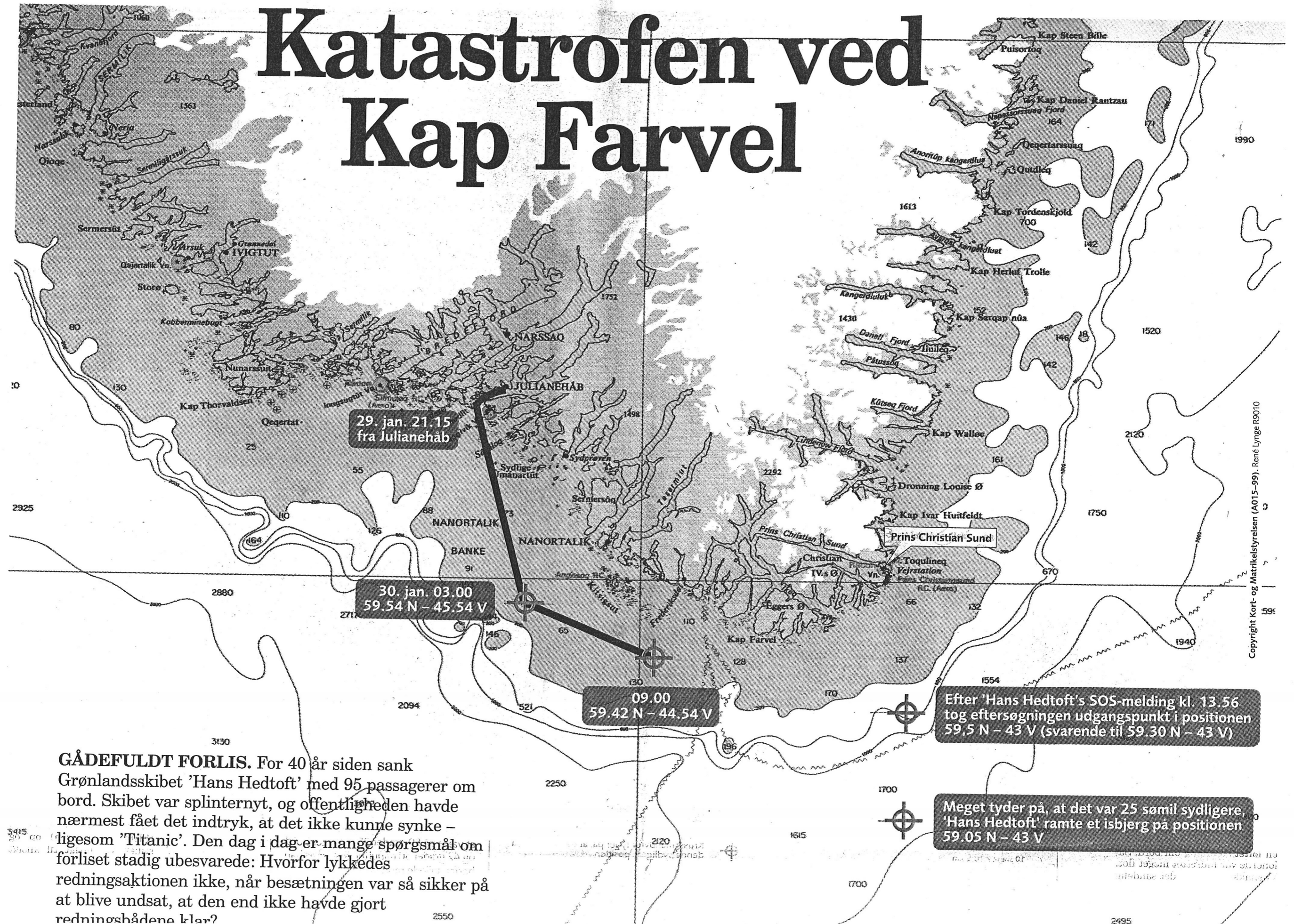


Katastrofen ved Kap Farvel



GÅDEFULDT FORLIS. For 40 år siden sank Grønlandsskibet 'Hans Hedtoft' med 95 passagerer om bord. Skibet var splinternyt, og offentligheden havde nærmest fået det indtryk, at det ikke kunne synke - ligesom 'Titanic'. Den dag i dag er mange spørgsmål om forliset stadig ubesvarede: Hvorfor lykkedes redningsaktionen ikke, når besætningen var så sikker på at blive undsat, at den end ikke havde gjort redningshådene klar?

bord. Skibet var splinternyt, og offentligheden havde nærmest fået det indtryk, at det ikke kunne synke – ligesom 'Titanic'. Den dag i dag er mange spørgsmål om forliset stadig ubesvarede: Hvorfor lykkedes redningsaktionen ikke, når besætningen var så sikker på at blive undsat, at den end ikke havde gjort redningsbådene klar?

Af René Lyngge og
Henrik Groes-Petersen

Det er 40 år siden, men katastrofen sidder stadig dybt i overtelegrafist Ole Baadsgaard Pedersen. Han var den sidste, der havde direkte kontakt med Grønlandsskibet 'Hans Hedtoft', før det sank med 95 børn, kvinder og mænd i en vinterstorm ved Kap Farvel.

Lige så lidt som de 49 børn, der mistede deres far eller mor, slipper Ole Baadsgaard nogen sinde fri af det gådefulde forlis. Han var nærmeste vidne i de fire timer, fra skibet ramte et isbjerg, til det pludseligt forsvandt midt i en morsestreg.

I alle disse år har han gået stille med sine dramatiske oplevelser: »Du er faktisk den første, ud over telegrafister, jeg taler med om Hedtoft-forliset«, bemærker han, da Politiken kontakter ham.

