

[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.

[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 bemærkning 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

[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 pakhusudbygningen, 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

[Kliger Hansen.]

det var mere rimeligt, om disse forbrugere i Godthåb og andre byer fik varerne til den billigere pris, som en lavere fragtrate skulle indebære. Det er sådan set det, de har været ude på med etableringen af den private sejlads, der har været i afvigte år.

Jeg tillægger nu ikke disse sidste synspunkter afgørende værdi. Det bliver, når det kommer til stykket, et skinproblem. Der er jo statstilskud til snart sagt alle aktiviteterne i Grønland, og skal varerne være billigere i Godthåb igennem lavere fragt, ja, så må man på anden måde udligne de økonomiske forskelle mellem de tætbefolkede og de tyndtbefolkede områder, altså mellem byerne i Midtgrønland og de mere tyndtbefolkede egne i yderdistrikterne.

Hovedspørgsmålet i denne lovgivning bliver derfor, så vidt jeg kan se, for det første: vil denne lov kunne opfylde sit formål, eller vil den kunne omgås? Vil man ikke i vore frihandelstider købe varerne andre steder i verden og dermed unddrage sig det tilladelsessystem, som ministeren her ønsker gennemført, med den konsekvens, at den kgl. grønlandske handel alligevel ikke vil kunne bevare sit enhedssystem. Det er et af de spørgsmål, vi naturligvis må overveje meget nøje i udvalget.

Det næste spørgsmål bliver: er det tilrådeligt gennem lovgivning i realiteten at give en koncession til KGH, som derved får monopol på al fragt til og fra Grønland, al fragt mellem Danmark og Grønland? Hvis det sidste spørgsmål af folketinget skal besvares med et ja, så kommer det næste: skal en sådan lov så gælde indtil det revisionstidspunkt, som ministeren foreslår, i 1980—81, eller skal folketinget sikre sig, at de tilladelser, ministeren i givet fald vil kunne give, bliver af kortere varighed, og dermed sikre sig, at folketinget får en indflydelse på den langsigtede planlægning — her tænker jeg altså på planlægning i de kommende 8-9-10 år — af hele denne transportsektor?

Jeg kan ikke lade være med at indskyde en kritisk bemærkning. Jeg synes, det er knebet noget med timingen af denne sag i de organer, der har haft denne sag til forberedelse, ministeriet og KGH. Jeg læser i bemærkningerne på side 2 øverst i anden spalte, at KGH i 1973, altså i indeværende års første måned, har chartret skibe for en

10-årig periode, og man er så elskværdig at oplyse folketinget om, at hvis folketinget vælger at opgive besejlingens enhed, så løber man den risiko, at skibenes kapacitet ikke vil blive fuldt udnyttet med samfundsøkonomiske tab til følge. Det turde være et exceptionelt tilfælde. Jeg kan ikke lade være med at kritisere, at man kommer med et lovforslag i januar, samtidig med at man gør opmærksom på, at man i og for sig har disponeret, som om dette lovforslag allerede var vedtaget. Vi synes ikke, det tyder på, at man har, som det hedder, timet disse sager heldigt. Det ligner en fuldbyrdet kendsgerning, som tinget ikke uden at påføre staten tab kan tage afstand fra.

Medens jeg er ved det proceduremæssige: der står i bemærkningerne, at Grønlandsrådet skulle have vedtaget at bevare enhedsbesejlingen. Jeg bliver nødt til at oplyse ministeren om, at dette er ikke en korrekt oplysning. Jeg har for mit eget vedkommende som medlem af rådet taget forbehold på 2 Grønlandsrådsmøder såvel over for enhedsbesejlingen som over for det lovforslag, som Grønlandsrådet havde til gennemsyn i foråret 1972. Jeg må altså tage afstand fra disse bemærkninger til lovforslaget. De er ikke korrekte, og jeg synes, at hvis man ønsker at referere Grønlandsrådets vedtagelse og behandling af en sådan sag, så burde man gøre opmærksom på, at der var taget forbehold; så vidt jeg husker var forbeholdet også taget af andre end mig.

Jeg kan altså efter disse måske noget kritiske bemærkninger tilsige en skeptisk og en kritisk behandling af dette lovforslag, men ikke nogen modvillig behandling. Vi vil være opmærksomme og forsøge at grave ned i problemerne, som bestemt ikke er enkle, og vores endelige stillingtagen til lovforslaget vil afhænge af det udvalgsarbejde, vi nu skal i gang med, og som nok vil blive både dybtgående og interessant. Vi er jo her inde på nogle områder, hvor udviklingen løber hastigt, og hvor meget nyt sker, og derfor skal folketinget være helt sikker, før man går til en endelig afgørelse af en så vigtig sag.

Svend Haugaard: Vi er ikke spor begejstret for monopoler, heller ikke for statsmonopoler. Men på den anden side må vi erkende, at der er andre forhold ved besejlingen af Grønland, end der er ved besejling af

[Svend Haugaard.]

provinshavne i den øvrige del af Danmark. Jeg synes, at nogle af ordførerne her i dag ligesom sætter de to ting lige og ikke rigtig har forstået den vældige forskel, der er. Det at besejle Grønland med de meget store isvanskeligheder, med de meget store afstande og den meget forskellige mængde af gods til de forskellige steder, hvor den skal afleveres, det er ikke noget, som man kan sammenligne med danske forhold.

