

1959: M/S Hans Hedtoft katastrofen:

Uddrag fra den pt. inaktive private web site <http://janss.dk/hedtoft.php> inkl. **Kaptajnernes officielle erklæring vedr. sejladsen til og fra Grønland:**

"I Politiken den 5. marts 1957 er der en artikel med titlen "Vintersejladsen på Grønland vil blive fortsat", **her udtalte ministeren, at vintersejladsen var nødvendig af hensyn til det grønlandske erhvervsliv.** Samt at kaptajnerne var frit stillet med hensyn til valg af sejlrouterne, og at de i tilfælde af overisning kunne de søge til varmere vande.

At der blev rejst tvivl, om det var sikkerhedsmæssigt forsvarligt at sejle med passagerer på Grønland, slog helt de økonomiske forudsætninger for at bygge et nyt skib i stykker. Hvis der ikke kunne sejles med passagerer på Grønland om vinteren, var bevillingen givet på forkerte forudsætninger.

Folketingsmedlem Augo Lynge stillede dette spørgsmål til ministeren for Grønland: "Finder ministeren det på baggrund af de senest indhøstede erfaringer fortsat forsvarligt at opretholde vinterbesejling på Grønland med fuldt passagerantal?". Dette spørgsmål skulle besvares i folketinget den 13. marts.

Folketingsmedlem K. Damsgaard rejste spørgsmålet "Hvorvidt man ikke - hvis man fremfor at gennemføre de farlige vintersejladser tænkte sig i højere grad at udbygge beredskabslagrene i Grønland - burde indskrænke antallet af statens egne skibe under hensyn til det uøkonomiske i at have skibene liggende oplagt i længere tidsrum". Dette skulle besvares i et samråd den 14. marts.

Af disse grunde ville ministeren have en erklæring fra samtlige kaptajner om deres indstilling til vintersejlads, inden han svarede i Folketinget !

Den 8. marts mødtes kaptajnerne, der manglede kun kaptajn Gunnar J. A. Hansen, han var på det tidspunkt om bord på "Disko", der først kom til København den 10. marts. De andre kaptajner havde først et møde med skibsinspektør Coulet-Svendsen, der sagde til dem: "I må være klar over, at hvis ikke vi kan sejle på Grønland, er der andre, der kan". Derefter brugte kaptajnerne det meste af dagen på at skrive denne erklæring:

København, den 8. marts 1957.

Til Direktøren, Den kongelige grønlandske Handel.

Undertegnede skibsførere erklærer herved på given foranledning, at sejlads på Grønland må anses for mere risikabel end anden normal sejlads, og at risikoen i vinter månederne er betydeligt forøget,

hvorfor det tilrådes at indskrænke vintersejladsen til det mindst mulige, særlig med henblik på passagerbefordring.

En absolut forudsætning for vintersejladsens gennemførelse er, at Den kongelige grønlandske Handel fortsat følger den påbegyndte linie med fornyelse af skibe til Atlantfarten, senest det projekterede ishavsskib, og at der under ingen omstændigheder må slækkes på disse krav.

Det anses endvidere for stærkt påkrævet, at man med hensyn til kystflåden tilstræber en snarlig fornyelse, da det nuværende materiel absolut ikke er tidssvarende, især ikke til den sene efterårssejlads.

Det henstilles endvidere, at der føres en sådan personalepolitik, at tilgangen af unge navigatører, der ønsker fastansættelse, sikres, da det nu på grund af den store afgang af navigatører er overdraget ganske få modne og i grønlandske farvande kendte navigatører at bære det store ansvar.

Underskrevet af skibsførerne: O.Møller, P.L.Rasmussen, M.Frouelund Sørensen, G.Hansen, S.Th.Sørensen, O.H.Schmidt og J.B.Junker. (Kaptajn P.L. Rasmussen gik ned med "Hans Hedtoft").

Denne erklæring vakte absolut ingen begejstring. Kaptajnerne husker det videre forløb som: Direktøren sagde til dem; at denne erklæring ville medføre, de ikke fik det nye skib, og det ville betyde, at de godt kunne lukke butikken.

Direktøren husker forløbet som: Han sagde til dem, at de skulle skrive en mere præcis erklæring. Han fortalte senere til undersøgelseskommissionen: "Men i hvert fald husker jeg klart, at han (ministeren) ikke ønskede at acceptere erklæringen. Han sagde: "Den er aldeles uacceptabel, den siger ikke noget", og det måtte man give ham ret i. Det gør den ikke". Højesteretsdommer Jens Herfelt svarede: "Tænk, det synes jeg den gør".

