

IPS



Manden der ikke ville godkende dødsskibet

Assuranceforeningen Skulds tidligere havarichef Erik Stein undersøgte skibet 'Scandinavian Star', kort før en mordbrand i 1990 kostede 159 mennesker livet. Skibet havde så store mangler, at det ikke måtte sejle med passagerer, fortæller han i dette bearbejdede uddrag fra en ny bog, 'Branden - Gåden om Scandinavian Star'. Alligevel valgte Skulds ledelse uden hans viden at tegne en ansvarsforsikring på skibet.

SCANDINAVIAN STAR

Erik Stein var ved at vaske bil foran parcelhuset i Haslev på Sjælland. I Radioavisen havde assuranceforeningen Skulds tekniske chef hørt om et brændende passagerskib på vej fra Oslo til Frederikshavn - og han fortalte sin kone, Anne, at det var et skib, han havde undersøgt i Cuxhaven i Tyskland.

Det var forfærdelige nyheder, men han var i det mindste glad for, at han havde anbefalet Skuld ikke at forsikre skibet.

Pludselig kom Anne ud: »Hans Levy er i telefonen«.

Det var hans chef i norske Skulds afdeling i København. Erik Stein gik ind i huset og tog telefonen: »Ja?«.

»Har du hørt, at der er en færge i brand«, spurgte direktøren.

»Ja, det har jeg hørt i pressen her til

morgen. Det er 'Scandinavian Star'. Det er jo godt, at det ikke er vores«, svarede Erik Stein.

Der blev stille i den anden ende af røret: »Det er det. Kan du komme herind på kontoret med det samme?«.

Mordbranden på 'Scandinavian Star' for 25 år siden er Nordens største kriminalgåde. Katastrofen kostede 159 mennesker livet, mens skibet natten til 7. april 1990 var på vej fra Oslo til Frederikshavn. Flest nordmænd omkom, men også mange danskere mistede livet på skibet, som kun havde sejlet en uge på ruten.

Men danske og norske myndigheders efterforskning var fra begyndelsen overfladisk og gik aldrig for alvor i dybden med hele brandforløbet og de komplicerede ejerforhold bag skibet.

Først i juni 2014 erkendte norsk politi, at der ikke er beviser på, at katastrofen blev udløst af en enlig brandstifter, der døde i branden, og som politiet oprindeligt udpegede. Desuden erkendte norsk politi, at de økonomiske forhold bag skibet og brandene ikke er blevet tilstrækkeligt efterforsket.

Derfor er mordbranden på 'Scandinavian Star' stadig uopklaret, og i øjeblikket er norsk politi i gang med en ny efterforskning. Den skal også afklare, om der ligger økonomiske motiver bag brandstiftelsen.

Ifølge myndighederne blev skibskatastrofen værre af, at skibets sikkerhedsforhold var under al kritik - og at den nye besætning ikke havde gennemført den obligatoriske båd- og brandøvelse.

Som det senere hed i Sø- og Handelsrettens dom 3. december 1992: »Retten finder således, at 'Scandinavian Star' i perioden 1.-7. april ikke var klar til sejlads med passagerer«.

Men det vidste Skulds ledelse, allerede inden skibet blev indsat på ruten. Det havde selskabets tekniske chef, Erik Stein, meddelt foreningens kontor i København i slutningen af marts 1990.

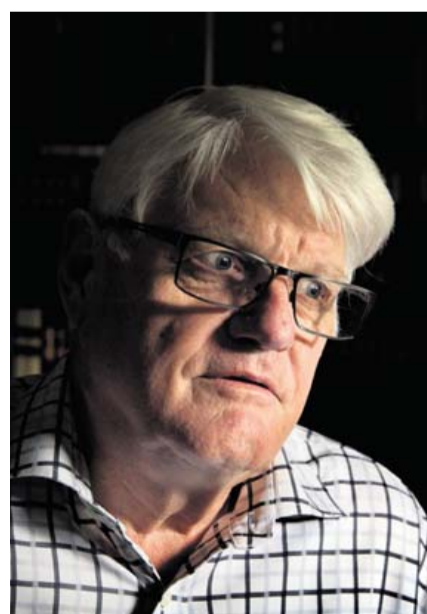
25 års tavshed

Men selv om Skuld deltog i søforklaringen i Sø- og Handelsretten og senere forhandlede erstatninger med de overlevende og efterladte til omkomne, fortalte selskabet aldrig offentligheden om den viden, som ledelsen sad inde med.

Men i dag efter 25 års tavshed har Erik Stein valgt at fortælle sin historie. Han vil ikke være illoyal over for sit tidligere selskab, men det er nødvendigt for ham at fortælle, hvad der skete dengang. Eller som han udtrykker det:

»Hvis historien skal fortælles i sin helhed, hører det jo med«.

Knap to uger før branden på skibet satte Erik Stein bilen i gear klokken 5 om morgenen. Det var i slutningen af marts 1990. Foran ham lå en over 5 timer lang



OVERRASKET. Skulds havarichef, Erik Stein, hørte først, at selskabet mod hans anbefaling havde forsikret 'Scandinavian Star', da det var brudt i brand.

Foto: Finn Frandsen

rejse til den tyske havneby Cuxhaven ved Elbens udløb i Nordsøen.