Uden styring tror jeg det vil blive sådan, at det bliver nogle enkelte private, der skummer fløde dér, hvor det betaler sig, med tilsvarende nedgang i udbyttet for KGH, eller lad mig hellere sige med tilsvarende stigning i statsudgifterne. KGH er jo forpligtet til at besejle hele det grønlandske område, er forpligtet til at opretholde beredskabslagre. Hvis det skulle være muligt for private at gå ind i besejlingen her, måtte en lignende pligt pålægges private, og så tror jeg, de ville betakke sig.

Hvis der ikke kommer en styring af det, ser jeg sådan på det, at så må vi enten have vidt forskellige fragtrater til de forskellige dele af Grønland med en så enorm prisforskel, at det fuldstændig vil forstyrre befolkningens fordeling, hvilket jeg i hvert fald ikke ønsker — ikke mindst udstederne vil så blive afvandet langt, langt hurtigere, end det nu er tilfældet — eller også vil vi få meget stærkt forøgede statsudgifter. Den tredje mulighed er den, der er foreslået her, nemlig at man giver KGH et monopol. Af de tre onder vælger jeg det sidste.

Vi giver altså vores tilslutning uden begejstring, men som en nødvendighed. Jeg anede da også, at venstres ordfører nok får det som udgang, efter at man har luftet sin utilfredshed, idet man når frem til, at der nok trods alt ikke er andet at gøre. Sådan er altså min og mit partis indstilling. Vi er dog enig i, når man giver et monopol som her, at det er nødvendigt, at det ikke bliver en sovepude, det er nødvendigt, at vi kontrollerer, at effektiviteten er i orden, men vi har på den anden side ikke nogen mulighed for at sætte et konkurrerende foretagende ind, uden at det bliver alt for dyrt for samfundet.

Også vi spekulerer lidt på, hvordan det vil være muligt at undgå landgang fra andre end danske.

Poul Dam: Jeg kan anbefale lovforslaget, som forekommer mig at være en simpel nødvendighed for at bevare den hidtidige ensartede takstpolitik. De ensartede priser rundt omkring i Grønland forekommer mig at være noget af det meget gode, som monopollet har skabt.

Jeg kan derfor i det store og hele tilslutte mig den argumentation, som er givet fra ministerens side, med én undtagelse. Jeg kan ikke godt tage argumentet om, at dette skal gøres, for at man ikke undergraver beslutningen om at udflytte til Ålborg. Udflytningen til Ålborg var en tvivlsom sag; jeg havde den glæde at stemme imod den, og jeg ville gerne gentage det, hvis jeg kunne komme til det, men det går jo ikke. Det er en dyr spøg, og der er ikke nogen som helst fordele ved det, så hvis det var hovedargumentet, kunne jeg såmænd med glæde gå imod dette lovforslag, men det er jo ikke hovedargumentet.

Jeg skal herefter knytte nogle bemærkninger til de interessante taler, som hr. Bo Kristensen og hr. Holger Hansen har holdt. De gik jo på en melodi, som vi kender i debatten om KGH og debatten om den økonomiske Grønlandspolitik i det hele taget. Man taler smukt om den frie konkurrence, som skal billiggøre varerne, om den frie konkurrence, som skal animere KGH til at være mere effektiv. Nu har jeg med min bedste vilje ikke kunnet finde ud af, hvad det var, man bebrejdede KGH. KGH forekommer mig at være noget nær mønsteret på, hvorledes et politisk kontrolleret monopol kan virke til gavn for den befolkning, som det skal arbejde iblandt, med meget initiativ og mange andre gode egenskaber.

Det viser sig også, når man kommer nærmere på sagen, at de smukke ord om den frie konkurrence dækker over noget helt andet, nemlig over, at man ønsker at sætte gift for ethvert offentligt initiativ for dermed at skabe øgede indtægter for visse private erhvervsinteresser. Den privatisering, der er sket på Grønland, har jo først og fremmest skaffet nogle indtægter, ikke-beskattede indtægter — i hvert fald indtil det sidste punkt på dagsordenen ikke-beskattede indtægter — og nogle ikke-beskattede formuer hos nogle private danskere. Hvem har betalt dem? Ja, det har naturligvis

[P ul Dam.]

grønlænderne og i nogen grad den danske stat, og KGHS regnskabsresultat er blevet dårligere af det, hvilket igen har betydet øgede statsudgifter.

Hr. Bo Kristensen talte om, at når man lavede denne enhedsbesejling med enhedspriser, så var der tale om en social støtte til visse lokaliteter. Ja, det kan man godt sige. Jeg ved ikke rigtig, hvor langt hr. Bo Kristensen vil føre argumentationen, for jeg er da ikke i tvivl om, at man kunne lave et privat postvæsen, der havde monopol på postvæsenet i København, som kunne arbejde betydelig billigere end det almindelige postvæsen, hvis det kun omfattede København. Der er ikke nogen som helst fordel ved, at man begunstiger en ganske lille del ved at tage det ud af den samlede økonomi, det er en økonomisk afstrafning af resten.

