

M/S HANS HEDTOFT

Af redaktør *Finn Borberg*

M/S **H**ans Hedtoft er borte. Med 95 mennesker forsvandt grønlandsfartens største skib. Det bedste, det dyreste, som nogensinde er bygget til denne farlige, nødvendige sejlads.

En række nødsignaler blev opfanget i Prins Christians Sund og Grønnedal. De blev hørt af skibe i rasende storm nær Kap Farvel den 30. januar 1959, da skibet var på vej hjem efter jomfrurejsen.

- Synker langsomt. Øjeblikkelig hjælp nødvendig . . . de sidste ord fra levende mennesker på et dødsdømt vrag.

Siden tavshed.

Hjælpen nåede aldrig frem. Uden at efterlade sig et sikkert spor sank skibet et sted derude. De, som ilede til undsætning, nåede frem til et sted, hvor tunge søer rullede ensomt over havet, og hvor isfjelde sejlede. Man søgte i en uge eller mere. Man fandt ingen mennesker. Ingenting.

Grønland havde ventet sig så meget af dette skib. 2875 tons stort - det sikreste, det mest moderne, det bedst udstyrede nogensinde i grønlandsfartens 200-årige historie. Alt var gjort, for at dette skib kunne holde forbindelse over havet sommer og vinter. Radio, radar, ekkolod, decca, gyro, en lukket, opvarmet styretønde højt til vejrs, med automatiske midler til at navigere sikkert gennem ismasserne. Teknik til at stille skruen fra fuld kraft frem til fuld kraft bak på 13 skeunder. Mægtige dieselmaskiner, isforstærkning af 25 mm. stålplade hele vejen rundt om skroget og godt op langs siderne. Dobbelt bund overalt. Mange vandtætte rum. En fart af 14 knob. Isbryderstævn. Et orangerødt skrog, der skulle lyse langt væk i hav eller is.

Moderne teknik. Men ikke nok til at sikre et skib, som i snetykning og orkan render siden ind i et isfjeld på oprørt hav. Vi vil aldrig få at vide, hvad disse 95 mennesker led i de sidste timer, efter at skibet var ramt dødeligt, maskinen stoppet, skroget kastet tværs i orkanen.

Kun nogle radiosignaler om hjælp - og så tavshed.

Man havde ventet sig så meget. Det havde kostet kamp at få skibet bygget. Strid stod der om det fra starten. Men striden gjaldt ikke de omstændigheder,

under hvilket skibet forliste og 95 mennesker omkom. Man kan ikke bygge et skrog så stærkt, at det under fart modstår et skarpt isfjeld ude til havs.

Man havde håbet, at dette skib skulle leve i mange år, bære søfolk og rejsende trygt og behageligt over havet og befordre en voksende mængde moderne produkter til verdensmarkedet fra Grønlands nye industri. Det var jo netop bygget som led i nytiden. Det havde fryselastr, kølelastr, stykgodslastr og olielastr, alt beregnet til erhvervenes trivsel. Et formålstjenligt skib.

Hilst med hyldest stævnedes det ind i Julianehåb som sidste havn på jomfru-rejsen. Fulgt af gode ønsker stod det igen til havs med kurs forbi Kap Farvel, hjem til København.

20 timer senere var alt forbi.

Da nødsignalet lød, kom sømænd, fiskere og flyvere til hjælp fra flere nationer. Skibe trodsede orkan og is for at søge. Den tyske trawler *Johannes Krüss* og inspektionsskibet *Poseidon*, den amerikanske kystvagts fregat *Campbell*, vore egne *Umanak*, *Serfaq*, *J. H. Rink*, kystskonnerter, togtefartøjer fra Grønlands sydlige byer. Det amerikanske og canadiske flyvevåbens *Neptunefly*, *Super Constellations*, *C 54* maskiner, Icelandairs *Catalina*, vore egne to fly, der med få timers varsel startede herhjemmefra for at prøve at hjælpe. Ingen ænsede den åbenbare fare. Den eneste tanke hos alle disse mænd var at bringe undsætning, hvis et spinkelt håb om overlevende kunne bekræftes.

Men håbet blev tyndt og brast.

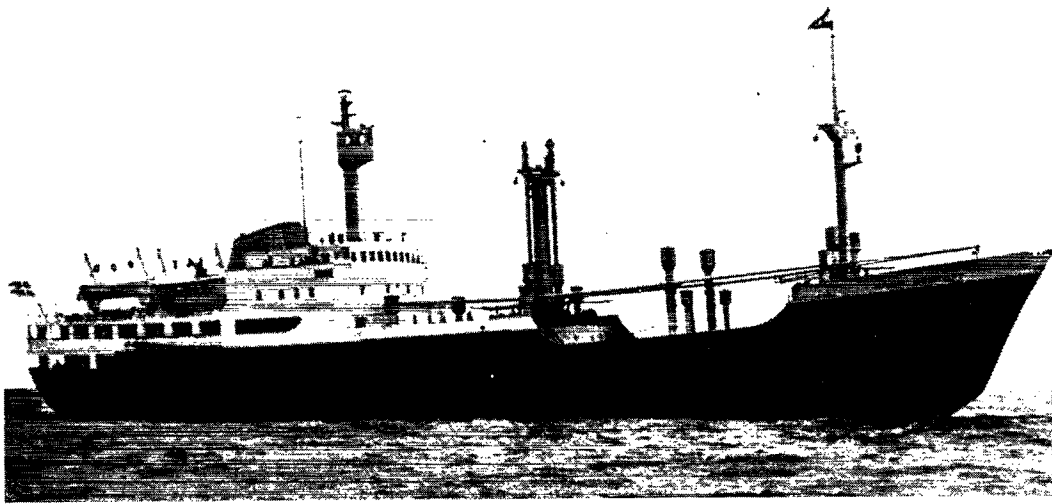
Grønland, hele Danmark, skylder dem alle tak.

