

[Ministeren for Grønland.]

administrationen og de grønlandske myndigheder meget snart stå over for at mangle en værdifuld rådgivning, når vigtige beslutninger om havneanlægs placering, anbringelse af tankanlæg, bygning af småskibe og meget andet skal træffes.

I 1951 brændte „G. C. Amdrup“ på en rejse over Nordatlanten. Dette skib var på 28 000 cbf., var bygget i 1947 specielt til besejling af østkysten og kostede dengang 3,1 mill. kr. Senere er andre skibe udgået af Atlantfarten på grund af alder, således at Handelen i dag til denne fart kun råder over m/s „Umanak“ på 82 000 cbf., bygget i 1947, samt m/s „Disko“ på 75 000 cbf., bygget i 1927.

Til opfyldelse af lovens bestemmelser råder Handelen altså over to skibe, hvoraf det ene nu er over 30 år gammelt, og det må imødeses, at dette skib kun i en kortere år-række kan opfylde de krav, denne vanskelige besejling betinger. De to skibes kapacitet er såvel godsmæssigt som passagermæssigt utilstrækkelig, og deres fart er for langsom.

Jeg skal her pege på den kendsgerning, at omkring 95 pct. af de ca. 6 000 passagerer, der årligt skal frem eller tilbage, bliver befordret for statens regning, og 60 pct. af alle passagerer bliver under rejsen aflønnet af staten. Dette forhold spiller en afgørende rolle ved bedømmelsen af sejl-tiden.

M/s „Umanak“s maksimumsfart i roligt vejr er 12 knob og „Disko“s 10 knob, idet jeg dog skal bemærke, at den mindste smule uroligt vejr kan bringe „Disko“s fart ned mod halvdelen.

Spørgsmålet om bygning af ny tonnage til den kgl. grønlandske handel er af ældre dato. Der har nemlig igennem årene efter „G. C. Amdrup“s forlis været arbejdet på tilvejebringelsen af nye, hensigtsmæssige skibe, og skibsreder Knud Lauritzen har allerede i 1954 været orienteret om de tanker og overvejelser, Handelens ledelse har haft i så henseende.

Ved de undersøgelser og overvejelser, der er gået forud for planlægningen af det nye skib, har hensynet til produktionsforholdene været afgørende. Udviklingen af det grønlandske erhvervsliv må i væsentlig grad ske inden for fiskeriet, og her har man især

måttet koncentrere sig om udviklingen af fryseproduktion, som derfor også indtager en fremtrædende plads i hele anlægsprogrammet. Afsætningen af frossen fisk kræver sikkerhed og regelmæssighed i leverancerne. Vort hovedmarked, som er det eneste, der kan aftage frossen havkatfilet i større omfang, er USA, hvor der kan opnås gode priser, men forudsætningen for, at markedet kan udvikles i takt med produktionen, er god og stabil kvalitet med regelmæssige afskibninger hele året rundt. Begge forudsætninger kan opfyldes ved hjælp af et skib som det projekterede, der på ethvert tidspunkt af året kan anløbe de vigtigste produktionscentre. Samtidig vil vi kunne løse de forsyningsmæssige opgaver, der ifølge loven er pålagt os. Det vil være kendt, at vi netop har haft et tilfælde, hvor en mindre båd, som er isforstærket, ikke har været i stand til at forcere isen på vestkysten.

Et kombineret passager-, stykgods- og fryseskib, der skal opfylde vort behov, må og skal være isforstærket og skal have den fornødne maskinkraft, og det er derfor naturligt, at skibet om sommeren også besejler østkysten sideordnet med private rederes isforstærkede skibe, som også fremover skal befordre en overvejende del af godsmængden.

Til den kgl. grønlandske handel er knyttet et styrelsesråd omfattende bl. a. fremtrædende repræsentanter for det danske erhvervsliv. I dette styrelsesråd har spørgsmålet om anskaffelsen af et ishavsskib været genstand for indgående drøftelser. Direktøren for Handelen har, forinden de endelige planer blev mig forelagt, sikret sig enstemmig tilslutning fra styrelsesrådets daværende medlemmer, og jeg har derfor ikke på noget tidspunkt næret betænkelighed ved at forelægge sagen for finansudvalget. Det talmateriale, som har været oplyst for finansudvalget, er opgivet med understregning af, at der til dette knyttede sig en række usikkerhedsmomenter. Talmaterialet, som senere er kritiseret så stærkt af skibsrederen, har været forelagt 3. hovedrevisorat, der efter omhyggelig gennemgang ikke har kunnet påvise sådanne afvigelser i beregningerne, at det har ændret min stilling til det oprindelige forslag.

Da det var mig bekendt, at styrelsesrådet afholdt ordinært møde den 18. januar, bad