

Indholdsfortegnelse

Indledning	5
Kap. I. Den kgl. grønlandske Handel i historisk belysning	7
Kap. II. En vurderende redegørelse for Den kgl. grønlandske Handels nuværende organisation og virksomhed	8
Kap. III. Den kgl. grønlandske Handels fremtidige virksomhed	17
Kap. IV. Kan Den kgl. grønlandske Handels fremtidige virksomhed udføres fra nuværende plads?	18
Kap. V. Udflytning. Muligheder og konsekvenser	20
Kap. VI. Sammenfatning	29
Bilag 1: Den geografiske fordeling af Den kgl. grønlandske Handels indkøb af varer til Grønland i 1963.	
Bilag 2: Analyse af indkøbsforholdene for nogle vigtige varegrupper.	
Bilag 3: Den kgl. grønlandske Handels salg af grønlandske produkter i 1962.	
Bilag 4: Anvendt arbejdskraft og tid ved skibsekspedition ved Den kgl. grønlandske Handels anlæg i København (1963).	
Bilag 5: Kortskitse over Den kgl. grønlandske Handels plads i København.	
Bilag 6: Kortskitse over Hanstholm havn.	
Bilag 7: Kortskitse over Ålborg havn.	
Bilag 8: Kortskitse over Nørresundby havn.	
Bilag 9: Kortskitse over Frederikshavn havn.	
Bilag 10: Kortskitse over Esbjerg havn.	
Bilag 11: Den afledte indkomst og beskæftigelse ved udflytning af Den kgl grønlandske Handel til en af byerne Ålborg-Nørresundby, Esbjerg, Frederikshavn eller Hanstholm.	

Indledning

Foranlediget af en i folketinget til ministeren for Grønland rettet forespørgsel om mulighederne for at flytte Den kgl. grønlandske Handels (KGH's) udskibningsanlæg til en nordjydsk havn, f. eks. den kommende havn i Hanstholm, besluttede ministeren for Grønland med finansudvalgets tilslutning at nedsætte et udvalg med den opgave at overveje spørgsmålet om mulighederne for, at KGH's virksomhed helt eller delvis flyttes fra København til Hanstholm, subsidiært andre steder uden for København. Udvalget skulle herunder vurdere de fordele og ulemper, en eventuel udflytning ville medføre for såvel KGH som det sted, hvortil udflytning eventuelt måtte finde sted.

Som udvalgets formand udnævntes direktør Finn Thøgersen, Dansk Andels Gødningsforretning. Udvalget konstitueredes den 29. maj 1964 og fik i øvrigt følgende sammensætning: Udnævnt af Ministeriet for Grønland:

Kontorchef K. Budde Lund, Ministeriet for Grønland.

Amanuensis, nuv. forstander for Handelshøjskolen eksportinstitut, cand. polit. Lauge Stetting.

Indstillet af Ministeriet for offentlige Arbejder:

Fuldmægtig J. Lindhard Halek.

Indstillet af Finansministeriet:

Sekretær, nuv. konsulent J. Børglum Jensen.

Indstillet af Indenrigsministeriet:

Sekretær, nuv. fuldmægtig Johan F. Erichsen.

Indstillet af Boligministeriet:

Arkitekt, fru Kirsten Andersen, Landsplansudvalgets sekretariat.

Indstillet af Arbejdsministeriet:

Kontorchef Chr. Lund.

Indstillet af Handelsministeriet og Egnsudviklingsrådet:

Kontorchef Rich. Larsen.

Indstillet af Provinshandelskammeret:

Direktør Kurt Witt, A/S Århus Oliefabrik.

Indstillet af Den danske Købstadsforening og Sammenslutningen af danske Havne:

Borgmester Willy Sørensen, Vejle.

Indstillet af Amtsrådsforeningen i Danmark:

Amtmand Fl. Martensen-Larsen, Thisted.

Kontorchef J. Fynbo tiltrådte udvalget som KGH's tilforordnede.

Til sekretær for udvalget blev udpeget ekspeditionssekretær Frede Christensen, Handelsministeriet. Til sekretariatet har desuden været knyttet sekretær i Ministeriet for Grønland, Arne Kristiansen.

Som bistand for den tilforordnede har fuldmægtig H. Juul-Poulsen, KGH, deltaget i udvalgets møder.

Den 30. oktober 1964 udnævntes fuldmægtig, nuv. ekspeditionssekretær Anders Svarre til medlem af udvalget i stedet for arkitekt, fru Kirsten Andersen, som ophørte med sit arbejde i Landsplansudvalgets sekretariat.

Den 23. december 1965 udnævntes kontorchef P. Siggaard Jensen, Arbejdsministeriet, til medlem af udvalget i stedet for kontorchef Chr. Lund, som blev udnævnt til direktør for kolonien Filadelfia.

Efter at udvalget havde konstitueret sig, besluttedes det at nedsætte et underudvalg til nærmere analyse af KGH's virksomhed. Hovedudvalget og underudvalget har i alt afholdt 22 møder. Udvalget fandt det som sin opgave først at foretage en indgående analyse af KGH's virksomhed med henblik på at finde frem til, hvilke nærmere krav der måtte stilles til det sted, hvortil eventuel udflytning kunne tænkes. Udvalget anmodede til brug for dette arbejde endvidere arkitekt- og ingeniørfirmaet Tyge Holm, Flemming Grut og Højlund Rasmussen, der har medvirket ved opførelsen af Handelens nye pakhus, om at ville fremkomme med en indstilling om, hvorledes KGH's pakhuse m. v. mest rationelt ville kunne opføres på et nyt sted, og hvor stort et areal det ville kunne tænkes, at Handelen måtte disponere over. Den 25. september 1964 foretog udvalget en besigtigelse af KGH's nuværende plads, som blev forevist af direktør Hans C. Christiansen og vicedirektør Magnus Jensen, KGH.

Udvalget drøftede herefter, hvilket kriterium der ville kunne lægges til grund ved udvælgelsen af de steder, som burde undersøges med henblik på en udflytning. Ifølge kommissoriet skulle Hanstholm, som det primære sted, undersøges, men derudover skulle udvalget undersøge andre steder uden for København. Da det rent praktisk vil være uoverkommeligt at un-

dersøge alle steder uden for København, og dette næppe heller har været meningen, da kommissoriet blev udfærdiget, anmodede udvalget Grønlandsministeriets repræsentant i udvalget om at indhente ministerens bekræftelse på, at udvalget efter primært at have undersøgt Hanstholms muligheder ved afgrænsningen af de steder, hvortil subsidier udflytning kan tænkes, lægger egnsudviklingsmæssige hensyn til grund. Udvalget har hermed haft for øje, at spørgsmålet om udflytning af KGH's virksomhed blev rejst i folketinget med henblik på udflytning til et typisk egnsudviklingsområde, ligesom udvalgets sammensætning kunne tyde på, at egnsudviklingsmæssige hensyn har spillet en væsentlig rolle ved udvalgets nedsættelse. Udvalget udpegede herefter Esbjerg, Ålborg, Nørresundby og Frederikshavn som de byer, der må anses som subsidiære løsninger, dels ud fra egnsudviklingsmæssige synspunkter, dels under hensyn til KGH's størrelse. Kun såfremt ingen af disse byer efter nærmere analyse måtte vise sig egnede til at opfylde de stillede krav, eller omkostningerne ved at tilvejebringe de fornødne forudsætninger ville blive uforholdsmæssigt store, kunne udvalget ud fra lignende synspunkter forsøge at udpege andre steder uden for København. Ministeren for Grønland tiltrådte den 3. september 1965, at udvalget tilrettelagde sit videre arbejde efter de således opstillede retningslinier.

Udvalget indhentede derefter gennem Ministeriet for offentlige Arbejders repræsentant nærmere oplysning hos de stedlige myndigheder i de nævnte byer om mulighederne for at tilvejebringe areal- og kajplads til en virksomhed af KGH's størrelse. På baggrund af det herefter tilvejebragte materiale aflagde det samlede udvalg besøg i de nævnte byer i dagene den 14. og 15. marts 1966. Udvalget beså de af de pågældende myndigheder foreslåede lokaliteter og optog kontakt med havnemyndighederne, ligesom man i enkelte byer havde lejlighed til nær-

mere at drøfte problemerne med repræsentanter for kommunalbestyrelsen.

Udvalgets arbejde har været præget af den hastige udvikling, der i de senere år har fundet sted i erhvervslivet i Grønland, en udvikling, der uundgåeligt vil indvirke på KGH's virksomhed. Man har derfor ikke haft anden mulighed end at tage sit udgangspunkt i KGH's virksomhed, således som denne på tidspunktet for udvalgets analyse i årene 1964-65 er organiseret, og under hensyn til de opgaver, som på dette tidspunkt påhvilede KGH. Udvalget har ikke beskæftiget sig med problemerne om eventuel rationalisering af virksomheden og de ændringer, der som følge heraf vil kunne tænkes, ligesom man ej heller har taget højde for de ændringer, som måtte blive indført med hensyn til KGH's fremtidige virksomhed og opgaver. Udvalget er dog bekendt med de betragtninger, som er fremkommet i den af Grønlandsudvalget af 1960 afgivne betænkning. Udvalget har taget de konsekvenser i betragtning, som den øgede aktivitet i Grønland kan tænkes at få for KGH's omsætning, og har i så henseende lagt den af KGH herom udarbejdede prognose til grund. Udvalget er bekendt med, at KGH til stadighed undersøger mulighederne for en mere rationel og billigere transport af varer til og fra Grønland. Udvalgets undersøgelser og konklusioner må derfor ses på denne baggrund.

Udvalget har ikke set det som sin opgave at tage stilling til, hvorvidt, og i bekræftende fald hvortil, KGH eventuelt skal flytte. Man har alene undersøgt de muligheder, der inden for kommissoriets rammer foreligger for udflytning, og de virkninger, en sådan udflytning kan tænkes at få for såvel KGH som det pågældende sted. Udvalget har ej heller beskæftiget sig med de problemer, som allerede er behandlet i den i 1964 afgivne 1. betænkning fra det af Statsministeriet nedsatte udvalg om flytning af statsinstitutioner.

København, den 27. december 1966.

Johan F. Erichsen
J. Børglum Jensen
Richard Larsen
Fl. Martensen-Larsen
Anders Svarre
Finn Thøgersen

J. Lindhard Halek
P. Siggaard Jensen
K. Budde Lund
Lauge Stetting
Willy Sørensen
Kurt Witt

/ Frede Christensen.

KAPITEL I

Den kgl. grønlandske Handel i historisk belysning*)

Handelen i Grønland har så langt tilbage som til den såkaldte »nordbotid«, da den blev henlagt under de norske kongers fadebur, til stadighed været monopoliseret. Danmarks handelsforbindelse åbnedes i året 1636 gennem Grønlandsk Handelskompagni i København, og efter at dette var ophørt, blev monopolhandelen i 1721 for et tidsrum af 25 år oktroieret et af Hans Egede dannet privat handelskompagni i Bergen. Imidlertid kunne kompagniet, uagtet det i høj grad blev begunstiget af regeringen, ikke bære sig og opløstes allerede i året 1726. Regeringen overtog derefter midlertidigt såvel besejlingen af Grønland som opretholdelsen af den af Hans Egede grundlagte mission i Grønland. I 1734 overdrog regeringen imidlertid monopolhandelen til den københavnske købmand Jakob Severin. Denne udvidede de danske anlæg i Grønland betydeligt i det tidsrum af 16 år, i hvilket han foruden at drive Handelen tillige - mod et årligt vederlag på 5.000 rigsdaler - vedligeholdte missionen. I året 1750 blev Handelen overtaget af det såkaldte almindelige handelskompagni på samme vilkår, som Severin havde haft, men uagtet kompagniet, som i 1763 tillige fik den islandske og finmarkske monopolhandel overdraget for 10 år, nød store begunstigelser, og skønt statstilskuddet blev forhøjet til 7.000 rigsdaler, var udbyttet dog så ringe, at selskabet allerede i året 1774 måtte opløses, hvorefter monopolhandelen atter blev overtaget af staten. Ved kgl. anordning af 18. marts 1776 blev statens monopolhandel og landets afspærring officielt fastslået, men blev ophævet ved lov nr. 277 af 27. maj 1950 om udøvelse af erhverv i Grønland, der trådte i kraft den 15. april 1951.

Fra 1776 til lov nr. 276 af 27. maj 1950 om Den kgl. grønlandske Handel trådte i kraft, var Handelen en integrerende del af Grønlands Sty-

reise. Dette fremgik således af lov nr. 139 af 27. maj 1908 om styrelse af kolonierne i Grønland m. v. og af § 5 i lov nr. 134 af 18. april 1925 om Grønlands Styrelse, der bestemte følgende:

»Under direktøren (direktøren for Grønlands Styrelse) ansættes af indenrigsministeren efter forhandling med handelsministeren en handelschef, der varetager salget af de fra Grønland hjemsendte produkter og forestår indkøbet af de varer, om hvis udsendelse til Grønland der er truffet bestemmelse; i øvrigt er han direktørens rådgiver i spørgsmål vedrørende de grønlandske handelsforhold og skibsbefragtninger og leder, efter indenrigsministerens nærmere bestemmelse, virksomheden på Handelens plads i København.«

Som foran nævnt var Handelen et integrerende led af selve Grønlands Styrelse, hvilket bl. a. gav sig udslag deri, at Handelen ikke førte selvstændig korrespondance med Grønland og overhovedet intet havde at gøre med handelsvirksomheden i Grønland, der sorterede direkte under styrelsen. Endvidere havde Handelen ikke selvstændig kasse, førte overhovedet ikke bogholderi og kunne derfor ikke udarbejde sit eget regnskab. De nævnte funktioner henhørte under andre af styrelsens kontorer.

Først ved lov nr. 276 af 27. maj 1950 om Den kgl. grønlandske Handel bliver Handelen en selvstændig institution under Statsministeriet (nu Ministeriet for Grønland) med en over for ministeriet ansvarlig direktør, der til sin bistand har et styrelsesråd. Den kgl. grønlandske Handel forestår nu selv indkøb og salg, produktion og transport, ligesom en række andre funktioner med tiden er overført til Handelens virksomhed. Handelen fører selv sin egen korrespondance og er selvstændigt regnskabsførende.

Det vil således ses, at Den kgl. grønlandske Handels nuværende beliggenhed i hovedstaden tildels er historisk begrundet, idet Handelen i omtrent 200 år har været en del af administrationen og haft sit sæde i København på Handelens nuværende plads.

*) Kapitlet er - bortset fra enkelte afsnit - et sammendrag af det indledende afsnit om forsynings-tjenesten i den af Grønlandskommissionen i 1950 afgivne betænkning.

KAPITEL II

En vurderende redegørelse for Den kgl. grønlandske Handels nuværende organisation og virksomhed

Ifølge lov nr. 276 af 27. maj 1950 om Den kgl. grønlandske Handel har Handelen til opgave at sikre Grønlands forsyning med forbrugsvarer og erhvervsredskaber og — eventuelt i forbindelse med private erhvervsdrivende — at af tage, forarbejde og eksportere grønlandske produkter.

Til at varetage disse opgaver er det i loven bestemt, at der ansættes en af ministeren udnævnt direktør, som til sin bistand har et af ministeren nedsat styrelsesråd på 9 medlemmer. 6 medlemmer beskikkes efter indstilling fra erhvervsorganisationerne, og Finansministeriet og Grønlands Landsråd udpeger hver et medlem. Endelig har departementschefen i Ministeriet for Grønland sæde i rådet.

Ministeren udnævner blandt medlemmerne rådets formand og næstformand. De for KGH's virksomhed nødvendige beløb bevilges på finanslovene.

KGH's virksomhed kan inddeles i følgende hovedfunktioner:

- Administration
- Vareindkøb
- Produktions- og salgsafdeling
- Transport
- Regnskab.

Disse hovedfunktioner er efter behov opdelt i forskellige afdelinger.

I det følgende redegøres for den virksomhed, der udføres i ovennævnte hovedfunktioner med angivelse af det personale, som beskæftiges.

A. Administration.

Under administrationsafdelingen henhører Handelens anlægs-, domicil-, hotel- og gæstehjemsvirksomhed samt Grønlands postvæsen og den af staten i Grønland drevne forsøgsvirksomhed inden for landbrug og fiskeri.

Endvidere varetager administrationsfunktionen Handelens kontakt til bevillingsmyndigheder og øvrige statsinstitutioner, udenlandske re-

præsentationer og lignende, herunder bl. a. leverancer til og salg fra de amerikanske forsvarsområder i Grønland.

Kontakten med andre statsinstitutioner spiller en rolle for KGH's virksomhed. Af særlig betydning er her kontakten med Grønlands tekniske Organisation (GTO), som projekterer alle KGH's anlæg i Grønland. KGH beskæftiger 4 ingeniører med produktionsplanlægning. Der opføres hvert år op til 50 nye anlæg i Grønland for KGH's regning, og hvert af disse anlæg nødvendiggør en række møder mellem KGH og GTO og tillige med de private entreprenørfirmaer, som udfører arbejdet for GTO.

De særlige forhold i Grønland, såsom permafrostproblemer og lignende, gør hyppige anlægsmøder mere påkrævede, end det måske normalt er tilfældet ved byggeri i den øvrige del af landet.

Det forventes, at KGH's anlægsvirksomhed i Grønland og samarbejdet med GTO vil fortsætte i fremtiden, ligesom det forventes, at investeringerne i Grønland vil stige kraftigt i de kommende år.

Med hensyn til kontakten med udenlandske repræsentationer kan nævnes, at KGH er engageret i projekterne omkring de amerikanske baser i Grønland og derfor har behov for hyppig kontakt med den amerikanske ambassade. KGH har således et særligt kontor, der i samarbejde med ambassaden tager sig af ansættelse af personale til baserne, og har som repræsentant for 25 private danske firmaer et betydeligt salg af varer til baserne. Endvidere ligger flyhotellet i Sdr. Strømfjord på et forsvarsområde, hvilket jævnlig medfører personlige henvendelser til udenlandske repræsentationer.

Det grønlandske postvæsen, som beskæftiger 17 personer, arbejder i nær kontakt med det danske postvæsen, modtager posten fra omkarteringskontoret, sorterer den og sørger for, at den kommer med den rigtige forbindelse.

Hovedparten af brevposten afsendes med fly

fra København, medens pakkeposten i væsentligt omfang sendes med skib.

I administrationsfunktionen beskæftiges følgende *personale* fordelt på årene 1962, 1963, 1964 og 1965:

	1962	1963	1964	1965
Direktion med sekretariat	5	5	5	5
Administration	48	52	54	59
Postvæsen	11	13	15	17
	<u>64</u>	<u>70</u>	<u>74</u>	<u>81</u>

B. Vareindkøb.

Indkøbsafdelingen foretager indkøb af:

1. Varer, som benyttes i Handelens udhandlingsvirksomhed i Grønland.
2. En del af de varer, som forhandles i Grønland af private handlende.
3. Varer, som i Ministeriet for Grønland - herunder GTO - ønskes udsendt til Grønland.
4. En del af de varer, som Forsvarsministeriet anvender ved Grønneal.
5. En del af de varer, som forskellige private institutioner anvender i Grønland.
6. Emballage og driftsvarer for den statslige del af Grønlands produktions- og erhvervsliv.
7. Materialer til Handelens anlægsvirksomhed i Grønland.
8. Proviant til Handelens skibe.
9. Varer, der benyttes som driftsmaterialer i Handelens afdelinger i København.

KGH's indkøb er i de senere år steget med 10 % om året, og indkøbet i 1965 forventes af KGH fordoblet i 1975. Hovedparten af KGH's indkøb sker under anvendelse af licitationsformen.

De under punkterne 1 til 8 nævnte indkøb afskibes til Grønland fra Handelens plads og er i bilag 1 specificeret på varegrupper med angivelse af, om varen er købt i udland eller indland. Er varen indkøbt i indlandet, er der i specifikationen angivet, fra hvilken landsdel varen normalt forsendes til København for videretransport til Grønland, uden at der dog herved er taget stilling til, om varen eventuelt kan købes i en anden landsdel.

Som det fremgår af bilaget, har Handelen i 1963 foretaget et samlet indkøb af varer til afskibning fra Handelens plads til et beløb af 104 mill. kr. Det tilsvarende tal fra 1965 andrager 132 mill. kr. Endvidere er anført mængden i de forskellige varegrupper i tons eller kbf., alt efter varens art.

Udover de i specifikationen omtalte indkøb har Handelen i 1963 endvidere foretaget indkøb af:

7.600 tons salt i Spanien til en indkøbspris af 567.000 kr. og
16.500 tons kul i Skotland til en indkøbspris af 2.544.000 kr.

Disse mængder er afskibet direkte fra købslandene til Grønland og har således ikke passeret Handelens plads.

Endvidere har Handelen i 1963 indkøbt for 7 mill. kr. brændselsolie til overtagelse fra Det grønlandske Olieaktieselskabs tankanlæg i Grønland. Handelen har således ikke været involveret i transporten af brændselsolie fra indkøbsland til Grønland. Indkøbstallet for 1965 udgjorde 9,3 mill. kr.

Endelig indkøber KGH for ca. 12,5 mill. kr. trælast om året, hovedsagelig fra Sverige.

