

Logbogen

Aarhus Søhistoriske Selskab

11. årgang Nr.3 august 2009

Ansvarshavende redaktør: Søren Tikjøb.

I redaktionen: Niels Erik Juul Henriksen



Et Søfartsmuseum i Århus (se side 5)

Indhold:

Nyt fra Formanden	side	2
Medlemstilbud	side	3
Nyt fra Jakob	side	4
Århus Søfartsmuseum	side	5
4. juli katastrofen 1944	side	8
Grønlandsskibet Hans Hedtoft	side	11
Bagsiden	side	16

Formandens side:

Aarhus Søhistoriske Selskab:

Logbogen ISSN:
1603-7626

BG Bank Regnr.1551
Kontonr: 1-680-0317

Formand:

Karl Nøhr Sørensen
Byløkken 40
8240 Risskov
Tlf.: 86 21 02 03
kns@oncable.dk

Næstformand:

Karl E. Pedersen
Uveavej 7
8320 Mårslet
Tlf.: 86 29 27 36
Hanne.karl@mail.tele.dk

Kasserer & IT-ansvarlig:

Jørgen Bargisen
Forteledet 25, st.tv.
8240 Risskov
Tlf.: 86 57 22 58
joergen@bargisen.dk

Medlemsaktiviteter:

Christian Paaskesen
Fuglsangsallé 3
8210 Århus V
Tlf.: 86 15 28 69
chrisper@mail.dk

Medlemsaktiviteter:

Steen Roar Pedersen
Rosenhøjvej 4
Ugelbølle
8410 Rønde
tlf.: 86 37 27 83
roar@familie.tele.dk

Sekretær:

Flemming Jessen
Strandborgvej 42
8240 Risskov
Tlf.: 86 17 81 04
fljessen@mail.dk

Redaktør:

Søren Tikjøb
Stadion Allé 33, 4.th
8000 Århus C
Tlf.: 86 93 24 27
tikjoeb@post8.tele.dk

Tilbud til alle interesserede

I bestyrelsen må vi gang på gang knibe os selv i armen, når vi tænker på, hvordan Selskabet har udviklet sig sin forholdsvis unge alder til trods.



Aarhus Søhistoriske Selskabs love fortæller kort og præcist, hvad formålet med Selskabet er.

Beslutningen om at påtage sig rollen som venne-selskab for bugserbåden "Jakob" og dermed også "Ara" betyder, at medlemmer med interesse for praktisk sømandsarbejde i jern- såvel som træskibe både over og under dæk kan dyrke disse interesser i godt selskab. Hver tirsdag er der arbejdsdag, og den første lørdag hver måned er der åbent skib, hvor man kan se og høre mere om skibene og arbejdet om bord. (Billedet viser med al mulig tydelighed, at der er brug for nye besætningsmedlemmer). Se også www.aarhussoehistoriske.dk

I forbindelse med stiftelsen af Aarhus Søfarts Museum er der føjet endnu en dimension til medlemmernes mulighed for at dyrke deres interesse for søens verden i bredere historisk forstand.

I Museet er der arbejdsdag og åbningsdag onsdag eftermiddag. Allerede nu er disse dage blevet ret hektiske. Selskabets medlemmer kan derfor med fordel benytte sig af museets tradition med at holde åbent hus den sidste lørdag hver måned kl. 13 - 16. Her vil der være mulighed for at se, hvordan samlingerne vokser, hvordan arbejdet foregår, og man kan se, hvordan udstillingerne løbende forbedres.

Karl Nøhr Sørensen

Medlemsaktiviteter

Til søs med "Fortuna" m.fl.



Fortuna under klargøring

Træskibsforeningen i Aarhus og Aarhus Søhistoriske Selskab inviterer på krydstogt i Århus Bugten

Søndag den 20. september er der mønstring ved Træskibsforeningens Klubhus kl. 10:00. (Afmønstring ca. kl. 15).

Skipper Flemming Lefevre og ketchen "Fortuna" m. fl. vil ligge klar til afgang i træskibshavnen.

