

*Ministeren for Grønland* kunne ikke give forslaget om en udskydelse sin tilslutning. Han henholdt sig i sin besvarelse af forespørgslen til en udtalelse, som ministeren i januar måned havde indhentet fra den kgl. grønlandske handels *styrelsesråd*, og hvori det hedder:

„For rådets indstilling var det afgørende, at den foreslåede nybygning for såvel fragtgods som passagerers vedkommende kunne udnyttes fuldt ud i alle årets måneder. Rådet har ved bedømmelsen af de sammenlignende rentabilitetsberegninger mellem det nye skib og mulig erstatningstonnage fra fremmede rederier måttet tage i betragtning, at det nye ishavsskibs driftsmæssige konkurrencedygtighed i skibets levetid fra færdiggørelsen i 1958 og fremover beror på det ganske uoverskuelige forhold imellem fragtmarkedet i disse år sammenlignet med byggeomkostningerne i bygningsperioden. Rådet ønsker i denne forbindelse at henlede opmærksomheden på, at i den periode, for hvilken der foreligger regnskabsmateriale for Handelens skibsfart, 1952-56, har driftsresultaterne for Handelens to atlantgående skibe været mærkbart bedre end for den chartrede tonnage.

Skibsreder Knud Lauritzen fremsætter nu offentligt et tilbud til Handelen om at chartre en nybygning, „Thala Dan“, til en rate, der efter skibsrederens omregning til det nye ishavsskibs kapacitet anføres at være 300 000 kr. pr. år under det af 3. hovedrevisorat anslåede tal for det nye ishavsskibs driftsudgifter. Da rådet ikke er i besiddelse af nogen form for specifikationer for „Thala Dan“, hverken for så vidt angår laste- eller kølekapacitet, passageraptering, fart m. m., er det ikke muligt for rådet at foretage nogen vurdering af dette tilbuds værdi. Skibsrederen har dog anført, at selv efter de tilbudte forandringer i projekteringen af „Thala Dan“ vil dette skib have mindre lastekapacitet, passageraptering af lavere standard og mindre fart end det nye ishavsskib.

I anledning af hr. Knud Lauritzens udtalelse om, at det nye ishavsskib er et angreb på „det frieste danske erhverv“ og på samarbejdet med hans eget rederi, skal rådet anføre, at selv efter det nye ishavsskibs indsættelse i Grønlandssejladsen vil skibsrederen — såfremt hans ratekrav er konkurrencedygtige — kunne påregne at transportere den overvejende del af godsmængden til Østgrønland.

Rådet har, siden det påbegyndte sit arbejde i 1950, stedse været af den opfattelse, at det var nødvendigt for Handelen at disponere over en fast kerne af egne specialskibe, som man under alle forhold — også i nøds- og katastrofetilfælde — har uindskrænket rådighed over.

Styrelsesrådet skal herefter udtale, at man, uanset det af skibsreder Knud Lauritzen hidtil fremførte, fortsat må være af den opfattelse, at det er påkrævet for en forsvarlig opfyldelse af de forpligtelser, der ved den gældende lovgivning er pålagt den kgl. grøn-