

Krav om kommissionsundersøgelse.

Scandinavian Star / Mike Axdal imod den danske stat.

D.2. august 2006.

Sandheden om Scandinavian Star skandalen.

Til alle folkevalgte i Folketinget og Retsudvalgets medlemmer.

Ingen klagesager eller nye oplysninger er efterprøvet siden sagen blev domsat i Højesteret d. 22. nov. 1993.

Danske myndigheder har siden d. 22. nov. 1993 udelukkende holdt sig til de oplysninger som fremkom under sagens behandling i Søforklaringen og enkelte dokumenter hidhørende fra Henrik Johansen.

Vi har nu gennemgået alle klagesagerne og afgørelserne på de klager jeg har sendt siden 1994.

Hold fast.!

Jeg har haft aktindsigt hos politiet på Frederiksberg, stats- og rigsadvokaten, Justitsministeriet, Søfartsstyrelsen og Sø og Handelsretten i alt 8 gange siden 1994.
Senest i 2004 hos Rigsadvokaten og 2005 i Søfartsstyrelsen, som var rådgiver og medanklager i sagen for politiet.

Jeg har aldrig fundet et eneste nyt bilag, notater eller andet som er tilgået eller indhentet af myndighederne med datoer ud over d. 22. nov. 1993, hvor Højesteret satte punktum i sagen.

De eneste nye ting i sagen er kun klagerne og de bilag som jeg har indgivet til myndighederne.

Intet er efterprøvet.

Ingen nye kontakter til myndigheder i andre lande.

Ingen genafhøringer eller nye afhøringer.

Sågar har man i de danske afgørelser ikke indhentet efterforskningsmaterialet fra Oslo fra 1994 til d.d.

Eneste nyt er, Told og Skats afgørelse i 2004, som igen er bygget på oplysningerne i 1990-1993- altså ingen efterprøvnings af de nye oplysninger, dog med udeladelse af, at undersøge de forhold som kammeradvokaten sagde sagen skulle undersøges på.

Dvs. alle afgørelser som er truffet siden d. 22. nov. 1993, hvilket udgør ca. 12 afgørelser, er helt og aldeles bygget på sagsoplysninger som blev lagt ind i sagen i 1990-1993, som jeg har dokumenteret var usande.

Bl.a. Oslo Tingsrets dom af d. 25. maj 2005, altså ingen nye vurderinger eller undersøgelser D. 22. nov. 1993.

Sagerne er bevist blevet træneret.

Ved et møde hos politiet på Frederiksberg i dec. 1996 oplyste VKK Leif Christensen, at man aldrig havde efterprøvet de oplysninger som fremkom under søforklaringen samt at der ikke var nogen egentlig efterforskning fordi Henrik Johansen påtog sig det fulde ansvar og fordi ingen sagde ham imod.

Statsadvokat Karsten Hjorth oplyste på et møde i 2002, at ingen vidner var kontaktet eller afhørt og at han ikke havde efterprøvet de nye eller gamle oplysninger hos andre landes myndigheder. Samtidig oplyste Hjorth, at man ikke have nogen efterforskningsdokumenter eller afhøringer fra den norske efterforskning af brandstiftelsen.

Rigsadvokat Fode oplyste på et møde i 2004, at ingen vidner var blevet kontaktet eller afhørt og at man ikke havde efterprøvet nogle af de nye eller gamle oplysninger i sagen.

Kontorchef i Justitsministeriet Mette L. Knudsen bekræftede d. 13. juli 2006, at ingen oplysninger i klagesagerne var blevet efterprøvet ved nye undersøgelser eller afhøringer.

Hvad siger det om sagen?

Alle klagesager siden 1990 er aldrig blevet efterprøvet.
Hverken vidner eller dokumenter er efterprøvet eller afhørt.

Folketinget, de folkevalgte, offentligheden og ikke mindst de berørte efter ulykken, er blevet ført bag lyset og holdt folk nar i de sidste 16 år af embedsmændene hos politiet, Stats- og Rigsadvokaten, Søfartsstyrelsen og Justitsministeriet som har brugt alle kneb på, at holde den barske sandhed skjult om en fej og grumset efterforskning, hemmelig.

Sagen

Natten til d. 7. april 1990, sejler det Bahamas registrerede og amerikansk ejede passagerskib Scandinavian Star, ned langs den svenske kyst i Skagerrak på vej imod Frederikshavn. Størstedelen af passagerne er børnefamilier på vej på påskeferie i Danmark.

Familierne sover trykt i deres kahytter.

Kl. ca. 2 om natten ændres børnenes eventyrdrømme til et inferno af helvede.
Over hele skibet høres skrig.
Børn skriger panisk og uvidden på mor og far.
Scandinavian Stars motorlarm overdøves nu af børneskrig, som desværre efter en tid ebber ud.
Branden spreder sig længere op i skibet og agterud.
Passagerne løber panisk rundt for at finde luft.

Scandinavian Star er brudt i brand.

Skibet ligger på kanten af international og svensk søterritorium

159 mennesker omkommer som følge af branden heriblandt 26 børn.

Alle havde indløst billet til denne tur uden en eneste tanke om, at dette kunne blive den sidste tur i deres liv.

Det eneste holdepunkt fra starten var, at man viste hvor man købte billetterne i Oslo.
Man kendte ikke skibet eller dem som stod bag skibet.
Alle troede det var det gode gamle rederi Dano Linien som man havde købt billet til.
Men i kulissen var det helt andre aktører, som sejlede under cover af Dano.
Scandinavian Star lå forinden afrejsen i havnen i Oslo.
Belagt med lyskæder så hun lignede en luksusliner i mørke.
Bagsiden var dog, at skibet end ikke levede op til reglerne i Solas 60, selv om Lloyds havde nyklasset skibet.
Der manglede branddøre, dele i alarmsystemerne og redningsbådene havde alle defekter.
De var utætte og manglede motorer.

De passagerer som var heldige at blive reddet, blev totalt overladt til sig selv.
Ingen krisehjælp, selv om myndighederne, efter skibsbranden, havde travlt med at forklare medierne; ”jo, der var krisehjælp.”
Sandheden skal nævnes.
Der var ingen krisehjælp før flere dage efter.
Da var det for sent.

Det blev nu klart, at der var ca. 160 som var meldt savnet.
Søndag d. 8. april blev national sørgedag i hele Scandinavien.

Samme søndag, stod Ole B. Hansen og advokat Sven Rosenmeyer Paulsen, frem i medierne og fortalte, at det var Henrik Johansen, kendt fra Vognmandsruten i Korsør, som netop havde købt og søsat Scandinavian Star.
Endvidere oplyste de, at man endnu ikke havde handlen på plads dokumentmæssigt.
Dette ville være ske mandag d. 9. april, altså dagen efter.

D. 10. april 1990 blev der indgået aftale mellem regeringerne i Norge, Sverige og Danmark om, at havariet gav anledning til at fordele arbejds- og ansvarsopgaver mellem de 3 berørte lande.
Sverige fordi Scandinavian Star blev trukket til svensk havn efter havariet i Norge.
Danmark fordi dette var afgangssted for skibet.
Norsk Politi skulle efterforske selve branden.
Svensk Politi skulle udføre identificeringen og bistå med teknisk bistand.
Dansk Politi på Frederiksberg skulle efterforske skibets ejer og forsikringsforhold samt, om muligt, rejse straffesager imod de ansvarlige bag skibet.
Aftalen, blev af Danmark, underskrevet af den daværende konservative Justitsminister Hans Engell og kontorchef i Justitsministeriet Johan Reimann.

Netop pointen at, af dansk Politi på Frederiksberg skulle efterforske skibets ejer og forsikringsforhold, har fulgt sagen frem til d. 13. juli 2006, hvor en, igen konservativ Justitsminister og igen en kontorchef i Justitsministeriet, forsøger at give sagen et dødsstød, selv om Scandinavian Stars ejer og forsikringsforhold forsat aldrig er blevet efterforsket her 16 år efter branden.

Danske Myndigheder, herunder politiet, Stats-, Rigsadvokaten samt Justitsministeriet, har siden 1990 forholdt sig til de oplysninger som i 1990 blev afgivet fra skibets påståede ejere og deres

advokater, selv om man i de 16 år som er gået, ikke har efterprøvet ejer og forsikringsoplysningerne i de berørte lande og landenes myndigheder.

Når man hører, dette tror man næsten ikke sine egne ører men,
Dette er sagens faktum.

Og selv om der allerede fra starten var klare indikationer på, at skibets ejerforhold var mystisk, fordi man ikke kunne dokumentere købet fra det amerikanske selskab SeaEscape til Henrik Johansens KS Scandinavian Star selskab i Danmark, gav dette ikke danske myndigheder anledning til undren og undersøgelse deraf, stik imod mandatet fra d. 10. april 1990 fra Justitsminister Engell.

I udkastet til anklageskriftet fra Politimesteren på Frederiksberg hedder det også, at tiltalen imod rederiet lige skal diskuteres med baggrund, i at sagen er uoverkommelig kompliceret og fordi man bør stræbe efter at få de sigtede dømt.

Dermed stræber Anklagemyndigheden på, at få Ole B. Hansen og Henrik Johansen dømt, fordi de frivilligt selv stod frem og tog ansvaret for skibet.

Vicepolitimester Clausen fra Frederiksberg Politi udtalte til Tv avisen; ”nu må vi se hvad sagen kan bære. I den meget komplicerede jura som er søretsligt. For vi er kun landkrabber” udtalte Clausen.
Søfartsstyrelsen:

Men Clausen og Politimester Lemming fik en hjælpende hånd ved, at Søfartsstyrelsen blev en del af Anklagemyndigheden og dette var gunstigt.