"Fortuna" kan sejle med 12 passagerer. Er tilslutningen større, vil Træskibsforeningen skaffe flere skibe.

Dagen har derfor mulighed for at byde på både kapsejlad, lektioner i praktisk sømandskab eller foto-konkurrencer. Under alle omstændigheder venter der deltagerne en god dag i godt selskab.

Pris pr. deltager kr. 30,-. Der kan ikke serveres mad om bord, så tag en madpakke med.

Tilmelding: www.aarhussoehistoriske.dk eller Niels Lund tlf.: 86 26 37 48 / 41 23 37 33 senest torsdag den 17. september.

Venlig hilsen

TSA & ASS Aktivitetskomité

Nyt fra Jakob



Lørdag den 5. september 2009 kl. 18.30 - 01.30

For 3. år i træk gentager Fonden Jakob, succesen "SHIP OHOJ".

I samarbejde med foreningerne omkring Århus Havn, Arealejerforeningen, Foreningen af Shippingvirksomheder ved Århus Havn, Østjyske Speditører og Aarhus Transport Group indbyder Fonden Jakob kunder og samarbejdspartnere til at deltage i årets fest, som i år afholdes i Pakhus 77 ved den gamle containerhavn.

Aftenen vil indeholde diverse underholdningsindslag og musik af Bourbon Street Jazzband samt Henning Stærk. I festligt samvær med medarbejdere, kunder og samarbejdspartnere kan man nyde velkomstdrink, middag samt aftenens underholdning til en kuvertpris på kr. 650.

Vin vil blive debiteret med kr. 150 pr. flaske, og drinkskuponer afregnes efterfølgende med kr. 40,- pr. forbrugt kupon, som sendes ved booking. Disse skal for gyldighed stemples af virksomheden.

Der kan bookes borde à 14 personer eller blot enkeltpersoner på mail eller baek@email.dk senest fredag den 21. august og meget gerne før, så vi kan komme godt fra start. Oplys desuden hvor mange, drinkskuponer, der ønskes tilsendt. Skulle du have eventuelle spørgsmål, er du velkommen til at henvende dig til ét af festkomiteens medlemmer.

På festkomiteens vegne

Mogens Ellerbæk	mogens.ellerbaek@dk.dsv.com	89 36 44 01
Poul Holmboe	mail@poul-holmboe.dk	40 33 07 50
Jan Henriksen	jan.henriksen@transocean.dk	86 12 15 00

Et Søfartsmuseum i Århus



Arkitektgruppen Regnbuens oplæg til Aarhus Søfarts Museum ved museets officielle åbning:

Lodstårnet har i mange år været et slags vartegn for Århus havn. En smuk og velproportioneret bygning, som i dag er erklæret bevaringsværdig. Bygningen er opført i 5 etager i 1953 og udvidet til 8 etager i 1955.

Denne bygning vil være et fremragende udgangspunkt for et fremtidigt museum om søfarten i Århus og på Århus Havn. Bygningen er praktisk talt placeret i vandkanten.

Tårn og tilhørende bygninger bibeholdes og suppleres med et antal bygninger, som tilsammen vil udgøre en samlet komposition. De oprindelige bygninger bibeholdes, men vil herefter indgå i en ny funktion med en nutidig arkitektur.

Museets fremtidige placering vil medvirke til en kvalitativ forøgelse af de fremtidige bynære havnearealer, ligesom placeringen vil tilføre området en ekstra kvalitet. Som Søfartsmuseum er placeringen fremragende, idet der vil være en enestående kontakt til havnen og den daglige skibstrafik.

Bygningen disponeres med et antal "huse", som samles i en stor glasbygning. Indgangen til Søfartsmuseet sker ved siden af den nuværende ind

gang til Lodstårnet, og indgangen til studiecellerne er gennem den nuværende indgang til Lodstårnet.