For en erfaren skibseksperter og teknisk leder i Skulds danske afdeling var det umiddelbart en mindre rutineopgave. På dage tidligere havde han fået at vide, at han skulle besigtige 'Scandinavian Star', der var ankommet fra Miami i USA.

Hans vurdering kunne afgøre, om Skuld ville ansvarsforsikre skibet, som skulle indsættes på ruten mellem Frederikshavn og Oslo.

To dage havde 51-årige Erik Stein afsat til

inspektionen. Den 193 centimeter høje mand er af den gamle skole. For ham var det en æressag at sikre en ordentlig kontrol af passagerfærgerne. Skibe var hele hans liv.

Oprindeligt havde han sejlet på verdenshavene som styrmand og skibsfører med ØK og andre danske rederier. Men nu rejste han rundt i verden som havarichef for Skuld for at besigtige de skibe, som det norske selskab forsikrede.

Branddøre virkede ikke

Skuld tager sig af skibes ansvarsforsikring. En såkaldt P&I-forsikring, som hovedsagelig dækker ansvaret for skader på andre - herunder passagerer og besætning - samt olieforurening. Den skulle Skuld tegne for 'Scandinavian Star'.

Derudover skulle skibet have en kaskoforsikring, der dækkede skader på skibet og bjærgning. Den blev tegnet i Fjerde Sø. Omkring klokken halv 11 om formiddagen parkerede Erik Stein bilen ved 'Scandinavian Star' på kajen i Cuxhaven.

For at få et førstehåndsindtryk gik han op ad de indvendige trapper til skibskontoret, hvor han skulle møde kaptajn Hugo Larsen. Allerede på vej op ad trapperne og på turen hen ad gangene testede han rutinemæssigt branddøre.

Flere branddøre fungerede ikke. I det hele taget var det umiddelbare indtryk ikke godt. Erik Steins rutinerede blik konstaterede, at skibet var dårligt vedligeholdt, og der var meget rodet. Eller som han i dag udtrykker det:

»Reelt kunne jeg bare være drejet om på hælen og have sagt: Ring til mig, når I er klar. I spiller min tid«.

BUGSERING. Det brændende skib 'Scandinavian Star' blev i løbet af lørdag 7. april 1990 bugseret ind til den svenske by Lysekil. Om bord lå mange omkomne i kahytter og korridorer.

Arkivfoto: Jens Dige/Polfoto

Det gjorde Erik Stein dog ikke. Han ville hellere fortælle kaptajnen, hvad rederiet skulle bringe i orden, før skibet kunne forsikres.

Skuld havde opbygget en fast procedure. Først blev skibets og besætningens certifikater undersøgt. Derefter skulle besætningen vise, hvordan de samarbejdede under en simuleret brand- og evakueringsøvelse. Endelig skulle han kigge på skibets tekniske tilstand for at sikre, at det fungerede. Kun hvis forholdene var i orden, ville skibet kunne godkendes med henblik på en ansvarsforsikring.

Han drak en kop kaffe med kaptajn Hugo Larsen. Kaptajnen fortalte, at hovedparten af besætningen var portugisiske søfolk, som først ville komme om bord i løbet af de følgende par dage.

Desuden var rederiet i gang med at udarbejde nye sikkerhedsprocedurer, og der var endnu ikke skrevet sikkerhedskort til besætningen. Det kort var afgørende. Mandskabet var afhængigt af det, fordi det beskrev den enkelte opgaver ved brand og evakuering.

Erik Stein fik mappen med certifikater og synsrapporter og konstaterede, at skibet sejlede under Bahama-flag. Men flere certifikater manglede. Han fik at vide, at de var i land for at blive omregistreret, så

Fortsættes side 4

Manden der ikke ville ...

Fortsat fra forsiden

de viste de nye ejerforhold.

Da hele besætningen ikke var påmønstret, kunne han ikke gennemføre en brand- og evakueringsøvelse. Men han gik en tur med maskinchef Heinz Steinhauser, som var skibets sikkerhedschef.

De begyndte øverst på broen og gik ned gennem skibet, mens Erik Stein noterede på sin blok. Han bemærkede om branddørene til Steinhauser:

»De fungerer jo ikke alle, som de skal.«

Branddørene skulle sidde fast i en magnet på væggen, når de blev åbnet, men flere magneter virkede ikke. Det undrede også Erik Stein, at der ikke var en branddør fra trappeløbet ind til salondækket, men i stedet en glassdør.

Maskinmester Heinz Steinhauser forklarede, at glassdøren havde siddet der i mange år og måtte være godkendt af både Lloyd's Register og US Coast Guard.

Problemet med branddørene stod ikke alene. Da Erik Stein nåede ned til bildækket, var sprinklerne, som skulle sættes i gang i tilfælde af brand, meget rustne. Men han kunne ikke teste anlægget, da dækket var omdannet til et værksted for de folk, der restaurerede skibet.

I passagerområderne med kahytter og gange var der kaotisk. Madrasser og sengebunde lå på gangene, og det flød med linned, byggematerialer og affald.

Ud på eftermiddagen var Erik Stein færdig med den foreløbige gennemgang.