Søfartsstyrelsen kom over på anklagerens side i stedet for at havne som den anklagede med baggrund i, at samme Søfartsstyrelse havde undladt at kontrollere Scandinavian Star i den tid skibet havde været ved og i dansk havn og som skulle have stoppet Scandinavian star, ud fra de fejl og mangler skibet var omgivet af, inden skibet fik tilladelse til, at medtage passagerer og gå i rutefart.

Dette fremgår bla. I Søfartsstyrelsens lovbekendtgørelse nr. 463 af 29. juli 1988:
”SYN OG KONTROL”

Dernæst kommer PORT STATE CONTROL, som er fastsat af IMO i London, som er en verdensorganisation som Danmark har underskrevet ville overholde.
IMO betyder International Maritim Organisation.

Denne havnestatskontrol retter sig i det væsentligste til skibe med fremme flag og Danmark har forpligtet sig til, at hjemsege minimum 25 % af alle anløb af fremmede skibe pr. år. , men på grund af interne kriser i Søfartsstyrelsen, dengang Statens skibstilsyn ved Dir. Kate Galle, så var der hverken hoved eller hale i Styrelsens organisation og arbejdsopgaver.
Styrelsen også var pålagt enorme besparelser hvilket medførte, at alt overarbejde, diæter samt øvrige ekstraudgifter var forbundet med de synende skibsinspektører, var sat på hvileblus.

Derfor kunne skibsinspektørerne kun gå rundt om skibet uden for arbejdstid og nyde synet af det gamle skib uden at gøre videre.

Dagene efter branden på Scandinavian Star ophørte alle besparelserne.
Nu fik piben en anden lyd.

Man måtte trække de gode intentioner frem for den kritiske presse og udtalte ” vi havde da også planlagt, at Scandinavian star skulle inspiceres mellem d. 9. og 13. april 1990 ”.

Disse ord kom altså først efter branden.

Denne misere er meget synlig i anklageskriftet.

De i sagen sigtede og deres forsvarer forsøgte netop, at skyde tilbage på Søfartsstyrelsen.

Det endelige anklageskrift fik en dæmper i de alvorlige anklager og manddrabsparagraffen, efter straffelovens § 252, blev nu udeladt.

De sigtede i sagen havde nemlig peget på, at dersom Søfartsstyrelsen havde været ombord på skibet inden branden, ville alle fejl og evt. mangler være blevet afdækket og skibet havde så ikke sejlet før disse var rettet.

Skibet ville have været godkendt af Søfartsstyrelsen som forudsat i reglerne for styrelsens synsvirksomhed.

Ingen må være i tvivl om, at de ansvarlige i Søfartsstyrelsen burde have været sigtet for medvirken netop fordi man i sin passivitet tillod skibet, at sejle uden at være blevet hjemsogt.

Dette havde med sikkerhed forhindret 159 mennesker død på Scandinavian Star.

En inspektion fra Søfartsstyrelsen ville også have afdækket et muligt behov for, at konstatere om mandskabet var uddannet i brand- og bådøvelser.

Var de ikke det, havde skibet ikke fået lov at sejle,

Hvis ingen af ovennævnte punkter havde sin berettigelse, må man spørge, hvorfor man i det hele taget har en Søfartsstyrelse og hvad er dennes opgave og ansvar er.

Jurisdiktionen:

Politimesteren på Frederiksberg fastsatte værnetinget til Frederiksberg fordi, man havde fået oplyst fra Retspræsidenten i Sø og Handelsretten, at ejeren og dermed den ansvarlige for Scandinavian Star, Henrik Johansens kommanditselskab KS Scandinavian Star havde adresse på Gammel Kongevej på Frederiksberg.

Der blev ikke taget højde for, at skibet var havareret i Internationalt farvand hvilket vil betyde, at alle retsforhold herunder Søforklaringen skal holdes i flagstatens hjemland.

Dette tilfælde på Bahamas.

Bahamas havde således, efter reglerne i Søloven som den eneste stat kompetence, til at behandle Scandinavian Star sagen, hvilket også skibets reelle ejere havde håbet ville ske.

Men Søforklaringen blev på baggrund af oplysninger fra Retspræsidenten for Sø og Handelsretten og Politimesteren på Frederiksberg, fastsat til Sø og Handelsretten, i troen på, at ejeren og dermed den ansvarlige, var Henrik Johansen og dennes selskab KS Scandinavian star med adresse på Frederiksberg.

Lørdag d.7. april 1990, ringede Advokat Bent Nielsen privat til Retspræsident Frank Poulsen fra Sø og Handelsretten og talte om med ham sagen.

Nielsen og Poulsen kendte hinanden både professionelt som privat.

Bent Nielsen forklarede Poulsen, at han var udpeget til, at varetage Scandinavian Stars interesse i forbindelse med Søforklaring.

Bent Nielsen får også Frank Poulsen til at indse, at værnetinget må være i København, idet ejer selskabet havde adresse på Frederiksberg.

Ved samme lejlighed inviterede Bent Nielsen Frank Poulsen på en tur med op til Lysekil for at se skibet,

Søforklaringen.:

D. 11. april 1990, startede Søforklaringen i København og var fra starten styret af advokat Jan Erlund på vegne af forsikringsselskaberne Fjerde Søforsikringsselskab AS og Assuranceforeningen Skuld Gjensidige.

Advokat Bent Nielsen var advokat for skibets påståede danske ejer Henrik Johansen og dennes selskab KS Scandinavian Star.

Advokaterne:

I advokatgruppen var advokaterne Bent Nielsen og Advokat Sven Rosenmeyer Paulsen begge fra advokatfirmaet Reumert og Partnere i Bredgade.

Og første gang disse advokater optrådte for Henrik Johansen var d. 30. marts 1990.

Det var også sidste gang efter afslutningen af Søforklaringen, at man så dette advokatfirma optræde for Henrik Johansen.

Set i bakspejlet mange år efter, var dette bestemt underligt i betragtning af, at Henrik Johansen sædvanligvis brugte sin egen advokat igennem mange år også omkring andre skibsprojekter, nemlig advokaten Jørgen Søtofte fra Holte.

SeaEscape var også repræsenteret først med Jan Erlund advokaten fra Gorrissen og Federspiel, som også var advokat for Skuld og Fjerdese og ret hurtigt blev SeaEscapes rolle varetaget af husadvokaterne i DFDS Arne Engel og Eskild Nielsen.

Den rolle var ikke tilfældig i kraft af, at SeaEscape var udløber af et 100 % ejet DFDS selskab fra starten af firserne.

Endog stod Jan Erlund opført som kontaktpersonen i SeaEscape på Bahamas med en co. adresse hos DFDS i Esbjerg.

Denne rolle er aldrig blevet belyst.

Det synes klart, at DFDS havde interesser i SeaEscape på tidspunktet for branden igennem andre datterselskaber i DFDS, såsom Star Cruises Ltd. på Bahamas.

Dette forhold er også omtalt i 2 uafhængige advokatrappporter fra et amerikansk advokatfirma Hailie og Ballie i New York samt advokatfirmaet Stephensen og Harwood i London.

Men som sagt, har Justitsministeriet og Rigsadvokaten holdt dette helt ude for tema i afgørelserne, selv om Rigsadvokat Fode fik disse overbragt personligt i 2004.

De nævnte 2 advokatrappporter kan rekvireres imod betaling af kopiformat hos Mike Axdal og udgør tilsammen ca. 200 sider.

Konklusionerne i begge rapporter er, at DFDS var ejer af SeaEscape og som følge deraf også ejer af skibet Scandinavian Star på tidspunktet for branden i 1990.

Aktørerne bag skibet havde lagt en stærk strategi for måde, at føre søforklaringen på.

Lange indledningsforedrag som var trættende på tilhørerne.

Derfor blev der ikke den store anledning til at rejse spørgsmål for Politiet eller Søfartsstyrelsen til selve kernepunkterne i sagen.

Som omtalt havde Søforklaringen kun til formål, at belyse årsagen til ulykken og omstændighederne omkring hændelsen, men det er klart, at der blev handlet taktiks, når ejernes advokater fremførte indledningsforedrag på oplysninger om hvem som var ejer og hvem som var reder etc. Igen gav man en total kompliceret forklaring og ingen kunne nå, at følge med. Politiets største interesse bestod i, at snuse oplysninger op om Henrik Johansens forhold til skibet og så var dette tilstrækkeligt til, at gå hjem og bygge anlageskriftet op, selv om man ikke havde forstået en pind af sammenhængen.

Johansen påtog sig jo skylden, så var det jo en let sag at gå til, mente Politiet.

Da sagen i sin væsentlighed bestod i, at beskytte sine egne økonomiske interesser for ansvar mv., både strafferetsligt men også økonomisk, måtte man holde tungen lige i munden og tilse, at ingen blev konfronteret med spørgsmål som afsprede strategien.

Derfor bestod alle afhøringerne af, at vidnerne blev indkaldt en efter en og instrueret inden de skulle fremstilles i forklaringen. Igen var det Jan Erlund og Bent Nielsen som skulle udtømme vidnerne og hvis der sneg sig spørgsmål ind som kom ubelejligt fra Politiet eller Søfartsstyrelsen, blev dette stoppet af Erlund og Nielsen på en sådan en måde, at spørgsmålene blev ledende og man undgik at der kom de forkerte svar.

