

[Oluf Pedersen.]

hvad befragtning med private skibe kan koste, og, hvis han fortsat mener, at statsskibet skal bygges, da at forelægge spørgsmålet til afgørelse i folketinget og går hermed over til næste sag på dagsordenen.“

Formanden: Der er nu fremsat følgende forslag om overgang til næste sag på dagsordenen: (se ovenfor). Det fremsatte forslag om overgang til næste sag på dagsordenen indgår nu i forhandlingen.

Victor Gram: Jeg takker ministeren for Grønland for den saglige besvarelse af forespørgslen, han har givet, og vil gerne erklære mig ganske enig i hans synspunkter og hans motivering for, at det nye ishavsskib til den kgl. grønlandske handel bygges som planlagt og bevilget.

Ministerens standpunkt er efter min opfattelse en logisk konsekvens af det ansvar, der blev pålagt Handelen ved den grønlandske reformlovgivning i 1950. Ministeren har allerede mindet om, at det ifølge loven påhviler Handelen at sikre Grønlands forsyning og at afsætte den grønlandske produktion, eventuelt i forbindelse med private erhvervsdrivende. At dette hovedansvar er lagt på staten, er jo ikke nogen tilfældighed. Det var det resultat, Grønlandskommissionen efter meget omfattende og grundige overvejelser nåede frem til, og som det er vigtigt at fastholde i den diskussion, der nu er rejst. Det er jo ikke blot spørgsmålet om bygningen af et enkelt skib; det berører også grundprincippet for statens opfyldelse af sit ansvar over for den grønlandske befolknings sociale tilværelse. Opfyldelsen af dette ansvar under den form, jeg har nævnt, udelukker ikke, at betydelige opgaver tildeles det private erhvervsliv — tværtimod, må man vel sige. Handelens praksis ved anvendelsen af de privat chartrede skibe er en understregning af, at man ikke har nogen hensigter i retning af at udelukke private redere. Der er i de senere år sket en betydelig udvidelse af anvendelsen af private skibe, samtidig med at Handelens egen tonnage er formindsket og forældet. Dette sidste, at Handelens fragtmuligheder ved egne skibe er forringet både i forhold til den status, man

havde ved Grønlandslovenes vedtagelse, og navnlig i forhold til den betydelige stigning, der er sket i person- og godstrafikken, forekommer mig at være en farlig udvikling, som bør rettes op ved nybygninger, mindre. Handelen skal løbe risikoen for under ugunstige forhold ikke at kunne opfylde lovens bestemmelser og sikre den grønlandske befolkning de nødvendige forsyninger.

Grønlandskommissionen gav i sin tid udtryk for, at det ikke kunne anses for betryggende på lang sigt at basere livsvigtige forsyninger til østkysten på sejlads med chartrede skibe, og at man fandt det nødvendigt at bygge 1, måske 2 skibe til denne besejling. Denne opfattelse var helt i overensstemmelse med det grundsynspunkt, kommissionen nåede frem til, at det måtte være rigtigst at tilsigte en ordning, hvorefter flåden af statsskibe blev bragt op på en sådan størrelse, at den ville være i stand til at bestride transporten af livsvigtige forsyninger, medens de overskydende transportoverlodes til private skibe. Det forekommer mig, at ministeren for Grønland ikke mindst ud fra disse synspunkter har været meget tilbageholdende, for tilbageholdende, synes jeg, med bygningen af det ene ishavsskib.

Hertil kommer, at erfaringerne viser, at besejlingen med private skibe ikke er fordelagtigere økonomisk set end besejling med statens skibe. Jeg tror, jeg har lov til at sige som min erfaring fra Handelens styrelsesråd, at af de private redere får man ikke noget foræret ved dørene. Det udelukkes ganske enkelt af de forretningsprincipper, der bringes i anvendelse. Jeg har vel set skibsreder Lauritzens offentlige tilbud til Handelen om at chartre en nybygning til en rate, der skulle ligge nogle få procent under, hvad hovedrevisoratet har anslået det nye ishavsskibs driftsudgifter til. Jeg tvivler på, om man kan tillægge dette tilbud nogen principiel betydning, for det forekommer mig at være tvunget frem af situationen. Jeg tvivler på, at det ville have set dagens lys, hvis staten havde undladt at opfylde sit ansvar og bygge det skib, kritikken nu rettes imod.

Jeg synes endelig, jeg bør understrege styrelsesrådets skrivelse af 18. januar, som den højtærede minister citerede. Det er et