»Jeg kan stadig gå og snakke med mig selv om de stakkels mennesker, der stod derude på skibet i det forrygende vejr. Det skal være galt, før man hopper i vandet i det farvand. Det må have været frygteligt at stå der og træffe den beslutning, for man ved jo, at man ikke overlever mange minutter i det kolde vand. Tankerne vender tilbage til det, når jeg ligger og ikke kan sove«, siger Ole Baadsgaard.

Han var 20 år dengang og telegrafist på radiostationen i Prins Christian Sund få kilometer fra Kap Farvel. Han vidste, at stationens værdsatte leder gennem det seneste par år, Anders Thybo, dagen før var gået om bord med sin fireårige søn Peter, da 'Hans Hedtoft' lå i Qaqortoq (Julianehåb). Den lille knægt havde været hele stationens kæledægge. Det var ondt at tænke på, da skibets telegraf blev tavs.

Alle omkom

'Hans Hedtoft' forliste 30. januar 1959 på sin jomfrurejse undervejs retur til Danmark. Samtlige ombordværende omkom, da det splinternye flagskib for Kongelige Grønlandske Handel (KGH) gik ned. Det var en katastrofe, der lagde landet i sorg. Radio- og fjernsynsprogrammer blev af-

brudt af sørgeudsendelser, da den forgæves eftersøgning blev indstillet efter en uges forløb.

Regeringen iværksatte en landsindsamling til de omkomnes efterladte. Det blev en folkesag at hjælpe. Høj og lav bidrog. Der blev indsamlet næsten 3,4 millioner kroner. Det var ikke langt fra det resultat, den navnkundige Radioens Ungarnshjælp to år tidligere var nået op på.

'Hans Hedtoft' udsendte sit første, svage nødsignal over telegrafens kl. 13.50 grønlandsk tid – svarende til kl. 17.50 dansk tid. Signalet gik dårligt igennem og blev kun delvist opfanget af Prins Christian Sund. Men på Julianehåb Radio var vagtchef Hans Boisen ikke i tvivl. Og få minutter efter hørte han skibets telegrafist, Carl Dejligbjerg, over radioen indlede med det internationale nødråb mayday.

»Han sagde, at de var gået på et isfjeld«, husker Hans Boisen. Ved sammenstødet var masten med skibets nødantenne væltet. Den lå nu og kortsluttede telegrafens hovedantenne. Det havde slået de første telegraf-signaler i stykker.

Carl Dejligbjerg meddelte, at han ville gå op og flytte den væltede antennemast på taget af styrehuset. Derefter var der ingen problemer med at kommunikere med 'Hans Hedtoft'.

På Prins Christian Sund var nu afdøde telegrafist Nikolaj Hansen alene på vagt, da de første svage morsesignaler kom. Han var lidt i tvivl, om han hørte rigtigt.

»Det var sådan nogle afbrudte tegn«, husker Ole Baadsgaard. Han fik dem at høre over stationens interne telefon, da han lidt efter ringede til Nikolaj Hansen nede fra stationens havn. Han begav sig hurtigt ud på klatreturen til radiohuset oppe på fjeldtoppen. Det blev en barsk tur i den voldsomme snestorm.

»Jeg gik i sne til armhulene for at komme derop«, fortæller Ole Baadsgaard. Da han kom frem, havde kollegaen Nikolaj Hansen modtaget 'Hans Hedtoft's' andet nødsignal med den yderligere oplysning, at der trængte vand ind i maskinrummet. Han var i fuldt sving med at alarmere alle skibe i området. En nervepirrende kamp mod uret var begyndt.

I de efterfølgende godt fire timer stod de to telegrafister på Prins Christian Sund for kommu-

nikationen med 'Hans Hedtoft', redningsskibene og myndighederne. På Julianehåb Radio lyttede Hans Boisen og telegrafbestyrer Willy Nielsen opmærksomt med fra sidelinjen og talte også indimellem selv med skibet.

Redningen syntes sikker

Redningsaktionen blev vanskelig i det hårde vejr. Alligevel var den tæt på at lykkes. Så nær kom hjælpen, og så sikker syntes redningen, at mandskabet på 'Hans Hedtoft' aldrig gjorde klar til at gå i redningsbådene eller udløse de moderne gummiflåder med automatiske radiosendere. Alt redningsudstyret gik ned med skibet. Det eneste spor, der blev fundet, var en redningskrans, der senere drev i land i Island.

Adskillige skibe lagde kursen om mod 'Hans Hedtoft', da Prins Christian Sund slog alarm. Den tyske trawler 'Johannes Krüss' lå nærmest, og det blev den, der kom til at spille hovedrollen. Allerede en snes minutter efter alarmeringen lagde trawleren kursen om for at komme til undsætning.

Det efterfølgende forløb viser, at der er meget stor usikkerhed om såvel 'Hans Hedtoft's' position som den tyske trawlers.

'Hans Hedtoft' opgav sin position til 59,5 grader nord og 43 grader vest. Normalt angives positioner til søs ikke med decimaler, men med det fulde antal grader efterfulgt af antallet af minutter. En hel grad er lig med 60 minutter.

Allerede under eftersøgningen var der tvivl om, hvordan Hedtofts position skulle forstås. Ole Baadsgaard husker, at Prins Christian Sund flere gange i løbet af eftermiddagen bad skibet gentage positionen. Meldingen var hver gang den samme.

'Hans Hedtoft' havde i sine to seneste positionsmeldinger op til forliset også opgivet sin position med decimaler. Og de 59,5 grader nord blev derfor forstået som 59 grader 30 minutter – altså halvejs mellem 59 og 60 grader. Britiske radiostationer mente, at 'Hans Hedtoft' måtte ligge 25 sømil sydligere på 59 grader 05 minutter. Men den nordligere position blev fastholdt hele redningsaktionen igennem.

