

[Bo Kristensen.]

lave en ordning for Grønland, hvorefter det direkte er én organisation, som varetager transporten, når man dermed udelukker konkurrence fra private grupper — en konkurrence, som jeg anser som noget positivt også i denne forbindelse, idet den ved at give en konkurrence grupperne imellem vil føre til, at vi får varerne billigst muligt til Grønland, hvilket må være det, der tjener Grønland bedst i denne sag.

Holger Hansen: Vistnok i modsætning til ordføreren for socialdemokratiet betragter jeg dette lovforslag som et overordentlig vanskeligt forslag, et forslag, som, hvis vi koger det hele sammen, rejser det spørgsmål, om folketinget skal give ministeren for Grønland en mulighed for, jeg havde nær sagt enevældigt at bestemme, hvem der i fremtiden må sejle gods til Grønland.

Det er en meget stærk bemyndigelse, ministeren her beder folketinget give. Men det skal også indrømmes, at den opgave, der skal løses med besejling på Grønland, er af usædvanlig karakter. Den kgl. grønlandske handel har jo i realiteten indtil de allersidste år i hvert fald haft eneret på besejlingen af Grønland, en eneret, der vel ikke har været hjemlet i nogen lovgivning, men en eneret, som rent faktisk har været til stede, vel i kraft af, at staten har været den alt dominerende faktor, først og fremmest i bygge- og anlægssektoren i Grønland og for så vidt også, i hvert fald indtil de allersidste år, for så vidt angår detailhandelen, altså handelen med konsumvarer. KGH har selv sørgt for, stået for pakhudbygningen, og det er først og fremmest i de senere år, hvor andre med KGH og GTO er kommet frem på aftagermarkedet af først og fremmest byggematerialer, at hele problemet er opstået omkring besejlingen.

Der er nu, som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, i 1972 etableret regelmæssig besejling på Godthåb af andre end staten, altså af andre end KGH, det vil sige, der er nu etableret en privat besejling

af Grønland, og dermed er den enhedsbesejling ophørt, som har betydet, at man gennem KGHs prispolitik har kunnet holde de samme priser — nogenlunde i hvert fald — for varerne, uanset hvor i Grønland disse blev forhandlet.

Der har dog været den modifikation i dette princip, at staten har givet tilskud direkte til fragten på ganske særlige vanskelige områder nordpå, sydpå og østpå, men i alt væsentligt har KGH, som det også fremgår af lovforslagets bemærkninger, haft pligt til at besejle hele Grønland og har holdt samme fragtrater for samme godsformer under den forudsætning — det er jo det, der sådan set er det interessante i diskussionen i dag — at atlanttrafikken i økonomisk henseende hvilede i sig selv.

Grønlandsministeren ønsker nu at genskabe enhedsbesejlingen. Ministeren siger i fremsættelsestalen, at han gerne vil pointere, at det ikke er tanken med dette forslag at udvide KGHs besejling af Grønland, men kun at bevare status quo. Det er vist nok en lidt flot bemærkning, hr. minister. Realiteten vil jo blive, at de, der nu på privat basis besejler Grønland — eller Godthåb, er det vel først og fremmest — bliver nødsaget til at holde op.

Det spørgsmål, man så kan stille sig, er jo: er det rigtigt at have en sådan enhedsbesejling, der samtidig udelukker konkurrence? For dette synspunkt kan tale, at Grønland og den grønlandske befolkning dermed er solidarisk — stadig væk under den forudsætning, som jeg nævnte før, at atlanttrafikken i økonomisk henseende skulle hvile i sig selv. Man har med dette system lov til og pligt til at betale den samme pris for varerne, uanset hvor i Grønland man bor. Det er altså det ene princip.

Imod dette princip taler naturligvis, at forbrugerne i de tæt befolkede områder, først og fremmest i åbentvandsbyerne, ikke har nødvendig set ud fra et forretningsmæssigt synspunkt at være med til at betale fragt for forbrugerne andre steder i Grønland, og man kan nok anstille den betragtning, at