

[Ministeren for Grønland.]

I Grønland, hvor hele befolkningens tilværelse, især dens erhverv og samkvem, er knyttet til havet, vil der selvfølgelig altid finde vintersejladts sted både af de i Grønland stationerede fartøjer og af landets egne og af de mange fremmede fiskere, hvoraf adskillige opretholder fiskeriet også i de hårdeste vintermåneder. Det var som bekendt nogle af disse skibe, der med udfoldelse af stort mod søgte at komme det nødstedte skib til hjælp. Det er da heller ikke den erhvervsmæssige sejladts, vel end ikke Handelens lokaltrafik inden for distrikterne eller fragtrafikken over Atlanterhavet, som er det egentlige spørgsmål; men derimod må det vel være rimeligt for os alle at spørge, om det er rigtigt også nu efter „Hans Hedtoft“-katastrofen at opretholde helårspassagertransport over Atlanterhavet. Jeg er med Handelens ledelse enig i, at der ikke må kunne rejses tvivl om passagerernes og mandskabets sikkerhed, så vidt de overhovedet kan sikres på søen. Derfor må dette spørgsmål i forbindelse med etableringen af en forsvarlig rednings-, vejrmedlings- og istjeneste blive centralt for det nye udvalg.

Jeg finder det dog naturligt her at give baggrunden for vinterbesejlingen, som den nu har været praktiseret siden krigens år.

De første erfaringer om vinterbesejling blev indhentet under den sidste krig, da man af omstændighederne blev tvunget til at udstrække besejlingen over hele året, og det viste sig, at den kunne gennemføres uden nævneværdige vanskeligheder. Udviklingen i Grønland efter krigen krævede en udvidelse af besejlingen for at skaffe øgede forsyninger frem og grønlandske produkter tilbage samt for at transportere det stadig voksende antal passagerer. Flytransporten har kun i begrænset omfang kunnet imødekomme kravene til passagerernes fordeling over kysten og til rejsetidspunkter, og for både forsyning og produktion nødvendiggjorde de begrænsede anlæg hyppige forbindelser, hvortil vel også er kommet nødvendigheden af at tage et vist

hensyn til økonomien og til de begrænsede investeringsmidler.

Således udvikledes vinterbesejlingen i takt med besejlingsbehovet, begyndende i 1945; og fra 1952 har besejlingen af Sydvestgrønland fundet sted i alle årets måneder. Af alle sagkyndige, herunder også de skiftende skibsinspektører og kaptajner, er besejlingen blevet anset for fuldt forsvarlig, selv om den efter sagens natur må være vanskeligere og mere farlig end fart på de fleste andre have. Der findes som bekendt få farvande, hvor der hele året rundt er så store og varierende isforekomster som ved Grønland, og vejrforholdene er mere omskiftelige dér end andre steder. Hertil kommer risikoen for overisning, som kan optræde lige fra december til ind i april måned.

De forhold, der førte til „Hans Hedtoft“-katastrofen, var da også af en sådan karakter, at tilsvarende ulykker vil kunne indtræffe på andre tider af året. Det var fremfor alt overisningsrisikoen, som i begyndelsen af marts måned 1957 efter m/s „Umanak“'s første rejse gav anledning til, at spørgsmålet om vintersejladts forsvarlighed første gang rejstes offentligt. Dengang blev der her i tinget, jfr. Folketingstidende 1956-1957 sp. 3084-3085, gengivet en udtalelse fra skibsførerne, en udtalelse, man havde fundet det hensigtsmæssigt at indhente, og som havde fået sin endelige form under en forhandling mellem skibsførerne og Handelens direktion, hvor man var nået frem til en formulering, der dækkede samtlige skibsføreres synspunkter.

Det har været nævnt, at der har eksisteret en erklæring forud for den offentliggjorte. Jeg kan oplyse, at dette er rigtigt. Der foreligger et brev af 8. marts 1957 fra Handelens skibsførere til direktøren, hvor skibsførerne vedrørende spørgsmålet om sejladts fra Danmark til Grønland erklærer følgende:

„at sejladts på Grønland må anses for mere risikabel end anden normal sejladts, og at risikoen i vintermånederne er betydelig forøget, hvorfor det tilrådes at