Og så kan man jo sige, at den helt sikre virkning af det ville være, at man begunstigede koncentrationen i åbentvandsbyerne. Det ville være interessant at høre, om hr. Bo Kristensen har drøftet dette spørgsmål med hr. Lembourn, der sidste år stillede et meget smukt forslag om at begrænse koncentrationen, om at hjælpe bygderne og hjælpe andre steder end de fire åbentvandsbyer, sådan at koncentrationen blev mindre fremtrædende. Hr. Bo Kristensens synspunkt vil fremme den koncentration, som hr. Lembourn går imod. Men det undrer mig i og for sig ikke, hvis der er 31 forskellige synspunkter i den konservative gruppe.

Hr. Holger Hansen var lige ved at sige, at det egentlig var meget rimeligt, at forbrugerne i Godthåb fik tingene billigere, fordi der var en forretningsmæssig begrundelse. Men hr. Holger Hansen har jo et så indgående kendskab til Grønland, at det er meget forståeligt, han trak i land i de følgende sætninger.

Disse problemer er på ingen måde enkle. Vi skal tage hensyn til hele den grønlandske befolkning. Efter min bedste overbevisning er det det, vi gør ved dette forslag, og derfor skal jeg endnu en gang anbefale det.

(Kort bemærkning).

Lembourn: Jeg skal oplyse hr. Poul Dam om, at det fremgik ganske klart af hr. Bo

Kristensens tale, at hvis man ophører med monopolet, så vil der opstå de problemer, som hr. Poul Dam talte om, men hr. Bo Kristensen sagde netop, at man så til gengæld ville sørge for gennem ydelser af en eller anden art, at udstederne og de nordgrønlandske og østgrønlandske steder, som ville blive ramt af det, ikke ville blive ramt af det.

Moses Olsen: Idet jeg i princippet er enig i den argumentation, som Grønlandsministeren har fremført både i bemærkningerne til lovforslaget og i fremsættelsestalen, skal jeg begrænse mig til at komme med ganske korte bemærkninger til forslaget, som jeg i øvrigt går ind for.

Jeg mener at kunne sige, at den sociale ligestilling, som ligger i den nuværende praksis i Grønland, er så dybt rodfæstet i den grønlandske hverdag og blandt grønlænderne, at det vil føles som en helt naturlig ting at gå ind for, at besejlingens enhed bevares, så længe vi ikke kan finde andre rimelige måder at bevare den sociale ligestilling på.

Det er naturligvis forståeligt, at forskellige grupper kan komme med forskellige bemærkninger alt efter deres synspunkter og interessegruppernes forskellige synsvinkler. Det kan måske for nogle være vanskeligt at forstå, at de mere begunstigede kommuner eller byer i realiteten betaler merudgifterne ved besejlingen af de vanskeligere tilgængelige områder. Men jeg mener, at opsplitning af besejlingen ganske givet vil blive til byrde for befolkningen i yderdistrikterne, som i forvejen er socialt svagere placeret, og så foretrækker jeg en enhedsbesejling fremfor forskellige sociale og andre ydelser.

Selv om jeg langtfra er overbevist om, at en opsplitning vil gavne forbrugerne i betydelig grad, ville en sådan opsplitning i bedste fald gøre de større bysamfund i åbentvandsområdet mere tilløkkende og medvirke til at øge koncentrationstendensen, som vi forsøger at bremse i disse år. Af erhvervmæssige, beskæftigelsesmæssige og andre vitale årsager er det endnu ganske påkrævet, at vi i Grønland sikrer en rimelig spredning af befolkningen langs hele kysten, uden at dette betyder, at de vanskeligt farbare områder bliver forfordelt i forhold til den gunstigt stillede del af landet. Det kan

[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

[Ministeren for Grønland.]

til 500.000 kubikfod. Dette omsat til penge betyder, at den kgl. grønlandske handel har mistet en bruttoindtægt på 3,3 mill. kr. I nettoindtægt betyder dette forhold, denne konkurrence fra private rederes side, at den kgl. grønlandske handel mister en indtægt på 1,5-2 mill. kr. Dette beløb er for mig et stort beløb, ikke mindst i disse sparetider. Vi har mange gange fra regeringens side hørt henstillinger fra de konservatives side og fra venstres side om, at regeringen skal gøre, hvad den kan, for at finde frem til sparemuligheder. Her er der en sparemulighed, en sparemulighed, der vil beløbe sig til i hvert fald 2 mill. kr. pr. år. Hvis lovforslaget ikke gennemføres, vil det være ensbetydende med, at det indtægtstab, som staten har, bliver vi nødt til at dække fra skatteydernes side, altså en samfundsmæssig ekstra omkostning, for at vi derved kan give visse private købmænd i Grønland, der i forvejen er stærkt privilegerede, en ekstra indtægt. Sådanne tankegange kan jeg ikke acceptere.