De i specifikationen nævnte tal samt foranævnte indkøbsbeløb svinger i takt med indkøbspriserne samt med den i Grønland stigende aktivitet. Det er Handelens erfaring, at indkøbsbeløbene stiger ret jævnt, fordi den øgede aktivitet i Grønland bevirker en vis stigning. En sådan stigning og visse udsving gør sig gældende på de allerfleste områder, men da 1963 må betragtes som et ret normalt indkøbsår, giver dette et godt billede af fordelingen.

En ret stor del af varerne vil formentlig kunne købes i provinsen til nogenlunde samme priser som i København, men tilbage vil være en del varer, som ved levering uden for København eventuelt vil blive belastet med ekstra transportomkostninger. Dette må antages at gælde f. eks. specialartikler til GTO. Visse tekniske specialiteter forhandles kun i København, og ved indkøbet af disse varer er det af betydning, at der etableres en personlig kontakt mellem KGH og vedkommende forhandler. Endvidere fremhæves det, at forholdene kan være ret forskellige for store og små rekvisitioners vedkommende. KGH modtager én gang om året en hovedrekvisition på byggematerialer til anlægsvirksomheder i Grønland, indhenter tilbud på grundlag heraf og planlægger transporten, men ind imellem er der små rekvisitioner, der kræver hurtig ekspedition, og i sådanne tilfælde kan det være af værdi at have leverandører med tilfredsstillende udvalg i nærheden af udskibningshavnen. I denne forbindelse spiller det også ind, i hvilken rækkefølge varerne lastes i skibene, idet lasten pr. skib ofte skal

losses 3—4 steder i Grønland. Dette hensyn kan lettere varetages, når varen køres direkte til skibet fra leverandører i nærheden af udskibningshavnen.

Udvalget har anmodet KGH om at foretage en analyse af de vigtigste varegrupper med henblik på, i hvilket omfang den nuværende fordeling af indkøbene på **udlandet og de forskellige danske landsdele** er bestemt af, at KGH har domicil i København, herunder hvilken pris-difference en udflytning af Handelen vil forventes at kunne bevirke.

Analysen, jfr. bilag 2, omfatter 9 varegrupper, repræsenterende ca. $\frac{1}{3}$ af den til Grønland årlig udsendte godsmængde. KGH har over for udvalget fremført, at analysen er foretaget på grundlag af samtaler med firmaerne, som leverer varen, men så længe det endnu er uafklaret, om KGH skal flytte uden for København, er det ikke muligt at gå ind i realitetsdrøftelser med de enkelte leverandører, hvorfor analysen må betragtes som retningsgivende.

Analysen viser, at der for visse varegruppers vedkommende kan blive tale om en besparelse i fragtudgifterne, medens andre varegrupper må påregnes enten at kunne indkøbes til uændrede priser eller belastes med en mindre, ekstra fragtudgift. Set under ét må det antages, at de undersøgte varegrupper vil kunne fremskaffes i de ønskede mængder og til samme pris, uanset om KGH forbliver i København eller flytter til provinsen.

Med hensyn til specialvarer, herunder særligt reservedele, er det oplyst, at KGH ofte er i den situation, at man med kort varsel skal afsende en enkelt reservedel. Nogen egentlig varefortegnelse kan ikke oplyses, men eksempelvis kan nævnes reservedele til:

Bådmotorer.

Transportmateriel (biler og trucks).

Kasseapparater og kontormaskiner.

Produktionsanlæg (dåselukkemaskiner, rejepilemaskiner, fiskebehandlingsmaskiner og køleanlæg).

Bageriovne, bageri- og butiksinventar.

Maskinstores (til KGH's egne skibe).

Endelig kan det nævnes, at der i Grønland kan forekomme ekstraordinært store fiskeforekomster, som nødvendiggør en omgående opsendelse af f. eks. laksegarn, hvor det er af overordentlig stor betydning, at disse fangstredskaber er fremme i rette tid.

I visse tilfælde vil KGH efter en eventuel udflytning kunne klare en del ekspresordrer ved telefonisk at anmode et københavnsk firma om at opsende den pågældende vare med fly. Der vil imidlertid være tilfælde, hvor det er af værdi, at KGH eller GTO inden opsendelsen kontrollerer, at det er den rigtige vare, firmaet har leveret. Det er ikke altid muligt ved bestillingen at angive katalognummer m. v., og den telefoniske beskrivelse af en bestemt reservedel eller lignende skal derfor helst suppleres med en efterfølgende kontrol, enten af fakturaen eller af selve varen. En sådan kontrol behøver dog ikke nødvendigvis at foretages af KGH, men vil kunne etableres på anden måde efter aftale med leverandøren.

Udover de egentlige ekspresordrer forekommer hasteordrer, hvor man ganske vist ikke ønsker at ofre flyfragt på forsendelsen, men må lægge vægt på, at varen kommer med første afsejende skib. I sådanne tilfælde kan afstanden fra udskibningshavnen til nærmeste specialvarelager være af betydning.

En del varer, der indkøbes i udlandet, oplagres i øjeblikket i Københavns Frihavn; dette gælder således f. eks. den kaffe, som indkøbes til forsendelse til Grønland.

Med hensyn til de varer, som KGH indkøber til private handlende i Grønland, er det ikke muligt nærmere af få oplyst, hvorledes disse varer fordeler sig indkøbsmæssigt på de enkelte landsdele. På KGH kender man nogenlunde omsætningen i de private butikker i Grønland, og man er således bekendt med, at manufaktur, isenkram og fodtøj indgår med en relativt stor vægt i den samlede omsætning, men man er ikke bekendt med, hvilke forretningsforbindelser de private erhvervsdrivende benytter her i landet.

Med hensyn til den lagerplads, KGH i dag råder over, udgør denne ca. 16.000 m², hovedsageligt benyttet til oplagring af varer, som modtages fra Grønland til videre salg her i landet eller i udlandet.

Den lagerplads, som beslægtet af varer, der sendes til Grønland, optages hovedsageligt af frugtkonserves, som KGH selv importerer.

Det *personale*, som beskæftiges i indkøbsfunktionen, fordeler sig som følger:

	1962	1963	1964	1965
Indkøb og distribution til				
Grønland	66	73	77	81

C. Produktions- og salgsfunktionen.

Udvalget har anmodet KGH om at ville fremkomme med en specifikation over modtagerlande for de i 1962 fra Grønland afskibede produkter tillige med en oversigt over, hvorledes forbruget af de til Danmark hjemførte grønlandske produkter kan tænkes fordelt på de danske landsdele.

Som den af Handelen udarbejdede oversigt, jfr. bilag 3, udviser, går over halvdelen af den grønlandske produktion af *fryse- og saltfisk* direkte til de udenlandske markeder uden omladning i København. Det må forventes, at der i de kommende år vil ske en forskydning over mod større produktion af frysefisk i stedet for saltfisk, og at den direkte transport efterhånden vil komme til at dominere. Oversigten udviser, at KGH i 1962 har afsat 9 944 tons grønlandske produkter til direkte afskibning fra Grønland, medens 7.979 tons er leveret via dansk havn. Heraf er ca. 3.000 tons solgt til Danmark, en del heraf formentlig til videre eksport.

KGH har over for udvalget oplyst, at de samlede tal for afskibning af grønlandske produkter i årene 1963-65 andrager følgende kvanta:

	1963 tons	1964 mus	1965 tons
Direkte afskibninger til modtagerlandene: . . .	7.529	5.049	5.942
Grønlandske produkter afskibet via København, excl. kul:	5.599	5.252	5.962
Kuludskibninger fra Grønland	4.114	8.979	6.016
	9.713	14.231	11.978

Det er over for udvalget oplyst, at begrundelsen for nedgangen i den afskibede mængde grønlandske produkter, excl. kul, direkte til modtagerlandet og via København fra ca. 13.100 tons i 1963 til 10.300 tons i 1964 er den tilbagegang i torskefiskeriet, som satte ind i 1963. Ved bedømmelsen af tallene må det tages i betragtning, at den store torskefangst i 1962 har påvirket afskibningsmængderne fra Grønland et godt stykke ind i 1963, hvorfor dette år med hensyn til afskibningskvanta udviser et højere tal, end årets produktion kan indicere. Den ringe fangst i 1963 vil igen påvirke afskibningstallene for 1964, idet der bliver langt mindre at »overføre« sammenlignet med året før.

Over for de totale afskibninger i de 3 år står

således følgende tal for afskibede saltfiskmængder til Sydeuropa:

Totale afskibninger af:	1963 tons	1964 tons	1965 tons
Grønlandske produkter	13.100	10.300	12.000
Saltfisk til Sydeuropa .	4.500 (heraf 2300 t fra 1962-prod.)	3.100 (heraf 800 t fra 1963-prod.)	2.050 (alt fra 1965-prod.)

Det kan heraf udledes, at de opgjorte afskibningsmængder for 1963 er 2300 tons — 800 tons »for store« i relation til produktionen i det pågældende år. For 1964's vedkommende er det tilsvarende tal 800 tons for stort, medens der i 1965 ikke er nogen afskibningsmæssig »overførsel« fra 1964.

Da ovennævnte talmæssige afvigelser mellem produktionsår og afskibningsår er af en størrelsesorden, som i hovedsagen modsvarer udsvingene i samlet afskibningsmængde, kan disse udsving ikke tages som udtryk for aktivitetsforskelle mellem de enkelte år.

Forskellige andre grønlandske produkter, herunder stokfisk og frysefisk, vil kunne fremvise parallelle forskydninger mellem produktions- og afskibningsår.

Med hensyn til produktionen af animalske olier er det oplyst, at denne har været stærkt aftagende og er indstillet i 1964, medens produktionen af fiskemel må påregnes at blive stigende.

Det er over for udvalget oplyst, at KGH har behov for en vis *frysekapacitet* her i landet til opbevaring af rejer og frosne kød- og fiskeprodukter fra Grønland.

I København har man således disposition over 250 m³ fryserum, men i betragtning af, at en ladning frysevarer fra Grønland normalt andrager ca. 300 tons, hvilket svarer til 1000 m³, har KGH næsten til stadighed behov for at leje yderligere fryserum. Dette har Handelen uden vanskelighed kunnet skaffe sig i København. Såfremt KGH flytter uden for København, må det derfor påregnes, at der i forbindelse med Handelens virksomhed må opføres frysehuse af en større kapacitet end den, Handelen i dag råder over, forudsat at der ikke på det pågældende sted er mulighed for, at Handelen vil kunne dække behovet ved leje.

Med hensyn til salget af *huder og skind* bemærkes, at alle de fra Grønland hjemførte varer sælges på skindauktioner i Glostrup.

Der sælges årligt ca. 40-50.000 skind fordelt

på sæl-, ræve- og isbjørneskind til en samlet vægt af ca. 75 tons. En væsentlig del af disse skind, formentlig 85-90 %, sælges til Vesttyskland og England og videretransportens med tog, bil eller skib.

Med hensyn til det *personale*, som beskæftiges i produktions- og salgsfunktionen, er det oplyst, at dette fordeler sig således:

	1962	1963	1964	1965
Produktion	20	23	26	28
Salg	9	10	12	12
	29	33	38	40
Endvidere beskæftiger Handelen et antal ugelønnede skibstømrere, bødkere, sejlmagere, automekanikere, syersker o.lign.	40	42	41	33
samt ugelønnede lager- og pakhusarbejdere	58	61	60	60
I alt ugelønnede medarbejd.	98	103	101	93

D. Transport.

Transportfunktionen er opdelt i 5 liniefunktioner, som benævnes:

- Besejling og befragtning.
- Godsekspedition.
- Passagerekspedition.
- Havnedrift.
- Skibsinspektion.

Besejlings- og befragtningsfunktionen tilrettelægger besejlingen af Grønland med Handels egne skibe og fremskaffer den herudover nødvendige skibstonnage.

I samarbejde med Grønlandsfly A/S tilvejebringes flybefordring i Grønland. De foreliggende opgaver med hensyn til gods- og passagerbefordring til og fra Grønland løses af KGH i forening med SAS.

Godsekspeditionen tilrettelægger og udfører ekspedition af gods såvel til som fra Grønland med skib og fly. KGH har på grundlag af skibstrafikken i 1962 foretaget en beregning, der viser, at det vil være muligt at opnå en årlig besparelse i skibstid svarende til ca. 300.000 kr., såfremt grønlandstrafikken baseres på f. eks. en nordjydsk havn i stedet for København.

Dette beløb svarer til 1½ % af totalomkostningerne for trafikken mellem Danmark og Grønland i 1962. En egentlig vurdering af trafikøkonomiske fordele og ulemper ved forskellige placeringer af KGH's virksomhed kræver

naturligvis, at transportfunktionen behandles sideløbende med indkøbs- og salgsfunktionen, idet man over for besparelsen i sejltid mellem Danmark og Grønland må sætte den eventuelle difference mellem den samlede udgift ved indkøb af varer til Grønland ved levering henholdsvis i provinshavn og i København og en eventuel forskel i salgsprovenu ved salg af grønlandske produkter, leveret henholdsvis i København og i provinsen.

I denne forbindelse må det fremhæves, at kryolitlasten endnu spiller en væsentlig rolle som returfragt, og at kryolitten formentlig under alle omstændigheder skal transporteres til København.

Det må imidlertid påregnes, at kryolittransporten vil ophøre om godt 15 år, og de ekstra omkostninger, som vil påløbe ved forlænget sejlad af kryolit til København, kan derfor kun medregnes, såfremt KGH's virksomhed flyttes inden for denne periode.

KGH har på basis af de for året 1963 foreliggende tal foretaget en beregning over kryolittransporternes omkostningsmæssige betydning. Såfremt KGH's udskibningsvirksomhed flyttes, f. eks. til Hanstholm eller Frederikshavn, ville følgende ekstraomkostninger eller besparelser være opnået i 1963:

	Ekstra omkostninger ved forlænget sejlad til lastehavn efter kryolitlosning i Kbh. kr.	Besparelser ved forkortet sejlad for skibe, som ikke medfører kryolit kr.	Netto besparelse kr.	Besparelse, hvis ingen skibe medfører kryolit (sejltidsbesparelse) kr.
Hanstholm...	26.000	414.000	388.000	782.000
Frederikshavn	12.000	254.000	242.000	483.000

De omstående anførte beregninger forudsætter, at kun kryolitten vil nødvendiggøre, at en del af skibene går til København. Udover kryolitten findes der visse varer, som under alle omstændigheder skal til København. Det gælder således lammekød, hvis største marked findes i København, og skind, der dog vægtmæssigt udgør en meget ringe del af den grønlandske eksport.

Med hensyn til *passagertrafikken* bemærkes, at såfremt KGH flytter til provinsen, må der formentlig træffes et arrangement, således at specielt de med flytrafikken forbundne opgaver vil kunne varetages i København.

Det er over for udvalget oplyst, at der til Grønland i årene 1962-65 fra Handels plads

er ekspederet nedennævnte skibs- og godsmængder:

	1962	1963	1964	1965
Antal skibsaftage	87	93	91	100

Stykgods til Vestgrønland:

Indkøbt af Handelen..	3134	3215	3710	4174
Private forsendelser ...	433	516	755	927
Entrepreneurmateriel og materialer.	694	749	914	995
Ministeriet for Grønland. .	55	44	47	51
Forsvarsministeriet ...	121	73	104	59
Kryolitselskabet	28	31	25	27
	4465	4628	5555	6233

Stykgods til Østgrønland:

Indkøbt af Handelen. .	272	246	336	304
Private forsendelser ...	22	21	17	25
Entrepreneurmateriel og materialer.	40	33	46	97
Ministeriet for Grønland. .	23	11	15	9
Forsvarsministeriet ...	8	3	12	6
Statens Luftfartsvæsen	0	24	27	14
	365	338	453	455

I alt stykgods fra København til Grønland

i 1000 kbf.	4830	4966	6008	6688
i tons	61175	67382	79314	88193

Fra Grønland er der i samme tidsrum ankommet følgende skibs- og godsmængder til Handelsplads:

	1962	1963	1964	1965
Antal skibsanløb	80	77	90	91

	tons	tons	tons	tons
Grønlandske produkter	6339	6159	5645	5985
Returgods.	3990	4802	4749	5477
Private forsendelser ...	2310	2770	2974	4311

Kryolit (losses undtagelsesvis på Handelsplads).	31369	45036	34990	39300
Grønlandske kul (losses undtagelsesvis på Handelsplads).	4085	4114	8979	6016

I alt last fra Grønland til København:

i tons	48093	62881	57337	61089
i 1000 kbf.	1785	2184	2269	2550

I alt last til/fra Grønland og til/fra København:

1962	109.268 tons	6.615.000 kbf.
1963	130.263 tons	7.150.000 kbf.
1964	136.651 tons	8.277.000 kbf.
1965	149.282 tons	9.238.000 kbf.

Passagerer.

Passagererne fordeler sig på skib og fly som følger:

	1962	1963	1964	1965
	skib	fly	skib	fly
Til Grønland.	1021	4545	905	4941
Fra Grønland.	1144	4653	965	5148
	621	6533	890	6899

I alt ekspederet passagerer

11363	11959	13748	15223
-------	-------	-------	-------

Det er oplyst, at der ved KGH's plads forefindes en kajfront på ca. 425 m, der er anvendt til ekspedition af atlantskibe, samt ca. 240 m kajfront til ekspedition af småskibe, pramme og lignende.

Med hensyn til KGH's havnedriftsfunktion bemærkes, at KGH på statens vegne driver havnene i Grønland, således at forstå, at Handelsstedlige repræsentanter anviser kajplads, sørger for reparationer og nyanskaffelser samt foranlediger, at havnen gøres sejlklar ved sæsonens begyndelse. Dette gælder dog ikke Færingehavn, hvor en særlig kontrollør er ansat.

Skibsinspektionen har til opgave at sørge for hurtigst mulig ekspedition med hensyn til reparation og vedligeholdelse af skibene og føre rederitilsyn med KGH's egne skibe, herunder også chartrede skibe, før afgang og samt at føre tilsyn med nybygnings- og reparationsarbejder rundt om på værfterne i Danmark af skibe, som bestilles af private i Grønland gennem KGH.

KGH's placering vil formentlig være af mindre betydning for skibsinspektionens arbejde, men mindst mulig afstand til de større skibsværfter kan dog have en vis værdi.

Personalet.

Det i forbindelse med transportfunktionen beskæftigede personale fordeler sig således:

	1962	1963	1964	1965
Besejling og befragtning	10	10	11	11
Godsekspedition.	32	37	40	42
Havnedrift.	3	3	4	6
Passagerekspedition.	7	7	8	10
Skibsinspektion.	10	10	11	14
	62	67	74	83

Ombord i Handelspladsens egne skibe hjemmehørende i København samt de bare-boat-chartrede skibe beskæftigedes:

	1962	1963	1964	1965
Faste officerer (tjenestemænd)	32	32	32	32
Forhyrede officerer og besætningsmedlemmer	120	123	123	123
Deltidsbeskæftiget rengøringsassistance	10	10	10	10
I alt i skibe hjemmehørende i København	162	165	165	165

Hertil kommer ca. 42 officerer og besætningsmedlemmer, når et under bygning værende skib indsættes i driften.

Endvidere beskæftiges i perioder 2 til 3 funktionærer samt op til ca. 110 daglønnede havnearbejdere ved skibsekspedition af det stevedorefirma, som kontraktligt har forpligtet sig til at udføre laste- og lossearbejdet på Handelsplads.

KGH har til brug for udvalgets overvejelser vedrørende behovet for havnearbejdere i forbindelse med lastning og losning af skibe udført en oversigt (bilag 4) over anvendt arbejdskraft og tid ved skibsekspeditioner ved KGH's anlæg i København i 1963.

I tilslutning til oversigten har KGH oplyst, at behovet for havnearbejdere i fremtiden må forventes forøget i takt med anvendelsen af større skibe, og at det i hvert fald en tid fremover må være således, at man med dags varsel kan skaffe 8 hold à 11 mand. Dette havde man haft brug for adskillige gange i 1963, og kun en enkelt dag havde man måttet disponere over 110 havnearbejdere.

Som bekendt er der ikke mulighed for at anvende pakhusarbejdere til losning og lastning, men naturligvis tilrettelægger disse arbejdet således, at varerne ligger parat til havnearbejderne. Losning og lastning sker som hovedregel ved hjælp af skibenes eget materiel, og skibe, der sejler på Grønland, må i så henseende være veludrustede af hensyn til arbejdet i de grønlandske havne.

Udvalget er af den opfattelse, at der af hensyn til hensigtsmæssig betjening af skibene må lægges vægt på, at der uden vanskelighed kan skaffes 90 havnearbejdere, og at behovet i spidsbelastningsperioderne i dag er op til 110 havnearbejdere.

E. Regnskabsfunktionen.

Det er oplyst, at hele KGH's regnskab også for så vidt angår de enkelte pladser i Grønland føres i København. Regnskabskontoret modta-

ger med luftpost de bilag, som danner grundlag for posteringerne fra Grønland.

Regnskabsafdelingen foretager endvidere varerekalkulationer for salgsafdelingen. En del af regnskabsmaterialet behandles på Datacentralen.

