

Mästerlotsen och mysteriet
Scandinavian Star

8



Mästerlotsen och mysteriet Scandinavian Star

– Att klättra mellan båtar när det blåser trettio sekundmeter i byarna är något som en lots måste kunna, menar Alf Aronsson, pensionerad mästerlots i Fjällbacka. Han kan berätta mycket om väder, vind och höga vågor. Alf har nämligen arbetat som lots i Lysekil/Brofjorden och varit med många gånger när vädret ställt till problem, t.ex. i januari 1984 när norska tankern *Texaco Norge* hade lastat bensin vid Scanraff (bytte namn till Preemraff, 2005) med destination Danmark. Avgången dröjde på grund av dåligt väder, men när vinden mojnade något beslöt befälhavaren att avgå med Alf som lots. På väg ut ur leden blåste det upp och vinden ökade så att det var omöjligt för lotsbåten att borda tankern, så Alf fick följa med till Köpenhamn. Vindstyrkan nådde 35 meter. Befälhavaren Jonas Holt mätte våghöjden till 15 meter vilket fick tankern att rulla ordentligt på resan söderut.

Fjällbackasonen Alf växte upp i ett kaptenshus från 1809 invid hamnen där hans mamma skötte telegrafan. Under skoltiden började han krydda sill på Dorthes konserverfabrik. Som 14-åring började han på en av Vägverkets bogserbåtar som drog pråmar till fiskhamnsbyggen i Bohuslän. Det var underhåll av dessa i Grebbestad, Fjällbacka m.m.

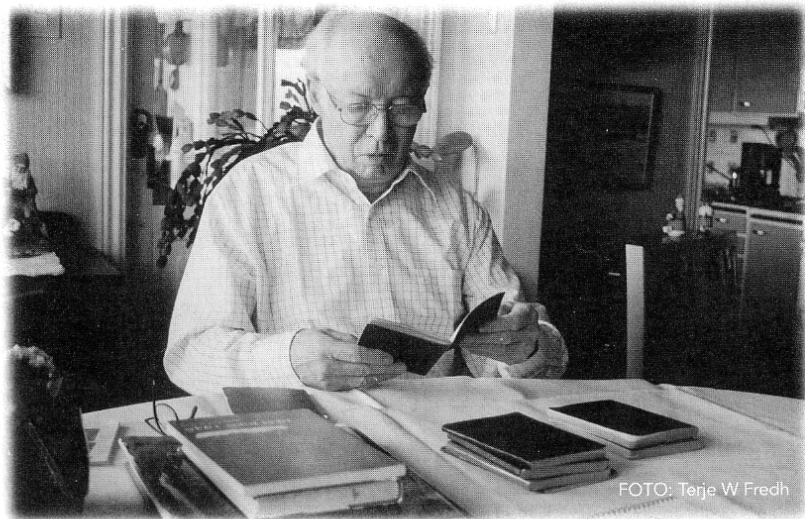


FOTO: Terje W Fredh

Alf Aronsson, pensionerad mästerlots från Fjällbacka.

Läste till lots

Alf mönstrade på stora och små handelsfartyg. Han arbetade både hemmavid och gick till Syd- och Västafrika med Transare och gick i Nordsjöfart som styrman i Ahlmarks. Efter tiden i Trans började han som båtman på Väderöarna. Därefter utbildade han sig till lots. Lotsverket blev den naturliga arbetsgivaren och Alf tjänstgjorde som styrman på tjänstefartygen *Göteborg* och *Virgo*. Han gick vidare till Kosters och Smögens lotsplatser innan han 1968 kom till Lysekil, vars fasta punkt var den lilla lotsutkiken som idag sköts av Flottans Män.

I början av 1970-talet planerades och byggdes raffinaderiet vid Brofjorden utanför Lysekil efter mycken debatt om platsens lämplighet som Sveriges största oljehamn. Dit flyttades lotsverksamheten i Lysekil. Till Brofjorden gick bl.a. råoljebåtar på över 350 000 ton. Lotsarna fick därför specialutbildning i Göteborg och Norge. Alf har fört dagbok under sina år som lots och i hans anteckningsböcker kan man läsa om de fartyg han lotsat, bl.a. uppgifter om namn, storlek, flagg och aktuellt väder.

