

syning med flere vigtige Varesorter; en nødvendig Afhjælpning af dette Misforhold, paa hvilket man for øvrigt allerede i indeværende Aar er begyndt at raade Bod, vil imidlertid kræve et i alle Tilfælde i de første Aar noget større aarligt disponibelt Skibsrum, der uden Overdrivelse vil kunne ansættes til ca. 800 Tons (400 Kom.læster) aarligt, og der vil herefter udkræves et aarligt Skibsrum til Udsendingen af ca. 3,800 Tons. Selv om man, som hidtil, lader 2 af Barkskibene („Nordlyset“ og „Ceres“) og en af Briggerne („Tjalfe“) udføre 2 og Dampskibet 3 Rejser hvert Aar, vil man kun opnaa et samlet Skibsrum af ca. 2,800 Tons. Herefter maa man sikkert med Berettigelse udtale, at Direktoratets Transportmateriel er utilstrækkeligt til Koloniernes Forsyning. I Forbindelse hermed skal man oplyse, at man, saalænge man hovedsagelig anvender Sejlskibe til Farten paa Grønland, kun paa Foraarsrejserne kan sende disse ud til de sydgrønlandske Kolonier og af disse atter med Sikkerhed kun til de tre nordligste Kolonier i Sydgrønland: Godthaab, Sukkertoppen og Holstensborg, hvor Isen sjældent eller aldrig lægger Sejladsen Hindringer i Vejen i Foraarsmaanederne, medens de Sejlskibe, der herfra tidlig paa Aaret sendes ud til Julianehaab og Frederikshaab, ofte blive indespærrede af Storisen og derved forhindres i at udføre den dem tiltænkte anden Rejse samme Aar.

Man kunde selvfølgelig, som hidtil, raade Bod paa Manglen af Skibsrum ved aarlig at fragte fremmede Skibe til Besejlingen af Grønland, og dette kunde vel ogsaa i de fleste Tilfælde, naar Hensyn tages til de forholdsvis betydelige Beløb, der medgaa til den aarlige Vedligeholdelse af Direktoratets Skibe, se vedlagte Bilag B, svare Regning; men hertil maa bemærkes, at det ofte falder vanskeligt at finde fremmede Skibe, der i strængeste Forstand kunne siges at egne sig til Farten paa Grønland, ligesom man udsætter sig for, at Assurandørerne erklære sig utilfredse med det af Direktoratet truffne Valg af Skibet og nægte at tegne Forsikring paa Lasten. Overhovedet vil det sikkert i Aarenes Løb blive vanskeligere og vanskeligere at finde fremmede eller danske Skibe, der egne sig til Grønlandsfarten, da det private Skibsbyggeri har andre Formaal for Øje end at bygge Skibe, der egne sig til Sejladsen paa Grønland. Det kan saaledes anføres, at det i Sommeren 1902 var umuligt til en rimelig Fragt at faa et passende dansk Skib, og at man derfor maatte henvende sig til Norge, hvorfra der endda kun fremkom to Tilbud; hertil kommer, hvad Direktoratet har Erfaring for, at der ved Ordningen af fremmede Redere i Retning af Skibenes rettidige Udførelse af deres Ture, Forbindelsen mellem Kolonierne, idet man som Regel kun kan faa dem til at anløbe 2, højst 3 Havne paa hver Tur, Assuranceforhold og ikke mindst med Hensyn til Befordringen af Passagerer, idet Skibene som oftest ikke ere indrettede til overhovedet at medtage Passagerer, frembyder sig saa store Vanskeligheder, at en Besejling i større Udstrækning med fragtede Skibe sikkert meget snart vilde vise sig ganske utilfredsstillende. Man ser derfor ikke rettere, end at Staten selv maa være Ejer af de Skibe, der skulle udføre Farten paa de grønlandske Kolonier, saafremt man vil sikre sig en forsvarlig Besejling af Landet.

Som det fremgaar af vedlagte Bilag B have Udgifterne ved Besejlingen af Kolonierne i Grønland (Angmagssalik paa Grønlands Østkyst medregnet) i Tiaaret 1892—1901 gennemsnitligt udgjort 226,554 Kr. aarlig; heraf falder 208,338 Kr. paa Direktoratets egne Skibe og 18,216 Kr. paa fragtede Skibe. Beregnes Besejlingsudgifterne pr. Ton, viser det sig, at Udgifterne stille sig meget forskellig for de enkelte Skibe, idet de mindste Skibe som Regel ere de forholdsvis dyreste i Drift. Hertil maa dog bemærkes, at under de aarlige Besejlingsudgifter ved Direktoratets Skibe er optaget Udgiften ved deres Eftersyn paa Værftet, hvilken Udgift, naar et Skib skal have ny Ishud eller nyt Dæk, kan blive ret høj. Eksempelvis kan anføres, at den aarlige Besejlingsudgift for Briggen „Lucinde“ (150 Reg. Tons) i oftnævnte Tiaar gennemsnitlig har udgjort 17,590 Kr. (hvilket giver en aarlig Udgift af ca. 117 Kr. pr. Ton), men dette Skib har saavel i 1894 som i 1798 været underkastet Hovedreparationer, der medførte en Udgift af henholdsvis 11,905 Kr. og 15,492 Kr. For Briggen „Tjalfe“, der i 1900 fik en Hovedreparation til ca. 17,000 Kr., udgør den gennemsnitlige aarlige Besejlingsudgift 19,223 Kr. (eller ca. 100 Kr. pr. Ton); men dette Skib har i bemeldte Tiaar 4 Gange udført 2 Rejser om Aaret, hvorved Udgiften pr. Ton bliver betydelig reduceret. Skrueskibet „Godthaab“ har i Aarene 1899—1901 hvert Aar udført 3 Rejser, og Besejlingsudgiften for dette Skib udgør i bemeldte Treaar gennemsnitlig ca. 111 Kr. pr. Ton. Overhovedet kan man sikkert med Berettigelse