I forbindelse med indgangen til museet etableres der café, ophold, information og skiftende udstillingerne i det store centrale rum. Rummet skaber mulighed for en stor model af Århus Havn.

I den ene af de eksisterende bygninger, som er placeret mod sydøst, indrettes der auditorium til film og undervisning, primært for skolebørn, hvilket vil være et centralt område for det fremtidige Søfartsmuseum. I det eksisterende Lodstårn indrettes der studieceller og kontorer, og øverst oppe indrettes vagtlokalet, som det så ud, da det stadig eksisterede som Lodstårn.

Herfra er der en enestående udsigt til bugten, containerhavnen og den fremtidige bebyggelse på havnen.

I andre "huse" indrettes udstillingsplads med mulighed for fast og skiftende udstillinger, både i små og intime rum, "køjerne" og i større rum med plads til store emner. I de store lokaler bliver der igennem store vinduer direkte kontakt ud til den nutidige havn med containerskibe og stor aktivitet. Her bliver også mulighed for på storskærme at følge skibstrafikken i danske farvande, og der bliver måske mulighed for at manøvrere et stort skib ind i Århus Havn, - dog kun i simulator.



Skitse for opholdsplads set mod museum

I tilknytning til bygningerne etableres der en kaj, som dels kan indrettes med historisk og nutidig materiel, dels fungere som base for museets fungerende skibe BB Jakob og BB Ara.

Der indrettes nødvendige værksteder, som også kan gøres besøgsvenlige.

Det fremtidige museum vil fremstå enkelt og skulpturelt. Nye og gamle bygninger udtrykker sig enkelt og markant, således at der ikke vil være tvivl om, at der her ligger et spændende museum.

Nybygningerne udgør et areal på ca. 700 m², og sammen med de eksisterende bygninger vil det samlede anlæg udgøre ca. 1250 m²



Interiørskitse af café og udstilling

4. juli katastrofen 1944

Af Ib Gylling Møller

En beretning om mine oplevelser den 4. juli 1944, oplevet som 6-årig og nedskrevet nu, hvor jeg er fyldt 70 år. Nogle af oplevelserne er ad åre blevet suppleret med oplysninger bl.a. fra mine fætre, som naturligt nok også havde oplevelserne på tæt hold.

De fleste mennesker kan huske, hvor de opholdt sig, da de fik nyheden om mordet på præsident John F. Kennedy; det samme gælder for attentatet den 11. september 2001 i New York og Washington. Med disse kendsgerninger in mente er det helt sikkert, at alle århusianere i alderen fra 70 år og opefter helt bestemt kan huske, hvor de opholdt sig, da katastrofen den 4. juli fandt sted.

Jeg var den omtalte dag på besøg sammen med min mor hos en af min mors veninder, som sammen med sin mand boede i en kolonihave i kvarteret ved Ringgaden/Langelandsgade tæt ved universitetet og bag kasernen. Min mor og jeg var om formiddagen taget af sted fra vort hjem, jeg bag på min mors cykel. Vi skulle spise frokost og nyde eftermiddagen i kolonihaven. Ud over værtsparret, min mor og jeg, var min moster også inviteret. Sammenkomsten var egentlig planlagt til den 3. juli, men noget kom i vejen. Det viste sig senere på dagen at være et heldigt valg.

Jeg husker meget tydeligt det fine sommervejr, og at jeg i løbet af formiddagen legede i haven med værten, som var en stor børneven, og bl.a. også så hans brevduer. Lidt i kl. 14 skete eksplosionen, et vældigt brag, og store røgskyer væltede op og blev længe hængende på himmelen i det stille vejr. Jeg blev både bange og ulykkelig og begyndte at græde. For at trøste mig og tage angsten fra mig blev jeg sat ind i et klædeskab. Jeg troede nok, at det gav beskyttelse, hvis der skulle komme flere eksplosioner.