Han gik op til kaptajnen og præsenterede en håndskreven liste over, hvad der skulle bringes i orden, for skibet ville kunne godkendes af havarichefen: Sprinklerne på bildækket skulle afprøves. En evakuerings- og brandøvelse skulle gennemføres uden anmærkninger. Branddørene skulle efterses og kontrolleres. To motorredningsbåde skulle gøres klar. Endelig skulle skiltning i forbindelse med flugtveje og branddøre være på et skandinavisk sprog - og ikke kun på engelsk og spansk.

Det værste var, at det ikke var muligt at gennemføre en brand- og evakueringsøvelse. Det ville være katastrofalt, hvis der udbrød brand på skibet og mandskabet ikke vidste, hvad det skulle gøre for at redde passagererne og sig selv.

Kaptajn Hugo Larsen sagde, at rederiet forventede, at skibet skulle sejle fra Cuxhaven i løbet af de følgende to dage for at blive fuldt bemandedet og udrustet i Frederikshavn.

Men det var fuldstændig umuligt at godkende skibet i den tilstand, som 'Scandinavian Star' befandt sig i, konstaterede Erik Stein og sagde til kaptajnen: »I får altså ikke lov til at sejle med passagerer, før jeg igen har været om bord og godkendt skibet, og før du har gennemført en brand- og evakueringsøvelse og jeg er tilfreds med øvelsen.«

Havarichefen sagde til kaptajnen, at han ville give Skuld besked om, at skibet ikke burde forsikres, før alt var bragt i orden. Han foreslog også kaptajnen at indkalde Søfartsstyrelsen til at besigtige og kontrollere skibet samt overvære øvelsen.

Ifølge Erik Stein kunne Hugo Larsen godt forstå kritikpunkterne. Men kaptajnen fastholdt, at rederiet ville sejle skibet til Frederikshavn, så det var klar til hurtigt at blive indsat på ruten mellem Frederikshavn og Oslo. Det accepterede Skulds havarichef.

Han understregede dog, at skibet ikke måtte medbringe passagerer, før alle fejl og mangler var udbedret. Det var også en betingelse for en forsikring, at han overværede en båd- og brandøvelse, som blev gennemført uden anmærkninger.

Det har ikke været muligt at få Hugo Larsens kommentar til forløbet, da han ikke har ønsket at udtale sig. Men Erik Stein fortæller, at kaptajnen fik notatet med mangellisten, hvor det også fremgik, at skibet ikke var klar til en besigtigelse.

Skulds havarichef satte sig ind i bilen og kørte hjemad. Da derv var signal til hans NMT-mobiltelefon på den danske side af grænsen, ringede han til Skulds kontor i København.

»Det går altså ikke«, sagde han.

Han forklarede, at han først kunne godkende skibet til en forsikring, hvis manglerne blev udbedret og en brand- og evakueringsøvelse var gennemført.

Dagen efter skrev han et notat med sine bemærkninger om skibet, som han afleverede på Skulds kontor i København. Som altid i den slags sager var notatet



► TIDLINJE

► 'SCANDINAVIAN STAR'

30. marts 1990: Amerikanske SeaEscape overdrager skibet til et kommanditselskab, som Henrik Johansen kontrollerer. Men SeaEscape står fortsat registreret som ejer.

7. april 1990: 159 mister livet, da en påsat brand hærger 'Scandinavian Star'.

22. november 1993: Højesteret idømmer Henrik Johansen, rederidirektør Ole B. Hansen og kaptajn Hugo Larsen seks måneders hæfte for overtrædelse af lov om skibes sikkerhed.

13. juni 2014: Norsk politi erkender, at der ikke er beviser mod en dansk lastbilchauffør, som oprindeligt blev udpeget som brandstifter - og som døde i branden. Politiet indleder en ny efterforskning.

20. januar 2015: Det norske Storting beslutter at nedsætte en kommission, der skal kulegrave sagen.

adresseret til underdirektør Anders Ulrik.

Dagene gik. Erik Stein hørte hverken fra rederiet eller skibet.

Stort skattefradrag

Skibsreder Henrik Johansen havde travlt med at sætte 'Scandinavian Star' i drift senest 1. april 1990. Han havde brug for et skattefradrag. Han havde netop solgt Vognmandsruten til den danske investeringsfond Difo i en forbløffende god handel. Prisen var 369 millioner kroner, og hans nettofortjeneste beløb sig til en kvart milliard kroner.

Salget blev endeligt gennemført 1. marts 1990, og Henrik Johansen havde en måned til at gennemføre købet af 'Scandinavian Star'. Ellers kunne han ikke få skattefradraget med på sin selvvangivelse, men måtte vente til næste skatteår med at udnytte det.

Men Henrik Johansen havde åbenbart problemer med at betale den aftalte pris på 21,7 millioner dollars for skibet til det amerikanske selskab SeaEscape. Han bad SeaEscape om at aflevere skibet formelt inden udgangen af marts. Før det var betalt. Derved kunne han udnytte skattefradraget.

SeaEscape gik med til at overføre skibet til Henrik Johansen, selv om pengene ikke var betalt. Aftalen blev indgået i London i sidste øjeblik 30. marts 1990 klokken 18.20 dansk tid.

SeaEscape stillede som betingelse for aftalen, at selskabet stod registreret som ejer af 'Scandinavian Star', fordi den samlede købesum endnu ikke var betalt. Desuden skulle SeaEscape have forsikringspengene, hvis der skete skade på skibet.

