

EN GENTAGELSE MÅ UMULIGGØRES!

Af redaktør *Lasse Budtz*

Det burde være undgået! Det kunne være undgået!

Og nu bag efter, hvor man stadig er ude af stand til at begribe katastrofens omfang, må der være et uafviseligt krav: En gentagelse må umuliggøres!

Samfundet, regeringen, folketinget, den enkelte skatteyder må være parat til at gøre en indsats, ikke alene for at sikre de mennesker, hvis arbejde fører dem på rejse til og fra Grønland, men også for derved at demonstrere, at Danmark vedkender sig Grønland - at Grønland er en del af det danske rige ganske som Bornholm eller Langeland eller Mors.

Der er flere ting, der kan gøres:

1. Passagertrafikken om vinteren kan stoppes. Skibene skal gennem et af verdens farligste farvande på den farligste tid af året.

2. Man kan gennemføre en ruteflyvning i et langt større omfang, end det nu er tilfælde.

3. Man kan stationere effektive redningsskibe ved de grønlandske kyster.

4. Man kan udvide flyvevåbenets flåde af maskiner, så der bliver flere fly til rekognoscerings-, rednings- og transporttjenesten.

5. Man kan udvide vejrtjenesten i Grønland. Dens omfang i dag nærmer sig det katastrofale, hvilket enhver flyver, der har fløjet over grønlandsk område kan bevidne.

6. Man kan udvide antallet af radiofyr langs de grønlandske kyster - og er allerede så småt i gang med det.

7. Man kan genåbne den nu nedlagte flyvebase Narssarsuaq, som flyvevåbnet gerne vil overtage. Hvordan det kan gøres, skal vi vende tilbage til. Narssarsuaq kan blive centret for al flyve- og redningstjeneste i Grønland.

Der er grund til at tro, at alle disse ting nu bliver undersøgt, og ansvaret er så tungt og begivenhederne så tragiske, at der *ikke* er grund til at tro, at de mænd, der nu har fået overladt opgaven, ikke vil gå til arbejdet med den største alvor og energi.

På nuværende tidspunkt arbejder tre forskellige udvalg med problemer, der direkte eller indirekte angår Hans Hedtofts forlis.

1. Et udvalg, der snart har arbejdet i et år, er lige ved afslutningen af en undersøgelse af flyvemulighederne i og på Grønland.

2. En kommission under ledelse af viceadmiral Vedel, som alle nærer den dybeste tillid til, drøfter spørgsmålet om vintersejlad og redningstjeneste i de grønlandske farvande.

3. Et dommerudvalg med højesteretsdommer Herfelt som formand, også en mand, der nyder høj respekt, undersøger alle omstændigheder med direkte tilknytning til katastrofen og dermed ansvaret for vintersejlad. Dette udvalgs arbejde vil muligvis resultere i udsendelse af en hvidbog.

For så vidt kan man være sikker på, at positive, konkrete, forslag bliver resultatet af disse udvalgs arbejder. Begivenheder og ansvar forpligter. Men det bør indskærpes, at selvom der ikke må være tale om hastværksarbejde, så er der tale om problemer, hvis løsning haster.

Det store spørgsmål er: Er det danske folketing parat til at drage konsekvensen af de resultater, der opnås? Er det parat til at ofre? Ofre hoveder, hvis det er nødvendigt, men først og fremmest penge? Det kan ikke mere nytte noget at dække sig ind overfor hinanden. *Sagen* er nu som tidligere det vigtigste, men er man parat til at anerkende det?

Den gode vilje tror man efterhånden kun på, hvis den giver sig positivt og synligt til kende, og det vil i dette tilfælde sige, at folketinget er rede til at betale.

Det drejer sig om sikkerhed, om menneskeliv og om selvrespekt. Befolkningen, hvis penge det til syvende og sidst gælder, må stå bag en folketingsbeslutning om nye og store bevillinger.