I det efterfølgende søforhør mente ledelsen i KGH, at Hedtoft

nok alligevel var forlist på den sydligere position – 59 grader 05 minutter. Det støttes især af den retning, hvori den tyske trawler pejlede 'Hans Hedtoft'.

Manglende forklaring

Men ingen har hidtil hæftet sig ved den bratte kursomlægning, som trawleren foretog, da den fik pejling af det forliste skib. Der var ikke tale om en lille korrektion af kursen, men om en drejning på mere end 90 grader.

I de officielle rapporter mangler der en forklaring på den voldsomme kursændring. Den blev aldrig undersøgt. Men som det fremgår af en anden artikel på disse sider, tyder kursændringen på, at trawleren var længere mod syd, da den indledte eftersøgningen. 'Johannes Krüss' kan derfor være sejlet forbi 'Hans Hedtoft' uden at se det synkende skib.

Trawler-kaptajnen Albert Sierck – der døde i 1986 – var selv

overbevist om, at han nåede frem til det område, hvor 'Hans Hedtoft' lå. Logbogen vidner om, at trawleren ledte i området i 30-40 minutter, medens Hedtoft endnu holdt sig flydende. De to skibe havde allerede aftalt, hvordan de skulle overføre de 95 personer til trawleren.

Imedens blev 'Hans Hedtoft' langsomt tynget længere og længere ned af de indtrængende vandmasser. Også maskinrummet til hjælpemaskineriet blev fyldt med vand. Det stoppede elforsyningen. Skibet sank langsomt, men stemningen var alligevel fortrøstningsfuld om bord, fortalte telegrafisten Carl Dejligbjerg.

»Han sagde til mig over radioen: »Det er da godt, at den tyske trawler er så tæt på. Så bliver vi nok reddet«. Han fortalte også, at der ingen panik var om bord. Folk var forsamlet oppe i salonen, hvor der var nødbelysning. De var roli-

ge. De var overbeviste om, at de blev reddet«, siger Hans Boisen.

Men selv om der blev sendt raketter op fra Hedtoft, og den tyske trawler oplyste himlen med sin stærke projektor, lykkedes det dem ikke at få øje på hinanden. Og ved 18-tiden blev optismen brudt.

Den sidste melding

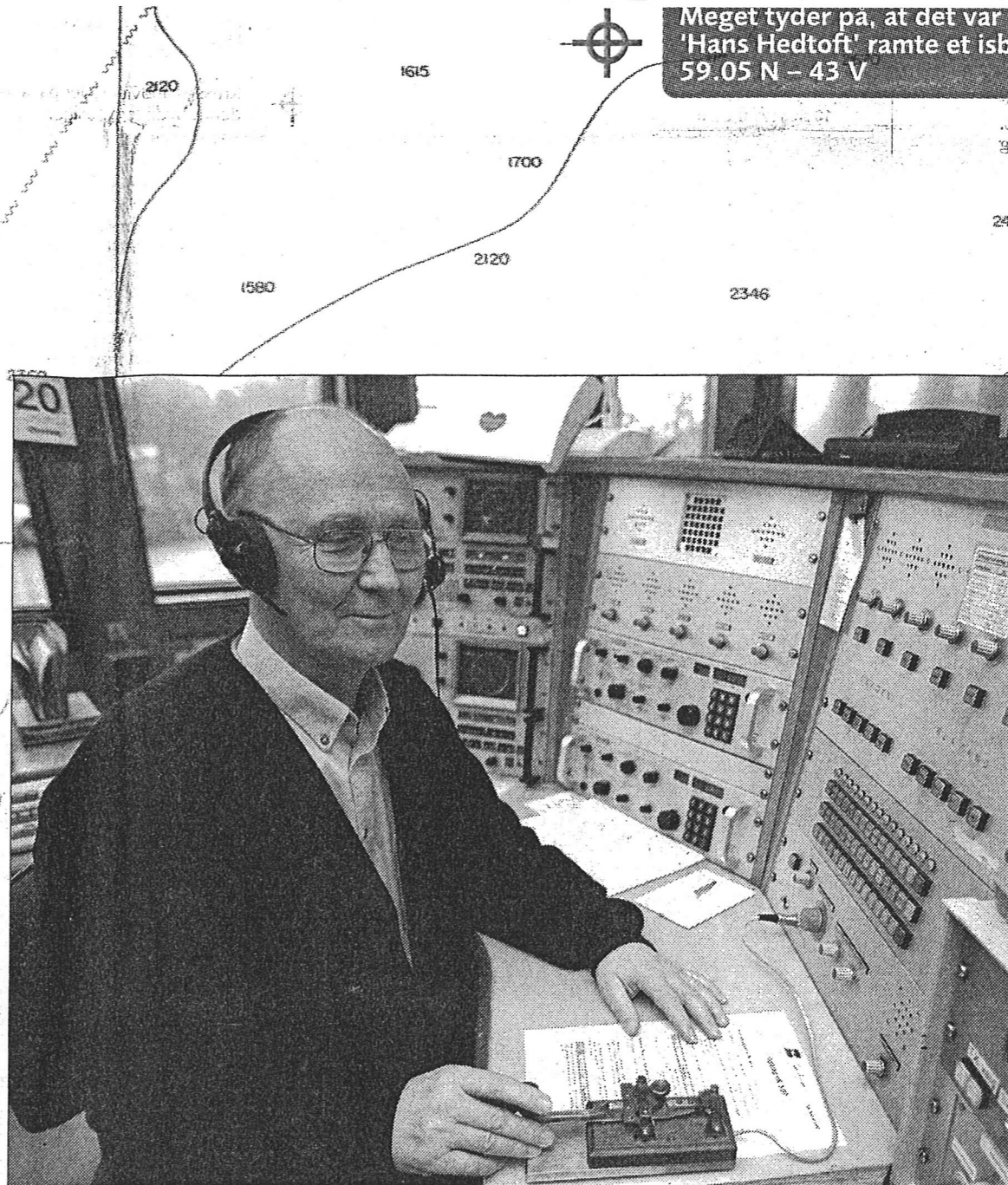
På Julianehåb Radio hørte Hans Boisen og en senere afdød kollega nogle usikre morsetegn fra Hedtoft. Der manglede den normale indledning, hvor telegrafisten oplyser navnet på sit skib og på adressaten: »Det var ikke Dejligbjergs normale nøgleskrift på telegrafens. Han opgav ikke skibets kaldesignal, men meddelte blot: »Vi synker nu«, siger Hans Boisen.