Största tankern var norsk

Under raffinaderiets första tio år kom merparten av råoljan från Persiska viken med supertankers. Den största båt Alf lotsade, tillika den största som anlöpt raffinaderiet, lastade hela 425 000 ton! Tankern var norsk och hette *Hilde Knutsen*. Hon blev omskriven år 2004 när en filippinsk överstyrman överfölls och knivskars av en kollega ombord på den Haugesundregistrerade tankern. Dådet skedde utanför den svenska kusten på väg mot Tyskland och den skadade fördes med helikopter till Karlskrona. Tillståndet var kritiskt, men stabilt, rapporterades bl.a. norska Radio 2. I Bremen överlämnades gärningsmannen till tysk polis.

En annan intressant båt var spanska *Artiaga*. Hon var smal, lång och hade två maskiner vilket är ovanligt i en supertanker. Hon lastade 333 000 ton med ett djupgående på 82 fot (25 meter).

– Även så här stora fartyg påverkas av väder och vind, säger Alf. På lätten får en stor tanker i sjögång en rullning på cirka 10 grader.

Ökänt fartyg med många namn

En mycket speciell lotsning för Alf blev den eldhärjade *Scandinavian Star*, byggd 1971 av Dubegion–Normandie i Nantes, Frankrike, med dopnamnet *M/S Massalia*.

Färjan hade en ”rörig” historia som kom att diskuteras i samband med ansvarsfrågan efter katastrofen den 6–7 april 1990, den värsta i modern norsk sjöfartshistoria. 158 människor dog, varav tre svenskar och 29 danskar. Efterspelet efter olyckan pågår ännu. Ett 20-tal försök har gjorts att öppna rättsprocesser mot ägarna och försäkringsbolaget Assuranceforeningen Skuld. I början av 2005 avvisade den danske riksåklagaren kravet från överlevande och anhöriga (Stödgruppen) om en förnyad prövning av omständigheterna kring branden.

I maj 2005 stämde Skuld åter i Oslo av en dansk överlevare, dansken Mike Axdal, 27 år 1990. Huvudfrågan i stämningsansökan var vem som egentligen ägde fartyget vid branden och därmed hade ansvaret. De efterlevande fick ut ersättning enligt skandinavisk norm, men om fartyget varit i amerikansk ägo, vilket nu hävdas, så skulle beloppen blivit avsevärt högre. Axdal förlorade i Oslo tingsrätt och fick betala 190 000 kr till Skuld för rättegångskostnader.

Ägarfrågan är därmed en av oklarheterna kring *Scandinavian Star*. Man kan tycka att detta borde vara enkelt att klargöra, men här finns försäljningar, uthyrningar och ”korsägande” mellan olika internationella rederier, med delvis samma (danska) styresmän. Alla inblandade skyllde då och alltjämt på varandra.

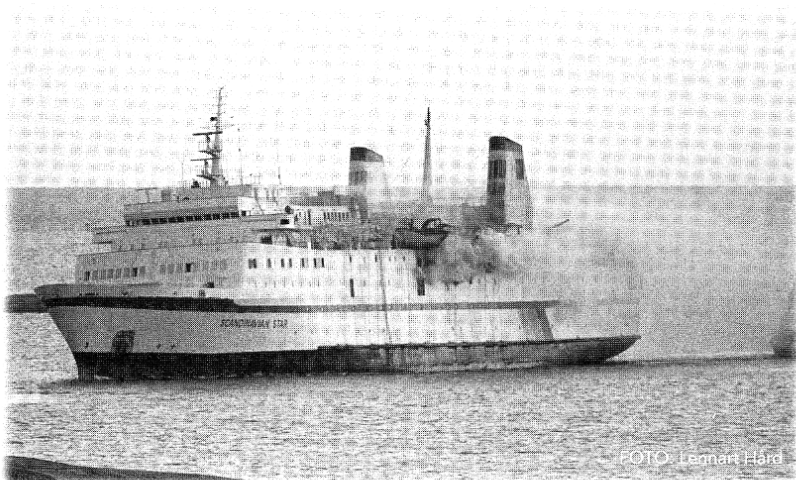
I korthet ser fartygets historia ut så här:

Hon köptes 1983 av Stena Cargo Line Ltd, Nassau, och döptes i januari 1984 om till *Stena Baltica*, och kördes till Florida för ombyggnation. I november 1984 fick hon namnet *Island Fiesta*. Månaden efter döptes hon om till *Scandinavian Star* och chartrades ut till Scandinavian World Cruises (SeaEscape Ltd, Nassau, Bahamas).