Sørgsmålet var derfor, om det hele i virkeligheden var en papirhandel, som sikrede Henrik Johansen et skattefradrag, mens SeaEscape i tilfælde af en skibskatastrofe fik udbetalt kaskoforsikringen, som var tegnet i Fjerde Sø.

Henrik Johansen og hans rederidirektør, Ole B. Hansen, havde også en anden tungtvejende grund til ikke at udsætte sejlsadsen. I flere måneder havde de brugt det chartrede skib 'Sardinia Nova' på ruten mellem Frederikshavn og Oslo, men

skibet var kun lejet til 1. april - og aftalen kunne ikke forlænges.

Efter Erik Steins inspektion sejlede 'Scandinavian Star' fra Cuxhaven 29. marts 1990. Knap 19 timer efter afgang lagde skibet til kaj i Frederikshavn. Men Erik Stein blev aldrig tilkaldt for at overvære en båd- og brandøvelse og undersøge, om skibets sikkerhedsmæssige mangler var blevet udbedret.

Et kaotisk skib

I stedet sejlede skibet fra Frederikshavn på sin første tur mod Oslo 1. april klokken 23.05. Om bord var 103 passagerer og 23 biler, mens mandskabet bestod af 99 besætningsmedlemmer fra 9 forskellige lande.

Langt under halvdelen af den normale besætning på skibet. De fleste havde aldrig arbejdet sammen før. En stor del af tjenerne og personalet havde endda aldrig virkede ikke. Enten var de stoppet, eller også løb vandet hele tiden, så passagererne ikke kunne sove. Flere brusere kom der ikke vand ud af.

Firmaet Rentokil blev tilkaldt for at udrydde kakerlakker i kahytterne. Receptionisterne smilede venligt til de sure passagerer og beklagede, mens de forsøgte at udbedre manglerne. Det var svært at holde facaden. Som receptionist Solveig Ekerhovd senere sagde under søforklaringen i København:

»Vi var så nedslidte alle sammen, at det var lige før, vi brød sammen. Vi sad i kahytterne og græd, og vi havde også tænkt at forlade båden.«

De blev dog om bord. Det værste var de elendige sikkerhedsforhold. Kaptajn Hugo Larsen vidste, at de internationale regler indebar, at en øvelse med redningsbådene skulle gennemføres senest 24 timer efter, at mere end 25 procent af besætningen blev udskiftet.

Hvilket i høj grad var tilfældet på 'Scandinavian Star'. Kaptajnen var også klar over, at passagerskibe havde pligt til at gennemføre båd- og brandøvelser hver uge.

Alligevel blev det besluttet, at øvelsen først skulle gennemføres i Frederikshavn søndag 8. april. Altså ville skibet på det tidspunkt have været i rute i en uge, før det blev afholdt en båd- og brandøvelse.

Med en besætning, som ikke kendte hinanden, og som ikke vidste, hvilke opgaver de skulle udføre i en nødsituation som en brand. Og hvordan de eventuelt skulle evakuere det store passagerskib.

Utilstrækkelig nødplan

Som sikkerhedschef havde førstestyrmand Sverre Aashildrød fået til opgave at udarbejde en nødplan for 'Scandinavian Star'. Det var en svær opgave, fordi besæt-

ningen på skibet var blevet skåret ned fra omkring 260 til ca. 100. Desuden havde han aldrig tidligere udarbejdet en nødplan fra bunden.

Senere erkendte han i Sø- og Handelsretten i København, at han i modsætning til kaptajnen ikke kendte til den internationale regel om, at der skulle gennemføres en båd- og brandøvelse senest 24 timer efter, at mere end 25 procent af besætningen var skiftet ud.

Da skibet lå i Cuxhaven i Tyskland konstaterede Sverre Aashildrød, at der var brandslanger, røgdykkerudstyr, CO₂-anlæg, skumanlæg og sprinklersystem. Men han afprøvede ikke, om det fungerede.

Han testede branddørene ved at trykke på en knap ved dørene. Ifølge hans forklaring blev strømmen til magneterne, der holdt dørene, afbrudt, så de lukkede. Flere døre skulle dog senere vise sig ikke at være i orden, og han undersøgte ikke, om dørene kunne lukkes oppe fra broen. Det var ellers normal procedure, når branddøre blev testet.

Førstestyrmanden gik også om bord i et par redningsbåde for at se deres tilstand. Men han kontrollerede dem ikke nærmere og undersøgte heller ikke, om systemet, der skulle løfte redningsbådene i havet, virkede. Senere viste det sig, da skibet begyndte på ruten, at motorerne i to af redningsbådene ikke virkede. De blev afmonteret og efterladt på kajen i Frederikshavn.

Selve nødplanen blev færdig 1. april inden den første sejlsad med skibet. Men Aashildrød havde ikke de nødvendige oplysninger om søfolkens sikkerhedsuddannelse og sikkerhedscertifikater. Derfor vidste han ikke, hvem der kunne varetage hvilke opgaver i tilfælde af en nødsituation. Alligevel fik hvert besætningsmedlem tildelt et nummer på brandrullen med bestemte opgaver, og rullen blev hængt op forskellige steder på skibet.

