

[Ministeren for Grønland.]

tal, jeg kom med, skulle være lige hen i vejret; 3. hovedrevisorat har dog senere erkendt, at konklusionen i det store og hele var rigtig. Jeg skal også se bort fra, at skibsrederen i en overskrift over en af sine artikler betegnede forslaget som et angreb på det frie danske erhvervsliv.

Jeg vil gerne væge mig imod, at nogen skulle mistænke mig for ikke at have respekt for rederierhvervet. Jeg er vokset op i nær tilknytning til sejlskibsfarten, og jeg har i ti år som skibsbygger haft nær berøring med rederierhvervet; jeg har oven i købet kendt lidt til det, længe før hr. Lauritzen havde nogen anelse om det. Jeg siger dette, fordi jeg på alle måder respekterer rederierhvervet, på alle måder respekterer den indsats, der ydes af rederne. Jeg respekterer også den indsats, der er øvet i samarbejde med den kongelige grønlandske handel af Det forenede Dampskibs-Selskab, Progress, A. E. Sørensen og andre, som har bistået os; og her er jo ikke på nogen måde tale om at begrænse de private rederes adgang til en fortsat besejling af Grønland; den er påkrævet. Det er jo ejendommeligt, at man tror, at med bygningen af dette ene skib, der her er planlagt, skulle på én gang de private rederes mulighed for at sejle på Grønland blive bortvejret.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at dette skib er en nødvendighed, det er en nødvendighed for gennemførelsen af den helårssejlad på Grønland, som vi nu har prøvet på at gennemføre, og som det er nødvendigt at gennemføre, hvis vi fortsat skal kunne udnytte de produktionsmuligheder, som findes deroppe; og det er jo det, der er meningen, produktionen i Grønland skal være det fundamentale ved hele opbygningen. Det er ikke nogens opfattelse, at vi bare skal have Grønland for at sætte nogle penge til deroppe; vi skal udnytte alle de muligheder, der foreligger, og den kongelige grønlandske handel har ikke på nogen måde villet tilsidesætte bl. a. skibsreder Knud Lauritzen.

Efter at skibsrederen i fjor havde sluttet en 7 års kontrakt med Nordisk Mineselskab om at besejle Mesters Vig, regnede Handelen med at kunne få en langfristet aftale med hans rederi om en væsentlig del af østkystbesejlingen, og man havde regnet

med et særlig fordelagtigt tilbud, fordi rederiet disponerede over betydelig ledig, opgående tonnage. Der førtes på Handelens initiativ indledende forhandlinger om dette spørgsmål med skibsreder Lauritzen i begyndelsen af 1956, men hans rederi kunne ikke stille den nødvendige tonnage til Handelens disposition det år, altså i fjor; derfor blev forhandlingerne udsat. De blev genoptaget i december måned i fjor. Handelen har foreslået skibsrederen en 6 års kontrakt, svarende til rederens overenskomst med mineselskabet, og Handelen har givet meget detaljerede oplysninger om både fragt, mængder og passagerantal samt losseforhold m. m., men til dato foreligger ikke noget tilbud fra skibsreder Knud Lauritzen. Jeg nævner bare dette, fordi jeg vil tilbagevise enhver påstand om, at det har været hensigten med bygningen af dette skib at tilsidesætte private rederiers, derunder rederiet Lauritzens, mulighed for fortsat — måske endda i stigende grad på grund af den øgede produktion, den øgede passagertransport og på anden måde — at besejle Grønland.

Nu er det jo gået ind i bevidstheden, at den store reder opererer med en ishavsfåde på 12 skibe. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at efter hvad der foreligger for os, kan der kun være tale om tre skibe — de ni skibe er for store til at kunne betjene de i mange tilfælde små havne på Grønlands kyst — der kan kun være tale om tre skibe, hvoraf jeg personlig kender det ene, nemlig „Kista Dan“, og med hensyn til „Kista Dan“'s evne til at gå i isen må jeg sige, at den var nu ikke så imponerende. Hvad der var mest imponerende ved „Kista Dan“, var kaptajnen, som, mens vi lå 8 dage i polarisen, bogstavelig talt hele døgnet rundt sad oppe i masten. Men det var ganske åbenbart, at det ikke var noget ideelt skib til at gå igennem polarisen ved Østgrønland. Der er selvfølgelig nok indhøstet nogle erfaringer fra „Kista Dan“, som er nyttiggjort ved bygningen af „Magga Dan“ — det får vel større maskinkraft og bliver også på anden måde bedre; men hvis ikke apteringen og passagerapteringen bliver noget bedre, end tilfældet er med „Kista Dan“, er der ikke noget at rose sig af for rederiet. Så er der „Thala Dan“, som er tilbudt og tilbudt ombygget,