

riets fremtidige trafikbetjening af Bornholm, herunder fremtidig tonnagesammensætning.

Det betyder på godt dansk, at rederiet, samtidig med at de andre undersøgelser kører, kan gå ud på værfterne og indhente tilbud og finde ud af, hvad der er på markedet, således at man – som hr. Niels Anker Kofoed stiller som betingelse – kan være færdig i 1999.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (DF):**

Hr. Niels Anker Kofoed præciserede, at bornholmerne godt ved, at hr. Niels Anker Kofoed ikke sørger for en ny færge inden nytår.

Men det, jeg komplementerede, var reklamebureauet i Venstre, den måde, de gør det på: man skal bare have det slået fast hele tiden, bare med nogle korte slogans, helst kun et enkelt ord. Hvis der står: »Hr. Niels Anker Kofoed gør«, og »hr. Niels Anker Kofoed kan« osv., så husker vælgerne det den dag, de skal til valg.

Det er ligesom med Carlsberg. Der står Carlsberg alle steder, og selv om det da godt kan være, at det, at der står Carlsberg på banden til en fodboldkamp, gør, at nogle går hen og køber et par bajere mere, er det ikke det, der er formålet; det er kun at folk skal se det dér slogan hele tiden. Jeg tror f.eks. heller ikke på, at det giver nogen øjeblikkelig inspiration til, at der skal ske noget, hvis der står Always Ultra eller Tampax på en bande til en fodboldkamp, men formålet er, at folk hele tiden skal se det dér korte slogan.

Derfor er de smarte i Venstre!

(Kort bemærkning).

**Niels Anker Kofoed (V):**

I Danmark taler vi så meget om åbenhed, og det bryster vi os af. Men det kan være en ulempe, at ordførerne sætter sig sammen i lukkede møder og bliver enige om visse ting og formuleringer, for så får man kun den ene formulering, som ordførerne laver. Det havde været fornuftigt, hvis man havde ventet, til man havde haft en åben debat, og så var blevet enige om formuleringen af dagsordenen. Men lad nu det ligge.

Jeg synes, at hr. Kaj Ikast sagde noget meget fornuftigt – det sker jo af og til, ikke så tit, men alligevel – om, at BornholmsTrafikken havde igangsat tekniske undersøgelser af rederiets fremtidige trafikbetjening, herunder den fremtidige tonnagesammensætning. Kan jeg fortolke det således, at hvis de undersøgelser er færdige i løbet af foråret, så kan trafikministeren bemyndige til at indgå en kontrakt?

Det, der er mit problem, det, der er min opgave, er at sikre, at Bornholm kan blive betjent fra 1999 med ordentligt materiel – også for at staten kan tjene penge. Det, jeg advarer imod, er, at vi skulle komme i samme situation, som da man chartrede »Peder Olsen«, for den kostede alt for meget. Den kostede 10 mio. kr. mere, end det havde været nødvendigt, hvis man var kommet ud i rette tid.

Den fortolkning, hr. Kaj Ikast anlægger, kan jeg gå ind for. Det er det vigtigste; det andet tager jo lang tid. Det vigtigste for mig er, at man sikrer materiel til en ordentlig betjening af Bornholm også efter 1999. Hvis det ligger i den, så har jeg ikke noget imod dagsordenen.

Det andet, herregud, det kan vi godt tage. Jeg har oplevet så meget i Folketinget. Ord er taknemlige, papir endnu mere taknemligt.

**Eva Fatum (S):**

Det har flere gange været fremme, at BornholmsTrafikken er Bornholms motorvej, og det er rigtigt, men det vil være mere korrekt at sige, at BornholmsTrafikken i virkeligheden er Bornholms livsnerve. Det fortæller mere om den virkelige betydning af BornholmsTrafikken end mange ord. Den er livsnerven for hele det bornholmske samfund, borgere og erhvervsliv.

I USA siger man, at hvis General Motors har det godt, så har USA det godt. Vi bornholmere kunne lige så godt så sige, at hvis BornholmsTrafikken har det godt, så har Bornholm det godt.

I 1990 havde BornholmsTrafikken et stort kapacitetsproblem. Den daværende regering kunne ikke finde de fornødne midler til en ny færge. Den løste problemet ved at lease en færge, »Peder Olsen« for en årrække samt give BornholmsTrafikken langrutestatus, så BornholmsTrafikken kunne få indtægter fra taxfree salg om bord. Denne merindtægt skulle kompensere for, at BornholmsTrafikken selv skulle betale leasingafgiften på ca. 30 mio. kr. om året. I dag må vi altså konstatere, at udviklingen i samfundet både med hensyn til trafikforbindelser og med hensyn til taxfree salg er blevet en anden end i 1990.

Med hensyn til de takster, som BornholmsTrafikken har, står meget på spil for det bornholmske samfund. Der er nogle ligestillingsproblemer med hensyn til, hvad det koster at transportere ting fra Bornholm til Sjælland og fra Jylland til Sjælland. Ser vi på persontaksterne, så betyder de meget for, at bornholmerne kan se