



RIGSADVOKATEN

Søfartsstyrelsen
Carl Jacobsens Vej 31
2500 Valby

DATO 14. marts 2016

Att. Frank Bjerg Mortensen

JOURNAL NR.

RA-2014-209-0032

BEDEB ANFORT VED SVARSKRIVELSE

SAGSBEHANDLER: PKA

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16
1220 KØBENHAVN K

TELEFON 72 68 90 00

FAX 72 68 90 04

Henvendelse fra tidligere chef for opklaringsenheden, Knud Skaareberg Eriksen.

Rigsadvokaten har modtaget et brev fra Knud Skaareberg Eriksen, hvori han beretter om sine personlige oplevelser i forbindelse med branden på Scandinavian Star. Han spørger endvidere, om Rigsadvokaten har noget at indvende imod, at han udleverer beretningen til pressen.

Da besvarelsen af det nævnte spørgsmål afhænger af, om Knud Skaareberg Eriksens beretning indeholder oplysninger, der er omfattet af hans tavshedspligt, videresendes brevet hermed til Søfartsstyrelsen med henblik på, at Søfartsstyrelsen kan tage stilling til spørgsmålet.

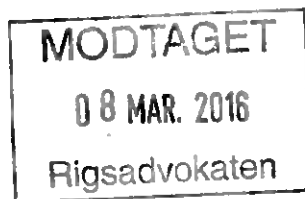
Hvis det er muligt, ønsker jeg at blive orienteret om Søfartsstyrelsens beslutning angående Knud Skaareberg Eriksens mulighed for at udlevere beretningen til pressen.

Knud Skaareberg Eriksen er orienteret om, at jeg har videresendt hans beretning til Søfartsstyrelsen og bedt Søfartsstyrelsen om at tage stilling til spørgsmålet om udlevering af beretningen til pressen.

Det skal endeligt nævnes, at jeg også har videresendt henvendelsen til Oslo Politi, så de har mulighed for at vurdere, om det giver dem anledning til yderligere efterforskningskridt.

Med venlig hilsen

Eva Rønne



Knud Skaareberg Eriksen
Søndergade 90
3390 Hundested
Tlf.: 30637101

Hundested d. 06-03-2016

Rigsadvokaten
Frederiksholms Kanal 16
1220 København K
Att.: Vicesstatsadvokat Rønne

Vedr. min personlige beretning om branden på Scandinavian Star

Jeg har skrevet beretningen i min egenskab af tidligere chef for Opklaringsenheden i Søfartsstyrelsen. Jeg gør opmærksom på, at Opklaringsenheden var en selvstændig enhed, som virkede helt uafhængigt af Søfartsstyrelsens øvrige opgaver.

Jeg kunne tænke mig, at man i Norge ville være interesseret i at læse min beretning om selve forløbet af mordbranden og de initiativer, vi fra starten iværksatte for at få mest muligt at vide hurtigst muligt efter at branden var slukket. Beretningen omhandler branden ved kabine 416 og mordbranden, der startede kl. 02.15. Ifølge formanden for Granskningsudvalget Tore Schei dækkede Granskningsudvalget alene perioden fra den første brand, og indtil der ankom 6 brandfolk med helikopter fra Sverige. Jeg har ingen erindring om, at Granskningsudvalgets medlemmer talte om forsikringssvindler eller noget af den art.

Endvidere vil jeg gerne vide, om Rigsadvokaturen har noget at indvende imod, at jeg udleverer vedlagte beretning om branden på Scandinavian Star til pressen.

Med Venlig hilsen

Knud Skaareberg Eriksen
Knud Skaareberg Eriksen

Knud Skaareberg Eriksen
Søndergade 90
3390 Hundested
Tlf.: 30637101

Hundested d. 06-03-2016

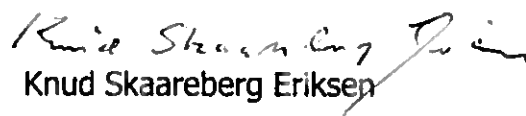
Rigsadvokaten
Frederiksholms Kanal 16
1220 København K
Att.: Vicesstatsadvokat Rønne

Jeg videresender hermed oplysning fra Troels Vejlbj, tidligere tæppehandler i Frederikshavn.

