

Om forfatteren:

Håkon Winterseth, faglig leder i Firesafe AS som er Norges største branntekniske fagmiljø og nestleder i Brannfaglig Fellesorganisasjon – BFO brann. Har utdanning på Bachelor og Master nivå innen brann- og sikkerhetsteknikk og har ca. 25 års erfaring innen praktisk bruk av brannfaget. Jobber også mye inn mot utvikling innen forebyggende brannvern og er blant annet med på utforming av flere Norske Standarder, ulike veiledere, praktisk og helhetlig anvendelse av lover og forskrifter samt funksjonsbasert og analytiske tilnærminger til ulike problemstillinger innen forebyggende brannvern – ofte sammen med andre fagområder siden brann i stor grad er tverrfaglig. Håkon har jobbet aktivt med Scandinavian Star katastrofen siden NRK brennpunkt «En perfekt syndebukk» ble produsert og vist i 2001<sup>1</sup>.

---

### **Hvis man tviholder på teorier som bryter mot faktum – gjør man da en god jobb?**

Det hevdes i debattinnlegg i Aftenposten den 4.3.2021 at gassen som dannes ved oppvarming av PVC belegget på vegger og himling skal ha forårsaket de voldsomme brannene vi kan se på opptak fra Scandinavian Star. Dette ved at den «sniker» seg rundt på skipet og brenner dette PVC belegget.

Dette PVC belegget er altså 1,5 mm tykt, platene under er ubrennbare (asbest) og brannene ombord varte i 38 timer – hvor brannvesenet var ombord og utførte aktiv brannbekjempning i nesten 34 av de 38 timene. Det sier seg selv at dette PVC belegget ikke representerer nok brennbart materiale til å underholde en voldsom brann i så mange timer.

Branneeffekten i noen av brannene om bord er beregnet til å ha vært i størrelsesorden 67 MW (altså 67.000.000 Watt), som er en veldig stor brann. Til sammenligning så vil en vanlig vedovn som sprengfyres yte ca 5.000 watt. Det var flere enn 7 branner ombord fordelt på ulike steder og tidsrom. Noen steder brant det i mer enn 13 timer og andre steder brant det mer enn én gang (for eksempel 300 korridoren som brant to ganger).

Når man leser debattinnlegg fra de sakkyndige, så fremstår brann i skip nærmest som trolldom – noe magisk som oppfører seg helt annerledes enn branner som oppstår andre steder. Det er selvfølgelig ikke riktig.

I veldig mange år har skipskonstruktører benyttet utprøvde løsninger for å dele skipene i ulike deler og soner med skillende konstruksjoner som er bygget slik at de kan motstå en brann i tilstrekkelig tid. Reglene for dette er også bygget på erfaringer man har hatt med tidligere branner og når det gjelder brannene på Scandinavian Star, ble det i ettertid gjenstand for flere tilføyelser i regelverk spesielt for passasjerskip. De endringene som ble gjort i regelverket gjaldt ikke skipets passasjerseksjoner, da reglene for var veldokumentert innenfor regelverket fra før av. Branneeffekt blir beregnet og testet ut fra mengden brennbart materiale man har i den enkelte delen + en sikkerhetsmargin. Dette er gammel kunnskap som også var godt implementert på Scandinavian Star. Dette kan sammenlignes med å bruke karantene mot sykdom – en gammel og effektiv oppskrift. De sakkyndige har i sine teoretiske tilnærminger lagt til grunn brann effekt verdier som betydelig fraviker det som er faktisk og veldokumentert.

Stiftelsen<sup>2</sup> har laget en utredning for den stortingsoppnevnte kommisjonen som er datert 31.10.2016 (skrevet i pennen av Firesafe, som er et spesialfirma innen brannforebygging). Denne omhandler

---

<sup>1</sup> <https://tv.nrk.no/serie/brennpunkt/2001/OFFD12000101>

<sup>2</sup> Stiftelsen etterforskning av mordbrannen Scandinavian Star, <https://stiftelsenscandinavianstar.no/>

veldig mange av de forholdene som var om bord mens brannene pågikk, underbygger og setter dem i sammenheng. Flere burde lese denne rapporten, som vil gi klarhet i mangt for mange.

Det er veldig mange forhold politiets sakkyndige ikke har klart å forklare med sin teori om én langvarig brann. En av disse er den uforklarlige nye brannen om bord etter at skipet ble slept til Lysekil, brann nr 7.

Denne oppstod nærmere 21 timer etter at brannvesenet hadde slukket brann nr 2 (hovedbrannen) og hadde en eksplosiv start flere steder samtidig i forskipet. Dette skjedde mens skipet lå til kai i Lysekil og var så kraftig at den blåste ut skipsvinduer som landet like ved mannskaper på kaien.

Mellom 800 korridoren og andre områder som hadde brent (flere timer før) ligger hele hospital seksjonen som ikke brant. Dekket under disse brant heller ikke, og på dekket over (restauranten), så slappet brannmester Ingvar Brynfors av med en flaske Cola som han fant i et kjøleskap bare minutter før brann 7 oppstod. Like før brannstart gikk også Norske brannfolk gjennom dette området uten puste apparater. Det var da verken tegn til varme, gasser, eller annet som kan forklare de nye brannene som nå oppsto langt foran de områder som tidligere hadde brent.

At brann 7 på mirakuløst vis skal ha tatt seg forbi 6 stk. B30 brannskiller og 4 stk. A60 brannskiller (inklusive et hovedsoneskott) etter å ha ventet i over 20 timer uten å bli oppdaget, med et aktivt brannvesen om bord, synes helt usannsynlig. Alt dette også uten å sette varmespor i stålet etter sin ferd igjennom hospitalseksjonen.

Dette tyder helt klart på at brann 7 var en planlagt/påtent brann som startet omtrent 6 timer etter at Scandinavian Star ankom Lysekil. Oslo Brannvesen har sågar filmet starten på denne brannen.

På dette tidspunktet var det kun noen få personer om bord som ikke var fra det lokale brannvesen.