Hr. Holger Hansen stillede forskellige spørgsmål, og jeg har i min besvarelse været inde på nogle af de spørgsmål, der blev stillet. Hr. Holger Hansen stillede det spørgsmål, om loven kunne opfylde sit formål, når det rent faktisk er sådan, at loven ikke forbyder og heller ikke kan forbyde sejlads fra udlandet til Grønland med gods. Jeg indrømmer, at denne mulighed eksisterer. Den eksisterer, fordi vi har liberaliseret forslaget efter henstilling, som jeg nævnte før, fra handelsministeriet og i sidste ende fra Rederiforeningen. Denne liberalisering betyder, at vi ikke kan indføre en koncessionsordning, og derfor kan vi ikke ramme det, hvis nogen skulle finde på at transportere gods fra udlandet til Grønland. Men de folk, der har kendskab til disse handelsforbindelser, er ikke bange for, at denne mulighed skal blive udnyttet ret meget. Man siger, at der ikke vil opstå store problemer i forbindelse med denne mulighed. I givet fald skal man først chartre et udenlandsk skib, og hvis dette skib sejler f. eks. fra Tyskland og anløber danske havne, så må det ikke tage gods med fra danske havne. Denne risiko betragter vi ikke som nogen stor risiko.

Det næste spørgsmål, der blev stillet af hr. Holger Hansen, var, om det var tilrådeligt at give denne koncession, altså monopol

til den kgl. grønlandske handel, og hvis svaret var ja, om det så er rigtigt at vente helt til 1980-81 med at ændre loven. Dertil vil jeg gerne sige for det første, at det ikke drejer sig om et fuldstændigt monopol, som man forestiller sig, for det andet, at det selvfølgelig er op til folketinget og ministeriet for Grønland, alle implicerede parter, at tage denne lovgivning op til revision før 1980-81. Revisionsbestemmelsen går jo kun ud på, at vi i det mindste skal tage loven op til behandling i 1980-81. Hvis man ved lovens administration efter dens ikrafttræden finder ud af, at der er for mange uheldige ting knyttet til denne lov, så er der intet i vejen for, at vi kan tage loven op til revision hurtigere.

Hr. Holger Hansen gjorde endvidere bemærkninger om den timing — for at sige det på dansk — der har været i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget og charteringen af de skibe, som omtales i bemærkningerne side 2. Jeg tror, jeg kan sige, at hr. Holger Hansen har et udmærket kendskab til, hvordan man i visse situationer er nødt til at handle for at udnytte en situation, der er opstået. De skibe, der omtales her, er skibe, der bygges i øjeblikket, og rederierne er selvfølgelig interesserede i, at der indledes forhandlinger med de myndigheder, der transporterer gods til Grønland. I både rederierne og statens interesse har vi måttet indgå disse kontrakter, som varer helt op til 10 år. Der er i og for sig gode begrundelser for, at man har måttet gøre dette. At timingen så ikke helt passer med fremsættelsen af dette lovforslag og eventuelt vedtagelsen af dette forslag, det er en anden ting, men i den slags situationer er man nok nødt til at handle med en vis hurtighed og så håbe på, at lovforslaget alligevel i sidste ende vil blive godkendt.

Jeg skal ikke knytte mange bemærkninger til indlæggene fra hr. Poul Dam eller hr. Svend Haugaard, men takke for den tilslutning, der er givet udtryk for. Jeg forstår godt, at hr. Svend Haugaard i og for sig ikke er begejstret for monopolerne, men det er altid rart, når man ved vurderingen af et sådant lovforslag tager sit udgangspunkt i de særlige grønlandske forhold i stedet for at sammenligne så meget med tilstandene hernede. Jeg takker meget for den tilslutning, som hr. Svend Haugaard har givet.

[Ministeren for Grønland.]

Til hr. Poul Dam vil jeg lige sige, at begrundelsen vedrørende udflytningen til Ålborg er med i bemærkningerne, og jeg er også glad for, at det ikke er den eneste begrundelse. Men man må vel nok sige, at når nu denne beslutning er truffet, at den kgl. grønlandske handels transportafdeling skal flytte til Ålborg, så ville det være meget kedeligt for Ålborg, om man risikerede, at godsmængden blev meget lille på grund af konkurrencen fra visse private redere, der kun interesserer sig for de store købmænds vel og ikke for hele samfundets vel.

Til hr. Moses Olsen skal jeg sige, at jeg er fuldstændig enig i, at den sociale ligestilling, som omtales i lovforslaget, er en naturlig ting og en rodfæstet ting. Det er jo somme tider rart at kunne bibeholde visse ting, som er rodfæstede her i samfundet.

Bo Kristensen: Jeg vil gerne have lov til at takke ministeren for den redegørelse, vi her har fået, og med det samme gøre opmærksom på, at selvfølgelig har vi viljen til et udvalgsarbejde, og vi har viljen til at se på de forskellige spørgsmål.