Men mandskabet blev ikke orienteret om opgaverne. Dem skulle besætningsmedlemmerne selv finde ud af. 16 rogdykkerapparater var placeret rundt om på skibet, men mandskabet måtte selv læse i nødplanen for at finde ud af, hvor udstyret var. Sverre Aashildrød vidste heller ikke, hvor mange uddannede rogdykkere der var i besætningen.

Brandvagten

Om natten skid der på et skib være en brandvagt, som hver time skal gå en runde. På 'Scandinavian Star' fik en ældre portugisisk mand tildelt opgaven. Udstyret med en walkie-talkie skulle han rapportere alt unormalt til broen. I en rem over skulderen havde han et stempelur, og spredt ud over skibet var placeret 43 nøgler i en lille kasse på væggen, som han skulle sætte ind i uret.

Nummeret på nøglen og klokkeslættet blev registreret på et stykke papir i stempeletur, som blev lagt i en skuffe på broen. Hver morgen skulle papiret kontrolleres for at se, om brandvagten havde været rundt på hele skibet.

Den nye portugisiske brandvagt blev ikke instrueret i at udføre sit nye arbejde. Han kendte ikke den rute, som han skulle gå, og vidste ikke, at der eksisterede en ruteplan på broen.

Kasserne med nøglerne på skibet måtte han selv finde, og ruten var også op til ham selv. Han fandt kun omkring 27 ud af 43 nøgleposter. Reelt kom han aldrig hele vejen rundt på skibet.

EFTERTANKE. Da Erik Stein i løbet af lørdagen fik besked om omfanget af branden og de mange omkomne, kunne han ikke lade være med at tænke, om han kunne have gjort noget mere for at stoppe skibet. Foto: Finn Frandsen

Sverre Aashildrød kontrollerede aldrig, om brandvagten havde været på alle nøgleposter. Han var ikke engang klar over, at det var hans opgave. Som han senere forklarede i Sø- og Handelsretten:

»Der var flere rutineopgaver, som ikke var direkte fastlagt.«

Dødbringende dampe

Skibet var 2 timer forsinket, da det begyndte sejlsadsen fra Oslo 6. april klokken 21.45 med 383 passagerer og 99 besætningsmedlemmer.

Natten til 7. april 1990 klokken ca. 155 blev den første brand opdaget.

Der var sat ild på sengetøj og tæpper uden for kahyt 416 på dæk 4, men ilden nåede ikke at få ordentligt fat, før den blev opdaget af passagerer. De gik i gang med at slukke branden. Flere besætningsmedlemmer kom tilfældigt forbi og hjalp med at stoppe ilden.

Kaptajnen skulle i en sådan situation udløse en alarm og begynde en evakuering af skibet. Men det skete ikke, fordi branden blev slukket hurtigt. Men da ilden formentlig var påsat, burde skibets ledelse være klar over, at nogen måske ville forsøge igen.

Kort efter brød en brand ud foran kahyt 219. En sektion med ubenyttede kahytter, der skulle renoveres. Senere brandtekniske undersøgelser fastslog, at det højst sandsynligt var en tændstik eller en lighter, som satte ild til papir, sengetøj og sengetæpper. En cigaretguld ville ikke have været tilstrækkeligt til at antænde branden.

Efter højst 8 minutter fik ilden fat i gangens vægge, og så gik det stærkt. I minut senere stod hele korridorafsnittet i brand. Ilden bredte sig videre til den nærliggende trappeopgang og gik hurtigt op i skibet. Røgen sivede i løbet af få minutter op til dæk 5 og 6. Alarmknapperne lyste på broen.

Efter røgen kom flammerne. Da ilden nåede dæk 5 - to dæk over arnestedet - blev flammerne trukket gennem tværgangen som en ildkugle over til den anden side af skibet, hvor de gik ned gennem skibet igen.

Flere branddøre blev aldrig lukket, hvilket medvirkede til, at branden bredte sig hurtigt. Temperaturen i gangene nåede flere steder op på 200 grader, mens giftig røg sivede rundt i korridorerne.

Røgen fik hurtigt et højt indhold af kulilte, og passagerer og besætningsmedlemmer havde kun 30 sekunder til at komme væk, før de mistede bevidstheden. Højst 3 minutter senere ville indholdet af kulilte nå et niveau, hvor det var dødeligt. Det kunne endda gå hurtigere, fordi der også var høje koncentrationer af blåsyre i røggassen. Samme gift som nazisternerne brugte i koncentrationslejrenes gaskamre under Anden Verdenskrig.

Kulilten og blåsyren kom fra væggene og loftspladerne i korridorer og trappeopgange, der var dækket af 1,6 mm plastlaminat. Det viste sig at være katastrofalt. Plastlaminatet spredte ilden hurtigt, fordi laminatet havde en sammenhængende flade i vægge og lofter.

Det brændende laminat skabte en grå

sorrt røg og gjorde det svært for fortumlede passagerer og besætningsmedlemmer at orientere sig, og hvis de ikke nåede ud i frisk luft, indåndede de den dødbringende kulilte og blåsyre.

Alt var kaos. De passagerer, som vågnede, måtte kravle hen over omkomne i skibets smalle kahytsgange, der var fyldt med den giftige røg. Mange nåede ikke ud i den friske luft på dækket. De overlevende klatrede ned ad rebstiger for at komme i redningsbåde og blev hjulpet op på andre skibe.

