

## Nordens største kriminalgåde

Natten til lørdag den 7. april 1990 udbrød der en række brande på færgen Scandinavian Star undervejs fra Oslo til Frederikshavn. Ild og røg bredte sig hurtigt i flere ombæringer og efterlod 159 døde passagerer, mange af dem sovende familier, kvalt af giftig røg med indhold af blåsyre fra nye brande. De fleste norske passagerer, 33 danskere.

Efterforskningen har fastslået, at brandene var påsat af en eller flere af de 482 mennesker ombord. Dermed udgør skibsbrandene den største mordsag i Norden i fredstid, men værre endnu. Med den efterfølgende mangelfulde efterforskning: også den største kriminalgåde i Skandinavien.

Hvem stod bag? Hvad var motivet? Hvorfor er mange forhold stadig uopklaret? Til dato er ingen kendt ansvarlig eller skyldig i dette ubegribelige masse mord.

Overlevende passagerer som danske Mike Axdal og norske Jan Harsem, flere støtteforeninger og adskillige behjertede journalister har gravet dygtigt i sagen, men ingen så vedholdende, effektivt og på så mangeartede platforme som Lars Halskov.

Han var ikke den første på historien, blev først uddannet journalist fire år efter skibskatastrofen og ansat på Politiken i 1996. Med sin bror Morten gravede han i historien om skibet 'Hans Hedtoft', der på sin jomfrurejse stødte på et isbjerg syd for Grønlands Kap Farvel den 30. januar 1959. Alle 95 ombord meldtes omkommet. Brødrene skildrede tragedien og dens omstændigheder i deres fælles bog 'Skibet der forsvandt', udgivet i 2009. Så var de sporet ind på genren, kan man sige.

## Drabsoffer mistænkt som gerningsmand

Kort efter besluttede Lars Halskov at dykke ned i mysteriet om Scandinavian Star. Han ville "begynde helt forfra", har han fortalt i et radioprogram, lægge alle vserende formodninger og teorier til side og se på forløbet med friske øjne, i realiteten som 'en ny sag'. Det ville indebære: at opsøge alle relevante kilder - pårørende til de omkomne, skibsbesætninger, rednings- og brandfolk, søfartskyndige, danske, norske og svenske myndigheder, ansvarlige ministre, politikere og alt hvad der kunne findes af dokumenter.

Tre år efter de mange skibsbrande ombord var tre implicerede af den danske Højesteret blevet idømt seks måneders hæfte for brud på lov om skibes sikkerhed. Det var

den norske kaptajn Hugo Larsen, den danske direktør Ole B. Hansen og den danske reder Henrik Johansen. De to danskere blev desuden frakendt retten til at ernære sig med rederi-virksomhed. Ole B. Hansen snød sig fra sin afsoning ved at gemme sig i Spanien, indtil fristen var udløbet. Men resten af affæren havde åbenbart ikke den store offentlige interesse.

En dansk lastbilchauffør med flere domme for brandstiftelse var omkommet på skibet og udpeget som mulig gerningsmand. Det norske politi henlagde sagen om brandens opståen, efter at Oslos politimester Willy Haugli i marts 1991 konkluderede: "Alle andre muligheder enn den danske mannen er utelukket gjennom efterforskningen".

Lidt for bekvemt blev en død person dermed udlagt som gerningsmand. Der skulle gå 23 år, før norsk politi i 2014 trak enhver mistanke mod den danske chauffør tilbage. Han var selv død, da de seneste brande på Scandinavian Star blussede op, og vidner frikendte ham for enhver tvivl, da de på tryk så de forvanskede referater af deres egne udsagn.

## Svigt fra politi og politikere

Centrale myndigheder i Danmark og Norge betragtede tidligt sagen som '*a cold case*' og forsøgte at skubbe 'aben' over til nabolandet. Arbejdsdelingen var, at norsk politi skulle efterforske brandene og deres opståen. Dansk politi skulle undersøge skibets sikkerhed samt ejer- og forsikringsforhold. Svenskerne havde fået ansvaret for skibet som gerningssted.