Strategien blev endnu bedre af, at Erlund og Nielsen, mellem deres indledninger og afhøringer, med passende mellemrum fremlagde nye dokumenter som hastigt blev gennemgået således, at ingen kunne nå at analysere indholdet sammenholdt med det som fremkom i forklaringerne.

Det var fra starten meningen, at DFDS's rolle i denne sag skulle holdes totalt skjult og kun en objektiv kommission vil kunne udrede de faktiske forhold omkring dette, Men det handler om, at rejse til Bahamas og gennemse sammenhængen i selskaberne med connect til DFDS især Star Cruises, og det efterfølgende i selskaberne Scandinavian World Cruises samt Scandinavian Seaways Bahamas. Det ville overraske meget om der ikke skulle være nye brikker i det nu 16 år gamle puzzle spil som ville dukke op. For det var der i 2003 den danske ambassadør i Canada indhentede oplysninger.

Så bør man se lidt på regnskaberne samt forsikringsforholdet til skibet Scandinavian Star fra ejerskiftet på skibet i 1984 og frem til 1. oktober 1990, især hvem har betalt for kasko og P&I forsikringer samt hvem og hvor meget som er modtaget for forsikringsudbetalinger fra samme. Igen vil der komme nye billeder på skærmen.

Herefter skal man så gennemgå forløbet i Danmark omkring Henrik Johansen og finde forklaringen på, at han er i besiddelse med et skib som slet ikke tilhører ham eller hans danske selskaber.

I det hele taget er der ingen sikkerhed i, at SeaEscape selskabet havde købt og betalt skibet til Stena Line d. 30. marts 1990. Muligheden kan vel være, at skibet i denne handel er givet på kredit med sikkerhed i skibet og spørgsmålet er så om SeaEscape havde ret til, at sælge Scandinavian Star videre til tredjemand før Stena Line havde fået sin fulde betaling for skibet.

Dette er ikke undersøgt:

Jeg prøver med dette at forklare, at dersom SeaEscape virkelig var ejer af Scandinavian Star d. 30. marts 1990, mens Henrik Johansen påstod at være ejer, idet skibet var købt på kredit mens der ikke var betalt så meget som en cent i depositum og man oven i købet påstod, at skibet skulle tinglyses overført i Henrik Johansens navn som værende ejer før branden, er meget kunstigt.

Kan man ikke dokumentere under hvilke forudsætninger Henrik Johansen var i besiddelse af skibet pr. d. 7. april 1990 i forhold til, at SeaEscape stod opført som ejer, så har man et forklaringsproblem, i kraft af, at der frem til i dag 2006 ikke er indgået nogen fremlagte aftaler, om midlertidig lejeperiode eller retspåtegnet og tinglyst skibsskøde før d. 7. april 1990. SeaEscape er hermed Scandinavian Stars juridiske og reelle ejer og reder for samme og derved er Henrik Johansen indsat som stråmand for SeaEscape.

Det bekræftes også i det forhold, at Niels Erik Lund kom på banen i 1988 og 1989 sammen med Tom Bringsværd bedre kendt fra Easy Line og Eidsivarederiet i Oslo. Både Lund og Bringsværd blev nemlig forespurgt om en af disse var interesseret i, at få den rolle som Henrik Johansen siden var så naiv, at påtage sig som stråmanden for at skjule de reelle ejerforhold omkring skibe og den planlagte rute.

Også dette må en kommission finde klarlagt.

Det var Henrik Johansens forhandlinger om salget af vognmandsruten i Korsør som havde vagt interesse hos Lund - altså pengene i overskuddet - 362 millioner i overskud for salget til Difko som ville blive udløst i starten af 1990.

Advokaterne i USA og England:

Konklusionerne i de 2 advokatudredninger fra et amerikansk advokatfirma Hailie og Ballie i New York samt advokatfirmaet Stephensen og Harwood i London var alvorlige. Ingen af interesserne bag Scandinavian Star og SeaEscape ønskede, at bidrage med oplysninger som skulle give et samlet billede over situationen som kunne belyse Scandinavian Stars ejer og ansvarsforhold samt hele forsikringsforholdet.

Assuranceforeningen nægtede i det hele taget at svare advokaterne eller bidrage med så meget som et eneste dokument i sagen.

Det var for advokaterne indlysende, at man forsøgte at beskytte de faktiske omstændigheder omkring Scandinavian Stars ejer og forsikringsforhold for offentligheden.

Sandheden er med garanti følgende:

DFDS var medejer af Scandinavian Star d. 7. april 1990 via SeaEscape som DFDS enten var ene eller delejer af.

DFDS og Stena Line var i Scandinavien ikke konkurrenter efter en kartelaftale om ikke, at konkurrerer på hinandens ruter, imens man i Caribien kunne sammenarbejde om ejer og reder aftaler på skibe som var ejet af Stena men som blev lejet ud til DFDS selskaber så som Star Cruises på Bahamas.

Skibene blev efterfølgende sat ind i et andet driftsselskab; SeaEscape Cruises.

Dette gav Stena koncernen mulighed for at handle sine egne skibe internt mellem sine egne selskaber med svenske skattefradrag som følge på samme måde som containersagen, hvor man handlede med aktiver som kun var papirer.

Dette blev der da også sat en stopper for i 1995-1994, da dette blev opdaget af Ligningsmyndigheden i Göteborg.

Stena Stod nu til at skulle efterbetale ca. 1,2 milliarder svenske skattekrone til den svenske statskasse.

SeaEscape, som blev aktiv i 1984 efter en opsplitning af DFDS selskabet, har drevet Scandinavian Star fra starten.

Men lejeaftalen havde SeaEscape ikke med Stena Line.

Nej, SeaEscape lejede skibet af Star Cruises på Bahamas.

Dette dokumenterer, at Scandinavian Star handlen i 1990, var et flop.

1990:

Efter branden på Scandinavian Star 7. april 1990 forklarede Henrik Johansen og dennes advokater, at Henrik Johansen, ved salgsaftale dateret d. 23. januar 1990, havde købt skibet Scandinavian Star baggrunden heri var, at SeaEscape havde en købsoption med Stena Line.

Problemet i den forklaring skal ses i det forhold, at SeaEscape ikke kunne have en købsoption med Stena Line med baggrund i, at Star Cruises var lejeren af skibet, altså Stena som ejer og Star Cruises som lejer. Star Cruises lejer skibet videre ud til SeaEscape, som så påstår, at de solgte skibet videre til KS selskabet i Danmark d. 30. marts 1990 jf. en salgsaftale dateret d. 23. januar 1990 som i øvrigt kun var underskrevet i købers felt hvor der var fortrykt VR Dano Asp. ikke KS Scandinavian Star. Altså har man ikke underskrift på, at sælger vil sælge skibet.

Man må også spørge, om SeaEscape som lejer af skibet kan sælge, når SeaEscape har lejet skibet af Star Cruises som også kun har lejet af Stena Line.

Sådanne oplysninger har aldrig været genstand for danske myndigheders undersøgelser jv. Mandatet fra d. 10. april 1990, som var en forudsætning for samarbejdet mellem de 3 landes politimyndigheder om, at efterforske Scandinavian Star til bunds.

Man ved næsten altid hvem som er chauffør på en bus, men hvem ejer bussen hvis den kører uden nummerplader.

Det ikke nok at sige, jeg har givet denne mand lov til at køre i bussen uden nummerplader, men det var meningen der skulle nummerplader på bilen på mandag.

Hvem har ansvaret hvis chaufføren kører galt lørdag og forvolder andre mennesker skade?

Dette kan sidestilles med Scandinavian Star sagen.

Man må vide hvem ejeren er bag skibet d. 7. april 1990 juridisk og reelt for, at finde frem til hvilket grundlag Henrik Johansen kan påstås at være ejer af skibet på.

Tilbage til Søforklaringen:

D. 11. april 1990, var første dag i Søforklaringen.

Advokat Bent Nielsen fremlagde en række bilag på dagens formøde og gennemgik kort indkaldelsen til Søforklaring af d. 9. april 1990.

Efter dagens første fremstillinger og forklaringer er sluttet, kommer der en advokat fra Reumert og Partnere springende ind i Sø og Handelsretten, roder bunken igennem med de tidligere på dagen fremlagte dokumenter, udtager et eller flere dokumenter som erstattes med nye uden, at nogen i Sø og Handelsretten kan sige hvad der blev udtaget og hvad de blev erstattet med.

Den nu pensionerede, Retspræsident Frank Poulsen, udtalte i september 2004, at han tydeligt husker denne situation, men kan ikke huske om der blev taget notat af det skete.

Også dette forhold må undersøges af en kommission.

I det hele taget blev Søforklaringen et kæmpe skuespil som kun havde det ene formål, at få alle til at fokusere på skyldsspørgsmålet og ikke så meget om hændelsen på skibet, selv om skyldsspørgsmålet var helt uden for Sølovens anvisning om formålet med, at der skal afholdes Søforklaring.

Ansvarsundersøgelsen lå nu hos Frederiksberg Politi, som havde sendt KA Leif Christensen ned i Sø og Handelsretten for, at lytte på, hvilket også var det eneste Christensen beskæftigede sig med i den politimæssige efterforskning af skibets ejer og forsikringsforhold.