Skibets flugtveje havde været afgørende for, om folk nåede ud i frisk luft, eller om den giftige røg dræbte dem.

Senere konkluderede myndighedernes undersøgelse, at 158 mistede livet i de første 30 minutter efter den anden brand, der blev opdaget efter klokken 2 natten til lørdag. Senere døde en passager på hospitalet, så dødstallet blev 159.

Langt de fleste døde af røgforgiftning. Et mindre antal - omkring 10 - døde af varmen, for koncentrationen af giftstoffer i blodet nåede at blive en dødelig dosis.

99 lig blev fundet i kahytterne. Heraf blev omkring en fjerdedel fundet helt eller delvis inde på badeværelset med ansigtet gemt i håndklæder. Andre lå i køjerne. Enten fuldt påklædt eller i undertøj. Formentlig fordi de først meget sent blev klar over branden.

Over 50 lig lå i korridorerne. Hovedsagelig agter i skibet på dæk 5. Tyk sort røg og dårlige lysforhold havde gjort det svært at finde vej. Det gjorde det heller ikke nemmere, at gangene havde mange retningsskift, så området mindede om en labyrint. Enkelte korridorer endte endda blindt. Omkring 20 af de 50 omkomne blev fundet i to gange, hvor der ikke var en udgang for enden. De resterende døde var blevet slæbt ud af gangene under redningsarbejdet.

Den ældste omkomne var 79 år. Den yngste kun få måneder gammel. Der var 28 børn og unge. Desuden døde 29 par sammen på skibet, mens 26 mistede deres mand eller kone.

Store krav

Selv om Skulds hovedkontor lå i Oslo, havde den danske afdelings øverste direktør, Hans Levy, det sidste ord i Danmark. Det havde han også i forbindelse med beslutningen om forsikringen af 'Scandinavian Star'. Håndteringen af de mange og store krav i forbindelse med branden skete dog i nært samarbejde med Skulds kontor i Oslo.

Gennem anden halvdel af 1980'erne havde Skuld også stået for ansvarsforsikringen af skibene på Henrik Johansens Vognmandsrute på Storebælt.

»Henrik Johansen var en speciel type med et noget blakket omdømme i forhold til handel med ejendomme. Men det havde ikke noget med skibsfart at gøre, og vi havde ikke haft problemer med forsikringen af Vognmandsruten«, siger Hans Levy i dag.

Da Skulds danske havarichef, Erik Stein, vendte hjem til Danmark efter at have besigtiget 'Scandinavian Star' i Cuxhaven i slutningen af marts 1990, var han som nævnt kritisk over for skibets tilstand.

Men Erik Stein blev altså aldrig tilkaldt for at inspicere 'Scandinavian Star' en gang til. Hans Levy havde truffet beslutningen om at forsikre skibet uden havarichefens vidende. Uden at undersøge, om skibets mangler var udbedret. Uden at vide, om den vigtige båd- og brandøvelse var gennemført.

Penge at tjene

Så da Hans Levy ringede til Erik Stein lørdag formiddag 7. april 1990, var Erik Stein et stort spørgsmålstejn.

Han havde før oplevet, at Skulds ledelse underkendte hans anbefaling og tegnede en forsikring på et skib, selv om han frarådede det. Men det var sjældent.

»Jeg var fagmanden, der vurderede forholdene på et skib. Hvis de ikke var i orden, kom jeg med en anbefaling om, at Skuld ikke forsikrede skibet på normale vilkår, før tingene var bragt i orden. Så var det selvfølgelig op til assurandørerne og direktionen at træffe en beslutning. I denne sag blev jeg underkendt, og de tegnede forsikringen«, fortæller Erik Stein.

Han fik ikke en forklaring fra Skulds danske direktion. I andre tilfælde, hvor han blev underkendt, skyldtes det formentlig »kommercielle interesser«, som han udtrykker det.

»Der kunne være penge at tjene på at tegne forsikringen«, siger Erik Stein.

Da han i løbet af lørdagen fik besked om omfanget af branden og hørte om de mange omkomne, fik han det dårligt: »Jeg kunne ikke lade være med at tænke: Hvis jeg nu havde gjort noget aktivt, kunne jeg så have forhindret det?«

Hvad var der sket i dagene fra Erik Steins indberetning om ikke at forsikre 'Scandinavian Star' til 30. marts 1990,



hvor Skulds danske underdirektør, Anders Ulrik, underskrev policen?

Anders Ulrik har ikke ønsket at medvirke, men hans chef, Hans Levy, understreger, at han som øverste direktør havde det endelige ansvar for beslutningen om at forsikre 'Scandinavian Star'.

Hans Levy bekræfter, at Erik Stein anbefalede, at skibet ikke skulle forsikres, før forholdene på skibet var udbedret og en brand- og evakueringsøvelse var afholdt.

»Der var de forbehold. Jeg kan huske, at Erik sagde, at der er nogle ting, der skal gøres på skibet, og det bliver gjort i Frederikshavn, før de sætter skibet i drift«, siger Hans Levy.