I mars 1990 uppges fartyget ha köpts av Vognmandsruten, Nassau, Bahamas. Hon sattes i trafik för DA-NO Linjen mellan Norge och Danmark med ny besättning. Redan under första månaden på den ruten inträffade katastrofen under resa från Oslo till Frederikshavn. Haveristen drogs in till Lysekil av bogserare där man lyckades släcka

elden. I Lysekil inleddes också utredningsarbetet ombord och en kriminalteknisk undersökning klargjorde att det var en pyroman som orsakade branden. Den utpekade mannen, en 37-årig dansk, tidigare dömd för mordbrand, omkom i branden. Hon bogserades sedan till Köpenhamn och vidare till Humbervarvet i Hull, resp. varv i Southampton, England, där hon 1990 döptes om till *Candi*.

Färjan renoverades och byggdes om av en italiensk köpare 1994, bl.a. togs pooldäcket bort och blev ett öppet bildäck. Detta skedde i La Spezia, Italien. Hon trafikerade sedan för olika rederier Medelhavet och senare Karibien under nytt namn, *M/S Regal Voyager*, innan hon såldes för sista gången till en indisk shipbroker med hemmahamn Ulan Bator, Mongoliet. Som *Regal V*, vilket blev den olycksaliga båtens sista namn, högs hon upp i Alang, Indien, våren 2004.



Scandinavian Star i Lysekils hamn.

Brandkatastrofen i april 1990

Färjan avgick alltså från Oslo mot Fredrikshamn med 99 besättningsmedlemmar och 383 passagerare. Flertalet passagerare var normmän, några danskar och ett fåtal svenskar. I besättningen fanns blandade nationaliteter.

Uppgifter pekar på att fartyget inte var riktigt redo för att gå till sjöss den ödesdigra aprilkvällen 1990. Åtskilliga hytter var inte städade. Den i hast nymönstrade besättningens kännedom om fartyget, dess säkerhetsutrustning och evakueringsplan var inte tillräcklig, eller reglementsenligt övad. Detta fick befälhavaren ombord, kapten Hugo Larsen, född ca 1935, plikta för i efterhand, liksom de avlidna och deras efterlevande.

Den första branden inträffade vid ett-tiden på natten, på babords-sidan. Då befann sig fartyget på öppet vatten och flertalet passagerare låg i sina kojor. Sängkläder och mattor i en korridor hade antänts, men branden upptäcktes av passagerare och släcktes.

Ytterligare en brand anlades ca kl. 02.00 i en annan korridor. Inom några minuter brann hela korridoren. Sedan utvecklades branden mycket snabbt och spred sig till trapphuset på styrbords sida och därifrån vidare upp till nästa däck. Tät rök spred sig i korridorerna på två av däcken. När inredningen på färjan brann bildades livsfarlig blåsyra som i gasform spreds och dödade de flesta av de omkomna passagerarna.

Kapten Larsens ifrågasattes

Kapten Larsen automatstängde branddörrarna på de platser där brandlarmsanordningen ombord angav att det brann. Inget brandlarm hade tryckts in där branden startade så där stängdes inte branddörrarna. Elden isolerades därför inte utan kunde sprida sig. Enligt uppgift var brandlarmsknapparna t.o.m. fränkopplade på detta däck av oro för att berusade passagerare skulle kunna utlösa okynneslarm!

Evakueringen och förhållandena vid livbåtarna följde inte gällande regler. Kapten Larsen fick i efterhand hård kritik av Haverikommissionen; det saknades ordentligt ledarskap för att styra arbetet ombord och evakueringen under tiden från det att branden upptäcktes tills fartyget övergavs. Larmanropet ”Mayday” (SOS) sändes ut från Scandinavian Star kl. 02.24. Den position som Scandinavian Star angav var felaktig, först på norskt vatten. Den rätta positionen var 11 sjömil väster om Väderöarna, alltså på svenskt vatten. Besättningen gjorde heller aldrig något samordnat försök att släcka branden. Detta skulle normalt ha skett under Larsens ledning.