Min mor kom i snak med en ung mand, som kom forbi haven. Han kunne fortælle, at det var på havnen, at den store eksplosion var sket. Der var blevet blæst luftalarm, vel mest for at holde folk inde og væk fra ulykkesområdet. Trods dette ville min mor cykle til havnen for at finde min far. Han havde sit skibsprovianteringsfirma i Havnegade 32 og havde tit ærinde på havnen for at besøge kunderne ombord i skibene.

Senere fortalte min mor, hvorledes hun allerede på Nørrebrogade mødte de første køretøjer med sårede, og at alt blev anvendt til transporten, budcykler, hestevogne, lastbiler, privatbiler etc. Min mors cykel var punkteret i de mange glasskår, men hun nåede ned til min fars forretning. På adressen fandt hun alt mere eller mindre smadret og i et stort virvar, men forladt af alle; ikke et menneske at finde. Senere på dagen fandt mine forældre hin-

Side 9

anden. Min far og hans kompagnon var begge flygtet bort fra forretningen og havde opholdt sig i Aarhus Domkirke i mange timer, men ellers ikke lidt nød eller var blevet såret. Min far, som var storryger, havde dog haft sine problemer med ikke at måtte ryge i kirken, men det var jo en bagatel i forhold til den store ulykke.

Hos os, som var blevet tilbage i kolonihaven, blev der vel ro igen også med hensyn til min person. På et tidspunkt sent på eftermiddagen tog min moster mig bag på sin cykel, og vi kørte til hendes bopæl i Ivar Huitfeldtsgade på Trøjborg. Her mødtes vi med min onkel, som havde været på arbejde.

I opgangen, hvor min moster og onkel boede, var der mange børn. For at bringe alle børnene mig inkl. til ro, og for at aflede deres opmærksomhed fra den store ulykke, som var sket tidligere på dagen, blev alle beboernes zinkbaljer og lign. anbragt i den fælles gård og fyldt med vand. Da det var en meget varm sommerdag, blev vandet i baljerne hurtigt dejligt varmt, og alle morede sig godt og glemte for en tid dagens mange og uhyggelige indtryk.



"Store badedag"

Først på aftenen besluttede min moster og onkel sig for at tage ned til mine forældres bopæl for at finde ud af, hvad der var sket med mine forældre og med vort hjem. Jeg kom naturligvis med, da jeg var meget urolig og gerne ville gense mine forældre. Mit hjem var beliggende på adressen Dynkarken 2. Ejendommen hed Jomsborg, en stor beboelsesejendom i 4 etager med forskellige butikker i stueetagen. Vi boede på 3. sal direkte over for ulykkesstedet, vel i luftlinje 300 - 400 meter.

Hvordan vi tre kom ned til havneområdet, kan jeg ikke huske mere, men på et tidspunkt nåede vi til hjørnet Skolegade/Mindebrogade. Der blev vi mødt af en afspærring bevogtet af politiet og med en del CB'er, såkaldte føl, som medhjælp. De voksne forklarede vort ærinde, at vi gerne ville ned til mit hjem, og vi fik lov til at gå det sidste stykke, dog ledsaget af en

Side 10

CB'er. Alt omkring os bar tydelige spor efter ulykken, glasskår, murbrokker, tagsten, jernstykker, vragele m. m. Vi nåede til mit hjem i god behold.

Da vi kom ind i mit hjem, mødte der os et frygteligt syn. Vi måtte først forcere hen over vores hoveddør, som ved lufttrykket var blevet trykket ud på fortrappen med karm og det hele. Dagligstuen, som lå direkte ud til havneområdet var helt pulveriseret, dvs. alle møbler, gardiner m.m. var ubrugelige, og det samme var tilfældet med spisestuen, som lå i forbindelse med dagligstuen. I alle væggene sad der glassplinter, som stammede fra vore vinduesruder. Alle ruderne var blæst ind i lejligheden og glasset delt i ganske små splinter, som ved lufttrykket var trængt ind i pudset på væggene. Man kunne ikke trække hænderne henover de vægge, som vendte ud mod ulykkesstedet uden at få hænderne revet til blods.