Men hvorfor forsikrede Skuld 'Scandinavian Star', selv om det ikke var undersøgt, om forholdene på skibet var bragt i orden? Og når alle advarselslamper lyste? Ifølge Hans Levy skyldes det, at listen med fejl og mangler ikke var et stort sikkerhedsmæssigt problem: »Det var ikke nogen alvorlige ting. Vi så mere på det tekniske. Så kan man sige, at vi burde have været oppe i Frederikshavn og undersøge skibet igen. Men det var vi så ikke«.

Under pres

Under alle omstændigheder var der ikke mulighed for at fortryde lørdag 7. april. Skuld stod med ansvarsforsikringen, og Hans Levy var klar over, at erstatningerne til ofrenes familier og de overlevende kunne blive meget store.

Ikke kun Skulds pengetank var under pres. Andre assuranceforeninger ville også komme til at betale.

Hele P&I-systemet er baseret på, at assuranceforeninger over hele kloden tager en del af den økonomiske risiko. Verdensflåden er forsikringsmæssigt bundet sammen af gensidige forpligtelser mellem foreningerne.

Hver assuranceforening har en vis selvrisiko, som den selv skal betale, men hvis erstatningerne overstiger det beløb, skal andre foreninger også bidrage. Det kaldes en reassurance eller en genforsikring. »Jeg var klar over, at erstatningerne ville ryge langt op over Skulds egen risiko«, fortæller Hans Levy.

Det resterende beløb af de samlede erstatninger skulle dækkes af Skulds reassurandører, der bestod af de øvrige 15 internationale P&I-klubber samt Lloyd's - og der skulle ikke kunne rejse tvivl om, at ansvarsforsikringen dækkede.

»Ellers kunne vi risikere, at reassurandørerne sagde: Hov, skibet opfylder ikke kravene. Så er I efter Skulds vedtægter ikke forpligtet til at dække, og så kan I ikke komme til os og sige: Nu skal I reassurandører dække alt over jeres risiko«, siger Hans Levy.

Hvis den situation opstod, måtte Skuld sige til rederiet, at forsikringen ikke dækkede:

»Rederiet ville så selv skulle klare alle de erstatningskrav, der måtte komme. Derfor lå det mig utrolig meget på sinde, at vi hurtigt skulle være helt sikre på, at forsikringsvilkårene var opfyldt. Skibets tilstand var derfor meget væsentlig«.

Men Skuld fortalte aldrig offentligheden om Erik Steins kontrol af skibet i Cuxhaven.

Branddøre var utætte

Kort efter brandene havde den danske Søfartsstyrelse undersøgt skibet og lagt mærke til fejlene.

Fire branddøre blev ikke udløst, som de skulle, under branden. Fem branddøre lukkede ikke tæt og kunne derfor ikke stoppe den giftige røg. Desuden lukkede de fleste brandspjæld, som skulle bremse ildens spredning, ikke, som de skulle.

Skulds danske direktør, Hans Levy, deltog i søforklaringen lige efter branden. Spørgsmålet var, om Skuld var bundet af dækningen. I dag siger Hans Levy:

»Det væsentligste var de tekniske mangler på skibet og den manglende båd- og brandøvelse. Selve øvelsen var kaptajnens ansvar, og på det punkt var vi stadig forpligtet over for rederiet. Det var kun, hvis rederiet havde svigtet groft i forhold til selve skibets sikkerhed, at vi kunne sige fra i forhold til forsikringen«.

Men skyldtes hans ræsonnement også, at Skuld ikke havde sikret, at alt var i orden på skibet, inden foreningen tegnede ansvarsforsikringen?

For dermed havde Skuld selv et ansvar. Det afviser Hans Levy: »Det var ikke sådan, at skibet var i rigtig dårlig forfatning. Det var teknisk set i orden. Men de skulle have holdt båd- og brandøvelse, før de tog passagerer om bord. Det vidste vi ikke, at de havde undladt. Men det var ikke nok til at sige, at der ikke var forsikringsdækning, fordi skibet teknisk set var i orden bortset fra mindre ting«.

Han lægger især vægt på en udtalelse fra den danske Søfartsstyrelses direktør, Torkild Funder, der skulle være kommet på et lukket formøde under en af de første dage under søforklaringen.

»Torkild Funder kom med en erklæring om, at skibet havde nogle mangler, men de havde ikke betydning for brandens opståen og heller ikke for forløbet. Det gjorde det klart for mig, at der ikke var tvivl



om, at forsikringen var gældende«, siger Skulds daværende danske direktør.

Det har ikke været muligt i dag at finde denne erklæring i Sø- og Handelsrettens arkiv. Den er heller ikke nævnt i retsbogen med de mange timers båndudskrift af vidneforklaringerne fra søforklaringen.

Dømt for utilstrækkelig sikkerhed

Denne opfattelse blev kraftigt bestridt, da straffesagen i oktober 1992 begyndte mod kaptajn Hugo Larsen, rederidirektør Ole B. Hansen og rederiets pengemand, Henrik Johansen. De tre mænd blev anklaget efter lov om skibes sikkerhed.

► POLITIKEN.DK/TV

► SE TV-INDSLAG

Interview med forsikringselskabet Skulds tidligere havarichef Erik Stein, som i en ny bog fortæller, at han frarådede at forsikre 'Scandinavian Star'



Gå ind på politiken.dk/2847803 eller scan QR-koden

Alle tre erklærede sig uskyldige.