Jeg har i sidste uge haft telefonkontakt til Troels Vejlbj, som tidligere handlede med tæpper i Frederikshavn. Han fortalte mig, at han er villig til at afgive forklaring til en lokal politibetjent for at aflevere sin mundtlige beretning til dansk politi. Han fortalte mig blandt andet, at mens Scandinavian Star lå i Frederikshavn, kom to personer ind i butikken for at se på tæpper til skibet. Han kunne ikke huske navnene på disse to personer, men han fandt det påfaldende, at de varer, de ønskede til skibets gangarealer og kabiner, skulle være det billigste af det billige. Troels Vejlbj påpegede over for de to herrer, at de ønskede tæpper ikke var egnede til skibsbrug, da de var brandbare. De købte alligevel et stort parti tæpper, som kun skulle ligge midlertidig.

Troels Vejlbj kan træffes på sin bopæl Lendumvej 77, Åsted, 9900 Frederikshavn, tlf.: 40414169.

Med venlig hilsen


Knud Skaareberg Eriksen

Vedrørende branden på Scandinavian Star

Af Knud Skaareberg Eriksen

Dette er min personlige beskrivelse af brandkatastrofen ombord på Scandinavian Star.

Første informationer om branden

D. 7. april 1990 kl. ca. 02.00 blev jeg vækket af vagthavende på Søværnets Operative Kommando, som oplyste mig om, at der var observeret en brand i et passagerskib, der var på vej sydover, sønden for Ferder. Jeg spurgte efter skibets nationalitet, og vagthavende vendte tilbage og meddelte, at skibet hed Scandinavian Star og var hjemmehørende på Bahama, og man talte om et enkelt dødsfald. Han ville vende tilbage, når han vidste mere. En halv time senere meddelte han, at der var mere end 66 omkomne.

"Du godeste, tænkte jeg, det har vi da aldrig før været udsat for i vores verdensdel på et passagerskib!"

Vagthavende fra SOK vendte senere tilbage og meddelte, at skibet ville blive bugseret ind til Lysekil, hvilket fik mig til at tænke, at vi hurtigst muligt måtte få undersøgt skibet, for Bahamas gør ikke noget selv.

Næste melding: "Det siges, at der kan være over 100 omkomne!" Det endelige antal omkomne blev 159.

Søfartsstyrelsen og Opklaringsenhedens første aktiviteter

Vi måtte have den bedst tænkelige mand til Lysekil hurtigst mulig. Det var Flemming Thue Jensen, som var stationeret i Frederikshavn og kendt som en særdeles kvalificeret skibsinspektør, dygtig og myndig. Jeg udpegede ham ad hoc sammen med en kollega, Valter Merrild-Hansen. De tog færgen fra Frederikshavn til Gøteborg, så de kunne gå ombord på Scandinavian Star og inspicere skibet, når det kom til Lysekil, inden det blev berørt af for mange mennesker. Valter Merrill-Hansen fik til opgave at returnere til København medbringende dokumenter med besætningsliste, brandplan, evakueringsplan, kammerfordeling, tegninger af skibet, skibets certifikater m.v.

Søfartsstyrelsens direktør Thorkil Funder og jeg aftalte at mødes i Søfartsstyrelsen kl. 07. Funder tog ud til ministeren for at give hende en orientering.

Søforklaring aftales

Kl. ca. 07.45 blev jeg ringet op af direktøren for Scandinavian Stars rederi DA-NO Linjen, Ole B. Hansen, som ville fortælle mig, hvor jeg kunne træffe ham. Jeg havde allerede aftalt med Direktør Funder, at vi så vidt mulig skulle have en søforklaring i København snarest.

Ole B. Hansen var enig i, at det ville være hensigtsmæssigt at få en søforklaring i København. Han ville selv kontakte chefen for Sø- og Handelsretten, Frank Poulsen, og begære søforklaring snarest mulig. Vi var enige om, at vi måtte ruste os til, at det nok ville blive et tilløbsstykke på grund af den voldsomme brand og det store antal omkomne, som nu lød til at overstige 100 personer. En sådan begivenhed ville skabe overvældende interesse hos pressen.