Det blev til 2 breve fra Politiet på Frederiksberg til advokaterne i Reumert og Partnere, som endnu efter en måned, stadig ikke havde fået dokumenterne hjem fra London hvor den påståede handel ellers var blevet lavet. Da dokumenterne endelig kom frem, var det i en form som kun måtte have undret politiet. En MOA - Memorandum of agreement dateret d. 23. januar 1990. KA Christensen skriver notat om de modtagne dokumenter og Moaen omtales modtaget i dag fra advokaterne i Reumert og Partnere; Moa, salgsaftale mellem SeaEscape og VR Dano Asp., med ulæselig underskrift men formentlig Henrik Johansen..

Der blev intet skrevet om at aftalen manglede sælgers underskrift.

Spørgsmålet er, hvorfor havde man ikke fremlagt sådanne dokumenter på førstedagen ved Søforklaringen, hvis man nu ville synliggøre, at Henrik Johansen var ejeren.

Samme dag havde KA Leif Christensen også modtaget et dokument underskrevet i London d. 30. marts 1990.

Dokumentet fik titlen Protocol of delivery and acceptance.

Heraf fremgår det, at VR Dano ApS. nu erstattes med nyt købernavn, KS Scandinavian Star.

KS Scandinavian Star skulle betale skibet senest fredag d. 6. april 1990 kl. 12.00.

Skete dette ikke, skulle skibet straks leveres tilbage til sælger.

Skibet blev ikke betalt d. 6. april 1990 og der blev aldrig lavet noget nyt bilag som skulle have tilsagt, at fristen var blevet udskudt.

Dette er aldrig blevet et element i den danske politimæssige efterforskning som ellers forudsat i mandatet d. 10. april 1990.

Kaskoforsikringen på Scandinavian Star.

Kaskoforsikringen på Scandinavian Star er en torn i øjet på skibskyndige og mæglere.

Hvis man sammenholder skibets markedsværdi på tidspunktet for branden d. 7. april 1990 og vurderingen på skibet i 1984.

Hverken i 1984 eller i 1990 ville Scandinavian Star have indbragt mere end 7,3 millioner USD hvis der i det hele taget var en køber.

Niels Erik Lunds senere forklaringer om, at der var flere interesserede købere til skibet, er udokumenteret og hænger ikke sammen med virkeligheden,

Havde dette været tilfældet, havde Stena Line selv solgt skibet især af hensyn til den vanvittige påståede salgspris til Henrik Johansen til 21,7 millioner i 1990.

Hvorfor skulle Stena kun have godt 7 millioner USD for skibet hvis de kunne få 2 gange mere.

Dette er heller ikke undersøgt i den politimæssige efterforskning.

Det hele i denne sag handler om noget ganske andet end både Justitsministeriet og Rigsadvokaten vil gøre det til.

Salgsdokumentet dateret d. 23. januar 1990 var udelukkende ment som et pressionsdokument for, at opnå den højeste tænkelige forsikringskasko på skibet.

Derfor var den ikke underskrevet af en sælger.

Salgsdokumentet blev brugt overfor mulige kaskoforsikringselskaber med en oplysning - se her, kunne i være interesseret i at tegne forsikring på Scandinavian Star, vi sælger eller vi køber skibet for prisen USD 21,7 millioner under forudsætning af, at vi kan få skibet kaskodækket i deres selskab.

Dvs. det har således været mæglerselskabet Amagerbro Assurance v/ Preben Pedersen, i dag kendt som Preben Rueda Martin bosiddende på solkysten i Spanien, opgave at finde kontakter som kunne skabe kaskodækningen.

Aftalen dateret d. 23. januar 1990 er, som jeg og andre sagkyndige kun brugte som pression for, at få tegnet en urimelig høj kasko på skibet og siden er den aftale kun brugt som et dokument uden anvendelse.

Som jeg også ser sagen er selskabet KS Scandinavian Star også kun et flop i relation til et tilhørsforhold til Henrik Johansens interesser i Danmark.

Jeg vil bestemt ikke bestride, at hensigten med KS selskabet var, at indsætte Scandinavian Star i ruteafart, men vi taler om et ikke dansk KS scandinavian Star selskab i London under helt anden ledelse end Henrik Johansen. Jeg viser i den forbindelse til det dokument hvori Niels Erik Lund af KS Scandinavian Stars engelske Advokat Jay Allan Tooker, blev indskrevet i Bahamas skibsregister som managing Owner af Scandinavian Star d. 30. marts 1990.

Jay Allan Tooker er omtalt i skrivelser fra advokat Sven Rosenmeyer Paulsen som værende advokat for selskabet KS Scandinavian Star- mens advokaten for SeaEscape, også ansat i samme advokatfirma i London, Daniel Tindall var udpeget som advokat for SeaEscape i handlen af Scandinavian Star.

Jeg mener, at man bør undersøge mulighederne for, at et helt andet selskab var påtænkt til at skulle have stået bag Scandinavian Stars drift og dermed rederiselskab, idet jeg skal vise til, at Niels Erik Lund, Via selskabet Marne Investment co. SeaEscape, skulle stifte International Shipping Partners i Danmark.

Stiftelsesdatoen i dokumenterne, som skulle anvendes i den danske Erhvervs og Selskabsstyrelse, var anført til d. 1. april, altså dagen hvor Scandinavian Star skulle sættes i drift.

Vi har i vores arkiv, dokumentrækken som gik via SeaEscape til advokat Ebbe Holm i København, startende februar og marts 1990. Forholdet omkring dette selskab var nemlig, at, man skulle bruge dette selskab som enten ejer eller rederselskab til skibet. Det som bestyrker den antagelse beror på, at ISP selskabet af en eller anden grund ikke nåede, at blive registreret i den danske Erhvervs og Selskabsstyrelse d. 1. april 1990, hvorefter sagen i forbindelse med branden på Scandinavian Star blev sat i bero og ISP selskabet blev efterfølgende først registreret d. 30. august 1990, MEN med tilbagedatering til d. 1. april 1990, samme dag som Scandinavian Star blev sat i drift. Netop d. 30. august var ikke nogen tilfældig dag, idet jeg skal vise til, at skibet Scandinavian Star selv samme dag d. 30. august 1990, blev flyttet fra SeaEscape til selskabet KS Scandinavian Star i Bahamas Skibsregister i London.

Dermed var der flere brikker som skulle passe sammen samtidig.

I alt den tid Scandinavian Star lå i København og den tid skibet efterfølgende lå i England frem til februar 1994, var det først Kenneth Engstrøm og Lund via SeaEscape som var kontaktpersoner omkring skibets videre forhandlinger om arbejde ombord.

Efter SeaEscapes aktiviteter blev flyttet over i ISP efter 30. august 1990, indgav SeaEscape konkursbegæring og aktiviteterne fortsatte i Lunds ISP.

Lund var også kontaktpersonen til Scandinavian Star hvilket bl.a. kan bekræftes af den nu tidligere Finansdirektør i Siemens koncernen Michael Sonne Smidth, som i 1990 var konsulent for en række skibsværfter i Polen og Italien. Henrik Johansen havde intet med Scandinavian Star at gøre.

Selv i dag kan man fortage afhøringer som bekræfter den rolle som Lund søger skjult og som Rigsadvokaten uden, at efterprøve, ikke har inddraget i sine konklusioner.

Tværtimod.

Rigsadvokaten bruger Lunds privatfremsendte breve som underlag i sine afgørelser og jeg skal pointere, at Lund aldrig på noget tidspunkt er blevet afhørt politimæssigt og der aldrig har været nogen politimæssig efterprøvelse af oplysningerne.

Skibet var nu parkeret hos Henrik Johansen fra 30. august 1990 og så det pænere ud, i regi af efterforskningen og overfor politiet.

Nu kunne Johansen jo dokumentere, at skibet var hans.

Dog var det i sagen, ikke noget element, at dette først skete 5 måneder efter branden, at skibet endelig blev overført i Johansens navn og endog med en fiktiv tilbagedatering til d. 5. april, altså 2 dage før branden. Skibet var således fra 30. august parkeret i KS selskabet og Henrik Johansen frem til Højesteret afsagde sagens sidste dom.

Henrik Johansen dømmes som ejer og reder af Scandinavian Star selv om han ikke var ejer og det ikke var dokumenteret han var reder. I alt fald, blev det ikke undersøgt i hvordan Johansen juridisk var i forbindelse med Scandinavian Star. Skibet sælges på en velplanlagt tvangsauktion i februar 1994. Skibet blev opkøbt af NIELS ERIK LUND og dermed var skibet tilbage i samme ejerkreds som før branden.

Men forsikringspengene fra kaskoforsikringen hvor blev de af.

Hvordan kan Rigsadvokaten udtale sig om størrelsen af det udbetalte kaskobeløb, hvis han ikke havde dokumentation for sin vurdering og udtalelse.

Jo!

Rigsadvokaten og Justitsministeriet har i sin helhed forholdt sig til forklaringerne fra Henrik Johansen og Niels Erik Lund uden, at indhente oplysningerne fra forsikringsselskabet Fjerdesø som Mike Axdal igennem 10 år har bedt myndighederne om.

Rigsadvokaten og Justitsministeriet omtaler i sin afgørelse af d. 13. juli 2006, at Henrik Johansen skulle have indgået forlig med Fjerdesø på betaling af USD 14 millioner. For det første er SeaEscape den eneste som er opført i policen som eneste begunstigede og Fjerdesø garanterede, at skibet var forsikret til USD 24 millioner overfor SeaEscape. Der mangler således, at blive gjort rede for ca.10 millioner USD og i kraft af, at kaskoforsikringen allerede i juni 1990 blev betalt direkte til SeaEscape, så er der ingen sammenhæng i den forklaring i afgørelserne. Husk på, at Scandinavian Star blev erklæret totalt skadet og vraget kun blev vurderet til 1 million USD. Altså skal der gøres rede for USD 23 millioner.