Ministeren husker ikke noget som helst om en erklæring fra den 8. marts 1957 !

Men i hvert fald skulle kaptajnerne lave en anden. Det gjorde de den 11. marts 1957 efter en lang diskussion.

København, den 11. marts 1957.

Til direktøren, Den kongelige grønlandske Handel.

I anledning af, at man offentligt har rejst spørgsmålet om, hvorvidt det er forsvarligt at gennemføre passager sejladse på Grønland om vinteren, skal undertegnede skibsførere i Den kongelige grønlandske Handel udtale:

På alle årstider er Grønlandssejladis vanskeligere og mere risikofyldt end nogen anden sejladis, men dette gælder selvfølgelig især sejladis i vintermånederne. Vintersejladis på Grønland kræver derfor ikke blot et dygtigt og erfarent mandskab, men også hensigtsmæssigt konstruerede specialskibe og i øvrigt i enhver henseende første klasses materiel.

Vi anerkender og værdsætter, at Handelens atlantgående skibe, d.v.s. både "Umanak" og den gamle "Disko", opfylder disse krav, og af hensyn til passagerers og mandskabs sikkerhed håber vi, at de bevilgende myndigheder også med hensyn til det nye Atlantskib, som er under bygning, vil følge Handelens krav til skibets konstruktion og udstyr.

Den situation, som "Umanak" kom ud i på sidste rejse, viste klart, at det ville være uforsvarligt at slå af på de krav, som Handelen har stillet, støttet af den erfaring, som Handelens skibsførere har indhøstet igennem mange årtiers besejling af Grønland.

Vi ved, at der i Grønlandsfarten - ligeså lidt som i anden Atlantfart - ikke kan skabes absolut sikkerhed, men vi henstiller indtrængende til de bevilgende myndigheder, at man i det omfang, det på nogen måde er muligt, imødekommer forslag til betryggelse af sejladisen på Grønland.

Det er vor overbevisning, at det med specialbyggede Grønlandsskibe er rigtigt at fortsætte den gennem mere end 10 år udførte vinterbesejling af Grønland.

Det anses endvidere for stærkt påkrævet, at man med hensyn til kystflåden tilstræber en snarlig fornyelse, da det nuværende materiel ikke er tidssvarende, især ikke til den sene efterårssejladis.

Det henstilles endvidere, at der føres en sådan personalepolitik, at tilgangen af unge navigatører, der ønsker fastansættelse, sikres, så Handelen ikke kommer i den situation, at kun få modne og i grønlandske farvande kendte navigatører skal bære det store ansvar. **Underskrevet af 7 kaptajner.**

Bortset fra kaptajn Gunnar Hansen og P. L. Rasmussen, **var alle de andre kaptajner enige om, at denne erklæring ikke var deres mening, men de underskrev kun for at sikre Den kgl.**

grønlandske Handel og det nye skib. Kaptajn S.Th. Sørensen fortæller om mødet, hvor den anden erklæring blev underskrevet: - Så tog jeg min fyldepen frem og sagde "Jeg skriver under, men det gør mig ondt, og det er mod min inderste overbevisning". Så skrev jeg under og fik en cigar og gik min vej, hjem til min kone og sagde "Det har været en sort dag for mig, for jeg har gjort noget, som jeg ikke skulle" -. Ministeren var tilfreds med erklæringen, nu kunne han svare på spørgsmålene, der var stillet.

Styrelsesrådet holdt møde den 14. marts. Her blev det besluttet at fortsætte vintersejladisen som hidtil. Dog med den ændring at skibene fik andre radioantenner.

Det udvalg, der var blevet nedsat den 1. februar for at vurdere oplysningerne om det nye skib, skrev den 27. marts til ministeren for Grønland, og bad ham om at nedsætte en undersøgelseskommission til at bedømme de oplysninger, udvalget havde skaffet. Det næste, der skete i sagen, var den 9. april 1957, hvor der i folketinget var debat om tillægsbevilling til finansloven. Et af punkterne var