Inom 30 minuter sändes från Sverige 12 kustbevaknings-, lots- och sjöräddningsbåtar samt 3 helikoptrar. Norrmännen skickade ut 3 helikoptrar, kustbevakningen och motortorpedbåtar. Det tog bara 26 minuter efter larmanropet tills två assisterande fartyg var på plats. Under den följande halvtimmen kom ytterligare ett antal fartyg till undsättning. Scandinavian Star brann nu rejält akterut.

Övergav sitt skepp

Klockan 03.28 rapporterade kapten Larsen till *Stena Saga*, som assisterade strax intill, att han gick i livbåt och att alla som levde ombord hade lämnat Scandinavian Star, vilket var fel. Först vid sextiden firades rökdykare från Göteborg ned på färjan och upptäckte fem överlevande ombord, en passagerare och fyra manskap. De togs upp av en helikopter. Rimligen hade fler räddats om rökdykarna kommit tidigare, d.v.s. när kaptenen övergav skeppet och rapporterade att ingen fanns kvar ombord. Kritiken mot kapten Larsen blev förödande.

Hugo Larsen dömdes till sex månaders fängelse av dansk domstol 1992, avtjänat i Norge 1993, för att inte ha hållit brand- och livbåtsövningar med besättningen på Scandinavian Star. Två danska rederiföreträdare dömdes också till sex månaders fängelse. Efter att ha förlorat äran då han lämnade sitt nödställda skepp utvandrade Hugo Larsen till Spanien där han fortsatte att kämpa för sin sak. Han erkände nämligen aldrig någon skuld för katastrofen och så sent som 2004 försökte han få resning och upprättelse.

– Jag orkar inte leva längre med en dom där jag indirekt eller direkt får ansvaret för att så många passagerare omkom, sade Larsen till norska Dagbladet.

Alf assisterade haveristen

Alf var denna aprillördag 1990 på väg in till raffinaderiet i Brofjorden med den danska gastankern *Danish Dart*. Man hörde då på radion om den brinnande färjan. Lotsbåten bemannades och gick mot haveristen vid Väderöarna. Där fanns flera fartyg på plats, bland annat det lilla ryska lastfartyget *Fritzis Rozin*. Till henne fördes ett femtiotal passagerare från färjan. Alf gick ombord på ryssen men färden till Lysekil gick sakta. Fritzis Rozin hade omkastbar maskin och på grund

av alla starter och stopp i maskin, vid bordning av livbåtarna, hade ett topplock spruckit.

På kvällen skulle den manöverodugliga och brinnande färjan med lots dras från öppen sjö in till Grötökajen i Lysekil. Alf fick ordern att lotsa. Två stora bogserbåtar fanns på plats och en tredje kom lite senare.

– När jag bordade färjan brann det på olika ställen, berättar Alf. På vägen från äntringsdäcket passerade jag skadade och döda som låg på durken. En frän lukt av bränd plast och färg stack i näsan. På kommandobryggan stod befälhavaren Hugo Larsen som förklarade att maskin och allt elektriskt var ur funktion. Färjan var ett vrak.

Vädret var lugnt och från bryggan dirigerade Alf bogserbåtarna. Vid 21-tiden på kvällen passerade färjan Släggö och kom in på Lysekils redd. Tusentals åskådare hade samlats på kajerna. På varsin bryggvinge kunde åskådarna skönja kapten Larsen och Alf. När färjan väl förtöjt fick den slagsida av allt vatten som fanns ombord. Alf lyftes iland av brandkårens kran. Hans långa lotskarriärs märkligaste lotsning var därmed färdig.

– Jag förlorade lukt- och smaksinnet på grund av röken de timmar jag befann mig ombord och har ej återfått dem sedan dess, berättar Alf.

Scandinavian Star blir ett mysterium

Som jag tidigare berättat om så uppstår ofta så kallade konspirations-teorier vid större fartygskatastrofer. Detta gällde t.ex. Ormen Friske som berättas om i denna bok. Med många döda och efterlevande, som i fallen med *Estonia* och Scandinavian Star, blir det ofta en omfattande anklagelseakt som även innefattar utredande myndighet. Haverikommissioner och polis får ofta skarp kritik för bristfällig kompetens eller ”mörkläggnings” av fakta. Oavsett om det finns fog för misstankar eller ej i de enskilda fallen, vilket jag inte har någon egen uppfattning eller kunskap om, så accepteras inte de officiella förklaringarna av över- och efterlevande. Sorgen och frustrationen är naturligtvis stor och man vill att de skyldiga görs ansvariga. Det finns även efter Scandinavian Star en aktiv stödgrupp för efter- och överlevande som försöker driva saken vidare. Denna stödgrupp markerade 15-årsdagen av katastrofen

i april 2005 med en ceremoni och planerar också att resa en minnessten över katastrofens offer.