Jeg synes, det var meget interessant at få at vide, at bruttoomkostningerne har været ca. 3½ mill. kr. for KGH i forbindelse med de geografiske problemer, og at det netto drejer sig om 1½ mill. kr. Det kunne nok få én til at rejse spørgsmålet, om det ikke netop til at løse det geografiske problem var muligt ud af et budget på 700 mill. kr. at skaffe dette beløb. Jeg synes ikke, det er et så stort beløb, vi her taler om i forbindelse med de geografiske problemer.

I øvrigt vil jeg til slut komme med den bemærkning, at vi i den konservative folketingsgruppe er enige i spørgsmålet om koncentrationspolitikken — det forslag, som var til debat sidste år her i folketinget.

Holger Hansen: Jeg har lyst til at gøre nogle bemærkninger til hr. Poul Dams tale. Det er altid spændende, når hr. Poul Dam tager ordet, og vi lytter jo meget opmærksomt. Jeg kunne såmænd godt have tænkt mig, om hr. Poul Dam havde lyttet lidt mere til, hvad jeg sagde, og ikke uden videre var gået ud fra, at det, hr. Poul Dam tænkte jeg sagde, det havde jeg også sagt. Jeg skal tilstille hr. Poul Dam mit manu-

skript, når mødet her er forbi, og så vil jeg bede hr. Poul Dam læse efter.

Hr. Poul Dam gjorde nogle bemærkninger om, at jeg havde vovet mig ud i nogle betragtninger om befolkningen i Godthåb — og kom så heldigvis tilbage igen, sagde hr. Poul Dam. Det, jeg sagde, var, at problemet er jo, hvorvidt befolkningen i Godthåb f. eks. i kraft af højere fragtrater og dermed dyrere varer skal være med til at betale, fordi det er dyrere at sejle varerne til Nanortalik og Umanak. Jeg afsluttede denne del af mit indlæg med at sige, at dette er et skinproblem. Det tror og håber jeg at hr. Poul Dam vil give mig ret i. Det er et skinproblem, al den stund vi med en så stærk statssubvention af snart sagt alle områder i Grønland har en forpligtelse til at udlævne forskellene i levemuligheder i de forskellige områder. Jeg har altså draget konklusionen af disse bemærkninger og sagt, at det er et skinproblem, det har vi ikke nødig at tage hensyn til.

Derpå vil jeg gerne hoppe over til ministeren, som kom med nogle bemærkninger om, at ministeren troede ikke, det var muligt, såfremt man i Godthåb kunne få lejlighed til at benytte sig af andre skibe end lige netop de af KGH chartrede, at få billige priser, fortjenesten ville nok tilfalde købmændene. Jeg kunne godt have lyst til at spørge ministeren: hvad mon bestyrelsen for brugsen i Godthåb ville sige til en sådan betragtning? Jeg har forstået, at der også i de kredse har været tanker om at udnytte den mulighed, som allerede er opstået.

Det får mig altså stadig væk ikke til for indeværende at tage afstand fra lovforslaget. Jeg mener bare ikke, det er så enkelt, som hr. Poul Dam ligesom ville lægge det an, og min opfattelse af hr. Poul Dams tale endte med at blive — det kan godt være, den er forkert, og jeg vil gerne revidere den, hvis hr. Poul Dam kan overbevise mig om det — at det, hr. Poul Dam står på, er, at bare det er staten, så er det godt, og bare det er KGH, så er det godt. Jeg har forsøgt i mit indlæg at analysere de problemer, vi her beskæftiger os med, og ikke bare at sige, at jeg synes, ministerens forslag er godt. Det er muligt, lovforslaget skal gennemføres, men det er en så indviklet affære, at jeg nok vil mene, at der skal bruges mere end en førstebehandling til at skue igennem disse proble-

[Holger Hansen.]

mer — åbenbart i modsætning til hr. Poul Dam.

Ministeren sagde i sit indlæg her for et øjeblik siden nogenlunde ordret: man siger, der nok ikke vil opstå problemer. Det drejede sig om spørgsmålet om, hvorvidt man ville begynde at købe varer andre steder end i Danmark. Ministeren må forstå, at vi, som ikke har mulighed for at høre, hvad man siger, vi må i udvalget sikre os, at vi går ned i det problem, for hvis det viser sig, at dette skøn er forkert, så duer den lovgivning ikke. Ministeren gjorde jo rigtigt opmærksom på, at der ikke er tale om nogen koncessionsordning. Jeg kunne måske nok have ønsket mig dette, men det er jeg nok ikke tilstrækkelig indeisagernei øjeblikket til at kunne vurdere.

Ministeren sagde videre, at der var jo ikke tale om nogen monopolisering. Det kan vi også høre nærmere om i udvalget, men jeg må forstå det sådan, at meningen er at monopolisere, for ellers kan man ikke holde enhedsprissystemet. At man så vil dispensere eller vil give tilladelser til andre i specielle tilfælde — jeg har forstået f. eks. til oliesejls og til sejlsads på Grønland med specielle varer til nogle af de institutioner og andre, som arbejder deroppe — det er givet, men hovedprincippet må være enhedsbesejling, ellers har loven ingen mening. Men det kan vi jo drøfte.