bevilling af første rate af det nye skibs byggesum. Oluf Pedersen sagde under behandlingen (stærkt forkortet): "Det tilbud, der kom fra skibsreder Lauritzen, blev der lagt 3/4 million kroner oven i, det bad vi ministeren om et svar på, men han gik i strejke. **Han svarede i hvert fald ikke.** Derefter bad udvalget om, at der blev nedsat en kommission, der skulle se på sagen. Betingelsen for, at vi skulle have et statskib, var at der kunne spares 1,5 million om året, det ser ikke ud til at holde stik. Derfor mener jeg at forudsætningen for at vedtage bevillingen er bristet". Men uanset hvad Oluf Pedersen mente, blev det nu alligevel vedtaget. Den 14. maj 1957 var der folketingsvalg, og dermed bortfaldt det udvalg der var nedsat den 1. februar til at vurdere økonomien i det nye statskib. **Det nye folketing nedsatte ikke et tilsvarende udvalg.** Skibet blev afleveret til Den kgl. grønlandske Handel den 17. december 1958, og fik navnet "Hans Hedtoft".

M/S Hans Hedtoft forliste den 30. januar 1959 i Kap Farvel området (punkt 4 i kortet)



Se også disse indslag på DR.dk vedr. MS Hans Hedtoft:

http://www.dr.dk/kroniken/1950erne/indland_udland/forliset_1.asp

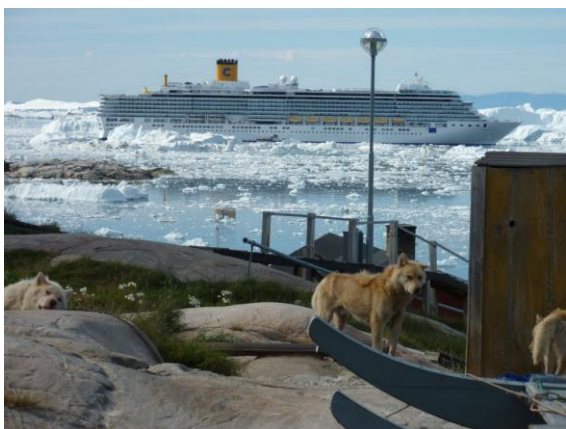
Kunne en sådan tragedie ske igen i Kap Farvel området – men nu under sejlads i sommerperioden juni – juli – august, og nu med et af de store krydstogtskibe, der medfører i tusindevis af passagerer, og som **ikke** er isforstærket (isklasse), og som i det hele taget **ikke** er konstrueret til at kunne "tåle" at påsejle selv et meget lille isbjerg ved et uheld ??

2013: M/S Hans Hedtoft katastrofen – vil det ske igen ?

Grønlands Selvstyre har et officielt og erklæret mål om at satse på krydstogtsskibsturisme både dags dato og fremover.

Dags dato sejler der således mange store krydstogtsskibe til Grønland i sommermånederne juli – august – september hvor der stadig er drivende gletcheris i det grønlandske søterritorium.

Store krydstogtsskibe som fx Costa Deliziosa på nedenstående foto medfører op til 2828 passagerer og 1100 besætningsmedlemmer; altså op til 3928 personer om bord i et skib, der **ikke** er konstrueret til at besejle farvande med drivende gletcheris !



På ovenstående foto kan man se Costa Deliziosa sejle i tæt og tykt gletcheris i det grønlandske søterritorium ved Ilulissat i sommeren 2011 **uden** at være isforstærket (isklasse) overhovedet, og altså slet ikke konstrueret til denne form for sejlads – og det med næsten 4000 personer om bord (http://en.wikipedia.org/wiki/Costa_Deliziosa) !!!

Dette er desværre slet **ikke** en udsædvanligt forteelse i det grønlandske søterritorium i sommer månederne thi sådan foregår det ofte med de andre store krydstogtsskibe, der heller **ikke** er isforstærket (isklasse) – og ifølge spørgsmål og svar til den igangværende Folketingsbehandling/Erhvervsudvalgsbehandling af L 154 ”Skærpet sejladsikkerhed i Arktis” bliver de store krydstogtsskibe vist sjældent Havnestatskontrolleret af Søfartsstyrelsen når de anløber grønlandsk søterritorium – ej heller anno 2013 og fremover !!