Søforklaringen blev berammet til få dage senere i Sø-og Handelsretten i København.

Granskningsudvalget etableres

Det blev mellem de norske, svenske og danske søfartsrelaterede ministerier ved norsk kongelig resolution besluttet at oprette et Granskningsudvalg, som skulle undersøge omstændighederne omkring HOVEDBRANDEN/MORDBRANDEN. Jeg blev af min direktør Thorkil Funder underrettet om, at jeg som chef for Søfartsstyrelsens Opklaringsenhed vedrørende ulykker til søs skulle repræsentere Danmark i Granskningsudvalget.

Under det første møde i Granskningsudvalget gik det op for mig, at de øvrige deltagere havde juridisk baggrund på særdeles højt plan, bortset fra en norsk ingeniør. Vi var de eneste i gruppen med en søfartsteknisk uddannelse. Derfor bad jeg om at få en makker med, som kunne dække den juridiske del af arbejdet sammen med mig. Valget faldt på Svend Bojesen, som på dette tidspunkt var divisionschef i Farvandsvæsenet. Han var uddannet som både navigatør og jurist.

Jeg havde svært ved at forklare Granskningsudvalget, hvordan man slukker brand ombord i skibe. De havde ikke forståelse for, at man i skibe har udstyr til at klare slukningsarbejdet selv. Derfor lavede jeg en aftale med chefen for Korsør Redningskole. (Søværnets havariskole, som havde været det nærmeste valg, var under flytning.)

Hele Granskningsudvalget tog med til Korsør og overværede uddannelse af elever, som skulle uddannes som røgdykker og specielt træne brandslukning til søs både i apteringer og maskinrum. Alle gav udtryk for, at de aldrig havde anet, at man så effektivt kunne slukke brande i skibe, som det blev demonstreret af elever og instruktører ved denne lejlighed.

I den forbindelse skal det nævnes, at Scandinavian Star var udstyret med fuldt moderne brandbekæmpelsesudstyr, som ikke blev taget i brug under branden, fordi besætningen ikke vidste, hvor det var, eller hvordan det skulle bruges på grund af manglende instruktion.

Søforklaring

Journalisten Lars Halskov har i "Gåden om Scandinavian Star" fra s. 205 – ca. 216 givet en vældig god beskrivelse af, hvordan en søforklaring bliver afholdt.

Jeg citerer frit:

Rederiet, forsikringselskabet og skibsføreren stillede med hver sin advokat. Det var skik og brug, at advokaterne havde gennemgået sagen med dem, som skulle vidne. Det var adminde ligt at advokaterne brugte denne fremgangsmåde og stillede ledende spørgsmål, som var til fordel for deres klient. Det gav ofte noget uro under søforklaringen. Kampen blev også ført i kulisserne. Det var hovedsageligt rederiets advokat fra Reumert & Partners som spillede hovedrollen under søforklaringen. Rederiets advokat havde den største omfattende vidneliste og gennemførte de fleste og længste afhøringer. Ingen, der overværede de følgende dages afhøringer, var i tvivl om, at rederiets advokat sad i førersædet.

Inden søforklaringen blev jeg af min direktør Th. Funder bedt om som repræsentant for Søfartsstyrelsen at varetage udspørgning af de vidner, som skulle afgive forklaring.

Da jeg afhørte kaptajnen fra Scandinavian Star, Hugo Larsen, kom det frem, at mens han var på vej til Stena Saga i en redningsbåd, blev kontaktet af kaptajnen på Stena Saga, som spurgte, om alle var kommet fra borde.

Hugo Larsen svarede: "Ja, så vidt jeg da ved."

Fra Stena Saga lød spørgsmålet endnu engang,

og svaret var det samme: "Ja, så vidt jeg da ved."

Det forholdt sig imidlertid sådan, at der stadig var passagerer og medlemmer af besætningen, blandt andre staff-kaptajnen, ombord på Scandinavian Star samt 56 personer på det åbne agterdæk.

Kaptajn Hugo Larsen fortalte under søforklaringen, at han forlod kommandobroen på grund af røg i rummet og lod sig redde over til Stena Saga. Han blev **roet** derover af folk i redningsbåden, da den ikke var forsynet med motor.