Må jeg slutte med at sige til hr. Svend Haugaard, som sagde sådan lidt maliciøst til mig, at nu havde jeg jo luftet min utilfredshed, og så var det vel i øvrigt dermed gjort: jeg mener virkelig for alvor, ikke bare for at være utilfreds på talerstolen, at der er mange problemer i denne lovgivning, og jeg mener det også helt alvorligt, når jeg i mit første indlæg sluttede med at sige, at vi er ikke modvillige over for denne sag, men vi vil grave meget nøje ned i og kigge meget grundigt på problemerne, før vi tager endelig stilling.

Poul Dam: Hr. Holger Hansen antydede, at jeg skulle være tilfreds med bare at lade dette lovforslag få en førstebehandling, og så var alle problemer løst. Nej, jeg mener afgjort, at der er en række ting, vi kan se på i udvalget, men ifølge forretningsordenen snakker vi jo her ved førstebehandlingen om hovedprincippet, og hovedprincippet kan

jeg som sagt acceptere.

Dette skyldes ikke, at jeg, som hr. Holger Hansen antydede, mener, at bare det er staten, og bare det er KGH, så er alt såre godt. Det ville ligge meget langt fra mig. Men jeg mener, at der er en mulighed for, hvis det er staten, og hvis det er KGH, at få en sådan aktiv politisk kontrol med tingene, at man undgår, at der opstår urimelige private fortjenester, og man kan indkoble tingene i en almen samfundsmæssig betonet politik. Jeg synes i og for sig, at KGH, der naturligvis har fejl som alt andet menneskeværk, gør tingene langt bedre end så mange andre, også — det vil gerne indrømme — end så mange andre statsinstitutioner.

Hr. Holger Hansen mente, at jeg havde misforstået ham, at jeg ikke havde hørt rigtigt, hvad han sagde. Jo, jeg hørte det meget godt, men jeg opfattede tonen i de forskellige bestanddele af hr. Holger Hansens argumentation noget anderledes første gang end anden gang. Hele dette med, om det var rimeligt, at borgerne i Godthåb skulle betale for, at det var dyrt at sende varer til Umanak og Upernavik, opfattede jeg som mere end blot en del af en argumentation; jeg opfattede det som et reelt spørgsmål, som hr. Holger Hansen mente man skulle tage virkelig op til overvejelse som en indrømmelse til nogle synspunkter, der måske gjorde sig gældende i venstres gruppe. Men nu er de blevet afklaret, og dermed har min misforståelse jo gjort sin nytte.

Til sidst skal jeg sige, at to ting i hr. Bo Kristensens indlæg glædede mig: det glædede mig at høre, at den konservative gruppe var enig — det er i disse tider en stor glæde at høre, at der er en gruppe her i tinget, der er enig — og det andet, der glædede mig, var, at det konservative folkeparti havde viljen til at deltage i udvalgsarbejdet; så må vi også håbe, at de har evnen.

Ministeren for Grønland (Knud Hertling):

Efter de sidste bemærkninger vil jeg gerne sige, at jeg forventer en kritisk gennemgang af lovforslaget i udvalget, men jeg forstår, at vi absolut har mulighed for at gennemføre denne lovgivning også med hjælp fra de konservative og fra venstre.

Når hr. Bo Kristensen i sin sidste tale nævner det beløb på 1,5-2 mill. kr., som jeg har givet oplysning om, og siger, at dette

[Ministeren for Grønland.]

beløb måske kan hentes ved en geografisk anden fordeling, så bekræftes det jo derved, at man ikke rigtig forstår hele problemstillingen i forhold til koncentrationspolitikken, i forhold til lokaliseringspolitikken. For vi har den mulighed at hente dette beløb fra skatteyderne — og ingen af os er vel særlig begejstret for i øjeblikket at tage denne mulighed — eller har vi den mulighed, som hr. Bo Kristensen anviser, nemlig at hente pengene gennem fordyrede varer i yderdistrikterne? Denne mulighed vil jo i sig selv fremme tilflytning til byerne, men de konservatives forslag i sin tid gik netop ud på, at vi skulle trække det ud så længe som muligt. Så jeg håber, at der under udvalgsarbejdet kommer en vis afklaring af, hvad det er, man mener.

Jeg er lidt ked af, at jeg glemte over for hr. Holger Hansen at understrege, at talen om den mulige gevinst med billigere sejlads til Godthåb betragtes fra hr. Holger Hansens side som et skinproblem. Jeg var glad for, at det blev gentaget, for når man så videre stiller mig det spørgsmål, hvad bestyrelsen af brugsforeningen i Godthåb egentlig ville sige til, at forbrugerne i Godthåb ikke får glæde af denne billigørelse, så forstår jeg, at problemet alligevel måske ikke helt betragtes som det skinproblem, hr. Holger Hansen fremstillede det som. I denne situation vil jeg gerne holde mig til det, som hr. Moses Olsen talte om, nemlig hele spørgsmålet om solidariteten med hensyn til den sociale balance, der har eksisteret gennem mange år, hvor forbrugerne gennem tiderne i Midtgrønland har betalt en højere pris for varerne af hensyn til de mennesker, der boede i yderdistrikterne. Denne ordning har man haft i mange år uden at gøre vrøvl over det, og denne ordning vil jeg meget nødig have ændret for at give købmændene større indtægt.