Grønlandsminister Kaj Lindbergs redegørelse i folketinget viste sig ikke at være nok til klaring af forholdene, skønt den iøvrigt var ærlig og klar nok. Søforhøret ved Sø- og handelsretten kunne på grund af manglende viden kun sætte tingene delvis på plads. Regeringens beslutning om udvalgsarbejdet må derfor hilses med udelt tilfredshed - vel at mærke, hvis man drager den nødvendige konsekvens af de resultater, der opnås.

Det kan ikke nytte noget, man glemmer alvoren efterhånden som katastrofen kommer på afstand. Det er en forståelig men forkastelig menneskelig last.

Den næsten tragiske strid mellem direktøren for Den kgl. grønlandske Handel Hans C. Christiansen og fhv. grønlandsminister Johs. Kjærbøl er bitter for alle parter. For dem selv, fordi ingen virkelig tvivler om deres gode viljer. For os andre, fordi den ikke må forrykke interessen for den egentlige arbejdsindsats, der skal gøres.

Man har før med megen vilje og ærlighed udført et stort arbejde i en kommission, hvis resultater kun delvis er blevet fulgt. Så tidligt som i 1950 skrev den store grønlandskommission, hvis arbejde på andre felter har været banebrydende:

I det vanskeligt passable og stormfulde grønlandske farvand hører skibsulykker ikke til sjældenhederne. Det må derfor være af den største betydning, at der træffes forholdsregler, dels til at forebygge sådanne ulykker, dels til at bringe hurtig og effektiv hjælp, når ulykkerne er sket.

Det hedder videre i betænkningen, at et egentligt redningsvæsen vil være en uoverkommelig opgave på grund af den grønlandske kystlinjes længde. For dog i nogen grad at imødekomme kravet, er det pålagt Grønlands marinekommando at yde assistance, men da marinekommandoen imidlertid ikke er i besiddelse af det nødvendige materiel - flyvemaskiner til eftersøgningen af de nødstedte skibe og deres besætninger og fartøjer til at bjerge dem - er den indsats, der under de nuværende forhold kan ydes fra søværnets side minimal.

Betænkningen nævner, at søværnet bør have mulighed for at yde bistand til færøske og danske fiskere. At sætte søværnet i stand til at udføre en sådan egentlig hjælpetjeneste synes naturlig, når man tager i betragtning, at flere fremmede magter, der har fiskeriinteresser i grønlandske farvande, ofte sender inspektionsskibe og endog hospitalsskibe til disse farvande udelukkende med den opgave at være til hjælp for fiskerne.

I betænkningen fastslås det, at søværnets opgaver ikke kan bestrides med det forhåndenværende materiel, og der foreslås anskaffet tre mindre inspektionsskibe af størrelse som de danske toldkrydsere, tre inspektionsskibe på ca. 70 tons og to inspektionsskibe på 12-1800 tons. Inspektionsskibene beregnedes i 1950 at ville koste ca. 18 mill. kr. pr. stk., men senere er der sket en betydelig prisstigning. Yderligere foreslås anskaffelse af et inspektionsskib på 1200 tons til Østgrønland.

I betænkningen anføres nødvendigheden af en bassinhavn, og man foreslår den tidligere amerikanske base Grønneidal anvendt. Den er senere blevet overtaget af søværnet og ombygget for ca. 10 mill. kr. - og selvom den nu har en mindre kaj, så selv ret dybtgående skibe kan gå helt ind til kajen, er der dog ikke tale om nogen virkelig havn.

Det erkendes endelig i betænkningen, at flyvemaskiner - amfibieplaner - ikke alene er af stor værdi ved udførelsen af den egentlige inspektionstjeneste, men også vil være særdeles anvendelig i den hjælpe- og bjergningstjeneste, der foreslås pålagt søværnet i og ved Grønland. Kommissionen stiller derfor forslag om, at der på den amerikanske flyvebase Narssarsuaq stationeres to flyvemaskiner til disposition for marinekommandoen.

Såvidt kommissionen. Hvordan var situationen, den dag „Hans Hedtoft“ gik ned? Der var to marinekuttere på Grønland. Der var ingen flyvemaskiner.