Maskinchefen blev ligeledes spurgt, hvorfor han forlod kommandobroen, og om der var røg i rummet. Han fortalte, der **ikke** var røg på kommandobroen. Han var helt sikker på det, for han var den sidste, som forlod stedet. Han skulle derefter fire den sidste redningsbåd ned og selv fire sig ned i redningsbåden via et knudetov.

I denne båd havde kaptajnen allerede taget plads.

Scandinavian Star fik stor hjælp fra **kaptajnen på Stena Saga**, som kom til undsætning og tog folk ombord fra redningsbådene samt ydede hjælp til passagerer med røgforgiftning, chock m.v.

Min personlige konklusion efter søforklaringen sammenhølt med Flemming Thue Jensens inspektion af Scandinavian Star blev, at skibet ikke var endeligt klar til at gå i sejlads med passagerer d. 1. april, og at besætningen ikke var tilstrækkeligt bekendt med skibets indretning og udstyr. Skibet var stadig ikke egnet til at gå i sejlads med passagerer fra Oslo d. 6. april.

Brand- og redningsøvelser

Scandinavian Star havde siden 1. april foretaget dobbeltsejladser med passagerer mellem Frederikshavn og Oslo inden branden, som fandt sted natten til d. 7. april. Afgangene fra Frederikshavn var dagssejladser og fra Oslo natsejladser. Der foreligger ikke oplysning om, at der blev afholdt nogen form for brand- eller redningsøvelser med besætningen ombord, som det ellers er foreskrevet. Efter min mening var det ganske uforsvarligt at lade skibet gå i fart med passagerer, uden at der havde været afholdt et tilfredsstillende antal øvelser, og uden at rullerne var fastlagt med folk med de rette kvalifikationer på de rette poster.

I forbindelse med værftsbesøg i Cuxhaven kom 6 portugisiske matroser ombord. De var alle certificerede røgdykkere. Det havde været muligt og rettidig omhu allerede på dette tidspunkt at udføre en forberedende brandøvelse for disse besætningsmedlemmer og især for officererne, således at matroserne med røgdykkercertifikat kunne vide, hvor de kunne finde deres udstyr, og hvor brandpumperne var placeret, samt haft mulighed for at afprøve, om der var tryk i brandledningerne. Skibet havde fire brandpumper, hvoraf én var tilsluttet nødstrømtavlen.

Kaptajnen bad 1. styrmanden i samarbejde med telegrafisten om at konvertere Sea Escapes nødplan til den nye besætning, mens skibet lå i Cuxhaven. Da de skulle udarbejde nødplanen – både brand og redning – havde de kun ufuldstændige oplysninger om mange af besætningsmedlemmernes uddannelse og certifikater. Da Scandinavian Star sejlede for Sea Escape, var bemanningen på 228 besætningsmedlemmer. Besætningen skulle nu reduceres til 98 personer, hvilket var svært, fordi de to planlæggere ikke kendte til hver enkelt kvalifikation og uddannelse. Mig bekendt har der ikke været afholdt en eneste brand- eller redningsøvelse, inden skibet blev sat i drift med passagerer d. 1. april. Dette havde der været mulighed for, mens skibet lå i Cuxhaven, og da det lå 2 døgn i Frederikshavn Havn d. 29 - 31 marts.

I de døgn, hvor skibet lå i Frederikshavn, besætningen udskiftes. Der skulle også forsyninger ombord, så som madvarer til restauranter..

Blot en enkelt mindre tidsrøvende øvelse ville have stillet disse besætningsmedlemmer og især officererne langt bedre under branden. Hvis man havde lavet sådan en brandøvelse inden første afgang, havde man haft lejlighed til at erfare, hvor der var fejl og mangler i rullerne. Det havde været en fordel for alle i besætningen, så de var fortrolige med, hvad der var forventeligt på deres redningsplan.

Runderingsvagten var heller ikke instrueret i at følge den fastlagte rute rundt i skibet.