"Det var den første fejltagelse," skrev Lars Halskov i et personligt essay om sit arbejde (se nedenfor). "Der var aldrig en overordnet politienhed, som undersøgte, om ejerforhold og forsikring hang sammen med brandstiftelsen. Altså om der var et økonomisk motiv. Frederiksberg Politi fik opgaven, fordi Henrik Johansens selskab bag skibet havde adresse i den bydel. Altså en politikreds uden en havn og uden nogen erfaring med komplicerede ejerforhold blandt rederier."

Hele sagskomplekset blev omgærdet af en uforståelig modvilje fra skiftende rigsadvokater og ansvarlige ministre, der brugte deres parlamentariske flertal til at afvise nye undersøgelser.

Men der var stadig et virvar af uklarheder, blandt andet om ejerskabet til det 19-årige krydstogtskib, der inden en nødtørftig ombygning til skandinavisk bilfærge havde fungeret som sejrende spillecasino under bekvemt Bahamas-flag ud for Florida. Kun en uge før branden steg skibets værdi og forsikring til mere end det dobbelte. Det medførte, at der blev tegnet en kaskoforsikring på hele 24 millioner dollars, og det gav de formelle ejere 14 millioner dollars i erstatning for skibets brandskader.

Der var også mistanker om skattespekulation og en veldokumenteret elendig koordinering af efterforskningsarbejdet mellem Sverige og især Danmark-Norge. Helt centrale fagkyndige eksperter i alle tre lande blev fra starten mistænkeliggjort uden skygge af dokumentation.

Forløbet indikerer selvsagt ikke, at det hele fra starten var en bevidst tilrettelagt mordbrand med 179 forudsete dødsopfre. Snarere, at den første brand i en madras på en

kahytgang skulle aktivere brandalarmerne og sende passagererne i sikkerhed på andre dæk, før de mere omfattende ildspåsættelser på skibet blev iværksat.

Som tilskuere og aktive undersøgere levede - og lever! - hundreder af pårørende til de omkomne med smerten ved tabet af deres kære, tilsat bitterheden ved at se de skyldige gå fri på grund af svigt fra myndigheder og regeringer. Tilbage var og er kun en forhåbning om, at skarpe journalister og medier for alvor kan skære gennem den virtuelle og giftige dødsrøg fra Scandinavian Star.

## En papirnusser på sporet

Et af Lars Halskovs første træk var at søge indsigt i de mange dokumenter fra den danske Sø- og Handelsret. Det var referater fra søforklaringen, de efterfølgende retssager med bilag fra afhøringer, redegørelser for ejerforholdene til skibet og meget andet. Tusinder af papirer. Kort sagt en skatkiste af oplysninger. Uheldigvis var det hele forsvundet eller destrueret, lød meldingen fra retten.

Senere fik han besked om, at dokumenterne var fundet, men i en yderst miserabel tilstand efter et historisk skybrud med efterfølgende oversvømmelse, som ramte København den 2. juli 2011. Papirerne var blevet drænet med frysetørring, men tæt sammenklisset og umulige at læse.

Her ville andre formentlig være stoppet for at kaste sig over en anden, mere tilgængelig historie, men Halskov holdt fast. Han tilbød domstolen at udføre det møjsommelige arbejde med at pille papirerne fra hinanden, digitalisere dem til eget brug og levere en kopi heraf til retten. Det blev accepteret. De næste måneder mødte han jævnligt om morgenen i domstolens ledige lokale som selvbestaltet 'papirnusser' og sikrede sig dermed et helt afgørende grundlag for det videre arbejde. Siden fandt han frem til mange andre vigtige dokumenter, som befandt sig i diverse ministerier, i de danske og norske rigsarkiver og hos private kilder.

Arbejdet med den videre research førte ham de følgende år fra Danmark til Norge, Sverige, Tyskland, USA, Barbados og Spanien. En stor del af besætningen på Scandinavian Star var lavtlønnede portugisere, der ikke forstod engelsk og procedurerne ombord, en af dem bosat i Spanien.

En detaljeret skildring af Lars Halskovs arbejde om Scandinavian Star kræver i realiteten et opdateret værk i lighed med den bog han selv har leveret - 'Branden: Gåden om Scandinavian Star' fra 2015. Det tillader denne indstilling selvsagt ikke.