Den egentlige eftersøgning på havet blev gennemført af tyske trawlere, hvis indsats ikke kan berømmes højt nok, samt det amerikanske kystvagtsinspektions-skib „Campbell“, der heller ikke skyede nogen vanskelighed i forsøget på at komme til hjælp

I luften var det amerikanere og canadiere, der i moderne, stærke maskiner i døgn efter døgn søgte at finde overlevende. Endelig deltog en islandsk Catalina.

Der var ingen danske Catalina'er i Grønland. De var trukket hjem for vinteren. Der blev derimod sendt to til Island, men de måtte stå på den amerikanske base i Keflavik i hele eftersøgningsperioden. Hvorfor? Fordi de ikke var store og stærke nok til at deltage i eftersøgningen. Deres brændstofbeholdning var for lille. Havde Narssarsuaq været åben, havde de haft en langt større chance for at deltage.

Enhver kan forhåbentlig herefter forstå, at vor redningstjeneste i og ved Grønland er illusorisk. Der er i realiteten slet ingen. Alligevel tillader man sig - eller har gjort det - at opretholde en vintersejlad med skibe, der er stoppet til randen med passagerer.

Er man da ikke blevet advaret:

Den store Grønlandskommissions betænkning var den første advarsel. Umanaks farlige rejse sidste år var advarsel nr. to. Den alvorligste advarsel var dog den erklæring fra Grønlands Handels egne skibschefer, som fhv. minister Kjærboel nu hævder ikke at have set.

Her skal dog ikke gengives begge erklæringer, som foreligger i denne alvorlige sag, men anføres disse sætninger fra erklæring nr. 1:

Der stod ganske enkelt, at „sejlads på Grønland må anses for mere risikabel end anden normal sejlads, og at risikoen i vintermånederne er betydeligt forøget, hvorefter det tilrådes at indskrænke vintersejladserne til det mindst mulige“.

I erklæring nr. 2 var det, at kaptajnerne udtalte, at det var forsvarligt at fortsætte vintersejladserne med specialbyggede skibe.

Det var den første, fhv. minister Kjærboel ikke sagde noget om, da han i Folketinget svarede på den omkomne folketingsmand Augo Lynges forespørgsel. Augo Lynges sagde direkte: Finder ministeren det på baggrund af de seneste indhøstede erfaringer forsvarligt at opretholde vinterbesejling på Grønland med passagerer?

Det mente ministeren, men han kendte altså heller ikke den første erklæring. Og det er dette ukendskab, som direktør Christiansen benægter.

Lad nu denne strid, som når alt kommer til alt må være af sekundær betydning, hvile - eller finde sin løsning af dommerudvalget. Det er en kendsgerning, at

Den kgl. grønlandske Handel og Grønlandsministeriet har fået adskillige advarsler mod vintersejlads med passagerer.

Man har skudt sig ind under den sikkert uomtvistelige kendsgerning, at hensynet til de grønlandske erhverv gør en vintersejlads nødvendig.

Javel, men behøver skibene at tage passagerer med? Kunne passagererne ikke lige så godt eller bedre flyve? Og var det da under alle omstændigheder ikke uforvarligt at fortsætte passagersejladsen, når man ikke havde oprettet en effektiv redningstjeneste? Der er næppe i dag nogen, der ikke kender svaret til disse spørgsmål.

I den offentlige debat er det blevet antydet, at kaptajnerne mildnede deres første erklæring, fordi privat skibsfart, først og fremmest repræsenteret ved skibssreder Knud Lauritzen, var imod statskibenes sejlads på Grønland. Der skulle altså være tale om en slags pression mod kaptajnerne for, at man på den måde kunne fortsætte vintersejlads med statsskibe og bevare „det gamle rederi“, som det noget patetisk er blevet udtrykt.

