

[Victor Gram.]

afgørende vægtigt indlæg i denne debat, som jeg helt kan tilslutte mig, og dets vægt forøges ved, at en række førende personligheder inden for dansk erhvervsliv er medlemmer af rådet.

Jeg finder under hensyn til det her fremførte, at de foretagne dispositioner vedrørende ishavsskibet er forsvarlige og rigtige, og kan derfor på mit partis vegne henholde mig til, hvad den højtærede minister for Grønland her har anført.

Damsgaard: De særlige forpligtelser, Danmark har med hensyn til forbindelsen med den fjerne del af vort land og forbindelsen med og forsyningerne til befolkningen i selv de nordligste egne af Grønland, er mit parti, venstre, helt klar over. Grønlandernes levevilkår er jo stadig meget afhængige af forbindelsen med moderlandet, og sådan vil det være ud i al fremtid. Vi har både en moralsk forpligtelse til og en økonomisk interesse i at sørge for den mest effektive og sikre skibsforbindelse med de flest mulige pladser i Grønland så stor en del af året som vel gør ligt. Det kræver særlige skibe og vel også søfolk af en særlig karat og med erfaring i Grønlandssejlad. I isfyldte farvande, i tåge og mørke og storm og kulde er det ikke noget let job, og det kræver erfarne søfolk. Det kan selv en sommerdag i glitrende sol i en af Grønlands fjorde, tæt pakket med kæmpeisbjerge, være en prøvelse at sejle selv for den mest erfarne Grønlandskaptajn. Der er flere af det høje tings medlemmer, der har set et eksempel herpå. Sejladen er vanskelig og krævende både på Grønlands vestkyst og Grønlands østkyst.

Jeg har nævnt disse forhold, for at der ikke skal herske tvivl om, at vi i partiet venstre har gjort os de vanskelige besejlingsforhold helt klart, samtidig med at vi erkender de særlige forpligtelser, Danmark har til at skaffe forsyninger frem til den grønlandske befolkning. Om dette er der formentlig enighed her i det høje ting.

Men det spørgsmål, denne debat rejser, og den diskussion, der er gået forud uden for tinget, er, om denne skibsfart skal foregå fortrinsvis med statsejede skibe suppleret med chartrede private skibe, eller om hovedvægten fremtidig skal lægges på privatejede skibe, således at vi overlader til private rederier at besejle Grønland på samme måde, som dansk skibsfart med stor ære besejler alverdens have. Dette sidste, at det ikke skal være staten, der bygger skibe og sejler med dem, men at det skal være private rederier, der tager sig af dette, er partiet venstre absolut stemt for, også når det gælder Grønland, så meget mere som vi er i den heldige stilling at have store, dygtigt ledede rederier, der gennem de senere års sejlad i grønlandske og andre arktiske farvande til fulde har vist, at de kan påtage sig denne krævende sejlad.

Det gælder både rederiet J. Lauritzen, rederiet A. E. Sørensen og rederiet Progress — det er vel de tre rederier, der i særlig grad har deltaget i besejlingen af Grønland. Ikke mindst rederiet J. Lauritzen har med sine ishavsskibe bevist, at det kan besejle såvel Vest- som Østgrønland, og har gennem sit store byggeprogram netop for ishavsskibe vist vilje til fremover at stille tilstrækkelig tonnage til rådighed for snart sagt ethvert behov for Grønlandssejlad, således at det vil kunne fritage den danske stat for investeringer på dette område.

For mit parti tyder alt på, at de private rederier kan og vil gennemføre Grønlandssejladen lige så effektivt, som den kgl. grønlandske handel kan med de statsejede skibe, og gøre det lige så billigt som eller måske endda billigere end staten — det er endnu et åbent spørgsmål, og jeg skal siden sige et par ord om, hvordan jeg mener vi skal komme til fuld klarhed derover.

Det er om spørgsmålet, hvem der kan sejle billigst på Grønland, den offentlige debat har været ført mellem den højtærede minister for Grønland og skibsreder Knud Lauritzen. Jeg skal ikke nægte, at det har