Den 16 oktober, 2001, visade norsk TV (NRK Brennpunkt) en dokumentär som "avdekker oppsiktsvekkende mangler (brister, förf. anm.) i jakten på de ansvarlige for dødsbrannen". Man menar att den på alldeles för lösa grunder utpekade danske pyromanen som själv avled ombord var den "perfekta syndabocken". Programmet hävdade att "samtidig er det klart at en rekke mystiske omstendigheter rundt de påsatte brannene aldri har blitt etterforsket. Opplysninger som kunne tyde på at brannen på "Scandinavian Star" ikke var en tilfeldig brannstifters verk."

Aftonbladet hade en artikel om den norska dokumentärfilmen den 17 oktober. Där presenteras teorin om ett tänkbart försäkringsbedrägeri utförligt. Man hävdar att besättningen ombord hade underlåtit, motarbetat och sinkat släckningsarbetet och vidarebefordrade också uppgifter om att den norska polisen anklagas för mörkläggning. Det motiv som presenterades är att det "amerikanska rederiet Sea Escape som köpte färjan veckan före branden för 10,3 miljoner dollar försäkrade den samma dag för 24 miljoner". Budskapet kan knappast missförstås. I klartext skulle alltså rederiet ha anstiftat branden och hindrat släckning för att få ut försäkringspengarna. Det egentliga ansvaret, menade man, låg inte hos en tidigare dömd, förvirrad, dansk utan högre upp, hos skrupelfria redare och miljonärer som offrade passagerarnas liv i jakten på fler miljoner. Dansken var bara en alltför lämplig syndabock för de sammansvurna.

Dessa uppgifter om försäkringsbedrägeri har nu funnits några år. Även dansk teve har visat en dokumentär om de oklara händelser som ledde till katastrofen. År 2002 uttalade sig kapten Hugo Larsen för Ekstra Bladet om vem som kan ha varit ansvarig för brottet: "Ingen av de faste medlemmene av mannskapet kan ha påtent brannen. Det må i så fall være noen blant de åtte mennene som fulgte med båten fra SeaEscape i USA. Det må jo være dem. Resten av mannskaper har ikke noe med det å gjøre."

Vi låter kapten Larsen få sista ordet om orsaken till katastrofen på Scandinavian Star för denna gång.

Alf samlar nautiskt porslin

Alf lever numera pensionärliv i Fjällbacka. Han kan bjuda på kaffe i koppar från ett ukrainskt rederi eller från det isländska rederiet Eimskipafjelag. Vad som behagas. Hans hobby under många år var nämligen att samla på kaffekoppar och fat från fartyg, s.k. rederiporslin. Aronsson har även tjänstgjort på fyrskepp. Han har många gånger druckit kaffe eller the i porslin som specialtillverkats för rederier och Sjöfartsverket.

När tankertrafiken började i Brofjorden hörde Aronsson till de först anställda lotsarna. Praxis vid in- och utlotsningar var, och är än idag, att befälhavaren ska traktera lotsen med kaffe eller the.

– Jag såg då att många av fartygen hade porslin med rederiets initialer, säger Aronsson. Andra fartyg hade bruksporslin av traditionell typ utan rederiflagg. Det finns många svenska och internationella samlare som åker runt på antikauktioner och köper rederiporslin. Alf Aronsson har gått en annan väg. Han samlar endast på porslin som han själv fått direkt på fartygen. Tjugo års lotstjänst med allt från supertankers på 360 000 ton till minsta bogserbåt har skapat en samling som både går att använda och att beskåda.

– Det faktum att jag nu är pensionär gör att mitt samlande är att betrakta som avslutat, säger Aronsson.



FOTO: Terje W Fredh

Lite av Alfs samling av rederiporslin.

