

industriprogram er foretaget, blandt andet på Færøerne, vil der formentlig over en årrække samlet blive tale om en investering i privatejede fiskekuttere på 5 á 6 mill. kr., som i al fald for størstepartens vedkommende påregnes dækket inden for rammerne af de midler, som årligt stilles til rådighed til støtte for erhvervsformål. Såfremt de forhandlinger, som Handelen i nogen tid har ført med danske kutterejere, fører til, at danske fiskekuttere — muligvis delvis bemandet med grønlandske fiskere — går ind i grønlandsfiskeriet, vil man på samme tid kunne udnytte danske erfaringer ved uddannelse af grønlandske fiskere og reducere de umiddelbare krav til investering i fiskekuttere.

Til § 2.

Kajanlæg for oceangående skibe.

I de fleste grønlandske byer har lastning og losning af de atlantgående skibe hidtil udelukkende været foretaget med pramme. Det har længe været klart, at mangelen på kajer, hvor atlantskibene kunne lægge til, er en alvorlig bremse for udviklingen, og erfaringen fra de byer, hvor atlantkajer er etableret, viser, at fordelene såvel praktisk som økonomisk er overordentlig store.

En beregning af omkostningerne ved henholdsvis pramekspedition og ekspedition ved atlantkaj baseret på gennemsnit fra byerne Nanortalik, Frederikshåb, Sukkertoppen, Christianshåb og Jakobshavn, hvor der udelukkende anvendes pramme, og fra byerne Julianehåb, Godthåb og Egedesminde, hvor ekspeditionen foregår direkte til kaj, har givet til resultat, at etableringen af atlantkajer vil muliggøre besparelser i ekspeditionsomkostninger på 3 kr. 99 øre og 2 kr. 65 øre pr. ton for henholdsvis stykgods og kul, og at man samtidig opnår en besparelse i skibsomkostningerne på 13 kr. 11 øre og 8 kr. 33 øre pr. ton for henholdsvis stykgods og kul.

Alene ved ekspeditionen af atlantgående skibe er der således tale om en samlet besparelse på 17 kr. 10 øre og 10 kr. 98 øre pr. ton for henholdsvis stykgods og kul. Allerede med de nuværende godsmængder, der tilføres med atlantgående skibe, vil de foreslåede atlantkajer være rentable gennem disse besparelser. Hertil vil komme væsentlige besparelser ved udskibning af gods, ved kul-, salt- og olietransporter samt ved anden godstrafik inden for og imellem distrikterne. Der vil samtidig opnås væsentlige besparelser ved mindre brækage på det ekspederede gods.

I *Jakobshavn* påtænkes etableringen af atlantkajen indledt samtidig med påbegyndelsen af herme-

tikfabrikken. Kajens længde bliver ca. 40 m og vanddybden ved den ca. 8,5 m ved daglig vande.

I forbindelse med kaj anlægget er det af hensyn til de særlige strømforhold i havnen nødvendigt at anlægge to dækmoler.

I *Holsteinsborg* er planlagt en kaj på 40 meters længde ført ud til en vanddybde på ca. 10 m ved daglig vande. Der vil samtidig blive skabt arealer til opførelse af pakhuse og kulgård.

Den planlagte atlantkaj i *Sukkertoppen* tænkes opført på *Hundeøen* midt i Sukkertoppen havn. Kajen vil få en længde på ca. 40 m med vanddybde på ca. 10 m ved daglig vande. Ved anlægget af kajen og vejforbindelse til byen tilvejebringes stærkt savnede arealer til pakhuse, kulgård og anden oplagsplads.

Den i *Frederikshåb* planlagte atlantkaj vil få en længde på 40 m og blive ført ud til en vanddybde på ca. 10 m ved daglig vande. I forbindelse med udsprængning og opfyldningsarbejde for selve atlantkajen udsprænges og planeres der arealer for pakhuse m. v.

Omkostningerne ved anlæg af atlantkajerne anslås til at beløbe sig til 13,6 mill. kr., der fordeler sig således:

Jakobshavn:

Atlantkaj 3 000 000 kr.

Holsteinsborg:

Atlantkaj 2 700 000 -

Sukkertoppen:

Atlantkaj og dæmning 5 200 000 -

Frederikshåb:

Atlantkaj 2 700 000 -

I alt 13 600 000 kr.

Til § 3.

ad a. Bådehavne og fortøjningsanordninger.

De foreslåede bådehavne og fortøjningsanordninger for fiskefartøjer vil opfylde et gennem flere år næret ønske om forbedring af de nuværende opankringsforhold, der må karakteriseres som utilstrækkelige. Dette har medført ofte uforvarselige forhold og været årsag til talrige havarier og forlis. Med den stadige forøgelse af den grønlandske flåde såvel i antal som i størrelsen af de enkelte fartøjer, anses det for absolut nødvendigt at forbedre opankringsforholdene.

Anlægget af den i *Godthåb* foreslåede egentlige fiskerihavn har været drøftet gennem adskillige år, og må anses for en nødvendig forudsætning for overhovedet at skaffe byen andel i de rige fiskeforekomster i farvandene udenfor, samt for opførelsen og driften af det i § 1 foreslåede industrianlæg i byen.