Jeg er lidt ked af, at jeg i første omgang glemte at besvare spørgsmålet om lovforslagets behandling i Grønlandsrådet. Hr. Holger Hansen sagde, at forslaget ikke har væ-

ret behandlet i Grønlandsrådet. Det er nu ikke helt rigtigt. Grønlandsrådet behandlede dette spørgsmål i januar 1972, og da anbefalede Grønlandsrådet, at der blev udarbejdet et lovforslag til forelæggelse for landsrådet og et lovforslag, som giver den kgl. grønlandske handel enekoncession på befordring af stykgods mellem Danmark og Grønland. Denne henstilling forstår jeg sådan, at Grønlandsrådet helt og fuldt giver tilslutning til, at vi forsøger at bevare besejlingens enhed. At man så ved senere behandling i Grønlandsrådet, nemlig i juni 1972, fra forskellige medlemmers side har forbeholdt sig ret til at komme tilbage til spørgsmålet, når sagen nåede frem til folketinget, er en anden ting, men Grønlandsrådets behandling i januar 1972 siger os, at man da var enig om at bevare besejlingens enhed.

(Kort bemærkning).

Bo Kristensen: Jeg synes nok, at ministeren drejede mine ord en smule her til sidst. Jeg har på intet tidspunkt talt om fordyrende priser ude i distrikterne. Der har jo været en lang række områder i vort samfund, hvor det har været nødvendigt at give direkte tilskud til sådanne specielle geografiske problemer, som der her er tale om. Endelig må man da sige, at vi ikke behøver at tale om en stigning af skattebyrden; vi har for Grønland en ramme på 700 mill. kr., og der skulle vel være en mulighed for at rokere med så beskedent et beløb inden for den ramme.

(Kort bemærkning).

Holger Hansen: Jeg vil endnu en gang forsøge at forklare skinproblemet karakter. Se, hvis vi gennemfører ordninger, så befolkningen i Godthåb kan købe billigere varer, som giver dem nogle bedre økonomiske muligheder, end de har i syd og i nord og i øst, så bliver vi nødt til at kompensere dem, der bor i nord og syd og øst, på anden vis for at genskabe en nogenlunde lighed befolkningen imellem i Grønland. Det er

[Holger Hansen.]

derfor, min konklusion på spørgsmålet bliver: det er et skinproblem, og deri tror jeg ministeren er enig.

Jeg har naturligvis været med til i Grønlandsrådet at anbefale, at der udarbejdes et lovforslag, men dette må ministeren forstå er en anden sag end at anbefale lovforslaget. Grønlandsrådet har anbefalet, at denne sag blev taget op i folketinget i form af et lovforslag, men deri lå ikke nogen stillingtagen fra Grønlandsrådets side til lovforslaget og til de principper, som ville blive nedfældet deri. Det er derfor, jeg tog problemet op. Det blev altså holdt åbent med en anbefaling af, at ministeren kunne lade udarbejde et lovforslag og fremsætte det i folketinget.

Min sidste bemærkning går på det, jeg sagde i mit første indlæg om, at vi måske skulle være varsomme med at lade perioden blive for lang. Når jeg gjorde den bemærkning, var det for ikke at komme i samme situation, som vi jo er i nu, hvor man altså har været nødt til, som ministeren sagde, at handle — og i dette spørgsmål er det altså at chartre skibe. Jeg ville nødig, om KGH skulle forstå dette årstal sådan, at indtil da var man i hvert fald sikret. Ja, ja, ministeren smiler, men her i tinget må vi jo erkende, at vi i denne sag står over for en fuldbyrdet kendsgerning, som betyder enten at give denne lov — som måske er fornuftig at give — eller at tage et økonomisk tab. Det var derfor, jeg rejste spørgsmålet, om ikke vi skulle kigge lidt nøjere på de årstal, der står, for ikke at lade KGH få indtryk af noget, som det måske ikke var rimeligt at give dem indtryk af.

(Kort bemærkning).

Poul Dam: Hr. Holger Hansen udtrykker sig med stadig mere lysende klarhed, og det er jeg glad for. Det må nu være helt tydeligt, at den ejendommelige konservative idé om at erstatte princippet med enhedspriser, enhedstakster, med nogle særlige subventioner efter ukendte principper helt er det konservative partis og ikke andres.

Ministeren for Grønland (Knud Hertling): Jeg forstår hr. Bo Kristensens sidste tale på den måde, at hr. Bo Kristensen foretrækker, at jeg nu går til de bevilgende myndigheder

og beder om et direkte tilskud til nedbringerelse af yderdistrikternes varepriser, og det er altså denne mulighed, jeg meget gerne ville undgå for ikke at belaste skatteyderne yderligere til glæde for visse købmænd.

