

[Ministeren for Grønland.]

jeg rådet om en udtalelse i anledning af den af skibsreder Knud Lauritzen i gentagne artikler i dagspressen fremsatte kritik. Styrelsesrådet behandlede hele spørgsmålet på ny og har med de tilstedeværende medlemmers tilslutning den 18. januar tilstillet mig en skrivelse, hvoraf jeg med formandens tilføjelse skal citere følgende:

„For rådets indstilling var det afgørende, at den foreslåede nybygning for såvel fragtgods som passagerers vedkommende kunne udnyttes fuldt ud i alle årets måneder. Rådet har ved bedømmelsen af de sammenlignende rentabilitetsberegninger mellem det nye skib og mulig erstatningstonnage fra fremmede rederier måttet tage i betragtning, at det nye ishavsskibs driftsmæssige konkurrencedygtighed i skibets levetid fra færdiggørelsen i 1958 og fremover beror på det ganske uoverskuelige forhold imellem fragtmarkedet i disse år sammenlignet med byggeomkostningerne i bygningsperioden. Rådet ønsker i denne forbindelse at henlede opmærksomheden på, at i den periode, for hvilken der foreligger regnskabsmateriale for Handelens skibsfart, 1952-56, har driftsresultaterne for Handelens to atlantgående skibe været mærkbart bedre end for den chartrede tonnage.

Skibsreder Knud Lauritzen fremsætter nu offentligt et tilbud til Handelsen om at chartre en nybygning, „Thala Dan“, til en rate, der efter skibsrederens omregning til det nye ishavsskibs kapacitet anføres at være 300 000 kr. pr. år under det af 3. hovedrevisorat anslåede tal for det nye ishavsskibs driftsudgifter. Da rådet ikke er i besiddelse af nogen form for specifikationer for „Thala Dan“, hverken for så vidt angår laste- eller kølekapacitet, passageraptering, fart m. m., er det ikke muligt for rådet at foretage nogen vurdering af dette tilbuds værdi. Skibsredereren har dog anført, at selv efter de tilbudte forandringer i projekteringen af „Thala Dan“ vil dette skib have mindre lastekapacitet, passageraptering af lavere standard og mindre fart end det nye ishavsskib.

I anledning af hr. Knud Lauritzens udtalelse om, at det nye ishavsskib er et angreb på „det frieste danske erhverv“

og på samarbejdet med hans eget rederi, skal rådet anføre, at selv efter det nye ishavsskibs indsættelse i Grønlandssejladsen vil skibsredereren — såfremt hans ratekrav er konkurrencedygtige — kunne påregne at transportere den overvejende del af godsmængden til Østgrønland.

Rådet har, siden det påbegyndte sit arbejde i 1950, stedse været af den opfattelse, at det var nødvendigt for Handelsdelen at disponere over en fast kerne af egne specialskibe, som man under alle forhold — også i nøds- og katastrofetilfælde — har uindskrænket rådighed over.

Styrelsesrådet skal herefter udtale, at man, uanset det af skibsreder Knud Lauritzen hidtil fremførte, fortsat må være af den opfattelse, at det er påkrævet for en forsvarlig opfyldelse af de forpligtelser, der ved den gældende lovgivning er pålagt den kgl. grønlandske handel vedrørende Grønlands forsyning og produktion, at den påbegyndte bygning af det nye ishavsskib fuldføres.“

Jeg skal ganske henholde mig til styrelsesrådets saglige udtalelse om dette spørgsmål.

Forespørgeren (Oluf Pedersen): Jeg takker ministeren for svaret, som desværre ikke var tilfredsstillende. Jeg havde ønsket, at man f. eks. havde undersøgt, hvordan det virkelige forhold sig med hensyn til, hvad besejlingen koster med statsskib, og hvad det ville koste, hvis man traf en aftale med skibsreder Lauritzen. Men jeg forstår på styrelsesrådet for Grønland, som den højtærede minister holder sig til, at det problem ønsker man slet ikke undersøgt, idet man simpelt hen siger: det har ingen interesse, vi ønsker ikke at få et billigere tilbud frem, vi er bedst tilfreds med det, som det er.

Ministeren gør gældende, at man ikke kan få stabile forhold, medmindre sejladsen foregår med egne skibe. Jeg tror, det er en fuldkommen misforståelse. Vi ved jo alle, at skibsreder Lauritzen ikke alene har det skib, der her er tale om, men har en flåde på ikke mindre end 12 skibe.

Vi ved, at alle, som ønsker den udvikling i Grønland, der er på vej bort fra et rent socialistisk, jeg vil ikke sige paradis, men indretning over til mere privat drift, i allerhøjeste grad ønsker — hvad også Grønlands-