Skibsledelsen

Det er mit indtryk, at skibsledelsen ikke fuldt ud levede op til sit ansvar. Det er således alene kaptajnen, som skal afgøre, om et skib er klar til at gå i sejlads med passagerer, samt have overblik over, om alle besætningsmedlemmer har fået tilstrækkelig instruktion til at indgå kompetent i en nødssituation. Dette ansvar har skibsledelsen med kaptajnen i spidsen ikke levet op til. Efter min mening består skibsledelsen af tre personer: kaptajnen, maskinchefen og overstyrmanden. De to sidstnævnte samt rederiets direktør kunne have støttet kaptajnen, hvis han havde afslået at gå i fart med passagerer d. 1. april, vel vidende, at skibet var mangelfuldt i visse henseender, og at besætning ikke var tilstrækkelig trænet, velinformeret og bekendt med skibet samt diverse nødudstyr. Ingen i skibsledelsen levede efter min mening fuldt ud op til deres forventelige ansvar ombord. Skibsledelsen var - som skibsfører, maskinchef og overstyrmand - uddannet og certificeret til at opfylde de opgaver og ansvarsområder, som påhvilede hver især som aktør i skibets drift.

Maskinchefen havde sejlet med Scandinavian Star i Caribien i 2 år, og havde således et grundigt kendskab til skibet og de øvelser, som er foreskrevet. Det forekommer mig besynderligt, at han har accepteret, at man undlod at gennemføre disse øvelser med den nye besætning, inden skibet gik i fart med passagerer.

Endvidere var mærkning af flugtveje til redningsmidler og redningsbåde ikke tilstrækkeligt gennemført. Ved ombordstigning skal hver passager have udleveret et boardingkort med oplysning om flugtveje. Kortet skal være mærket med en farve, som svarer til afmærkningen af flugtvejen i det område, som kortet gælder for, og som skal lede passagererne til den nærmeste redningsstation. Denne afmærkning var ikke gennemført.

Forslund og DaSilva

Et lyspunkt under søforklaringen kom fra purser Grete Forslund og hendes kolleger. De gik ned i de mørke, røgfylde gange kun beskyttet af en våd klud for ansigtet. Her mødte de vildfarne passagerer, som de reddede op i frisk luft. Således frelste de mange menneskeliv.

Endnu et modigt menneske var matrosen DaSilva, som sammen med 56 passagerer var havnet på det åbne dæk ude agter. På grund af det smukke, stille vejr var det muligt for ham at arrangere en platform af reb og planker, så man kunne fire passagerer ned udenpå skibssiden væk fra røgen. Han skaffede redningsveste til de voksne og fandt også nogle stofposer, som normalt bliver brugt til at overdække spil og lignende. Disse poser brugte han til at fire små børn ned til forældrene, som var i sikkerhed på platformen, indtil redningsbådene nåede frem.

Alle disse mennesker burde faktisk have en medalje for deres mod og dåd.

Undersøgelse af HOVEDBRANDEN/MORDBRANDEN

Granskningsudvalgets arbejde skulle udelukkende omhandle perioden fra tidspunktet, hvor den første brand opstod, til tidspunktet hvor de seks brandfolk fra Gøteborg ankom med helikopter, og begyndte at åbne døre og knuse ruder, så de kunne ventilere rummene for kulilte og selv komme ind og bekæmpe ilden med vand.

Den egentlige HOVEDBRAND/MORDBRAND, var den brand, der startede ca. kl. 02.15. Denne brand sendte røg ud i korridorer og kamre. Det var en brand, som afgav kulilte i røggassen samt blåsyredampe, men hovedsagelig kulilte. Det dæk, som blev mest røgfylt var gulfdækket, hvor hovedparten af de omkomne døde. Branden havde aftræk helt op til den højest beliggende restaurant på øverste dæk, hvor der manglede en branddør, som aldrig var blevet sat i. Dette gav en effektiv skorstensvirkning. Inventaret i restauranten var af træ og tekstilbetræk, og alt var udbrændt.

Jeg har fået flere beretninger fra folk, som oplevede, at der pludselig kom en ildkugle op ad trappen og tværs over en tværgående gang og efterlod stor varme i omgivelserne. Den første brand var anlagt ud for lukaf 416, den blev slukket i en pøs med vand. Skibsføreren burde efter min mening have iværksat, at der gentagne gange blev sendt "streffere" rundt i alle gange og korridorer for at undersøge, om der var anlagt til flere brande.