Fra KGH's side lægges der en del vægt på, at regnskabs- og administrationsafdelingen ligger i nær tilknytning til hinanden, da der ofte fra administrationsafdelingens side stilles opgaver af regnskabsmæssig art, som ønskes besvaret med kort varsel. Regnskabsafdelingen har også et nært samarbejde med salgsafdelingen, idet alle salgskalkulationer for varer såvel her i landet som i Grønland beregnes i regnskabsafdelingen.

Endvidere er fremhævet det nære samarbejde imellem regnskabsafdelingen og Finansministeriets Revisionsdepartement, der til stadighed har et antal revisorer beskæftiget i afdelingen.

I afdelingen er der pr. december 1965 beskæftiget i alt 101 personer. Heri er ikke medregnet personale henhørende under Finansministeriet.

Med hensyn til det i KGH beskæftigede personale er der ovenfor under hver enkelt hovedfunktion redegjort for det der beskæftigede antal personer.

Sammenfattende kan det oplyses, at i året 1965 beskæftigedes i alt 386 fastansatte funktionærer og tjenestemænd i virksomheden, hvortil kommer ca. 30 vikarer, fordelt på de enkelte kontorer i spidsbelastningsperioden. Hertil kommer et antal ugelønnede håndværkere, pakhusarbejdere m. v. på i alt 103 personer samt 10 funktionærer beskæftiget på Handelsplads i de der værende marketenderier.

Ved skibsanløb beskæftiges op til ca. 110 daglønnede havnearbejdere af et stevedorefirma, med hvem Handelen har afsluttet særlig kontrakt.

Endelig beskæftiger de rengøringselskaber, til hvem Handelen har udbudt rengøringsarbejde i kontorer og bygninger, ca. 40 funktionærer på deltidsbeskæftigelse.

Som oven for bemærket beskæftigedes der ombord i Handels skibe hjemmehørende i København samt de af Handelen chartrede skibe i alt ca. 200 besætningsmedlemmer.

På grundlag af de foreliggende oplysninger har udvalget forsøgt at danne sig et skøn over, hvorvidt de enkelte funktioner inden for KGH, således som virksomheden i dag er organiseret, har et så nært samarbejde indbyrdes eller med

andre myndigheder, at kun en samlet udflytning er mulig, eller om de enkelte funktioner vil kunne fungere tilfredsstillende i tilfælde af en delvis udflytning.

Ser man først på *administrationsfunktionen*, skulle der næppe være noget til hinder for, at denne funktion med de kommunikationsmidler, som i dag forefindes, vil kunne udøves adskilt fra virksomhedens øvrige funktioner. På grund af det nære samarbejde med andre myndigheder og institutioner, der praktisk talt alle er beliggende i København, vil administrationsfunktionen have størst fordel af at være placeret i København.

Med hensyn til *vareindkøbsfunktionen* synes de foretagne undersøgelser at vise, at for flertallet af varegruppernes vedkommende kan det påregnes, at en flytning af denne funktion til f. eks. Nordjylland ikke vil bevirke nogen væsentlig ændring i prisen for de varer, der indkøbes til forsendelse til Grønland. For enkelte varegrupper vedkommende kan der blive tale om en fordyrelse, der dog stort set må antages opvejet af en besparelse for andre gruppers vedkommende. Udvalget har det indtryk, at vareindkøbsfunktionen stort set vil kunne fungere adskilt fra KGH's øvrige funktioner, men det vil dog være fordelagtigt, om denne funktion placeres i forbindelse med transport- og salgsafdelingerne på det sted, hvor udskibning og lagerplads etableres.

Produktions- og salgsafdelingens virksomhed er i dag i nært samarbejde med myndigheder, institutioner og firmaer beliggende i København. Ifølge oplysninger fra KGH har man et nært samarbejde med Fiskeriministeriet og Veterinærdirektoratet ved foretagelsen af kvalitetskontrol og under eksperimenter med nye varer. Størstedelen af den grønlandske produktion, som bringes til salg i Danmark, afsættes til københavnske grossister, ligesom mange udenlandske kunder har repræsentanter bosiddende i København.

Da detailsalg af grønlandske produkter ikke alene finder sted i København, og da der ved alle større fiskerihavne i Danmark findes udenlandske opkøbere, er udvalget af den opfattelse, at de ulemper, som eventuelt vil kunne opstå ved en flytning af produktions- og salgsafdelingen, må antages at være af midlertidig karakter.

Da produktions- og salgsafdelingen vil kunne udøve sin funktion stort set uafhængigt af KGH's øvrige afdelinger, skulle der efter ud-

valgets formening ikke være vægtige grunde for, at denne afdeling nødvendigvis er placeret i København, men man finder dog at måtte pege på det fordelagtige i, at afdelingen placeres i forbindelse med udskibningen, således at skibe, der besejler Grønland, både kan laste og losse i samme havn. Herved opnås tillige en rationel udnyttelse af den lagerkapacitet, som nødvendigvis må forefindes i en udskibningshavn.

Spørgsmålet om *transportfunktionens* placering i forhold til indkøbs- og salgsfunktionen er behandlet foran under omtalen af disse funktioners placering. Udover at varetage varetransporten til og fra Grønland har transportafdelingen til opgave også at forestå persontransporten samt at føre tilsyn med bygning eller reparation af KGH's egne skibe og fartøjer, der er rekvideret til Grønland gennem KGH. Langt den overvejende del af persontransporten til Grønland foregår med fly, hvorfor et nært samarbejde med SAS og andre flyselskaber er nødvendigt. Såfremt transportfunktionen flyttes fra København, vil et særligt arrangement i København vise sig nødvendigt til varetagelse af persontransporten med fly og transport af ekspresgoods med fly.

Skibsinspektionen og tilsynet med skibe under bygning vil efter udvalgets opfattelse ligeså vel kunne koordineres fra en havneby i Jylland som fra København.

Regnskabsafdelingen har kontakt med alle KGH's forskellige funktioner, men med de kommunikationsmidler, som der rådes over i dag, må denne afdelings placering være af underordnet betydning. Det må dog absolut forekomme mest hensigtsmæssigt, at afdelingen placeres i forbindelse med administrationsafdelingen.

Udvalget er herefter af den opfattelse, at KGH's nuværende organisatoriske form og varetagelsen af de opgaver, som i dag er pålagt Handelens enkelte funktioner, ikke er til hinder for, at en udflytning fra København af hele KGH's virksomhed kan finde sted, ligesom en delvis udflytning uden væsentlige ulemper vil kunne praktiseres, i hvilket tilfælde en samlet udflytning af indkøbs-, produktions- og salgsafdelingen samt transportafdelingen har visse fordele.

Spørgsmålet, om en hel eller delvis udflytning vil kunne tænkes at medføre fordele for KGH, må afhænge af det sted, hvortil eventuel udflytning sker. Problemerne i forbindelse hermed behandles i kapitel V.

I hvilket omfang, der foreligger muligheder for flytning af det i KGH beskæftigede *personale*, og hvilke ulemper en eventuel flytning af virksomheden helt eller delvis vil medføre af personalemæssig art, vil hænge nøje sammen med de faciliteter, der kan bydes på det sted, hvortil eventuel udflytning sker. Jo større byen, der flyttes til, er, des lettere vil der formentlig fra personalets side være tilslutning til en flytning.

De personalemæssige spørgsmål i forbindelse med statsinstitutioners flytning er nærmere behandlet i betænkning nr. 350, afgivet af det af Statsministeriet den 21. december 1961 nedsatte udvalg vedrørende udflytning af statsinstitutioner. I nærværende betænkning skal alene peges på det særlige problem, der kan opstå ved krav om udflytning af personale, som gennem en årrække har opnået særligt kendskab til grønlandske problemer, hvis personalet ikke flytter med.

KAPITEL III

Den kgl. grønlandske Handels fremtidige virksomhed

Spørgsmålet om, hvorvidt KGH fortsat bør opretholdes og i bekræftende fald i hvilken form, er behandlet i Grønlandsudvalget af 1960, og i betænkningen, der udkom i 1964, udtales i denne forbindelse bl. a.:

»Udvalget må (derfor) være af den opfattelse, at KGH foreløbigt må fortsætte sin virksomhed. Udvalget mener, at staten gennem KGH's virksomhed fortsat må være en betydende faktor indenfor det grønlandske erhvervsliv, og at det ikke vil være muligt at gennemføre den udvikling, der er planlagt for den kommende periode, uden at staten inden for mange områder må være initiativtagende og i vidt omfang selv påtage sig opgaver inden for forsyningstjenesten og produktionen.«

Omfanget af KGH's arbejdsopgaver fremover vil afhænge dels af den samlede økonomiske udvikling i Grønland, dels af, i hvor høj grad det private erhvervsliv vil påtage sig opgaver inden for produktion, forsyning og transport.

Der er sket en meget kraftig udvikling i den økonomiske aktivitet i Grønland i de senere år, og denne må forventes fortsat i de kommende år i forbindelse med gennemførelsen af den af Grønlandsudvalget af 1960 udarbejdede udviklingsplan for tiårsperioden 1966-75. KGH har bl. a. på grundlag af udviklingsplanen udarbejdet en prognose for den forventede godsomsætning i årene frem til 1975, og denne viser en stigning fra 6,5 mill. kbf. i 1965 til omkring 12 mill. kbf. i 1975, d.v.s. næsten en fordobling. Såfremt den kraftige befolkningstilvækst i Grønland fortsætter, og der ikke sker ændringer i målsætningen for grønlandspolitikken, må man utvivlsomt regne med fortsat hastig vækst i den økonomiske aktivitet og dermed i godsomsætningen mellem Grønland og den øvrige

del af landet, også efter 1975, men der er ikke grundlag for en prognose over stigningstakten.

Det er ligeledes yderst vanskeligt at sige noget om, hvilke forskydninger der fremover vil ske mellem KGH's og den private sektors andel af forsynings-, produktions- og transportvirksomheden i Grønland.

De private næringsdrivende har i de senere år gjort sig stadig stærkere gældende såvel inden for butikssalget, hvor de i 1965 nåede op på knap 30 % af den samlede omsætning, som inden for produktionen, hvor de i 1965 tegnede sig for knap 25 % af den samlede indhandling af fisk og rejer. KGH varetager derimod stadig næsten al transportvirksomhed.

Man må formentlig forvente, at udviklingen over mod privat drift vil fortsætte inden for såvel forsyning som produktion, selvom det som fremhævet af G. 60, langt fra kan forventes, at de private vil kunne overtage alle statens opgaver på disse områder inden for en overskuelig årrække.

Det er imidlertid langt fra sikkert, at en fortsat privatisering inden for forsyning og produktion vil indebære konsekvenser for KGH's transportvirksomhed og dermed for dimensioneringen af KGH's udskibningsanlæg, idet en samlet planlægning og gennemførelse af besejlingen af Grønland må anses for det mest rationelle fra et økonomisk synspunkt. I denne forbindelse skal blot nævnes, at fragttudgiften er meget stærkt faldende med voksende skibsstørrelse, og at det af forsyningsmæssige grunde er ønskeligt, at der foretages regelmæssig besejling af de grønlandske byer.

Udvalget er opmærksom på fragtratepolitikens afgørende betydning, men har ment at måtte forudsætte, at der fremover føres en sådan takstpolitik, at KGH fortsat skal dække transportbehovet ikke blot til udstederne, men også til byerne.

KAPITEL IV

Kan Den kgl. grønlandske Handels fremtidige virksomhed udføres fra nuværende plads ?

KGH's virksomhed i Strandgade i København råder i dag over et grundareal på 29.200 m², hvoraf det bebyggede areal udgør 10.100 m². Det samlede pakhusareal (incl. rejepakkeri) udgør 13.700 m², hvortil kommer ca. 6.000 m² servicelokaliteter i forbindelse med pakhusene. Hertil kommer et kontorareal på ca. 7.000 m². Kortskitse over KGH's plads er optaget som bilag 5.

Uden for KGH's plads i Strandgade har Handelen lejet et areal på 2.190 m² på Refshaleøen som åben oplagsplads samt i alt 2.750 m² kontorplads fordelt på tre lejemaal i byen, hvoraf det største på ca. 2.000 m² er på et begrænset areal, der udløber i 1970.

Der er ved KGH's plads en kajfront på i alt 665 m, men heraf er de 240 m ud mod Christiansholms Kanal kun egnet til ekspedition af små skibe, pramme og lignende. Ved den resterende kaj front på ca. 425 m er der tilstrækkelig vanddybde ($6\frac{1}{2}$ –8 m) til ekspedition af atlantiskibe. KGH har imidlertid oplyst, at det ikke er muligt effektivt at udnytte hele dette kajareal, idet der kun er godsafsætningsmuligheder svarende til ca. halvdelen af liggepladsmulighederne.

Det er hensigten i 1966 og 1967 at udfylde et eksisterende havnebassin og samtidig foretage en række uddybninger og kaj arbejder. Ved disse anlægsarbejder, der påregnes at koste ca. 3,2 mill. kr., hvoraf 1,2 mill. kr. er bevilget på finansloven for 1966/67, vil den samlede kajlængde blive reduceret til ca. 300 m. Arealet forøges imidlertid med ca. 3.400 m², og der indvindes så megen godsafsætningsplads, at ekspeditionskapaciteten på pladsen menes at ville blive forøget med ca. 50 %. Dette forudsætter dog formentlig en vis forøgelse af pakhuskapaciteten, og det kan i denne forbindelse nævnes, at der i KGH's skitse til en udbygningsplan for pladsen indgår fjernelse af de 2 små pakhuse, der på tegningen er mærket A og B, og opførelse af et nyt stort pakhus langs

havneløbet tværs over det opfyldte bassin og det areal, hvor pakhusene A og B nu er beliggende. Der foreligger imidlertid ikke konkrete planer om et sådant pakhusbyggeri.

Den kraftigt stigende godsomsætning mellem Grønland og den øvrige del af landet har bevirket, at kapaciteten på Handelens nuværende plads er blevet utilstrækkelig, og i 1965 traf KGH aftale med Københavns Frihavns Aktieselskab om varemottagelse og afskibning til Godthåb fra Frihavns område i sommermånederne.

KGH har over for udvalget oplyst, at man hidtil har været særdeles tilfreds med samarbejdet med Frihavnen, hvor ca. $\frac{1}{5}$ af lasterne til Grønland i 1965 blev af skibet fra. Samarbejdet med Frihavnen er fortsat i 1966, hvor KGH endvidere som et forsøg har truffet aftale med et speditiønsfirma i Ålborg om udskibning af varer til Umanak og Upernavik. Udskibningerne fra Ålborg har i 1966 udgjort knap 4000 tons, svarende til ca. 5 % af Handelens samlede udskibninger. De påregnes fortsat i 1967.

Det endelige resultat af forsøget må afventes med stor interesse, idet de kraftige sæsonsvingninger i godsomsætningen mellem Grønland og den øvrige del af landet meget vel kan gøre det økonomisk fordelagtigt, at KGH's egne anlæg - uanset om de er placeret i København eller provinsen - kun er indrettet med en kapacitet svarende til nogenlunde jævn udnyttelse året rundt, medens spidsbelastningsaktiviteten i sommermånederne søges indpasset i slækkeperioder hos private speditører på en eller flere andre pladser. For en sådan løsning taler også det forhold, at KGH's godsomsætning er meget stærkt stigende, og at det er umuligt med nogenlunde sikkerhed at sige, hvor store anlæg KGH vil have brug for, f. eks. om 25 år, hvis transportfunktionen skal kunne varetages fra en enkelt plads.

Det er klart, at udskibning fra flere havne samtidig vil indebære en række praktiske pro-

blemer for KGH, men uanset at disse problems rækkevidde endnu ikke er tilstrækkeligt belyst gennem en analyse af forsøget i Ålborg i 1966, finder udvalget, på baggrund af de grunde, der taler for afskibning fra andre havne end hovedudskibningshavnen i spidsbelastningsperioder, at måtte tage hensyn til denne mulighed.

Såfremt KGH fortsat skal udføre sin virksomhed fra den nuværende plads, er udflytning af en del af transportfunktionen til andre pladser ikke blot en mulighed, men en nødvendighed, og dette gælder, uanset om KGH ved bassinudfyldning m.v. inden for Handelens nuværende plads kan forøge kapaciteten på pladsen med 50 %, idet dette med den foreliggende godsprognose kun vil *give* tilstrækkelig kapacitet indtil henimod 1970.

Det er imidlertid ikke utænkeligt, at udviklingen inden for skibsfarten kan føre til nye transportformer, som stiller andre krav til de havnemæssige faciliteter end traditionel transport, og eventuelt gør Handelens plads helt uegnet som udskibningssted.

KGH har således over for udvalget oplyst, at man er i gang med undersøgelser af, om det vil være hensigtsmæssigt at gå over til anvendelse af storcontainere i grønlandstrafikken. Undersøgelserne er endnu ikke så vidt fremskredne,

at KGH kan oplyse noget om, hvilken form for storcontainere, der eventuelt kan blive tale om at anvende, et spørgsmål, der er meget afgørende for, hvilke krav der i givet fald vil blive stillet til udskibningshavnen. Således vil eventuel anvendelse af pramme i stedet for almindelige containere med henblik på særlig let og hurtig ekspedition i de grønlandske havne kræve, at der i udskibningshavnen er beskyttede vandarealer i betydeligt omfang til prammes opankring, medens man i tilfælde af, at der benyttes almindelige containere, må råde over et væsentligt større bagareal end ved traditionel transport, formentlig $4\frac{1}{2}$ –5 ha for hvert skib, der skal ekspederes samtidig. Det er dog ikke givet, at hele bagarealet behøver at ligge i direkte tilknytning til kajerne under forudsætning af gode tilkørselsforhold. Behovet for lagerbygninger vil til gengæld blive begrænset, idet containere i vid udstrækning vil kunne erstatte ekspeditionsdepot. De skibe, der i givet fald skal transportere pramme eller containere, vil blive væsentligt større end de, KGH benytter i dag, eventuelt op til omkring 200 m's længde og med en dybdegang på 7-8 m.

Det kan iflg. KGH også tænkes, at en del af Grønlands forsyning med fordel kan indpasses i en linietrafik mellem Danmark og USA/Canada.

KAPITEL V

Udflytning. Muligheder og konsekvenser

A. Undersøgelsens afgrænsning.

Udvalgets undersøgelser omfatter mulighederne for flytning af KGH til byerne Hanstholm, Ålborg, Nørresundby, Frederikshavn og Esbjerg. Af disse er kun Hanstholm nævnt i kommissoriet, medens de andre er udvalgt dels ud fra egnsudviklingsmæssige synspunkter, dels på grundlag af præliminære undersøgelser over havnenes egnethed.

B. Udflytningsmulighederne set ud fra funktionelle synspunkter.

1. Havne- og besejlingsforhold

Udvalget har ikke haft mulighed for at fastlægge dimensioneringen af KGH's anlæg ved en eventuel udflytning. Dette skyldes usikkerheden med hensyn til omfanget af KGH's fremtidige virksomhed, de igangværende overvejelser vedrørende forskellige former for containertrafik og muligheden af, at virksomheden, såfremt der ikke indføres en container-trafik, der kræver samlede afskibninger, med fordel vil kunne henlægge en del af udskibningerne i højsæsonen til andre pladser end hovedudskibningshavnen.

Udvalget har imidlertid, for at kunne give havneadministrationerne i de byer, hvorfra man ønskede nærmere oplysninger om mulighederne for at modtage KGH, et indtryk af størrelsesordenen af de anlæg, KGH eventuelt ville have brug for, fundet det nødvendigt som en arbejdshypotese at opstille ret præcise tekniske specifikationer.

Man har i denne forbindelse valgt at regne med ca. 400 m kaj med en vanddybde på ca. 8 m og et tilstødende grundareal på ca. 32.500 m² med en arealdybde på mindst 70 m. Af hensyn til anvendelsen af større skibe må kajen helst ikke være sammensat af delstrækninger på under 125 m.

Yderligere kajplads, eventuelt med mindre vanddybde, til brug ved oplægning af fiskerfartøjer, der skal klargøres før opsendelse til

Grønland, er ønskelig, men det behøver ikke at være i direkte tilknytning til KGH's plads.

De nævnte kaj arealer er ikke væsentligt større end dem, KGH har på Handelens nuværende plads, men det er udvalgets umiddelbare opfattelse, at en mere hensigtsmæssig placering af pakhusene og i det hele taget bedre udnyttelse end den, der er mulig i København, vil give mulighed for ekspedition af mindst 50 % større godsmængder end de nuværende, hvilket svarer til den forventede godsomsætning mellem Grønland og den øvrige del af landet omkring 1970.

Det må dog understreges, at der her i meget høj grad er tale om et skøn, idet ikke blot pakhusenes udformning, men også lossemateriellets art og hele udviklingen på trafikområdet iøvrigt, herunder eventuelt overgang til container-trafik, vil øve en afgørende indflydelse på sammenhængen mellem behovet for kaj areal og ekspeditionskapacitet.

Under hensyn til den tid, der vil hengå, inden en endelig udflytning kan have fundet sted, har udvalget endvidere i almindelighed haft opmærksomheden henledt på, hvilke videre udvidelsesmuligheder der foreligger. Det er i denne henseende vanskeligt at komme med et præcist udsagn, idet der er usikkerhed både med hensyn til trafikprognosen og med hensyn til havnenes udvidelsesplaner.