For at belyse problemstillingen yderligere har jeg konstrueret følgende eksempel, der ligger så tæt på virkeligheden som overhovedet muligt – og med udgangspunkt i mine egne 17 års erfaring med sejladsen ved Grønland på alle årstider:

1) Krydstogtskibes sejlplaner til Grønland:

På dette link kan man se nogle af krydstogtskibenes sejlplaner med datoer og grafiske rute på kort med hensyn til anløb af Grønland i 2013:

<http://www.seascanner.com/reisen.php?gebiet=14>

Fra ovenstående sejlplan 2013 har jeg valgt krydstogtskibet **MS Veendam** der kan medføre 1350 passagerer og 580 besætningsmedlemmer jvf http://en.wikipedia.org/wiki/MS_Veendam

2) Krydstogtskibet MV Veendam's rute til Grønland med anløb på kort:

Her på dette link kan man se skibets rute til Grønland her i 2013:

<http://www.seascanner.com/reise.php?reise=47708>

Transatlantic Cruise with **M/S Veendam** ★★★★★
35 Days from/to Boston, departure 13/07/2013



Itinerary Map



Map controls: Kort, Satellit, Hybrid

Itinerary

Before: < 14 Days Canada/New England (29/06/13-13/07/13)
Before: < 7 Days Canada/New England (06/07/13-13/07/13)

Date	Port	Arrive	Depart
Sat 13/07/13	Boston / USA		17:00
Sun 14/07/13	At Sea		
Mon 15/07/13	At Sea		
Tue 16/07/13	Bonne Bay / Canada	08:00	18:00
Wed 17/07/13	Red Bay / Canada	08:00	17:00
Thu 18/07/13	At Sea		
Fri 19/07/13	At Sea		
Sat 20/07/13	Qaqqortoq / Greenland	07:00	16:00
Sat 20/07/13	Prins-Christians-Sund /		

Availability

Prices

Adults: 2 Child: 0 Currency: EUR

Category	Price pp. €
Inside	4,899
Wellness incl.	5,499
Outside	5,599
Junior Suite w/ Balcony	10,999
Suite w/ Balcony	17,999

Included in Cruise Price

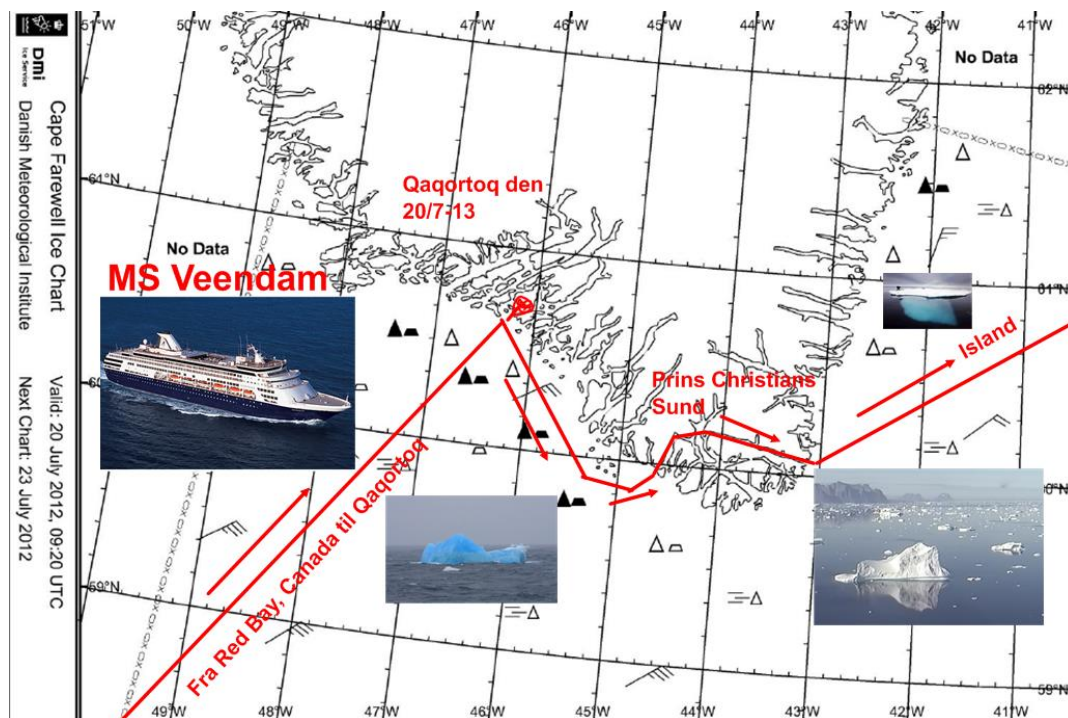
Included in the cruise price:
✓ All meals on board

Bemærk at skibet **ikke** anløber Danmark på ruten på noget tidspunkt.

MS Veendam sejler fra Red Bay i Canada den 17/7-13 og anløber Qaqortoq i Grønland den 20/7-13.