Han mener, at 'Hans Hedtoft' pludseligt må være tippet over, og at det for telegrafisten har været magtspørgende at få sendt sin

sidste melding.

De efterfølgende stabilitetsundersøgelser af skibets konstruktion pegede på, at skibet efterhånden har ligget så lavt, at dækket med de vandtætte skotter lå under vandlinjen. Dermed kunne vandmasserne også strømme ind i rum, der ellers ikke var slået læk. Og på et tidspunkt er skibet kæntrret og forsvundet i dybet med agterenden først.

På Prins Christian Sund hørte telegrafisterne ikke den dramatiske melding om, at skibet nu sank. Men det blev Ole Baadsgaard, der fik den sidste direkte forbindelse med skibet: »Jeg kaldte 'Hans Hedtoft' op på telegrafi for at få ham til at udsende pejlestreger igen. Jeg hører lige, han svarer mig, som man nu gør med et par tegn, når man bliver kaldt op. Ti sekunder senere hører jeg, at de automatiske pejlestreger bliver slået til. Der blev sendt nogle få streger, så blev der



Overtelegrafist Ole Baadsgaard Pedersen var den sidste, der havde direkte kontakt med Grønlandsskibet 'Hans Hedtoft', før det sank. I dag arbejder han som lærer og telegrafist på Lyngby Radio, men dengang for 40 år siden var han radiostationens i Prins Christian Sund få kilometer fra Kap Farvel. – Jens Dressling

Meget tyder på, at det var 25 sømil sydligere, 'Hans Hedtoft' ramte et isbjerg på positionen 59.05 N – 43 V

tavst«, siger Ole Baadsgaard.

De sidste streger blev også hørt på den tyske trawler. Og begge steder noterede telegrafisterne, at livstegnet fra 'Hans Hedtoft' forsvandt kl. 18.06.

»Jeg kan huske, at jeg råbte til min makker Nikolaj Hansen: »Nu tror jeg, de synker«. Derpå hørte vi aldrig mere fra 'Hans Hedtoft'. Det sidste var de afbrudte pejlestreger. Vi havde ellers været helt sikre på, at redningsaktionen var lykkedes. 'Johannes Krüss' var jo nået frem, inden 'Hans Hedtoft' gik ned«, siger Ole Baadsgaard.

En flåde af skibe og fly fra flere lande blev sat ind i eftersøgningen. Men det lykkedes aldrig at finde hverken mennesker eller vragester. Efter en uges forløb blev aktionen afblæst.

Flagskibet i KGH

'Hans Hedtoft' var KGHs flag-skib, det nyeste, det største og det stærkeste. Aldrig før havde Handelen bygget et skib med så stor sikkerhed mod at synke. Det havde dobbeltbund i hele sin længde og var forsynet med syv vandtætte skotter.

»Hans Hedtoft' var et af de stærkeste skibe, KGH har bygget«, siger Carl-Georg Jensen, der i 1959 var overstyrmand og fra 1971 til pensioneringen i 93 var KGHs rederichef.

Offentligheden havde nærmest fået indtryk af, at det nye skib ikke kunne synke - ligesom det britiske Titanic indtil forliset i 1912.

»Vi grinede ad det, da vi i en kaffepause om eftermiddagen hørte, at der var kommet et telegram om, at 'Hans Hedtoft' var stødt på et isbjerg. For hvad skulle der dog kunne ske ved det. Det skib kunne jo ikke synke«, fortæller Bente Bruun Nielsen. Først hen under aften gik alvoren op for hende.

Hun var dengang 23 år og kontorassistent i administrationen i Nuuk. To år tidligere var hun sejlet op med det aldrende KGH-skib Disko. Da 'Hans Hedtoft' kom til Nuuk var hun om bord for at sige farvel til Anne Møller, som hun havde delt kahyt med på opturen. Nu skulle veninden hjem til Danmark med det nye skib.

»Jeg var lidt misundelig på hende, fordi hun skulle af sted med sådan et flot skib. Der var en løftet stemning om bord. Salonerne var indrettet meget flot. Vi snakkede om, at det sandelig var noget andet, end den gamle plimsøller, vi var sejlet op med«, husker Bente Bruun Nielsen.

En af de vintersejladser, han tidligere havde advaret så indtrængende mod og forsøgt at få stoppet. To år tidligere havde han været med KGH-skibet Umak, der nær var gået ned i en storm ved Kap Farvel. En matros omkom på dækket under turen.

Uforsvarlige sejladser

Efter ankomsten til København rejste Augo Lyngse vintersejladserne forsvarlighed i Folketingets spørgetid. Han foreslog, at KGH undlod at tage passagerer med i januar og februar, når de værste vinterstorme raser. I det mindste skulle man indskrænke passagertallet.