Udvalget har på grundlag af de opstillede hovedkrav vedrørende kajer og havnearealer, suppleret med oplysninger om, hvor store pakhusarealer m.v. man forventer, KGH får brug for, gennem Ministeriet for offentlige Arbejder rettet henvendelse til havneadministrationerne i Ålborg, Nørresundby, Frederikshavn og Esbjerg samt til anlægsmyndigheden for Hanstholm havn med anmodning om en redegørelse for, om - og i bekræftende fald hvorledes — de opstillede krav ville kunne opfyldes i den pågældende havn.

Resultatet var, at der af de pågældende byer blev tilkendegivet positiv interesse for tilflytning af Handelens virksomhed, og i en af

Ministeriet for offentlige Arbejder bl. a. på grundlag af besvarelsene udarbejdet udtalelse hedder det, at det som en foreløbig konklusion af de foretagne undersøgelser formentlig kan fastslås, at de af Handelen stillede »tekniske« krav vil kunne opfyldes i alle de 5 undersøgte havne ved gennemførelse af mere eller mindre omfattende nyanlæg.

De modtagne oplysninger om havneforholdene i Hanstholm, Ålborg, Nørresundby, Frederikshavn og Esbjerg er senere blevet suppleret under en udvalgsrejse til de 5 byer i dagene 14.-15. marts 1966. I det følgende skal kort redegøres for, hvilke havnemæssige muligheder der efter de for udvalget foreliggende oplysninger er for at placere Handelens transport-virksomhed i en af de nævnte byer.

Den udbygning af *Hanstholm havn*, som for tiden finder sted, vil ikke give muligheder for at flytte KGH dertil, men i den samlede udbygningsplan for havnen regnes med, at man senere vil anlægge de på tegningen i bilag 6 viste bassiner 2 og 3 med tilhørende kajer, og der vil herved på den i bilaget med rødt indrammede pier 1 kunne skaffes plads til KGH. Den samlede kaj længde vil her udgøre ca. 460 m med en vanddybde på 8,2 m, og arealet vil være på 35.000 m² brutto med en arealdybde på 70 m. Det bemærkes, at arealet på pier 1 under stærk storm må påregnes oversprøjet i større eller mindre udstrækning trods tilstedeværelsen af den indtil 10 m høje bølgeskærm langs vestmolens vestside, således at det ved udformningen af pakhusbyggeri m.v. kan blive nødvendigt at tage særligt hensyn til dette forhold.

Anlægsudgiften kan ikke opgøres, idet en fordeling af de samlede udgifter ved havnebyggeriet på de enkelte havneafsnit måtte blive rent skønsmæssig. Det kan dog nævnes, at alene udgiften til bassin 2, der er en betingelse for udnyttelse af pier 1 i dens fulde længde, anslås til ca. 7 mill. kr., og at fællesomkostningerne ved havnebyggeriet, bl. a. til dækkende værker, er meget betydelige.

En yderligere udvidelse af trafikhavnen i Hanstholm havn uden for rammerne af de på bilag 6 viste dækkende værker må forudses at blive meget bekostelig. Da en imødekommelse af de oven for angivne kapacitetskrav vil indebære, at KGH vil beslaglægge ca. halvdelen af den samlede trafikhavnskapacitet i Hanstholm, og da formålet med i Hanstholm at skabe ikke

blot en fiskerihavn, men også en trafikhavn, har været at åbne nye havnemæssige muligheder for det nordvestjydske erhvervsliv i almindelighed, forekommer det tvivlsomt, om det vil være i overensstemmelse med denne målsætning at reservere så stor en del af den samlede trafikhavnskapacitet for en enkelt stor virksomhed af så speciel art som KGH.

Hertil kommer, at der ved udformningen af Hanstholm havn har måttet træffes et kompromis mellem ønsket om stor mundingsvidde for at lette besejlingen og lille mundingsvidde for at give fornøden ro i havnebassinerne. Den valgte udformning af havnen, der er resultatet af indgående undersøgelser bl. a. med deltagelse af erfarne lodser, kan derfor ikke — indtil praktiske erfaringer måtte vise noget andet — forventes at gøre det muligt at besejle havnen under alle vejrforhold med skibe af den type, som KGH forventer at benytte.

Fordelen for KGH ved at anvende relativt store skibe er så betydelig, at det ville være særdeles kostbart for virksomheden, såfremt man af havnemæssige årsager skulle gå ned i størrelse. Ventetid uden for havnen på grund af uroligt vejr vil være forbundet med meromkostninger og kan tillige indebære en risiko for forsyningssituationen i Grønland, ikke mindst i distrikter, som på grund af isen kun kan besejles en ganske kort periode hver sommer, hvorved dog skal bemærkes, at vejrforhold, som kan skabe vanskeligheder for besejling af Hanstholm havn med store skibe, især må påregnes at forekomme uden for sommerperioden.

Udvalget finder, at sikker besejling af udskibningshavnen med store skibe under alle vejrforhold må tillægges stor betydning for KGH's virksomhed og dermed for hele det grønlandske samfund.

Under hensyn til de ovennævnte forhold finder udvalget ikke at kunne anbefale, at KGH's udskibningsvirksomhed flyttes til Hanstholm havn.

Ålborg havn har tilbudt det i bilag 7 med rødt indrammede område mellem østhavnsbasinet, som ventes færdigt til brug omkring 1. maj 1967, og den kommende Limfjordstunnel. Området er på ialt 35.700 m², hvoraf kajgaderne forventes at ville udgøre 4.700 m².

Herudover vil KGH, såfremt man ønsker det, kunne leje det med grønt indrammede bagareal, som er på 4.400 m². Den samlede

kaj længde er på ca. 345 m, heraf 215 m ved østhavnsbassinet og 130 m ud mod fjorden. Vanddybden vil blive 9,5 m ved begge kajer.

Indtil tunnelarbejdet, formentlig den 1. juni 1969, er afsluttet, vil fjordbolværket og ca. $\frac{2}{3}$ af havnearealet ifølge ekspropriationskendelse være beslaglagt som arbejdsplads for arbejdet med anlæg af Limfjordstunnelen. De i bilaget viste jernbanespor, spor for kraner samt pak-huse er indtegnet af Ålborg havnevesen som illustration af, hvordan arealet eventuelt til sin tid kan tænkes udnyttet.

De samlede investeringer i de til KGH udvalgte arealer (inkl. vej- og sporanlæg) er af Ålborg havnevesen skønsmæssigt opgjort til ca. 7 mill. kr.

Ålborgs havnedirektør har i en redegørelse til udvalget om arealmulighederne for KGH i Ålborg påpeget, at det - såfremt disse arealer måtte blive fundet utilstrækkelige - vil kunne lade sig gøre at frembringe arealer og havneanlæg i ethvert ønsket størrelsesforhold østpå i området ved Romdrup å. Havnen har her inden for de seneste år opkøbt 155 ha jord langs kysten. Der kan dog ikke på nuværende tidspunkt gives terminer for færdiggørelsen af disse anlæg eller oplysninger om omkostningerne.

Såfremt den forventede stigning i godsmængderne til Grønland kan klares ved udskibning fra andre havne end hovedudskibningshavnen i spidsbelastningsperioden om sommeren, må det tilbudte areal i østhavnen imidlertid anses for tilfredsstillende for KGH. Kaj længden svarer ganske vist ikke helt til det opstillede krav om ca. 400 m kaj, men med hensigtsmæssig indretning vil ekspeditions-kapaciteten dog efter alt at dømme kunne blive større end den, der kan tilvejebringes på Hande-lens nuværende plads.

Der vil andetsteds i Ålborg havn kunne sik-res KGH plads til oplægning af skibe.

Den officielle besejlingsdybde for sejlløbene fra Kattegat ind til havneområdet (over Hals Barre) er for tiden 7,8 m, svarende til en fak-tisk vanddybde på 8-8V2 m. Et underudvalg under havnelovskommissionen behandler for tiden spørgsmålet om forøgelse af besejlings-dybden til 9,2-9,5 m.

Isbryderassistance kan være nødvendig under længere frostperioder, men det kan ikke anses for noget større problem, og besejlingsforhol-dene kan betegnes som tilfredsstillende.

I *Nørresundby havn* er alle arealer udlejet, og der er gennem længere tid foretaget bundun-dersøgelser med henblik på en havneudvidelse. Der er ikke plads til udvidelsen inden for køb-stadens grænser, men Nørresundby byråd har indgået overenskomst med sognerådet i nabo-kommunen Sundby-Hvorup, hvorefter der i denne kommune er udlagt ca. 140 ha til frem-tidige havne- og industriområder. En del af disse arealer ejes stadig af private lodsejere, medens en del tilhører Nørresundby og Sund-by-Hvorup i form af et kommunalt fælleseje.

Inden for det kommende havneområde, der er vist i bilag 8, vil KGH selv sagt kunne få al den plads, man har brug for, og der vil ved projekteringen af anlægget kunne tages alle hensyn til KGH's ønsker, f. eks. ønsket om en lang, lige kaj strækning.

Udgiften til etablering af et havneanlæg svarende til de opstillede specifikationer skøn-nes at være af størrelsesordenen 6-8 mill. kr. Heri er ikke medregnet sporbetjening af area-lerne. Nørresundby-Sæby jernbanen nedlægges, og der må derfor eventuelt anlægges en ny sporforbindelse langs fjorden til den nye havn.

Med hensyn til vanddybde og besejlingsfor-hold vil forholdene være de samme som i Ålborg. Det må understreges, at planerne for det nye havneareal endnu er på et rent forbe-redende stade. Der er kun foretaget geotekni-ske undersøgelser af bundforholdene, og de kommende industri- og havnearealer henligger stadig som landbrugsjord. Der kan ikke gives nogen tidstermin for havneanlæggets opførelse.

For *Frederikshavns* vedkommende er frem-lagt flere alternative placeringsmuligheder, der dog alle forudsætter udvidelse af havnen. Frede-rikshavn byråd gjorde allerede i november 1963, d.v.s. før udvalgets nedsættelse, i en hen-vendelse til regering og folketing opmærksom på muligheden for at flytte KGH til Frede-rikshavn og anførte i denne forbindelse, at der ved udvidelse af mellemkajen ved østre inder-havn kunne fremskaffes et areal på 11.000 m² med en 265 m lang kaj. Da dette areal ville være helt utilstrækkeligt, er der senere udar-bejdet 2 andre forslag til placering. Det ene bygger videre på forslaget af november 1963, idet det blot forslås at supplere med forskel-lige mindre kaj strækninger og havnearealer, medens det andet går ud på en udvidelse af fiskerihavnen mod øst og uddybning af denne havns forhavn til de ønskede 8 m, jfr. bilag 9

Den sidstnævnte løsning, der vil give et samlet havneareal på 53.000 m² og to kajstrækninger på henholdsvis ca. 175 og ca. 250 m, vil afgjort være den mest tilfredsstillende for KGH, og da den ifølge oplysninger fra Ministeriet for offentlige Arbejder ikke vil indebære væsentligt større anlægsomkostninger end løsningen med flere, adskilte delarealer og kajstrækninger, er udvalget af den opfattelse, at man ved eventuel udflytning til Frederikshavn må vælge denne.

Anlægsomkostningerne er skønsmæssigt anslået til 6,5 mill. kr. ekskl. sporbetjening af arealet, der i givet fald vil kræve opfyldning af et hjørneareal ind til det, der er tænkt fremskaffet til KGH ved havneudvidelse. Distriktsingeniøren i Frederikshavn har over, for udvalget oplyst, at en realisering af udvidelsesplanerne vil kunne ske i løbet af 1½-2 år.

Såfremt KGH måtte få brug for et større areal end det nævnte, vil et sådant kunne fremskaffes, idet udvidelsesmuligheder foreligger.

Der vil formentlig, f. eks. i fiskerihavnen, kunne skaffes oplægningsplads til fiskerbåde, der skal klargøres før opsendelse til Grønland.

Havnens beliggenhed betyder, at isvanskeligheder kun sjældent forekommer, og besejlingsforholdene må i det hele taget betegnes som gode.

I *Esbjerg havn* findes for øjeblikket ingen ledige kajer og arealer, der vil kunne tilfredsstille Handelens krav. En realisering af de foreliggende udbygningsplaner for den nuværende trafikhavn vil imidlertid give gode muligheder for placering af KGH. Planerne går ud på opfyldning af den i bilag 10 med rødt indrammede del af trafikhavnen. Det samlede kaj areal vil her blive på over 100.000 m², hvoraf KGH skulle have mulighed for at få så meget, man har brug for, f. eks. den trediedel af kajen, der ligger nærmest havneindsejlingen, hvilket ville give en samlet kaj længde på knap 400 m. Vanddybden i trafikhavnen er 8 m ved middelspringtidslavvande.

Hele udbygningen forventes incl. kaj gader, sporanlæg m.v. at ville koste ca. 18 mill. kr., og etableringen vil - når de nødvendige bevillinger foreligger - efter havneingeniørens opfattelse kunne ske på 2-2½ år.

Efter gennemførelsen af trafikhavnsprojektet er der i Esbjerg planer om yderligere navneudvidelser syd for det nuværende havneområde.

Der kan formentlig i fiskerihavnen skaffes oplægningsplads for mindre fartøjer.

Esbjerg havn er isfri, og besejlingsforholdene er gode.

2. Arbejdskraft.

KGH beskæftiger som omtalt i kapitel II ca. 400 tjenestemænd og funktionærer, ca. 100 ugelønnede håndværkere, pakhusarbejdere m.v. og et stort, men stærkt varierende antal daglønnede havnearbejdere (op til 110) på Handelens plads. Hertil kommer, at der på Handelens skibe beskæftiges ca. 200 besætningsmedlemmer.

Såfremt alle KGH's funktioner flyttes til en provinshavn, må man regne med, at KGH her skal have et nogenlunde tilsvarende personel, medens en delvis udflytning, der indebærer, at administrations- og regnskabsfunktionen bliver i København, vil medføre, at kun godt halvdelen af tjenestemand- og funktionærgruppen skal flyttes.

Hvor stor en del af KGH's nuværende personel, der vil være villige til at flytte med ved en eventuel udflytning af virksomheden til en provinshavn, er det vanskeligt at sige noget om. Det vil utvivlsomt være ret afhængigt af, til hvilken by udflytningen sker, men selv ved udflytning til en relativ stor og attraktiv provinsby vil virksomheden næppe under den nuværende arbejdsmarkedssituation kunne fastholde mere end en begrænset procentdel af sit nuværende personale.

Dette vil givetvis i en overgangsperiode medføre væsentlige gener for virksomheden, specielt hvis der skal skaffes erstatning ikke blot for kontorfunktionærer og arbejdere, men også for mere overordnede tjenestemænd og funktionærer, der har været knyttet til virksomheden i mange år og har et indgående kendskab til grønlandske forhold. Ikke mindst med henblik på denne gruppe må der efter udvalgets opfattelse foretages en undersøgelse af mulighederne for at fastholde medarbejderne ved en udflytning, før takten for en eventuel udflytning fastlægges.

En sådan undersøgelse vil have betydning for valget mellem hel eller delvis udflytning, idet der som nævnt i kapitel II ikke er væsentlige ulemper ved udflytning alene af transport-, indkøbs- og salgsfunktionerne, medens administrations- og regnskabsfunktionerne forbliver i København.

For så vidt angår håndværkere, pakhusarbejdere og yngre kontorfunktionærer vil der næppe opstå de helt store problemer for KGH i forbindelse med en udflytning, selv om hovedparten af KGH's nuværende personale inden for disse kategorier vælger at søge anden beskæftigelse i København frem for at flytte.

Der er ganske vist ikke i nogen af de byer, hvortil udflytning overvejes, ledighed af betydning undtagen i vintermånederne, men erfaringerne synes at vise, at den geografiske mobilitet er så stor, at KGH's behov inden for disse personalegrupper ret let vil kunne dækkes, i hvert fald hvis udflytning sker til en by som Esbjerg, Frederikshavn eller Ålborg-Nørresundby. For så vidt angår behovet for pakhusarbejdere, vil det formentlig gå særlig let, idet der i Nord- og Vestjylland er en ret betydelig vinterarbejdsløshed blandt ufaglærte i landdistrikterne, således at et tilbud om fast arbejde må antages at vække stor interesse. Antallet af lager- og pakhusarbejdere under D.A.S.F.'s afdelinger var ifølge oplysninger fra Arbejdsministeriet pr. 1. april 1966 1140 i Ålborg-Nørresundby-området, ca. 700 i Esbjerg og 136 i Frederikshavn.

Med hensyn til KGH's behov for havnearbejdere er problemet væsentlig større, idet virksomheden på grund af det stærkt varierende behov ikke blot sæsonmæssigt, men også fra dag til dag vil have betydelig økonomisk fordel af med kort varsel at kunne skaffe det nødvendige antal arbejdere uden at knytte dem fast til virksomheden. Dette har som omtalt i kapitel II hidtil været muligt i København, men det vil næppe i samme grad kunne lade sig gøre selv i store provinshavne som Esbjerg, Ålborg, Nørresundby og Frederikshavn og formentlig slet ikke i Hanstholm, hvor KGH kunne blive den eneste virksomhed, der anvendte et større antal havnearbejdere.

Ved eventuel placering i Hanstholm må KGH derfor tiltrække havnearbejdere andre steder fra og eventuelt ufaglærte arbejdere fra oplandet i det omfang, optræning kan gennemføres, og betingelsen for, at dette vil være muligt, kan være et løfte om fast arbejde. Hvor mange havnearbejdere, der må knyttes fast til virksomheden, vil afhænge af økonomiske overvejelser, hvor tidstabt for skibene ved ventetid og langsomme ekspedition stilles over for de yderligere havnearbejderlønninger, der er nødvendige, såfremt man i mindre grad søger at udjævne beskæftigelsen. Det må, som følge af de meget store omkostninger ved at lade et skib

ligge stille, på forhånd formodes, at resultatet af sådanne beregninger vil være, at det vil være fordelagtigt at ansætte et antal havnearbejdere næsten svarende til det maksimale behov i årets løb, dog således at spidsbelastning i meget korte perioder, f. eks. som følge af forsinket eller fremrykket skibsanløb i forhold til sejlplanen, søges klaret ved fremskaffelse af havnearbejdere fra andre byer, og, såfremt dette ikke lykkes, ved at lade skibet ligge lidt længere i havn på trods af omkostningerne herved.

Der er i denne forbindelse set bort fra muligheden af at få fjernet de skarpe faggrænser mellem havnearbejdere og lager- og pakhusarbejdere, således at lager- og pakhusarbejdere kan pålægges at hjælpe med losning og lastning, når det er nødvendigt, og havnearbejderne beskæftiges ved lager- og pakhusarbejde, når der ikke er andet at lave. Såfremt en sådan ordning kan etableres, evt. ved lokale overenskomster, vil det ikke mindst i en mindre by som Hanstholm være en væsentlig fordel for KGH.

I Ålborg, Nørresundby, Esbjerg og Frederikshavn må KGH's muligheder for at dække behovet for havnearbejdere uden at knytte dem fast til virksomheden bedømmes som betydelig bedre end i Hanstholm, idet der i disse byer er mulighed for samarbejde med andre store virksomheder om udnyttelse af arbejdsstaben, der ifølge oplysninger fra Arbejdsministeriet pr. 1. april 1966 var på ialt 353 i Ålborg og Nørresundby, ca. 200 i Esbjerg og 145 i Frederikshavn.

Selvom disse samarbejdsmuligheder på forhånd må forventes at være ret gode, idet det over for udvalget er oplyst, at den travleste tid i de pågældende havne er forår og efterår, medens der om sommeren, hvor KGH har brug for særlig mange havnearbejdere, normalt er nogen ledighed, må der givetvis ske en væsentlig forøgelse af antallet af havnearbejdere i de pågældende havne, hvis KGH flyttes dertil, og om det kan ske uden at sikre arbejderne nogenlunde jævn beskæftigelse året rundt kan være tvivlsomt.

I denne forbindelse må det nævnes, at KGH har behov for trænet arbejdskraft til den ret krævende stykgodsekspedition, og derfor lige så lidt kan være tjent med jævnligt at måtte anvende eventuelle ledige inden for andre grupper af ufaglærte, f. eks. fra de omkringliggende landdistrikter, som med at måtte lade skibene ligge stille, fordi der ikke kan skaffes havnearbejdere.

KGH kan derfor ved eventuel udflytning til Esbjerg, Ålborg, Nørresundby eller Frederikshavn blive nødt til, eventuelt i samarbejde med andre virksomheder, at gå ind i en ordning, der sikrer havnearbejderne beskæftigelse året rundt, for at være sikker på altid at kunne skaffe det nødvendige antal kvalificerede folk.

Et særligt arbejdskraftsspørgsmål opstår i forbindelse med de anlægsarbejder, der må foretages i forbindelse med udflytningen. Udvalget må imidlertid på baggrund af de mange eksempler på, at mobiliteten på arbejdsmarkedet er så betydelig, at selv meget store private og offentlige engangsinvesteringer har kunnet gennemføres planmæssigt uden at efterlade et lokalt arbejdsløshedsproblem¹⁾, være af den opfattelse, at anlægsopgaverne også i dette tilfælde vil kunne løses uden større vanskeligheder, uanset til hvilken by man eventuelt vælger at flytte KGH. Det kan i denne forbindelse nævnes, at de 200 mand, der er beskæftiget med havnebygningen i Hanstholm, ret let har kunnet skaffes.

