

[Ministeren for Grønland.]

tyde en økonomisk besparelse for rederiet. Det er måske også rigtigt, at der i visse nordjyske havne billigere end i København kan opnås havnearealer, ligesom det vel også er billigere at bygge i Jylland. Ligeså kan man formentlig købe de samme varer i Jylland som i København.

Overvejer man imidlertid spørgsmålet lidt nærmere, viser der sig en række afgørende grunde, der taler imod en sådan udflytning.

Ser vi først på udskibningsvirksomheden, må man tage i betragtning, at den kgl. grønlandske handel har forsyningspligten i forhold til borgerne i Grønland, og at denne omfatter bogstavelig talt enhver tænkelig vare. Da man naturligvis ønsker at tilvejebringe varerne billigst muligt, må det ud fra et forretningsmæssigt synspunkt være klart, at det er en fordel at være nærmest ved de steder, hvor et størst muligt udvalg af varerne produceres og ligger i oplag, så man både hurtigt og billigt kan tilvejebringe dem til udskibningshavnen. En virksomhed som den kgl. grønlandske handel må i sin forsyningsstjeneste tage hensyn hertil.

Det er nok rigtigt at antage, at de varer, der i dag indkøbes af den kgl. grønlandske handel til Grønland, stort set lige så godt kan anskaffes vest som øst for Store-Bælt.

Når dette er sagt, skal dog bemærkes, at København er landets største stabelplads for praktisk talt alle varer.

Dette medfører billige transporter til Handelens plads, hvilket påvirker priserne i gunstig retning. Det giver endvidere mulighed for at opnå stor fleksibilitet for vareleverancer med kort varsel, hvilket gør det muligt at give de grønlandske forbrugere en god service.

Besparelsen ved den kortere afstand til Nordjylland fremfor København, viser det sig, betyder overordentlig lidt i forhold til de samlede omkostninger ved skibsfarten. På basis af omfanget i 1962 er det beregnet, at der kunne spares ca. 300.000 kr. eller 1½ pct. af de samlede omkostninger. Dette hænger sammen med, at kryolitlasterne, der udgør ca. 70 pct. af de samlede laster fra Grønland, under alle omstændigheder skal til København, hvorfor der

ikke kan regnes med nogen besparelse på skibe, der skal føre kryolit.

Generelt må i øvrigt siges, at Handelens udskibningsvirksomhed er en så integrerende del af Handelens samlede virksomhed, at den ikke kan udskilles fra de øvrige afdelinger, uden at service, effektivitet og økonomi vil lide herunder til skade for de grønlandske forbrugere. Der ville derfor blive tale om i givet fald at flytte hele den kgl. grønlandske handels virksomhed.

Ved udarbejdelsen af en generalplan for udnyttelsen af Handelens plads i 1959-60 var man inde på spørgsmålet om flytning af Handelen væk fra Handelens plads, men det blev skønnet, at vanskelighederne og omkostningerne ved en eventuel flytning ville blive så store, at de langt ville overskygge de fordele, der utvivlsomt kunne være ved en flytning til større arealer, hvor nyopførte anlæg, projekteret og indrettet specielt med henblik på en afvikling af Grønlandstrafikken, som den er i dag.

Det blev derfor besluttet at udnytte de på den nuværende Grønlands Plads foreliggende muligheder, og ved arbejdet med generalplanen fandt man frem til en rationalisering af anlæggene på Handelens plads, som på tilfredsstillende og økonomisk overkommelig måde en længere årrække fremover vil være tilstrækkelige for den kgl. grønlandske handels godstrafik og øvrige virksomhed.

Ved afgørelsen af spørgsmålet om flytning fra København ser jeg helt bort fra, at den kgl. grønlandske handels samlede virksomhed i Grønland er nøje forbundet med ministeriet for Grønlands og heraf navnlig Grønlands tekniske organisations. Dette medfører en daglig kontakt, som afgørende vil vanskeliggøres ved placering i f. eks. Nordjylland, noget, der naturligvis også gælder i forholdet til bevillingsmyndighederne, den øvrige centraladministration og landets centrale forretningskredse i øvrigt.

Hvad angår det forestående nybyggeri, som der direkte sigtes til, kan det oplyses, at dette først og fremmest omfatter tilvejebringelsen af folkerum og kantiner for det på pladsen beskæftigede personale, d. v. s. ca. 600 kontorfunktionærer og lager- og pakhusarbejdere samt i besejlingssæsonen, når der er skibsekspedition, yderligere op