På det tidspunkt, hvor det igen var blevet tilladt at færdes i byen, tog mine to morbrødre, som boede i Nordbyen ned for at finde mine forældre og se, om de kunne hjælpe til med oprydning m. m. Da jeg ankom med min morster og onkel, var de to morbrødre sammen med mine forældre allerede i fuld gang med en grovoprydning, og de forsøgte at fjerne de mange glasskår fra gulvene. På vort loft opbevarede mine forældre bl.a. forsatsvinduerne til stuerne, og jeg kan huske, at en stor del af disse vinduer havde klaret eksplosionen uden at gå itu, så i et stykke tid kunne vi klare os med forsatsvinduerne alene. Det var jo højsommer.

Jeg nævnte tidligere i min beretning, at det var et heldigt valg, at besøget i kolonihaven blev udsat fra den 3. til den 4. juli. Da man senere under oprydningen nåede til vort soveværelse, som også var det sted, hvor jeg til daglig legede og havde mine legesager, fandt min far en granatdel på ca. 10 cm. længde. Den lå blandt nogle træbyggeklodser. Granatdelen var kommet ind ad et vindue, gennem muren mellem spisestuen og soveværelset, havde ramt muren over mine forældres senge og derefter landet, hvor min far fandt den mellem mine byggeklodser. Ingen kan vide, hvordan det ville være gået med min mor og mig, hvis vi havde været hjemme i vort hjem den 4. juli 1944.

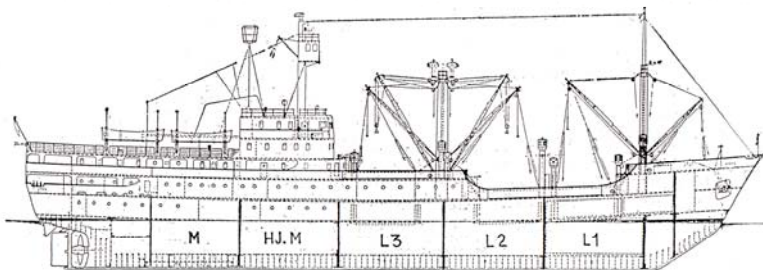


Den 10 cm lange granatdel, som blev fundet mellem Ib Gylling Møllers legesager

Grønlandsskibet M/S Hans Hedtoft

(Fortsat fra Logbogen nr. 2 maj 2009)

I år er det 50 år siden, at Den Kongelige Grønlandske Handels skib M/S "Hans Hedtoft" forsvandt undervejs fra Grønland mod Danmark på vej hjem fra jomfrurejsen.



I marts 1959 skrev Søfart følgende:

Dansk søfart er blevet ramt af en frygtelig og ufattelig ulykke. Dybt har katastrofen ved Kap Farvel berørt hele det danske land. Over hele verden er motorskibet "Hans Hedtoft"s forlis blevet omfattet med overvældende deltagelse og dyb medfølelse. Den tragiske ulykke i et af verdens nådesløse farvande har fyldt alle med sorg over dem, der omkom, og med deltagelse med dem, der blev efterladt.

95 menneskeliv er gået tabt --- 40 gode danske søfolk, blandt hvilke der var mange af Grønlands-fartens mest erfarne mænd, og 55 passagerer, de fleste midt i et godt og frugtbart arbejde i Grønland. Ingen ved, hvordan katastrofen skete. Ingen kan fortælle. Alt liv blev udsukt på en gang. Tilbage er kun sorgen og deltagelsen.

Teorierne om, hvordan denne ufattelige ulykke gik for sig, forudsætningerne for, at dette usædvanligt stærke skib kunne rammes så knusende, rejste hurtigt problemer af vidt forskellig karakter og af vidt forskelligt omfang. Ingen at disse problemer, ingen problemer om ansvars rette placering er blevet løst endnu. Enkelte af dem bliver måske aldrig løst eller blot opklaret med et utilfredsstillende resultat.