Men undervejs har han gavmildt delt ud af sin viden til kolleger i samarbejde på andre medier. Det gælder blandt andet den stort anlagte dokumentar-serie 'Scandinavian Star' sendt på nordisk TV i marts-april 2020 med Mikala Krogh som instruktør, Nikolaj Scherfig som manuskriptforfatter og Lars Halskov som ankermand. Og det gælder podcastserien 'Scandinavian Star - Kampen for at få svar', sendt på samme tid med Jonas Schrøder-Andreasen som producer.

Især TV-serien fik politikere i de tre implicerede lande til at se mere positivt på en dybere undersøgelse af det samlede hændelsesforløb.

(Lars Halskov har skildret sit arbejde med sagen i et personligt essay i Politiken 28.12.2020. Bør læses af komiteen, om det så er den eneste pligt opgave ved denne indstilling! Kopi vedhæftes).

## Den rygende pistol

Med så mange kompetente journalister og andre mediefolk involveret i afdækningen af mordbrandene kan det være sin sag at fremhæve en enkelt kollega eller en særlig betydningsfuld afsløring og dens effekt i nutiden, men jeg mener, det er yderst fortjent.

I oktober 2020 afslørede Lars Halskov, at Frederiksberg politi aldrig havde efterforsket ejer- og forsikringsforholdene på Scandinavian Star, som det ellers var forudsat i den fællesnordiske arbejdsdeling. Politiet på Frederiksberg betragtede spørgsmål om ejerskab og forsikring med tilhørende skatteforhold som et norsk ansvar og koncentrede sig kun om skibets sikkerhed.

Halskovs kilder var blandt andet to tidligere kriminalinspektører fra Frederiksberg politi, som stod frem med navne og citater i artiklen. Lars Halskov kunne sågar dokumentere deres udsagn med henvisning til

"et internt brev fra daværende rigsadvokat Asbjørn Jensen til Justitsministeriet 27. januar 1993, hvor han kun skriver om »mangler m.v. vedrørende skibet« i forhold til danske myndigheders ansvar. Her nævner han ikke en undersøgelse af skibets ejer- og forsikringsforhold.

Så sent som i februar 2017 slog daværende justitsminister Søren Pape Poulsen (K) ellers fast over for Folketingets Retsudvalg, at »de danske myndigheder skulle efterforske skibets ejer- og forsikringsforhold samt dets almindelige sødygtighed og overensstemmelse med den søretlige lovgivning«. (Politiken 04. og 05.10.2020).

Dette var mildest talt en sensation. Efterforskningens rygende pistol, så at sige. Her indrømmede de ansvarlige politichefer, at de ikke havde undersøgt det, som var Danmarks primære opgave i Nordens største uopklarede mordsag.

Afsløringen fik straks politiske konsekvenser.

I de følgende uger holdtes en høring om sagen på Christiansborg, og i en forespørgselsdebat i Folketinget måtte justitsminister Nick Hækkerup (S) gå til korset og indrømme, at hverken politiet eller rigsadvokaten havde gennemført en grundig efterforskning af ulykkesskibets ejer- og forsikringsforhold.

Hallo: Dansk politi har bevidst undladt at efterforske deres del af en mordsag med 179 direkte ofre og måske tusinder af pårørende! Med eller uden denne viden har skiftende rigsadvokater og regeringer af forskellig observans gennem tre årtier sanktioneret politiets arbejde og afvist alle opfordringer til at undersøge, hvad der gemte sig under det brændende gulvtæppe.

En beskæmmet justitsminister måtte love en ny dansk undersøgelse, 30 år efter katastrofen. (Politiken 19.11.2020).

2022

Langt om længe er der udsigt til, at afgørende forhold og manøvrer omkring det Lfamøse ulykkesskib kan blive belyst fra officielt dansk hold. Opgaven er overladt til 'Scandinavian Star Task Force' ledet af en jura-professor og med en følgegruppe af politikere fra Folketinget. Arbejdet består i at granske ejerforhold og de økonomiske transaktioner omkring Scandinavian Star.