Når hr. Holger Hansen yderligere understreger dette med de billigere varer i Godthåb, vil jeg gerne sige, at jeg håber, vi i vores videre forhandling i udvalget vil koncentrere os om det mere principielle spørgsmål, nemlig ikke bare spørgsmålet om, hvorvidt en vare er billigere, men om denne mindre omkostning virkelig vil komme forbrugerne til gode, eller om den først og fremmest vil komme købmændene til gode, og det er det sidste, jeg er bange for; men det kan vi altså diskutere videre i udvalget.

Jeg er ganske sikker på, at vi fra ministeriets side vil følge dette lovforslag og, hvis det bliver til lov, denne lov, med megen interesse og sørge for, at det ikke varer så længe, før den tages op til revision, som der står her, hvis vi finder det nødvendigt at revidere den på et tidligere tidspunkt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Da der foreligger indstilling fra grupperne, skal jeg allerede i indeværende møde lade foretage valg af det udvalg, som det nu er blevet besluttet at nedsætte.

Man gik altså til:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om søtransport af gods til Grønland.

Valgt blev:

Jørgen Peder Hansen,
Normann Andersen,
Henning Jensen,
Søren B. Jørgensen,
Tove Lindbo Larsen,
Johan Nielsen,

Tastesen,
 Poul Dam,
 Lütken,
 Lembourn
 Henning Andersen,
 Bo Kristensen,
 Holger Hansen,
 Nyboe Andersen,
 Enggaard,
 Svend Haugaard
 og Ole Vig Jensen.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om pension til statens tjenestemænd m. v. i Grønland.

(Lovforslaget (nr. 133) findes i tillæg A. sp. 2777, fremsættelsen i tidenden sp. 2233).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Normann Andersen: Da mit partis ordfører i denne sag er blevet forhindret i at være til stede, skal jeg på den socialdemokratiske gruppes vegne anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Da det i det store og hele er en teknisk betonet ajourføring af grønlandske pensionsregler, har jeg ikke egentlige bemærkninger til lovforslaget, men vil blot anføre, at det svarer til de regler, folketinget vedtog vedrørende pensionsordningerne for danske tjenestemænd ved lov nr. 138 af 26. april 1972, der indeholdt en række supplerende bestemmelser, som for det meste var af overgangsmæssig art. Ud fra de forudsætninger, at lov om pension til statens tjenestemænd i Grønland følger de i den danske tjenestemandspensionslov gældende principper, er det lovforslag, vi behandler her i dag, en nødvendighed for at opretholde den lighed, som man gerne ser mellem danske og grønlandske pensionsordninger.

Da folketinget så sent som i april sidste år drøftede den nævnte lov ret grundigt, finder jeg ikke anledning til i dag at gentage de dengang faldne bemærkninger. Jeg vil derfor nøjes med at fastslå, at det forslag, vi behandler nu, har været forelagt og forhandlet med tjenestemændenes centralorganisation, som har tiltrådt forslaget uden kommentarer.

Til sidst kan jeg oplyse, at loven skal have virkning fra 1. juli 1969. Dette er nødvendigt af hensyn til, at de grønlandske tjenestemandsløve af 9. juni 1971 også har virkning fra denne dato, og at der derfor vil være et behov for at kunne føre de foreslåede bestemmelser tilbage hertil.

Som sagt anbefaler den socialdemokratiske gruppe lovforslaget.

Adam Møller: Også det konservative folkeparti kan anbefale, at lovforslaget bliver gennemført. Det er jo i virkeligheden en parallelisering med de bestemmelser, som vi gennemførte sidste år for tjenestemænd, der virker i den øvrige del af Danmark, og da det konservative folkeparti er indstillet på, at der på alle områder, hvor dette er muligt, skal være den videstgående overensstemmelse mellem lovgivningen i Grønland og lovgivningen i det øvrige Danmark, vil vi naturligvis også gerne se, at denne ordning bliver gennemført her. Det er rimeligt over for de tjenestemænd, der er berørt af spørgsmålet.

Vi har bemærket, at forslaget, som det er nævnt af den foregående ordfører, er forhandlet med tjenestemandsgenerationerne, og vi har ligeledes bemærket, at forslaget har været behandlet i og er tiltrådt både af Grønlandsrådet og af Grønlands landsråd.

Der kan naturligvis være nogle detaljebestemmelser, som det vil være rimeligt at se på i udvalget, men i princippet kan det konservative folkeparti anbefale lovforslaget.

Enggaard: Fra venstres side vil vi gerne anbefale, at hovedlinjerne i dette lovforslag gennemføres, fordi det jo er i analogi med de bestemmelser, folketinget i fjor gennemførte i den egentlige tjenestemandspensionslovgivning i Danmark; det vil derfor være rimeligt at føre disse ting på linje.

Der kan være en række ting i forbindelse med rækkevidden af de forslag, som er nævnt her, og de økonomiske virkninger af dem, også virkningerne på lønstrukturen, f. eks. af problemet om at ansætte ikke-danske statsborgere i stillinger i det grønlandske område efter den såkaldte professorregel, som vi forbeholder os at vende tilbage til i udvalgsarbejdet, men disse ting er af en så detaljeret og teknisk karakter, at de