Daværende grønlandsminister Johannes Kjærboel (S) afviste kategorisk enhver tanke om at begrænse trafikken. Han hængte Augo Lyngse ud som en bangebuds, og han tog KGHs kaptajner til indtægt for at fortsætte ufortrødent. Med et mål af triumf oplæste ministeren en erklæring fra kaptajnerne, der gik ind for at fortsætte vinterbesejlingen.

»Denne autoritative erklæring fra samtlige Handelens kaptajner må selvfølgelig tillægges den største vægt, og jeg håber, at der hermed må være skabt ro om det

spørgsmål, som det ærede medlem har rejst«, udtalte ministeren.

Efter forliset blev det afsløret, at kaptajnerne oprindeligt havde afleveret en erklæring, hvor de advarede imod vintersejladserne og anbefalede at indskrænke den »til det mindst mulige, særlig med henblik på passagerbefordring«. Den første erklæring var blevet forkastet, og de var blevet aftvunget en ny med det modsatte indhold.

Der blev nedsat et undersøgelsesudvalg med tre dommere til at klarlægge alle forhold om det forliste skib og kaptajnerne erklæring.

Udvalget nåede dog ikke længere end til at fastslå, at der var væsentlige tegn på, at Johannes Kjærboel stik imod sine forsikringer om det modsatte havde kendt hovedindholdet i kaptajnerne første erklæring. Han havde også vidst, at hans embedsmænd havde haft vanskeligheder ved at fremskaffe erklæring nummer to.

Både de konservative, Venstre og kommunisterne krævede, at der skulle rejses rigsretssag mod Kjærboel for at have givet Folketinget vildledende oplysninger. Men det endte i stedet med en misbilligende udtalelse. Johan-

nes Kjærboel var i øvrigt fratrukket som minister allerede i maj 1957.

På Christiansborg var Hedtoft-forliset endt i et opgør om politisk magt. De 95 ofre og deres efterladte var trængt i baggrunden.

Overfladisk sagsbehandling

Spørgsmålet er, om der nogen sinde blev gravet så dybt i sagen, som det var muligt. Undersøgelserne fra 1959 bærer præg af lemfældighed. Kun KGH-ledelsen blev afhørt i det blot to timer lange søforhør, der blev holdt i Sø- og Handelsretten i København. Retten besvarede sig ikke med at høre den tyske trawlerkaptajn og hans telegrafist.

De blev i stedet afhørt i Bremerhaven, hvor dommeren dog synes at have været mere interesseret i få alle oplysninger frem end hans danske kolleger. Da retsformanden i København hørte om kaptajnens forklaring, kom han i tvivl om sine egen kendelse om forliset og bad om et udskrift af den tyske retsbog. Men han bad ikke om en ny afhøring. Da kaptajnen var i København for at deltage i en mindehøjtidelighed i Holmens Kirke og modtage et ridderkors af Fre-

derik IX, havde han blot en samtale med KGH-ledelsen.

Telegrafisterne fra Prins Christian Sund og Julianehåb Radio blev aldrig afhørt af hverken Sø- og Handelsretten, KGH, Skibstilsynet, Handelsministeriet eller det nedsatte undersøgelsesudvalg. Deres journaler over radio- og telegrafikommunikationen under redningsaktionen er aldrig blevet fremlagt.

Der er heller ikke spor af den rapport om radaren på 'Hans Hedtoft', som telegrafbestyreren i Julianehåb, Willy Nielsen, sendte til København. Han er ekspert i radarer og har i en snes år holdt radarerne ved lige på KGHs skibe. Under Hedtofts første anløb i Julianehåb på vej fra Danmark konstaterede han, at der var en fejl på radaren, så man ikke kunne se noget i en afstand ud til to sømil. Han gjorde overstyrmanden opmærksom på det, men denne tog ikke rigtig notits af det.

Da Willy Nielsen efter forliset erfarede, at en radarekspert i Nuuk også havde konstateret fejlen, skrev han på opfordring af en KGH-kaptajn en rapport om sine iagttagelser.

»Jeg siger ikke, radarfejlen var årsagen til forliset. Men den kan have medvirket til, at det

