

[Koføed.]

bruge værdien som grundlag. Det tror jeg heller ikke ministeren vil foreslå. Jeg kan gå ud fra det seneste regnskab fra 66-selskabet, som har transporteret godsmængder for tilsammen 12 mill. kr., omfattende også personbiler, som er indregnet i det regnskabssystem som gods. Hvis vi forsøger at kigge på de tal, så vil vi se, at den udgående fragt i penge beløber sig til ca. 4 mill. kr. på linjetrafikken. Der kan ministeren måske have ret, ca. 2 mill. kr., kan måske give en fragtteltelse på 2 mill. kr.

Men så kommer det næste problem, som jeg hævder er svagheden ved dette: hvor mange virksomheder på Bornholm gavner denne subsidiering? Vi transporterer ca. 1 mill. t gods. De erhvervsvirksomheder, som er afhængige af råvaretransport på det frie fragtmarked, de får ingen lettelse, ej heller får stenindustrien, som er en væsentlig faktor, overhovedet nogen lettelse. Derfor spørger jeg ministeren: har han andre løsninger også? Det er ikke nok med en statsovertagelse, dermed får man ikke ligestilling.

Når jeg har ment, at jeg var inhabil i dette foretagende, kommer det af, at jeg ikke ønsker at binde venstre, fordi jeg repræsenterer en landsdel som Bornholm. Mit synspunkt er: ministeren har ført disse forhandlinger, og disse forhandlinger er ført, således at der ingen muligheder er for at ændre resultatet. Det er min opfattelse. Derfor bliver man nødt til at sluge pillen. Men på den anden side er der mange ting, der trænger til udvalgsbehandling, som jeg ikke kan få klarhed over her.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg forstår, at det var proceduremæssige grunde, der forhindrede hr. Juul-Madsen i at tage ordet, derfor vil jeg vente til næste omgang. Nu betød det ikke så meget, for vi fik jo ikke noget svar, hverken fra hr. Gudme eller hr. Holmberg, på de spørgsmål, der blev stillet, uanset at de ikke var afskåret fra at tage ordet af proceduremæssige grunde. Vi fik ikke noget som helst tal for, hvad man ville yde i støtte.

Det blev sagt ganske udtrykkeligt, at man ville hjælpe Bornholm her og nu. Men man skal ikke glemme, at V og R har taget dette lovforslag ind i spareforhandlingerne med et ønske om, at det trækkes tilbage.

Man vil altså yde en eller anden form for hjælp fra Vs og Rs side, men hvordan korreponderer det med forslaget om at spare de 20 mill. kr., som den nuværende regering, støttet af SF, ønskede at yde i det kommende finansår for at løse en del af fragtproblematikken omkring Bornholm? Hvis V og R ikke ønsker, at det skal løses ad den vej — og det er et helt lovligt og et helt rimeligt partimæssigt synspunkt at have — hvad vil man så skyde ind i stedet for? Og hvilke beløb skal der så indgå i spareforhandlingerne, og hvorledes skal det medregnes på den ene eller anden eller tredje måde? Det havde været et rimeligt synspunkt at trække ind i denne diskussion, når nu man relaterer en række af disse overvejelser til spareforhandlingerne.

Hr. Holmberg synes stedse at have den opfattelse, at når det skal drives som et særligt § 2-selskab som DSB eller som Øresundsselskabet, så bliver det ringere, og så bliver det dyrere. Jeg synes, hr. Holmberg, som dog indtager en ganske betydelig, ansvarsfuld placering i venstres gruppe og i trafikspørgsmål som helhed, skulle overveje sine betragtninger og sine udsagn om disse spørgsmål, for det kræver vel i og for sig en dokumentation, at DSB driver sine færgefarter ringere og dyrere, at Øresundsselskabet er drevet ringere og dyrere end tilsvarende private selskaber. Hr. Holmberg mener altså, en statsovertagelse automatisk vil medføre, at Bornholmstrafikken bliver drevet ringere og dyrere i en § 2-regie end i den nuværende regie. Det er ganske alvorlige synspunkter, som man naturligvis må have lov til at have, men det kræver dog en vis form for dokumentation.

Jeg forstod, at det eneste svar, vi overhovedet kunne få om, hvad venstre mente der skulle gøres for Bornholm — nu ser jeg bort fra hr. Koføed, som jeg efterhånden forstår nærmest støtter lovforslaget med visse modifikationer, men resten af venstre — det er, at man skal give hjælp til havnetaksterne. Mon hr. Holmberg er opmærksom på, at praktisk taget alle de havne, det drejer sig om her, er kommunale havne? Jeg ved ikke, om det gør en forskel i hr. Holmbergs synspunkt, når jeg nu giver ham den oplysning, som formentlig må være ny for hr. Holmberg, siden han er fremkommet med sit forslag uden at tænke på, at havnene drives i