I Grønlands-kredse har man altid frygtet, at vitale problemer skulle havne i politikens overdrev. Men man så, hvor det bar hen, da tidligere minister

Kjærbøl lagde sagerne op og trumfede dem igennem på politisk vis med ringe hensyn til sagkundskaben og med en demonstrativ foragt for positive og nøgterne argumenter, der gik på tværs af hans egne planer. Der kom politik ind i Grønlands-problemerne, og aldrig tidligere har grønlandske spørgsmål været stedt, som de er i dag, da ikke blot politisk -økonomiske synspunkter, men i høj grad også parti-politiske gør sig gældende.

Kort tid efter katastrofen opstod først den fornyede diskussion om forsvarligheden af at sejle med passagerer til Grønland i vintermånederne. Man henviste til de advarsler, der for to år siden kom fra afdøde folketingsmand Augo Lyngge i Folketinget, advarsler, som dengang blev kort affærdiget af daværende minister Kjærbøl.

Augo Lynges ord om det forkastelige i at sejle med passagerer om vinteren passede ikke i de planer, som Kjærbøl havde om det nye skib, som i forvejen mødte så hård modstand. Det blev en ambition for Kjærbøl at få bevillingerne til "Hans Hedtoft" igennem. Det lykkedes ham også. Et af hans argumenter var, at helårssejladser på Grønland skulle sikres ved tilstrækkeligt kraftige skibe. Ingen andre synspunkter fik anledning til at trænge igennem.

Skibet blev bygget, og både før og efter dets forlis er det fastslået, at stærkere fartøj vanskeligt kan bygges. Men spørgsmålet står tilbage, om selv *det* burde have sejlet i vintertiden. De Grønlands-navigatører, der har den største erfaring, sagde nej for to år siden. De siger endnu i dag nej til at sejle med passagerer og beder om indskrænkning til det mindst mulige af sejladserne med fragt. I øvrigt har man fra vægtig kaptajns side - den allermest erfarne af dem alle - rejst det spørgsmål om, hvor livsvigtig den fragt er, som skal sejles op i januar og februar. Der er eksempler på, at fragter har været mere eller mindre overflødige. Tilbage står blot at konstatere, at de skibe, der er duelige til at sejle vintersejladser på Grønland, ikke findes i tilstrækkeligt tal i Den kgl. Grønlandske Handel.

Nu er der nedsat et udvalg, som skal behandle spørgsmålet både om vintersejladserne til Grønland med og uden passagerer og om sikkerhedstjenesten langs den grønlandske kyst. Det udvalg har fået viceadmiral, dr. phil. h.c. A. H. Vedel til formand. Og om hans dygtige og loyale ledelse nærer ingen tvivl. Værre er det med udvalgets sammensætning. Den bærer et umiskendeligt politisk præg, og om dens effektivitet i den navigationsmæssige bedømmelse af vintersejladserne ved Grønland har der indtil nu været stærk grund til tvivl. Tvivlen er da også opstået hos og har manifesteret sig ved udtalelser fra nogle af de meste kendte og erfarne navigatører fra de

kanter. Samtlige fagforeninger i sønæringen er repræsenteret i udvalget. Også kokke og hovmestre. Men der sidder ikke en eneste reder - bortset fra statens eget rederi, Den kgl. Grønlandske Handel. Og redernes økonomiske og sejladmæssige synspunkter kunne vel også vække til eftertanke. Og de redere, der sejler på Grønland, er næppe sindet at lade deres synspunkter formidle og tolke af Den Grønlandske Handels repræsentanter i udvalget. Så de vil altså næppe i praksis kunne tilkaldes som sagkyndige.