Specialskåp hyser samlingen

För en husmor är det inga problem att härbärgera kaffekoppar, muggar och fat. De staplas på varandra och placeras på hyllan i ett skåp. Samlar man vackra porslinsföremål måste de emellertid kunna exponeras så det går att titta på dem. Ett glasskåp fick därför extra hyllor och en splintspärr så att inte barnbarnen kunde komma åt porslinet.

– Efter god samlarpraxis måste man ha två exemplar av varje föremål, berättar Alf Aronsson. Dubbletterna förvarar han väl nedpackade i en gammal sjömanskista.

Många befälhavare och styrmän blev förvånade när Alf frågade dem om de hade några överblivna kaffekoppar och fat.

– Flera trodde att jag var utblottad och behövde sådana därhemma, minns Alf, och det hände att skeppare lämnade ett halvdussin. Det tog tid att förklara för italienare och ryssar att han visst hade kaffekoppar till vardagsbruk, men att det nu rörde sig om att få tillgång till två exemplar till en samling.

Många rederier hade vare sig råd eller intresse för att satsa på egen-designat specialporslin. Andra rederier finner det mycket angeläget att hålla sig med serviser prydda med rederiets emblem. Flera norska porslinsfabriker, bland annat den i Porsgrund, arbetar med att framställa små serier av porslin för rederier. Andra tillverkare finns i Tyskland och Holland. Däremot är porslinsfabrikerna i Fjärran östern, som tillverkar större serier av koppar och fat idag, inte speciellt intresserade av att skapa små serier.

– De norska fabrikererna utgår från en basversion som de sedan dekorerar efter önskemål från rederierna, säger Aronsson. Formen på kopporna är därför ofta likadana.

Ryskt guld

Den ryska handelsflottan är en liten guldkalv för rederierna och detta återspeglas också i dekoren. Guldets glimmar kring koppornas övre kant och i dekoren på sidorna. Vitt är den dominerande färgen och havsblå nyanser är populära. Större rederier har ofta sitt skorstensmärke på koppen. I Aronssons samling finns stora rederier som Wilhelmsen i Tönsberg, Leif Höegh, Berge Bergesen den yngre i Bergen, Salénsbokstaven S, omgiven av två vita krokar och d'Amico i Genua samt

en lång rad tankbåtsrederier. Efter Aronssons tjugoåriga tjänstgöring i Brofjorden ses bl.a. Shell, Texaco, Chevron, NAI Italiana, Ramussen, Thor Dahl, Statoil, Hydro, Stavros Niarchos och Aristotelis Onassis bland de stora tankerrederierna. Av svensk tanksjöfart märks i samlingen Donsörederierna Vingatank, Ektank och Tärntank som har eget mycket smakfullt kaffe- och theporlin.

Sjögången gör att slingerställ många gånger behövs för att hålla kopparna på plats, men en annan väg som vissa rederier valt är att satsa på extra tjockt porslin som inte välter så lätt. Och även om de skulle ramla i durken skulle kopparna förmodligen hålla.

Även små rederier

Island är en liten sjöfartsnation där rederier av storlek har eget porslin, t.ex. Eimskipafjelag, Hafship, HF Jöklar och Samvinnufjelag Disarfell. Samtliga drog sill och rom i trätunnor innan containertransporterna tog över. Även små rederier i Nordsjöfart har egna koppar och dit hör t.ex. Bruno Bischoffs rederi i Hamburg som har linjetrafik på Lysekil. Bogserbåtarna kan också ha rederimärkta koppar och i samlingen finns både danska rederier och det stora holländska Wiesmüller.

Det finns delade meningar om huruvida en rederikopp ska ha stram eller fyllig dekor. Om fyllighet används i bedömningen av koppar så tar nog de ryska priset. Yviga blomstermotiv kännetecknar ryska koppar, medan rederier i andra länder är mer försiktiga och anser att det räcker med strama initialer. Till och med en kopp från norska marinen har Aronsson i sin samling. Den norska torpedlastaren *Torpen* tog några gånger lots på resor till Vättern där man provskjöt norska torpeder. Fartyget är mycket litet, men trots detta höll man sig med speciellt kaffeporslin utan grepe.

Alf Aronssons samling hade kunnat vara ännu större, men det primära för en mästerlots är inte att fråga efter kaffekoppar utan att föra fartyg tryggt och säkert ut eller in i hamnar.