udføre for sig?

FTJ.: - jeg missede spørgsmålet, må jeg få det en gang til?

3.
mand.-for at kunne udstede et DANSK "PASSENGER SHIPS SAFETY CERTIFICATE"; så forstår jeg at der skal foretages en undersøgelse af skibet m.h.t. om det har de branddøre det skal have, er det rigtig?

FTJ.: - ja det er korrekt.

3.
mand.-jeg forstår at det er skibstilsynet, eller hvad det nu hedder idag.

FTJ.: - søfartsstyrelsen.

3.
mand.-SØFARTSSTYRELSEN som udsteder sådan et certifikat for danske skibe, det er rigtig ikke?

FTJ.: - må lige få det en gang til.

3.
mand.- SØFARTSSTYRELSEN er den offentlige myndighed der for danske skibe udsteder dette certifikat, ikke?

FTJ.: - på passagerskibe ja.

(Norsk Mand = Norsk Politi)
(FTJ = Skibsinspektør Flemming Thue Jensen)
(3.mand = Advokat Bent Nielsen)
(4.mand = Advokat Jan Erlund)
(5.mand = Dansk Politi)

SØFORKLARING - Bånd 4.

Onsdag den 11. april 199.

3.
mand.-SØFARTSSTYRELSEN gør det på grundlag af nogle undersøgelser af skibet, er det rigtig?

FTJ.: -det er korrekt.

3.
mand.-nogle af disse undersøgelser udføres af og til for SØFARTSSTYRELSEN af LLOYD'S, er det korrekt?

FTJ.: -forholdet omkring de branddøre de vandtætte døre, det er omfattede af SØFARTSSTYRELSENS tilsyn i forbindelse med udstedelse af "PASSENGER(SHIPS) SAFETY CERTIFICATE".

3.
mand.-og det overlader man ikke til LLOYD'S fra SØFARTSSTYRELSEN.

FTJ.: -generelt nej, om man har gjort det i enkelte tilfælde, det kan jeg ikke svare på.

M. den del af tilsynsarbejdet den er ikke omfattede af det som klassen fører tilsyn med, det er alene SØFARTSSTYRELSEN der går ind og ser på de branddøre.

3.
mand.-tak, Retsformanden Ikke yderligere?

4.
mand.-jo vi vil gerne have nummeret på den manglende branddør, nummeret på døren.
FTJ.: -den manglende branddør eksistere ikke, er ikke indtegnet på "FIRE SAFETY PLAN", hvorfor jeg ikke kan give den noget nummer, jeg kan bare konstatere at der burde være en branddør i det skot, muligvis sidder vi og kigger på forskellige tegninger.

4.
mand.-er vi enige om at det er den der går ud til det der hedder LIDO Lounge idag.
FTJ.: -det er korrekt.

4.
mand.-i styrbordssiden.
FTJ.: -ja og den dør har hidtil før skibets agterpart blev ombygget, der har denne dør ført ud til frit dæk, der er ingen krav om branddøre mellem zoner og frit dæk.

5.
mand.-brandspjældene stod jo åbne, hvor mange er der af sådan nogen?

FTJ.: -jeg har ikke talt dem, men der er mange.

5.
mand.-er det nogen som i hvert enkelt tilfælde skal lukkes manuelt, eller kan de lukkes fra broen?

FTJ.: -de skal lukkes manuelt, og det er helt klart, at i tilfælde af udvikling af brand skal det indgå i proceduren, at disse brandspjælde skal lukkes.

5.
mand.-javel, så nævnede De at der var 3 arnesteder.

FTJ.: -ja.

5.
mand.-så vil jeg godt spørge, hvordan udnævner De et sted til arnested?

FTJ.: -det gør jeg ud fra den vurdering jeg anlægger på stedet og omgivelserne, jeg gør brug af min baggrund og min ekspertise opsamlet gennem årene i vurdering af brand.

5.
mand.-kan man sige noget om ^{hvorvidt} De ved at studere det der, kan de sige noget om brandårsagen?

FTJ.: -jeg er ude af stand til at sige noget om brandårsagen, jeg kan kun konstatere at der har været 3 arnesteder ombord på skibet.

5.
mand.-som nævnt, og ikke flere end de 3?

FTJ.: -jeg kan med sikkerhed konstatere at der er 3 brandsteder.

5
mand.-javel, ja tak.

(Rtf. = Retsformand)
(3.mand = Adv. Bent Nielsen)
(4.mand = Adv. Jan Erlund)
(Norsk mand = Norsk politi)
(M = Søfartsstyrelsen)

(FTJ = Skibsinspektør Flemming Thue Jensen)

3. mand:-hr. præsident må jeg spørge en gang til.

