

[Oluf Pedersen.]

vedrørende et nyt Grønlandsskib og til den sammenligning mellem „Thala Dan“ og Handelens ny Grønlandsskib, som er foretaget af den kgl. grønlandske handel.“

Jeg forstod det sådan, at der var tilslutning i udvalget til det spørgsmål, og det gik, så vidt jeg har forstået, også til ministeren for Grønland, men så skete der det for mig overraskende, at den højtærede minister gik i strejke, ganske simpelt nægtede at ekspedere det brev, som en sådan undersøgelse måtte foranledige, til skibsreder Knud Lauritzen. Ministeren rændte dog ikke fra ministeriet, det må jeg indrømme, men medvirke til opklaring af den sag, der her var tale om, ville han ikke.

**Formanden:** Jeg henstiller, at samtaler i sidegangen føres mere sagte.

**Oluf Pedersen:** Så fandt den ærede formand for udvalget på en anden løsning, nemlig at ministeren skulle henvende sig til retspræsident Robert Hove, sø- og handelsretten, og denne skulle opfordres til at udpege 2 medlemmer, der skulle se på udvalgets materiale og indhente den ønskede udtalelse fra Knud Lauritzen. Det var, hvad der skete, og mere ved jeg for så vidt ikke.

Nu ligger det sådan, at finansudvalgets afgørelse skal til godkendelse her i folketinget, men de oplysninger, som folketinget har vedtaget at vi skulle have, foreligger ikke. Derfor synes jeg, at forudsætningen for vedtagelsen af ændringsforslag nr. 271 er bristet, og jeg vil yderligere sige, at så vidt jeg har forstået af det materiale, vi har fået — herunder også en erklæring fra styrelsesrådet for Grønland — ligger denne sag nu ikke helt således, som man i første omgang skulle tro. Vi fik nemlig forelagt en skrivelse fra styrelsesrådet, hvori det siges:

„Ved bedømmelsen af den overraskende store forskel mellem disse to udregninger må man have i erindring, at disse ikke

alene er baseret på eksakte matematiske beregninger, men også på skøn, f. eks. vedrørende erfaringer angående laste- og losseforhold og farttab ved sejlads under ugunstige forhold.

Det forekommer endvidere rådet sandsynligt, at det ovenfor gengivne for „Thala Dan“ så ugunstige resultat hænger sammen med, at dette skib omprojekteres, medens det er under bygning, men at det til trods herfor ikke kan blive så velegnet til bestridelse af Handelens særlige opgaver som det ny Grønlandsskib. Rådet betvivler ikke, at et så erfarent rederi som J. Lauritzen fra grunden af skulle kunne konstruere en nybygning i lighed med det ny Grønlandsskib og drive dette, uden at driften — under i øvrigt lige forhold — blev dyrere for dette rederi end for den kgl. grønlandske handel.“

Jeg mener, at det heraf kan sluttes, at styrelsesrådet åbent indrømmer, at man godt kunne være nået frem til en ordning med et privat rederi, hvorefter det ikke var blevet dyrere at sejle, således at den fremstilling, ministeren gav om, at der var 1½ mill. kr. at spare, efter min mening ikke kan holde stik.

Nu gør man nok også gældende fra styrelsesrådet, at man bør have et statsskib, når man har statshandel, men det kunne være naturligt, at tingets medlemmer stillede sig selv det spørgsmål: skal man da fortsætte med statshandel, er det meningen, vi skal bibeholde en kgl. grønlandsk handel, som det hedder? Man har bl. a. spurgt, om det er foreneligt med den nordiske samhandel. Hvis man træffer de handelsmæssige aftaler med de andre nordiske lande, som der har været tale om, kan man så opretholde en kgl. grønlandsk statshandel? Jeg tror ikke, at de to ting er forenelige. Jeg tror, vi skal af med den socialistiske kongelige grønlandske handel.

Men selv om man ikke afskaffer den, er der for mig ingen tvivl om, at man ville være i stand til at besejle Grønland lige så billigt med privat drift som med statsdrift;