3. Vareforsyning og transport.

Det må som omtalt i kapitel II påregnes, at en flytning af vareindkøbsfunktionen til Nord- eller Vestjylland kan ske uden nogen væsentlig ændring i prisen for de varer, der indkøbes til forsendelse til Grønland, og at eventuelle ulemper ved flytning af produktions- og salgsafdelingen må antages at være af midlertidig karakter.

Både med hensyn til vareindkøb og afsætning af grønlandske produkter må dog gælde, at placering i eller i nærheden af en større by vil indebære visse fordele, og at også gode trafikforbindelser har betydning. I denne forbindelse kan f. eks. nævnes, at KGH i København har gode muligheder for at trække på leverandørernes lagerplads, og sikkert også ville have visse muligheder i så henseende i en større provinsby som Ålborg-Nørresundby eller Esbjerg og måske også i Frederikshavn, mens man i hvert fald i Hanstholm, hvor der er langt til den nærmeste by med stort vareudvalg og ingen jernbaneforbindelse, måtte regne med at skulle have væsentligt større varelagre, og dermed større samlet pakhushkapacitet.

¹⁾ Jfr. i denne forbindelse eksemplerne på side 24 i 1. betænkning fra udvalget vedr. udflytning af statsinstitutioner.

4. Konklusion.

Der er efter udvalgets opfattelse ikke set ud fra funktionelle synspunkter væsentlige hindringer for at flytte KGH til enten Ålborg, Nørresundby eller Esbjerg på et tidspunkt, hvor de nødvendige havneudvidelser i den eventuelle tilflytterby kan være gennemført.

Udflytning til Frederikshavn vil formentlig medføre noget større problemer, specielt hvad angår arbejdskraft og vareforsyningsforhold, og disse hensyn taler i endnu højere grad mod udflytning til Hanstholm.

C. Finansielle problemer i forbindelse med hel eller delvis udflytning.

Vurderingen af de finansielle problemer i forbindelse med eventuel udflytning støder på mange vanskeligheder, hvoraf en af de største er, at det er umuligt at vide med større sikkerhed, hvor meget pladsen i København, der har været i Den kgl. grønlandske Handels eje i næsten to hundrede år, vil kunne indbringe ved eventuelt salg. Ved en pr. 1. august 1966 foretaget omvurdering er ejendomsværdien af vurderingsmyndighederne ansat til 16,5 mill. kr., heraf knap 4,6 mill. kr. i grundværdi. Københavns Havnevesen har imidlertid anslået værdien af havneareal og bolværker til 6,2-7,8 mill. kr., og udvalget mener bl. a. på baggrund heraf ikke at kunne udelukke, at handelsværdien vil være væsentligt større end den ansatte ejendomsværdi.

Ved en eventuel delvis udflytning, hvor KGH's administrations- og regnskabsfunktioner bliver i København, opstår spørgsmålet om, hvorvidt disse funktioner fortsat skal varetages fra Handelens plads, eller det vil være fordelagtigt at afhænde hele KGH's plads, inkl. bygninger, og opføre, købe eller leje kontorlokaler andetsteds i byen. Dette spørgsmål kan formentlig kun afgøres under konkrete salgsforhandlinger.

Såfremt de eksisterende kontorlokaler på Handelens nuværende plads ved salg i tilknytning til den øvrige del af anlægget kan indbringe så høj en pris, at det vil være fordelagtigt at skaffe kontorlokaler andetsteds, må det rent umiddelbart forekomme sandsynligt, at fuldstændig udflytning fra et finansielt synspunkt må foretrækkes for delvis udflytning, idet prisen på kontorlokaler gennemgående er mindre i provinsen end i København. I 1. betænkning fra Udvalget vedrørende udflytning

af statsinstitutioner, hvor virkningerne på investeringer og driftsudgifter af en udflytning i kap. 3 er behandlet i mere generel form end her, beregnes forskellen mellem anskaffelsesomkostningerne for statsbygninger i hovedstaden og provinsen dog kun at være nogle få procent.

Da det som følge af usikkerheden med hensyn til omfanget af KGH's fremtidige virksomhed, mulighederne for at opnå fordele ved udskibning fra flere pladser samtidig og hele den almindelige udvikling på transportområdet, er umuligt at forudsige, hvor store investeringer man ved eventuel hel eller delvis udflytning vil vælge at foretage i havneanlæg, pakhuse og kontorer samt servicelokaliteter som folkerum, marketenderi, værksteder m. v., har udvalget alene beskæftiget sig med spørgsmålet om, hvad det ved eventuel udflytning vil koste at tilvejebringe anlæg af nogenlunde samme størrelsesorden, som KGH for øjeblikket har til rådighed i København. En sådan beregning, hvori alle de mange forskelligartede fremtidsperspektiver for grønlandstrafikken negligeres, kan naturligvis kun blive af begrænset værdi til belysning af de investeringsmæssige konsekvenser af en eventuel udflytning, men sammenholdt med den skønnede værdi af Handelens nuværende plads er resultatet dog ikke uden interesse.

Det må indledningsvis nævnes, at KGH ikke som i København ved eventuel udflytning vil blive ejer af havneareal, bolværker m. v., men kun af pakhuse og andre bygninger på arealet. Såfremt udflytning sker til Esbjerg, Frederikshavn eller Hanstholm, d.v.s. til en statshavn, er dette forhold fra et finansielt synspunkt uden betydning, idet investeringsudgiften i forbindelse med tilvejebringelse af havneareal, bolværker og andre faciliteter afholdes af statskassen, uanset om havnen eller KGH står anført som ejer, medens betaling af havneafgifter alene får karakter af posteringer på henholdsvis KGH's og den pågældende havns statsregnskabskonti. Hvis KGH flyttes til Ålborg eller Nørresundby, vil udgifter til investeringer i havneanlæg blive afholdt af den pågældende havn, medens der til gengæld fremover må anvendes statsmidler til betaling af arealleje, havne- og brotakster m. v.

Investeringsudgiften i forbindelse med tilvejebringelse af havneanlæg, svarende til de af udvalget som arbejdshypotese opstillede specifikationer, skønnes i såvel Ålborg og Nørresundby som i Frederikshavn at være af størrelsesordenen 6–8 mill. kr. I Esbjerg og Hanstholm

indgår opførelsen af det havneanlæg, KGH eventuelt skal overtage, i større samlede projekter. I Esbjerg vil den planlagte havneudvidelse koste omkring 18 mill. kr., og da KGH som tidligere nævnt formentlig ville have brug for omkring $\frac{1}{3}$ af dette areal, må investeringsudgiften her antages at være nogenlunde den samme som i Ålborg, Nørresundby og Frederikshavn. En fordeling af den samlede anlægsudgift for Hanstholm havn på de enkelte havneafsnit måtte blive rent skønsmæssig, men man ville under alle omstændigheder nå til et væsentligt højere tal end i de øvrige byer.

Hvorvidt det fra et finansielt synspunkt vil være fordelagtigt at vælge udflytning til Ålborg eller Nørresundby frem for til en af statshavnene for dels at undgå udgiften til havneinvesteringer, dels fremtidige udgifter til vedligeholdelse, må naturligvis især afhænge af, hvor store areallejer, havne- og brotakster der fremover må betales. Dette kan imidlertid vanskeligt forudses, da det i høj grad afhænger af udviklingen i godsomsætningen til Grønland fremover. Med KGH's nuværende omsætning og de gældende havne- og brotakster i Ålborg kan beløbet anslås til ca. 600.000 kr. årligt, heraf 200.000 kr. i arealleje.

Udvalget har bl. a. til brug ved vurderingen af bygningsinvesteringerne ved eventuel udflytning indhentet en udtalelse fra arkitekt- og ingeniørfirmaerne Tyge Holm & F. Grut og B. Højlund Rasmussen, der har opført KGH's nyeste pakhus og således har et godt kendskab til KGH's virksomhed.

Arkitektfirmaet giver efter en nøje gennemgang af de eksisterende pakhuse og deres anvendelighed udtryk for den opfattelse, at man i et nyere og mere hensigtsmæssigt udformet byggeri - helst i ét plan - ville kunne opnå en kapacitet svarende til de nuværende 13.700 m² med et areal på knap 12.000 m². Det fremhæves dog samtidig, at KGH ved eventuel udflytning - alt efter til hvilken by udflytning sker — vil have behov for større salgsvarelagre end i København, fordi man ikke i så høj grad kan påregne at kunne trække på leverandørernes lagerplads, og at det også kan blive nødvendigt for KGH at opføre eget fryserum. Det foreslås, at man som følge heraf kalkulerer med et samlet pakhusareal på 15.500 m², heraf 1.000 m² fryserum.

Af servicelokaliteter regner arkitektfirmaet med folkerum og marketenderi på i alt 1.050 m² og værksteder, truckgarager m. v. samt var-

mecentral på i alt 1.100 m². Dette er væsentligt mindre, end KGH råder over på Handelens plads, hvilket bl. a. skyldes, at KGH næppe ved eventuel udflytning som i København vil indrette eget skibstømrerværksted.

KGH råder som nævnt i kap. IV over et samlet kontorareal på knap 10.000 m², hvoraf 2.750 m² er lejede arealer uden for Handelens plads. Ved udflytning af hele KGH's virksomhed må man formentlig regne med, at man i tilflytterbyen vil have behov for kontorarealer af lignende størrelsesorden. Ved udflytning alene af transport-, indkøbs- og salgsfunktionerne må behovet for kontorarealer antages at fordele sig nogenlunde ligeligt på tilflytterbyen og København.

Ved fuldstændig udflytning af hele KGH's virksomhed vil de samlede bygningsinvesteringer formentlig — selv om man undlader at tage hensyn til, at stigende godsomsætning må antages at betyde, at KGH på det eventuelle udflytningstidspunkt må have større bygningsmæssige faciliteter, end man råder over nu - andrage et beløb på omkring 30-35 mill. kr., hvilket sammen med de ca. 7 mill. kr. til havneanlæg giver et samlet investeringsbeløb af størrelsesordenen 40 mill. kr., d.v.s. noget mere end det dobbelte af, hvad KGH's nuværende plads er sat til i ejendomsværdi. Ved denne sammenligning er dog ikke taget hensyn til, at KGH i København som nævnt dækker godt 1/4 af behovet for kontorarealer ved leje af lokaler, som ved udflytning vil kunne overtages af andre, og heller ikke til den forøgelse af værdien af Handelens plads, der vil følge af de i kap. IV omtalte anlægsarbejder i 1966 og 1967. Iøvrigt må det understreges, at der i sammenligningen indgår en lang række elementer af en skønsmæssig karakter, og at den ikke har større relevans, hvis stigende godsmængder og overgang til containertrafik medfører, at Handelens nuværende plads bliver uegnet til brug for KGH, og at man på den nye udskibningsplads må råde over havneanlæg og bygninger med en helt anden dimensionering end forudsat ved beregningen af investeringsbeløbet.

De driftsøkonomiske konsekvenser af en eventuel udflytning kan lige så lidt som de investeringsmæssige bedømmes med større sikkerhed.

Der er næppe tvivl om, at driftsomkostningerne i de år, flytningen står på, vil være ekstraordinært høje, bl. a. som følge af udgifter til transport og kommunikation mellem Køben-

havn og virksomhedens nye hjemsted og udgifter i forbindelse med ansættelse og oplæring af nyt personale til erstatning for de, der ikke har ønsket at flytte med.

Da personaleproblemerne som nævnt må antages at blive mindst ved udflytning til en relativt stor provinsby, må udflytning til Ålborg-Nørresundby-området eller Esbjerg formodes at give færrest ekstraomkostninger i overgangsperioden under og lige efter en eventuel udflytning.

På længere sigt kan det antages, at driftsomkostningerne kan blive noget lavere i en provinsby, end de ville have været ved forbliven i København. I den forbindelse er der måske især grund til at nævne det noget lavere lønniveau i provinsen og den ganske vist beskedne besparelse i sejltid ved eventuel placering i Nordjylland, jfr. kap. II, side 12. Der er heller ingen tvivl om, at en mere hensigtsmæssig udformning af havneanlæg, pakhuse m. v. end på KGH's nuværende plads vil påvirke omkostningerne i nedadgående retning. Til gengæld vil der ved en udflytning være andre faktorer, som må antages at virke i retning af forøgede omkostninger, f. eks. vanskelighederne ved i en mindre by at variere antallet af beskæftigede havnearbejdere, behovet for trods afstanden at opretholde et nært samarbejde med myndigheder og institutioner i København og specielt ved placering i Hanstholm eller Frederikshavn forøget afstand til større grossistvirksomheder med deraf følgende ekstra transport- og lageromkostninger.

D. Samfundsøkonomiske, herunder især regionale, virkninger af hel eller delvis udflytning.

En eventuel udflytning af KGH's virksomhed vil naturligvis medføre langt større investeringer i tilflytterbyen end de statsinvesteringer, der blev nævnt i det foregående afsnit. Der vil således blive behov for et stort antal boliger og udvidet offentligt servicebyggeri til tilflytterne fra København og andre dele af landet. Anlægsaktiviteten i forbindelse med en eventuel udflytning vil blive forstærket af udflytningens sekundære virkninger på aktiviteten i området, og ved udflytning af hele KGH's virksomhed vil den formentlig alt i alt blive på 100-150 mill. kr.

Samtidig vil investeringstempoet naturligvis afsvækkes i København, hvor der ved en eventuel udflytning frigøres havne- og pakhusarealer, boliger m. v., og det nævnte tal har derfor

kun interesse som udtryk for størrelsesordenen af den regionale forskydning i den samlede investeringsaktivitet, der vil være resultatet af en eventuel udflytning.

De store investeringer vil i udflytningsperioden give anledning til en kraftig beskæftigelses- og indkomstekspansion i tilflytterområdet.

Af større interesse er dog en eventuel udflytnings mere langsigtede virkninger på indkomst og beskæftigelse. Dette spørgsmål er undersøgt af landsplanudvalgets sekretariat, jfr. bilag 11. Det fremgår af denne undersøgelse, at udflytning af hele KGH's virksomhed til et større byområde som Ålborg-Nørresundby må antages at medføre en befolkningsforøgelse i området på ca. 2.000 personer. Ved delvis udflytning, hvor administrations- og regnskabsfunktion forbliver i København, reduceres dette tal med ca. 40 %. I beregningen er ikke medregnet virkningerne af en eventuel omlægning af KGH's indkøb af varer til Grønland ved en udflytning. Disse virkninger er overordentlig vanskelige at vurdere, men tænker man sig, at blot halvdelen af KGH's nuværende indkøb i København, der er af størrelsesordenen 100 mill. kr., flyttes til f. eks. Ålborg, er det klart, at det selv med forholdsvis lave avancer ved salg til

en stor aftager som KGH kan have en ikke ubetydelig virkning på beskæftigelse og indkomstdannelse hos grossister og tildels også producenter.

Ved udflytning til en mindre by vil den afledte virkning på indkomst og beskæftigelse blive noget mindre i selve byen og det nærmeste opland, idet de begrænsede indkøbsmuligheder vil betyde, at virkningen spredes over et større område, og især til de nærmeste større byer.

Det er klart, at der for landet som helhed lige så lidt er tale om nogen større nettovirkning, når man ser på beskæftigelse og indkomstdannelse som på investeringsaktiviteten. En betydelig nettovirkning ville ikke blot forudsætte overefterspørgsel efter arbejdskraft i København, men også egnet ledig og immobil arbejdskraft i udflytterbyen. Den sidstnævnte forudsætning er kun i ringe grad opfyldt, og der vil derfor ved en eventuel udflytning hovedsagelig blive tale om regionale forskydninger i befolkningsudvikling og økonomisk vækst.

En sådan regional forskydning af aktiviteten fra København til de områder i provinsen, hvor aktiviteten er mindst, d.v.s. egnsudvikling, kan være ønskelig af økonomiske og sociale grunde.

KAPITEL VI

Sammenfatning

KGH's beliggenhed i København er som omtalt i kap. I tildels historisk begrundet.

Under analysen af KGH's nuværende organisation og virksomhed i kap. II fremdrages dog også aktuelle fordele ved denne beliggenhed. KGH's administrationsafdeling har således behov for hyppige personlige kontakter med departementet, GTO og forskellige andre statsinstitutioner og udenlandske repræsentationer, som alle er beliggende i København.

For de andre afdelingers vedkommende er fordelene ved placering i hovedstaden mere tvivlsom. Transportafdelingen er således mere afhængig af gode havne- og pakhusforhold end af en bestemt geografisk placering. Dog vil et særligt arrangement i København til varetagelse af person- og ekspresgodstransporten med fly vise sig nødvendigt, såfremt transportfunktionen flyttes fra København.

Salgsafdelingen og en del af indkøbsafdelingen vil kunne fungere på forsvarlig måde adskilt fra transportafdelingen, men det vil dog ved udflytning af transportafdelingen være en fordel, at disse to afdelinger flytter med. Betænelighederne ved en udflytning af indkøbs- og salgsafdelingerne er imidlertid heller ikke store, idet de vanskeligheder og ekstraomkostninger, der vil opstå i forbindelse hermed, i det store og hele må antages at være af midlertidig karakter og forsvinde, når der er knyttet kontakter til aftagere og leverandører i tilflytterområdet. I denne forbindelse spiller det dog en ikke uvæsentlig rolle, hvortil udflytning sker, idet placering i eller i nærheden af en større by må antages at indebære fordele både med hensyn til vareindkøb og afsætning af grønlandske produkter, ligesom gode trafikforbindelser vil have betydning.

Regnskabsafdelingen har kontakt med alle KGH's forskellige funktioner, men med de kommunikationsmidler, der rådes over idag, må denne afdelings placering være af underordnet betydning. Det forekommer dog mest hensigtsmæssigt, at afdelingen placeres i forbindelse med administrationsafdelingen.

Konklusionen på analysen af de enkelte funktioner og deres indbyrdes sammenhæng er, at KGH's nuværende organisatoriske form og varetagelsen af de opgaver, som idag er pålagt Handelens enkelte funktioner, ikke er til hinder for, at en udflytning fra København af hele KGH's virksomhed kan finde sted, ligesom en delvis udflytning uden væsentlige ulemper vil kunne praktiseres, i hvilket tilfælde en samlet udflytning af transport-, indkøbs- og salgsafdelingerne bør foretrækkes.

I kap. III behandles spørgsmålet om KGH's fremtidige virksomhed.

Der redegøres i denne forbindelse for udtalelser herom i betænkningen fra Grønlandsudvalget af 1960, hvori der bl. a. gives udtryk for den opfattelse, at KGH foreløbig må fortsætte sin virksomhed, og at staten gennem KGH's virksomhed fortsat må være en betydende faktor inden for det grønlandske erhvervsliv.

Endvidere omtales en af KGH udarbejdet prognose for godsomsætningen mellem Grønland og den øvrige del af landet i årene frem til 1975. Ifølge den pågældende prognose, der bl. a. bygger på G. 60's udviklingsplan for tiårsperioden 1966-75, må det forventes, at godsomsætningen næsten vil fordobles i perioden 1966-75.

Til slut gøres opmærksom på, at de private næringsdrivende i de senere år har gjort sig stadig stærkere gældende inden for butikshandel og produktion i Grønland, og at det ikke kan udelukkes, at der også på trafikområdet vil ske en udvikling mod privat drift. Da en samlet planlægning og gennemførelse af besejlingen af Grønland må anses for det mest rationelle set fra et økonomisk synspunkt, forudsættes det dog, at KGH fremover fører en sådan fragtratepolitik, at Handelen fortsat dækker den væsentligste del af transportbehovet.

I kap. IV beskrives KGH's nuværende plads og de eksisterende udvidelsesmuligheder, og i kap. V mulighederne for og konsekvenserne af eventuel udflytning.

Den kraftigt stigende godsomsætning mellem Grønland og den øvrige del af landet har bevirket, at kapaciteten på Handelens nuværende plads er blevet utilstrækkelig i spidsbelastningsperioden om sommeren, og såvel i 1965 som i 1966 er ca. $\frac{1}{5}$ af lasterne til Grønland af skibet fra Frihavnen, ligesom der i 1966 som et forsøg foretages udskibninger til de nordgrønlandske byer Umanak og Upernavik fra Ålborg havn.

KGH forventer, at kapaciteten på Handelens nuværende plads ved forskellige anlægs- og byggearbejder, der påregnes udført i 1966 og 1967, kan forøges med 50 %. Dette forudsætter dog muligvis en vis forøgelse af pakhuskapaciteten. Da der i godsprognosen som nævnt regnes med, at godsmængderne vil stige med næsten 100 % inden 1975, kan den kapacitetsreserve, der herved opnås, imidlertid, selv med afskibninger fra andre pladser i nuværende omfang, kun anses for tilstrækkelig indtil ca. 1970. Såfremt KGH efter den tid skal udføre sin virksomhed fra den nuværende plads, vil det være nødvendigt i stadig stigende omfang at foretage udskibninger også fra andre pladser i sommermånederne.

Efter udvalgets opfattelse giver de hidtil indvundne erfaringer ikke tilstrækkeligt grundlag for en bedømmelse af, om en sådan løsning kan anses for hensigtsmæssig.