Men vi må have frem hvorfra Rigsadvokaten og Justitsministeriet har denne oplysning fra og så må oplysningerne afstemmes med de faktiske forhold.

Jeg vil i denne rapport ikke bruge tid på spørgsmål om motivet for branden og forløbet deraf.

Jeg vil i stedet henvise til min rapport af d. 7. oktober 2002 til Statsadvokaten for København og min rapport til den danske Rigsadvokat fra 2004, som tidligere er fremsendt til Retsudvalget. Heri kan man finde en dybdegående forklaring og gennemgang af hændelsesforløbet.

Rapporterne kan gratis rekvireres, sendt via mail, dog imod betaling af kopi dersom disse skal fremsendes i papirform.

Dog må jeg henvise til mandatet fra 10. april 1990 fra Justitsminister Hans Engell hvori det hedder, at dansk Politi skal efterforske Ejer og Forsikringsforholdet knyttet til skibet Scandinavian Star. Dette er som bekendt aldrig gennemført.

Man har i sin helhed forholdt sig til de forklaringer som er fremkommet ukritiske oplysninger fra bl.a. Henrik Johansen og Niels Erik Lund til grund for de afgørelser som frem til i dag har fulgt denne sag.

Norsk Politi fik til sin efterforskning urigtige oplysninger om skibets ejer og rederforhold samt forsikringsforhold fra danske myndigheder. Hvilket har medført, at efterforskningen i Oslo, at sagen ikke blev efterforsket udefra et muligt motiv for forsikringssvindler omkring en påstået, men ikke gennemført skibshandel.

Jeg skal foreslå afhøring af Øjvind Thorkildsen som var afdelingsleder i Oslo Politikammers brandafsnit som havde ansvaret for brandefterforskningen. Han kan bekræfte, at SeaEscape og kaskoforsikringsdækningen på intet tidspunkt var et element i den norske del af sin efterforskning. I vort arkiv, har vi en ca. 2-3 timers redegørelse på bånd af Thorkildsen hvori dette er gengivet med hans egne ord og mund.

Af samme grund afviste den norske Rigsadvokat, at kunne behandle en anmeldelse om forsikringssvindel i 2000 og 2001, idet den norske Rigsadvokat udtalte, at dette var dansk Politis ansvar at efterforske ejer- og forsikringsforholdet til skibet jf. mandatet fra d. 10. april 1990.

Sagen var dermed fastlåst.

Dansk Politi har fastholdt og oplyst til de norske myndigheder, at Henrik Johansen var skibets ejer og forsikringsforholdende var efterprøvet, hvilket alle kunne/kan se er usandt. Dette har medført, at norske myndigheder var afskåret i at efterprøve det nye motiv omkring forsikringssvindlen.

I mine tidligere rapporter til Stats- og Rigsadvokaten har jeg redegjort for min gennemgang af hele hændelsesforløbet omkring selve branden.

I alt er der, til den vurdering, brugt ca. 20.000 dokumenter hidhørende fra Politiets efterforskning i Oslo samt et utal af genafhøringer af passagerer, besætningsmedlemmer og myndigheder mv.

Mistanken retter sig til 9 personer som var ombord på Scandinavian Star natten til d. 7. april 1990. Alle tilhørte SeaEscape.

De 9 personer mangler alibi.

Forklaringerne, fra de enkelte, er gennemgået og der er klart uoverensstemmelser i forklaringerne ud fra andre vidners udsagn.

Bl.a. udtaler maskinchefen, at han sov da brandene udbrød.

2 andre besætningsmedlemmer så maskinchefen ved et af brandstederne.

Maskinchefen var ikke i maskinrummet efter Rigsadvokatens og Ministeriets påstand.

Skibets kaptajn talte med maskinchefen 2-3 gange i telefon fra kommandobroen til maskinkontrolrummet på det tidspunkt som var anført omkring vand indtrængen i maskinrummet.

Rigsadvokaten har en opfattelse af, at der må rejses tvivl om der var så meget vand i maskinrummet kl. ca. 05.30, at der var fare for, at skibet skulle vælte.

Mens man kan læse dette i Søforklaringen fra skibets chef elektriker som også var ansat af SeaEscape.

Et godt spørgsmål er, hvorfor var de 9 SeaEscape folk ombord på Scandinavian Star, så langt væk fra USA.

Det var ikke fordi der manglede arbejdskraft i Scandinavien.

Ikke fordi de 9 personer skulle oplære nye i mandskabet, for der var ikke ansat nye i disse stillinger.

Hvem skulle udføre de 9 personers arbejde hvis de skulle hjem på orlov.

Der er mange væsentlige spørgsmål.

Hvor er arbejdskontrakterne?

Hvor er de internationale arbejdskontrakter ITF?

Flere fra SeaEscapes mandskab havde seksuelle forhold til de norske piger som var ansat på skibet og for de piger var det klart, at de 9 personer ikke skulle forblive på skibet.

Tømreren skulle rejse hjem og giftes.

Elektrikerens kone var alvorlig syg.

Osv.

Der er så mange uafklarede forhold omkring belysningen af denne sag.
Jeg kan ikke se, at andre end nye øjne må gennemgå denne sag i sin helhed.
Jeg vil gerne deltage på alle måder og mit arkiv står åben for en kommissionsundersøgelse af denne sag herunder sagsforløbet siden 1990 og frem til d.d.

Scandinavian Stars ejer og forsikringsforhold er aldrig blevet efterforsket og eller efterprøvet.

Brandstiftelsen er aldrig blevet efterforsket bredt.

Vi kan med rette udelukke den person som fik skylden for branden, idet denne omkom i sin kahyt på Scandinavian Star.

Dette begrundes i en række brande på Scandinavian Star som alle må antages, at være påsatte af kyndige på skibet og af personer som var i besiddelse af nøgler.

Sidste konstaterede brand var ca. 8 timer efter, at den udpegede gerningsmand, jf. obduktionsundersøgelserne, var omkommet.

Hvis man skulle udpeges til at være en af gerningsmændene til branden på Scandinavian Star, skulle man dels have nøgler til aflåste kahytter i 200 sektionen, hvorfra der blev udtaget madrasser og andet inventar som blev brugt i hovedbranden.

Chefpursheren havde ca. 1 time før branden kontrollerede, at denne afdelingskahytter var aflåste og på det tidspunkt var der intet som lå i korridoren.

Styring af hydraulik og ventilation på skibet skulle styres fra et aflåst rum ved bildækket.

Igen personer med nøgler.

Aktivering af hydraulikventiler medfører nødvendigt kendskab men også nøgle til ventilskabet på bildækket.

Jeg vil ikke gå i yderligere detaljer, men opfordre til, at rekvirer mine tekniske rapporter omhandlende selve brandforløbet.

Fremtiden for Scandinavian Star var kort på ruten mellem Frederikshavn og Oslo.

En alvorlig tvist mellem en norsk skibsreder og bagmændene til Scandinavian Star medførte, at Scandinavian Star max. ville have haft ca. 1 måned at sejle i med anløb i Oslo havn idet, at en i januar 1990 indgået aftale om leje af palækajen, var bragt til ophør få dage før Scandinavian Star skulle sættes i drift på ruten. I maj 1990 ville det have været slut for Scandinavian Star at besejle denne rute.

Opsigelsen kan rekvireres hos Mike Axdal.

Ironien:

Den norske skibsreder, som netop havde opsagt lejeaftalen, var af uforklarlige årsager ombord på Scandinavian Star på brand natten og omkom sammen med sin kone.

Efter det oplyste, var denne reder blevet lokket ombord.

Der var ikke indløst billet for rederen og dennes kone.

Ironisk nok, fik rederen en kahyt som stødte op imod kahytten til den person som norsk politi siden konkluderede som gerningsmanden til branden.

Det vil jeg i det følgende gennemgå afgørelsen fra Justitsministeriet af d. 13. juli 2006, hvori jeg efter Ministeriets påstande, har indsat mine bemærkninger og kommentar.

Retsudvalget 17. august 2006:

Jeg skal anmode Retsudvalget behandle denne sag ud fra det i sagen følgende:

Mike Axdal
Kjærsvej 106
4220 Korsør
Alder 43 år.

2006:

Årsindtægt	160.000 brutto.
Bopælsforhold	Lejebolig 2 hjemmeboende børn.
Stilling	Ulykkespensioneret siden 1992 efter Scandinavian Star branden. Sammenlevende med Charlotte.

Tidspunkt for branden:

Alder	27 år
Årsindtægt	ca. 400.000
Bopælsforhold	ejerbolig
Stilling	selvstændig.
Status	Gift 2 hjemmeboende børn.

Mike Axdal har igennem en lang årrække forsøgt, at få danske Justits- og Politimyndigheder til at indse, at ejer- og forsikringsforholdet samt forholdet omkring brandstiftelsen måtte underkastes en grundig efterforskning i kraft af, at der løbende allerede fra Søforklaringen var indikationer på, at andre end ejeren og rederen blev indsat som stråmand for at påtage sig ansvaret for rederforholdet til skibet.

Hvilket skulle være sket som led i spekulation af udskudte sager og eftergivelse af fradrag i en række investeringer.

Omkring selve brandstiftelsen kom der på et tidligt tidspunkt indikationer på, at Politiet havde overset vigtige informationer af teknisk art omkring hændelsesforløbet.

Mike Axdal og andre har således, siden 1990, i alt forsøgt ca. 12 gange, at få iværksat nye undersøgelser som alle er blevet forkastet i regi af Justitsministeriet.

