

[Holmberg.]

støtte til fragten fra Bornholm og altså kun til den fragtmængde, der besørger af 66-selskabet, det er en 8-10 pct. af den samlede fragt fra Bornholm.

Til sidst et par principielle betragtninger. Nu har det gamle 66-selskab sejlet i årtier, det har sejlet uden koncession, og det har sejlet i såkaldt fri konkurrence. Mon ikke det har sejlet til priser som stort set har været rimelige? Jeg har i alle tilfælde aldrig hørt andet. Nu kommer staten og siger: vi ønsker at overtage ruten, men vi ønsker ikke, at vores indtjeningssevne skal svækkes. Vi vil i realiteten have monopol på besejlingen. I alle tilfælde skal der indhentes tilladelse hos ministeriet for offentlige arbejder, hvis det kunne tænkes, at andre ville sejle, og mon de får en sådan tilladelse, hvis de søger?

Hvis det er ment som en hjælp til Bornholm, hvad vi da selvfølgelig må gå ud fra, er det egentlig en ganske ejendommelig form for hjælp. Én ting er, at der ikke er så forfærdelig mange penge i det i form af en fragtnedsættelse. En anden ting er, at staten åbenbart forlanger 4 mill. kr. af den lille ø med de kun 48.000 indbyggere. Det skal de betale til staten, for at den vil komme og overtage selskabets aktiver.

Vi inden for partiet venstre afviser slet ikke at hjælpe Bornholm. Men vi vil vældig gerne drøfte andre muligheder, som vi er overbevist om vil betyde større hjælp. Lad mig bare nævne uden at binde partiet: vi ved, at havnetaksterne på Bornholm er meget, meget store. Hvis der her blev en tilskudsordning, ville den komme al fragt til hjælp. Uden at nævne andre former for hjælp og tilskud — det kan vi drøfte i udvalget — er jeg overbevist om, at der er flere områder, hvor man betydelig bedre kunne hjælpe det bornholmske erhvervsliv på end ved det lovforslag, som ligger på bordet her. Vi er altså villige til at drøfte andre hjælpeforanstaltninger. Til allersidst i disse sparetider: dette lovforslag vil koste det offentlige ca. 62 mill. kr. Jeg vil anbefale ministeren at trække det tilbage, for sagt meget, meget mildt: det haster ikke særligt, lad os tage os tid til at drøfte alle relevante oplysninger om Bornholm. Vi afviser ikke støtte.

Gudme: Lad det være sagt med det samme, så ingen kan være i tvivl om det radikale venstres holdning: vi er enige om, at landsdelen Bornholm sammenlignet med de øvrige landsdele i Danmark har ekstraordinært store transportomkostninger, og vi er enige om, at disse øvrige landsdele repræsenteret ved staten og statskassen skal hjælpe Bornholm til noget i retning af ligestilling på dette område. Det er ikke kun en talemåde; det er noget, der skal komme til udtryk i ærlige menneskepenge. Hvis ministeren var kommet med et forslag til folketingsbeslutning gående ud på, at en sådan hjælp var nødvendig, at den skulle ydes med et beløb, der også var væsentlig højere end 2 mill. kr. om året, og at vi her i folketinget med sagkyndig bistand skulle finde frem til den bedste måde at yde denne hjælp på, kunne han have påregnet tilslutning fra mit parti. Allerede i den forrige regerings tid var man i gang med forhandlinger med repræsentanter for Bornholm herom, og der var en positiv vilje til stede. Det er der fortsat, men i mellemtiden er der sket et regeringsskifte, og forhandlingerne er nu gået videre i et spor, der efter resultatet at dømme synes snævert.

I dag får vi præsenteret et forslag om, at staten skal købe det førende, ja, det eneste rutetrafikselskab på Bornholm, Dampskibsselskabet af 1866. Dette er løsningen, siger man, der findes ikke andre løsninger. Men så er det, vi standser op og siger: findes der virkelig ikke andre løsninger, og er dette løsningen? Vi må gerne overbevises om det, for lovforslaget i sig selv overbeviser os ikke.

Det er en menneskelig erfaring, at når man som repræsentant for en organisation, en kommune eller staten har forhandlet med en kontraktpartner om en aftale og er nået til et resultat, man vil anbefale, bliver man tilbøjelig til kun at kunne se denne ene mulighed. Retter man et ord eller et komma, er den anden part ikke længere bundet, og derfor skal det altså være alt eller intet. Sådan er det tilsyneladende også gået trafikministeren og dem, han har draget med ind i sine forhandlinger i denne sag. De har forhandlet sig frem til en aftaleskitse, som kun savner godkendelse på 66-selskabets generalforsamling næste lørdag og så her i folketinget. For