Senere har en juridisk undersøgelse bestilt af Erhvervsministeriet fastslået, "at der skulle have været foretaget havnestatskontrol af 'Scandinavian Star' inden første afgang med passagerer". Det indebærer, at udenlandske skibe under fremmed flag som Scandinavian Star skal kontrolleres grundigt af havnestaten, når de anløber et andet lands havn. Det skete først efter de dødbringende brande. Var det sket før, havde skibet næppe fået sejltiladelse.

Lars Halskov har i den forbindelse afsløret, at Søfartsstyrelsen tilbage i 1992 modsatte sig, at dens medarbejdere måtte vidne ved Sø- og Handelsrettens behandling af sagen. Vicepolitimesteren på Frederiksberg skrev til den tiltalte direktør Ole B. Hansens forsvarer: "efter min mening er det nu åbenbart, at den ønskede vidneførsel er overflødig". Han ville ligefrem protestere over for retten, hvis advokaten ville fastholde ønsket om vidner fra Søfartsstyrelsen. Derfor blev de ikke hørt i retten. (Politiken 11.09.2022).

2023

Efter halvandet års arbejde har Scandinavian Star Task Force i sommer anbefalet, at Egruppens opgave udvides til også at omfatte Søfartsstyrelsens rolle i sagen. (Politiken 02. og 03.08.2023). Det har justitsministeren tilsluttet sig.

Kort efter kan Lars Halskov oplyse, at de nye oplysninger har fået 45 overlevende og pårørende til at anlægge sag mod Søfartsstyrelsen med krav om godtgørelse:

»Der kommer løbende flere overlevende og pårørende, som vil være med i sagen«, siger advokat Mads Pramming, der fører sagen for de berørte.

Mads Pramming fremhæver, at det giver sagen endnu større vægt, at Politiken for nylig kunne afdække, at styrelsen har kæmpet hårdt for at undgå at få ansvaret for den manglende kontrol af skibets store sikkerhedsproblemer – og at styrelsen nu skal undersøges af den efterforskningsgruppe, som det seneste halvandet år har gransket de økonomiske transaktioner bag skibet.

»I forvejen havde vi en god sag. Men det styrker virkelig sagen, at de nye oplysninger viser, at det ser ud til, at Søfartsstyrelsen blev klar over, at de skulle have undersøgt skibet inden afgang, men fortsatte med at afvise over for offentligheden og Folketinget, at de havde pligt til det. Hvis det er korrekt, er det ikke længere udelukkende en

fejltagelse, men en bevidst handling. Nu er jeg endnu mere sikker på, at vi kan vinde sagen«, siger Mads Pramming.

Grundlaget for sagen er en påstand om, at der er sket et myndighedssvigt, som har krænket de overlevende og pårørendes menneskerettigheder. (Politiken 21.08.2023).

De 45 pårørende og overlevende har fået fri proces til at føre sagen mod Søfartsstyrelsen. De kræver 450.000 kroner pr. person i godtgørelse. Sagen ventes for retten sidst i 2024 eller i begyndelsen af 2025. Dvs. 35 år efter ulykken.

Malermester Mike Axdal, meget aktiv talsmand for de overlevende, citeres således af Lars Halskov:

»Afgørelsen om fri proces er en anerkendelse af, at der er tale om en vigtig og principiel sag, som der er rimelig og berettiget grund til at anlægge. Jeg sidder stadig med en klump i halsen og har en sten i maven over, at der skulle gå 33 år, før der bliver igangsat en retsproces. Nu må staten anerkende og indrømme denne katastrofale fejltagelse. Så det er en meget stor forløsning«, siger Mike Axdal. (Politiken 16.09.2023)

For mig er det åbenlyst, at Lars Halskovs arbejde med mordbrandene på Scandinavian Star gennem mere end 13 år er afgørende for, at danske myndigheder langt om længe søger at rette op på de skandaløse forsømmelser. Hans ildhu og tæft som journalist er eksemplarisk og dokumentationen omfattende og overbevisende. Jeg har kun medtaget udpluk fra hans samlede arbejde med skibssagen, som det også fremgår af de vedhæftede bilag.

Det er ypperlig journalistik, der gør vores fag ære og fortjener dette års Cavlingpris.

Alex Frank Larsen

31.10.2023

Bilag:

1. Lars Halskovs essay i Politiken 28.12.2020
2. Grafisk oversigt over værker uden for Politiken