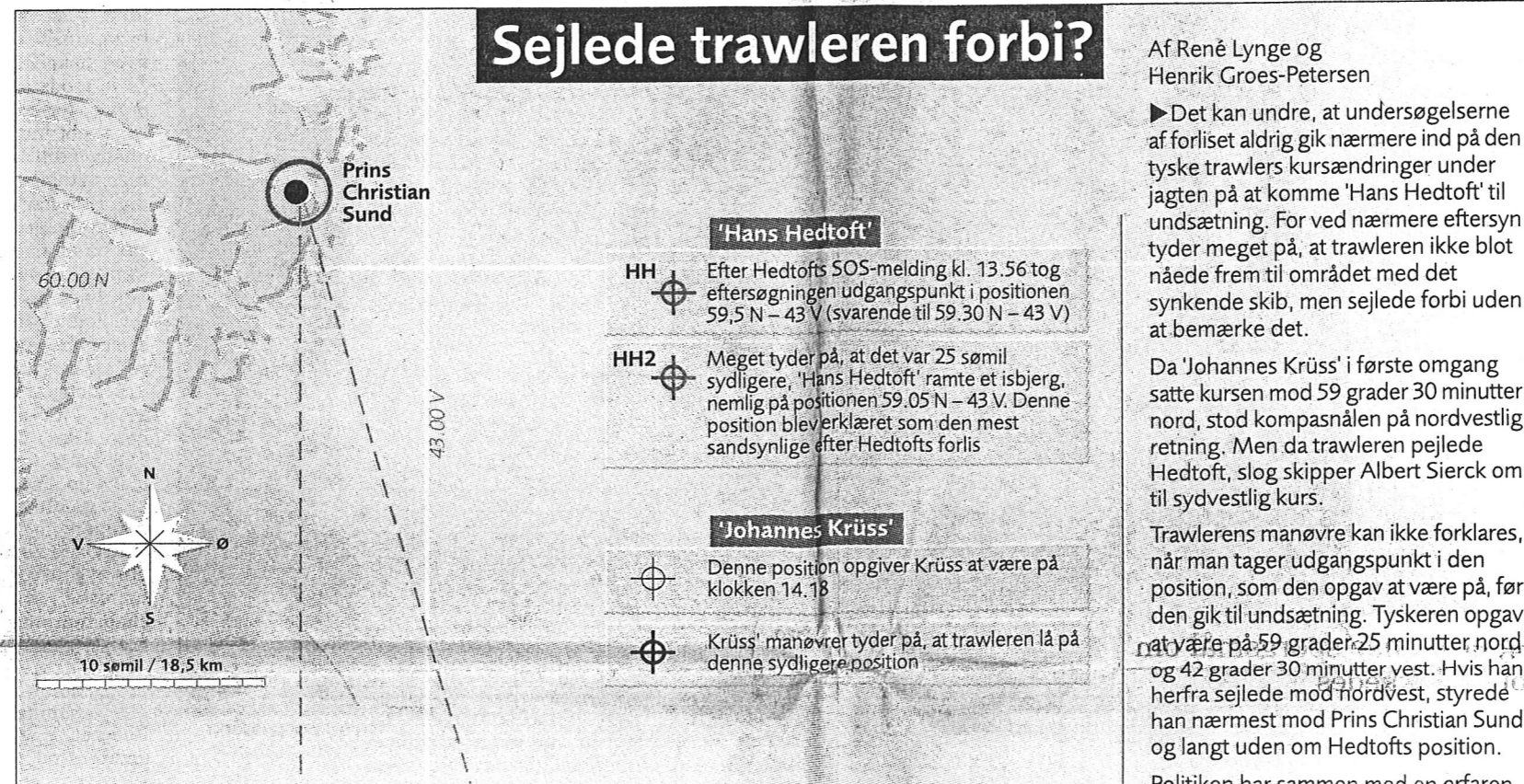
gik galt, fordi navigatørerne på broen har troet, at de kunne se mere, end de rent faktisk kunne. På den måde kan de have overset et isbjerg«, siger Willy Nielsen.

Bedre sikkerhed

I Grønland førte Hedtoft-katastrofen til, at kystradiostationer blev udbygget. Og i Narsarsuaq blev den amerikanske flybase genåbnet som hjemsted for den nyoprettede Iscentralen, der foretager isrekognoscering med fly. Centralen er siden blevet en uundværlig hjælp for skibstrafikken til og fra Grønland.

Grønland gik ind i nogle år med en rivende udvikling. Der skulle ses fremad og ikke rodes op i fortidens ulykker. Forsøg på at trænge længere ned i det katastrofale forlis blev afvist af både KGH og Ministeriet for Grønland. Det fik en skribent at føle, da han i 1973 forgæves søgte oplysninger for at skrive en bog om forliset.

I en håndskreven notits fastslog en ministeriel medarbejder, at man ikke skulle stille dokumenter til rådighed. Det ville af hensyn til de efterladte være uheldigt »at grave i denne triste affære, hvilket ikke synes at have noget formål«.



Oh Danmark

af Hugo Truelsen

UDEN STOP VED MELLEMLATIONER

I dag skal der langt skrapere midler til for at få bugt med de snu rotter, der formerer sig med cirka samme hastighed som IC-3 tog i topfart.

(Fyens Stiftstidende)

HAN MÅ HAVE SPIST FOR MEGET

Gerningsmanden der, ifølge Lars Ruby fra nærpolitiet kun er kendt for lidt 'små-nams', mødte brødbetyngt op på stationen for at betale tyvekosterne tilbage.

(Helsingør Dagblad)

IKKE NEMT AT HOLDE STYR PÅ DE 250 ÅR

På udstillingen er der f.eks. et pressefoto fra udstillingen i Grand Teatret i København under overvåring af Christian IX og dronning Alexandrine.

(Berlingske Tidende)

HANS EGNE VAR NOK SENDT TIL VASK

Hun har set Thorvald Stauning i sine underbukser.

(Foromtale af program i DR TV)

SÅ SAGDE HAN IKKE ET KUK

De bagbandt Stevan Todorovic, gav han bind for øjnene og stoppede en knippel i munden på ham.

(Berlingske Tidende)

ELLER HVAD DET NU HEDDER

Kongen kommer bare aldrig, i stedet dukker Boris Jeltsin (Flemming Jensen) op og stiller sig ansigt til ansigt med en mur.

(Ekstra Bladet)

HAR DER VÆRET TVIVL OM DET?

»Jeg var lidt misundelig på hende, fordi hun skulle af sted med sådan et flot skib. Der var en løftet stemning om bord. Salonerne var indrettet meget flot. Vi snakkede om, at det sandelig var noget andet, end den gamle plimsoller, vi var sejlet op med«, husker Bente Bruun Nielsen.

Nervøsitet

Bente Larsen, der var kontorassistent på kæmnerkontoret i Nuuk, fik derimod et helt andet indtryk ved at tale med mand-skabet:

»Folkene om bord var meget kedede af skibet. De havde på rejsen op fra København været ude i lidt blæst, og det havde ikke været rart. De sagde, at de meget nødig ville ud i en rigtig storm med det skib«, fortæller Bente Larsen.

KGH forklarede siden, at skibet rullede mere i søen, fordi det var bygget til ishavssejlsads og derfor var mere rundt i bunden.