Usikkerheden på dette punkt forstærkes af, at der for tiden på KGH foretages undersøgelser med henblik på eventuel overgang til container-trafik, og at disse synes at vise, at samlede afskibninger fra en enkelt plads er en af betingelserne for, at der vil kunne opnås besparelser ved denne trafikform. Hvilke krav, en eventuel overgang til containere i grønlandstrafikken iøvrigt vil stille til udskibningshavnen, kan ikke siges på nuværende tidspunkt, da det bl. a. vil være meget afhængigt af valget af container-type. Det må dog anses for særdeles tvivlsomt, om Handelens nuværende plads ville være egnet.

Udvalget har på baggrund af de nævnte usikkerhedsmomenter med hensyn til udviklingen i grønlandstrafikken ikke haft mulighed for at bedømme dimensioneringen af KGH's anlæg ved en eventuel udflytning. Efter — som omtalt i indledningen til betænkningen — at have begrænset undersøgelserne til at omfatte mulighederne for flytning af KGH til byerne Hanstholm, Ålborg, Nørresundby, Frederikshavn og Esbjerg, har man imidlertid for at

kunne give havneadministrationen i disse byer et indtryk af størrelsesordenen af de anlæg, KGH eventuelt ville have brug for, fundet det nødvendigt som en arbejdshypotese at opstille ret præcise tekniske specifikationer og i den forbindelse valgt at regne med et havneareal på ca. 32.500 m² og en samlet kaj længde på ca. 400 m med en vanddybde på ca. 8 m, hvilket efter udvalgets opfattelse ved hensigtsmæssig placering og udnyttelse af pakhusene skulle give mulighed for ekspedition af noget større godsmængder, end der, efter alle udvidelsesmuligheder på Handelens plads er udnyttet, vil kunne ekspederes herfra. Samtidig har man dog i erkendelse af, at kravene til udflytningshavnen højst sandsynligt på udflytningstidspunktet vil være væsentligt anderledes, haft opmærksomheden henledt på, hvilke videre udvidelsesmuligheder der foreligger i de enkelte havne.

Som det fremgår af redegørelsen for havne- og besejlingsforholdene i Hanstholm, Ålborg, Nørresundby, Frederikshavn og Esbjerg på siderne 21-23, vil det i alle disse byer være muligt ved gennemførelse af mere eller mindre omfattende nyanlæg af fremskaffe havne- og kaj arealer nogenlunde svarende til de opstillede specifikationer, og investeringerne i forbindelse hermed synes stort set at ville være lige store i alle byerne, bortset fra Hanstholm. Også et eventuelt krav om større havnearealer vil kunne imødekommes i alle havnene. I Hanstholm vil dette dog kun kunne ske ved enten yderligere at begrænse den del af den planlagte trafikhavn, der kan stilles til rådighed for det private erhvervsliv, eller ved at foretage en udvidelse af trafikhavnen uden for rammerne af de på bilag 6 viste dækkende værker, hvilket formentlig ville blive særdeles bekosteligt.

Besejlingsmæssigt må forholdene anses for at være gode i såvel Esbjerg og Frederikshavn som i Ålborg og Nørresundby. I de 2 sidstnævnte byer kan isbryderassistance være nødvendig under længere frostperioder, men det kan ikke anses for noget større problem.

I Hanstholm havn har man endnu ikke det fornødne erfaringsgrundlag for en sikker bedømmelse af besejlingsforholdene. Ifølge oplysninger, udvalget har modtaget fra Ministeriet for offentlige Arbejder, kan det imidlertid ikke forventes, at det vil være muligt under alle vejrforhold at besejle havnen med skibe, som udnytter den fulde vanddybde.

Da udviklingen inden for grønlandstrafikken går i retning af stadig større skibe, og ven-

tetiden uden for havnen på grund af uroligt vejr er forbundet med meromkostninger og måske tillige kan indebære en risiko for forsyningssituationen i de grønlandske distrikter, som på grund af isen kun kan besejles en kort periode hver sommer, må hensynet til sikker besejling af udskibningshavnen med store skibe i alt slags vejr tillægges betydelig vægt.

Ikke blot de havne- og besejlingsmæssige forhold i tilflytterbyen, men også mulighederne for at skaffe den fornødne arbejdskraft har betydning for, om KGH efter en eventuel udflytning vil kunne virke på tilfredsstillende måde.

Problemerne knytter sig i denne forbindelse især til 2 personalegrupper, nemlig havnearbejderne og de overordnede tjenestemænd og funktionærer, der har været knyttet til virksomheden i mange år og har et indgående kendskab til grønlandske forhold. For så vidt angår håndværkere og pakhusarbejdere samt yngre kontorfunktionærer vil der derimod formentlig kun i en kort overgangsperiode opstå problemer, selv om hovedparten af KGH's personale inden for disse kategorier skulle vælge at søge anden beskæftigelse i København frem for at flytte til en provinsby.

KGH har på grund af sit stærkt varierende behov for havnearbejdere ikke blot sæsonmæssigt, men også fra dag til dag - behovet varierer erfaringsmæssigt fra 0-110 - betydelig økonomisk fordel af med kort varsel at kunne skaffe det nødvendige antal arbejdere uden at knytte dem fast til virksomheden. Det har hidtil været muligt i København, men vil næppe i samme grad kunne lade sig gøre i en provinsby, især ikke i en mindre havn som Frederikshavn eller Hanstholm, hvor muligheden for samarbejde med andre store virksomheder om udnyttelse af havnearbejderstaben er begrænset.

Såfremt de eksisterende faggrænser mellem havnearbejdere og lager- og pakhusarbejdere kan fjernes, eventuelt ved en lokal overenskomst, vil dette dog formindske vanskelighederne betydeligt.

Ønsket om ved eventuel udflytning at beholde det mere overordnede personale med særligt grønlandskendskab i virksomheden tilgodeses formentlig bedst ved flytning til en større provinsby. Især med henblik på denne personalegruppe må der dog efter udvalgets opfattelse foretages en undersøgelse af mulighederne for at fastholde medarbejderne ved en udflytning, før udflytningstakten fastlægges. En sådan undersøgelse kan eventuelt også have be-

tydning for valget mellem hel eller delvis udflytning, idet der som nævnt ikke er væsentlige ulemper ved udflytning alene af transport-, indkøbs- og salgsfunktionerne, medens administrations- og regnskabsfunktionerne, der beskæftiger ca. halvdelen af tjenestemand- og funktionærgruppen, forbliver i København.

De finansielle konsekvenser af en eventuel udflytning kan som omtalt i afsnit C i kap. V ikke bedømmes med større sikkerhed.

Investeringsudgiften i forbindelse med tilvejebringelse af havneanlæg og bygninger med en kapacitet nogenlunde svarende til, hvad KGH i dag råder over på Handelens plads, i en af de undersøgte provinshavne anslås til at være af størrelsesordenen 40 mill. kr. eller noget mere end det dobbelte af, hvad Handelens plads er vurderet til.

Rent bortset fra den usikkerhed, der knytter sig til dette skøn, er det imidlertid et spørgsmål, hvor stor relevans det har, idet stigningen i godsmængderne og perspektiverne med hensyn til container-trafik som nævnt kan betyde, at Handelens nuværende plads bliver uegnet til brug for KGH, og at man på den nye udskibningsplads vil vælge en helt anden dimensionering af havneanlæg og bygninger end forudsat ved beregningen af investeringsbeløbet.

Hvad driftsomkostningerne angår er der næppe tvivl om, at disse i de år, hvor en eventuel udflytning står på, vil være ekstraordinært høje, medens det på længere sigt ikke kan udelukkes, at de kan blive noget lavere i en provinsby, end de ville have været ved forbliven i København.

Der vil næppe hverken med hensyn til investerings- eller driftsudgifter være særlig stor forskel mellem de undersøgte provinshavne. Dog må det antages, at man ved udflytning til Hanstholm, hvor der er langt til den nærmeste by med stort vareudvalg og ingen jernbaneforbindelse, må regne med noget større pakhusinvesteringer end ved udflytning til en af de større byer og også ekstra transport- og lageromkostninger.

Lignende synspunkter kan - omend i mindre grad - gøres gældende med hensyn til Frederikshavn.

Ved udflytning til Ålborg eller Nørresundby frem for til en af statshavnene undgår staten udgifter til anlæg og vedligeholdelse af selve havneanlægget, men må til gengæld fremover betale arealleje samt havne- og brotakster.

I kap. V omtales til slut de samfundsøkon-

miske, herunder især de regionale, virkninger af hel eller delvis udflytning.

En udflytning af hele KGH's virksomhed til et større byområde som Ålborg-Nørresundby anslås at ville medføre en befolkningsforøgelse i området på ca. 2.000 personer. Ved udflytning til en mindre by vil befolkningstilvæksten ske ikke blot i selve byen og oplandet, men også i de nærmeste større byer. Såfremt der vælges delvis udflytning, hvor administrations- og regnskabsfunktionerne forbliver i København, reduceres de regionale forskydninger i befolkningsudviklingen med ca. 40 %

Udvalget er af den opfattelse, at der ikke, hverken set ud fra funktionelle eller økonomiske synspunkter, er væsentlige ulemper ved gradvist at flytte KGH til enten Ålborg, Nørre-

sundby eller Esbjerg på et tidspunkt, hvor de nødvendige havneudvidelser i den eventuelle tilflytterby kan være gennemført. Vurderingen af fordele og ulemper ved en sådan flytning er imidlertid så afhængig af, hvilken hypotese der opstilles med hensyn til udviklingen inden for grønlandstrafikken i de kommende år, og hvilken vægt der tillægges egnsudviklingssynspunkter, at udvalget ikke finder at kunne foretage en afvejning.

Udflytning til Frederikshavn vil efter udvalgets opfattelse medføre noget større problemer end udflytning til Ålborg, Nørresundby eller Esbjerg, hvad angår arbejdskraft og vareforsyningsforhold, og Hanstholm må i næsten alle henseender anses for mindre egnet til at modtage KGH end de øvrige byer, undersøgelsen omfatter.

DEN GEOGRAFISKE FORDELING AF KGH'S INDKØB AF VARER TIL GRØNLAND I 1963

Varebetegnelse	I alt	I alt	I alt	Udland				Sjælland			Fyn			Jylland			Bemærkninger
	1000 kr.	tons	kb.	1000 kr.	tons	kb.	Bemærkninger	1000 kr.	tons	kb.	1000 kr.	tons	kb.	1000 kr.	tons	kb.	
Mel og gryn	2.000	2.800	.	111	140	.	Ris fra Italien	1.589	2.360	.	200	200	.	100	100	.	
Sukker	2.600	2.030	.	66	30	.	Kandis og sirup	2.534	2.000	.	.	.	.	.	.	.	
Kaffe	350	50	.	100	23	.	Brasilien	250	27	.	.	.	.	.	.	.	
The	175	20	.	.	.	.		175	20	.	.	.	.	.	.	.	
Andre kolonialvarer	1.500	.	.	20	.	.		1.435	.	.	15	.	.	30	.	.	
Frosset hvalkød	100	25	.	100	25	.	Norge	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Røgede kødvarer o. l.	300	.	.	.	.	.		300	.	.	.	.	.	.	.	.	
Frosset kød og fjerkræ ..	1.600	160	.	.	.	.		1.600	160	.	.	.	.	.	.	.	
Andre frysevarer	150	.	.	.	.	.		150	.	.	.	.	.	.	.	.	
Diverse konserver	3.000	475	.	275	100	.	Frugtkonser- ves fra U.S.A.	1.625	320	.	725	40	.	375	15	.	
Tørmælk og kondenseret mælk samt piskefløde ..	1.400	312	.	64	22	.	Piskeflødeer- statning fra Norge	1.336	290	.	.	.	.	.	.	.	
Ost	350	70	.	.	.	.		350	70	.	.	.	.	550	80	.	
Smør	550	80	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	
Æg	225	55	.	.	.	.		225	55	.	.	.	.	.	.	.	
Margarine	875	310	.	.	.	.		825	293	.	.	.	.	50	17	.	
Kiks og biscuits	1.550	625	.	.	.	.		1.100	520	.	.	.	.	450	105	.	
Chokolade og sukker- varer	1.600	170	.	.	.	.		1.450	150	.	.	.	.	150	20	.	
Malt og humle	90	45	.	.	.	.		40	40	.	50	5	.	.	.	.	
Øl og mineralvand	4.700	11.000	.	.	.	.		4.700	11.000	.	.	.	.	.	.	.	
Spiritus	700	120	.	.	.	.		700	120	.	.	.	.	.	.	.	
Vin	950	175	.	.	.	.		890	157	.	60	18	.	.	.	.	
Tobaksvarer og rygeartik- ler	3.650	85	.	.	.	.		3.400	79	.	.	.	.	250	6	.	
Diverse koloniallignende varer	250	80	.	.	.	.		250	80	.	.	.	.	.	.	.	Denat. sprit, tændst., stea- rinlys o. l.
Toiletartikler	500	30	.	.	.	.		500	30	.	.	.	.	.	.	.	
Vaske og rengøringsartik- ler	600	200	.	.	.	.		600	200	.	.	.	.	.	.	.	

DEN GEOGRAFISKE FORDELING AF KGH's INDKØB AF VARER TIL GRØNLAND I 1963

(fortsat)

Varebetegnelse	I alt	I alt	I alt	Udland				Sjælland			Fyn			Jylland			Bemærkninger
	1000 kr.	tons	kb.	1000 kr.	tons	kb.	Bemærkninger	1000 kr.	tons	kb.	1000 kr.	tons	kb.	1000 kr.	tons	kb.	
Medicinalvarer o. l.	300	.	.	.	.	.	.	300	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Danske kartofler	600	1.200	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	600	1.200	.	.
Udenlandske kartofler....	260	300	.	260	300	.	Fra Italien	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Grøntsager	220	200	.	.	.	.	.	220	200	.	.	.	.	.	.	.	.
Frugt.....	875	375	.	.	.	.	.	875	375	.	.	.	.	.	.	.	.
Tørret frugt	670	.	.	525	195	.	Fra Græken- land og U.S.A.	135	.	.	10	.	.	.	.	.	.
Bøger og tidsskrifter	350	.	.	.	.	.	.	350	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Papir, tryksager og kon- torartikler	2.500	.	.	.	.	.	.	2.450	.	.	50	.	.	.	.	.	.
Galanterivarer og råvarer dertil.....	320	.	.	20	.	.	Norge og Island	300	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Fotoartikler	200	.	.	.	.	.	.	200	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Manufakturvarer, konfek- tion, lingeri, kortevarer o. l.	5.330	.	.	522	.	.	.	3.424	.	.	38	.	.	1.346	.	.	.
Gulvtæpper og møbler....	1.250	.	.	.	.	.	.	1.030	.	.	200	.	.	20	.	.	.
Fodtøj.....	1.750	.	.	80	.	.	.	1.670	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Husholdningsisenkram ...	700	.	24.500	.	.	.	.	700	.	24.500	.	.	.	.	.	.	.
Fajance, porcelæn og glas	325	.	12.000	.	.	.	.	325	.	12.000	.	.	.	.	.	.	.
Børstevarer	125	.	4.500	.	.	.	.	100	.	3.600	.	.	.	25	.	900	.
Ure og optik	480	.	2.000	15	.	60	.	465	.	1.940	.	.	.	.	.	.	.
Materialer til fangst og fiskeri	1.720	.	8.250	170	.	800	.	1.400	.	6.700	.	.	.	150	.	750	.
Isenkram for industri....	260	.	4.200	.	.	.	.	260	.	4.200	.	.	.	.	.	.	.
Søm, skruer og bolte....	270	.	5.000	5	.	100	.	265	.	4.900	.	.	.	.	.	.	.
Skyderevisitter	2.800	.	11.600	1.150	.	4.750	.	1.365	.	5.650	285	.	1.200	.	.	.	.
Brandslukningsmateriel ..	75	.	4.800	.	.	.	.	75	.	4.800	.	.	.	.	.	.	.
Belysningsartikler.....	325	.	6.500	125	.	2.500	Petrol.lamper U.S.A.	200	.	4.000	.	.	.	.	.	.	.
Radioapparater o. l.	500	.	5.500	.	.	.	.	400	.	4.400	.	.	.	100	.	1.100	.
Elementer og batterier...	160	.	1.300	.	.	.	.	160	.	1.300	.	.	.	.	.	.	.
Diverse elartikler	470	.	11.700	.	.	.	.	470	.	11.700	.	.	.	.	.	.	.
Diverse transportmidler..	580	.	20.000	.	.	.	.	580	.	20.000	.	.	.	.	.	.	.

Varebetegnelse	I alt	I alt	I alt	Udland				Sjælland			Fyn			Jylland			Bemærkninger
	1000 kr.	tons	kb.	1000 kr.	tons	kb.	Bemærkninger	1000 kr.	tons	kb.	1000 kr.	tons	kb.	1000 kr.	tons	kb.	
Tømmer, lægter og forskal. 1.410			176.000					1.410		176.000							Hovedsage- lig af svensk oprindelse
Rupløjede Vta-brædder... 660			68.000					660		68.000							
Høvlpløjede brædder 615			33.000					615		33.000							
Snedkertræ..... 1.450			80.000					1.450		80.000							
Maskinsnedkeriartikler ... 775			28.000					525		19.000				250		9.000	
Egetræ og bøgetræ..... 425			18.000					425		18.000							
Gipsplader..... 285			30.000	285		30.000	Fra Finland										
Træfiberplader..... 60			4.000	60		4.000	Fra Sverige										
Juletræer..... 30								20						10			
Cement..... 690	5.500	165.000												690	5.500	165.000	
Mursten..... 450	3.400	77.000						450	3.400	77.000							
Gasbetonsten..... 210	1.100	54.000						210	1.100	54.000							
Træfiberplader..... 30		7.000						30		7.000							
Jern, stål og metaller.... 90								90									
Rockwool..... 270		220.000						270		220.000							
Glasuld..... 50		33.000						50		33.000							
Tagpap..... 420		35.000												420		35.000	
Vinduesglas og linoleum. 225		3.300						225		3.300							
Diverse andet materiel																	
til byggevirksomhed... 600		60.000						500		50.000				100		10.000	
do. 100				100													
Diverse andet byggeudstyr 1.000								1.000									
Rør og sanitet..... 320		9.000	150		4.000			170		5.000							
Støbegods..... 425	110										350	90		75	20		
Malervarer..... 640	100		30	5				610	95								
Kemikalier o. l. 200	2.000							200	2.000								
Rebslagervarer og wire .. 1.200	240							1.000	200					200	40		
Bådudstyr..... 360								360									
Motorbåde..... 6.600								6.600									
Maskiner o. l. 2.500			800					1.700									
Reservedele o. l. til ma-																	
skiner..... 1.500			150					1.350									
Kontormaskiner..... 150								150									
Foderstoffer og agn 150	100							150	100								
Udenlandske kul..... 60	400							60	400								Hovedsage- lig t. østk.

DEN GEOGRAFISKE FORDELING AF KGH's INDKØB AF VARER TIL GRØNLAND I 1963

(fortsat)

Varebetegnelse	I alt	I alt	I alt	Udland				Sjælland			Fyn			Jylland			Bemærkninger
	1000 kr.	tons	kb.	1000 kr.	tons	kb.	Bemærkninger	1000 kr.	tons	kb.	1000 kr.	tons	kb.	1000 kr.	tons	kb.	
Brændselsoilier.....	390	1.445	.	.	.	.		390	1.445	.	.	.	.	.	.	.	
Sækkeklæred o. l.....	310	.	.	.	.	.		310	.	.	.	.	.	.	.	.	Til prod.
Smøreolier.....	500	350	.	.	.	.		500	350	.	.	.	.	.	.	.	
Blikemballage og glas- emballage.....	1.125	.	.	.	.	.		160	.	.	965	.	.	.	.	.	Til prod.
Teletjenesten:																	
Maskiner og telemateriel	6.000	.	.	300	.	.		5.000	.	.	200	.	.	500	.	.	Fordel. ud- land og lands- dele er skøns- mæss. ansat
Indkøb af maskiner m. v. hos B & W, Bukh, N.E.S., Thrige-Titan, Roulunds Fabrikker, Sabroe og Atlas m. fl. firmaer i Danmark	5.000	.	.	.	.	.		4.500	.	.	475	.	.	25	.	.	Hovedsage- lig t. eltjene- stens anlægs- virksomhed
Telegrafstolper o. l.....	100	.	.	.	.	.		100	.	.	.	.	.	.	.	.	
Materialer til brug for el- installation.....	6.000	.	.	300	.	.		5.000	.	.	200	.	.	500	.	.	Fordel. på ud- land og lands- dele er skøns- mæss. ansat
Autoreservedele.....	2.900	.	.	.	.	.		2.600	.	.	100	.	.	200	.	.	
Motorreservedele.....	1.500	.	.	.	.	.		1.300	.	.	50	.	.	150	.	.	
Skibsproviant ekscl. bun- kerolie.....	1.000	.	.	.	.	.		1.000	.	.	.	.	.	.	.	.	
Diverse varer.....	2.045	.	.	117	.	.		1.699	.	.	81	.	.	148	.	.	Fordelt for- holdsm. på udland og landsdele
Kr....	104.000			5.900				86.582			4.054			7.464			

Analyse af indkøbsforholdene for nogle vigtige varegrupper

Analysen omfatter følgende varegrupper:

1.	2.000	tons	sukker
2.	650	»	kiks og biscuits
3.	250	»	tovværk
4.	5.500	»	cement
5.	250	»	havregryn
6.	11.000	»	øl og vand
7.	2.000	»	mel
8.	300	»	tørmælk
9.	1.000	»	kartofler

I alt 22.950 tons

Ad 1. Sukker.