Dette krydstogtskib - der kan medføre 1930 personer og som mig bekendt slet **ikke** er isforstærket (isklasse) - vil da sejle igennem et farvand - herunder grønlandsk søterritorium - fyldt med drivende gletcheris på den sidste del af rejsen til Qaqortoq.

Dette har jeg belyst i dette DMI iskort, der er udgivet den 23/12 – 2012 og som dækker skibets rute i den sidste del af rejsen til Qaqortoq her i 2013.



På dette iskort var der på samme tidspunkt i 2012 mange isbjerge og mange fragmenter af isbjerge i hele dette farvandsområde som skibet sejler igennem på rejsen til Qaqortoq og senere igennem Prins Christianssund på rejsen videre til Island !!!!!!!

Der er ALTID disse istyper i dette farvandsområde hvert år og hele året rundt; det kan DMI sagtens bekræfte.

I dette DMI iskort fra 2012 har jeg nu indtegnet skibets rute samt fotos af den istype som skibet kan møde - og det med 1930 personer om bord i et skib, der mig bekendt **ikke** er isforstærket, og hvor der måske heller **ikke** er lods om bord fordi skibet jo kommer fra Canada på rejsen til Qaqortoq !!!

Hvis **MS Veendam** ved et uheld påsejler et isbjerg eller et fragment af et isbjerg i samme farvandsområde i juli måned 2013, og derpå begynder at synke, så er der kun en meget lille SAR redningshelikopter i Syd Grønland der kan komme de 1930 personer om bord til undsætning - hvis helikopteren da kan flyve på grund af den hyppige sommertåge i området !!!

Ifølge <http://www.seascanner.com/reisen.php?gebiet=14> kan jeg **ikke** se, at der er andre store krydstogtskibe som i givet fald kunne komme **MS Veendam** til undsætning den 18-19-20 juli 2013 – derfor mener jeg at det bør være et krav i den kommende danske L 154 lov, at

krydstogtskibe, der besejler grønlandsk søterritorium altid skal sejle parvis forstået sådan, at der kun må være nogle få timers sejlads imellem dem; **især under vanskelige sejladsforhold som fx tåge og is på havet !**

Hvis **MS Veendam** slipper "helskindet" igennem til Qaqortoq, så kan Søfartsstyrelsen sagtens foretage en Havnestatskontrol af skibet under skibets anløb af Qaqortoq thi Søfartsstyrelsen kan sagtens få Qaqortoq havn til at sejle dem ud til krydstogtsskibet på ankerpladsen – krydstogtsskibets egen besætning sejler i øvrigt selv passagerer ind til Qaqortoq med krydstogtsskibets egne små både til dette formål !!!

(Bemærk at **MS Veendam** IKKE anløber dansk havn på noget tidspunkt under ruten jævnfør kortet på <http://www.seascanner.com/reise.php?reise=47708>)

NB:

Krydstogtsskibet **MS Eurodam**, der kan medføre over 3000 personer jævnfør http://en.wikipedia.org/wiki/MS_Eurodam , og som mig bekendt heller **ikke** er isforstærket, anløber samme gletcherisfyldte farvandsområde i det grønlandske søterritorium den 5-6/9 – 2013 jævnfør <http://www.seascanner.com/reise.php?reise=54385>

PS:

I 2006 udgav Søfartsstyrelsen denne udmærkede og meget præcise rapport hvori de skriver, at der intet er til hindring for at Kongeriget Danmark skærper kravene til skibes sejlads i det grønlandske søterritorium:

<http://www.soefartsstyrelsen.dk/SiteCollectionDocuments/Publikationer/Sejladssikkerhed/sejladssikkerhedgroenland.pdf>

Der skulle således ikke være nogen internationale love og regler, der forhindrer at Kongeriget Danmark stiller krav i L 154 om at krydstogtsskibe, der besejler det grønlandske søterritorium skal være konstrueret og isforstærket i en specifik isklasse således, at krydstogtsskibet ved et uheld og for fuld kraft kan "tåle" at påsejle et isbjerg eller fragmenter i det grønlandske søterritorium UDEN at forlise - det vil i givet fald kunne redde mange menneskeliv i et arktisk havområde med meget begrænset redningstjeneste (SAR) !

M/S Hans Hedtoft og RMS Titanic katastroferne – kunne det ske igen i det grønlandske søterritorium anno 2013 ?

Med venlig hilsen
Bjarne Rasmussen

www.iceguide.dk

Dagnyvej 7, 1th

9000 Aalborg , den 26 april 2013