

[Normann Andersen.]

Man kunne måske i samme forbindelse pege på, at en eventuel ophævelse kan få betydning for besejlingsafdelingen i Ålborg, der dér vil få et mindre antal godsbefordringer end beregnet, da beslutningen om udflytningen af den kgl. grønlandske handel fandt sted.

Alt i alt må det nok siges at være det bedste, om besejlingens enhed var sikret under den kgl. grønlandske handel, som derved også giver sikkerhed for ens fragtrater overalt i Grønland for de samme godsformer.

Lovforslaget er da også tiltrådt og anbefalet af det grønlandske landsråd.

Løvrigt kan det oplyses, at lovforslaget ikke vil medføre forøgede udgifter for statskassen.

Den socialdemokratiske gruppe anbefaler lovforslaget til vedtagelse.

Bo Kristensen: Jeg må på det konservative folkepartis vegne starte med at give udtryk for en vis utilfredshed med, at man her vil støtte det direkte monopol på Grønland gennem en generel lov, som gælder al transport til Grønland.

I princippet må man vel sige, at det kan være rigtigt at opretholde en vis del af monopol, nemlig når det drejer sig om de områder, som det er svært at besejle, idet man må tage hensyn til de særlige sociale og geografiske forhold, som eksisterer på Grønland. Derfor må man betragte sagen ud fra to synsvinkler: for det første drejer det sig om at skaffe varer til Grønland til en billig pris, når man har disse store transportomkostninger, og for det andet må man give en støtte, som tager hensyn til de geografiske forhold.

Ser vi på selve lovforslagets paragraffer, taler man i § 2 om, at ensartede godsformer skal transporteres til samme fragtrate uanset bestemmelsessted i Grønland, og i § 4 er der en bestemmelse om, at man for at opretholde en forsvarlig besejling kan yde støtte fra statskassen. Disse ting finder jeg ikke hænger nøje sammen, idet man i § 4 faktisk siger, at vi på et tidspunkt nok bliver nødt til at støtte transporten til særlig vanskelige geografiske områder, uanset om vi har dette monopol eller ej.

Problemet kan også ses ud fra en anden synsvinkel, nemlig det større forbrug på Grønland. Vil det ikke være rigtigt at tage

med ind i betragtningerne, at antallet af varer, som kommer til Grønland, vil være stigende, hvilket vil sige, at vi må regne med i de kommende år at se en større tonnage i søtransporten til Grønland, end der tidligere har været. Det hænger sammen med, at man i bemærkningerne til forslaget ser i øjnene, at der kan blive tale om, hvis man ikke gennemfører dette lovforslag og dermed et monopol, som dækker hele transporten, at den kgl. grønlandske handel ikke får den dækning, som jeg er inde på i min indledning.

Spørgsmålet er imidlertid, om ikke det private initiativ kan være med til for alle byernes vedkommende at skabe en rimelig konkurrence til KGH og dermed en lavere fragtrate. Spørgsmålet er nemlig, om den behandling, som man har set fra KGHs side, er hurtig nok, om den er effektiv nok, om ikke den i visse tilfælde har været bremsende for den transport, der skulle derop, og om ikke sagsbehandlingen har virket fordyrende, inden varerne er kommet frem til Grønland. Disse ting må naturligvis drøftes i udvalget, og specielt må spørgsmålet om de geografiske forhold tages op.

Jeg har erfaret af et aktstykke til finansudvalget, at man vil give en generel støtte til en anden varegruppe, nemlig konsumvarerne, og man har i lovforslagets bemærkninger og ministerens fremsættelse gjort rede for, at en generel konsumfragtrate vil være rimelig af hensyn til de sociale forhold. Vi har nu fået et lovforslag, hvorefter man ønsker at støtte alle de varegrupper, som skal til Grønland. Det finder jeg meget kritisabelt, for spørgsmålet er, om den fragtrate, vi har, ikke kan sænkes, ved at man tager de private ind — jeg minder om den besparelse på ca. 20 pct., som kunne finde sted for transporter til f. eks. Godthåbsområdet. Det er ikke et spørgsmål om selve transportraterne, men et spørgsmål om at give en socialt begrundet støtte til de geografiske områder, som vil blive ramt af en dyrere varetransport. Det mener jeg vi må behandle, og jeg mener, vi på nuværende tidspunkt må stille os skeptisk over for en sådan generel ordning, som der er lagt op til i dette lovforslag.

Vi er ikke uvillige til en forhandling netop ud fra hensynet til de geografiske og sociale forhold, men finder det meget upassende at