For det sukker, der leveres til KGH's plads i København, betales $\frac{1}{2}$ øre i kørselstillæg pr. kilo. Sukkerfabrikkerne er for tiden ved at opføre et nyt centrallager ved Randers, og når dette lager er færdigbygget, er det tanken, at det sukker, der anvendes i Jylland, skal distribueres herfra.

Købsprisen for sukker af fabrik er ens over hele landet, men leverancen vil blive belastet med fragt, alt efter destinationsstedets beliggenhed.

Ad 2. Kiks og biscuits.

Ca. 85 % af disse varer købes i dag fra københavnske fabrikker. Det må konstateres, at der i dag rent faktisk kun er én fabrik, som synes interesseret i leverance af skibskiks, som forsendes i et kvantum af 280 tons. I tilfælde af en eventuel udflytning af KGH's virksomhed kan man derfor ikke se bort fra, at denne varegruppe belastes med en fragtudgift.

Ad 3. Tovværk.

Denne vare indkøbes i dag dels i København, dels i Esbjerg, og da der ingen difference er i prisen, vil en eventuel udflytning hverken bevirke, at varen bliver billigere eller dyrere.

Ad 4. Cement.

Denne vare leveres fra Jylland, og det kan derfor påregnes, at i tilfælde af en udflytning

til Jylland vil der kunne opnås en besparelse i fragtudgiften. Det antages, at prisdifferencen vil udgøre ca. 51 øre pr. sæk cement eller i alt ca. 56.000 kr. årligt.

Ad 5. Havregryn.

De grønlandske forbrugere får havregryn leveret i flere forskellige pakker, dels i neutral pose, der fremstilles i Jylland, dels i 2 mærkevarer, der fremstilles henholdsvis på Sjælland og Fyn. Mærkevaren fra Sjælland synes i Grønland at være den mest foretrukne, og såfremt denne skal leveres f. eks. i Nordjylland, må der, hvis man ser bort fra en ændret konkurrencesituation, påregnes en fragtomkostning på ca. 5 %.

Ad 6. 01 og vand.

Langt den overvejende del af disse varer leveres af de to store bryggerier i København.

Ad 7. Mel.

Det kvantum mel, der i dag indkøbes til Grønland, fremstilles dels på Sjælland, dels på Fyn med hovedvægten fordelt på fynske møller, idet det for denne varekategoris vedkommende hidtil har spillet en vis rolle for KGH, at man her har mulighed for at trække på de københavnske grossisters lagerkapacitet. Tilsvarende faciliteter vil formentlig kunne opnås adskillige steder i provinsen.

Det må antages, at varens indkøbspris ikke vil blive dyrere, såfremt indkøb finder sted i provinsen.

Ad 8. Tørmælk.

Den virksomhed, der i dag leverer tørmælk til Handelen, har 2 fabrikker, beliggende henholdsvis i Nakskov og i Horsens. Den produktion, der aftages i dag, fremstilles i Nakskov. Det er over for udvalget oplyst, at Ministeriet for Grønland i fremtiden årligt fra Statens beredskabslagre vil aftage 400 tons tørmælk til fordeling blandt personer i Grønland under 15 år.

Denne tørmælk leveres gratis, idet den er et

led i den udskiftningsplan, som man har udarbejdet for Statens beredskabslagre.

Dette vil formentlig bevirke, at Handelens salg af tørmælk i Grønland i fremtiden må forventes at blive mindre, således at denne varekategori ikke fremover vil spille nogen større rolle.

Ad 9. Kartoffler.

Der sælges årligt ca. 1.000 tons kartofler i Grønland, hovedsageligt sandjordskartofler,

indkøbt af en københavnsk grossist på kartoffelauktionen i Herning.

Kartoflerne transporteres i dag pr. bil til København, hvor de sorteres og pakkes i trækasser. I denne forbindelse spiller det en rolle, at der næsten med hvert skib til Grønland afsendes kartofler af varierende mængde og kvalitet. Såfremt disse kartofler leveres i f. eks. en nordjydsk havn, vil der fremkomme en transportbesparelse på ca. 2-3 kr. pr. ton.

Den kgl. grønlandske Handel's salg af grønlandske produkter i 1962

Saltfisk:

<i>Via København til:</i>	<i>Tons:</i>	<i>Transportmåde:</i>	<i>Bemærkninger:</i>
Grækenland	775	Skib	
Spanien	393	»	
Italien	160	Jernbane (fra Esbjerg)	
Schweiz	89	» » »	
Danmark	<u>13</u>	Afhentet	Forbrug København
	1.430		

Fra Grønland til:

Grækenland	2.940	Skib	
Spanien	1.050	»	
Italien	743	»	
England	263	»	
Canada	367	»	
Færøerne	<u>1.775</u>	»	Til tørring
	7.138		

Klipfisk:

<i>Via København til:</i>		
Brasilien	1.520	Skib
Jamaica	4	»
Trinidad	<u>3</u>	»
	1.527	

Støkfisk:

<i>Via København til:</i>			
Nigeria	460	Skib	
Italien	5	»	
Schweiz	1	Lastbil	
Danmark	1	Afhentet	Forbrug København
Grønland	31	Skib	
	498		

Hellefisk:

<i>Via København til:</i>			
Belgien	130	Skib	
Danmark	447	Afhentet	Ca. 3501. forbrug København/
Grønland	16	Skib	Sjælland. Rest øvrige Dan-
	593		mark

Rogn:

<i>Via København til:</i>	<i>Tons:</i>	<i>Transportmåde:</i>	<i>Bemærkninger:</i>
Tyskland	41	Skib	Forbrug København og Bornholm
Danmark	37	Afhentet	
	<u>78</u>		

Laks og laksørred:

<i>Via København til:</i>			
Danmark	68	Afhentet	Videresolgt Sverige

Torskepluk:

<i>Via København til:</i>			
Danmark	47	Afhentet	Videresolgt USA

Huder og skind:

<i>Via København til:</i>	<i>Stk.</i>		
Danmark	44.678	Afhentet	Ca. 80–90 % videresolgt og videresendt af de danske købere til udlandet. Resten forbrug København.
Vesttyskland	9.147	Skib/tog/fly	
Norge	6.091	Skib	
England	5.025	Skib/fly	
Schweiz	2.310	Tog/fly	
Frankrig	1.390	Skib/tog/fly	
Sverige	1.280	Skib	
Gronland	1.181	Skib/fly	
Holland	440	Skib	
Østrig	413	Tog	
USA	2.316	Skib/fly	
Japan	10	Skib	
	<u>74.281</u>		

Rejer:

<i>Via København til:</i>	<i>Tons:</i>		
Danmark	369	Afhentet	Ca. 220 t. forbrug København/Sjælland, resten øvrige Danmark
USA og Canada	133	Skib	
Tyskland	112	»	
England	84	»	
Italien	73	»	
Schweiz	31	Jernbane	
Frankrig	17	Skib	
Sverige	13	»	
Finland	8	»	
Div. europ.lande	8	» /jernbane	
Sydamerika	8	Skib	
Afrika	77	»	
Asien	8	»	
Australien	1	»	
Oceanien	3	»	
	<u>945</u>		

Frosne kødprodukter (lam og rensdyr)

<i>Via København til:</i>			
Danmark	84	Ab kølehus København	Ca. 75 t. forbrug København
Færøerne	1	Skib	
Schweiz	18	Jernbane	
England	10	Skib	
	<u>113</u>		

<i>Fra Grønland til:</i>	<i>Tons:</i>	<i>Transportmåde:</i>	<i>Bemærkninger:</i>
Færøerne	80	Skib	
<i>Olieprodukter:</i>			
<i>Via København til:</i>			
Danmark	1.347	Afhentet	Ca. 50% forbrug København. Resten eksporteret af div. danske købere
Tyskland	264	Skib	
Frankrig	92	»	
Sverige	124	Lastbil	
	<u>1.827</u>		
<i>Fiskemel:</i>			
<i>Via København til:</i>			
Danmark	470	Afhentet	Forbrug København
<i>Spæk og lever:</i>			
<i>Fra Grønland til:</i>			
Norge	194	Skib	
<i>Fjer og dun:</i>			
<i>Fra København til:</i>			
Danmark	5	Afhentet	Forbrug København
Tyskland	1	Skib	
England	2	»	
Finland	1	»	
	<u>9</u>		
<i>Frosne fiskeprodukter:</i>			
<i>Via København til:</i>			
Danmark	93	Afhentet kølchus København	Gennemsnit pr. last ved hjem- sendelse andrager 18,5 tons
England	101	Skib	
Belgien	108	»	
Sverige	31	Skib/lastvogn	
Frankrig	26	»	
Schweiz	14	Jernbane	
Irland	1	Skib	
	<u>374</u>		
<i>Fra Grønland til:</i>			
USA	2.494	Skib	Gennemsnit pr. last 350 tons
England	38	»	
	<u>2.532</u>		
<i>Sammendrag:</i>			
Totalt leveret direkte fra Grønland:	9.944	tons	
Totalt leveret via København:	7.979	» + 74.281 stk. skind	
I alt	17.923	» + 74.281 stk. skind	

Anvendt arbejdskraft og tid
ved
skibsekspedition
ved
Den kongelige grønlandske Handel's
anlæg i København
1963

JANUAR 1963

Dato	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Antal havnearb. ialt
1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.	Nanok S 1	44					44
8.		44					44
9.		44					44
10.	└─	11					11
11.							
12.							
13.							
14.							
15.	Erika Dan 1	44					44
16.		44					44
17.		44					44
18.	└─	11					11
19.							
20.							
21.							
22.							
23.							
24.							
25.							
26.							
27.							
28.							
29.							
30.							
31.							

FEBRUAR 1963

Dato	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Antal havne- arb. ialt
1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							
8.							
9.							
10.							
11.							
12.	Umanak 1	33					33
13.		33					33
14.	└─	22					22
15.							
16.							
17.							
18.							
19.							
20.	Nanok S 2	11					11
21.		44					44
22.		44					44
23.	└─	44					44
24.							
25.							
26.							
27.	Erika Dan 2	11	Britannia 1	33			44
28.	└─	33	└─	33			66

MARTS 1963

Dato	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Antal havne- arb. ialt
1.	Erika Dan 2	44					44
2.		44					44
3.		—					—
4.		33					33
5.							
6.							
7.	Disko 1	22					22
8.		22					22
9.		22					22
10.		—					—
11.		22					22
12.							
13.	Gerd	11					11
14.	Preceverence	33					33
15.		33					33
16.							
17.							
18.							
19.	Umanak 2	22					22
20.		33					33
21.		33					33
22.		22					22
23.							
24.							
25.							
26.	Kaskelot 1	22					22
27.		22					22
28.							
29.	Erika Dan 3	33					33
30.		44					44
31.		—					—

APRIL 1963

Dato	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Antal havnearb. ialt
1.			Erika Dan 3	33			33
2.	Britannia 2	33		11			44
3.		33		11			44
4.	Hugo Nielsen 1	33					33
5.	Nanok S 3	44					44
6.		44					44
7.		—					—
8.		44	Disko 2	22			66
9.		22		22	Käthe+Hammer	6	50
10.		11			Claus Erik	4	15
11.							
12.							
13.							
14.							
15.							
16.	Tikerak 1	22		22			44
17.				22			22
18.	Umanak 3	33		22			55
19.		33					33
20.		33					33
21.							
22.	Anna Nielsen 1	44			Kaskelot 1	11	55
23.		44				11	55
24.		44				11	55
25.		44				11	55
26.	Elfy North 1	33			Erika Dan 4	11	44
27.		33				22	55
28.						22	22
29.	Fursund 1	22	Nancie S	22		44	88
30.		22		11		44	77

MAJ 1963

Dato	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Antal havnearb. ialt
1.			Nancie S 1	33	Erika Dan 4	22	55
2.	Martin S 1	33	└	22	└	22	77
3.	└	33					33
4.	└	22					22
5.							
6.	Annette S 1	22					22
7.	└	22					22
8.							
9.							
10.							
11.							
12.							
13.	Sigrid S 1	22	Nanok S 4	44			66
14.	└	22	└	44	Britannia 3	33	99
15.	Perla Dan 1	33	└	11	└	33	77
16.	└	44				11	55
17.	└	44					44
18.	└	11					11
19.							
20.	Umanak 4	33	Mary North 1	33			66
21.	└	33	└	33			66
22.	└	22	└	11			33
23.							
24.							
25.							
26.							
27.			Erika Dan 5	33			33
28.			└	33			33
29.	Elfy North 2	33	└	33	Polaris	11	77
30.	└	33	└	11			44
31.	└	33					33

JUNI 1963

Dato	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Antal havnearb. ialt
1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.	Anna Nielsen 2	33					33
7.		44					44
8.		44					44
9.		22					22
10.		22					22
11.			Høegh Belle	11			11
12.				11			11
13.	Martin S 2	33		11	Elna	11	55
14.		33					33
15.			Nella Dan 1	22			22
16.				—			—
17.	Nanok S 5	44		22			66
18.		44		22			66
19.		44		22	Umanak 5	33	99
20.			Aawak	11		33	44
21.	Erika Dan 6	33		11		33	77
22.		33	Britannia 4	11			44
23.		—		—			—
24.		44		33	Sundeved	2	79
25.		44		33			77
26.		33					33
27.	Polarbjørn 1	11					11
28.		22					22
29.							
30.							

JULI 1963

Dato	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Antal havne- arb. ialt
1.	Kista Dan 1	22	Avoq	11			33
2.		22		11	Kongsberg	2	35
3.							
4.							
5.							
6.			Mary North 2	33			33
7.				—			—
8.	Nancie S 3	33		33			66
9.		33		33			66
10.							
11.							
12.	Elfy North 3	55 + nat					55
13.		33					33
14.							
15.	Nella Dan 2	33					33
16.		33					33
17.					Umanak 6	22	22
18.	Anna Nielsen 3	44				33	77
19.		44	Martin S 3	33		33	110
20.		44		33			77
21.		—					—
22.		33		33			66
23.		22					22
24.			Nanok S 6	44			44
25.	Erika Dan 7	22		44			66
26.		44		44			88
27.		44					44
28.		—					—
29.		44	Perla Dan 2	44			88
30.		33		44			77
31.	Britannia 5	22		22			44

AUGUST 1963

Dato	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Antal havne- arb. ialt
1.	Britannia 5	33					33
2.	└	33					33
3.							
4.							
5.					Polarbjørn 2	22	22
6.	Nancy S 4	33	Kista Dan 2	22	└	22	77
7.	└	33	└	22	Polarstar 1	11	66
8.	└	33			└	11	44
9.							
10.			Mary North 3	33			33
11.			└	—			—
12.	Nella Dan 3	33	└	33			66
13.	└	33	└	33			66
14.	└	22					22
15.	Karin K	22					22
16.	└	22					22
17.							
18.							
19.							
20.							
21.							
22.	Elfy North 4	33					33
23.	└	33					33
24.	└	22					22
25.							
26.							
27.	Klaus Erik	2					2
28.	Nanok S 7	44					44
29.	└	44					44
30.		44	Magga Dan 1	33			77
31.	└	44	└	33			77

SEPTEMBER 1963

Dato	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Antal havne- arb. ialt
1.							
2.	Umanak 7	33	Anna Nielsen 4	44			77
3.		33		44			77
4.		33		11			44
5.							
6.							
7.	Hegio	2					2
8.							
9.	Martin S 4	22					22
10.		33					33
11.			Nella Dan 4	33			33
12.				33			33
13.	Erika Dan 8	44		11			55
14.		44					44
15.		44					44
16.		44					44
17.							
18.							
19.							
20.	Mary North 4	33					33
21.		33					33
22.							
23.							
24.	Nancie S 5	33					33
25.		33					33
26.	Elfy North 5	33					33
27.		33					33
28.		33					33
29.							
30.							

OKTOBER 1963

Dato	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Antal havnearb. ialt
1.							
2.	Umanak 8	44					44
3.		44					44
4.	—	44					44
5.							
6.							
7.							
8.							
9.							
10.	Anna Nielsen 5	22					22
11.		44					44
12.		44					44
13.		—					—
14.	—	22					22
15.	Erika Dan 9	22					22
16.		44					44
17.		44					44
18.	—	44					44
19.							
20.							
21.							
22.							
23.							
24.	Britannia 8	33					33
25.		33					33
26.							
27.							
28.							
29.							
30.			Mary North 5	33			33
31.	Nancie S	22		33			55

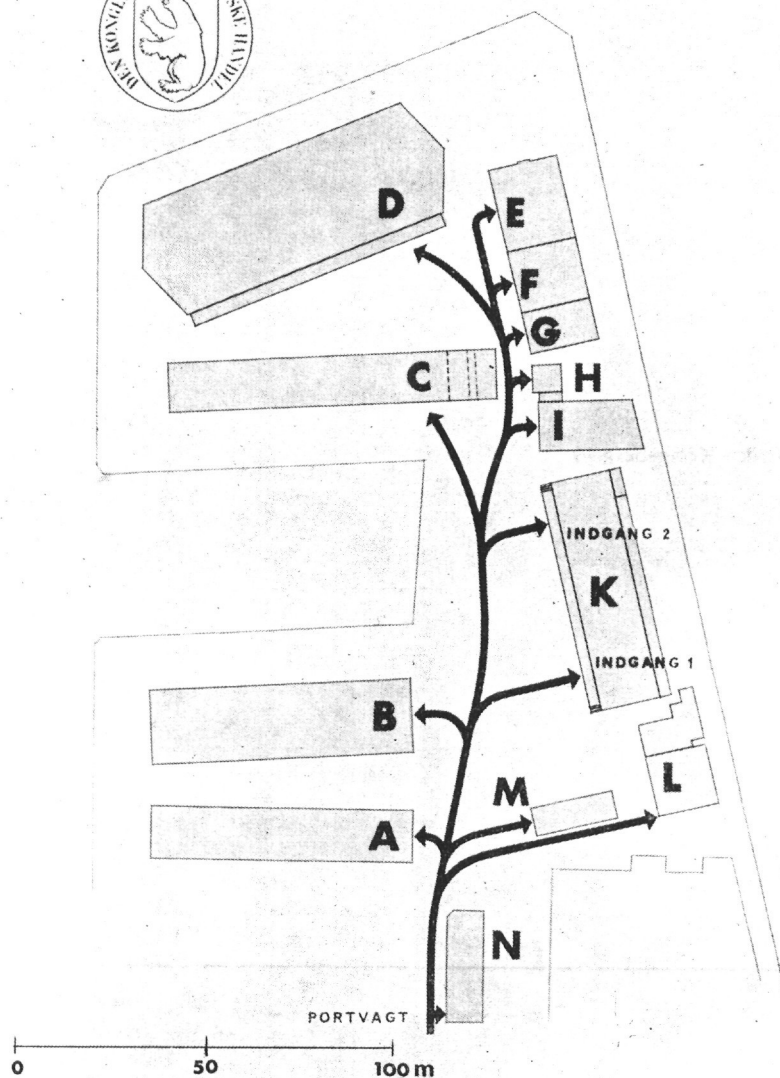
NOVEMBER 1963

Dato	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Antal havnearb. ialt
1.	Nancie S 6	33	Mary North 5	22			55
2.		22					22
3.							
4.	Nanok S 9	44	Polarhav 1	11			55
5.		44		11			55
6.		33					33
7.		22					22
8.							
9.							
10.							
11.							
12.							
13.							
14.							
15.	Polarstar 2	22					22
16.							
17.							
18.	Erika Dan 10	44					44
19.		44					44
20.		33					33
21.		33					33
22.							
23.							
24.							
25.							
26.			Anna Nielsen 6	11			11
27.				77 + nat			77
28.				88 + nat			88
29.	Britannia 9	33		11			44
30.		33					33

DECEMBER 1963

Dato	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Skibe	Antal havnearb.	Antal havne- arb. ialt
1.							
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							
7.							
8.							
9.							
10.							
11.							
12.							
13.							
14.							
15.							
16.							
17.	Klaus Erik + Kongsberg	4					4
18.							
19.							
20.							
21.							
22.							
23.							
24.							
25.							
26.							
27.							
28.							
29.							
30.							
31.							

DEN KONGELIGE GRØNLANDSKE HANDEL



November 1966

Bygning A: Grønlands Postkontor
Pakhuslager

Bygning B: Lager
Flygodsekspedition
Formandskontor

Bygning C: Pakhuslager,
bl. a. transitoplæg
1. sal: Formulardepot -
Boglager
2. sal: Pakhuskontor

Bygning D: Ekspeditions-pakhus
Formandskontor

Bygning E: stuen: omklædning og bade-
rum
Rejsepakning
1. sal: Ordrekontor
2. sal: Produktionsafdeling
3. sal: Produktionsafdeling
Havnedriftskontor

Bygning F: Bødkerværksted, lager af
emballage, møbler, losse-
materiel m. v.

