

53. møde.

Onsdag den 11. februar kl. 13.

Formanden: Udvalget angående forslag til lov om udførsel af frisk dansk frugt har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

Redegørelse af ministeren for Grønland vedrørende omstændighederne ved Grønlandsskibet „Hans Hedtoft“s sejlads og forlis.

Ministeren for Grønland (Lindberg): Som meddelt af statministeren på pressemødet i fredags har det været regeringens hensigt så snart som muligt at fremkomme med en redegørelse vedrørende omstændighederne ved Grønlandsskibet m/s „Hans Hedtoft“s sejlads og tragiske forlis. På grundlag af foreliggende oplysninger om skibet, forliset og eftersøgningerne er det min tunge pligt nu at give det høje ting følgende redegørelse om den store katastrofe, der har berørt os alle dybt.

Grønlandsskibet m/s „Hans Hedtoft“ blev af Frederikshavn Værft & Flydedok afleveret til den kgl. grønlandske handel onsdag den 17. december 1958, efter at skibet i dagene fra mandag den 15. til onsdag den 17. var blevet prøvesejlet og godkendt af skibskyndige fra den kgl. grønlandske handel, statens skibstilsyn og Bureau Veritas.

Skibet var bygget som et fuldt moderne passager- og fragtmotorskib og udstyret med de nyeste tekniske hjælpemidler. Det var udrustet i overensstemmelse med international konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen og var — som jeg senere skal komme tilbage til — forsynet med redningsmidler ud over de foreskrevne.

Skibet var bygget til Bureau Veritas' højeste klasse for skibe, der er beregnet til issejlad. Materialedimensionerne var derudover forøget meget betydeligt. Jeg skal således nævne, at skibet på et hvilket som helst sted ved lokal påvirkning var mindst 50 pct. stærkere end almindelige skibe af samme størrelse. Skibets skruestævn og

rorstævn var bygget 100 pct. stærkere, end klassen kræver, og forstævnen havde en dimension, der var 3 gange stærkere. Skibet var endvidere forsynet med isfiner, iskniv og omstyrbar skrue.

Skrogets pladedimension fra køl til 11/2 m over dybeste lastelinje var 25 mm overalt — mod normalt 12-13 mm. Spanterne var 33 pct. kraftigere end normalt, og afstanden mellem spanterne var 300 mm i for- og agterskib og 350 mm i den øvrige del af skibet — mod normalt det dobbelte. Skibet havde i hele sin længde dobbelt bund og var forsynet med 7 vandtætte skotter, som skulle sikre det mod at synke i tilfælde af delvis haveri.

Alligevel gik skibet ned, og det har endnu ikke været muligt at finde anden forklaring, end at 2 af rummene — og tilmed de største rum, nemlig de 2 maskinrum — må være blevet beskadiget samtidig. Maskinrummene var adskilt ved et vandtæt skot og yderligere hver for sig forstærket med et svært dobbelt webbspant i hver side. Nogen forklaring får vi næppe, idet meldingen fra skibet kort går ud på, at maskinrummet fyldes med vand.

Af redningsmidler var skibet forsynet med 3 stk. 35 personers redningsbåde, 7,3 m lange, fremstillet af letmetal. Den ene var forsynet med en luftkølet dieselmotor. Endvidere havde skibet en 4,9 m motorjolle, der kunne bære 11 personer. Alle bådene var ophængt i selvudlæggende davider, forsynet med selvbremsende udfiringsspil, og var i øvrigt udstyret efter lovens og skibstilsynets krav.

Skibet medførte endvidere 2 stk. 20 personers letmetalfåder samt — ud over det foreskrevne udstyr — 4 stk. 12 mands gummiredningsflåder, der i nødsfald kunne tage 24 mand hver. Flåderne er konstrueret således, at de automatisk pustes op. De var endvidere hver forsynet med en lille radiosender, som automatisk træder i funktion ved udløsning af en fjeder, og som drives ved et tilsluttet saltvandsbatteri. Disse sendere virker automatisk i 70 timer og kan pejles fra flyvemaskiner i en afstand af op til 70 sømil.

For fuldstændighedens skyld skal jeg nævne, at skibet endvidere var forsynet med 120 redningsbælter til voksne og 10 til børn.