Livet skal leves. Der skal sejles. Som årene går, bliver menneskene flere og flere på kysten. Sejladsen bliver en større og større nødvendighed. Hver øre, den grønlandske fisker, fanger og arbejder tjener, kan først rigtigt retfærdiggøres den dag, produkterne er i havn hinsides havet.

Forråd og produktionsmidler skal bringes til Grønlands kyst. Havet er Grønlands liv. Derfor må der bygges skibe også i en tid, hvor mange tror, at vejen gennem luften er sikrere end vejen på Atlanten en vinterdag.

De 95, som døde derude ved Kap Farvel, forsvandt i en tragedie, hvis eneste mening ligger i, at Danmark - Søfartsnationen - er delt i to dele med et af verdens store have som adskillelse - og bro. En bro, der skal benyttes, og som mennesker har måttet færdes ad i århundreder, for at kysten deroppe kunne leve.

95 er nu føjet til listen over de mange, som har sat livet til i havet omkring Grønland. Dette hav har altid krævet ofre. Sømænd på stærke skibe, jægere og fiskere, der drev til havs eller sank igennem en flage, fangere og postførere, som forsvandt med kajak, ja flyvere, som styrtede ned mens de gjorde tjeneste for vort fælles samfunds forsvar eller velfærd.



*M/S Hans Hedtoft
fotograferet under prøvesejlads.*

Disse nye 95 er vel det dystreste bidrag, der nogensinde på en dag er føjet til den lange liste, 55 passagerer og 40 besætningsmedlemmer:

Tømrer Christian Bent Bagger	Fru Iris Munk Hansen	Lærling Louis Meyer
Stationsleder Anders Thybo	Tømrer Karl Kristian	Tandlæge Birthe Møller
Berthelsen og søn	Frederik Hansen	Rørlægger Karl Hermann
Frøken Anne Sofie Møller	Fru Ellen Høegh og barn	Nielsen og hustru Agathe
Christensen	Fru Kirsten Jensen og barn	Nielsen med 2 børn
Tømrer Carl Adel Christensen	Journalist Anders Johansen	Læge Sigurd Nielsen
Fru Dorthea Christensen	Kjær	Konduktør Christian Lund
Fru Idun Christensen	Maskinarbejder Poul Kjær	Retz Nissen
Kæmnerassistent, frøken	Kontorleder Edmund Nielsen	Snedker Henning Verner Olesen
Kamma Christensen	Lagoni	Telegrafist Lars Christian Olsen
Johanne Danielsen	Overmontør Gunnar Kirk	Jordemoder, fru Marie Olsen
Landsrådsmedlem Carl Egede	Larsen	Økonomaassistent Rigmor
Efterskoleforstander Halfdan	Tømrer Knud Erik Larsen	Olsen
Egeskjold	Lærer Anker Faarbæk Lemvig	Husassistent Ane Petersen
Lærerinde, fru Ruth Egeskjold	Assistent Alex Nicolaj List	Tømrer Egon Rasmussen
Snedker Poul Villy Ekberg	Folketingsmand Augo Lyngø	Arkitekt Preben Saggau
Arkitekt René Weber Estrup	Maskinarbejder Jørgen	Tømrermester Søren Salling
Lærling Olav Gudjohnsen	Lynnerup	Garantimester Svend Erik
Elektriker Bent Christian	Tømrermester Poul Vilhelm	Hjalmar Sandin
Bannebjerg Hansen	Madsen	Civilingeniør Adalbert Schula

Assistent Jørgen Skærbo og hustru Kirsten Skærbo med barn	Maskinassistent Preben Viggo Poulsen	Kok Orla Gerner Jensen
Tømrer Richard Sørensen	Maskinassistent Poul Kjærboelling	Ungkok Poul Otto Eduard Gartov
Stud. polyt. Villy Bernhard Underbjerg	Maskinassistent Jørgen Bent Poulsen	Pantrymand Jørgen Henry Lund
— — —		Kahytsjomfru Ruth Erna Møller
Kaptajn Poul Ludvig Rasmussen	Bådsmand Berthel Hohlmann	Kahytsjomfru Ruth Esther Jensen
Overstyrmand Helge Martin Bantz	Tømmermand Jørgen Andersen	Kahytsjomfru Grethe Henriksen
Styrmand Hans Richard Jacobsen	Matros Oluf C. Thøgersen	Kahytsjomfru Olga Marie Andersen
Styrmand Ulf Kaulbach	Matros Niels J. I. Olesen	Kahytsdreng Sten Hansen
Telegrafist Carl J. N. Dejligbjerg	Matros Erik Jensen	Kahytsdreng Torben Luther
Maskinchef Svend Aage Christensen	Matros Henry L. Larsen	Kahytsdreng Bent J. Busborg
Maskinmester Holger Sindal Nielsen	Matros Hans P. Rasmussen	Kahytsdreng Holger C. Nielsen
Maskinmester Frank Willy Rasmussen	Ungmand Peder K. Thomsen	Kahytsdreng Verner P. Christiansen
Elektriker Andreas Valdemar Jacobsen	Dæksdreng Steen Hammer	Koksmath Henning Jensen
	Motormand Harald H. E. A. Bremer	Messedreng Gerner Børge Svensson
	Motormand Jens Erik Nielsen	
	Motormand Albert Samø	
	Læge Poul Erik Bentzen	
	Hovmester Christian Jepsen	