Med erfaring fra tidligere brande i passagerskibe ved vi, at de hyppigst bliver antændt mellem midnat og kl. 05 om morgenen. I den periode er der sædvanligvis tomt på gange og i korridorer.

Maskinrum

Jeg oplevede ved inspektion d. 9. april at maskinrummene var velholdte, og at skibet var indrettet således, at det kunne nødstyres fra maskinkontrolrummet, når dette var bemanded med to mand. Jeg skønner, at det havde været muligt at sejle skibet i manøvrefart under noget af branden.

I de 5 år hvor skibet sejlede i Caribien, havde vogndækket ikke været brugt til sejlads med biler. Derfor var ventilationen på vogndækket ikke passende vedligeholdt. Mens skibet var

oplagt ved kaj i København, var jeg ombord sammen med en anden skibsinspektør, som havde sejlet med et skib, som noget nær var et søsterskib til Scandinavian Star. Vi fandt det hensigtsmæssigt at teste vogndækkets sprinkleranlæg. Her blev en pumpe rigget til, som kunne sørge for vand til testen. Det viste sig, at over halvdelen af sprinklerne var forstoppede, så anlægget langt fra var effektivt til slukning af brand. En brand på vogndækket ville være kommet fuldstændig ud af kontrol.

Ligeledes var ventilationen også mangelfuld.

Ole B. Hansens melding til Søfartsstyrelsen

På et tidspunkt i efteråret 1989 blev jeg telefonisk kontaktet af en skibsinspektør fra Søfartsstyrelsens kontor i Frederikshavn, som meddelte, at han var blevet kontaktet af direktør for DA-NO Linjen Ole B. Hansen, som spurgte, om vi ville komme til stede og se på et italiensk registreret skib, Sardinia Nova, som de havde chartret frem til udgangen af marts måned 1990 til sejlads på ruten Frederikshavn - Oslo. Søfartsstyrelsens folk kunne komme ombord, når skibet anløb Frederikshavn. Jeg sagde til vedkommende skibsinspektør, at han skulle melde tilbage til direktøren, at vi ville sende to skibsinspektører ombord, når skibet anløb Frederikshavn første gang. De to skibsinspektører beskrev skibet som pænt og velholdt. Der var dog det problem, at receptionisterne kun talte italiensk og ikke kunne kommunikere med de skandinaviske talende passagerer. Problemet løstes ved ansættelse af norsktalende bemanning i receptionen.

Det var skibsinspektørerne Flemming Thue Jensen og Henning Koed, som foretog inspektionen.

Jeg var tilfreds med Ole B. Hansens rettidige omhu, da det er rederiets eller skibsførerens ansvar at melde til Søfartsstyrelsen, når der bliver sat et nyt skib ind på en rute. Jeg tænkte ved mig selv, at "nu er han ved at lære det!" Derfor forventede jeg en tilsvarende melding, hvis der skulle sættes et for Søfartsstyrelsen fuldstændig ukendt skib ind på ruten. Denne melding fik Søfartsstyrelsen ikke, da Scandinavian Star blev sat ind på ruten. Efterfølgende fandt jeg det mærkeligt, at Ole B. Hansen ikke meldte til Søfartsstyrelsen, at Scandinavian Star, som netop var ny og ukendt i vores område, skulle sættes ind på ruten d. 1. april.

Scandinavian Star sejlede d. 1. april 1990 ud på sin første rejse på ruten med passagerer. Skibsledelsen må have været bevidst om skibets fejl og mangler, samt forsømmelse af tilfredsstillende brand- og nødøvelser med besætningen. En henvendelse til de relevante myndigheder ville formodentlig have resulteret i tilbageholdelse af skibet.

Manglende vedligehold ombord

Billetsystemet var som nævnt ikke blevet færdigt og mange af kamrene var ikke blevet gjort rene inden ibrugtagning. Mange af toiletterne i kamrene var tilstoppede, så pursergruppen havde nogle lange arbejdsdage med både rengøring og opfølgning på toiletsituationen, når skibet lå i havn. Ifølge søforklaringen var arbejdstiden ca. 20 timer i døgnet.