Næppe var det udvalg nedsat, før det almindelige røre bragte med sig en strid, som fik offentligheden til at studse: Fhv. minister Kjærbøl nægtede at have set den første af to erklæringer fra seks Grønlands-kaptajner om, at vintersejladsen burde indskrænkes til det mindst mulige. Direktør Hans C. Christiansen erindrede tydeligt fra Den Grønlandske Handel at have orienteret ministeren grundigt om den. Men ministeren huskede fortsat kun den stærkt reviderede - og for det ny grønlandsskibs godkendelse i Folketinget mere anvendelige - erklæring, som han argumenterede med i tinget. Kjærbøl lod skrive en erklæring, som afstedkom et hårdt sammenstød med hans embedsmand fra dengang. Disse to menneskers huskeevne - den ene på 73, den anden på 52 - skal nu tre medlemmer af Højesteret gennemgå sammen med alt det materiale, som kan bringes til veje, og i forbindelse med afhøringer af alle, der har haft forbindelse med de to erklæringer og deres vej til Folketinget. Muligt har begge ret i dag. Den ene husker så blot bedre end den anden. Men det burde ikke være muligt i dansk administration at komme så langt ud i uenighed om det, der er foregået, når det drejer sig om et så alvorligt ansvar som dette. Et møjsommeligt undersøgelsesarbejde forestår. Grundlaget er notater, erklæringer -- og folks erindring om samtaler, der fandt sted i telefonen og på kontorerne for to år siden.

Klarhed vil blive svær at finde.

Spørgsmålet om hvorvidt staten skal have egne skibe at sejle med til Grønland står hen. Heller ikke spørgsmålet om forsikring af statens skibe er afklaret. Sikkert er det blot, at staten ved denne lejlighed (bortset fra tabet af de mange gode menneskers liv) satte ca. 15 mill. kr. over styr, blot fordi skibet var uforsikret. Staten forsikrer ikke, sagde finansministeriet til direktør Christiansen, da han med støtte af Handels Styrelsesråd gjorde gældende, at det vel nok var fornuftigt at forsikre "Hans Hedtoft" inden jomfrurejsen. Han huskede det store økonomiske tab ved motorskibet "G. C. Amdrup" s brand i 1951.

Man har talt om en svigtende og en utilstrækkelig redningstjeneste i Grønland. Men der eksisterer overhovedet ingen redningstjeneste i Grønland - bortset fra, at kystradiostationer kan konstatere, at der er skibe i nød på havet. Og så kan man tilkalde amerikansk hjælp, canadisk hjælp, islandsk

hjælp og altså også tysk hjælp. I årevis er vor gæld til den fremragende amerikanske hjælp blevet helt uoverskuelig. Altid har amerikanerne været på pletten. Altid har de sat alle hensyn til side for at komme til hjælp. Javel - de får selv en værdifuld træning i arktiske vanskeligheder, men de hjælper ofte på en måde, der går langt over, hvad selv den hårdeste træning med rette kunne ventes at give. Og samtidig konstaterer man, at dansk hjælp ikke er til at få. Ingen flyvemaskiner, ingen redningsskibe, overhovedet intet udover en lille marinekutter, som kan gå til assistance, når nøden er på færde umiddelbart i nærheden af kysten.

Lige siden 1947 har skiftende civile og militære ledere i Grønland understreget og understreget, at en redningstjeneste og en hjælpetjeneste for skibsfarten ikke kunne opsættes længere. Alle henvendelser, henstillinger, ansøgninger og bønner er blevet ignoreret, bagatelliseret og henvist til tider med flere penge. At sejlads i grønlandske farvande er en alvorlig sag er først nu gået op for mange.

Sikkert er det. Havde en flyvemaskine (f. eks. stationeret i Narssarsuaq) været på vingerne dagen før, da der var fint flyvevejr øst for Kap Farvel, så havde man kunnet give kaptajn P. L. Rasmussen en pålidelig isrekognoscering, og så havde han ikke valgt at gå så tæt forbi kysten og søge ly så langt nordligt under Kap Farvel landet, hvor stormen ramte ham, og isen lå. Så havde vi i dag sparet 95 menneskeliv og et helt nyt, stærkt skib. Og det er ikke bedreviden efter ulykken, men blot en gentagelse af mangeårige krav, som blot nu har fået så tragisk et perspektiv.

