

**Kompletterande skrivelse angående:  
Beslutningsforslag Nr. B 92 Scandinavian Star.**

Jag som skriver är Ingvar Brynfors, f.d. Brandmästare vid Göteborgs Brandförsvär, som vid tiden 1990 hade 31 tjänsteår inom räddningsväsendet, med kompetens och befogenhet att tjänstgöra som både insats- och räddningsledare vid katastrofer och räddningsuppdrag.

Det uppdrag, som jag och mina mannar, tot. 8 st, kallades ut till i april 1990, var redan vid initialarmet av udda slag, FARTYGSBRAND I KATTEGATT. Ytterst begränsad utrustning kunde medföras p.g.a. transportmöjligheten, helikopter, framme vid haveristen gjordes bedömningen att ombordsättningen kunde ske av samtliga brandmän, och så skedde kl.05.30 Efter 16 timmars oavbrutet arbete ombord, med avlösning av endast brandmän anlände fartyget till Lysekil, de erfarenheter och synpunkter som jag hade redan ombord förstärktes senare vid analys av händelsen, och även skeendet i hamnen ställde obesvarade frågor.

**SKEENDEANALYS.**

Trots avsaknad av allt som heter säkerhetsutrustning, gjordes en gruppindelning vid ombordsättningen, med avsikt att gå in i fartyget för att söka efter ev. överlevande, tre st. hittades och avfördes, ytterligare två, portugisiska besättningsmän, togs om hand men kvarstannade ombord.

När rökdykkarresurserna var slut vidtog en intensiv brandsläckning från såväl utsida, som insida av fartyget. Branden bekämpades med framgång, och med hjälp av fartygets brandvattensystem. Maskinchefen och ytterligare en man, en elektriker, kom ombord.

Fartyget började få en oroväckande slagsida, och maskinchefen tillfrågades om möjligheten att stabilisera fartyget, efter en lång stund meddelades jag om att man var tvungen att bryta vattenförsörjningen för att kunna länspumpa. När så skedde i en halvtimmas tidsrymd, brann det åter kraftigt på redan släckta ställen, detta skedde i tre fyra omgångar, med samma resultat.

Detta förfaringsättet har fördömts vid ALLA de kurser med erfarna fartygsbefäl, som jag har haft, även vid utbildning på Chalmers befälsutbildning. Maskinchefens förklaring på plats var att, ”Han var ovan vid fartygets maskiner, som var ganska nya, c.a 2 år”. Han fanns dock ombord då fartyget härjades av en brand i maskinrummet två år tidigare, och då hela maskinparken byttes ut. Det fanns de facto ytterligare ett antal pumpar som kunde användas oberoende av varandra att tillgå. Så ovanstående påstående var en ren lögn.

Mer lättarbetad utrustning hade tagits ombord från kustbevakningens fartyg, med pumpkapacitet, så att mer avancerad släckning kunde vidtas från insidan av fartyget. En detalj i brandmännens egen säkerhetsutrustning är tråkilar, att placera under självstängande dörrar så att dessa inte slår igen bakom inträngande

rökdykare, och klämmer fast brandslangarna. Dessa kilar sparkades bort vid fler tillfällen av den ombordvarande elektrikern.

Vid bilder som visats från bogseringen in mot Lysekil ser man att rökutvecklingen avtagit markant, men dock senare på dagen mellan kl 14-15 inträffar en ny brand på styrbordssidan, som måste angripas från bildäcket. En mycket häftig brand med högintensiv värme, en värme som fick brandmännens kläder att börja brinna under de minutkorta insatserna, siktglasen på rökdykarnas ansiktsmasker krackelerade i den otroliga hettan. Det var utströmmande olja från ett hydraulsystem, vilket betjänar bildäckets hängdäck som BRUTITS loss ur en förlängningskoppling, med följd att en ca. 10 cm. lång bit fattades mellan de lösa ändarna, plus biten som skall överlappa i skarven, det saknas även en kompletterande skarvmutter i den lösa ändan. Även detta ses med en total omöjlig trovärdighet av experter, då dessa rör är av specialkvalitet, och skall tåla höga tryck och värme. Dessutom var det på systemets högsta punkt varför endast ett fåtal liter olja kunde strömma ut, men pumpsystemets manöverknapp, placerat i ett låst utrymme, var aktiverat i ON-läge, något som innebar att ca 400 l. olja strömmade ut, rester av oljan är dokumenterad på däcket under.

Korridoren var redan i mycket tidigt skede helt utbränd och inget mer fanns kvar att brinna eller antända den utströmmande oljan, förutom en säng med madrass som möjligtvis placerats under rörbrottet, något som normalt inte förekommer i färjetrafik särskilt inte i utrymningsvägar, för att användas som veke.

Kort innan ankomsten till Lysekil inspekterade jag den förliga restauranten, där åtgärder vidtagits för utvädring av de explosiva brandgaser som fanns under förmiddagen, samt kommandobryggan, inte i någon av dessa utrymmen fanns anledning att misstänka någon ny brand.

Även det hyttutrymme som innehöll ca.70 omkomna inspekterades ofta, och var given stor prioritet, så att de kroppar som fanns där kunde överlämnas på ett värdigt sätt till anhöriga

Jag har INTE vid något tillfälle konfronterats med utredningspersonal från vare sig Norge eller Danmark, inte EN fråga har ställts till mig eller mina kollegor, något som jag anser vara mycket konstigt.

Då jag anser att denna tragiska händelse inte på något sätt är fullständigt utredd ber jag er att, på de omkomnas, de omkomnas nära och kära, och inte minst på min egen och mina kollegors vägnar, ta de beslut som behövs för att verkställa en komplett och saklig utredning av hela händelseförloppet

Tecknar den 29 maj 2008

Ingvar Brynfors

Onsala Kvarnfallsväg 14

SE 439 93 Onsala