Renovering og planlægning

Mens Scandinavian Star sejlede i Caribien gik den i endags krydstrafik fra Miami. Det betød, at et antal kamre i lang tid havde stået ubenyttet. Disse var ikke alle rengjort eller pudset op, før skibet d. 1. april gik i fart med overnattende passagerer. Dog hyrede DA-NO Linjen en tømmersmand og to matroser fra Sea Escape, som skulle udføre renovering og renovationsarbejde i 200-sektionen på turen til fra Miami til Europa. 200-sektionen var ikke færdiggjort med rengøring og oppudsning, da skibet gik i fart d. 1. april. Der var endvidere planlagt to toldfri butikker. Disse var heller ikke færdiggjort. Direktør Ole B. Hansen tog sig selv af planlægningsarbejdet. Han engagerede et malerfirma og et firma, som skulle varetage opmåling samt butikkernes indretning.

Efter at Scandinavian Star var blevet oplagt i Københavns Havn, traf jeg aftale med Ole B. Hansen om, at jeg kunne invitere besætninger fra DFDS' passagerførende færger ombord, så de ved selvsyn kunne se, hvor galt det kan gå, når væsentlige ansvarsområder forsømmes.

Jeg var ombord på skibet i alt 42 gange, mens det lå i København. Ved disse lejligheder søgte jeg blandt andet efter tomme emballager, som kunne have indeholdt brandbare væsker udover hydraulikolie. Jeg undrede mig over, at der i et rum ved vogndækket befandt sig et stort antal stålbeholdere med hhv. acetylen, nitrogen og ilt. Normalt har et skib højst 2 acetylenbeholdere og 2 iltbeholdere.

I øvrigt henviser jeg til læsning hovedrapporten:

NOU Norges Offentlige Udredninger,
"Scandinavian Star"- ulykken, 7. april 1990
HOVEDRAPPORT, NOU 1991: 1A

Rapporten kan muligvis stadig bestilles hos
Akademia as, INTERNATIONAL FAGBOKHANDEL
Møllergt. 17, 0179 Oslo 1

Eftertanke

Jeg blev chokeret, da politiet i Oslo ved et aftalt møde med Granskningsudvalget fremlagde anklage mod en lastbilchauffør som ansvarlig for HOVEDBRANDEN/MORDBRANDEN på Scandinavian Star.

Det er min overbevisning, at alle dele af brandkatastrofen var forsætligt planlagt og udført med professionelt kendskab til ildspåsættelse.

Inden jeg forlod mødet, gav jeg det norske politi navnene på fire personer, som det efter min mening kunne være interessant at efterforske. Det norske politi udviste ikke nogen interesse for denne oplysning, og afviste min protest mod deres anklage af lastbilchaufføren. Formanden for Granskningsudvalget bad min om at lade sagen ligge. Da det var politiets afgørelse, var det ikke god tone at komme med kritik fra en anden etat.

Jeg har i de forløbne 26 år tumlet med nogle spørgsmål:

Hvorfor undlod skibsledelsen at afholde nød- og brandøvelse, inden man gik i drift med passagerer?

Hvorfor forlod kaptajnen skibet, før alle var evakueret fra skibet?

Hvordan kunne politiet i en velordnet moderne stat se bort fra, at man havde at gøre med en intelligent planlagt forbrydelse?

Hvorfor fastholdt politiet i Oslo anklagen mod en lastbilchauffør, som i sin småberusede tilstand ville være ude af stand til at etablere den grundigt tilrettelagte ildspåsættelse?

Da lastbilchaufføren i 2014 blev frikendt for anklagen, åbnedes endvidere spørgsmålet:

Hvem er så ansvarlig for den ildspåsættelse, som kostede 159 mennesker livet, og hvad har motivet været?

I øvrigt synes jeg, at Ole B. Hansen fortjener respekt for, at han som repræsentant for rederiet DA-NO Linjen ved flere lejligheder stillede op til møder ansigt til ansigt med grupper af efterladte til ofre for branden.

Det er mit store ønske, at denne sag omsider må finde en ærlig afslutning.

Hundested d. 6. marts 2016

Knud Skaareberg Eriksen