

[Aksel Larsen.]

Det kan være, man ved et hurtigt udvalgsarbejde kan nå at få det materiale frem, som man efterlyser; men jeg tror ikke, det vil kunne forandre vor stilling til problemet. Dermed har jeg ikke sagt, at jeg nærer fuld og ubetinget tillid til den måde, Grønlands styrelse og den kgl. grønlandske handel optræder på i alle forhold, men jeg tror ikke, disse yderligere oplysninger vil kunne bevirke, at vore synspunkter i denne sag ændres. Jeg tvivler også meget på, at de vil kunne bevirke, at regeringens og folketingets eller folketingsflertallets stilling til sagen ændres. Jeg kan blot se, sådan som hele situationen er, at hvis man trækker sagen i langdrag gennem udvalgsarbejde, hvis man ikke indstiller sig på, at et sådant udvalgsarbejde skal gennemføres med en meget kort frist, kan følgerne deraf blive meget skadelige, dels fordi det kan blive dyrere at bygge skibet — vi ved jo, hvordan alting fordyres, når der går længere tid — dels fordi det også kan få betydning ved besejlingen af Grønland og med hensyn til økonomien ved besejlingen af Grønland.

Frederik Lynge: Jeg skal ikke forlænge debatten, ikke gentage alt det, der i forvejen er sagt under sagens behandling. Det er jo heller ikke vore penge, jeg skal være med til at diskutere bevillingen af. Det er den danske stats penge, det er skatteborgernes penge, der er bevilget til det omtalte skib, som også vi grønlændere på mange forskellige måder har givet udtryk for ønskeligheden af at få bygget og sat ind i Grønlandsfarten. Det er jo noget, der har været tale om i flere år.

Vi grønlændere er jo helt anderledes stillet, end man er hernede i Danmark med hensyn til forsyning med varer og vore produkters afhændelse her i Danmark og andre lande. Der er også noget andet, der efter min mening har betydning. Selv om vi er klar over, at private skibe kan besejle Grønland lige så godt måske, betyder det en nærmere tilknytning mellem Grønland og Danmark,

at vi ved, at hele den danske stat står bagved, ikke alene det private danske initiativ.

Efter stadfæstelsen af Grønlandslovene i 1950 og navnlig efter landets indlemmelse i det danske rige er det blevet således, at det danske private initiativ, den danske private foretagsomhed, sammen med statsdriften deltager i den udbygning af landet, som vi oplever i dag; et sådant samarbejde med staten har allerede fundet sted i flere år. Jeg kan nævne et par ting: udforskningen af landet og udnyttelsen af råstofferne i Grønlands undergrund. Et sådant samarbejde med hensyn til besejlingen af Grønland og varetilførslerne til landet og de grønlandske produkters hjemsendelse til Danmark og andre lande blev for øvrigt praktiseret allerede omkring den første verdenskrig; det husker vi, der levede dengang, meget godt. Der var allerede dengang adskillige chartrede skibe, som blev sendt op til Grønland med varer og forsyninger, og det var vi selvfølgelig meget, meget glade for. Den udvikling, vi er inde i i dag, skrider på mange måder godt frem i samarbejde mellem det private initiativ, den private foretagsomhed, og staten.

Hvad nu det meget omtalte nye skib til Grønland angår, havde man allerede efter Grønlandsskibet „Amdrup“'s forlis i sin tid i det til den kgl. grønlandske handel knyttede styrelsesråd, som jeg har været medlem af i fulde 4 år, fra 1951 til 1955, flere gange drøftet eller fremsat ønske om bygning af et skib til erstatning først og fremmest for det forliste skib, så tanken eller planerne om bygning af et nyt skib til denne fart er ikke noget nyt. Det er ikke noget, der pludseligt er dukket op i det sidste års tid.

Selv om jeg meget vel forstår argumenterne i skibsreder Knud Lauritzens redegørelse og tilbud og hans kritik af bygning af det nye skib til Grønland, som jeg med stor interesse har læst i dagspressen, og selv om jeg gerne ser dansk privat initiativ i stadig stigende grad samarbejde med staten i og for Grønland til gradvis afløsning af monopolsystemet, således som vi kan læse