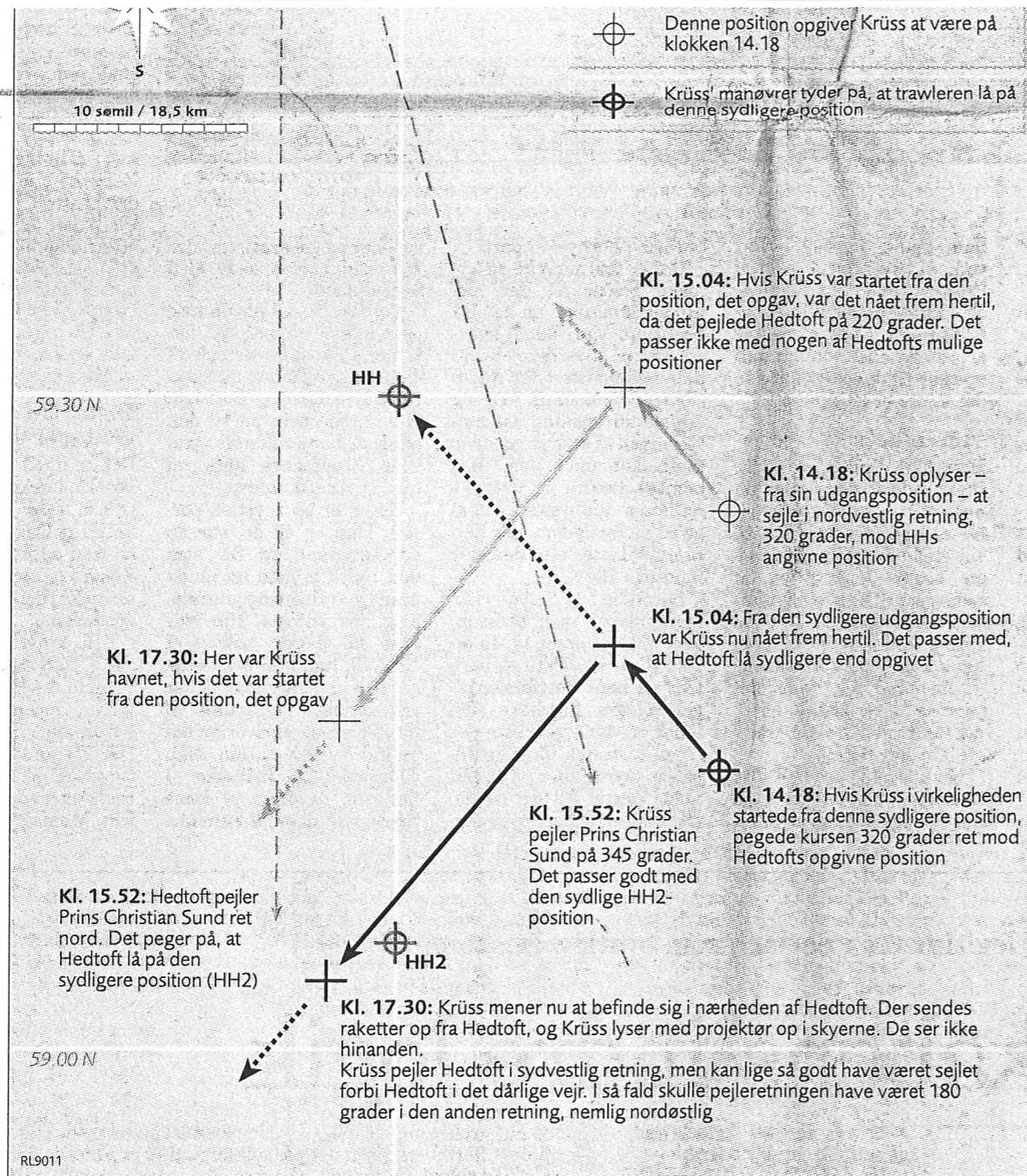
Også folketingsmedlem Augo Lyngge følte sig utilpas. Han var gået om bord i Nuuk og skulle til København for at passe sit politiske arbejde. Fra skibet ringede han til sin hustru:

»Han sagde, at skibet knirkede så mærkeligt, så han havde lyst til at stå af, når det kom til Julianehåb«, fortæller datteren Martha Sørensen.

Men Augo Lyngge blev om bord, selv om han under opholdet i Julianehåb også betroede broderen Vilhelm om sit ubehag ved skibet.

»Fars bror fortalte mig siden, at far havde været meget urolig. Han havde aldrig set ham sådan før. Jeg tror, turen fra Nuuk havde været slem, og at han var bekymret for at sejle videre«, siger sønnen John Amos Lyngge.

Augo Lyngge gik ned med 'Hans Hedtoft' og omkom under



når man tager udgangspunkt i den position, som den opgav at være på, før den gik til undsætning. Tyskeren opgav at være på 59 grader 25 minutter nord og 42 grader 30 minutter vest. Hvis han herfra sejlede mod nordvest, styrede han nærmest mod Prins Christian Sund og langt uden om Hedtofts position.

Politikeren har sammen med en erfaren navigatør gennemgået de oplysninger, der findes om redningsaktionen og 'Hans Hedtoft's position. Når det hele plottes ind på et søkort, viser der sig en ny og anderledes forklaring på forløbet.

Når trawleren først stævnedes så meget mod nord, må det skyldes, at den i virkeligheden lå langt sydligere end opgivet. Så passer nordvest-kursen, og det gør også kursændringen til sydvest efter pejlingen.

Samtidig peger beregningerne på, at trawleren ikke kun - som hidtil antaget - nåede frem til det område, hvor 'Hans Hedtoft' lå, men sejlede forbi, uden at de to skibe så hinanden i det stærke snefog.

Det stemmer med både trawlerens hastighed, og hvor lang tid den sejlede, inden Hedtoft forsvandt. Og det passer også med, at der er næsten en time mellem de to sidste pejlinger. I tiden her imellem kan trawleren meget vel have passeret Hedtoft.