Flyvningen ved Grønland er simpelthen en nødvendighed for besejlingen, både om sommeren og om vinteren. Denne ulykke kunne lige så let være sket en sommerdag. Der må både i Østgrønland og i Vestgrønland være flyvemaskiner, som kan forrette den nødvendige is-rekognoscering, hver gang et skib skal sejle, og som desuden kan ile til assistance hver gang - og det er ofte - at hjælp er påkrævet.

Et skridt frem mod øget sikkerhed er der taget i februar - et skridt, der heldigvis var planlagt og udarbejdet, længe før "Hans Hedtoft"-katastrofen skabte endnu en dyster baggrund. Forsvarsministeren bar bedt om 27 mill. kr. til bygning af to nye opmålingsskibe, som hver skal have en helikopter om bord. De to skibe skal dog gøre tjeneste på mange andre steder end blot i Grønland, hvor de først og fremmest skal fortsætte det længe afbrudte opmålingsarbejde, navnlig i forbindelse med projektet om en malmtransithavn på Rypeøen i Godthåb-distriktet. Og der er der igen tale om en udpræget vintersejlads med skibe, der er på 60-70.000 tons, fartøjer af en størrelse, som aldrig hidtil er set i Grønland. De to skibe skal også gøre tjeneste som fiskeri-inspektionsskibe både i Grønland, ved Færøerne og i

Side 15

Nordsøen. Men den permanente sikkerhedstjeneste ved Grønlands kyst synes de to skibe altså foreløbig kun at komme til at spille en gæsterolle i.

Der har rejst sig en storm om Grønland, en storm, der i øvrigt for en god del har politisk sigte, og som blot er et af flere punkter, på hvilke man ønsker opklaring af dunkle forhold. Men selv om denne storms forløb er ubehageligt, selv om den måske vil afsløre forhold, som ingen ventede åbenbarede eller som man troede vel dult, så er der rig mulighed for, at dens konsekvenser bliver nyttige. Den vil nemlig kunne bidrage til at skabe forståelse for nogle af Grønlands problemer. Den vil forhåbentlig tydeligt vise, at der er et begreb, der hedder særlige grønlandske forhold, og at dette begreb er noget meget realistisk, som kun den uansvarlige tør se bort fra. Denne storm vil formentlig også kunne bringe på det rene, at de embedsmænd og tjenestemænd, der leder arbejdet, kender deres ansvar. Deres skøn stikker dybt og bygger på realiteter, og deres ansvarsbevidsthed er dikteret af den følelse af alvor, som endnu ikke er trængt synderlig dybt ned blandt politikere, som må tage stilling til dem. For ofte ser man, at embedsmændene bliver affærdiget, og at livsvigtige problemer bliver bagatelliseret til uinteressante eller besværlige poster på et bevillingsregnskab.

Man kan fortsat drøfte statsdriftens og det private initiativs fordele og ulemper. Man kan udmærket antyde, at der er reder-ambitioner også i Den Grønlandske Handel. Men de hviler på en vurdering, der gøres efter bedste overbevisning. Disse embedsmænds vilje til at gøre det rette og det rimelige, deres respekt for og forståelse af de særlige grønlandske forhold og livsytringer, må ingen drage i tvivl. Hidtil har de sat sagen over politikken. Måtte de blive ved med det --- også efter at stormen er raset ud, efter at den har rejst søen og væltet nogle træer.



Afsender

Aarhus Søhistoriske Selskab

v/Karl Nøhr Sørensen

Byløkken 40

8240 Risskov

Agterspejlet

Hvad er det?

Den glade ejermand, Helge Congo-Kris Kristensen, præsenterede redaktionen for dette interessante messingskilt.

Skiltet er i sin tid fundet på Grønland. Helge Kristensens bud var, at det var kaptajnens dørskilt fra S/S Titanic.

Andre forslag er så forskellige som nøgleskilt eller ditto souvenir reproduceret efter forliset.

Har Logbogens læsere et godt bud på dette messingskilts oprindelse og brug. I så fald hører redaktionen gerne derom.