Mike Axdal har indset, at Justitsministeriet som øverste myndighed over Rigs - og Statsadvokaten og Politiet, som efterforskede sagen politimæssigt, gjorde sig til modpart i en tvist af rigtigheden om belysningen i Scandinavian Star sagen.

Mike Axdal har i årene efter branden i 1990 og frem til 2001 forsøgt at skabe gennemslag for, at tvisterne skulle løses ved domstolene.

Mike Axdal har søgt om fri Proces 18 gange.

18 afslag!

Alle 18 ansøgninger påklaget til Justitsministeriet blev affejet af Justitsministeriet og Civilstyrelsen som også er underlagt Justitsministeriet.

Myndighederne har suverænt været en overlegen rolle i forhold til borgen Mike Axdal.

Myndighederne har ikke været begrænset af økonomiske forhold modsat Mike Axdal som siden 1990 har afhændet alle sine aktiver, hus virksomhed, firmabiler, maskiner og inventar for, at skaffe midler til en ulige kamp.

Senest har Mike Axdal privat lånt over 1 million i risikovillig kapital således, at sagen frem til 2006 for Mike Axdals vedkommende, har kostet ca. 5 millioner kroner, selv om han har ret i påstanden, som er modsagt af danske myndigheder.

Danske myndigheder har brugt skatteborgerens penge på, at fortie og holde sandheden nede.

Magten blev endda lagt i, at begrænse mulighederne for Mike Axdal i, at nå frem til domstolene ved, at nægte Mike Axdal fri proces.

Mike Axdal forsøger derved, at synliggøre for Retsudvalget og dermed Folketingets partier, at sagen omhandler påstand mod påstand.

Men som Justitsministeriet tilsyneladende kan have ret til at gøre sig til dommer for myndigheden.

Mike Axdal vil dermed også synliggøre urimeligheden i, at samme myndighed som havde ansvaret for Politiet, Stats- og Rigsadvokaten som har begået alvorlige fejl i denne sag, skal afgøre Mike Axdals muligheder jf. retsplejelovens § 330 og 331 om fri proces.

Det er otopi at tro, at en borger vil få gennemslag i sin ansøgning om fri proces til en sag imod Staten/Justitsministeriet, når Justitsministeriet i selv samme sag er modpart.

Mike Axdal er opmærksom på Justitsministeriets magtanvendelse i denne sag jf. Charlotte Elmquist i Civilretsdirektoratet, i dag Civilstyrelsen.

Styrelsen, skulle i denne konkrete sag, have grønt lys fra Justitsministeriet.

Mike Axdal opfylder betingelserne for fri proces både efter § 330 og 331 i retsplejeloven og man kan med rette sige at denne sag er af principiel.

Mike Axdal, har siden 1990, gjort Folketinget og Retsudvalget konstant opmærksom på alvorligheden i denne sag og med rette anser Mike Axdal for uvedkommende uoverskuelig. Af samme grund har Mike Axdal sendt en række gennemarbejdede og kvalitetssikrede dokumenter og rapporter til Retsudvalget siden 2002.

Mike Axdal vil ikke fremstå som om han har ret i alle sine påstande for dette er ikke tilfældet. Problemet i denne sag består i, at sagen aldrig er blevet undersøgt og efterforsket som der var lagt op til i mandatet fra Justitsministeriet d. 10. april 1990, underskrevet af de 3 landes regeringer og på Danmarks vegne, af den daværende Justitsminister Hans Engell.

Mike Axdal påpeger, at selv om man i dag måtte vurdere, at dele af denne sag kan være forældet eller personer ikke skulle være nulevende, så mener Mike Axdal i forhold til offentligheden og de berørte og ikke mindst retshistorien, at sagen en gang for alle må efterforskes ud fra de forudsætninger som blev lagt d. 10. april 1990.

Mike Axdal minder også om, at forhold omkring ildspåsættelsen som del i ejer- og forsikringsforholdet, aldrig forældes, dermed er der god grund til at sagen genoptages og efterprøves.

Spørgsmål om mulige forhold i relation til skattesvig er heller ikke forældet og dette har Statskassen og dette lands borgere vil krav på bliver efterprøvet, da der kan være tale om betydelige beløb som der kan være unddraget for.

Scandinavian Star sagen har været forsøgt belyst igennem mange år via kontakt til Politi og anklagemyndigheden.

Hver gang er sagerne blevet affejet.

Efter vores mening er det ikke fordi der er mangel på saglighed eller dokumentation, men mere spørgsmålet om, at en elendig politimæssig efterforskning havde slået fejl fra starten.

Sagen blev behandlet i medierne i 1995-1996 som førte til kavlingeprisen og i Norge en skuppris, da begyndte det for alvor, at koge hos embedsmændene.

Folketinget var på dupperne og stillede nu tvivl om rigtigheden.

Dette førte til, at sagen kom til debat i Folketinget og det i norske Storting.

Efter 11 timers debat, blev sagen ned stemt.

Der skulle ikke røres mere ved denne sag.

Det man dengang aldrig fik af vide var, at de oplysninger som Politiet og anklagemyndigheden havde givet Justitsministeriet til Ministerens svar i Folketingssalen, var usande og fordrejede.

Navnlig et forhold fik betydning for det politiske dødsstød i sagen.

Det omhandlede et forhold hvori den ansvarlige Politimester på Frederiksberg havde fået dokumentation for, at skibets ejer d. 7. april 1990 var SeaEscape.

Denne oplysning var fremkommet til Politimesteren inden anklageskriftet var skrevet, men Politimesteren valgte, at se bort fra dette brev, som var indhentet via Udenrigsministeriet og den danske ambassade i London.

Nu stod Justitsministeren intet anende og læste op af sine Embedsmænds taler i Folketingssalen og oplyste, at sådanne oplysninger aldrig var tilgået sagen, hvilket stammede fra Rigsadvokaten og Politiet på Frederiksberg.

Dokument fra 17. maj 1990 og dokumentrækken vedlægges.

Med henvisning til mandatet fra Justitsministeren d. 10. april 1990, var dette dokument fra Bahamas myndigheden det eneste, jeg understreger det eneste, som under denne efterforskning egenhændigt er indhentet af dansk Politi til brug for belysninger af skibets ejerforhold under efterforskningen og den oplysning som dokumentet indeholder, dateret d. 27. juli 1990 er, at SeaEscape var ejer af skibet før under og efter branden.

Kære venner!

Det eneste dokument som blev indhentet efter eget initiativ af Politiet og som taler imod, at Henrik Johansen var ejer, dette forelå hos Politimesteren på Frederiksberg d. 7-8. august 1990, men oplysningen forties og forsøges gemt væk.

Justitsministerens tale og svar, efter samråd med Departementschefen, blev til en konstant fordrejning af sagens realiteter.

De øvrige folkevalgte havde ingen jordiske muligheder for at vende op eller ned på hvad der var rigtigt.

Dette var en oplagt mulighed for Embedsmændene til at få sagen lagt død.

Havde der været et eneste folketingsmedlem eller en af de som kendte sagen grundlæggende til stede, ville Ministeren og Departementschefen også have fået modstand til strengen.

Det paradoksale i denne sag var også, at myndighederne frem til folketingsdebatten omtalte Henrik Johansen som ejeren, og at det var ejeren som var dømt. Netop begrebet ejeren blev efter debatten i Folketinget ændret til rederen.

Ministeriet mente så, at man hermed undgik, at skulle tage stilling til den nye rejste kritik af hvem der var ejer og hvem der var reder.

Siden forsøgte 2 Tv dokumentarprogrammer, 2000 og 200,1 at rejse kritik af sagen og Politiets mangelfulde efterforskning og netop drejningspunktet fra Folketingsdebatten blev sat i kontrast i programmet i 2000 hvor DR og Norske TV 2 viste gåden om Scandinavian Star. Heri blev Niels Erik Lund udpeget som ansvarlig reder af skibet i 1990. Lund gik til modangreb og rejste en sag i pressenævnet der endte med, at pressenævnet afsagde kendelse som gik imod begrebet af, at Lund var reder af Scandinavian Star.

Fortolkningen beroede i et begreb hvori Niels Erik Lund, i dokumenter omkring driften og handlen med skibet i 1990, blev opført som Maning Owner, som med rette betyder disponerende/den ansvarlige ejer af skibet.

Niels Erik Lund udtalte i et dementi;

Citat:

” Højesteret har jo ikke dømt mig som reder eller ejer af Scandinavian Star derfor kan ingen tillade sig, at kalde mig ejer eller reder.”

Man må give Lund medhold i, at andre var dømt som ejer og reder men dermed sagt, at Lund ikke var den reelle ejer af skibet i 1990.

Dokument indlagt.

Niels Erik Lund forsøgte sig også i maj 2000 med, at få nedlagt en hjemmeside tilhørende Mike Axdal som var hostet hos Telia.

Efter Lunds mening indeholdte denne anklager imod ham.

Men Lund tabte sagen.

Lund turde tilsyneladende desværre ikke tage en fight med Mike Axdal Og Telia Koncernen.

I alt blev det til 5 dokumentarprogrammer om Scandinavian Star.

Flere er på vej.

Dog vil jeg fremhæve dokumentarprogrammet fra DR 5. oktober 2006 ”Besat af en brand”

Her fulgte DR i Mike Axdals fodspor igennem ca. 18 måneder.

