

[Gudme.]

dem er der tilsyneladende ikke noget alternativ. Men vi, der ikke er bundet i disse forhandlingens tryllekreds, er imidlertid tilbøjelige til at spørge, om andre muligheder for løsning af problemet er blevet tilstrækkeligt forsøgt og overvejet.

Hvordan er således muligheden for at give tilskud pr. ton af forskellige godsarter, der går til og måske især fra Bornholm? Og hvis man giver et sådant tilskud, kan man så ikke samtidig få en aftale med 66-selskabet om, at taksterne fremtidig kun reguleres efter nærmere på forhånd fastlagte regler? Det burde kunne lade sig gøre, for 66-selskabet må også være interesseret i en styrkelse af den bornholmske trafik.

Hvordan er mulighederne for at give tilskud på en sådan måde, at overførslen via Sverige, som 66-selskabet kun har fat i den ene ende af, bruges som et trumfkort i de videre forhandlinger med selskabet? Det er begribeligvis svært for ministeren at svare på dette i et åbent folketingsmøde, på samme måde som det i det hele taget er svært at forhandle realistisk med en part, når man selv, den anden part, er en parlamentarisk forsamling. Vi må imidlertid have alle oplysninger og alle muligheder frem under udvalgsarbejdet, så vi kan se, om alt er overvejet og bedømt.

Noget tyder på, at ministeren allerede på et tidligt tidspunkt af sine overvejelser har stillet sig fast på denne løsning. Jeg tænker her på 66-selskabets netop udsendte årsberetning, der gengivet efter Bornholmeren og Bornholms Tidende for i fredags, den 16. marts, siger, at selskabet i begyndelsen af august til ministeriet for offentlige arbejder indsendte et forslag til nedbringelse af fragtomkostningerne, uden at der derved ville opstå uheldig påvirkning af søtransportens driftsøkonomi. Men — og det er det overraskende — derefter hedder det:

„Selskabet har ikke modtaget nogen reaktion herpå fra ministeriets side.“

Bl. a. dette forslag, som man åbenbart ikke havde tid eller lyst til at svare på, vil vi gerne have lov til at se, før vi lader os overbevise om, at lovforslaget er den eneste tænkelige løsning. På forhånd vil vi gerne have slået fast: et ubetinget krav til den hjælp, man skal finde frem til, er, at den så direkte og ubeskåret som muligt kommer

det bornholmske erhvervsliv og dermed den bornholmske befolkning til gode. Der skal ikke gå penge i de forkerede lommer, og ingen skal have urimelig gevinst på at være mellemmand ved den løsning, vi vælger.

Den skepsis over for, om ministeren har valgt rigtigt, som jeg her har givet udtryk for, bunder også i selve tanken bag lovforslaget og i nogle af enkelthederne. Lad mig nævne noget af det.

For det første: staten er ofte ikke den allerbedste til at drive erhvervsvirksomhed. Den kan være usmidig i sine dispositioner, kan være for blød over for kritik og kan tvinges til at varetage for mange uvedkommende hensyn, og det hjælper næppe meget, at der bliver tale om et såkaldt § 2-selskab, for ingen er jo i tvivl om, hvem der reelt bestemmer, og hvem man derfor også kan stille krav til.

Et andet problem må også tages i betragtning: hvis hjælpen til Bornholm skal ske på den måde, at staten køber søns dampskibsselskab, bliver det meget let den formel, der skal anvendes, når de mindre, men også isoleret beliggende øer som Læsø, Anholt og Ærø, og jeg kunne nævne flere, kommer og beder om hjælp. Ministeren har den anvisning på at stikke hovedet i busken sidst i sin fremsættelse, at Bornholm er en landsdel, mens de andre øer kun er kommuner. Men den dur ikke. De andre øer kan ikke klare deres problemer alene på kommunal basis. Man kan ikke leve af at kapitalisere sin egen fattigdom.

For det tredje: det skjuler sig i tågen, hvad der er det egentlige omfang af lovforslagets hjælp til Bornholm. De 2 mill. kr., som nævnes i fremsættelsen, forslår næppe. Der kommer fremover en indirekte støtte til, som det er bedre og ærligere nu at tale ud om størrelsen af i stedet for gemme den i en principerklæring i lovforslagets § 4 om takstpolitikken.

For det fjerde: uden for lovforslaget, men som et led i en aftale mellem ministeren og Bornholms amtsråd, skal Bornholm selv betale 4 mill. kr. for at være med til at købe selskabet. Hvorfor egentlig det? Det er åbenbart en betragtning om hjælp til selvhjælp, der ligger bagved. Men når bornholmerne hidtil gennem de høje fragter har betalt i mange år for at være ringere stillet end de øvrige landsdele, er der så egentlig