

[Forsvarsministeren.]

fælde. Da Danmark ikke bidrager med styrker til denne region, har vi ikke modtaget nogen henvendelse om general Speidel og har følgelig heller ikke haft lejlighed til at godkende hans udnævnelse.

Ingmar Wagner: Det kan naturligvis kun glæde mig, at Danmark ikke har medansvar for denne udnævnelse, men så vil jeg tillade mig at stille det tillægsspørgsmål til ministeren, om ministeren ikke finder, at Danmark burde protestere mod denne udnævnelse. Jeg har allerede omtalt, at en række europæiske folk er i gang med sådanne protester, og jeg har fulgt de danske aviser i den seneste tid og har set, at ikke mindst ude i provinsens aviser vender man sig mod denne udnævnelse. Også socialdemokratiske blade har gjort det. Hvis man tænker sig, at man i forbindelse med det dansk-tyske samarbejde, der tales om, her kunne få lejlighed til at se gamle kendinge som Best eller „Den højere Pancke“, så tror jeg, det danske folk ville protestere meget energisk herimod. Det er det, der er sket over for det franske folk, og derfor er det, jeg stiller det tillægsspørgsmål, om ministeren ikke synes, at man bør protestere mod denne udnævnelse.

Forsvarsministeren (Poul Hansen): Nej.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Af *A. Lynge* til ministeren for Grønland:

„Finder ministeren det på baggrund af de senest indhøstede erfaringer fortsat forsvarligt at opretholde vinterbesejling på Grønland med fuldt passagerantal?“

A. Lynge: Vi har i de senere år haft helårsbesejling af de områder i Grønland, hvor det åbne vand har gjort det muligt. Disse besejlinger har givet en meget værdifuld forbindelse både med hensyn til befordring af post og forsyninger og rettidig aflevering af grønlandske produkter til aftagerlandene.

Samtidig har desværre de praktiske erfaringer med disse besejlinger belært os om, at det er forbundet med stor risiko at be-

sejle Grønland i den strengeste vintertid. Og disse erfaringer, navnlig fra i år, har naturligt givet grund til overvejelser, om det nu er helt forsvarligt at sende fyldte passagerskibe derop i den strengeste vintertid. Skibe kan være ude for storme på enhver årstid og vel på de fleste verdensruter. Men enhver ved, at det er farligt med Grønlandsruten, specielt farligt for passagererne i vintertiden i arktisk kulde, i polarmørke, i det stormomsuste, øde, isfyldte hav langt fra verdens søfartsruter.

Jeg har selv sejlet med Grønlandsskibene siden 1952 i den strengeste vintertid og hver gang hørt officererne hævde, at man burde holde op med denne sejlads i den strengeste vintertid, fordi det var for farligt. Man sejler som en ensom fjeldgænger. Hvis der skete forlis — hvad der kan ske med et skib trods alle moderne hjælpemidler — så er der ingen hjælp at vente, og for de små fartøjer, der er stationeret i selve Grønland, vil det være forbundet med den største livsfare at eftersøge og yde hjælp, når der er sket noget. Det er sket for Grønlandsskibene, at de er løbet på et skær eller et isfjeld om sommeren i det farlige farvandet. Endnu er dette ikke sket om vinteren, men hvis det sker, er der ikke meget håb om redning for passagererne. Kulden er så stærk og overisningsfaren så stor, at der ingen redning er at håbe på, selv ikke hvis det er magsvejr, hvad der i øvrigt er meget sjældent om vinteren.

Alt dette må ikke opfattes som kritik af eller bebrejdelser mod den kgl. grønlandske handels dispositioner, som jo er dikteret af hensyn til det grønlandske samfunds interesser; men vi må jo huske, at det er vor pligt og vort ansvar at overveje faren ved sådanne vintersejladser. På den ene side er det af hensyn til Grønlands eksport nødvendigt at sejle, og på den anden side er de faktiske risici så store, at det må overvejes, om man ikke burde gøre en pause i hvert fald i passagertrafikken i den strengeste vintertid, i januar-februar, eller sejle med indskrænket passagerantal, samtidig med at man så vidt muligt iagttager sådanne sikkerhedsforanstaltninger som at vælge en anden, sydligere rute til Grønland, samt at indføre mulige sikkerhedsforanstaltninger imod overisningsfaren.