Anklageren fremlagde en vurdering fra Søfartsstyrelsen fra april 1991, hvor det blev påpeget, at evakueringskiltningen var mangelfuld og gav misvisende information. At passagererne ikke fik udleveret boardingkort, hvor de kunne se, hvor de skulle samles i en nødsituation.

Alarmplanen med evakueringsvejledningen i kahytterne var heller ikke på hverken dansk eller norsk, men på engelsk, spansk og portugisisk. Derfor burde kaptajnen inden eller lige efter afgang over højtalerne have givet passagererne en udførlig vejledning om, hvad de skulle gøre i en nødsituation, erklærede Søfartsstyrelsen.

»Undladelse heraf medførte, at passagererne under branden oplevede stor forvirring, og det er nærliggende at antage, at det har medført, at nogle af passagererne ikke i tide har fundet vejen frem til røgfrit område«, konkluderede styrelsen.

I sin procedure fremførte anklageren, at besætningens manglende kendskab til nødplanen kunne have været blevet udbedret, hvis der var blevet afholdt en båd- og brandøvelse.

Sø- og Handelsrettens dom 3. december 1992 slog fast, at 'Scandinavian Star' ikke var klar til sejlads med passagerer.

FORVIRRING. Da Erik Stein efter branden gik om bord på skibet, kunne han hurtigt konstatere, at skiltningen havde skabt forvirring. Han tog dette billede af to pile, der skulle vise vej i tilfælde af en nødsituation.

Privatfoto: Erik Stein

frakendt »retten til at udøve rederivirk-somhed«.

Etisk problem

Efter forhandlinger med de overlevende og efterladtes støttegruppe og deres advokater udbetalte Skuld ifølge direktør Hans Levy samlet omkring 114 millioner kroner i erstatning til overlevende og efterladte til omkomne. Heraf betalte Skuld knap 14 millioner kroner, mens de resterende cirka 100 millioner kroner blev dækket af de øvrige P&I-klubber som følge af Skulds reassuranceaftale.

I 1990 var nordmanden Espen Walstad talsmand for støtteforeningen af overlevende og efterladte. Han mistede sin mor og hendes mand på 'Scandinavian Star'. Han er meget overrasket over oplysningerne om Skulds viden om skibets sikkerhedsmæssige mangler, inden det blev sat i rute. Det fortalte selskabet aldrig under forhandlingsforløbet om erstatning.

»Så vidt jeg kan forstå, gjorde Skulds havarichef dengang sit arbejde ordentligt, så det er selskabets ledelse, som har et for-

HAVSNØD. Den første påsatte brand blev slukket af passagerer, mens den anden brand brød ud kort efter og førte til, at 159 mennesker omkom. Mange timer senere brød to yderligere store brande ud på skibet. Norsk politi undersøger nu, om de var en genopblussen af den anden brand – eller om de var nye påsatte brande. Arkivfoto: Polfoto

klaringsproblem. Det er etisk forkert at skjule den viden. Men penge har åbenbart været vigtigere end menneskeliv for Skuld«, siger Espen Walstad og tilføjer:

»I en sådan situation er det afgørende, at myndighederne gennemfører en grundig efterforskning og eventuelt retsforfølger, hvis samfundet skal beskyttes mod, at selskabers grådighed bliver prioriteret for menneskers sikkerhed«.

Den nuværende talsmand for den norske støtteforening, Jan Harsem, overlevede skibsbranden sammen med sin lille søn Halvor. Men han mistede sin gravide kone, Christine, på skibet.

»Det er et chok at få at vide, at Skuld havde en intern rapport og anbefaling om, at 'Scandinavian Star' ikke var klar til at sejle med passagerer. Rederiet og kaptajnen brød aftalen med Skulds tekniske chef. Vidste rederiet og kaptajnen, at Skulds ledelse ikke ville tage hensyn til sin egen interne rapport og pålæggene fra den tekniske chef«, spørger Jan Harsem, der undrer sig over, at Skulds ledelse ikke fulgte selskabets tekniske chef.

»Indtrykket er, at Skuld har tilbageholdt væsentlig information om forhold, som berørte både straffeansvaret og præmierne for aftalen med os som overlevende og pårørende«.

Juraprofessor Lars Bo Langsted fra Aalborg Universitet mener, at de nye oplysninger først og fremmest er en etisk problemstilling for Skuld.

»Selvfølgelig er det her et moralsk spørgsmål. Umiddelbart efter branden handlede det om at få et ansvar placeret, og Skulds ledelse har nok tænkt, at det ikke var sjovt at have haft den samme viden om skibets manglende sikkerhed, som rederiets ejer, Henrik Johansen, blev dømt for at have ansvaret for«, siger Lars Bo Langsted: »Men selskabet har ikke et juridisk ansvar over for omverdenen. Skuld valgte at forsikre skibet, selv om selskabet havde kendskab til skibets mangler. Men de var ikke i sig selv livsfarlige. Skibets mangler udviklede sig først til et stort problem, da det gik galt«.

lars.halskov@pol.dk

Bogen 'Branden – Gåden om Scandinavian Star' af Lars Halskov udkommer 29. september på Politikens Forlag