M.:- ja.

3.

mand:-jeg glemte, at spørge om det med brandspjældene, kaptajnen har forklaret at der blev lukkedet nogle brandspjæld, jeg har forstået det som brandspjæld ind til de store ventilatorer er det dem som vidnet har talt om.?

FTJ.:-de brandspjæld jeg har talt om det er de brandspjæld jeg har mødt på min vej under min passage rundt i skibet, og min passage har omfattet hele skibet udvendigt fra top og ned til bund.

3.

mand:-ved alle ventilationsindgange sidder der nogle store spjæld, har man konstateret om de er lukkede.?

FTJ.:-de var åbne, når jeg siger, at de var åbne, så udtaler jeg mig om TIRSDAG den 10. det var der jeg lavede min besigtigelse, og brandvæsnet har ifølge det der er oplyst over for mig ikke rørt de spjæld, det kunne man også tydeligt se under branden i LYSEKILE, dengang da branden løb videre til forparten af skibet, at disse spjæld stod åbne, fordi disse spjæld og ventilationskanaler virkede som lunter, det stod ud af disse spjæld og riste med ild.

3.

mand:-altså disse store spjæld.?

FTJ.:-ja disse store spjæld i en overbygning på forskibet agten for, nej over brodækket.

3.

mand:-og De har altså spurgt brandvæsnet, om brandvæsnet har rørt dem, og har fået svaret nej.?

FTJ.:-ja- men...

3.

mand:-og når jeg fortæller Dem at kaptajnen har fortalt os idag, at de blev lukket disse spjæld, hvad er så Deres kommentar.?

FTJ.:-jeg kan ikke udtale mig om hvad der foregik natten da hændelsen faldt på, jeg kan udtale mig om, hvad jeg har konstateret i tirsdags og hvad jeg har fået at vide.

4.

mand:-tak. når De taler om en manglende branddør, hvad er det så for regler De lægger til grund, når De siger at der skulle have været en branddør det sted.?

FTJ.:-mellem 2 hovedbrandzoner skal der være et brandskot, og døre der indgår i sådan et skot skal have samme evne mod brandmodtrængning som selve skotet.

4.

mand:-hvad er det for regler de henviser til her.?

FTJ.:-det må blive SOLAS.

3.

mand:-må blive...

M. :-det er SOLAS.

FTJ.:-det er SOLAS bliver der sagt.

4.

mand:-med ikrafttræden, hvornår.?

M. :-det må stamme helt tilbage fra SOLAS 60, som trådte i kraft i maj 65.

4.

mand:-er man sikker på det.?

Rtf: det behøver vi jo ikke at blive helt klar over.

NORSK

mand-jeg vil gerne spørge om disse 3 arnesteder, jeg har forstået at De har konstateret at der er 3 steder, De har ikke udelukket at der kunne være flere.?

(3.mand = Adv. Bent Nielsen)
(Norsk mand = Norsk politi)
(M = Søfartsstyrelsen)
(FTJ = Skibsinspektør Flemming Thue Jensen)

FTJ.: -det kan jeg ikke udelukke, men jeg kan med bestemthed konstatere de 3 arnesteder.

Retsfor-
mand: -er det sandsynligt at der er mere end de 3.

FTJ.: -det kan ikke afvises.

NORSK

mand: -er der områder på båden, f.eks. på dækket over der hvor rummet 416 befinder sig, som er så udbrændt at det ikke kan konstateres at der er et arnested..?

FTJ.: -jeg forstår ikke spørgsmålet.

NORSK

mand: -et problem er at finde arnesteder er umuligt, hvis alt er fuldstændigt udbrændt, er det rigtig.?

FTJ.: -når vi snakker om den lille brand ved kabine nr. 416, var det en meget lokal brand med kun partiel skade til følge, og der var ingen tegn på, at branden skyldtes varmeindfald fra andre brandzoner, det var helt klart en lokal brand antændt på gangen.

NORSK

mand: -hvordan er situationen på dækket over 416 der hvor receptionen skal ligge.?

FTJ.: -hvis vi går et dæk op så er vi oppe på det der hedder koraldæk, hvor der er passageraptering hele skibet langs fra borde til borde, situationen i disse kamre er ikke god, men stadigvæk, der er ingen grund til at antage at branden på koraldæk har trængt igennem ned til caribiendæk, det er totalt udelukket.

NORSK

mand: -ja tak.

3.

mand: -ja hr. præsident, jeg har et enkelt spørgsmål til.