Med det pejleudstyr, der blev anvendt på den tid, var det meget nemt at komme til at vende pejlekursen 180 grader. Hvis ikke der pejles, netop når målet passerer, er det næsten umuligt at opdage fejlen. 'Hans Hedtoft' kom rent faktisk til at opgive retningen 180 grader galt, da den pejlede Prins Christian Sund. Men her var fejltagelsen så åbenbar, at den ingen indflydelse fik.

ELLER HVAD DE
NU HEDDER
Kongen kommer bare aldrig,
i stedet dukker Boris Jeltsin
(Flemming Jensen) op og
stiller sig ansigt til ansigt
med en mur.
(Ekstra Bladet)

HAR DER VÆRET
TVIVL OM DET?
Mænd er også mennesker.
(Overskrift i Politiken)

SÅ HAR DE LIDT
AT BEGYNDE MED
Tved Boldklub fik fredag
10.00 kroner fra Svendborg
Kommune til klubhus-pla-
nerne.
(Fyns Amts Avis)

JAMEN DET VAR
DA GODT
Jeg morede mig også første
gang, jeg så det i avisen, men
min kone har altså været ud-
sat for en rimelig hård be-
handling.
(Ekstra Bladet)

OG FØR VI FIK
CYKLISTER
Reglen om at overhaling skal
ske højre om, må stamme fra
den tid, hvor landet gik fra at
være étsporede markveje til
flersporede veje.
(Læserbrev i Berlingske
Tidende)

DEN MÅ DE OGSÅ
KUNNE BRUGE
Julegaveidé: Politikens Nu-
dansk ordbog, altid brugt,
300 kr.
(Lolland-Falsters
Folketidende)

DET ER MÅGERNE
NEMLIG GODE TIL
Fra sangen 'Forlængst en-
gang i Betlehem' over en ef-
terårsdag til Vendsysselsan-
gen 'Hvor mågerne skriver'
til en børnesang fra Afrika.
(Vendsyssel Tidende)

SÅ NU HAR HAN
SLET INGEN HJEM
Hjemløs mistede sit hjem.
(Politiken)

SÅ KAN DE SELV
KLARE SIG UD
AF GÆLDEN
Indsamlet ... 47.930 kr.
Indsamlingsomkostninger ...
187.471 kr.
Indsamlingsresultat ... -
139.541 kr.
De indsamlede midler går
ubeskåret til CARE Dan-
marks projekter Gorkha og
Syangja i Nepal. Beløbet er
overført til Nepal.
(Politiken)

Fra vintersejlsads til ministeransvar

1956

■ **15. november:** Den Kongelige Grønlandske Handel (KGH) underskriver kontrakt med Frederikshavn Værft og Flydedok på bygningen af det ny statslige ishavsskib. Det får senere navnet 'Hans Hedtoft'.

1957

■ **18. januar:** KGHs skib 'Umanak' afsejler fra København. Både på turen op til Grønland og returrejsen kommer skibet ud i slemt vejr. På opturen rammes skibet af svær overisning, så radioforbindelsen mistes. På nedturen omkommer en matros på dækket.

■ **2. marts:** 'Umanak' ankommer svært beskadiget af stormen til København.

■ **4. marts:** Kaptajn Møller fra 'Umanak' siger i Politiken, at det er for farligt at sejle med passagerer om vinteren.

■ **5. marts:** Grønlandsminister Johs. Kjærboel afviser i Politiken at indstille vintersejlsadsen.

■ **8. marts:** KGHs kaptajner formulerer en erklæring, der advarer mod vintersejlsads især med passagerer.

■ **11. marts:** Kaptajnerne underskriver en ny erklæring, der er udarbejdet af KGHs direktion: »... Det er vor overbevisning, at det med specialbyggede Grønlandsskibe er rigtigt at fortsætte den gennem mere end 10 år udførte vinterbesejling af Grønland ...«

■ **13. marts:** Folketingsmedlem Augo Lyngge, der var med på 'Umanak's seneste sejlsads, spørger i Folketinget grønlandsministeren, om han finder det forsvarligt at forsætte sejlsads med passagerer om vinteren efter de seneste episoder med 'Umanak'. Johs. Kjærboel oplæser kaptajnerens erklæring fra 11. marts som et bevis på, at det vil være forkert at indskrænke vintersejlsadsen.

1958

■ **17. december:** 'Hans Hedtoft' afleveres til KGH i København.

1959

■ **7. januar:** 'Hans Hedtoft' afsejler fra København og anløber en uge efter Julianehåb/Qaqortoq. Derpå fortsætter skibet op langs Grønlands vestkyst til Nuuk og to andre byer, inden det 28. januar på ny anløber Julianehåb på returrejsen.

■ **29. januar:** 'Hans Hedtoft' lægger fra kaj i Julianehåb kl. 21.15 grønlandsk tid.

■ **30. januar:** 'Hans Hedtoft' udsender sit første - svage - nød-signal kl. 13.50. Kl. 18.06 høres de sidste morsetegn fra skibet.

■ **4. februar:** Det afsløres, at KGH-kaptajnerne først havde afgivet en erklæring mod vintersejlsadsen.

■ **6. februar:** Eftersøgningen indstilles.

■ **12. februar:** Søforhør i København.

■ **15. februar:** Johs. Kjærboel afviser kendskab til den første kaptajnererklæring.

■ **17. februar:** Regeringen beder Højesterets præsident udpege dommere til et undersøgelsesudvalg, der skal klarlægge alle omstændigheder om 'Hans Hedtoft' og vinterbesejlingen.

■ **Juli:** Undersøgelsesudvalget afgiver beretning.

■ **November:** Undersøgelsesudvalget afgiver tillægsberetning.