6. juni 2005, var vi i Alang Indien for at komme ombord på Scandinavian Star som nu pludselig skulle ophugges, selv om skibet efter branden, af Niels Erik Lund, var blevet genopbygget. Skibet havde en standart på sikkerheden som ville opfylde de internationale krav frem til 2012, men Rigsadvokatens inddragelse i sagen havde fået ejerne bag skibet til, at få kolde fødder og tilsynlandende var man nu også bange for, at skibet ville blive beslaglagt som følge af nye undersøgelser i Danmark.

At frygten var helt ubegrundet ville siden vise sig.

Der blev aldrig nogen undersøgelse, selv om Mike Axdal skriftligt, bad Rigsadvokaten sikre mulige beviser i skibet.

Ekstra Bladets forlag.

I januar 2004.

På det tidspunkt kogte sagen sig mere og mere op.

Journalisten Jens Aagård Poulsen, Ekstra Bladet, begyndte at rejse en alvorlig kritik på sagen.

Mike Axdal fik en henvendelse fra Ekstra Bladets Forlagschef Hans Larsen.

Han havde fået en oplysning fra Aagård om, at jeg havde et næsten færdigt bogmanus.

Forlaget var meget interesseret i bogen og dens udgivelse.

Efter en gennemgang af det foreløbige bogmanus, blev der tegnet en forfatterkontrakt.

Jens Aagård blev indsat som lønnet medforfatter på bogen betalt af Ekstra Bladet.

Bogen skulle være klar til september 2004 og forlaget fulgte bogens tilblivelse meget tæt.

Godkendte den løbende.

Ved møde i juni/juli 2004 så vi for første gang bogens udseende og omslag.

Den havde fået ISBN nummer.

Ikke nok med det, bogen var nu også med i Politikens årsbog for kommende bøger.

Bogen skulle præsenteres på Bogmessen i Forum oktober/november.

Vi havde nu aftalt møde i starten af august på Forlaget, hvor vi skulle lave udvalg af dokumentationen og billeder.

Så sker det chokerende.

Bogen bliver stoppet.

Bestyrelsen på Ekstra Bladets Forlag mente nu, at sagen måske blev for belastende for Chefredaktøren på bladet, Hans Engell, som var den daværende konservative Justitsminister i 1990, og den som havde ansvaret for en total fejlagtig håndtering af Scandinavian Star sagen.

Forlagschefen var i dybt chok.

Ingen tvivl om, at Forlagschefen var dybt uenig i den afgørelse som kom fra bestyrelsen.

Forlagschefen gav et interview til DR Dokumentar, hvori han forklarede, at denne afgørelse kom bag på ham.

Forlagschefen var helt uenig i, at bogen skulle stoppes netop fordi bogen var stærk og veldokumenteret.

Forlagschefen kunne ikke fatte, at man oppefra, nu skulle stoppe denne bog.

Det foreløbige bogmanus var endda, i sin nuværende form, blevet læst og godkendt af Bent Falbert på Ekstra Bladet som mente bogen var stærk.

Hans Larsen gik med ned på gaden for at sige farvel og gav en kommentar til DR's kamera og udtalte:

Citat:

”Dette er en bog som må på gaden og det er vores advokater enige i. Kommer denne bog ikke ud, vil sandheden aldrig komme frem.”

Der var ingen tvivl om, at sagen var blevet for belastende for Hans Engell og tilsyneladende havde han så meget magt, at han kunne stoppe bogen, selv om denne allerede havde påført Forlaget og bladet en større udgift.

Bogen bliver således 2 år forsinket og kommer på gaden i oktober 2006 på et nyt og dansk Forlag. Ca. 300 sider hvoraf ca. 50-100 sider er dokumentation.

Journalisten Jens Aagård fik herefter besked på ikke længere omtale Scandinavian Star sagen i avisen.

En direkte instruks fra Bent Falbert og Hans Engell og selv om Aagård forsøgte, at lave flere artikler, blev disse smidt i skraldespanden når de nåede op på den vagthavendes bord.

Ikke noget Scandinavian Star i Ekstra Bladet

D. 10. juni 2004, skulle jeg have deltaget i et, personligt inviteret møde, med Skatteminister Svend Erik Hovmand, som også havde fået kolde fødder i forbindelse med den undersøgelse som Told og Skat skulle udføre til bidrag for Rigsadvokatens gennemgang af sagen

Afgørelsen fra Told og Skat fremkom d.5. maj 2004, som en streng fortrolig stemplet afgørelse. Indholdet var igen bygget på fejl og mangler, hvilket fik Mike Axdal til straks, at reagere overfor Skatteministeriet. Mike Axdal blev, få dage efter kritikken, kontaktet af Ministersekretæren som bad ham komme til møde i Ministeriet med Chefen fra Told og Skat Tage Christensen.

Mødet skulle finde sted i slutningen af maj.

I mellemtiden fik jeg en kopi af den endelige afgørelse i hånden og så blev jeg for alvor vred. Aflyste mødet i Skatteministeriet og udsendte en pressemeddelelse som punkt for punkt viste fejl. Dagen efter skulle jeg deltage i nyhederne på TV 2 i Odense. Herfra haglede kritikken igen ned over Told og Skat og samme dag blev jeg ringet op, personligt af Svend Erik Hovmand, som spurgte om sagen nu var så alvorlig.

Hovmand spurgte om jeg ville tage et møde med ham om sagen og foreslog d. 10. juni 2004.

Hovmand spurgte også om vi kunne være enige om, at indholdet i mødet var fortroligt, hvilket jeg ikke kunne se skulle være et problem.

Med DR i ryggen fortalte jeg dem, at jeg var blevet kaldt til møde hos Skatteministeren.

DR var på stikkerne og ville gerne filme når jeg gik ind og kom ud fra mødet.

Jeg oplyste, at de ikke kunne deltage i selve mødet, men de kunne spørge Ministeren om de måtte filme før og efter.

DR ringede til Ministeren dagen efter.

De fik et klingende nej!

Straks efter ringede Hovmand igen personligt til mig: ”Det er Hovmand. Jeg troede vi 2 havde en aftale. En aftale sagde jeg? Ja, havde vi ikke en aftale om, at dette møde var hemmeligt?”.

Nej!

Var mit svar.

”Ministre holder vel ikke hemmelige møder. Det vi aftalte var, at indholdet af mødet kunne være fortroligt”.

Hovmand sluttede nu samtalen med følgende ord:

”Der bliver ikke noget møde.”

Hovmands ”tandpine” skal findes i afgørelsen fra Told og Skat d. 5. maj, hvori Kammeradvokaten netop advarede Told og Skat samt Rigsadvokaten om, at hvis man skulle komme helskindet ud af det stormvejr som var rejst i sagen, måtte man indse, at Scandinavian Stars ejer og forsikringsforhold skulle undersøges til bunds.

Men som man kan se, af afgørelsen, undlod man at rette sig efter Kammeradvokaten.

Man havde ikke indhentet oplysninger som anbefalet.

Det samme udtalte Rigsadvokaten i sin afgørelse d. 28. januar 2005.

D. 10. juni 2005, var vi, DR og undertegnede, i London på Bahamas Skibsregister.

Her fik vi bekræftet, ikke bare det, at Lund var opført som ejer af skibet i tiden omkring branden, vi fik nu også oplyst, at man havde forsøgt at påvirke registret til, at deltage i tilbagedateringer af skibets ejerforhold i 1990.

Og første gang selskabet KS Scandinavian Star optræder i registerbogen er d. 30. august 1990, altså 5 måneder efter branden.

Samme dag som Lunds selskab International Shipping Partner registreres i den danske Erhvervs og Selskabsstyrelse.

Dog således igen, en tilbagedatering til d. 1. april 1990, samme dag som skibet blev sat i rutefart.

D. 18. maj 2006, var Mike Axdal i retten imod skibets forsikringsselskab SKULD.

Mike Axdal og på vegne af overlevende og pårørende mente klart, at de skadeslidte og myndighederne var ført bag lyset omkring spørgsmål om ansvaret for skibet.

Det kom som et chok da modparten udtalte, ”ja, det er rigtigt. Det var ikke Henrik Johansen som var ejer af skibet før, under eller efter branden d. 7. april 1990. Dette var SeaEscape.”

Skulds sidste bemærkning var at, ”uanset forholdet anser vi sagen som forældet”.

Kan det virkelig have sin rigtighed, at ingen i det danske retssystem kan læse hvad det er jeg skriver her og har prøvet at dokumentere op til flere gange. Jeg har rettigheder til en vis grænse. Dertil og ikke længere.

Dette må høre op.

Jeg kan dokumenter mine påstande.

Men ingen vil eller gider høre.

Jeg har sammensat mit puzzlespil for myndigheder på mange måder.

Lige meget hjælper det.

D. 25. maj 2005, forelå dommen fra Dommer Berg i Oslo.

Sagen var forældet, fordi man mente, at Mike Axdal siden 1996, altså samtidig som Folketinget i Danmark afviste sagen, havde vist, at skibet tilhørte SeaEscape i USA.

Jamen!

Sagen blev lagt ned i Folketinget med ord som om at Mike Axdal havde taget fejl.

Henrik Johansen var skibets ejer og dermed ansvarlig.
Sagen lukket.

Dommer Berg udtaler videre;

Citat;

”Dansk politi synes å ha baseret seg på det man ble fortalt om eierforholdet til skipet av advokatfirma Reumert & Paernere. Som representerte angitt kjøper av skipet. De oplyste at kommanditselskabet K/S Scandinavian Star hadde kjøbt skipet den 30/3 1990 fra SeaEscape Cruises Ltd. Vedlagt nevnte brev var også ” Protocol of Delivery and Acceptance” for skipet, samt forsikringsbekreftelse fra hhv. kaskassurandør og saksøgte som ansvarsassurandør. Begge forsikringsgiver bekrefter, at selger SeaEscape Cruises Ltd. Var medforsikret policerne.

