

[Moses Olsen.]

vi, så vidt jeg kan se på nuværende tidspunkt, bl.a. kun gøre, hvis vi bevarer besejlingens enhed, som den fungerer i dag. Jeg mener ikke, det ville tjene Grønlands og grønlændernes tarv som helhed bedst at bryde det solidaritetsprincip, som vi har i dag.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg lovforslaget til vedtagelse.

**Ministeren for Grønland (Knud Heriløng):** Jeg vil gerne takke for den tilslutning, lovforslaget har fået. Jeg er godt klar over, at den tilslutning er noget betinget fra ordføreren for det konservative folkeparti og ordføreren for partiet venstre, men det er, når jeg lytter til talerne, som om jeg alligevel kan høre — det blev også udtrykt i slutningen af talerne — at der absolut er vilje til at forhandle om dette lovforslag, og jeg er da også overbevist om, at vi nok skal finde frem til en fornuftig løsning på de problemer, der er fremdraget.

Til hr. Bo Kristensen vil jeg gerne sige, at jeg forstår udmærket, at man fra de konservatives side er utilfreds med et forslag om monopolisering, som man siger, og en støtte til den kgl. grønlandske handel. Dertil vil jeg gerne sige, at det nok er ret vigtigt at lægge mærke til, at dette lovforslag ikke drejer sig om nogen monopolisering. Ministeren for Grønland skal give tilladelser, som der står i forslaget, men det er ikke forslag om en koncessionsordning, hvorefter alle er udelukket fra den transport, der omtales i lovforslaget. Der forelå oprindelig forslag om en koncessionsordning, men dette forslag blev ændret undervejs efter henstilling fra handelsministeriet, som havde fået en henstilling fra Rederiforeningen. Der foreligger altså her med lovforslaget ikke nogen decideret monopolisering, men et forsøg på at imødekomme de interesser, som lovforslaget her forsøger at tage hensyn til.

Det er fuldstændig rigtigt, når hr. Bo Kristensen siger, at formålet med loven er at skaffe varer til en billig pris. Hr. Bo Kristensen finder det ulogisk, at vi forsøger at gøre det på den måde, som forslaget går ud på, idet der i forvejen findes en støtteordning for transporten. Rent umiddelbart betragtet kan dette forhold måske virke noget

ulogisk, men det ulogiske forsvinder i det øjeblik, man fantaserer sig frem til — jeg tror nok, denne fantasi også vil vise sig at være rigtig — hvad der ville ske, hvis disse transporter blev overladt til private foretagender. Den gevinst, der eventuelt kan være i denne transportform fra privat side, og som hr. Holger Hansen også var inde på, denne mulige gevinst for forbrugerne i Godthåb og et par andre byer, der ville nyde godt af denne transport, forudsætter, at man fra disse transportanters side er indforstået med, at denne prisbillighed kommer forbrugerne til gode, men når man kender forholdene ret nøje, vil man forstå, at jeg med nogenlunde sikkerhed giver udtryk for, at jeg ikke deler denne optimisme. Jeg tror, at denne prisformindskelse først og fremmest vil komme de private handlende til gode.

Jeg var meget glad for den hjælp, jeg fik fra hr. Poul Dams side. Det, som hr. Bo Kristensen var inde på, var jo i og for sig en modsigelse af de bestræbelser, som hr. Lembourn som medlem af Grønlandsrådet har gjort sig til tasmand for. Ganske vist tog hr. Lembourn ordet for en kort bemærkning, og jeg forstod på hr. Lembourn, at han har lyttet til en konservativ kollegas tale med lidt andre ører, end vi andre har gjort. Jeg synes, det er overordentlig svært at finde den overensstemmelse mellem hr. Bo Kristensens tale og de formål, som hr. Lembourn gerne vil forsvare. Jeg er ganske overbevist om, at hvis vi ikke gennemfører dette lovforslag — med de kedelige konsekvenser, det har — så vil det først og fremmest betyde en meget hurtigere affolkning af yderdistrikterne i Grønland og ikke mindst af udstederne.

Vi har ingen mulighed for at pålægge private rederier pligt til at besejle de dele af Grønland, hvor man betaler højere omkostninger for at sejle, altså står uden mulighed for en indkomst, men den kgl. grønlandske handel har pligt til at besejle alle beboede steder i Grønland. Den nedgang, der vil være i Handelens indkomst ved, at private tager en del af transporterne, har vi beregnet i ministeriet for Grønland. Hvis man sammenligner de godsmængder, der blev transporteret i 1971 og i 1972, så drejer det sig om en nedgang for den kgl. grønlandske handels vedkommende på 5,5 pct., svarende