Også dette er nu med i undersøgelserne, men er forøvrigt allerede blevet afvist fra ansvarlig side. Her skal ikke tages stilling til denne strid, men dog gøres opmærksom på, at staten alligevel aldrig selv vil være i stand til at klare hele sejladsen på Grønland. Der vil altid være plads også til de private redere. På forhånd ser det derfor ud til, at der ikke umiddelbart var tale om en „redningsaktion“ til fordel for „det gamle rederi“.

I den helt naturlige og iøvrigt sunde offentlige debat, der fulgte efter katastrofen, blev Vedel-udvalgets sagkundskab draget i tvivl. I hvert fald angreb man, at for mange usagkyndige var med, f. eks. repræsentanter for nogle af søens organisationer, repræsentanter der vitterlig intet kender til grønlandske farvande. Men måske er det ikke helt forkert, at man netop har en slags uvildige folk med, og, som det fra officiel side blev fremhævet: Skulle man mangle sagkyndige, der kan udtale sig om specielle problemer, kan de altid tilkaldes.

Alvorligere er det, at man i den offentlige debat har peget på, at folk, der har medansvar for vintersejladsen har sæde i udvalget. Man kan i udvalget næppe undlade at komme ind på ansvar og dispositioner, selvom det ikke er udvalgets opgave at bedømme disse forhold. Tilstedeværelsen eller ej af disse medlemmer i udvalget er imidlertid af sekundært betydning.

At flyvevåbnet ikke er med i udvalg nr. 1 kan forsvares, fordi et andet udvalg allerede arbejder med flyveproblemerne, men det havde dog nok været ganske praktisk at have en repræsentant med, når redningstjenesten skal drøftes. Denne repræsentant kunne f. eks. have refereret, at chefen for flyvevåbnet, generaløjtnant Tage Andersen, har fremhævet, at flyvning på Grønland er mulig hele året, at

flyvevåbnet er gået varmt ind for en genåbning af Narssarsuaq, at Catalinaerne vel er udmærkede maskiner, men at man, som situationen klart beviste, må have større og stærkere fly, som man imidlertid ikke har råd til at købe på grund af de stadige nedskæringer på forsvarsministeriets budget, og at det havde været en afgjort fordel, som situationen også beviste, for eftersøgningsarbejdet, hvis Narssarsuaq havde været åben.

Narssarsuaq er i sig selv et mærkeligt problem. Danmark fik af amerikanerne tilbud om at overtage basen mod at holde den åben. Flyvevåbnet sagde til staten: Modtag tilbudet. Men staten havde ikke råd. Og så lod amerikanerne iøvrigt Grønlands Handel sælge alt det kostbare udstyr til helt forbløffende ringe summer-udstyr, som man i dag ville have stor brug for, hvis basen blev genåbnet, og som man altså selv kunne have sikret sig for billige priser.

Næh, der kan ikke være tvivl. Der må gøres noget. Noget effektivt. Da kritik som bekendt i politiske kredse anses for positiv, når den ledsages af konstruktive og konkrete forslag, skal til slut følgende anføres:

Flyt de danske marinere, der er stationeret i Grønnedal, til Narssarsuaq. Så vil de få noget at bestille. Det løser i hvert fald en del af mandskabsproblemet, og det kan gøres uden større udgifter.

Vær parat til at ofre de penge, det er nødvendigt at ofre, for at åbne basen. Den kan bruges ikke alene til passagerflyvning (det koster det samme at flyve som at sejle til Grønland) men også som flyvevåbenets rednings- og isrekognosceringstation og som centrum for den meteorologiske tjeneste og istjenesten.

Byg nogle redningsfartøjer og lad være med at nøjes med de to inspektions-skibe, man nu søger finansudvalget om.

Køb nogle stærke maskiner, der kan flyve over Grønland året rundt.

Udbyg vejr- og radiotjenesten.

Når det er gjort, kan man *begynde* at tale om, hvorvidt det er forsvarligt at tage passagerer med i skibene om vinteren. Men inden da kan der i hvert fald ingen tvivl være. Der er nu advarsler og bitre erfaringer nok.