De gitt opplysninger ble etter den rette oppfatter aldri etterprøved å politiet, men ukritisk lagt til grunn. Det ble følgelig konkludert med å både eieren K/S Scandinavian Star og rederen selv, Henrik Johansen, var dansk. Saksøker anfører at disse forhold må ha vært grunnlaget for at det den 9/4 1990 ble kunngjort at verneting for saken skal være i Danmark. Søforklaring i saken startet for øvrigt i København 11/4 1990”.

Citat slut.

Men fordi Mike Axdal m.fl. hadde vist dette siden 1996 og lagt mange kræfter i, at få danske myndigheter til at indse dette, tabte de berørte deres rettskrav imod SeaEscape.

Det som Mike Axdal sagde i 1996-1997 var riktig.

Danske myndigheter holdte fast.

Henrik Johansen var den skyldige ejer.

Siden rettet til reder.

DR viste d. 5. oktober programmet ”Besat af en brand”.

Mike Axdals kamp.

Programmet blev det næstmest set dokumentarprogram på Danmarks Radio og den efterfølgende debat, som varede næsten 5 måneder på DRs hjemmeside viste, at 99,5 % krævede ny undersøgelse af sagen og afsløringen af skibets ejerforhold.

Rekonstruktioner fik folk til at kime DR og Mike Axdal ned med sympati og støtte.

Dommen fra Tingsretten og DR's Dokumentaren fik alle til at tro, at Rigsadvokaten ville omgøre tidligere afgørelse.

Man kan blive slemt overrasket.

I dag har vi en domstols ord for, at de forkerte blev dømt.

Vi har en aftale fra 10. april 1990 som forpligter Danmark til, at efterforske Scandinavian Stars ejer og forsikringsforhold.

VI har et Folketing som på grund af forkerte oplysninger fra Embedsmændene i Politiet, Rigsadvokaten samt Justitsministeriet nedstemte sagen i 1996-1997.

Dette må ubetinget tilsikre, at alle kan være enige i, at kun en uvildig kommission kan udrede denne sag til fulde.

Mike Axdal vil gerne understrege, at overlevende og pårørende vil forholde sig til konklusionerne i en ny men objektiv undersøgelse i en kommission dog forudsat, at de oplysninger og dokumenter som bl.a. Mike Axdal bliver inddraget i vurderingen og at Mike Axdal og andre berørtes bemærkninger kommer i betragtning i en fornyet kommissionsundersøgelse.

Mike Axdal mener også, at dersom kommissionen måtte komme frem til, at mulige forsømmelser i forbindelse med behandlingen af denne sag siden 1990 begået af danske myndigheder, så skal dette fremgå af en kommissionsudredning og tages til efterretning hos de danske myndigheder.

Med andre ord er hensigten ikke med en kommission, at vælte Ministre eller stille tidligere Ministre til ansvar men, at få denne sag fuldt belyst.

Dog er det klart, at dersom kommissionen måtte komme frem til, at danske myndigheder har pådraget andre skade og tab som følge af en fejlagtig og mangelfuld efterforskning eller tilsyn med sagen i øvrigt, så skal denne mulighed være åben.

I den forbindelse kan der være tale om retstab for de berørte, men også spørgsmål om passivt ansvar i forbindelse med skibets drift før branden 7. april 1990 - herunder Søfartsstyrelsens ansvar.

Når denne sag skal behandles i Retsudvalget og der skal tælles stemmer, er det min tro på retssikkerheden i demokratiet, at alle stemmer efter sin egen overbevisning og med hjertet og at sagen ikke gøres til genstand for partipolitik eller gruppepres.

Lige som jeg sender en appel til, at der ikke tages hensyn til hvem som sad som regering tilbage i 1990, hvor måske ansvarsplaceringen vil blive kritiseret i en kommissionsundersøgelse set i lyset af det mandag d. 10. april 1990, som af samme regeringsparti 16 år efter branden stoppede myndighedernes behandling af sagen med en afvisning.

Jeg har forstået at Dansk Folkeparti – Det radikale Venstre- Enhedslisten og Socialistisk Folkeparti vil stemme for en kommissionsundersøgelse.

Jeg er opmærksom på, at Socialdemokratiets støtte vil afgøre denne proces og til Socialdemokraterne vil jeg sige følgende:

Jeg kan kun sige, at embedsmænd hos Politiet, Stats- og Rigsadvokaten og Justitsministeriet, havde vildledt den daværende Justitsminister.

Det er klart, at Ministeren har det øverste ansvar, men Mike Axdal kan garantere Socialdemokraterne for, at vi frikender regeringen fra 1996-1997 og ikke har intentioner for at bebrejde nogen i Socialdemokratiet for det som er sket i den tid hvor Socialdemokraterne sad i regering.

Selv om vi kunne påstå, at sagen har været behandlet stik imod mandatet d. 10. april 1990, så må man gå ud fra, at myndighederne som er en del af borgerne i et demokrati, har behandlet sagen udefra et ansvar og myndigheder kan tåle at lade sagen kvalitetssikre i en kommissionsudredning.

Kan man ikke støtte dette, en kommissionsundersøgelse som et naturligt krav, må der stikke noget under stolen.

Hvem kan tillade sig, at have prestige i, at erklære sagen død henset til alvorligheden af sagens oplysninger.

Og helt ærligt, en sag af denne alvorlige karakter.

Hvem kan fortænke nogen i at sagen skal gennemgås objekt hvis man mener alt er foregået lige efter bogen, så er der jo ikke noget at skjule eller bekymre sig for, skulle komme frem.

Udgiften som Mike Axdal ser det i relation til kommissionsundersøgelse vil være så latterlig lav, at man end ikke kan få øje på dette i Stats budget..

Der er ingen fornuftig og logisk grund til ikke at støtte forslaget om en kommissionsundersøgelse i sagen.

Derfor er min appel at sagen skal undersøges.

Tidligere MF Poul Nyrup Rasmussen udtalte til Mike Axdal i et brev i november 1990; ”jeg kan garantere dig for, at Socialdemokratiet vil tilse at alle aspekter af Scandinavian star sagen skal undersøges til bunds ”.

Hvad Poul nok ikke havde regnet med var, at der skulle gå 16 år fra brevet blev skrevet til sagen politisk blev overdraget til en kommission.

I respekt for Grundloven retssikkerheden, demokratiet i Danmark, de som omkom på Scandinavian Star, de omkommendes familier samt overlevende, skal jeg anmode om Retsudvalgets fulde tilslutning til, at denne sag nu stemmes hjem til fordel for, at sagen behandles objektivt af en fra udvalget udpeget kommission.

Justitsministeriet, har ved møde d. 13. juli 2006, mundtligt givet svar på følgende:

Spørgsmål fra Mike Axdal:

Har Ministeriet indhentet nye oplysninger til brug for sagens behandling omkring ejer- og forsikringsforholdet end de oplysninger som har fulgt sagen fra starten i 1990?

Justitsministeriet svar:

Nej.

Spørgsmål fra Mike Axdal:

Har Ministeriet forsøgt afhøring af de vidner som omtalt i sagen aldrig ses afhørt i sagen herunder Niels Erik Lund?

Justitsministeriet svar:

Nej.

Spørgsmål fra Mike Axdal:

Har Ministeriet i forbindelse med behandlingen af denne sag, søgt kontakt med andre landes myndigheder i forbindelse med kvalitetssikring af de oplysninger som siden 1990 har fulgt sagen?

Justitsministeriet svar:

Nej.

Spørgsmål fra Mike Axdal

Har Ministeriet haft møder med den norske anklagemyndighed eller indhentet sagsdokumenterne fra den norske del af efterforskningen af brandstiftelsen, forinden man har truffet afgørelse i sagen i dag henset til, at denne del er berørt i afgørelsen?

Ministeriet svar:

Nej.

Spørgsmål fra Mike Axdal:

Vil Ministeriet med afgørelsen af d. 13. juli 2006 tilsikre, at Mike Axdal meddeles fri proces til at tvisten om forholdene i Scandinavian Star sagen kan prøves ved domstolene som led i, at Justitsministeriet nu må anses som modpart til Mike Axdal?

Ministeriet svar:

Nej.

Mødet blev repræsenteret af:

Charlotte Ekstrøm

Oluf Husted

Mike Axdal

Dansk Folkepartis retsordfører.

Hvorfor skal vi som berørte, overlevende og pårørende kæmpe en ulige og urimelig kamp imod danske myndigheder, som har gjort sig til modpart i denne alvorlige og tragiske sag.

Giv vores børn, mødre, fædre, venner og bekendte fred.

Det får vi ikke ved at I fortier og holde sandheden nede.

Vi lever alle i et demokratisk fællesskab med forpligtelsen i at overholde retssikkerhed og menneskeret.

Troede det galt for alle!

Når vi står ved vores mistedes gravsteder, så mange år efter, spørger vi gang på gang, hvorfor!!

Vi kan ikke svare derfor spørger vi alle jer danske folketingsmedlemmer:

”Hvorfor må tvivlen og sandheden ikke komme os til gode”?

Tænk på de små uskyldige børns skrig da de mistede deres familier og til sidst måtte opgive livet selv.

Med respekt for demokratiet.

Mike Axdal

Kjærvej 106

4220 Korsør

Mobil 31 22 55 00

