

Sømandsminder om "Hans Hedtoft"

For sømand Karl Nøhr Sørensen står nyheden om Hans Hedtofts forlis stadig i klar erindring.

Af LONE DYBDAL

"Hvis nu skibet har lagt sig på en isflage, så er der stadig håb." Ordene står mejslet i Karl Nøhr Sørensens hukommelse mere end 50 år efter Grønlandsskibet M/S Hans Hedtoft's tragiske forlis syd for Kap Farvel. Skibet kolliderede med et isbjerg, og 95 mennesker omkom i det nordatlantiske dyb 30. januar 1959.

Karl Nøhr Sørensen, var på vej i tog fra Århus mod Marstal, da nyheden om forliset nåede kupeen.

"Der bredte sig en trist og tung stemning. Folk var forfærdede. Men stik imod sædvane i en togkupe, så blev der på denne rejse talt rigtig meget. Vi snakkede om de stakkels sønderknuste familier, og om hvor frygteligt det var for besætningen og alle passagererne," fortæller Karl Nøhr Sørensen. Han husker især én mand, fordi han prøvede at indgyde optimisme midt i tragedien.

"Han ønskede sådan, at skibet ikke var sunket, så han udpenslede for os andre, hvordan han forestillede sig, at Hans Hedtoft havde lagt sig på en isflage, og at der stadig var håb. Jeg vidste, at hans teori var helt udelukket, et skib af den størrelse ville ikke lægge sig på en isflage, og om så var, ville der jo stadig være radiokontakt. Men jeg

lod ham forblive i troen og gik ikke i diskussion med ham. Manden var jo ikke sømand," begrundede Karl Nøhr Sørensen.

Selv var han 17 år og aspirant i ØK. Få dage før Hans Hedtoft forsvandt, var han kommet hjem til Århus efter knap fem måneders sejlads på USA's vestkyst med ØK-skibet Manchuria. Nu var han på vej til Marstal for at besøge sin storebror, der gik på navigationsskolen. Også i havnebyen på Ærø var der opstandelse over nyheden om forliset.

"Det var en ulykke, der gjorde indtryk på hele standen," husker Karl Nøhr Sørensen, der også genkalder sig de lidt barokke omgivelser i Marstal, hvorunder ulykken blev drøftet.

"Ro og Sejlklubben afholdt "sommerfest," og min bror og jeg var med. Øens hotel var fyldt med mennesker i Hawaiiiskjorter. Festens altoverskyggende samtaleemne var forliset. Folk var forundrede, og man diskuterede de specielle omstændigheder, der havde ført til, at vintersejladserne var blevet fremtvunget på trods af de advarsler, der havde været fra skibsførerne under Kgl. Grønlandsk Handel," erindrer Karl Nøhr Sørensen.

Sømandsblod i årenerne

Katastrofen i Nordatlanten fik dog hverken Karl eller hans fem år ældre bror Jens Erik til at vakle i deres beslutninger om en karriere til søs. Den maritime levevej lå dem i blodet efter deres farfar, der havde været sømand og boet hos familien, da de var små og fortalt historier og bygget skibsmodeller.

"Jeg overvejede ikke et øjeblik, at Hans Hedtofts forlis skulle få mig få mig til at gå i land og blive møbelsnedker. Jeg troede heller ikke, at en lignende ulykke kunne ramme mig. Det er vel den samme mekanisme, der gør, at man kan få unge mennesker til at melde sig til hæren og gå i krig. Det er ikke dig, der bliver skudt, det er altid de andre," funderer Karl Nøhr Sørensen.

14 dage efter Hans Hedtofts forlis tog han af sted igen med Manchuria, denne gang til Indien.

Karl Nøhr Sørensen fik 50 år til søs på meget forskellige arbejdspladser. Efter en årrække på de store verdenshave begyndte han at undervise, først på skoleskibene Georg Stage og Danmark, siden på DFDS's skoleskibe og navigationsskolen i Marstal, inden han sluttede af som lods ved Århus Havn.

Her har den nu pensionerede sømand stadig sin daglige gang som

primus motor for det nye Aarhus Søfartsmuseum.

Præcision og koncentration

I sin tid som søfartslærer benyttede han ofte Hans Hedtoft som et skoleeksempel på, hvor vigtigt det er at opgive en nøjagtig position. Det forliste skib er aldrig fundet, og den tyske trawler Johannes Krüss, som i høj sø og mellem isflager forsøgte at komme til undsætning, så aldrig hverken Hans Hedtoft eller de nødraketter, der blev sendt til vejrs herfra. Måske fordi skibet opgav en position, der kunne misforstås.

"Positionen 59,5 grader nord kan i søfartssprog tolkes som enten 59 og en halv grad eller 59 grader og 05 minutter. Mellem disse to positioner er der en forskel på 25 sømil. Eksemplet viser, hvor vigtigt det er at være præcis. Havet er en farlig arbejdsplads," understreger Karl Nøhr Sørensen.

Han forsikrer, at han aldrig selv været i livsfare på havet, men indrømmer at det indimellem i stormvejr på Nordatlanten har været ubehageligt, når skibet har krænget, og alt inventar er væltet. "Vorherre har nok holdt hånden over mig," siger han.

Fakta om M/S Hans Hedtoft

* Polarskibet M/S Hans Hedtoft forliste 30. januar 1959. Det er blevet kaldt det danske svar på Titanic. Begge skibe blev betragtet som synkefrie, men begge sank på deres jomfrurejse efter sammenstød med et isbjerg.

* Hans Hedtoft indledte sin jomfrurejse fra København 7. januar 1959 og sejlede til Julianehåb på rekordtid. På hjemrejsen fra Grønland blev der uvejr, og den 30. januar kl. 13:56 udsendte skibet nødsignal om, at det var kollideret med et isbjerg 20 sømil for Kap Farvel.

* Den tyske trawler Johannes Krüss, forsøgte at komme til undsætning men fandt ikke skibet.

Kl. 17:41 meddelte M/S Hans Hedtoft "Vi synker langsomt..." Det var det sidste, man hørte fra det.

* I de følgende dage ledte fly og skibe efter eventuelle overlevende og vragele, men man fandt intet. Alle 40 besætningsmedlemmer og 55 passagerer var omkommet.

* Vraget er stadig ikke fundet. Forliset medførte en stor politisk skandale i Danmark.

* Journalisterne Lars Halskov og Morten Halskov har skrevet bogen "Skibet der forsvandt." Bogen indeholder mange hidtil ukendte oplysninger, da forfatterne som de første har haft adgang til fortrolige dokumenter og private papirer. Hertil kommer interviews med pårørende til mange af de omkomne.

(Artikel fra Ældre Sagens blad NU, juni 2009)