Bygning G: Lager (Skind, Dun og Fjer)

Bygning H: Styrmandsbrumme

Bygning I: Værft

Bygning K: kælder: Parkering - Sikrings-
rum
stuen: Lager
1. sal: Kantiner
2. sal: Omklædning og bade-
rum, betjentstue
Lager af kontorrekvi-
sitter
Duplikering og foto-
kopiering
3. sal: Forsyningsafdeling
Indkøbsafdeling

4. sal: Direktion
Administrationsafdeling

Bygning L: stuen: Lager (skibsudrustning,
inventar)
1. sal: Grønlands Postvæsen
Undervisningslokale

Bygning M: Forvalterkontor
Organisationsafdeling
Toldkontor

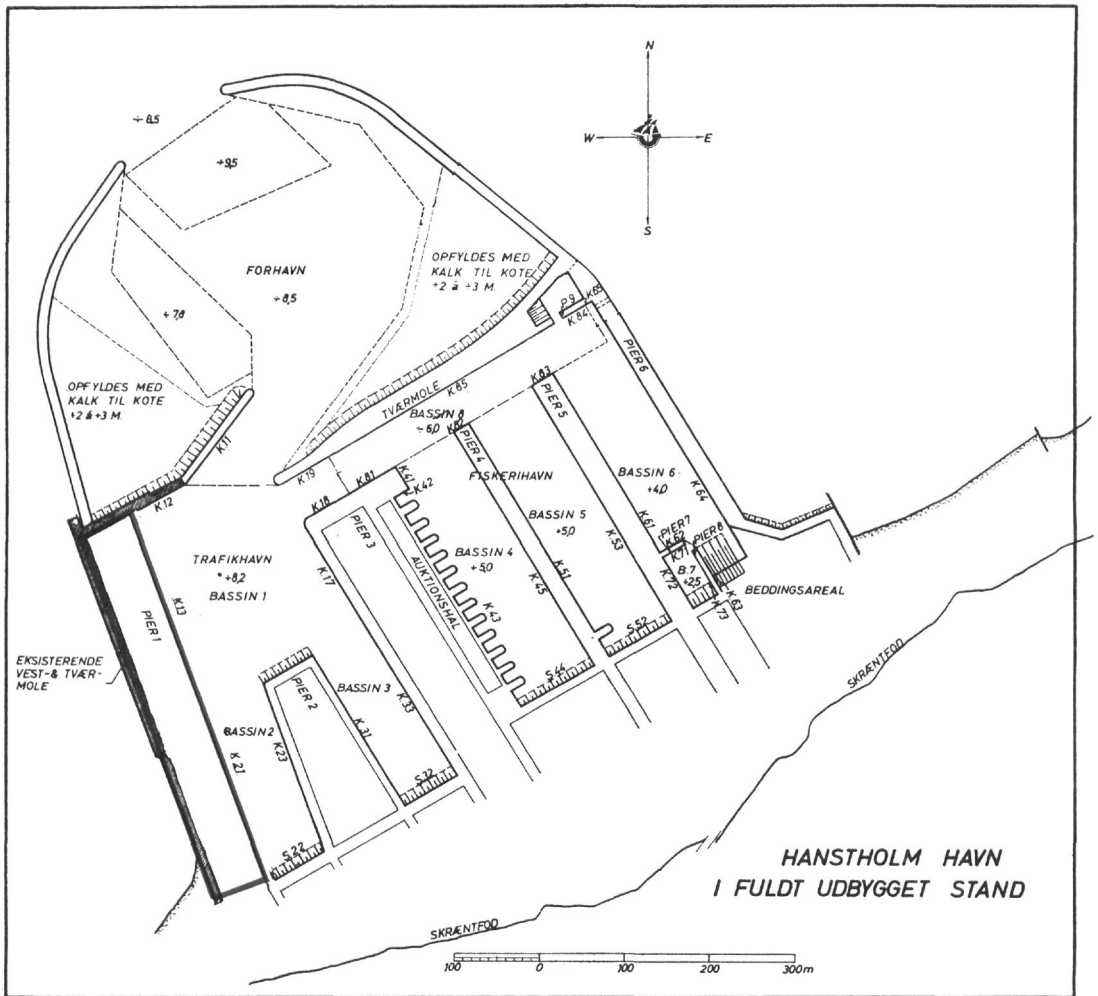
Bygning N: stuen: Godskontor
Portvagt
1. sal: Vicedirektør
Godskontor
2. sal: Trafikkontor
Passagerkontor
3. sal: Skibsdriftskontor

**Uden for de nævnte byg-
ninger på Handelens Plads,
har KGH følgende kontorer
andre steder:**

Søpolitiets bygning: Kontor for ansættelse
for fremmede
Lærlingekontor (Ministeriet
for Grønland)

Strandgade 29: stuen: 3. Revisionsdeparte-
mentets 2. kontor
1. sal: Eksportafdeling
Personaleafdeling

Torvegade 1—3: Økonomiafdeling.



Den afledte indkomst og beskæftigelse ved udflytning af

Den kgl. grønlandske Handel til en af byerne

Ålborg-Nørresundby, Esbjerg, Frederikshavn eller Hanstholm

Til belysning af de befolknings- og erhvervs-mæssige virkninger af Den kgl. grønlandske Handels udflytning til en af byerne: Ålborg-Nørresundby, Esbjerg, Frederikshavn eller Hanstholm er i det følgende foretaget en beregning af den afledte indkomst og beskæftigelse, dels under forudsætning af at hele virksomheden flytter, dels for det tilfælde at kun forsynings- og transportfunktionerne udflyttes, mens resten af virksomheden forbliver i København.

I den første betænkning fra udvalget vedrørende udflytning af statsinstitutioner (nr. 350 1964) regnes der med, at de samlede indkomster i byer med henholdsvis

A: 150-200.000 indb.

B: 20- 40.000 indb.

C: ca. 10.000 indb.

vil stige med

A: ca. 1,5 gange lønudbet. til de udflyttede

B: ca. 1,4 - - - -

C: ca. 1,35 - - - -

såfremt staten flytter en institution til byen.

Det forudsættes i det følgende, at Den kgl. grønlandske Handels placering i byer af den nævnte størrelsesorden vil have den samme virkning. Ved *fuldstændig udflytning* af KGH forudsættes det endvidere, at:

- 1) 10 af de 10-20 håndværkere, der beskæftiges ekstra i sæsonen på værkstedet, flytter med,
- 2) $\frac{1}{4}$ af besætningen (officerer og menige) på KGH's faste skibe med familie flytter,
- 3) rengøringen, der for øjeblikket varetages af 35-40 personer med i alt 136 timers arbejde pr. dag, kan klares af ca. 20 personer,
- 4) lastning/losning kan klares, uden for spidsbelastningsperioden, af 50 havnearbejdere og 5 stevedores, der alle flytter.

Derefter bliver det samlede antal personer og den samlede indtægt i mill. kr. hidrørende fra KGH:

Tabel 1.

	1964 mill. kr.
370 funktionærer - kontor og adm. .	8,5
10 funktionærer - marketeri . . .	0,1
30 håndværkere - værksted	0,6
10 håndværkere ekstra - værksted 1)	0,2
60 lager- og pakhusarbejdere	1,3
15 officerer-KGHs skibe 2)	0,3
30 menige-KGHs skibe 2)	0,8
20 rengøringsassistenter 3)	0,4
50 havnearbejdere 4)	0,8
5 stevedores 4)	0,5

600 personer med en indtægt på ... 13,5 mill. kr.

Den afledte virkning, der fremkommer, vil være ensbetydende med en stigning hovedsageligt i servicebefolkningen. Anslår man den gennemsnitlige årlige indkomst til 20.000 kr., vil beskæftigelsen i de udvalgte byer stige med følgende antal personer:

Ålborg (A)

afledet virkning 0,5 X 13,5 mill. kr. = 6,8 mill. kr., d.v.s. en stigning på 340 beskæftigede i serviceerhvervene.

Esbjerg/ Frederikshavn (B)

afledet virkning 0,4 X 13,5 mill. kr. = 5,4 mill. kr., d.v.s. en stigning på 270 beskæftigede i serviceerhvervene.

Hanstholm-Thisted *) (C)

afledet virkning 0,35 X 13,5 mill. kr. = 4,7 mill. kr., d.v.s. en stigning på 235 beskæftigede i serviceerhvervene.

*) Under hensyn til, at afstanden mellem Hanstholm og Thisted kun er ca. 20 km, betragtes de to byer som ét bysamfund i denne og de følgende beregninger.

Ifølge oplysninger fra KGH havde 370 funktionærer i kontor og administration en samlet familie på 490 personer. Hvad angår de resterende beskæftigede i KGH samt det afledte antal beskæftigede i serviceerhverv, kan disses gennemsnitlige familiestørrelse formodentlig lavt ansættes til 2 personer. Der fås da følgende tal for familie til beskæftigede i KGH:

490 personer + (600 - 370) = 720 personer.

Forudsættes det, at *kun forsynings og transportfunktionerne flytter*, er det ensbetydende med, at antallet af udflyttede funktionærer reduceres fra 370 til 125, hvorimod den del af det øvrige personale, der er nævnt i oversigten, formodes at være knyttet til de funktioner, der udflyttes. Det samlede antal personer ved de nævnte funktioner bliver derefter 355 og den samlede årsindtægt beregnet på basis af lønudbetalingerne i 1964 bliver ca. 7,9 mill.

Herefter skulle den afledte beskæftigelse ved delvis udflytning af KGH blive:

Ålborg (A)

afledet virkning 0,5 X 7,9 mill. kr. = 4,0 mill. kr., d.v.s. en stigning på 200 beskæftigede i serviceerhvervene.

Esbjerg/Frederikshavn (B)

afledet virkning 0,4 X 7,9 mill. kr. = 3,2 mill. kr., d.v.s. en stigning på 160 beskæftigede i serviceerhvervene.

Hanstholm-Thisted (C)

afledet virkning 0,35 X 7,9 mill. kr. = 2,8 mill. kr., d.v.s. en stigning på 140 beskæftigede i serviceerhvervene.

Går man ud fra, at familierne til de 125 funktionærer i alt udgør ca. 160 personer, og at den gennemsnitlige familiestørrelse for de øvrige ansatte i KGH og beskæftigede i serviceerhvervene, som i den foregående beregning sættes til 2 personer, bliver den samlede familie til den del af KGH's personale, der udflyttes: 160 + (355 - 125) = 390 personer.

I tabel 2 er givet en oversigt over den befolkningsstigning, de udvalgte byer vil få i tilfælde af henholdsvis fuldstændig og delvis udflytning:

Tabel 2.

	fuldstændig udflytning	delvis udflytning
<i>Ålborg/Nr. Sundby</i>		
beskæftigede og familie KGH	1320	745
stigning i servicebefolkning..	340	200
familie til » ..	340	200
I alt.....	2000	1145
<i>Esbjerg-Frederikshavn</i>		
beskæftigede og familie KGH	1320	745
stigning i servicebefolkning..	270	160
familie til » ..	270	160
I alt.....	1860	1065
<i>Hanstholm-Thisted</i>		
beskæftigede og familie KGH	1320	745
stigning i servicebefolkning..	235	140
familie til » ..	235	140
I alt.....	1790	1025

For at belyse, hvad denne befolkningsstigning vil betyde for de udvalgte byer, er i tabel 3 vist en sammenligning med befolkningen og befolkningsvæksten i byerne med deres forstadskommuner ved henholdsvis fuldstændig og delvis udflytning:

Tabel 3.

	Folketal		Vækst 60-65		Befolkningsstigning ved flytning i pct. af folketal pr. 1/1 1965	
	26/9-60	1/1-65	abs.	0/0	fuldst. udflyt.	delv. udflyt.
<i>Ålborg - Nr. Sundby</i>	119063	121556	2493	2,1	1,5	0,9
<i>Esbjerg ...</i>	60098	62773	2675	4,5	3,0	1,7
<i>Frederikshavn. . . .</i>	22522	24147	1625	7,2	7,4	4,4
<i>Hanstholm-Thisted....</i>	12461	13367	906	7,3	13,4	7,7

Det fremgår af tabellen, at befolkningsstigningen ved *fuldstændig udflytning* af KGH for de to største af de udvalgte byer ligger væsentligt under væksten i 1960-65. For Frederikshavns vedkommende kommer stigningen op på højde med væksten i det nævnte femår; målt med folketallet i Hanstholm-Thisted ligger den godt 50 % over femårsvæksten i disse byer. Ved *delvis udflytning* vil kun Hanstholm-Thisted få befolkningsforøgelse svarende til femårsvæksten, hvorimod forøgelsen for de øvrige byers vedkommende vil udgøre fra lidt over til lidt under halvdelen af væksten i femårsperioden de pågældende steder.

Boligbehovet for den befolkningsforøgelse, en udflytning af KGH vil medføre, kan for de udvalgte byer skønsmæssigt fastsættes til befolkningsstigningen målt i antal husstande.

Tabel 4.

Byerne med førsteder	Antal husstande		m ² boligareal i 1000 x)		Gnms. årlig bo- ligprod. i 1960-64	
	fuldst. udflytn.	delvis udflytn.	fuldst. udflytn.	delvis udflytn.	antal lejl.	m ² bo- ligareal i 1000
Ålborg-Nr.						
Sundby . . .	940	555	94	55,5	951	90
Esbjerg . . .	870	515	87	51,5	564	51
Frederiks- havn . . .	870	515	87	51,5	254	25
Hanstholm- Thisted . . .	835	495	83,5	49,5	157	12

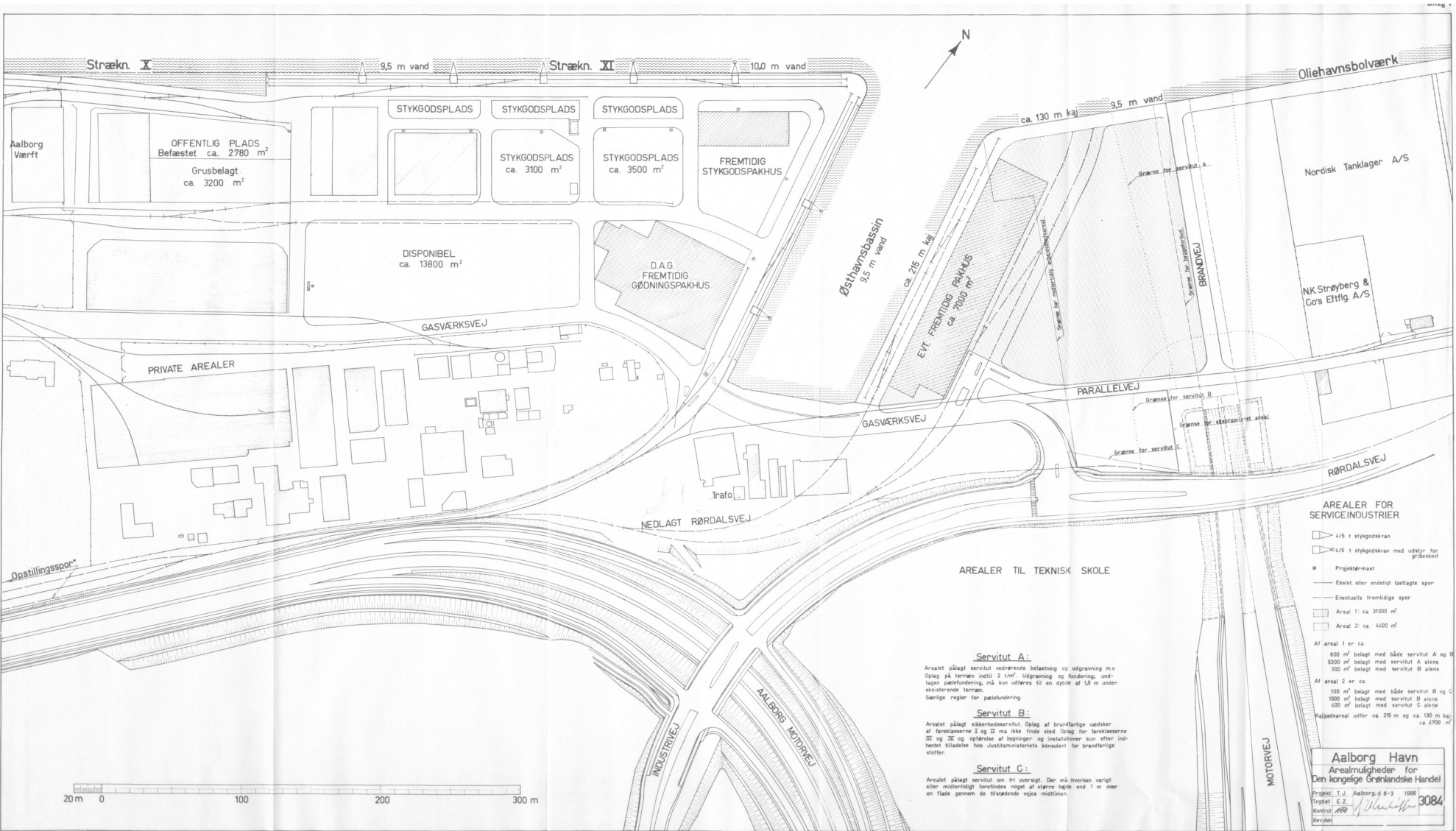
Kilde: Statistisk Departemens byggestatistik.

*) Beregnet på basis af en gennemsnitlig lejlighedsstørrelse = 100 m².

Sammenligner man boligbehovet med den gennemsnitlige årlige boligproduktion i 1960-64, viser det sig, at behovet ved *fuldstændig udflytning* svarer til ca. 1 års boligproduktion i Ålborg-Nørresundby, ca. 1½ års produktion i Esbjerg, godt 3 års produktion i Frederikshavn, mens det for Hanstholm-Thistedes vedkommende svarer til 5-7 års gennemsnitlig årlig boligproduktion i perioden 1960-64. Ved *delvis udflytning* svarer behovet til henholdsvis godt ½ års, ca. 1 års, ca. 2 års og 3-4 års gennemsnitlig årlig boligproduktion i perioden 1960-64 de pågældende steder.

At præcisere *behovet for offentlige institutioner*, som måtte blive en direkte eller indirekte følge af KGH's udflytning, lader sig næppe gøre. Helt generelt kan det dog påpeges, at sandsynligheden for, at udflytningen umiddelbart får konsekvenser for udbygningen af de lokale offentlige institutioner, f. eks. i form af skoleudvidelser, oprettelse af ny børnehaver m.m., er væsentlig større i de mindste af de udvalgte byer.

Det skal endelig nævnes, at udvalget ikke har været i stand til, i beregningerne af de befolknings- og erhvervsmæssige virkninger af udflytningen, at inddrage virkningen af en eventuel forøgelse af KGH's vareindkøb i den by og dens opland, hvor KGH ville få sit hjemsted. Der er dog næppe tvivl om, at denne virkning er stærkt afhængig af byens størrelse, og at forøgelsen af KGH's indkøb i Ålborg- og Esbjergområderne vil blive væsentlig større end i områderne Frederikshavn og Hanstholm-Thisted. Man må endvidere forestille sig, at en eventuel omlægning af KGH's indkøb ved udflytning til enten Frederikshavn eller Hanstholm-Thisted i højere grad vil komme Ålborgområdet end de pågældende byer til gode, fordi Ålborg i kraft af sin engroshandel og bredere vareassortiment har væsentlig større muligheder for at efterkomme KGH's vareefterspørgsel end de nævnte byer, hvis afstand fra Ålborg ikke er længere, end at transporten vil være af undeordnet betydning i denne sammenhæng.



AREALER TIL TEKNISK SKOLE

Servitut A:
Areal pålagt servitut vedrørende belastning og udgravning m.v. Oplag på terræn indtil 2 t/m². Udgravning og fundering, undtagen pælfundering, må kun udføres til en dybde af 1,5 m under eksisterende terræn.
Særlige regler for pælfundering.

Servitut B:
Areal pålagt sikkerhedsservitut. Oplag af brændfarlige væsker af fareklasserne I og II må ikke finde sted. Oplag for fareklasserne III og IV og opløsning af bygnings- og installationskøle kun efter indhentet tilladelse hos Justitsministeriets konsulent for brændfarlige stoffer.

Servitut C:
Areal pålagt servitut om fr overgæt. Der må hverken vognet eller midlertidigt forefindes noget af større højde end 1 m over en flade gennem de tilstødende vejens midtlinje.

- AREALER FOR SERVICEINDUSTRIER
- > 4/5 t stykgodskran
 - > 4/5 t stykgodskran med udfør for grubebov
 - Projektormast
 - Eksist eller endeligt fastlagte spor
 - Eventuelle fremtidige spor
 - Areal 1: ca. 31000 m²
 - Areal 2: ca. 6400 m²
- Al areal 1 er ca.
800 m² belagt med både servitut A og B
8300 m² belagt med servitut A alene
700 m² belagt med servitut B alene
- Al areal 2 er ca.
100 m² belagt med både servitut B og C
1900 m² belagt med servitut B alene
400 m² belagt med servitut C alene
Fuldstændig udfør ca. 215 m og ca. 130 m kaj
ca. 4700 m²

Aalborg Havn
Arealmuligheder for
Den kongelige Grønlandske Handel

Projekt: T.J. Aalborg d. 8-3 1966
Tegnet: E.Z.
Kontrol: *[Signature]*
Revideret:

3084

