

[Weikop.]

om det private erhvervsliv skal overtage skibstarten på Grønland eller ej. Formentlig kunne man dengang i Grønlandskommissionen se, at der var en udvikling i gang, som man skulle være opmærksom på. Set på baggrund heraf bliver spørgsmålet derfor kort sagt: kan det betale sig for staten at have sit eget skib?

Der har jo været nævnt mange tal, og dem skal jeg ikke komme ind på, men jeg må dog sige, at jeg ikke forstår, at man ikke forholdsvis — jeg siger forholdsvis — enkelt kan sige, om det er en fordel eller ikke. Man må vel kunne regne ud, at det projekterede Grønlandsskib vil kunne transportere så og så meget gods og så og så mange passagerer, og at det kan gøre så og så mange ture; derefter kan man vel regne ud, hvad det kommer til at koste både i drift, afskrivninger og omkostninger, og så — hvad der er afgørende — søge oplyst, hvad en tilsvarende transport ville koste, hvis den blev udført af et privat rederi. Man bør derimod vist ikke fordybe sig i, hvad det tidligere har kostet. Det var ganske interessant, at styrelsesrådet ifølge det, ministeren læste op, havde set tilbage på, hvad det havde kostet, men egentlig ikke var kommet ind på, hvad jeg ville anse for det rigtige, nemlig hvad det vil koste fremover. Jeg mener med andre ord, at man skal stille en sammenlignende beregning op fra det øjeblik, det nye Grønlandsskib er sejlklart og sættes i drift. Det må være det afgørende, men det har ikke klart været fremme.

Jeg kan meget vel se, at økonomiske betragtninger i givet fald må vige; men jeg må her indskyde, at jeg ikke kan se, at man behøver at have et skib, fordi — som den højtærede minister sagde — man ellers ikke har tilstrækkelig rådgivning med hensyn til besejlingen og havneforholdene. Jeg underkender skam ikke besætningernes store indsigt på disse områder, men jeg sætter nu alligevel et spørgsmålstegn ved det synspunkt, at man f. eks. ikke skulle kunne ordne havneforholdene på Bornholm, hvis man ikke har et statsskib at sejle med. Jeg synes nu alligevel, at det er en lidt for tynd begrundelse.

Jeg vil gentage, hvad jeg sagde før: at jeg meget vel kan se, at økonomiske be-

tragtninger må vige, dersom man ikke kan være sikker på, at passagerer og forsyninger kan nå rettidig frem, medmindre vi har et statsskib. Det er selvsagt et lovspørgsmål, og det er et meget vigtigt spørgsmål; men for mig står det sådan, at der er en mulighed for, at den højtærede minister kan sikre transporten lige så godt og lige så sikkert med fremmede skibe som med det statsskib, der er tale om at bygge. Efter hvad jeg kender til disse ting — men jeg er jo ikke reder — er det ikke noget ualmindeligt, at man time-chartrer et skib eller indgår på langsigtede kontrakter, sådan at ministeren på denne måde skulle kunne disponere og, hvad der er det afgørende, disponere med lige så stor sikkerhed over et fremmed skib som over sit eget. Det er meget svært for mig at få øje på nødvendigheden af, at staten bygger et skib, hvis den højtærede minister ved fornuftige aftaler — *fornuftige* aftaler — kan sikre sig det skibsrum og den tonnage, der er nødvendig, måske oven i købet år fremover, uden at udgifterne til transporterne bliver større; hvorfor skulle man så ikke gøre det?

Jeg forstår udmærket godt fiskerierhvervets store betydning. Jeg forstår, at man skal transportere de havkatte, man kan fange, frem og tilbage, men hvorfor kan man ikke lige så godt gøre det på private skibe? Havkattene befinder sig — fristes jeg til at sige — vel lige så godt på et privat skib som på et statsskib. Det er klart, at det kan gøres, i hvert fald at dømme efter det, der foreligger for mig i dette øjeblik.

Hvad jeg stærkt har ønsket at fremhæve i min tale, er det principielle i sagen: om staten skal beskæftige sig med ting, som lige så godt kan udføres af det private erhvervsliv. Det principielle synspunkt, jeg har gjort gældende, turde — eller rettere burde — vel egentlig, når man ser det i forbindelse med Grønland, også være i overensstemmelse med ministerens ønske om at tilvejebringe en så stor interesse som muligt fra privat side i det grønlandske erhvervsliv, også når det gælder transporten.

Som jeg sagde til at begynde med, og det vil jeg også gerne ende med at sige, ligger sagen politisk klar: det radikale venstre er gået ind for statsdrift på dette område. Det radikale venstre har ligesom den højtærede minister og regeringen ment, at man burde