

**[Boligministeren.]**

somhed med opsøgende karakter vil have en vældig positiv betydning og vil skabe en bedre forståelse for saneringsproblematikken. Og så er der jo også nogle, der er professionelle i dette spørgsmål, det må vi heller ikke glemme; det skal vi i hvert fald tage med ind i vore overvejelser, når vi ændrer lovgivningen.

Til hr. Rohrsted vil jeg sige, at det er da muligt, at de 20 pct. ikke er et helligt tal — det er jo ingen tal, i hvert fald ikke i dette forhold. Men jeg synes, det er et vældigt fremskridt og en vældig positiv holdning fra almennyttige boligselskaber, der her er udvist; kunne vi få lidt videreudvikling af det også hos de private, så var det muligt, vi kunne få de almennyttige selskaber til at bevæge sig endnu længere hen ad vejen.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til boligudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om søtransport af gods til Grønland.*

(Lovforslaget (nr. 132) findes i tillæg A. sp. 2771, fremsættelsen i tidenden sp. 2233).

Lovforslaget sættes til forhandling.

**Normann Andersen:** Lovforslag nr. 132 om søtransport af gods til Grønland går i al sin enkelhed ud på, at søtransport af stykgods til Grønland bevares for den kgl. grønlandske handel. Dette selskab har også hidtil i det væsentligste udført disse transporter samt tillige haft pligt til at besejle hele Grønland til samme fragtpriiser for de samme godsarter.

Principielt har man fastslået, at denne besejling økonomisk skulle hvile i sig selv, bortset fra Nord- og Østgrønland, hvor der har været ydet et særligt økonomisk tilskud

over de årlige finanslove begrundet med de særlig vanskelige besejlingsforhold.

Når man hidtil har opretholdt princippet om ens fragtrater for de samme godsformer, skyldes det, at den kgl. grønlandske handel derved samtidig har kunnet opretholde en ensprisordning for hele det grønlandske område, uanset de meget uensartede besejlingsforhold. Denne takstpolitik har medført, at merindtægten ved besejlingen af åbentvandsbyerne har kunnet bruges som indirekte tilskud til at holde fragtpriiserne lavere, end omkostningerne ved besejlingen af det øvrige Grønland egentlig har nødvendiggjort.

Imidlertid er der nogle private rederier, som har opdaget, at det er en god forretning netop at besejle disse åbentvandsområder. Det gælder bl. a. Godthåb, hvor det med de særlig gode besejlingsforhold har vist sig, at fragtraterne, når der kun landes dette ene sted, kan fastsættes lavere, end den kgl. grønlandske handel hidtil har kunnet gøre det på de givne betingelser. Hvis denne trafik uhindret får lov at fortsætte, vil der derved ske en deling af godsbefordringerne til Grønland, som kan få visse uheldige følger, såsom at selskabet kan komme til at opgave den overskudsgivende del af ruten eller må sejle til en betydelig lavere pris, hvilket ville medføre, at priserne for fragt på de vanskelige og mere omkostningskrævende ruter ville stige.

Et resultat heraf ville blive bortfald af den hidtidige sociale ligestilling, der har været for den grønlandske befolkning, derved at uanset hvor de boede i området, var prisen for den samme vare ens. Hvis man alligevel vil opretholde denne ligestilling, kan dette kun ske gennem yderligere statsbevillinger og for samfundet som sådan belaste det offentlige med ret så store udgifter.

Endvidere må man gå ud fra, at en enhed i besejlingen kan have sine fordele, bl. a. ved stordrift og godt tilrettelagt godsplanlægning, der i sidste instans giver samtlige forbrugere de største økonomiske fordele. For øvrigt bemærker man, at man allerede på nuværende tidspunkt er langt inde i sådan planlægning, og at der ydermere er truffet bindende aftaler for en 10-årig periode om særlige lejemaal. Hvis besejlingens enhed opgives, vil disse aftaler givetvis også medføre samfundsøkonomiske tab.