M.: - ja.

3.

mand: -jeg forstår at der er konstateret 2 brandsteder, en på i bunden på hver af de 2 trapper nede fra vogndækket, og jeg forstår at der skulle have været en branddør fra den brandzone og ind til den der befinder sig inde i hovedrestaurant-rummet og Lido Lounge.

FTJ.: -det er korrekt.

3.

mand: -har man undersøgt lido^{lounge} og hovedrestauranten for brandsteder.?

FTJ.: -disse områder var endnu ikke clearret af politiet i Lysekile, der foregik stadigvæk eftersøgning af ligdele.

3.

mand: -så man kan ikke udelukke at der også er brandsteder derinde.

FTJ.: -det kan ikke udelukkes.

M. : -tak.

-med hensyn til det der blev nævnt omkring brandspjældet der forelægges foto's der viser situationen.

Retsfor-

mand: -det er dem jeg har liggende her blandt andet.

M. : -formentlig er den i blandt dem.

Retsfor-

mand: -der er vi i den nødsituation, vi har altså fået dem her i pausen, og jeg har prøvet hos POLITIMESTEREN på FREDERIKSBERG om han kunne prøve at få taget nogle kopier, det er ved at være svært, fordi det er ved at blive en længere helligdagsperiode, men det ville jo have været virkeligt rart hvis vi kunne skaffe det, jeg ved ikke hvordan vi skal skaffe det, jeg tror at det ville være i vores interesse at få det hurtigt, har man nogle muligheder.

M. : -vi kan vende tilbage til det senere omkring de der billeder der.

(Rtf. = Retsformanden)
(3.mand = Adv. Bent Nielsen)
(M = Søfartsstyrelsen)
(FTJ = Skibsinspektør Flemming Thue Jensen)

- 81 -

SØFORKLARING - bånd 4
Onsdag den 11. april 1990

Retsfor-
mand:-ja det kan vi da.

3.

mand:-har man negativerne mon, så er det jo let.

Retsfor-

mand:-jeg går ud fra at dette er negativerne, ja der er et eksemplar af billeder og negativerne.

3.

mand:-så kan man få det gjort på en time på Hovedbanegården.

Retsfor-

mand:-jeg ved det godt, sommetider noget banalt, det tænker man ikke på,..alvorlig talt vi burde prøve at få det gjort til imorgen, hvem kan påtage sig opgaven rent ud sagt.

3.

mand:-det gør rekvirenten gerne.

Retsfor-

mand:-okay, men De må ikke blande billederne sammen, det må De virkelig love, af en eller anden grund skal de holdes hver for sig.

M. :-jeg har lidt tvivl om hvorvidt THUE JENSEN fik nævnt noget om, at et langskibsskot der var væk.

Retsfor-

mand:-det blev ikke nævnt.

M. :-jeg ville gerne om THUE JENSEN ville gå over til plancen på overhead'en og pege det skot ud, som idag ikke længere findes, det langskibsskot lige bag ved.

FTJ.:-for lige at repetere det, har salonen oprindeligt kun gået hertil, og denne dør har gået ud til det frie dæk, hvad der har været her, kan jeg ikke udtale mig om, under en ombygning foretaget tidligere er salonen rykket agter ud, og så har man så lavet en konstruktion med en dør, der nu istedet for går ud til det frie dæk, nu går ind til dette her der nu er omfattede af hovedbrandzonen, så har der så på et tidspunkt været et skot også, men situationen er ikke identisk som skibet er indrettet nu, dette skot er væk, sådan at når man går ind gennem dette hul hvor der ikke er nogen dør, så kommer man ind i hele dette store område som udgør en stor hovedbrandzone, så ilden har gået op af trappeskakterne mødtes i den tværgående korridor, fortsat op her og sust herind, er det forstået.?

M. :-ja tak.

3.

mand:-har man fundet omkomme^{nde} i restauranten.

FTJ.:-det kan jeg ikke udtale mig om, som jeg sagde før, så var området ikke clearet, det skal eftersøges minutløst.

Rtf: :-ikke flere spørgsmål til hr. TUE JENSEN, men skal vi så ikke stoppe for idag, er det ikke hensigtsmæssigt, og så begynde imorgen kl 09.30, vi kan godt stramme det og begynde kl. 09.30, og den første vi hører imorgen går jeg ud fra bliver maskinchefen.

3.mand:-ja tak

(Retsmødet udsættes herefter til torsdag d. 12. april 1990

kl. 09.30, hvor næste vidne afhøres. Båndskifte til bånd nr. 5)