

[Oluf Pedersen.]

mener, der vil være gode, saglige grunde for at udskyde bygningen af Grønlandsskibet.

Ministeren fik bevillingen ud fra den forudsætning, at der var 1,5 mill. kr. at tjene hvert år. Dette protesterede, som man vil vide, skibsreder Knud Lauritzen imod; han bad om nærmere oplysninger, og efter fem afslag kom oplysningerne. Skibsreder Knud Lauritzen havde hævdet, at den anslåede årlige udgift ved statens eget skib, 4 mill. kr., antagelig var sat for lavt, den ville blive større; hovedrevisorerne satte tallet op til 4,3 mill. kr. om året, og hvis man ville ansætte en afskrivningstid for skibet på 15 år, ville man komme op til 4,7 mill. kr. Rent praktisk er det vist rigtigt at regne med de 15 år, ikke mindst under hensyn til den udvikling, der sker på mange områder. Men værre er det, at de beregnede udgifter til befragtning var anslået til 5,5 mill. kr. om dette sagde skibsreder Knud Lauritzen, at det var helt hen i vejret, og efter at han gennem hovedrevisoratet havde fået de oplysninger fra ministeriet, som han havde ønsket, tilbød han i sit brev af 16. januar at stille sit skib „Thala Dan“ til rådighed på helårsbasis, ikke for 5,5 mill. kr., som man har talt om, ej heller for de 4,3 mill. kr., som hovedrevisoratet havde anslået det til — og dette beløb skal altså med 15 års afskrivningstid sættes op til 4,7 mill. kr. — men for 3,3 mill. kr., altså et beløb langt under udgiften ved statskibet.

Det skal dog indrømmes, at skibet har en mindre transportkapacitet, og at besparelsen derfor må reduceres med ca. 20 pct. ifølge Knud Lauritzens egne oplysninger; men dertil kommer vel også, at opholdsvilkårene for de 60 passagerer, som der skulle gøres plads til, vil blive noget ringere, og at skibet sejler noget langsommere, end statsskibet ville komme til. Selv om man tager alt det i betragtning, bliver der dog en besparelse på mellem  $\frac{1}{2}$  og 1 mill. kr. om året, og der er dog forskel på at investere 15 mill. kr. for at tjene 1,5 mill. kr., som ministerens forslag lød på, og det, der efter mit skøn vil blive tale om: at investere 15 mill. kr. for at lide tab eller i hvert fald hverken opnå rente eller afskrivning på de 15 mill. kr.

Der gives jo imidlertid i nogen grad en

forklaring på, hvorfor ministerens regnestykke ikke mere passer. Man vil måske spørge, om ministeren efter min opfattelse har ført finansudvalget bag lyset, og det vil jeg svare nej til, det tror jeg ikke. Jeg tror, forklaringen kan være den — det er jo ministerens egen teori — at et statsskib ville virke som regulator for fragterne; det har jo vist sig at være så rigtigt, at denne regulator endog har virket, endnu inden skibet er bygget. Specielle grunde kan også have spillet ind, herunder muligheden for en fast aftale om befragtning. Besparelserne har man altså fået, inden skibet er bygget, men jeg frygter for, at hvis man bygger skibet, falder de bort.

Derfor er det, jeg spørger den højtærede minister for Grønland: vil ministeren under hensyn til det nu foreliggende tilbud om befragtning fremover søge bygningen af det nye Grønlandsskib udsat, indtil spørgsmålet har været drøftet på ny og bevillingen har fået folketingets tilslutning?

**Ministeren for Grønland (Kjærbøl):** Til den stillede forespørgsel vil jeg indledningsvis pege på, at i lov nr. 276 af 27. maj 1950 om den kgl. grønlandske handel står i § 1, at det påhviler den kgl. grønlandske handel

„at sikre Grønlands forsyning med forbrugsvarer og erhvervsredskaber og — eventuelt i forbindelse med private erhvervsdrivende — at aftage, forarbejde og eksportere grønlandske produkter.“

Det må derfor være ministeren for Grønlands pligt at påse, at den kgl. grønlandske handel til enhver tid råder over skibsenheder, der kan opfylde lovens bestemmelser. Den kgl. grønlandske handel har i ca. 200 år bestridt sejladsen på Grønland med egne skibe, i stigende omfang bistået af chartrede skibe. Der er ved denne sejlads i vanskelige og isfyldte farvande, som stiller ganske særlige krav til skibsofficerer og mandskab, tilvejebragt en viden og en erfaring, der gennem årene har været af uvurderlig værdi ikke alene for vor administration af denne fjerne landsdel, men også for hele udviklingen af dansk skibsfart i arktiske og antarktiske farvande.

I de senere år er Grønlandsflåden reduceret væsentligt og skibsofficerernes antal i forhold dertil. Udelukkes mulighederne for tilgang på dette vigtige område, vil stats-